

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

ส่วนที่ 1

การประกอบธุรกิจ

✓

1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

1.1 ภาพรวมการประกอบธุรกิจ

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) จัดตั้งขึ้นโดยการแปลงสภาพจากการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจมาเป็นบริษัทมหาชนจำกัด (Corporatization) และได้รับการจัดตั้งในรูปของบริษัทมหาชนจำกัด เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2545 โดยมีสำนักงานซึ่งจดทะเบียนเป็นสำนักงานใหญ่ ตั้งอยู่เลขที่ 333 ถนนเชิดวุฒากาศ แขวงสีกัน เขตดอนเมือง กรุงเทพฯ 10210 ประเทศไทย โทรศัพท์ +66 (0) 2535-1192 ทอท.เป็นผู้นำในการประกอบธุรกิจท่าอากาศยาน ประกอบด้วย การจัดการ การดำเนินงานและการพัฒนาท่าอากาศยาน โดยมีท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบ 6 แห่ง ประกอบด้วย ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) ท่าอากาศยานดอนเมือง (ทดม.) ท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ทชม.) ท่าอากาศยานหาดใหญ่ (ทหญ.) ท่าอากาศยานภูเก็ต (ทภก.) และท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย (ทชร.) ซึ่งท่าอากาศยานทั้ง 6 แห่ง ให้บริการสำหรับเที่ยวบินในประเทศและระหว่างประเทศ โดย ทสภ.เป็นท่าอากาศยานที่เปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2549 และใช้เป็นท่าอากาศยานหลักของประเทศ มีความสามารถในการรองรับผู้โดยสารเบื้องต้นได้ 45 ล้านคนต่อปี สามารถรองรับการขนถ่ายสินค้าได้ 3 ล้านตันต่อปี และรองรับเที่ยวบินได้ 68 เที่ยวบินต่อชั่วโมง ซึ่ง ทอท.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)

1.1.1 บริษัทย่อยและบริษัทที่เกี่ยวข้องของ ทอท.

ทอท.เข้าร่วมลงทุนในบริษัทที่ประกอบธุรกิจเกี่ยวกับท่าอากาศยานและธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องหรือเกี่ยวข้องกับกิจการของ ทอท.รวมทั้งสิ้น 11 บริษัท โดยมีสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทดังกล่าวระหว่างร้อยละ 1.50 - 60.00 ของทุนจดทะเบียน คิดเป็นมูลค่าการลงทุนรวมทั้งสิ้น 1,593.313 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 10 บริษัท ดังนี้

1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

ตารางแสดงรายละเอียดของบริษัทย่อยและบริษัทที่เกี่ยวข้องของ ทอท. ณ วันที่ 30 กันยายน 2564

ชื่อบริษัท	ลักษณะกิจการ	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด	กิจการโรงแรม	60.00
บริษัท บริการภาคพื้น ท่าอากาศยานไทย จำกัด	ให้บริการลานจอด อุปกรณ์ภาคพื้น บริการ ผู้โดยสารภาคพื้น และกิจการที่เกี่ยวข้อง ณ ท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท.	49.00
บริษัท รักษาความปลอดภัย ท่าอากาศยานไทย จำกัด	ให้บริการรักษาความปลอดภัย ณ ท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบ ของ ทอท.	49.00
บริษัท ท่าอากาศยานไทย ทาฟ้า โอเพอร์เรเตอร์ จำกัด	ดำเนินกิจการบริหารโครงการเกี่ยวกับสินค้า เน่าเสียง่าย ณ ทสภ.	49.00
บริษัท ฟอर्थ เอ็มอาร์โอ เซอร์วิส จำกัด	ประกอบกิจการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน ณ ทดม.	25.00
บริษัท ครวการบินภูเก็ต จำกัด	ให้บริการผลิตอาหารส่งสายการบิน	10.00
บริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด	ให้บริการท่อน้ำมันและเติมน้ำมันด้วย ระบบ Hydrant	10.00
บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด	บริหารงานและดำเนินการเกี่ยวกับโรงแรม ณ ทดม.	9.00
บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ดำเนินธุรกิจทางด้านการบริหารจัดการเก็บน้ำมัน เชื้อเพลิงอากาศยาน และให้บริการเติมน้ำมัน เชื้อเพลิงแก่อากาศยาน	4.94
บริษัท เทรดสยาม จำกัด	ให้บริการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์	1.50
บริษัท ไทย แอร์พอร์ตส์ กราวด์ เซอร์วิส จำกัด (ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งพิทักษ์ทรัพย์ เด็ดขาด ตั้งแต่วันที่ 30 มิถุนายน 2558 และพิพากษาให้ เป็นบุคคลล้มละลายตั้งแต่วันที่ 12 พฤษภาคม 2561 ปัจจุบันอยู่ระหว่างเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์รวบรวม ทรัพย์สิน เพื่อชำระหนี้ให้แก่ลูกหนี้)	ให้บริการคลังสินค้า บริการในลานจอด อากาศยานและบริการช่างอากาศยาน	28.50



1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

1.1.2 แหล่งที่มาหลักของรายได้

(ก) รายได้จากกิจการการบิน (Aeronautical Revenues)

รายได้จากกิจการการบินประกอบด้วยค่าบริการสนามบิน (ค่าบริการในการขึ้น-ลงของอากาศยาน และค่าบริการที่เก็บอากาศยาน) ค่าบริการผู้โดยสารขาออก และค่าเครื่องอำนวยความสะดวก เมื่อเปรียบเทียบกับ รายได้จากการดำเนินงานทั้งหมดของ ทอท. สำหรับรอบปีบัญชี 2564 แล้ว จะเห็นได้ว่า ทอท. มีรายได้จากกิจการการบินคิดเป็นประมาณร้อยละ 35.07 โดยในจำนวนนี้ประกอบด้วย ค่าบริการสนามบินที่สายการบินชำระให้ ทอท. เมื่ออากาศยานของสายการบินลงจอด ณ ท่าอากาศยานของ ทอท. มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 14.87 ของรายได้จากการขายหรือการให้บริการทั้งหมดของ ทอท. ส่วนค่าบริการผู้โดยสารขาออก เป็นค่าบริการที่ผู้โดยสารที่เดินทางออกจากท่าอากาศยานของ ทอท. ต้องชำระมีสัดส่วนร้อยละ 17.18 ของรายได้จากการขายหรือการให้บริการทั้งหมดของ ทอท. และค่าเครื่องอำนวยความสะดวก เป็นค่าบริการที่สายการบินชำระในการใช้บริการสะพานเทียบเครื่องบิน ซึ่งเชื่อมต่อระหว่างอากาศยานกับอาคารผู้โดยสาร โดยมีสัดส่วนคิดเป็นประมาณร้อยละ 3.02 ของรายได้จากการดำเนินงานทั้งหมดของ ทอท.

(ข) รายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบิน (Non-Aeronautical Revenues)

รายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบิน ได้แก่ รายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์ ค่าเช่าพื้นที่และที่ดิน และรายได้เกี่ยวกับการบริการ เมื่อเปรียบเทียบกับรายได้จากการดำเนินงานทั้งหมด สำหรับรอบปีบัญชี 2564 จะเห็นได้ว่า ทอท. มีรายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบินคิดเป็นร้อยละ 64.93 ของรายได้จากการขายหรือการให้บริการทั้งหมดของ ทอท. ในรอบปีบัญชี 2564 รายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์ซึ่งเป็นรายได้ที่ผู้เช่าชำระให้แก่ ทอท. จากการดำเนินกิจการค้าปลีก บริการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน ครั้วการบิน ภัตตาคาร ที่จอดรถ โฆษณาและบริการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ภายใต้สัญญาอนุญาตให้ดำเนินกิจการ ณ ท่าอากาศยานของ ทอท. มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 17.18 ของรายได้จากการขายหรือการให้บริการทั้งหมดของ ทอท. ส่วนค่าเช่าพื้นที่และที่ดิน ได้แก่ ค่าเช่าพื้นที่สำนักงานและพื้นที่อื่น ๆ ที่ ทอท. ให้เช่าแก่ผู้ได้รับอนุญาตให้ดำเนินกิจการ ณ ท่าอากาศยานของ ทอท. สายการบินและผู้เช่าอื่น ๆ มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 22.03 ของรายได้จากการขายหรือการให้บริการทั้งหมดของ ทอท. และรายได้เกี่ยวกับบริการ ซึ่งได้แก่ ค่าบริการอำนวยความสะดวกเพื่อตรวจสอบและคัดกรองผู้โดยสารล่วงหน้า (APPS) ค่าบริการที่เรียกเก็บจากผู้เช่าในการให้บริการต่าง ๆ อาทิ ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ เคาน์เตอร์ตรวจบัตรผู้โดยสาร (Check-in Counter) และค่าบริการรถลิμουซีน โดยรายได้จากการให้บริการนี้คิดเป็นร้อยละ 21.96 ของรายได้จากการขายหรือการให้บริการทั้งหมดของ ทอท. สำหรับรายได้จากการดำเนินงานกิจการลานจอดและการให้บริการรถลิμουซีน ทอท. เป็นผู้ดำเนินการในการจัดเก็บเอง

1.1.3 ความสัมพันธ์กับหน่วยงานราชการและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

(ก) ความสัมพันธ์กับกระทรวงการคลัง

ตามกฎหมาย หากกระทรวงการคลังหรือหน่วยงานราชการอื่นถือหุ้นใน ทอท. มากกว่าร้อยละ 50 ของหุ้นที่ออกและจำหน่ายแล้วทั้งหมดของ ทอท. จะมีผลให้ ทอท. ต้องอยู่ภายใต้กฎเกณฑ์ต่าง ๆ ในฐานะที่เป็น รัฐวิสาหกิจ โดยในปัจจุบันกระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ในสัดส่วนร้อยละ 70 ดังนั้น ทอท. จึงยังคงเป็น รัฐวิสาหกิจภายใต้พระราชบัญญัติว่าด้วยวิธีการงบประมาณ พ.ศ. 2502 และมีหน้าที่ในการปฏิบัติตามกฎหมาย และกฎเกณฑ์ของรัฐบาลซึ่งไม่ใช่บังคับกับกิจการของเอกชนทั่วไป

1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

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

(ข) ความสัมพันธ์กับกองทัพอากาศ

กองทัพอากาศมีหน้าที่รับผิดชอบการบินในราชการทหารและมีบทบาทสำคัญเกี่ยวกับการบินในประเทศไทย ทดม.เป็นท่าอากาศยานที่สร้างขึ้นโดยกองทัพอากาศบนพื้นที่ที่จัดซื้อโดยกระทรวงกลาโหม ในปี พ.ศ.2522 ได้มีการก่อตั้ง "การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย" กองทัพอากาศได้ให้สิทธิในการใช้ที่ดินอันเป็นที่ตั้ง ทดม.แก่การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย ปัจจุบันที่ดินบางส่วนของ ทดม.ยังคงอยู่ในความดูแลของกองทัพอากาศ แม้ว่า ทอท.จะได้เช่าพื้นที่อันเป็นที่ตั้งของ ทดม.ทั้งหมดแล้วก็ตาม นอกจาก ทดม.แล้ว กองทัพอากาศยังให้สิทธิในการใช้ที่ดินอันเป็นที่ตั้งของ ทชม. แก่ ทอท.ด้วย ดังนั้น ทอท.จึงได้ทำสัญญาเช่ากับกองทัพอากาศในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการเช่าที่ดิน อันเป็นที่ตั้งของ ทดม. และ ทชม. กองทัพอากาศยังคงมีบทบาทสำคัญในท่าอากาศยานของ ทอท. โดย ทอท.ได้ทำข้อตกลงกับกองทัพอากาศในการให้บุคลากรของกองทัพอากาศเข้ามาปฏิบัติงานร่วมกับหน่วยรักษาความปลอดภัยที่ท่าอากาศยานของ ทอท. นอกจากนี้ กองทัพอากาศยังมีหน้าที่ควบคุมดูแลสถานการณ์ร้ายแรงต่าง ๆ เช่น การก่อวินาศกรรมและกรณีจี้เครื่องบิน เป็นต้น

(ค) ความสัมพันธ์กับกระทรวงคมนาคมและสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.2497 กำหนดให้มีคณะกรรมการการบินพลเรือนขึ้นคณะหนึ่งประกอบด้วย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานกรรมการ ปลัดกระทรวงคมนาคม ผู้บัญชาการทหารอากาศ และกรรมการอื่นอีกเจ็ดคนแต่งตั้งโดยคณะรัฐมนตรี เป็นกรรมการ และให้ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เป็นกรรมการและเลขานุการ มีหน้าที่และอำนาจในการกำกับดูแลการปฏิบัติงานของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย กำหนดนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ และกำหนดอัตราและเงื่อนไขการเรียกเก็บค่าบริการ ค่าภาระ หรือเงินตอบแทนอื่นใดในสนามบินอนุญาต ซึ่งให้บริการแก่สาธารณะ เป็นต้น

ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.2497 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 14) พ.ศ.2562 กำหนดให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) แต่งตั้งคณะกรรมการนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ เพื่อจัดทำแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติเพื่อเป็นแนวทางในการบริหารจัดการความปลอดภัยการบินพลเรือนระดับประเทศซึ่งต้องสอดคล้องกับอนุสัญญาและภาคผนวก รวมถึงพันธกรณีตามความตกลงระหว่างประเทศเกี่ยวกับการบินพลเรือนที่ประเทศไทยเป็นภาคี โดยในคณะกรรมการนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติมีผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เป็นประธานกรรมการ และมีผู้แทนจาก ทอท.เป็นกรรมการในองค์ประกอบของคณะกรรมการฯ ดังกล่าวด้วย



1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

1.1.4 ภาพรวมเกี่ยวกับท่าอากาศยาน

ทอท.ดำเนินกิจการท่าอากาศยานในประเทศไทยทั้งหมด 6 แห่ง ได้แก่ ทสภ., ทตม., ทชม., ทหญ., ทกก. และ ทชร. ในปีงบประมาณ 2564 ให้บริการสายการบินแบบประจำรวม 84 สายการบิน เป็นสายการบินขนส่งผู้โดยสารผสมสินค้า 65 สายการบิน และขนส่งสินค้าอย่างเดียว 19 สายการบิน ปริมาณการขึ้น-ลงของอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานของ ทอท. 6 แห่ง รวม 245,458 เที่ยวบิน ลดลงร้อยละ 52.35 ประกอบด้วย เที่ยวบินระหว่างประเทศ 67,018 เที่ยวบิน ลดลงร้อยละ 72.59 และภายในประเทศ 178,440 เที่ยวบิน ลดลงร้อยละ 34.07 ให้บริการผู้โดยสารรวมทั้งสิ้น 20.01 ล้านคน ลดลงร้อยละ 72.45 เป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศ 951,720 ล้านคน ลดลงร้อยละ 97.46 และผู้โดยสารภายในประเทศ 19.06 ล้านคน ลดลงร้อยละ 45.78 มีปริมาณการขนส่งสินค้าและพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์เข้า-ออก 1.09 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.96 โดยเป็นการขนส่งระหว่างประเทศ 1.07 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.79 และในประเทศ 18,875 ตัน ลดลงร้อยละ 49.76

ปริมาณการจราจรทางอากาศ ทั้งจำนวนเที่ยวบิน ผู้โดยสาร สินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ มีการปรับตัวลดลงอีกครั้ง เนื่องจากช่วงกลางเดือนธันวาคม 2563 เกิดการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โรคโควิด-19) ระลอกใหม่จากกลุ่มลักลอบเข้าเมืองผิดกฎหมายทำให้การเดินทางทางอากาศลดลง ก่อนจะฟื้นตัวกลับมาอีกครั้งในช่วงเดือนกุมภาพันธ์-เดือนมีนาคม 2564 อย่างไรก็ตาม ในช่วงเดือนเมษายน 2564 ประเทศต้องเผชิญกับการแพร่ระบาดของสายพันธุ์เดลต้าจนมีประกาศจาก กพท.ห้ามทำการบินภายในประเทศจนถึงต้นเดือนกันยายน 2564 ซึ่งจำนวนผู้โดยสารยังคงไม่ฟื้นตัว ขณะที่การเดินทางระหว่างประเทศยังคงชะงักเนื่องจากรัฐบาลยังไม่มียุทธศาสตร์ในการเปิดประเทศ ประกอบกับการมีมาตรการกักตัวสำหรับผู้เดินทางเข้าประเทศไทยทำให้ไม่มีการเดินทางท่องเที่ยวตามปกติ ทั้งนี้ สำหรับโครงการภูเก็ตแซนด์บ็อกซ์ที่เริ่มต้นเมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2564 มีผู้โดยสารชาวต่างชาติเดินทางเข้า-ออก จังหวัดภูเก็ตจนถึงวันที่ 30 กันยายน 2564 แล้วกว่าเกือบ 40,000 คน

สำหรับภาพรวมการขนส่งทางอากาศยังคงได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ซึ่งประเทศไทยยังคงมีการควบคุมการแพร่ระบาดของสายพันธุ์เดลต้า โดยแนวโน้มของจำนวนผู้ติดเชื้อรายวันมีจำนวนที่ลดลงอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับการเร่งฉีดวัคซีนให้ครบตามกำหนดเวลาที่ทางภาครัฐได้วางเป้าไว้ ซึ่งคาดว่าจะถึงระดับภูมิคุ้มกันหมู่ (Herd Immunity) ในช่วงเดือนธันวาคม 2564 ประกอบกับการฉีดวัคซีนทั่วโลกและภาครัฐมีนโยบายเปิดประเทศ 1 พฤศจิกายน 2564 และสายการบินจะเริ่มฟื้นตัวกลับมาในช่วงปี 2565 ทั้งนี้ คาดว่าปริมาณการจราจรทางอากาศจะกลับสู่ระดับปกติเหมือนช่วงก่อนโควิดในปี 2567

ในช่วงรอบปีบัญชี 2564 มีสายการบินราคาประหยัดจำนวน 15 สายการบิน ในจำนวนนี้เป็นสายการบินของไทย 5 สายการบิน ได้แก่ Nok Air, Thai Air Asia, Thai Lion Air, Thai Air Asia X และ Thai Vietjet Air และสายการบินต่างชาติอีก 10 สายการบิน ได้แก่ Cebu Pacific Air, Hong Kong Express, Jetstar Asia, Juneyao Airlines, Kunming Airline, Lucky Air, Scoot Tiger, Spicejet, Spring Airlines และ Tigerair Taiwan ทำให้ในช่วงรอบปีบัญชี 2564 ทอท.มีปริมาณเที่ยวบินของสายการบินราคาประหยัดรวมทั้งสิ้น 137,787 เที่ยวบิน ลดลงจากรอบปีบัญชี 2563 ร้อยละ 50.93 และให้บริการผู้โดยสารเป็นจำนวน 15.78 ล้านคน ลดลงจากช่วงรอบปีบัญชี 2563 ร้อยละ 59.97

1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

(ก) การเปลี่ยนแปลงของจำนวนผู้โดยสาร

จำนวนผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานของ ทอท.ทั้ง 6 แห่ง ลดลงจาก 72.64 ล้านคน ในรอบปีบัญชี 2563 เป็น 20.01 ล้านคน ในรอบปีบัญชี 2564 หรือลดลงคิดเป็นร้อยละ 72.45

ตารางแสดงอัตราการเปลี่ยนแปลงของจำนวนผู้โดยสาร⁽¹⁾ ที่ใช้ท่าอากาศยานของ ทอท. ในแต่ละปี สำหรับช่วงระยะเวลาที่ระบุ

รอบปีบัญชีสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน

	2564	2563	2562	2561	2560
	(คน)	(คน)	(คน)	(คน)	(คน)
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ					
ระหว่างประเทศ	883,515	23,514,640	52,694,234	51,154,386	48,002,984
ภายในประเทศ	5,085,469	7,235,692	12,016,168	11,660,258	11,076,231
รวม	5,969,984	30,750,332	64,710,402	62,814,644	59,079,215
ท่าอากาศยานดอนเมือง					
ระหว่างประเทศ	5,527	7,303,534	17,263,209	15,832,707	13,277,912
ภายในประเทศ	7,164,836	14,947,186	23,745,169	24,731,020	23,905,705
รวม	7,170,363	22,250,721	41,008,378	40,563,727	37,183,617
ท่าอากาศยานเชียงใหม่					
ระหว่างประเทศ	13	1,327,535	3,135,466	2,542,583	2,184,152
ภายในประเทศ	2,507,064	4,944,117	8,185,993	8,266,283	7,789,297
รวม	2,507,077	6,271,657	11,321,459	10,808,866	9,973,449
ท่าอากาศยานหาดใหญ่					
ระหว่างประเทศ	177	109,127	298,305	346,697	250,112
ภายในประเทศ	1,613,817	2,369,106	3,730,105	3,919,021	4,097,018
รวม	1,613,994	2,478,233	4,028,410	4,265,718	4,347,130
ท่าอากาศยานภูเก็ต					
ระหว่างประเทศ	62,488	5,127,922	10,318,181	10,398,376	8,742,510
ภายในประเทศ	1,797,825	3,963,035	7,530,259	7,862,457	7,487,921
รวม	1,860,313	9,090,957	17,848,440	18,260,833	16,230,431
ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย					
ระหว่างประเทศ	-	102,279	339,152	214,782	82,170
ภายในประเทศ	888,833	1,693,515	2,613,936	2,589,918	2,303,054
รวม	888,833	1,795,794	2,953,088	2,804,700	2,385,224
รวมทั้งสิ้น	20,010,564	72,637,694	141,870,177	139,518,488	129,199,066

หมายเหตุ:

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



1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

(ข) การเปลี่ยนแปลงของปริมาณเที่ยวบิน

ปริมาณการขึ้น-ลงของอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานของ ทอท. ทั้ง 6 แห่งรวมกัน ลดลงจาก 515,185 เที่ยวบิน ในรอบปี 2563 เป็น 245,458 เที่ยวบิน ในรอบปีบัญชี 2564 หรือลดลงคิดเป็นร้อยละ 52.35 โดยประกอบด้วยจำนวนเที่ยวบินระหว่างประเทศ 67,018 เที่ยวบิน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 72.59 และเที่ยวบินภายในประเทศ 178,440 เที่ยวบิน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 34.07

ตารางแสดงปริมาณการขึ้น-ลงของอากาศยาน⁽¹⁾ ที่ท่าอากาศยานของ ทอท. ในแต่ละปีสำหรับช่วงระยะเวลาที่ระบุ

	รอบปีบัญชีสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน				
	2564 (เที่ยวบิน)	2563 (เที่ยวบิน)	2562 (เที่ยวบิน)	2561 (เที่ยวบิน)	2560 (เที่ยวบิน)
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ					
ระหว่างประเทศ	62,535	153,666	292,204	277,928	259,907
ภายในประเทศ	51,128	56,930	86,678	86,119	85,861
รวม	113,663	210,596	378,882	364,047	345,768
ท่าอากาศยานดอนเมือง					
ระหว่างประเทศ	2,855	48,013	106,121	96,160	83,263
ภายในประเทศ	67,585	118,171	167,471	173,804	170,281
รวม	70,440	166,184	273,592	269,964	253,544
ท่าอากาศยานเชียงใหม่					
ระหว่างประเทศ	9	10,816	25,122	20,532	18,101
ภายในประเทศ	21,891	36,482	55,412	55,061	53,940
รวม	21,900	47,298	80,534	75,593	72,041
ท่าอากาศยานหาดใหญ่					
ระหว่างประเทศ	14	883	2,284	3,278	1,859
ภายในประเทศ	13,514	17,367	24,761	25,906	28,613
รวม	13,528	18,250	27,045	29,184	30,472
ท่าอากาศยานภูเก็ต					
ระหว่างประเทศ	1,605	30,233	63,450	62,557	51,466
ภายในประเทศ	16,652	29,423	52,075	53,930	53,383
รวม	18,257	59,656	115,525	116,487	104,849
ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย					
ระหว่างประเทศ	-	900	2,808	1,770	743
ภายในประเทศ	7,670	12,301	17,702	17,954	16,158
รวม	7,670	13,201	20,510	19,724	16,901
รวมทั้งสิ้น	245,458	515,185	896,088	874,999	823,575

หมายเหตุ :

⁽¹⁾ ปริมาณเที่ยวบินได้แก่ปริมาณการขึ้น-ลงของอากาศยานทั้งหมด ณ ท่าอากาศยานของ ทอท. ยกเว้นอากาศยานของรัฐและเที่ยวบินที่ใช้ทางการทหาร



1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

(ค) การเปลี่ยนแปลงของปริมาณการขนถ่ายสินค้าและพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์เข้า-ออก

(ไม่รวมสินค้าผ่าน หรือ Transit Cargo)

ในรอบปีบัญชี 2564 ทอท.มีรายได้ที่ได้จากบริการการขนถ่ายสินค้าพัสดุและไปรษณีย์ภัณฑ์ในรูปของรายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์จากบริการเก็บสินค้าและค่าเช่าพื้นที่สำหรับคลังสินค้า และในรูปของรายได้จากค่าธรรมเนียมสนามบิน ค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน และค่าเครื่องอำนวยความสะดวก

สำหรับการบริการขนส่งสินค้าที่ ทสท.จะเป็นการดำเนินการภายในเขตปลอดอากร (Free Zone) ซึ่งจะได้รับสิทธิประโยชน์ทางด้านศุลกากร และจะมีพื้นที่ทั้งหมดสำหรับการให้บริการเกี่ยวกับคลังสินค้าระหว่างประเทศประมาณ 549,327 ตารางเมตร

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

	รอบปีบัญชีสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน				
	2564	2563	2562	2561	2560
	(ตัน)	(ตัน)	(ตัน)	(ตัน)	(ตัน)
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ					
ระหว่างประเทศ	1,051,317	998,889	1,316,882	1,459,060	1,374,043
ภายในประเทศ	6,271	14,567	32,971	41,079	46,246
รวม	1,057,588	1,013,456	1,349,853	1,500,139	1,420,289
ท่าอากาศยานดอนเมือง					
ระหว่างประเทศ	19,621	20,836	36,747	48,862	47,874
ภายในประเทศ	3,305	4,354	6,159	8,830	22,706
รวม	22,926	25,190	42,906	57,692	70,580
ท่าอากาศยานเชียงใหม่					
ระหว่างประเทศ	-	894	1,900	1,511	1,303
ภายในประเทศ	3,403	5,711	11,132	13,400	17,290
รวม	3,403	6,605	13,032	14,911	18,593
ท่าอากาศยานหาดใหญ่					
ระหว่างประเทศ	-	76	73	11	-
ภายในประเทศ	3,427	5,453	7,814	8,743	11,848
รวม	3,427	5,529	7,887	8,754	11,848
ท่าอากาศยานภูเก็ต					
ระหว่างประเทศ	1,107	22,276	41,972	44,676	33,507
ภายในประเทศ	1,843	6,210	12,130	16,948	14,911
รวม	2,950	28,486	54,102	61,624	48,418

1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

รอบปีบัญชีสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน					
	2564	2563	2562	2561	2560
	(ตัน)	(ตัน)	(ตัน)	(ตัน)	(ตัน)
ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย					
ระหว่างประเทศ	-	-	2	-	-
ภายในประเทศ	626	1,271	2,828	3,646	5,172
รวม	626	1,271	2,830	3,646	5,172
รวมทั้งสิ้น	1,090,920	1,080,538	1,470,630	1,646,766	1,574,900

