

ข้อที่ 6 โครงการดำเนินงานในอนาคต

6. โครงการดำเนินงานในอนาคต

6.1 โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นท่าอากาศยานที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างบนที่ราชพัสดุบริเวณอำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ตั้งอยู่ห่างจากใจกลางกรุงเทพฯ เป็นระยะทาง 25 กิโลเมตร และครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมดประมาณ 32 ตารางกิโลเมตร การก่อสร้างมีกำหนดแล้วเสร็จในเดือนมิถุนายน 2548 และได้กำหนดการเริ่มเปิดดำเนินการเชิงพาณิชย์ในสิ้นเดือนกันยายน 2548 หลังจากการทดสอบความพร้อมของระบบต่าง ๆ ซึ่งจะเริ่มต้นในเดือนเมษายนหรือพฤษภาคม 2548 และคาดว่าจะใช้เวลาทดสอบประมาณ 5 ถึง 6 เดือน

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะทำหน้าที่เป็นท่าอากาศยานสากลหลักของประเทศแทนท่าอากาศยานกรุงเทพ โดยคาดว่าจะสามารถรองรับผู้โดยสารเบื้องต้นได้ 45 ล้านคนต่อปี รองรับสินค้าได้ 3 ล้านเมตริกตันต่อปี และรองรับเที่ยวบินได้ 76 เที่ยวบินต่อชั่วโมง ทอท. เชื่อว่าด้วยขีดความสามารถที่เพิ่มขึ้นดังกล่าวรวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกที่ทันสมัย จะทำให้ทอท. สามารถรองรับปริมาณผู้ใช้บริการที่เพิ่มขึ้นได้เป็นอย่างดีในขณะที่ให้บริการคุณภาพระดับสากลเพียบพร้อมด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกที่ทันสมัย

ทอท. อยู่ระหว่างการดำเนินการก่อสร้างทางวิ่งขนาน 2 ทางวิ่ง ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิซึ่งทางวิ่ง 1 ทางวิ่งจะมีความยาว 4,000 เมตร ส่วนทางวิ่งอีก 1 ทางวิ่งจะมีความยาว 3,700 เมตร โดยทางวิ่งขนานทั้งสองทางวิ่งจะมีความกว้าง 60 เมตร ทางวิ่งขนานทั้งสองทางวิ่งของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะถูกสร้างแยกห่างจากกันเป็นระยะทาง 2.2 กิโลเมตร ซึ่งเพียงพอที่จะใช้งานแยกจากกันอย่างอิสระ ทำให้สามารถรองรับการขึ้นลงของอากาศยานได้ในเวลาเดียวกันอันเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการใช้ทางวิ่งเพื่อรองรับอากาศยานได้ในปริมาณที่สูงกว่าท่าอากาศยานกรุงเทพ ทอท. เชื่อว่า การออกแบบและการจัดการพื้นที่ทางขับและลานจอดอากาศยานที่เพิ่มขึ้นดังกล่าวของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการใช้งานสำหรับการขึ้นลงของอากาศยานด้วย ตามการออกแบบซึ่งอาจมีการเปลี่ยนแปลงได้นั้น ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะมีอาคารผู้โดยสาร 1 อาคาร ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ทั้งสิ้น 563,000 ตารางเมตร มีหลุมจอดประชิดอาคารจำนวน 51 หลุมจอด หลุมจอดไม่ประชิดอาคารจำนวน 69 หลุมจอด นอกจากนี้ ทอท. ยังได้ก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานสำหรับเขตปลอดอากร (Free Zone) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทั้งนี้ สินค้าที่ผ่านเขตปลอดอากรจะไม่ต้องเสียภาษีบางประเภทที่ตามปกติรัฐจะเรียกเก็บ เขตปลอดอากรจะมีพื้นที่รวม 549,416 ตารางเมตร ประกอบด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับสินค้าระหว่างประเทศ อาทิ คลังสินค้าซึ่งได้รับการออกแบบให้ใช้ประกอบสินค้าได้รวมทั้งดำเนินการกิจกรรมอื่น ๆ ทั้งนี้ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้รับการออกแบบให้สามารถขยายพื้นที่เพื่อรองรับผู้โดยสารได้เพิ่มขึ้นเป็น 100 ล้านคนต่อปี ขนถ่ายสินค้าได้ 6.5 ล้านเมตริกตันต่อปี และรองรับเที่ยวบินได้ 112 เที่ยวบินต่อชั่วโมงหากมีการพัฒนาขยายท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตัวอย่างเช่น การก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินแบบ mid-field (Mid-field Concourse) ถึงแม้ว่า ณ ขณะนี้ยังไม่มีข้อสรุปเกี่ยวกับแผนการขยายท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แต่ทอท. ได้ประมาณการว่า หากก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินแบบ mid-field ขึ้น ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะทำให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิสามารถเพิ่มความสามารถในการรองรับผู้โดยสารได้มากขึ้นถึงประมาณ 20 ล้านคนต่อปี และจะจำเป็นต้องใช้เงินลงทุนประมาณไม่เกิน 30,000 ล้านบาท หากมีการก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินแบบ mid-field ขึ้นจริง ทอท. คาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จในช่วงระหว่างปีพ.ศ. 2551 ถึงพ.ศ. 2553 อย่างไรก็ดี การประมาณการนี้เป็นการประมาณการเบื้องต้นเท่านั้นและอาจมีการเปลี่ยนแปลงได้ เช่น โครงการก่อสร้างดังกล่าวอาจจำเป็นต้องใช้เงินลงทุนที่สูงกว่าที่ประมาณการไว้เป็นอย่างมากหรืออาจใช้เวลานานกว่าที่ได้ประมาณการไว้ ทั้งนี้ ได้มีการศึกษาแผนการปรับเปลี่ยนการจัดวางตำแหน่งหลุมจอดเพื่อให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิสามารถรองรับอากาศยานแบบใหม่ซึ่งมีขนาดใหญ่ขึ้น อาทิเช่น เครื่อง Airbus A-380 ที่สายการบินหลายสายจะนำมาให้บริการ แต่การปรับเปลี่ยนดังกล่าวต้องมีค่าใช้จ่ายเพื่อการลงทุนเพิ่มเติม และคาดว่าจะไม่สามารถดำเนินการให้เสร็จก่อนกำหนดการเปิดดำเนินการเชิงพาณิชย์ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตารางต่อไปนี้จะแสดงข้อมูลเปรียบเทียบระหว่างท่าอากาศยานกรุงเทพและท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทั้งนี้ ข้อมูลเกี่ยวกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในตารางเป็นข้อมูลจากแผนการออกแบบที่ใช้ในปัจจุบันซึ่งอาจมีการเปลี่ยนแปลงได้

ข้อที่ 6 โครงการดำเนินงานในอนาคต

	ท่าอากาศยานกรุงเทพ	ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
พื้นที่ทั้งหมด.....	5.6 ตารางกิโลเมตร	32 ตารางกิโลเมตร
ความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร.....	36.5 ล้านคน/ปี	45 ล้านคน/ปี
ความสามารถในการรองรับสินค้าและพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์.....	1.3 ล้านเมตริกตัน/ปี	3 ล้านเมตริกตัน/ปี
ความสามารถในการรองรับเที่ยวบิน.....	50 เที่ยวบิน/ชั่วโมง	76 เที่ยวบิน/ชั่วโมง
ทางวิ่ง.....	2 ทางวิ่ง	2 ทางวิ่ง
	(ความยาว 3,700 เมตร และ 3,500 เมตร)	(ความยาว 4,000 เมตร และ 3,700 เมตร)
พื้นที่อาคารผู้โดยสาร.....	อาคารผู้โดยสาร 3 อาคาร รวมพื้นที่ทั้งหมด 315,539 ตารางเมตร	อาคารผู้โดยสาร 1 อาคาร รวมพื้นที่ทั้งหมด 563,000 ตารางเมตร
หลุมจอด.....	หลุมจอดประชิดอาคาร 36 หลุมจอด หลุมจอดไม่ประชิดอาคาร 58 หลุมจอด	หลุมจอดประชิดอาคาร 51 หลุมจอด หลุมจอดไม่ประชิดอาคาร 69 หลุมจอด

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิถูกออกแบบมาให้เริ่มเปิดให้บริการได้ในช่วงระหว่างปีพ.ศ. 2533 ถึงพ.ศ. 2542 แต่เนื่องจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิประสบปัญหาความล่าช้าหลายประการ ดังนั้น จึงมีการเปลี่ยนแปลงการออกแบบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในหลายจุดซึ่งแตกต่างไปจากการออกแบบเดิมเพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขึ้นลงของอากาศยานที่เพิ่มขึ้นตามประมาณการของจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขึ้นลงของอากาศยานที่จะมาใช้บริการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในเวลาที่ล่าช้าออกไปดังกล่าว นอกจากนี้ การที่การออกแบบก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไม่สามารถปรับเปลี่ยนได้มากนักและการที่บทม. ได้ทำการแก้ไขแบบก่อสร้างเดิมไปมากแล้ว ทำให้ทอท. อาจไม่สามารถให้บริการอย่างดีที่สุด ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้เนื่องจากเหตุผลหลายประการ เช่น การใช้หลุมจอดไม่ประชิดอาคารมากขึ้นแทนการใช้หลุมจอดประชิดอาคารและการแออัดในพื้นที่ลานจอดโดยเฉพาะในช่วงเวลาที่มีการจราจรหนาแน่น และยังเป็นข้อจำกัดในการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานในอนาคต รวมทั้งต้องเสียค่าใช้จ่ายสูงขึ้นหากมีการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานในอนาคต

ทอท. โดยบทม. รับผิดชอบในการดำเนินการจัดการเกี่ยวกับการออกแบบและก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยได้ว่าจ้างที่ปรึกษาและวิศวกรผู้ชำนาญด้านการออกแบบท่าอากาศยานทั้งในประเทศและต่างประเทศเพื่อให้การออกแบบและก่อสร้างเป็นไปตามมาตรฐานสากลตามที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศกำหนด

ปัจจัยสำคัญประการหนึ่งในการออกแบบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิคือ การจัดวางตำแหน่งและการจัดการพื้นที่เช่าสำหรับผู้ประกอบการร้านค้าปลีกตามสัญญาอนุญาตให้ดำเนินการในเขตท่าอากาศยาน การที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีอาคารผู้โดยสารที่มีขนาดใหญ่กว่าอาคารผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพจะทำให้ทอท. มีรายได้จากกิจการที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบินเพิ่มขึ้นเนื่องจาก ทอท. จะมีพื้นที่ให้เช่าภายใต้สัญญาอนุญาตให้ดำเนินการที่มากขึ้นประกอบกับทอท. ประสงค์ที่จะมีการปรับอัตราค่าเช่าใหม่ให้สูงกว่าอัตราค่าเช่าที่ปัจจุบันเรียกเก็บจากร้านค้าเช่า ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ ด้วยเหตุนี้ รายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์ของ ทอท. จากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะเพิ่มขึ้น หากมีการออกแบบจัดวางตำแหน่งของบรรดาร้านค้าปลีกอย่างเหมาะสม และการจัดให้ผู้โดยสารในท่าอากาศยานผ่านไปยังร้านค้าเหล่านี้ให้ได้มากที่สุด แม้ว่าจะมีข้อจำกัดจากการออกแบบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิก็ตาม นอกจากนี้ ทอท. มีแผนที่จะเพิ่มประเภทกิจการที่ได้รับอนุญาตให้ดำเนินการที่ยังมิได้มีการให้บริการ ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพในปัจจุบัน ในปีพ.ศ. 2546 ทอท. ได้ว่าจ้างที่ปรึกษาในการกำหนดพื้นที่ที่จะจัดสรรเป็นพื้นที่เช่าสำหรับร้านค้าปลีกและกำหนดว่ากิจการค้าปลีกใดควรเปิดให้ผู้ประกอบการเข้าทำสัญญาอนุญาตให้ดำเนินการ การจัดวางตำแหน่งของร้านค้าปลีกในเขตท่าอากาศยาน รวมทั้งกำหนดเงื่อนไขมาตรฐานที่จะต้องระบุในสัญญาอนุญาตให้ดำเนินการด้วย ทั้งนี้คาดว่าที่ปรึกษาจะจัดส่งข้อเสนอแนะให้กับทอท. ได้ภายในเดือนกุมภาพันธ์ 2547 นี้

ข้อที่ 6 โครงการดำเนินงานในอนาคต

เมื่อไม่นานมานี้ ทอท. ได้เข้าทำสัญญาอนุญาตให้ดำเนินกิจการ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิกับผู้ประกอบกิจการที่ได้รับอนุญาตในกิจการประเภทที่ยังไม่มีการอนุญาตดำเนินการ ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ กล่าวคือ เมื่อวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2547 ทอท. เข้าทำสัญญาอนุญาตโครงการคลังสินค้า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ กับบริษัท ดับบลิวเอฟเอสพีจีคาร์โก้ จำกัด (WFS-PG Cargo Joint Venture) เพื่อให้บริการคลังสินค้าสำหรับสินค้าที่ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทั้งนี้ บริษัท ดับบลิวเอฟเอสพีจีคาร์โก้ จำกัด จะให้บริการดังกล่าวตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญาโดยจะต้องชำระค่าผลประโยชน์ตอบแทนในอัตรา (ซึ่งอาจมีการปรับขึ้นตามสัญญา) ร้อยละ 10 ของรายได้รวมที่เกี่ยวข้องกับการตามสัญญานี้ หรือค่าตอบแทนขั้นต่ำแล้วแต่จำนวนใดจะสูงกว่า และจะได้รับสิทธิให้บริการดังกล่าวเป็นระยะเวลา 20 ปี นับตั้งแต่วันเริ่มเปิดดำเนินการอย่างเป็นทางการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ นอกจากนี้ ในวันเดียวกัน ทอท. ยังได้เข้าทำสัญญาอนุญาตโครงการอุปกรณ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิกับบริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวิลด์ไวด์โพลท์เซอร์วิส จำกัด (WFS-PG Ramp Joint Venture) เพื่อเข้าประกอบกิจการและให้บริการอุปกรณ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทั้งนี้ บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวิลด์ไวด์โพลท์เซอร์วิส จำกัด จะให้บริการดังกล่าวตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญาโดยจะต้องชำระค่าผลประโยชน์ตอบแทนในอัตรา เริ่มต้นตั้งแต่อ้อยละ 7.5 จนถึงร้อยละ 10.5 (ซึ่งอาจมีการปรับขึ้นตามสัญญา) ของรายได้รวมที่เกี่ยวข้องกับการตามสัญญานี้ หรือค่าตอบแทนขั้นต่ำแล้วแต่จำนวนใดจะสูงกว่า และจะได้รับสิทธิให้บริการดังกล่าวเป็นระยะเวลา 20 ปี นับตั้งแต่วันเริ่มเปิดดำเนินการอย่างเป็นทางการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทั้งนี้ ตามเงื่อนไขของสัญญาทั้งสองบริษัท ดับบลิวเอฟเอสพีจีคาร์โก้ จำกัด และบริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวิลด์ไวด์โพลท์เซอร์วิส จำกัด จะต้องจัดส่งโครงสร้างอัตราค่าบริการและค่าธรรมเนียมขั้นสูงสุดในแต่ละประเภทที่บริษัททั้งสองสามารถเรียกเก็บได้ในแต่ละช่วงเวลาให้ทอท. พิจารณาเห็นชอบก่อน

ทอท. ได้ดำเนินการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สำหรับเขตปลอดอากร (Free Zone) โดยสินค้าที่ผ่านเขตปลอดอากรจะไม่ต้องเสียภาษีบางประเภทที่ตามปกติรัฐจะเรียกเก็บ ทั้งนี้ เขตปลอดอากรมีพื้นที่รวม 549,416 ตารางเมตร ประกอบด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับสินค้าระหว่างประเทศ อาทิ คลังสินค้าซึ่งได้รับการออกแบบให้ใช้ประกอบสินค้าได้รวมทั้งดำเนินการกิจกรรมอื่น ๆ โดยมีผู้ได้รับอนุญาตดำเนินการให้เป็นผู้ประกอบการให้บริการรับขนถ่ายสินค้า (Air Cargo Services) สองราย คือ บมจ. การบินไทย และบริษัท ดับบลิวเอฟเอสพีจีคาร์โก้ จำกัดซึ่งผู้ประกอบการแต่ละรายจะเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการก่อสร้างอาคารขนถ่ายสินค้าของตนเองในเขตปลอดอากร นอกจากนั้น ผู้ประกอบการรายอื่น ๆ เช่น บริษัทรับจัดส่งสินค้า (Freight Forwarder) และตัวแทนขนส่งสินค้า (Cargo Agent) สามารถเช่าคลังสินค้าเพื่อดำเนินการจัดเก็บและส่งสินค้าทั้งการนำเข้าและส่งออกได้โดยทำการเช่าจากผู้ได้รับอนุญาตดำเนินการทั้งสองราย ทอท. คาดว่าเขตปลอดอากรที่ทอท. เป็นผู้บริหารจัดการและดำเนินการจะช่วยเพิ่มปริมาณการขนถ่ายสินค้าผ่านกรุงเทพและเพิ่มรายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์จากกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนถ่ายสินค้าได้มากขึ้น

6.1.1 การก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

บมท. ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของทอท. ซึ่งทอท. ถือหุ้นทั้งหมด มีหน้าที่ในการพัฒนา ก่อสร้าง รวมถึงการทดสอบระบบก่อนการใช้งานสำหรับอาคารผู้โดยสาร เชื้อเพลิงดิน (เพื่อป้องกันอุทกภัย) การก่อสร้างพื้นผิวลานบิน (ทางวิ่ง ทางขับ ลานจอดอากาศยาน) ระบบถนนภายใน ระบบสาธารณูปโภคส่วนกลาง ระบบสารสนเทศ สถานีดับเพลิงและกู้ภัย และอื่น ๆ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และมีผู้ประกอบการรายอื่นและหน่วยงานอื่นของรัฐเป็นผู้รับผิดชอบเกี่ยวกับการพัฒนาและก่อสร้างพื้นที่บางส่วนของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ คณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (“กทภ.”) ซึ่งมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน และประกอบด้วยตัวแทนจากกระทรวงการคลังและกระทรวงคมนาคม ทำหน้าที่กำกับดูแลนโยบายด้านการพัฒนาและก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทั้งนี้ กทภ. ได้กำกับดูแลให้มีการลงนามในบันทึกข้อตกลงเบื้องต้นซึ่งไม่มีผลผูกพันระหว่างทอท. กับผู้ประกอบการภายนอกหลายสำคัญที่เข้าร่วมดำเนินการ ซึ่งผู้ประกอบการทั้งหลายที่ร่วมลงนามในบันทึกข้อตกลงเบื้องต้นได้ตกลงยอมรับว่าวันที่ 29 กันยายน 2548 เป็นกำหนดการในการเปิดดำเนินการเชิงพาณิชย์อย่างเป็นทางการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และแสดงเจตนาที่จะดำเนินการโครงการก่อสร้างที่รับผิดชอบให้เป็นไปตามแผนงานหลักเพื่อให้สามารถเปิดให้บริการตามกำหนดการได้ บมท. ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา Project Management Consultants ซึ่งประกอบด้วยบริษัท Pacific Consultant

ข้อที่ 6 โครงการดำเนินงานในอนาคต

International, Roge and Associates Co., Limited บริษัท Epsilon Co., Limited และ บริษัท Asian Engineering Consultants Corp., Limited เพื่อให้คำปรึกษาและควบคุมการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้เป็นไปตามกำหนดและภายในงบประมาณที่กำหนดไว้

(ก) โครงการก่อสร้างที่ดำเนินการโดยบมท. และผู้รับเหมาของบมท.

