

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 แขวงสีกัน เขตดอนเมือง กรุงเทพฯ 10210 ประเทศไทย โทรศัพท์ 66(0)2535-1192 ทอท. เป็นผู้ดำเนินการประกอบธุรกิจท่าอากาศยาน ประกอบด้วย การจัดการ การดำเนินงานและการพัฒนาท่าอากาศยาน โดยมีท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบ 6 แห่ง ประกอบด้วย ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) ท่าอากาศยานดอนเมือง (ทดม.) ท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ทชม.) ท่าอากาศยานหาดใหญ่ (ทหญ.) ท่าอากาศยานภูเก็ต (ทภก.) และท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย (ทชร.) ซึ่งท่าอากาศยานทั้ง 6 แห่ง ให้บริการสำหรับเที่ยวบินในประเทศและระหว่างประเทศ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นท่าอากาศยานที่เปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2549 และใช้เป็นท่าอากาศยานหลักของประเทศ มีความสามารถในการรองรับผู้โดยสารเบื้องต้นได้ 45 ล้านคนต่อปี สามารถรองรับการขนถ่ายสินค้าได้ 3 ล้านตันต่อปี และรองรับเที่ยวบินได้ 68 เที่ยวบินต่อชั่วโมง ซึ่งทอท. มีรายได้หลักมาจาก

(ก) รายได้จากกิจการการบิน (Aeronautical Revenues) ประกอบด้วย

- ค่าบริการในการขึ้น-ลงของอากาศยานและค่าบริการที่เก็บอากาศยาน (Landing & Parking Charges)
- ค่าบริการผู้โดยสารขาออก (Passenger Service Charges)
- ค่าเครื่องอำนวยความสะดวก (Aircraft Service Charges)

(ข) รายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบิน (Non- Aeronautical Revenues) ประกอบด้วย

- ค่าเช่าสำนักงานและอสังหาริมทรัพย์ (Rental Revenues)
- รายได้เกี่ยวกับบริการ (Service Revenues)
- รายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์ (Concession Revenues)

ทั้งนี้ ในการดำเนินงานท่าอากาศยาน ทอท. ยังมีผู้ประกอบการภายนอกเป็นผู้ดำเนินการในกิจกรรมการให้บริการในท่าอากาศยาน เช่น บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพ เวลต์ไวต์โฟลท์ เซอร์วิส จำกัด ซึ่งเป็นผู้ให้บริการภาคพื้นดิน รวมทั้งให้บริการผู้โดยสาร นอกจากนี้ ยังมีผู้ประกอบการครัวการบิน การให้บริการเติมน้ำมันอากาศยาน การให้บริการร้านค้าปลีก การให้บริการร้านค้าปลอดอากร เป็นต้น โดยผู้ประกอบการเหล่านี้จะต้องชำระค่าตอบแทนในรูปแบบของส่วนแบ่งผลประโยชน์ (Concession Fees) ค่าเช่าพื้นที่ (Rent) และค่าบริการ (Service Charges)



1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

1.1.1 บริษัทย่อยและบริษัทที่เกี่ยวข้องของ ทอท.

ทอท. เข้าร่วมลงทุนในบริษัทที่ประกอบธุรกิจเกี่ยวกับท่าอากาศยานและธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องกับหรือเกี่ยวข้องกับกิจการของ ทอท. รวมทั้งสิ้น 8 บริษัท โดยมีสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทดังกล่าวระหว่างร้อยละ 1.50 - 60.00 ของทุนจดทะเบียน คิดเป็นมูลค่าการลงทุนรวมทั้งสิ้น 1,197.72 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 7 บริษัท ดังนี้

ตารางต่อไปนี้แสดงรายละเอียดของบริษัทย่อยและบริษัทที่เกี่ยวข้องของ ทอท. ณ วันที่ 30 กันยายน 2562

รายชื่อบริษัท	ลักษณะกิจการ	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด	กิจการโรงแรม	60.00
บริษัท บริการภาคพื้น ท่าอากาศยานไทย จำกัด	การให้บริการภาคพื้นสำหรับอากาศยานและ อุปกรณ์ภาคพื้น	49.00
บริษัท ครุภัณฑ์บินภูเก็ต จำกัด	ให้บริการครุภัณฑ์บิน	10.00
บริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด	ให้บริการทอส่งน้ำมันและเติมน้ำมันด้วย ระบบ Hydrant	10.00
บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด	บริหารงานและดำเนินการเกี่ยวกับโรงแรม ณ ท่าอากาศยาน	9.00
บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ให้บริการจัดส่งเชื้อเพลิงการบิน	4.94
บริษัท เทรตสยาม จำกัด	ให้บริการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์	1.50
*บริษัท ไทย แอร์พอร์ตส์ กราวด์ เซอร์วิส จำกัด	ให้บริการคลังสินค้า บริการในลานจอด อากาศยานและบริการช่างอากาศยาน	28.50

*บริษัทฯ อยู่ระหว่างการพิทักษ์ทรัพย์สินของศาลล้มละลายกลาง

1.1.2 แหล่งที่มาหลักของรายได้

(ก) รายได้จากกิจการการบิน (Aeronautical Revenues)

รายได้จากกิจการการบินประกอบด้วยค่าบริการสนามบิน (ค่าบริการในการขึ้น – ลงของอากาศยาน และค่าบริการที่เก็บอากาศยาน) ค่าบริการผู้โดยสารขาออก และค่าเครื่องอำนวยความสะดวก เมื่อเปรียบเทียบกับรายได้จากการดำเนินงานทั้งหมดของ ทอท. สำหรับรอบปีบัญชี 2562 แล้ว จะเห็นได้ว่า ทอท. มีรายได้จากกิจการการบินคิดเป็นประมาณร้อยละ 56.67 โดยในจำนวนนี้ประกอบด้วย ค่าบริการสนามบินที่สายการบินชำระให้ ทอท. เมื่ออากาศยานของสายการบินลงจอด ณ ท่าอากาศยานของ ทอท. มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 12.02 ของรายได้จากการขายหรือการให้บริการทั้งหมดของ ทอท. ส่วนค่าบริการผู้โดยสารขาออก เป็นค่าบริการที่ผู้โดยสารที่เดินทางออกจากท่าอากาศยานของ ทอท. ต้องชำระมีสัดส่วนร้อยละ 43.29 ของรายได้จากการขายหรือการให้บริการทั้งหมดของ ทอท. และค่าเครื่องอำนวยความสะดวก เป็นค่าบริการที่สายการบินชำระในการใช้บริการสะพานเทียบเครื่องบิน ซึ่งเชื่อมต่อระหว่างอากาศยานกับอาคารผู้โดยสาร โดยมีสัดส่วนคิดเป็นประมาณร้อยละ 1.36 ของรายได้จากการดำเนินงานทั้งหมดของ ทอท.



1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

(ข) รายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบิน (Non-Aeronautical Revenues)

รายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบิน ได้แก่ รายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์ ค่าเช่าพื้นที่และที่ดินและรายได้เกี่ยวกับการบริการ เมื่อเปรียบเทียบกับรายได้จากการดำเนินงานทั้งหมด สำหรับรอบปีบัญชี 2562 จะเห็นได้ว่า ทอท.มีรายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบินคิดเป็นร้อยละ 43.33 ของรายได้จากการขายหรือการให้บริการทั้งหมดของ ทอท. ในรอบปีบัญชี 2562 รายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์ซึ่งเป็นรายได้ที่ผู้เช่าชำระให้แก่ ทอท.จากการดำเนินกิจการค้าปลีก บริการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน ครุภัณฑ์บิน ภัตตาคาร ที่จอดรถ โฆษณาและบริการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ภายใต้สัญญาอนุญาตให้ดำเนินกิจการ ณ ท่าอากาศยานของ ทอท. มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 28.33 ของรายได้จากการขายหรือการให้บริการทั้งหมดของ ทอท. ส่วนค่าเช่าพื้นที่และที่ดิน ได้แก่ ค่าเช่าพื้นที่สำนักงานและพื้นที่อื่น ๆ ที่ ทอท. ให้เช่าแก่ผู้ได้รับอนุญาตให้ดำเนินกิจการ ณ ท่าอากาศยานของ ทอท. สายการบินและผู้เช่าอื่น ๆ มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 3.76 ของรายได้จากการขายหรือการให้บริการทั้งหมดของ ทอท. และรายได้เกี่ยวกับบริการ ซึ่งได้แก่ ค่าบริการอำนวยความสะดวกเพื่อตรวจสอบและคัดกรองผู้โดยสารล่วงหน้า (APPS) ค่าบริการที่เรียกเก็บจากผู้เช่าในการให้บริการต่าง ๆ อาทิ ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ เคาน์เตอร์ตรวจบัตรผู้โดยสาร (Check-in Counter) และค่าบริการรถลิฟต์ขึ้น โดยรายได้จากการให้บริการนี้คิดเป็นร้อยละ 11.25 ของรายได้จากการขายหรือการให้บริการทั้งหมดของ ทอท. สำหรับรายได้จากการดำเนินงานกิจการลานจอดและการให้บริการรถลิฟต์ขึ้น ทอท.เป็นผู้ดำเนินการในการจัดเก็บเอง

1.1.3 ความสัมพันธ์กับหน่วยงานราชการและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง**(ก) ความสัมพันธ์กับกระทรวงการคลัง**

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

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

(ข) ความสัมพันธ์กับกองทัพอากาศ

กองทัพอากาศมีหน้าที่รับผิดชอบการบินในราชการทหารและมีบทบาทสำคัญเกี่ยวกับการบินในประเทศไทย ทดม.เป็นท่าอากาศยานที่สร้างขึ้นโดยกองทัพอากาศบนพื้นที่ที่จัดซื้อโดยกระทรวงกลาโหม ในปี พ.ศ.2522 ได้มีการก่อตั้ง "การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย" กองทัพอากาศได้ให้สิทธิในการใช้ที่ดินอันเป็นที่ตั้ง ทดม.แก่การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย ปัจจุบันที่ดินบางส่วนของ ทดม.ยังคงอยู่ในความดูแลของกองทัพอากาศ แม้ว่า ทอท.จะได้เช่าพื้นที่อันเป็นที่ตั้งของ ทดม.ทั้งหมดแล้วก็ตาม นอกจาก ทดม.แล้ว กองทัพอากาศยังให้สิทธิในการใช้ที่ดินอันเป็นที่ตั้งของ ทดม. แก่ ทอท.ด้วย ดังนั้น ทอท.จึงได้ทำสัญญาเช่ากับกองทัพอากาศในส่วนที่เกี่ยวข้อง



1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

การเช่าที่ดิน อันเป็นที่ตั้งของ ทดม. และ ทชม. กองทัพอากาศยังคงมีบทบาทสำคัญในท่าอากาศยานของ ทอท. โดย ทอท.ได้ทำข้อตกลงกับกองทัพอากาศในการให้บุคลากรของกองทัพอากาศเข้ามาปฏิบัติงานร่วมกับหน่วยรักษาความปลอดภัยที่ท่าอากาศยานของ ทอท. นอกจากนี้กองทัพอากาศยังมีหน้าที่ควบคุมดูแลสถานการณ์ร้ายแรงต่าง ๆ เช่น การก่อวินาศกรรมและกรณีจี้เครื่องบิน เป็นต้น

(ค) ความสัมพันธ์กับกระทรวงคมนาคมและสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

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

1.1.4 ภาพรวมเกี่ยวกับท่าอากาศยาน

ทอท.ดำเนินกิจการท่าอากาศยานนานาชาติในประเทศไทยทั้งหมด 6 แห่ง ได้แก่ ทสภ. ทดม. ทชม. ทหญ. ทภก. และ ทพร. ในรอบปีบัญชี 2562 ให้บริการสายการบินแบบประจำรวม 135 สายการบิน เป็นสายการบินขนส่งผู้โดยสารผสมสินค้า 124 สายการบิน และขนส่งสินค้าอย่างเดียว 11 สายการบิน ปริมาณการขึ้น-ลง ของอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานของ ทอท. 6 แห่ง รวม 896,097 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.41 ประกอบด้วยเที่ยวบินระหว่างประเทศ 491,994 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.44 และภายในประเทศ 404,103 เที่ยวบิน ลดลงร้อยละ 2.10 ให้บริการผู้โดยสารรวมทั้งสิ้น 141.87 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.69 เป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศ 84.05 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.42 และผู้โดยสารภายในประเทศ 57.82 ล้านคน ลดลงร้อยละ 2.05 มีปริมาณการขนส่งสินค้าและพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์เข้า-ออก 1.47 ล้านตัน ลดลงร้อยละ 10.70 โดยเป็นการขนส่งระหว่างประเทศ 1.40 ล้านตัน และในประเทศ 73,035 ตัน ลดลงร้อยละ 10.07 และ 21.17 ตามลำดับ ปริมาณการจราจรทางอากาศระหว่างประเทศเริ่มชะลอตัวลงตั้งแต่กลางปีงบประมาณ 2562 เป็นต้นมา เนื่องจากตลาดนักท่องเที่ยวจีนซึ่งเป็นกลุ่มหลักปรับตัวลดลงจากภาวะสงครามเศรษฐกิจจีน-สหรัฐ ที่ไม่แน่นอนรวมทั้งการแข็งค่าของเงินบาทไทยที่ทำให้ต้นทุนการท่องเที่ยว และการที่แหล่งท่องเที่ยวใกล้เคียงประเทศไทย ได้รับความนิยมเพิ่มมากขึ้น แม้ว่าจะมีกลุ่มนักท่องเที่ยวอื่น ๆ เช่น อินเดีย เกาหลีใต้ และญี่ปุ่น ที่เพิ่มขึ้นแต่ก็ไม่สามารถชดเชยจำนวนนักท่องเที่ยวจีนที่ลดลงได้ อย่างไรก็ตามปัจจัยเรื่องค่าเงินและแหล่งท่องเที่ยวก็ทำให้คนไทยเดินทางไปท่องเที่ยวต่างประเทศเพิ่มขึ้นด้วยเช่นกัน ซึ่งช่วยให้จำนวนผู้เดินทางระหว่างประเทศกระเตื้องขึ้นได้ ส่วนปริมาณการจราจรทางอากาศภายในประเทศลดลงอย่างต่อเนื่อง จากการปรับตัวของสายการบินที่เริ่มอึดตัวกับตลาดเส้นทางบินภายในประเทศ และการหลีกเลี่ยงการแข่งขันที่รุนแรงของสายการบินต้นทุนต่ำ และทรัพยากร



1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

สิ่งอำนวยความสะดวกของท่าอากาศยานที่มีอย่างจำกัด จึงทำให้กลุ่มสายการบินหันไปทำตลาดในเส้นทางต่างประเทศแทน นอกจากนี้ การที่นักท่องเที่ยวเดินทางเข้าประเทศไทยน้อยลงโดยเฉพาะชาวจีน ยังเป็นผลทำให้การเดินทางแบบจุดต่อจุด (Point-to-Point) ของกลุ่มดังกล่าวในเส้นทางภายในประเทศลดลงตามไปด้วย

สำหรับภาคการขนส่งทางอากาศได้รับผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจและสงครามการค้า ซึ่งภาพรวมท่าอากาศยานทั่วโลกมีการขนส่งที่ลดลง ทำให้การขนส่งทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศของไทยได้รับผลกระทบเช่นกัน

ในช่วงรอบปีบัญชี 2562 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 Philippines Air Asia, Peach Aviation, Indonesia Air Asia, Air Asia, CEBU Pacific Air, Spring Airlines, Juneyao Airlines, Easter Jet, Eurowings, Firefly, Go Airlines India, Hong Kong Express, China Express Airlines, IndiGo Airlines, Jeju Air, Jin Air, Jetstar Asia, Jetstar Airways, 9 Air, Kunming Airline, Lucky Air, Lanmei Airlines, Malindo Air, Norwegian Air Shuttle, Jetstar Pacific Airlines, Spicejet, Scoot Tiger, Tomsonfly, Tigerair Taiwan, T'way Air และ Vietjet Air ทำให้ในช่วงรอบปีบัญชี 2562 ทอท. มีปริมาณเที่ยวบินของสายการบินราคาประหยัด รวมทั้งสิ้น 466,726 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นจากรอบปีบัญชี 2561 ร้อยละ 6.28 และให้บริการผู้โดยสารเป็นจำนวน 72.05 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากช่วงรอบปีบัญชี 2561 ร้อยละ 5.44

(ก) การเปลี่ยนแปลงของจำนวนผู้โดยสาร

จำนวนผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานของ ทอท. ทั้ง 6 แห่ง เพิ่มขึ้นจาก 139.52 ล้านคน ในรอบปีบัญชี 2561 เป็น 141.87 ล้านคน ในรอบปีบัญชี 2562 หรือเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 1.69

ตารางต่อไปนี้แสดงอัตราการเปลี่ยนแปลงของจำนวนผู้โดยสาร⁽¹⁾ ที่ใช้ท่าอากาศยานของ ทอท. ในแต่ละปีสำหรับช่วงระยะเวลาที่ระบุ

รอบปีบัญชีสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน

	2562	2561	2560	2559	2558
	(คน)	(คน)	(คน)	(คน)	(คน)
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ					
ระหว่างประเทศ	52,694,699	51,154,386	48,002,984	45,986,092	43,947,319
ภายในประเทศ	12,016,311	11,660,258	11,076,231	9,486,929	8,436,898
รวม	64,711,010	62,814,644	59,079,215	55,473,021	52,384,217
ท่าอากาศยานดอนเมือง					
ระหว่างประเทศ	17,263,362	15,832,707	13,277,912	11,756,399	8,490,406
ภายในประเทศ	23,745,017	24,731,020	23,905,705	22,933,491	20,098,906
รวม	41,008,379	40,563,727	37,183,617	34,689,890	28,589,312



1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

รอบปีบัญชีสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน

	2562	2561	2560	2559	2558
	(คน)	(คน)	(คน)	(คน)	(คน)
ท่าอากาศยานเชียงใหม่					
ระหว่างประเทศ	3,135,466	2,542,583	2,184,152	2,098,385	1,792,360
ภายในประเทศ	8,185,993	8,266,283	7,789,297	7,109,871	6,277,558
รวม	11,321,459	10,808,866	9,973,449	9,208,256	8,069,918
ท่าอากาศยานหาดใหญ่					
ระหว่างประเทศ	298,305	346,697	250,112	262,009	230,915
ภายในประเทศ	3,730,105	3,919,021	4,097,018	3,609,459	3,337,178
รวม	4,028,410	4,265,718	4,347,130	3,871,468	3,568,093
ท่าอากาศยานภูเก็ต					
ระหว่างประเทศ	10,318,327	10,398,376	8,742,510	7,936,456	6,848,457
ภายในประเทศ	7,530,335	7,862,457	7,487,921	6,785,554	5,689,585
รวม	17,848,662	18,260,833	16,230,431	14,722,010	12,538,042
ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย					
ระหว่างประเทศ	339,156	214,782	27,360	27,603	27,603
ภายในประเทศ	2,613,940	2,589,918	1,931,993	1,612,729	1,612,729
รวม	2,953,096	2,804,700	1,959,353	1,640,332	1,640,332
รวมทั้งสิ้น	141,871,016	139,518,488	119,923,998	106,789,914	106,789,914

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 874,999 เที่ยวบิน ในรอบปี 2561 เป็น 896,097 เที่ยวบิน ในรอบปีบัญชี 2562 หรือเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 2.41 โดยประกอบด้วยจำนวนเที่ยวบินระหว่างประเทศ 491,994 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 6.44 และเที่ยวบินภายในประเทศ 404,103 เที่ยวบิน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 2.10

ตารางต่อไปนี้จะแสดงปริมาณการขึ้น - ลงของอากาศยาน⁽¹⁾ ที่ท่าอากาศยานของ ทอท. ในแต่ละปีสำหรับช่วงระยะเวลาที่ระบุ

✓

1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

	รอบปีบัญชีสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน				
	2562	2561	2560	2559	2558
	(เที่ยวบิน)	(เที่ยวบิน)	(เที่ยวบิน)	(เที่ยวบิน)	(เที่ยวบิน)
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ					
ระหว่างประเทศ	292,207	277,928	259,907	257,951	257,450
ภายในประเทศ	86,679	86,119	85,861	75,312	67,420
รวม	378,886	364,047	345,768	333,263	310,870
ท่าอากาศยานดอนเมือง					
ระหว่างประเทศ	106,121	96,160	83,263	77,004	60,874
ภายในประเทศ	167,473	173,804	170,281	163,597	153,935
รวม	273,594	269,964	253,544	240,601	214,809
ท่าอากาศยานเชียงใหม่					
ระหว่างประเทศ	25,122	20,532	18,101	17,027	15,318
ภายในประเทศ	55,412	55,061	53,940	50,107	47,308
รวม	80,534	75,593	72,041	67,134	62,626
ท่าอากาศยานหาดใหญ่					
ระหว่างประเทศ	2,284	3,278	1,859	2,051	1,838
ภายในประเทศ	24,761	25,906	28,613	24,811	22,420
รวม	27,045	29,184	30,472	26,862	24,258
ท่าอากาศยานภูเก็ต					
ระหว่างประเทศ	63,451	62,557	51,466	48,196	43,316
ภายในประเทศ	52,076	53,930	53,383	46,793	38,684
รวม	115,527	116,487	104,849	94,989	82,000
ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย					
ระหว่างประเทศ	2,809	1,770	743	492	525
ภายในประเทศ	17,702	17,954	16,158	13,581	12,274
รวม	20,511	19,724	16,901	14,073	12,799
รวมทั้งสิ้น	896,097	874,999	823,575	776,922	707,362

หมายเหตุ :

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

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

ในรอบปีบัญชี 2562 ทอท.มีรายได้ที่ได้จากบริการการขนถ่ายสินค้าพัสดุและไปรษณีย์ภัณฑ์ ในรูปของรายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์จากบริการเก็บสินค้าและค่าเช่าพื้นที่สำหรับคลังสินค้า และในรูปของรายได้จากค่าธรรมเนียมสนามบิน ค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน และค่าเครื่องอำนวยความสะดวก



1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

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

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

รอบปีบัญชีสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน					
	2562	2561	2560	2559	2558
	(ตัน)	(ตัน)	(ตัน)	(ตัน)	(ตัน)
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ					
ระหว่างประเทศ	1,316,886	1,459,060	1,374,043	1,217,125	1,199,774
ภายในประเทศ	32,971	41,079	46,246	45,888	40,546
รวม	1,349,857	1,500,139	1,420,289	1,263,013	1,240,320
ท่าอากาศยานดอนเมือง					
ระหว่างประเทศ	36,747	48,862	47,874	38,305	19,666
ภายในประเทศ	6,159	8,830	22,706	26,799	21,121
รวม	42,906	57,692	70,580	65,104	40,787
ท่าอากาศยานเชียงใหม่					
ระหว่างประเทศ	1,900	1,511	1,303	1,366	1,645
ภายในประเทศ	11,132	13,400	17,290	18,019	17,533
รวม	13,032	14,911	18,593	19,385	19,178
ท่าอากาศยานหาดใหญ่					
ระหว่างประเทศ	73	11	-	-	-
ภายในประเทศ	7,815	8,743	11,848	12,349	11,817
รวม	7,888	8,754	11,848	12,349	11,817
ท่าอากาศยานภูเก็ต					
ระหว่างประเทศ	41,972	44,676	33,507	27,006	22,864
ภายในประเทศ	12,130	16,948	14,911	14,852	14,620
รวม	54,102	61,624	48,418	41,858	37,484
ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย					
ระหว่างประเทศ	2	-	-	-	-
ภายในประเทศ	2,828	3,646	5,172	5,798	4,624
รวม	2,830	3,646	5,172	5,798	4,624
รวมทั้งสิ้น	1,470,615	1,646,766	1,574,900	1,407,507	1,354,210