1.1.5 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง

ในช่วงรอบปีบัญชี 2564 ทสภ. และ ทดม.มีเที่ยวบินพาณิชย์ขึ้น-ลง รวม 184,103 เที่ยวบิน ลดลงจากปีงบประมาณ 2563 คิดเป็นร้อยละ 51.13 เป็นเที่ยวบินระหว่างประเทศจำนวน 65,390 เที่ยวบิน ลดลงร้อยละ 67.57 และเป็นเที่ยวบินภายในประเทศจำนวน 118,713 เที่ยวบิน ลดลงร้อยละ 32.20 จำนวนผู้โดยสารรวมทั้งสิ้น 13.14 ล้านคน ลดลงจากปีงบประมาณ 2563 คิดเป็นร้อยละ 75.21 เป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 889,042 คน ลดลงร้อยละ 97.12 และผู้โดยสารภายในประเทศจำนวน 12.25 ล้านคน ลดลงร้อยละ 44.77 นอกจากนั้น มีปริมาณสินค้าและพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์เข้า-ออกจำนวน 1.08 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.03 เป็นการขนถ่ายระหว่างประเทศ จำนวน 1.07 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.02 และเป็นการขนถ่ายภายในประเทศจำนวน 9,576 ตัน ลดลงร้อยละ 49.39

(ก) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ในรอบปีบัญชี 2564 ทสภ.มีสายการบินให้บริการแบบประจำรวม 80 สายการบิน เป็นเที่ยวบินขนส่งผู้โดยสารผสมสินค้า 61 สายการบิน และเที่ยวบินขนส่งสินค้าอย่างเดียว 19 สายการบิน เนื่องจากผลกระทบของการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ในปีงบประมาณ 2564 ปริมาณการจราจรทางอากาศระหว่างประเทศลดลง และได้ส่งผลต่อเนื่องทำให้ปริมาณผู้โดยสารรวมลดลงไปในทิศทางเดียวกัน ทำให้ปัจจุบัน ทสภ.มีเที่ยวบินพาณิชย์ขึ้น-ลงรวม 113,663 เที่ยวบิน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 46.03 โดยเป็นเที่ยวบินระหว่างประเทศ 62,535 เที่ยวบิน ลดลงร้อยละ 59.30 และเที่ยวบินภายในประเทศ 51,128 เที่ยวบิน ลดลงร้อยละ 10.19 รองรับผู้โดยสารรวม 5.97 ล้านคน ลดลงร้อยละ 80.59 เป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 883,515 คน ลดลงร้อยละ 96.24 และภายในประเทศจำนวน 5.09 ล้านคน ลดลงร้อยละ 29.71 ปริมาณสินค้าและพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์เข้า-ออกจำนวน 1.06 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.35 เป็นการขนส่งระหว่างประเทศจำนวน 1.05 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.25 โดยสินค้าขาออกส่วนใหญ่เป็นสินค้าจำพวกเครื่องมือและอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ ผลผลิตทางการเกษตร สิ่งทอและเสื้อผ้าสำเร็จรูป ส่วนสินค้านำเข้าได้แก่ อะไหล่ชิ้นส่วนของเครื่องมือ อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ และวัตถุดิบจำพวกเส้นใยและสิ่งทอ ส่วนการขนส่งภายในประเทศจำนวน 6,271 ตัน ลดลงร้อยละ 56.95

✓

1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

(ข) ท่าอากาศยานดอนเมือง

ทดม.มีสายการบินให้บริการแบบประจำทั้งหมด 5 สายการบิน ในจำนวนดังกล่าวเป็นสายการบิน ต้นทุนต่ำทั้งหมดภายใต้สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ทดม.ได้รับผลกระทบในส่วนของการจราจร ระหว่างประเทศอย่างรุนแรงต่อเนื่อง ส่วนการเดินทางภายในประเทศนั้น ได้รับผลกระทบโดยสามารถฟื้นตัวกลับขึ้นมา ในระดับหนึ่ง แต่ยังไม่สามารถกลับมาในระดับเดียวกันกับปีก่อนหน้าที่มีการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ได้ส่งผลให้ ปริมาณการจราจรทางอากาศ ณ ทดม.ในปีงบประมาณ 2564 มีเที่ยวบินพาณิชย์ขึ้น-ลงรวม 70,440 เที่ยวบิน ลดลง ร้อยละ 57.60 เป็นเที่ยวบินระหว่างประเทศ 2,855 เที่ยวบิน ลดลงร้อยละ 94.05 และเที่ยวบินภายในประเทศจำนวน 67,585 เที่ยวบิน ลดลงร้อยละ 42.80 รองรับผู้โดยสารรวมทั้งสิ้น 7.17 ล้านคน ลดลงร้อยละ 67.77 เป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศ จำนวน 5,527 คน ลดลงร้อยละ 99.92 และผู้โดยสารภายในประเทศจำนวน 7.16 ล้านคน ลดลงร้อยละ 52.07 มีปริมาณ สินค้าและพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์เข้า-ออกจำนวน 22,926 ตัน ลดลงร้อยละ 8.99 เป็นการขนถ่ายระหว่างประเทศจำนวน 19,621 ตัน ลดลงร้อยละ 5.83 และการขนถ่ายสินค้าภายในประเทศจำนวน 3,305 ตัน ลดลงร้อยละ 24.11

1.1.6 ท่าอากาศยานภูมิภาค

ท่าอากาศยานภูมิภาคของ ทอท.ประกอบด้วย ประกอบด้วย ทชม., ทหญ., ทภก. และ ทชร.

(ก) ท่าอากาศยานเชียงใหม่

ในช่วงรอบปีบัญชี 2564 ทชม.ให้บริการสายการบินแบบประจำรวม 7 สายการบิน มีเที่ยวบิน ขึ้น-ลงรวม 21,900 เที่ยวบิน ลดลงร้อยละ 53.70 จากจำนวนเที่ยวบินระหว่างประเทศจำนวน 9 เที่ยวบิน ลดลงคิดเป็น ร้อยละ 99.92 ส่วนเที่ยวบินภายในประเทศมีจำนวน 21,891 เที่ยวบิน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 40.00 รองรับจำนวน ผู้โดยสารรวม 2.51 ล้านคน ลดลงร้อยละ 60.03 เป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศ 13 คน ลดลงร้อยละ 100.00 ผู้โดยสาร ภายในประเทศ 2.51 ล้านคน ลดลงร้อยละ 49.29 มีปริมาณสินค้าและพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์เข้า-ออกจำนวน 3,403 ตัน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 48.48 มีเพียงการขนถ่ายสินค้าภายในประเทศ 3,403 ตัน ลดลงร้อยละ 40.41

(ข) ท่าอากาศยานหาดใหญ่

ในช่วงรอบปีบัญชี 2564 ทหญ.มีสายการบินให้บริการแบบประจำ 6 สายการบิน มีจำนวน เที่ยวบินขึ้น-ลงรวม 13,528 เที่ยวบิน ลดลงร้อยละ 25.87 ประกอบด้วยเที่ยวบินระหว่างประเทศ 14 เที่ยวบิน ลดลง คิดเป็นร้อยละ 98.41 และเที่ยวบินภายในประเทศ 13,514 เที่ยวบิน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 22.19 ให้บริการผู้โดยสาร รวม 1.61 ล้านคน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 34.87 เป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 177 คน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 99.84 ส่วนผู้โดยสารภายในประเทศมีจำนวน 1.61 ล้านคน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 31.88 มีปริมาณสินค้าและพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์ เข้า-ออกจำนวน 3,427 ตัน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 38.02 มีเพียงการขนถ่ายสินค้าภายในประเทศ 3,427 ตัน ลดลงร้อยละ 37.15

(ค) ท่าอากาศยานภูเก็ต

ในช่วงรอบปีบัญชี 2564 ทภก.มีสายการบินประจำเปิดให้บริการจำนวน 14 สายการบิน มีจำนวนเที่ยวบินขึ้น-ลงรวม 18,257 เที่ยวบิน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 69.40 เป็นเที่ยวบินระหว่างประเทศจำนวน 1,605 เที่ยวบิน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 94.69 จากทั้งเที่ยวบินแบบประจำและเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำ ส่วนเที่ยวบินภายในประเทศ



1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

มีจำนวน 16,652 เที่ยวบิน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 43.40 ให้บริการผู้โดยสารรวมทั้งสิ้น 1.86 ล้านคน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 79.54 ประกอบด้วยผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 62,488 คน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 98.78 ส่วนผู้โดยสารภายในประเทศมีจำนวน 1.80 ล้านคน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 54.64 ส่วนปริมาณสินค้าและพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์เข้า-ออกรวมทั้งสิ้น 2,950 ตัน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 89.64 ประกอบด้วยการขนถ่ายสินค้าระหว่างประเทศจำนวน 1,107 ตัน ลดลงร้อยละ 95.03 และการขนถ่ายสินค้าในประเทศจำนวน 1,843 ตัน ลดลงร้อยละ 70.32

(ง) ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย

ในช่วงรอบบัญชีปี 2564 ทพ.มีสายการบินให้บริการแบบประจำรวม 5 สายการบิน มีเที่ยวบินขึ้น-ลงรวม 7,670 เที่ยวบิน ลดลงร้อยละ 41.90 มีเพียงเที่ยวบินภายในประเทศ 7,607 เที่ยวบิน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 37.65 ให้บริการผู้โดยสารรวม 888,833 คน ลดลงร้อยละ 50.50 มีเพียงผู้โดยสารภายในประเทศ 888,833 คน ลดลงร้อยละ 47.52 ปริมาณการขนส่งสินค้าและพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์เข้า-ออก ทั้งหมดรวม 626 ตัน ลดลงร้อยละ 50.75 โดยเกือบทั้งหมดเป็นการขนส่งสินค้าภายในประเทศ

1.2 การตลาดและภาวะในการแข่งขัน

1.2.1 การแข่งขัน

สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ได้สะท้อนการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญหลายมิติ ทั้งในเรื่องพฤติกรรมมนุษย์ พฤติกรรมการบริโภคและการบริการ โดยสิ่งหนึ่งที่ได้รับผลกระทบอย่างรวดเร็วและรุนแรง คือ ภาคอุตสาหกรรมการบิน ซึ่งส่งผลกระทบเสมือนการล้มของโดมิโนที่ได้รับผลกระทบในทุก ๆ ส่วนของอุตสาหกรรมการบิน ผลกระทบยังทำให้เกิดการระงับเที่ยวบิน การจำกัดเส้นทางการบิน การยกเลิกสายการบิน การลดต้นทุน การลดจำนวนพนักงานสายการบิน และการจำกัดเงื่อนไขส่วนมาตรการในการเดินทางของผู้โดยสาร ทุกอย่างล้วนสะท้อนถึงการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญ อาจกล่าวได้ว่าเป็นภัยคุกคามที่เป็นอันตรายต่อมนุษย์และนานาชาติประเทศ สิ่งที่น่าเป็นห่วงต่อการรับมือที่สำคัญคือ การเปลี่ยนแปลงของวิถีชีวิตหลังสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 คลี่คลายลง ซึ่งการอยู่รอดของอุตสาหกรรมการบิน คือเรื่องสำคัญที่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องต้องตระหนักถึงการแก้ไขปัญหาอย่างจริงจัง เนื่องจากอุตสาหกรรมการบินคือตัวแปรที่สำคัญของการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ

การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ที่กำลังส่งผลกระทบอย่างมากต่ออุตสาหกรรมการบินอยู่นั้น ส่งผลกระทบต่อการจราจรของผู้โดยสาร ความต้องการขนส่งสินค้าทางอากาศ แรงงานในสนามบิน และรายได้เข้าหากมองย้อนกลับไปในอดีต อุตสาหกรรมการบินคือตัวแปรสำคัญของภาคบริการและการท่องเที่ยว แต่ในปัจจุบันภาวะภัยคุกคามที่อุตสาหกรรมการบินกำลังเผชิญอยู่นั้น สร้างมูลค่าความเสียหายอย่างมหาศาลและสร้างความเสียหายให้กับภาคธุรกิจและแรงงานในแต่ละภาคส่วน และแน่นอนคือทุกสายการบินต้องวางแผนและดำเนินการกอบกู้สายการบินให้หลุดพ้นจากผลกระทบของโรคโควิด-19 แต่ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับศักยภาพของการบริหารงานในการรับมือกับความเสี่ยงที่ต้องเผชิญและสิ่งที่สายการบินหลายแห่งต้องแก้ปัญหาเฉพาะหน้าที่เร่งด่วน คงหนีไม่พ้นการปลดพนักงาน การลดขนาดองค์กร การปรับตัวเพื่อรองรับกับพฤติกรรมของผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลงไป ในขณะเดียวกันการหารายได้เพื่อความอยู่รอดขององค์กรคือการปรับทิศทางการลงทุนหรือการเปลี่ยนแปลงผลิตภัณฑ์ให้จูงใจ การสร้างคู่ค้าทางธุรกิจที่เน้นการสนับสนุนและการลงทุนร่วมกัน เพื่อให้เกิดการอยู่รอดขององค์กรในช่วงของการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19



1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

การเรียนรู้จากประสบการณ์ในอดีต คือวิธีการในการผ่านพ้นกับสภาวะของภัยคุกคาม ณ ตอนนี ซึ่งนับตั้งแต่ต้นปี 2563 ประเทศต่าง ๆ ทั่วโลกต้องปิดประเทศและจำกัดการเดินทางภายในประเทศ เพื่อป้องกันและเฝ้าระวังต่อการระบาดของโรคโควิด-19 ที่ยังไม่รู้ทิศทางในอนาคต ดังนั้น การยกเลิกเที่ยวบินเกือบทั้งหมดเพื่อควบคุมการแพร่กระจายของไวรัส ได้ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินทั่วโลก อาจกล่าวได้ว่าการแพร่ระบาดที่คล้ายกับในปัจจุบันนั้น เคยมีและเกิดขึ้นมาแล้วในอดีตของโลก ดังนั้น การวางแผนและกำหนดทิศทางการรับมือต่อภัยคุกคาม จึงเป็นสิ่งที่องค์กรหรือภาคอุตสาหกรรมการบินและการบริการต้องให้ความสำคัญ ความไม่แน่นอนในการดำเนินงานจึงเป็นผลกระทบที่เป็นปัญหาทั้งทางตรงและทางอ้อม

1.2.2 ข้อได้เปรียบทางธุรกิจ

ข้อได้เปรียบทางธุรกิจของ ทอท.ประกอบด้วย

- ประเทศไทยเป็นจุดหมายปลายทางของนักท่องเที่ยวในภูมิภาคและนักท่องเที่ยวจากทั่วโลก
- ท่าอากาศยานของ ทอท.มีพื้นที่ที่เอื้อต่อการขยายตัวและพัฒนาธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบิน
- ทอท.มีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญในการบริหารจัดการท่าอากาศยานเป็นอย่างดี

(ก) ประเทศไทยเป็นจุดหมายปลายทางของนักท่องเที่ยวในภูมิภาคและนักท่องเที่ยวจากทั่วโลก

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

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

(ข) ท่าอากาศยานของ ทอท.มีพื้นที่เอื้อต่อการขยายตัวและพัฒนาธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบิน

เนื่องจากท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท.มีพื้นที่ที่สามารถรองรับการขยายตัวและการพัฒนาโครงการต่าง ๆ เพื่อสร้างรายได้ ทอท.จึงร่วมลงทุนกับหน่วยงานภาครัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชน ดำเนินธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการบิน โดยในช่วงปี 2562-2563 ที่ผ่านมา ทอท.ได้จัดตั้งบริษัทร่วมทุนให้บริการด้านต่าง ๆ สำหรับลูกค้าสายการบินที่มาใช้บริการท่าอากาศยานของ ทอท. เช่น โครงการศูนย์ซ่อมอากาศยาน ทชร./ทตม. และการให้บริการที่จอดรถยนต์ที่ ทตม. ทชม. และ ทหญ. เป็นต้น



1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

(ค) ทอท.มีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญในการบริหารจัดการท่าอากาศยานเป็นอย่างดี

คณะผู้บริหารของ ทอท.มีความเชี่ยวชาญและมีประสบการณ์ด้านการบริหารจัดการท่าอากาศยานเป็นอย่างดีรวมถึงมีการวางแผนพัฒนาท่าอากาศยานและปรับปรุงท่าอากาศยานให้อยู่ในระดับมาตรฐานสากลและมีศักยภาพสามารถรองรับความต้องการของลูกค้าได้ 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 ในรอบปีที่ผ่านมา ทอท.ได้คำนึงถึงการเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศของท่าอากาศยาน โดยคำนึงถึงการใช้ทรัพย์สินที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด

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 บูรณาการด้านคมนาคมขนส่ง รวมทั้ง ทอท.ได้ดำเนินการปรับปรุงสถิติปริมาณจราจรทางอากาศ และวิเคราะห์ข้อมูลสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าอากาศยานของ ทอท.ให้มีความทันสมัย ซึ่งปัจจุบัน ทอท.อยู่ระหว่างดำเนินโครงการพัฒนาท่าอากาศยานตามแผนแม่บทท่าอากาศยาน 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

1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

(ข) การเข้าร่วมโครงการจัดอันดับคุณภาพบริการ Airport Service Quality (ASQ)

ค่าคะแนนความพึงพอใจโดยรวมของโครงการ ASQ 6 ท่าอากาศยาน ประจำปี 2563

ท่าอากาศยาน	ไตรมาสที่ 1/2563	ไตรมาสที่ 2/2563	ไตรมาสที่ 3/2563	ไตรมาสที่ 4/2563	ปี 2563
ทสภ.	4.34	-	4.25	4.20	4.26
ทคม.	4.04	-	4.08	4.09	4.07
ทภก.	4.11	-	4.12	4.15	4.13
ทชม.	4.50	4.34	4.50	4.32	4.41
ทหญ.	4.06	4.10	4.04	4.08	4.071
ทชร.	4.20	4.36	4.36	4.31	4.31

หมายเหตุ: ไตรมาส 2 ทสภ.ทคม.และ ทภก. ไม่มีการสำรวจความพึงพอใจของโครงการ ASQ เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19

จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ตั้งแต่ปี 2563 ที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบันประเทศไทยได้มีมาตรการจำกัดการเดินทางของอากาศยานทั้งเข้า-ออกประเทศ เพื่อควบคุมการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสทำให้ปริมาณเที่ยวบินและปริมาณผู้โดยสารของท่าอากาศยานลดลงเป็นจำนวนมากส่งผลให้ค่าคะแนนของโครงการ ASQ ในปี 2564 ไม่สะท้อนความเป็นจริงของผลการสำรวจความพึงพอใจ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดและเป็นการประหยัดงบประมาณตามนโยบาย ทอท. กอญ.ได้ลงนามอนุมัติท้ายหนังสือ ทอท.ที่ 568/64 ลงวันที่ 22 มกราคม 2564 ให้ดำเนินการยกเว้นการเข้าร่วมโครงการจัดอันดับท่าอากาศยาน Airport Service Quality (ASQ) ประจำปีปฏิทิน 2564 และให้ดำเนินการพัฒนาระดับการให้บริการของท่าอากาศยานในภาพรวมประจำปี 2564 ผ่านรายงานการให้บริการ ณ จุด Touch Point ณ ท่าอากาศยานทั้ง 6 แห่งของ ทอท. (Airport Service Touch Point Report: ASTP Report) แทนการเข้าร่วมโครงการจัดอันดับท่าอากาศยาน (ASQ) โดยการรายงานดังกล่าวจะเป็นการบูรณาการข้อมูลระดับการให้บริการ (Level of Service: LoS) ข้อมูลด้านคุณภาพการให้บริการ (Airport Service Quality: ASQ) และข้อมูลด้านข้อเสนอแนะ (Customer Feedback) เข้าด้วยกัน เพื่อเป็นเครื่องมือขั้นต้นในการพัฒนาคุณภาพการให้บริการของ ทอท.ต่อไปจนกว่าจะมีการสำรวจความพึงพอใจอีกครั้งภายหลังที่ธุรกิจการบินกลับมาอยู่ในสถานการณ์ปกติ

1.2.4 แผนการบริหารจัดการนวัตกรรม

ในปีงบประมาณ 2564 คณะกรรมการ ทอท.ได้อนุมัตินโยบายการส่งเสริมการใช้ความคิดสร้างสรรค์และการจัดนวัตกรรมของ ทอท.และคู่มือบริหารจัดการนวัตกรรมของ ทอท.รวมทั้งเห็นชอบแผนแม่บทนวัตกรรมของ ทอท. (ปีงบประมาณ 2564-2568) เพื่อเป็นกรอบแนวทางการบริหารจัดการและการพัฒนานวัตกรรมของ ทอท. ส่งเสริมให้บุคลากรใช้ความคิดสร้างสรรค์และการจัดการนวัตกรรมทั่วทั้งองค์กร รวมทั้งสร้างความร่วมมือในการพัฒนาความคิดสร้างสรรค์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายนอก โดยมุ่งเน้นการพัฒนาการให้บริการและเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานท่าอากาศยานของ ทอท.ให้สามารถรองรับการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้น และสนับสนุนให้ ทอท.เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมซึ่งช่วยยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของ ทอท.อย่างยั่งยืน

✓

1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

ทอท.ได้ดำเนินการพัฒนานวัตกรรมอย่างเป็นระบบตามกรอบนโยบายการส่งเสริมการใช้ความคิดสร้างสรรค์และการจัดการนวัตกรรมของ ทอท. คู่มือบริหารการจัดนวัตกรรมของ ทอท. และแผนแม่บทนวัตกรรมของ ทอท. (ปีงบประมาณ 2564-2568) โดยส่งเสริมทักษะความคิดริเริ่มสร้างสรรค์ สนับสนุนให้บุคลากรมีส่วนร่วมในการพัฒนานวัตกรรมในองค์กรอย่างเปิดกว้าง มีความรู้ความสามารถในการใช้ความคิดสร้างสรรค์ และสร้างนวัตกรรมอย่างเป็นรูปธรรม พร้อมทั้งสนับสนุนการนำองค์ความรู้ วิทยาการ งานวิจัย และเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ในการพัฒนานวัตกรรม เพื่อแก้ปัญหาและยกระดับการให้บริการ รวมถึงเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานของ ทอท. ทั้งธุรกิจหลัก ธุรกิจเกี่ยวเนื่องและธุรกิจใหม่ โดยมุ่งเน้นลูกค้า ตลาด และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

ทอท.ได้ให้ความสำคัญกับการเสริมสร้างบรรยากาศที่เอื้อต่อความคิดริเริ่มสร้างสรรค์ และผลักดันกิจกรรมนวัตกรรม ควบคู่กับการสร้างแรงจูงใจ เพื่อให้เกิดการสร้างวัฒนธรรมนวัตกรรมในองค์กรผ่านการส่งเสริมโครงการและกิจกรรมด้านนวัตกรรม จนสามารถนำความคิดสร้างสรรค์ (Idea) ไปปรับปรุง พัฒนา คิดค้นให้เกิดนวัตกรรม (Innovation) เพื่อให้บรรลุเป้าหมายทางยุทธศาสตร์ และสนับสนุนการกำกับดูแลที่ดีและการนำองค์กรของ ทอท. ในการบริหารจัดการนวัตกรรม ตลอดจนสามารถนำไปปฏิบัติให้เกิดผลสำเร็จ มีประสิทธิภาพ ประสิทธิผลและยกระดับการดำเนินงานในทุกมิติได้อย่างแท้จริง

โครงการ “Designing Service Innovation” และโครงการจัดกิจกรรมวันนวัตกรรม ทอท.**ประจำปี 2564**

ทอท.ยังคงให้ความสำคัญกับการพัฒนาการให้บริการท่าอากาศยานและมุ่งเน้นการเป็นองค์กรนวัตกรรมอย่างต่อเนื่อง โดยในปีงบประมาณ 2564 ได้ดำเนินโครงการ “Designing Service Innovation” เพื่อส่งเสริมความรู้ความเข้าใจเรื่องนวัตกรรมและกระบวนการพัฒนานวัตกรรม รวมทั้งรวบรวมแนวความคิดสร้างสรรค์เชิงนวัตกรรมจากพนักงานภายในองค์กรและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่ปฏิบัติงานภายในท่าอากาศยานของ ทอท. จนกระทั่งได้แนวความคิดสร้างสรรค์เชิงนวัตกรรม ซึ่งนำไปสู่การจัดกิจกรรมการดำเนินงานด้านนวัตกรรม และการประกวดนวัตกรรมในโครงการจัดกิจกรรมนวัตกรรม ทอท.ประจำปี 2564 (AOT Innovation Day 2021) ณ ท่าอากาศยานทั้ง 6 แห่ง และสำนักงานใหญ่ของ ทอท. เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมนวัตกรรม ผ่านการสร้างบรรยากาศที่เอื้อต่อความคิดริเริ่มสร้างสรรค์ควบคู่กับสร้างแรงจูงใจ ให้รางวัล ยกย่องชมเชย และส่งเสริมภาพลักษณ์องค์กรนวัตกรรมของ ทอท.

ในการดำเนินโครงการฯ ทอท.ได้นำกระบวนการออกแบบบริการ (Service Design) เป็นเครื่องมือเพื่อพัฒนาให้เกิดความคิดสร้างสรรค์เชิงนวัตกรรม ซึ่งประกอบด้วย 5 ขั้นตอน ได้แก่ (1) การกำหนดปัญหา (Problem Definition) (2) การค้นหาปัญหาที่แท้จริง และการตั้งสมมติฐาน (Insight & Hypothesis) (3) การหาโอกาสที่สามารถแก้ปัญหาได้ (Opportunity Area) (4) การหาแนวคิดและร่างต้นแบบ (Concept & Draft Phototype) (5) การได้ความคิดสร้างสรรค์เชิงนวัตกรรม (Solution Idea) ที่สามารถแก้ไขปัญหาคือและตอบสนองความต้องการของผู้ใช้งานได้อย่างแท้จริง

1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

ทั้งนี้ ทอท.จะนำผลงานแนวความคิดสร้างสรรค์เชิงนวัตกรรมของ ทอท.ประจำปีงบประมาณ 2564 ไปพัฒนาต่อยอดสู่การสร้างนวัตกรรมตามกระบวนการพัฒนานวัตกรรมของ ทอท. (Innovation Circle of Work) ซึ่งสอดคล้องกับแผนแม่บทนวัตกรรมของ ทอท. (ปีงบประมาณ 2564-2568) และคู่มือบริหารจัดการนวัตกรรมของ ทอท. โดยมี 6 ขั้นตอนได้แก่ (1) การออกแบบแนวคิด (Idea) (2) การทดลอง (Proof of Concept) (3) การทดสอบ (Prototype) Evaluation (4) การพัฒนา (Development) (5) การนำไปใช้งาน (Implementation) (6) การติดตามและประเมินผล (Assessment) เพื่อให้การพัฒนานวัตกรรมสามารถสนับสนุนการบริหารจัดการและบริการท่าอากาศยานอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น พร้อมทั้งเพิ่มศักยภาพทางการแข่งขันในอุตสาหกรรมการบิน และส่งเสริมให้องค์กรเติบโตอย่างยั่งยืนต่อไป

การต่อยอดโครงการจัดทำความคิดสร้างสรรค์เชิงนวัตกรรม

1. โครงการพัฒนาระบบแสดงข้อมูลสถานะเที่ยวบินและสัญญาณภาพวงจรปิดบริเวณพื้นที่พักคอยก่อนทาง Bus Gate อาคารผู้โดยสารขาออกภายในประเทศ ณ ทดม.