บมท. เป็นผู้รับผิดชอบการดำเนินการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งขณะนี้กำลังก่อสร้างอยู่บนพื้นที่ราชพัสดุซึ่งเป็นกรรมสิทธิ์ของกรมธนารักษ์ กระทรวงการคลัง เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2545 ทอท. ได้ลงนามในสัญญาเช่าที่ดินระยะเวลา 30 ปีกับกรมการขนส่งทางอากาศซึ่งเป็นหน่วยงานที่ดูแลรับผิดชอบที่ดินในส่วนที่ใช้ก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิของกรมธนารักษ์ (โดยสัญญาเช่าที่ดินสามารถต่ออายุได้สองครั้ง ๆ ละ 10 ปี) ท่าอากาศยานทุกแห่งของทอท. ปลูกสร้างอยู่บนที่ราชพัสดุของกรมธนารักษ์ อย่างไรก็ตาม ที่ดินบางส่วนยังมีกรณีพิพาทเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์ที่ดินอยู่ โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในหัวข้อ “ปัจจัยความเสี่ยง – ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับ ทอท. และธุรกิจของทอท. – กรรมสิทธิ์ที่ดินบางส่วนที่ทอท. ได้เช่าเพื่อใช้เป็นที่ตั้งท่าอากาศยานรวมถึงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอาจไม่สมบูรณ์” และรายละเอียดในหัวข้อ “ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ”

จากข้อมูลที่ประมวลขึ้นโดยที่ปรึกษาบริหารโครงการ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จประมาณร้อยละ 36.8 อย่างไรก็ตาม การก่อสร้างในขณะนี้มีความล่าช้ากว่ากำหนดไปบ้างโดยมีสาเหตุหลักมาจากการเปลี่ยนแปลงด้านการออกแบบ และงานส่วนที่เพิ่มเติมขึ้นมาจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทำให้กำหนดการเปิดให้บริการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต้องเลื่อนไปเป็นสิ้นเดือนกันยายน 2548 นอกจากนี้โครงการก่อสร้างของผู้รับเหมาก่อสร้างบางรายประสบกับความล่าช้าเนื่องจากเหตุผลหลายประการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารซึ่งล่าช้ากว่ากำหนดการและทอท. กำลังอยู่ระหว่างเจรจาทำข้อตกลงเร่งรัดการก่อสร้างกับกิจการร่วมค้า ITO เพื่อดำเนินการให้แน่ใจว่าความล่าช้าในการก่อสร้างจะไม่ทำให้กำหนดการเปิดดำเนินการเชิงพาณิชย์ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต้องล่าช้าออกไปอีก จากปัญหาความล่าช้าที่เกิดขึ้น หากทอท. ต้องประสบกับความล่าช้าในการก่อสร้างอย่างมีนัยสำคัญเพิ่มเติม หรือประสบปัญหาไม่สามารถเร่งรัดงานก่อสร้างได้ตามสัญญาเร่งรัดการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารแล้ว อาจส่งผลให้เกิดความล่าช้าอย่างมีนัยสำคัญในการเปิดดำเนินการเชิงพาณิชย์ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในหัวข้อ “ปัจจัยความเสี่ยง – ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ – ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอาจไม่สามารถเปิดดำเนินการได้ทันตามกำหนด” สัญญาต่าง ๆ เกี่ยวกับการก่อสร้างได้รับการจัดทำและลงนามกับบริษัทผู้รับเหมาภายหลังขั้นตอนการประมูลเสร็จสิ้นแล้ว ยกเว้นในกรณีที่ผู้ทำการประมูลเพียงรายเดียว สัญญาที่บมท. ทำกับผู้รับเหมาก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิโดยทั่วไปมีเนื้อหาที่กำหนดให้ผู้รับเหมาของบมท. รับผิดชอบในการจ่ายค่าปรับเป็นเงินหรือค่าเสียหายที่กำหนดล่วงหน้าหากโครงการก่อสร้างที่ผู้รับเหมารับผิดชอบแล้วเสร็จล่าช้ากว่ากำหนด โดยค่าเสียหายที่กำหนดไว้โดยทั่วไปจะคำนวณเป็นอัตราค่าเสียหายต่อวัน โดยมีอัตราเพิ่มขึ้นเมื่อระยะเวลาเพิ่มขึ้น และมีจำนวนสูงสุดไม่เกินร้อยละ 10 ของมูลค่าสัญญา โปรดพิจารณารายละเอียดเกี่ยวกับสัญญาก่อสร้างที่สำคัญเพิ่มเติมใน “เอกสารแนบ 3 – สรุปสาระสำคัญของสัญญาบางฉบับที่เกี่ยวข้องกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ”

เมื่อวันที่ 15 มีนาคม 2544 บมจ. อิตาเลียนไทย ในฐานะผู้รับผิดชอบโครงการและผู้ร่วมทุนกับ Takenaka Corporation และ Obayashi Corporation ซึ่งเป็นผู้รับเหมาการก่อสร้างหลักสำหรับงานปรับปรุงคุณภาพดินสำหรับก่อสร้างทางวิ่งฝั่งตะวันตก ทางขับ ลานจอด สาธารณูปโภคส่วนกลาง และอาคารผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้ยื่นคำร้องขอฟื้นฟูกิจการต่อศาลล้มละลายกลางและได้ดำเนินการตามขั้นตอนปรับโครงสร้างหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการจนแล้วเสร็จ โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในหัวข้อ “ปัจจัยความเสี่ยง – ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ – ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอาจไม่สามารถเปิดดำเนินการได้ทันตามกำหนด” ภายหลังจากที่ได้หารือกับ บมจ. อิตาเลียนไทย Takenaka Corporation และ Obayashi Corporation ในเรื่องเกี่ยวกับฐานะการเงิน และสถานะการดำเนินงาน รวมถึงความสามารถในการดำเนินงานการก่อสร้างจนแล้วเสร็จ และการปฏิบัติตามข้อสัญญาต่าง ๆ ของบมจ. อิตาเลียนไทยแล้ว ทอท. เชื่อว่าการฟื้นฟูกิจการของ บมจ. อิตาเลียนไทยจะไม่ส่งผลกระทบต่อความสามารถในการปฏิบัติตามข้อสัญญาที่ได้ลงนามไว้กับบมท. แต่ประการใด

ข้อที่ 6 โครงการดำเนินงานในอนาคต

ค่าใช้จ่ายสำหรับการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในส่วนที่บทยม. รับผิดชอบนั้นมีจำนวนประมาณ 121,392 ล้านบาท ตารางต่อไปนี้แสดงงบประมาณค่าใช้จ่ายงานก่อสร้างต่าง ๆ ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในส่วนที่บทยม. รับผิดชอบ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546

โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)
งานปรับปรุงคุณภาพดิน ณ สถานที่ก่อสร้าง	5,630
งานก่อสร้างพื้นผิว	24,813
อาคารผู้โดยสาร	53,313
ระบบสาธารณูปโภค	7,133
เครื่องอำนวยความสะดวกภาคพื้นดิน	5,596
สิ่งอำนวยความสะดวกสนับสนุน	5,225
งานที่ปรึกษา	3,005
เบี้ยเลี้ยง ⁽¹⁾	8,820
ต้นทุนการดำเนินงานและต้นทุนทางการเงิน	6,109
เงินสำรองทั่วไป ⁽²⁾	1,748
รวม	121,392

หมายเหตุ

- (1) ประกอบด้วยเงินสำรองการผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา เงินสำรองฉุกเฉินสำหรับโครงการก่อสร้างแต่ละประเภท และค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นของโครงการเนื่องจากความล่าช้าของโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- (2) ประกอบด้วยเงินสำรองทั่วไปสำหรับค่าใช้จ่ายโครงการที่เกินงบประมาณ

ตารางต่อไปนี้แสดงข้อมูลต่าง ๆ เกี่ยวกับโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ที่สำคัญบางโครงการที่บทยม. ได้ลงนามในสัญญาแล้ว และเป็นงานที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง (เรียงลำดับตามความคืบหน้าของงาน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546) รวมถึงความคืบหน้าในการก่อสร้างและข้อมูลอื่น ๆ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546 สำหรับสัญญาก่อสร้างแต่ละสัญญา

โครงการ	มูลค่า การก่อสร้าง (ล้านบาท)	บริษัทผู้รับเหมา	วันสิ้นสุดโครงการจริง หรือที่ประมาณการไว้	ความคืบหน้าของ โครงการ วันที่ 31 ธันวาคม 2546 ⁽¹⁾ (ร้อยละ)
งานก่อสร้างเขื่อนคันดินที่เหลือ 3 ด้านและสถานีสูบน้ำ (เพื่อป้องกันอุทกภัย)	459	หจก. ตราดโยธการ	กรกฎาคม 2544	100.0
งานปรับปรุงคุณภาพดิน สำหรับก่อสร้างทางวิ่งทางขับและลานจอดฝั่งตะวันตก	7,868	บมจ. อิตาเลียนไทย	เมษายน 2545	100.0
งานก่อสร้างสถานีแปลงไฟฟ้าหลัก	213	มิตรูบิชิ คอร์ปอเรชั่น	มีนาคม 2546	100.0
งานก่อสร้างระบบสาธารณูปโภคกลาง	448	บมจ. อิตาเลียนไทย	มีนาคม 2546	100.0
งานปรับปรุงคุณภาพดินสำหรับระบบถนนภายในสนามบิน	1,768	กิจการร่วมค้าระหว่าง บจ. วิจิตรภัณฑ์ก่อสร้าง และบจ. กรุง ธนเอ็นเนียร์	เมษายน 2546	100.0
งานตอกเสาเข็มอาคารผู้โดยสาร	962	บมจ. อิตาเลียนไทย	ตุลาคม 2546	100.0
งานปรับปรุงคุณภาพดินสำหรับก่อสร้างทางวิ่งและทางขับฝั่งตะวันออก	1,233	กิจการร่วมค้าระหว่าง บจ. วิจิตรภัณฑ์ก่อสร้าง บจ. กรุง ธนเอ็นเนียร์ และบจ. ประยูรวิศว์การช่าง	สิงหาคม 2547	97.1
งานปรับปรุงคุณภาพดินและก่อสร้างพื้นผิวลานจอดรถระยะไกล	1,170	บจ. กำแพงเพชรวิวัฒน์ และ บจ. อีคอน	มีนาคม 2548 ⁽²⁾	84.3
งานปรับปรุงคุณภาพดินและก่อสร้างพื้นผิวลานจอดรถหน้าอาคารคลังสินค้า	856	บมจ. ช. การช่าง	มีนาคม 2548 ⁽²⁾	72.0
งานก่อสร้างอาคารผู้โดยสารส่วนที่ 2-อาคารผู้โดยสารหลัก	15,080 ⁽³⁾	กิจการร่วมค้าระหว่าง บมจ. อิตาเลียนไทย Takenaka Corporation และ Obayashi Corporation	มีนาคม 2548	50.7