1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

1.1.5 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง

ในช่วงรอบปีบัญชี 2562 ทสภ. และ ทดม. มีเที่ยวบินพาณิชย์ขึ้น - ลง รวม 652,480 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2561 คิดเป็นร้อยละ 2.91 เป็นเที่ยวบินระหว่างประเทศจำนวน 398,328 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.48 และเป็นเที่ยวบินภายในประเทศจำนวน 254,152 เที่ยวบิน ลดลงร้อยละ 2.22 จำนวนผู้โดยสารรวมทั้งสิ้น 105.072 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2561 คิดเป็นร้อยละ 2.26เป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 69.96 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.44 และผู้โดยสารภายในประเทศจำนวน 35.76 ล้านคน ลดลงร้อยละ 1.73 นอกจากนี้ มีปริมาณสินค้า และพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์เข้า - ออกจำนวน 1.39 ล้านตัน ลดลงร้อยละ 10.60 เป็นการขนถ่ายระหว่างประเทศ จำนวน 1.35 ล้านตัน ลดลงร้อยละ 10.23 และเป็นการขนถ่ายภายในประเทศจำนวน 39,130 ตัน ลดลงร้อยละ 21.60

(ก) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ในช่วงรอบปีบัญชี 2562 ทสภ. มีสายการบินให้บริการแบบประจำรวม 115 สายการบิน เป็นเที่ยวบินขนส่งผู้โดยสารผสมสินค้า 104 สายการบิน และเที่ยวบินขนส่งสินค้าอย่างเดียว 11 สายการบิน ในปีงบประมาณ 2562 ปริมาณการจราจรทางอากาศระหว่างประเทศฟื้นตัวเป็นไปอย่างจำกัด เนื่องจาก ได้รับความกดดันจากปัจจัยทางเศรษฐกิจ และการท่องเที่ยวระหว่างประเทศ แม้ภาคการเมืองจะมีเสถียรภาพมากขึ้นก็ตาม ขณะที่ปริมาณการจราจรทางอากาศภายในประเทศไปใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำที่ ทดม.เป็นส่วนใหญ่ ทำให้ปัจจุบัน ทสภ.มีเที่ยวบินพาณิชย์ขึ้น - ลง รวม 378,886 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 4.08 โดยเป็นเที่ยวบินระหว่างประเทศ 292,207 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.14 และเที่ยวบินภายในประเทศ 86,679 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.65 รองรับผู้โดยสารรวม 64.71 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.02 เป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 52.69 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.01 และภายในประเทศจำนวน 12.02 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.05 ปริมาณสินค้าและพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์เข้า - ออกจำนวน 1.35 ล้านตัน ลดลงร้อยละ 10.02 เป็นการขนส่งระหว่างประเทศจำนวน 1.32 ล้านตัน ลดลงร้อยละ 9.74 โดยสินค้าขาออกส่วนใหญ่เป็นสินค้าจำพวกเครื่องมือและอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ ผลผลิตทางการเกษตร สิ่งทอและเสื้อผ้าสำเร็จรูป ส่วนสินค้านำเข้าได้แก่ อะไหล่ชิ้นส่วนของเครื่องมือ อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ และวัตถุดิบจำพวกเส้นใยและสิ่งทอ ส่วนการขนส่งภายในประเทศ จำนวน 32,971 ตัน ลดลงร้อยละ 19.74

(ข) ท่าอากาศยานดอนเมือง

ทดม.มีสายการบินให้บริการแบบประจำทั้งหมด 14 สายการบิน ในจำนวนดังกล่าวเป็นสายการบินต้นทุนต่ำจำนวน 12 สายการบิน โดยในปีที่ผ่านมาตลาดสายการบินต้นทุนต่ำหันไปทำการตลาด ในเส้นทางระหว่างประเทศมากขึ้น เพื่อหลีกเลี่ยงการแข่งขันราคาที่รุนแรงและผลกระทบจากภาษีสรรพสามิตในปี 2560 ที่ส่งผลให้ต้นทุนของสายการบินสูงขึ้นในเส้นทางการบินภายในประเทศและข้อจำกัดของทรัพยากรสิ่งอำนวยความสะดวก ทำให้มีการชะลอตัวของปริมาณการจราจรภายในประเทศ ขณะเดียวกันปริมาณการจราจร ทั้งเที่ยวบินและผู้โดยสารระหว่างประเทศเติบโตอย่างมาก ทั้งเส้นทางบินและความถี่ในการให้บริการเพิ่มขึ้นอย่างมาก รวมทั้งมีการแข่งขันด้านราคาที่รุนแรงเพื่อดึงดูดผู้ใช้บริการ ทำให้ปริมาณการจราจรทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานดอนเมืองในปีงบประมาณ 2562 มีเที่ยวบินพาณิชย์ขึ้น-ลง รวม 273,594 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.34 เป็นเที่ยวบินระหว่างประเทศ 106,121 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 10.36



1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

และเที่ยวบินภายในประเทศจำนวน 167,473 เที่ยวบิน ลดลงร้อยละ 3.64 รองรับผู้โดยสารรวมทั้งสิ้น 41.01 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.10 เป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 17.26 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.04 และผู้โดยสารภายในประเทศจำนวน 23.75 ล้านคน ลดลงร้อยละ 3.99 มีปริมาณสินค้าและพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์เข้า - ออกจำนวน 42,906 ตัน ลดลงร้อยละ 25.63 เป็นการขนถ่ายระหว่างประเทศจำนวน 36,747 ตัน ลดลงร้อยละ 24.79 และการขนถ่ายสินค้าภายในประเทศจำนวน 6,159 ตัน ลดลงร้อยละ 30.25

1.1.6 ท่าอากาศยานภูมิภาค

ท่าอากาศยานภูมิภาคของ ทอท.ประกอบด้วย ทชม. ทหญ. ทกก. และ ทชร.

(ก) ท่าอากาศยานเชียงใหม่

ในช่วงรอบปีบัญชี 2562 ทชม. ให้บริการสายการบินแบบประจำรวม 30 สายการบิน มีเที่ยวบินขึ้น - ลงรวม 80,534 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.54 จากจำนวนเที่ยวบินระหว่างประเทศจำนวน 25,122 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 22.36 ส่วนเที่ยวบินภายในประเทศมีจำนวน 55,412 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 0.64 รองรับจำนวนผู้โดยสารรวม 11,321,459 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.74 เป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศ 3,135,466 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 23.32 ผู้โดยสารภายในประเทศ 8,185,993 คน ลดลงร้อยละ 0.97 มีปริมาณสินค้าและพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์เข้า - ออกจำนวน 13,032 ตัน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 12.60 เป็นการขนถ่ายระหว่างประเทศจำนวน 1,900 ตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 25.74 และการขนถ่ายสินค้าภายในประเทศ 11,132 ตัน ลดลงร้อยละ 16.93

(ข) ท่าอากาศยานหาดใหญ่

ในช่วงรอบปีบัญชี 2562 ทหญ. มีสายการบินให้บริการแบบประจำ 9 สายการบิน มีจำนวนเที่ยวบินขึ้น-ลงรวม 27,045 เที่ยวบิน ลดลงร้อยละ 7.33 ประกอบด้วยเที่ยวบินระหว่างประเทศ 2,284 เที่ยวบิน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 30.32 และเที่ยวบินภายในประเทศ 24,761 เที่ยวบิน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 4.42 ให้บริการผู้โดยสารรวม 4,028,410 คน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 5.56 เป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 298,305 คน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 13.96 ส่วนผู้โดยสารภายในประเทศมีจำนวน 3,730,105 คน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 4.82 มีปริมาณสินค้าและพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์เข้า - ออกจำนวน 7,888 ตัน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 9.89 เป็นการขนถ่ายระหว่างประเทศจำนวน 73 ตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 563.64 และการขนถ่ายสินค้าภายในประเทศ 7,815 ตัน ลดลงร้อยละ 10.61

(ค) ท่าอากาศยานภูเก็ต

ในช่วงรอบปีบัญชี 2562 ทกก. ให้บริการสายการบินแบบประจำรวม 53 สายการบิน มีจำนวนเที่ยวบินขึ้น - ลงรวม 115,527 เที่ยวบิน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 0.82 เป็นเที่ยวบินระหว่างประเทศจำนวน 63,451 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 1.43 จากทั้งเที่ยวบินแบบประจำและเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำ ส่วนเที่ยวบินภายในประเทศมีจำนวน 52,076 เที่ยวบิน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 3.44 ให้บริการผู้โดยสารรวมทั้งสิ้น 17,848,662 คน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 2.26 ประกอบด้วยผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 10,318,327 คน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 0.77 ส่วนผู้โดยสารภายในประเทศมีจำนวน 7,530,335 คน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 4.22 ส่วนปริมาณสินค้าและพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์เข้า - ออกรวมทั้งสิ้น 54,102 ตัน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 12.21 ประกอบด้วยการขนถ่ายสินค้าระหว่างประเทศจำนวน 41,972 ตัน ลดลงร้อยละ 6.05 และการขนถ่ายสินค้าในประเทศจำนวน 12,130 ตัน ลดลงร้อยละ 28.43



1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

(ง) ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย

ในช่วงรอบบัญชีปี 2562 ทพ.มีสายการบินให้บริการแบบประจำรวม 11 สายการบิน มีเที่ยวบินขึ้น - ลง รวม 20,511 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.99 มีเที่ยวบินระหว่างประเทศ 2,809 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 58.70 และเที่ยวบินในประเทศ 17,702 เที่ยวบิน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 1.40 ให้บริการผู้โดยสารรวม 2,953,096 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.29 ประกอบด้วยผู้โดยสารระหว่างประเทศ 339,156 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 57.91 และผู้โดยสารภายในประเทศ 2,613,940 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.93 ปริมาณการขนส่งสินค้าและพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์เข้า - ออก ทั้งหมดรวม 2,830 ตัน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 22.38 โดยเกือบทั้งหมดเป็นการขนส่งสินค้าภายในประเทศ

1.2 การตลาดและภาวะในการแข่งขัน

1.2.1 การแข่งขัน

ปัจจุบันอุตสาหกรรมด้านการบินทั่วโลกมีอัตราการเจริญเติบโตที่สูงขึ้นอย่างมากทั้งทางด้านปริมาณ ความถี่ของเที่ยวบินและจำนวนผู้โดยสารโดยเฉพาะอย่างยิ่งในภูมิภาคเอเชีย ก่อให้เกิดภาวะการแข่งขันด้านธุรกิจ การบินทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ เกิดการขยายตัวของอุตสาหกรรมการบินอย่างต่อเนื่อง โดยมีการเปิด สายการบินใหม่และการขยายตัวของสายการบินเดิม ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา ธุรกิจสายการบินของไทยเป็นธุรกิจที่มีสภาวะ การแข่งขันที่รุนแรงมากขึ้น โดยเฉพาะธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำมีการเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันเป็นอย่างมาก เห็นได้จากความสามารถในการช่วงชิงส่วนแบ่งการตลาดจากสายการบินให้บริการเต็มรูปแบบ และสายการบินต้นทุนต่ำ ยังสามารถสร้างผลการดำเนินงานที่ดีกว่าเป็นลำดับ

การเปิดเสรีน่านฟ้าในปี 2558 ประกอบกับการที่ประเทศไทยมีปัจจัยดึงดูดการลงทุนจากอุปสงค์ใน การท่องเที่ยวระหว่างประเทศที่มีแนวโน้มเติบโตสูง และมีภูมิประเทศที่เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศ (Hub) ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ก็ยิ่งส่งผลให้สายการบินในอาเซียนต้องการเข้ามาช่วงชิงและแข่งขันในประเทศไทย เพิ่มขึ้น ดังนั้นสายการบินของไทยจึงต้องจับตามองสภาวะธุรกิจและปรับกลยุทธ์รุกและรับเพื่อให้สอดคล้องกับการแข่งขัน ที่เข้มข้นมากขึ้น

จากนโยบายของภาครัฐในการพัฒนาท่าอากาศยานโดยเฉพาะอย่างยิ่ง ทสภ.ให้เป็นศูนย์กลางการบิน การท่องเที่ยว และการขนส่งสินค้าทางอากาศชั้นนำของเอเชียและของโลก กอปรกับนโยบายการท่องเที่ยวไทยเชิงรุก ของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยในการขยายกลุ่มตลาดนักท่องเที่ยวใหม่ ๆ จะช่วยส่งผลให้ปริมาณการจราจรทางอากาศ และผู้โดยสารมีอัตราที่เพิ่มขึ้นโดยเฉพาะอย่างยิ่งอัตราการเติบโตของจำนวนผู้โดยสารในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ซึ่งเป็น อัตราการเติบโตที่สูงกว่าทุกภูมิภาคในโลกอันมีสาเหตุจากการเริ่มพัฒนาการขนส่งทางอากาศ และการเติบโต ทางเศรษฐกิจที่รวดเร็วของสาธารณรัฐประชาชนจีนและสาธารณรัฐอินเดีย จะทำให้สายการบินต้นทุนต่ำในภูมิภาค เอเชียแปซิฟิกมีการขยายตัวได้อีกมาก ทอท.จึงได้กำหนดยุทธศาสตร์โดยให้ท่าอากาศยานดอนเมืองรองรับสายการบิน ต้นทุนต่ำและเที่ยวบินจุดต่อจุดเป็นการเฉพาะ โดยให้บริการเที่ยวบินทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพื่อรองรับ การขยายตัวของสายการบินต้นทุนต่ำต่อไปในอนาคต



1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

นอกจากนี้ ด้วยนวัตกรรมเทคโนโลยีการผลิตอากาศยานแบบใหม่ จะช่วยทำให้ระบบการขนส่งทางอากาศโดยรวมมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น ต้นทุนลดลง ลดเวลาการบินเนื่องจากสามารถบินตรงไปยังจุดหมายปลายทางได้โดยไม่ต้องหยุดพัก ทำให้เกิดเส้นทางบินใหม่ ๆ และทำให้เกิดโอกาสในการแข่งขันที่สูงขึ้น และจากการที่ค่าโดยสารมีราคาถูกลงทำให้ประชาชนสามารถเข้าถึงบริการการขนส่งทางอากาศได้มากขึ้น ยิ่งไปกว่านั้น เทคโนโลยีด้านการสื่อสารได้รับการพัฒนาอย่างรวดเร็วผู้เดินทางสามารถค้นหาข้อมูลแหล่งท่องเที่ยว แหล่งธุรกิจตามที่ต้องการได้สะดวกโดยเฉพาะอย่างยิ่ง ผู้โดยสารที่เดินทางโดยเครื่องบินสามารถทำการจองเที่ยวบินได้ด้วยตัวเองอย่างรวดเร็ว และได้ในราคาที่ถูกลง ดังนั้น ท่าอากาศยานต่าง ๆ ทั่วโลกจึงตื่นตัวต่ออัตราการขยายตัวของสายการบินและอัตราการท่องเที่ยวของประชากรทั่วโลก มีการวางแผน พัฒนาปรับปรุง รวมถึงการขยายท่าอากาศยานเพื่อให้รองรับต่อการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมการบินต่อไป

1.2.2 ข้อได้เปรียบทางธุรกิจ

ข้อได้เปรียบทางธุรกิจของ ทอท.ประกอบด้วย

- ประเทศไทยเป็นจุดหมายปลายทางของนักท่องเที่ยวในภูมิภาคและนักท่องเที่ยวจากทั่วโลก
- ท่าอากาศยานของ ทอท.มีพื้นที่ที่เอื้อต่อการขยายตัวและพัฒนาธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบิน
- ทอท.มีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญในการบริหารจัดการท่าอากาศยานเป็นอย่างดี

(ก) ประเทศไทยเป็นจุดหมายปลายทางของนักท่องเที่ยวในภูมิภาคและนักท่องเที่ยวจากทั่วโลก

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

จากข้อมูลชาวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาในประเทศไทยของปี 2562 ณ ด้านตรวจคนเข้าเมืองทสภ. จำนวน 19.09 ล้านคน ทั้งนี้ ชาวต่างชาติที่เดินทางเข้าที่ ทสภ. 10 อันดับแรก ส่วนใหญ่เป็นสัญชาติเอเชียแปซิฟิก รองลงไปเป็นสัญชาติอเมริกันและกลุ่มประเทศยุโรป โดยจีนยังคงเป็นสัญชาติหลักที่เดินทางเข้าประเทศไทยโดยผ่านทสภ. ร้อยละ 19 รองลงไปเป็นญี่ปุ่น เกาหลีและอินเดียตามลำดับ โดยปริมาณการจราจรทางอากาศสู่กรุงเทพฯ และประเทศไทยไม่ได้ขึ้นอยู่กับผู้โดยสารที่เดินทางมายังประเทศไทย เพื่อจุดประสงค์ทางธุรกิจเป็นหลัก ซึ่งต่างกับกรณีของท่าอากาศยานหลักอื่น ๆ ในภูมิภาคเดียวกัน ทั้งนี้ นักท่องเที่ยวถือเป็นผู้โดยสาร "ที่มีคุณภาพสูง (High Quality)" เนื่องจากนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มักจะเดินทางมาถึงท่าอากาศยานก่อนกำหนดเวลาเดินทาง และมีแนวโน้มในการที่จะใช้จ่ายเงินเพื่อซื้อสินค้าและบริการ ณ ท่าอากาศยานของ ทอท.มากกว่าผู้โดยสารที่เดินทางมาเพื่อจุดประสงค์ทางธุรกิจ



1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

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

(ข) ท่าอากาศยานของ ทอท. มีพื้นที่เอื้อต่อการขยายตัวและพัฒนาธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบิน

เนื่องจากท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท. มีพื้นที่ที่สามารถรองรับการขยายตัวและการพัฒนาโครงการต่าง ๆ เพื่อสร้างรายได้ โดยการร่วมลงทุนกับหน่วยงานภาครัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชน ดำเนินธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการบิน เช่น โครงการศูนย์ซ่อมอากาศยาน ทชร. และการให้บริการที่จอดรถยนต์ที่ ทดม. ทชม. และทหญ. เป็นต้น

(ค) ทอท. มีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญในการบริหารจัดการท่าอากาศยาน

คณะผู้บริหารของ ทอท. มีความเชี่ยวชาญและมีประสบการณ์ด้านการบริหารจัดการท่าอากาศยานเป็นอย่างดีรวมถึงมีการวางแผนพัฒนาท่าอากาศยานและปรับปรุงท่าอากาศยานให้อยู่ในระดับมาตรฐานสากล และมีศักยภาพสามารถรองรับความต้องการของลูกค้าได้ ดังนั้น เพื่อให้การบริหารงานของ ทอท. สามารถแข่งขันในระดับสากล และเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ทอท. จึงได้กำหนดยุทธศาสตร์ในการแข่งขันด้านต่าง ๆ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงานให้บรรลุถึงเป้าหมายที่กำหนดไว้ ตลอดจนดำเนินการในการสร้างเครือข่ายพันธมิตรธุรกิจเพื่อส่งเสริมการประกอบธุรกิจท่าอากาศยานทั้ง 6 แห่ง ที่อยู่ภายใต้การดำเนินงานของ ทอท. และทำการตลาดเชิงรุกกับกลุ่มลูกค้าสายการบินในภูมิภาคต่าง ๆ

1.2.3 ยุทธศาสตร์การแข่งขัน**(ก) การพัฒนาท่าอากาศยานเพื่อการแข่งขัน**

ทอท. เป็นหน่วยงานหลักที่มีบทบาทสำคัญในการสนับสนุนให้ประเทศไทยก้าวสู่การเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยกำหนดแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของท่าอากาศยาน ทั้งด้านการพัฒนาขีดความสามารถในการรองรับการเติบโตของปริมาณการขนส่งทางอากาศและการพัฒนาเพื่อการยกระดับคุณภาพการบริการและการบริหารจัดการกิจกรรมเชิงพาณิชย์ให้ทัดเทียมกับท่าอากาศยานอื่น ๆ ในภูมิภาคเดียวกัน ในรอบปีที่ผ่านมามี ทอท. ได้คำนึงถึงการเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศของท่าอากาศยาน โดยคำนึงถึงการใช้ทรัพย์สินที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด



1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

ด้วยตระหนักถึงอัตราการเติบโตของอุตสาหกรรมการบิน 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 ซึ่งรวมถึงการพัฒนา ทสภ.ในระยะที่ 3 เพื่อรองรับปริมาณเที่ยวบินได้ 94 เที่ยวบินต่อชั่วโมง และปริมาณผู้โดยสารได้ 90 ล้านคนต่อปีในปี 2568 การพัฒนา ทดม.ให้เต็มศักยภาพของพื้นที่ และก่อสร้างอาคารผู้โดยสารอาคาร 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 AOT Application เป็นต้น

(ข) การเข้าร่วมโครงการจัดอันดับคุณภาพบริการ Airport Service Quality (ASQ)

ในปัจจุบัน ท่าอากาศยานทั้ง 6 แห่ง ของ ทอท.ประสบปัญหาในเรื่องความแออัดของผู้โดยสารเนื่องจากปริมาณผู้โดยสารสูงกว่าขีดความสามารถในการรองรับของท่าอากาศยาน ทอท.ในฐานะผู้รับผิดชอบท่าอากาศยานทั้ง 6 แห่ง มีหน้าที่ปรับปรุงและพัฒนาคุณภาพการบริการ โดยเมื่อวันที่ 3 มกราคม 2560 ทอท.ได้จัดตั้งฝ่ายวิจัย พัฒนา นวัตกรรมและคุณภาพการบริการ และมีส่วนพัฒนาคุณภาพการบริการท่าอากาศยานเป็นผู้รับผิดชอบหลักในการวางแผนกลยุทธ์ในการยกระดับคุณภาพการบริการของท่าอากาศยานทั้ง 6 แห่ง รวมถึงได้จัดตั้งหน่วยงานที่มีหน้าที่พัฒนาคุณภาพการบริการประจำท่าอากาศยานทั้ง 6 แห่ง เพื่อดำเนินการและดูแลการยกระดับคุณภาพการบริการด้วย เพื่อวัดระดับคุณภาพการบริการของท่าอากาศยานทั้ง 6 แห่ง ทอท.ได้เข้าร่วมโครงการจัดอันดับคุณภาพการบริการ (Airport Service Quality: ASQ) จัดโดย Airports Council International (ACI) โดยในปี 2561 มีท่าอากาศยานเข้าร่วมโครงการจำนวน 346 ท่าอากาศยาน ปัจจุบันท่าอากาศยานทั้ง 6 แห่งของ ทอท.ได้เข้าร่วมโครงการ ASQ เป็นที่เรียบร้อยแล้วในปี 2562 การวัดระดับคุณภาพการบริการของโครงการ ASQ ใช้วิธีการสำรวจความพึงพอใจของผู้โดยสารด้วยการตอบแบบสอบถาม ซึ่งประกอบด้วยตัวชี้วัดทั้งหมด 33 ตัวชี้วัดครอบคลุม 8 หมวดตัวชี้วัด ได้แก่ Access (4 ตัวชี้วัด), Check – in (3 ตัวชี้วัด), Passport/Personal ID Control (2 ตัวชี้วัด), Security (4 ตัวชี้วัด), Finding your Way (4 ตัวชี้วัด), Airport Facilities (11 ตัวชี้วัด), Airport Environment (2 ตัวชี้วัด) และ Arrival (3 ตัวชี้วัด)



