

ข้อที่ 3 การประกอบธุรกิจแต่ละธุรกิจ

3. การประกอบธุรกิจแต่ละธุรกิจ**3.1 ภาพรวมการประกอบธุรกิจ**

ทอท. เป็นผู้นำในการประกอบธุรกิจท่าอากาศยานของประเทศไทย ธุรกิจหลักของทอท. ประกอบด้วย การจัดการ การดำเนินงาน และการพัฒนาท่าอากาศยานที่มีการใช้บริการมากที่สุด 5 แห่งในประเทศไทย ซึ่งให้บริการสำหรับเที่ยวบินในประเทศและระหว่างประเทศ อันได้แก่ ท่าอากาศยานกรุงเทพและท่าอากาศยานภูมิภาค 4 แห่ง ส่วนท่าอากาศยานสุวรรณภูมินั้นเป็นท่าอากาศยานแห่งที่ 6 ซึ่งยังอยู่ในระหว่างการก่อสร้างและเป็นท่าอากาศยานซึ่งทอท. คาดว่า จะใช้เป็นท่าอากาศยานระหว่างประเทศหลักของประเทศแทนท่าอากาศยานกรุงเทพภายในสิ้นเดือนกันยายน 2548 อนึ่ง บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (“บมจ. การบินไทย”) ในฐานะสายการบินแห่งชาติซึ่งใช้ท่าอากาศยานกรุงเทพเป็นฐานประจำการสำหรับการดำเนินงานถือเป็นลูกค้าสายการบินรายใหญ่ที่สุดของทอท. เมื่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเปิดดำเนินการ ทอท. คาดหมายว่าบมจ. การบินไทยจะย้ายฐานประจำการมายังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ทอท. มีรายได้หลักมาจาก (ก) รายได้จากกิจการการบิน (Aeronautical Revenue) ซึ่งประกอบด้วยค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยาน (Landing Charge) ค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน (Parking Charge) ค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน (Passenger Service Charge) และค่าเครื่องอำนวยความสะดวก (Aircraft Service Charge) (ข) รายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบิน (Non-Aeronautical Revenue) ซึ่งประกอบด้วยรายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์ (Concession Revenue) ค่าเช่าสำนักงาน และค่าเช่าสิ่งหรือทรัพย์สิน (Office and Real Property Rents) และรายได้จากการให้บริการ (Service Revenue) ทั้งนี้ ในการดำเนินงานท่าอากาศยาน ทอท. ยังมีผู้ประกอบการภายนอกเป็นผู้ดำเนินการเกี่ยวกับการให้บริการที่จำเป็นบางส่วน เช่น บมจ. การบินไทย และบริษัท ไทย แอร์พอร์ตส์ กราวด์ เซอร์วิส จำกัด ซึ่งเป็นผู้ให้บริการภาคพื้นดิน รวมทั้งการให้บริการผู้โดยสาร ตามสัญญาอนุญาตให้ดำเนินกิจการภายในท่าอากาศยานซึ่งทำกับบริษัทดังกล่าว นอกจากนี้ ยังมีผู้ประกอบการรายอื่นที่ให้บริการร้านค้าปลีก สิ่งอำนวยความสะดวกในการเก็บสินค้า รถลิฟต์ขึ้น บริการที่จอดรถ และสิ่งอำนวยความสะดวกประเภทต่าง ๆ โดยผู้ประกอบการเหล่านี้จะต้องชำระค่าตอบแทนส่วนแบ่งผลประโยชน์ (Concession Fees) ค่าเช่าพื้นที่ (Rent) และค่าบริการ (Service Charges) ส่วนผู้เช่าพื้นที่บางรายที่ไม่ได้ทำสัญญาอนุญาตให้ดำเนินกิจการนั้นจะชำระเพียงค่าเช่าพื้นที่และค่าบริการให้ทอท. เท่านั้น

ในปัจจุบัน ทอท. ได้ทำการขยายและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการให้บริการท่าอากาศยานในกรุงเทพฯ โดยการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิขึ้น โดยท่าอากาศยานสุวรรณภูมิกำลังอยู่ในระหว่างการก่อสร้างในพื้นที่ซึ่งตั้งอยู่ห่างจากใจกลางเมืองกรุงเทพฯ เป็นระยะทาง 25 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมดประมาณ 32 ตารางกิโลเมตร ทอท. คาดว่าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะมีความสามารถในการรองรับผู้โดยสารในเบื้องต้นได้ 45 ล้านคนต่อปี รองรับการบินสายสินค้าได้ 3 ล้านเมตริกตันต่อปี และรองรับเที่ยวบินได้ 76 เที่ยวบินต่อชั่วโมง งบประมาณการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่ทอท. ตั้งไว้เป็นจำนวนประมาณ 121,392 ล้านบาท ทั้งนี้ไม่รวมถึงค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกบางส่วนซึ่งผู้ประกอบการภายนอกจะเป็นผู้รับผิดชอบในการลงทุนและการก่อสร้าง ทั้งนี้ จากข้อมูลที่มีแนวโน้มขึ้นโดยที่ปรึกษาบริหารโครงการในด้านการดำเนินงานก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546 ทอท. ได้ดำเนินการก่อสร้างจนแล้วเสร็จประมาณร้อยละ 36.8 และคาดว่าจะเริ่มเปิดดำเนินการได้ภายในสิ้นเดือนกันยายน 2548

ทอท. ได้ถูกจัดตั้งขึ้นโดยการแปลงสภาพจากการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจมาเป็นบริษัทมหาชน จำกัด (Corporatisation) และได้รับการจัดตั้งในรูปของบริษัทมหาชนจำกัด เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2545 โดยมีสำนักงานจดทะเบียนซึ่งเป็นสำนักงานใหญ่ของทอท. ตั้งอยู่ที่เลขที่ 333 หมู่ที่ 7 ถนนเชิดวุฒากาศ แขวงสีกัน เขตดอนเมือง กรุงเทพฯ 10210 ประเทศไทย โทรศัพท์ 66 (0) 2535-1111

ข้อที่ 3 การประกอบธุรกิจแต่ละธุรกิจ

3.2 บริษัทย่อยและบริษัทที่เกี่ยวข้องของทอท.

จากข้อมูล ณ วันที่ระบุในหนังสือชี้ชวนฉบับนี้ บทม. และบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด เป็นบริษัทย่อยของทอท. โดยทอท. ถือหุ้นทั้งหมดในบทม. และยังถือหุ้นร้อยละ 60 ในบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด นอกจากนี้ ทอท. ยังถือหุ้นใน 10 บริษัทซึ่งเป็นผู้ให้บริการและขายสินค้าที่เกี่ยวข้องกับกิจการท่าอากาศยานของทอท. โดยบางบริษัทถือเป็นบริษัทที่เกี่ยวข้องของทอท.

บทม. ได้จัดตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2539 เพื่อดูแลการพัฒนาและการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิโดยมีกระทรวงการคลังและทอท. เป็นผู้ถือหุ้นมาตั้งแต่จัดตั้งบริษัท โดยก่อนการแปลงสภาพของ ทอท. เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2545 การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยถือหุ้นในบทม. คิดเป็นจำนวนร้อยละ 73 และกระทรวงการคลังถือหุ้นจำนวนร้อยละ 27 ภายหลังการแปลงสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด ทอท. ได้ถือหุ้นทั้งหมดในบทม. ตามธุรกรรมที่ได้ดำเนินการไปเมื่อ 5 กันยายน 2546

ตารางต่อไปนี้จะแสดงรายละเอียดของบริษัทย่อยและบริษัทที่เกี่ยวข้องของทอท. รวมทั้งบริษัทที่ทอท. เข้าไปลงทุน และบริษัทที่เกี่ยวข้องของ บทม. ทั้งหมด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546

รายชื่อบริษัท	ลักษณะกิจการ	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด	กิจการท่าอากาศยาน	100.0
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด	กิจการโรงแรม	60.0
บริษัท ไทย แอร์พอร์ตส์ กราวด์ เซอร์วิส จำกัด	ให้บริการภาคพื้นดิน	28.5
บริษัท แอร์พอร์ตส์ ดิวตี้ฟรี จำกัด	ค้าปลีกสินค้าปลอดอากร	10.0
บริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด ⁽¹⁾	บริการทอสงน้ำมันและเติมน้ำมันด้วยระบบ Hydrant	10.0
บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด	ให้บริการครีวการบิน	10.0
บริษัท แอร์พอร์ต แอสโซซิเอต จำกัด	ให้บริการรถลิμουซีน	10.0
บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด	บริหารงานและดำเนินการเกี่ยวกับโรงแรม ณ ท่าอากาศยาน	9.0
บริษัท คิง พาวเวอร์ ดิวตี้ฟรี จำกัด	ค้าปลีกสินค้าปลอดอากร	5.0
บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	จัดส่งเชื้อเพลิงการบิน	4.9
บริษัท เทรตสยาม จำกัด	ให้บริการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์	1.5
บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด (มหาชน)	ให้บริการขนส่งน้ำมันทางท่อ	1.4

หมายเหตุ

(1) ทอท. ถือหุ้นในบริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัดโดยผ่านทาง บทม. ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่ทอท. ถือหุ้นทั้งหมด

ทอท. ถือหุ้นจำนวนน้อยในบริษัทผู้ประกอบการรับอนุญาตให้ดำเนินการ ณ ท่าอากาศยานของทอท. บางรายเนื่องจากเป็นข้อเสนอออกหุ้นให้เป็นผลตอบแทนในการแข่งขันเสนอคำตอบแทนขั้นต่ำ ในการประมูลกิจการรับอนุญาตให้ดำเนินการ ทั้งนี้ ทอท. ไม่มีนโยบายถือหุ้นในบริษัทผู้ประกอบการรับอนุญาตให้ดำเนินการ แต่จะพิจารณาข้อเสนอของแต่ละบริษัทเป็นกรณี ๆ ไป

3.3 แหล่งที่มาหลักของรายได้

3.3.1 จากกิจการการบิน (Aeronautical Revenue)

รายได้จากกิจการการบินประกอบด้วยค่าธรรมเนียมสนามบิน (ประกอบด้วยค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยาน และค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน) ค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน และค่าเครื่องอำนวยความสะดวก เมื่อเปรียบเทียบกับรายได้จากการดำเนินงานทั้งหมดของทอท. สำหรับรอบบัญชีปี 2546 แล้ว จะเห็นได้ว่าทอท. มีรายได้จากกิจการการบินคิดเป็นร้อยละ 60.6 โดยในจำนวนนี้ประกอบด้วย ค่าธรรมเนียมสนามบินที่สายการบินชำระให้ทอท. เมื่ออากาศยานของสายการบินลงจอด ณ ท่าอากาศยานของทอท. และคิดเป็นร้อยละ 20.1 ของรายได้จากการดำเนินงานทั้งหมดของทอท. ในรอบบัญชีปี 2546 ค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินเป็นค่าธรรมเนียมที่ผู้โดยสารที่เดินทางออกจากท่าอากาศยานของทอท. ต้องชำระและคิดเป็นร้อยละ 38.0

ข้อที่ 3 การประกอบธุรกิจแต่ละธุรกิจ

ของรายได้จากการดำเนินงานทั้งหมดของทอท. ในรอบบัญชีปี 2546 ส่วนค่าเครื่องอำนวยความสะดวกเป็นค่าธรรมเนียมที่สายการบินชำระในการใช้บริการสะพานเทียบเครื่องบินซึ่งเชื่อมต่อระหว่างอากาศยานกับอาคารผู้โดยสาร และคิดเป็นร้อยละ 2.5 ของรายได้จากการดำเนินงานทั้งหมดของทอท. ในรอบบัญชีปี 2546 โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมเกี่ยวกับรายได้จากกิจการการบินของทอท. ในหัวข้อ “ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน - คำอธิบายและการวิเคราะห์ฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของฝ่ายจัดการ – รายได้จากกิจการการบิน”

3.3.2 รายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบิน (Non-Aeronautical Revenue)

รายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบิน ได้แก่ รายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์ ค่าเช่าสำนักงานและอสังหาริมทรัพย์ และรายได้เกี่ยวกับบริการ เมื่อเปรียบเทียบกับรายได้จากการดำเนินงานทั้งหมดสำหรับรอบบัญชีปี 2546 จะเห็นได้ว่าทอท. มีรายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบินคิดเป็นร้อยละ 39.4 ของรายได้จากการดำเนินงานทั้งหมดของทอท. ในรอบบัญชีปี 2546 รายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์ ได้แก่ รายได้ที่ผู้เช่าชำระให้แก่ทอท. จากการดำเนินกิจการค้าปลีก บริการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน ครุภัณฑ์ ภัตตาคาร ที่จอดรถ โรงแรม และบริการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ภายใต้สัญญาอนุญาตให้ดำเนินกิจการ ณ ท่าอากาศยานของทอท. และคิดเป็นร้อยละ 25.6 ของรายได้จากการดำเนินงานทั้งหมดของทอท. ในรอบบัญชีปี 2546 ค่าเช่าสำนักงานและอสังหาริมทรัพย์ ได้แก่ ค่าเช่าพื้นที่สำนักงานและพื้นที่อื่น ๆ ที่ทอท. ให้เช่าแก่ผู้ได้รับอนุญาตให้ดำเนินกิจการ ณ ท่าอากาศยานของทอท. สายการบินและผู้เช่าอื่น ๆ และคิดเป็นร้อยละ 7.5 ของรายได้จากการดำเนินงานทั้งหมดของทอท. ในรอบบัญชีปี 2546 ส่วนรายได้เกี่ยวกับบริการ ได้แก่ ค่าบริการที่เรียกเก็บจากผู้เช่าในการให้บริการต่าง ๆ อาทิเช่น ไฟฟ้า โทรศัพท์ เคาน์เตอร์ตรวจบัตรผู้โดยสาร (Check-in Counter) ระบบเติมน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานผ่านท่อแบบ Hydrant บริการภายในอาคารผู้โดยสาร การให้บริการประกาศเที่ยวบิน และบริการอื่น ๆ โดยรายได้จากการให้บริการนี้คิดเป็นร้อยละ 6.3 ของรายได้จากการดำเนินงานทั้งหมดของทอท. ในรอบบัญชีปี 2546 โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมเกี่ยวกับรายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบินของทอท. ในหัวข้อ “ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน - คำอธิบายและการวิเคราะห์ฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของฝ่ายจัดการ – รายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบิน”

3.4 ข้อได้เปรียบทางธุรกิจ

ข้อได้เปรียบทางธุรกิจของทอท. ประกอบด้วย

- กรุงเทพฯ เป็นเสมือนประตูสู่ประเทศไทยและเป็นจุดหมายปลายทางของนักท่องเที่ยวในภูมิภาคและนักท่องเที่ยวจากทั่วโลก
- ประเทศไทยเป็นเสมือนประตูสู่ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเป็นจุดหมายปลายทางของนักท่องเที่ยวในภูมิภาคและนักท่องเที่ยวจากทั่วโลก
- กรุงเทพฯ เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
- การเติบโตทางเศรษฐกิจในภูมิภาค
- ทอท. มีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญในการบริหารจัดการท่าอากาศยานเป็นอย่างดี

3.4.1 กรุงเทพฯ เป็นเสมือนประตูสู่ประเทศไทยและเป็นจุดหมายปลายทางของนักท่องเที่ยวในภูมิภาคและนักท่องเที่ยวจากทั่วโลก

ประเทศไทยนับเป็นจุดหมายปลายทางที่นักท่องเที่ยวโดยทั่วไปโดยเฉพาะอย่างยิ่งนักท่องเที่ยวในทวีปเอเชียให้ความสนใจเป็นอย่างมาก จากข้อมูลของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยสำหรับปีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2545 ประมาณร้อยละ 82.4 ของนักท่องเที่ยวที่เดินทางมายังประเทศไทยเดินทางโดยทางเครื่องบิน โดยในระหว่างปีพ.ศ. 2541-2545 จำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นเฉลี่ยในอัตราปีละ 8.5 นอกจากนี้ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยยังคาดว่าจะมีนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นอีก 3 เท่าเป็น 30 ล้าน

ข้อที่ 3 การประกอบธุรกิจแต่ละธุรกิจ

คนภายในปีพ.ศ. 2553 ด้วยเหตุนี้ ทอท. จึงเชื่อว่าปริมาณการจราจรทางอากาศสู่กรุงเทพฯ และประเทศไทยจึงไม่ได้ขึ้นอยู่กับผู้โดยสารที่เดินทางมายังประเทศไทยเพื่อจุดประสงค์ทางธุรกิจเป็นหลัก ซึ่งต่างกับกรณีของท่าอากาศยานหลักอื่น ๆ ในภูมิภาคเดียวกัน ทั้งนี้ นักท่องเที่ยวถือเป็นผู้โดยสาร "ที่มีคุณภาพสูง (High Quality)" เนื่องจากนักท่องเที่ยวมักจะเดินทางมาถึงท่าอากาศยานก่อนกำหนดเวลาเดินทางและมีแนวโน้มในการที่จะใช้จ่ายเงินเพื่อซื้อสินค้าและบริการ ณ ท่าอากาศยานของทอท. มากกว่าผู้โดยสารที่เดินทางมาเพื่อจุดประสงค์ทางธุรกิจ จากรายงานประมาณการจำนวนผู้โดยสารที่จัดทำโดย IATA ในเดือนตุลาคม 2546 มีการคาดการณ์ว่าจำนวนผู้โดยสารที่จะเดินทางมายังและไปจากประเทศไทยจะเพิ่มขึ้นในอัตราเฉลี่ยร้อยละ 5.2 ต่อปี ภายในช่วงระยะเวลาห้าปีนับตั้งแต่ปีพ.ศ. 2546 ถึงปีพ.ศ. 2550 นอกจากนี้ รัฐบาลยังมีนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยมีการรณรงค์ให้ประเทศไทยและจังหวัดต่าง ๆ เป็นจุดหมายปลายทางของการท่องเที่ยวสำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติและนักท่องเที่ยวชาวไทย อีกทั้งรัฐบาลยังสนับสนุนและส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวภายในประเทศและโครงสร้างพื้นฐานอื่น ๆ ซึ่งมีส่วนช่วยให้ประเทศไทยมีความน่าสนใจต่อนักท่องเที่ยวมากขึ้นด้วย นอกจากนี้ ทอท. เชื่อว่านักเดินทางเห็นว่าประเทศไทยเป็นสถานที่ที่มีความปลอดภัยในการเดินทาง อันเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้มีการเดินทางของนักท่องเที่ยวมายังประเทศไทยเพิ่มมากขึ้น

3.4.2 ประเทศไทยเป็นเสมือนประตูสู่ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเป็นจุดหมายปลายทางของนักท่องเที่ยวในภูมิภาคและนักท่องเที่ยวจากทั่วโลก

ด้วยเหตุที่ประเทศไทยตั้งอยู่ใกล้กับเมืองใหญ่ ๆ และสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญ ๆ ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ รวมถึงแหล่งท่องเที่ยวในประเทศกัมพูชา เวียดนาม ลาว และพม่า ทำให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินที่สำคัญสำหรับผู้โดยสารที่เดินทางมาจากเมืองใหญ่ ๆ ในทวีปยุโรป เมืองอื่น ๆ ในเอเชีย และทวีปออสเตรเลีย ในส่วนที่เกี่ยวกับการเดินทางเข้ามาสู่ประเทศไทยของนักท่องเที่ยว ทอท. คาดว่าจะมีผู้โดยสารจำนวนมากซึ่งต้องการที่จะเดินทางมาท่องเที่ยวในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งส่งผลให้จำนวนผู้โดยสาร "ที่มีคุณภาพสูง" ที่เดินทางมายังประเทศไทยเพิ่มมากขึ้น