ข้อที่ 6 โครงการดำเนินงานในอนาคต

โครงการ	มูลค่า การก่อสร้าง	บริษัทผู้รับเหมา	วันสิ้นสุดโครงการจริง หรือที่ประมาณการไว้	ความคืบหน้าของ โครงการ วันที่ 31 ธันวาคม 2546 ⁽¹⁾
งานก่อสร้างอาคารผู้โดยสารส่วนที่ 3-อาคาร เทียบ	21,571 ⁽³⁾	กิจการร่วมค้าระหว่าง บมจ. อิตาเลียนไทย Takenaka Corporation และ Obayashi Corporation	มีนาคม 2548	31.2
งานระบบท่อประปาและระบบเก็บน้ำเสีย	649	กิจการร่วมค้าระหว่าง Bilfinger AG, Bilfinger Berger (Thai) Co., Ltd และ หจก. สัมประสิทธิ์	มีนาคม 2548	28.2
งานอาคารศูนย์ซ่อมบำรุงท่าอากาศยาน	405	บจ. สยามชินเทค	พฤษภาคม 2547	22.7
งานระบบจ่ายไฟฟ้าและเครือข่ายท่อร้อยสาย	1,810	กิจการร่วมค้าระหว่าง บมจ. อิตาเลียนไทย และ NCC	มีนาคม 2548	11.0
งานก่อสร้างพื้นผิวทางวิ่ง ทางขับ และลานจอด	7,444 ⁽⁴⁾	กิจการร่วมค้าระหว่าง บมจ. อิตาเลียนไทย Takenaka Corporation และ Obayashi Corporation	กุมภาพันธ์ 2548 ⁽⁵⁾	8.0
ระบบการบริหารและสารสนเทศท่าอากาศยาน	2,226	กิจการร่วมค้าระหว่าง Siemens Limited, Samart Comtech Co., Ltd., Satyam Computer Services Ltd., ABB Limited, ABB Airport Technologies GmbH	มิถุนายน 2548	... ⁽⁶⁾
สถานีดับเพลิงและกู้ภัย	457	บจ. อาร์ เอ็น ซี (ประเทศไทย)	มิถุนายน 2548	... ⁽⁷⁾
งานถนนยกระดับหน้าอาคารผู้โดยสาร	2,134 ⁽⁸⁾	กิจการร่วมค้าระหว่างบจ. วิจิตรภัณฑ์ ก่อสร้างและ Shimizu Corporation	กรกฎาคม 2548	... ⁽⁹⁾
งานถนนภายในสนามบินและสะพานเข้าสู่ สนามบิน	1,238	กิจการร่วมค้าระหว่าง Bina Puri Holdings Berhad และ บจ. กำแพงเพชรวิวัฒน์	กันยายน 2548	... ⁽¹⁰⁾

หมายเหตุ:

- (1) คำนวณตามผลสำเร็จของการก่อสร้างในแต่ละช่วงเวลาซึ่งประเมินโดย Project Management Consultants
- (2) งานปรับปรุงคุณภาพดินคาดว่าจะเสร็จสิ้นในเดือนพฤศจิกายน 2547 และงานก่อสร้างพื้นผิวลานจอดคาดว่าจะเสร็จสิ้นประมาณเดือนมีนาคม 2548
- (3) มูลค่าจริงของการก่อสร้างตามสัญญาประกอบด้วยการชำระเงินในสกุลเงินบาทและเงินเยนซึ่งได้มีการแปลงให้อยู่ในสกุลเงินบาท โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่เข้าทำสัญญา คือ อัตราแลกเปลี่ยนที่ 36.72 บาท ต่อ 100 เยน เพื่อแสดงค่าไว้ในตาราง มีการแก้ไขสัญญาเพิ่มเติมงานก่อสร้างมีมูลค่ารวม 11,724 ล้านบาทซึ่งเป็นงานที่เกี่ยวข้องกับอาคารผู้โดยสารหลักและอาคารเทียบเครื่องบิน โดยแก้ไขขอบเขตของงานเพื่อก่อสร้างเคาน์เตอร์ตรวจบัตรโดยสาร ศาลาการ เคาน์เตอร์รับสัมภาระและตรวจคนเข้าเมืองเพิ่มเติม
- (4) มูลค่าจริงของการก่อสร้างตามสัญญาประกอบด้วยการชำระเงินในสกุลเงินบาทและเงินเยนซึ่งได้มีการแปลงให้อยู่ในสกุลเงินบาท โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่เข้าทำสัญญา คืออัตราแลกเปลี่ยนที่ 36.03 บาท ต่อ 100 เยน เพื่อแสดงค่าไว้ในตาราง
- (5) ผู้รับเหมาเริ่มดำเนินงานก่อสร้างพื้นผิวทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดในเดือนมิถุนายน 2546 การก่อสร้างพื้นผิวทางวิ่งฝั่งตะวันตกคาดว่าจะเสร็จสิ้นในเดือนพฤศจิกายน 2547 ส่วนการก่อสร้างพื้นผิวทางวิ่งฝั่งตะวันออกคาดว่าจะเสร็จสิ้นในเดือนกุมภาพันธ์ 2548 การทดสอบและรวมระบบงานทางวิ่งคาดว่าจะเริ่มต้นในเดือนมีนาคม 2548 การติดตั้งไฟฟ้าทางวิ่งและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องคาดว่าจะเสร็จสิ้นในเดือนกรกฎาคม 2548
- (6) ผู้รับเหมาเริ่มดำเนินงานก่อสร้างระบบบริหารและสารสนเทศท่าอากาศยานในเดือนพฤศจิกายน 2546
- (7) ผู้รับเหมาเริ่มดำเนินงานก่อสร้างสถานีดับเพลิงและกู้ภัยในเดือนมกราคม 2547
- (8) มูลค่าจริงของการก่อสร้างตามสัญญาประกอบด้วยการชำระเงินในสกุลเงินบาทและเงินเยนซึ่งได้มีการแปลงให้อยู่ในสกุลเงินบาท โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ 26 พฤษภาคม 2546 คือ อัตราแลกเปลี่ยนที่ 35.41 บาทต่อ 100 เยน
- (9) ผู้รับเหมาเริ่มดำเนินงานก่อสร้างถนนยกระดับหน้าอาคารผู้โดยสารในเดือนธันวาคม 2546
- (10) ผู้รับเหมาเริ่มดำเนินงานก่อสร้างถนนภายในสนามบินและสะพานเข้าสู่สนามบินในเดือนธันวาคม 2546

ข้อที่ 6 โครงการดำเนินงานในอนาคต

ตารางต่อไปนี้จะแสดงข้อมูลต่าง ๆ เกี่ยวกับโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่บางโครงการสำหรับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิซึ่ง บพม. ยังมิได้เข้าทำสัญญา ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546

โครงการ ⁽¹⁾	งบประมาณตามสัญญา	ประมาณการวันเริ่มต้นก่อสร้าง	วันที่การก่อสร้างเสร็จสมบูรณ์
	(ล้านบาท)		
โครงสร้างพื้นฐานเขตปลอดอากร (Free Zone)	2,523	กุมภาพันธ์ 2547	สิงหาคม 2548
งานก่อสร้างพื้นผิวลานจอดระยะไกล	871	มีนาคม 2547	มีนาคม 2548
งานก่อสร้างพื้นผิวหน้าอาคารคลังสินค้า	710	มีนาคม 2547	มีนาคม 2548
งานก่อสร้างอุโมงค์ไปยังอาคารผู้โดยสารตอนกลางที่มีแผนจะก่อสร้าง	579	...	มีนาคม 2548
สถานีรถไฟใต้ดินซึ่งอยู่ใต้อาคารผู้โดยสาร	576	เมษายน 2546 ⁽³⁾	ตุลาคม 2547
อาคารสำนักงานใหญ่ทอท.	524	...	สิงหาคม 2548
งานภูมิสถาปัตย์	511	เมษายน 2547	มีนาคม 2548
ระบบจัดเก็บของเสีย	241	...	มีนาคม 2548
แบบแปลนอาคารผู้โดยสาร	136	...	มีนาคม 2548
รวม	11,251		

หมายเหตุ:

(1) โครงการก่อสร้างเรียงลำดับตามมูลค่างบประมาณของการก่อสร้าง

(2) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546 ยังไม่มีการกำหนดวันเริ่มต้นการก่อสร้างของโครงการ

(3) ผู้รับเหมาเริ่มดำเนินการก่อสร้างสถานีรถไฟใต้ดินก่อนเข้าทำสัญญาดังกล่าวเนื่องจากมีการนำข้อพิพาทบางเรื่องเข้าดำเนินการตามกระบวนการอนุญาโตตุลาการ

(ข) โครงการก่อสร้างที่ดำเนินการโดยผู้ประกอบการอื่น

ผู้ประกอบการภายนอกจะเป็นผู้รับผิดชอบเกี่ยวกับการก่อสร้าง และการจัดหาเงินทุนในโครงการก่อสร้างบางส่วน ซึ่งรวมถึงโรงไฟฟ้า อาคารคลังสินค้า สถานีบริการน้ำมัน ศูนย์พยาบาล โรงแรม ศูนย์เช่ารถยนต์ ครุภัณฑ์บิน อาคารซ่อมบำรุงอากาศยาน ระบบโทรศัพท์ และระบบการเติมเชื้อเพลิงของอากาศยาน เป็นต้น ณ วันที่จัดทำหนังสือชี้ชวนนี้ บพม. ได้เข้าทำสัญญาและบันทึกข้อตกลงหลายฉบับที่เกี่ยวกับการก่อสร้างและจัดหาเงินทุนสำหรับโครงการก่อสร้างบางส่วนของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิกับผู้ประกอบการอื่น ๆ เหล่านั้น นอกจากนี้ หน่วยงานอื่นของรัฐยังได้มีส่วนรับผิดชอบเกี่ยวกับการก่อสร้าง และการจัดหาเงินทุนเพื่อการก่อสร้างทางรถไฟ (Rail Facilities Corridor) อาคารพัสดุภัณฑ์ ศูนย์ควบคุมการจราจรทางอากาศ เครื่องมือสำหรับการพยากรณ์อากาศ และอุปกรณ์เรดาร์ ทอท. คาดว่าบมจ. การบินไทยจะเป็นผู้ดำเนินงานเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกประเภทเดียวกันกับสิ่งอำนวยความสะดวกที่บมจ. การบินไทย ได้ดำเนินงานอยู่แล้ว ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ ในปัจจุบัน