1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

การสำรวจความพึงพอใจผู้โดยสารจัดทำเป็นประจำทุกไตรมาส โดยหน่วยงานที่มีหน้าที่พัฒนาคุณภาพการบริการเป็นผู้รับผิดชอบหลักในการแจกแบบสอบถามให้กับผู้โดยสารกลุ่มตัวอย่างผ่านระบบการสุ่มตัวอย่างผู้โดยสารโดย ACI เพื่อให้ครอบคลุมผู้โดยสารในทุกช่วงเวลาของการเดินทาง ท่าอากาศยานจะได้รับจำนวนแบบสอบถามแตกต่างกันตามขนาดของผู้โดยสารในแต่ละท่าอากาศยาน รายละเอียดดังนี้

ท่าอากาศยาน	ขนาดของผู้โดยสาร	เข้าร่วมโครงการ	จำนวนแบบสอบถาม
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	มากกว่า 40 ล้านคน	ไตรมาสที่ 3/2550	700 ชุด
ท่าอากาศยานเชียงใหม่	5 – 15 ล้านคน	ไตรมาสที่ 1/2554	350 ชุด
ท่าอากาศยานดอนเมือง	25 – 40 ล้านคน	ไตรมาสที่ 3/2560	350 ชุด
ท่าอากาศยานภูเก็ต	15 – 25 ล้านคน	ไตรมาสที่ 3/2561	350 ชุด
ท่าอากาศยานหาดใหญ่	2 – 5 ล้านคน	ไตรมาสที่ 1/2562	350 ชุด
ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย	2 – 5 ล้านคน	ไตรมาสที่ 1/2562	400 ชุด

อ้างอิง: รายงานโดย ACI ณ ไตรมาสที่ 2 ปี 2562

ในทุกไตรมาส ท่าอากาศยานทั้ง 6 แห่ง จะได้รับรายงานผลความพึงพอใจจากการให้คะแนนของผู้โดยสาร โดยรายงานดังกล่าวประกอบด้วยผลค่าคะแนนความพึงพอใจตัวชี้วัดทั้ง 33 ตัวชี้วัด และค่าคะแนนความพึงพอใจโดยรวม (Overall satisfaction) (แต่ละตัวชี้วัดคะแนนเต็ม 5 คะแนน) และผลการเทียบคะแนน (Benchmark) กับท่าอากาศยานที่เข้าร่วมโครงการ รวมถึงผลการวิเคราะห์ถึงจุดแข็งและจุดด้อยของท่าอากาศยานในมุมมองของผู้โดยสารผ่านผลค่าคะแนน และข้อเสนอแนะจาก ACI ในการปรับปรุงตัวชี้วัดที่ส่งผลอย่างมีนัยสำคัญต่อการยกระดับคุณภาพการบริการของท่าอากาศยาน ปัจจุบันค่าคะแนนความพึงพอใจโดยรวมของท่าอากาศยานทั้ง 6 แห่ง ประจำปี 2562 มีรายละเอียดดังนี้

ท่าอากาศยาน	ค่าคะแนนความพึงพอใจโดยรวม (คะแนนเต็ม 5 คะแนน)		
	ปี 2561	ไตรมาสที่ 1/2562	ไตรมาสที่ 2/2562
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	4.42	4.36	4.31
ท่าอากาศยานดอนเมือง	4.09	3.91	3.98
ท่าอากาศยานภูเก็ต	4.14	4.11	4.16
ท่าอากาศยานเชียงใหม่	4.51	4.49	4.51
ท่าอากาศยานหาดใหญ่	-	4.10	3.99
ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย	-	4.13	4.31

อ้างอิง: รายงานโดย ACI ประจำปี 2561, ไตรมาสที่ 1 และ 2 ปี 2562

หมายเหตุ: ทพญ. และทพช.เข้าร่วมโครงการ ASQ เมื่อปี 2562



1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

นอกจากนี้ในการพัฒนาคุณภาพการบริการท่าอากาศยานทั้ง 6 แห่ง ทอท.ได้จัดโครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการ “ASQ Sharing 2019” ในปีงบประมาณ 2562 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ความรู้ ความเข้าใจในการบริหารจัดการคุณภาพการบริการอย่างมีประสิทธิภาพ, สร้างเครือข่ายระหว่างส่วนงานที่รับผิดชอบด้านการพัฒนาคุณภาพการบริการของท่าอากาศยานทั้ง 6 แห่ง, แลกเปลี่ยนข้อเสนอแนะ ข้อคิดเห็น และแนวทางที่ดีที่สุด (Best Practice) ในการพัฒนาคุณภาพการบริการของท่าอากาศยาน รวมถึงการระดมความคิดในการจัดทำแผนการปรับปรุงคุณภาพการบริการประจำปี 2563 ด้วย

โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการ “ASQ Sharing 2019” ได้รับการตอบรับและการสนับสนุนอย่างดีจากผู้บริหารระดับสูงของ ทอท.และผู้เข้าร่วมโครงการฯ นอกจากนี้ยังได้รับเกียรติจากวิทยากรจากท่าอากาศยานนานาชาติอินชอน ซึ่งเป็นท่าอากาศยานที่ได้รับการยกย่องเรื่องคุณภาพการบริการ มาบรรยายให้ความรู้เรื่องการบริหารจัดการข้อร้องเรียนของผู้โดยสาร (Voice of Customer Management) และการจัดการผู้โดยสารภายในอาคารผู้โดยสาร (Passenger Flow Management) รวมถึงแบ่งปัน Best Practice ที่ประสบผลสำเร็จเป็นรูปธรรมด้วย

นอกจากการบรรยายให้ความรู้และการสร้างเครือข่ายทำความรู้จักกับผู้เข้าร่วมโครงการฯ ที่รับผิดชอบในด้านการพัฒนาคุณภาพการบริการแล้วนั้น ผู้เข้าร่วมโครงการฯ ได้มีโอกาสแลกเปลี่ยนแนวทางการพัฒนาคุณภาพการบริการผ่านกิจกรรม Workshop การจัดทำแผนปรับปรุงคุณภาพการบริการ ซึ่งมีข้อกำหนดว่าแผนงานดังกล่าวต้องสามารถนำไปปฏิบัติได้จริงและปรับใช้ได้ในท่าอากาศยานทั้ง 6 แห่งของ ทอท. โดยกิจกรรมดังกล่าวได้แบ่งกลุ่มผู้เข้าร่วมสัมมนาเป็นทั้งหมด 4 กลุ่ม ตามหมวดประเด็นปัญหาที่กำหนดให้ แต่ละกลุ่มต้องระดมความคิดจัดทำแผนปรับปรุงคุณภาพการบริการที่สอดคล้องกับประเด็นปัญหาที่ได้รับ ผลลัพธ์ที่ได้จากการทำ Workshop สามารถสรุปได้ตามรายละเอียดดังนี้

กลุ่ม	หมวดประเด็นปัญหา	ชื่อแผนงาน	รายละเอียดของแผนงานโดยสังเขป
1	Security	โครงการสร้างบรรยากาศที่ดีในบริเวณจุดตรวจค้น	การลดความตึงเครียดของผู้โดยสารระหว่างการรอเข้าจุดตรวจค้น โดยจัดกิจกรรม “Airport Fashion” การแต่งตัวที่ถูกต้องก่อนเข้าจุดตรวจค้น และ “Digital Wall” การฉายสื่อบันเทิงให้ผู้โดยสารขณะรอการตรวจค้น
	Passport/Personal ID Control	การจัดพื้นที่รองรับผู้โดยสารก่อนเข้า Immigration (Pre-Immigration Area)	จัดพื้นที่รองรับผู้โดยสารก่อนเข้าจุด Immigration เพื่อลดความแออัดของผู้โดยสารภายในด่านตรวจคนเข้าเมือง
2	Check-in	Self-Check in Island	จัดพื้นที่ติดตั้ง Self-Check in Kiosk และ Baggage drop-off ให้ความสะดวกผู้โดยสารในการบริการด้วยตัวเองได้
	Finding Your Way	แผนการปรับปรุงข้อมูลจอ FIDS (Flight Information Display System)	เพิ่มข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อผู้โดยสาร เช่น ตำแหน่งและระยะทางของจุดให้บริการต่างๆ, ความหนาแน่นของผู้โดยสารในกระบวนการต่างๆ (Check-in, การตรวจค้น และ Immigration) เป็นต้น โดยแสดงผลแบบ Real time



1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

กลุ่ม	หมวดประเด็นปัญหา	ชื่อแผนงาน	รายละเอียดของแผนงานโดยสังเขป
3	Airport Facilities and Airport Environment	แผนการจัดทำห้องเอนกประสงค์สำหรับผู้โดยสารทุกกลุ่มในรูปแบบ Universal Design	ออกแบบห้องน้ำคนพิการให้สามารถใช้ประโยชน์ได้กับผู้โดยสารที่มีความจำเป็นอื่นเพิ่มเติม เช่น ห้อง Baby Care (ผู้โดยสารที่มีเด็กทารก), Medical Room (ผู้โดยสารที่ต้องฉีดยาอินซูลิน), ห้องเปลี่ยนเสื้อผ้า และห้อง Media Ambience (ห้องจัดบรรยากาศตาม theme ของท่าอากาศยาน)
4	Access and Arrival Service	Smart Seamless Access (SSA)	แจ้งเตือนผู้โดยสารถึงข้อมูลที่สำคัญผ่าน AOT Application และแสดงผลแบบ Real time เช่น เส้นทางเดินทางที่เร็วที่สุด, สถานะของอาคารจอดรถ (จำนวนจุดจอดรถ), จุดจอดรถที่ใกล้จุด Check-in ที่สุด เป็นต้น

ผลการตอบรับจากผู้เข้าร่วมโครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการ “ASQ Sharing 2019” เป็นหนึ่งในตัวชี้วัดถึงความสำเร็จของโครงการฯ ดังกล่าว โดยผู้เข้าร่วมโครงการฯ ส่วนใหญ่มีความประทับใจกับการเอาใจใส่ของ Staff ประจำโครงการฯ, สถานที่จัดกิจกรรม, ที่พัก และการบรรยายจากวิทยากรของท่าอากาศยานนานาชาติอินชอน รวมถึงคำชมเชยจากผู้บริหารระดับสูงที่เข้าร่วมโครงการฯ นี้ และ ทอท.จะจัดโครงการ “ASQ Sharing 2020” ในปีงบประมาณ 2563 โดยนำข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมโครงการฯ ทั้งหมดมาพิจารณาและปรับปรุงโครงการฯ ให้ดียิ่งขึ้นไป

การใช้นวัตกรรมเพื่อพัฒนาคุณภาพการบริการของท่าอากาศยาน

ทอท.มีหน่วยงานที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการพัฒนานวัตกรรมท่าอากาศยานและแสวงหานวัตกรรมใหม่ ๆ ตลอดจนส่งเสริม สนับสนุน การพัฒนานวัตกรรม เพื่อไปใช้ยกระดับการให้บริการแก่ส่วนงานของ ทอท. และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย รวมไปถึงหน่วยงานภายนอก ทั้งภาครัฐและเอกชน โดยจะมุ่งเน้นและส่งเสริมกิจกรรมที่ทำให้เกิดนวัตกรรมในการแก้ไขปัญหาการให้บริการของท่าอากาศยาน (Passive Innovation) จากความคับคั่งของผู้มาใช้บริการท่าอากาศยาน รวมถึงการจัดกิจกรรม และโครงการที่สร้างบรรยากาศและสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการสร้างสรรค์นวัตกรรม โดยมีช่องทางให้พนักงาน ทอท.สร้างสรรค์นวัตกรรมให้เกิดขึ้นในองค์กรอย่างเป็นรูปธรรมและต่อเนื่องเป็นประจำทุกเดือน เพื่อให้ก้าวทันการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ซึ่งในปีงบประมาณ 2562 ได้มีการจัดกิจกรรม และโครงการดังนี้

1. การเปิดตัวประชาสัมพันธ์ส่งเสริมนวัตกรรมท่าอากาศยาน (Airport Innovation Kick Off) โดยวางเป้าหมายไว้ให้พนักงานทุกระดับมีความเข้าใจเรื่องนวัตกรรม ส่งเสริมให้เกิดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับนวัตกรรม และยุทธศาสตร์นวัตกรรม ทอท.รวมถึงเป้าหมายของแผนยุทธศาสตร์นวัตกรรม ทอท. 2560-2564 ทั้ง 4 ด้าน เพื่อการส่งเสริมนวัตกรรมของ ทอท.อย่างมีประสิทธิภาพ

2. การบรรยายพิเศษโอเดียความคิดนวัตกรรมท่าอากาศยาน ภายใต้ชื่อโครงการบรรยายพิเศษว่า “ทำไม ต้องนวัตกรรมนะ ไม่เข้าใจ” (Innovation Thinking) เพื่อเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจในเรื่องนวัตกรรม และปลูกฝังความสามารถในการสร้างสรรค์เพื่อองค์กรอย่างมีทิศทางและเป็นรูปธรรม



1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

3. กิจกรรมร่วมแสดงความคิดเห็นเชิงนวัตกรรมชิงรางวัลพิเศษ ระหว่างเดือน มกราคม - เมษายน เพื่อแก้ไขปัญหาของกระบวนการให้บริการต่าง ๆ ของท่าอากาศยาน โดยมีหัวข้อแตกต่างกันไปในทุก ๆ เดือน ซึ่งกิจกรรมร่วมแสดงความคิดเห็นในลักษณะนี้ได้รับความสนใจจากทุกส่วนของ ทอท.

4. การคัดเลือกและส่งผลงาน/ความคิดสร้างสรรค์ ด้านนวัตกรรมเข้าประกวดรางวัลรัฐวิสาหกิจดีเด่น สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.)



และจากการตกผลึกของผลสัมฤทธิ์ต่างๆ จากกิจกรรม และโครงการที่ผ่านมาในปีงบประมาณ 2562 จึงได้จัดโครงการวันนวัตกรรมของ ทอท. (AOT Innovation Day) ประจำปีงบประมาณ 2562 ขึ้น ระหว่างเดือน กรกฎาคม - สิงหาคม โดยโครงการได้มีการจัดประกวดแข่งขัน 2 ประเภท คือ ผลงานนวัตกรรม และความคิดสร้างสรรค์ เชิงนวัตกรรม ซึ่งการจัดประกวดทั้งสองประเภทยังได้รับผลตอบรับจากทั้งพนักงานและลูกค้า ทอท. ทุกท่าอากาศยาน รวมทั้งสำนักงานใหญ่เป็นอย่างดี วัดได้จากจำนวนผลงานนวัตกรรม 37 ผลงาน และความคิดสร้างสรรค์ 59 ความคิด ที่ได้มีการส่งเข้ามาจากทุกหน่วยงานของ ทอท. ซึ่งมากกว่าการประกวดในปีที่ผ่านมาหลายเท่าตัว ซึ่งแสดงให้เห็นถึงผลสัมฤทธิ์ของโครงการวันนวัตกรรมของ ทอท. (AOT Innovation Day) และกิจกรรมต่าง ๆ ในปีงบประมาณ 2562 นั้น



1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

ได้สร้างความตระหนักรู้ถึงความสำคัญของนวัตกรรม ควบคู่ไปกับการจัดความรู้สึกกังวลด้วยความเชื่อเดิม ๆ ที่ว่า นวัตกรรมเป็นเรื่องใหญ่ เป็นเรื่องซับซ้อน พัฒนาได้ยาก ให้กลายมาเป็นสิ่งที่คุ้นเคยรอบ ๆ ตัวของทุกคน ที่เกิดจากการมองหาและพัฒนาจุดเล็ก ๆ ในการปฏิบัติงานประจำวัน



หลังจากการหาผู้ชนะเลิศรางวัลสุดยอดนวัตกรรมจากท่าอากาศยานทั้ง 6 แห่ง และสำนักงานใหญ่ การแข่งขันรอบชิงชนะเลิศ เพื่อหาผู้ชนะเลิศรางวัลสุดยอดนวัตกรรม ทอท.ประจำปี 2562 ได้จัดขึ้น ณ สำนักงานใหญ่ ทอท. ซึ่งผู้ชนะเลิศคือทีม Think Different จาก ทกท.เจ้าของผลงานนวัตกรรม “สายพานพลิกวิกฤติ” โดยได้แนวคิดมาจากปัญหาเรื่องยางรับแรงกระแทก (Rubber Buffer) เสื่อมสภาพ ทำให้กระเป๋าสัมภาระชำรุดเสียหายจากการติดอยู่ระหว่างช่อง Buffer ประกอบกับ อะไหล่ที่ยุติการผลิต ทีม Think Different จึงมีแนวคิด Recycle วัสดุที่ใช้แล้วภายในส่วนงาน เกิดมาเป็น Diamond Bumper (ทำมาจาก Polyester และ PVC) ซึ่งมีคุณสมบัติยืดหยุ่นเหมือนกับยาง ผลการทดสอบพบว่า Diamond Bumper สามารถรับการกระแทกได้เหมือนกับ Rubber Buffer และป้องกันการชำรุดเสียหายของกระเป๋าสัมภาระได้ด้วยนวัตกรรมชิ้นนี้ ทำให้ส่วนงานลดค่าใช้จ่ายได้อย่างมาก และได้นำวัสดุที่เหลือมาใช้ให้เกิดประโยชน์อีกด้วย ที่สำคัญกิจกรรมนี้ส่งเสริมการทำงานเป็นทีม ได้แลกเปลี่ยนความรู้และไอเดียใหม่ๆ จากสมาชิกทีมที่มีความรู้ต่างกัน นอกจากนี้ การได้เห็นผลงานคนอื่น ๆ ยิ่งทำให้อยากพัฒนาการทำงานรอบตัวให้ดีขึ้น



1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

1.3 การดำเนินงานท่าอากาศยาน

1.3.1 การอนุญาตให้ผู้ประกอบการต่าง ๆ ดำเนินกิจการในท่าอากาศยาน

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

1.3.2 การให้เช่าพื้นที่ที่ดินและการให้เช่าอสังหาริมทรัพย์

ทอท. ให้ผู้ประกอบการเช่าพื้นที่เพื่อเป็นสำนักงานและ/หรือประกอบกิจการต่าง ๆ ตามสัญญาเช่าและ/หรือสัญญาอนุญาต ซึ่ง ทอท. กำหนดอัตราค่าเช่าตามอัตราค่าภาระการใช้ท่าอากาศยาน ทรัพย์สิน บริการและความสะดวกต่าง ๆ ในกิจการของ ทอท. โดยแยกอัตราค่าภาระฯ ตามแต่ละท่าอากาศยาน คือ อัตราค่าภาระฯ สำหรับ ทสภ. ทดม. ทชม. ทหญ. ทภก. และทพร. โดยการกำหนดค่าเช่าพื้นที่สำหรับสำนักงานและอสังหาริมทรัพย์จะพิจารณาจากประเภทธุรกิจของผู้เช่าเป็นหลัก โดยปกติ ทอท. จะคิดค่าเช่าจากผู้ประกอบการค้าปลีกในอัตราที่สูงกว่าค่าเช่าพื้นที่สำหรับสำนักงาน สัญญาเช่าจะมีอายุสัญญาตั้งแต่ 1 - 3 ปี ทอท. จะเรียกเก็บค่าเช่าพื้นที่หรือห้องเพื่อใช้เป็นสำนักงานในทดม. ในอัตรา 350 บาทต่อตารางเมตรต่อเดือน ส่วนอัตราค่าเช่าพื้นที่กิจกรรมเชิงพาณิชย์จะอยู่ในอัตราระหว่าง 120 บาท ถึง 800 บาทต่อตารางเมตรต่อเดือน อัตราค่าเช่าพื้นที่ในท่าอากาศยานภูมิภาคจะต่ำกว่าอัตราค่าเช่า ณ ทดม. แต่สำหรับอัตราค่าเช่า ณ ทสภ. โดยทั่วไปจะสูงกว่าค่าเช่า ณ ทดม. สำหรับ ทสภ. ได้กำหนดค่าเช่าพื้นที่หรือห้องเพื่อใช้ดำเนินการกิจกรรมเชิงพาณิชย์ในอัตราระหว่าง 310 บาท ถึง 1,240 บาทต่อตารางเมตรต่อเดือน และกำหนดค่าเช่าพื้นที่หรือห้องเพื่อใช้เป็นสำนักงานในอัตรา 470 - 830 บาทต่อตารางเมตรต่อเดือน (ราคาแตกต่างกันตามพื้นที่ที่แตกต่างกัน) อีกทั้ง ทสภ. มีพื้นที่จำนวนมากจึงมีที่ดินเปล่าที่จัดสรรให้ผู้เช่าประกอบการได้ 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) ทั้งนี้ ค่าบริการการใช้บริการภายในอาคารผู้โดยสารจะจัดเก็บอยู่ในอัตราร้อยละ 15 ของค่าเช่าต่อเดือน



1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

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

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

1.4 ลูกค้าสายการบิน

ในช่วงรอบปีบัญชี 2562 ท่าอากาศยานของ ทอท.ให้บริการกับสายการบินประจํารวม 135 สายการบิน ทอท.เชื่อว่าการที่กรุงเทพฯ เปรียบเสมือนประตูสู่ประเทศไทย และการที่ประเทศไทยเปรียบเสมือนประตูสู่จุดหมายปลายทางต่าง ๆ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นปัจจัยสำคัญที่สุดที่ทำให้สายการบินต่าง ๆ ตัดสินใจเลือกใช้ บริการท่าอากาศยานของ ทอท.ซึ่งสายการบินจะจัดเส้นทางการบินและเที่ยวบินตามปริมาณความต้องการของผู้โดยสาร ที่ต้องการเดินทางมาสู่ประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ทสภ.ซึ่งเป็นท่าอากาศยานหลักของ ทอท.ที่มีลูกค้าสายการบินมาใช้ บริการมากที่สุด บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในฐานะสายการบินแห่งชาติเป็นลูกค้าที่สำคัญที่สุด โดยในช่วงรอบปี บัญชี 2562 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ให้บริการแก่ผู้โดยสารระหว่างประเทศและภายในประเทศ รวมกันประมาณ ร้อยละ 45.61 ของจำนวนผู้โดยสารรวมทั้งหมดที่ใช้บริการ ณ ทสภ. รองลงมาได้แก่ สายการบินบางกอกแอร์เวย์สตามลำดับ

1.5 สิ่งอำนวยความสะดวกในเชิงพาณิชย์

การให้บริการเชิงพาณิชย์ ณ ท่าอากาศยานของ ทอท. (ยกเว้นบริเวณอาคารผู้โดยสาร) ได้แก่ สิ่งอำนวยความสะดวก สำหรับการขนถ่ายสินค้า การซ่อมแซมและบำรุงรักษาอากาศยาน การจัดส่งอาหารให้อากาศยานและการใช้ประโยชน์ ในบริเวณที่ดินซึ่งมิได้ใช้ในกิจการการบิน โดยการให้เช่าแก่บุคคลภายนอกเพื่อใช้ในกิจกรรมต่าง ๆ ดังนี้

- การขนถ่ายสินค้าจากอาคารคลังสินค้าในเขตปลอดอากร ทสภ. ดำเนินการโดย บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัท ดับบลิวเอฟเอสฟิสิกส์ จำกัด

- การซ่อมแซมและบำรุงรักษาอากาศยาน ซึ่งดำเนินการโดยบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) โดยเช่าพื้นที่ สำหรับซ่อมบำรุงอากาศยาน (Hangar) และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องจาก ทอท.