ทอท.ได้ออกแบบและปรับปรุงปัจจัยที่ส่งผลต่อความรู้สึกของผู้โดยสารทั้งที่จับต้องได้และจับต้องไม่ได้ โดยการทำให้ระยะเวลาการรอขึ้นเครื่องของผู้โดยสารสะดวกสบายที่สุดซึ่งเริ่มต้นจากการศึกษาวิเคราะห์ปัญหาจากสถานการณ์ที่เกิดขึ้นจริงพร้อมทั้งรับฟังเสียงสะท้อนของผู้โดยสาร ทั้งความหนาแน่น พื้นที่และเก้าอี้รอคอยของผู้โดยสารไม่เพียงพอ รวมทั้งความกังวลเรื่องเวลาในการ Boarding ประกอบกับข้อมูลรายงาน Level of Service (LoS), Airport Service Quality (ASQ) และ Customer Feedback โดยเชิญส่วนงานที่เกี่ยวข้องให้ข้อมูล การปฏิบัติงานสภาพแวดล้อมในปัจจุบัน ประเด็นปัญหา อุปสรรค และสาเหตุของปัญหาในการให้บริการสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณ Bus Gate ณ ทดม.ผ่านกระบวนการคิดเชิงออกแบบ (Design Thinking) และกระบวนการพัฒนานวัตกรรมของ ทอท. (Innovation Circle of Work) ซึ่งขณะนี้โครงการพัฒนาระบบแสดงข้อมูลสถานะเที่ยวบินฯ ได้ผ่านขั้นตอนที่ (3) การทดสอบ (Prototype Evaluation) และได้รับพิจารณาอนุมัติให้ไปสู่ขั้นตอนที่ (4) คือการพัฒนาเพื่อใช้งานจริง โดยจะพัฒนาและติดตั้งให้ใช้งานจริง โดยจะพัฒนาและติดตั้งให้ใช้งานในปีงบประมาณ 2565 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาการให้บริการผู้โดยสาร ลดความแออัดบริเวณ Bus Gate ลดความไม่แน่ใจเวลาในการ Boarding ของผู้โดยสาร และสร้างประสบการณ์ที่ดีในการรอคอยการ Boarding ของผู้โดยสารเพิ่มความสะดวกสบายให้กับผู้โดยสาร พร้อมทั้งยกระดับความพึงพอใจต่อการใช้บริการท่าอากาศยานในภาพรวม

2. โครงการการศึกษาแนวความคิด การจัดเก็บข้อมูล การสำรวจทางวิ่งอากาศยาน

ทอท.ได้พัฒนาการตรวจสอบสภาพพื้นผิวทางวิ่งอากาศยาน และระบบจัดเก็บภาพ/วิดีโอ ที่สามารถระบุ ตำแหน่ง พร้อมทั้งจัดทำเป็นฐานข้อมูล Big Data เพื่อการวางแผนบำรุงรักษา โดยในเบื้องต้นได้พัฒนาระบบต้นแบบอุปกรณ์บันทึกภาพและวิดีโอติดตั้งหลังรถตรวจการให้มีความเหมาะสมกับใช้ในการวิ่งบันทึกภาพสภาพหลุมจอตเพื่อตรวจสอบการชำรุด (Evaluation of Pavements) รวมทั้งพิจารณาแนวทางอื่น เช่น ภาพถ่ายดาวเทียม ฯลฯ เป็นต้น เพื่อให้การสร้างฐานข้อมูลเพื่อการวางแผนบำรุงรักษามีความสะดวกรวดเร็ว และตรวจสอบข้อมูลเพื่อการวางแผนบำรุงรักษาที่มีความสะดวกรวดเร็ว และตรวจสอบข้อมูลได้อย่างทันท่วงที โดยในปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนที่ (2) การทดลอง (Proof of Concept) ตามกระบวนการพัฒนานวัตกรรมของ ทอท. (Innovation Circle of Work)



1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

3. โครงการต่อยอดแนวความคิด หลังเต่าสะท้านฟ้า

ทอท.ได้เพิ่มประสิทธิภาพการรักษาความปลอดภัย และลดความเสี่ยงที่วัตถุดิบอันตรายอาจจะซ่อนอยู่ หลุดรอดไปยังอากาศยานโดยสารและท่าอากาศยานปลายทาง จึงได้พัฒนาระบบต้นแบบโดยติดตั้งเซ็นเซอร์และสัญลักษณ์ แสดงการเข้าช่องตรวจ Walk Through เพื่อแสดงให้เห็นให้ผู้โดยสารรับทราบได้อย่างชัดเจน พร้อมทั้งติดตั้ง Sensor การเก็บ สถิติปริมาณ/เวลาที่ผู้โดยสารที่ผ่าน Walk Through เพื่อจัดเก็บเป็นฐานข้อมูล Big Data ในการนำไปพัฒนาระบบการ ตรวจค้น (Security Check Point) ให้มีประสิทธิภาพและสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้นต่อไป โดยในปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนที่ (3) การทดสอบ (Prototype Evaluation) ตามกระบวนการพัฒนานวัตกรรมของ ทอท. (Innovation Circle of Work)

1.3 การดำเนินงานท่าอากาศยาน

1.3.1 การอนุญาตให้ผู้ประกอบการต่าง ๆ ดำเนินกิจการในท่าอากาศยาน

รายได้ส่วนหนึ่งของ ทอท. เป็นรายได้จากการอนุญาตให้ดำเนินการในเขตท่าอากาศยานของ ทอท. ในรูปของกิจการร้านค้าปลีก ร้านค้าปลอดอากร บริการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน ครั้วการบิน ภัตตาคาร ลานจอดรถ บริการโฆษณา บริการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ร้านหนังสือ ร้านอาหารว่างและเครื่องดื่ม บริการรถลีมูซีน บริการ รถเช่า ร้านขายของที่ระลึก ไพรซ์มีย์ ศูนย์ข้อมูลนักท่องเที่ยวและสถานที่ท่องเที่ยว บริการด้านสื่อสารโทรคมนาคมต่าง ๆ ธนาคาร บริการภาคพื้นดิน และบริการด้านการขนส่ง ซึ่งโดยทั่วไป ทอท.จัดเก็บรายได้จากผู้ประกอบการดังกล่าว ในรูปของส่วนแบ่งผลประโยชน์จากผู้ประกอบการที่ได้รับอนุญาตให้ดำเนินการในท่าอากาศยาน โดยคิดในอัตรา ร้อยละของรายได้หรือผลประโยชน์ตอบแทนขั้นต่ำแล้วแต่จำนวนใดจะสูงกว่า หรืออัตราผลประโยชน์ตอบแทนคงที่ หรือผันแปรตามปริมาณการให้บริการ โดยอัตราที่เรียกเก็บจะแตกต่างกันตามลักษณะของกิจการ สำหรับการเปิดประมูล คัดเลือกผู้ประกอบการนั้น จะพิจารณาจากผู้ประกอบการที่เสนอผลตอบแทนขั้นต่ำหรือค่าผลประโยชน์ตอบแทนคงที่ที่สูงที่สุด

1.3.2 การให้เช่าพื้นที่ที่ดินและการให้เช่าอสังหาริมทรัพย์

ทอท.ให้ผู้ประกอบการเช่าพื้นที่เพื่อเป็นสำนักงานและ/หรือประกอบกิจการต่าง ๆ ตามสัญญาเช่า และ/หรือสัญญาอนุญาต ซึ่ง ทอท.กำหนดอัตราค่าเช่าตามอัตราค่าภาระการใช้ท่าอากาศยาน ทรัพย์สิน บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ในกิจการของ ทอท.โดยแยกอัตราค่าภาระฯ ตามแต่ละท่าอากาศยาน คือ อัตราค่าภาระฯ สำหรับ ทสภ. ทดม. ทชม. ทหญ. ทกก. และ ทชร. โดยการกำหนดค่าเช่าพื้นที่สำหรับสำนักงานและอสังหาริมทรัพย์ จะพิจารณาจากประเภทธุรกิจของผู้เช่าเป็นหลัก โดยปกติ ทอท.จะคิดค่าเช่าจากผู้ประกอบการค้าปลีกในอัตราที่สูงกว่า ค่าเช่าพื้นที่สำหรับสำนักงาน สัญญาเช่าจะมีอายุสัญญาตั้งแต่ 1 - 3 ปี ทอท.จะเรียกเก็บค่าเช่าพื้นที่หรือห้องเพื่อใช้เป็น สำนักงานใน ทดม. ในอัตรา 350 บาทต่อตารางเมตรต่อเดือน ส่วนอัตราค่าเช่าพื้นที่กิจกรรมเชิงพาณิชย์จะอยู่ในอัตรา ระหว่าง 120 บาท ถึง 800 บาทต่อตารางเมตรต่อเดือน อัตราค่าเช่าพื้นที่ในท่าอากาศยานภูมิภาคจะต่ำกว่าอัตราค่าเช่า ณ ทดม. แต่สำหรับอัตราค่าเช่า ณ ทสภ. โดยทั่วไปจะสูงกว่าค่าเช่า ณ ทดม. สำหรับ ทสภ.ได้กำหนดค่าเช่าพื้นที่ หรือห้องเพื่อใช้ดำเนินการกิจกรรมเชิงพาณิชย์ในอัตราระหว่าง 310 บาท ถึง 1,240 บาทต่อตารางเมตรต่อเดือน และกำหนดค่าเช่าพื้นที่หรือห้องเพื่อใช้เป็นสำนักงานในอัตรา 470 - 830 บาทต่อตารางเมตรต่อเดือน (ราคาแตกต่างกันตามพื้นที่ที่แตกต่างกัน) อีกทั้ง ทสภ.มีพื้นที่จำนวนมากจึงมีที่ดินเปล่าที่จัดสรรให้ผู้เช่าประกอบการได้ โดยกำหนดค่าเช่า ในอัตราระหว่าง 35 บาท ถึง 80 บาท ต่อตารางเมตรต่อเดือน

✓

1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

1.3.3 การให้บริการของ ทอท.

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

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

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

1.4 ลูกค้าสายการบิน

ในช่วงรอบปีบัญชี 2564 ท่าอากาศยานของ ทอท.ให้บริการกับสายการบินแบบประจำรวม 84 สายการบิน ทอท.เชื่อว่า การที่กรุงเทพฯ เปรียบเสมือนประตูสู่ประเทศไทย และการที่ประเทศไทยเปรียบเสมือนประตูสู่จุดหมายปลายทางต่าง ๆ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เป็นปัจจัยสำคัญที่สุดที่ทำให้สายการบินต่าง ๆ ตัดสินใจเลือกใช้ บริการท่าอากาศยานของ ทอท.ซึ่งสายการบินจะจัดเส้นทางการบินและเที่ยวบินตามปริมาณความต้องการของผู้โดยสาร ที่ต้องการเดินทางมาสู่ประเทศไทย โดยในช่วงรอบปีบัญชี 2564 สายการบินหลักที่ให้บริการแก่ผู้โดยสารระหว่างประเทศ และภายในประเทศมากที่สุดคือ สายการบินไทยแอร์เอเชีย, สายการบินไทยเวียตเจ็ต, สายการบินไทยไลอ้อนแอร์, สายการบินนกแอร์ และสายการบินไทยสมายล์ ตามลำดับ

1.5 สิ่งอำนวยความสะดวกในเชิงพาณิชย์ ณ ท่าอากาศยาน

การให้บริการเชิงพาณิชย์ ณ ท่าอากาศยานของ ทอท. สามารถจำแนกประเภทการให้บริการเชิงพาณิชย์ สำหรับกลุ่มผู้ใช้บริการจำนวน 2 กลุ่มด้วยกัน ได้แก่ 1) ผู้โดยสาร และ/หรือผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน และ 2) ผู้ประกอบการเชิงพาณิชย์ และผู้ประกอบการสายการบิน ทั้งนี้ ต้องอาศัยการออกแบบพื้นที่กิจกรรมเชิงพาณิชย์ ซึ่งประกอบไปด้วย 3 ส่วนหลัก ๆ ได้แก่

- Ambience การวางแผนทางกายภาพ, สถาปัตยกรรม, บรรยากาศ โดยการออกแบบพื้นที่กิจกรรมเชิงพาณิชย์เพื่อให้เกิด Brand Image

- Experience การสร้างประสบการณ์ที่ดีของลูกค้า ผ่านการบริการที่ดีของท่าอากาศยาน

- Revenue สร้างรายได้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับกิจการการบินให้แก่ผู้ประกอบการเชิงพาณิชย์และผู้มีส่วนเกี่ยวข้องอื่น ๆ (Stakeholder)

1.5.1 การให้บริการเชิงพาณิชย์สำหรับผู้โดยสาร และ/หรือผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน

โดยส่วนใหญ่การให้บริการเชิงพาณิชย์สำหรับผู้โดยสารมักจะเป็นการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในอาคารผู้โดยสาร รวมถึงจุดให้บริการที่อยู่ระหว่างเส้นทางเดินทางของผู้โดยสารและ/หรือผู้ใช้บริการที่เข้า - ออกท่าอากาศยาน ซึ่งประเภทกิจกรรมเชิงพาณิชย์ภายในท่าอากาศยาน ได้แก่



1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

- ร้านอาหารและเครื่องดื่ม
- ร้านค้าปลีกประเภทอื่นๆ
- ร้านขายหนังสือ
- บริการแลกเปลี่ยนเงินตรา
- ธุรกิจการท่องเที่ยว
- ร้านขายยา
- ร้านจำหน่ายสินค้าปลอดอากร
- บริการอาคารจอดรถยนต์
- บริการรถเช่า เป็นต้น

1.5.2 การให้บริการเชิงพาณิชย์สำหรับผู้ประกอบการเชิงพาณิชย์และผู้ประกอบการสายการบิน

การพัฒนาพื้นที่รอบท่าอากาศยาน ใช้ประโยชน์ในบริเวณที่ดิน และพื้นที่ภายในและภายนอกอาคาร ผู้โดยสาร ซึ่งมีได้ใช้ในกิจการการบิน โดยการให้เช่าแก่บุคคลภายนอกเพื่อใช้ในกิจกรรมต่าง ๆ ในการที่จะเพิ่มรายได้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับกิจการการบิน

ปัจจัยในการวางแผนกิจกรรมเชิงพาณิชย์เพื่อสร้างรายได้

- Space ออกแบบพื้นที่กิจกรรมเชิงพาณิชย์ให้สามารถใช้พื้นที่ได้อย่างเหมาะสมเกิดประโยชน์สูงสุดโดยไม่กระทบต่อพื้นที่ด้านความปลอดภัย

- Operation การดำเนินงานด้านกิจกรรมเชิงพาณิชย์
- Digital Environment ใช้เทคโนโลยีต่าง ๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินกิจกรรมเชิงพาณิชย์

ปัจจัยหลักในการวางแผนพื้นที่กิจกรรมเชิงพาณิชย์ ณ ท่าอากาศยาน ต้องพิจารณาเส้นทางเดิน (Flow) ของผู้โดยสารและตำแหน่ง (Location) ของร้านค้า โดยต้องการออกแบบ Flow ของผู้โดยสารให้ผ่านร้านค้าต่างๆ เพื่อโอกาสในการขายสินค้าและบริการ, ออกแบบทำเลที่ตั้ง ขนาดของพื้นที่ และรูปแบบของร้านค้าให้เหมาะสม ให้มีเอกลักษณ์ และสามารถดึงดูดให้ผู้โดยสารเข้ามาซื้อสินค้าและบริการได้, สินค้าหรือบริการที่นำมาจำหน่ายในท่าอากาศยานควรมีความน่าสนใจและตอบสนองความต้องการของผู้โดยสาร ทั้งสินค้าแบรนด์และสินค้าท้องถิ่น รวมไปถึงต้องจัดแบ่งพื้นที่สำหรับบริการผู้โดยสารให้เพียงพอและเหมาะสม เช่น พื้นที่พักผ่อน เก้าอี้นั่งรอ เป็นต้น

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 ระบบไฟทัศนสัญญาณนำเครื่องบินเข้าจอด (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

1.7.1 การกำหนดมาตรการการรักษาความปลอดภัย

ทอท.กำหนดมาตรการรักษาความปลอดภัย และดำเนินการให้เป็นมาตรฐานเดียวกันในทุกท่าอากาศยาน ครอบคลุมทั้งมาตรการการรักษาความปลอดภัยเชิงป้องกัน มาตรการการรักษาความปลอดภัยเชิงรุก มาตรการรักษาความปลอดภัยด้านข้อมูลข่าวสาร และมาตรการการรักษาความปลอดภัยในภาวะฉุกเฉิน ซึ่งมาตรการต่าง ๆ สอดคล้องกับข้อกำหนดของรัฐ โดย สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) และ มาตรฐานสากลขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO สรุปได้ดังนี้

1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

มาตรการรักษาความปลอดภัยเชิงป้องกัน	มาตรการรักษาความปลอดภัยเชิงรุก	มาตรการรักษาความปลอดภัยในภาวะฉุกเฉิน
<ul style="list-style-type: none"> • มาตรการที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมการผ่านเข้า-ออก • มาตรการที่เกี่ยวข้องกับอากาศยาน • มาตรการที่เกี่ยวข้องกับผู้โดยสารและสัมภาระไม่ลงทะเบียน • มาตรการที่เกี่ยวข้องกับสัมภาระลงทะเบียน • มาตรการที่เกี่ยวข้องกับบริการครัวการบิน ไปรษณีย์ภัณฑ์ และสินค้าอื่นๆ • มาตรการที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่นอกเขตการบิน • มาตรการที่เกี่ยวข้องกับภัยคุกคามทางไซเบอร์ 	<p>ความร่วมมือกับหน่วยงานด้านความมั่นคงทั้งในและต่างประเทศ เช่น</p> <ul style="list-style-type: none"> • ศูนย์ปฏิบัติการต่อต้านการก่อการร้ายสากล • สำนักงานข่าวกรองแห่งชาติ • Transportation Security Administration (TSA) สหรัฐอเมริกา • Aviation and Maritime Security ของเครือรัฐออสเตรเลีย 	<p>เมื่อเกิดภาวะฉุกเฉิน ท่าอากาศยานต้องดำเนินการตามแผนเผชิญเหตุท่าอากาศยาน (Airport Contingency Plan: ACP) และเพื่อให้มั่นใจว่าแผนที่จัดทำขึ้นมีประสิทธิภาพ จึงต้องจัดให้มีการฝึกซ้อมแผนอย่างสม่ำเสมอ ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> • การฝึกซ้อมเต็มรูปแบบ (Full-scale Exercise) • การฝึกซ้อมบางส่วน (Partial Exercise) • การฝึกซ้อมบนโต๊ะจำลอง (Table-top Exercise)

1.7.2 การฝึกอบรมและพัฒนาบุคลากรในสายงานการรักษาความปลอดภัย

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

ทั้งนี้ บุคลากรที่ปฏิบัติงานด้านการรักษาความปลอดภัย ณ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ ทอท.จะต้องผ่านการรับรองจาก กพท. และมีคุณสมบัติที่สอดคล้องตามที่ กพท.กำหนดไว้ในแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Training Programme : NCASTP) โดย ทอท.ได้จัดทำแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (Aviation Security Training Programme : ASTP) ที่ กพท.ได้รับรองและอนุมัติใช้ ซึ่ง ASTP ประกอบไปด้วยหลักสูตรฝึกอบรมบุคลากรที่ปฏิบัติงานด้านการรักษาความปลอดภัยที่สอดคล้องตามข้อกำหนดของรัฐและมาตรฐานสากล โดยทุกหลักสูตรฝึกอบรมตามกำหนดในแผนนี้ต้องดำเนินการสอนโดยวิทยากรด้านรักษาความปลอดภัยการบินที่ผ่านการรับรองจาก กพท.จึงมั่นใจได้ว่า ผู้เข้ารับการฝึกอบรมจะได้รับการฝึกอบรมที่มีประสิทธิภาพและเป็นมาตรฐาน โดย ทอท.ได้ส่งพนักงานเข้ารับการรับรองครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนจาก กพท.ตามระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยการรับรองวิทยากรด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน พ.ศ.2561 โดยปัจจุบัน ทอท.มีครูผู้สอนที่ได้รับการรับรองแล้วทั้งหมด 42 คน

✓

1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

นอกจากหลักสูตรสำหรับเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานรักษาความปลอดภัยโดยตรง ทอท.ยังมีการจัดฝึกอบรมเพื่อเสริมสร้างให้เกิดวัฒนธรรมด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Culture) ขึ้นในชุมชนท่าอากาศยาน โดยเน้นการให้ความรู้เพื่อสร้างจิตสำนึกด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Awareness) โดยให้บุคลากรตระหนักถึงความสูญเสียที่อาจเกิดขึ้นถ้าปฏิบัติงานโดยไม่ยึดตามหลักมาตรฐาน ซึ่งหลักสูตรดังกล่าวมีผู้เข้าร่วมอบรมจากหน่วยงานที่มีผู้ปฏิบัติงานในพื้นที่ท่าอากาศยาน

ในช่วงระหว่างการระบาดของโรคโควิด-19 ทอท.ได้ดำเนินการจัดฝึกอบรมหลักสูตรด้านการรักษาความปลอดภัยให้กับพนักงานและลูกจ้างของ ทอท.อย่างต่อเนื่อง ผ่านระบบออนไลน์และ E-Learning เพื่อดำรงไว้ซึ่งคุณสมบัติและประสิทธิภาพของบุคลากรด้านการรักษาความปลอดภัยของ ทอท.

1.7.3 การควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัย

ทอท.ดำเนินการตรวจสอบมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยในระดับองค์กรและระดับท่าอากาศยาน โดยการตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยทั้งระบบ (Security Audit) การตรวจสอบเฉพาะเรื่อง (Security Inspection) การสำรวจการรักษาความปลอดภัย (Security Survey) และการทดสอบการรักษาความปลอดภัย (Security 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, TSA ของสหรัฐอเมริกา, AMS ของเครือรัฐออสเตรเลีย และสหราชอาณาจักร เป็นต้น ในช่วงระหว่างการระบาดของโรคโควิด-19 ทอท.ได้ดำเนินกิจกรรมควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยทั้งในลักษณะการลงพื้นที่ (On-site) และโดยวิธีการควบคุมคุณภาพระยะไกล (Remote Monitoring) ด้วยการตรวจสอบการปฏิบัติงานผ่านภาพบันทึกจากกล้องโทรทัศน์วงจรปิด และการตรวจสอบเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานเพื่อติดตามและให้คำแนะนำในการแก้ไขข้อบกพร่องจากการตรวจสอบของ กพท.และ ฝ่ายมาตรฐานและควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยกิจการการบิน (ฝมบ.)

1.7.4 ด้านมาตรฐานและความปลอดภัย

ทอท.เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคม รับผิดชอบการบริหารจัดการท่าอากาศยานสากลหลักของประเทศ 6 แห่ง ได้แก่ ทสภ., ทดม., ทชม., ทหญ., ทภก. และ ทชร. โดยในด้านความปลอดภัย ทอท.ได้ดำเนินการตามกฎหมายของรัฐ ภายใต้การกำกับดูแลของ กพท.

ในการกำกับดูแลมาตรฐานความปลอดภัยของสนามบินให้เป็นไปตามข้อกำหนดของรัฐและสอดคล้องกับมาตรฐานสากล การตรวจสอบมาตรฐานความปลอดภัยทั้งในด้านกายภาพและการปฏิบัติงาน ทอท.ได้ประกันความปลอดภัย (Safety Assurance) ให้กับผู้ใช้บริการ เป็น 2 ระดับ ดังนี้

1) ระดับสนามบิน (Self Audit) ส่วนงานมาตรฐานท่าอากาศยานและอาชีวอนามัยของแต่ละท่าอากาศยานจะดำเนินการตรวจสอบด้านมาตรฐานความปลอดภัยในระดับสนามบิน

1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

2) ระดับองค์กร (Internal Audit) ฝ่ายมาตรฐานและความปลอดภัยท่าอากาศยาน ทอท.จะตรวจสอบภายในด้านมาตรฐานความปลอดภัยของทุกสนามบินอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง และกำกับดูแลด้านความปลอดภัยของสนามบิน ทอท.ในภาพรวม รวมทั้งดำเนินการติดตามรายงานสถิติความไม่ปลอดภัย กำหนดระดับของความเสี่ยง (Level of Risk) และหาแนวทางในการลด/ควบคุมระดับความเสี่ยงดังกล่าวให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ในทางปฏิบัติ (As Low As Reasonable Practicable – ALARP) โดยผ่านคณะกรรมการบริหารความปลอดภัยท่าอากาศยานของ ทอท. ซึ่งทำให้เชื่อมั่นได้ว่าข้อบกพร่องด้านความปลอดภัยจะได้รับการแก้ไข อีกทั้งการดำเนินงานด้านความปลอดภัย (Safety Performance) จะเป็นไปตามตัวชี้วัด (Safety Indicator) และเป้าหมายด้านความปลอดภัย (Safety Target) ที่ ทอท. กำหนดไว้

ทั้งนี้ ทอท.ในระดับรัฐ (State Audit) สำนักงานการ กพท. สังกัดกระทรวงคมนาคมทำหน้าที่ในการตรวจสอบและกำกับดูแลมาตรฐานความปลอดภัยของสนามบินในความรับผิดชอบของ ทอท.เป็นประจำทุกปี รวมถึงพิจารณาให้ความเห็นและข้อเสนอแนะแก่ ทอท.ในด้านความปลอดภัยอีกด้วย ทั้งนี้ รัฐเองก็ได้รับการตรวจสอบจากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ในการตรวจสอบติดตามการดำเนินการภายใต้โครงการตรวจสอบการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยสากล (Universal Safety Oversight Audit Program: USOAP) เช่นกัน

ในฐานะเป็นผู้บริหารสนามบินการดำเนินการด้านความปลอดภัยจึงไม่ได้จำกัดเฉพาะภายใน ทอท. แต่ต้องทำให้มั่นใจว่าการให้บริการของสนามบินมีฐานมาจากความปลอดภัย ซึ่งเกิดจากผู้มีส่วนได้เสียภายในสนามบินทั้งหมด ทั้งจากสายการบิน ผู้ให้บริการภาคพื้น หน่วยงานสนับสนุนด้านการบิน และหน่วยงานราชการ เป็นต้น การจะดำเนินการให้เกิดความปลอดภัยอย่างเป็นระบบได้ ทอท.เริ่มต้นจากนโยบายความปลอดภัย (Aerodrome Safety Policy) จากผู้บริหารสูงสุดของ ทอท.มีโครงสร้างการดำเนินงานด้านความปลอดภัยร่วมกับหน่วยงานภายนอก เช่น คณะกรรมการด้านความปลอดภัยระดับองค์กร และระดับท่าอากาศยานที่ประกอบด้วยผู้แทนจากส่วนงานต่าง ๆ ทั้งภายในและภายนอกสนามบิน โดยจัดให้มีการประชุมหารือตามวงรอบที่กำหนดเพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูล ระบุอันตราย ประเมินและลดความเสี่ยงในการเกิดความไม่ปลอดภัยร่วมกัน รวมถึงส่งเสริมให้เกิดความปลอดภัยร่วมกันโดยการถ่ายทอด สื่อสาร ให้เกิดวัฒนธรรมความปลอดภัย เช่น วัฒนธรรมการรายงานทั้งภาคบังคับและภาคสมัครใจ การฝึกอบรมด้านความปลอดภัย การจัดกิจกรรมรณรงค์ เพื่อส่งเสริมความปลอดภัย (Safety Promotion) ร่วมกัน การประสานความร่วมมือ และการปลูกฝังค่านิยม (Core Value) ด้านความปลอดภัยให้กับพนักงาน เช่น การปฏิบัติตามกฎระเบียบด้านความปลอดภัยอย่างเคร่งครัด การตรวจสอบความพร้อมของเครื่องมือเครื่องใช้อุปกรณ์ก่อนปฏิบัติงาน การสังเกต แจ้งเตือน และรายงานแก้ไข เมื่อเห็นว่าอาจจะเกิดความไม่ปลอดภัย เป็นต้น

ด้านการสร้างความร่วมมือ ทอท.ได้มีกระบวนการทำงานร่วมกับหน่วยงานภายในและภายนอก ทอท. นอกจาก ทอท.ได้ส่งผู้แทน ทอท.เป็นกรรมการในคณะกรรมการนิรภัยการบินพลเรือนแห่งชาติแล้ว ทอท.ได้จัดทำบันทึกข้อตกลงร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ และหน่วยงานสังกัดกระทรวงคมนาคม ทอท.ได้จัดทำบันทึกข้อตกลงกับ กพท. ว่าด้วยความร่วมมือด้านตรวจสอบความปลอดภัยสนามบินระหว่าง กพท.กับ ทอท.และจัดทำข้อตกลงการปฏิบัติงานร่วมกันระหว่างท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ ทอท.กับหอควบคุมการจราจรทางอากาศ บวท. เพื่อสนับสนุน



1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

ความปลอดภัยด้านการขนส่งทางอากาศร่วมกันระหว่าง ทอท.และ บวท.ทั้งภาคพื้นและภาคอากาศ เพราะความปลอดภัยในสนามบินจะยั่งยืนได้ต้องมีการบูรณาการร่วมกันกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนภายใต้จุดมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ความปลอดภัยเดียวกัน คือ ประโยชน์ด้านความปลอดภัยของสาธารณะ

1.8 ประกันภัย

การจัดทำประกันภัยทรัพย์สินอาคารและสิ่งปลูกสร้าง และประกันภัยที่เกี่ยวข้องกับการประกอบกิจการ

ท่าอากาศยานของ ทอท.