ตามบันทึกข้อตกลงเบื้องต้นว่าด้วยการอนุญาตให้บมจ. การบินไทย ประกอบกิจการที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ลงวันที่ 1 ตุลาคม 2545 ระหว่างทอท. และบมจ. การบินไทย บมจ. การบินไทยจะเป็นผู้ออกแบบ ก่อสร้าง และจัดหาเงินทุนในส่วนที่เกี่ยวกับการก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวก 6 กิจกรรมหลัก ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ประกอบด้วย การบริการลูกค้า (Customer Service Facilities) การบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น (Ground Support Equipment Service) การบริการครัวการบิน (Catering Service) การซ่อมบำรุงอากาศยาน (Technical Service) การพาณิชย์สินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ (Cargo and Mail Commercial) และอาคารศูนย์ปฏิบัติการท่าอากาศยาน (Airport Operations Center) ซึ่ง บมจ. การบินไทย จะต้องหาแหล่งเงินทุนเพื่อสนับสนุนการก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกดังกล่าวรวมทั้งดำรงรักษาสิ่งอำนวยความสะดวกดังกล่าวที่ บมจ. การบินไทยได้ดำเนินการอยู่ ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ ทั้งนี้ บมจ. การบินไทยได้ตั้งงบประมาณซึ่งได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีแล้วจำนวน 13,736 ล้านบาทเป็นค่าใช้จ่ายในการลงทุนในโครงการก่อสร้างดังกล่าว ซึ่งประกอบด้วยค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างเครื่องอำนวยความสะดวกด้านคลังสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ 3,779 ล้านบาท ด้านครัวการบิน 3,945 ล้านบาท ด้านการบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น 1,933 ล้านบาท ด้านการซ่อมบำรุงอากาศยาน 2,687 ล้านบาท และด้านบริการลูกค้า 648 ล้านบาท ทั้งนี้ บมจ. การบินไทย คาดว่าการก่อสร้างจะแล้วเสร็จก่อนวันที่ 31 ธันวาคม 2547 ยกเว้นสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับบริการลูกค้าที่ตั้งอยู่ในอาคารผู้โดยสารซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จในช่วงเดือนสิงหาคม 2548 นอกจากนี้ บมจ. การบินไทยยังตั้งงบประมาณเพิ่มเติมอีกจำนวน 305 ล้านบาทเป็นเงินลงทุนเบื้องต้นสำหรับโครงการก่อสร้างโรงแรมท่าอากาศยานดังรายละเอียดข้างล่าง

ข้อที่ 6 โครงการดำเนินงานในอนาคต

แม้ว่า ทอท. จะให้ความร่วมมือกับ บมจ. การบินไทย ในส่วนที่เกี่ยวกับโครงการต่าง ๆ แต่ทอท. จะไม่ให้การสนับสนุนหรือให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่ บมจ. การบินไทย หรือผู้ประกอบการรายอื่นในส่วนที่เกี่ยวกับค่าใช้จ่ายเพื่อการลงทุนที่จำเป็น หนึ่งในโครงการดำเนินการปัจจุบัน บมจ. การบินไทย มีภาระต้องจ่ายเงินค่าเช่าแก่ ทอท. ในการใช้อาคารของ ทอท. ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ แต่สำหรับการดำเนินการ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทาง บมจ. การบินไทย ต้องจ่ายค่าเช่าที่ดินที่ใช้ในการดำเนินการแก่ ทอท. ในอัตราตามที่จะได้ตกลงระหว่าง บมจ. การบินไทย และทอท. โดยเริ่มจ่ายค่าเช่านับตั้งแต่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเริ่มเปิดดำเนินการเชิงพาณิชย์

ความสำเร็จของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิขึ้นอยู่กับเส้นทางคมนาคมที่ประชาชนผู้ใช้บริการจะใช้เดินทางมายังท่าอากาศยานและความสะดวกสบายที่จะได้รับเป็นสำคัญ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอยู่ห่างจากใจกลางกรุงเทพฯ เป็นระยะทาง 25 กิโลเมตร โดยรัฐบาลได้เริ่มก่อสร้างถนนสู่ท่าอากาศยานแล้วและคาดว่าจะแล้วเสร็จทันกับการเปิดให้บริการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ นอกจากนี้ ทอท. คาดว่า การรถไฟแห่งประเทศไทย (“รฟท.”) จะให้สัมปทานอนุญาตให้มีการดำเนินการก่อสร้างเส้นทางรถไฟจากชุมชนมักกะสันซึ่งอยู่ใจกลางกรุงเทพฯ มายังสถานีรถไฟใต้ดินที่กำลังก่อสร้างโดยบม. ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทั้งนี้ จากงบประมาณของทอท. ในการลงทุนก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิทั้งสิ้น 121,392 ล้านบาท ทอท. ได้จัดสรรงบประมาณราว 3,864 ล้านบาทเพื่อการก่อสร้างสถานีรถไฟใต้ดินและก่อสร้างอุโมงค์ทางรถไฟใต้ดินที่จะเชื่อมต่อมายังสถานีรถไฟใต้ดิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นระยะทาง 1.15 กิโลเมตร ทั้งนี้ ทอท. คาดว่าทอท. จะร้องขอให้รฟท. ชำระเงินค่าลงทุนก่อสร้างอุโมงค์ดังกล่าวคืนจากรฟท. ในอนาคต แต่ ณ วันที่จัดทำหนังสือชี้ชวนฉบับนี้ รัฐบาลและรฟท. ยังมิได้ผูกพันที่จะให้มีการก่อสร้างทางรถไฟหรือให้ ทอท. เรียกเก็บเงินค่าลงทุนก่อสร้างสถานีรถไฟใต้ดินและอุโมงค์ทางรถไฟเชื่อมต่อคืนแต่อย่างใด โปรดพิจารณารายละเอียดในหัวข้อ “ปัจจัยความเสี่ยง – ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับ ทอท. และธุรกิจของทอท. – การเดินทางสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิขึ้นอยู่กับเส้นทางคมนาคมสาธารณะซึ่งยังก่อสร้างไม่เสร็จสมบูรณ์”

การควบคุมการจราจรทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะอยู่ภายใต้การดำเนินงานและการบริหารของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (“บริษัทวิทยุการบิน”) ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคม ทั้งนี้ บริษัทวิทยุการบินได้เข้าทำบันทึกข้อตกลงกับทอท. เพื่อแสดงถึงเจตนาที่จะดำเนินการก่อสร้างและติดตั้งอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกเกี่ยวกับระบบควบคุมการจราจรทางอากาศและหอควบคุมการจราจรทางอากาศให้แล้วเสร็จภายในกำหนดเวลาการเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

6.1.2 โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ทอท. ได้ร่วมกับ บมจ. การบินไทย และธนาคารกรุงไทย จัดตั้งบริษัทร่วมทุน คือ บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด ขึ้น เพื่อก่อสร้างและดำเนินการกิจการโรงแรม ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิซึ่งคาดว่าจะให้บริการห้องพัก 600 ห้อง โดยการก่อสร้างจะแบ่งเป็นสองระยะ ในระยะแรกจะก่อสร้างโรงแรมขนาด 500 ห้อง ซึ่งมีกำหนดการเปิดให้บริการได้เมื่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ หนึ่งในความร่วมมือจัดตั้งบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัดนั้น ทอท. ถือหุ้นร้อยละ 60 บมจ. การบินไทยถือหุ้นร้อยละ 30 และธนาคารกรุงไทยถือหุ้นร้อยละ 10 โดยคาดว่าจะการก่อสร้างต้องใช้งบประมาณราว 2,728.5 ล้านบาทสำหรับการก่อสร้างทั้งสองระยะ งบประมาณส่วนหนึ่งจำนวน 1,017.8 ล้านบาทจะมาจากเงินลงทุนของ 3 บริษัทที่เข้าร่วมทุน โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมเกี่ยวกับการจัดหาแหล่งเงินทุนสำหรับก่อสร้างโรงแรมท่าอากาศยานในหัวข้อ “ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน - คำอธิบายและการวิเคราะห์ฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของฝ่ายจัดการ – โรงแรมท่าอากาศยาน”

6.1.3 ความร่วมมือกับ บมจ. การบินไทย

ตามข้อมูลที่ได้เปิดเผยต่อสาธารณชน เมื่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเปิดให้บริการ บมจ. การบินไทย จะโยกย้ายฐานปฏิบัติการส่วนใหญ่ไปปฏิบัติงาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยปัจจุบัน บมจ. การบินไทย มีฐานปฏิบัติการใหญ่อยู่ที่ท่าอากาศยานกรุงเทพ รวมทั้งการให้บริการเที่ยวบินขนส่งสินค้า การขนถ่ายสินค้า และประโยชน์อื่น ๆ คราวการบิน อุปกรณ์บริการภาคพื้นดินและบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน นอกจากนี้ ตามข้อมูลที่ บมจ. การบินไทย ได้เปิดเผยต่อสาธารณชน บมจ. การบินไทย คาดว่า ตนจะ