- การให้บริการจัดส่งอาหารให้อากาศยาน ซึ่งดำเนินการโดยบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด และบริษัท แอลเอสจี สกายเชฟส์ (ประเทศไทย) จำกัด

- การให้เช่าพื้นที่สำหรับซ่อมบำรุงอากาศยาน (Hangar) และสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้อง ทอท. เป็นผู้จัดสรรพื้นที่ให้เช่าแก่ผู้ประกอบการรายอื่น

1.6 สิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ในเขตการบิน

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

- สิ่งอำนวยความสะดวกที่ใช้ในกิจการการบินโดยทั่วไป เช่น ระบบไฟฟ้าส่องสว่างพื้นที่ลานจอดอากาศยาน (Apron Flood Light) ระบบไฟทางวิ่ง ทางขับ (Runway Taxiway Visual Aids Light) 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 ระบบปรับอากาศชนิดติดตั้งอยู่กับที่ (Precondition Air (PC Air)) และระบบไฟฟ้า 400Hz ที่ติดตั้งควบคู่กับสะพานเทียบเครื่องบิน
- สิ่งอำนวยความสะดวกในการนำเครื่องบินขับเคลื่อนเข้าจอดยังหลุมจอดอากาศยาน คือ ระบบไฟฟ้าสัญญาณนำเครื่องบินเข้าจอด (Visual Docking Guidance System : VDGS)
- อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการดับเพลิงและกู้ภัย

ในขณะที่สิ่งอำนวยความสะดวกเกี่ยวกับการพยากรณ์อากาศ กรมอุตุนิยมวิทยาเป็นผู้ดำเนินการจัดหา และควบคุมการทำงาน ส่วนสิ่งอำนวยความสะดวกในการควบคุมระบบการจราจรทางอากาศ (Navigation Aids: NAVAids) ณ ท่าอากาศยานทุกแห่งของ ทอท. อยู่ภายใต้การดำเนินงานและการบริหารโดย บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคม ซึ่งมีหน้าที่ในการให้บริการกิจการโทรคมนาคมการบิน การบริการวิทยุเครื่องช่วยการเดินอากาศ ทั้งนี้ กรมสิทธิในการครอบครองอุปกรณ์เพื่อใช้ประโยชน์ในกิจกรรมดังกล่าว ณ ท่าอากาศยานของ ทอท.เป็นของ บวท. โดยที่ ทอท.ไม่ได้รับส่วนแบ่งจากการจัดเก็บค่าธรรมเนียมของ บวท. และ ทอท.มีรายได้จากค่าเช่าสำนักงานและพื้นที่จอดรถยนต์ จาก บวท.เท่านั้น

1.7 ความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยาน

สนามบินในความรับผิดชอบของ ทอท.ทั้ง 6 แห่ง เป็นสนามบินที่ให้บริการแก่สาธารณะ ดังนั้น ความปลอดภัยจึงถือเป็นรากฐานสำคัญของการให้บริการ โดย ทอท.ได้ปลูกฝังความปลอดภัยให้เป็นค่านิยม (Core Value) ที่พนักงาน ทอท.ทุกคนต้องมี ได้แก่ การปฏิบัติตามระเบียบด้านความปลอดภัยและวิธีปฏิบัติที่ระบุไว้ในคู่มือการดำเนินงานสนามบิน (Aerodrome Manual) อย่างเคร่งครัด การตรวจสอบความพร้อมของเครื่องมือเครื่องใช้ อุปกรณ์ก่อนปฏิบัติงาน สังเกต แจ้งเตือน รายงาน แก้อัปเดต เมื่อเห็นว่าอาจจะเกิดความไม่ปลอดภัย เป็นต้น ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความตระหนักด้านความปลอดภัยในระดับบุคคลซึ่งถือเป็นจุดเริ่มต้นของระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบิน (Safety Management System – SMS) และในระดับผู้บริหาร ทอท.ได้ดำเนินการให้ผู้อำนวยความสะดวกท่าอากาศยานของทุกสนามบินเป็นผู้ที่มีคุณสมบัติตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ และได้รับใบรับรองผู้จัดการสนามบินสาธารณะ (Public Aerodrome Certificate) จากรัฐ ซึ่งแสดงให้เห็นว่าเป็นบุคลากรที่มีความรู้เหมาะสม สามารถบริหารสนามบินให้เกิดความปลอดภัยได้

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



1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

1. ระดับสนามบิน (Self Audit) มีการดำเนินการตรวจสอบภายในด้านความปลอดภัยโดยส่วนงานมาตรฐานท่าอากาศยานและอาชีวอนามัยของแต่ละท่าอากาศยาน โดยจะรายงานผลการตรวจสอบให้กับผู้อำนวยการท่าอากาศยานโดยตรง ซึ่งตำแหน่งผู้จัดการสนามบินสาธารณะที่มีคุณสมบัติและได้รับการรับรองจากรัฐด้วย และเนื่องจากความปลอดภัยในระดับสนามบินมีกิจกรรมที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับผู้ประกอบการและสายการบินต่าง ๆ

2. ระดับองค์กร (Internal Audit) ทอท.มีฝ่ายมาตรฐานและความปลอดภัยท่าอากาศยาน (ฝมป.ทอท.) ทำหน้าที่ในการตรวจสอบในด้านมาตรฐานและความปลอดภัยในทุกสนามบิน โดยจะลงพื้นที่ดำเนินการตรวจสอบที่ท่าอากาศยานอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง นอกจากนี้ ฝมป.ทอท.ยังกำกับดูแลความปลอดภัยของสนามบิน ทอท. ในภาพรวมซึ่งจะมีการติดตามรายงานสถิติความไม่ปลอดภัยและนำรายงานในที่ประชุมคณะกรรมการบริหารความปลอดภัยของ ทอท. เพื่อกำหนดแนวทางในการลด/ควบคุมระดับความเสี่ยงดังกล่าวให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ในทางปฏิบัติ (As Low As Reasonable Practicable – ALARP) ซึ่งทำให้เชื่อมั่นได้ว่าข้อบกพร่องด้านความปลอดภัย จะได้รับการแก้ไข และการดำเนินงานด้านความปลอดภัย (Safety Performance) เป็นไปตามเป้าหมายที่ ทอท.กำหนดไว้

3. ระดับรัฐ (State Audit) หรือ (Safety Oversight) มีสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ทำหน้าที่ในการตรวจสอบและกำกับดูแลมาตรฐานความปลอดภัยของสนามบิน โดยจะมีรอบการตรวจสอบประจำปี รวมถึงพิจารณาให้ความเห็นและข้อเสนอแนะแก่ ทอท.ด้านความปลอดภัย โดย ทอท.มี “ใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ” (Public Aerodrome Operating Certificate) ที่เป็นหลักฐานสำคัญที่แสดงให้เห็นว่า ทอท.ได้รับการรับรองความปลอดภัยจากรัฐในการดำเนินงานสนามบินตั้งแต่ปี 2558 ที่รัฐมีข้อกำหนดในเรื่องดังกล่าวออกตามมาตรฐานของ ICAO รัฐก็ได้รับการตรวจสอบจาก ICAO เช่นกัน ตามโครงการ USOAP หรือ Universal Safety Oversight Assessment Programme CMA ซึ่งการตรวจสอบการกำกับดูแลของรัฐต่อสนามบินนั้น ไม่มีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัย (Significant Safety Concern – SSC) (สีแดง)

นอกเหนือจากการตรวจสอบด้านมาตรฐานความปลอดภัยแล้ว กิจกรรมที่เป็นการประกันความปลอดภัย (Safety Assurance) ที่ ทอท.ดำเนินการทุกปี คือการฝึกซ้อมแผนฉุกเฉินของสนามบิน (Aerodrome Emergency Plan) ซึ่งการฝึกซ้อมในแต่ละครั้งจะครอบคลุมทั้งในด้านความปลอดภัยการบิน (Aviation Safety) เพื่อเป็นไปตามวงรอบที่กำหนดตามมาตรฐานสากล ซึ่งการฝึกซ้อมแผนฉุกเฉินตามมาตรฐาน ICAO แบ่งเป็น 3 รูปแบบ ดังนี้

- การฝึกซ้อมเต็มรูปแบบ (Full Scale Exercise) จัดทุก 2 ปี
- การฝึกซ้อมบางส่วน (Partial Exercise) จัดในปีที่ไม่ได้ทำการฝึกซ้อมเต็มรูปแบบ
- การฝึกบนโต๊ะจำลองสถานการณ์ (Table Top Exercise) อย่างน้อยทุก 6 เดือน

แต่ทั้งนี้ ทอท.ได้ยกระดับของการฝึกซ้อมแผนฉุกเฉินของสนามบินโดยให้มีการฝึกซ้อมเต็มรูปแบบเป็นประจำทุกปี อย่างไรก็ตาม การประกันความปลอดภัยเป็นเพียงส่วนหนึ่งของระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบินเท่านั้น ทอท. ยังมีกิจกรรมอื่น ๆ ที่ได้ดำเนินการเพื่อส่งเสริมความปลอดภัย อาทิเช่น การจัดกิจกรรมรณรงค์ ประสานความร่วมมือสื่อสารด้านความปลอดภัยระหว่างกัน ซึ่งปี พ.ศ.2562 ทอท.ในฐานะผู้ดำเนินงานสนามบินสาธารณะได้เป็นเจ้าภาพจัดโครงการสร้างความร่วมมือทางด้านความปลอดภัยในอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย (Thailand Aviation Safety Cooperation Conference – TASCC) เพื่อเป็นการสร้างความร่วมมือและยกระดับความปลอดภัยในอุตสาหกรรม



1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

การบินของประเทศไทยโดยอาศัยความร่วมมือของผู้มีส่วนได้เสียกับ ทอท. เช่น สายการบิน ผู้ให้บริการภาคพื้น หน่วยงานสนับสนุนด้านการบิน เป็นต้น นอกเหนือจากนี้ยังมีการจัดฝึกอบรมความรู้และความเข้าใจเรื่องความปลอดภัยให้กับบุคคลทั้งภายในและภายนอกองค์กร ทั้งในด้านการพัฒนาความรู้เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานและต่อยอดเพื่อให้เกิดนวัตกรรมด้านมาตรฐานและความปลอดภัยท่าอากาศยาน ทั้งนี้เพื่อให้พนักงานของ ทอท. และผู้ปฏิบัติงานสนามบินสามารถสร้างระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบินที่แข็งแกร่ง อันจะยังประโยชน์แก่ผู้ใช้บริการหรือสาธารณะอย่างยั่งยืน

ทอท. มีหน้าที่ความรับผิดชอบที่ต้องดูแลและรักษาความปลอดภัยให้กับผู้โดยสาร ลูกเรือ ผู้ที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ท่าอากาศยาน สาธารณชนที่มาใช้บริการ ณ ท่าอากาศยาน และสิ่งอำนวยความสะดวกต่อการบินในพื้นที่ ท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท. โดยมีวัตถุประสงค์หลัก คือ การป้องกันการบินพลเรือนให้พ้นจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (Acts of Unlawful Interferences) ในรูปแบบต่าง ๆ ทอท. จึงได้มีการดำเนินการด้านการรักษาความปลอดภัยที่ครบวงจร โดยได้กำหนดมาตรการรักษาความปลอดภัยที่สอดคล้องตามข้อกำหนดของรัฐและมาตรฐานสากลของ ICAO มีการฝึกอบรม (Training) ผู้ที่จะนำมาตรการดังกล่าวไปปฏิบัติให้มีความรู้ (Knowledge) ที่แท้จริงและมีความเชี่ยวชาญในทักษะ (Skills) ที่จำเป็นต่อการรักษาความปลอดภัยกิจการการบินตลอดจนมีการควบคุมคุณภาพด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Quality Control) ว่าการปฏิบัติงานเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้และเพื่อให้มั่นใจว่าจะไม่เกิดความบกพร่องในการปฏิบัติงาน โดยหากมีจุดที่เสี่ยงต่อการรักษาความปลอดภัย ทอท. จะต้องระบุความเสี่ยงและบริหารจัดการความเสี่ยงนั้นได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ ซึ่งการดำเนินการที่กล่าวมาข้างต้นมีรายละเอียดแบ่งได้ ดังนี้

1. การกำหนดมาตรการการรักษาความปลอดภัย

ทอท. กำหนดมาตรการรักษาความปลอดภัย และดำเนินการให้เป็นมาตรฐานเดียวกันในทุกท่าอากาศยาน ครอบคลุมทั้งมาตรการการรักษาความปลอดภัยเชิงป้องกัน มาตรการการรักษาความปลอดภัยเชิงรุก มาตรการรักษาความปลอดภัยด้านข้อมูลข่าวสาร และมาตรการรักษาความปลอดภัยในภาวะฉุกเฉิน ซึ่งมาตรการต่าง ๆ ล้วนสอดคล้องกับข้อกำหนดของรัฐ โดย กพท. และมาตรฐานสากลของ ICAO นอกจากนี้ยังมีการประสานงานกับหน่วยงานด้านการข่าวภายในประเทศ เช่น สำนักข่าวกรองแห่งชาติ ศูนย์ปฏิบัติการต่อต้านการก่อการร้ายสากล (ศตก.) รวมถึงหน่วยงานต่างประเทศ เช่น Transportation Security Administration (TSA) ของสหรัฐอเมริกา และ Aviation and Maritime Security (AMS) ของเครือรัฐออสเตรเลีย เป็นต้น ทั้งนี้ เพื่อนำข้อมูลข่าวที่อาจเป็นภัยคุกคามมาประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัย และปรับเพิ่มมาตรการรักษาความปลอดภัย ณ แต่ละท่าอากาศยานให้สอดคล้องและสามารถรับมือกับภัยคุกคาม ที่เกิดขึ้นได้อย่างทันท่วงที นอกจากกำหนดมาตรการรักษาความปลอดภัยข้างต้น ทอท. ยังได้มีการจัดหาเทคโนโลยีที่มีความทันสมัยมาช่วยเสริมประสิทธิภาพในการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนด เช่น เครื่องตรวจค้นร่างกายแบบเต็มตัว (Full Body Scanner) และระบบตรวจจับผู้บุกรุกแนวรั้ว (Perimeter Intruder Detection System : PIDS) เป็นต้น

2. การฝึกอบรมและพัฒนาบุคลากรในสายงานการรักษาความปลอดภัย

ทอท. ตระหนักถึงความสำคัญของการพัฒนาบุคลากรที่ปฏิบัติงานด้านการรักษาความปลอดภัยเป็นประจำ และต่อเนื่อง เพื่อให้บุคลากรดังกล่าวมีความรู้ (Knowledge) ความสามารถ (Ability) และทักษะ (Skills) ที่จำเป็นอันจะสามารถนำไปใช้ในการปฏิบัติงานในหน้าที่ได้อย่างเกิดประโยชน์สูงสุด



1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

ทั้งนี้ บุคลากรที่ปฏิบัติงานด้านการรักษาความปลอดภัย ณ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ ทอท. จะต้องผ่านการรับรองจาก กพท. และมีคุณสมบัติที่สอดคล้องตามที่ กพท. กำหนดไว้ในแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Training Programme : NCASTP) โดย ทอท. ได้จัดทำแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (Aviation Security Training Programme : ASTP) อันประกอบไปด้วยหลักสูตรฝึกอบรมบุคลากรที่ปฏิบัติงานด้านการรักษาความปลอดภัยที่สอดคล้องตามข้อกำหนดของรัฐและมาตรฐานสากล โดยทุกหลักสูตรฝึกอบรมตามกำหนดในแผนนี้ ต้องดำเนินการสอนโดยวิทยากรด้านการรักษาความปลอดภัยการบินที่ผ่านการรับรองจาก กพท. จึงมั่นใจได้ว่า ผู้เข้ารับการฝึกอบรมจะได้รับการฝึกอบรมที่มีประสิทธิภาพและเป็นมาตรฐาน

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

3. การควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัย

ทอท. ดำเนินการตรวจสอบมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยในระดับองค์กรและระดับท่าอากาศยาน โดยการตรวจสอบทั้งระบบ (Audit) การตรวจสอบเฉพาะเรื่อง (Inspection) การสำรวจการรักษาความปลอดภัย (Survey) และการทดสอบมาตรฐานการรักษาความปลอดภัย (Test) ทุกท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท. เป็นประจำอย่างต่อเนื่อง โดยได้จัดทำแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (Aviation Security Quality Control Programme : ASQCP) ให้สอดคล้องกับแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Quality Control Programme : NCASQCP) ทั้งนี้ บุคลากรที่เป็นผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน (Aviation Security Inspector) ได้ผ่านการฝึกอบรมตามมาตรฐานของ ICAO โดยข้อมูลข้อบกพร่องที่ตรวจพบจะถูกนำไปวิเคราะห์เพื่อแก้ไขปรับปรุงบูรณาการอย่างต่อเนื่อง ซึ่งนอกจากการควบคุมคุณภาพที่ ทอท. ดำเนินการเองแล้ว ทอท. ยังได้รับการตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยจาก กพท. และ ICAO ผ่านโครงการ Universal Security Audit Programme (USAP) , TSA ของสหรัฐอเมริกา, AMS ของเครือข่ายออสเตรเลีย และสหราชอาณาจักร เป็นต้น

1.8 ประกันภัย

ทอท. ได้ทำประกันภัยอาคารและสิ่งปลูกสร้างรวมทั้งทรัพย์สินตามระเบียบเกี่ยวกับการใช้ประโยชน์ในที่ราชพัสดุ ได้แก่ การจัดทำประกันวินาศภัยสำหรับความเสี่ยงภัยทุกชนิด (All Risks Insurance) และประกันอัคคีภัยซึ่งขยายความคุ้มครองถึงอุทกภัย ภัยแผ่นดินไหว วาตภัย ที่เกิดกับอาคารและสิ่งปลูกสร้างต่าง ๆ และจัดทำประกันภัยทรัพย์สินที่ไม่อยู่ภายใต้ระเบียบเกี่ยวกับการใช้ประโยชน์ในที่ราชพัสดุ การประกันภัยทรัพย์สินจากความเสี่ยงทางการเมืองและการก่อการร้าย (Property Terrorism Insurance and Political Violence) ประกันภัยบุคคลที่ 3 คุ้มครองความรับผิดตามกฎหมายของ ทอท. ต่อการบาดเจ็บ เสียชีวิต ตลอดจนความเสียหายต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอกซึ่งเกิดจากการดำเนินงานของ ทอท.



1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

ณ ท่าอากาศยานต่าง ๆ ในความรับผิดชอบของ ทอท. ประกันภัยผู้บริหาร ประกันภัยสินค้าพัสดุคงคลังและประกันภัยรถยนต์ ทั้งนี้ การประกันภัยดังกล่าวไม่ครอบคลุมเหตุการณ์ที่เกิดจากภัยสงคราม ความรับผิดชอบจากมลภาวะทางเสียงและภัยอื่นบางประเภท อย่างไรก็ตาม การเอาประกันภัยในส่วนที่เกี่ยวกับความรับผิดชอบการจราจรทางอากาศ การสื่อสารการบินการจัดเที่ยวบิน ความสมควรเดินอากาศและการขนถ่ายสินค้าทางอากาศเป็นหน้าที่ของ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด กรมธรรม์ประกันภัยของ ทอท. มีการต่ออายุเป็นรายปี จำนวน 7 กรมธรรม์ โดยบริษัทผู้รับประกันภัยให้กับ ทอท. ได้แก่ บริษัท ทิพยประกันภัย จำกัด (มหาชน) บริษัท เทเวศประกันภัย จำกัด (มหาชน) และบริษัท เมืองไทยประกันภัย จำกัด (มหาชน) ในรูปแบบประกันภัยร่วม (Co-insurance) ในสัดส่วนร้อยละ 40:30:30 โดยให้ บมจ.ทิพยประกันภัยเป็นผู้นำและจัดทำกรมธรรม์ประกันภัย รวมทั้งติดต่อและจัดทำประกันภัยต่อในนามของผู้รับประกันภัยร่วม การประกันภัยดังกล่าว ได้แก่

1. การประกันวินาศภัยสำหรับความเสี่ยงภัยทุกชนิด (All Risks) ณ ทสภ.
2. การประกันอัคคีภัยอาคารและสิ่งปลูกสร้างในที่ราชพัสดุ ณ ทดม., ทภก., ทหญ., ทชม. และ ทพร.
3. การประกันอัคคีภัยอาคารและสิ่งปลูกสร้างในที่ราชพัสดุ ณ สำนักงานใหญ่ (สนญ.) และสำนักงานบริหารโครงการก่อสร้าง (สภส.)
4. ประกันอัคคีภัยสต็อกสินค้าพัสดุคงคลัง ครุภัณฑ์ และเครื่องใช้สำนักงาน ณ อาคารกองคลัง พัสดุฝ่ายพัสดุ (อาคารหมายเลข 507 และ 517) และอาคารเก็บพัสดุคงคลัง (อาคารหมายเลข 520 คลังโปร่ง)
5. การประกันภัยความรับผิดตามกฎหมายต่อบุคคลที่สาม สำหรับการประกอบกิจการท่าอากาศยานของ ทอท. ณ ทสภ., ทดม., ทภก., ทหญ., ทชม., ทพร., สนญ. และ สภส.
6. การประกันภัยทรัพย์สินจากความรุนแรงทางการเมืองและการก่อการร้าย ณ ทสภ., ทดม., ทภก., ทหญ., ทชม., ทพร., สนญ. และ สภส.
7. การประกันภัยผู้บริหารรวมทั้งเลขานุการ พนักงานของ ทอท. และผู้แทนของ ทอท. ที่เป็นฝ่ายบริหารของบริษัทในเครือของ ทอท. จากการถูกฟ้องร้องให้รับผิดชอบทางแพ่ง อันเนื่องมาจากการปฏิบัติงาน

1.9 สิ่งแวดล้อม

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

- ทิศทางและกลยุทธ์การดำเนินงานของ ทอท.