ทอท.ได้จัดทำประกันภัยอาคารและสิ่งปลูกสร้างรวมทั้งทรัพย์สินตามระเบียบเกี่ยวกับการใช้ประโยชน์ในที่ราชพัสดุ ได้แก่ การจัดทำประกันวินาศภัยสำหรับความเสี่ยงภัยทุกชนิด (All Risks) และประกันอัคคีภัย ได้ขยายความคุ้มครองถึงอุทกภัย ภัยแผ่นดินไหว วาตภัย ที่เกิดกับทรัพย์สินอาคารสิ่งปลูกสร้างต่าง ๆ และการประกันภัยทรัพย์สินที่ไม่อยู่ภายใต้ระเบียบเกี่ยวกับการใช้ประโยชน์ในที่ราชพัสดุ เกี่ยวกับการประกอบกิจการท่าอากาศยานของ ทอท. ได้แก่ การประกันภัยสินค้าพัสดुकงคลัง ประกันภัยความรับผิดตามกฎหมายต่อบุคคลที่สาม ที่มาใช้บริการในเขตสนามบิน ในอาคารผู้โดยสารและในพื้นที่ที่อยู่ในความดูแลของ ทอท. คุ้มครองต่อการบาดเจ็บ การเสียชีวิต ตลอดจนความเสียหายต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก ซึ่งเกิดจากการดำเนินงาน ณ ท่าอากาศยานต่าง ๆ ในความรับผิดชอบของ ทอท. ประกันภัยทรัพย์สินจากความรุนแรงทางการเมืองและการก่อการร้าย (Property Terrorism Insurance and Political Violence) และประกันภัยคณะกรรมการและผู้บริหาร ทอท. การจัดทำประกันภัยดังที่กล่าวมาจะไม่รวมถึงความรับผิดจากมลภาวะทางเสียงและภัยอื่นบางประเภท อย่างไรก็ตาม การเอาประกันภัยในส่วนที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดด้านการควบคุมการจราจรทางอากาศ การสื่อสารการบิน การจัดเที่ยวบิน ความสมควรเดินอากาศและการขนถ่ายสินค้าทางอากาศเป็นหน้าที่ของ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด การจัดทำประกันภัยของ ทอท. เป็นการต่ออายุเป็นแบบรายปี (ปีต่อปี) บริษัทที่เป็นผู้รับประกันภัยให้กับ ทอท. ได้แก่ บริษัท ทิพยประกันภัย จำกัด (มหาชน) บริษัท เทเวศรประกันภัย จำกัด (มหาชน) และบริษัท เมืองไทยประกันภัย จำกัด (มหาชน) ร่วมทำสัญญาในรูปแบบประกันภัยร่วม (Co-insurance) ในสัดส่วนร้อยละ 40:30:30 ตามลำดับ โดยให้ บมจ.ทิพยประกันภัย เป็นผู้นำและจัดทำกรมธรรม์ประกันภัย รวมทั้งติดต่อและจัดทำประกันภัยต่อในนามของผู้รับประกันภัยร่วม ประกันภัยที่เกี่ยวข้องดังกล่าว มีจำนวน 7 กรมธรรม์ ดังนี้

1. กรมธรรม์ประกันวินาศภัยสำหรับความเสี่ยงภัยทุกชนิด (All Risks) ณ ทสภ.
2. กรมธรรม์ประกันอัคคีภัยอาคารและสิ่งปลูกสร้างในที่ราชพัสดุ ณ ทดม., ทภก., ทหญ., ทชม.

และ ทชร.

3. กรมธรรม์ประกันอัคคีภัยอาคารและสิ่งปลูกสร้างในที่ราชพัสดุ ณ สำนักงานใหญ่ (สนญ.)

และสำนักงานบริหารโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (สภส.)

4. กรมธรรม์ประกันอัคคีภัยสต็อกสินค้าพัสดुकงคลัง ครุภัณฑ์ และเครื่องใช้สำนักงาน ณ อาคารกองคลังพัสดุ ฝ่ายพัสดุ (อาคารหมายเลข 507 และ 517) และอาคารเก็บพัสดुकงคลัง (อาคารหมายเลข 520 คลังโปรง)

5. กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดตามกฎหมายต่อบุคคลที่สาม สำหรับการประกอบกิจการท่าอากาศยานของ ทอท. ณ ทสภ., ทดม., ทภก., ทหญ., ทชม., ทชร., สนญ. และ สภส.



1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

6. กรมธรรม์ประกันภัยทรัพย์สินจากความรุนแรงทางการเมืองและการก่อการร้าย ณ ทสภ., ทดม., ทภก., ทหญ., ทชม., ทชร., สนญ. และ สกส.

7. กรมธรรม์ประกันภัยคณะกรรมการ ทอท. ผู้บริหาร ทอท. เลขาธิการบริษัท พนักงานของ ทอท. และผู้แทนของ ทอท. ที่เป็นฝ่ายบริหารของบริษัทในเครือของ ทอท. จากการถูกฟ้องร้องให้รับผิดชอบทางแพ่ง อันเนื่องมาจากการปฏิบัติงาน

1.9 สิ่งแวดล้อม

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

1.10 ทิศทางและกลยุทธ์การดำเนินงานของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.)**1.10.1 ความเชื่อมโยงของทิศทางการดำเนินงานขององค์กรกับยุทธศาสตร์ระดับประเทศ**

ภารกิจของ ทอท. และโครงการพัฒนาท่าอากาศยานต่าง ๆ เป็นโครงการเชิงยุทธศาสตร์สำคัญที่สนับสนุนแนวทางการพัฒนาประเทศภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ด้านการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน กล่าวคือ โครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมเป็นปัจจัยบ่งชี้หนึ่งที่สนับสนุนระบบโลจิสติกส์ทั้งภายในประเทศไทยและการเชื่อมโยงประเทศไปยังภูมิภาคอื่นทั่วโลก นำมาซึ่งการเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคม ทั้งนี้ การขับเคลื่อนสู่ความมั่นคงยั่งยืนในระยะเปลี่ยนผ่านของประเทศ รัฐบาลกำหนดแนวทางการขับเคลื่อนตามรูปแบบการพัฒนาทางเศรษฐกิจ Thailand 4.0 ซึ่งมุ่งปรับเปลี่ยนประเทศด้วยการส่งเสริม 5 กลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมาย โดยภาคการท่องเที่ยวเป็นภาคบริการที่มีมูลค่าสูง และขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งสามารถยกระดับการบริการด้วยการนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ โดย ทอท.ได้มีโครงการ AOT Digital Platform ที่จะขับเคลื่อนองค์กรให้ก้าวเข้าสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล สอดคล้องกับโมเดลการพัฒนา Thailand 4.0 รวมถึงยุทธศาสตร์คมนาคมดิจิทัลของประเทศ นอกจากนี้ ทิศทางการดำเนินงานของ ทอท.ได้พิจารณาให้สอดคล้องกับวิสัยทัศน์และทิศทางการพัฒนาประเทศภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 (พ.ศ.2560-2564) ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ที่มุ่งเปลี่ยนผ่านประเทศไทยให้พ้นกับดักรายได้ปานกลาง (Middle Income Trap) ไปสู่ประเทศที่มีรายได้สูง มีความมั่นคง และยั่งยืน สังคมอยู่ร่วมกันอย่างมีความสุข โดยการพัฒนาท่าอากาศยานให้ครอบคลุมเชื่อมโยงอย่างบูรณาการและมีประสิทธิภาพสอดคล้องกับนโยบายการพัฒนาด้านการขนส่งทางอากาศตามยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.2560-2564 และสนับสนุนให้เกิดผลสำเร็จเป็นรูปธรรมตามเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์การพัฒนาของแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศทั้ง 6 มิติ คือ ความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย, ความสามารถในการเข้าถึง, ความสามารถในการเชื่อมต่อ, คุณภาพการให้บริการ, ประสิทธิภาพการดำเนินงาน และความยั่งยืน



1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

1.10.2 ยุทธศาสตร์การดำเนินงานของ ทอท.

ทอท.กำหนดเป้าหมายชัดเจนที่จะพัฒนาท่าอากาศยานในความรับผิดชอบให้เป็น “สนามบินระดับโลก” ปรากฏตามวิสัยทัศน์ (Vision) องค์กร “ทอท.เป็นผู้ดำเนินการและจัดการท่าอากาศยานที่ระดับโลก: การมุ่งเน้นคุณภาพ การให้บริการโดยคำนึงถึงความปลอดภัย และสร้างรายได้อย่างสมดุล” หรือ “AOT Operates the World’s Smartest Airports” ดำเนินงานภายใต้พันธกิจ (Mission) “ประกอบและส่งเสริมกิจการท่าอากาศยาน รวมทั้งการดำเนินการกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องหรือต่อเนื่องกับการประกอบกิจการท่าอากาศยานโดยคำนึงถึงการพัฒนาที่ยั่งยืน” ทั้งนี้ การเป็นสนามบินระดับโลกมีนัยสำคัญหลายมิติ ทั้งในด้านบริบทการแข่งขัน, ชัดความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศ, ระดับการให้บริการ, การจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวก ตลอดจนความสำคัญเชิงบทบาทของ ทอท.ในการสนับสนุนนโยบายของประเทศที่กำหนดตำแหน่งยุทธศาสตร์ของไทยเป็นประตูสู่เอเชีย (Gateway to Asia) รวมทั้งส่งเสริมให้ไทยเป็นศูนย์กลางทางการบิน (Hub) ด้วยแผนวิสาหกิจของ ทอท. (ปีงบประมาณ 2560-2565) ฉบับทบทวน กำหนดยุทธศาสตร์และกลยุทธ์การดำเนินงานขององค์กร (AOT Strategy House) ภายใต้กรอบแนวคิดการเติบโตอย่างยั่งยืน (Sustainable Growth) มุ่งเน้นความเป็นเลิศใน 3 ด้าน ได้แก่ ด้านบริการ (Service) ด้านมาตรฐาน (Standards) และด้านการเงิน (Financial) พร้อมปรับเปลี่ยนองค์กรโดยนำ Digital Technology และ Innovation มาร่วมขับเคลื่อนพันธกิจหลักขององค์กร ทั้งนี้ ทอท.ในฐานะรัฐวิสาหกิจตระหนักในการบริหารงานด้วยหลักธรรมาภิบาล การสร้างความร่วมมือและความสัมพันธ์อันดีกับกลุ่มพันธมิตร และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ การสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ผู้ถือหุ้น ตลอดจนความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ทอท.จึงกำหนดเป้าหมายองค์กรระยะ 20 ปี ให้สอดคล้องการดำเนินงานภายใต้กรอบวิสัยทัศน์ประเทศไทย “มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน” เพื่อให้ “ทอท.เป็นองค์กรที่สนับสนุนการเชื่อมโยงการขนส่งทางอากาศ และช่วยขับเคลื่อนเศรษฐกิจประเทศไทยอย่างยั่งยืน” โดยกำหนดแนวทางการขับเคลื่อนองค์กรสู่ความยั่งยืนทั้งในระดับองค์กรและระดับท่าอากาศยานผ่านกรอบยุทธศาสตร์ การดำเนินงาน 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 : พัฒนาศักยภาพที่มุ่งเน้นด้านนวัตกรรมและเทคโนโลยี การนำเทคโนโลยีสารสนเทศ (ICT) มาใช้ในการดำเนินงานและปฏิบัติการท่าอากาศยาน ควบคู่กับการมุ่งเน้นการพัฒนา ด้านมาตรฐานและคุณภาพบริการอย่างต่อเนื่อง โดยนำแนวคิดเชิงนวัตกรรมมาประยุกต์ใช้ในการดำเนินงาน

1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

ยุทธศาสตร์ที่ 5 Aeronautical Revenue : พัฒนาการดำเนินงานด้านกิจการการบิน การพัฒนาธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับกิจการการบินในประเทศและต่างประเทศ รวมทั้งการพัฒนาประสิทธิภาพกระบวนการให้บริการผู้โดยสาร และกระบวนการให้บริการสายการบิน

ยุทธศาสตร์ที่ 6 Non-Aeronautical Revenue : พัฒนาการดำเนินงานด้านกิจการที่ไม่เกี่ยวกับการบิน การเพิ่มบริการที่มีความหลากหลายและสอดคล้องกับกลุ่มลูกค้าและผู้ที่มาใช้บริการท่าอากาศยาน การกำกับประสิทธิภาพของกิจการสัมปทาน รวมถึงการใช้ประโยชน์ทรัพย์สินที่มีอยู่เพื่อสร้างรายได้

ยุทธศาสตร์ที่ 7 Business Development : พัฒนารูปแบบธุรกิจใหม่ ๆ เพื่อขยายการดำเนินงานทั้งธุรกิจหลักและธุรกิจเกี่ยวเนื่อง รวมถึงการร่วมลงทุนในธุรกิจท่าอากาศยานกับพันธมิตรทางธุรกิจในกิจการต่าง ๆ

ทั้งนี้ คณะกรรมการ ทอท.มีบทบาทสำคัญในการผลักดันและขับเคลื่อนองค์กรตามทิศทางและกลยุทธ์การดำเนินงานที่กำหนดไว้ โดยในปี 2564 คณะกรรมการ ทอท.ได้กำกับและติดตามการขับเคลื่อนองค์กรตามวิสัยทัศน์ภารกิจ และกลยุทธ์ของ ทอท.ผ่านกลไกการกำกับติดตาม 2 ระดับ ดังนี้

1. การสัมมนา AOT Strategic Board Session เพื่อเสริมสร้างความเข้าใจและส่งเสริมบทบาทการมีส่วนร่วมของคณะกรรมการ ทอท.ในกระบวนการพิจารณาและทบทวนทิศทางการดำเนินงานขององค์กรที่เป็นไปเพื่อความยั่งยืน และสอดคล้องกับการสร้างคุณค่าให้ทั้งกิจการ ผู้มีส่วนได้เสีย และสังคมโดยรอบ เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียน หรือ CG Code ซึ่งในปีงบประมาณ 2564 ได้มีการปรับแนวทางการดำเนินงานจากการสัมมนาภายนอก ทอท. เป็นการสัมมนาภายใน ทอท. และปรับลดจำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนาตามมาตรการการลดความเสี่ยงเรื่องการเว้นระยะห่างทางสังคม (Social Distancing) เพื่อเป็นการป้องกันการแพร่ระบาดของโรคโควิด -19 โดยจัดขึ้นเมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2564 ณ ห้องประชุม ทอท.1 ชั้น 6 อาคารสำนักงานใหญ่ ทอท. ซึ่งคณะกรรมการ ทอท.มอบนโยบายให้กับผู้บริหารระดับสูงของ ทอท.ผ่านวิสัยทัศน์สัมมนา คณะกรรมการ ทอท. ในหัวข้อ “ทิศทางการดำเนินงานของ ทอท.ในอนาคต” (AOT Strategic Positioning) ในระยะ 20 ปี เพื่อมุ่งสู่การเป็นผู้ดำเนินการและจัดการท่าอากาศยานที่ระดับโลก ซึ่งมุ่งเน้นคุณภาพการให้บริการโดยคำนึงถึงความปลอดภัยและสร้างรายได้อย่างสมดุล (AOT operate the world’s smartest airport and sustainability) โดยแบ่งแนวทางการพัฒนาเป็น 5 มิติ ประกอบด้วย Global Destination & Connectivity Hub, World Class Air Cargo Hub and Logistic Park, Urban Advanced Aviation complex, AOT Group (Diversified Business) และ Airport Social & Environmental Sustainability

2. การกำกับติดตามของคณะกรรมการภายในที่เกี่ยวข้อง: ทอท.กำหนดกลไกภายในองค์กรที่คณะกรรมการ ทอท.สามารถกำกับติดตามการดำเนินงานให้เป็นไปตามทิศทางการดำเนินงานขององค์กร โดยมีคณะอนุกรรมการกำกับดูแลและบริหารงานให้เป็นไปตามแผนวิสาหกิจของ ทอท. ซึ่งคณะกรรมการ ทอท.แต่งตั้งขึ้นรับผิดชอบพิจารณากลั่นกรองและให้ข้อเสนอแนะการจัดทำและทบทวนแผนวิสาหกิจของ ทอท.ให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ นโยบายรัฐบาล แนวนโยบายของผู้ถือหุ้นภาครัฐ รวมทั้งกำกับดูแลการดำเนินงานของ ทอท.ให้เป็นไปตามที่กำหนดในแผนวิสาหกิจของ ทอท. ในปีงบประมาณ 2564 คณะกรรมการ ทอท.พิจารณาผลการจัดทำและทบทวนวิสัยทัศน์ พันธกิจ และกลยุทธ์ ทิศทางการดำเนินงานขององค์กรภายใต้แผนวิสาหกิจ ของ ทอท. (ปีงบประมาณ 2560-2565) ฉบับทบทวน ซึ่งมีการปรับปรุงทิศทางการดำเนินงานระยะสั้นให้สอดคล้องกับบริบทของธุรกิจที่ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ด้วย

✓

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

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

ปัจจุบัน ทอท.ดำเนินธุรกิจในการบริหารท่าอากาศยานนานาชาติ 6 แห่งของประเทศ ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) ท่าอากาศยานดอนเมือง (ทดม.) ท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ทชม.) ท่าอากาศยานหาดใหญ่ (ทหญ.) ท่าอากาศยานภูเก็ต (ทภก.) ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย (ทชร.) ซึ่งเป็นท่าอากาศยานหลักของประเทศ และนอกจากการให้บริการด้านสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศแล้ว ทอท.ยังรับผิดชอบ การบริหารจัดการจราจรทางอากาศยาน และดำเนินการอื่น ๆ ภายในท่าอากาศยาน และดำเนินธุรกิจร่วมทุนในบริษัทที่ประกอบธุรกิจเกี่ยวกับท่าอากาศยานและธุรกิจเกี่ยวเนื่องอื่น ๆ อาทิ บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด, บริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด, บริษัท บริการภาคพื้น ท่าอากาศยานไทย จำกัด, บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด และบริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด เป็นต้น



2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

ผลการดำเนินงานด้านการให้บริการในปีงบประมาณ 2564 ท่าอากาศยานของ ทอท.ให้บริการสายการบินแบบประจำรวม 84 สายการบิน เป็นสายการบินขนส่งผู้โดยสารและสินค้าจำนวน 65 สายการบิน และขนส่งสินค้าอย่างเดียวจำนวน 19 สายการบิน ปริมาณการจราจรทางอากาศโดยรวมของ ทอท.ในปีงบประมาณ 2564 ปริมาณการขึ้น-ลงของอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานของ ทอท. 6 แห่ง รวม 245,458 เที่ยวบิน ลดลงร้อยละ 52.35 ประกอบด้วย เที่ยวบินระหว่างประเทศ 67,018 เที่ยวบิน ลดลงร้อยละ 72.59 และภายในประเทศ 178,440 เที่ยวบิน ลดลงร้อยละ 34.07 ให้บริการผู้โดยสารรวมทั้งสิ้น 20.01 ล้านคน ลดลงร้อยละ 72.45 เป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศ 0.95 ล้านคน ลดลงร้อยละ 97.46 และผู้โดยสารภายในประเทศ 19.06 ล้านคน ลดลงร้อยละ 45.78 มีปริมาณการขนส่งสินค้าและพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์เข้า-ออก 1.09 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.96 โดยเป็นการขนส่งระหว่างประเทศ 1.07 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.79 และในประเทศ 18,875 ตัน ลดลงร้อยละ 49.76

: ปีงบประมาณ

	■ การขึ้น-ลงของอากาศยานพาณิชย์ (เที่ยวบิน)			■ จำนวนผู้โดยสารรวม (คน)		
	2564	2563	%	2564	2563	%
ทสภ.+ทดม.	184,101	376,780	-51.13%	13,139,551	53,001,052	-75.21%
ทสภ.	113,663	210,596	-46.03%	5,969,984	30,750,332	-80.59%
ทดม.	70,440	166,147	-57.60%	7,170,363	22,250,721	-67.77%
ทชม.	21,900	47,298	-53.70%	2,507,077	6,271,657	-60.03%
ทหญ.	13,528	18,250	-25.87%	1,613,994	2,478,233	-34.87%
ทกก.	18,257	59,656	-69.40%	1,860,313	9,090,957	-79.54%
ทชร.	7,670	13,201	-41.90%	888,833	1,795,794	-50.50%
รวม 6 แห่ง	245,458	515,148	-52.35%	20,010,564	72,637,694	-72.45%

✓

2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

	ปริมาณสินค้าและพัสดุไปรษณียภัณฑ์ เข้า-ออก (ตัน)		
	2564	2563	%
ทสภ.+ทดม.	1,080,501	1,038,646	+4.03%
ทสภ.	1,057,588	1,013,456	+4.35%
ทดม.	22,926	25,191	-8.99%
ทชม.	3,403	6,605	-48.48%
ทหญ.	3,427	5,529	-38.02%
ทภก.	2,950	28,486	-89.64%
ทชร.	626	1,271	-50.75%
รวม 6 แห่ง	1,090,920	1,080,538	+0.96%

ลักษณะลูกค้า

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



2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

ได้แก่ 1) ร้านค้า 2) การเงิน 3) การสื่อสาร 4) โฆษณาและประชาสัมพันธ์ 5) การท่องเที่ยว 6) อาหารและเครื่องดื่ม 7) การบริการนอกราชการ 8) สินค้าปลอดอากร และ 9) บริการอื่น ๆ)

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 ผู้โดยสารจะไปที่ห้องผู้โดยสารขาออกเพื่อเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางต่อไป
- ผู้โดยสาร (Transit Passenger) คือ ผู้โดยสารที่เดินทางมากับเครื่องบินเครื่องหนึ่งและมาแวะที่ท่าอากาศยานเพียงชั่วคราว เพื่อเติมเชื้อเพลิงหรือรับ/ส่ง ผู้โดยสาร ขนถ่าย/รับสินค้า แล้วเดินทางต่อไปยังจุดหมายปลายทางโดยเครื่องบินเครื่องเดียวกัน



2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

การบริหารลูกค้าความสัมพันธ์ของ ทอท.