3.4.3 กรุงเทพฯ เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

ทอท. เป็นผู้ดำเนินงานท่าอากาศยานที่มีผู้ใช้บริการมากที่สุดในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ซึ่งได้แก่ ท่าอากาศยานกรุงเทพ ตามรายงานของ ACI (ACI Monthly Worldwide Airport Traffic Report) แสดงให้เห็นว่าในช่วงเดือนมกราคมถึงมิถุนายน 2546 ที่ผ่านมา ท่าอากาศยานกรุงเทพมีผู้โดยสารใช้บริการมากกว่าท่าอากาศยานขงประเทศสิงคโปร์ ท่าอากาศยานชุนการ์โน-ฮัตตาของประเทศอินโดนีเซีย และท่าอากาศยานสากลกัวลาลัมเปอร์ของประเทศมาเลเซียในช่วงเวลาเดียวกัน และในรอบบัญชีปี 2546 ท่าอากาศยานกรุงเทพรองรับเส้นทางบินจากท่าอากาศยานกรุงเทพสู่จุดหมายปลายทางระหว่างประเทศ 166 แห่ง จุดหมายปลายทางภายในประเทศ 33 แห่ง และรองรับสายการบินประจำจำนวน 77 สายการบิน ทอท. เชื่อว่า ทอท. จะสามารถดึงดูดให้นักท่องเที่ยวระหว่างประเทศหันมาใช้บริการท่าอากาศยานของทอท. เพิ่มมากขึ้น หากทอท. สามารถเพิ่มความสามารถในการให้บริการโดยรวมและปรับปรุงคุณภาพการให้บริการ ณ ท่าอากาศยานของ ทอท. ได้

3.4.4 การเติบโตทางเศรษฐกิจในภูมิภาค

ทอท. เชื่อว่าธุรกิจของทอท. ได้รับประโยชน์จากการเติบโตทางเศรษฐกิจของไทย และชาติอื่น ๆ ในเอเชีย ในประการหนึ่ง ทอท. เชื่อว่าการเติบโตของเศรษฐกิจในภูมิภาคนี้จะช่วยบรรเทาผลกระทบของปัจจัยต่าง ๆ ในระดับโลกที่มีต่อปริมาณการเดินทางทางอากาศ และอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว นอกจากนี้ยังช่วยเพิ่มศักยภาพการเติบโตในธุรกิจของทอท. อีกด้วย โดยในปีพ.ศ. 2545 อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวทำรายได้คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 6 ของผลิตภัณฑ์ในประเทศ (GDP) อนึ่ง ทอท. คาดว่าจำนวนนักท่องเที่ยวในภูมิภาคที่เดินทางมายังประเทศไทยจะยังคงเพิ่มขึ้นต่อไปในขณะที่เศรษฐกิจในภูมิภาคโดยเฉพาะอย่างยิ่งเศรษฐกิจของสาธารณรัฐประชาชนจีนยังคงมีการพัฒนาและเติบโตต่อไป

3.4.5 ทอท. มีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญในการบริหารจัดการท่าอากาศยานเป็นอย่างดี

คณะผู้บริหารของ ทอท. ส่วนใหญ่ทำงานอยู่กับ ทอท. หรือมีประสบการณ์ด้านธุรกิจการบินมานานกว่า 20 ปี ซึ่งคณะผู้บริหารของทอท. ไม่เพียงแต่มีประสบการณ์ด้านการบริหารจัดการท่าอากาศยานที่เกี่ยวกับการบริหารและการดำเนินงานประจำ

ข้อที่ 3 การประกอบธุรกิจแต่ละธุรกิจ

วัน แต่ยักรวมถึงการก่อสร้าง การขยาย และการปรับปรุงท่าอากาศยานของทอท. ดังนั้น ทอท. จึงมีความพร้อมที่จะดำเนินงานท่าอากาศยานภายใต้ความดูแลให้อยู่ในระดับมาตรฐานสากล

3.5 ยุทธศาสตร์ในการแข่งขัน

ยุทธศาสตร์ในการแข่งขันประกอบด้วย

- การเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารในกรุงเทพฯ เพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นและเพื่อสร้างโอกาสในการเพิ่มรายได้
- การเพิ่มรายได้อื่น ๆ ซึ่งไม่เกี่ยวกับกิจการการบิน (Non-Aeronautical Revenue) ของทอท.
- ปรับปรุงคุณภาพการให้บริการและการปรับใช้วัฒนธรรมการบริหารธุรกิจแนวใหม่

3.5.1 การเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารในกรุงเทพฯ เพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นเพื่อสร้างโอกาสในการเพิ่มรายได้

ทอท. ได้ดำเนินโครงการพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการจราจรทางอากาศที่คาดว่าจะเพิ่มสูงขึ้น และการปรับปรุงประสิทธิภาพในการดำเนินงานเพื่อเพิ่มความพึงพอใจของผู้โดยสาร สายการบิน และผู้ให้บริการของท่าอากาศยานกรุงเทพ ผลจากโครงการพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถดังกล่าวซึ่งดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อเดือนมีนาคม 2546 ทำให้ท่าอากาศยานกรุงเทพมีขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจาก 33 ล้านคน เป็น 36.5 ล้านคนต่อปี

ทอท. อยู่ในช่วงการดำเนินการก่อสร้างและพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิขึ้นมาเพื่อใช้เป็นท่าอากาศยานหลักเพื่อรองรับเส้นทางการบินสู่กรุงเทพฯ โดยท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้รับการออกแบบให้สามารถรองรับผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นในขณะที่สามารถให้บริการคุณภาพระดับสากลเทียบพร้อมด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกทันสมัย ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีกำหนดการจะเปิดดำเนินการได้ภายในปลายเดือนกันยายน 2548 โดยจะมีศักยภาพในการรองรับผู้โดยสารเบื้องต้นได้ถึง 45 ล้านคนต่อปี แม้ว่าในขณะนี้ยังไม่มีแผนการที่แน่นอนสำหรับการขยายท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในอนาคต แต่ทอท. ก็มีที่ดินเพียงพอในบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และทอท. ได้ออกแบบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพื่อรองรับการก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ซึ่งจะช่วยให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิสามารถรองรับผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเป็น 100 ล้านคนต่อปี อย่างไรก็ตาม แผนการดังกล่าวอาจมีการเปลี่ยนแปลงได้ในอนาคต ทั้งนี้ หากจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการท่าอากาศยานมีจำนวนเพิ่มสูงขึ้น ทอท. อาจดำเนินการก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกบางส่วนเพิ่มเติมที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในอนาคต ทอท. เชื่อว่า การเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานในการรองรับผู้โดยสารในขณะที่สามารถให้บริการคุณภาพระดับสากลเทียบพร้อมด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกทันสมัยจะเปิดโอกาสให้ทอท. สามารถสร้างรายได้มากขึ้นด้วย

3.5.2 การเพิ่มรายได้อื่น ๆ ซึ่งไม่เกี่ยวกับกิจการการบิน (Non-Aeronautical Revenue) ของทอท.

ทอท. คาดหมายว่าจะเพิ่มรายได้ซึ่งไม่เกี่ยวกับกิจการการบิน (Non-Aeronautical Revenue) ของท่าอากาศยานต่าง ๆ โดยการเพิ่มรายได้จากรายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์ตามสัญญาอนุญาตให้ดำเนินกิจการและสัญญาเช่าที่มีอยู่ ทอท. ได้เพิ่มจำนวนและปรับปรุงคุณภาพของผู้ประกอบการที่ดำเนินกิจการอยู่ภายในเขตท่าอากาศยานทุกแห่งของทอท. เพื่อที่จะทำให้รายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์เพิ่มสูงขึ้นด้วย นอกจากนี้ ทอท. มีแผนที่จะเพิ่มจำนวนผู้ให้บริการของกิจการรับอนุญาตสำหรับบริการบางประเภท (อาทิ บริการจัดการด้านการขนถ่ายสินค้า บริการครัวการบิน บริการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน และบริการซ่อมอากาศยาน) และเมื่อไม่นานมานี้ได้เพิ่มประเภทของกิจการรับอนุญาตอีกสองประเภท ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ได้แก่ บริการคลังสินค้าและบริการอุปกรณ์ภาคพื้น และสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง) ซึ่งเป็นบริการที่ยังไม่มีการให้อนุญาตดำเนินการ ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ ทอท. ได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาอิสระเพื่อทบทวนการเปิดการประมูลสำหรับผู้ประกอบการภายนอก การกำหนดราคา การกำหนดที่ตั้งและการออกแบบการใช้พื้นที่สำหรับร้านค้าปลีกในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทั้งนี้ ทอท. คาดว่าจะคิด

ข้อที่ 3 การประกอบธุรกิจแต่ละธุรกิจ

ผลตอบแทนจากส่วนแบ่งผลประโยชน์และค่าเช่า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในอัตราที่สูงกว่าที่เรียกเก็บ ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพในปัจจุบัน

3.5.3 ปรับปรุงคุณภาพการให้บริการและการปรับใช้วัฒนธรรมการบริหารธุรกิจแนวใหม่

ในการผลักดันให้การแปลงสภาพเป็นไปตามเป้าหมายที่วางไว้ ทอท. ได้ริเริ่มการบริหารจัดการที่ให้ความสำคัญกับการปรับปรุงคุณภาพของการให้บริการในทุก ๆ ด้านแก่ลูกค้าสายการบินและผู้โดยสาร ในด้านการให้บริการแก่ลูกค้าสายการบินและผู้โดยสาร ทอท. ได้เตรียมความพร้อมและดูแลความปลอดภัยในการใช้งานสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ภายในอาคาร ตลอดจนให้ความสำคัญกับการบริหารจัดการที่มีความโปร่งใสเพื่อสะท้อนถึงการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Good Corporate Governance) ตลอดจนมุ่งเน้นถึงผลการดำเนินงานเป็นหลัก นอกจากนี้ ทอท. ได้ปรับใช้โครงสร้างผลตอบแทนในเดือนกันยายน 2545 เมื่อทอท. แปลงสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด และดำเนินโครงการการจัดสรรหุ้นแก่นักงานเพื่อสร้างแรงจูงใจแก่นักงานในการปฏิบัติหน้าที่และทำงานเพื่อทอท. ในส่วนของการกำกับดูแลกิจการที่ดี ทอท. ได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการสรรหา และคณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนขึ้นภายใต้ข้อบังคับของทอท. เพื่อให้การแต่งตั้งและการกำหนดค่าตอบแทนกรรมการมีความโปร่งใสมากยิ่งขึ้น ทอท. ได้ทำการเปลี่ยนแปลงบางประการในระดับคณะกรรมการบริษัท รวมถึงการปรับปรุงสัดส่วนที่เหมาะสมในคณะกรรมการของทอท. และเพื่อให้ทอท. สามารถระบุประเด็นเฉพาะเรื่องเพื่อให้คณะกรรมการแต่ละชุดทำการพิจารณา

3.6 ความสัมพันธ์กับรัฐบาลและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง**3.6.1 ความสัมพันธ์กับรัฐบาล**

ทอท. ได้จดทะเบียนจัดตั้งเป็นบริษัทมหาชน จำกัด เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2545 โดยการแปลงสภาพจากการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย ซึ่งจัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522 เพื่อดำเนินกิจการท่าอากาศยานแห่งชาติ ทอท. ได้รับโอนกิจการ สิทธิ หนี้ ความรับผิดชอบ และสินทรัพย์จากการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2545 ภายใต้พระราชกฤษฎีกาโอนกิจการ สิทธิ หนี้ ความรับผิดชอบ และสินทรัพย์ลงวันที่ 30 กันยายน 2545 ออกตามพระราชบัญญัติทุนรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2542 เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหาร สนับสนุนการแข่งขัน และลดภาระค่าใช้จ่ายของรัฐบาลภายหลังวิกฤติการณ์เศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชียในปีพ.ศ. 2540 โดยรัฐบาลได้เริ่มการแปรรูปรัฐวิสาหกิจบางแห่งในปีพ.ศ. 2541

3.6.2 ความสัมพันธ์กับกระทรวงการคลัง

ตามกฎหมายหากกระทรวงการคลังหรือหน่วยราชการอื่นถือหุ้นในทอท. มากกว่าร้อยละ 50 ของหุ้นที่ออกและจำหน่ายแล้วทั้งหมด ทอท. จะอยู่ภายใต้กฎเกณฑ์ต่าง ๆ ในฐานะรัฐวิสาหกิจ ปัจจุบันกระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ในทอท. และภายหลังจากการเสนอขายหุ้นในครั้งนี้และหลังจากการเสนอขายหุ้นต่อพนักงาน กระทรวงการคลังจะถือหุ้นร้อยละ 73 ของหุ้นที่ออกและจำหน่ายแล้วทั้งหมดของทอท. (หรือคิดเป็นจำนวนร้อยละ 70 บนสมมติฐานว่ามีการใช้สิทธิซื้อหุ้นจัดสรรส่วนเกินเต็มจำนวน) ดังนั้น ทอท. จะยังคงเป็นรัฐวิสาหกิจภายใต้พระราชบัญญัติว่าด้วยวิธีงบประมาณ พ.ศ. 2502 ในฐานะที่เป็นรัฐวิสาหกิจ ทอท. มีหน้าที่ในการปฏิบัติตามกฎหมายและกฎเกณฑ์ของรัฐบาลซึ่งไม่ใช่ว่าจะขัดกับกิจการของเอกชนทั่วไป รวมถึงการให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้สอบบัญชี โดยที่กระทรวงการคลังมีหน้าที่ในการกำกับดูแลสถานะทางการเงินและความเข้มแข็งทางการเงินของรัฐวิสาหกิจ

คณะกรรมการของทอท. ได้รับการแต่งตั้งจากการประชุมสามัญผู้ถือหุ้น โดยกระทรวงการคลังซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่มีบทบาทสำคัญในการแต่งตั้งคณะกรรมการดังกล่าว โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในหัวข้อ “ปัจจัยความเสี่ยง – ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับทอท. และธุรกิจของทอท. – ผลประโยชน์ของรัฐบาลโดยกระทรวงการคลังในฐานะผู้ถือหุ้นที่มีอำนาจควบคุมและในฐานะผู้กำกับดูแลและควบคุมรัฐวิสาหกิจอื่นอาจขัดแย้งหรือทับซ้อนกับผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นรายอื่นของทอท.” ผู้แทนของกระทรวงการคลังได้รับการแต่งตั้งให้เป็นกรรมการในรัฐวิสาหกิจที่สำคัญหลายแห่งรวมทั้งในทอท. ด้วย นอกจากนี้ กระทรวงการคลังยังมีหน้าที่ตามระเบียบการก่อหนี้ของประเทศ พ.ศ. 2528 ในการกำกับดูแลให้รัฐวิสาหกิจปฏิบัติตามข้อกำหนดที่กำหนดใน

ข้อที่ 3 การประกอบธุรกิจแต่ละธุรกิจ

ระบียบดังกล่าว อนึ่ง รัฐบาลได้มีดำริที่จะจัดตั้งบรรษัทวิสาหกิจแห่งชาติเพื่อทำหน้าที่ในการถือหุ้นในรัฐวิสาหกิจที่ได้รับการแปรรูป แทนที่กระทรวงการคลังเพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารกิจการของรัฐวิสาหกิจนั้นต่อไป

3.6.3 ความสัมพันธ์กับกองทัพอากาศ

กองทัพอากาศมีหน้าที่รับผิดชอบการบินในราชการทหาร และมีบทบาทสำคัญเกี่ยวกับการบินในประเทศไทย ท่าอากาศยานกรุงเทพหรือเดิมเรียกว่า ท่าอากาศยานดอนเมืองเป็นท่าอากาศยานที่สร้างขึ้นโดยกองทัพอากาศบนพื้นที่ที่จัดซื้อโดยกระทรวงกลาโหม ในปีพ.ศ. 2532 ซึ่งได้มีการก่อตั้งการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย กองทัพอากาศได้ให้สิทธิในการใช้ที่ดินอันเป็นที่ตั้งท่าอากาศยานดอนเมืองแก่ท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย ปัจจุบันที่ดินบางส่วนของท่าอากาศยานกรุงเทพยังคงอยู่ในความปกครองดูแลของกองทัพอากาศ แม้ว่าทอท. จะได้ทำการเช่าพื้นที่อันเป็นที่ตั้งของท่าอากาศยานกรุงเทพทั้งหมดแล้วก็ตาม นอกจากท่าอากาศยานกรุงเทพแล้ว กองทัพอากาศยังให้สิทธิในการใช้ที่ดินอันเป็นที่ตั้งของท่าอากาศยานเชียงใหม่แก่ทอท. ด้วย ดังนั้น ทอท. จึงได้เข้าทำสัญญาเช่ากับกองทัพอากาศในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการเช่าที่ดินอันเป็นที่ตั้งของท่าอากาศยานกรุงเทพและท่าอากาศยานเชียงใหม่

กองทัพอากาศยังคงมีบทบาทสำคัญในท่าอากาศยานของทอท. โดยทอท. ได้ทำข้อตกลงกับกองทัพอากาศในการที่จะให้บุคลากรของกองทัพอากาศเข้ามาปฏิบัติงานร่วมกับหน่วยรักษาความปลอดภัยที่ท่าอากาศยานของทอท. นอกจากนี้ กองทัพอากาศยังมีหน้าที่ควบคุมดูแลสถานการณ์ร้ายแรงต่าง ๆ เช่น การก่อวินาศกรรมและกรณีจี้เครื่องบิน เป็นต้น

3.6.4 ความสัมพันธ์กับกรมที่ดิน กระทรวงมหาดไทย

กรมที่ดินเป็นหน่วยงานราชการในสังกัดกระทรวงมหาดไทย มีหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์ในที่ดิน และรับผิดชอบดูแลที่ดินสาธารณะประโยชน์และในที่ดินราชพัสดุ โดยการออกหนังสือแสดงสิทธิในที่ดินให้ราษฎร และจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรมเกี่ยวกับที่ดิน และอสังหาริมทรัพย์อย่างอื่น ทั้งนี้ตามกฎหมาย รุจรกรรมใด ๆ เกี่ยวกับสิทธิในที่ดินและอสังหาริมทรัพย์จะต้องนำไปจดทะเบียนกับเจ้าหน้าที่ของกรมที่ดินจึงจะมีผลตามกฎหมาย ซึ่งนอกจากกรมที่ดินจะจัดเก็บค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรมเกี่ยวกับที่ดิน และอสังหาริมทรัพย์อย่างอื่นแล้วกรมที่ดินยังมีหน้าที่ในการจัดเก็บภาษีอื่น ๆ (อาทิ ภาษีเงินได้ อาคารสมบัติ และภาษีธุรกิจเฉพาะ) การโอนกรรมสิทธิ์ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้กับ ทอท. ต้องมีการจดทะเบียนกับกรมที่ดินเพื่อให้มีผลตามกฎหมาย ซึ่งจะต้องเสียค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนรวมทั้งค่าธรรมเนียมการโอนตามกฎหมาย เว้นแต่จะได้รับการยกเว้นโดยรัฐบาล

3.7 กฎหมายเกี่ยวกับธุรกิจท่าอากาศยานในประเทศไทย**3.7.1 ภาพรวม**

ประเทศไทยมีท่าอากาศยานทั้งหมด 35 แห่ง ซึ่งทอท. เป็นผู้รับผิดชอบบริหารท่าอากาศยานรวม 5 แห่ง และอยู่ในระหว่างการก่อสร้างอีกแห่งหนึ่ง คือ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทอท. เป็นผู้บริหารท่าอากาศยานกรุงเทพและจะเป็นผู้บริหารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเมื่อสร้างแล้วเสร็จ ขณะนี้มีท่าอากาศยานกรุงเทพเพียงท่าอากาศยานเดียวที่ให้บริการรองรับการจราจรทางอากาศในกรุงเทพฯ อย่างไรก็ตาม ทอท. คาดว่า เมื่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิสร้างเสร็จและเปิดให้บริการในเชิงพาณิชย์ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะเป็นท่าอากาศยานแห่งเดียวที่รองรับการจราจรทางอากาศในกรุงเทพฯ แทนที่ท่าอากาศยานกรุงเทพ เนื่องจากรัฐบาลมีนโยบายที่จะมีท่าอากาศยานเพียงแห่งเดียวในกรุงเทพฯ

ในจำนวนท่าอากาศ 35 แห่ง มีท่าอากาศยาน 34 แห่งตั้งอยู่ในเขตภูมิภาค ทั้งนี้ ทอท. เป็นผู้ดำเนินการ 4 แห่ง กรมการขนส่งทางอากาศดำเนินการ 26 แห่ง และท่าอากาศยานที่เหลือดำเนินการโดยบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด และกองทัพเรือ ขณะนี้ รัฐบาลกำลังพิจารณาโอนย้ายงานบริหารจัดการท่าอากาศยาน 26 แห่งซึ่งกรมการขนส่งทางอากาศเป็นผู้ดำเนินการอยู่ในปัจจุบันให้แก่ผู้ว่าราชการจังหวัดในจังหวัดซึ่งท่าอากาศยานนั้น ๆ ตั้งอยู่ อย่างไรก็ตาม แผนการดังกล่าวยังอยู่ในขั้นพิจารณาและยังไม่มีวาทแน่นอน

