

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

ส่วนที่ 2

บริษัทที่ออกหลักทรัพย์

ส่วนที่ 2

บริษัทที่ออกหลักทรัพย์

ชื่อบริษัทที่ออกหลักทรัพย์	:	บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (“ บริษัทฯ ” หรือ “ ทอท. ”)
ประเภทธุรกิจ	:	ประกอบกิจการท่าอากาศยานรวมทั้งกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องหรือต่อเนื่องกับการประกอบกิจการท่าอากาศยาน
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	:	333 หมู่ที่ 7 ถนนเชิดวุฒากาศ แขวงสีกัน เขตดอนเมือง กรุงเทพฯ 10210
เลขทะเบียนบริษัท	:	ทะเบียนเลขที่บมจ. 40854500702
Home Page	:	http://www.airportthai.co.th
โทรศัพท์	:	66 (0) 2535-1111
โทรสาร	:	66 (0) 2531-5559 หรือ 66 (0) 2535-4061
วัตถุประสงค์	:	ทอท. มีวัตถุประสงค์ในการนำเงินส่วนใหญ่ที่ได้จากการเสนอขายหุ้นสามัญต่อประชาชนทั่วไปครั้งนี้ประมาณ 13,275.6 ล้านบาท ถึง 15,069.6 ล้านบาทไปใช้ลงทุนในบทม. ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของทอท. เพื่อนำไปใช้เป็นเงินลงทุนในการดำเนินการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และส่วนที่เหลือจะนำไปใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนของบริษัท

เนื่องจากทอท. เป็นบริษัทที่จัดตั้งขึ้นใหม่จากการแปลงสภาพการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยภายใต้พระราชบัญญัติทุนรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2542 โดยรับโอนกิจการ สิทธิ หนี้ ความรับผิดชอบ สินทรัพย์ และพนักงานจากการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2545 ดังนั้น การเปิดเผยถึงผลการดำเนินงานที่ผ่านมาของบริษัทที่ออกหลักทรัพย์ในส่วนที่ 2 นี้จะอ้างอิงข้อมูลผลการดำเนินงานที่ผ่านมาบางส่วนของการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย

ข้อที่ 1 ปัจจัยความเสี่ยง

1. ปัจจัยความเสี่ยง

การดำเนินธุรกิจของทอท. ต้องเผชิญกับปัจจัยความเสี่ยงต่าง ๆ ซึ่งความเสี่ยงดังกล่าวประกอบด้วยความเสี่ยงในการประกอบธุรกิจโดยทั่วไปและความเสี่ยงจากการประกอบธุรกิจของทอท. ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อรายรับ ผลกำไร สินทรัพย์ สภาพคล่อง เงินทุน ผลประกอบการ การดำเนินธุรกิจของทอท. หรือมูลค่าหุ้นของทอท. อย่างไรก็ตาม อาจมีความเสี่ยงอื่น ๆ ซึ่งทอท. ไม่อาจทราบได้ หรือซึ่งทอท. เห็นว่าอาจจะไม่ส่งผลกระทบต่อผลประกอบการหรือการดำเนินธุรกิจของทอท. ในขณะนี้ แต่ในอนาคตกลับมีผลกระทบต่อผลประกอบการของทอท. ดังนั้น การลงทุนในหุ้นสามัญของทอท. ที่เสนอขายในครั้งนี้อย่างไรก็ตามควรพิจารณาปัจจัยความเสี่ยงอื่น ๆ ที่อาจเกิดขึ้นกับทอท. นอกเหนือจากปัจจัยความเสี่ยงที่ปรากฏในเอกสารฉบับนี้ด้วย

1.1 ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับทอท. และธุรกิจของทอท.

1.1.1 การประกอบธุรกิจของทอท. ขึ้นอยู่กับอัตราการเติบโตของปริมาณการจราจรทางอากาศซึ่งได้รับผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญจากอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในประเทศไทยและปัจจัยอื่น ๆ และขึ้นกับความผันแปรตามฤดูกาล

ทอท. มีรายได้หลักจากผู้โดยสารที่เป็นนักท่องเที่ยว สายการบิน ผู้ประกอบการในกิจการที่ได้รับอนุญาต (Concessionaires) และผู้เช่าที่ให้บริการต่าง ๆ ณ ท่าอากาศยานของทอท. ทั้งนี้ ปริมาณการจราจรทางอากาศและจำนวนผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานของทอท. จะได้รับผลกระทบจากปัจจัยต่าง ๆ มากมายรวมทั้ง (ก) สภาพธุรกิจ เศรษฐกิจ การสาธารณสุข และการเมืองโดยรวมทั้งของประเทศไทย ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และของโลก (ข) ความต้องการของผู้โดยสารในการเดินทางทางอากาศ (ค) ฤดูกาลการท่องเที่ยวในประเทศไทยและความต้องการในการเดินทางออกจากหรือมายังประเทศไทย (ง) ความเพียงพอของเที่ยวบิน ตลอดจนศักยภาพของท่าอากาศยานของทอท. และโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับท่าอากาศยาน

ทอท. ไม่สามารถที่จะควบคุมปัจจัยบางประการได้ ซึ่งในอดีตปัจจัยเหล่านี้ได้มีผลกระทบต่อจำนวนผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าผ่านท่าอากาศยานของทอท. เป็นอย่างมาก ดังเช่นเหตุการณ์ในช่วงที่ประเทศไทยและประเทศอื่น ๆ ในทวีปเอเชียประสบกับวิกฤตการณ์ทางการเงินในปีพ.ศ. 2540 ส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศของทอท. ได้ปรับตัวลดลงในรอบบัญชีปี 2541 อย่างไรก็ตาม จำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศของทอท. ได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นในรอบบัญชีปี 2542 มาอยู่ในระดับเดียวกันกับระดับก่อนที่จะเกิดวิกฤตการณ์ทางการเงินเมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดือนเดียวกันของปีก่อน และยังคงมีอัตราการเติบโตเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องตลอดมาจนกระทั่งเกิดเหตุการณ์ก่อการร้ายเมื่อวันที่ 11 กันยายน 2544 ซึ่งทำให้จำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศของทอท. ลดลงอย่างมากอีกครั้งหนึ่ง ในรอบบัญชีปี 2545 จำนวนผู้โดยสารได้ปรับตัวลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับรอบบัญชีปี 2544 ซึ่งเป็นผลต่อเนื่องมาจากเหตุการณ์ก่อการร้ายเมื่อวันที่ 11 กันยายน 2544 ประกอบกับสภาพเศรษฐกิจที่ตกต่ำทั้งในระดับภูมิภาคและระดับโลก อย่างไรก็ตาม จำนวนผู้โดยสารต่อเดือนเมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดือนเดียวกันของปีก่อนได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นอีกครั้งในรอบบัญชีปี 2545 ก่อนจะปรับตัวลดลงอีกในเดือนมีนาคม 2546 เนื่องจากสถานการณ์ในอิรัก และจากการระบาดของโรคระบบทางเดินหายใจเฉียบพลันรุนแรง (SARS) ก่อนจะปรับตัวเพิ่มขึ้นอีกครั้งในเดือนสิงหาคม 2546 เนื่องจากจำนวนผู้โดยสารส่วนใหญ่ที่เดินทางผ่านท่าอากาศยานของ ทอท. เป็นนักท่องเที่ยวซึ่งการท่องเที่ยวเป็นการเดินทางซึ่งขึ้นกับการตัดสินใจของนักท่องเที่ยวโดยตรง ดังนั้น จำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งของอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานของ ทอท. จึงได้รับผลกระทบจากเหตุการณ์ดังกล่าวข้างต้นมากกว่าในกรณีของท่าอากาศยานที่ผู้โดยสารหลักมิใช่ นักท่องเที่ยว อาทิเช่น ผู้โดยสารที่เดินทางด้วยจุดประสงค์ด้านธุรกิจ ทอท. จึงไม่สามารถรับรองได้ว่าเหตุการณ์ดังเช่นที่กล่าวข้างต้นหรือปัจจัยอื่น ๆ ซึ่งอยู่นอกเหนือการควบคุมของทอท. ที่เกิดขึ้นในอนาคตซึ่งรวมไปถึงการระบาดของโรคไข้หวัดนกในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จะไม่ส่งผลกระทบต่อผลประกอบการประกอบธุรกิจ สถานะทางการเงิน และผลประกอบการของทอท. ในอนาคต

ข้อที่ 1 ปัจจัยความเสี่ยง

ในอดีต สายการบินบางสายได้รับใบเที่ยวบินบางเที่ยวบินหรือยกเลิกเที่ยวบินที่เดินทางผ่านหรือเดินทางมายังท่าอากาศยานกรุงเทพและท่าอากาศยานอื่น ๆ ของทอท. เป็นการชั่วคราวด้วยสาเหตุต่าง ๆ กัน รวมทั้งการเกิดเหตุการณ์ดังกล่าวข้างต้น ซึ่งการที่สายการบินขึ้นนำยกเลิกเที่ยวบินเป็นการถาวรหรือชั่วคราวส่งผลให้ค่าบริการ ค่าธรรมเนียม และส่วนแบ่งผลประโยชน์จากการอนุญาตให้ประกอบกิจการที่ทอท. เรียกเก็บลดลงตามไปด้วย การลดลงของปริมาณการจราจรทางอากาศและจำนวนผู้โดยสารอย่างต่อเนื่องยังอาจส่งผลกระทบต่อรายได้ของผู้เข้าพื้นที่ประกอบการในเขตท่าอากาศยานซึ่งถือเป็นแหล่งรายได้ประเภทส่วนแบ่งผลประโยชน์จากสัญญาอนุญาตให้ประกอบกิจการและค่าเช่าใช้สถานที่ของทอท. ทำให้ผู้เช่าดังกล่าวอาจหยุดประกอบธุรกิจในท่าอากาศยานของทอท. หรืออาจต้องการให้ทอท. ลดอัตราค่าเช่าและส่วนแบ่งผลประโยชน์ซึ่งจะต้องชำระให้แก่ทอท. ก็เป็นไปได้ ดังเช่นในช่วงที่มีการระบาดของโรคระบบทางเดินหายใจเฉียบพลันรุนแรง (SARS) ทอท. ได้ลดอัตราส่วนแบ่งผลประโยชน์และให้สายการบินเลื่อนระยะเวลาการชำระค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยานและค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยานออกไปเป็นเวลา 3 เดือนในปีพ.ศ. 2546 การที่อัตราการเติบโตของปริมาณการจราจรทางอากาศ จำนวนผู้โดยสารที่เดินทางทางอากาศ และการท่องเที่ยวของประเทศลดต่ำลง หรือมีอัตราการเติบโตต่ำกว่าที่ทอท. ได้คาดการณ์ไว้ไม่ว่าด้วยเหตุใดก็ตาม อาจส่งผลกระทบต่อในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อการประกอบธุรกิจ สถานะทางการเงิน และผลประกอบการของทอท.

นอกจากนี้ ผลการดำเนินงานของทอท. มีลักษณะผันผวนและทอท. คาดว่าผลการดำเนินงานระหว่างกาลของทอท. จะยังคงผันผวนต่อไปในอนาคต ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ เช่น แนวโน้มการเดินทางตามฤดูกาลโดยเฉพาะการเดินทางสู่กรุงเทพฯ ประเทศไทย และภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เพื่อท่องเที่ยวพักผ่อน โดยปกติรายได้ของทอท. จะอยู่ในระดับสูงสุดในช่วงไตรมาสที่สอง (สิ้นสุด ณ วันที่ 31 มีนาคม) และรองลงมาในช่วงไตรมาสแรก (สิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม) ของรอบบัญชีของทอท. ซึ่งสะท้อนถึงความต้องการของนักท่องเที่ยวในการเดินทางสู่กรุงเทพฯ ประเทศไทย และภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในช่วงเวลาดังกล่าว ซึ่งส่งผลให้ผลการดำเนินงานระหว่างกาลในแต่ละช่วงของทอท. อาจไม่สามารถเปรียบเทียบกันได้ และอาจไม่บ่งชี้ถึงผลการดำเนินงานทั้งปีของทอท.

1.1.2 อำนาจในการกำหนดอัตราสูงสุดของค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยาน (Landing Charge) ค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน (Parking Charge) และค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน (Passenger Service Charge) ของทอท. มีอยู่อย่างจำกัด

เมื่อเปรียบเทียบกับรายได้จากการดำเนินงานทั้งหมดของทอท. ค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยาน ค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน และค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน รวมคิดเป็นอัตราร้อยละ 60.8 ในรอบบัญชีปี 2544 ร้อยละ 60.8 ในรอบบัญชีปี 2545 และร้อยละ 58.1 ในรอบบัญชีปี 2546 อัตราสูงสุดของค่าธรรมเนียมดังกล่าวซึ่งทอท. สามารถเรียกเก็บได้นั้นกำหนดโดยคณะกรรมการการบินพลเรือน และกระทรวงคมนาคม ซึ่งในอดีต ทอท. ก็ได้เรียกเก็บค่าธรรมเนียมดังกล่าวในอัตราสูงสุด การปรับอัตราสูงสุดของค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยาน ค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน และค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินในแต่ละครั้งนั้นจะต้องได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการการบินพลเรือนและกระทรวงคมนาคม ในเดือนมกราคม 2546 คณะกรรมการการบินพลเรือนมีมติอนุมัติหลักการให้นำสูตร $CPI - X + K$ มาใช้กับการปรับอัตราค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยานและค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน (โดยคณะกรรมการการบินพลเรือนจะพิจารณาทบทวนอัตราที่ปรับเป็นระยะ ๆ) ซึ่งการปรับอัตราค่าธรรมเนียมดังกล่าวจะเป็นไปโดยอัตโนมัติตามดัชนีราคาผู้บริโภค (Consumer Price Index หรือ CPI) ประกอบกับค่า X^* และ K^* ซึ่งจะต้องได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการการบินพลเรือน ในเดือนธันวาคม 2546 คณะกรรมการการบินพลเรือนได้อนุมัติตามคำร้องขอของทอท. ให้ปรับเพิ่มอัตราสูงสุดของค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยาน ค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน และค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน อย่างไรก็ตาม การปรับเพิ่มค่าธรรมเนียมดังกล่าวจะมีผลบังคับใช้ต่อเมื่อกระทรวงคมนาคมออกกฎกระทรวงเพื่อบังคับใช้อัตราสูงสุดของค่าธรรมเนียมดังกล่าวแล้วเท่านั้น ซึ่ง ณ ขณะนี้กระทรวงคมนาคมยังมิได้ออกกฎกระทรวงดังกล่าวแต่

* X หมายถึง ดัชนีที่กำหนดโดยคณะกรรมการการบินพลเรือนเพื่อใช้ในการกำกับดูแลประสิทธิภาพการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

* K หมายถึง ดัชนีที่แสดงถึงเงินทุนของท่าอากาศยานในช่วงระยะเวลานั้นซึ่งคณะกรรมการการบินพลเรือนพิจารณาแล้วเห็นว่าเพียงพอที่จะเป็นและเหมาะสม

ข้อที่ 1 ปัจจัยความเสี่ยง

อย่างไรก็ดี ทั้งนี้ การปรับเพิ่มค่าธรรมเนียมดังกล่าวอาจล่าช้าออกไป หากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเริ่มเปิดดำเนินการเชิงพาณิชย์ ล่าช้ากว่ากำหนด โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในหัวข้อ “ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน - คำอธิบายและการวิเคราะห์ฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของฝ่ายจัดการ - รายได้จากกิจการการบิน - ค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยานและค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน” ทอท. เชื่อว่าการปรับเพิ่มอัตราสูงสุดของค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยาน ค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน และค่าธรรมเนียมการใช้นามบิน และการนำสูตร $CPI - X + K$ ดังกล่าวมาใช้มีความจำเป็นเพื่อให้การประกอบกิจการของทอท. ยังคงมีผลกำไรได้ต่อไป ทั้งนี้ เนื่องจากทอท. มีค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นจำนวนมาก นอกจากนี้ ทอท. ยังเชื่อว่าการนำสูตรการคำนวณ $CPI - X + K$ มาปรับใช้จะช่วยให้การปรับอัตราค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยานและค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยานในแต่ละช่วงเวลาเป็นไปอย่างเหมาะสมและสอดคล้องกับสถานะทางเศรษฐกิจในแต่ละขณะ