ข้อที่ 6 โครงการดำเนินงานในอนาคต

ได้รับสิทธิในการดำเนินการสำหรับกิจกรรมเชิงพาณิชย์ภายในอาคารผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ อาทิเช่น ห้องรับรองผู้โดยสารชั้นหนึ่งและชั้นธุรกิจ ภัตตาคาร กิจการร้านค้าปลีกบางส่วน รวมทั้งได้ร่วมลงทุนในบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด กับ ทอท. และธนาคารกรุงไทยซึ่งทั้งสามบริษัทมีกระทรวงการคลังควบคุมและถือหุ้นใหญ่ โดยบริษัทร่วมทุนดังกล่าว บมจ. การบินไทยถือหุ้นร้อยละ 30 ดังรายละเอียดข้างต้น ทั้งนี้ การปฏิบัติการในส่วนครัวการบินที่มีอยู่ในปัจจุบันจะโยกย้ายไปปฏิบัติงาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพียงบางส่วนเท่านั้น ส่วนการปฏิบัติการส่วนที่เหลือจะคงปฏิบัติงาน ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพต่อไป นอกจากนี้บมจ. การบินไทยจะยังคงให้บริการซ่อมบำรุงหนัก ณ ศูนย์ซ่อมบำรุงที่ท่าอากาศยานกรุงเทพในปัจจุบันหลังจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเปิดดำเนินการเชิงพาณิชย์แล้ว ส่วนการปฏิบัติงานเกี่ยวกับเที่ยวบินโดยสารทั้งหมดจะโยกย้ายจากท่าอากาศยานกรุงเทพไปปฏิบัติงาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิทันทีในคืนก่อนวันแรกของการเปิดดำเนินการเชิงพาณิชย์ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

บมจ. การบินไทย คาดว่าจะลงทุนในการก่อสร้างและจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกและอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ใช้ในการปฏิบัติงานของตนเอง ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยต้องจ่ายค่าเช่าที่ดินซึ่งเป็นที่ก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ส่วนใหญ่ให้แก่ ทอท.

นอกจากค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยานและค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน ค่าเช่าพื้นที่ และค่าธรรมเนียมอื่น ๆ แล้ว ทอท. คาดว่าจะได้รับส่วนแบ่งผลประโยชน์จากการให้บริการต่างๆ ที่ดำเนินการโดยบมจ. การบินไทย ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจากบมจ. การบินไทย ทั้งนี้ รวมถึงค่าแบ่งผลประโยชน์จากการให้บริการที่ปัจจุบัน บมจ. การบินไทย ไม่ต้องชำระให้แก่ทอท. ในการดำเนินงานที่ท่าอากาศยานกรุงเทพ อาทิเช่น การพาณิชย์สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ บริการซ่อมบำรุงอากาศยาน บริการลูกค้า บริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น และการซ่อมบำรุงอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ นอกจากนี้ บมจ. การบินไทย คงจะได้รับสิทธิในการดำเนินการสำหรับกิจกรรมเชิงพาณิชย์ภายในอาคารผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ อาทิเช่น ห้องรับรองผู้โดยสารชั้นหนึ่งและชั้นธุรกิจ ภัตตาคาร กิจการร้านค้าปลีกบางส่วน

6.1.4 การจัดหาเงินทุน

โปรดพิจารณารายละเอียดเกี่ยวกับการจัดหาแหล่งเงินทุนในการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในหัวข้อ “ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน – คำอธิบายและการวิเคราะห์ฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของฝ่ายจัดการ – การจัดหาเงินทุนเพื่อการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ”

6.1.5 การดำเนินงาน

บพม. ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ ทอท. เป็นผู้รับผิดชอบในการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เมื่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิก่อสร้างแล้วเสร็จและพร้อมที่จะเปิดดำเนินการ กิจการ ทรัพย์สิน นั้น ความรับผิดชอบ รวมทั้งพนักงานทั้งหมดของบพม. จะถูกโอนมายังทอท. และทอท. จะเป็นผู้บริหารและดำเนินการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อไป ทั้งนี้ ทอท. อาจจะต้องชำระค่าธรรมเนียมเป็นจำนวนมากในการโอนกิจการดังกล่าว โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในหัวข้อ “ปัจจัยความเสี่ยง – ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ - ทอท. อาจต้องชำระค่าธรรมเนียมจำนวนมากในการโอนการดำเนินงานท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจากบพม. มายัง ทอท.”

ทอท. ได้จ้างผู้เชี่ยวชาญจากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) เพื่อจัดทำแผนเตรียมความพร้อมปฏิบัติการและการโยกย้ายไปปฏิบัติงาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รวมทั้งประสานงานกับภาคเอกชนและหน่วยงานราชการที่สำคัญซึ่งปฏิบัติงาน ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ อาทิ สายการบินต่างๆ บริษัทให้บริการขนถ่ายสินค้า ผู้ได้รับอนุญาตให้ดำเนินการ และหน่วยงานรัฐบาล ในการโยกย้ายการปฏิบัติงาน อุปกรณ์ และบุคลากรหลัก รวมทั้งอากาศยานและผู้โดยสารจากท่าอากาศยานกรุงเทพไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิภายในคืนก่อนวันที่จะเริ่มเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทั้งนี้ ICAO จะให้คำปรึกษาเกี่ยวกับขั้นตอนเริ่มต้นการปฏิบัติงานครั้งแรก ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเมื่อมีการเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการ

ข้อที่ 6 โครงการดำเนินงานในอนาคต

นอกจากนี้ บมจ. การบินไทย ซึ่งเป็นลูกค้ารายสำคัญที่สุดของทอท. ได้ว่าจ้าง ICAO ทำหน้าที่เป็นที่ปรึกษาในการเตรียมความพร้อมปฏิบัติการและโยกย้ายจากท่าอากาศยานกรุงเทพไปปฏิบัติงาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเช่นกัน

6.1.6 ผลกระทบจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

จากข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จประมาณ ร้อยละ 36.8 ทั้งนี้ บทม. ได้ตั้งงบประมาณสำหรับโครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในส่วนที่ บทม. ดำเนินการไว้จำนวนประมาณ 121,392 ล้านบาท โดยที่วงเงินลงทุนที่ บทม. ประมาณการว่าจะใช้ในการลงทุนจำนวนไม่เกิน 125,000 ล้านบาท ประกอบด้วยเงินกู้ JBIC จำนวนไม่เกิน 73,000 ล้านบาท เงินทุนจากส่วนของผู้ถือหุ้น จำนวนไม่เกิน 50,000 ล้านบาท และเงินกู้จากสถาบันการเงินในประเทศ จำนวนไม่เกิน 2,000 ล้านบาท สำหรับเงินลงทุนจากส่วนของผู้ถือหุ้นเพื่อลงทุนใน บทม. จำนวนประมาณ 50,000 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546 บทม. มีทุนเรียกชำระแล้วจำนวนประมาณ 20,165 ล้านบาท โดยเงินลงทุนจากผู้ถือหุ้นส่วนที่เหลือ ทอท. คาดว่าจะจัดหาจากการเสนอขายหุ้นให้กับประชาชนทั่วไป (Initial Public Offering) และจากกระแสเงินสดจากการดำเนินงานในระยะ 2-3 ปีข้างหน้าก่อนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะสร้างเสร็จ

การเปิดดำเนินการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในรอบปีบัญชี 2549 จะส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของ ทอท. ทั้งโอกาสที่คาดว่าจะสร้างรายได้ที่เพิ่มขึ้นและค่าใช้จ่ายที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นด้วย ซึ่งการวิเคราะห์ถึงผลกระทบดังกล่าวจะต้องพิจารณาถึงองค์ประกอบของรายได้และค่าใช้จ่ายอย่างละเอียด นอกจากนี้ ยังอาจมีปัจจัยอื่น ๆ ที่อาจส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อผลการดำเนินงานของ ทอท. ภายหลังการเปิดให้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ นอกเหนือจากที่ระบุในเอกสารฉบับนี้ ซึ่ง ณ ปัจจุบัน ทอท. ไม่อาจทราบหรือประเมินได้ การประมาณผลกระทบต่อ ทอท. ภายหลังการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจัดทำขึ้นเพื่อให้สอดคล้องกับระเบียบ ข้อบังคับ ประกาศ และแนวทางปฏิบัติ ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ในการที่จะให้ข้อมูลแก่ผู้ลงทุนทั่วไป ทอท. ไม่อาจรับรองได้ว่าผลประโยชน์ของ ทอท. ภายหลังการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะเป็นอย่างไร และไม่อาจรับรองได้ว่าผลการคาดการณ์ที่แสดงในเอกสารฉบับนี้จะไม่เปลี่ยนแปลงไปจากที่ระบุไว้เนื่องจากสมมติฐานที่ใช้ในการคาดการณ์ดังกล่าวอาจเปลี่ยนแปลงจากที่ระบุไว้ในเอกสารฉบับนี้

ตารางแสดงรายละเอียดรายได้จากการดำเนินงานรวม ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานรวม และดอกเบี้ยจ่าย สำหรับรอบปีบัญชี 2544 ถึง 2546 ทั้งในมูลค่าล้านบาท และแสดงสัดส่วนร้อยละของรายได้จากการดำเนินงานรวม

	รอบบัญชีปีสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน					
	ร้อยละของ รายได้จากการ ดำเนินงานรวม	2544 ⁽¹⁾	ร้อยละของ รายได้จากการ ดำเนินงานรวม	2546	ร้อยละของ รายได้จากการ ดำเนินงานรวม	
รายได้จากกิจการการบิน:						
- ค่าธรรมเนียมสนามบิน (ค่าธรรมเนียมในการขึ้นลง อากาศยาน และค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน)	2,406.7	20.5	2,422.9	20.1	2,405.6	20.1
- ค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน	4,740.7	40.3	4,887.5	40.6	4,562.2	38.0
- ค่าเครื่องอำนวยความสะดวก	292.0	2.5	298.0	2.5	303.2	2.5
รวม	7,439.4	63.3	7,608.4	63.2	7,271.0	60.6
รายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบิน						
- ค่าเช่าสำนักงานและอสังหาริมทรัพย์	878.0	7.5	885.0	7.4	905.7	7.5
- รายได้เกี่ยวกับบริการ	653.3	5.5	758.2	6.3	753.4	6.3
- รายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์	2,789.1	23.7	2,772.9	23.1	3,069.6	25.6
รวม	4,320.4	36.7	4,416.1	36.8	4,728.7	39.4
รวมรายได้จากการดำเนินงาน	11,759.8	100.0	12,024.4	100.0	11,999.7	100.0
ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงาน						
- ค่าใช้จ่ายพนักงาน	1,458.6	12.4	1,402.6	11.7	2,078.6	17.3