ทอท. กำหนดเป้าหมายชัดเจนที่จะพัฒนาท่าอากาศยานในความรับผิดชอบให้เป็น “สนามบินระดับโลก” ปรากฏตามวิสัยทัศน์ (Vision) องค์กร “ทอท. เป็นผู้ดำเนินการและจัดการท่าอากาศยานที่ระดับโลก: การมุ่งเน้นคุณภาพการให้บริการโดยคำนึงถึงความปลอดภัย และสร้างรายได้อย่างสมดุล” หรือ “AOT Operates the World’s Smartest Airports” ดำเนินงานภายใต้พันธกิจ (Mission) “ประกอบและส่งเสริมกิจการท่าอากาศยาน รวมทั้งการดำเนินการกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องหรือต่อเนื่องกับการประกอบกิจการท่าอากาศยานโดยคำนึงถึงการพัฒนาที่ยั่งยืน” ทั้งนี้ การเป็นสนามบินระดับโลกมีนัยสำคัญหลายมิติทั้งในด้านบริบทการแข่งขัน ชีตความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศ



1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

ระดับการให้บริการ การจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวก ตลอดจนความสำคัญเชิงบทบาทของ ทอท. ในการสนับสนุนนโยบายของประเทศที่กำหนดตำแหน่งยุทธศาสตร์ของไทยเป็นประตูสู่เอเชีย (Gateway to Asia) รวมทั้งส่งเสริมให้ไทยเป็นศูนย์กลางทางการบิน (Hub) ด้วย

ทอท. กำหนดทิศทางการดำเนินงานขององค์กรโดยคำนึงถึงความสอดคล้องกับแผนและนโยบายของประเทศในระดับต่าง ๆ เช่น นโยบายภาครัฐ ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี นโยบายประเทศไทย 4.0 (Thailand 4.0) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 แผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (Digital Economy: DE) แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม (ปี 2560-2564) แผนยุทธศาสตร์รัฐวิสาหกิจ ระยะ 5 ปี (ปี 2560-2564) และแนวนโยบายผู้ถือหุ้น (Statement of Directions : SODs) โดยแผนวิสาหกิจของ ทอท. (ปีงบประมาณ 2560-2565) ฉบับทบทวน กำหนดยุทธศาสตร์และกลยุทธ์การดำเนินงานขององค์กร (AOT Strategy House) ภายใต้กรอบแนวคิดการเติบโตอย่างยั่งยืน (Sustainable Growth) มุ่งเน้นความเป็นเลิศใน 3 ด้าน ได้แก่ ด้านบริการ (Service) ด้านมาตรฐาน (Standards) และด้านการเงิน (Financial) พร้อมปรับเปลี่ยนองค์กร โดยนำ Digital Technology และ Innovation มาร่วมขับเคลื่อน ด้วยความตระหนักในพันธกิจหลักขององค์กร รวมทั้งการดำเนินงานในฐานะรัฐวิสาหกิจ หลักธรรมาภิบาล การสร้างความร่วมมือและความสัมพันธ์อันดีกับกลุ่มพันธมิตรและผู้มีส่วนได้เสียที่สำคัญ การสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ผู้ถือหุ้น ตลอดจนความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ทอท. ได้กำหนดเป้าหมายองค์กรระยะ 20 ปี ให้สอดคล้องการดำเนินงานภายใต้กรอบวิสัยทัศน์ประเทศไทย “มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน” เพื่อให้ “ทอท. เป็นองค์กรที่สนับสนุนการเชื่อมโยงการขนส่งทางอากาศ และช่วยขับเคลื่อนเศรษฐกิจประเทศไทยอย่างยั่งยืน” โดยกำหนดแนวทางการขับเคลื่อนองค์กรสู่ความยั่งยืนทั้งในระดับองค์กรและระดับท่าอากาศยานผ่านกรอบยุทธศาสตร์การดำเนินงาน AOT Strategy House ซึ่งถ่ายทอดสู่การปฏิบัติ ดังนี้

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 : พัฒนาการบริการที่มุ่งเน้นด้านนวัตกรรมและเทคโนโลยีการนำเทคโนโลยีสารสนเทศ (ICT) มาใช้ในการดำเนินงานและปฏิบัติการท่าอากาศยาน ควบคู่กับการมุ่งเน้นการพัฒนาด้านมาตรฐานและคุณภาพบริการอย่างต่อเนื่อง โดยนำแนวคิดเชิงนวัตกรรมมาประยุกต์ใช้ในการดำเนินงาน

ยุทธศาสตร์ที่ 5 Aeronautical Revenue : พัฒนาการดำเนินงานด้านกิจการการบิน การพัฒนาธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับกิจการการบินในประเทศและต่างประเทศ รวมทั้งการพัฒนาประสิทธิภาพกระบวนการให้บริการผู้โดยสารและกระบวนการให้บริการสายการบิน



1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

ยุทธศาสตร์ที่ 6 Non-Aeronautical Revenue : พัฒนาการดำเนินงานด้านกิจการที่ไม่เกี่ยวกับการบิน การเพิ่มบริการที่มีความหลากหลายและสอดคล้องกับกลุ่มลูกค้าและผู้ที่มาใช้บริการท่าอากาศยาน การกำกับประสิทธิภาพของกิจการสัมปทาน รวมถึงการใช้ประโยชน์ทรัพย์สินที่มีอยู่เพื่อสร้างรายได้

ยุทธศาสตร์ที่ 7 Business Development : พัฒนารูปแบบธุรกิจใหม่ ๆ เพื่อขยายการดำเนินงานทั้งธุรกิจหลัก และธุรกิจเกี่ยวเนื่อง รวมถึงการร่วมลงทุนในธุรกิจท่าอากาศยานกับพันธมิตรทางธุรกิจในการกิจการต่าง ๆ

ทั้งนี้ คณะกรรมการ ทอท.มีบทบาทสำคัญในการผลักดันและขับเคลื่อนองค์กรตามทิศทางและกลยุทธ์ การดำเนินงานที่กำหนดไว้ โดยในปี 2562 คณะกรรมการ ทอท.ได้กำกับและติดตามการขับเคลื่อนองค์กร ตามวิสัยทัศน์ ภารกิจ และกลยุทธ์ของ ทอท.ผ่านกลไกการกำกับติดตาม 2 ระดับ ดังนี้

1. การสัมมนา AOT Strategic Board Session เพื่อเสริมสร้างความเข้าใจและส่งเสริมบทบาทการมีส่วนร่วมของคณะกรรมการ ทอท.ในกระบวนการพิจารณาและทบทวนทิศทางการดำเนินงานขององค์กรที่เป็นไปเพื่อความยั่งยืนและสอดคล้องกับการสร้างคุณค่าให้ทั้งกิจการ ผู้มีส่วนได้เสีย และสังคมโดยรอบ เป็นไปตามหลัก การกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียน ปี 2560 หรือ CG Code 2017

นอกจากนี้ ทอท.ยังส่งเสริมการมีส่วนร่วมระหว่างคณะกรรมการ ทอท.และผู้บริหารระดับสูงผ่านการ สัมมนาทบทวนทิศทาง วิสัยทัศน์ ยุทธศาสตร์ และแผนปฏิบัติการ/โครงการ ทั้งนี้ ผลลัพธ์จากการสัมมนาฯ เป็นข้อมูล นำเข้าสำคัญสำหรับการปรับปรุงทิศทางการดำเนินการขององค์กร และพัฒนาการจัดทำแผนปฏิบัติการ/โครงการสำคัญ ที่ขับเคลื่อนการดำเนินงานเชิงยุทธศาสตร์ขององค์กร

2. การกำกับติดตามของคณะกรรมการภายในที่เกี่ยวข้อง: ทอท.กำหนดกลไกภายในองค์กรที่คณะกรรมการ ทอท.สามารถกำกับติดตามการดำเนินงานให้เป็นไปตามทิศทางการดำเนินงานขององค์กร โดยมีคณะกรรมการกำกับ ดูแลและบริหารงานให้เป็นไปตามแผนวิสาหกิจของ ทอท. ซึ่งคณะกรรมการ ทอท.แต่งตั้งขึ้นรับผิดชอบพิจารณาลั่นกรอง และให้ข้อเสนอแนะการจัดทำและทบทวนแผนวิสาหกิจของ ทอท.ให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ นโยบายรัฐบาล แนวนโยบายของผู้ถือหุ้นภาครัฐ รวมทั้งกำกับดูแลการดำเนินงานของ ทอท.ให้เป็นไปตามที่กำหนดในแผนวิสาหกิจ ของ ทอท.และกำหนดให้รายงานผลการดำเนินการต่อคณะกรรมการ ทอท.เป็นประจำทุก 6 เดือน ในปี 2562 คณะกรรมการ ทอท. พิจารณาผลการจัดทำและทบทวนวิสัยทัศน์ พันธกิจ และกลยุทธ์ทิศทางการดำเนินงานขององค์กร ภายใต้แผนวิสาหกิจ ของ ทอท. (ปีงบประมาณ 2560-2565) ฉบับทบทวน กำกับติดตามผลดำเนินงานแผนงาน/ โครงการต่างๆ และเร่งรัดการดำเนินโครงการที่ล่าช้ากว่าแผนงานให้เป็นไปตามเป้าหมายที่วางไว้ด้วย



2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

ความเป็นมาและพัฒนาการที่สำคัญ

เมื่อปี พ.ศ.2457 กระทรวงกลาโหมได้ก่อสร้างสนามบินดอนเมือง ต่อมาได้เปลี่ยนชื่อเป็นท่าอากาศยานกรุงเทพ และท่าอากาศยานดอนเมือง โดยลำดับ และเริ่มเปิดดำเนินการด้านการบินพลเรือนในปี พ.ศ.2483 ภายใต้ความรับผิดชอบของกรมการบินพลเรือน ต่อมาเมื่อวันที่ 3 มีนาคม 2522 สภานิติบัญญัติแห่งชาติได้เห็นชอบและตราพระราชบัญญัติการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย พ.ศ.2522 ซึ่งกำหนดให้มีการจัดตั้ง “การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย” ขึ้นโดยมีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคม เพื่อประกอบและส่งเสริมกิจการท่าอากาศยาน รวมทั้งดำเนินการกิจการอื่นที่เกี่ยวกับหรือต่อเนื่องกับการประกอบกิจการท่าอากาศยาน 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 ความรับผิดชอบ หนี้สินทรัพย์ และพนักงานทั้งหมดจากการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย

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

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

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 (ทดม.) ท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ทชม.) ท่าอากาศยานหาดใหญ่ (ทหญ.) ท่าอากาศยานภูเก็ต (ทภก.) ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย (ทชร.) ซึ่งเป็นท่าอากาศยานหลักของประเทศ และนอกจากการให้บริการด้านสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศแล้ว ทอท.ยังรับผิดชอบ การบริหารจัดการกรม



2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

เชิงพาณิชย์ต่าง ๆ ภายในท่าอากาศยาน และดำเนินธุรกิจร่วมทุนในบริษัทที่ประกอบธุรกิจเกี่ยวกับท่าอากาศยาน และธุรกิจเกี่ยวเนื่องอื่น ๆ อาทิ บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด, บริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด, บริษัท บริการภาคพื้น ท่าอากาศยานไทย จำกัด, บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด และบริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด เป็นต้น

ผลการดำเนินงานด้านการให้บริการในปีงบประมาณ 2562 ท่าอากาศยานของ ทอท.ให้บริการสายการบิน แบบประจำรวม 135 สายการบิน เป็นสายการบินขนส่งผู้โดยสารและสินค้าจำนวน 124 สายการบิน และขนส่งสินค้า อย่างเดียวจำนวน 11 สายการบิน ปริมาณการจราจรทางอากาศโดยรวมของ ทอท.ในปีงบประมาณ 2562 มีปริมาณ การขึ้นลงของอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานของ ทอท. 6 แห่ง รวม 896,097 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 2.41 ประกอบด้วย จำนวนเที่ยวบินระหว่างประเทศ 491,994 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.44 และภายในประเทศ 404,103 เที่ยวบิน ลดลงร้อยละ 2.10 ให้บริการผู้โดยสารโดยรวมทั้งสิ้น 141.87 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.69 เป็นผู้โดยสาร ระหว่างประเทศ 84.05 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.42 และผู้โดยสารภายในประเทศ 57.82 ล้านคน ลดลงร้อยละ 2.05 มีปริมาณการขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์เข้า-ออก 1.47 ล้านตัน ลดลงร้อยละ 10.70 โดยเป็นการขนส่งระหว่างประเทศ 1.40 ล้านตัน และในประเทศ 73,035 ตัน ลดลงร้อยละ 10.07 และ 21.17 ตามลำดับ

: ปีงบประมาณ

	■ การขึ้น-ลงของอากาศยานพาณิชย์ (เที่ยวบิน)			■ จำนวนผู้โดยสารรวม (คน)		
	2561	2562	%	2561	2562	%
ทสภ.+ทดม.	634,011	652,480	2.91%	103,378,371	105,719,389	2.26%
ทสภ.	364,047	378,886	4.08%	62,814,644	64,711,010	3.02%
ทดม.	269,964	273,594	1.34%	40,563,727	41,008,379	1.10%
ทชม.	75,593	80,534	6.54%	10,808,866	11,321,459	4.74%
ทหญ.	29,184	27,045	-7.33%	4,265,718	4,028,410	-5.56%
ทภก.	116,487	115,527	-0.82%	18,260,833	17,848,662	-2.26%
ทชร.	19,724	20,511	3.99%	2,804,700	2,953,096	5.29%
รวม 6 แห่ง	874,999	896,097	2.41%	139,518,488	141,871,016	1.69%

✓

2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

	■ ปริมาณสินค้าและพัสดุไปรษณียภัณฑ์เข้า-ออก (ตัน)		
	2561	2562	%
ทสภ.+ทตม.	1,557,831	1,392,763	-10.60%
ทสภ.	1,500,139	1,349,857	-10.02%
ทตม.	57,692	42,906	-25.63%
ทชม.	14,911	13,032	-12.60%
ทหญ.	8,754	7,888	-9.89%
ทภก.	61,624	54,102	-12.21%
ทชร.	3,646	2,830	-22.38%
รวม 6 แห่ง	1,646,766	1,470,615	-10.70%

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

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



2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

ทั้งนี้ ทอท.ได้นำเอาระบบรับรู้รายได้ (Point of Sale: POS) เข้ามาใช้ในการบริหารจัดการรับรู้รายได้ เพื่อให้การจัดเก็บรายได้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และรักษาผลประโยชน์ขององค์กรและของชาติให้เป็นไปด้วยความโปร่งใส 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 โดยท่าอากาศยานมีสถานะเป็นผู้ให้บริการสายการบินในด้านโครงสร้างพื้นฐาน 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
- ผู้โดยสารเปลี่ยนเครื่อง (Transfer Passenger) คือ ผู้โดยสารที่เดินทางมากับเครื่องบินเครื่องหนึ่งเพื่อแวะเปลี่ยนเครื่องอีกเครื่องหนึ่ง ผู้โดยสารเหล่านี้จะทำการยืนยันที่นั่งใหม่ที่เคาน์เตอร์ สำหรับผู้โดยสารผ่านของสายการบินนั้น ๆ เพื่อรับบัตรที่นั่งใหม่ โดยที่ไม่ต้องผ่านการตรวจหนังสือเดินทาง ผู้โดยสารจะไปห้องผู้โดยสารขาออกเพื่อเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางต่อไป
- ผู้โดยสาร (Transit Passenger) คือ ผู้โดยสารที่เดินทางมากับเครื่องบินเครื่องหนึ่งและมาแวะที่ท่าอากาศยานเพียงชั่วคราว เพื่อเติมเชื้อเพลิงหรือรับ/ส่ง ผู้โดยสาร ขนถ่าย/รับสินค้า แล้วเดินทางต่อไปยังจุดหมายปลายทางโดยเครื่องบินเครื่องเดียวกัน



2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

การบริหารลูกค้าความสัมพันธ์ของ ทอท.

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

1. กลยุทธ์เพิ่มประสิทธิภาพการตอบสนองความต้องการของลูกค้าเหนือความคาดหวัง

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

ทั้งนี้ แผนแม่บทฯ ได้มีการกำหนดโครงสร้างการกำกับดูแล โดยส่วนงานภายใน ทอท.ให้มีความรับผิดชอบในแต่ละกลุ่มลูกค้าอย่างชัดเจน กอปรกับ ในปัจจุบัน ทอท.ได้มีการแต่งตั้งคณะทำงานกำกับดูแลกิจกรรมภายใต้แผนแม่บทการบริหารลูกค้าสัมพันธ์ของ ทอท. โดยกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ให้อำนาจและความรับผิดชอบในการตรวจสอบกำกับดูแลและผลักดันการดำเนินงานด้านบริหารลูกค้าสัมพันธ์ของ ทอท.เป็นระบบสอดคล้องกับแผนแม่บทการบริหารลูกค้าสัมพันธ์ของ ทอท.



2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

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 ซึ่งมุ่งเน้นการพัฒนาเครือข่ายเส้นทางการบินเป็นปัจจัยหลักในการกระตุ้นให้ลูกค้าสายการบินเกิดแรงจูงใจที่จะเข้ามาทำการเปิดเส้นทางการบินใหม่มายังท่าอากาศยานของ ทอท.ทั้ง 6 แห่ง โดย ทอท.ได้นำเครื่องมือช่วยในการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ในการเปิดเส้นทางการบินใหม่ (Route Network Planning Program) มาทำการวิเคราะห์เส้นทางการบินใหม่ รวมทั้งเพิ่มจำนวนความถี่เที่ยวบินในเส้นทางที่ทำการบินอยู่เดิม และเมื่อได้ผลลัพธ์ของการวิเคราะห์ที่มีประสิทธิภาพแล้ว ทอท.จะนำเสนอบทวิเคราะห์เส้นทางการบินใหม่ให้แก่สายการบินเพื่อพิจารณาการเปิดเส้นทางการบินต่อไป ซึ่งจากช่วงเวลาที่ผ่านมา สายการบินให้ความสนใจวิเคราะห์ฯ ดังกล่าวเป็นอย่างมาก โดยได้มีสายการบินต่าง ๆ สนใจและได้ทำการเปิดเส้นทางการบินใหม่มายังท่าอากาศยานของ ทอท. ตั้งแต่ ตุลาคม 2561 ถึงปัจจุบัน ทั้งสิ้น 7 สายการบิน 12 เส้นทางการบิน ดังนี้

1. สายการบิน GoAir เปิดเส้นทางบิน นิวเดลี-ทก.
2. สายการบิน Thai Air Asia X (XJ) เปิดเส้นทางบิน ทม.-นาโกย่า, ทม.-เทียนจิน และ ทม.-ฟูกูโอกะ
3. สายการบิน Lucky Air (8L) เปิดเส้นทางบิน เฉิงตู-ทสภ.
4. สายการบิน Thai Lion Air (SL) เปิดเส้นทางบิน ทม.-โตเกียว, ทม.-ฟูกูโอกะ, ทม.-นาโกย่า

และ ทม.-โอซาก้า

5. สายการบิน Korean Air (KE) เปิดเส้นทางบิน โซล-ทช. (ทำการบินแบบเช่าเหมาลำเพียง 6 วัน เท่านั้น)
6. สายการบิน NokScoot (XW) เปิดเส้นทางบิน ทม.-เชียงใหม่
7. สายการบิน T'Way Air (TW) เปิดเส้นทางบิน โซล-ทก.

เส้นทางบินเปิดใหม่ข้างต้น สร้างรายได้ประมาณการให้ ทอท.ทั้งสิ้น 628,475,262 ล้านบาท/ปี คำนวณโดยใช้ อัตราบรรทุก (Passenger Load Factor) ที่ร้อยละ 80 ทุกเที่ยวบิน

นอกจากนี้ตามที่ ทอท.ได้เสนอตัวในการคัดเลือกเพื่อประมูลสิทธิการเป็นเจ้าภาพจัดงาน The Routes Asia Development Forum 2020 ณ จังหวัดเชียงใหม่และได้รับสิทธิอย่างเป็นทางการเรียบร้อยแล้ว โดยการจัดงาน ดังกล่าวจะถูกจัดขึ้นในปี พ.ศ.2563 (ค.ศ.2020) มีความสอดคล้องกับการพัฒนาท่าอากาศยานของ ทอท.ในอนาคต จึงเป็นโอกาสอันดีในการแสดงศักยภาพและสนับสนุนอุตสาหกรรมการบินและการท่องเที่ยวรวมทั้งส่งเสริมการสร้าง เครือข่ายทางการบิน (Route Networks) การท่องเที่ยวของภูมิภาคเหนือตอนบนอันนำไปสู่การขับเคลื่อนในภาคเศรษฐกิจ

✓

2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

และตอบสนองต่อนโยบายของรัฐ “ไทยแลนด์ 4.0” NEW S-CURVE: ภาคอุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ ซึ่งจะส่งผลดีต่อเศรษฐกิจด้านธุรกิจการบินของประเทศอย่างเห็นได้ชัดโดยเฉพาะตลาดด้านการบินทั้งระยะไกลและระยะใกล้ให้เกิดการตื่นตัวและสนใจมาเปิดเส้นทางการบิน ณ ท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท.เพิ่มมากขึ้น

- **กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย**

การตลาดด้านการบิน (Aero Business) กลุ่มลูกค้าสายการบินหลักแบ่งเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่

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

(ข) **สภาพการแข่งขัน**

- **สภาพการแข่งขันภายในอุตสาหกรรมในปีที่ผ่านมา**

ช่วงระยะเวลาปีที่ผ่านมา ตลาดของสายการบินเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว และมีการแข่งขันสูงในหลาย ๆ ประเทศในอาเซียน เห็นได้จากยอดขายเครื่องบินของสายการบินต้นทุนต่ำที่ออกมาเพื่อตอบสนองความต้องการของกลุ่มผู้โดยสารที่มีพฤติกรรมการเดินทางที่ปรับเปลี่ยนไปตามการพัฒนาของเทคโนโลยี สภาพเศรษฐกิจและสังคม เพื่อตอบสนองต่อความสะดวก รวดเร็ว และการขยายฐานการบินในภูมิภาค ซึ่งครอบคลุมถึงอันเป็นผลมาจากการบริหารงานที่ตอบสนองต่อนโยบายของรัฐ “ไทยแลนด์ 4.0” NEW S-CURVE: ภาคอุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ และจากปัจจัยสนับสนุนต่าง ๆ ทั้งการท่องเที่ยว การประชาสัมพันธ์ทางการตลาดในกลุ่มเมืองรอง การเพิ่มขึ้นของการลงทุนในภูมิภาคอาเซียน รวมทั้งการปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สะดวกต่อการขนส่งทางอากาศมากขึ้น ทั้งในภูมิภาคอาเซียน รวมทั้งการปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สะดวกต่อการขนส่งทางอากาศมากขึ้น และความสามารถในการรองรับปริมาณการขนส่งทางอากาศที่สูงขึ้น ในด้านการท่องเที่ยวที่จะเดินทางเข้ามายังอาเซียนจะเพิ่มสูงขึ้นซึ่งจะเป็นส่วนสำคัญในการเติบโตของธุรกิจการบินและถือเป็นโอกาสสำหรับธุรกิจการบินของไทยในการขยายตลาดในภูมิภาคที่สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลที่ต้องการให้มีการเปิดเสรีการบิน และส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคนี้ด้วย

- **แนวโน้มภาวะอุตสาหกรรมและสภาพการแข่งขันในอนาคต**

ในปี 2562 การขยายตัวของตลาดนักท่องเที่ยวจีนที่มายังประเทศไทย เป็นตลาดที่มีการขยายเพิ่มขึ้นเล็กน้อย (ร้อยละ 0.6) เมื่อเทียบกับปี 2561 โดยจะเห็นได้ว่าในปี 2562 มีเที่ยวบินระหว่างจีน-ไทย ประมาณ 446 เที่ยวบินต่อวัน และมีจำนวนนักท่องเที่ยวสัญชาติจีนมายังไทยจำนวน 19.89 ล้านคน นอกจากนี้ยังมีสายการบินสัญชาติต่าง ๆ ที่ให้บริการระหว่างจีน-ไทยในแต่ละท่าอากาศยานของ ทอท.ดังนี้

- ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ 30 สายการบิน 52 เส้นทาง
- ท่าอากาศยานดอนเมือง 7 สายการบิน 34 เส้นทาง
- ท่าอากาศยานภูเก็ต 24 สายการบิน 29 เส้นทาง
- ท่าอากาศยานเชียงใหม่ 15 สายการบิน 18 เส้นทาง
- ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย 7 สายการบิน 7 เส้นทาง
- ท่าอากาศยานหาดใหญ่ 1 สายการบิน 1 เส้นทาง



2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

ท่าอากาศยานที่รองรับตลาดท่องเที่ยวจีนมากที่สุดคือ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง โดยมีส่วนแบ่งทางการตลาดประมาณร้อยละ 70 ของนักท่องเที่ยวชาวจีน สำหรับท่าอากาศยานภูเก็ต, ท่าอากาศยานเชียงใหม่, ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย และท่าอากาศยานหาดใหญ่ เป็นจุดหมายอันดับ 3, 4, 5 และ 6 ตามลำดับ

- จำนวนคู่แข่งชั้นโดยประมาณ

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

- ขนาดของบริษัทเมื่อเทียบกับคู่แข่ง
- สถานภาพและศักยภาพในการแข่งขัน

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



3. ปัจจัยความเสี่ยง

3. ปัจจัยความเสี่ยง

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) มีความมุ่งมั่นในการดำเนินการด้านการบริหารความเสี่ยง โดยกำหนดเป็นนโยบายการบริหารความเสี่ยง (Risk Policy) ให้ผู้บริหารและพนักงานทุกระดับถือปฏิบัติอย่างบูรณาการทั่วทั้งองค์กร (Enterprise Risk Management) สอดคล้องตามแนวปฏิบัติที่ดีในระดับสากล และหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Good Corporate Governance) มีการกำหนดโครงสร้างองค์กรอันประกอบด้วยคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง คณะทำงานบริหารความเสี่ยงในระดับต่าง ๆ เพื่อกำกับดูแลการบริหารความเสี่ยงให้มีประสิทธิภาพ รวมถึงส่วนงานที่ทำหน้าที่ในการพัฒนาการบริหารความเสี่ยงทั้งในส่วนกลางและแต่ละท่าอากาศยาน เพื่อส่งเสริมให้การบริหารความเสี่ยงมีการพัฒนาอย่างเป็นรูปธรรม ซึ่งในปีงบประมาณ 2562 ทอท.ได้มีการจัดทำแผนแม่บทบริหารความเสี่ยง ปีงบประมาณ 2562 – 2564 เพื่อพัฒนาแนวทางการบริหารความเสี่ยงให้สามารถขับเคลื่อนองค์กรให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่ได้กำหนดไว้ อีกทั้งยังเป็นการสร้างมูลค่าเพิ่มและความยั่งยืน เพื่อประโยชน์สูงสุดของผู้มีส่วนได้เสีย

ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ (Strategic Risk)

จากแนวโน้มการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินและการท่องเที่ยวของประเทศไทยที่มีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ ทอท.โดยส่วนใหญ่ต้องรองรับจำนวนผู้โดยสารและเที่ยวบินเกินกว่าขีดความสามารถ ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อคุณภาพการให้บริการและความเพียงพอของสิ่งอำนวยความสะดวกทั้งในปัจจุบันและอนาคต ทอท.จึงได้จัดทำแผนแม่บทพัฒนาท่าอากาศยาน (Airport Master Plan) เพื่อขยายขีดความสามารถให้สอดคล้องกับการเติบโตของอุตสาหกรรม โดยจัดทำเป็นโครงการลงทุนเชิงยุทธศาสตร์ ซึ่งได้เริ่มดำเนินการแล้วในส่วนของการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 และโครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 โดยใช้ระบบบริหารความเสี่ยงเป็นเครื่องมือในการกำกับดูแลกิจกรรมที่มีความสำคัญและส่งผลต่อการกำหนดการแล้วเสร็จของโครงการ (Critical Path) รวมทั้งจัดเตรียมแผนจัดการความเสี่ยงเพิ่มเติม (Recovery Plan) เพื่อให้มั่นใจได้ว่า ทอท.จะสามารถบริหารจัดการโครงการลงทุนเชิงยุทธศาสตร์ได้บรรลุตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้

ความเสี่ยงด้านปฏิบัติการ (Operational Risk)

การจัดการด้านความปลอดภัย (Safety) และการรักษาความปลอดภัย (Security) ของท่าอากาศยานเป็นภารกิจที่ ทอท.ให้ความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง โดยคำนึงถึงความปลอดภัยสูงสุดแก่ผู้โดยสารและเป็นไปตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) รวมถึงมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่ากระบวนการด้านความปลอดภัย (Safety) และการรักษาความปลอดภัย (Security) ของท่าอากาศยานทั้ง 6 แห่ง จะสอดคล้องและเป็นไปตามข้อกำหนดและมาตรฐาน ทอท.จึงใช้ระบบบริหารความเสี่ยงเป็นเครื่องมือในการกำกับดูแล โดยได้กำหนดให้มีการบริหารความเสี่ยงในด้านความปลอดภัย (Safety) และการรักษาความปลอดภัย (Security) เป็นปัจจัยเสี่ยงระดับท่าอากาศยาน มีการวิเคราะห์สาเหตุ (Root Cause Analysis) เพื่อกำหนดแผนจัดการความเสี่ยงเพิ่มเติมสำหรับกระบวนการที่สำคัญและอาจมีความเสี่ยง รวมทั้งมีการติดตามรายงานผลการดำเนินงานอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง



3. ปัจจัยความเสี่ยง

ความเสี่ยงด้านการเงิน (Financial Risk)

ทอท.มีความมุ่งมั่นที่จะดำเนินธุรกิจท่าอากาศยานให้มีความสมดุลทั้งในด้านการให้บริการและการสร้างผลตอบแทนที่เหมาะสม เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้เสียและสร้างความยั่งยืนให้แก่องค์กร ทอท.ให้ความสำคัญในการบริหารความเสี่ยงด้านการเงินเพื่อเป็นเครื่องมือที่สำคัญในการสร้างความสมดุลระหว่างเงินลงทุนและผลตอบแทน รวมถึงการดำรงสภาพคล่องเพื่อรองรับโครงการลงทุนเชิงยุทธศาสตร์ที่มีอยู่ในปัจจุบัน ได้แก่ โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 รวมถึงโครงการลงทุนที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคต จากการบริหารท่าอากาศยานจากกรมท่าอากาศยานในอนาคต เพื่อรักษาระดับผลตอบแทนให้มีความสมดุลและสร้างความยั่งยืนให้แก่องค์กรได้ในระยะยาว

ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ (Compliance Risk)

การปฏิบัติตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) รวมถึงมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (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.) ปลุกสร้างอยู่บนที่ราชพัสดุของกรมธนารักษ์ 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

อาคารและสิ่งปลูกสร้างของท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท. ทั้ง 6 แห่ง อยู่ในที่ราชพัสดุของกรมธนารักษ์ (ธร.) กระทรวงการคลัง (กค.) โดย ทอท. ได้ทำข้อตกลงการใช้ประโยชน์ที่ราชพัสดุเพื่อดำเนินกิจการท่าอากาศยานภายใต้การปกครองดูแลของกรมการบินพลเรือน (กรมท่าอากาศยาน (ทย.) ในปัจจุบัน) และกองทัพอากาศ (ทอ.) ตามระเบียบ กค. และกรมการบินพาณิชย์/กองทัพอากาศ ว่าด้วย การให้การทำท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย (ทอท. ในปัจจุบัน) ใช้ประโยชน์ในที่ราชพัสดุ ทั้งนี้ ทอท. ได้ทำข้อตกลงการใช้ประโยชน์ที่ราชพัสดุเพื่อดำเนินกิจการท่าอากาศยาน เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2545 โดยมีกำหนดระยะเวลาการใช้ประโยชน์ 30 ปี และสามารถต่อระยะเวลาการใช้ประโยชน์ได้ 2 ครั้ง ๆ ละ 10 ปี โดยอาคารและสิ่งปลูกสร้างที่ ทอท. ใช้ในการประกอบธุรกิจประกอบด้วย อาคารผู้โดยสาร อาคารเทียบเครื่องบิน สะพานเทียบเครื่องบิน อาคารคลังสินค้า อาคารสำนักงาน อาคารจอดรถ อาคารศูนย์การขนส่งสาธารณะ ฯลฯ โดยอาคารสิ่งปลูกสร้างดังกล่าว ทอท. ได้ใช้ในการประกอบกิจการท่าอากาศยาน และกิจการที่เกี่ยวข้องหรือต่อเนื่องกับกิจการท่าอากาศยาน เช่น อาคาร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) ใช้ในกิจการคลังสินค้า เขตปลอดอากร (Free Zone) ครุภัณฑ์บริการบริการภาคพื้น ซ่อมบำรุงอากาศยาน การเติมน้ำมัน เชื้อเพลิงอากาศยาน ศูนย์บริการขนส่งสาธารณะ (Bus Terminal) ฯลฯ โดยในระหว่างที่ข้อตกลงการใช้ประโยชน์ที่ราชพัสดุดังกล่าวยังมีผลใช้บังคับ อาคารและสิ่งปลูกสร้างต่าง ๆ ของ ทอท. ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) ท่าอากาศยานดอนเมือง (ทดม.) ท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ทชม.) ท่าอากาศยานหาดใหญ่ (ทหญ.) ท่าอากาศยานภูเก็ต (ทภก.) และท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย (ทชร.) ซึ่งปลูกสร้างใหม่หลังวันที่ 30 กันยายน 2545 จะตกเป็นกรรมสิทธิ์ของ ทอท. ทั้งนี้ กรรมสิทธิ์ในอาคารและสิ่งปลูกสร้างดังกล่าวจะตกเป็นของกระทรวงการคลังเมื่อข้อตกลงการใช้ประโยชน์ดังกล่าวสิ้นสุดผูกพันซึ่งรวมระยะเวลาแล้วไม่เกิน 50 ปี นับจากวันที่ 30 กันยายน 2545



4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

4.3 สรุปสาระสำคัญของระเบียบและข้อตกลงการใช้ประโยชน์ในทรัพย์สินของ ทอท.

ตามระเบียบกระทรวงการคลังและกรมการบินพาณิชย์ว่าด้วย การให้การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย ใช้ประโยชน์ในทรัพย์สินที่อยู่ในความปกครองดูแลใช้ประโยชน์ของกรมการบินพาณิชย์อันเกี่ยวกับสนามบินสุวรรณภูมิ พ.ศ.2545 และตามข้อตกลงการใช้ประโยชน์สนามบินสุวรรณภูมิ ฉบับลงวันที่ 30 กันยายน 2545 ได้กำหนดให้ ทอท. ใช้ประโยชน์ในทรัพย์สินเพื่อดำเนินกิจการท่าอากาศยานมีกำหนดระยะเวลา 30 ปี นับจากวันที่ระบุไว้ในข้อตกลงฯ โดยกำหนดให้ ธร. เรียกเก็บค่าตอบแทนการใช้ประโยชน์ในทรัพย์สินจาก ทอท. ในอัตราร้อยละ 5 ของรายได้ทั้งหมดของ ทอท.อันเกิดจาก ทสภ.โดยไม่หักค่าใช้จ่ายใด ๆ ทั้งสิ้นในช่วงปีบัญชีนั้น ๆ และภายหลังการใช้ประโยชน์ปีที่ 10 ให้ปรับอัตราค่าตอบแทนดังกล่าวใหม่ตามผลการศึกษาของที่ปรึกษาที่จัดหาโดย ธร.

ต่อมา ธร.ได้ปรับค่าตอบแทนการใช้ประโยชน์ฯ สำหรับ ทสภ. โดยเพิ่มค่าตอบแทนการใช้ประโยชน์ฯ จากอัตรากำไรตอบแทนต่อมูลค่าทรัพย์สิน (Return on Asset : ROA) เริ่มใช้ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2561-2565 และหลังจากนั้น ธร.จะพิจารณาปรับอัตราค่าตอบแทนการใช้ประโยชน์ฯ อีกครั้งตามที่ระเบียบและข้อตกลงกำหนด

สำหรับ ทดม.และ ท่าอากาศยานภูมิภาค (ทภก.) ซึ่งประกอบด้วย ทชม., ทหญ., ทภก.และ ทชร.นั้น ธร.เรียกเก็บค่าตอบแทนการใช้ประโยชน์ฯ สำหรับสนามบินที่มีผลการดำเนินงานกำไรในอัตราร้อยละ 5 ของรายได้ทั้งหมดโดยไม่หักค่าใช้จ่ายใด ๆ ทั้งสิ้น ส่วนสนามบินที่มีผลการดำเนินงานขาดทุน ธร.เรียกเก็บค่าตอบแทนการใช้ประโยชน์ฯ ในอัตราร้อยละ 2 ของรายได้ทั้งหมดโดยไม่หักค่าใช้จ่ายใด ๆ ทั้งสิ้น ซึ่งต่อมา ธร.ได้ปรับค่าตอบแทนการใช้ประโยชน์ฯ สำหรับ ทดม.และ ทภก.เป็นอัตราร้อยละ 5.5 ของรายได้ทั้งหมดโดยไม่หักค่าใช้จ่ายใด ๆ ทั้งสิ้น เริ่มใช้ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2560-2575 ทั้งนี้ ทอท.จะต้องชำระค่าตอบแทนการใช้ประโยชน์ฯ ปีงบประมาณ 2560-2561 เพิ่มเติม ตามที่ ธร. มีหนังสือเรียกเก็บเพิ่มเติมเป็นเงิน 242,830,618.89 บาท

ตามระเบียบและข้อตกลงการใช้ประโยชน์ทรัพย์สินที่กล่าวมาแล้วข้างต้น ทอท.ต้องได้รับอนุญาตจาก ทอ.หรือ ทย. แล้วแต่กรณี ในการก่อสร้าง ดัดแปลง โยกย้าย หรือรื้อถอนอาคารสิ่งปลูกสร้างใด ๆ เว้นแต่การดัดแปลงที่ไม่กระทบโครงสร้างของอาคารและสิ่งปลูกสร้าง นอกจากนี้ ระเบียบและข้อตกลงดังกล่าวยังได้จำกัดกิจกรรมที่ ทอท. สามารถดำเนินการได้ในทรัพย์สิน โดยให้ ทอท.สามารถใช้ประโยชน์ในทรัพย์สินสำหรับกิจการท่าอากาศยาน และกิจกรรมที่เกี่ยวข้องหรือต่อเนื่องกับกิจการท่าอากาศยานเท่านั้น และต้องอนุญาตให้ ทอ. หรือ ทย. แล้วแต่กรณี มีสิทธิเข้าร่วมด้วย นอกจากนี้ ทอท.ต้องทำประกันวินาศภัยอาคารที่ก่อสร้างบนที่ราชพัสดุ และระบุในกรมธรรม์ประกันภัย ให้กระทรวงการคลังเป็นผู้รับประโยชน์ตลอดอายุข้อตกลงการใช้ประโยชน์

กรณีพาติกรรมที่ธรณีสงฆ์วัดดอนเมือง

1. ในการประชุมคณะกรรมการ ทอท. ครั้งที่ 1/2558 เมื่อวันที่ 22 กันยายน 2558 วาระที่ 4 ข้อ 4.1.1 เรื่อง ขอความเห็นชอบการดำเนินการพาติกรรมที่ธรณีสงฆ์วัดดอนเมือง โดยการจัดหาด้วยวิธีพิเศษ ที่ประชุมมีมติดังนี้
 - (1) เห็นชอบให้ ทอท.พาติกรรมที่ธรณีสงฆ์วัดดอนเมืองกับวัดดอนเมือง โดยสำนักงานพระพุทธศาสนาแห่งชาติ จำนวน 8-2-88 ไร่ (3,488 ตารางวา) โฉนดที่ดินเลขที่ 1374 หน้าสำรวจ 193 ตำบลดอนเมือง อำเภอบางเขน จังหวัดกรุงเทพมหานคร โดยการจัดหาด้วยวิธีพิเศษ ตามข้อกำหนด ทอท.ว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ.2553 ข้อ 21.1.1(8) ภายในวงเงิน 219.280 ล้านบาท (รวมสำรองเผื่อราคาที่ดินเพิ่มขึ้นในปี 2559 ร้อยละ 20 ค่าธรรมเนียมที่เกี่ยวข้องร้อยละ 5



4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

ทั้งนี้ คณะกรรมการ ทอท. มีข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมว่า ที่ดินบริเวณดังกล่าวอยู่ในทำเลที่ไม่เอื้ออำนวยต่อการที่วัดดอนเมืองหรือสำนักงานพระพุทธศาสนาแห่งชาติ จะนำไปหาประโยชน์กับเอกชนรายอื่น เนื่องจากอยู่ภายในบริเวณเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ ดังนั้น จึงควรเจรจาต่อรองราคาค่าผาติกรรมกับสำนักงานพระพุทธศาสนาแห่งชาติ เพื่อให้ได้ราคาที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพของที่ดินต่อไป

(2) อนุมัติให้ยกเว้นการจัดทำหนังสือสัญญาตามแบบที่ ทอท. กำหนดเนื่องจากการผาติกรรมจะต้องดำเนินการตามพระราชบัญญัติคณะสงฆ์ พ.ศ.2505 และฉบับแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2535 มาตรา 34

2. ที่ประชุมมหาเถรสมาคมครั้งที่ 3/2559 เมื่อวันที่ 29 มกราคม 2559 เห็นชอบให้ ทอท. ผาติกรรมที่ธรณีสงฆ์วัดดอนเมือง ตามโฉนดที่ดินเลขที่ 26695 (1374 เดิม) เลขที่ 267 หน้า 95 ตำแหน่งที่ระวาง 5136IV7236-13 เลขที่ดิน 118 หน้าสำรวจ 37362 ตำบลสีกัน อำเภอดอนเมือง กรุงเทพมหานคร เนื้อที่ทั้งแปลง 8-2-88 ไร่ โดย ทอท. กำหนดค่าผาติกรรมให้อยู่ในอัตราตารางวาละ 50,000.- บาท (ห้าหมื่นบาทถ้วน) คิดเป็นเงินค่าผาติกรรม 174,400,000.- บาท (หนึ่งร้อยเจ็ดสิบล้านสี่แสนบาทถ้วน)

3. ตามหนังสือสัญญาจะซื้อขายที่ดินเลขที่ 1/2559 ระหว่าง ทอท. กับวัดดอนเมือง ข้อ 2 วรรค 2 กำหนดว่า “เพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติคณะสงฆ์ พ.ศ.2505 และฉบับแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) ภายหลังจากผู้จะซื้อชำระเงินค่าผาติกรรมให้กับผู้ขาย และผู้จะขายได้รับเงินเรียบร้อยแล้วทั้งสองฝ่ายตกลงว่าจะไปจดทะเบียนโอนกรรมสิทธิ์ในที่ดินที่ซื้อขายให้แก่ผู้ซื้อ ณ สำนักงานที่ดินกรุงเทพมหานคร สาขาดอนเมือง ให้เสร็จสิ้นภายใน 30 (สามสิบ) วัน นับตั้งแต่วันที่พระราชกฤษฎีกาโอนกรรมสิทธิ์ที่ดินที่ซื้อขายมีผลบังคับ”

ทั้งนี้ ทอท. ได้ชำระค่าผาติกรรมให้แก่วัดดอนเมืองเรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2559 จำนวน 174,400,000.- บาท (หนึ่งร้อยเจ็ดสิบล้านสี่แสนบาทถ้วน)

4. พระราชกฤษฎีกาโอนกรรมสิทธิ์ที่ธรณีสงฆ์ในท้องที่แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร ของวัดดอนเมือง แขวงดอนเมือง เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร ให้แก่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) พ.ศ.2562 ได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 5 ตุลาคม 2562 โดยพระราชกฤษฎีกานี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

5. ทอท. ได้รับโอนกรรมสิทธิ์ที่ธรณีสงฆ์ของวัดดอนเมือง โฉนดที่ดินเลขที่ 26695 หน้าสำรวจ 37362 ตำบลสีกัน อำเภอดอนเมือง กรุงเทพมหานคร เรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ 29 ตุลาคม 2562

4.4 นโยบายการลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม

ทอท. ได้เข้าร่วมลงทุนในบริษัทที่ประกอบธุรกิจเกี่ยวกับท่าอากาศยานและธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องกับกิจการของ ทอท. รวมทั้งสิ้น 8 บริษัท โดยมีสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทดังกล่าวระหว่างร้อยละ 1.50 - 60.00 ของทุนจดทะเบียน คิดเป็นมูลค่าการลงทุนรวมทั้งสิ้น 1,197.72 ล้านบาท แบ่งเป็นบริษัทร่วม (ทอท. ถือหุ้นน้อยกว่าร้อยละ 50) จำนวน 7 บริษัท และบริษัทย่อย (ทอท. ถือหุ้นเกินกว่าร้อยละ 50) จำนวน 1 บริษัท ดังนี้



4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

(หน่วย : ล้านบาท)

ลำดับ	ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ	ทุนจดทะเบียน	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
1	บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด	บริหารและดำเนินการธุรกิจโรงแรม	1,017.78	60.00
2	บริษัท บริการภาคพื้น ท่าอากาศยานไทย จำกัด	ให้บริการลานจอด อุปกรณ์ภาคพื้น บริการผู้โดยสารภาคพื้น และกิจการที่เกี่ยวข้อง	400.00	49.00
3	บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด	ให้บริการครีวการบิน	100.00	10.00
4	บริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด	ให้บริการทอส่งน้ำมันและเติมน้ำมันด้วยระบบ Hydrant	530.00	10.00
5	บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด	บริหารและดำเนินการธุรกิจโรงแรม	120.00	9.00
6	บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ให้บริการเติมน้ำมันอากาศยาน	637.50	4.94
7	บริษัท เทรตสยาม จำกัด	ให้บริการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์	200.00	1.50
8	บริษัท ไทย แอร์พอร์ตส์ กราวด์ เซอร์วิส เซส จำกัด (ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งพิทักษ์ทรัพย์เด็ดขาด ตั้งแต่วันที่ 30 มิถุนายน 2558 และพิพากษาให้เป็นบุคคลล้มละลาย ตั้งแต่วันที่ 12 พฤษภาคม 2561)	ให้บริการคลังสินค้า, บริการในลานจอดอากาศยานและบริการช่างอากาศยาน	1,000.00	28.50

แนวโน้มการลงทุนของธุรกิจ

อุตสาหกรรมการบินได้รับความนิยมเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินในภูมิภาคเอเชียอยู่ในระดับสูงกว่าภูมิภาคอื่น เนื่องจากการเติบโตของธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ และต้นทุนการดำเนินงานที่มีแนวโน้มลดลง รวมทั้งมีการพัฒนาเทคโนโลยีและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ทางด้านการบิน จึงเป็นปัจจัยที่ช่วยสร้างโอกาสในการสร้างรายได้ในธุรกิจการบินแบบยั่งยืน

จากปริมาณการจราจรทางอากาศของท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท. ทั้ง 6 แห่ง ได้แก่ ทสภ., ทดม., ทชม., ทหญ., ทกก. และ ทชร. มีอัตราการเติบโตอย่างรวดเร็ว ทอท.จึงจำเป็นต้องบริหารจัดการสิ่งอำนวยความสะดวก และทรัพยากรต่าง ๆ เกี่ยวกับการให้บริการท่าอากาศยาน เพื่อตอบสนองความต้องการและรองรับปริมาณความต้องการใช้งานได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ และอำนวยความสะดวกด้านปฏิบัติการการบินได้อย่างเหมาะสม ด้วยอุปกรณ์ที่ทันสมัยและบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญพร้อมด้วยความปลอดภัยด้านการบินตามมาตรฐานระดับสากล เพื่อเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันกับท่าอากาศยานอื่น ๆ ในภูมิภาคต่อไป



4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

แผนวิสาหกิจ ทอท.ปีงบประมาณ 2560 - 2564 ฉบับทบทวน ได้กำหนดทิศทางการยุทธศาสตร์หลักหลายด้าน โดยยุทธศาสตร์ที่ 7 Business Development เป็นยุทธศาสตร์ที่มุ่งเน้นการยกระดับการดำเนินงาน เพื่อนำไปสู่การพัฒนาธุรกิจในรูปแบบใหม่ ๆ เพื่อขยายการดำเนินงานทั้งธุรกิจหลักและธุรกิจที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการร่วมลงทุนในธุรกิจท่าอากาศยานกับพันธมิตรทางธุรกิจในการต่าง ๆ โดยมีกลยุทธ์การดำเนินงานที่สำคัญ ได้แก่ การพัฒนาธุรกิจระหว่างประเทศ (กลยุทธ์ที่ 7.1 พัฒนาธุรกิจระหว่างประเทศ) ที่ ทอท.มุ่งเน้นการขยายโอกาสทางธุรกิจไปยังต่างประเทศ ทั้งในรูปแบบการร่วมลงทุนกับพันธมิตรทางธุรกิจในด้านที่เกี่ยวข้องกับกิจการการบินและธุรกิจเกี่ยวเนื่องกับกิจการการบิน และการพัฒนาธุรกิจรูปแบบบริษัทลูก/บริษัทร่วมทุน (กลยุทธ์ที่ 7.2 พัฒนาธุรกิจในรูปแบบบริษัทลูก/บริษัทร่วมทุน) โดย ทอท.จะร่วมทุนกับพันธมิตรทางธุรกิจภาคเอกชน เพื่อสร้างเสริมคุณค่าของผลิตภัณฑ์หรือบริการในธุรกิจที่เป็นบริการหลักของท่าอากาศยาน เพื่อสนับสนุนการเพิ่มประสิทธิภาพ การให้บริการของท่าอากาศยาน และเป็นการสร้างโอกาสในการลงทุนให้กับ ทอท.