อย่างไรก็ดี แม้ว่าทอท. จะเชื่อว่าการปรับเพิ่มอัตราสูงสุดของค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยาน ค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน และค่าธรรมเนียมการใช้นามบิน มีความจำเป็นเพื่อการรักษากำไรของทอท. แต่ทอท. ก็ไม่สามารถรับรองได้ว่า จะมีรายได้จากค่าธรรมเนียมเพิ่มขึ้นเพียงพอกับค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานหรือไม่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ซึ่งคาดว่าจะเพิ่มขึ้นในช่วงเริ่มเปิดดำเนินการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ นอกจากนี้ ทอท. ยังไม่อาจรับรองได้ว่าหน่วยงานที่มีอำนาจควบคุมจะไม่ปรับลดอัตราสูงสุดของค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยาน ค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน และค่าธรรมเนียมการใช้นามบิน และไม่อาจรับรองได้ว่าทอท. จะสามารถดำเนินการขอปรับเพิ่มอัตราค่าธรรมเนียมในอนาคตได้อีก ซึ่งอาจมีความจำเป็นต้องกระทำเพื่อให้การประกอบการมีผลกำไร หรือให้ผลตอบแทนการลงทุนอันเป็นที่น่าพอใจแก่นักลงทุน ทั้งนี้ ทอท. ไม่อาจรับรองได้ว่าสูตรการคำนวณนั้นหรือวิธีการปรับอัตราค่าธรรมเนียมวิธีอื่น ๆ ซึ่งจะนำมาปฏิบัติจะช่วยให้ทอท. ได้รับค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยานและค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยานเพียงพอที่จะทำการประกอบการของทอท. มีผลกำไรหรือให้ผลตอบแทนการลงทุนอันเป็นที่น่าพอใจแก่นักลงทุน

1.1.3 การย้ายสถานประกอบการของทอท. จากท่าอากาศยานกรุงเทพไปที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอาจทำให้การดำเนินงานของทอท. ในกรุงเทพฯ และที่อื่น ๆ ต้องหยุดชะงักลง

ก่อนที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะเริ่มเปิดดำเนินการเชิงพาณิชย์ ทอท. หน่วยงานราชการและผู้ประกอบการหลักที่ดำเนินงาน ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพในปัจจุบันซึ่งรวมถึงสายการบินต่าง ๆ ผู้ประกอบการคลังสินค้า และผู้ประกอบการในกิจการที่ได้รับอนุญาตประสงค์จะย้ายการปฏิบัติการหลัก เครื่องมืออุปกรณ์ บุคลากร อากาศยาน และผู้โดยสารจากท่าอากาศยานกรุงเทพไปสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในช่วงเวลาข้ามคืนในคืนก่อนที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะเริ่มเปิดดำเนินการเชิงพาณิชย์ ซึ่งความสำเร็จ ความรวดเร็วในการโยกย้าย และความลงตัวในการเคลื่อนย้ายฐานปฏิบัติการดังกล่าวขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ เช่น การประสานงาน และความร่วมมืออันดีระหว่างทอท. กับผู้ประกอบการหลักและหน่วยงานราชการที่ดำเนินงาน ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพในปัจจุบัน ทั้งนี้ ทอท. ไม่อาจรับรองได้ว่าการย้ายฐานปฏิบัติการดังกล่าวจะไม่ก่อให้เกิดเหตุขัดข้องหรือไม่ก่อให้เกิดการหยุดชะงักของการดำเนินงานของทอท. หรือของสายการบินทั้งในกรุงเทพฯ และในจังหวัดอื่น ๆ ที่ทอท. บริหารงานท่าอากาศยานอยู่ หรือทอท. จะไม่มีค่าใช้จ่ายเป็นจำนวนมากในการย้ายสถานประกอบการดังกล่าว

จากข้อมูลที่เปิดเผยโดยบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (“บมจ. การบินไทย”) บมจ. การบินไทยวางแผนที่จะย้ายฐานปฏิบัติการจากท่าอากาศยานกรุงเทพมายังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้แล้วเสร็จในช่วงเวลาข้ามคืนในคืนก่อนที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะเริ่มเปิดดำเนินการเชิงพาณิชย์ โดยในรอบบัญชีปี 2546 บมจ. การบินไทยให้บริการแก่ผู้โดยสารร้อยละ 88.3 ของจำนวนผู้โดยสารภายในประเทศทั้งหมด และให้บริการแก่ผู้โดยสารร้อยละ 41.1 ของจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศทั้งหมดที่เดินทางผ่านท่าอากาศยานของทอท. อย่างไรก็ดี ทอท. ไม่อาจรับรองได้ว่าการโยกย้ายฐานปฏิบัติการของบมจ. การบินไทยจากท่าอากาศยานกรุงเทพไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะไม่ก่อให้เกิดเหตุขัดข้องหรือไม่ก่อให้เกิดการหยุดชะงักของการดำเนินงานของบมจ. การบินไทยในกรุงเทพฯ นอกจากนี้ ปัญหาข้อขัดข้องหรือหยุดชะงักต่าง ๆ รวมถึงปัญหาที่บมจ. การบินไทยอาจประสบในการย้ายเที่ยวบินมาลงจอด ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิซึ่งอาจก่อให้เกิดเหตุขัดข้องหรือก่อให้เกิดการหยุดชะงักของการดำเนินงาน

ข้อที่ 1 ปัจจัยความเสี่ยง

ของทอท. และอาจส่งผลกระทบต่อในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อการประกอบธุรกิจ สถานะทางการเงิน และผลประกอบการของทอท. ได้

1.1.4 ผลการดำเนินงานในปัจจุบันขึ้นอยู่กับรายได้จากท่าอากาศยานกรุงเทพเพียงแห่งเดียวเป็นหลัก

รายได้จากท่าอากาศยานกรุงเทพคิดเป็นจำนวนร้อยละ 90.0 ร้อยละ 89.9 และร้อยละ 89.6 ของรายได้จากการดำเนินงานทั้งหมดของทอท. ในรอบบัญชีปี 2544 รอบบัญชีปี 2545 และรอบบัญชีปี 2546 ตามลำดับ นอกจากนี้ การบริหารท่าอากาศยานภูมิภาค 2 แห่งก็ยังไม่สามารถทำกำไรได้ โดยในรอบบัญชีปี 2546 ทอท. ได้บันทึกผลขาดทุนสุทธิเป็นจำนวน 63.6 ล้านบาทสำหรับท่าอากาศยานเชียงใหม่ และ 62.7 ล้านบาทสำหรับท่าอากาศยานหาดใหญ่ ด้วยเหตุนี้ ผลการดำเนินงานของทอท. จึงขึ้นอยู่กับรายได้จากท่าอากาศยานกรุงเทพเป็นหลัก ดังนั้น การเปลี่ยนแปลงอันมีนัยสำคัญในจำนวนผู้โดยสารและสายการบินที่ใช้บริการท่าอากาศยานกรุงเทพ หรือการหยุดชะงักของการดำเนินงานของท่าอากาศยานกรุงเทพไม่ว่าจะด้วยเหตุผลใดก็ตามก็อาจส่งผลกระทบต่อในทางลบอย่างมีนัยสำคัญกับการประกอบธุรกิจ สถานะทางการเงิน และผลประกอบการของทอท. ได้ ทั้งนี้ เมื่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเริ่มเปิดดำเนินการเชิงพาณิชย์ ทอท. คาดว่าผลการดำเนินงานของทอท. จะขึ้นอยู่กับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นหลัก

1.1.5 แผนการใช้งานท่าอากาศยานกรุงเทพในอนาคตยังไม่มี ความชัดเจน

ทอท. คาดว่า เมื่อเปิดให้บริการ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะเป็นท่าอากาศยานพาณิชย์หลักสำหรับกรุงเทพฯ อย่างไรก็ตาม แม้ทอท. จะได้ทำการศึกษาความเป็นไปได้สำหรับการใช้งานท่าอากาศยานกรุงเทพ หลังจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเริ่มดำเนินการแล้ว แต่ทอท. ก็ยังไม่สามารถหาข้อสรุปเกี่ยวกับแผนการใช้ท่าอากาศยานกรุงเทพในอนาคตได้ ทอท. ยังไม่สามารถรับประกันได้ว่าทอท. จะสามารถกำหนดแผนการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานกรุงเทพในอนาคตได้อย่างเหมาะสม หรือว่าทอท. จะไม่มีค่าใช้จ่ายจำนวนมากในการหาข้อสรุปสำหรับแผนการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานกรุงเทพในอนาคต ทอท. คาดว่าการดำเนินงานของท่าอากาศยานกรุงเทพเมื่อมีการโยกย้ายการปฏิบัติงานท่าอากาศยานไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิแล้ว จะไม่มีผลกำไร ทอท. ไม่สามารถรับประกันได้ว่าการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานกรุงเทพในกิจการเกี่ยวกับท่าอากาศยานหรือในวัตถุประสงค์อื่นจะสามารถสร้างผลกำไรในอนาคตได้หรือไม่ ทั้งนี้ การใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานกรุงเทพอาจรวมถึงการใช้ประโยชน์สำหรับทั้งกิจการท่าอากาศยานและกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวกับกิจการท่าอากาศยาน ซึ่งในกรณีที่เป็นการใช้ประโยชน์ในกิจการที่ไม่เกี่ยวกับกิจการท่าอากาศยานนั้น ทอท. จำเป็นต้องได้รับอนุมัติเพิ่มเติมจากรัฐบาล ทอท. ไม่สามารถรับประกันได้ว่ารัฐบาลจะให้การอนุมัติการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานกรุงเทพในกิจการที่ไม่เกี่ยวกับกิจการท่าอากาศยาน หรือในกิจการท่าอากาศยานและกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวกับกิจการท่าอากาศยานรวมกันหรือไม่ ทั้งนี้ รวมทั้งการอนุมัติในเรื่องเกี่ยวกับเขตการดำเนินกิจการ (Zoning) ด้วย ทอท. เชื่อว่าทอท. อาจจะต้องเจรจาเกี่ยวกับสัญญาเช่าท่าอากาศยานกรุงเทพใหม่เพื่อชำระค่าเช่าในอัตราที่สูงขึ้นสำหรับการนำท่าอากาศยานกรุงเทพไปใช้ในกิจการที่ไม่เกี่ยวกับกิจการท่าอากาศยาน การใช้ท่าอากาศยานกรุงเทพในอนาคตของทอท. อาจส่งผลกระทบต่อเพิ่มขึ้นของภาระค่าใช้จ่ายเพื่อการลงทุน (Capital Expenditures) และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน (Operating Expenses) นอกจากนั้น ทอท. ยังอาจต้องการคณะผู้บริหารซึ่งมีความเชี่ยวชาญคณะใหม่ บุคลากรใหม่ และทรัพยากรด้านอื่น ๆ เพิ่มขึ้นอีกด้วย

ทั้งนี้ ทอท. อาจไม่สามารถกำหนดแผนการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานกรุงเทพได้ซึ่งอาจส่งผลให้ทอท. ไม่มีรายได้จากท่าอากาศยานกรุงเทพ แต่จะมีค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาและค่าเช่าใช้สถานที่ที่เกิดขึ้นในระหว่างระยะเวลาการหาข้อสรุปสำหรับแผนการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานกรุงเทพ

1.1.6 ความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศในกรุงเทพฯ ที่ไม่เพียงพออาจมีผลกระทบต่อคุณภาพของการให้บริการของทอท.

ทอท. เชื่อว่าการจราจรทางอากาศที่คับคั่งเกินขีดความสามารถในการรองรับที่ออกแบบไว้ของท่าอากาศยานของทอท. ซึ่งเป็นระดับที่สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ณ ท่าอากาศยานจะสามารถให้บริการที่ดีที่สุดได้นั้น จะส่งผลกระทบต่อคุณภาพของการให้บริการ ในขณะที่ปริมาณผู้โดยสารที่ใช้บริการท่าอากาศยานกรุงเทพกำลังเพิ่มขึ้นจนใกล้จะถึงระดับขีดความ

ข้อที่ 1 ปัจจัยความเสี่ยง

สามารถในการรองรับสูงสุดที่ถูกออกแบบไว้ ทอท. ได้ขยายขีดความสามารถของอาคารผู้โดยสารในการรองรับผู้โดยสารของท่าอากาศยานกรุงเทพ เพื่อเพิ่มศักยภาพในการรองรับผู้โดยสารจากเดิมที่มีความจุ 33 ล้านคนต่อปี มาเป็น 36.5 ล้านคนต่อปี โดยมีค่าใช้จ่ายทั้งสิ้น 3,860.1 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม แม้จะได้มีการเพิ่มขีดความสามารถดังกล่าวแล้วก็ตาม ทอท. คาดว่าอัตราการเติบโตของการจราจรทางอากาศจะยังคงมีผลกระทบต่อความสามารถของทอท. ในการให้บริการที่มีคุณภาพ ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพในช่วงเวลาที่มีการจราจรหนาแน่น โดยในขณะนี้ทอท. ยังไม่มีแผนการขยายขีดความสามารถเพิ่มเติม และทอท. เองก็ยังถูกจำกัดในด้านเนื้อที่ที่จำเป็นต้องใช้ในการขยายท่าอากาศยานกรุงเทพ ทั้งนี้ ทอท. ไม่สามารถรับประกันได้ว่าการเพิ่มขีดความสามารถดังกล่าวจะเพียงพอต่อความต้องการใช้งานที่เพิ่มมากขึ้นหรือไม่

ขณะนี้ ทอท. กำลังก่อสร้างท่าอากาศยานหลักแห่งใหม่ ซึ่งได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพื่อใช้แทนท่าอากาศยานกรุงเทพ โดยท่าอากาศยานสุวรรณภูมิถูกออกแบบมาเพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารและอากาศยานที่มากขึ้นกว่าท่าอากาศยานกรุงเทพ และเพื่อให้เริ่มเปิดให้บริการได้ในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2533 ถึง พ.ศ. 2542 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิถูกออกแบบเบื้องต้นให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ประมาณ 45 ล้านคนต่อปี และรองรับเที่ยวบินได้ถึง 76 เที่ยวบินต่อชั่วโมง โดยสามารถขยายให้รองรับผู้โดยสารได้ถึง 100 ล้านคนต่อปี และรองรับเที่ยวบินได้ถึง 112 เที่ยวบินต่อชั่วโมง อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิประสบปัญหาความล่าช้าหลายประการ ดังนั้น จึงมีการเปลี่ยนแปลงการออกแบบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในหลายจุดซึ่งแตกต่างไปจากการออกแบบเดิมเพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขึ้นลงของอากาศยานที่เพิ่มขึ้นตามประมาณการของจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขึ้นลงของอากาศยานที่จะมาใช้บริการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในเวลาที่ล่าช้าออกไปดังกล่าว นอกจากนี้ การที่การออกแบบก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไม่สามารถปรับเปลี่ยนได้มากนัก และการที่บทม. ได้ทำการแก้ไขแบบก่อสร้างเดิมไปมากแล้ว ทำให้ ทอท. อาจไม่สามารถให้บริการอย่างดีที่สุด ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเนื่องจากเหตุผลหลายประการ เช่น การใช้หลุมจอดไม่ประสิทธิภาพเพิ่มขึ้นแทนการใช้หลุมจอดประสิทธิภาพ และการแออัดในพื้นที่ลานจอดโดยเฉพาะในช่วงเวลาที่มีการจราจรหนาแน่น และยังเป็นข้อจำกัดในการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานในอนาคตรวมทั้งต้องเสียค่าใช้จ่ายสูงขึ้นหากมีการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานในอนาคต

ทอท. คาดว่าหากจำนวนผู้โดยสารและอากาศยานเพิ่มจำนวนขึ้นอีกในอนาคตปริมาณผู้โดยสารและอากาศยานที่ใช้บริการ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะมีจำนวนเกินกว่าขีดความสามารถที่ได้ออกแบบไว้ ระดับการให้บริการในส่วนของบริษัทผู้โดยสารและอากาศยานที่เพิ่มขึ้นนี้จะทำให้ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากทอท. อาจต้องเปลี่ยนวิธีดำเนินงานและอาจจะต้องเสียค่าใช้จ่ายเพื่อการลงทุนเป็นจำนวนมากสำหรับการขยายขีดความสามารถในการรองรับจำนวนผู้โดยสารและอากาศยานที่เพิ่มขึ้น นอกจากนี้ การวางแผนในการขยายขีดความสามารถในการรองรับการจราจรทางอากาศของท่าอากาศยานของทอท. ในกรุงเทพฯ จะต้องใช้เวลาและเงินทุน รวมทั้งทรัพยากรในการดำเนินงานเพิ่มขึ้น ทั้งนี้ หากทอท. ไม่สามารถขยายขีดความสามารถให้เพียงพอต่อความต้องการที่เพิ่มขึ้นได้ ก็อาจจะทำให้คุณภาพในการให้บริการซึ่งรวมถึงการรักษาความปลอดภัยลดลง ทั้งยังอาจทำให้ความคับคั่งของปริมาณอากาศยาน ผู้โดยสาร และคลังสินค้าเพิ่มขึ้นอันจะส่งผลให้ระดับความพอใจของลูกค้า ผู้เช่าพื้นที่และผู้โดยสารลดลง

1.1.7 กรรมสิทธิ์ที่ดินบางส่วนของทอท. ได้เข้าเพื่อใช้เป็นที่ตั้งท่าอากาศยานรวมถึงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอาจไม่สมบูรณ์

ทอท. ได้เข้าที่ดินซึ่งเป็นที่ตั้งท่าอากาศยานของทอท. จากกองทัพอากาศและกรมการขนส่งทางอากาศซึ่งเป็นผู้ดูแลที่ดินดังกล่าวในนามของกระทรวงการคลัง ทั้งนี้ กระทรวงการคลังไม่มีเอกสารสิทธิ์ในที่ดินบางแปลงที่ใช้เป็นที่ตั้งของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ นอกจากนี้ พื้นที่บางส่วนในท่าอากาศยานสุวรรณภูมินั้นมีสถานะเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดิน เช่น ลำรางสาธารณะและที่ธรณีสงฆ์ซึ่งตามกฎหมายกระทรวงการคลังจะถือกรรมสิทธิ์ในที่ดินที่มีลักษณะเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดินและที่ธรณีสงฆ์ดังกล่าวได้โดยการตราเป็นพระราชกฤษฎีกาหรือตราเป็นกฎหมายพิเศษเป็นการเฉพาะเพื่อเพิกถอนสถานะของการเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดินและที่ธรณีสงฆ์ของพื้นที่ดังกล่าวก่อน จากข้อมูล ณ วันที่จัดทำหนังสือชี้ชวนฉบับนี้ ยังไม่มีการตราพระราชกฤษฎีกาหรือกฎหมายพิเศษเป็นการเฉพาะเพื่อเพิกถอนสถานะของการเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดินของพื้นที่ดังกล่าว อย่างไรก็ตาม

ข้อที่ 1 ปัจจัยความเสี่ยง

ตาม ทอท. จะยังคงดำเนินการก่อสร้างและเปิดดำเนินการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในเชิงพาณิชย์ต่อไป แม้ว่ากระทรวงการคลังจะยังไม่ได้รับเอกสารสิทธิ์ดังกล่าวหรือไม่มีพระราชกฤษฎีกาหรือกฎหมายพิเศษใด ๆ มาเพิกถอนสถานะการเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดินและที่ธรณีสงฆ์ของพื้นที่บางส่วนในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ นอกจากนั้น ยังมีกรกล่าวอ้างว่าพื้นที่บางส่วนของทอท. เช่าเพื่อใช้เป็นที่ตั้งของท่าอากาศยานภูเก็ตซึ่งทอท. ได้เริ่มดำเนินการตั้งแต่ปี พ.ศ. 2531 นั้นเป็นหนองน้ำสาธารณประโยชน์ ซึ่งปัจจุบันทอท. กรมการขนส่งทางอากาศ และกรมที่ดินกำลังอยู่ในระหว่างดำเนินการตามขั้นตอนที่กฎหมายกำหนด เพื่อเพิกถอนสภาพของหนองน้ำสาธารณประโยชน์ต่อไป ทั้งนี้ จนกว่าจะได้มีการดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายเพื่อเพิกถอนสภาพของหนองน้ำสาธารณประโยชน์ดังกล่าว ทอท. ต้องแบกรับความเสี่ยงอันอาจเกิดจากการไม่สามารถใช้ที่ดินส่วนสำคัญของส่วนส่วนของท่าอากาศยานได้ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อการประกอบธุรกิจ สถานะทางการเงิน และผลประกอบการของทอท.

1.1.8 ยังไม่มีการจดทะเบียนสัญญาเช่าที่ดินที่ท่าอากาศยานของทอท. ตั้งอยู่

ตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายไทย สัญญาเช่ารายได้อาจกำหนดระยะเวลาเช่าเกินกว่า 3 ปี จะต้องมีการดำเนินการจดทะเบียนการเช่าต่อกรมที่ดิน ทั้งนี้ เพื่อให้การเช่ามีผลบังคับใช้ได้เกินกว่า 3 ปี สำหรับการเช่าที่ดินทั้งหมดที่เป็นที่ตั้งของท่าอากาศยานกรุงเทพและท่าอากาศยานภูมิภาคและที่มีการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอยู่ในขณะนั้นนั้น แม้ว่าสัญญาเช่าจะระบุให้กองทัพอากาศ กรมการขนส่งทางอากาศ และทอท. ต้องดำเนินการจดทะเบียนการเช่าภายใน 365 วันนับแต่วันที่ทำสัญญาก็ตาม แต่ทอท. ยังไม่สามารถดำเนินการจดทะเบียนการเช่าซึ่งมีกำหนดระยะเวลา 30 ปีได้เนื่องจากกระทรวงการคลังยังไม่สามารถแสดงเอกสารสิทธิ์ของที่ดินดังกล่าวทั้งหมดแก่ทอท. ทั้งนี้ ทอท. เริ่มดำเนินการท่าอากาศยานกรุงเทพนับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2522 ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานภูเก็ต ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2531 และท่าอากาศยานเชียงใหม่ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2541 โดยทอท. ได้เข้าทำสัญญาเช่าที่ดินที่เกี่ยวข้องกับท่าอากาศยานทั้งหมดครั้งล่าสุดในเดือนกันยายน 2545 การที่ทอท. ไม่อาจดำเนินการจดทะเบียนการเช่าดังกล่าวทำให้สัญญาเช่าที่ดินมีผลใช้บังคับได้เพียง 3 ปี และจะถือว่าสัญญาเช่าดังกล่าวได้รับการต่ออายุไปโดยไม่มีกำหนดระยะเวลา หากทอท. ยังคงอยู่ในที่ดินดังกล่าว โดยกรมการขนส่งทางอากาศ หรือกองทัพอากาศ มิได้หักหัวงแต่กรมการขนส่งทางอากาศและกองทัพอากาศมีสิทธิ์ที่จะบอกเลิกสัญญาเช่าดังกล่าวได้โดยการบอกกล่าวล่วงหน้าอย่างน้อย 2 เดือนก่อนสิ้นสุดระยะเวลาเช่าแต่ละปี ซึ่งหากมีการบอกเลิกสัญญาเช่าที่ดินซึ่งเป็นที่ตั้งของท่าอากาศยานกรุงเทพ หรือท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จะทำให้ทอท. ได้รับผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญและอาจทำให้ทอท. ต้องหยุดดำเนินกิจการของท่าอากาศยานดังกล่าว ซึ่งจะส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อการประกอบธุรกิจ สถานะทางการเงิน และผลประกอบการของทอท.

1.1.9 ทอท. มิได้ปฏิบัติตามข้อตกลงที่ระบุในสัญญาเช่าที่ราชพัสดุอย่างครบถ้วน

ทอท.ได้เช่าที่ราชพัสดุซึ่งเป็นที่ตั้งของท่าอากาศยานต่าง ๆ ของทอท. จากกองทัพอากาศและกรมการขนส่งทางอากาศซึ่งเป็นผู้ดูแลที่ดินดังกล่าวในนามของกระทรวงการคลัง ภายใต้สัญญาเช่าที่ราชพัสดุต่าง ๆ ดังกล่าว ทอท. มีหน้าที่ต้องชำระค่าเช่าในอัตราร้อยละ 5 และร้อยละ 2 แล้วแต่กรณี ของรายได้จากการดำเนินงานของทอท. ก่อนหักค่าใช้จ่าย กล่าวคือ อัตราร้อยละ 5 สำหรับกรณีของท่าอากาศยานกรุงเทพ และร้อยละ 2 สำหรับกรณีของท่าอากาศยานภูมิภาค อย่างไรก็ตาม ในอดีตที่ผ่านมาทอท. จะชำระค่าเช่าซึ่งคำนวณตามอัตราร้อยละ 5 หรืออัตราร้อยละ 2 แล้วแต่กรณี ของรายได้จากการดำเนินงานของทอท. หลังหักต้นทุนการให้บริการไฟฟ้า น้ำประปา และโทรศัพท์ แก่ผู้เช่าพื้นที่ในท่าอากาศยาน โดยในอดีตที่ผ่านมา กรมธนารักษ์ กองทัพอากาศ และกรมการขนส่งทางอากาศได้รับทราบหลักปฏิบัติดังกล่าวเป็นอย่างดี และไม่ได้มีข้อโต้แย้งจากการคำนวณค่าเช่าด้วยวิธีดังกล่าวแต่อย่างใด อย่างไรก็ตาม ทอท. ไม่อาจรับรองได้ว่า กรมธนารักษ์ กองทัพอากาศ และกรมการขนส่งทางอากาศจะไม่บอกเลิกสัญญาเช่าดังกล่าว หรือกำหนดให้ทอท. ต้องชำระค่าเช่าหรือค่าเสียหายเพิ่มเติมอันเนื่องมาจากการไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขของสัญญาเช่าที่ราชพัสดุต่าง ๆ เหล่านั้นในอนาคต หากมีการบอกเลิกสัญญาเช่าที่ดินซึ่งเป็นที่ตั้งของท่าอากาศยานกรุงเทพหรือท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะทำให้ทอท. ได้รับผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญและอาจทำให้ทอท. ต้องหยุดดำเนินกิจการของท่าอากาศยานดังกล่าว ซึ่งจะส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อการประกอบธุรกิจ สถานะทางการเงิน และผลประกอบการของทอท.

ข้อที่ 1 ปัจจัยความเสี่ยง

1.1.10 เนื่องจากทอท. เป็นรัฐวิสาหกิจในประเทศไทย ทอท. จึงต้องอยู่ภายใต้ข้อจำกัดด้านการเงินและการดำเนินงานบางประการ

ทอท. มีสภาพเป็น “รัฐวิสาหกิจ” ภายใต้พระราชบัญญัติวิธีการงบประมาณ พ.ศ. 2502 เนื่องจากรัฐบาลโดยกระทรวงการคลังถือหุ้นเกินกว่าร้อยละ 50 ของหุ้นที่ออกและจำหน่ายแล้วทั้งหมด โดยภายหลังจากการเสนอขายหุ้นสามัญต่อประชาชนทั่วไปในครั้งนี้ ทอท. จะยังคงมีสถานะเป็น “รัฐวิสาหกิจ” ตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณต่อไปเช่นเดิม และตราบเท่าที่รัฐบาลโดยกระทรวงการคลังยังคงถือหุ้นเกินกว่าร้อยละ 50 ของหุ้นที่ออกและจำหน่ายแล้วทั้งหมดของทอท. ในฐานะที่เป็นรัฐวิสาหกิจ การกำหนดนโยบายและการดำเนินกลยุทธ์ทางธุรกิจบางประการของทอท. จะต้องได้รับความเห็นชอบจากหน่วยงานราชการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องก่อน ตัวอย่างเช่น (ก) การลงทุนที่สำคัญของทอท. หรือการกำหนดค่าใช้จ่ายเพื่อการลงทุนที่มีนัยสำคัญ จะต้องได้รับการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีก่อน (ข) การก่อหนี้ในสกุลเงินต่างประเทศที่มีนัยสำคัญ ทอท. จะต้องได้รับอนุมัติจากกระทรวงการคลังก่อนเช่นกัน และ (ค) งบการเงินประจำปีของทอท. ก็จะต้องได้รับการตรวจสอบโดยสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน เป็นต้น

นอกจากนี้ ความสามารถของทอท. ในการจัดหาเงินกู้ยืมที่เป็นเงินตราต่างประเทศยังถูกจำกัดโดยนโยบายในการกำหนดเพดานการกู้ยืมเงินตราต่างประเทศของรัฐวิสาหกิจอีกด้วย โดยคณะกรรมการนโยบายหนี้ของประเทศได้ทำการกำหนดเพดานการกู้ยืมเงินสกุลต่างประเทศของภาครัฐ ซึ่งรวมถึงรัฐวิสาหกิจด้วย

ทอท. จึงไม่สามารถยืนยันได้ว่า คณะกรรมการนโยบายหนี้ของประเทศ คณะรัฐมนตรีหรือกระทรวงการคลังจะอนุมัติการลงทุน ค่าใช้จ่ายในการลงทุน หรือการกู้ยืมเงินของทอท. ในอนาคต ทั้งนี้ ทอท. จะต้องอยู่ภายใต้ข้อจำกัดดังกล่าวข้างต้นจนกว่ารัฐบาลจะมีการเปลี่ยนแปลงนโยบายที่เกี่ยวข้อง หรือจนกว่ารัฐบาล (โดยกระทรวงการคลังหรือองค์กรอื่นของรัฐ) จะลดสัดส่วนการถือหุ้นที่ถืออยู่รวมกันในทอท. ให้เหลือต่ำกว่าหรือเท่ากับร้อยละ 50 ของหุ้นที่ออกและจำหน่ายแล้วทั้งหมดของทอท. จนเป็นสาเหตุให้ทอท. สิ้นสภาพในการเป็นรัฐวิสาหกิจ ดังนั้น จะเห็นได้ว่า ปัจจัยต่าง ๆ ที่กล่าวมาข้างต้นอาจจำกัดความสามารถของทอท. ในการได้มาซึ่งทุน หรือความคล่องตัวที่จะตอบสนองต่อความเปลี่ยนแปลงของสภาวะของตลาดซึ่งรวมถึงสภาวะตลาดเงินได้ทันทีทั้งนี้ในการจะบรรลุซึ่งเป้าหมายการดำเนินงานของทอท. ซึ่งอาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อการประกอบธุรกิจ สถานะทางการเงิน และผลประกอบการของทอท.