ข้อที่ 6 โครงการดำเนินงานในอนาคต

	รอบบัญชีปีสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน					
	2544	ร้อยละของ รายได้จากการ ดำเนินงานรวม	2545 ⁽¹⁾	ร้อยละของ รายได้จากการ ดำเนินงานรวม	2546	ร้อยละของ รายได้จากการ ดำเนินงานรวม
- ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน	1,453.3	12.4	1,667.6	13.9	1,732.4	14.4
- ค่าซ่อมแซม	274.4	2.3	209.8	1.7	238.0	2.0
- ค่าตอบแทนการใช้ที่ราชพัสดุ	534.4	4.5	543.7	4.5	542.5	4.5
- ค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์	1,052.9	9.0	1,113.5	9.3	1,368.7	11.4
รวมค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงาน	4,773.6	40.6	4,937.2	41.1	5,960.1	49.7
ดอกเบี้ยจ่าย	236.5	2.0	182.7	1.5	5.0	0.0

หมายเหตุ:

(1) รอบบัญชีสิ้นสุด ณ วันที่ 29 กันยายน 2545

(ก) รายได้จากกิจการการบิน

รายได้จากกิจการการบินประกอบด้วย ค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงอากาศยาน ค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน ค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน และค่าเครื่องอำนวยความสะดวก ในรอบบัญชีปี 2544 ถึงปี 2546 ทอท. มีรายได้จากกิจการการบิน จำนวน 7,439.4 ล้านบาท 7,608.4 ล้านบาท และ 7,271.0 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 63.3 63.2 และ 60.6 ตามลำดับของรายได้จากการดำเนินงานรวม ทั้งนี้รายได้ในแต่ละส่วนขึ้นอยู่กับปัจจัยต่าง ๆ โดยสรุปดังนี้

(1) ค่าธรรมเนียมสนามบิน ได้แก่ ค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงอากาศยาน และค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน (Landing and Parking Charges)

ค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงอากาศยาน และค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน เป็นค่าธรรมเนียมที่สายการบินต้องชำระให้แก่ ทอท. ในการขึ้นลงและการเก็บอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานของ ทอท. ในรอบบัญชีปี 2544 ถึงรอบบัญชีปี 2546 ทอท. มีรายได้จากค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงอากาศยานและค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยานจำนวน 2,406.7 ล้านบาท 2,422.9 ล้านบาท และ 2,405.6 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 20.5 20.1 และ 20.1 ของรายได้จากการดำเนินงานรวม

ปัจจัยหลักที่จะมีผลกระทบต่อรายได้ของ ทอท. คือการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียม ซึ่ง คณะกรรมการการบินพลเรือน (กปร.) และกระทรวงคมนาคมเป็นผู้กำหนดเพดานอัตราค่าธรรมเนียมที่ท่าอากาศยานสามารถเรียกเก็บได้ อย่างไรก็ตาม ในวันที่ 9 ธันวาคม 2546 กปร. ได้มีมติอนุมัติให้ปรับเพิ่มอัตราสูงสุดของค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงอากาศยาน และค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน ในอัตราประมาณร้อยละ 20 ของอัตราค่าธรรมเนียมที่ใช้อยู่ในปัจจุบันในวันที่ 1 ตุลาคม 2547 และจะปรับเพิ่มขึ้นอีกประมาณร้อยละ 15 ในวันที่ 1 ตุลาคม 2548 ซึ่งจะสอดคล้องกับแผนการเปิดดำเนินการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในเดือนกันยายน 2548 หลังจากนั้น เพดานอัตราค่าธรรมเนียมดังกล่าวจะปรับเพิ่มขึ้นโดยอ้างอิงกับสูตร CPI-X+K ซึ่งเมื่อวันที่ 27 มกราคม 2546 กปร. ได้เห็นชอบในหลักการให้นำสูตรการคำนวณดังกล่าวมาปรับใช้กับการปรับอัตราสูงสุดของค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงอากาศยานและค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน อย่างไรก็ตาม ในการนำสูตรคำนวณที่อ้างอิงกับ CPI-X+K มาปรับใช้กับการปรับอัตราสูงสุดของค่าธรรมเนียมทั้งสองในแต่ละครั้งนั้น ทอท. จะต้องขออนุมัติค่า X และค่า K จากกรรมการขนส่งทางอากาศโดยอ้างอิงกับสูตรการคำนวณที่ได้รับอนุมัติในหลักการไปแล้วก่อน

ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อรายได้จากค่าธรรมเนียมดังกล่าวอีกอันหนึ่งคือ ปริมาณเที่ยวบินของท่าอากาศยานทั้ง 5 แห่งของ ทอท. โดยในอดีตมีอัตราการเจริญเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 3.23 ระหว่างรอบบัญชีปี 2542 ถึงรอบบัญชีปี 2546 ซึ่ง ทอท. คาดว่าปริมาณเที่ยวบินของท่าอากาศยานของ ทอท. ในอนาคตน่าจะเพิ่มขึ้น ดังนั้น ปัจจัยทั้งสองข้างต้นจะเป็นกลไกหลักที่จะส่งผลกระทบต่อรายได้จากค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงอากาศยานและค่าธรรมเนียมการเก็บอากาศยานของ ทอท.

ข้อที่ 6 โครงการดำเนินงานในอนาคต

(2) ค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน (Passenger Service Charges)

ค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินเป็นค่าธรรมเนียมซึ่งกำหนดให้เรียกเก็บในอัตราเดียวและชำระโดยผู้โดยสารขาออกเท่านั้น ในรอบบัญชีปี 2544 ถึงปี 2546 ทอท. มีรายได้จากค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินจำนวน 4,740.7 ล้านบาท 4,887.5 ล้านบาท และ 4,562.2 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 40.3 40.6 และ 38.0 ของรายได้จากการดำเนินงานรวม

ในระหว่างรอบบัญชีปี 2542 ถึงรอบบัญชีปี 2546 ปริมาณผู้โดยสารของท่าอากาศยานทั้ง 5 แห่งของ ทอท. ได้เพิ่มขึ้นจาก 21.5 ล้านคน เป็น 24.2 ล้านคนสำหรับผู้โดยสารระหว่างประเทศ ซึ่งคิดเป็นอัตราการเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 2.99 และในช่วงเวลาเดียวกัน ปริมาณผู้โดยสารภายในประเทศได้เพิ่มขึ้นจาก 12.0 ล้านคน เป็น 12.1 ล้านคน ซึ่งคิดเป็นอัตราการเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 0.12 ซึ่ง ทอท. คาดว่าปริมาณผู้โดยสารในอนาคตน่าจะเพิ่มขึ้น

อัตราค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินจะถูกกำหนดโดยคณะกรรมการการบินพลเรือน ซึ่งในปัจจุบัน ทอท. เรียกเก็บค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินในอัตราสูงสุดตามที่ได้รับอนุญาตให้เรียกเก็บจากผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศในอัตรา 500 บาท และจากผู้โดยสารขาออกภายในประเทศในอัตรา 50 บาท อย่างไรก็ตาม เมื่อวันที่ 9 ธันวาคม 2546 คณะกรรมการการบินพลเรือนได้อนุมัติการปรับเพิ่มอัตราสูงสุดสำหรับค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินที่เรียกเก็บจากผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศจากอัตรา 500 บาท เป็น 700 บาท คิดเป็นการปรับเพิ่มร้อยละ 40 และค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินที่เรียกเก็บจากผู้โดยสารขาออกภายในประเทศจากอัตรา 50 บาท เป็น 100 บาท คิดเป็นการปรับเพิ่มร้อยละ 100 โดยการปรับเพิ่มดังกล่าว ณ วันที่ในเอกสารฉบับนี้กำหนดให้มีผลตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2548 การปรับเพิ่มค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินมีความสำคัญต่อ ทอท. เนื่องจาก ทอท. มีความจำเป็นจะต้องสร้างรายได้เพิ่มเติมเนื่องจากค่าที่ดินและค่าใช้จ่ายของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะสูงขึ้นกว่าท่าอากาศยานกรุงเทพอย่างมีนัยสำคัญ

รายได้ของ ทอท. คาดว่าจะมีเพิ่มขึ้นเนื่องจากการปรับเพิ่มขึ้นของค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินนี้ ดังนั้นความสามารถในการเพิ่มรายได้จากค่าธรรมเนียมสนามบินจะมีความสำคัญต่อ ทอท. มาก เนื่องจากรายได้ดังกล่าวคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 40 ของรายได้ทั้งหมด

(3) ค่าเครื่องอำนวยความสะดวก

ค่าเครื่องอำนวยความสะดวกที่ ทอท. คิดจากลูกค้าสายการบินสำหรับเครื่องอำนวยความสะดวกบริการสะพานเทียบเครื่องบิน (Aerobridge) ระหว่างอาคารผู้โดยสารและอากาศยาน ซึ่ง ทอท. จะเป็นผู้กำหนดอัตราค่าบริการตามประเภทของอากาศยานและระยะเวลาที่อากาศยานเทียบจอด ในรอบบัญชีปี 2544 ถึงรอบบัญชีปี 2546 ทอท. มีรายได้จากค่าเครื่องอำนวยความสะดวกจำนวน 292.0 ล้านบาท 298.0 ล้านบาท และ 303.2 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 2.5 2.5 และ 2.5 ของรายได้จากการดำเนินงานรวม ภายหลังการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทอท. คาดว่ารายได้จากค่าเครื่องอำนวยความสะดวกที่ ทอท. จะได้รับจะเพิ่มขึ้นเนื่องจากปริมาณเที่ยวบิน และจำนวนของหลุมจอดประชิดอาคารที่มากขึ้นของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