ทอท.ได้จัดทำแผนแม่บทการบริหารลูกค้าสัมพันธ์ของ ทอท.ประจำปี 2557 - 2563 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

การตลาดและการแข่งขัน**(ก) การทำการตลาดของผลิตภัณฑ์และบริการที่สำคัญ****- นโยบายการตลาดในปีที่ผ่านมา**

ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา ตั้งแต่ปี 2558 ทอท.มีนโยบายการตลาดด้านการบิน (Aeronautical) ใช้นโยบายการตลาดเชิงรุก “International Marketing Approach” สร้างรายได้ที่เกี่ยวกับการบิน โดยการทำตลาดเชิงรุกเข้าหาลูกค้าสายการบินกับท่าอากาศยานทั้ง 6 แห่ง ณ ปัจจุบัน และรวมทั้งสายการบินใหม่ที่มีศักยภาพในการเปิดเส้นทางการบินมายังประเทศไทย หรือที่เรียกว่าสายการบินเป้าหมายใหม่ โดยผ่านการเข้าร่วมงานการพัฒนาเครือข่ายเส้นทางการบิน อาทิเช่น การเข้าร่วมงานประชุมเจรจาด้านธุรกิจการบิน (Route Development Events, Routes Asia, World Routes, World Low Cost Airlines) เป็นต้น มุ่งเน้นการพัฒนาเครือข่ายเส้นทางการบินเป็นปัจจัยหลักในการ กระตุ้นให้ลูกค้า

✓

2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

สายการบินเกิดแรงจูงใจที่จะเข้ามาทำการเปิดเส้นทางการบินใหม่มายังท่าอากาศยานของ ทอท.ทั้ง 6 แห่ง โดยได้นำเครื่องมือช่วยในการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ในการเปิดเส้นทางการบินใหม่ (Route Network Planning Program) มาทำการวิเคราะห์เส้นทางการบินใหม่รวมทั้งเพิ่มความถี่ของจำนวนเที่ยวบินในเส้นทางที่ทำการบินอยู่เดิม ซึ่งสายการบินสนใจและได้ทำการเปิดเส้นทางการบินใหม่มายังท่าอากาศยานของ ทอท.อย่างต่อเนื่องอีกด้วย ทั้งนี้ภายใต้สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ตั้งแต่ปี 2563 เป็นต้นมา ทอท.ได้มีนโยบายการตลาดเชิงรุกผ่านระบบการประชุมและเจรจาธุรกิจบนแพลตฟอร์มออนไลน์ต่าง ๆ (Virtual Meeting) กับกลุ่มลูกค้าสายการบินและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่าง ๆ ของผู้จัดงานประชุมเจรจาเชิงธุรกิจระดับภูมิภาคและระดับนานาชาติ ตลอดจนได้มีมาตรการช่วยเหลือและสนับสนุนสายการบินในรูปแบบต่าง ๆ เช่น ส่วนลดค่าธรรมเนียมขึ้น-ลง หรือจอดอากาศยาน ส่วนลดค่าเช่าที่ดินและสำนักงาน การเลื่อนชำระค่าใช้จ่าย เป็นต้น เพื่อช่วยเหลือและเสริมสภาพคล่อง ลดต้นทุนค่าใช้จ่ายการดำเนินงานให้กับสายการบิน

- 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

สภาพการแข่งขันภายในอุตสาหกรรมในช่วงก่อนการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19

ช่วงระยะเวลาก่อนปี 2563 ตลาดของสายการบินเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว และมีการแข่งขันสูงในหลาย ๆ ประเทศในอาเซียน เห็นได้จากยอดขายเครื่องบินของสายการบินต้นทุนต่ำที่ออกมาเพื่อตอบสนองความต้องการของกลุ่มผู้โดยสารที่มีพฤติกรรมการเดินทางที่ปรับเปลี่ยนไปตามการพัฒนาของเทคโนโลยี สภาพเศรษฐกิจและสังคม เพื่อตอบสนองต่อความสะดวก รวดเร็ว และการขยายฐานการบินในภูมิภาค ซึ่งครอบคลุมอันเป็นผลมาจากการบริหารงานที่ตอบสนองต่อนโยบายของรัฐ “ไทยแลนด์ 4.0” NEW S-CURVE: ภาคอุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ และจากปัจจัยสนับสนุนต่าง ๆ ทั้งการท่องเที่ยว การประชาสัมพันธ์ทางการตลาดในกลุ่มเมืองรอง การเพิ่มขึ้นของการลงทุนในภูมิภาคอาเซียน รวมทั้งการปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สะดวกต่อการขนส่งทางอากาศมากขึ้น ทั้งในภูมิภาคอาเซียน รวมทั้งการปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สะดวกต่อการขนส่งทางอากาศมากขึ้น ทั้งในด้านเครือข่ายครอบคลุม และความสามารถในการรองรับปริมาณการขนส่งทางอากาศที่สูงขึ้น ในด้านการท่องเที่ยวที่จะเดินทางเข้ามาอาเซียนจะเพิ่มสูงขึ้นซึ่งจะเป็นส่วนสำคัญในการเติบโตของธุรกิจการบินและถือเป็นโอกาสสำหรับธุรกิจการบินของไทยในการขยายตลาดในภูมิภาคที่สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลที่ต้องการให้มีการเปิดเสรีการบิน และส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคนี้ด้วย แต่ขณะเดียวกันก็อาจมีผลกระทบจากการแข่งขันที่สูงขึ้นด้วยเช่นกัน เมื่อธุรกิจการบินต่างชาติสามารถเข้ามาดำเนินธุรกิจด้านการบินในภูมิภาคได้อย่างเสรีมากขึ้น ซึ่งประเทศเพื่อนบ้านต่างเร่งพัฒนาและเข้าสู่อุตสาหกรรมการบินมากขึ้น และยังมีแนวโน้มที่จะเติบโตอย่างต่อเนื่อง



2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

สภาพการแข่งขันภายในอุตสาหกรรมในปี 2564 (ช่วงโควิด-19)

การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 สร้างผลกระทบต่อเศรษฐกิจทั่วโลกในวงกว้างทั้งในภาคบริการและภาคอุตสาหกรรม โดยหนึ่งในธุรกิจที่ได้รับผลกระทบเป็นอย่างสูงคงหนีไม่พ้นธุรกิจสายการบิน โดยในระดับโลก จำนวนผู้ติดเชื้อโรคโควิด-19 ทั่วโลกสะสมที่ปรับเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องจนมีจำนวนมากกว่า 209 ล้านคน ผู้เสียชีวิตมากกว่า 4.3 ล้านคน (ณ สิงหาคม 2564) ในขณะที่ผู้ได้รับวัคซีนเข็มแรกและได้รับครบเข็มทั่วโลก ณ สิงหาคม 2564 อยู่ที่ร้อยละ 32 และร้อยละ 24 ตามลำดับ (ที่มา : ฐานข้อมูลการฉีดวัคซีนต้านเชื้อโรคโควิด-19 Ourworldindata) ทำให้หลายประเทศทั่วโลกในภูมิภาคต่าง ๆ เช่น เยอรมัน อังกฤษ อเมริกา อินเดีย สิงคโปร์ ญี่ปุ่น ไทย เป็นต้น ใช้มาตรการปิดเมือง (lock-down) หรือกระทั่งปิดประเทศเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการเดินทางเข้ามาแพร่เชื้อโรค ส่งผลให้ปริมาณเที่ยวบินระหว่างประเทศที่เข้าหรือออกจากประเทศที่มีการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ปรับลดลงอย่างมีนัยสำคัญ

ในส่วนของประเทศไทย เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดระลอกใหม่ภายในประเทศ ตั้งแต่เดือนเมษายน 2564 ที่มีความรุนแรงมากที่สุดนับตั้งแต่มีการระบาดภายในประเทศมา ซึ่งได้ส่งผลกระทบโดยตรงต่อความเชื่อมั่นในการเดินทางของนักท่องเที่ยวต่างชาติ เนื่องจากความกังวลต่อสถานการณ์การแพร่ระบาดที่รุนแรงขึ้นทั่วโลกและการแพร่ระบาดภายในประเทศ รวมถึงการกลายพันธุ์ของเชื้อไวรัสที่ทำให้ประเทศไทยไม่สามารถดำเนินการมาตรการล็อกดาวน์ (State Quarantine) ผู้ที่เดินทางจากต่างประเทศที่คาดว่าจะลดจำนวนวันกักตัวจาก 14 วันเหลือเพียง 7 วัน ได้สำเร็จ แม้หลายประเทศทั่วโลกจะมีอัตราการฉีดวัคซีนที่เพิ่มสูงขึ้น แต่อย่างไรก็ตามสถานการณ์การแพร่ระบาดทั่วโลกและจำนวนผู้ติดเชื้อยังคงมีแนวโน้มสูง เนื่องจากการกลายพันธุ์ของไวรัส ทำให้หลายประเทศทั่วโลกเกิดการแพร่ระบาดอย่างหนักและอีกหลายประเทศได้มีการเกิดการแพร่ระบาดระลอกใหม่ขึ้น เช่น อินเดีย แอฟริกาใต้ และรวมถึงประเทศไทย โดยในช่วงเดือนเมษายนเป็นต้นมาที่ผ่านมาได้เกิดการแพร่ระบาดระลอกที่ 3 เกิดขึ้นอย่างรุนแรงในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร และมีการแพร่ระบาดเป็นวงกว้าง ทำให้จำนวนผู้ติดเชื้อภายในประเทศไทยพุ่งสูงขึ้นสูงสุดนับตั้งแต่มีการระบาดภายในประเทศมา พื้นที่ในหลายจังหวัดได้ถูกประกาศเป็นพื้นที่ควบคุมสูงสุด มีการขอความร่วมมือสายการบินจำกัดการให้บริการระหว่างเวลา 23.00-04.00 น. เพื่อเป็นการลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับผู้โดยสารในการเดินทางระหว่างสนามบินและที่พัก และเพื่อให้สอดคล้องกับการขนส่งสาธารณะประเภทอื่น ๆ นอกจากนี้จากสถานการณ์การแพร่ระบาดอย่างหนักในประเทศอินเดียรวมถึงการกลายพันธุ์ของไวรัส ทำให้ศูนย์ปฏิบัติการศูนย์บริหารสถานการณ์โรคโควิด-19 (ศปก.ศบค.) อนุมัติการชะลอการเดินทางเข้าประเทศไทยจากประเทศต้นทาง คือ อินเดีย ปากีสถาน บังกลาเทศ เป็นต้น

จากสถานการณ์และปัจจัยข้างต้น ส่งผลให้ปริมาณเที่ยวบิน ผู้โดยสาร และสินค้าเข้าออกระหว่างประเทศของ ทอท. ระหว่างเดือนตุลาคม 2563 ถึงมิถุนายน 2564 มีการเติบโตลดลงร้อยละ 79, 98 และ 6 ตามลำดับเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า ในขณะที่ปริมาณเที่ยวบิน ผู้โดยสาร และสินค้าภายในประเทศของ ทอท. ระหว่างเดือนตุลาคม 2563 ถึงมิถุนายน 2564 มีการเติบโตลดลงร้อยละ 18, 34 และ 47 ตามลำดับเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า



2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

อย่างไรก็ตาม ประเทศไทยได้มีมาตรการเปิดประเทศ : Phuket Sandbox และ Samui Plus โดยมีเงื่อนไขในการเข้าสู่ประเทศไทยในพื้นที่เฉพาะ แบบไม่มีการกักตัว โดยภูเก็ต เริ่มต้นวันที่ 1 กรกฎาคม 2564, เกาะสมุย เกาะพะงัน เกาะเต่า เริ่มต้นวันที่ 15 กรกฎาคม 2564 ผู้เดินทางต้องได้รับวัคซีนครบโดส อย่างน้อย 14 วัน ผู้มีสัญชาติไทยและไม่มีสัญชาติไทย มีตรวจโรคโควิด-19 Free ภายใน 72 ชั่วโมง มาจากประเทศความเสี่ยงต่ำ-กลาง ตามที่กระทรวงสาธารณสุข (สธ.) และการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) กำหนด ฟังก์ชันในพื้นที่ซึ่งผ่านมาตรฐาน Amazing Thailand Safety & Health (SHA+) และทำการจองล่วงหน้าเท่านั้น ฟังก์ชันอยู่ 14 วัน โดยสามารถออกจากห้องพักได้ ตามที่ราชการกำหนดพื้นที่ในการเดินทาง หลังผลตรวจเชื้อครั้งแรกไม่พบเชื้อเมื่อเข้าพักครบ 14 วัน และตรวจเชื้อ 3 ครั้ง ไม่พบเชื้อ จึงจะสามารถเดินทางไปยังจังหวัดอื่น ๆ ได้ กรณีเดินทางกลับประเทศต้นทาง สามารถเดินทางก่อน 14 วันได้ ตามเงื่อนไขของประเทศปลายทาง โดยสายการบินที่มีเที่ยวบินเข้ามากที่สุด 5 อันดับแรก คือ 1. Singapore Airlines 2. Emirates 3. Etihad Airways 4. Thai Airways และ 5. Qatar Airways โดยจำนวนผู้โดยสารขาเข้ารายวัน (ระหว่างวันที่ 1-31 กรกฎาคม 2564) มีจำนวนทั้งสิ้นประมาณ 14,222 คน (ชาวต่างชาติสัดส่วนร้อยละ 88 และชาวไทยคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 12) และนักท่องเที่ยว 5 สัญชาติแรกที่เข้ามาในโครงการ Phuket Sandbox คือ 1. สหรัฐอเมริกา 2. อังกฤษ 3. อิสราเอล 4. เยอรมนี 5. ฝรั่งเศส มีอัตราการเข้าพักเฉลี่ย 11 คืนต่อคน และมีรายจ่ายเฉลี่ย 70,000 บาทต่อทริป หรือคิดเป็น 50,000 บาทต่อวัน (ที่มา: ข้อมูล กพท. และ ททท.)

แนวโน้มภาวะอุตสาหกรรมและสภาพการแข่งขันในอนาคต

สถานการณ์การแพร่ระบาดของทั่วโลกทวีความรุนแรงขึ้นเนื่องจากเกิดการกลายพันธุ์ของไวรัสและการแพร่ระบาดระลอกใหม่ในหลายประเทศ รวมถึงประเทศไทยที่ได้เกิดการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ระลอกใหม่ ทำให้ส่งผลกระทบโดยตรงต่อภาพรวมการขนส่งทางอากาศ ผลกระทบของโรคโควิด-19 ที่มีต่ออุตสาหกรรมสายการบิน (Airline Industry) หรืออุตสาหกรรมการเดินทางทางอากาศ (Aviation Sector) ประเทศต่าง ๆ พากันปิดน่านฟ้า มีการควบคุมการเดินทางทางอากาศจนถึงขั้นการสั่งสายการบินต่าง ๆ หยุดบิน หรือจำเป็นต้องหยุดบินเพราะไม่คุ้มกับค่าใช้จ่าย ธุรกิจการบินต้องปรับตัว อย่างมากแม้เมื่อมีการผ่อนคลายแล้วก็ยังมีผลกระทบต่อรูปแบบการเดินทาง ในอนาคตการเดินทางลักษณะนี้ ในขณะที่การคาดการณ์การเกิดภูมิคุ้มกันหมู่ (Herd Immunity) หากสามารถจัดหาและการกระจายวัคซีนได้ 100 ล้านโดสภายในปี 2564 ตามเป้าหมายของรัฐบาล คาดว่าประเทศไทยจะสามารถเกิดภูมิคุ้มกันหมู่ได้ภายในไตรมาสที่ 1 ของปี 2565 (ที่มา : ธนาคารแห่งประเทศไทย)

การหยุดหรือลดการให้บริการทั้งเส้นทางระหว่างประเทศและในประเทศในช่วงที่ผ่านมาทำให้หลายสายการบินต้องปรับกลยุทธ์การดำเนินการด้วยการพยายามลดค่าใช้จ่ายที่ยังคงเหลืออยู่ซึ่งมีโอกาสดำเนินการในส่วนนี้ได้ราวร้อยละ 25-30 โดยเฉพาะด้านค่าใช้จ่ายพนักงานที่คิดเป็นร้อยละ 15 ของต้นทุนทั้งหมด พร้อมทั้งการพยายามหาช่องทางในการหารายได้เพิ่มเติม เช่น Thai Airways พยายามเน้นให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศเพิ่มขึ้น และให้ครัวการบินไทยปรับมาขาย meal box, snack box และเบเกอรี่ ผ่านทางร้านค้าและทางออนไลน์ ส่วน Thai AirAsia มีการเปิดขายตั๋วล่วงหน้า และขายเบเกอรี่และเครื่องดื่มผ่านเดลิเวอรี่



2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

อย่างไรก็ดี สายการบินจะได้านิสงส์จากต้นทุนที่ลดลงตามราคาน้ำมันที่ปรับลดลง พร้อมทั้งส่วนลดค่าบริการของทางภาครัฐ เช่น ค่าบริการเดินอากาศ ค่าบริการในการขึ้น-ลงของอากาศยาน (Landing Charges) และค่าบริการที่เก็บอากาศยาน (Parking Charges) เป็นต้น ซึ่งสายการบินอาจใช้วิกฤตนี้เป็นโอกาสในการปรับแผนการให้บริการให้สอดคล้องกับแผนในระยะยาว โดยเฉพาะในด้านเส้นทางที่จะให้บริการเพื่อให้เกิดการกระจายความเสี่ยงมากยิ่งขึ้นจากที่ในอดีตพึ่งพิงการขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางใดเส้นทางหนึ่งมากเกินไป รวมถึงปรับแผนการใช้เครื่องบินให้เหมาะสมกับเส้นทางที่ต้องการให้บริการ พร้อมทั้งนำเทคโนโลยีสมัยใหม่ เช่น big data, AI เป็นต้น เพื่อช่วยในการปรับเปลี่ยนการให้บริการให้ตอบสนองต่อความต้องการเดินทางได้อย่างเหมาะสมและทันทั่วถึง

สำหรับไทยภาครัฐยังมีความท้าทายอีกหลายประการที่ต้องพิจารณารายละเอียดในหลายมิติ ถึงความเหมาะสมและรูปแบบในการให้ความช่วยเหลือแก่สายการบินของไทยที่ได้รับผลกระทบ โดยธุรกิจการบินถือเป็นหนึ่งในธุรกิจที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจไทยเป็นอย่างมาก เนื่องจากเป็นธุรกิจหลักที่ช่วยสนับสนุนธุรกิจต่อเนื่องอีกหลายธุรกิจ เช่น ธุรกิจท่องเที่ยว โรงแรม ร้านอาหาร เป็นต้น ซึ่งจะช่วยสร้างรายได้เข้าประเทศและช่วยให้เกิดการกระจายรายได้สู่ชุมชนได้อย่างรวดเร็ว ทำให้การช่วยเหลือจากภาครัฐเป็นสิ่งที่ค่อนข้างจำเป็น อย่างไรก็ตาม ภาครัฐจะต้องพิจารณาในอีกหลายประเด็นให้รอบคอบก่อน หากจะให้ความช่วยเหลือทั้งรูปแบบการให้ความช่วยเหลือ ระดับความเหมาะสมในการช่วยเหลือ และประโยชน์ที่จะได้รับ อีกทั้งยังต้องพิจารณาถึงฐานะการคลังของประเทศซึ่งจะต้องนำไปช่วยเหลือแก่ธุรกิจอื่น ๆ และประชาชนจำนวนมากที่ได้รับความเดือดร้อนจากการแพร่ระบาดเช่นเดียวกัน

จำนวนคู่แข่งชั้นโดยประมาณ

ท่าอากาศยานนานาชาติของประเทศใกล้เคียงประเทศไทย มีจำนวน 20 ท่าอากาศยานนานาชาติจากกลุ่มประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งถือเป็นท่าอากาศยานโดยรอบประเทศไทย ที่สามารถแบ่งสัดส่วนทางการตลาดลูกค้าสายการบินได้ (Catchment Areas) *ทั้งนี้ ไม่ได้หมายถึงท่าอากาศยานคู่แข่ง

- ขนาดของบริษัทเมื่อเทียบกับคู่แข่งชั้น
- สถานภาพและศักยภาพในการแข่งขัน

จุดที่ตั้งของประเทศไทยที่มีข้อได้เปรียบทางภูมิศาสตร์ มีเส้นทางการบินเชื่อมโยงกับประเทศต่าง ๆ ทั่วโลกมากถึง 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.) มีความมุ่งมั่นในการดำเนินการด้านการบริหารความเสี่ยงอย่างเป็นระบบ โดยกำหนดเป็นนโยบายการบริหารความเสี่ยง (Risk Policy) ให้ผู้บริหารและพนักงานทุกระดับถือปฏิบัติอย่างบูรณาการ ทั่วทั้งองค์กร (Enterprise Risk Management) ตามแนวปฏิบัติที่ดีในระดับสากล โดยมีเป้าหมายเพื่อให้เกิดการประยุกต์ใช้การบริหารความเสี่ยงในการบริหารจัดการองค์กรให้สอดคล้องตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Good Corporate Governance) เพื่อส่งเสริมให้การบริหารความเสี่ยงมีการพัฒนาอย่างเป็นรูปธรรม สามารถขับเคลื่อนองค์กรให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ อีกทั้งเพื่อเป็นการสร้างมูลค่าเพิ่มและความยั่งยืน รวมถึงเพื่อประโยชน์สูงสุดของ ทอท.และผู้มีส่วนได้เสีย

ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ (Strategic Risk)

จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) ยังคงมีความรุนแรงและมีผลกระทบอย่างต่อเนื่องต่ออุตสาหกรรมการบินและการท่องเที่ยวของประเทศไทย ส่งผลให้ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ ทอท.มีปริมาณผู้โดยสารและเที่ยวบินลดลงอย่างต่อเนื่อง และต้องเตรียมความพร้อมของขีดความสามารถของท่าอากาศยาน เพื่อตอบสนองนโยบายของภาครัฐเกี่ยวกับแนวทางการเปิดประเทศในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจการท่องเที่ยว นอกจากนี้ ผู้มีส่วนได้เสีย เช่น สายการบิน คู่ค้า รวมถึงผู้ประกอบการต่าง ๆ ซึ่งมีส่วนเกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของ ทอท.ต่างได้รับผลกระทบจากวิกฤตการณ์ครั้งนี้อย่างมีนัยสำคัญ โดยส่งผลกระทบต่อรายได้และการดำเนินงานของ ทอท. ดังนั้น ทอท.จึงใช้ระบบบริหารความเสี่ยงเป็นเครื่องมือในการกำกับดูแลกิจกรรมที่ส่งผลต่อการดำเนินงานของ ทอท.ที่ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของเชื้อโควิด-19 เพื่อให้มั่นใจได้ว่า ทอท.จะสามารถบริหารจัดการความเสี่ยงให้สามารถผ่านพ้นวิกฤตการณ์ในครั้งนี้ไปได้

ความเสี่ยงด้านปฏิบัติการ (Operational Risk)

ทอท.ดำเนินงานโดยให้ความสำคัญอย่างยิ่งในด้านความปลอดภัยของผู้โดยสาร/ผู้ใช้บริการสนามบิน โดยถือปฏิบัติให้เป็นไปตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) รวมถึงมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ทั้งด้านความปลอดภัย (Safety) และการรักษาความปลอดภัย (Security) โดยในปีงบประมาณ 2564 ทอท.มีการเตรียมความพร้อมในการรับรองสนามบินสาธารณะ Re-Certification ของท่าอากาศยานทั้ง 6 แห่งของ ทอท. ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่ากระบวนการด้านความปลอดภัย (Safety) และการรักษาความปลอดภัย (Security) ที่สอดคล้องและเป็นไปตามข้อกำหนดและมาตรฐาน ทอท.จึงใช้ระบบบริหารความเสี่ยงเป็นเครื่องมือในการกำกับดูแลทั้งความเสี่ยงในระดับองค์กรและท่าอากาศยาน โดยมีการวิเคราะห์สาเหตุ (Root Cause Analysis) เพื่อกำหนดแผนจัดการความเสี่ยงเพิ่มเติม รวมทั้งมีการติดตาม รายงานผลการดำเนินงาน อย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง



3. ปัจจัยความเสี่ยง

ความเสี่ยงด้านการเงิน (Financial Risk)

จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อโควิด-19 ซึ่งส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานของ ทอท. ในส่วนของรายได้ที่เกี่ยวข้องกับการการบิน (Aeronautical Revenue) เป็นอย่างมาก ดังนั้น ทอท. จึงพยายามเพิ่มสมดุลรายได้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการการบิน (Non-Aeronautical Revenue) อย่างไรก็ตาม ทอท. มีความมุ่งมั่นที่จะดำเนินธุรกิจท่าอากาศยานให้มีความสมดุลทั้งในด้านการให้บริการและการสร้างผลตอบแทนที่เหมาะสม เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้เสีย และสร้างความยั่งยืนให้แก่องค์กร ทอท. ให้ความสำคัญในการบริหารความเสี่ยงด้านการเงินเพื่อเป็นเครื่องมือที่สำคัญในการสร้างความสมดุลระหว่างเงินลงทุนและผลตอบแทน รวมถึงการดำรงสภาพคล่อง เพื่อให้สามารถผ่านสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อโควิด-19 และรักษาระดับผลตอบแทนให้มีความสมดุลและสร้างความยั่งยืนให้แก่องค์กรได้ในระยะยาว

ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ (Compliance Risk)

การปฏิบัติตามข้อกำหนดของ กพท. รวมถึงมาตรฐานของ ICAO ถือเป็นหัวใจสำคัญในการบริหารจัดการท่าอากาศยาน ทอท. จึงมุ่งเน้นในการกำกับดูแลกระบวนการตามภารกิจทุกด้าน ทั้งการให้บริการ (Service) การจัดการด้านความปลอดภัย (Safety) และการรักษาความปลอดภัย (Security) เพื่อให้มั่นใจว่าการดำเนินงานดังกล่าวจะสอดคล้องกับข้อกำหนดและเป็นไปตามมาตรฐานในระดับสากล ทั้งนี้ เพื่อให้การกำกับดูแลกระบวนการตามภารกิจเป็นไปด้วยความเรียบร้อยและมีประสิทธิภาพ ให้มีความสอดคล้องกับข้อกำหนดของ กพท. และมาตรฐานของ ICAO

ความเสี่ยงด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ (IT Risk)

การเปลี่ยนแปลงทางด้านดิจิทัล (Digital Disruption) อย่างฉับพลัน อันเนื่องมาจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อโควิด-19 ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของพฤติกรรมในการดำเนินชีวิตในวิถีปกติรูปแบบใหม่ (New Normal) ทอท. จึงนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาเชื่อมต่อและรองรับในการบริหารจัดการท่าอากาศยาน โดยพัฒนาระบบแอปพลิเคชัน (AOT Airports Application) รองรับระบบการให้บริการผู้โดยสารขึ้นเครื่อง (Common Use Passenger Processing System: CUPPS) ซึ่งประกอบด้วย ระบบตรวจบัตรโดยสารขึ้นเครื่อง ระบบเช็คอินด้วยตนเองอัตโนมัติ ระบบรับกระเป๋าสัมภาระอัตโนมัติ นอกจากนี้ ขั้นตอนการตรวจบัตรโดยสารผ่านอุปกรณ์อัตโนมัติ ซึ่งเป็นระบบรักษาความปลอดภัยในการพิสูจน์อัตลักษณ์บุคคล (Biometric Security System) โดยเป็นการทำงานร่วมกับหน่วยงานภายนอก เช่น สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง เป็นต้น ทั้งนี้ การนำเทคโนโลยีสารสนเทศในรูปแบบใหม่ ๆ เพื่อเป็นการรองรับพฤติกรรมในการดำเนินชีวิตในวิถีปกติรูปแบบใหม่ของผู้ใช้บริการสนามบินในอนาคต

ความเสี่ยงจะเกิดขึ้นใหม่ (Emerging Risk)

การแพร่ระบาดของเชื้อโควิด-19 ส่งผลกระทบให้ระบบเศรษฐกิจเกิดความผันผวนทั้งเศรษฐกิจไทยและทั่วโลก สถานการณ์การแพร่ระบาดที่มีการกลายพันธุ์ของเชื้อไวรัสและความเหลื่อมล้ำในการเข้าถึงวัคซีนของประเทศต่าง ๆ ส่งผลให้แนวโน้มการเติบโตทางเศรษฐกิจเป็นไปอย่างล่าช้าและขาดสมดุล (K-Shaped) อุตสาหกรรมต่าง ๆ ในระบบเศรษฐกิจได้รับผลกระทบอย่างถ้วนหน้า โดยเฉพาะอุตสาหกรรมด้านการบิน ซึ่งต้องเผชิญกับการเปลี่ยนแปลงทั้งในปัจจุบันและอนาคตไม่ว่าจะเป็นรูปแบบพฤติกรรมการเดินทางทางอากาศของผู้โดยสาร ที่ต้องการความเชื่อมั่น



3. ปัจจัยความเสี่ยง

ในความปลอดภัยด้านสาธารณสุข (Health Safety) การก้าวเข้าสู่เทคโนโลยีไร้สัมผัส เพื่อลดโอกาสในการติดเชื้อ (Touchless Technology) รวมถึงการเปลี่ยนแปลงข้อกำหนดในการเดินทางไปยังภูมิภาคต่าง ๆ ของโลกที่ผู้เดินทาง จำเป็นจะต้องเปิดเผยข้อมูลด้านสุขภาพประกอบการเดินทาง (Health Passport) การเปลี่ยนแปลงเหล่านี้ส่งผลให้ ท่าอากาศยานจำเป็นจะต้องเตรียมความพร้อมในด้านต่าง ๆ รวมทั้งการใช้เทคโนโลยีในกระบวนการให้บริการ เพื่อให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น นอกจากนี้ การกลับมาดำเนินธุรกิจของคู่ค้าไม่ว่าจะเป็นสายการบินและผู้ประกอบการที่ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดฯ ยังเป็นปัจจัยสำคัญที่จะส่งเสริมให้การดำเนินธุรกิจของ ทอท. เป็นไปด้วยความเรียบร้อย และราบรื่น ถือเป็นอีกหนึ่งความท้าทายในอนาคตที่ ทอท. จะต้องประเมินความเสี่ยงและเตรียมแผนรองรับสถานการณ์ เพื่อให้มั่นใจได้ว่า ทอท. จะสามารถบริหารจัดการบริการท่าอากาศยานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นไปอย่างต่อเนื่อง



4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

4.1 พื้นที่ของท่าอากาศยาน พื้นที่ลานจอดอากาศยาน และพื้นที่พัฒนาเชิงพาณิชย์

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

ท่าอากาศยาน	พื้นที่ทั้งหมด (ตารางกิโลเมตร)	พื้นที่ลานจอดอากาศยาน (ตารางเมตร)	พื้นที่พัฒนาเชิงพาณิชย์ (ตารางกิโลเมตร)
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	30.8	1,033,000	0.9
ท่าอากาศยานดอนเมือง	6.2	860,000	-
ท่าอากาศยานเชียงใหม่	2.6	85,996	0.006
ท่าอากาศยานหาดใหญ่	4.8	56,461	0.8
ท่าอากาศยานภูเก็ต	2.2	94,800	0.4
ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย	4.9	28,800	1.3

4.2 อาคารและสิ่งปลูกสร้าง

อาคารและสิ่งปลูกสร้างของท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท. ทั้ง 6 แห่ง อยู่ในที่ราชพัสดุซึ่งมีกรมธนารักษ์ (ธร.) กระทรวงการคลัง (กค.) ทำหน้าที่ปกครอง ดูแลและบำรุงรักษา ตามพระราชบัญญัติที่ราชพัสดุ พ.ศ.2562 โดย ทอท.ได้ทำข้อตกลงการใช้ประโยชน์ในที่ราชพัสดุเพื่อดำเนินกิจการท่าอากาศยานภายใต้การปกครองดูแลของกรมการบินพลเรือน (กรมท่าอากาศยาน (ทย.) ในปัจจุบัน) และกองทัพอากาศ (ทอ.) ตามระเบียบ กค. และกรมการบินพาณิชย์/กองทัพอากาศ ว่าด้วย การให้การทำท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย (ทอท.ในปัจจุบัน) ใช้ประโยชน์ในที่ราชพัสดุ ทั้งนี้ ทอท.ได้ทำข้อตกลงการใช้ประโยชน์ในที่ราชพัสดุเพื่อดำเนินกิจการท่าอากาศยาน 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.ได้ใช้ในการประกอบกิจการท่าอากาศยานและกิจการที่เกี่ยวข้องหรือต่อเนื่องกับกิจการท่าอากาศยาน เช่น อาคาร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) ใช้ในกิจการคลังสินค้า เขตปลอดอากร (Free Zone) ครีวการบิน กิจการบริการภาคพื้น ช่อมบำรุงอากาศยาน การเติมน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน ศูนย์บริการขนส่งสาธารณะ (Bus Terminal) ฯลฯ โดยในระหว่างที่ข้อตกลงการใช้ประโยชน์ในที่ราชพัสดุยังมีผลใช้บังคับ อาคารและสิ่งปลูกสร้างต่าง ๆ ของ ทอท. ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) ท่าอากาศยานดอนเมือง (ทดม.) ท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ทชม.) ท่าอากาศยานหาดใหญ่ (ทหญ.) ท่าอากาศยานภูเก็ต (ทภก.) และท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย



4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

(ทชร.) ซึ่งปลูกสร้างใหม่หลังวันที่ 30 กันยายน 2545 จะตกเป็นกรรมสิทธิ์ของ ทอท. ทั้งนี้ กรรมสิทธิ์ในอาคารและสิ่งปลูกสร้างดังกล่าวจะตกเป็นของ กค. เมื่อข้อตกลงการใช้ประโยชน์ฯ ดังกล่าวสิ้นผลผูกพันซึ่งรวมระยะเวลาแล้วไม่เกิน 50 ปี นับจากวันที่ 30 กันยายน 2545

4.3 สรุปสาระสำคัญของระเบียบและข้อตกลงการใช้ประโยชน์ในที่ราชพัสดุของ ทอท.