ข้อที่ 3 การประกอบธุรกิจแต่ละธุรกิจ

กระทรวงคมนาคมเป็นกระทรวงหลักที่ทำหน้าที่กำกับดูแลกิจการท่าอากาศยานและการเดินอากาศ ตารางต่อไปนี้แสดงถึงหน้าที่ขององค์กร หน่วยงานของรัฐบาล และรัฐวิสาหกิจในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกิจการท่าอากาศยานและการเดินอากาศในประเทศไทย

หน่วยงาน	ความรับผิดชอบ
คณะรัฐมนตรี	เสนอและผ่านมติรัฐบาลซึ่งส่งผลกระทบต่อกิจการการบิน
กระทรวงคมนาคม	- พัฒนานโยบายเกี่ยวกับกิจการท่าอากาศยานและการเดินอากาศ - กำหนดเขตปลอดภัยในการเดินอากาศบริเวณท่าอากาศยาน
กรมการขนส่งทางอากาศ	- กำกับดูแลกิจการท่าอากาศยานและการเดินอากาศในประเทศไทยภายใต้ขอบเขตที่กระทรวงคมนาคมกำหนด - เจรจาเกี่ยวกับสิทธิในการใช้เส้นทางการบินกับสายการบิน - บริหารท่าอากาศยาน 26 แห่งในประเทศไทย
คณะกรรมการการบินพลเรือน	- ควบคุมและกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมและออกกฎข้อบังคับให้สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล - ออกประกาศเพื่อให้เป็นไปตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ สนธิสัญญา และสัญญาต่าง ๆ - กำหนดวิธีการรักษาความปลอดภัย - กำหนดค่าธรรมเนียมที่เกี่ยวข้องกับการการบินรวมถึงค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยาน ค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน และค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน ณ ท่าอากาศยานในประเทศไทย การปรับปรุงค่าธรรมเนียมสามารถทำได้เมื่อได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการการบินพลเรือน
บริษัท วิทยุการบิน	ควบคุมการจราจรทางอากาศ
บมจ. การบินไทย	ดำเนินงานให้บริการทางการบินในฐานะสายการบินประจำชาติ

3.7.2 หน่วยงานของรัฐบาลที่มีบทบาทด้านอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย

(ก) กระทรวงคมนาคม

ภายใต้พระราชบัญญัติปรับปรุง กระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545 กระทรวงคมนาคมมีหน้าที่ในการรับผิดชอบเกี่ยวกับการคมนาคม การขนส่ง การวางแผนจราจร และการพัฒนาระบบคมนาคมพื้นฐานในประเทศ

ข้อที่ 3 การประกอบธุรกิจแต่ละธุรกิจ

ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 (“พระราชบัญญัติการเดินอากาศ”) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจแต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่ และมีอำนาจออกกฎกระทรวงในเรื่องดังต่อไปนี้

(1) กำหนดอัตราค่าธรรมเนียม

- ใบสำคัญการจดทะเบียนอากาศยาน
- ใบอนุญาตใช้อากาศยานบุคคล
- ใบสำคัญสมรรถนะเดินอากาศ
- ใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่หรือการรับรองใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ซึ่งออกโดยรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศซึ่งทำขึ้นที่เมืองชิคาโก หรือรัฐได้ทำความตกลงกับประเทศไทย
- ใบอนุญาตจัดตั้งสนามบิน
- ใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ
- ใบอนุญาตจัดตั้งที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน
- ใบอนุญาตเป็นผู้ประกอบการให้บริการในลานจอดอากาศยาน
- ใบอนุญาตเป็นผู้ประกอบการให้บริการช่างอากาศ

(2) กำหนดอัตราขั้นสูงสุดสำหรับค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงอากาศยาน ค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน และค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน

(3) ยกเว้นค่าธรรมเนียมตาม (1) หรือ (2)

(4) กำหนดกิจการอื่นเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ

(ข) กรมการขนส่งทางอากาศ

ภายใต้พระราชกฤษฎีกาแบ่งส่วนราชการกรมการbinพาณิชย กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2537 กรมการขนส่งทางอากาศ มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(1) ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ กฎหมายว่าด้วยความรับผิดชอบประการต่อการเดินอากาศและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

(2) กำหนดมาตรฐานทางการbinพลเรือนและควบคุม ตรวจสอบและพัฒนาการขนส่งทางอากาศเพื่อให้เกิดความสะดวกและความปลอดภัยและในการเดินอากาศและเพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการทางเศรษฐกิจ

(3) จัดให้มีและดำเนินกิจการท่าอากาศยานในสังกัดกรมการขนส่งทางอากาศ

(4) ร่วมมือและประสานงานกับองค์การหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศในการbinพลเรือนและในส่วนที่เกี่ยวข้องกับอนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศ

(5) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรมหรือตามที่กระทรวงหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

ข้อที่ 3 การประกอบธุรกิจแต่ละธุรกิจ

(ค) คณะกรรมการการบินพลเรือน

คณะกรรมการการบินพลเรือนได้รับการแต่งตั้งตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศซึ่งประกอบด้วยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (“รัฐมนตรี”) เป็นประธานกรรมการโดยตำแหน่ง รองประธานกรรมการหนึ่งคน และกรรมการอื่นอีกไม่เกิน 7 คน ซึ่งแต่งตั้งโดยคณะรัฐมนตรี

คณะกรรมการการบินพลเรือนมีอำนาจและหน้าที่ในเรื่องดังต่อไปนี้

- (1) รับปรึกษาและให้คำแนะนำเกี่ยวกับการบินพลเรือนแก่รัฐมนตรี
- (2) ออกข้อบังคับตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศและภาคผนวกแห่งอนุสัญญาซึ่งจัดทำขึ้นที่เมืองชิคาโก (โดยข้อบังคับนี้จะมีผลใช้บังคับเมื่อได้รับอนุมัติจากรัฐมนตรีและประกาศในราชกิจจานุเบกษา)
- (3) พิจารณานุมัติพิกัดอัตราค่าโดยสาร ค่าระวางของท่าอากาศยานขนส่งและค่าบริการอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศด้วยความเห็นชอบของรัฐมนตรี

(ง) การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย

การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นองค์กรก่อนที่จะมีการแปลงสภาพเป็นทอท. ได้จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อประกอบและส่งเสริมกิจการท่าอากาศยานและกิจการที่เกี่ยวข้องหรือต่อเนื่องกับการประกอบกิจการท่าอากาศยาน ตามพระราชบัญญัติการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522 การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยมีอำนาจในการประกอบกิจการท่าอากาศยานตามที่ได้รับมอบอำนาจโดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ทั้งนี้ การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยมีอำนาจในการกำกับดูแลเฉพาะท่าอากาศยานที่อยู่ภายใต้การบริหารจัดการของการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยได้รับอำนาจให้ประกอบกิจการท่าอากาศยานเสมือนเป็นผู้ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการท่าอากาศยานตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ ดังนั้น รัฐบาลจึงให้สิทธิและอำนาจในการประกอบกิจการท่าอากาศยานและกิจการที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ แก่การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย นอกจากนี้ รัฐบาลยังให้อำนาจ สิทธิ และประโยชน์อื่น ๆ แก่การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยตามที่จำเป็นเพื่อให้การประกอบกิจการท่าอากาศยานแต่ละแห่งของการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยเป็นไปด้วยความปลอดภัยเรียบร้อย ทั้งนี้ รวมถึงการให้พนักงานของการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยเป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญาในการปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมายและให้พนักงานที่ได้รับการแต่งตั้งจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจชั้นผู้ใหญ่ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาเพื่อปฏิบัติการเกี่ยวกับความผิดที่เกิดขึ้นในเขตท่าอากาศยานในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2542 รัฐบาลไทยได้ผ่านร่างพระราชบัญญัติทุนรัฐวิสาหกิจเพื่อรองรับการแปลงสภาพรัฐวิสาหกิจต่าง ๆ รวมถึงการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย ทั้งนี้ การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยได้อินอำนาจ สิทธิ และประโยชน์ที่มีอยู่เดิม โดยมีข้อจำกัดบางประการให้แก่ทอท. ซึ่งเป็นไปตามพระราชกฤษฎีกาที่กำหนดอำนาจ สิทธิ และประโยชน์ของทอท. อย่างไรก็ตาม อำนาจ สิทธิ และประโยชน์ดังกล่าวจะหมดไปหากกระทรวงการคลังถือหุ้นในทอท. ร้อยละ 50 หรือน้อยกว่าของหุ้นที่ออกและจำหน่ายแล้วทั้งหมด

(จ) ค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยานและค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน และค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน

ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ คณะกรรมการการบินพลเรือนมีอำนาจในการกำหนดกฎระเบียบเกี่ยวกับค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยานและค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน และค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน โดยการอนุมัติของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ปัจจุบันคณะกรรมการการบินพลเรือนกำหนดค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยานและค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน และค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินในอัตราสูงสุดที่ทอท. และผู้ประกอบการท่าอากาศยานรายอื่นสามารถเรียกเก็บได้ ทั้งนี้ที่ทอท. และผู้ประกอบการท่าอากาศยานรายอื่นสามารถเปลี่ยนแปลงอัตราค่าธรรมเนียมในการขึ้นลง

ข้อที่ 3 การประกอบธุรกิจแต่ละธุรกิจ

ของอากาศยานและค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน และค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินที่เรียกเก็บได้โดยไม่ต้องขออนุญาตหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง หากค่าธรรมเนียมดังกล่าวไม่เกินอัตราสูงสุดที่คณะกรรมการการบินพลเรือนได้กำหนดไว้

ตามวิธีปฏิบัติในปัจจุบัน หากทอท. ต้องการปรับอัตราค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยานและค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน และค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินเกินอัตราสูงสุดที่คณะกรรมการการบินพลเรือนได้กำหนดไว้ต้องส่งเรื่องให้ทางคณะกรรมการการบินพลเรือนพิจารณาอนุมัติและกระทรวงคมนาคมให้ความเห็นชอบ โดยมีขั้นตอนดังนี้

ทอท.	เสนอการปรับเปลี่ยนอัตราค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยานและค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน และค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินไปยังกรมการขนส่งทางอากาศ
กรมการขนส่งทางอากาศ	- พิจารณาทบทวนข้อเสนอของทอท. - จัดเตรียมความเห็นของกรมการขนส่งทางอากาศ และนำเสนอไปยังคณะกรรมการการบินพลเรือน พร้อมกับข้อเสนอของทอท.
คณะกรรมการการบินพลเรือน	อนุมัติการเปลี่ยนอัตราสูงสุดของค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยานและค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน และค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน และเสนอเรื่องไปยังกระทรวงคมนาคม
กระทรวงคมนาคม	เห็นชอบตามข้อเสนอของคณะกรรมการการบินพลเรือนหรือออกเป็นกฎกระทรวง

(จ) พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497

ท่าอากาศยานและกิจการที่เกี่ยวข้องกับท่าอากาศยานอยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และได้แก้ไข ("พระราชบัญญัติการเดินอากาศ") ทั้งนี้ พระราชบัญญัติการเดินอากาศมีบทบัญญัติต่าง ๆ ที่ใช้บังคับควบคุมการเดินอากาศในประเทศ รวมถึงบทบัญญัติเกี่ยวกับการจดทะเบียนอากาศยาน และเครื่องหมายอากาศยาน ความสมควรเดินอากาศ สมุดปูมเดินทาง สนามบิน และเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ อุบัติเหตุ ผู้ประจำหน้าที่ บริการในลานจอดอากาศยานและบริการช่างอากาศ นอกจากนี้ คณะกรรมการการบินพลเรือนยังได้จัดตั้งขึ้นภายใต้พระราชบัญญัติการเดินอากาศให้มีอำนาจหน้าที่ในการออกข้อบังคับตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ และประกาศแนบท้ายตามอนุสัญญาชิคาโก และพิจารณาอนุมัติพิกัตอัตราค่าโดยสาร ค่าระวางของอากาศยานขนส่ง และค่าบริการอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศด้วยความเห็นชอบของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

(ข) โครงสร้างด้านระเบียบกฎเกณฑ์ที่อาจจะเป็นในอนาคต

ในปีพ.ศ. 2542 และปีพ.ศ. 2543 รัฐบาลได้ประกาศกำหนดนโยบายเพื่อลดขั้นตอนและกฎระเบียบด้านการกิจการการบินในประเทศไทย อาทิ ให้อนุญาตแก่ผู้ประกอบการการบินในประเทศรายใหม่เพิ่มเติม นอกจากนี้รัฐบาลยังพิจารณาที่จะปรับโครงสร้างด้านระเบียบกฎเกณฑ์เพื่อแยกหน้าที่รับผิดชอบในการดำเนินงานและการกำกับดูแลของหน่วยงานของรัฐ ตัวอย่าง เช่น กระทรวงคมนาคม เป็นต้น และยังพิจารณาสันับสนุนการเปิดเสรีการบิน (Open Sky) สำหรับบรรดากลุ่มประเทศสมาชิกเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ นอกจากนี้ รัฐบาลยังได้ทำการพิจารณาเพื่อจะแก้ไขพระราชบัญญัติการเดินอากาศด้วย อย่างไรก็ตาม ขณะนี้

ข้อที่ 3 การประกอบธุรกิจแต่ละธุรกิจ

ทางรัฐบาลยังมิได้ปรับใช้หรือเสนอระเบียบกฎเกณฑ์ใหม่ออกมา และยังไม่มีความชัดเจนเกี่ยวกับการปรับเปลี่ยนนโยบายในเรื่องดังกล่าว จากข้อมูล ณ วันที่ระบุในหนังสือชี้ชวนฉบับนี้ ทอท. ยังไม่ทราบว่าจะมีการเปลี่ยนแปลงด้านนโยบายของรัฐบาลเกี่ยวกับธุรกิจการประกอบกิจการท่าอากาศยานหรือการบินอย่างไรหรือไม่ เนื่องจากยังไม่มีความแน่นอนในผลของข้อเสนอแนะและแผนงานที่ได้นำเสนอไป แม้ว่าทอท. จะเชื่อว่าข้อเสนอเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อลดกฎเกณฑ์และทำให้ภาคธุรกิจการบินมีความคล่องตัวในการดำเนินงานยิ่งขึ้น แต่การปรับโครงสร้างภาคธุรกิจการบินครั้งใหญ่ของรัฐบาลอาจมีผลกระทบต่อความเชื่อมั่นได้ต่ออุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย และต่อการประกอบธุรกิจของทอท.

3.8 ภาพรวมเกี่ยวกับท่าอากาศยาน

ปัจจุบัน ทอท. เป็นผู้ดำเนินการกิจการท่าอากาศยานในประเทศไทยทั้งหมด 5 แห่งด้วยกัน รวมถึงท่าอากาศยานกรุงเทพ และอยู่ในระหว่างการดำเนินการก่อสร้างท่าอากาศยานแห่งที่ 6 คือ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทั้งนี้ ท่าอากาศยานกรุงเทพเป็นเสมือนประตูประเทศไทย จากข้อมูลในรอบบัญชีปี 2544 รอบบัญชีปี 2545 และรอบบัญชีปี 2546 มีผู้โดยสารที่ใช้บริการ ท่าอากาศยานกรุงเทพคิดเป็นประมาณร้อยละ 80.9 ร้อยละ 81.9 และร้อยละ 81.8 ของจำนวนผู้โดยสารทั้งหมดที่ใช้บริการท่าอากาศยานทุกแห่งของ ทอท. ตามลำดับ จำนวนผู้โดยสาร และปริมาณการขึ้นลงของอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานต่าง ๆ ของทอท. ขึ้นอยู่กับปัจจัยและองค์ประกอบต่าง ๆ เช่น สภาพธุรกิจ ภาวะทางเศรษฐกิจ สาธารณสุข และการเมืองโดยรวมในประเทศไทย รวมทั้งในระดับภูมิภาคและระดับโลก ความต้องการของผู้โดยสารในการเดินทางทางอากาศ ฤดูกาลท่องเที่ยวในประเทศไทยรวมทั้งความต้องการในการเดินทางเข้าและออกจากประเทศไทย ความพอเพียงและราคาที่เหมาะสมของเที่ยวบิน รวมถึงศักยภาพของท่าอากาศยานและโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับท่าอากาศยานของทอท.

ทอท. เชื่อมมั่นในศักยภาพของประเทศไทยในฐานะศูนย์กลางการท่องเที่ยวทั้งในระดับภูมิภาคและระดับโลก รวมทั้งฐานะในการเป็นเสมือนประตูสู่จุดหมายปลายทางอื่น ๆ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ดังจะเห็นได้จากจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางผ่านท่าอากาศยานกรุงเทพซึ่งสูงกว่าท่าอากาศยานหลักแห่งอื่นในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในปี.ศ. 2544 ปี.ศ. 2545 และช่วงหกเดือนสิ้นสุด ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2546

นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาสัดส่วนของจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางมายังประเทศไทย จะเห็นว่าเป็นผู้โดยสารที่เดินทางมาจากประเทศหรือภูมิภาคที่มีอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจค่อนข้างสูง ซึ่งทอท. คาดหมายว่า ผู้โดยสารเหล่านี้จะเป็นผู้โดยสารที่มีคุณภาพและมีการใช้จ่ายสูง ณ ท่าอากาศยานของทอท.

ตารางต่อไปนี้จะแสดงสัดส่วนของจำนวนผู้โดยสารจากประเทศต่าง ๆ ที่เดินทางมายังประเทศไทย

ประเทศ/ภูมิภาค	สัดส่วนของจำนวนผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางมายังประเทศไทย (O&D) ⁽¹⁾	ประมาณการอัตราการเจริญเติบโตของ GDP ปี 2547 ⁽²⁾
	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)
ทวีปยุโรป	22	2.0
ประเทศไทย	20	8.2
ประเทศญี่ปุ่น	11	1.7
สาธารณรัฐประชาชนจีน	7	8.4
ไต้หวัน (สาธารณรัฐประชาชนจีน)	6	5.4

หมายเหตุ

(1) ทอท.