1.1.11 ความสามารถในการจัดหาเงินลงทุนในรูปของเงินทุนหรือการกู้ยืมอาจถูกจำกัด

ความสามารถของทอท. ในการหาเงินลงทุนในรูปของเงินทุนในอนาคตอาจถูกจำกัดโดยผลของกฎหมาย เอกสารจัดตั้งบริษัทและโดยผลของสัญญา กล่าวคือ ภายใต้กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง กระทรวงการคลังไม่สามารถเข้าค้ำประกันเงินกู้เพิ่มเติมของทอท. หรือบม. ได้หากกระทรวงการคลังถือหุ้นในทอท. ต่ำกว่าร้อยละ 70 ของจำนวนหุ้นที่ออกและจำหน่ายแล้วทั้งหมดของทอท. นอกจากนี้ ข้อบังคับของทอท. กำหนดสัดส่วนการถือหุ้นของชาวต่างชาติในทอท. ไว้ไม่เกินร้อยละ 30 ของจำนวนหุ้นที่ออกและจำหน่ายแล้วทั้งหมด ทั้งยังห้ามมิให้บุคคลต่างชาติใดถือหุ้นเกินกว่าร้อยละ 5 ของจำนวนหุ้นที่ออกและจำหน่ายแล้วทั้งหมด อีกทั้งเงื่อนไขในสัญญาเช่าที่ราชพัสดุเพื่อเป็นที่ตั้งของท่าอากาศยานของทอท. ยังกำหนดว่าการเช่าจะสิ้นสุดลงทันทีหากกระทรวงการคลังถือหุ้นในทอท. เพียงร้อยละ 50 หรือน้อยกว่าของจำนวนหุ้นที่ออกและจำหน่ายแล้วทั้งหมด นอกจากนี้ กระทรวงการคลังอาจโอนหุ้นจำนวนหนึ่งที่ถืออยู่ในทอท. ให้แก่กองทุนรวมวายุภักษ์กองทุนใดกองทุนหนึ่งในสองกองทุน ซึ่งกองทุนแรกได้จัดตั้งขึ้นในเดือนธันวาคม 2546 โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในหัวข้อ “การประกอบธุรกิจแต่ละธุรกิจ — ความสัมพันธ์กับรัฐบาลและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง — ความสัมพันธ์กับกระทรวงการคลัง” ทั้งนี้หุ้นของทอท. ที่โอนให้แก่กองทุนรวมวายุภักษ์อาจไม่ถือได้ว่าเป็นการถือหุ้นโดยรัฐบาลเพื่อพิจารณาว่า ทอท. มีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจหรือไม่ ปัจจัยทั้งหลายเหล่านี้หรือปัจจัยอื่น ๆ อาจทำให้ทอท. จัดหาเงินลงทุนในรูปของเงินทุนหรือการกู้ยืมในอนาคตได้อย่างยากลำบาก และอาจก่อให้เกิดข้อจำกัดอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถของทอท. ในการหาเงินลงทุนเพื่อใช้เป็นค่าใช้จ่ายเพื่อการลงทุนหรือเพื่อเป็นเงินทุนหมุนเวียน หรือเงินกู้ดังกล่าวอาจมีผลทำให้ค่าใช้จ่ายของทอท. เพิ่มขึ้นอย่างมาก

ข้อที่ 1 ปัจจัยความเสี่ยง

1.1.12 ข้อมูลเกี่ยวกับทอท. ที่เผยแพร่ต่อสาธารณชนยังไม่ได้มีการตรวจสอบ หรือรับรองความถูกต้องเพื่อวัตถุประสงค์ในการจัดทำเอกสารฉบับนี้ ผู้ลงทุนจึงไม่ควรเชื่อถือข้อมูลดังกล่าวเพื่อประกอบการตัดสินใจในการลงทุนซื้อหุ้นของทอท.

เนื่องจาก ทอท. เป็นรัฐวิสาหกิจ ทอท. จึงต้องเปิดเผยข้อมูลในระดับที่มีนัยสำคัญเกี่ยวกับธุรกิจของทอท. และแผนการในอนาคตแก่หน่วยงานของรัฐบาลหลายหน่วยงาน รวมทั้งข้อมูลในส่วนที่เกี่ยวข้องกับจำนวนงบประมาณเพื่อขออนุมัติ การกู้ยืม ค่าใช้จ่ายเพื่อการลงทุน และแผนรัฐวิสาหกิจของทอท. ซึ่งทอท. ได้พยายามที่จะให้ข้อมูลดังกล่าวถูกต้องสมบูรณ์ที่สุด ทั้งนี้ แผนเกี่ยวกับโครงการลงทุนที่มีขนาดใหญ่ของทอท. ซึ่งเปิดเผยแก่หน่วยงานของรัฐบาลได้จัดทำขึ้นบนสมมติฐานหลายประการ ซึ่งรวมถึงตัวเลขประมาณการรายได้ และประมาณการการขยายตัวของปริมาณอากาศยานและจำนวนผู้โดยสาร ทำให้ผลการดำเนินงานที่แท้จริงของทอท. อาจแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญจากตัวเลขที่เป็นการคาดการณ์ที่เปิดเผยต่อสาธารณชน

ข้อมูลดังกล่าวหรือข้อมูลเกี่ยวกับวัตถุประสงค์ แผนงาน และนโยบายของรัฐบาลในส่วนที่เกี่ยวข้องกับทอท. ในฐานะที่รัฐบาลโดยกระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่อาจถูกเปิดเผยต่อสาธารณชนโดยหน่วยงานของรัฐบาลหรือผู้แทนของทอท. ซึ่งข้อมูลที่ได้รับการเปิดเผยต่อสาธารณชนดังกล่าวอาจรวมถึงแผนการลงทุนของทอท. ที่ได้ส่งให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาหรือให้หน่วยงานราชการอื่น ๆ เพื่อทำความเข้าใจเห็นสมควรคณะรัฐมนตรี

ข้อมูลดังกล่าวที่ได้เปิดเผยต่อสาธารณชนนั้นไม่ถือเป็นส่วนหนึ่งของเอกสารฉบับนี้และอาจคลาดเคลื่อนจากข้อมูลที่ถูกต้อง ผู้ลงทุนจึงควรพิจารณาเฉพาะข้อมูลที่ระบุในเอกสารฉบับนี้ซึ่งเป็นข้อมูลที่ได้รับการตรวจสอบแล้วว่าถูกต้อง เพื่อประกอบการตัดสินใจในการลงทุนหรือตรวจสอบข้อมูลจากแหล่งอื่นกับข้อมูลในหนังสือชี้ชวนฉบับนี้ก่อน

1.1.13 ทอท. ได้รับผลกระทบจากการวางนโยบายและความสำเร็จของบมจ. การบินไทย ซึ่งเป็นลูกค้ายรายใหญ่และเป็นผู้ดำเนินการสายการบินแห่งชาติ

ท่าอากาศยานกรุงเทพเป็นศูนย์ปฏิบัติการของบมจ. การบินไทย ซึ่งเป็นสายการบินแห่งชาติและเป็นลูกค้ายรายใหญ่ที่สุดของทอท. ในด้านการจราจรทางอากาศระหว่างประเทศและ บมจ. การบินไทยยังมีส่วนแบ่งการตลาดด้านการจราจรทางอากาศภายในประเทศที่สูงที่สุดอีกด้วย โดยบมจ. การบินไทยเป็นหนึ่งในผู้ประกอบการด้านการขนส่งสัมภาระ ผู้ให้บริการครัวการบิน ผู้เช่าพื้นที่เพื่อการซ่อมแซมและบำรุงรักษาอากาศยาน และผู้ประกอบการด้านการขนถ่ายสินค้า ในรอบบัญชีปี 2546 ทอท. มีรายได้จากกิจการการบิน (Aeronautical Revenue) และรายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบิน (Non-Aeronautical Revenue) จากบมจ. การบินไทยเป็นจำนวน 2,073.8 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 17.3 ของรายได้จากการดำเนินงานของทอท. ในช่วงเวลานั้น นอกจากนั้น บมจ. การบินไทยยังมีส่วนสำคัญในการก่อสร้างและดำเนินการให้บริการบางประเภท ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิด้วย ด้วยเหตุนี้ บมจ. การบินไทยอาจมีความขัดแย้งกับทอท. ในเชิงผลประโยชน์และนโยบายการคิดค่าบริการ กลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจ การตลาด ปริมาณค่าใช้จ่ายเพื่อการลงทุนและโครงการอื่น ๆ ของบมจ. การบินไทย ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อการประกอบธุรกิจ สถานะทางการเงิน และผลประโยชน์ของทอท.

1.1.14 ผลการดำเนินงานส่วนหนึ่งของทอท. ขึ้นอยู่กับผู้ประกอบการซึ่งได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการในท่าอากาศยานและผู้ประกอบการอื่น ๆ ในการดำเนินการกิจการที่มีความสำคัญ ณ ท่าอากาศยานของทอท.

ทอท. ได้มอบหมายให้บุคคลภายนอกเป็นผู้ดำเนินการเกี่ยวกับการให้บริการต่าง ๆ เกือบทั้งหมด รวมทั้ง บมจ. การบินไทยซึ่งเป็นผู้ให้บริการหลายประเภท ณ ท่าอากาศยานของทอท. และบริษัท ไทย แอร์พอร์ต กราวด์ เซอร์วิส จำกัด ซึ่งทอท. ถือหุ้นอยู่จำนวนร้อยละ 28.5 เป็นผู้ให้บริการภาคพื้นดินต่าง ๆ รวมทั้งการขนส่งสัมภาระ นอกจากนี้ หน่วยงานราชการหลายแห่งก็เป็นผู้ให้บริการที่สำคัญหลายอย่าง ณ ท่าอากาศยานของทอท. อาทิเช่น กรมศุลกากรและสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง จะรับผิดชอบเกี่ยวกับการศุลกากรและการตรวจหนังสือเดินทาง ด้วยเหตุนี้ ผลการประกอบการและฐานะทางการเงินของทอท. จึงขึ้นอยู่กับความสามารถของบุคคลอื่นซึ่งเป็นผู้ให้บริการในการปฏิบัติหน้าที่อย่างมีประสิทธิภาพภายใต้ข้อตกลงซึ่งได้ทำไว้กับทอท.

ข้อที่ 1 ปัจจัยความเสี่ยง

และหากผู้ประกอบการเหล่านี้ไม่สามารถดำเนินการให้เป็นที่พอใจของผู้ใช้บริการก็อาจส่งผลกระทบต่อภาระงานในท่าอากาศยานของทอท. ได้

1.1.15 ผลประโยชน์ของรัฐบาลโดยกระทรวงการคลังในฐานะผู้ถือหุ้นที่มีอำนาจควบคุมและในฐานะผู้กำกับดูแลและควบคุมรัฐวิสาหกิจอื่นอาจขัดแย้งหรือทับซ้อนกับผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นรายอื่นของทอท.

ภายหลังจากการเสนอขายหุ้นในครั้งนี้อย่างต่อเนื่องและหลังจากการเสนอขายหุ้นต่อพนักงาน รัฐบาลโดยกระทรวงการคลังจะยังคงเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของทอท. โดยคิดเป็นจำนวนร้อยละ 73 ของหุ้นที่ออกและจำหน่ายแล้วทั้งหมดของทอท. (หรือคิดเป็นจำนวนร้อยละ 70 บนสมมติฐานว่าได้มีการใช้สิทธิซื้อหุ้นจัดสรรส่วนเกินเต็มจำนวน) ในฐานะที่เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ รัฐบาลอาจดำเนินการใด ๆ ที่ไม่สอดคล้องกับการดำเนินการที่มีลักษณะเป็นการกระทำเพื่อเพิ่มมูลค่าการลงทุนหรือเพื่อประโยชน์สูงสุดแก่ผู้ถือหุ้นเสมอไป ทั้งนี้ รัฐบาลได้ดำเนินการหรืออาจดำเนินการใด ๆ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์บางประการด้านเศรษฐกิจมหภาค การเมือง และสังคม ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อทอท. ได้ ซึ่งการดำเนินการต่าง ๆ ดังกล่าวรวมถึงการส่งเสริมการเดินทางทางอากาศภายในประเทศโดยการรักษาค่าธรรมเนียมการเดินทางภายในประเทศให้อยู่ในอัตราที่ต่ำกว่าอัตราค่าธรรมเนียมที่ปรับใช้สำหรับการเดินทางระหว่างประเทศ โดยในเดือนพฤษภาคม 2546 ทอท. ได้พิจารณาปรับลดค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยาน และค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยานที่เรียกเก็บ ณ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานเชียงราย และท่าอากาศยานหาดใหญ่ ลงร้อยละ 50 เป็นเวลาหนึ่งปี เพื่อเป็นการสนับสนุนความพยายามของรัฐบาลไทยที่จะสร้างแรงจูงใจแก่สายการบินให้นำนักท่องเที่ยวยังเชียงใหม่ เชียงราย และหาดใหญ่ ทั้งนี้ การปรับลดดังกล่าวจะเป็นการปรับลดให้กับสายการบินที่จัดตั้งใหม่ เที่ยวบินในเส้นทางใหม่ และเที่ยวบินเช่าเหมาลำเท่านั้น

ตราบเท่าที่รัฐบาลโดยกระทรวงการคลังยังคงมีฐานะเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของทอท. รัฐบาลจะมีอำนาจในการแต่งตั้งกรรมการส่วนใหญ่ขึ้นเป็นคณะกรรมการของทอท. และสามารถแต่งตั้งผู้บริหารส่วนใหญ่ผ่านทางคณะกรรมการทอท. เพื่อบริหารจัดการกิจการประจำวันของทอท. ได้ นอกจากนี้ รัฐบาลยังสามารถเริ่มหรือป้องกันการเปลี่ยนแปลงอำนาจควบคุมในทอท. ได้ โดยใช้เสียงส่วนมากของตนเป็นมติของที่ประชุมสามัญหรือวิสามัญผู้ถือหุ้นได้ ดังนั้น ทอท. จึงไม่สามารถรับรองได้ว่า ทอท. จะไม่ดำเนินการใด ๆ ที่จะเป็นการให้ความสำคัญกับรัฐมากกว่าวัตถุประสงค์ทางธุรกิจต่าง ๆ ของทอท. ซึ่งรวมถึงวัตถุประสงค์ในการทำกำไรสูงสุดจากการประกอบการของทอท. และเพื่อเพิ่มมูลค่าการลงทุนแก่ผู้ถือหุ้นด้วย

นอกจากนี้ รัฐบาลโดยกระทรวงการคลังยังเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ในบมจ. การบินไทย ซึ่งเป็นลูกค้ายรายใหญ่ที่สุดของทอท. และบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ("บริษัทวิทยุการบิน") ซึ่งเป็นผู้ให้บริการการจราจรทางอากาศในประเทศ ด้วยเหตุที่รัฐบาลโดยกระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ในองค์กรต่าง ๆ ดังกล่าว รัฐบาลอาจดำเนินการตามนโยบายในเชิงธุรกิจหรือในเชิงกำกับดูแลในลักษณะที่เอื้อประโยชน์แก่บมจ. การบินไทยหรือบริษัทวิทยุการบินซึ่งอาจขัดแย้งหรือทับซ้อนกับผลประโยชน์ของทอท. หรือผู้ถือหุ้นรายอื่น ๆ ได้ ในการนี้ รัฐบาลอาจกำหนดให้ทอท. คงไว้ซึ่งค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยานและค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยานในอัตราที่ต่ำเพื่อเพิ่มความสามารถในการทำกำไรของบมจ. การบินไทย หรือเพื่อผลกำไรของสายการบินอื่น หรือเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว

รัฐบาลในฐานะผู้กำกับดูแล มีอำนาจในการออกกฎหรือระเบียบใด ๆ อีกทั้งยังสามารถดำเนินการที่ส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อการประกอบธุรกิจ ฐานะการเงิน และผลการดำเนินงานของทอท. โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมจากหัวข้อ "การประกอบธุรกิจแต่ละธุรกิจ - ความสัมพันธ์กับรัฐบาลและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง - ความสัมพันธ์กับรัฐบาล" และ "การประกอบธุรกิจแต่ละธุรกิจ - กฎหมายเกี่ยวกับธุรกิจท่าอากาศยานในประเทศไทย" ทอท. ไม่สามารถรับรองได้ว่ารัฐบาลจะไม่ดำเนินการใด ๆ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ในการทำกำไร ซึ่งอาจขัดแย้งกับผลประโยชน์ทางธุรกิจ หรือผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นรายอื่นของ ทอท. ซึ่งอาจรวมถึง การปฏิรูปอุตสาหกรรมการบิน การสนับสนุนสายการบินราคาประหยัด (Low-Cost Carriers) หรือการลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางทางอากาศ

ข้อที่ 1 ปัจจัยความเสี่ยง

1.1.16 ทอท. อาจต้องชำระค่าธรรมเนียมสนามบินที่เรียกเก็บบางส่วนให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

พระราชบัญญัติกำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ. 2542 กำหนดให้ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นมีสิทธิเรียกเก็บรายได้จากผู้ประกอบกิจการท่าอากาศยานในส่วนของรายได้ที่ได้รับจากค่าธรรมเนียม สนามบินตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 (ซึ่งหมายถึง ค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยาน ค่าธรรมเนียม ที่เก็บอากาศยาน และค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินที่เรียกเก็บโดยทอท.) ซึ่งตั้งอยู่ในเขตอำนาจการปกครองของตนตามอัตราและ วิธีการเรียกเก็บที่คณะกรรมการ (จัดตั้งขึ้นภายใต้พระราชบัญญัติฉบับดังกล่าว) จะได้กำหนดต่อไป อัตราและวิธีการเรียกเก็บ ค่าธรรมเนียมดังกล่าวอาจถูกกำหนดขึ้นเมื่อใดก็ได้ เมื่อเดือนมิถุนายน 2544 กรุงเทพมหานครได้ขอข้อมูลจากทอท. เกี่ยวกับค่า ธรรมเนียมประเภทต่าง ๆ ที่มีการเรียกเก็บที่ท่าอากาศยานกรุงเทพเพื่อเริ่มทำการเรียกเก็บรายได้จากค่าธรรมเนียมสนามบิน จาก ข้อมูล ณ วันที่ระบุในหนังสือชี้ชวนฉบับนี้ คณะกรรมการยังมิได้กำหนดอัตราและวิธีการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมดังกล่าว และทอท. ก็ ยังมิได้ชำระเงินจำนวนใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกับค่าธรรมเนียมสนามบินดังกล่าวแก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นแห่งใด ๆ อย่างไรก็ตาม หาก มีการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมดังกล่าว ก็อาจส่งผลกระทบต่อสภาพคล่องของทอท. และอาจส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อ การประกอบธุรกิจ สถานะทางการเงิน และผลประกอบการของทอท. ได้

1.1.17 การประกอบธุรกิจของทอท. ต้องสอดคล้องและเป็นไปตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายและระเบียบข้อบังคับ

การประกอบธุรกิจในอุตสาหกรรมการบินตกอยู่ภายใต้กรอบของกฎระเบียบมากมายซึ่งออกโดยรัฐบาล อีกทั้ง การดำเนินงานของทอท. ยังอยู่ภายใต้การควบคุมดูแลของกระทรวงคมนาคม กรมการขนส่งทางอากาศ คณะกรรมการการบินพล เรือน กองทัพอากาศ และอยู่ภายใต้พระราชกฤษฎีกา พระราชกำหนด และมติคณะรัฐมนตรี รวมถึงมติของคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง การดำเนินการแปลงสภาพ (Corporatisation) และแปรรูป (Privatisation) ของทอท. และกฎหมายอื่น ๆ มากมาย นอกจากนี้ ทอท. จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายและจะต้องขออนุมัติจากหน่วยงานราชการในประเด็นต่าง ๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับการจราจรทางอากาศ เช่น การ ประกอบกิจการท่าอากาศยาน หรือการกำหนดค่าธรรมเนียมสำหรับการใช้บริการท่าอากาศยาน แต่ทั้งนี้ การอนุมัติเหล่านี้อาจถูก เปลี่ยนแปลงหรือยกเลิกได้ในอนาคตอันอาจจะส่งผลกระทบต่อในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อการประกอบธุรกิจ สถานะทางการเงิน และผลประกอบการของทอท.

นอกจากนั้น การตัดสินใจในเชิงการเมืองอาจส่งผลต่อหรือนำไปสู่การก่อสร้างท่าอากาศยานแห่งใหม่ การดำรงอยู่ของ ท่าอากาศยานปัจจุบัน การเข้มงวดกวดขันเกี่ยวกับข้อจำกัดในเรื่องต่าง ๆ อาทิเช่น การป้องกันและการควบคุมสิ่งแวดล้อม การเพิ่ม ขึ้นหรือลดลงของค่าธรรมเนียมเกี่ยวกับท่าอากาศยาน หรือการเปลี่ยนแปลงอาคาร หรือใบอนุญาตอื่น ๆ การตัดสินใจเหล่านี้อาจมี ผลในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจของทอท. และอาจก่อให้เกิดอุปสรรคต่อการบริหารงานของทอท. ได้ การเข้มงวดกวดขันต่อ ข้อจำกัดที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจหรือการกำหนดมาตรการเพิ่มเติมอาจส่งผลให้ทอท. มีภาระค่าใช้จ่ายที่สูงขึ้นหรืออาจส่ง ผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อโอกาสที่จะสร้างรายได้ของทอท. มาตรการต่าง ๆ เหล่านี้ อาจส่งผลกระทบต่อในทางลบอย่าง มีนัยสำคัญต่อการประกอบธุรกิจ สถานะทางการเงิน และผลประกอบการของทอท.

ในปีพ.ศ. 2542 และปีพ.ศ. 2543 รัฐบาลได้กำหนดนโยบายหลัก ๆ หลายนโยบายเพื่อลดกฎเกณฑ์และระเบียบข้อบังคับ ต่าง ๆ (Deregulation) ในอุตสาหกรรมการบิน อาทิ เช่น การอนุมัติให้เพิ่มจำนวนสายการบินภายในประเทศ นอกจากนี้ รัฐบาล ยังได้มีการพิจารณาปรับโครงสร้างกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องโดยจัดให้มีการแยกหน้าที่ระหว่างองค์กรที่ทำหน้าที่ปฏิบัติการและ กำกับดูแลอย่างชัดเจน ตัวอย่างเช่น กระทรวงคมนาคม เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ในขณะนี้รัฐบาลยังมิได้กำหนดหรือเสนอรูปแบบ กฎเกณฑ์หรือกรอบกฎหมายใหม่อย่างแน่ชัด และกรอบระยะเวลาเกี่ยวกับการพิจารณากำหนดนโยบายเหล่านี้ยังคงไม่ชัดเจน การปรับโครงสร้างอย่างมีนัยสำคัญของกิจการการบินโดยรัฐบาลอาจส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินของ ประเทศไทยและต่อทอท. ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อการประกอบธุรกิจ สถานะทางการเงิน และผลประกอบการ ของทอท. ได้

ข้อที่ 1 ปัจจัยความเสี่ยง

1.1.18 ทอท. ตกอยู่ภายใต้กระบวนการพิจารณาที่มีนัยสำคัญทางการกำกับดูแลและทางกฎหมาย

ทอท. อยู่ภายใต้กระบวนการพิจารณาทางการกำกับดูแลและกระบวนการพิจารณาทางกฎหมายบางประการที่อาจส่งผลกระทบต่อการประกอบธุรกิจ ฐานะการเงิน และผลการดำเนินงานของทอท.

ตั้งแต่รอบบัญชีปี 2542 ถึงรอบบัญชีปี 2546 ทอท. ได้รับแจ้งการประเมินจากกรุงเทพมหานครให้เสียภาษีโรงเรือนและที่ดิน (“ภาษีโรงเรือน”) ในส่วนของท่าอากาศยานกรุงเทพเป็นเงินรวมทั้งสิ้น 1,985.3 ล้านบาท ในการนี้ ทอท. ได้ตกลงชำระค่าภาษีโรงเรือนในจำนวนที่ทอท. เห็นว่าเป็นจำนวนที่เหมาะสมสำหรับค่าภาษีที่เกี่ยวข้องกับค่าเช่าจำนวน 750.7 ล้านบาทแก่กรุงเทพมหานคร ส่วนที่เหลือจำนวน 1,234.6 ล้านบาท ทอท. เห็นว่า เป็นการประเมินที่ไม่เหมาะสมเนื่องจากการประเมินค่าภาษีดังกล่าวได้คิดคำนวณจากรายได้ที่เกี่ยวข้องกับการอนุญาตให้ดำเนินกิจการในท่าอากาศยานซึ่งมิใช่ค่าเช่าด้วย ทอท. จึงได้อุทธรณ์การประเมินดังกล่าวต่อกรุงเทพมหานคร นอกจากนี้ ทอท. ยังได้อุทธรณ์การประเมินภาษีโรงเรือนสำหรับรอบบัญชีปี 2538 ถึง 2541 แม้ว่า ทอท. จะได้ชำระค่าภาษีโรงเรือนในรอบบัญชีดังกล่าวเต็มตามจำนวนที่ถูกประเมินไปแล้วก็ตาม ทั้งนี้ด้วยเหตุผลเช่นเดียวกันและทอท. ยังได้เสนอเรื่องให้สำนักงานอัยการสูงสุดเพื่อให้คณะกรรมการพิจารณาชี้ขาดการยุติในการดำเนินคดีแพ่งของส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องซึ่งจัดตั้งขึ้นภายใต้การกำกับดูแลของสำนักงานอัยการสูงสุดตัดสินชี้ขาดและนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบ ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2546 สำนักงานอัยการสูงสุดมีคำวินิจฉัยเบื้องต้นให้กรุงเทพมหานครลดค่ารายปีในส่วนเงินค่าตอบแทนผลประโยชน์ตั้งแต่ปี 2538 ถึง 2544 ในแต่ละปีที่กรุงเทพมหานครประเมินไว้ลงครึ่งหนึ่ง (สำหรับค่าเช่ารายปีในปีต่อ ๆ ไปให้กรุงเทพมหานคร กรมธนารักษ์ และทอท. ทำความตกลงเพื่อหาวิธีแก้ปัญหาอันเป็นที่ยอมรับได้ร่วมกันต่อไป) แต่เนื่องจากทอท. ไม่เห็นด้วยกับคำวินิจฉัยเบื้องต้นดังกล่าว ทอท. จึงแจ้งโต้แย้งคำวินิจฉัยของสำนักงานอัยการสูงสุดเพื่อให้คณะกรรมการพิจารณาชี้ขาดการยุติในการดำเนินคดีแพ่งของส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาอีกครั้งหนึ่ง ซึ่งขณะนี้ทางคณะกรรมการพิจารณาชี้ขาดการยุติในการดำเนินคดีแพ่งของส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังมิได้ตัดสินชี้ขาดแต่อย่างใด แม้ว่าผลการพิจารณาอุทธรณ์จะยังไม่แน่นอน ทอท. ได้บันทึกภาษีจำนวนที่ยังมิได้ชำระเป็นหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นและตั้งสำรองค้างจ่ายค่าภาษีโรงเรือน ส่วนที่ยังไม่ชำระเต็มจำนวน ทั้งนี้ หากผลการอุทธรณ์เป็นไปตามการประเมินของกรุงเทพมหานคร ทอท. ต้องเสียค่าเงินเพิ่มอีกร้อยละ 10 ของยอดค้างจ่ายค่าภาษีโรงเรือน นอกจากนี้ ทอท. ยังได้บันทึกยอดเงินจำนวน 121 ล้านบาทซึ่งเทียบเท่ากับยอดค่าเงินเพิ่มสูงสุดโดยประมาณ โดยบันทึกเป็นหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น หาก ทอท. แพ้อุทธรณ์ จะต้องชำระจำนวนเงินดังกล่าว ซึ่งอาจทำให้กระแสเงินสดลดลง และอาจมีผลกระทบในทางลบต่อสภาพคล่องของ ทอท. และความสามารถในการหาแหล่งเงินทุนจากกระแสเงินสดจากการดำเนินการเพื่อนำไปใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนและทุนในการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

นอกจากนี้ ทอท. ยังอยู่ในระหว่างการดำเนินกระบวนการที่มีนัยสำคัญประการอื่น ๆ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อชื่อเสียงและภาพลักษณ์ของทอท. อาทิเช่น (ก) การที่อดีตกรรมการของทอท. ยื่นฟ้องคดีอาญาต่อทอท. ในข้อหาหมิ่นประมาท และการให้ข้อมูลเท็จ โดยทอท. ได้ให้ข้อมูลว่า อดีตกรรมการของทอท. บกพร่องต่อหน้าที่หรือหย่อนความสามารถในการปฏิบัติงาน (ข) ข้อกล่าวหาเกี่ยวกับการจัดจ้างผู้รับเหมาเพื่อขยายท่าอากาศยานภูมิภาคโดยมิชอบซึ่งข้อกล่าวหาดังกล่าวระบุว่า คณะกรรมการจัดจ้างของทอท. ละเลยที่จะปฏิบัติตามขั้นตอนการประมูล (ค) ข้อพิพาทกับผู้ประกอบการซึ่งรับผิดชอบบริหารงานในส่วนของการจอดรถ (Parking Concession Operator) ที่ท่าอากาศยานเชียงใหม่ซึ่งกล่าวหาว่า ทอท. ผิดสัญญาโดยทอท. บอกเลิกสัญญาก่อนกำหนด และ (ง) คำฟ้องซึ่งอดีตกรรมการผู้จัดการใหญ่กล่าวหาว่า ทอท. ทำการเลิกจ้างตนโดยไม่เป็นธรรม โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมจากหัวข้อ “ข้อพิพาททางกฎหมาย” ทั้งนี้ ทอท. ไม่สามารถรับรองได้ว่า การดำเนินกระบวนการพิจารณาทางการกำกับดูแลและทางกฎหมายเหล่านี้ และที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตจะไม่มีผลกระทบต่อการประกอบธุรกิจ สถานะทางการเงิน และผลประกอบการของทอท.

1.1.19 อุบัติเหตุ การข่มขู่ด้านความปลอดภัย และปัจจัยภายนอกอื่น ๆ อาจส่งผลกระทบต่อท่าอากาศยาน

กิจการของทอท. อาจได้รับผลกระทบจากปัจจัยต่าง ๆ หลายประการได้แก่ การข่มขู่ด้านความปลอดภัย อุบัติเหตุ สภาพอากาศที่แปรปรวน อัคคีภัย การขาดแคลนไฟฟ้า ความบกพร่องทางเทคนิค ความผิดพลาดในการประมวลผลข้อมูล การแทรกแซงจากภายนอก หรือการหยุดชะงักของกิจกรรมของหน่วยงานของรัฐและบุคคลภายนอกตัวอย่างเช่น เหตุการณ์การก่อการร้ายใน

ข้อที่ 1 ปัจจัยความเสี่ยง

ประเทศสหรัฐอเมริกาเมื่อวันที่ 11 กันยายน 2544 สงครามในประเทศอิรักในปีพ.ศ. 2546 และการแพร่ระบาดของโรคระบบทางเดินหายใจเฉียบพลันรุนแรง (SARS) ได้ส่งผลกระทบต่อทางลบต่อการประกอบธุรกิจของทอท. และทำให้ทอท. ต้องทำการปรับเปลี่ยนวิธีดำเนินการบางประการ

แม้ว่าทอท. จะได้เพิ่มมาตรการด้านการรักษาความปลอดภัยภายในท่าอากาศยานภายหลังเหตุการณ์การก่อการร้ายเมื่อวันที่ 11 กันยายน 2544 แล้วก็ตาม ทอท. ก็ไม่สามารถรับรองได้ว่า หากเกิดเหตุการณ์ดังกล่าวขึ้นอีก ณ ท่าอากาศยานใด ๆ ของทอท. หรือท่าอากาศยานอื่นทั่วโลก ไม่ว่าจะเป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นจริงหรือเป็นเพียงการข่มขู่ก็ตาม จะไม่มีผลกระทบในทางลบต่อการเดินทางทางอากาศ การท่องเที่ยว และธุรกิจของทอท. การที่ ทอท. และสายการบินต่าง ๆ ไม่สามารถจัดการหรือดำเนินการมาตรการรักษาความปลอดภัยต่าง ๆ ได้อาจส่งผลให้ความเชื่อมั่นของประชาชนทั่วไปหรือที่จะเดินทางทางอากาศมายังประเทศไทยลดลง และอาจส่งผลกระทบทางด้านลบอย่างมีนัยสำคัญต่อการประกอบธุรกิจ สถานะทางการเงิน และผลประกอบการของทอท. ได้

แม้ว่าทอท. จะเชื่อว่ามาตรฐานการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานของทอท. จะอยู่ในระดับมาตรฐานอันเป็นที่ยอมรับโดยสายการบินต่าง ๆ ที่ประกอบธุรกิจ ณ ท่าอากาศยานของทอท. แล้วก็ตาม ทอท. ยังอาจได้รับผลกระทบจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากสาเหตุทั้งที่อยู่ภายใต้และนอกเหนือจากการควบคุมของทอท. ดังจะเห็นได้ว่า ในช่วงระยะเวลาไม่กี่ปีที่ผ่านมา ทอท. ประสบกับเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่มีส่วนทำให้การดำเนินงานของท่าอากาศยานกรุงเทพต้องหยุดชะงักลง เช่น เมื่อปีพ.ศ. 2544 ได้เกิดเหตุการณ์การระเบิดของถังน้ำมันที่อยู่ภายในปีกเครื่องบินของสายการบินไทยอันเป็นผลให้ลูกเรือคนหนึ่งเสียชีวิต นอกจากนี้ ท่าอากาศยานภูมิภาคของทอท. แต่ละแห่งมีทางวิ่ง (Runway) เพียง 1 ทางวิ่ง หากเกิดอุบัติเหตุหรือเหตุการณ์ใด ๆ ซึ่งส่งผลกระทบต่อการใช้ทางวิ่ง ณ ท่าอากาศยานภูมิภาคแล้ว ทอท. จะต้องระงับการใช้ทางวิ่งและการขึ้นลงของอากาศยานที่เดินทางมายังหรือไปจากท่าอากาศยานนั้น ๆ เป็นการชั่วคราว ซึ่งอาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อการประกอบธุรกิจ สถานะทางการเงิน และผลประกอบการของทอท.