ตามระเบียบ กค.และกรมการbinพาณิชย์ว่าด้วย การให้การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย ใช้ประโยชน์ในที่ราชพัสดุที่อยู่ในความปกครองดูแลใช้ประโยชน์ของกรมการbinพาณิชย์อันเกี่ยวกับสนามบินสุวรรณภูมิพ.ศ.2545 และตามข้อตกลงการใช้ประโยชน์สนามบินสุวรรณภูมิ ฉบับลงวันที่ 30 กันยายน 2545 ได้กำหนดให้ ทอท.ใช้ประโยชน์ในที่ราชพัสดุเพื่อดำเนินกิจการท่าอากาศยานมีกำหนดระยะเวลา 30 ปี นับจากวันที่ระบุไว้ในข้อตกลงฯ โดยกำหนดให้ ธร.เรียกเก็บค่าตอบแทนการใช้ประโยชน์ในที่ราชพัสดุจาก ทอท. ในอัตราร้อยละ 5 ของรายได้ทั้งหมดของ ทอท.อันเกิดจาก ทสภ.โดยไม่หักค่าใช้จ่ายใด ๆ ทั้งสิ้นในช่วงปีบัญชีนั้น ๆ และภายหลังการใช้ประโยชน์ปีที่ 10 ให้ปรับอัตราค่าตอบแทนดังกล่าวใหม่ตามผลการศึกษาของที่ปรึกษาที่จัดหาโดย ธร. ซึ่งการพิจารณาปรับอัตราดังกล่าวจะคำนึงถึงผลการดำเนินงานของ ทอท.อันเกิดจาก ทสภ.ประกอบด้วย

ต่อมา ธร.ได้ปรับค่าตอบแทนการใช้ประโยชน์ฯ สำหรับ ทสภ. โดยเพิ่มค่าตอบแทนการใช้ประโยชน์ฯ จากอัตรามูลค่าผลตอบแทนต่อมูลค่าทรัพย์สิน (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 ส่วนสนามบินที่มีผลการดำเนินงานขาดทุน ธร.เรียกเก็บค่าตอบแทนการใช้ประโยชน์ฯ ในอัตราร้อยละ 2 ของรายได้ทั้งหมดของ ทอท.อันเกิดจากการใช้ประโยชน์สนามบินแต่ละแห่ง โดยไม่หักค่าใช้จ่ายใด ๆ ทั้งสิ้นในช่วงปีบัญชีนั้น ๆ ซึ่งต่อมาในปี 2562 ธร.ได้ปรับค่าตอบแทนการใช้ประโยชน์ฯ สำหรับ ทดม. และ ทภก. เป็นอัตราร้อยละ 5.5 ของรายได้ทั้งหมดของ ทดม. และ ทภก. โดยไม่หักค่าใช้จ่ายใด ๆ ทั้งสิ้นในช่วงปีบัญชีนั้น ๆ เริ่มใช้ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2560-2575 ทั้งนี้ ทอท.จะต้องชำระค่าตอบแทนการใช้ประโยชน์ฯ ปีงบประมาณ 2560-2561 เพิ่มเติม ตามที่ ธร.มีหนังสือเรียกเก็บเพิ่มเติมเป็นเงิน 242,830,618.89 บาท

ตามระเบียบและข้อตกลงการใช้ประโยชน์ที่ราชพัสดุที่กล่าวมาแล้วข้างต้น ทอท.ต้องได้รับอนุญาตจาก ทอ. หรือ ทย. แล้วแต่กรณี ในการก่อสร้าง ดัดแปลง โยกย้าย หรือรื้อถอนอาคารสิ่งปลูกสร้างใด ๆ เว้นแต่การดัดแปลงที่ไม่กระทบโครงสร้างของอาคารและสิ่งปลูกสร้าง นอกจากนี้ ระเบียบและข้อตกลงดังกล่าวยังได้จำกัดกิจกรรมที่ ทอท.สามารถดำเนินการได้ในที่ราชพัสดุ โดยให้ ทอท.สามารถใช้ประโยชน์ในที่ราชพัสดุสำหรับกิจการท่าอากาศยานและกิจกรรมที่เกี่ยวข้องหรือต่อเนื่องกับกิจการท่าอากาศยานเท่านั้น และต้องอนุญาตให้ ทอ. หรือ ทย. แล้วแต่กรณีมีสิทธิใช้ร่วมด้วย นอกจากนี้ ทอท.ต้องทำประกันวินาศภัยอาคารที่ก่อสร้างบนที่ราชพัสดุ และระบุในกรมธรรม์ประกันภัยให้ กค.เป็นผู้รับประกันผลประโยชน์ตลอดอายุข้อตกลงการใช้ประโยชน์



4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

ในการประชุมคณะกรรมการ ทอท. ครั้งที่ 12/2564 เมื่อวันที่ 22 กันยายน 2564 ที่ประชุมมีมติรับทราบตามที่ กค.เห็นชอบการแก้ไขข้อตกลงการใช้ประโยชน์ในที่ราชพัสดุ ซึ่งใช้ดำเนินการท่าอากาศยานทั้ง 6 แห่งของ ทอท. กับ ทอ.ในฐานะผู้ให้ประโยชน์ตามข้อตกลงการใช้ประโยชน์ฯ และผู้ปกครองดูแลและใช้ประโยชน์ในที่ราชพัสดุ ตามระเบียบ กค.ที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ เพื่อกำหนดระยะเวลาการใช้ประโยชน์ในที่ราชพัสดุให้มีความเหมาะสมสอดคล้องกับแผนพัฒนาท่าอากาศยาน และเพื่อให้การบริหารจัดการที่ราชพัสดุเกิดมูลค่าเพิ่ม ตลอดจนเพื่อเป็นการจูงใจในการพิจารณาเข้าร่วมลงทุนของภาคเอกชนเพื่อเพิ่มศักยภาพในการให้บริการของท่าอากาศยาน ซึ่งกรอบระยะเวลาการใช้ประโยชน์ในที่ราชพัสดุของ ทอท.รวมทั้งหมดแล้วต้องไม่เกิน 50 ปี นับแต่วันที่ทำข้อตกลงการใช้ประโยชน์ฯ (วันที่ 30 กันยายน 2545 - 29 กันยายน 2595) ทั้งนี้ ระยะเวลาการใช้ประโยชน์ฯ ในช่วงที่ 1 เป็นเวลา 30 ปี จะครบกำหนดในวันที่ 29 กันยายน 2575 (เหลือเวลาอีกประมาณ 11 ปีนับจากปัจจุบัน) จึงดำเนินการเพื่อแก้ไขกำหนดระยะเวลาจากเดิม เป็นกำหนดช่วงระยะเวลาใหม่ คือ ช่วงที่ 1 ระยะเวลา 19 ปี (วันที่ 30 กันยายน 2545 - 29 กันยายน 2564) ช่วงที่ 2 ระยะเวลา 30 ปี (วันที่ 30 กันยายน 2564 - 29 กันยายน 2594) โดยเมื่อครบกำหนดระยะเวลาดังกล่าวแล้ว ทอท.สามารถขอขยายระยะเวลาการใช้ประโยชน์ได้อีกไม่เกิน 1 ปี ตามที่ได้ผ่านการตรวจพิจารณาโดยสำนักงานอัยการสูงสุดเรียบร้อยแล้ว

โดยที่การแก้ไขข้อตกลงการใช้ประโยชน์ฯ ดังกล่าว มีสาระสำคัญเป็นการปรับแก้ไขระยะเวลาการใช้ประโยชน์ในที่ราชพัสดุ ซึ่งมีลักษณะเป็นการเข้าทำสัญญาเพื่อให้ได้มาซึ่งสิทธิในที่ราชพัสดุ ถือเป็นการดำเนินการเพื่อให้ได้มาซึ่งสิทธิการใช้ประโยชน์ในที่ดิน จึงเข้าข่ายเป็นการเข้าทำรายการได้มาซึ่งสินทรัพย์ ตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่ ทจ. 20/2551 เรื่อง หลักเกณฑ์ในการทำรายการที่มีนัยสำคัญที่เข้าข่ายเป็นการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สิน และเป็นการทำรายการที่เกี่ยวข้องกันประเภทสินทรัพย์หรือบริการ ตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่ ทจ. 21/2551 เรื่องหลักเกณฑ์ในการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน เนื่องจากการแก้ไขข้อตกลงการใช้ประโยชน์ฯ กับ ทอ. และ ทอ. ซึ่งถือเป็นผู้ทำการแทน กค. ซึ่งเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์ในที่ราชพัสดุ ตามพระราชบัญญัติที่ราชพัสดุ พ.ศ.2562 และเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่และผู้มีอำนาจควบคุม ทอท. ที่ประชุมคณะกรรมการ ทอท.ดังกล่าวข้างต้นจึงมีมติอนุมัติการเข้าทำรายการได้มาซึ่งสินทรัพย์และรายการที่เกี่ยวข้องกัน

โดยในขณะนี้ ทอ.ได้ลงนามในข้อตกลงการใช้ประโยชน์ฯ แล้ว และอยู่ในระหว่างการนำเสนอให้ ทอ.พิจารณาและลงนามในข้อตกลงการใช้ประโยชน์ฯ

4.4 นโยบายการลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม

ทอท.เข้าร่วมลงทุนในบริษัทที่ประกอบธุรกิจเกี่ยวกับท่าอากาศยานและธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องหรือเกี่ยวเนื่องกับกิจการของ ทอท.รวมทั้งสิ้น 11 บริษัท โดยมีสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทดังกล่าวระหว่างร้อยละ 1.50 - 60.00 ของทุนจดทะเบียน คิดเป็นมูลค่าการลงทุนรวมทั้งสิ้น 1,593.313 ล้านบาท แบ่งเป็น บริษัทย่อย (ทอท.ถือหุ้นเกินกว่าร้อยละ 50) จำนวน 1 บริษัท คือ บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด (รทส.) และ บริษัทร่วม (ทอท.ถือหุ้นไม่เกินร้อยละ 50) จำนวน 10 บริษัท ดังนี้



4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

(หน่วย : ล้านบาท)

ลำดับ	ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ	ทุนจดทะเบียน	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
1	บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด	บริหารงานและดำเนินการเกี่ยวกับโรงแรม ณ ทสภ.	1,017.78	60.00
2	บริษัท บริการภาคพื้น ท่าอากาศยานไทย จำกัด	ให้บริการลานจอด อุปกรณ์ภาคพื้น บริการผู้โดยสารภาคพื้น และกิจการที่เกี่ยวข้อง ณ ท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท.	1,044.00	49.00
3	บริษัท รักษาความปลอดภัย ท่าอากาศยานไทย จำกัด	ให้บริการรักษาความปลอดภัย ณ ท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท.	350.00	49.00
4	บริษัท ท่าอากาศยานไทย ทาฟา โอเปอเรเตอร์ จำกัด	ดำเนินกิจการบริหารโครงการเกี่ยวกับสินค้านำเข้าส่งออก ณ ทสภ.	35.00	49.00
5	บริษัท พอร์ต เอ็มอาร์ไอ เซอร์วิส จำกัด	ประกอบกิจการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน ณ ทดม.	24.00	25.00
6	บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด	ให้บริการผลิตอาหารส่งสายการบิน ณ ทภก.	100.00	10.00
7	บริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด	ให้บริการท่อน้ำมันและเติมน้ำมันด้วยระบบ Hydrant	530.00	10.00
8	บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเทล จำกัด	บริหารงานและดำเนินการเกี่ยวกับโรงแรม ณ ทดม.	120.00	9.00
9	บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ดำเนินธุรกิจทางด้านการบริหารจัดการเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน และให้บริการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงแก่อากาศยาน	637.50	4.94
10	บริษัท เทคสยาม จำกัด	ให้บริการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์	200.00 (เรียกชำระแล้ว 50.00)	1.50
11	บริษัท ไทยแอร์พอร์ตส์ กราวด์ เซอร์วิส จำกัด (ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งพิทักษ์ทรัพย์เด็ดขาด ตั้งแต่วันที่ 30 มิถุนายน 2558 และพิพากษาให้เป็นบุคคลล้มละลาย ตั้งแต่วันที่ 12 พฤษภาคม 2561 ปัจจุบันอยู่ระหว่างเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์รวบรวมทรัพย์สิน เพื่อชำระหนี้ให้แก่ลูกหนี้)	ให้บริการคลังสินค้า บริการในลานจอดอากาศยาน และบริการช่างอากาศยาน	1,000.00	28.50

✓

4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

**การจัดตั้งบริษัท ท่าอากาศยานไทย ท่าฟ้า โอเพอเรเตอร์ จำกัด เพื่อสนับสนุนโครงการศูนย์ตรวจสอบ
คุณภาพสินค้าก่อนส่งออก (Preshipment Inspection Center)**

ทอท.ให้ความสำคัญกับกิจการขนถ่ายสินค้าทางอากาศซึ่งเป็นส่วนงานที่ช่วยส่งเสริมนโยบายโลจิสติกส์ของประเทศที่ผ่านเข้ามาได้เข้าดำเนินการบริหารพื้นที่เขตปลอดอากรและคลังสินค้า (Free Zone) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) โดยปัจจุบัน ทสภ.มีปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ (Air Cargo) ประมาณ 1.5 ล้านตันต่อปี ทั้งนี้ ร้อยละ 10 ของสินค้าดังกล่าวเป็นสินค้าประเภทเน่าเสียง่ายโดยเฉพาะสินค้าทางการเกษตร ซึ่งในประเทศต่าง ๆ จะมีการเข้มงวดในการตรวจสอบนำเข้าสินค้าประเภทนี้เนื่องจากอาจมีแมลงศัตรูพืช และสารเคมีต่าง ๆ ปนเปื้อน

ดังนั้น เพื่อเป็นการยกระดับมาตรฐานสินค้ามาตรฐานการตรวจสอบสินค้าเกษตรให้แก่ผู้ส่งออกและเกษตรกรของไทย ทอท.จึงได้จัดทำโครงการตรวจสอบคุณภาพสินค้าก่อนส่งออก (Preshipment Inspection Center) เดิมเรียกว่า “Certify Hub” ภายในเขตปลอดอากร ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นศูนย์ตรวจสอบคุณภาพสินค้าการเกษตรก่อนส่งออกไปยังประเทศปลายทางได้อย่างมีมาตรฐานสากล เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางนำเข้าและส่งออกสินค้าเกษตรในภูมิภาค

ทอท. จึงได้ดำเนินการจดทะเบียนจัดตั้งบริษัท ท่าอากาศยานไทย ท่าฟ้า โอเพอเรเตอร์ จำกัด (AOT Tafa Operator Co.,Ltd. : AOTTO) เมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2564 โดยเป็นการร่วมลงทุนกับบริษัท ท่าฟ้า คอนซอร์เทียม จำกัด (Tafa Consortium) ที่มีความเชี่ยวชาญด้านการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่าย ซึ่งมีทุนจดทะเบียน จำนวน 35.00 ล้านบาท โดย ทอท.ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 49 ซึ่งเป็นการดำเนินการตามแผนวิสาหกิจ ทอท. กลยุทธ์ที่ 7.2 พัฒนารูรูกิจในรูปแบบบริษัท/บริษัทร่วมทุน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มความรวดเร็วในการตรวจสอบสินค้าเกษตร ทำให้สินค้าเกษตรคงคุณภาพ และได้มาตรฐานก่อนส่งออกไปยังประเทศปลายทาง

โดยระยะแรกของโครงการ ทอท.จะดำเนินการให้ AOTTO จัดตั้ง “สถานที่สำหรับเตรียมสินค้าเกษตร และสินค้าเน่าเสียง่ายผ่านทางช่องทางพิเศษ”(Perishable Premium Lane) (PPL) ก่อนการดำเนินโครงการศูนย์ตรวจสอบคุณภาพสินค้าก่อนส่งออก (Preshipment Inspection Center) ต่อไปในอนาคต โดยการให้บริการ PPL เป็นการให้บริการเสริมและอำนวยความสะดวกแก่ผู้ส่งออก เปรียบเสมือนการให้บริการชั้นธุรกิจ (Business Class) สำหรับผู้โดยสาร ซึ่งสินค้าที่ใช้บริการ PPL จะได้รับการดูแลและจัดเตรียมขึ้นเครื่องโดยผู้ชำนาญในการจัดเตรียมสินค้าทางอากาศ โดยเฉพาะก่อนที่จะจัดส่งไปประเทศปลายทางต่อไป ทั้งนี้ บริการ PPL ดังกล่าว เป็นการทำงานร่วมกันระหว่างกระทรวงคมนาคม และกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ รวมถึง บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท ดับบลิวเอฟเอเอสพีจี การ์โก้ จำกัด และบริษัทเอกชนหลายแห่งที่ให้ความร่วมมือส่งเสริมและยกระดับมาตรฐานสินค้าการเกษตรของไทยให้ทัดเทียมนานาชาติ เพื่อให้ผู้ส่งออกไทยสามารถแข่งขันในตลาดโลก และเพื่อประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางอากาศของอาเซียนต่อไป ซึ่ง ทอท.ได้มีการจัดเตรียมพื้นที่บริเวณอาคารคลังสินค้าหลังที่ 4 (WH-4) ภายในเขตปลอดอากร ทสภ.เพื่อรองรับบริการ PPL โดยคาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการได้ภายในปี 2565



5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

5. ข้อพิพาททางกฎหมาย ณ 30 กันยายน 2564

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 สเปน คอนซัลแตนท์ จำกัด ที่ 1 กับพวกรวม 2 คน กับ ทอท.ที่ 1 กับพวกรวม 4 คน ผู้ถูกฟ้องคดี

บริษัท สเปน คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท ไชน์-เทค เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ได้ยื่นฟ้อง ทอท., กรรมการผู้อำนวยการใหญ่, ประธานกรรมการจัดหาพัสดุ และคณะกรรมการจัดหาพัสดุ ต่อศาลปกครองกลาง กรณี ทอท.อนุมัติและเห็นชอบการคัดเลือกผู้ชนะงานจ้างสำรวจออกแบบโครงการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) จากวิธีการที่ไม่สุจริตต่อศาลปกครองกลางเป็นคดีหมายเลขดำที่ 1702/2561 ระหว่าง บริษัท สเปน คอนซัลแตนท์ จำกัด ที่ 1 กับพวกรวม 2 คน ผู้ฟ้องคดี และ 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 ขอให้ผู้ถูกฟ้องคดีทั้งสี่เรียกและพิจารณาข้อเสนอด้านราคาของผู้ฟ้องคดีทั้งสองอย่างสุจริตและเป็นธรรม
3. ขอให้เพิกถอนการประกวดแบบและราคาที่ไม่เป็นธรรม และขอให้เพิกถอนคำสั่งตัดสินคดีผู้ฟ้องคดีทั้งสอง

เมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2561 ผู้ฟ้องคดีทั้งสองได้ยื่นคำร้องขอให้ศาลมีคำสั่งคุ้มครองชั่วคราวก่อนศาลมีคำพิพากษา ขอศาลมีคำสั่งให้คณะกรรมการ ทอท.ระงับการพิจารณาอนุมัติ หรือเห็นชอบผู้ชนะการประกวดแบบ และราคา การรับจ้างสำรวจออกแบบอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 ทสภ. ที่ผ่านการคัดเลือกที่ไม่สุจริตและไม่เป็นธรรม

เมื่อวันที่ 17 กันยายน 2561 ศาลปกครองกลางได้มีคำสั่งเกี่ยวกับวิธีการชั่วคราวก่อนการพิพากษา โดยยกคำขอให้ศาลมีคำสั่งให้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ 1 ระงับการพิจารณาอนุมัติหรือเห็นชอบผู้ชนะการประกวดราคา การรับจ้างสำรวจออกแบบอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 ทสภ. ออกไปจนกว่าศาลจะมีคำพิพากษาของผู้ฟ้องคดีทั้งสอง โดยศาลปกครองกลางได้วินิจฉัยว่า “หากศาลมีคำสั่งให้ทุเลาการบังคับตามคำสั่งทางปกครองตามที่ผู้ฟ้องคดีขอ ก็อาจมีผลให้การก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 ทสภ. ต้องล่าช้าออกไปอีก อาคารผู้โดยสารเดิมไม่สามารถรองรับผู้โดยสาร

5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ที่มีอัตราเพิ่มสูงขึ้นมาก อันเป็นปัญหาอุปสรรคในการบริการสาธารณะของ ทอท. คำร้องของผู้ฟ้องคดีจึงฟังไม่ขึ้น”

เมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2563 ศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษาเป็นคดีหมายเลขแดงที่ 1791/2563 พิพากษายกฟ้อง และผู้ฟ้องคดีทั้งสองไม่ได้ยื่นอุทธรณ์ภายในกำหนด คดีเป็นอันถึงที่สุด

5.1.2 คดีระหว่าง บริษัท ไพรม์เวลต์ โซลูชั่น จำกัด ผู้ฟ้องคดี กับ ทอท. ผู้ถูกฟ้องคดี

บริษัท ไพรม์เวลต์ โซลูชั่น จำกัด ยื่นฟ้อง ทอท.ต่อศาลปกครองกลาง เป็นคดีหมายเลขดำที่ 835/2561 ในข้อหาผิดสัญญา เรียกค่าเสียหายเป็นเงิน 155,000,000.- บาท กล่าวคือ ผู้ฟ้องคดีอ้างว่าผู้ถูกฟ้องคดีบอกเลิกสัญญาในการจัดทำและให้บริการเว็บไซต์กับผู้ฟ้องคดีโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย ทำให้ผู้ฟ้องคดีเสียหาย จึงขอให้เพิกถอนกระบวนการบอกเลิกสัญญาของ ทอท.และกลับคืนสู่ฐานะเดิม หากไม่สามารถกลับคืนสู่ฐานะเดิมได้ ให้ชดใช้ค่าเสียหายแก่ผู้ฟ้องคดี และ ทอท.ได้ยื่นฟ้องแย้ง บริษัท ไพรม์เวลต์ โซลูชั่น จำกัด ต่อศาลปกครองกลาง เรียกร้องค่าเสียหายจากการที่บริษัท ผิดสัญญากับ ทอท.เป็นเงินจำนวน 304,976,862.49 บาท

คณะกรรมการวินิจฉัยชี้ขาดอำนาจหน้าที่ระหว่างศาลเห็นว่า สัญญาที่พิพาทมีวัตถุประสงค์เพื่อให้การปฏิบัติงานของผู้ถูกฟ้องคดีเป็นไปอย่างสะดวกรวดเร็วมีประสิทธิภาพและสามารถสร้างรายได้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับกิจการการบิน ซึ่งไม่มีลักษณะเป็นการให้ผู้ฟ้องคดีเข้าร่วมจัดทำบริการสาธารณะโดยตรง หรือมีลักษณะเป็นสัญญาสัมปทาน หรือจัดให้มีสิ่งสาธารณูปโภคหรือแสวงประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติที่จะถือว่าเป็นสัญญาทางปกครองตามมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ.2542 อันจะอยู่ในอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีปกครอง แต่เป็นคดีที่อยู่ในอำนาจพิจารณาพิพากษาของศาลยุติธรรม จึงวินิจฉัยชี้ขาดว่า คดีระหว่าง บริษัท ไพรม์เวลต์ โซลูชั่น จำกัด ผู้ฟ้องคดี ทอท.ผู้ถูกฟ้องคดี อยู่ในอำนาจพิจารณาพิพากษาของศาลยุติธรรม

เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2563 ศาลแพ่งพิพากษาให้โจทก์ชำระเงิน 6,134,056.96 บาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี ของต้นเงินดังกล่าว นับแต่วันฟ้องแย้ง (ฟ้องวันที่ 19 กันยายน 2561) เป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จแก่จำเลย (ทอท.) ให้โจทก์ใช้ค่าฤชาธรรมเนียมตามฟ้องแย้งแทนจำเลย โดยกำหนดค่าทนายความ 20,000.- บาท เฉพาะค่าขึ้นศาลตามฟ้องแย้งให้โจทก์ใช้แทนตามจำนวนทุนทรัพย์ที่จำเลยชนะคดี ค่าขออื่นตามฟ้องแย้งของจำเลยให้ยก ยกฟ้องโจทก์ ค่าฤชาธรรมเนียมตามฟ้องโจทก์ให้เป็นพับ