(2) การประมาณการของ EIU

ข้อที่ 3 การประกอบธุรกิจแต่ละธุรกิจ

3.8.1 การเปลี่ยนแปลงของจำนวนผู้โดยสาร

จำนวนผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานของทอท. เพิ่มขึ้นจาก 33.5 ล้านคนสำหรับรอบบัญชีปี 2542 เป็น 38.3 ล้านคนสำหรับรอบบัญชีปี 2544 ก่อนจะลดลงเหลือ 38.1 ล้านคนในรอบบัญชีปี 2545 และ 36.3 ล้านคนสำหรับรอบบัญชีปี 2546 โดยเมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนผู้โดยสารทั้งหมดสำหรับรอบบัญชีปี 2544 รอบบัญชีปี 2545 และรอบบัญชีปี 2546 แล้วจะเห็นได้ว่ามีจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศคิดเป็นร้อยละ 65.8 ร้อยละ 67.2 และร้อยละ 66.8 โดยประมาณ ซึ่งจากข้อมูลของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำหรับรอบปีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2545 ประมาณร้อยละ 82.4 ของนักท่องเที่ยวที่เดินทางมายังประเทศไทยทั้งหมดเดินทางโดยทางเครื่องบิน ทั้งนี้ ในรอบบัญชีปี 2545 เมื่อเปรียบเทียบกับรอบบัญชีปี 2544 จำนวนผู้โดยสารลดลงโดยมีสาเหตุหลักจากการลดลงของจำนวนผู้โดยสารหลังเหตุการณ์ก่อการร้ายเมื่อวันที่ 11 กันยายน 2544 และสภาพเศรษฐกิจที่ตกต่ำลงทั้งในระดับภูมิภาคและทั่วโลก อย่างไรก็ตาม จำนวนผู้โดยสารได้ปรับเพิ่มขึ้นในรอบบัญชีปี 2545 เมื่อเปรียบเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน ก่อนจะลดลงอีกครั้งในต้นเดือนมีนาคม 2546 โดยหลักเนื่องจากสงครามในอิรัก และการระบาดของโรคระบบทางเดินหายใจเฉียบพลันรุนแรง (SARS) ทั้งนี้ จำนวนผู้โดยสารปรับเพิ่มขึ้นอีกครั้งในเดือนสิงหาคม 2546

เมื่อเปรียบเทียบกับเดือนเดียวกันของปีพ.ศ. 2545 จำนวนผู้โดยสารที่ท่าอากาศยานกรุงเทพซึ่งเป็นท่าอากาศยานที่ใหญ่ที่สุดของ ทอท. ลดลงเนื่องจากการระบาดของโรคระบบทางเดินหายใจเฉียบพลันรุนแรง (SARS) ร้อยละ 6.5 ในเดือนมีนาคม 2546 ร้อยละ 35.2 ในเดือนเมษายน 2546 ร้อยละ 38.8 ในเดือนพฤษภาคม 2546 ร้อยละ 23.3 ในเดือนมิถุนายน 2546 และร้อยละ 7.7 ในเดือนกรกฎาคม 2546 ก่อนจะปรับตัวเพิ่มขึ้นในเดือนสิงหาคม 2546 สู่ระดับที่สูงกว่าในช่วงเดือนสิงหาคม 2545 ร้อยละ 0.1 นอกจากนี้ เมื่อเปรียบเทียบกับเดือนเดียวกันของปีพ.ศ. 2545 จำนวนผู้โดยสารที่ท่าอากาศยานเชียงใหม่ได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นอีกครั้งในเดือนสิงหาคม 2546 ส่วนที่ท่าอากาศยานภูเก็ตและท่าอากาศยานหาดใหญ่ก็ได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นมาในเดือนกรกฎาคม 2546

จากข้อมูลของ ACI Monthly Worldwide Airport Traffic Report เมื่อทำการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยการเปลี่ยนแปลงปริมาณผู้โดยสารสำหรับช่วงเดือนมีนาคมถึงสิงหาคมในปีพ.ศ. 2545 และปีพ.ศ. 2546 จะเห็นได้ว่า ปริมาณผู้โดยสารของกรุงเทพฯ ได้รับผลกระทบน้อยที่สุด กล่าวคือ ปริมาณผู้โดยสารปรับตัวลดลงประมาณร้อยละ 19.0 เมื่อเทียบกับการปรับตัวลดลงประมาณร้อยละ 41.0 ของฮ่องกง ประมาณร้อยละ 37.0 ของกรุงปักกิ่ง และประมาณร้อยละ 30.0 ของประเทศสิงคโปร์

ท่าอากาศยานกรุงเทพเป็นท่าอากาศยานแห่งเดียวจากท่าอากาศยานทั้งหมด 5 แห่งที่ให้บริการแก่ผู้โดยสารระหว่างประเทศเป็นจำนวนมากกว่าผู้โดยสารในประเทศ ตารางต่อไปนี้แสดงอัตราการเปลี่ยนแปลงของจำนวนผู้โดยสาร⁽¹⁾ ที่ใช้ท่าอากาศยานของทอท. ในแต่ละปีสำหรับช่วงระยะเวลาที่ระบุ

	รอบบัญชีปีสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน				
	2542	2543	2544	2545	2546
	(คน)	(คน)	(คน)	(คน)	(คน)
ท่าอากาศยานกรุงเทพ					
ระหว่างประเทศ	20,037,015	21,871,498	23,493,674	23,961,044	22,517,401
ภายในประเทศ	6,810,909	7,182,761	7,492,264	7,244,648	7,157,451
รวม	26,847,924	29,054,259	30,985,938	31,205,692	29,674,852
ท่าอากาศยานภูเก็ต					
ระหว่างประเทศ	1,160,685	1,315,319	1,418,011	1,344,880	1,409,650
ภายในประเทศ	2,039,849	2,139,914	2,261,299	2,214,028	2,052,060
รวม	3,200,534	3,455,233	3,679,310	3,558,908	3,461,710
ท่าอากาศยานเชียงใหม่					
ระหว่างประเทศ	92,035	123,310	125,237	139,653	192,416
ภายในประเทศ	2,019,560	2,084,819	2,123,549	1,939,270	1,809,125
รวม	2,111,595	2,208,129	2,248,786	2,078,923	2,001,541
ท่าอากาศยานหาดใหญ่					
ระหว่างประเทศ	220,055	208,184	154,681	133,653	102,389
ภายในประเทศ	600,096	665,465	669,505	627,846	616,232
รวม	820,151	873,649	824,186	761,499	718,621

ข้อที่ 3 การประกอบธุรกิจแต่ละธุรกิจ

		รอบบัญชีปีสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน				
		2542	2543	2544	2545	2546
		(คน)	(คน)	(คน)	(คน)	(คน)
ท่าอากาศยานเชียงราย						
ระหว่างประเทศ		20,760	15,254	6 ⁽²⁾	209	2,118
ภายในประเทศ		519,629	560,311	556,671	476,315	415,227
รวม		540,389	575,565	556,677	476,524	417,345
รวมทั้งสิ้น		33,520,593	36,166,835	38,294,897	38,081,546	36,274,069

หมายเหตุ:

- (1) จำนวนผู้โดยสารทั้งหมดคำนวณจาก (ก) จำนวนผู้โดยสารขาเข้า ขาออก ที่เป็นผู้โดยสารต้นทางปลายทาง และผู้โดยสารเปลี่ยนเครื่อง (Transfer Passenger) และ (ข) จำนวนผู้โดยสารผ่าน (Transit Passenger) โดยนับผู้โดยสารผ่านทั้งขาเข้าและขาออกเป็นหนึ่งคน
- (2) จำนวนผู้โดยสารที่ลดลงในรอบบัญชีปี 2544 ที่ท่าอากาศยานเชียงราย มีสาเหตุหลักมาจากการยกเลิกเที่ยวบินของสายการบิน แองเจิล แอร์ไลน์ ที่ให้บริการ ณ ท่าอากาศยานเชียงราย ซึ่งขณะนั้นสายการบิน แองเจิล แอร์ไลน์ เป็นสายการบินเดียวที่ให้บริการเส้นทางบินระหว่างประเทศจากท่าอากาศยานเชียงราย

ตารางต่อไปนี้แสดงแสดงการเปรียบเทียบจำนวนผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ กับท่าอากาศยานหลักแห่งอื่นทั่วภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และในเอเชียในแต่ละปีสำหรับช่วงระยะเวลาที่ระบุ

	รอบปีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม			รอบ 6 เดือนสิ้นสุด ณ วันที่ 30 มิถุนายน	
	2543	2544	2545	2545	2546
	(คน)	(คน)	(คน)	(คน)	(คน)
เอเชียตะวันออกเฉียงใต้⁽¹⁾					
ท่าอากาศยานกรุงเทพ	29,616,432	30,623,366	32,182,980	15,936,996	13,585,847
ท่าอากาศยานซางกี้(สิงคโปร์)	28,618,200	28,093,759	28,979,344	14,160,310	10,633,111
ท่าอากาศยานกัวลาลัมเปอร์ (มาเลเซีย)	15,648,029	14,707,125	16,398,205	7,256,192	7,768,543
ท่าอากาศยานซูการ์โน-ฮัตตา (อินโดนีเซีย)	10,442,993	11,612,533	14,833,526	6,642,137	8,710,315
เอเชีย (ยกเว้นเอเชียตะวันออกเฉียงใต้)⁽¹⁾					
ท่าอากาศยานฮานอย กรุงฮานอย (เวียดนาม)	56,402,206	58,692,688	61,079,478	28,480,243	29,784,197
ท่าอากาศยานฮ่องกง (ฮ่องกง)	32,752,359	32,546,029	33,882,463	16,353,000	10,276,000
ท่าอากาศยานนาโรวี กรุงไนโรบี (เคนยา)	27,389,915	25,379,370	28,883,606	13,175,931	11,720,400
ท่าอากาศยานอินชอน กรุงโซล ⁽²⁾ (เกาหลี)	-	14,383,828	21,057,093	9,820,656	8,609,897
ท่าอากาศยานไทเป (สาธารณรัฐประชาชนจีน)	18,681,418	18,460,827	19,228,411	9,522,658	6,164,788

แหล่งที่มา: ACI Monthly Worldwide Airport Traffic Report

หมายเหตุ:

- (1) ท่าอากาศยานเรียงตามจำนวนผู้โดยสาร ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2545
- (2) เริ่มให้บริการในเดือนมีนาคม 2544

3.8.2 การเปลี่ยนแปลงของปริมาณเที่ยวบิน

ปริมาณการขึ้นลงของอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานของทอท. เพิ่มขึ้นจาก 215,647 เที่ยวบินสำหรับรอบบัญชีปี 2542 เป็น 246,186 เที่ยวบินสำหรับรอบบัญชีปี 2545 ก่อนจะปรับตัวลดลงเหลือ 244,905 เที่ยวบินสำหรับรอบบัญชีปี 2546

ปริมาณเที่ยวบิน ณ ท่าอากาศยานของทอท. ในช่วงเดือนเมษายนถึงเดือนกรกฎาคม 2546 มีการปรับตัวลดลง เนื่องจากสายการบินได้ยกเลิกเที่ยวบินมายังท่าอากาศยานของ ทอท. เนื่องจากการระบาดของโรคระบบทางเดินหายใจเฉียบพลันรุนแรง (SARS) ทั้งนี้ เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดือนเดียวกันของปีพ.ศ. 2545 ปริมาณเที่ยวบิน ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพซึ่งเป็นท่าอากาศยานที่ใหญ่ที่สุดของทอท. เมื่อดูจากปริมาณการขึ้นลงของอากาศยานปรับตัวลดลงเนื่องจากผลของการระบาดของโรคระบบทางเดินหายใจเฉียบพลันรุนแรง (SARS) คิดเป็นร้อยละ 4.9 ในเดือนเมษายน 2546 ร้อยละ 15.8 ในเดือนพฤษภาคม 2546 ร้อยละ 14.6 ในเดือนมิถุนายน 2546 และร้อยละ 5.2 ในเดือนกรกฎาคม 2546 ก่อนจะปรับตัวเพิ่มขึ้นในเดือนสิงหาคม 2546 ในระดับโดยประมาณเดียวกับเดือนสิงหาคม 2545 ทั้งนี้ ผลกระทบจากการระบาดของโรคระบบทางเดินหายใจเฉียบพลันรุนแรง (SARS)

ข้อที่ 3 การประกอบธุรกิจแต่ละธุรกิจ

ต่อปริมาณเที่ยวบินเมื่อคิดเป็นจำนวนร้อยละแล้วอยู่ในระดับที่ต่ำกว่าผลกระทบต่อจำนวนผู้โดยสาร ซึ่งแสดงว่าอากาศยานที่ขึ้นลง ณ ท่าอากาศยานของทอท. แต่ละเที่ยวบินมีจำนวนผู้โดยสารโดยเฉลี่ยน้อยลง

ตารางต่อไปนี้แสดงปริมาณการขึ้นลงของอากาศยาน⁽¹⁾ ณ ท่าอากาศยานของทอท. ในแต่ละปีสำหรับช่วงระยะเวลาที่ระบุ

		รอบบัญชีปีสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน				
		2542	2543	2544	2545	2546
		(เที่ยวบิน)	(เที่ยวบิน)	(เที่ยวบิน)	(เที่ยวบิน)	(เที่ยวบิน)
ท่าอากาศยานกรุงเทพ						
ระหว่างประเทศ		116,839	122,497	131,874	135,309	135,808
ภายในประเทศ		49,190	54,398	55,259	58,005	59,722
รวม		166,029	176,895	187,133	193,314	195,530
ท่าอากาศยานภูเก็ต						
ระหว่างประเทศ		11,709	11,515	12,528	12,028	11,845
ภายในประเทศ		8,910	11,309	12,842	10,883	12,456
รวม		20,619	22,824	25,370	22,911	24,301
ท่าอากาศยานเชียงใหม่						
ระหว่างประเทศ		1,538	1,868	1,768	2,489	3,995
ภายในประเทศ		14,658	13,996	13,589	13,694	11,779
รวม		16,196	15,864	15,357	16,183	15,774
ท่าอากาศยานหาดใหญ่						
ระหว่างประเทศ		4,316	5,184	6,067	4,513	1,614
ภายในประเทศ		4,176	4,798	4,748	4,413	3,976
รวม		8,492	9,982	10,815	8,926	5,590
ท่าอากาศยานเชียงราย						
ระหว่างประเทศ		426	335	2 ⁽²⁾	8	15
ภายในประเทศ		3,885	5,008	4,798	4,844	3,695
รวม		4,311	5,343	4,800	4,852	3,710
รวมทั้งสิ้น		215,647	230,908	243,475	246,186	244,905

หมายเหตุ:

- (1) ปริมาณเที่ยวบินทั้งหมดคำนวณจากผลรวมของปริมาณการขึ้นลงของอากาศยานทั้งหมด ณ ท่าอากาศยานของทอท. ยกเว้น อากาศยานของรัฐและเที่ยวบินที่ใช้ในการรบ
- (2) ปริมาณเที่ยวบินที่ลดลงในรอบบัญชีปี 2544 ที่ท่าอากาศยานเชียงราย มีสาเหตุหลักมาจากการยกเลิกเที่ยวบินของสายการบิน แอ่งเจิล แอร์ไลน์ ที่ให้บริการ ณ ท่าอากาศยานเชียงราย ซึ่งขณะนั้นสายการบิน แอ่งเจิล แอร์ไลน์ เป็นสายการบินเดียวที่ให้บริการเส้นทางบินระหว่างประเทศจากท่าอากาศยานเชียงราย

3.8.3 การเปลี่ยนแปลงของปริมาณการขนถ่ายสินค้าและพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์ (ไม่รวมการขนถ่ายผ่าน หรือ Transit Cargo)

ทอท. มีรายได้ที่ได้จากบริการการขนถ่ายสินค้าทั้งที่เป็นเที่ยวบินขนส่งสินค้าประเภทพัสดุและไปรษณีย์ภัณฑ์และพัสดุภัณฑ์ ในรูปของรายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์จากบริการเก็บสินค้าและค่าเช่าพื้นที่สำหรับคลังสินค้าที่ดำเนินการโดยบมจ. การบินไทยและบริษัท ไทย แอร์พอร์ตส์ กราวด์ เซอร์วิส เซส จำกัด และในรูปรายได้จากค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยานและค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยานและค่าธรรมเนียมที่จัดเก็บจากอากาศยานที่ใช้เพื่อการขนส่งสินค้า โดยเฉพาะปริมาณการขนถ่ายสินค้าขึ้นอยู่กับระดับและประเภทของกิจกรรมการค้าระหว่างประเทศของไทยเป็นสำคัญ ดังนั้น ในรอบบัญชีปี 2544 รอบบัญชีปี 2545 และรอบบัญชีปี 2546 สินค้าที่ขนส่งผ่านทางท่าอากาศยานของทอท. ร้อยละ 88.6 ร้อยละ 86.6 และร้อยละ 84.7 โดยประมาณตามลำดับ ถูกขนส่งทางอากาศยานโดยสารเนื่องจากสายการบินต้องการใช้ประโยชน์สูงสุดจากอากาศยานโดยสารของตน และสินค้าเพียง

ข้อที่ 3 การประกอบธุรกิจแต่ละธุรกิจ

ประมาณร้อยละ 11.4 ร้อยละ 13.4 และร้อยละ 15.3 ตามลำดับเท่านั้นที่ขนส่งโดยอากาศยานที่ใช้เพื่อการขนส่งสินค้า โดยเฉพาะรายได้จากการขนส่งสินค้าคิดเป็นร้อยละ 3.0 ร้อยละ 2.9 และร้อยละ 2.9 ของรายได้ของทอท. ในรอบบัญชีปี 2544 รอบบัญชีปี 2545 และรอบบัญชีปี 2546 ตามลำดับ

ปริมาณสินค้าที่ขนส่งผ่านท่าอากาศยานของ ทอท. เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 20.5 ในระหว่างรอบบัญชีปี 2542 ถึงรอบบัญชีปี 2546 โดยมีสาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นของกิจกรรมการค้าระหว่างประเทศของไทย ทั้งนี้ ปริมาณสินค้าที่ขนส่งผ่านท่าอากาศยานของทอท. เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.5 ในรอบบัญชีปี 2542 และร้อยละ 10.2 ในรอบบัญชีปี 2543 แต่ลดลงร้อยละ 0.5 ในรอบบัญชีปี 2544 ส่วนในรอบบัญชีปี 2545 ปริมาณสินค้าที่ขนส่งผ่านท่าอากาศยานของ ทอท. เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.0 และในรอบบัญชีปี 2546 ปริมาณสินค้าที่ขนส่งผ่านท่าอากาศยานของ ทอท. เพิ่มขึ้นเล็กน้อยในอัตราร้อยละ 0.9 แม้ว่าจะเกิดการระบาดของโรคระบบทางเดินหายใจเฉียบพลันรุนแรง (SARS) ก็ตาม

ทอท. กำลังดำเนินการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานสำหรับแผนการจัดทำเขตปลอดอากร (Free Zone) ขึ้นที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งจะรวมถึงอาคารสินค้าระหว่างประเทศ โดยการดำเนินการภายในเขตปลอดอากรจะได้รับสิทธิประโยชน์ทางด้านศุลกากร และจะมีพื้นที่ทั้งหมดสำหรับการให้บริการเกี่ยวกับคลังสินค้าระหว่างประเทศประมาณ 135,000 ตารางเมตร ส่วนพื้นที่อีกประมาณ 10,600 ตารางเมตรซึ่งมีได้ภายในเขตปลอดอากรจะจัดไว้สำหรับกิจกรรมเกี่ยวกับสินค้าในประเทศ โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในหัวข้อ “โครงการดำเนินงานในอนาคต – โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ”

ตารางต่อไปนี้แสดงการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการขนส่งสินค้าและพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์ (ไม่รวมการขนส่งผ่าน หรือ Transit Cargo) ณ ท่าอากาศยานของทอท. สำหรับช่วงระยะเวลาที่ระบุ

	รอบบัญชีปีสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน				
	2542	2543	2544	2545	2546
	(ตัน)	(ตัน)	(ตัน)	(ตัน)	(ตัน)
ท่าอากาศยานกรุงเทพ					
ระหว่างประเทศ	737,114	811,389	801,076	881,858	894,315
ภายในประเทศ	41,531	44,811	48,739	48,912	47,361
รวม	778,645	856,200	849,815	930,770	941,676
ท่าอากาศยานภูเก็ต					
ระหว่างประเทศ	5,371	5,218	5,077	5,251	4,900
ภายในประเทศ	9,771	11,215	8,699	10,341	11,042
รวม	15,142	16,433	13,746	15,592	15,942
ท่าอากาศยานเชียงใหม่					
ระหว่างประเทศ	122	347	378	376	681
ภายในประเทศ	17,318	21,598	23,751	23,960	24,236
รวม	17,440	21,945	24,129	24,336	24,917
ท่าอากาศยานหาดใหญ่					
ระหว่างประเทศ	448	322	263	221	181
ภายในประเทศ	12,205	11,543	14,172	11,752	9,170
รวม	12,653	11,865	14,435	11,973	9,351
ท่าอากาศยานเชียงราย					
ระหว่างประเทศ	7	33	-	-	-
ภายในประเทศ	2,913	4,231	4,097	5,075	4,238
รวม	2,920	4,264	4,097	5,075	4,238
รวมทั้งสิ้น	826,800	910,707	906,222	987,746	996,124

ปริมาณสินค้าที่ขนส่งผ่านท่าอากาศยานกรุงเทพ ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานเชียงใหม่ มีการขยายตัวเพิ่มขึ้นนับตั้งแต่รอบบัญชีปี 2542 โดยท่าอากาศยานกรุงเทพจะให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเป็นหลัก ขณะที่ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ และท่าอากาศยานเชียงราย ให้บริการขนส่งสินค้าในประเทศเป็นส่วนใหญ่ สำหรับท่าอากาศ