นโยบายการดำเนินการตามกลยุทธ์ที่ 7.2 พัฒนาธุรกิจในรูปแบบบริษัทลูก/บริษัทร่วมทุน สรุปได้ ดังนี้

1. การจัดตั้งบริษัทจำกัด เพื่อให้บริการด้านการรักษาความปลอดภัย ณ ท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท. ในรูปแบบที่ ทอท.ร่วมลงทุนกับผู้ให้บริการรักษาความปลอดภัย ณ ท่าอากาศยานของ ทอท. เดิมจำนวน 3 ราย โดย ทอท.ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 49 ทั้งนี้ ทอท. และบริษัทผู้ร่วมทุน ได้กำหนดการจดทะเบียนจัดตั้งบริษัทในวันที่ 1 ตุลาคม 2562 ในชื่อบริษัท รักษาความปลอดภัย ท่าอากาศยานไทย จำกัด

2. โครงการศูนย์ตรวจสอบคุณภาพสินค้าก่อนส่งออก (Preshipment Inspection Center) ทอท.ให้ความสำคัญในกิจกรรมการขนส่งสินค้าทางอากาศซึ่งเป็นการสนับสนุนนโยบายการขนส่งสินค้าทางอากาศและโลจิสติกส์ของประเทศ ที่ผ่านเข้ามาดำเนินการในพื้นที่เขตปลอดอากรและคลังสินค้า (Free Zone) ทสภ. โดยปัจจุบันประเทศไทยมีปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศผ่านทางเขตปลอดอากร ทสภ.ประมาณ 1.5 ล้านตันต่อปี ทั้งนี้ ร้อยละ 10 ของสินค้านี้เป็นสินค้าทางการเกษตร เช่น ผัก ผลไม้ และดอกไม้ ซึ่งประเทศต่าง ๆ จะมีการเข้มงวดในการตรวจสอบนำเข้าสินค้าประเภทนี้เนื่องจากอาจมีแมลงศัตรูพืชและสารเคมีต่าง ๆ ปนเปื้อน ดังนั้น เพื่อเป็นการยกระดับมาตรฐานการตรวจสอบสินค้าเกษตรให้แก่ผู้ส่งออกและเกษตรกรไทย ทอท.จึงได้จัดทำโครงการศูนย์ตรวจสอบคุณภาพสินค้าก่อนส่งออก (Preshipment Inspection Center) ภายในเขตปลอดอากร ทสภ.โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นศูนย์ตรวจสอบคุณภาพสินค้าการเกษตรก่อนส่งออกไปยังประเทศปลายทางได้อย่างมีมาตรฐานสากล เป็นการสนับสนุนการส่งออกสินค้าภาคเกษตรเพิ่มมูลค่าประเภท พืช ผัก ผลไม้ ไปสู่ตลาดต่างประเทศ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ในการส่งเสริมกิจการการขนส่งสินค้าทางอากาศและโลจิสติกส์ในภาพรวมของประเทศ

โดยในระยะแรก ทอท.จะจัดตั้งโครงการจัดตั้งสถานที่สำหรับเตรียมสินค้าเกษตรและสินค้าเน่าเสียง่ายผ่านช่องทางพิเศษ (Perishable Premium Lane (PPL)) ก่อนการดำเนินโครงการศูนย์ตรวจสอบคุณภาพสินค้าก่อนส่งออก (Preshipment Inspection Center) ต่อไปในอนาคต โดยโครงการ PPL เป็นการให้บริการเสริมและอำนวยความสะดวกแก่ผู้ส่งออก เปรียบเสมือนการให้บริการชั้นธุรกิจ (Business Class) สำหรับผู้โดยสารซึ่งสินค้าที่ใช้บริการในโครงการ PPL จะได้รับการดูแลและจัดเตรียมขึ้นเครื่องโดยผู้ชำนาญในการจัดเตรียมสินค้าทางอากาศ โดยเฉพาะ ทั้งนี้ โครงการ PPL ดังกล่าว เป็นการทำงานร่วมกันระหว่างกระทรวงคมนาคมและกระทรวงเกษตร



4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

และสหกรณ์ รวมถึง บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท ดับบลิวเอฟเอสพีจี การ์โก้ จำกัด และบริษัทเอกชนหลายแห่งที่ให้ความร่วมมือส่งเสริมและยกระดับมาตรฐานสินค้าการเกษตรของไทยให้ทัดเทียมนานาชาติเพื่อให้ผู้ส่งออกไทยสามารถแข่งขันในตลาดโลก และเพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางอากาศของอาเซียนต่อไป



5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

5. ข้อพิพาททางกฎหมาย ณ 30 กันยายน 2562

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) เป็นโจทก์ ยื่นฟ้อง ทอท. และบริษัท สุวรรณภูมิ ทรานเซอร์วิส จำกัด (SVT) เป็นจำเลยต่อศาลแพ่ง เมื่อวันที่ 27 มิถุนายน 2551 เป็นคดีหมายเลขดำที่ 3585/2551 ในข้อหาหรือฐานความผิด ตัวการ ตัวแทน ละเมิด เรียกค่าเสียหายเป็นเงิน 1,175,897,514.20 บาท กล่าวคือ โจทก์ทั้งสองอ้างว่า ได้รับอนุญาตให้เป็นผู้ประกอบกิจกรรมเชิงพาณิชย์ ณ ศูนย์บริหารการขนส่งสาธารณะ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และเป็นผู้ลงทุนปรับปรุงพื้นที่ จึงฟ้องขอให้ ทอท.ทำสัญญาอนุญาตให้โจทก์ทั้งสองบริหารจัดการกิจกรรมเชิงพาณิชย์ หากไม่สามารถดำเนินการได้จะต้องชดใช้ค่าเสียหายให้แก่โจทก์ทั้งสอง

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

ศาลอุทธรณ์พิพากษายกฟ้อง ทอท. เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2559 และ SRD ยื่นฎีกา เมื่อวันที่ 18 กันยายน 2559

คดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลฎีกา

5.1.2 คดีระหว่าง บริษัท ปาร์คกิ้ง แมนเนจเม้นท์ จำกัด กับ ทอท.

บริษัท ปาร์คกิ้ง แมนเนจเม้นท์ จำกัด ยื่นฟ้อง ทอท.ต่อศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขดำที่ 1628/2553 ลงวันที่ 21 ตุลาคม 2553 เรียกค่าเสียหาย เป็นเงิน 128,984,072.20 บาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี และค่าเสียหายจากการขาดรายได้ วันละ 1,300,000.-บาท นับถัดจากวันฟ้องจนกว่าบริษัทฯ จะได้เข้าครอบครองพื้นที่ดำเนินการกิจการ และห้าม ทอท.ขัดขวางการประกอบกิจการของบริษัทฯ พร้อมทั้งยื่นคำร้องขอคุ้มครองชั่วคราวก่อนพิพากษาให้บริษัทฯ เข้าประกอบกิจการ และห้ามมิให้ ทอท.เรียกร้องให้ธนาคารกสิกรไทย 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 ยื่นอุทธรณ์คำพิพากษาต่อศาลปกครองสูงสุด เมื่อวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2561 ศาลปกครองสูงสุด พิพากษาให้ผู้ฟ้องคดีที่ 1 รับผิดชอบชำระเงินจำนวน 75,092,719.17 บาท นอกจากนี้ก็ให้เป็นไปตามคำพิพากษาศาลปกครองชั้นต้น คดีถึงที่สุด

5.1.3 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 จากวิธีการที่ไม่สุจริตต่อศาลปกครองกลางเป็นคดีหมายเลขดำที่ 1702/2561 ระหว่าง บริษัท สเปน คอนซัลแตนท์ จำกัด ที่ 1 กับพวกรวม 2 คน ผู้ฟ้องคดีและ ทอท.ที่ 1 กับพวกรวม 4 คน ผู้ถูกฟ้องคดี โดยขอให้ศาลมีคำพิพากษาหรือคำสั่ง ดังนี้

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

2. ผู้ฟ้องคดีทั้งสองเป็นผู้ได้คะแนนสูงสุดด้านเทคนิคตามหลักเกณฑ์ ขอให้ผู้ถูกฟ้องคดีทั้งสี่ เรียกและพิจารณาข้อเสนอด้านราคาของผู้ฟ้องคดีทั้งสองอย่างสุจริตและเป็นธรรม

3. ขอให้เพิกถอนการประกวดแบบและราคาที่ไม่เป็นธรรม และขอให้เพิกถอนคำสั่งตัดสินคดี ผู้ฟ้องคดีทั้งสอง

เมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2561 ผู้ฟ้องคดีทั้งสองได้ยื่นคำร้องขอให้ศาลมีคำสั่งคุ้มครองชั่วคราวก่อนศาล มีคำพิพากษา ขอศาลมีคำสั่งให้คณะกรรมการ ทอท.ระงับการพิจารณาอนุมัติ หรือเห็นชอบผู้ชนะการประกวดแบบ และราคา การรับจ้างสำรวจออกแบบอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่ผ่านการคัดเลือกที่ไม่สุจริต และไม่เป็นธรรม

เมื่อวันที่ 17 กันยายน 2561 ศาลปกครองกลางได้มีคำสั่งเกี่ยวกับวิธีการชั่วคราวก่อนการพิพากษา โดยยกคำขอให้ศาลมีคำสั่งให้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ 1 ระงับการพิจารณาอนุมัติหรือเห็นชอบผู้ชนะการประกวดราคา การรับจ้างสำรวจออกแบบอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 ทสภ.ออกไปจนกว่าศาลจะมีคำพิพากษาของผู้ฟ้องคดีทั้งสอง โดยศาลปกครองกลางได้วินิจฉัยว่า “หากศาลมีคำสั่งให้ทุเลาการบังคับตามคำสั่งทางปกครองตามที่ผู้ฟ้องคดีขอก็อาจ มีผลให้การก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 ต้องล่าช้าออกไปอีก อาคารผู้โดยสารเดิมไม่สามารถรองรับผู้โดยสารที่มี อัตราเพิ่มสูงขึ้นมาก อันเป็นปัญหาอุปสรรคในการบริการสาธารณะของ ทอท. คำร้องของผู้ฟ้องคดีจึงฟังไม่ขึ้น”

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง



5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

5.1.4 คดีของศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขดำที่ 835/2561 ระหว่าง บริษัท ไพร์มเวลด์ โซลูชัน จำกัด ผู้ฟ้องคดี กับ ทอท. ผู้ถูกฟ้องคดี

บริษัท ไพร์มเวลด์ โซลูชัน จำกัด ยื่นฟ้อง ทอท. ในข้อหาผิดสัญญา เรียกค่าเสียหายเป็นเงิน 155,000,000.- บาท กล่าวคือ ผู้ฟ้องคดีอ้างว่าผู้ถูกฟ้องคดีบอกเลิกสัญญาในการจัดทำและให้บริการเว็บไซต์กับผู้ฟ้องคดีโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย ทำให้ผู้ฟ้องคดีเสียหาย จึงขอให้เพิกถอนกระบวนการบอกเลิกสัญญาของ ทอท. และกลับคืนสู่ฐานะเดิม หากไม่สามารถกลับคืนสู่ฐานะเดิมได้ ให้ชดเชยค่าเสียหายแก่ผู้ฟ้องคดี และ ทอท. ได้ยื่นฟ้องแย้ง บริษัท ไพร์มเวลด์ โซลูชัน จำกัด ต่อศาลปกครองกลาง เรียกค่าเสียหายจากการที่บริษัทผิดสัญญากับ ทอท. เป็นเงินจำนวน 304,976,862.49 บาท

คณะกรรมการวินิจฉัยชี้ขาดอำนาจหน้าที่ระหว่างศาลเห็นว่า สัญญาที่พิพาทมีวัตถุประสงค์เพื่อให้การปฏิบัติงานของผู้ถูกฟ้องคดีเป็นไปอย่างสะดวกรวดเร็วมีประสิทธิภาพและสามารถสร้างรายได้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับกิจการการบิน ซึ่งไม่มีลักษณะเป็นการให้ผู้ฟ้องคดีเข้าร่วมจัดทำบริการสาธารณะโดยตรง หรือมีลักษณะเป็นสัญญาสัมปทาน หรือจัดให้มีสิ่งสาธารณูปโภคหรือแสวงประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติที่จะถือว่าเป็นสัญญาทางปกครองตามมาตรา 3 แห่ง พระราชบัญญัติจัดตั้งศาลปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. 2542 อันจะอยู่ในอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีปกครอง แต่เป็นคดีที่อยู่ในอำนาจพิจารณาพิพากษาของศาลยุติธรรม จึงวินิจฉัยชี้ขาดว่า คดีระหว่างบริษัท ไพร์มเวลด์ โซลูชัน จำกัด ผู้ฟ้องคดี ทอท. ผู้ถูกฟ้องคดี อยู่ในอำนาจพิจารณาพิพากษาของศาลยุติธรรม

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลแพ่ง

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

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



5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

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 อีกฝ่ายจะมีสิทธิเรียกร้องให้ชดเชยค่าเสียหายหรือคืนเงินหรือไม่

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

ทอท.มีหนังสือที่ ทอท.13491/2560 ลงวันที่ 21 พฤศจิกายน 2560 ถึงสำนักงานการยุติการดำเนินคดีแพ่งและอนุญาโตตุลาการ ขอทราบความคืบหน้าของกรณีพิพาทดังกล่าว ซึ่งสำนักงานการยุติการดำเนินคดีแพ่งและอนุญาโตตุลาการได้มีหนังสือที่ อส 0020(ยพ1)/660 ลงวันที่ 30 พฤศจิกายน 2560 แจ้ง ทอท.ว่า อัยการสูงสุดพิจารณาแล้วเห็นว่า ข้อพิพาทนี้เกี่ยวพันกับบริษัทประกันภัยซึ่งเป็นบุคคลภายนอก คำวินิจฉัยชี้ขาดของคณะกรรมการพิจารณาชี้ขาดการยุติการดำเนินคดีแพ่งของส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอาจกระทบส่วนได้เสีย



5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ตามกฎหมายของบุคคลภายนอก จึงไม่รับวินิจฉัย และให้ส่งเรื่องคืนบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เพื่อดำเนินการ
กันเองตามกระบวนการต่อไป

5.2.2.2 กรณีชนอากาศยาน TG202 ของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยาน ภูเก็ต

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

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

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาตัดสินชี้ขาดข้อพิพาทของคณะกรรมการพิจารณาชี้ขาดการยุติ
ในการดำเนินคดีแพ่งของส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (กยพ.) ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2549
ซึ่งปัจจุบันถูกยกเลิกโดยระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการพิจารณาชี้ขาดการยุติข้อพิพาทระหว่างหน่วยงาน
และการดำเนินคดี พ.ศ. 2561

5.2.2.3 กรณีชนอากาศยาน TG702 ของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ

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



5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

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

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

5.3 คดีปกครอง**5.3.1 คดีปกครองกับผู้รับจ้าง**

5.3.1.1 ทอท.ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัท DMJM International , Scott Wilson Kirkpatrick & Partners, Norconsult International A.S., บริษัท Span Co., Ltd. และบริษัท Southeast Asia Technology เป็นที่ปรึกษาออกแบบ Airside Design Group (ADG) และต่อมา ทอท.ได้ว่าจ้างกิจการร่วมค้า ไอโอที (IOT Joint Venture) ประกอบด้วย บริษัท อิตาลีไทย ดีเวลล็อปเม้นท์ จำกัด (มหาชน), บริษัท โอบายาชิ คอเปอร์เรชั่น และบริษัท ทาเกนากะ คอเปอร์เรชั่น เป็นผู้รับเหมาดำเนินการก่อสร้างพื้นผิว ทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดอากาศยาน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตามสัญญาจ้างเหมาก่อสร้าง The Construction of Airfield Pavement และ ทอท.ได้ว่าจ้างกลุ่ม APC Consortium (APC) เป็นวิศวกรควบคุมงานก่อสร้างพื้นผิว ทางวิ่งทางขับ และลานจอดอากาศยาน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ประกอบด้วย บริษัท Scott Wilson Kirkpatrick (Thailand) Ltd.(Scott Wilson), บริษัท Span Co., Ltd. (Span), บริษัท MAA Consultants Co., Ltd. (MAA), บริษัท 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.ได้ทำสัญญาจ้างวิศวกรที่ปรึกษาอิสระ เพื่อศึกษาตรวจสอบหาสาเหตุของความชำรุดเสียหายบริเวณทางขับ (Taxiway) และทางวิ่ง (Runway) ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ กับกลุ่ม The Consortium of IMMS Co.,Ltd., JAPAN Airport Consultants Inc., KISO JIBAN Consultants Co.,Ltd.

ทอท.ส่งเรื่องให้สำนักงานอัยการสูงสุดพิจารณาดำเนินกระบวนการระงับข้อพิพาทต่อผู้รับผิดชอบงานชำรุดบกพร่องของงานก่อสร้างพื้นผิว ทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดอากาศยาน โดยสำนักงานอัยการพิเศษฝ่ายการอนุญาโตตุลาการ สำนักงานอัยการสูงสุด ได้จัดพนักงานอัยการดำเนินการยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อ



5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

สถาบันอนุญาโตตุลาการให้ตามความประสงค์ของ ทอท.เมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม 2554 เป็นข้อพิพาทหมายเลขคำที่ 53/2554 ระหว่าง ทอท.ผู้เรียกร้อง และ บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) ผู้คัดค้านที่ 1 กับพวกรวม 3 คน โดยให้ชดใช้ค่าเสียหายเป็นเงิน จำนวน 3,025,478,629.-บาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับถัดจากวันยื่นคำเสนอข้อพิพาทไปจนกว่าจะชำระเสร็จสิ้น

วันที่ 8 พฤษภาคม 2557 คณะอนุญาโตตุลาการมีคำชี้ขาดว่า สิทธิเรียกร้องตามสัญญาจ้างพิพาทซึ่งเป็นมูลกรณีในคำเสนอข้อพิพาทนี้ได้รับไปทั้งหมดก่อนที่จะมีการยื่นคำเสนอข้อพิพาทแล้วดังกล่าว เมื่อผู้คัดค้านทั้งสามมิได้กระทำการใด ๆ อันเป็นการโต้แย้งสิทธิของผู้เรียกร้อง ผู้เรียกร้องจึงไม่มีอำนาจยื่นคำเสนอข้อพิพาทในมูลหนี้ตามสัญญาจ้างพิพาทที่ได้รับระหว่างกันไปแล้วต่อคณะอนุญาโตตุลาการเพื่อพิจารณาชี้ขาดอีกต่อไป ส่วนข้ออ้างหรือข้อเถียงอื่นในคำคู่ความของทั้งสองฝ่าย คณะอนุญาโตตุลาการเห็นว่าไม่จำต้องวินิจฉัย เพราะไม่ทำให้ผลคำวินิจฉัยชี้ขาดข้อพิพาทเปลี่ยนแปลงไป คณะอนุญาโตตุลาการจึงพร้อมกันชี้ขาดให้ยกคำเสนอข้อพิพาทของผู้เรียกร้องทั้งหมด

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

ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง

5.3.1.2 ทอท.ได้ว่าจ้าง กิจการร่วมค้า ยูนิเวอร์แซล เอวีเอชั่น 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, งานอำนวยความสะดวกและงานขนส่งสินค้าระหว่างอาคารและบริหารจัดการคลังสินค้าส่วนกลางภายในเขตปลอดอากรโดยในการทำสัญญาจ้างผู้ฟ้องคดีที่ 1 ได้วางหลักประกันการปฏิบัติตามสัญญา เป็นหนังสือค้ำประกันของธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เลขที่ C05001/21010013072 ลงวันที่ 7 ตุลาคม 2553 จำนวนเงิน 237,005,000.-บาท

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



5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

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

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง

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

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง

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

ทอท.ฟ้องแย้งเรียกค่าเสียหายจากการปฏิบัติผิดสัญญาของผู้ฟ้องคดี เป็นเงิน 38,305,268.-บาท และขอให้ศาลปกครองกลางมีคำสั่งเรียกธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ในฐานะผู้ค้ำประกันร่วมรับผิดชอบกับผู้ฟ้องคดีจำนวน 2,691,050.-บาท

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง

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

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง



5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

5.3.1.6 คดีของศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขดำที่ 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 นับถัดจากวันฟ้อง เป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จแก่ผู้ฟ้องคดี

3. ให้ ทอท.ชดเชยค่าฤชาธรรมเนียมอย่างสูงแทนผู้ฟ้องคดี

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างพิจารณาของศาลปกครองกลาง

5.3.2 คดีปกครองเกี่ยวกับพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากการดำเนินงานท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

5.3.2.1 คดีของศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขดำที่ 1770/2549 ระหว่าง นางจุฑารัตน์ จันทร ผู้ฟ้องคดี คณะรัฐมนตรี ที่ 1 กับพวกรวม 6 คน (ทอท.เป็นผู้ถูกฟ้องคดีที่ 4) เป็นทุนทรัพย์ทั้งสิ้น 10,648,307.-บาท เมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2554 ศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษาให้ ทอท.ผู้ถูกฟ้องคดีที่ 4 จัดซื้อที่ดินตามโฉนดที่ดินเลขที่ 56515 และโฉนดที่ดินเลขที่ 56516 ตำบลคลองสาม (คลองประเวศบุรีรัมย์) อำเภอลาดกระบัง (แสนแสบ) กรุงเทพมหานคร พร้อมบ้านเลขที่ 173/101 หมู่ที่ 3 หมู่บ้านร่วมฤดี ถนนร่มเกล้า เขตลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร จากผู้ฟ้องคดี ในราคา 9,380,564.-บาท พร้อมชำระดอกเบี้ยในอัตราสูงสุดของอัตราดอกเบี้ยเงินฝากประเภทฝากประจำของธนาคารออมสินในแต่ละช่วงเวลาจากต้นเงินดังกล่าว นับแต่วันที่ 28 กันยายน 2549 เป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จ โดยมีเงื่อนไขว่าหากผู้ฟ้องคดีตกลงขายที่ดินพร้อมบ้านให้ ทอท. ในราคาเงินต้นจำนวนดังกล่าวและให้ ทอท.ชดเชยค่าสินไหมทดแทนค่ารักษาพยาบาลสามผู้ฟ้องคดี 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 ค่าขออื่นนอกจากนี้ให้ยกต่อมาวันที่ 23 มีนาคม 2554 ทอท.ได้ยื่นอุทธรณ์คำพิพากษาศาลปกครองกลาง และวันที่ 20 กันยายน 2554 ทอท.ยื่นชี้แจงข้อเท็จจริงเกี่ยวกับคำแก้อุทธรณ์ของผู้ฟ้องคดี

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด

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

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด



5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

5.3.2.3 คดีของศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขดำที่ 1845/2550 ระหว่าง นายธนวุฒิ อภิษฎ์รัตนัญญ์ 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 นับแต่วันที่ คำพิพากษาถึงที่สุด และให้ชดเชยค่าเสียหายในอัตราวันละ 100.-บาท ดังนี้

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

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

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

ทอท.ยื่นคำอุทธรณ์คำพิพากษาของศาลปกครองกลาง

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด

5.3.2.4 คดีของศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขดำที่ 1833/2550 ระหว่าง นางสาวสนธิ์ 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 กับพวกรวม 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 พงกษาพรพงศ์ ที่ 1 กับพวก 35 คน ผู้ฟ้องคดี ทอท.ที่ 1 กับพวกรวม 5 คน เมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2556 ศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษายกฟ้องและผู้ฟ้องคดีได้ยื่นอุทธรณ์คำพิพากษาศาลปกครองกลางต่อศาลปกครองสูงสุด ซึ่งพนักงานอัยการ ได้ดำเนินการแก้อุทธรณ์แล้ว