1.1.20 การกำหนดเส้นทางการบิน และการตัดสินใจในการดำเนินงานโดยสายการบินและกลุ่มพันธมิตรการบิน อาจส่งผลกระทบต่อปริมาณการจราจรทางอากาศ และการปฏิบัติการของทอท.

การตัดสินใจในการกำหนดเส้นทางการบิน การกำหนดจุดแวะพัก (Stop-over) และจุดเชื่อมต่อเที่ยวบินหรือการกำหนดศูนย์กลางการบิน (Hub) โดยสายการบินแต่ละสายหรือกลุ่มพันธมิตรสายการบิน อาจก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญต่อเส้นทางการเดินทางของผู้โดยสาร นอกจากนี้ การตัดสินใจของสายการบินในการเลือกใช้อากาศยานที่มีขนาดใหญ่ขึ้นหรือเล็กลง ก็อาจส่งผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงลักษณะการดำเนินงานและความต้องการใช้สิ่งอำนวยความสะดวกที่ทอท. จะต้องจัดเตรียมไว้ เช่น การที่สายการบินใช้อากาศยานที่มีขนาดใหญ่ขึ้นอาจทำให้ทอท. จำเป็นต้องแก้ไขหรือสร้างหลุมจอดและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกขึ้นมาใหม่เพื่อรองรับอากาศยานที่มีขนาดใหญ่ขึ้น ในปัจจุบัน ทอท. ได้ทำการศึกษาแผนการปรับเปลี่ยนโครงสร้างของหลุมจอดและอุปกรณ์อำนวยความสะดวก ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อรองรับอากาศยานขนาดใหญ่ที่จะมีการนำมาดำเนินการโดยสายการบินต่าง ๆ เช่น เครื่อง Airbus A-380 ทั้งนี้ การตัดสินใจกำหนดเส้นทางการบิน และการกำหนดศูนย์กลางการบินโดยสายการบินแต่ละสาย หรือโดยกลุ่มพันธมิตรสายการบินนี้อาจส่งผลกระทบต่อรายได้ของทอท. ในส่วนที่มาจากค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยานและค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน และรายได้ค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน หรืออาจทำให้ทอท. มีภาระค่าใช้จ่ายเป็นจำนวนมากในการก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกและการให้บริการในรูปแบบใหม่ ๆ ปัจจัยต่าง ๆ เหล่านี้และการตัดสินใจในการดำเนินงานของสายการบินและกลุ่มพันธมิตรการบินอาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อการประกอบธุรกิจ สถานะทางการเงิน และผลประกอบการของทอท.

1.1.21 ทอท. มีประวัติการดำเนินงานในฐานะบริษัทมหาชนที่ค่อนข้างสั้น เนื่องจากทอท. เป็นบริษัทที่แปลงสภาพมาจากการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจ

ทอท. ทำการแปลงสภาพเป็นบริษัทมหาชนเมื่อวันที่ 30 กันยายน 2545 และมีประวัติการดำเนินงานในฐานะบริษัทมหาชนที่ค่อนข้างสั้น โดยก่อนหน้านี้จะมีการเสนอขายหุ้นต่อพนักงานนั้น ทอท. เป็นรัฐวิสาหกิจซึ่งรัฐเป็นเจ้าของแต่เพียงผู้เดียว ดัง

ข้อที่ 1 ปัจจัยความเสี่ยง

นั้น ทอท. จึงต้องเผชิญกับความท้าทายในการเป็นบริษัทที่จัดตั้งขึ้นใหม่ภายใต้กระบวนการแปลงสภาพ (Corporatisation) ซึ่งกำลังดำเนินการแปรรูป (Privatisation) และนำเอาระบบธรรมาภิบาลและการกำกับดูแลที่ดีมาใช้ เช่น การจัดตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการสรรหา และคณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนและการแต่งตั้งกรรมการอิสระ อย่างไรก็ตาม ทอท. อาจเผชิญปัญหาจากการบริหารจัดการในขณะที่เป็นบริษัทมหาชนและในการปรับตัวให้เข้ากับระบบธรรมาภิบาลใหม่นี้ โดยทั้งนี้คณะกรรมการและผู้บริหารของทอท. ต้องปรับตัวให้เข้ากับระบบธรรมาภิบาลและการกำกับดูแลที่ดีต่าง ๆ ดังกล่าว ทั้งยังจะต้องปรับตัวที่จะสนองตอบต่อความต้องการของผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นประชาชนทั่วไปนอกเหนือไปจากความต้องการของรัฐบาลโดยกระทรวงการคลังในฐานะที่เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ ซึ่งอาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อการประกอบธุรกิจ สถานะการเงิน และผลการดำเนินงานของทอท.

1.1.22 โดยผลจากการแปลงสภาพ (Corporatisation) และการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ผลการดำเนินงานในอดีตจึงไม่อาจเป็นข้อบ่งชี้ถึงผลการดำเนินงานในอนาคตของทอท. ได้

เนื่องจากการแปลงสภาพ (Corporatisation) และการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทำให้ผลการดำเนินงานในอดีตไม่อาจเป็นข้อบ่งชี้ถึงผลการดำเนินงานในอนาคตของทอท. ได้ อันเป็นผลมาจากการเปลี่ยนแปลงบางประการ เช่น (ก) ทอท. ไม่จำเป็นต้องนำส่งเงินบางส่วนที่ได้จากรายได้ค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินของผู้โดยสารซึ่งเดินทางระหว่างประเทศแก่กระทรวงการคลัง อีกต่อไป (ข) ทอท. ไม่จำเป็นต้องชำระเงินส่วนแบ่งกำไรในอัตราที่ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 30 ของผลกำไรสุทธิของทอท. แก่กระทรวงการคลังอีกต่อไป (ค) ทอท. มีหน้าที่ต้องชำระภาษีเงินได้นิติบุคคล (ง) ทอท. จะยังคงมีภาระค่าใช้จ่ายเพื่อการลงทุน (Capital Expenditures) เป็นจำนวนมาก และภาระหนี้สินที่เพิ่มขึ้นรวมทั้งต้นทุนในการชำระหนี้สิน อันเนื่องมาจากการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และ (จ) เมื่อการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิแล้วเสร็จ ทอท. คาดว่าค่าใช้จ่ายในส่วนที่เป็นค่าเสื่อมราคาของทรัพย์สินจะเพิ่มสูงขึ้นอย่างมาก นอกจากนี้ เมื่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเริ่มเปิดดำเนินการแล้ว ทอท. คาดว่าค่าใช้จ่ายการดำเนินงานจะเพิ่มสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญเนื่องจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีขนาดใหญ่กว่าท่าอากาศยานกรุงเทพเป็นอย่างมาก และทอท. จะยังเก็บรักษาท่าอากาศยานกรุงเทพไว้ต่อไป ด้วยเหตุเหล่านี้ ทอท. อาจประสบกับความเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญเกี่ยวกับสถานะทางการเงินและผลประกอบการ โดยทั้งนี้ ทอท. ไม่สามารถรับรองได้ว่าผลกระทบโดยรวมของปัจจัยต่าง ๆ เหล่านี้ จะมีผลในทางที่เป็นคุณต่อทอท. ดังนั้น ผลของปัจจัยต่าง ๆ เหล่านี้และผลประกอบการในอดีตของทอท. จึงไม่อาจบ่งชี้ถึงผลประกอบการในอนาคตของทอท. ได้

1.1.23 ความคุ้มครองตามสัญญาประกันภัยของทอท. อาจไม่สามารถคุ้มครองทอท. จากการเสี่ยงภัยในความสูญเสียที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างเหมาะสมเพียงพอ

ผลการดำเนินงานของทอท. ขึ้นอยู่กับความเสี่ยงในการดำเนินงานและความเสี่ยงอื่น ๆ ที่อาจเกิดขึ้นกับธุรกิจท่าอากาศยานและธุรกิจการบิน ความเสี่ยงต่อความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกับทอท. เพิ่มสูงขึ้นนับแต่เกิดเหตุการณ์การก่อการร้ายในประเทศสหรัฐอเมริกาเมื่อวันที่ 11 กันยายน 2544 นอกจากนี้ ภายหลังเกิดเหตุการณ์ดังกล่าว บริษัทประกันภัยหลายแห่งได้กำหนดข้อจำกัดความคุ้มครองสำหรับความเสียหายที่เกิดจากสงคราม การก่อการร้ายหรือเหตุอื่นที่เกี่ยวข้องจากเหตุการณ์ดังกล่าว ทอท. จึงไม่สามารถรับรองได้ว่า ทอท. จะสามารถจัดหาประกันภัยที่เหมาะสมภายใต้ข้อกำหนดในเชิงพาณิชย์ที่สมเหตุสมผลได้ หรือทอท. อาจจัดหาประกันภัยในลักษณะดังกล่าวไม่ได้เลย ซึ่งอาจทำให้ทอท. ประสบกับความสูญเสียทางการเงินอย่างมีนัยสำคัญในกรณีที่เกิดความเสียหายเนื่องจากเหตุการณ์ซึ่งไม่อาจได้รับการคุ้มครองภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยต่าง ๆ ดังกล่าว

ทอท. ได้เอาประกันประเภทประกันความเสี่ยงภัยทุกประเภท (All -Risks Insurance) ซึ่งครอบคลุมถึงอัคคีภัย อุทกภัย แผ่นดินไหว วาตภัย ความเสียหายต่อยานพาหนะ ความคุ้มครองแก่ทอท. สำหรับความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดแก่บุคคลที่สาม และภัยพิบัติต่อสิ่งหามทรัพย์และอสังหาริมทรัพย์ การเอาประกันของทอท. ครอบคลุมถึงความรับผิดชอบอันเกิดจากการดำเนินงาน ณ ท่าอากาศยาน ซึ่งรวมถึงความเสี่ยงภัยอันเกิดจากการใช้สถานประกอบการ ผลิตภัณฑ์ และการดำเนินงานในประเทศไทย หากแต่ไม่รวมถึงความรับผิดชอบสำหรับการควบคุมการจราจรทางอากาศ และการบินสื่อสาร ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของบริษัทวิทยุการบิน การเอาประกันของทอท. ไม่ครอบคลุมถึงความเสี่ยงภัยบางประเภท กล่าวคือ ความเสี่ยงต่อภัยสงคราม การกระทำของผู้ก่อการร้าย

ข้อที่ 1 ปัจจัยความเสี่ยง

ความรับผิดชอบผลกระทบทางเสียง การเข้าควบคุมหรือยึดธุรกิจเป็นของรัฐ (Nationalisation) และความเสี่ยงต่อกฎอื่น ๆ โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในหัวข้อ “การประกอบธุรกิจแต่ละธุรกิจ – ประกันภัย” ในกรณีนี้ รัฐบาลมิได้เป็นผู้รับประกันภัย ทั้งยังมิได้จัดหาประกันภัยในส่วนที่เกี่ยวข้องกับภัยสงคราม การกระทำของผู้ก่อการร้ายหรือความเสี่ยงอื่น ๆ ให้แก่ ทอท. อีกทั้งจะไม่ชดเชยความเสียหายให้แก่ทอท. ในกรณีที่ทอท. ได้รับความเสียหายจากภัยพิบัติที่มีได้เอาประกัน ทั้งนี้ หากทอท. ได้รับความเสียหายอย่างร้ายแรงจากภัยพิบัติที่มีได้เอาประกันหรือหากความเสียหายเกิดจากภัยพิบัติที่มีการเอาประกันแต่มีมูลค่าเกินกว่าวงเงินประกันอย่างมาก อาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อการประกอบธุรกิจ สถานะทางการเงิน และผลประกอบการของทอท.ได้

1.1.24 ทอท. อาจมีภาระค่าใช้จ่ายจำนวนมากหากทอท. ต้องรับผิดชอบแก้ไขความเสียหายที่เกิดขึ้นเนื่องจากการปนเปื้อนทางสิ่งแวดล้อมหรือความเสียหายด้านสิ่งแวดล้อมประการอื่น ๆ

การประกอบธุรกิจท่าอากาศยานของทอท. ต้องอาศัยที่ดินซึ่งเป็นที่ตั้งของท่าอากาศยานเป็นสำคัญ แม้ว่าทอท. จะได้นำมาตรการเพื่อป้องกันและควบคุมสิ่งแวดล้อมในลักษณะที่ทอท. เชื่อว่าเป็นและเพียงพอแล้วก็ตาม ทอท. อาจไม่ทราบถึงการปนเปื้อนทางสิ่งแวดล้อมหรือความเสียหายด้านสิ่งแวดล้อมในลักษณะอื่น ๆ ที่มีอยู่ในขณะนี้ หรือความเสียหายที่แท้จริงเนื่องด้วยการปนเปื้อนหรือความเสียหายด้านสิ่งแวดล้อมอื่น ๆ อาจเกินกว่าความเสียหายที่ทอท. ทราบ ทั้งนี้ การแก้ไขภาวะการปนเปื้อนด้านสิ่งแวดล้อมหรือความเสียหายทางสิ่งแวดล้อมอื่น ๆ อาจส่งผลกระทบต่อประกอบการธุรกิจของทอท. และอาจเพิ่มภาระค่าใช้จ่ายจำนวนมากต่อทอท. ในการแก้ไขปัญหาและในการปฏิบัติตามกฎระเบียบ นอกจากนี้ ท่าอากาศยานบางแห่งของทอท. ตั้งอยู่ในบริเวณที่มีประชากรอาศัยอยู่เป็นจำนวนมากอันเป็นผลให้การประกอบการของทอท. เสี่ยงต่อการถูกร้องเรียนเรื่องมลภาวะทางเสียงหรือมลพิษสิ่งแวดล้อมด้านอื่น ๆ จากประชาชนเหล่านั้น ทอท. ไม่สามารถรับรองได้ว่าหน่วยงานของรัฐจะไม่กำหนดมาตรการอื่น ๆ ซึ่งทอท. ต้องถือปฏิบัติเพื่อควบคุมและจัดการกับมลภาวะทางเสียง หรือมลพิษสิ่งแวดล้อมด้านอื่น ๆ รวมทั้ง ปัญหาการปนเปื้อนหรือความเสียหายด้านสิ่งแวดล้อมดังกล่าว ซึ่งจะเพิ่มภาระค่าใช้จ่ายของทอท. เป็นจำนวนมาก

1.2 ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

1.2.1 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอาจไม่สามารถเปิดดำเนินการได้ตามกำหนด