ข้อที่ 3 การประกอบธุรกิจแต่ละธุรกิจ

ยานภูเกิดให้บริการขนถ่ายสินค้าจำนวนมากทั้งระหว่างประเทศและในประเทศ อัตราการเพิ่มขึ้นของปริมาณสินค้าที่ขนถ่ายผ่านท่าอากาศยานเชียงใหม่มีสาเหตุหลักจากจำนวนเที่ยวบินโดยสารระหว่างประเทศและในประเทศของสายการบินไทยที่มามากขึ้น ท่าอากาศยานเชียงใหม่เพิ่มขึ้น เป็นผลให้ปริมาณสินค้าที่ขนถ่ายมากับอากาศยานโดยสารผ่านท่าอากาศยานเชียงใหม่เพิ่มมากขึ้น เช่นเดียวกันกับอัตราการเพิ่มขึ้นของปริมาณสินค้าที่ขนถ่ายผ่านท่าอากาศยานภูเกิดมีสาเหตุหลักจากจำนวนผู้โดยสารผ่านท่าอากาศยานภูเกิดเพิ่มขึ้น ทำให้ปริมาณสินค้าที่ขนถ่ายมากับอากาศยานโดยสารผ่านท่าอากาศยานภูเกิดเพิ่มมากขึ้น สำหรับท่าอากาศยานกรุงเทพนั้นปริมาณสินค้าที่ขนถ่ายผ่านท่าอากาศยานกรุงเทพนั้นส่วนใหญ่เป็นสินค้าระหว่างประเทศ ดังนั้นอัตราการเติบโตของปริมาณขนถ่ายสินค้าจึงขึ้นอยู่กับภาวะเศรษฐกิจและการค้าในระดับโลกและระดับภูมิภาค นอกเหนือไปจากสภาวะเศรษฐกิจและการค้าโดยรวมของประเทศไทย

3.9 ท่าอากาศยานกรุงเทพ

ท่าอากาศยานกรุงเทพเป็นท่าอากาศยานหลักของ ทอท. ที่เปิดให้บริการตลอด 24 ชั่วโมงและในปัจจุบันเป็นท่าอากาศยานที่ให้บริการผู้โดยสารมากที่สุดในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ทั้งนี้ ACI ได้จัดอันดับให้ท่าอากาศยานกรุงเทพเป็นท่าอากาศยานที่มีจำนวนผู้โดยสารใช้บริการมากที่สุดเป็นอันดับหนึ่งในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเป็นอันดับที่ 18 ของโลก และมีปริมาณสินค้าขนถ่ายมากที่สุดเป็นอันดับที่ 17 ของโลกในรอบปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2545 สำหรับในรอบหกเดือนแรกสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2546 นั้น ACI ได้จัดอันดับให้ท่าอากาศยานกรุงเทพเป็นท่าอากาศยานที่มีจำนวนผู้โดยสารใช้บริการมากที่สุดเป็นอันดับหนึ่งในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเป็นอันดับที่ 21 ของโลก และมีปริมาณสินค้าขนถ่ายมากที่สุดเป็นอันดับที่ 18 ของโลก ทั้งนี้ ท่าอากาศยานกรุงเทพได้รับการออกแบบให้มีขีดความสามารถในการบริการผู้โดยสารได้ประมาณ 36.5 ล้านคนต่อปี ขนถ่ายสินค้าได้ 1.3 ล้านเมตริกตันต่อปี และมีระบบทางวิ่งที่รองรับเที่ยวบินได้ 50 เที่ยวบินต่อชั่วโมง สำหรับรอบบัญชีปี 2546 ท่าอากาศยานกรุงเทพได้ให้บริการเที่ยวบินพาณิชย์จำนวนประมาณ 195,530 เที่ยวบิน ผู้โดยสารจำนวน 29.6 ล้านคนซึ่งประกอบด้วยผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 22.5 ล้านคนและผู้โดยสารในประเทศจำนวน 7.2 ล้านคน และการขนถ่ายสินค้าจำนวน 0.9 ล้านเมตริกตัน ในรอบบัญชีปี 2546 ท่าอากาศยานกรุงเทพให้บริการสูงสุดหมายถึงปลายทางระหว่างประเทศ 166 แห่ง จุดหมายปลายทางในประเทศ 33 แห่ง และให้บริการแก่สายการบินประจำจำนวน 77 สายการบิน

ท่าอากาศยานกรุงเทพตั้งอยู่ทางตอนเหนือของกรุงเทพฯ ห่างจากใจกลางเมืองกรุงเทพฯ เป็นระยะทาง 24 กิโลเมตร ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546 ท่าอากาศยานกรุงเทพมีอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 2 อาคาร อาคารผู้โดยสารในประเทศจำนวน 1 อาคาร อาคารคลังสินค้าจำนวน 5 อาคาร อาคารตัวแทนคลังสินค้าจำนวน 2 อาคาร เคาน์เตอร์ตรวจบัตรโดยสาร (Check-in Counter) จำนวน 263 เคาน์เตอร์ หลุมจอดจำนวน 94 หลุมจอด แบ่งเป็นหลุมจอดประชิดอาคารจำนวน 36 หลุมจอด และหลุมจอดไม่ประชิดอาคารจำนวน 58 หลุมจอด และมี 2 ทางวิ่ง โดยทางวิ่งที่หนึ่งยาว 3,700 เมตรและกว้าง 60 เมตร ส่วนทางวิ่งที่สองยาว 3,500 เมตรและกว้าง 45 เมตร โดยทางวิ่งทั้งสองอยู่ห่างจากกัน 400 เมตรและสามารถรองรับเที่ยวบินได้ 50 เที่ยวบินต่อชั่วโมง แม้ว่าทางวิ่งทั้งสองแห่งซึ่งทอดขนานกันไปทำให้ท่าอากาศยานกรุงเทพสามารถรองรับเที่ยวบินได้มาก แต่เนื่องจากทางวิ่งอยู่ห่างกันไม่มากทำให้ต้องมีการจัดการจราจรทางอากาศยานที่ขึ้นลงให้สอดคล้องกันระหว่างทางวิ่งทั้งสอง ทั้งนี้ ไม่สามารถเพิ่มขนาดทางวิ่งของท่าอากาศยานกรุงเทพได้เนื่องจากข้อจำกัดในเรื่องที่ดิน

เนื่องจากการขยายตัวของจำนวนผู้โดยสาร ที่ใช้บริการท่าอากาศยานกรุงเทพในปัจจุบันใกล้ถึงปริมาณสูงสุดที่ท่าอากาศยานจะรองรับได้ ดังนั้น ทอท. จึงได้ดำเนินโครงการพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานกรุงเทพโดยเริ่มต้นดำเนินการในปี.ศ. 2543 ด้วยเงินลงทุนประมาณ 3,860.1 ล้านบาท รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม และไม่รวมค่าที่ปรึกษาควบคุมการก่อสร้างประมาณ 247.7 ล้านบาท เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของอาคารผู้โดยสารในการรองรับผู้โดยสารจาก 33 ล้านคนต่อปีเป็น 36.5 ล้านคนต่อปี ซึ่งโครงการพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถดังกล่าวได้เสร็จสมบูรณ์ในเดือนมีนาคม 2546 โครงการพัฒนาดังกล่าวรวมถึงการปรับปรุงหลุมจอดประชิดอาคารที่ให้บริการอยู่ และก่อสร้างอาคารเทียบจอดอากาศยานเพิ่มเติมเพื่อให้บริการเที่ยวบินระหว่างประเทศเพิ่มขึ้น ทำให้ท่าอากาศยานกรุงเทพมีหลุมจอดประชิดอาคารเพิ่มขึ้นจาก 33 หลุมจอดเป็น 36 หลุมจอด และสามารถให้บริการอากาศยานขนาดใหญ่ อาทิ เครื่องแบบ B747-700 B777-300 และ A340-600 ได้เป็นจำนวนมากขึ้น ยังผลให้การบริหารจัดการ

ข้อที่ 3 การประกอบธุรกิจแต่ละธุรกิจ

การการจราจรของอากาศยานและผู้โดยสารเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น โดยเฉพาะในช่วงที่มีการใช้บริการสูงสุด การพัฒนาอื่น ๆ รวมถึงการปรับปรุงทางวิ่งและลานจอดอากาศยาน ถนนภายในท่าอากาศยาน และอาคารจอดรถยนต์ ปรับปรุงอาคารผู้โดยสาร และปรับปรุงรวมทั้งติดตั้งอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกของอื่น ๆ อาทิ สะพานเทียบอากาศยาน เป็นต้น โครงการพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานกรุงเทพมีจุดประสงค์เพื่อลดความแออัดและรองรับจำนวนผู้โดยสารที่คาดว่าจะเพิ่มมากขึ้นจนกว่าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะเปิดดำเนินการเชิงพาณิชย์

3.9.1 อาคารผู้โดยสารและสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้อง

ท่าอากาศยานกรุงเทพมีอาคารผู้โดยสารจำนวน 3 อาคาร ดังมีรายละเอียดเกี่ยวกับพื้นที่อาคารผู้โดยสารทั้งหมด พื้นที่ให้เข้าทั้งหมดในอาคารผู้โดยสารและความสามารถในการรองรับผู้โดยสารต่อปี หลังเสร็จสิ้นโครงการพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานกรุงเทพ ดังแสดงในตารางต่อไปนี้

ท่าอากาศยานกรุงเทพ	พื้นที่อาคารผู้โดยสาร	พื้นที่ให้เข้า	ความสามารถในการรองรับผู้โดยสารต่อปี
	(ตารางเมตร)	(ตารางเมตร)	(ล้านคน)
อาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ	281,662 ⁽¹⁾	55,045	25
อาคารผู้โดยสารในประเทศ	33,877 ⁽²⁾	5,953	11.5

หมายเหตุ:

- (1) รวมพื้นที่ 66,042 ตารางเมตรของอาคารหรือสะพานเทียบเครื่องบิน 4 แห่งในอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ อาคาร 1 และอาคาร 2
(2) รวมพื้นที่ 11,611 ตารางเมตรในสะพานเทียบเครื่องบิน 1 แห่งซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของอาคารผู้โดยสารในประเทศ

ท่าอากาศยานกรุงเทพมีอาคารคลังสินค้าระหว่างประเทศ 4 แห่ง ซึ่งมีพื้นที่รวมกันโดยประมาณ 110,741 ตารางเมตร และสามารถรองรับสินค้าได้ 1,200,000 ตันต่อปี และอาคารคลังสินค้าในประเทศ 1 แห่งสามารถรองรับสินค้าได้รวมกัน 73,000 ตันต่อปี

นอกจากนี้ ท่าอากาศยานกรุงเทพยังให้บริการต่าง ๆ ที่หลากหลาย อาทิ บริการด้านข้อมูลข่าวสาร ร้านค้าปลีก ร้านหนังสือ ร้านอาหารและเครื่องดื่ม ภัตตาคาร บริการรถลิμουซีน ร้านของที่ระลึก ไพรซ์ไชน์ ศูนย์ข้อมูลนักท่องเที่ยว รวมทั้ง บริการเกี่ยวกับการสื่อสารโทรคมนาคม ธนาคาร ธุรกิจบริการอาหาร น้ำมันเชื้อเพลิง บริการภาคพื้นดิน บริการขนส่งและบริการท่าเรือ

ท่าอากาศยานกรุงเทพมีระบบจัดการสัมภาระของผู้โดยสารอัตโนมัติ โดยมีมจ. การบินไทย และบริษัท ไทย แอร์พอร์ทัล กราวด์ เซอร์วิส จำกัด เป็นผู้ดำเนินการจัดการเกี่ยวกับสัมภาระผู้โดยสารที่ท่าอากาศยานกรุงเทพภายใต้สัญญาที่ทำไว้กับทอท.

นอกจากนี้ ท่าอากาศยานกรุงเทพยังมีพื้นที่จอดรถที่ให้เช่าได้โดยประมาณ 117,391 ตารางเมตร โดยที่สิ่งอำนวยความสะดวกในการให้บริการอาคารจอดรถทั้งหมดดำเนินการโดยผู้ประกอบการสองรายซึ่งได้รับอนุญาตจากทอท.

3.9.2 การใช้ประโยชน์ของท่าอากาศยานกรุงเทพในอนาคต

ทอท. คาดว่าท่าอากาศยานพาณิชย์หลักของกรุงเทพในอนาคตจะเป็นท่าอากาศยานสุวรรณภูมิหลังจากที่ได้มีการเปิดดำเนินการเชิงพาณิชย์อย่างเป็นทางการ ทั้งนี้ ได้มีการศึกษาการใช้ประโยชน์ของท่าอากาศยานกรุงเทพหลังจากที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเปิดดำเนินการเชิงพาณิชย์แล้ว แต่ยังไม่มีการสรุปถึงแผนการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานกรุงเทพในอนาคต ทอท. ได้มีการว่าจ้างกลุ่มที่ปรึกษาเพื่อศึกษาแนวทางการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานกรุงเทพในอนาคต โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอแผนงานการใช้ประโยชน์ซึ่งอำนวยความสะดวกสูงสุดแก่ทอท. โดยมีการเสนอให้ทอท. ยังคงดำเนินงานท่าอากาศยานกรุงเทพต่อไปด้วยการใช้ประโยชน์ทั้งในกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับกิจการท่าอากาศยาน (Airport-Related Activities) และกิจกรรมที่ไม่เกี่ยวข้องกับกิจการท่าอากาศยาน (Non-Airport-Related Activities) ซึ่งทางคณะกรรมการของทอท. ได้พิจารณาอนุมัติแล้วในหลักการหลังจากได้มี

ข้อที่ 3 การประกอบธุรกิจแต่ละธุรกิจ

การแก้ไขให้เหมาะสม และได้อนุมัติให้ดำเนินการศึกษาเพิ่มเติมด้านการเงินเพื่อประเมินต้นทุนทางเศรษฐกิจและประโยชน์ของแผนการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานกรุงเทพดังกล่าว และขณะนี้อยู่ระหว่างแต่งตั้งที่ปรึกษาสำหรับการศึกษาเพิ่มเติมดังกล่าว

ตามแผนการที่ได้รับอนุมัติโดยคณะกรรมการทอท. ซึ่งรวมถึงการเก็บรักษาสินค้าอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพไว้ในกรณีต้องนำกลับมาให้บริการท่าอากาศยานอีกในอนาคต และการให้บมจ. การบินไทยคงสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุงอากาศยานหนักไว้ที่ท่าอากาศยานกรุงเทพ และให้กองทัพอากาศสามารถใช้สิ่งอำนวยความสะดวกได้ต่อไป ทอท. เชื่อว่าการคงท่าอากาศยานกรุงเทพไว้จะเป็นประโยชน์ต่อทอท. เองทั้งนี้ เนื่องจากทอท. สามารถกลับมาใช้ท่าอากาศยานกรุงเทพเพื่อรองรับเที่ยวบินเชิงพาณิชย์ได้กรณีเกิดปัญหาการแออัดของการให้บริการเที่ยวบินในกรุงเทพฯ หรือใช้เป็นท่าอากาศยานแห่งที่สองสำหรับให้บริการด้านการบินโดยทั่วไป และให้บริการเที่ยวบินเช่าเหมาลำ ทั้งนี้ตามแผนการดังกล่าวพื้นที่ด้านเหนือของท่าอากาศยานกรุงเทพจะยังคงใช้เป็นศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานลำตัวกว้าง (Wide Body Aircraft) โดยบมจ. การบินไทย ส่วนพื้นที่ทางด้านใต้จะใช้เป็นศูนย์ฝึกการบินพลเรือน อาคารผู้โดยสารในประเทศในปัจจุบันจะใช้เพื่อกิจกรรมการบินทั่วไป (General Aviation) บริการเที่ยวบินเช่าเหมาลำ และเที่ยวบินพิเศษ ส่วนอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศทั้งสองอาคารจะนำไปใช้เป็นศูนย์แสดงสินค้าหรือศูนย์ประชุม อาคารคลังสินค้าสองอาคารของท่าอากาศยานกรุงเทพจะใช้เป็นพื้นที่จัดแสดงนิทรรศการและกิจกรรมต่างๆ เช่น งานแสดงทางอากาศ และงานแสดงรถยนต์ ส่วนอาคารคลังสินค้าอีกสองอาคารจะใช้เป็นอาคารสำนักงานของหน่วยงานราชการ ขณะที่อาคารสำนักงานใหญ่ของท่าอากาศยานกรุงเทพในปัจจุบันจะยังคงใช้เป็นอาคารสำนักงาน ทั้งนี้ คณะกรรมการทอท. อาจแก้ไขแผนการใช้ประโยชน์ดังกล่าวได้ก่อนดำเนินการ เนื่องจากทอท. อาจปรับเปลี่ยนแผนการใช้ประโยชน์ในท่าอากาศยานกรุงเทพ

ทอท. คาดว่าการดำเนินงานของท่าอากาศยานกรุงเทพเมื่อได้ย้ายฐานปฏิบัติงานท่าอากาศยานไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิแล้วจะไม่มีผลกำไร วัตถุประสงค์หลักประการหนึ่งในการให้มีการศึกษาการใช้ประโยชน์ของท่าอากาศยานกรุงเทพในแง่การเงินคือเพื่อศึกษาวิธีการลดผลขาดทุนที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานกรุงเทพในอนาคต อย่างไรก็ตาม ทอท. เชื่อว่าจะมีขีดจำกัดในการดำเนินการลดผลขาดทุนให้บรรลุผลได้ภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าที่มีอยู่กับกองทัพอากาศในปัจจุบัน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง กรณีที่ทอท. ต้องได้รับอนุญาตจากกองทัพอากาศในการดำเนินกิจกรรมที่ไม่เกี่ยวข้องกับกิจการท่าอากาศยาน (Non-Airport-Related Activities) ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ และทอท. เชื่อว่าในการดำเนินกิจกรรมที่ไม่เกี่ยวข้องกับกิจการท่าอากาศยาน ทอท. จะต้องชำระค่าเช่าให้แก่กองทัพอากาศในอัตราที่สูงกว่าร้อยละ 5 ของยอดรายได้รวมมาก ซึ่งอัตราร้อยละ 5 เป็นอัตราค่าเช่าสำหรับการใช้ทรัพย์สินในการดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับกิจการท่าอากาศยาน (Airport-Related Activities)

3.10 ท่าอากาศยานภูมิภาค

ท่าอากาศยานภูมิภาคของ ทอท. ประกอบด้วย ท่าอากาศยานภูเก็ต ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ และท่าอากาศยานเชียงราย

3.10.1 ท่าอากาศยานภูเก็ต

ท่าอากาศยานภูเก็ตตั้งอยู่บนเกาะภูเก็ตทางตอนใต้ของประเทศ อันเป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยมอย่างสูงจากนักท่องเที่ยวทั่วโลก นับเป็นท่าอากาศยานที่มีจำนวนผู้โดยสารและมีปริมาณการขนถ่ายสินค้ามากเป็นลำดับที่สองของประเทศรองจากท่าอากาศยานกรุงเทพ สำหรับรอบบัญชีปี 2546 ท่าอากาศยานภูเก็ตได้ให้บริการเที่ยวบินพาณิชย์จำนวน 24,301 เที่ยวบิน ผู้โดยสารจำนวน 3.5 ล้านคนซึ่งประกอบด้วยผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 1.4 ล้านคนและผู้โดยสารภายในประเทศจำนวน 2.1 ล้านคน และการขนถ่ายสินค้าและพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์ (ไม่รวมการขนถ่ายผ่าน หรือ Transit Cargo) จำนวน 15,942 เมตริกตัน โดยให้บริการสายการบินประจำทั้งหมด 15 สายการบินในรอบบัญชีปี 2546 ท่าอากาศยานภูเก็ตตั้งอยู่ห่างจากใจกลางเมืองภูเก็ตเป็นระยะทาง 32 กิโลเมตร โดยมีทางวิ่ง 1 เส้นทางซึ่งยาว 3,000 เมตร และกว้าง 45 เมตร และลานจอดอากาศยานทั้งสิ้น 25 ล้อ โดยมีหลุมจอดประชิดอาคารจำนวน 5 หลุมจอด