ปัจจุบันโจทก์ยื่นอุทธรณ์คดี และอยู่ระหว่างการไต่สวนขอยกเว้นค่าธรรมเนียมศาลของโจทก์

5.1.3 คดีระหว่าง บริษัท ชิโน - ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) ผู้ฟ้องคดี กับ ทอท. ผู้ถูกฟ้องคดี

บริษัท ชิโน - ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) ได้ยื่นฟ้อง ทอท. ต่อศาลปกครองกลาง เป็นคดีหมายเลขดำที่ 330/2562 กรณีการชำระเงินค่าการก่อสร้างโครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต (ปีงบประมาณ 2553 – 2557) ตามสัญญาเลขที่ 4CI-550001 ลงวันที่ 20 กันยายน 2555 ล่าช้า โดยขอให้ศาลมีคำพิพากษาหรือคำสั่ง ดังนี้

1. ให้ผู้ถูกฟ้องคดีชำระดอกเบี้ยของค่าจ้างและเงินประกันผลงานของงวดต่าง ๆ ซึ่งต้นเงินได้ชำระล่าช้ากว่ากำหนด ทำให้มีดอกเบี้ยเป็นจำนวนเงิน 133,141,446.04 บาท

5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

2. ให้ผู้ถูกฟ้องคดีชำระดอกเบี้ยของเงินค่าที่ปรึกษาซึ่งถูกหักไว้เกินจริง ซึ่งถูกหักไว้ตั้งแต่วันที่ 10 มีนาคม 2559 โดยต้นเงินจำนวน 17,406,222.68 บาท ได้รับคืนล่าช้ากว่ากำหนด ทำให้มีดอกเบี้ยจนถึงวันที่ได้รับชำระเป็นจำนวนเงิน 5,007,269.54 บาท รวมเป็นจำนวนทุนทรัพย์ทั้งสิ้น 138,148,715.58 บาท

ศาลปกครองกลางมีคำสั่งรับคำฟ้องในส่วนที่ผู้ฟ้องคดีขอให้ผู้ถูกฟ้องคดีชำระดอกเบี้ยผิดนัดตามคำฟ้อง และชำระดอกเบี้ยของเงินค่าที่ปรึกษาซึ่งผู้ถูกฟ้องคดีหักไว้ตั้งแต่วันที่ 10 มีนาคม 2559 จำนวน 5,007,269.54 บาท ไว้พิจารณา

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง

5.2 กระบวนการยุติการดำเนินคดีแพ่งและอนุญาโตตุลาการ

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

ทอท.ได้รับสำเนาคำเสนอข้อพิพาทของสถาบันอนุญาโตตุลาการ ลงวันที่ 4 พฤษภาคม 2553 ระหว่างบริษัท ซิมิซี คอร์ปอเรชั่น จำกัด ผู้เรียกร้องที่ 1 และบริษัท วิจิตรภัณฑ์ ก่อสร้าง จำกัด ผู้เรียกร้องที่ 2 ผู้รับจ้างงานก่อสร้างทางยกระดับหน้าอาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ กับ ทอท.ผู้คัดค้าน ในคดีหมายเลขคำที่ 33/2553 โดยคดีนี้ผู้เรียกร้องได้เรียกร้องค่าเสียหายจาก ทอท. ตามข้อพิพาทดังต่อไปนี้

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 และค่าจ้างส่วนที่ 2 ข้อ 2 F ข้อเท็จจริงเรื่องข้อพิพาทการเรียกร้องเงินชดเชยจากความเดือดร้อนทางการเงิน (Finance cost suffered) ของผู้เรียกร้องจากการปฏิบัติผิดสัญญาของผู้คัดค้าน

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

เมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2553 สำนักงานอัยการสูงสุด ได้ยื่นคำคัดค้านว่า การที่ผู้เรียกร้องทั้งสองขอขยายระยะเวลาการก่อสร้าง และขอคืนเบี้ยปรับไม่เป็นไปตามเงื่อนไขสัญญา และการขอให้ผู้คัดค้านจ่ายเงินค่างานเปลี่ยนแปลงและออกใบรับรองเพื่อจ่ายค่างานของตัวแทนผู้คัดค้านไม่ชอบด้วยสัญญาจ้างพิพาท และการเรียกร้องต่าง ๆ ของผู้เรียกร้องประกอบด้วย การเรียกร้องให้คำนวณค่าดำเนินการและกำไรค่างานเงินสกุลเงิน การเรียกร้องค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมของงาน การเรียกร้องค่าดำเนินการ ค่าเครื่องมือและเครื่องจักรกลที่เพิ่มขึ้นจากการขยายระยะเวลางาน การเรียกร้องเงินชดเชยความเดือดร้อนด้านการเงินของผู้เรียกร้องทั้งสอง และการเรียกร้องเงินค่าชดเชยจากการปรับตัวขึ้นตามราคาวัสดุก่อสร้างของผู้เรียกร้องทั้งสอง ไม่ชอบด้วยเงื่อนไขของสัญญาจ้างพิพาท



5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

เมื่อวันที่ 6 กรกฎาคม 2555 สถาบันอนุญาโตตุลาการได้แต่งตั้งคณะอนุญาโตตุลาการเรียบร้อยแล้ว ปัจจุบันอยู่ระหว่างการสืบพยานฝ่ายผู้ถูกร้อง

5.3 คดีปกครอง

5.3.1 คดีปกครองกับผู้รับจ้าง

5.3.1.1 ทอท.ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัท DMJM International , Scott Wilson Kirkpatrick & Partners, Norconsult International A.S., Span Co., Ltd. และ Southeast Asia Technology เป็นที่ปรึกษาออกแบบ Airside Design Group (ADG) และต่อมา ทอท.ได้ว่าจ้างกิจการร่วมค้า ไอโอที (IOT Joint Venture) ประกอบด้วย บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน), บริษัท โอบายาชิ คอเปอร์เรชั่น และบริษัท ทาเคนากะ คอเปอร์เรชั่น เป็นผู้รับเหมาดำเนินการก่อสร้างพื้นผิว ทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดอากาศยานท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) ตามสัญญาจ้างเหมาก่อสร้าง The Construction of Airfield Pavement และ ทอท.ได้ว่าจ้างกลุ่ม APC Consortium (APC) เป็นวิศวกรควบคุมงานก่อสร้างพื้นผิว ทางวิ่งทางขับ และลานจอดอากาศยาน ทสภ. ประกอบด้วย Scott Wilson Kirkpatrick (Thailand) Ltd. (Scott Wilson), Span Co., Ltd. (Span), MAA Consultants Co., Ltd. (MAA), Southeast Asia Technology Co.,Ltd. (SEATEC) และ Norconsult International AS (Norconsultant) ซึ่งเมื่อ ทอท.ได้เปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ ทสภ. ในวันที่ 28 กันยายน 2549 ปรากฏว่า ทอท.พบปัญหาความเสียหายของ พื้นผิวทางวิ่ง (Runway) และทางขับ (Taxiway) ภายในกำหนดช่วงการรับประกันผลงาน 2 ปี (กำหนดสิ้นสุดรับประกัน ผลงานวันที่ 21 กันยายน 2551) ของ IOT Joint Venture ผู้รับจ้างตามสัญญาจ้างเหมาก่อสร้าง The Construction of Airfield Pavement ซึ่งผู้รับจ้างได้เข้าดำเนินการซ่อมแซมแก้ไขตามภาระผูกพันของสัญญา แต่ความเสียหายยังคงปรากฏ ขึ้นอย่างต่อเนื่องก่อนเวลาอันสมควร ซึ่งต่อมา ทอท.ได้ทำสัญญาจ้างวิศวกรที่ปรึกษาอิสระ เพื่อศึกษาตรวจสอบหาสาเหตุ ของความชำรุดเสียหายบริเวณทางขับ (Taxiway) และทางวิ่ง (Runway) ของ ทสภ. กับกลุ่ม The Consortium of IMMS Co.,Ltd., JAPAN Airport Consultants Inc., KISO JIBAN Consultants Co.,Ltd.

ทอท.ส่งเรื่องให้สำนักงานอัยการสูงสุดพิจารณาดำเนินการกระบวนการระงับข้อพิพาทต่อ ผู้รับผิดชอบในความชำรุดบกพร่องของงานก่อสร้างพื้นผิว ทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดอากาศยาน โดยสำนักงาน อัยการพิเศษฝ่ายการอนุญาโตตุลาการ สำนักงานอัยการสูงสุด ได้จัดพนักงานอัยการดำเนินการยื่นคำเสนอข้อพิพาท ต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการให้ตามความประสงค์ของ ทอท.เมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม 2554 เป็นข้อพิพาทหมายเลขคำที่ 53/2554 ระหว่าง ทอท.ผู้เรียกร้อง และ บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) ผู้คัดค้านที่ 1 กับพวกรวม 3 คน โดยให้ชดเชยค่าเสียหายเป็นเงิน จำนวน 3,025,478,629.-บาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับถัดจากวันยื่นคำเสนอข้อพิพาทไปจนกว่าจะชำระเสร็จสิ้น

วันที่ 8 พฤษภาคม 2557 คณะอนุญาโตตุลาการมีคำชี้ขาดว่า สิทธิเรียกร้องตามสัญญาจ้าง พิพาทซึ่งเป็นมูลกรณีในคำเสนอข้อพิพาทนี้ได้รับไปทั้งหมดก่อนที่จะมีการยื่นคำเสนอข้อพิพาทดังกล่าวแล้ว เมื่อผู้คัดค้านทั้งสามมิได้กระทำการใด ๆ อันเป็นการโต้แย้งสิทธิของผู้เรียกร้อง ผู้เรียกร้องจึงไม่มีอำนาจยื่นคำเสนอ ข้อพิพาทในมูลหนี้ตามสัญญาจ้างพิพาทที่ได้รับระงับระหว่างกันไปแล้วต่อคณะอนุญาโตตุลาการเพื่อพิจารณาชี้ขาด



5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

อีกต่อไป ส่วนข้ออ้างหรือข้อเถียงอื่นในคำคู่ความของทั้งสองฝ่าย คณะอนุญาโตตุลาการเห็นว่าไม่จำเป็นต้องวินิจฉัย เพราะไม่ทำให้ผลคำวินิจฉัยข้อพิพาทเปลี่ยนแปลงไป คณะอนุญาโตตุลาการจึงพร้อมกันชี้ขาดให้ยกคำเสนอข้อพิพาทของผู้เรียกร้องทั้งหมด

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

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง

5.3.1.2 ทอท.ได้จ้าง 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 มีค่าจ้างบริหารทั้งสิ้นจำนวน 4,430 ล้านบาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) โดยมีขอบเขตงาน 5 ด้าน ได้แก่ งานบริหารจัดการสิ่งอำนวยความสะดวกให้แก่เจ้าหน้าที่ศุลกากร, งานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ, งานอำนวยความสะดวกและงานขนส่งสินค้าระหว่างอาคารและบริหารจัดการคลังสินค้าส่วนกลางภายในเขตปลอดอากร โดยในการทำสัญญาจ้าง ผู้ฟ้องคดีที่ 1 ได้วางหลักประกันการปฏิบัติตามสัญญา เป็นหนังสือค้ำประกันของธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เลขที่ C05001/21010013072 ลงวันที่ 7 ตุลาคม 2553 จำนวนเงิน 237,005,000.-บาท

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

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

เมื่อวันที่ 14 กันยายน 2560 ผู้ถูกฟ้องคดีได้ยื่นคำให้การและฟ้องแย้ง โดยขอให้ผู้ฟ้องคดีทั้งสองชดเชยค่าเสียหายในส่วนฟ้องแย้งเป็นเงิน 105,542,100.29 บาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปีของต้นเงินดังกล่าว

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง



5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

5.3.1.3 ทอท.ได้ว่าจ้างกลุ่ม เอส พี เอส คอนซอร์เตียม ประกอบด้วยบริษัท สามารถคอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน), บริษัท สยามเวสต์แมนเนจเม้นท์ คอนซัลแทนท์ จำกัด และบริษัท โปรเฟสชั่นแนล เวสต์ เทคโนโลยี (1999) จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับจ้างดำเนินการบริหารจัดการขยะในบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตามสัญญาจ้างเลขที่ 6CS4-490020 ลงวันที่ 11 กันยายน 2549 มีกำหนดระยะเวลา 10 ปี ตั้งแต่วันที่ 15 กันยายน 2549 ถึงวันที่ 14 กันยายน 2559

เมื่อวันที่ 23 พฤศจิกายน 2559 บริษัท สามารถคอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) ที่ 1, บริษัท สยามเวสต์แมนเนจเม้นท์ คอนซัลแทนท์ จำกัด ที่ 2 และบริษัท โปรเฟสชั่นแนล เวสต์ เทคโนโลยี (1999) จำกัด (มหาชน) ที่ 3 ผู้ฟ้องคดี ได้ยื่นฟ้องต่อศาลปกครองกลาง เป็นคดีหมายเลขดำที่ 1810/2559 ขอให้ ทอท.ผู้ถูกฟ้องคดี ชดเชยค่าเสียหายเป็นเงิน 238,127,385.49 บาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปีของต้นเจดังกกล่าว

เมื่อวันที่ 15 สิงหาคม 2560 ทอท.ได้ยื่นคำให้การและฟ้องแย้ง โดยขอให้ผู้ฟ้องคดีทั้งสามชดเชยค่าเสียหายเป็นเงินจำนวน 845,208,326.71 บาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปีของต้นเจดังกกล่าว

เมื่อวันที่ 9 สิงหาคม 2564 ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ผู้ร้องสอด ได้นำเงินจำนวน 50,373,871.- บาท มาชำระหนี้ตามหนังสือคำประกันของธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) พร้อมทั้งชำระเงินดอกเบี้ยจำนวน 16,602,675.84 บาท ให้แก่ ทอท.

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง

5.3.1.4 คดีของศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขดำที่ 382/2559 ระหว่าง บริษัท เจ็มนิยาย ทรานสปอร์ต แอนด์ คอมมูนิเคชั่น จำกัด ผู้ฟ้องคดี กับ ทอท.ผู้ถูกฟ้องคดี โดยผู้ฟ้องคดีอ้างว่า ทอท.ผิดสัญญาซื้อขายพร้อมติดตั้งป้าย Aircraft Guidance Sign (ป้ายไฟใช้ในการบอกทางเครื่องบินในสนามบิน) บริเวณขอบทางวิ่งและทางขับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มูลค่างาน 53,821,000.- บาท โดย ทอท.ไม่ยอมรับป้ายไฟ จึงใช้สิทธิบอกเลิกสัญญาและเรียกร้องเงินจำนวน 53,955,341.38 บาท

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

เมื่อวันที่ 14 กรกฎาคม 2564 ศาลปกครองกลางพิพากษายกฟ้องผู้ฟ้องคดี และให้ผู้ฟ้องคดี ชำระเงินให้แก่ ทอท.จำนวน 5,606,272.14 บาท

ปัจจุบันคดีอยู่ในระยะเวลาการยื่นอุทธรณ์

5.3.1.5 คดีของศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขดำที่ 39/2560 ทอท.เป็นผู้ฟ้องคดี บริษัท เวิลด์ เอ็นเตอร์เทนเม้นท์ เน็ทเวิร์ค จำกัด (บริษัท เวิลด์ฯ) ที่ 1 บริษัท ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ที่ 2 ต่อศาลปกครองกลาง ในกรณีผิดสัญญาอนุญาตให้ประกอบกิจการผลิตและเผยแพร่รายการโทรทัศน์และโฆษณาผ่านเครื่องรับโทรทัศน์ (ภายในอาคารผู้โดยสาร) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยเรียกค่าเสียหายเป็นจำนวนเงิน 3,925,753.85 บาท ต่อมาบริษัท เวิลด์ฯ ให้การและฟ้องแย้ง เรียกค่าเสียหายจาก ทอท.เป็นจำนวนเงิน 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 กับ ทอท.ผู้ถูกฟ้องคดี โดยคดีนี้ผู้ฟ้องคดีทั้ง 3 ได้เรียกร้องให้ ทอท.ชำระเงินค่าจ้างที่หักไว้พร้อมดอกเบี้ยให้แก่ผู้ฟ้องคดีเป็นจำนวนเงิน 130,727,250.-บาท พร้อมดอกเบี้ยจนถึงวันฟ้องเป็นเงิน 27,989,806.04 บาท รวมทั้งสิ้นเป็นเงินจำนวน 158,717,056.04 บาท และให้ ทอท.ชำระดอกเบี้ยร้อยละ 7.5 ต่อปี ของเงินต้น 130,727,250.- บาท นับถัดจากวันฟ้องเป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จแก่ผู้ฟ้องคดี

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง

5.3.1.7 คดีของศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขดำที่ 1936/2563 ระหว่าง บริษัท แดน-ไทย อีคิวไทม์ จำกัด ผู้ฟ้องคดี คณะกรรมการพิจารณาอุทธรณ์และข้อร้องเรียนที่ 1 กับพวกรวม 17 คน ผู้ถูกฟ้องคดี กรณีผู้ฟ้องคดีฟ้องขอให้ยกเลิกหรือเพิกถอนคำสั่งหรือมติของคณะกรรมการ ทอท.ที่ให้ บริษัท ซีดีอาร์-พีเทรียส จอยท์เวนเจอร์ จำกัด เป็นผู้ชนะการประกวดราคาจ้างด้วยวิธีประกวดราคาอิเล็กทรอนิกส์ เลขที่ 6RH10-631034

ทอท.ได้รับหมายแจ้งคำสั่งศาล ฉบับลงวันที่ 4 สิงหาคม 2563 ให้ ทอท.ยื่นคำชี้แจงพร้อมแนบเอกสารที่เกี่ยวข้องและสำเนาคำชี้แจงพร้อมเอกสารดังกล่าวที่รับรองความถูกต้องอีก 1 ชุดยื่นต่อศาลภายใน 7 วัน นับแต่วันที่ได้รับหมายนี้ เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อเท็จจริงเพื่อประกอบการพิจารณาคำสั่งเกี่ยวกับคำฟ้องและคำขอเกี่ยวกับวิธีการชั่วคราวก่อนศาลมีคำพิพากษาของผู้ฟ้องคดี ต่อมาศาลปกครองกลางมีคำสั่งเรียกคู่กรณี ฉบับลงวันที่ 13 สิงหาคม 2563 โดยศาลนัดไต่สวนคำขอเกี่ยวกับวิธีการชั่วคราวในวันที่ 14 สิงหาคม 2563

วันที่ 31 สิงหาคม 2563 ทอท.ได้รับคำสั่งเรียกให้ทำคำให้การ ฉบับลงวันที่ 26 สิงหาคม 2563 โดยศาลปกครองกลางให้ ทอท.ยื่นคำให้การแก้ฟ้อง พร้อมด้วยพยานหลักฐาน 1 ชุด และจัดส่งสำเนาคำให้การและสำเนापยานหลักฐานอีก 1 ชุด รวม 2 ชุด ต่อศาลภายใน 30 วัน นับแต่วันที่รับคำสั่งนี้

อนึ่ง ศาลมีคำสั่งไม่รับคำฟ้องในส่วนที่ผู้ถูกฟ้องคดีที่ 3 ถึงผู้ถูกฟ้องคดีที่ 17 ไว้พิจารณา และมีคำสั่งยกคำขอให้ศาลกำหนดมาตรการ หรือวิธีการคุ้มครองเพื่อบรรเทาทุกข์ชั่วคราวก่อนพิพากษาคำขอของผู้ฟ้องคดี

วันที่ 14 พฤษภาคม 2564 ผู้ฟ้องคดียื่นคำร้องขอแก้ไขเพิ่มเติมคำฟ้อง (ครั้งที่ 2) โดยแก้ไขเพิ่มเติมในประเด็นเรื่องค่าเสียหาย 762,566,068.71 บาท พร้อมดอกเบี้ยร้อยละ 5 ต่อปีของต้นเงินจำนวน 713,226,431.98 บาท ซึ่งเป็นค่าเสียหายนับแต่วันยื่นคำร้องขอแก้ไขคำฟ้องจนกว่าจะชำระเงินให้ผู้ฟ้องคดีเสร็จสิ้น

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง

5.3.1.8 คดีของศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขดำที่ 474/2564 ระหว่าง บริษัท เอ็มพี เม็ก จำกัด ผู้ฟ้องคดี ทอท. ผู้ถูกฟ้องคดี ซึ่งผู้ฟ้องคดีอ้างว่า ทอท.บอกละเมิดสัญญาอนุญาตให้ประกอบกิจการ โครงการบริหารจัดการอาคารจอดรถยนต์ ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง ตามสัญญาอนุญาตฯ เลขที่ ทคณ.ทส-1-01/2560 ฉบับลงวันที่ 18 สิงหาคม 2560 ไม่ชอบ โดยเรียกร้องให้ ทอท.ขยายเวลาในการก่อสร้างออกไปอีกอย่างน้อยตั้งแต่วันที่ 31 ธันวาคม 2561 จนถึงวันที่ 29 สิงหาคม 2563 และขยายเวลาในการเริ่มต้นเรียกเก็บผลประโยชน์ตอบแทนจากการได้รับอนุญาตให้บริการอาคารจอดรถยนต์ตามสัญญา เป็นเริ่มต้นในวันที่ 29 สิงหาคม 2563 เรียกค่าเสียหายเป็นเงินจำนวน 183,773,116.60 บาท พร้อมด้วยดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี และขอให้ ทอท.คืนหลักประกันสัญญาทั้งหมดแก่ผู้ฟ้องคดี

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง

5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

5.3.1.9 คดีศาลปกครองนครศรีธรรมราช คดีหมายเลขดำที่ 96/2564 ระหว่าง บริษัท แบ็กส์บริการ ภาคพื้น จำกัด ผู้ฟ้องคดี ทอท.ผู้ถูกฟ้องคดี กรณี ทอท.มีหนังสือบอกเลิกสัญญาอนุญาตให้ประกอบกิจการให้บริการ ภาคพื้นสำหรับท่าอากาศยานและผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานภูเก็ต ตามสัญญาเลขที่ ทภก.SV-3-01/2562 ลงวันที่ 23 กันยายน 2562 ไม่ชอบ โดยขอให้ศาลมีคำพิพากษาหรือมีคำสั่งว่า ทอท.เป็นฝ่ายปฏิบัติผิดสัญญา และ ให้ ทอท. ชำระเงินค่าเสียหาย จำนวน 403,458,272.- บาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองนครศรีธรรมราช

5.3.2 คดีปกครองเกี่ยวกับพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบด้านเสี่ยงจากการดำเนินงานท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.)

5.3.2.1 คดีของศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขดำที่ 1770/2549 ระหว่าง นางจุฬารัตน์ จันทร ผู้ฟ้องคดี กับ คณะรัฐมนตรี ที่ 1 กับพวกรวม 6 คน (ทอท.เป็นผู้ถูกฟ้องคดีที่ 4) จำนวนทุนทรัพย์ทั้งสิ้น 10,648,307.-บาท โดยเมื่อวันที่ 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 พร้อมชำระดอกเบี้ยในอัตราสูงสุดของอัตราดอกเบี้ยเงินฝากประเภทฝากประจำ ของธนาคารออมสินในแต่ละช่วงเวลาจากต้นเงินดังกล่าว นับแต่วันที่ 28 กันยายน 2549 เป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จ โดยมีเงื่อนไขว่าหากผู้ฟ้องคดีตกลงขายที่ดินพร้อมบ้านให้ ทอท. ในราคาเงินต้นจำนวนดังกล่าว และให้ ทอท.ชดใช้ ค่าสินไหมทดแทนค่ารักษาพยาบาลสามผู้ฟ้องคดี จำนวน 33,644.- บาท พร้อมชำระดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับแต่วันที่ 15 กันยายน 2549 เป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จแก่ผู้ฟ้องคดี ทั้งนี้ ให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน 60 วัน นับแต่วันที่คดีถึงที่สุด โดยให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ผู้ถูกฟ้องคดีที่ 2 และกระทรวงคมนาคม ผู้ถูกฟ้องคดีที่ 3 กำกับดูแลให้ ทอท.ปฏิบัติตามคำพิพากษาและคำสั่งของศาล โดยยกฟ้องผู้ถูกฟ้องคดีที่ 5 ถึงที่ 6 ให้คืนค่าค่าธรรมเนียมแก่ผู้ฟ้องคดีตามส่วนของการชนะคดี ค่าขออื่นนอกจากนี้ให้ยก ต่อมาวันที่ 23 มีนาคม 2554 ทอท.ได้ยื่นอุทธรณ์คำพิพากษาของศาลปกครองกลาง และวันที่ 20 กันยายน 2554 ทอท.ได้ยื่น ชี้แจงข้อเท็จจริงเกี่ยวกับคำแก้อุทธรณ์ของผู้ฟ้องคดี

เมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2564 ศาลปกครองสูงสุดได้มีคำพิพากษาเป็นคดีหมายเลขดำที่ อ.627/2554 คดีหมายเลขแดงที่ อ.7/2564 พิพากษาให้ ทอท.ซื้อที่ดินโฉนดเลขที่ 56515 และโฉนดเลขที่ 56516 ตำบลคลองสาม (คลองประเวศบุรีรัมย์ฝั่งเหนือ) อำเภอลาดกระบัง (แสนแสบ) กรุงเทพมหานคร พร้อมบ้านเลขที่ 173/101 หมู่ที่ 3 หมู่บ้านร่วมฤดี ถนนร่มเกล้า เขตลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร จากผู้ฟ้องคดีในราคา 7,790,812.07 บาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี ของต้นเงิน 7,790,812.07 บาท นับแต่วันที่ 28 กันยายน 2549 เป็นต้นไป จนกว่าจะชำระเสร็จ โดยมีเงื่อนไขว่าหากผู้ฟ้องคดีตกลงขายที่ดินพร้อมบ้านนั้นให้ ทอท. ในราคาต้นเงินจำนวน ดังกล่าว นอกจากที่แก้ไขให้เป็นไปตามคำพิพากษาของศาลปกครองชั้นต้น และให้คืนค่าธรรมเนียมศาลในชั้นอุทธรณ์แก่ ทอท.ตามส่วนของการชนะคดี

เมื่อวันที่ 2 มีนาคม 2564 ทอท.ได้ดำเนินการนำเงินค่าสินไหมทดแทนค่ารักษาพยาบาล พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี จำนวนถึงวันที่ 2 มีนาคม 2564 รวมเป็นเงินจำนวน 70,159.26 บาท ไปวางที่ สำนักบังคับคดีปกครอง สำนักงานศาลปกครองเรียบร้อยแล้ว

5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

เมื่อวันที่ 23 กันยายน 2564 ทอท.ได้ดำเนินการจดทะเบียนซื้อที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างตามคำพิพากษาศาลปกครองสูงสุดข้างต้น และได้ชำระเงินจำนวน 7,790,812.07 บาท ให้แก่ผู้ฟ้องคดี ณ สำนักงานที่ดินลาดกระบัง และในวันเดียวกันนี้ ทอท.ได้นำดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปีของต้นเงิน 7,790,812.07 บาท เป็นเงินจำนวน 8,779,071.24 บาท ไปวางที่สำนักงานบังคับคดีปกครอง สำนักงานศาลปกครอง