การก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้เริ่มดำเนินการโดยมีกำหนดการก่อสร้างให้แล้วเสร็จภายในสิ้นเดือนมิถุนายน 2548 และกำหนดการเปิดดำเนินการเชิงพาณิชย์ภายในสิ้นเดือนกันยายน 2548 ซึ่งจากข้อมูลที่ประมวลขึ้นโดยที่ปรึกษาบริหารโครงการ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546 การก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้ดำเนินการแล้วเสร็จประมาณร้อยละ 36.8 การเปลี่ยนแปลงแบบการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและปัจจัยอื่น ๆ ส่งผลให้มีการเลื่อนการเปิดดำเนินการออกไปจากกำหนดการเดิมเป็นอย่างมาก ซึ่ง ณ วันที่ระบุในหนังสือชี้ชวนฉบับนี้ บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด (“บพม.”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของทอท. ยังมีได้ (ก) ลงนามในสัญญาทั้งหมดที่จำเป็นต่อการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ข) ลงนามในสัญญาอนุญาตให้ดำเนินการในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิกับผู้ประกอบการหลักบางราย โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในหัวข้อ “โครงการดำเนินงานในอนาคต – โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ – โครงการก่อสร้างที่ดำเนินการโดยบพม. และผู้รับเหมาของบพม.” หรือ (ค) จัดหาเงินทุนทั้งหมดเพื่อให้เพียงพอต่อการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิตามประมาณการค่าใช้จ่ายที่คาดไว้ โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในหัวข้อ “ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน – คำอธิบายและการวิเคราะห์ฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของฝ่ายจัดการ - การจัดหาเงินทุนเพื่อการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ” ความล่าช้าเหล่านี้ อาจส่งผลให้การก่อสร้างหรือการเปิดดำเนินการเชิงพาณิชย์ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต้องล่าช้าออกไปเป็นอย่างมาก

ผู้รับเหมาผู้รับผิดชอบในการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิตามสัญญาับเหมาก่อสร้างหลัก 2 สัญญาของโครงการ คือ กิจการร่วมค้า ITO ซึ่งประกอบด้วย บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) (“บมจ. อิตาเลียนไทย”) ร่วมกับ Takenaka Corporation และ Obayashi Corporation ได้ประสบปัญหาความล่าช้าอย่างมากในการดำเนินงานอันเป็นผลเนื่องมาจากความยากลำบากในการดำเนินงานของกิจการร่วมค้า ITO เองและปริมาณงาน ซึ่งบพม. ได้ร้องขอให้กิจการร่วมค้า ITO ดำเนินการเพิ่มเติม อนึ่ง ในปีพ.ศ. 2544 บมจ. อิตาเลียนไทยได้ยื่นคำร้องขอฟื้นฟูกิจการต่อศาลล้มละลายกลาง และในปัจจุบันได้ดำเนินการปรับโครงสร้างหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการเป็นที่เรียบร้อยแล้ว อย่างไรก็ตาม ทอท. ไม่สามารถรับ

ข้อที่ 1 ปัจจัยความเสี่ยง

รองได้ว่าบมจ. อิตาเลียนไทย จะสามารถปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาหรือดำเนินการก่อสร้างให้แล้วเสร็จตามรูปแบบและภายในกำหนดเวลาที่ตกลงไว้กับบม. ได้หรือปัญหาความล่าช้าที่กิจการร่วมค้า ITO อาจประสบไม่ว่าจะมีสาเหตุมาจากสภาวะทางการเงินของบมจ. อิตาเลียนไทย หรือไม่ก็ตาม จะไม่ส่งผลให้เกิดความล่าช้าในการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

นอกจากนี้ บม. ยังได้ประสบปัญหาและอาจประสบปัญหาความล่าช้าในการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจากปัจจัยอื่น ๆ ในอนาคต ซึ่งในอดีตนั้นสาเหตุความความล่าช้าเกิดจากปัจจัยหลายประการ รวมถึงการที่ผู้รับเหมาหรือผู้รับเหมาช่วงไม่สามารถส่งมอบงานและบริการตามกำหนดการที่ตกลงกันได้ รวมถึงปัญหาที่เกิดขึ้นในช่วงการทดสอบและการทดลองดำเนินการ และความยากลำบากในการฝึกอบรมและสร้างแรงจูงใจให้กับพนักงานใหม่ จากปัญหาความล่าช้าที่เกิดขึ้น หาก บม. ต้องประสบกับความล่าช้าในการก่อสร้างอย่างมีนัยสำคัญเพิ่มเติม หรือประสบปัญหาไม่สามารถตกลงเข้าทำสัญญาเร่งรัดการก่อสร้างหรือไม่สามารถเร่งรัดงานก่อสร้างได้ตามสัญญาเร่งรัดการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารแล้ว อาจส่งผลให้เกิดความล่าช้าอย่างมีนัยสำคัญต่อการเปิดดำเนินการเชิงพาณิชย์ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งจะมีผลทำให้เกิดความแออัด ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพและส่งผลกระทบในทางลบต่อการให้บริการของท่าอากาศยานกรุงเทพ และอาจทำให้ทอท. ต้องจัดหาเงินทุนเพิ่มเติมเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน

จากการที่บม. ต้องประสบกับปัญหาการก่อสร้างบางโครงการ และความล่าช้าต่าง ๆ บม. จึงได้ลดระยะเวลาในช่วงการทดสอบความพร้อมและการทดลองดำเนินการ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจากประมาณ 9 เดือน เป็นประมาณ 5 ถึง 6 เดือน เพื่อให้การเปิดดำเนินการเชิงพาณิชย์ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นไปตามกำหนดการที่กำหนดไว้คือ ภายในสิ้นเดือนกันยายน 2548 อย่างไรก็ตาม ทอท. ไม่อาจรับรองได้ว่าการลดระยะเวลาดังกล่าวจะสามารถทำให้บม. สามารถทำการทดสอบความพร้อมได้เสร็จสิ้นก่อนกำหนดการเปิดดำเนินการกิจการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หรือการลดระยะเวลาดังกล่าวจะไม่มีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อความพร้อมในการดำเนินการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเมื่อท่าอากาศยานดังกล่าวเปิดดำเนินการเชิงพาณิชย์

1.2.2 บม. กำลังดำเนินการจัดหาเงินทุนส่วนใหญ่ในรูปเงินกู้จาก Japan Bank for International Corporation (“JBIC”) สำหรับการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่ง JBIC มิได้ให้คำมั่นสัญญาที่เป็นการผูกพันว่าจะให้เงินกู้เพิ่มเติมตามที่บม. ต้องการทั้งหมด

ปัจจุบัน ทอท. ได้ให้เงินสนับสนุนและทำการก่อสร้างอาคารและสิ่งอำนวยความสะดวกหลัก ๆ ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไปบ้างแล้ว โดยโครงการก่อสร้างในส่วนที่สำคัญอื่น ๆ บางส่วนนั้นบุคคลภายนอกจะเป็นผู้ให้เงินสนับสนุน ซึ่งขณะนี้ทอท. คาดว่าการก่อสร้างในส่วนต่าง ๆ ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของทอท. จะต้องใช้งบประมาณทั้งสิ้นประมาณ 121,392 ล้านบาท ทั้งนี้ เงินสนับสนุนค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างบางส่วนจะเป็นเงินกู้สกุลเงินเยนที่ได้จาก JBIC เป็นจำนวนไม่เกิน 73,000 ล้านบาท จากข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546 บม. ได้ลงนามในสัญญากู้ระยะยาวหลายฉบับกับ JBIC ซึ่งมีมูลค่ารวมกัน 118,938 ล้านเยน (44,376 ล้านบาท) เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และในจำนวนนี้บม. ได้ทำการเบิกจ่ายมาแล้วเป็นจำนวน 53,343 ล้านเยน (19,902 ล้านบาท) ทั้งนี้ แม้ว่า JBIC จะได้แสดงเจตนาที่จะให้การสนับสนุนเงินทุนเต็มจำนวนสำหรับการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิโดยขึ้นอยู่กับเงื่อนไขบางประการก็ตาม แต่ JBIC ก็ไม่ได้ผูกพันตนที่จะให้สินเชื่อดังกล่าวแก่บม. แต่อย่างใด

JBIC มีเงื่อนไขในการให้สินเชื่อว่าบม. จะต้องเสนอรายละเอียดการออกแบบและแผนการก่อสร้างให้ JBIC พิจารณาอนุมัติเป็นรายกรณีสำหรับโครงการก่อสร้างใด ๆ และด้วยข้อจำกัดของเงื่อนไขดังกล่าว บม. ได้เคยดำเนินการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิด้วยเงินสนับสนุนจากกระทรวงการคลังแทนการขอรับสินเชื่อจาก JBIC เพราะเหตุว่าระยะเวลาที่ต้องเสียไปจากการดำเนินการตามข้อกำหนดในส่วนที่เกี่ยวกับขั้นตอนการประกวดราคาของ JBIC จะทำให้กำหนดการก่อสร้างของโครงการต้องล่าช้าออกไป ทั้งนี้ ทอท. ไม่สามารถรับรองได้ว่าบม. จะสามารถทำตามเงื่อนไขในการขอสินเชื่อเพิ่มเติมจาก JBIC ได้อีก ซึ่งเงื่อนไขดังกล่าว รวมถึงเงื่อนไขที่ JBIC ต้องพิจารณาอนุมัติรายละเอียดการออกแบบและแผนการก่อสร้าง และเงื่อนไขการชำระหนี้ซึ่งได้กำหนดให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกัน นอกจากนี้ หากบม. ไม่ได้รับเงินสนับสนุนจาก JBIC บม. อาจไม่สามารถหาแหล่งเงินทุนเพื่อสนับสนุนการก่อสร้างจากแหล่งอื่น ๆ ได้เลย หรืออาจไม่สามารถหาแหล่งเงินทุนในเงื่อนไขที่เหมาะสมได้ ทั้งนี้ การ

ข้อที่ 1 ปัจจัยความเสี่ยง

ไม่สามารถหาแหล่งเงินทุนเพื่อสนับสนุนหรือการไม่สามารถหาแหล่งเงินทุนในเงื่อนไขที่เหมาะสมได้ หรือความล่าช้าในการหาเงินสนับสนุนดังกล่าวนี้ย่อมมีผลกระทบต่อความสามารถในการดำเนินการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้แล้วเสร็จตามกำหนดอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งจะมีผลทำให้เกิดความแออัด ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพและส่งผลกระทบต่อการบินบริการของท่าอากาศยานกรุงเทพ และอาจทำให้ ทอท. ต้องจัดหาเงินทุนเพิ่มเติมเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน

1.2.3 ทอท. มีความเสี่ยงด้านอัตราแลกเปลี่ยนในส่วนที่เกี่ยวกับหนี้เงินกู้ที่เป็นสกุลเงินเยน

จากข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546 บทม. เข้าทำสัญญาเงินกู้ระยะยาวในสกุลเงินต่างประเทศโดยเป็นหนี้ในสกุลเงินเยนทั้งหมดกับ JBIC เพื่อใช้ในโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิบางโครงการเป็นเงินทั้งสิ้นจำนวน 118,938 ล้านบาท (หรือ 44,376 ล้านบาท) โดยในจำนวนนี้ บทม. ได้ทำการเบิกจ่ายไปแล้ว 53,343 ล้านบาท (หรือ 19,902 ล้านบาท) และคาดว่า บทม. จะก่อหนี้ในสกุลเงินเยนเพิ่มเติมอีก ซึ่งจะทำให้หนี้ในสกุลเงินเยนทั้งสิ้นจำนวนไม่เกิน 73,000 ล้านบาท จากการกู้ยืมเงินจาก JBIC เพื่อใช้ในการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทอท. และบทม. มิได้เข้าทำธุรกรรมใด ๆ เพื่อบริหารความเสี่ยง (Hedge) ถึงแม้ว่าเมื่อไม่นานมานี้คณะกรรมการของทอท. จะได้อนุมัติให้ทอท. และบทม. สามารถเข้าทำธุรกรรมเพื่อบริหารความเสี่ยงได้แล้วก็ตาม อย่างไรก็ตาม อย่างไรก็ดีทอท. หรือบทม. อาจได้รับผลกระทบเนื่องจากค่าเงินบาทอาจลดลงหรืออาจผันผวนอย่างมีนัยสำคัญเมื่อเทียบกับค่าเงินเยนหรือค่าเงินสกุลอื่นในอนาคต กล่าวคือในขณะที่การแข็งค่าของค่าเงินบาทเมื่อเทียบกับค่าเงินเยนอาจทำให้จำนวนเงินที่ทอท. ต้องกู้ยืมเพิ่มสูงขึ้นหรือการลดลงของค่าเงินบาทเมื่อเทียบกับค่าเงินเยนหรือเงินสกุลอื่นอาจทำให้ต้นทุนในการใช้คืนเงินกู้ของทอท. หรือบทม. เพิ่มสูงขึ้นก็ได้ ทั้งนี้ ในอดีตที่ผ่านมา ทอท. ประสบกับผลขาดทุนจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน เช่น ในช่วงระยะเวลาสามเดือนสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546 ทอท. ประสบกับผลขาดทุนจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเป็นเงินจำนวน 536.9 ล้านบาท โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในหัวข้อ “ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน – อัตราแลกเปลี่ยน” ทอท. ไม่อาจรับรองได้ว่าทอท. จะสามารถหารายได้เพิ่มเติมเพื่อชดเชยค่าใช้จ่ายส่วนที่เพิ่มขึ้นดังกล่าวได้ ด้วยเหตุนี้ ความผันผวนของค่าเงินบาทต่อค่าเงินเยนหรือเงินสกุลต่างประเทศอื่นจึงอาจส่งผลกระทบต่อทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อการประกอบธุรกิจ สถานะทางการเงิน และผลประกอบการของทอท.

1.2.4 การก่อสร้างและการจัดหาเงินทุนสำหรับการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิบางส่วนขึ้นอยู่กับผู้ประกอบการรายอื่น รวมทั้งบมจ. การบินไทย

ทอท. คาดว่าพื้นที่ให้บริการบางส่วนของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิซึ่งรวมถึงโรงไฟฟ้า อาคารคลังสินค้า อาคารสำหรับสินค้าด่วน (Express Freight Terminal) สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง ศูนย์การพยาบาล สถานที่ให้บริการรถเช่า ครุภัณฑ์ อุปกรณ์การบำรุงรักษาอากาศยาน ระบบโทรศัพท์ และบริการระบบเดิมเชื้อเพลิงอากาศยาน จะมีการก่อสร้างและได้รับเงินทุนสนับสนุนจากผู้ประกอบการอื่น จากข้อมูล ณ วันที่ระบุในหนังสือชี้ชวนฉบับนี้ บทม. ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของทอท. ได้เข้าทำสัญญาหลายสัญญา รวมทั้งบันทึกข้อตกลงเบื้องต้นที่ยังไม่มีผลผูกพันกับผู้ประกอบการอิสระหลายรายในส่วนที่เกี่ยวกับการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ นอกจากนี้หน่วยงานราชการหลายฝ่ายยังมีส่วนรับผิดชอบในส่วนที่เกี่ยวกับการออกแบบ การก่อสร้าง การจัดหาเงินทุน เพื่อดำเนินการก่อสร้างสิ่งก่อสร้างและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ รวมถึงอาคารเชื่อมโยงไปยังสถานีรถไฟ (Rail Facilities Corridor) อาคารคลังไปรษณีย์และพัสดุทางอากาศ (Airmail Terminal) อาคารควบคุมการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Control Complex) ศูนย์อำนวยความสะดวกอุตุนิยมวิทยา (Meteorological Facilities) และ เครื่องมืออุปกรณ์เรดาร์ (Radar Facilities) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

นอกจากนี้ ทอท. คาดว่าบมจ. การบินไทย และผู้ประกอบการอิสระซึ่งจะเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างและให้เงินทุนสนับสนุน การก่อสร้างโครงการบางส่วน of ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะดำเนินธุรกิจหลาย ๆ ประเภทที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเหมือนกับที่ได้ดำเนินการอยู่ที่ท่าอากาศยานกรุงเทพในปัจจุบัน ทั้งนี้ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2545 ทอท. ได้เข้าทำบันทึกข้อตกลงเบื้องต้นที่ยังไม่มีผลผูกพันกับบมจ. การบินไทยว่าด้วยการอนุญาตให้บมจ. การบินไทยเป็นผู้รับผิดชอบเกี่ยวกับการก่อสร้างและดำเนินการสิ่งอำนวยความสะดวกหลัก 6 ประเภท ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และทอท. คาดว่า จะได้เข้าทำสัญญาที่มีผลผูกพันกับบมจ. การบินไทยในเรื่องดังกล่าวในภายหลัง ในการนี้ตามข้อมูลที่เปิดเผยต่อสาธารณชนโดยบมจ. การบินไทย บมจ. การบินไทยได้ตั้ง

ข้อที่ 1 ปัจจัยความเสี่ยง

ประมาณเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายเพื่อการลงทุน (Capital Expenditure) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไว้จำนวน 13,735 ล้านบาท และได้ รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีเป็นที่เรียบร้อยแล้ว โดยงบประมาณในส่วนนี้จะครอบคลุมถึงค่าก่อสร้างและค่าจัดให้ได้มาซึ่งสิ่งอำนวยความสะดวกทั้ง 6 แห่งดังกล่าว นอกจากนี้ บมจ. การบินไทย ยังได้ทำการตั้งงบประมาณเพิ่มเติมอีก 305 ล้านบาทสำหรับเป็นเงินลงทุนเบื้องต้นในโครงการโรงแรมท่าอากาศยานซึ่งจะได้ทำการก่อสร้างตามข้อตกลงการร่วมทุนกับทอท. และธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) อย่างไรก็ตาม ทอท. ไม่สามารถรับรองได้ว่างบประมาณที่ตั้งไว้จะเพียงพอกับค่าใช้จ่ายเพื่อการลงทุนที่เกิดขึ้นจริง และงบประมาณดังกล่าวจะถูกนำไปใช้เพื่อวัตถุประสงค์ที่ระบุไว้

ความล่าช้าอย่างมีนัยสำคัญของบมจ. การบินไทย หรือผู้ประกอบการอิสระรายอื่นในการดำเนินการก่อสร้างหรือจัดหาเงินลงทุนเพื่อทำการก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกหลัก ๆ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอาจส่งผลกระทบต่อกำหนดการแล้วเสร็จของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต้องล่าช้าออกไป ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อปัญหาความแออัด ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพเพิ่มมากขึ้น และทำให้ทอท. ต้องจัดหาเงินลงทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเพิ่มเติมจนกว่าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะเริ่มเปิดดำเนินการเชิงพาณิชย์ได้ นอกจากนี้ ผลประโยชน์และแผนประกอบการธุรกิจของบมจ. การบินไทย และผู้ประกอบการอิสระในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างและดำเนินการสิ่งอำนวยความสะดวกดังกล่าวอาจขัดแย้งกับผลประโยชน์ของทอท.