ข้อที่ 3 การประกอบธุรกิจแต่ละธุรกิจ

3.10.2 ท่าอากาศยานเชียงใหม่

ท่าอากาศยานเชียงใหม่ตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ของจังหวัดเชียงใหม่ โดยอยู่ห่างจากใจกลางเมืองเชียงใหม่เป็นระยะทาง 4 กิโลเมตร จังหวัดเชียงใหม่เปรียบเสมือนประตูสู่ภาคเหนือและเป็นศูนย์กลางวัฒนธรรมในภาคเหนือของประเทศไทย สำหรับรอบบัญชีปี 2546 ท่าอากาศยานเชียงใหม่ได้ให้บริการเที่ยวบินพาณิชย์จำนวน 15,774 เที่ยวบิน ผู้โดยสารจำนวน 2.0 ล้านคนซึ่งประกอบด้วยผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 192,416 คนและผู้โดยสารภายในประเทศจำนวน 1.8 ล้านคน และการขนถ่ายสินค้าและพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์ (ไม่รวมการขนถ่ายผ่าน หรือ Transit Cargo) จำนวน 24,917 เมตริกตัน ในรอบบัญชีปี 2546 ท่าอากาศยานเชียงใหม่ให้บริการสายการบินประจำจำนวน 8 สายการบิน ปัจจุบัน ท่าอากาศยานเชียงใหม่มีอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ อาคารผู้โดยสารภายในประเทศ และอาคารคลังสินค้าอย่างละ 1 อาคาร มีทางวิ่ง 1 เส้นทางซึ่งยาว 3,100 เมตร และกว้าง 45 เมตร และลานจอดอากาศยานทั้งสิ้น 13 ลำ โดยมีหลุมจอดประชิดอาคารจำนวน 2 หลุมจอด

3.10.3 ท่าอากาศยานหาดใหญ่

ท่าอากาศยานหาดใหญ่ตั้งอยู่ที่จังหวัดสงขลา โดยอยู่ห่างจากเมืองหาดใหญ่ซึ่งนับเป็นศูนย์กลางการค้าทางภาคใต้ของประเทศไทยเป็นระยะทาง 9 กิโลเมตร ท่าอากาศยานหาดใหญ่มีบทบาทสำคัญในการให้บริการแก่ชาวมุสลิมที่อาศัยอยู่รอบ ๆ จังหวัดสงขลา โดยเฉพาะการเดินทางไปจาริกแสวงบุญที่นครเมกกะในแต่ละปี สำหรับรอบบัญชีปี 2546 ท่าอากาศยานหาดใหญ่ได้ให้บริการเที่ยวบินพาณิชย์จำนวน 5,590 เที่ยวบิน ผู้โดยสารจำนวน 718,621 คนซึ่งประกอบด้วยผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 102,389 คนและผู้โดยสารภายในประเทศจำนวน 616,232 คน และการขนถ่ายสินค้าและพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์ (ไม่รวมการขนถ่ายผ่าน หรือ Transit Cargo) จำนวน 9,351 เมตริกตัน ในรอบบัญชีปี 2546 ท่าอากาศยานหาดใหญ่ให้บริการแก่สายการบินประจำจำนวน 2 สายการบิน ท่าอากาศยานหาดใหญ่มีทางวิ่ง 1 เส้นทางซึ่งยาว 3,050 เมตรและกว้าง 45 เมตร ลานจอดอากาศยานทั้งสิ้น 7 ลำ โดยมีหลุมจอดประชิดอาคารจำนวน 2 หลุมจอด

3.10.4 ท่าอากาศยานเชียงราย

ท่าอากาศยานเชียงรายตั้งอยู่ทางตอนเหนือของประเทศไทยใกล้แนวพรมแดนกับประเทศพม่า ลาว และจีน และใกล้กับโรงแรมตากอากาศในบริเวณหุบเขาของจังหวัดเชียงราย โดยกรมการขนส่งทางอากาศได้โอนท่าอากาศยานเชียงรายให้แก่การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยเมื่อวันที่ 2 ตุลาคม 2541 สำหรับรอบบัญชีปี 2546 ท่าอากาศยานเชียงรายได้ให้บริการเที่ยวบินพาณิชย์จำนวน 3,710 เที่ยวบิน ผู้โดยสารจำนวน 417,345 คนซึ่งประกอบด้วยผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 2,118 คนและผู้โดยสารภายในประเทศจำนวน 415,227 คน และการขนถ่ายสินค้าและพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์ (ไม่รวมการขนถ่ายผ่าน หรือ Transit Cargo) จำนวน 4,238 เมตริกตัน ในรอบบัญชีปี 2546 ท่าอากาศยานเชียงรายให้บริการแก่สายการบินประจำจำนวน 2 สายการบิน ท่าอากาศยานเชียงรายมีทางวิ่ง 1 เส้นทางซึ่งยาว 3,000 เมตรและกว้าง 45 เมตร และลานจอดอากาศยานทั้งสิ้น 4 ลำ โดยมีหลุมจอดประชิดอาคารจำนวน 2 หลุมจอด

3.10.5 โครงการขยายและปรับปรุงท่าอากาศยานภูมิภาค

ตามที่รัฐบาลมีนโยบายที่จะส่งเสริมการท่องเที่ยวและการเดินทางด้วยสายการบินไปยังจังหวัดเชียงใหม่ และภูเก็ต ทอท. มีแผนที่จะขยายสิ่งอำนวยความสะดวก ณ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ และท่าอากาศยานภูเก็ตระหว่างรอบบัญชีปี 2547 ถึงรอบบัญชีปี 2549 โดยมีการกำหนดงบประมาณการลงทุนทั้งหมดทั้งโครงการ (โครงการระยะกลางและโครงการระยะยาว) เป็นจำนวน 4,858.6 ล้านบาท โดยจำนวน 2,297.7 ล้านบาทใช้ในการขยายท่าอากาศยานเชียงใหม่ และจำนวน 2,561.2 ล้านบาท จะใช้ในการขยายท่าอากาศยานภูเก็ต ทั้งนี้ในเบื้องต้น ทอท. ได้รับอนุมัติในหลักการสำหรับงบประมาณการลงทุนตามแผนการขยายท่าอากาศยานเชียงใหม่และท่าอากาศยานภูเก็ตตามโครงการระยะกลางเป็นจำนวน 2,690.3 ล้านบาท จากคณะรัฐมนตรี เพื่อดำเนินการตามโครงการขยายท่าอากาศยานภูมิภาคดังกล่าว โดยมีจุดประสงค์ที่จะให้ท่าอากาศยานทั้งสองแห่งสามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณขนถ่ายสินค้าได้มากขึ้น งบประมาณที่ได้รับอนุมัติดังกล่าวประกอบด้วยโครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่จำนวน 2,129.1 ล้านบาท และโครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต จำนวน 561.2 ล้านบาท

ข้อที่ 3 การประกอบธุรกิจแต่ละธุรกิจ

ทอท. จะเริ่มต้นโครงการขยายและปรับปรุงท่าอากาศยานเชียงใหม่ในรอบบัญชีปี 2547 และจะให้แล้วเสร็จในรอบบัญชีปี 2549 โดยจะมีการปรับปรุงอาคารผู้โดยสารในส่วนของห้องพักผู้โดยสาร ก่อสร้างอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศแห่งใหม่ ก่อสร้างลานจอดรถอากาศยานเพิ่มเติม ขยายพื้นที่อาคารคลังสินค้าปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกและขยายทางวิ่ง ซึ่งมีความยาว 3,100 เมตร ทอท. วางแผนจะเริ่มต้นโครงการขยายและปรับปรุงท่าอากาศยานภูเก็ตในรอบบัญชีปี 2547 และจะให้แล้วเสร็จในช่วงปลายรอบบัญชีปี 2548 โดยจะมีการขยายอาคารผู้โดยสารในส่วนของห้องพักผู้โดยสารระหว่างประเทศ ในปัจจุบันก่อสร้างลานจอดรถอากาศยานเพิ่มเติม ปรับปรุงเครื่องอำนวยความสะดวกต่าง ๆ และขยายพื้นที่อาคารคลังสินค้า

3.10.6 อาคารและสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้อง ณ ท่าอากาศยานภูมิภาค

ตารางต่อไปนี้แสดงรายละเอียดเกี่ยวกับอาคารผู้โดยสารและความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานภูมิภาคของทอท. ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546

ท่าอากาศยานภูมิภาค	พื้นที่อาคารผู้โดยสาร (ตารางเมตร)	พื้นที่ให้เข้า (ตารางเมตร)	ความสามารถในการ รองรับผู้โดยสารต่อปี (ล้านคน)
ท่าอากาศยานภูเก็ต.....	23,369	6,897	5.1
ท่าอากาศยานเชียงใหม่.....	16,742	1,350	3.2
ท่าอากาศยานหาดใหญ่.....	14,656	2,038	1.9
ท่าอากาศยานเชียงราย.....	16,650	1,730	3.0
รวม.....	71,417	12,015	13.2

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546 ท่าอากาศยานภูเก็ตสามารถรองรับสินค้าได้เป็นปริมาณ 16,000 ตันต่อปี ท่าอากาศยานเชียงใหม่สามารถรองรับสินค้าได้เป็นปริมาณ 30,000 ตันต่อปี ท่าอากาศยานหาดใหญ่สามารถรองรับสินค้าได้เป็นปริมาณ 13,800 ตันต่อปี และท่าอากาศยานเชียงรายสามารถรองรับสินค้าได้เป็นปริมาณ 3,000 ตันต่อปี

3.11 การดำเนินงานท่าอากาศยาน

3.11.1 การอนุญาตให้ผู้ประกอบการต่าง ๆ ดำเนินกิจการในท่าอากาศยาน

รายได้ส่วนหนึ่งของทอท. เป็นรายได้จากการอนุญาตให้ดำเนินกิจการในเขตท่าอากาศยานของทอท. ในรูปของกิจการร้านค้าปลีก บริการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน ครุภัณฑ์บิน ภัตตาคาร ลานจอดรถ บริการโฆษณา และบริการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ซึ่งโดยทั่วไปทอท. จัดเก็บรายได้จากผู้ประกอบการดังกล่าวในรูปของส่วนแบ่งผลประโยชน์จากผู้ประกอบการที่ได้รับอนุญาตให้ดำเนินกิจการในท่าอากาศยาน โดยคิดในอัตราผลตอบแทนขั้นต้นหรืออัตราผลตอบแทนคงที่ของรายได้รวมของผู้ที่ได้รับอนุญาตให้ดำเนินกิจการทั้งนี้แล้วแต่จำนวนใดจะสูงกว่า โดยอัตราที่เรียกเก็บจะแตกต่างกันตามลักษณะของกิจการ ซึ่งโดยปกติจะคิดในอัตราร้อยละ 10 ถึง 15 ของรายได้รวมของผู้ได้รับอนุญาตดำเนินกิจการ การคัดเลือกผู้ได้รับอนุญาตให้ดำเนินกิจการจะพิจารณาจากผู้ประกอบการที่เสนอผลตอบแทนขั้นต้นต่ำที่สุด ในกรณีมีผู้ยื่นข้อเสนอเพียงรายเดียวทางทอท. จะเจรจากำหนดผลตอบแทนขั้นต้นกับผู้ยื่นข้อเสนอรายนั้น ก่อนรอบบัญชีปี 2546 อัตราผลตอบแทนขั้นต้นภายใต้สัญญาอนุญาตให้ดำเนินกิจการส่วนใหญ่ (ยกเว้นสัญญาอนุญาตให้ดำเนินการสำหรับผู้ประกอบการร้านค้าปลอดอากร) จะถูกปรับเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 10 ต่อปี ในระหว่างรอบบัญชีปี 2545 และรอบบัญชีปี 2546 การปรับเพิ่มอัตราผลตอบแทนขั้นต้นจะอยู่ในอัตราร้อยละ 5 ถึงร้อยละ 10 ต่อปี เนื่องจากภาวะกดดันในด้านผลประโยชน์ที่มีต่อผู้ประกอบการที่ได้รับอนุญาตเนื่องจากภาวะตกต่ำทางเศรษฐกิจทั่วโลก สงครามในอิรัก และการระบาดของโรคระบบทางเดินหายใจเฉียบพลันรุนแรง (SARS) นอกจากนี้ ทอท. ได้อนุญาตให้ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ที่ต่ออายุสัญญาอนุญาตให้ดำเนินกิจการในช่วงรอบบัญชีปี 2545 และรอบบัญชีปี 2546 ปรับเพิ่มอัตราผลตอบแทนขั้นต้นขึ้นในอัตราที่ลดลงคือเพียงร้อยละ 5 ทั้งนี้ การจ่ายเงินส่วนแบ่งผลประโยชน์จะกระทำเป็นรายเดือนในสกุลเงินบาท สำหรับส่วนแบ่งผลประโยชน์ที่เรียกเก็บ ณ ท่าอากาศยานภูมิภาคอยู่ในอัตราที่ต่ำกว่าอัตราข้างต้น และทอท. คาดว่าอัตราผลตอบแทนที่เรียกเก็บจากผู้ประกอบการที่ได้รับอนุญาตให้ดำเนินกิจการในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิโดยทั่วไปจะอยู่ในอัตราที่สูงกว่าอัตราดังกล่าวข้างต้น

ข้อที่ 3 การประกอบธุรกิจแต่ละธุรกิจ

บริษัท คิง เพาเวอร์ ดิวตี้ฟรี จำกัด เป็นผู้ดำเนินการร้านค้าปลอดอากรที่ใหญ่ที่สุดในเขตท่าอากาศยานที่ทำรายได้ให้แก่ ทอท. คิดเป็นอัตราร้อยละ 20.6 อัตราร้อยละ 29.3 และอัตราร้อยละ 34.9 ของรายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์ทั้งหมดในรอบบัญชีปี 2544 รอบบัญชีปี 2545 และรอบบัญชีปี 2546 ตามลำดับ โดยชำระในอัตราผลตอบแทนขั้นต่ำหรืออัตราผลตอบแทนคงที่ร้อยละ 15 ของรายได้รวมของบริษัท คิง เพาเวอร์ ดิวตี้ฟรี จำกัด ทั้งนี้ แล้วแต่จำนวนใดจะสูงกว่า โดยมีการปรับเพิ่มตามอัตราที่กำหนดไว้ในสัญญาอนุญาตให้ดำเนินการ

นอกจากร้านค้าปลอดอากรแล้วยังมีผู้ประกอบการประเภทอื่นอันได้แก่ บริการข้อมูล ร้านค้าปลีก ร้านหนังสือ ร้านอาหารและเครื่องดื่ม ภัตตาคาร บริการรถลิμουซีน ร้านขายของที่ระลึก ไปรษณีย์ ศูนย์ข้อมูลนักท่องเที่ยวและสถานที่ท่องเที่ยว และบริการด้านสื่อสารโทรคมนาคมต่างๆ ธนาคาร ครุภัณฑ์บิน บริการภาคพื้นดิน บริการด้านการขนส่ง และร้านถ่ายรูป

ตารางต่อไปนี้แสดงรายละเอียดของผู้ประกอบการตามสัญญาอนุญาตให้ดำเนินการรายใหญ่ที่สุด 5 ลำดับแรกสำหรับรอบบัญชีปี 2546

ผู้ประกอบการตามสัญญาอนุญาตให้ดำเนินการ	รายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์ (สำหรับรอบบัญชีปี 2546)	คิดเป็นอัตราร้อยละของรายได้ ส่วนแบ่งผลประโยชน์ทั้งหมด
	(ล้านบาท)	(ล้านบาท)
บริษัท คิง เพาเวอร์ ดิวตี้ฟรี จำกัด ⁽¹⁾	1,072.0	34.9
บริษัท คิง เพาเวอร์ แอททิฟฟรี จำกัด ⁽¹⁾	441.3	14.4
บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	242.5	7.9
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	162.3	5.3
บริษัท วีอาร์เจ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด	98.6	3.2
อื่น ๆ	1,052.9	34.3
รวม	3,069.6	100.0

หมายเหตุ:

(1) สินค้าปลอดอากรหมายถึงสินค้านำเข้า ส่วนสินค้าปลอดภาษีหมายถึงสินค้าภายในประเทศที่ได้รับการยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม

โดยทั่วไป สัญญาอนุญาตให้ดำเนินการจะระบุข้อสัญญาที่คล้ายคลึงกันแต่จะแตกต่างกันในบางส่วนขึ้นอยู่กับประเภทกิจการของผู้รับอนุญาตซึ่งมีอายุสัญญาระหว่าง 2 ถึง 5 ปี อย่างไรก็ตาม สัญญาดังกล่าวอาจถูกบอกเลิกได้โดยคู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งแสดงเจตนาบอกเลิกเป็นหนังสือแจ้งล่วงหน้าระหว่าง 30 ถึง 90 วันแก่คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง ปัจจุบันอายุสัญญาอนุญาตให้ดำเนินการในท่าอากาศยานกรุงเทพได้มีการขยายจนถึงวันที่ 31 มกราคม 2549 หรือจนกว่าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะเปิดให้บริการแล้วแต่เหตุการณ์ใดจะเกิดขึ้นก่อน

ทอท. คาดว่าสัญญาอนุญาตให้ดำเนินการ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะมีลักษณะโครงสร้างคล้ายคลึงกับสัญญาอนุญาตให้ดำเนินการ ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ โดยที่ค่าตอบแทนส่วนแบ่งผลประโยชน์จะอยู่ในอัตราที่สูงกว่าโดยทั่วไป นอกจากนี้ ทอท. มีแผนที่จะอนุญาตให้ดำเนินการประเภทอื่น ๆ ที่มีได้ดำเนินการ ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ รวมทั้งจัดเก็บรายได้จากบางกิจกรรมที่ยังไม่เคยจัดเก็บรายได้ที่ท่าอากาศยานกรุงเทพมาก่อน

ทอท. คาดหมายว่าจะสามารถเพิ่มรายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์ เนื่องจากหากพิจารณาจากข้อมูลแสดงการใช้จ่ายในร้านค้าปลอดภาษีสำหรับผู้โดยสารระหว่างประเทศของท่าอากาศยานในเมืองต่าง ๆ แล้วจะเห็นว่า มูลค่าการใช้จ่ายในท่าอากาศยานกรุงเทพจะค่อนข้างต่ำเมื่อเปรียบเทียบกับท่าอากาศยานในเมืองต่าง ๆ ทอท. คาดหมายที่จะสร้างรายได้เพิ่มจากส่วนนี้

ข้อที่ 3 การประกอบธุรกิจแต่ละธุรกิจ

ตารางต่อไปนี้จะแสดงการใช้จ่ายในร้านค้าปลอดภาษีสำหรับผู้โดยสารระหว่างประเทศปีพ.ศ. 2543⁽¹⁾

ท่าอากาศยานในเมืองต่าง ๆ	มูลค่าการใช้จ่าย (เหรียญสหรัฐ/คน)
ฮอนโนลูลู	65.5
โซล	34.7
นาโกย่า	27.6
คันทู	25.4
มะนิลา	19.8
นาริตะ	15.0
มาเก๊า	14.2
สิงคโปร์	12.9
กัวลาลัมเปอร์	10.8
ปักกิ่ง	7.6
ฮ่องกง	7.4
กรุงเทพฯ	5.9
ไทเป	5.6
เซี่ยงไฮ้	4.3
จาการ์ตา	3.4