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



5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

250 คดี และต่อมาศาลปกครองกลางได้มีคำสั่งรวมคดีเข้าเป็นกลุ่ม จำนวน 33 กลุ่มคดี และพิจารณาพิพากษาคดีรวมกันไปในแต่ละกลุ่มคดี ปัจจุบันศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษาคดี 33 กลุ่มคดีแล้ว โดยมีจำนวน 15 กลุ่มคดี ผู้ฟ้องคดีได้ยื่นอุทธรณ์คำพิพากษาศาลปกครองกลางต่อศาลปกครองสูงสุด ซึ่งพนักงานอัยการได้ดำเนินการแก้อุทธรณ์แล้วส่วนอีก 18 กลุ่มคดี ไม่ปรากฏว่าผู้ฟ้องคดีทั้ง 18 กลุ่มคดี ได้ยื่นอุทธรณ์คัดค้านคำพิพากษาของศาลปกครองกลาง ดังนั้น คดีทั้ง 18 กลุ่มคดี จึงถึงที่สุดไปโดยคำพิพากษาของศาลปกครองกลาง

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด 15 กลุ่มคดี

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 ถอนฟ้องและมีคำสั่งจำหน่ายคดีออกจากสารบบความทั้ง 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

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด จำนวน 2 กลุ่มคดี

5.3.2.9 คดีของศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขดำที่ ส.544/2556 ระหว่าง นางสาวจำรุณ กลิ่นศรี ที่ 1 กับพวกรวม 239 คน ผู้ฟ้องคดี ทอท.ผู้ถูกฟ้องคดี เป็นทุนทรัพย์ทั้งสิ้น 135,670,000.-บาท โดยศาลปกครองกลางได้มีคำสั่งรวมคดีเข้าเป็นกลุ่ม จำนวน 24 กลุ่มคดี และพิจารณาพิพากษาคดีรวมกันไปในแต่ละกลุ่มคดี ต่อมาผู้ฟ้องคดีจำนวน 44 ราย ได้ขอถอนฟ้องและศาลปกครองได้มีคำสั่งอนุญาตให้ผู้ฟ้องคดีทั้ง 44 ราย ถอนฟ้องและมีคำสั่งจำหน่ายคดีออกจากสารบบความทั้ง 44 ราย มี 15 กลุ่มคดีที่ศาลปกครองกลางมีคำพิพากษาให้ ทอท.ชดใช้ค่าเสียหายจากการดำเนินการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้แก่ผู้ฟ้องคดีเป็นเงินคนละ 100,000.-บาท พร้อมดอกเบี้ยร้อยละ 7.5 ต่อปี ของยอดเงินจำนวนดังกล่าวนับแต่วันถัดจากวันฟ้องคดีเป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จสิ้น ซึ่งพนักงานอัยการได้ดำเนินการยื่นอุทธรณ์แล้ว

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด จำนวน 15 กลุ่มคดี

5.3.2.10 คดีของศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขดำที่ ส.555/2556 ระหว่าง นายธนศ ปรีเปรม ที่ 1 กับพวกรวม 104 คน ผู้ฟ้องคดี ทอท.ผู้ถูกฟ้องคดี เป็นทุนทรัพย์ทั้งสิ้น 197,000,000.-บาท โดยศาลปกครองกลางมีคำสั่งให้แยกคดีหมายเลขดำที่ ส.555/2556 ออกเป็นรายคดี และต่อมา ศาลปกครองกลางได้มีคำสั่งรวมคดีเข้าเป็นกลุ่ม จำนวน 15 กลุ่มคดี และพิจารณาพิพากษาคดีรวมกันไปในแต่ละกลุ่มคดี ต่อมาผู้ฟ้องคดีจำนวน 4 ราย ได้ขอถอนฟ้องและศาลปกครองได้มีคำสั่งอนุญาตให้ผู้ฟ้องคดีทั้ง 4 ราย ถอนฟ้องและมีคำสั่งจำหน่ายคดีออกจาก



5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

สารบบความทั้ง 4 ราย และมี 4 กลุ่มคดีที่ศาลปกครองกลางมีคำพิพากษาให้ ทอท.ชดใช้ค่าเสียหายจากการดำเนินการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้แก่ผู้ฟ้องคดีเป็นเงินคนละ 100,000.-บาท พร้อมดอกเบี้ยร้อยละ 7.5 ต่อปี ของยอดเงินจำนวนดังกล่าวนับแต่วันถัดจากวันฟ้องคดีเป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จสิ้น ซึ่งพนักงานอัยการได้ดำเนินการยื่นอุทธรณ์แล้ว

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด จำนวน 4 กลุ่มคดี

5.3.2.11 คดีของศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขดำที่ ส.1551/2556 ระหว่าง นายย้อย น้อยเพิ่ม ที่ 1 กับพวกรวม 276 คน ผู้ฟ้องคดี ทอท.ผู้ถูกฟ้องคดี เป็นทุนทรัพย์ทั้งสิ้น 27,600,000.-บาท ศาลปกครองกลางได้มีคำสั่งเมื่อวันที่ 20 ก.ค.60 ให้แยกคดีออกเป็น 33 คดี มี 23 กลุ่มคดีที่ศาลปกครองกลางมีคำพิพากษายกฟ้อง มี 7 กลุ่มคดีที่ศาลปกครองกลางมีคำพิพากษาให้ ทอท.ชดใช้ค่าเสียหายจากการดำเนินการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้แก่ผู้ฟ้องคดีเป็นเงินคนละ 100,000.-บาท พร้อมดอกเบี้ยร้อยละ 7.5 ต่อปี ของยอดเงินจำนวนดังกล่าวนับแต่วันถัดจากวันฟ้องคดีเป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จสิ้น ซึ่งพนักงานอัยการได้ดำเนินการยื่นอุทธรณ์แล้ว คดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด และมีอีก 3 กลุ่มคดี อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง จำนวน 3 กลุ่มคดี และอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด จำนวน 7 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 ผู้ถูกฟ้องคดีเป็นทุนทรัพย์รวมทั้งสิ้น 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 และประเมินจ่ายค่าชดเชยในการปรับปรุงบ้านให้แก่ผู้ฟ้องคดีกรณีที่ยังมิได้มีการประเมินราคาส่งปลูกสร้างเพื่อจ่ายเงินค่าชดเชยเพื่อลดผลกระทบทางด้านเสียง ซึ่งพนักงานอัยการได้ดำเนินการยื่นอุทธรณ์แล้ว คดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด และมีอีก 1 กลุ่มคดี อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง จำนวน 1 กลุ่มคดี และอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด จำนวน 36 กลุ่มคดี

5.3.2.13 ตามที่ศาลปกครองกลางคดีหมายเลขดำที่ ส.33/2558 ระหว่างนางสาวอารี ฤกษ์สมัย ผู้ฟ้องคดี ทอท.ที่ 1 กับพวกรวม 2 คน ผู้ถูกฟ้องคดี กรณีข้อพิพาทเกี่ยวกับมลภาวะด้านเสียงจากการดำเนินกิจการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิผู้ฟ้องคดีขอให้ศาลมีคำสั่ง ดังนี้

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



5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

2. ให้กรรมการผู้ำนวยการใหญ่ (ผู้ถูกฟ้องคดีที่ 2) หยุดออกคำสั่งหรือระงับ ไม่ให้อากาศยานบินขึ้น-ลง เหนือบ้านและที่ดินที่ผู้ฟ้องคดีชื้ออยู่อาศัยและครอบครองได้ใช้ประโยชน์ด้านทางวิ่งฝั่งตะวันตกด้านทิศเหนือของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

3. ให้ ทอท.ชดใช้ค่าฤชาธรรมเนียมแทนผู้ฟ้องคดีทั้งสอง

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง

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

1. ให้ ทอท. (ผู้ถูกฟ้องคดีที่ 1) ชำระค่าเสียหายให้แก่ผู้ฟ้องคดี เป็นจำนวนเงินเดือนละ 70,000.-บาท ต่อคน ต่อไปทุก ๆ เดือน นับถัดจากวันฟ้องไปจนกว่า กรรมการผู้ำนวยการใหญ่หยุดออกคำสั่งหรือระงับไม่ให้อากาศยานบินขึ้น-ลงเหนือบ้านและที่ดินที่ผู้ฟ้องคดีชื้ออยู่อาศัยและครอบครองได้ใช้ประโยชน์ด้านทางวิ่งฝั่งตะวันตกด้านทิศเหนือของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

2. ให้กรรมการผู้ำนวยการใหญ่ (ผู้ถูกฟ้องคดีที่ 2) หยุดออกคำสั่งหรือระงับ ไม่ให้อากาศยานบินขึ้น-ลง เหนือบ้านและที่ดินที่ผู้ฟ้องคดีชื้ออยู่อาศัยและครอบครองได้ใช้ประโยชน์ด้านทางวิ่งฝั่งตะวันตกด้านทิศเหนือของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

3. ให้ ทอท.ชดใช้ค่าฤชาธรรมเนียมแทนผู้ฟ้องคดีทั้งสอง

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง

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 กรณีข้อพิพาทเกี่ยวกับมลภาวะด้านเสียงจากการดำเนินกิจการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ผู้ฟ้องคดีขอให้ศาลมีคำสั่ง ดังนี้

1. ให้ ทอท. (ผู้ถูกฟ้องคดีที่ 1) ชำระค่าเสียหายให้แก่ผู้ฟ้องคดีทั้งสอง เป็นจำนวนเงินเดือนละ 20,000.-บาท ต่อคน ต่อไปทุก ๆ เดือน นับถัดจากวันฟ้องไปจนกว่า กรรมการผู้ำนวยการใหญ่หยุดออกคำสั่งหรือระงับไม่ให้อากาศยานบินขึ้น-ลงเหนือบ้านและที่ดินที่ผู้ฟ้องคดีทั้งสองชื้ออยู่อาศัยและครอบครองได้ใช้ประโยชน์ด้านทางวิ่งฝั่งตะวันตกด้านทิศเหนือของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

2. ให้กรรมการผู้ำนวยการใหญ่ (ผู้ถูกฟ้องคดีที่ 2) หยุดออกคำสั่งหรือระงับ ไม่ให้อากาศยานบินขึ้น-ลง เหนือบ้านและที่ดินที่ผู้ฟ้องคดีทั้งสองชื้ออยู่อาศัยและครอบครองได้ใช้ประโยชน์ด้านทางวิ่งฝั่งตะวันตกด้านทิศเหนือของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

3. ให้ ทอท.ชดใช้ค่าฤชาธรรมเนียมแทนผู้ฟ้องคดีทั้งสอง

ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง



5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

5.3.3 คดีปกครองเกี่ยวกับพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากการดำเนินงานท่าอากาศยานเชียงใหม่

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

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด

5.3.4 คดีปกครองอื่นๆ

5.3.4.1 คดีระหว่าง บริษัท ไททรานสมิชั่น อินดัสทรี จำกัด กับ กิจการร่วมค้า ยูนิเวอร์แซล เอวิเอชั่น เซอวิสเซล ประกอบด้วย บริษัท เจมินาย ทรานสปอร์ต แอนด์ คอมมูนิเคชั่น จำกัด, บริษัท แอร์ไลน์ส เอเยนซี จำกัด และ นายสมโภชน์ ทรงพิพัฒน์ (UAS) จำเลยที่ 1 - 3 และ ทอท. (จำเลยร่วม)

บริษัท ไททรานฯ ยื่นฟ้อง UAS เป็นจำเลยที่ 1 - 3 คนต่อศาลแพ่งกรุงเทพใต้ เป็นคดีหมายเลขดำที่ พ 830/2560 เพื่อให้รับผิดตามสัญญาจ้างดำเนิน ณ เขตปลอดอากร ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยเรียกค่าเสียหาย จำนวน 464,524,937.34 บาท ต่อมา บริษัท เจมินาย ทรานสปอร์ต แอนด์ คอมมูนิเคชั่น จำกัด จำเลยที่ 1 ได้ยื่น คำให้การว่า UAS (จำเลยที่ 1 - 3) เป็นตัวแทนของ ทอท.ในการทำสัญญากับบริษัท ไททรานฯ และขอให้ศาลหมายเรียก ทอท.เข้ามาเป็นจำเลยร่วมเพื่อรับผิด ต่อบริษัท ไททรานฯ ตามฟ้อง ซึ่งศาลแพ่งกรุงเทพใต้มีคำสั่งเรียกให้ ทอท.เข้ามา เป็นจำเลยร่วมในคดีนี้

พนักงานอัยการ สำนักงานคดีแพ่งกรุงเทพใต้ได้ยื่นคำร้องขอให้โอนคดีไปอยู่ในอำนาจของ ศาลปกครองเพื่อพิจารณา เนื่องจากเรื่องนี้อยู่ในอำนาจพิจารณาของศาลปกครอง และต่อมาเมื่อวันที่ 8 พฤษภาคม 2562 ศาลแพ่งกรุงเทพใต้ได้มีคำสั่งให้โอนสำนวนไปยังศาลปกครอง

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง

5.3.4.2 คดีของศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขดำที่ 1914/2562 ระหว่าง บริษัท เซ็นทรัลพัฒนา จำกัด (มหาชน) ที่ 1 กับพวกรวม 2 คน ผู้ฟ้องคดี ทอท. ผู้ถูกฟ้องคดี กรณีผู้ฟ้องคดีฟ้องว่า ทอท.กระทำละเมิด โดยปิดกั้นทางเข้าออกโครงการเซ็นทรัลวิลเลจ เป็นเหตุให้ผู้ฟ้องคดีได้รับความเสียหาย

ทอท.ได้รับคำสั่งเรียกคู่กรณีในคดีของศาลปกครองกลางฉบับลงวันที่ 26 สิงหาคม 2562 คดีหมายเลขดำที่ 1914/2562 ระหว่าง บริษัท เซ็นทรัลพัฒนา จำกัด (มหาชน) ที่ 1 กับพวกรวม 2 คน ผู้ฟ้องคดี ทอท.ผู้ถูกฟ้องคดี โดยกำหนดให้ ทอท.ไปให้ถ้อยคำต่อศาลในคดีเรื่องนี้ เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อเท็จจริงเพื่อประกอบการ พิจารณาคำสั่งเกี่ยวกับคำฟ้องและคำขอเกี่ยวกับวิธีการชั่วคราวก่อนศาลมีคำพิพากษาของผู้ฟ้องคดีทั้งสอง โดยนัด ใต้สวนในวันที่ 28 สิงหาคม 2562 ที่ศาลปกครองกลาง

เมื่อวันที่ 30 สิงหาคม 2562 ศาลปกครองกลางได้แจ้งคำสั่งเกี่ยวกับวิธีการชั่วคราวก่อน การพิพากษาให้ ทอท.รื้อถอนสิ่งกีดขวางใด ๆ ออกไปจากเขตทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 370 บริเวณทางเข้า-ออก หน้าโครงการเซ็นทรัล วิลเลจ ลักซอรี เอาร์ทเล็ค และยุติการดำเนินการใด ๆ อันเป็นการขัดขวาง รบกวน หรือ ก่อให้เกิดอุปสรรคต่อการใช้ประโยชน์ใด ๆ ของผู้ฟ้องคดีทั้งสอง และการดำเนินการของหน่วยงานสาธารณูปโภค



5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ที่เกี่ยวข้องกับโครงการดังกล่าว ทั้งนี้ จนกว่าศาลจะมีคำพิพากษาหรือคำสั่งเป็นอย่างอื่น และ ทอท.ได้ยื่นอุทธรณ์คำสั่งเกี่ยวกับวิธีการชั่วคราวก่อนพิพากษาแล้วเมื่อวันที่ 27 กันยายน 2562

เมื่อวันที่ 5 กันยายน 2562 ทอท.ได้รับคำสั่งเรียกให้ทำคำให้การในคดีของศาลปกครองกลาง ฉบับลงวันที่ 2 กันยายน 2562 ในคดีที่ผู้ฟ้องคดียื่นฟ้อง ทอท.ฐานใช้คำสั่งทางปกครองโดยมิชอบทำให้ผู้ฟ้องคดีได้รับความเสียหาย และผู้ฟ้องคดีเรียกร้องค่าเสียหายจำนวน 150,091,879.45 บาท พร้อมดอกเบี้ยร้อยละ 7.5 ต่อปีของต้นเงินดังกล่าว

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง

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

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

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

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

1. การที่คณะอนุญาโตตุลาการได้วินิจฉัยว่า การบอกเลิกสัญญาของบริษัทฯ ไม่ชอบด้วยกฎหมาย สัญญา ยังคงมีผลผูกพันคู่สัญญาอยู่ ทอท.มิได้เป็นฝ่ายผิดสัญญาและผิดนัดชำระหนี้ ย่อมทำให้สัญญามีผลผูกพันคู่สัญญาบริษัทฯ จึงต้องมีหน้าที่นำเอกสารรับรองค่างานตามที่คณะกรรมการตรวจการจ้างออกไปยื่นขอรับค่าผลงานจาก ทอท.ต่อไป มิใช่เป็นกรณีที่บริษัทฯ จะต้องมาบอกเลิกสัญญาแต่อย่างใด

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



5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ชำระค่าจ้าง โดยอ้างในคำเสนอข้อพิพาทว่า ทอท.เป็นฝ่ายผิดสัญญาและผิดนัดชำระหนี้ แต่คณะอนุญาโตตุลาการวินิจฉัยแล้วว่า ทอท.มิได้ผิดสัญญา ดังนั้น คำวินิจฉัยของคณะอนุญาโตตุลาการเสียงข้างมากวินิจฉัยลดเบี้ยปรับและให้ ทอท.ชำระเงินค่าจ้างเป็นการวินิจฉัยเกินขอบเขต และขัดกล้งในคำเสนอข้อพิพาท

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

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

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

เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2561 ศาลปกครองสูงสุดได้มีคำสั่งเพิกถอนกระบวนการพิจารณาที่รับอุทธรณ์ของผู้คัดค้านไว้โดยผิดระเบียบรวมทั้งกระบวนการพิจารณาที่ได้ดำเนินการต่อมาทั้งหมด 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 เทวีเอช จำกัด ณ วันดังกล่าวรวมเป็นเงินจำนวน 46,641,396.44 บาท โดย ทอท.ได้ชำระหนี้ตามหมายอายัดให้กับเจ้าหนี้ตามคำพิพากษาในคดีอื่นของบริษัท เทวีเอช จำกัด แล้ว เป็นเงินจำนวน 34,770,101.91 บาท และนำเงินไปวางที่ศาลปกครองกลางเพื่อชำระหนี้ตามคำพิพากษา เมื่อวันที่ 13 กรกฎาคม 2561 จำนวนเงิน 7,233,678.24 บาท

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างศาลปกครองตรวจสอบยอดเงินที่นำไปวางศาล



6. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น

6. ข้อมูลทั่วไปของบริษัท

- ชื่อบริษัท : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ ทอท.
- ชื่อย่อหลักทรัพย์ : AOT
- เลขทะเบียนบริษัท : ทะเบียนเลขที่ บมจ. 0107545000292
- ประเภทธุรกิจ : ประกอบกิจการท่าอากาศยานรวมทั้งกิจการอื่นที่เกี่ยวกับหรือต่อเนื่องกับการประกอบกิจการท่าอากาศยาน
- ทุนจดทะเบียน : 14,285,700,000 บาท
- จำนวนหุ้นสามัญ : 14,285,700,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท
- ผู้ถือหุ้น : ปัจจุบันผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ได้แก่ กระทรวงการคลัง ถือหุ้นร้อยละ 70 ส่วนที่เหลือเป็นการถือหุ้นโดยสถาบันและนักลงทุนทั่วไป
- ปีที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย : 11 มีนาคม 2547
- รอบปีบัญชี : 1 ตุลาคม - 30 กันยายน
- เว็บไซต์ : <http://www.airportthai.co.th>
- ที่ตั้งสำนักงานใหญ่ : 333 ถนนเชิดวุฒากาศ แขวงสีกัน เขตดอนเมือง กรุงเทพฯ 10210
โทรศัพท์ 0 2535 1192 โทรสาร 0 2535 3864
- ฝ่ายเลขานุการองค์กรและกำกับดูแลกิจการ : โทรศัพท์ 0 2535 5180 โทรสาร 0 2535 5255
e-mail: goodgovernance@airportthai.co.th
- ฝ่ายนักลงทุนสัมพันธ์ : โทรศัพท์ 0 2535 5900 โทรสาร 0 2535 6009
e-mail: aotir@airportthai.co.th
- ฝ่ายสื่อสารองค์กร : โทรศัพท์ 0 2535 5210 โทรสาร 0 2535 5216
e-mail: aotpr@airportthai.co.th
- 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 บริการภาคพื้น ท่าอากาศยานไทย จำกัด	ให้บริการลานจอด อุปกรณ์ภาคพื้น บริการ ผู้โดยสารภาคพื้น และกิจการที่เกี่ยวข้อง ณ ท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบ ของ ทอท.	400,000,000	400,000,000	4,000,000	100	49.00	ที่อยู่ เลขที่ 222 ห้องเลขที่ 4326 อาคาร ผู้โดยสารอาคาร 1 ชั้น 4 ท่าอากาศยาน ดอนเมือง ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง 10210
3	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
4	บริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด	ให้บริการทอส่งน้ำมันและเติมน้ำมันด้วยระบบ Hydrant	530,000,000	530,000,000	5,300,000	100	10.00	ที่อยู่ 99 หมู่ 10 ตำบลศรีษะจรเข้ชั้นน้อย อำเภอบางเสาธง จังหวัดสมุทรปราการ 10540 โทรศัพท์ 0 2134 4021 - 6
5	บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โอเทล จำกัด	บริหารงานและดำเนินการเกี่ยวกับโรงแรม ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง	120,000,000	120,000,000	1,200,000	100	9.00	ที่อยู่ 333 หมู่ที่ 10 ถนนเชิดวุฒากาศ แขวงสีกัน เขตดอนเมือง กรุงเทพฯ 10210 โทรศัพท์ 0 2566 1020
6	บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ดำเนินธุรกิจทางด้านการบริหารจัดการเก็บน้ำมัน เชื้อเพลิงอากาศยาน และให้บริการเติมน้ำมัน เชื้อเพลิงแก่อากาศยาน	637,500,000	637,500,000	637,500,000	1	4.94	ที่อยู่ เลขที่ 171/2 ถนนกำแพงเพชร 6 แขวงดอนเมือง เขตดอนเมือง กรุงเทพฯ 10210 โทรศัพท์ 0 2834 8900
7	บริษัท เทรตสยาม จำกัด	ให้บริการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์	200,000,000	50,000,000	2,000,000	100	1.50	ที่อยู่ อาคารศูนย์อีดีโอ กรมศุลกากร ถนนสุนทรโกษา แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110 โทรศัพท์ 0 2350 3200

✓



6. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น

	ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ	ทุนจดทะเบียน (บาท)	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้น ที่จำหน่ายแล้วทั้งหมด (หุ้น)	มูลค่าหุ้น ต่อหน่วย (บาท)	สัดส่วน การถือหุ้น (%)	ที่ตั้งสำนักงานใหญ่
8	บริษัท ไทย แอร์พอร์ตส์ กราวด์ เซอร์วิสেস จำกัด	ให้บริการคลังสินค้า บริการในลานจอดอากาศยานและบริการช่างอากาศยาน	1,000,000,000	643,000,000	10,000,000	100	28.50	(ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งพิทักษ์ทรัพย์เด็ดขาดตั้งแต่วันที่ 30 มิถุนายน 2558 และพิพากษาให้เป็นบุคคลล้มละลายตั้งแต่วันที่ 12 พฤษภาคม 2561)