1.2.5 การเดินทางสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิขึ้นอยู่กับเส้นทางคมนาคมสาธารณะซึ่งยังก่อสร้างไม่เสร็จสมบูรณ์

การเดินทางสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิซึ่งตั้งอยู่ห่างจากใจกลางกรุงเทพฯ เป็นระยะทาง 25 กิโลเมตรนั้นขึ้นอยู่กับประสิทธิภาพและความเพียงพอของเส้นทางคมนาคมสาธารณะซึ่งรัฐบาลกำลังดำเนินการก่อสร้าง แม้ว่าการขยายทางหลวงและเส้นทางต่าง ๆ เพื่อรองรับการเดินทางสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะได้เริ่มดำเนินการก่อสร้างแล้ว ทอท. ก็ไม่สามารถรับประกันได้ว่าการก่อสร้างจะเสร็จสมบูรณ์ทันเวลา โดยจากข้อมูลที่มีอยู่ขณะนี้ที่ปรึกษาบริหารโครงการ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546 โครงการขยายเส้นทางต่าง ๆ แล้วเสร็จไปประมาณร้อยละ 78 ทั้งนี้ คาดว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย (“รฟท.”) จะให้สัมปทานสำหรับการก่อสร้างทางรถไฟจากชุมขนมักกะสันไปจนถึงสถานีรถไฟใต้ดินซึ่งทอท. กำลังดำเนินการก่อสร้างอยู่ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจากข้อมูล ณ วันที่ระบุในหนังสือชี้ชวนฉบับนี้ ทั้งรัฐบาลและรฟท. ยังมิได้ผูกพันที่จะให้มีการสร้างทางรถไฟดังกล่าวและยังไม่มี ความแน่นอนว่าจะมีการก่อสร้างทางรถไฟเชื่อมต่อประเภทใด หรือรายละเอียดของเส้นทางรถไฟจะเป็นเช่นใด ถ้าการก่อสร้างถนนหรือทางรถไฟเชื่อมต่อกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิยังไม่แล้วเสร็จในเวลาที่ยาอากาศยานสุวรรณภูมิเปิดดำเนินการ หรือมิได้มีการออกแบบและดำเนินการก่อสร้างถนนหรือทางรถไฟดังกล่าวอย่างมีประสิทธิภาพแล้ว ก็จะทำให้เกิดผลกระทบในทางลบทั้งต่อผู้โดยสารและพนักงานที่ต้องเดินทางมาหรือออกจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และอาจมีผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อคุณภาพของการบริการ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอีกด้วย

1.2.6 ทอท. อาจต้องชำระค่าธรรมเนียมจำนวนมากในการโอนการดำเนินงานท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจาก บทม.มายัง ทอท.

เมื่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเสร็จสมบูรณ์และเปิดดำเนินการเชิงพาณิชย์ ทอท. จะทำการโอนกิจการ สินทรัพย์และหนี้สินของ บทม. มายังทอท. และหลังจากนั้นคาดว่าจะทำการชำระบัญชี บทม. และทอท. จะทำหน้าที่บริหารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แม้ว่าทอท. มิได้ผูกพันให้ดำเนินการดังกล่าว แต่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเป็นนโยบายของรัฐบาลที่ทอท. จะต้องดำเนินการดังกล่าว ซึ่งตามปกติค่าธรรมเนียมสำหรับการโอนดังกล่าวจะคำนวณในอัตราร้อยละ 2 ของมูลค่าประเมินของทรัพย์สินที่จะโอนมายังทอท. ทั้งนี้ กรมที่ดินในสังกัดกระทรวงมหาดไทยจะเป็นผู้ดำเนินการประเมินมูลค่าทรัพย์สินที่จะโอน ณ เวลาที่จะมีการโอนทรัพย์สินในอนาคต นอกจากนี้ ทอท. อาจต้องชำระค่าจดทะเบียนสัญญาเช่าที่ดินที่เป็นที่ตั้งของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในนามของ ทอท. ในอัตราร้อยละ 1 ของมูลค่าสัญญาเช่า

ทอท. ได้เสนอเรื่องให้กระทรวงมหาดไทยและคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติการลดค่าธรรมเนียมการโอนทรัพย์สินให้เหลือเพียง 100,000 บาท หรือร้อยละ 0.001 ของมูลค่าประเมินของทรัพย์สินที่จะโอนมายังทอท. (แล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า) และขอ งดเว้นค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนสัญญาเช่า ทั้งนี้ ณ วันที่ 13 ตุลาคม 2546 กระทรวงมหาดไทยแจ้งว่าในขั้นนี้ยังไม่มีเหตุผลที่เพียงพอในการดำเนินการตามคำขอของทอท. อย่างไรก็ตาม เมื่อวันที่ 27 มกราคม 2547 คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบให้กระทรวง

ข้อที่ 1 ปัจจัยความเสี่ยง

มหาดไทยออกกฎกระทรวงเพื่อลดค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรมตามประมวลกฎหมายที่ดินสำหรับการโอนสิทธิประโยชน์ประเภทสิทธิประโยชน์อันเกิดจากการโอนกิจการทั้งหมดของบม. มายังทอท. และการจดทะเบียนการเช่าอสังหาริมทรัพย์ระหว่างทอท. หรือบม. กับส่วนราชการอื่น ๆ ที่อาจมีขึ้น อย่างไรก็ตาม มติดังกล่าวมิได้ระบุว่าค่าธรรมเนียมดังกล่าวจะลดลงเท่าใดหากทอท. ต้องดำเนินการรับโอนทรัพย์สินจากบม. ตามนโยบายของรัฐบาลแล้ว ทอท. อาจต้องชำระค่าธรรมเนียมเกี่ยวกับการโอนทรัพย์สินและจดทะเบียนสัญญาเช่าเป็นจำนวนมาก อันอาจส่งผลกระทบต่อทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อการประกอบธุรกิจสถานะทางการเงิน และผลประกอบการของทอท.

1.2.7 ข้อจำกัดในการได้รับการค้ำประกันเงินกู้จากรัฐบาลในอนาคต อาจส่งผลกระทบต่อความสามารถในการจัดหาเงินทุนจาก JBIC

JBIC ได้กำหนดเงื่อนไขว่าการให้เงินกู้แก่ทอท. และบม. จะต้องได้รับการค้ำประกันจากกระทรวงการคลัง ทั้งนี้ ก่อนการแปลงสภาพ (Corporatisation) เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2545 ทอท. (ในฐานะที่เป็นรัฐวิสาหกิจ) ไม่จำเป็นต้องชำระค่าธรรมเนียมใด ๆ สำหรับการค้ำประกันโดยกระทรวงการคลัง แต่ภายหลังการแปลงสภาพ (Corporatisation) กระทรวงการคลังอาจเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการออกหนังสือค้ำประกันจากทอท. สำหรับหนี้จำนวนใหม่ก็ได้ แม้ว่าในปัจจุบันกระทรวงการคลังจะยังไม่เคยเรียกเก็บหรือแสดงความจำนงที่จะเรียกเก็บค่าธรรมเนียมดังกล่าวก็ตาม นอกจากนั้น เมื่อใดที่รัฐบาลถือหุ้นในทอท. หรือบม. ไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อมต่ำกว่าร้อยละ 70 ของจำนวนหุ้นที่ออกและจำหน่ายแล้วทั้งหมด กระทรวงการคลังจะไม่สามารถเข้าค้ำประกันหนี้ที่เกิดขึ้นใหม่ของทอท. หรือบม. ได้ตามกฎหมาย อย่างไรก็ตาม ข้อจำกัดดังกล่าวจะไม่ส่งผลกระทบต่อการค้ำประกันที่มีอยู่แล้วในปัจจุบัน แม้ว่า รัฐบาลจะถือหุ้นในทอท. แต่รัฐบาลอาจปฏิเสธที่จะเข้าค้ำประกันหนี้ในอนาคตของทอท. หรือบม. ได้ ซึ่งหากกระทรวงการคลังปฏิเสธที่จะเข้าค้ำประกันเงินกู้เพิ่มเติมสำหรับการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิหรือไม่สามารถเข้าค้ำประกันเงินกู้เพิ่มเติมสำหรับการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้โดยผลของกฎหมาย หรือหากกระทรวงการคลังเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในการเข้าค้ำประกันดังกล่าวเป็นจำนวนมากแล้ว ทอท. หรือบม. อาจไม่สามารถชดเชยเงินรายได้เงื่อนไขที่เหมาะสมได้ หรืออาจจะไม่สามารถขอยืมเงินจาก JBIC ได้ ทั้งนี้ ความล่าช้าหรือการหาแหล่งสนับสนุนทางการเงินไม่ได้ อาจส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อการกำหนดการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

1.3 ความเสี่ยงอื่น ๆ

1.3.1 ทรัพย์สินบางอย่างของทอท. ไม่อยู่ในข่ายการบังคับคดี

ทรัพย์สินบางอย่างของทอท. ไม่อยู่ในข่ายการบังคับคดี เนื่องจากภายใต้พระราชบัญญัติทุนรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2542 ทอท. ได้สืบทอดสิทธิดังกล่าวบางส่วน กล่าวคือ ทรัพย์สินในส่วนที่จำเป็นต่อการประกอบกิจการท่าอากาศยานและกิจการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องที่จะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อส่วนรวมจะไม่อยู่ในข่ายการบังคับคดีต่อไป ดังนั้น แม้ผู้ลงทุนจะประสบความสำเร็จในการฟ้องร้องคดีความใด ๆ กับทอท. การได้รับชดเชยความเสียหายที่พึงได้ภายใต้กระบวนการทางศาลในประเทศไทยจะอยู่ภายใต้ข้อจำกัดดังกล่าว

1.3.2 ทอท. อยู่ระหว่างการยื่นคำขออนุญาตจากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เพื่อรับหุ้นสามัญของทอท. เป็นหลักทรัพย์จดทะเบียน ซึ่งยังมีความไม่แน่นอนว่าจะได้รับอนุญาตหรือไม่ หรือหากได้รับอนุญาตอาจเป็นไปได้โดยมีเงื่อนไข

ทอท. มีความประสงค์จะเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนต่อประชาชนทั่วไปในครั้งก่อนที่จะได้รับทราบผลการพิจารณาของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (“ตลาดหลักทรัพย์”) ในการรับหุ้นสามัญของทอท. เป็นหลักทรัพย์จดทะเบียน ทั้งนี้ ทอท. ได้ยื่นแบบคำขอให้รับหุ้นสามัญของทอท. เป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนต่อตลาดหลักทรัพย์แล้ว เมื่อวันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2547 โดยบริษัทหลักทรัพย์ ภัทร จำกัด ในฐานะที่ปรึกษาทางการเงินได้พิจารณาคุณสมบัติของทอท. แล้วเห็นว่า ทอท. มีคุณสมบัติครบถ้วนที่จะสามารถเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ได้ ตามข้อบังคับของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่องการรับหุ้นสามัญหรือหุ้นบุริมสิทธิเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียน พ.ศ. 2544 ฉบับลงวันที่ 22 มกราคม 2544 ยกเว้นคุณสมบัติเรื่องการกระจายการถือหุ้นรายย่อยซึ่งทอท. จะต้องมิให้ผู้ถือหุ้นสามัญรายย่อยไม่น้อยกว่า 600 ราย ดังนั้น ทอท. ยังคงมีความไม่แน่นอนที่จะได้รับอนุญาตจากตลาด

ข้อที่ 1 ปัจจัยความเสี่ยง

หลักทรัพย์ให้หุ้นสามัญของทอท. เป็นหลักทรัพย์จดทะเบียน ด้วยเหตุดังกล่าว ผู้ลงทุนจึงอาจมีความเสี่ยงเกี่ยวกับสภาพคล่องในการซื้อขายหุ้นของทอท. ในตลาดรอง หรือ อาจไม่ได้รับผลตอบแทนจากการขายหุ้นได้ตามราคาที่คาดการณ์ไว้ หากหลักทรัพย์ของทอท. ไม่สามารถเข้าจดทะเบียนได้ หรือหากทอท. ไม่สามารถกระจายหุ้นต่อประชาชนทั่วไปเพื่อให้มีคุณสมบัติครบตามหลักเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์ได้

1.3.3 การเสนอขายหุ้นต่อพนักงานในราคาต่ำกว่าราคาเสนอขายครั้งนี้

ในวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2547 ถึง 6 กุมภาพันธ์ 2547 ทอท. ได้เสนอขายหุ้นให้กับพนักงาน และ/หรือ กองทุนสำรองเลี้ยงชีพพนักงานบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จำนวนประมาณ 16,000,000 หุ้นในราคาหุ้นละ 10 บาท ซึ่งเป็นราคาที่ต่ำกว่าราคาเสนอขายหุ้นต่อประชาชนทั่วไปในครั้งนี้ คิดเป็นร้อยละ 1.1 ของทุนชำระแล้วภายหลังการเสนอขายครั้งนี้ ทั้งนี้ บนสมมติฐานว่ามีการใช้สิทธิซื้อหุ้นจัดสรรส่วนเกินทั้งหมด ทั้งนี้ ทอท. ได้กำหนดจำนวนหุ้นและระยะเวลาที่พนักงาน และ/หรือ กองทุนสำรองเลี้ยงชีพพนักงานบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) สามารถขายหุ้นที่ได้รับการจัดสรรดังกล่าว ออกเป็น 3 ส่วน ส่วนละ 1 ใน 3 ของหุ้นที่ได้รับจัดสรรทั้งหมด โดยพนักงาน และ/หรือกองทุนสำรองเลี้ยงชีพพนักงานบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) สามารถขายหุ้นที่ได้รับการจัดสรรดังกล่าวในแต่ละส่วนได้ หลังจากที่ได้รับการจัดสรรแล้วเป็นเวลา 1 ปี 2 ปี และ 3 ปี ตามลำดับ ดังนั้นผู้ลงทุนจึงอาจได้รับผลกระทบหากราคาหุ้นลดลงจากการที่พนักงาน และ/หรือ กองทุนสำรองเลี้ยงชีพพนักงานบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) นำหุ้นดังกล่าวออกขาย