หมายเหตุ

(1) ข้อมูลจาก S-A-P Group

3.11.2 การให้เช่าพื้นที่สำนักงานและการให้เช่าอสังหาริมทรัพย์

ทอท. ให้ผู้ประกอบการตามสัญญาอนุญาตให้ดำเนินการและผู้เช่าอื่น ๆ ที่ไม่ได้ทำสัญญาอนุญาตให้ดำเนินการรวมถึงสายการบิน และหน่วยงานของรัฐเช่าพื้นที่ในเขตท่าอากาศยานของทอท. โดยกำหนดค่าเช่าพื้นที่สำหรับสำนักงานและอสังหาริมทรัพย์จะพิจารณาจากประเภทธุรกิจของผู้เช่าเป็นหลัก ซึ่งโดยปกติ ทอท. จะคิดค่าเช่าจากผู้ประกอบการค้าปลีกในอัตราที่สูงกว่าค่าเช่าที่ได้รับจากผู้เช่าพื้นที่สำหรับสำนักงาน ทอท. ได้คงอัตราค่าเช่าสำหรับการเช่าพื้นที่ท่าอากาศยานกรุงเทพในอัตราปัจจุบันตั้งแต่ปีพ.ศ. 2538 และสำหรับการเช่าที่ท่าอากาศยานภูมิภาคตั้งแต่ปีพ.ศ. 2539 อันเนื่องมาจากความไม่แน่นอนของภาวะเศรษฐกิจในภูมิภาค ซึ่งรวมถึงวิกฤตการณ์ทางการเงินในภูมิภาคเอเชียเมื่อปีพ.ศ. 2540 โดยทั่วไปสัญญาเช่าจะมีอายุสัญญาตั้งแต่ 1 ถึง 3 ปี โดยปกติ ทอท. จะเรียกเก็บค่าเช่าสำหรับพื้นที่ในท่าอากาศยานกรุงเทพในอัตรา 325 บาทต่อตารางเมตรต่อเดือนสำหรับผู้เช่าพื้นที่สำนักงานที่เป็นบริษัทเอกชน และในอัตรา 190 บาทต่อตารางเมตรต่อเดือนสำหรับผู้เช่าพื้นที่สำนักงานที่เป็นหน่วยงานราชการ ส่วนอัตราค่าเช่าพื้นที่ค้าปลีกจะอยู่ในอัตราระหว่าง 240 บาทถึง 750 บาทต่อตารางเมตรต่อเดือน ส่วนอัตราค่าเช่าพื้นที่ในท่าอากาศยานท้องถิ่นจะอยู่ในอัตราที่ต่ำกว่า และคาดว่าจะอัตราค่าเช่าพื้นที่ในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะอยู่ในอัตราที่สูงกว่าอัตราข้างต้น นอกจากนี้ จากข้อมูล ณ วันที่ 30 กันยายน 2546 บมจ. การบินไทยเช่าพื้นที่ประมาณ 300,000 ตารางเมตรที่ท่าอากาศยานกรุงเทพโดยใช้เป็นพื้นที่สำหรับอาคารซ่อมบำรุงอากาศยาน (Hangar) เป็นหลัก ทั้งนี้ บมจ. การบินไทยชำระค่าเช่าให้ทอท. โดยเฉลี่ย 97.8 บาทต่อตารางเมตรต่อเดือน

ข้อที่ 3 การประกอบธุรกิจแต่ละธุรกิจ

ตารางต่อไปนี้จะแสดงรายชื่อผู้เช่าพื้นที่รายใหญ่ที่สุดจำนวน 5 รายของทอท. โดยพิจารณาจากค่าเช่าสำหรับรอบบัญชีปี 2546

ผู้เช่าพื้นที่	พื้นที่เช่า ณ 30 กันยายน 2546 (ตารางเมตร)	รายได้จากค่าเช่า (สำหรับรอบบัญชีปี 2546) (ล้านบาท)
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน).....	299,437.6	370.1
บริษัท ไทย แอร์พอร์ตส์ กราวด์ เซอร์วิส เซล จำกัด.....	64,494.1	137.3
บริษัท คิง เพาเวอร์ ดิวตี้ฟรี จำกัด.....	10,602.7	61.0
บริษัท มาสเตอร์ มายนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด.....	7,627.3	19.9
บริษัท คิง เพาเวอร์ แอทคัฟฟรี จำกัด.....	1,551.0	15.8
รวม	383,712.7	604.1

3.11.3 การให้บริการของทอท.

ทอท. ให้บริการด้านสาธารณูปโภคและบริการอื่น ๆ แก่สายการบิน ผู้ประกอบการตามสัญญาอนุญาตให้ดำเนินการ และผู้เช่าพื้นที่สำนักงานและอสังหาริมทรัพย์ ซึ่งได้แก่ ไฟฟ้า โทรศัพท์ เคาน์เตอร์ตรวจบัตรโดยสาร บริการเติมน้ำมันเชื้อเพลิง อากาศยานผ่านท่อแบบ Hydrant บริการในอาคารผู้โดยสาร และบริการอื่น ๆ ทั้งนี้ ค่าไฟฟ้าและค่าโทรศัพท์คิดในอัตราต้นทุนบวกกำไรส่วนเพิ่ม (Cost Plus Margin) ทั้งนี้ ค่าธรรมเนียมการใช้บริการภายในอาคารผู้โดยสารจะจัดเก็บอยู่ในอัตราร้อยละ 15 ของค่าเช่า

บมจ. การบินไทย และบริษัท ไทย แอร์พอร์ตส์ กราวด์ เซอร์วิส เซล จำกัด เป็นผู้ที่ได้รับอนุญาตให้ดำเนินการจากทอท. ในการให้บริการภาคพื้นดินและบริการด้านสัมภาระของผู้โดยสารในเขตท่าอากาศยานทั้งหมด โดยมีทอท. เป็นผู้จัดเตรียมและรับผิดชอบดูแลบำรุงรักษาอุปกรณ์การลำเลียงสัมภาระ (Baggage Handling Equipment) ในเขตท่าอากาศยาน

3.12 ลูกค้าสายการบิน

ในรอบบัญชีปี 2546 ท่าอากาศยานทั้ง 5 แห่งของทอท. ให้บริการกับสายการบินประจำทั้งสิ้น 85 สายการบิน โดยมีสายการบินที่ให้บริการขนส่งสินค้าเพียงอย่างเดียวทั้งสิ้น 7 สายการบิน ทอท. เชื่อว่า การที่กรุงเทพฯ เปรียบเสมือนประตูสู่ประเทศไทย และการที่ประเทศไทยเปรียบเสมือนประตูสู่จุดหมายปลายทางต่าง ๆ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นปัจจัยที่สำคัญที่สุดที่ทำให้สายการบินต่าง ๆ ตัดสินใจเลือกใช้บริการของท่าอากาศยานของทอท. โดยที่อัตราค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยานและค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน รวมทั้งค่าธรรมเนียมการจัดการจราจรทางอากาศนั้นไม่มีผลต่อการตัดสินใจของลูกค้านายการบินอย่างมีนัยสำคัญในการเลือกใช้บริการของท่าอากาศยานของทอท. เนื่องจากสายการบินจะจัดเส้นทางการบินและเที่ยวบินตามปริมาณความต้องการของผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางมาสู่ประเทศไทย นอกจากนี้ ทอท. เชื่อว่าตลาดสำหรับ “ศูนย์กลางการบิน” (Hub and Spoke Traffic) ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีข้อจำกัดมากกว่าซึ่งต่างจากท่าอากาศยานในอเมริกาเหนือและยุโรป เนื่องจากมีความต้องการในตลาดเพียงพอที่จะสนับสนุนการบินโดยตรงสู่จุดหมายปลายทางในภูมิภาคและการบินในเส้นทางระยะยาวไปยังท่าอากาศยานหลักในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

ข้อที่ 3 การประกอบธุรกิจแต่ละธุรกิจ

ตารางต่อไปนี้แสดงรายได้จากกิจการที่เกี่ยวข้องกับการบิน (ยกเว้นรายได้จากค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน) ที่เกี่ยวข้องกับการค้าสายการบินรายใหญ่ที่สุด 5 ลำดับแรก โดยแสดงในรูปของอัตราร้อยละของรายได้จากกิจการที่เกี่ยวข้องกับการบินทั้งหมดที่ไม่รวมค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินสำหรับช่วงระยะเวลาที่ระบุ

	รอบบัญชีปีสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน									
	2542	ร้อยละ	2543	ร้อยละ	2544	ร้อยละ	2545	ร้อยละ	2546 ⁽¹⁾	ร้อยละ
	(ล้านบาท ยกเว้นอัตราร้อยละ)									
บมจ. การบินไทย.....	1,185.6	49.0	1,227.5	49.0	1,309.2	48.5	1,283.4	47.2	1,307.1	48.2
ไชน่า แอร์ไลน์.....	90.6	3.7	97.7	3.9	111.8	4.1	112.0	4.1	104.3	3.9
สิงคโปร์ แอร์ไลน์.....	77.1	3.2	85.2	3.4	99.4	3.7	108.9	4.0	100.2	3.7
อีวาแอร์.....	50.3	2.1	79.3	3.1	88.4	3.3	93.3	3.4	90.3	3.3
คาเธ่ย์ แปซิฟิก แอร์เวย์.....	88.0	3.6	91.7	3.7	89.8	3.3	87.1	3.2	93.9	3.5
อื่น ๆ	930.6	38.4	926.2	36.9	1,000.1	37.1	1,036.2	38.1	1,012.9	37.4
รวม.....	2,422.2	100.0	2,507.6	100.0	2,698.7	100.0	2,720.9	100.0	2,708.7	100

หมายเหตุ:

(1) การจัดลำดับสายการบินเรียงลำดับตามสัดส่วนรายได้ต่อรายได้จากกิจการการบินทั้งหมดของ ทอท. ยกเว้นค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน สำหรับรอบบัญชีปี 2546

ตารางดังต่อไปนี้แสดงจำนวนผู้โดยสารของลูกค้านายการค้าสายการบินรายใหญ่ที่สุด 10 ลำดับแรก (เมื่อพิจารณาจากจำนวนผู้โดยสาร) สำหรับช่วงระยะเวลาที่ระบุ ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ

	รอบบัญชีปีสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน				
	2542	2543	2544	2545	2546 ⁽¹⁾
บมจ. การบินไทย ⁽²⁾	14,337,795	15,549,962	16,453,980	16,453,140	15,568,017
สิงคโปร์ แอร์ไลน์.....	863,566	984,165	1,159,312	1,221,348	1,139,906
คาเธ่ย์ แปซิฟิก.....	1,162,796	1,261,268	1,180,028	1,141,584	1,082,768
บางกอก แอร์เวย์ ⁽³⁾	633,271	714,758	906,694	1,034,563	1,080,699
ไชน่า แอร์ไลน์.....	794,021	855,125	920,358	1,003,041	886,334
เจแปน แอร์ไลน์.....	575,667	696,646	715,489	653,046	663,017
อีวาแอร์.....	488,887	642,971	675,849	693,390	607,764
เอมิเรตส์ แอร์ไลน์.....	143,268	307,193	386,153	459,761	446,113
ลูฟท์ฮันซ่า แอร์ไลน์.....	336,551	289,393	335,207	450,146	432,568
แควนตัส แอร์เวย์ ⁽⁴⁾	681,103	645,340	711,491	555,053	354,272
รวม.....	20,016,925	21,946,821	23,444,561	23,665,072	22,261,458

หมายเหตุ

- (1) การจัดลำดับสายการบินในตารางนี้เรียงลำดับตามจำนวนผู้โดยสารในรอบบัญชีปี 2546
- (2) รวมจำนวนผู้โดยสารสำหรับเที่ยวบินภายในประเทศสำหรับรอบบัญชีปี 2542 จำนวน 6,204,908 คน รอบบัญชีปี 2543 จำนวน 6,572,538 คน รอบบัญชีปี 2544 จำนวน 6,807,463 คน รอบบัญชีปี 2545 จำนวน 6,328,357 และรอบบัญชีปี 2546 จำนวน 5,999,986 คน
- (3) รวมจำนวนผู้โดยสารสำหรับเที่ยวบินภายในประเทศสำหรับรอบบัญชีปี 2542 จำนวน 561,098 คน รอบบัญชีปี 2543 จำนวน 516,196 คน รอบบัญชีปี 2544 จำนวน 654,678 คน รอบบัญชีปี 2545 จำนวน 696,710 และรอบบัญชีปี 2546 จำนวน 782,983 คน
- (4) ระหว่างรอบบัญชีปี 2545 และรอบบัญชีปี 2546 แควนตัส แอร์เวย์ ได้ปรับเปลี่ยนจุดแวะจอดของเที่ยวบินในเส้นทางบินระหว่างออสเตรเลียกับทวีปยุโรปจากท่าอากาศยานกรุงเทพไปยังท่าอากาศยานซางกิงสิงคโปร์ ทอท. เชื่อว่าการปรับเปลี่ยนจุดแวะจอดดังกล่าวเป็นเรื่องของกลยุทธ์ทางธุรกิจของแควนตัส แอร์เวย์ และส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารที่เดินทางมากับแควนตัส แอร์เวย์ ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพลดลงในช่วงระยะเวลาดังกล่าว

ในฐานะสายการบินแห่งชาติ บมจ. การบินไทยเป็นลูกค้าที่สำคัญที่สุดของทอท. โดยในรอบบัญชีปี 2546 บมจ. การบินไทยให้บริการการบินแก่ผู้โดยสารสำหรับเที่ยวบินภายในประเทศเป็นจำนวนร้อยละ 88.3 ของจำนวนผู้โดยสารในประเทศทั้งหมดที่

ข้อที่ 3 การประกอบธุรกิจแต่ละธุรกิจ

ให้บริการท่าอากาศยานของทอท. และให้บริการแก่ผู้โดยสารสำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศเป็นจำนวนร้อยละ 41.1 ของจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศทั้งหมดที่ใช้บริการท่าอากาศยานของทอท. โดยในรอบบัญชีปี 2546 ทอท. มีรายได้จากกิจการการบิน (Aeronautical Revenue) และรายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบิน (Non-Aeronautical Revenue) จากบมจ. การบินไทยเป็นจำนวน 2,073.8 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 17.3 ของรายได้จากการดำเนินงานของทอท.

3.13 สิ่งอำนวยความสะดวกในเชิงพาณิชย์

การให้บริการเชิงพาณิชย์ ณ ท่าอากาศยานของทอท. (ยกเว้นบริเวณอาคารผู้โดยสาร) ได้แก่ สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนถ่ายสินค้า การซ่อมแซมและบำรุงรักษาอากาศยาน การจัดส่งอาหารให้อากาศยาน และการใช้ประโยชน์ในบริเวณที่ดินซึ่งมิได้ใช้ในกิจการการบิน โดยการให้เช่าแก่บุคคลภายนอกเพื่อใช้ในกิจกรรมต่าง ๆ ดังนี้

- การขนถ่ายสินค้าจากอาคารคลังสินค้าในท่าอากาศยานของทอท. ซึ่งดำเนินการโดยบมจ. การบินไทยและผู้ประกอบการรายอื่นโดยใช้เครื่องอำนวยความสะดวกที่ ทอท. เป็นผู้ให้เช่า
- การซ่อมแซมและบำรุงรักษาอากาศยานซึ่งดำเนินการโดยบมจ. การบินไทยโดยเช่าพื้นที่สำหรับซ่อมบำรุงอากาศยาน (Hangar) และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องจากทอท.
- การให้บริการจัดส่งอาหารให้อากาศยานซึ่งดำเนินการโดยบมจ. การบินไทยโดยเช่าสิ่งอำนวยความสะดวกจากทอท.
- การให้เช่าพื้นที่สำหรับซ่อมบำรุงอากาศยาน (Hangar) และสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้องที่ทอท. เป็นผู้ให้เช่าแก่ผู้ประกอบการรายอื่น

3.14 สิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ในเขตการบิน

นอกเหนือจากทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดอากาศยาน แล้ว ทอท. ยังให้บริการสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ได้แก่

- สิ่งอำนวยความสะดวกที่ใช้ในกิจการการบินโดยทั่วไป รวมถึงการให้บริการต่าง ๆ ในบริเวณลานจอดและพื้นที่ที่ใช้ในการให้บริการระบบเดิมเชื้อเพลิงอากาศยาน
- อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการดับเพลิงและกู้ภัย
- เครื่องมือและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ใช้สำหรับการพยากรณ์อากาศ และ
- สิ่งอำนวยความสะดวกในการควบคุมระบบการจราจรทางอากาศ

เครื่องอำนวยความสะดวกและอุปกรณ์ในการดับเพลิงและกู้ภัยเป็นของทอท. ในขณะที่เครื่องอำนวยความสะดวกเกี่ยวกับการพยากรณ์อากาศดำเนินการและเป็นกรรมสิทธิ์ของกรมอุตุนิยมวิทยา การควบคุมการจราจรทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานทุกแห่งของทอท. อยู่ภายใต้การดำเนินงานและการบริหารโดยบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (“บริษัทวิทยุการบิน”) ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคม บริษัทวิทยุการบินมีสิทธิใช้พื้นที่บางส่วนของอาคารในท่าอากาศยานของทอท. โดยทอท. ไม่ได้เรียกเก็บค่าตอบแทนจากการใช้พื้นที่ดังกล่าว บริษัทวิทยุการบินเป็นผู้ให้บริการการควบคุมจราจรทางอากาศ การบริการโทรคมนาคมการบิน การบริการวิทยุ เครื่องช่วยการเดินอากาศ และเป็นผู้กำหนดและจัดสรรเที่ยวบินสำหรับสายการบินที่ให้บริการเที่ยวบินในประเทศ บริษัทวิทยุการบินมีกรรมสิทธิ์และครอบครองอุปกรณ์เพื่อใช้ประโยชน์ในกิจกรรมดังกล่าว ณ ท่าอากาศยานของทอท. บริษัทวิทยุการบินจะจัดเก็บค่าธรรมเนียมการจราจรทางอากาศจากสายการบินที่นำอากาศยานเข้าสู่่านฟ้าไทย โดยมีคณะกรรมการบินพลเรือนเป็นผู้กำหนดข้อบังคับเกี่ยวกับอัตราค่าธรรมเนียมดังกล่าว ทอท. ไม่ได้รับส่วนแบ่งจากการจัดเก็บค่าธรรมเนียมของบริษัทวิทยุการบิน และบริษัทวิทยุการบินก็ไม่ได้รับส่วนแบ่งจากการจัดเก็บค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ของทอท. เช่นกัน

ข้อที่ 3 การประกอบธุรกิจแต่ละธุรกิจ

3.15 ความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยาน

ทอท. มีหน้าที่รับผิดชอบในการรักษาความปลอดภัย ณ ท่าอากาศยานซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบ นอกจากนี้ ทอท. ยังได้ประสานงานอย่างใกล้ชิดกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติและกองทัพอากาศ และยังได้จัดเตรียมมาตรการรักษาความปลอดภัยที่อยู่ในระดับเดียวกับหรือดีกว่ามาตรฐานความปลอดภัยที่กำหนดโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศภายหลังจากเกิดเหตุการณ์ก่อการร้ายเมื่อวันที่ 11 กันยายน 2544 ทั้งนี้จะมีการประเมินและทบทวนมาตรการความปลอดภัยของท่าอากาศยานของทอท. แต่ละแห่งทุก ๆ 6 เดือน รวมทั้งมีคณะกรรมการด้านความปลอดภัยซึ่งจัดประชุมทุกเดือนเพื่อพิจารณาทบทวนนโยบายและขั้นตอนการปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยของทอท.