ทอท.ได้ดำเนินการตามคำพิพากษาศาลปกครองสูงสุดครบถ้วนแล้ว

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

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด

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

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

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

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

ทอท.ยื่นอุทธรณ์คำพิพากษาของศาลปกครองกลาง

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด

5.3.2.4 คดีของศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขดำที่ 1833/2550 ระหว่าง นางสันสนีย์ จันทร์หัตถ์ ผู้ฟ้องคดี กับ ทอท.ที่ 1 กับพวกรวม 5 คน ผู้ถูกฟ้องคดี จำนวนทุนทรัพย์ทั้งสิ้น 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 กับ ทอท.ที่ 1 กับพวกรวม 5 คน ผู้ถูกฟ้องคดี เมื่อวันที่ 29 กุมภาพันธ์ 2555 ศาลปกครองกลางมีคำพิพากษายกฟ้องและผู้ฟ้องคดีทั้ง 359 คน ยื่นอุทธรณ์ต่อศาลปกครองสูงสุด ซึ่งพนักงานอัยการได้ดำเนินการแก้อุทธรณ์แล้ว

5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

เมื่อวันที่ 23 เมษายน 2564 ศาลปกครองสูงสุดมีคำพิพากษาลับคำพิพากษาศาลปกครองชั้นต้น ให้ ทอท.ผู้ถูกฟ้องคดีที่ 1 ดำเนินการแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านเสียงตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้แก่ผู้ฟ้องคดีทั้ง 151 คน ที่ไม่ได้ถอนฟ้องและถอนอุทธรณ์ ให้แล้วเสร็จภายใน 180 วัน นับแต่วันมีคำพิพากษายกอุทธรณ์ของผู้ฟ้องคดีทั้ง 196 คน ที่ศาลปกครองชั้นต้นมีคำสั่งอนุญาตให้ถอนฟ้อง คำขออื่นนอกจากนี้ให้ยก

ปัจจุบันอยู่ระหว่าง ทอท.ปฏิบัติตามคำพิพากษาของศาลปกครองสูงสุด

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

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด

5.3.2.7 คดีของศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขดำที่ 1807/2553 ระหว่าง สมาคมต่อต้านสภาวะโลกร้อน ที่ 1 กับพวก 1,075 คน ผู้ฟ้องคดี กับ ทอท.ที่ 1 กับพวกรวม 6 คน ผู้ถูกฟ้องคดี จำนวนทุนทรัพย์ทั้งสิ้น 1,320,104,710.- บาท โดยศาลปกครองกลางมีคำสั่งให้แยกคดีหมายเลขดำที่ 1807/2553 ออกเป็นรายคดี ปัจจุบันคดีที่มีการถอนฟ้อง 250 คดี และต่อมาศาลปกครองกลางได้มีคำสั่งรวมคดีเข้าเป็นกลุ่ม จำนวน 33 กลุ่มคดี และพิจารณาพิพากษาคดีรวมกันไปในแต่ละกลุ่มคดี ปัจจุบันศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษาคืบ 33 กลุ่มคดีแล้ว โดยมีจำนวน 15 กลุ่มคดี ผู้ฟ้องคดีได้ยื่นอุทธรณ์คำพิพากษาศาลปกครองกลางต่อศาลปกครองสูงสุด ซึ่งพนักงานอัยการได้ดำเนินการแก้อุทธรณ์แล้ว ส่วนอีก 18 กลุ่มคดี ไม่ปรากฏว่าผู้ฟ้องคดีทั้ง 18 กลุ่มคดี ได้ยื่นอุทธรณ์คัดค้านคำพิพากษาของศาลปกครองกลาง ดังนั้น คดีทั้ง 18 กลุ่มคดี จึงถึงที่สุดไปโดยคำพิพากษาของศาลปกครองกลาง

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด 13 กลุ่มคดี

5.3.2.8 คดีของศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขดำที่ ส.512/2555 ระหว่าง สมาคมต่อต้านสภาวะโลกร้อน ที่ 1 กับพวกรวม 379 คน ผู้ฟ้องคดี กับ ทอท.ผู้ถูกฟ้อง จำนวนทุนทรัพย์ทั้งสิ้น 397,000,000.- บาท โดยศาลปกครองกลางได้มีคำสั่งรวมคดีเข้าเป็นกลุ่ม จำนวน 32 กลุ่มคดี และพิจารณาพิพากษาคดีรวมกันไปในแต่ละกลุ่มคดี ต่อมาผู้ฟ้องคดีจำนวน 15 ราย ได้ขอถอนฟ้องและศาลปกครองได้มีคำสั่งอนุญาตให้ผู้ฟ้องคดีทั้ง 15 ราย ถอนฟ้องและมีคำสั่งจำหน่ายคดีออกจากสารบบความทั้ง 15 ราย โดยศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษายกฟ้องผู้ฟ้องคดี จำนวน 28 กลุ่มคดี และไม่ปรากฏว่าผู้ฟ้องคดีทั้ง 28 กลุ่มคดี ได้ยื่นอุทธรณ์คัดค้านคำพิพากษาของศาลปกครองกลาง ดังนั้น คดีทั้ง 28 กลุ่มคดี จึงถึงที่สุดไปโดยคำพิพากษาของศาลปกครองกลาง และมี 2 กลุ่มคดีที่ศาลปกครองกลางมีคำพิพากษาให้ ทอท.ชดเชยค่าเสียหายจากการดำเนินการ ทสภ.ให้แก่ผู้ฟ้องคดีเป็นเงินคนละ 100,000.- บาท พร้อมดอกเบี้ยร้อยละ 7.5 ต่อปี ของยอดเงินจำนวนดังกล่าว นับแต่วันถัดจากวันฟ้องคดีเป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จสิ้น ซึ่งพนักงานอัยการได้ดำเนินการยื่นอุทธรณ์แล้ว

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด จำนวน 2 กลุ่มคดี

5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

5.3.2.9 คดีของศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขดำที่ ส.544/2556 ระหว่าง นางสาวจำรุณ กลิ่นสร ที่ 1 กับพวกรวม 239 คน ผู้ฟ้องคดี กับ ทอท.ผู้ถูกฟ้องคดี จำนวนทุนทรัพย์ทั้งสิ้น 135,670,000.- บาท โดยศาลปกครองกลาง ได้มีคำสั่งรวมคดีเข้าเป็นกลุ่ม จำนวน 24 กลุ่มคดี และพิจารณาพิพากษาคดีรวมกันไปในแต่ละกลุ่มคดี ต่อมาผู้ฟ้องคดี จำนวน 44 ราย ได้ขอถอนฟ้องและศาลปกครองได้มีคำสั่งอนุญาตให้ผู้ฟ้องคดีทั้ง 44 ราย ถอนฟ้องและมีคำสั่งจำหน่ายคดีออกจากสารบบความทั้ง 44 ราย มี 15 กลุ่มคดีที่ศาลปกครองกลางมีคำพิพากษาให้ ทอท.ชดใช้ค่าเสียหายจากการดำเนินการ ทสภ.ให้แก่ผู้ฟ้องคดีเป็นเงินคนละ 100,000.- บาท พร้อมดอกเบี้ยร้อยละ 7.5 ต่อปี ของยอดเงินจำนวนดังกล่าวนับแต่วันถัดจากวันฟ้องคดีเป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จสิ้น ซึ่งพนักงานอัยการได้ดำเนินการยื่นอุทธรณ์แล้ว

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด จำนวน 15 กลุ่มคดี

5.3.2.10 คดีของศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขดำที่ ส.555/2556 ระหว่าง นายธนทศ ปรีเปรม ที่ 1 กับพวกรวม 104 คน ผู้ฟ้องคดี กับ ทอท.ผู้ถูกฟ้องคดี จำนวนทุนทรัพย์ทั้งสิ้น 197,000,000.- บาท โดยศาลปกครองกลาง มีคำสั่งให้แยกคดีหมายเลขดำที่ ส.555/2556 ออกเป็นรายคดี และต่อมาศาลปกครองกลางได้มีคำสั่งรวมคดีเข้าเป็นกลุ่ม จำนวน 15 กลุ่มคดี และพิจารณาพิพากษาคดีรวมกันไปในแต่ละกลุ่มคดี ต่อมาผู้ฟ้องคดีจำนวน 4 ราย ได้ขอถอนฟ้องและศาลปกครองได้มีคำสั่งอนุญาตให้ผู้ฟ้องคดีทั้ง 4 ราย ถอนฟ้องและมีคำสั่งจำหน่ายคดีออกจากสารบบความทั้ง 4 ราย และมี 4 กลุ่มคดีที่ศาลปกครองกลางมีคำพิพากษาให้ ทอท.ชดใช้ค่าเสียหายจากการดำเนินการ ทสภ.ให้แก่ผู้ฟ้องคดีเป็นเงินคนละ 100,000.- บาท พร้อมดอกเบี้ยร้อยละ 7.5 ต่อปี ของยอดเงินจำนวนดังกล่าว นับแต่วันถัดจากวันฟ้องคดีเป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จสิ้น ซึ่งพนักงานอัยการได้ดำเนินการยื่นอุทธรณ์แล้ว

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด จำนวน 4 กลุ่มคดี

5.3.2.11 คดีของศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขดำที่ ส.1551/2556 ระหว่าง นายย้อย น้อยเพิ่ม ที่ 1 กับพวกรวม 276 คน ผู้ฟ้องคดี กับ ทอท.ผู้ถูกฟ้องคดี จำนวนทุนทรัพย์ทั้งสิ้น 27,600,000.- บาท ศาลปกครองกลาง ได้มีคำสั่งเมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2560 ให้แยกคดีออกเป็น 33 คดี มี 23 กลุ่มคดีที่ศาลปกครองกลางมีคำพิพากษายกฟ้อง มี 7 กลุ่มคดีที่ศาลปกครองกลางมีคำพิพากษาให้ ทอท.ชดใช้ค่าเสียหายจากการดำเนินการ ทสภ.ให้แก่ผู้ฟ้องคดีเป็นเงินคนละ 100,000.- บาท พร้อมดอกเบี้ยร้อยละ 7.5 ต่อปี ของยอดเงินจำนวนดังกล่าว นับแต่วันถัดจากวันฟ้องคดีเป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จสิ้น ซึ่งพนักงานอัยการได้ดำเนินการยื่นอุทธรณ์แล้ว คดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด และมีอีก 3 กลุ่มคดี อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง

ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด จำนวน 6 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 กับ ทอท. ที่ 1 กับพวกรวม 2 คน ผู้ถูกฟ้องคดี จำนวนทุนทรัพย์รวมทั้งสิ้น 20,691,553.24 บาท คดี 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



5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด จำนวน 37 กลุ่มคดี

5.3.2.13 คดีของศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขดำที่ ส.33/2558 ระหว่างนางสาวอารี ฤกษ์สมัย ผู้ฟ้องคดี กับ ทอท.ที่ 1 กับพวกรวม 2 คน ผู้ถูกฟ้องคดี กรณีข้อพิพาทเกี่ยวกับมลภาวะด้านเสียงจากการดำเนินการ ทสภ. โดยผู้ฟ้องคดีขอให้ศาลมีคำสั่ง ดังนี้

1. ให้ ทอท. (ผู้ถูกฟ้องคดีที่ 1) ชำระค่าเสียหายให้แก่ผู้ฟ้องคดี เป็นจำนวนเงินเดือนละ 30,000.- บาท ต่อคน ต่อไปทุก ๆ เดือน นับถัดจากวันฟ้องไปจนกว่ากรรมการผู้อำนวยการใหญ่หยุดออกคำสั่ง หรือระงับไม่ให้อากาศยานบินขึ้น-ลงเหนือบ้านและที่ดินที่ผู้ฟ้องคดีใช้อาศัยและครอบครองได้ใช้ประโยชน์ ด้านทางวิ่งฝั่งตะวันตกด้านทิศเหนือของ ทสภ.

2. ให้กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (ผู้ถูกฟ้องคดีที่ 2) หยุดออกคำสั่งหรือระงับไม่ให้ อากาศยานบินขึ้น - ลง เหนือบ้านและที่ดินที่ผู้ฟ้องคดีใช้อาศัยและครอบครองได้ใช้ประโยชน์ด้านทางวิ่ง ฝั่งตะวันตกด้านทิศเหนือของ ทสภ.

3. ให้ ทอท.ชดใช้ค่าฤชาธรรมเนียมแทนผู้ฟ้องคดีทั้งสอง

เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2564 ศาลปกครองกลางมีคำพิพากษายกฟ้อง

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาคดีของศาลปกครองสูงสุด

5.3.2.14 คดีของศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขดำที่ ส.48/2558 ระหว่างนายชัชวาล ฤกษ์ดำนิล ผู้ฟ้องคดี กับ ทอท.ที่ 1 กับพวกรวม 2 คน ผู้ถูกฟ้องคดี กรณีข้อพิพาทเกี่ยวกับมลภาวะด้านเสียงจากการดำเนินการ ทสภ. โดยผู้ฟ้องคดีขอให้ศาลมีคำสั่ง ดังนี้

1. ให้ ทอท. (ผู้ถูกฟ้องคดีที่ 1) ชำระค่าเสียหายให้แก่ผู้ฟ้องคดี เป็นจำนวนเงินเดือนละ 70,000.- บาท ต่อคน ต่อไปทุก ๆ เดือน นับถัดจากวันฟ้องไปจนกว่ากรรมการผู้อำนวยการใหญ่หยุดออกคำสั่ง หรือระงับไม่ให้อากาศยานบินขึ้น-ลงเหนือบ้านและที่ดินที่ผู้ฟ้องคดีใช้อาศัยและครอบครองได้ใช้ประโยชน์ ด้านทางวิ่งฝั่งตะวันตกด้านทิศเหนือของ ทสภ.

2. ให้กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (ผู้ถูกฟ้องคดีที่ 2) หยุดออกคำสั่งหรือระงับ ไม่ให้อากาศยาน บินขึ้น - ลง เหนือบ้านและที่ดินที่ผู้ฟ้องคดีใช้อาศัยและครอบครองได้ใช้ประโยชน์ด้านทางวิ่งฝั่งตะวันตกด้านทิศเหนือ ของ ทสภ.

3. ให้ ทอท.ชดใช้ค่าฤชาธรรมเนียมแทนผู้ฟ้องคดีทั้งสอง

เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2564 ศาลปกครองกลางมีคำพิพากษายกฟ้อง

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาคดีของศาลปกครองสูงสุด

5.3.2.15 คดีของศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขดำที่ ส.27/2561 ระหว่าง นายวีระวัฒน์ ฤกษ์ดำนิล ที่ 1 กับพวกรวม 2 คน ผู้ฟ้องคดี กับ ทอท.ที่ 1 กับพวกรวม 2 คน ผู้ถูกฟ้องคดี กรณีข้อพิพาทเกี่ยวกับมลภาวะ ด้านเสียงจากการดำเนินการ ทสภ. โดยผู้ฟ้องคดีขอให้ศาลมีคำสั่ง ดังนี้

5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

1. ให้ ทอท. (ผู้ถูกฟ้องคดีที่ 1) ชำระค่าเสียหายให้แก่ผู้ฟ้องคดีทั้งสอง เป็นจำนวนเงินเดือนละ 20,000.- บาท ต่อคน ต่อไปทุก ๆ เดือน นับถัดจากวันฟ้องไปจนกว่ากรรมการผู้อำนวยการใหญ่หยุดออกคำสั่งหรือระงับไม่ให้อากาศยานบินขึ้น - ลงเหนือบ้านและที่ดินที่ผู้ฟ้องคดีทั้งสองใช้อาศัยและครอบครองได้ใช้ประโยชน์ด้านทางวิ่งฝั่งตะวันตกด้านทิศเหนือของ ทสภ.

2. ให้กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (ผู้ถูกฟ้องคดีที่ 2) หยุดออกคำสั่งหรือระงับไม่ให้อากาศยานบินขึ้น - ลง เหนือบ้านและที่ดินที่ผู้ฟ้องคดีทั้งสองใช้อาศัยและครอบครองได้ใช้ประโยชน์ด้านทางวิ่งฝั่งตะวันตกด้านทิศเหนือของ ทสภ.

3. ให้ ทอท.ชดใช้ค่าฤชาธรรมเนียมแทนผู้ฟ้องคดีทั้งสอง

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง

5.3.2.16 คดีของศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขดำที่ ส.21/2563 ระหว่าง นายสว่าง เทศรุ่งเรือง ผู้ฟ้องคดี ทอท.ผู้ถูกฟ้องคดี คดีพิพาทเกี่ยวกับมลภาวะทางด้านเสียงจากการดำเนินการ ทสภ. โดยผู้ฟ้องคดีขอให้ศาลมีคำสั่งให้ ทอท.จ่ายเงินค่าชดเชยเพื่อปรับปรุงอาคารเพื่อลดผลกระทบด้านเสียงเป็นเงิน จำนวน 159,788.76 บาท ให้แก่ผู้ฟ้องคดีพร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี ของต้นเงินดังกล่าว นับแต่ปี 2561 จนกว่าจะชำระต้นเงินเสร็จสิ้น

ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง

5.3.3 คดีปกครองเกี่ยวกับพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากการดำเนินงานท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ทชม.)

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

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด

5.3.4 คดีปกครองอื่นๆ

5.3.4.1 คดีระหว่าง บริษัท ไททรานสมิซชั่น อินดัสทรี จำกัด กับ กิจการร่วมค้า ยูนิเวอร์แซล เอวีเอชั่น เซอวิสเชส ประกอบด้วย บริษัท เจริญนาย ทรานสปอร์ต แอนด์ คอมมูนิเคชั่น จำกัด, บริษัท แอร์ไลน์ส เอเยนซี จำกัด และ นายสมโภชน์ ทรงพิพัฒน์ (UAS) จำเลยที่ 1 - 3 และ ทอท. (จำเลยร่วม)

บริษัท ไททรานสมิซชั่น อินดัสทรี จำกัด (บริษัท ไททรานฯ) ยื่นฟ้อง UAS เป็นจำเลยที่ 1 - 3 ต่อศาลแพ่งกรุงเทพใต้ เป็นคดีหมายเลขดำที่ พ 830/2560 เพื่อให้รับผิดตามสัญญาจ้างดำเนินงาน ณ เขตปลอดอากร ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยเรียกค่าเสียหายจำนวน 464,524,937.34 บาท ต่อมาบริษัท เจริญนาย ทรานสปอร์ต แอนด์ คอมมูนิเคชั่น จำกัด จำเลยที่ 1 ได้ยื่นคำให้การว่า UAS เป็นตัวแทนของ ทอท.ในการทำสัญญากับบริษัท ไททรานฯ และขอให้ศาลหมายเรียก ทอท.เข้ามาเป็นจำเลยร่วมเพื่อรับผิดชอบต่อบริษัท ไททรานฯ ตามฟ้อง ซึ่งศาลแพ่งกรุงเทพใต้มีคำสั่งเรียกให้ ทอท.เข้ามาเป็นจำเลยร่วมในคดีนี้



5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

พนักงานอัยการ สำนักงานคดีแพ่งกรุงเทพใต้ ได้ยื่นคำร้องขอให้โอนคดีไปอยู่ในอำนาจของศาลปกครองเพื่อพิจารณา 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 กับ ทอท. ผู้ถูกฟ้องคดี กรณีผู้ฟ้องคดีฟ้องว่า ทอท.กระทำละเมิดโดยปิดกั้นทางเข้าออกโครงการเซ็นทรัลวิลเลจ เป็นเหตุให้ผู้ฟ้องคดีได้รับความเสียหาย

ทอท.ได้รับคำสั่งเรียกคู่กรณี ฉบับลงวันที่ 26 สิงหาคม 2562 ในคดีของศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขดำที่ 1914/2562 ระหว่าง บริษัท เซ็นทรัลพัฒนา จำกัด (มหาชน) ที่ 1 กับพวกรวม 2 คน ผู้ฟ้องคดี กับ ทอท.ผู้ถูกฟ้องคดี โดยกำหนดให้ ทอท.ไปให้ถ้อยคำต่อศาลในคดีเรื่องนี้ เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อเท็จจริงเพื่อประกอบการพิจารณาคำสั่งเกี่ยวกับคำฟ้องและคำขอเกี่ยวกับวิธีการชั่วคราวก่อนศาลมีคำพิพากษาของผู้ฟ้องคดีทั้งสอง โดยนัดไต่สวนในวันที่ 28 สิงหาคม 2562 ที่ศาลปกครองกลาง

เมื่อวันที่ 30 สิงหาคม 2562 ศาลปกครองกลางได้แจ้งคำสั่งเกี่ยวกับวิธีการชั่วคราวก่อนการพิพากษาให้ ทอท.รื้อถอนสิ่งกีดขวางใด ๆ ออกจากเขตทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 370 บริเวณทางเข้า - ออก หน้าโครงการเซ็นทรัล วิลเลจ ลักซอรี เอาท์เล็ต และยุติการดำเนินการใด ๆ อันเป็นการขัดขวาง รบกวน หรือก่อให้เกิดอุปสรรคต่อการใช้ประโยชน์ใด ๆ ของผู้ฟ้องคดีทั้งสอง และการดำเนินการของหน่วยงานสาธารณสุขปกศ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการดังกล่าว ทั้งนี้ จนกว่าศาลจะมีคำพิพากษาหรือคำสั่งเป็นอย่างอื่น และ ทอท.ได้ยื่นอุทธรณ์ คำสั่งเกี่ยวกับวิธีการชั่วคราวก่อนพิพากษาแล้วเมื่อวันที่ 27 กันยายน 2562

เมื่อวันที่ 5 กันยายน 2562 ทอท.ได้รับคำสั่งเรียกให้ทำคำให้การในคดีของศาลปกครองกลาง ฉบับลงวันที่ 2 กันยายน 2562 ในคดีที่ผู้ฟ้องคดียื่นฟ้อง ทอท.ซึ่งเป็นหน่วยงานทางปกครอง ฐานกระทำการโดยไม่ชอบด้วยกฎหมายและละเมิด ทำให้ผู้ฟ้องคดีได้รับความเสียหาย และผู้ฟ้องคดีเรียกร้องค่าเสียหายจำนวน 150,091,879.45 บาท พร้อมดอกเบี้ย ร้อยละ 7.5 ต่อปีของต้นเงินดังกล่าว

เมื่อวันที่ 26 มิถุนายน 2563 ผู้ฟ้องคดีทั้งสองได้ยื่นคำคัดค้านคำให้การ และคำร้องขอแก้ไขเพิ่มเติมคำฟ้อง และขอแก้ไขทุนทรัพย์ในส่วนค่าเสียหายจากจำนวน 150,091,879.45 บาท เป็นจำนวน 145,587,656.76 บาท

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง



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 5749
- ฝ่ายเลขานุการองค์กรและกำกับดูแลกิจการ : โทรศัพท์ 0 2535 5180 โทรสาร 0 2535 5189
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 : บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด
ชั้น 33 อาคารเลครัชดา 193/136-137
ถนนรัชดาภิเษก คลองเตย กรุงเทพฯ 10110
โทรศัพท์ 0 2264 9090 โทรสาร 0 2264 0789



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.	1,044,000,000	1,044,000,000	10,440,000	100	49.00	ที่อยู่ เลขที่ 222 ห้องเลขที่ 4326 อาคาร ผู้โดยสารอาคาร 1 ชั้น 4 ท่าอากาศยาน ดอนเมือง ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร 10210 โทรศัพท์ 0 2535 3819
3	บริษัท รักษาความปลอดภัย ท่าอากาศยานไทย จำกัด	ให้บริการรักษาความปลอดภัย ณ ท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบ ของ ทอท.	350,000,000	350,000,000	3,500,000	100	49.00	ที่อยู่ เลขที่ 222 ห้อง 2001-2002 ชั้น 2 อาคาร ส่วนกลาง ท่าอากาศยานดอนเมือง ถนนวิภาวดี รังสิต แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร 10210 โทรศัพท์ 0 2504 3560
4	บริษัท ท่าอากาศยานไทย ทาฟา โอเพอร์เรเตอร์ จำกัด	ดำเนินกิจการบริหารโครงการเกี่ยวกับสินค้า เน่าเสียง่าย ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	35,000,000	8,750,000	350,000	100	49.00	ที่อยู่ อาคารทีทีไอ ทาวเวอร์ ชั้น 20 เลขที่ 26/56 ถนนนางลิ้นจี่ (ถนนจันทน์ตัดใหม่) แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพมหานคร 10120
5	บริษัท พอร์ต เอ็มอาร์โอ เซอร์วิส จำกัด	ประกอบกิจการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน โดยมีการตรวจเช็คอากาศยานแบบ A-Check, B-Check และ C-Check รวมถึง ทำความ สะอาดและซ่อมแซมอื่นๆ ของอากาศยาน ในลักษณะ Common Use บริเวณอาคาร คลังสินค้าที่ 3 ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง	24,000,000	24,000,000	2,400,000	10	25.00	ที่อยู่ เลขที่ 1053/1 ถนนพหลโยธิน แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร 10400 โทรศัพท์ 0 2265 6700



6. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น

	ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ	ทุนจดทะเบียน (บาท)	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้น ที่จำหน่ายแล้วทั้งหมด (หุ้น)	มูลค่าหุ้น ต่อหน่วย (บาท)	สัดส่วน การถือหุ้น (%)	ที่ตั้งสำนักงานใหญ่
6	บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด	ให้บริการผลิตอาหารส่งสายการบิน ณ ท่าอากาศยานภูเก็ต	100,000,000	100,000,000	1,000,000	100	10.00	ที่อยู่ เลขที่ 10/3 หมู่ที่ 6 ถนนสนามบิน ตำบลไม้ขาว อำเภอลา้ง จังหวัดภูเก็ต 83110 โทรศัพท์ 0 7632 7497 - 502
7	บริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด	ให้บริการทอส่งน้ำมันและเติมน้ำมันด้วยระบบ Hydrant	530,000,000	530,000,000	5,300,000	100	10.00	ที่อยู่ เลขที่ 99 หมู่ 10 ตำบลศรีษะจรเข้ชัย อำเภอบางเสาธง จังหวัดสมุทรปราการ 10540 โทรศัพท์ 0 2134 4021 - 6
8	บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด	บริหารงานและดำเนินการเกี่ยวกับโรงแรม ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง	120,000,000	120,000,000	1,200,000	100	9.00	ที่อยู่ เลขที่ 333 หมู่ที่ 10 ถนนจิตุฒากาศ แขวงสีกัน เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร 10210 โทรศัพท์ 0 2566 1020
9	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 กรุงเทพมหานคร 10210 โทรศัพท์ 0 2834 8900
10	บริษัท เทรตสยาม จำกัด	ให้บริการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์	200,000,000	50,000,000	2,000,000	100	1.50	ที่อยู่ อาคารศูนย์อีดีไอ กรมศุลกากร ถนนสุนทรโกษา แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร 10110 โทรศัพท์ 0 2350 3200
11	บริษัท ไทย แอร์พอร์ตส์ กราวด์ เซอร์วิสเชส จำกัด	ให้บริการคลังสินค้า บริการในลานจอด อากาศยานและบริการช่างอากาศยาน	1,000,000,000	643,000,000	10,000,000	100	28.50	(ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งพิทักษ์ทรัพย์ เด็ดขาดตั้งแต่วันที่ 30 มิถุนายน 2558 และ พิพากษาให้เป็นบุคคลล้มละลายตั้งแต่วันที่ 12 พฤษภาคม 2561) ปัจจุบันอยู่ระหว่าง เจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์รวบรวมทรัพย์สิน เพื่อชำระหนี้ให้แก่ลูกหนี้