มาตรการการรักษาความปลอดภัยที่ดำเนินการของทอท. ประกอบด้วยมาตรการที่ดำเนินการอยู่ก่อนเหตุการณ์ก่อการร้ายเมื่อวันที่ 11 กันยายน 2544 และมาตรการเพิ่มเติมหลังจากเกิดเหตุการณ์ก่อการร้ายเมื่อวันที่ 11 กันยายน 2544 ดังต่อไปนี้

3.15.1 มาตรการป้องกันภัยภายนอกอาคารผู้โดยสาร

ทอท. จัดเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยควบคุมการผ่านเข้า-ออกพื้นที่หวงห้าม โดยบุคคลที่ผ่านเข้า-ออกพื้นที่หวงห้ามจะต้องติดบัตรผ่านหน่วยรักษาความปลอดภัยและถูกตรวจค้นร่างกาย ส่วนยานพาหนะจะต้องมีบัตรอนุญาตยานพาหนะและถูกตรวจค้นเพื่อตรวจหาอาวุธ วัตถุระเบิด และวัตถุที่เป็นอันตรายอื่น ๆ ซึ่งอาจใช้ในการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายกับอากาศยาน ทำอันตรายกับบุคคล และสร้างความเสียหายแก่ทรัพย์สินของทอท. นอกจากนี้ ทอท. ยังได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยเดินเท้า และใช้พาหนะตระเวนตรวจพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยาน รวมถึงอาคารผู้โดยสาร ลานจอดหลุมจอด และบริเวณคัดแยกสัมภาระ บุคคลและยานพาหนะที่เข้าหรือออกจากท่าอากาศยานในบริเวณที่กำหนดต้องมีบัตรผ่านและผ่านการตรวจค้นก่อน

3.15.2 มาตรการป้องกันภัยภายในอาคารผู้โดยสาร

ทอท. ได้มีการนำขั้นตอนการตรวจสอบที่เข้มงวดยิ่งขึ้น รวมทั้งติดตั้งกล้องโทรทัศน์วงจรปิดเพิ่มเติมในพื้นที่สำคัญในท่าอากาศยานของทอท. มีการควบคุมการผ่านเข้า-ออกพื้นที่หวงห้ามโดยบุคคลที่ผ่านเข้า-ออกจะต้องติดบัตรผ่านหน่วยรักษาความปลอดภัยและถูกตรวจค้นร่างกาย นอกจากนี้ ทอท. ยังจัดเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยตระเวนตรวจความเรียบร้อย ตรวจจับพฤติกรรมบุคคลต้องสงสัยด้วยกล้องโทรทัศน์วงจรปิด และจัดเจ้าหน้าที่ชุดตรวจผสมประกอบด้วยเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยของทอท. เจ้าหน้าที่ตำรวจ และเจ้าหน้าที่สารวัตรทหารอากาศออกตรวจพื้นที่ภายในตัวอาคาร

3.15.3 มาตรการตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระก่อนขึ้นอากาศยาน

ทอท. ได้มีการดำเนินขั้นตอนปฏิบัติเพื่อแยกผู้โดยสารที่ผ่านการตรวจค้นแล้วออกจากผู้ที่ยังไม่ได้รับการตรวจค้น มีการใช้มาตรการควบคุมการเข้าไปในพื้นที่หวงห้ามบริเวณหลุมจอด และพื้นที่หวงห้ามอื่น ๆ ติดตั้งเครื่องตรวจจับโลหะ ณ พื้นที่หลุมจอด ตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระก่อนขึ้นอากาศยานด้วยเครื่องตรวจจับโลหะชนิดเดินผ่าน (Walk Through Metal Detector) เครื่องตรวจจับโลหะชนิดมือถือ (Hand Scanner Metal Detector) และตรวจสัมภาระที่นำขึ้นเครื่องด้วยเครื่องเอกซเรย์

3.15.4 มาตรการควบคุมสินค้า ไปรษณีย์ภัณฑ์ และครุภัณฑ์

สำหรับการให้บริการด้านสินค้า ไปรษณีย์ภัณฑ์ ครุภัณฑ์ และบริการอื่น ๆ ที่จัดให้กับท่าอากาศยานต้องผ่านการควบคุมด้านความปลอดภัย โดยเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยของ ทอท. จะทำการตรวจค้นร่างกายและบัตรผ่านหน่วยรักษาความปลอดภัยของผู้ให้บริการดังกล่าวตามความเหมาะสม บุคลากรหรือยานพาหนะที่ขนส่งสินค้า ณ ท่าอากาศยานจะต้องผ่านการตรวจสอบและต้องแสดงบัตรผ่านหน่วยรักษาความปลอดภัย

ทอท. จะดำเนินมาตรการรักษาความปลอดภัยเพิ่มขึ้นสำหรับเที่ยวบินที่มีความเสี่ยงภัยสูง และเที่ยวบินที่พระบรมวงศานุวงศ์ หรือเที่ยวบินที่ได้มีการร้องขอให้ดำเนินมาตรการเป็นพิเศษ นอกจากนี้ ยังได้มีการดำเนินมาตรการความปลอดภัยเพิ่มเติม ณ ท่าอากาศยานของทอท. ก่อนและระหว่างการประชุมเอเปคเมื่อเดือนตุลาคม 2546 ซึ่งจัดขึ้นในกรุงเทพฯ นับตั้งแต่สถานการณ์

ข้อที่ 3 การประกอบธุรกิจแต่ละธุรกิจ

ก่อนการร้ายเมื่อวันที่ 11 กันยายน 2544 ทอท. ได้จัดทำระบบสัญญาณการเตือนภัยการก่อการร้าย ซึ่งในระบบนี้ได้จำแนกสถานการณ์เตือนภัยออกเป็น 4 ระดับประกอบด้วยสถานการณ์ขั้นสีขาว เขียว ส้ม และแดง เพื่อให้มีการเพิ่มมาตรการความปลอดภัยขึ้นอีกในการเตรียมพร้อมในระหว่างที่ได้รับข้อมูลเตือนภัยการก่อการร้าย นอกจากนี้ พนักงานเจ้าหน้าที่ที่รักษาความปลอดภัย ณ ท่าอากาศยานของทอท. ซึ่งแต่งตั้งโดยกระทรวงคมนาคม มีสิทธิในการดำเนินการตามประมวลกฎหมายอาญา และสามารถใช้อำนาจในฐานะเจ้าหน้าที่ตำรวจได้

ในการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยาน ทอท. ได้ติดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกในการกู้ภัยจากอัคคีภัยและด้านการรักษาพยาบาล ณ ท่าอากาศยานแต่ละแห่ง

3.16 สิ่งแวดล้อม

ทอท. ได้ควบคุมกำกับดูแลสภาพแวดล้อมภายในเขตท่าอากาศยานและชุมชนโดยรอบภายใต้ข้อบังคับและได้ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 แผนการก่อสร้างและขยายท่าอากาศยานของทอท. ดำเนินการจัดทำรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งต้องผ่านการพิจารณาอนุมัติของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ซึ่งคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้อนุมัติดำเนินการจัดทำรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิแล้ว และปัจจุบันได้มีการดำเนินการจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดทำรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับแผนการขยายท่าอากาศยานเชิงใหม่และท่าอากาศยานภูเก็ต

ทอท. ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ในส่วนที่เกี่ยวกับมาตรฐานสากลและวิธีปฏิบัติในการปกป้องสิ่งแวดล้อม (International Standard and Recommended Practices for Environmental Protection) และได้ดำเนินการสอดส่องดูแลท่าอากาศยานทุกแห่งที่อยู่ในความรับผิดชอบเป็นประจำในด้านการบำบัดน้ำเสีย คุณภาพอากาศ เสียง การกำจัดขยะมูลฝอย การควบคุมแมลงและสัตว์นำโรค การสุขาภิบาลอาหาร และน้ำดื่ม น้ำใช้ นอกจากนี้ ทอท. ยังได้จ้างบริษัทที่ปรึกษาให้ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมและตรวจสอบมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการทั้งนี้เพื่อให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด นอกจากนี้ ทอท. ยังได้จัดตั้งคณะกรรมการด้านสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานเพื่อรวมกันแก้ไขปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานที่อยู่ในความดูแลของทอท. โดยมีเลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเป็นประธาน ทอท. เชื่อว่า ทอท. มิได้กระทำการใด ๆ อันเป็นการฝ่าฝืนข้อกำหนดใด ๆ ด้านสิ่งแวดล้อม โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในหัวข้อ “ปัจจัยความเสี่ยง – ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับทอท. และธุรกิจของทอท. – ทอท. อาจมีภาระค่าใช้จ่ายจำนวนมากหากทอท. ต้องรับผิดชอบแก้ไขความเสียหายที่เกิดขึ้นเนื่องจากการปนเปื้อนทางสิ่งแวดล้อมหรือความเสียหายด้านสิ่งแวดล้อมประการอื่น ๆ”

อนึ่ง ตั้งแต่ปีพ.ศ. 2542 ถึงปีพ.ศ. 2546 ทอท. ได้รับการร้องเรียนเกี่ยวกับระดับเสียงจากการดำเนินงาน ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ ซึ่งทอท. ได้ดำเนินการตรวจสอบแก้ไขเพื่อลดระดับเสียงในท่าอากาศยานกรุงเทพลงเท่าที่สามารถจะกระทำได้แล้ว นอกจากนี้ ยังได้ติดตั้งกำแพงป้องกันเสียงในบริเวณบางส่วนของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอีกด้วย

3.17 ประกันภัย

ทอท. ได้ทำประกันสำหรับภัยทุกชนิด (All Risks Insurance) ซึ่งครอบคลุมถึง อัคคีภัย อุทกภัย ภัยจากแผ่นดินไหว วาตภัย ประกันภัยรถยนต์ ประกันภัยบุคคลที่ 3 และความเสียหายร้ายแรงต่อบุคคลและทรัพย์สิน นอกจากนี้ การประกันภัยดังกล่าวยังครอบคลุมถึงความรับผิดชอบที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงานในท่าอากาศยานต่าง ๆ รวมถึงสถานประกอบการและความเสี่ยงในการประกอบธุรกิจในประเทศไทย ทั้งนี้ ประกันภัยดังกล่าวไม่ครอบคลุมภัยบางประเภท รวมถึงเหตุการณ์ที่เกิดจากภัยสงคราม การก่อการร้าย ความรับผิดชอบจากมลภาวะทางเสียง การยึดกิจการเป็นสมบัติของรัฐ และภัยอีกบางประเภท อย่างไรก็ตาม การเอาประกันภัยในส่วนที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบจากการจราจรทางอากาศ การสื่อสารการบิน การจัดเที่ยวบิน ความสมควรเดินอากาศและการขนถ่ายสินค้าทางอากาศเป็นหน้าที่ของบริษัทวิทยการบิน อย่างไรก็ตาม รัฐบาลมิได้เป็นผู้รับประกันภัยขั้นสุดท้ายให้ทอท. รวมทั้งมิได้ให้การประกันภัยจากสงคราม การก่อการร้าย หรืออื่น ๆ และมิได้รับผิดชอบให้ทอท. ในกรณีที่เกิดเหตุการณ์ที่

ข้อที่ 3 การประกอบธุรกิจแต่ละธุรกิจ

ทำให้มีการสูญเสียซึ่งมิได้ประกันภัยไว้ กรมธรรม์ประกันภัยของทอท. มีการต่ออายุเป็นรายปี โดยมีการต่ออายุกรมธรรม์ประกันภัยหลักครั้งล่าสุดเมื่อเดือนตุลาคม 2546 ซึ่งจะหมดอายุในเดือนตุลาคม 2547 โดยบริษัทผู้รับประกันภัยหลักของทอท. คือ บมจ. ทิพยประกันภัย

ทอท. ได้ทำประกันภัยทุกชนิด (All Risks Insurance) เพื่อครอบคลุมความเสียหายเป็นจำนวน 10,593.0 ล้านบาทสำหรับท่าอากาศยานทั้ง 5 แห่ง โดยมีกระทรวงการคลังเป็นผู้รับประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัย ในส่วนของประกันภัยบุคคลที่ 3 สำหรับท่าอากาศยานทั้ง 5 แห่ง ทอท. เป็นผู้รับประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยเองโดยแต่ละท่าอากาศยานมีกำหนดวงเงินคุ้มครองต่ออุบัติเหตุแต่ละครั้ง 200 ล้านบาทเหี่ยยสหรัฐ และกำหนดวงเงินคุ้มครองความเสียหายต่อบุคคลเมื่อมีการฟ้องร้องแต่ละครั้ง 25 ล้านบาทเหี่ยยสหรัฐ

จากเหตุการณ์ก่อการร้ายในสหรัฐอเมริกาเมื่อวันที่ 11 กันยายน 2544 ทำให้อัตราเบี้ยประกันภัยปีต่อปีสูงขึ้นในอัตราร้อยละ 130.7 โดยจากเบี้ยประกันภัยเดิมมูลค่า 13 ล้านบาท ในรอบบัญชีปี 2544 เพิ่มขึ้นเป็น 30 ล้านบาท ในรอบบัญชีปี 2545 และเพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 6.7 เป็น 32 ล้านบาท ในรอบบัญชีปี 2546 ส่วนการประกันภัยอื่น ๆ ได้แก่ การประกันอุบัติเหตุบุคคลแบบกลุ่ม ทอท. เชื่อมั่นว่าการประกันภัยที่ได้จัดทำขึ้นนั้นครอบคลุมถึงอากาศยานทุกแห่งและเป็นไปตามมาตรฐานสากล

กรมธนารักษ์ภายใต้สังกัดกระทรวงการคลังเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์ในอาคารและสิ่งก่อสร้างทั้งหมดที่ก่อสร้างก่อนการแปลงสภาพเป็นบริษัทมหาชนของทอท. ที่ตั้งอยู่ ณ ท่าอากาศยานที่ดำเนินการอยู่ของทอท. อย่างไรก็ตาม ทอท. มีกรรมสิทธิ์ในอาคารและสิ่งก่อสร้างที่ก่อสร้างหลังการแปลงสภาพ นอกจากนั้น อาคารที่ก่อสร้าง ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิคาดว่าจะเป็นกรรมสิทธิ์ของทอท. ระหว่างอายุสัญญาเช่าที่ราชพัสดุตามบันทึกข้อตกลงอีกด้วย ดังนั้น ในกรมธรรม์ประกันภัยทั้งหมดในส่วนอาคาร ณ ท่าอากาศยานของทอท. จึงระบุชื่อกระทรวงการคลังเป็นผู้รับผลประโยชน์ ในกรณีที่มิเหตุที่เอาประกันภัยเกิดขึ้นกระทรวงการคลังจะเป็นผู้รับเงินค่าสินไหมทดแทนดังกล่าว และทอท. ไม่สามารถรับรองได้ว่ากระทรวงการคลังจะโอนจำนวนเงินค่าสินไหมทดแทนดังกล่าวหรือจำนวนเงินที่เท่ากันคืนให้แก่ทอท. เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการแก้ไขเหตุที่เอาประกันภัยดังกล่าว แม้ว่าที่ผ่านมากระทรวงการคลังจะได้ทำการโอนเงินค่าสินไหมทดแทนคืนให้แก่ทอท. ตลอดมา นอกจากนี้ ตามสัญญาเช่าที่ดินที่ท่าอากาศยานของทอท. ตั้งอยู่ กำหนดว่า ในกรณีที่อาคารซึ่งเป็นกรรมสิทธิ์ของทอท. เสียหายหรือถูกทำลายและกระทรวงการคลังได้รับค่าสินไหมทดแทนแล้ว กระทรวงการคลังจะต้องโอนเงินค่าสินไหมทดแทนดังกล่าวให้กับทอท. เพื่อซ่อมแซมหรือก่อสร้างอาคารที่เสียหายหรือถูกทำลายดังกล่าว

3.18 การแข่งขัน

ปัจจุบันประเทศไทยมีท่าอากาศยานทั้งสิ้น 35 แห่ง โดยทอท. เป็นผู้ดำเนินการท่าอากาศยานที่มีผู้ใช้บริการมากที่สุดแห่งซึ่งรวมถึงท่าอากาศยานกรุงเทพซึ่งนับเป็นท่าอากาศยานแห่งเดียวในประเทศที่ให้บริการเที่ยวบินสู่กรุงเทพฯ ทอท. กำลังก่อสร้างท่าอากาศยานแห่งที่หก คือ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพื่อจะเป็นท่าอากาศยานหลักในกรุงเทพฯ แทนที่ท่าอากาศยานกรุงเทพและเพื่อเปิดให้บริการภายในสิ้นเดือนกันยายน 2548

ในจำนวนท่าอากาศยานทั้งหมด 35 แห่งในประเทศ มีอยู่ 34 แห่งที่ตั้งอยู่นอกเขตกรุงเทพฯ โดยตั้งอยู่ในจังหวัดต่าง ๆ ทั้งนี้ ทอท. เป็นผู้ดำเนินการ 4 แห่ง กรมการขนส่งทางอากาศดำเนินการ 26 แห่ง และท่าอากาศยานที่เหลือนดำเนินการโดยบริษัทการบินกรุงเทพ จำกัด และกองทัพเรือ ปัจจุบันรัฐบาลกำลังพิจารณาที่จะโอนความรับผิดชอบในการบริหารงานท่าอากาศยาน 26 แห่งที่ดำเนินการโดยกรมการขนส่งทางอากาศไปยังผู้ว่าราชการในจังหวัดที่ท่าอากาศยานแต่ละแห่งตั้งอยู่ อย่างไรก็ตาม ยังไม่มีข้อสรุปถึงแผนการดำเนินการในเรื่องนี้

แม้ว่าทอท. จะไม่ตกอยู่ในภาวะที่ต้องแข่งขันในเที่ยวบินระหว่างประเทศกับท่าอากาศยานอื่น ๆ ภายในประเทศ แต่ท่าอากาศยานที่อยู่ภายใต้การดูแลของทอท. โดยเฉพาะท่าอากาศยานกรุงเทพต้องแข่งขันกับท่าอากาศยานอื่น ๆ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จนถึงท่าอากาศยานชางเกี๋ในประเทศสิงคโปร์ ท่าอากาศยานกรุงเทพจำเป็นต้องแข่งขันกับท่าอากาศยานดังกล่าวเพื่อคงไว้ซึ่งความเป็นศูนย์กลางการบินระหว่างประเทศ ทั้งนี้เป็นการแข่งขันกันในด้านเที่ยวบินผ่าน (Transit Flights) และ

ข้อที่ 3 การประกอบธุรกิจแต่ละธุรกิจ

ผู้โดยสารในเที่ยวบินผ่านและเปลี่ยนเครื่อง (Transfer Passengers) มิใช่ในด้านเที่ยวบินต้นทางหรือปลายทาง ซึ่งการแข่งขันในด้านเที่ยวบินผ่านนี้จะแข่งขันกันในเรื่องของค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยานและค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน การซ่อมบำรุงอากาศยาน และเครื่องอำนวยความสะดวกในการเติมน้ำมันเชื้อเพลิง ที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ สิ่งอำนวยความสะดวกด้านหลุมจอดที่มีความพร้อมและความสะดวกในการให้บริการอย่างต่อเนื่องแก่ผู้โดยสารและการลำเลียงสัมภาระไปยังเที่ยวบินต่อไป และความพร้อมในการรองรับเที่ยวบินขึ้นและลงที่รวดเร็วและเพียงพอ หากทอท. ไม่สามารถแข่งขันกับท่าอากาศยานอื่นในภูมิภาคนี้ได้ จะมีผลกระทบต่อความสำคัญต่อการประกอบธุรกิจ สถานะทางการเงิน และผลประกอบการของทอท.

ทอท. เชื่อว่าจุดเด่นของประเทศไทยในฐานะที่เป็นจุดหมายปลายทางของนักท่องเที่ยวในภูมิภาคและนักท่องเที่ยวจากทั่วโลก รวมทั้งฐานะของประเทศไทยที่เปรียบเสมือนประตูสู่จุดหมายปลายทางอื่น ๆ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ทำให้จำนวนผู้โดยสารที่เดินทางผ่านท่าอากาศยานกรุงเทพมีจำนวนมากกว่าท่าอากาศยานแห่งอื่นใดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในปี.ศ. 2544 ปี.ศ. 2545 และปี.ศ. 2546 ทั้งนี้ ฐานะความเป็นศูนย์กลางการบินของท่าอากาศยานกรุงเทพขึ้นอยู่กับปัจจัยอื่น ๆ ด้วยเช่น ความน่าสนใจของประเทศไทยในฐานะสถานที่ท่องเที่ยว จำนวนเที่ยวบินและผู้โดยสารผ่านและเปลี่ยนเครื่อง และระดับความพอใจของผู้โดยสาร นอกจากนี้ ท่าอากาศยานของทอท. ยังต้องเผชิญกับการแข่งขันจากการปรับปรุงระบบคมนาคมขนส่งอื่น ๆ ในประเทศไทยทั้งถนนและทางรถไฟ

ตารางต่อไปนี้แสดงแสดงการเปรียบเทียบจำนวนผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ กับท่าอากาศยานหลักแห่งอื่นในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

	รอบปีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม			รอบ 6 เดือนสิ้นสุด ณ วันที่ 30 มิถุนายน	
	2543	2544	2545 ⁽¹⁾	2545	2546
เอเชียตะวันออกเฉียงใต้					
ท่าอากาศยานกรุงเทพ.....	29,616,432	30,623,366	32,182,980	15,936,996	13,585,847
ท่าอากาศยานชางกี(สิงคโปร์).....	28,618,200	28,093,759	28,979,344	14,160,310	10,633,111
ท่าอากาศยานกัวลาลัมเปอร์ (มาเลเซีย).....	15,648,029	14,707,125	16,398,205	7,256,192	7,768,543
ท่าอากาศยานซูการ์โน-อัตตา (อินโดนีเซีย).....	10,442,993	11,612,533	14,833,526	6,642,137	8,710,315

แหล่งที่มา: ACI Monthly Worldwide Airport Traffic Report

หมายเหตุ:

(1) จำนวนผู้โดยสารที่ระบุของสนามบินแต่ละแห่งเป็นตัวเลขของปีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2545