(ข) รายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบิน

รายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบิน ประกอบด้วย รายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์ ค่าเช่าพื้นที่สำหรับสำนักงานและอสังหาริมทรัพย์ และรายได้จากการให้บริการ ในรอบบัญชีปี 2544 ถึงปี 2546 ทอท. มีรายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบินจำนวน 4,320.4 ล้านบาท 4,416.1 ล้านบาท และ 4,728.7 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 36.7 36.8 และ 39.4 ของรายได้จากการดำเนินงานรวมตามลำดับ ทั้งนี้ รายได้ในแต่ละส่วนจะขึ้นอยู่กับปัจจัยต่าง ๆ โดยสรุปดังนี้

(1) รายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์ (Concession Revenue)

ประกอบด้วยรายได้ที่ได้รับจากผู้เช่าที่ได้รับอนุญาตให้ดำเนินการร้านค้าปลอดภาษี และกิจการค้าปลีก การให้บริการเติมเชื้อเพลิงแก่อากาศยาน ครุภัณฑ์บิน ร้านอาหาร ที่จอดรถ การโฆษณา และการแลกเปลี่ยนเงินตรา โดยผู้เช่าดังกล่าวจะต้องชำระส่วนแบ่งผลประโยชน์ในจำนวนที่สูงกว่าระหว่างจำนวนซึ่งคำนวณตามอัตราผลตอบแทนคงที่จากรายได้

ข้อที่ 6 โครงการดำเนินงานในอนาคต

ก่อนหักค่าใช้จ่ายใดๆ ของผู้เช่ากับจำนวนที่คู่สัญญาตกลงกันให้เป็นผลตอบแทนขั้นต่ำ สำหรับในรอบบัญชีปี 2544 ถึงรอบบัญชีปี 2546 ทอท. มีรายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์จำนวน 2,789.1 ล้านบาท 2,772.9 ล้านบาท และ 3,069.6 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 23.7 23.1 และ 25.6 ของรายได้จากการดำเนินงานรวมตามลำดับ

ปัจจัยที่จะส่งผลให้รายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์เพิ่มขึ้นเมื่อเปิดดำเนินการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีหลายปัจจัยด้วยกัน กล่าวคือ ขนาดการดำเนินงานของผู้ประกอบการทั้งภายในอาคารผู้โดยสารและบริเวณท่าอากาศยานโดยรวม เงื่อนไขส่วนแบ่งผลประโยชน์ ปริมาณเที่ยวบินและจำนวนผู้โดยสาร รวมทั้งการใช้จ่ายของผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยาน

- **รายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์จากกิจการภายในอาคารผู้โดยสาร**

ทอท. คาดว่าการดำเนินการของผู้เช่าที่ได้รับอนุญาตให้ดำเนินกิจการร้านค้าปลอดอากร และกิจการค้าปลีกภายในอาคารผู้โดยสารจะมีขนาดใหญ่ขึ้น เนื่องจาก ทอท. คาดว่าพื้นที่สำหรับกิจการค้าปลีกและร้านค้าปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะมีพื้นที่มากกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับพื้นที่สำหรับกิจการค้าปลีก ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ ทั้งนี้ ทอท. กำลังอยู่ระหว่างการศึกษาการจัดผังร้านค้าและจัดสรรพื้นที่ทั้งหมดให้มีประสิทธิภาพมากที่สุดโดยมีวัตถุประสงค์ที่จะเพิ่มความสะดวกสบายและสนับสนุนการใช้จ่ายของผู้โดยสารระหว่างรอเครื่องบินออกเดินทางในอาคารผู้โดยสาร ทอท. คาดว่า การศึกษาจะแล้วเสร็จประมาณเดือนมิถุนายน 2547

หลังจากที่การจัดผังร้านค้าและการจัดสรรพื้นที่สำหรับกิจการค้าปลีก ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิแล้วเสร็จแล้ว ทอท. จะดำเนินการหาผู้ประกอบการร้านค้าปลอดอากรและกิจการค้าปลีก ซึ่ง ทอท. มีนโยบายที่จะกำหนดอัตราผลตอบแทนคงที่จากรายได้ก่อนหักค่าใช้จ่ายใดๆ และผลตอบแทนขั้นต่ำให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น และสอดคล้องกับสถานะแวดล้อมที่เกี่ยวข้องรวมทั้งมาตรฐานของอุตสาหกรรม

- **รายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์จากกิจการในบริเวณท่าอากาศยาน**

กิจการในบริเวณท่าอากาศยานที่ ทอท. จะมีรายได้จากส่วนแบ่งผลประโยชน์ที่สำคัญ ประกอบด้วย การพาณิชย์สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ การบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น การบริการครัวการบิน การซ่อมบำรุงอากาศยาน บริการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน การบริการลานจอดรถ เป็นต้น ซึ่ง ทอท. จะดำเนินการจัดเก็บส่วนแบ่งผลประโยชน์จากกิจกรรมดังกล่าว ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิทั้งหมด แม้ว่า บางกิจกรรม ทอท. มิได้มีการจัดเก็บส่วนแบ่งผลประโยชน์ ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพก็ตาม

ทอท. คาดว่าจะสามารถเพิ่มรายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์จากกิจการในบริเวณท่าอากาศยานเมื่อเปิดดำเนินการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เนื่องจาก ทอท. คาดว่าจะสามารถกำหนดอัตราผลตอบแทนคงที่จากรายได้ และจำนวนผลตอบแทนขั้นต่ำเพิ่มขึ้นจากในปัจจุบันที่จัดเก็บจากผู้ประกอบการ ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ

นอกจากนี้ ทอท. ยังมีนโยบายสร้างรายได้เพิ่มเติมจากกิจการอื่น ๆ ที่ยังไม่มีดำเนินการ ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ ทั้งกิจการภายในอาคารผู้โดยสาร และกิจการในบริเวณท่าอากาศยาน

(2) **ค่าเช่าสำนักงานและอสังหาริมทรัพย์ (Office and Real Property Rents)**

ประกอบด้วยรายได้จากการให้เช่าพื้นที่ในเขตท่าอากาศยานแก่ผู้เช่า และรายได้จากการให้เช่าช่วงแก่ผู้ประกอบการอิสระ ปัจจุบันผู้เช่า ณ ท่าอากาศยานของ ทอท. ประกอบด้วย สายการบิน หน่วยงานของรัฐบาล และผู้เช่าที่ได้รับอนุญาตให้ดำเนินการกิจการ ในรอบบัญชีปี 2544 ถึงรอบบัญชีปี 2546 ทอท. มีรายได้จากค่าเช่าสำนักงานและอสังหาริมทรัพย์จำนวน 878.0 ล้านบาท 885.0 ล้านบาท และ 905.7 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 7.5 7.4 และ 7.5 ของรายได้จากการดำเนินงานรวมตามลำดับ

ข้อที่ 6 โครงการดำเนินงานในอนาคต

ทั้งนี้เป็นที่คาดว่าเมื่อเปิดดำเนินการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิแล้ว จะมีพื้นที่ของผู้เช่าทั้งภายในอาคารผู้โดยสารและบริเวณท่าอากาศยานโดยรวมที่เพิ่มขึ้น และโดยทั่วไป ทอท. คาดว่าจะเรียกเก็บอัตราค่าเช่าพื้นที่ที่สูงกว่าอัตราในปัจจุบันซึ่งเรียกเก็บ ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ

(3) รายได้เกี่ยวกับบริการ (Service Revenue)

ทอท. ได้จัดบริการให้แก่สายการบิน ผู้ได้รับอนุญาตให้ดำเนินการ และผู้เช่าสำนักงานและอสังหาริมทรัพย์ เช่น ไฟฟ้า โทรศัพท์ เคาน์เตอร์ตรวจบัตรโดยสาร น้ำประปา บริการภายในอาคารผู้โดยสาร การให้บริการเที่ยวบิน (Airline Announcement Services) และบริการอื่น ๆ ทั้งนี้ ทอท. เรียกเก็บค่าธรรมเนียมการใช้บริการภายในอาคารผู้โดยสารจากผู้เช่าแต่ละรายในอัตราร้อยละ 15 ของค่าเช่าที่ผู้เช่ารายนั้นต้องชำระ ยกเว้นบริการไฟฟ้าและโทรศัพท์จะใช้วิธีการคิดค่าบริการด้วยวิธีต้นทุนบวกกำไรส่วนเพิ่ม (Cost Plus Margin Basis) ในรอบบัญชีปี 2544 ถึงปี 2546 ทอท. มีรายได้จากการให้บริการจำนวน 653.3 ล้านบาท 758.2 ล้านบาท และ 753.4 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 5.5 6.3 และ 6.3 ของรายได้จากการดำเนินงานรวมตามลำดับ

ภายหลังการเปิดดำเนินการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทอท. คาดว่ารายได้จากการให้บริการจะเพิ่มขึ้นเนื่องจากขนาดของการดำเนินงานที่ใหญ่ขึ้นทั้งกิจการภายในอาคารผู้โดยสารและกิจการในบริเวณท่าอากาศยานโดยรวม

(ค) ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงาน

ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานของ ทอท. ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายพนักงาน ค่าใช้จ่ายการดำเนินงาน ค่าซ่อมและบำรุงรักษา ค่าตอบแทนการใช้ที่ราชพัสดุ และค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์

(1) ค่าใช้จ่ายพนักงาน

ประกอบด้วยเงินเดือนและโบนัส สิทธิประโยชน์ต่าง ๆ สำหรับพนักงาน บำเหน็จพนักงาน และเงินสมทบเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ในรอบบัญชีปี 2544 ถึงรอบบัญชีปี 2546 ทอท. มีค่าใช้จ่ายพนักงานจำนวน 1,458.6 ล้านบาท 1,402.6 ล้านบาท และ 2,078.6 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 30.6 28.4 และ 34.9 ของค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานรวม ภายหลังการเปิดให้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทอท. คาดว่าค่าใช้จ่ายในส่วนนี้จะเพิ่มขึ้นอย่างมากเนื่องจากขนาดการดำเนินงานที่ใหญ่ขึ้นโดย ทอท. คาดว่าจำนวนพนักงานที่ปฏิบัติงาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะเพิ่มขึ้นจากจำนวนพนักงาน ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ นอกจากนี้ ทอท. จะต้องจัดจ้างและฝึกอบรมพนักงานก่อนการเปิดดำเนินการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอีกด้วย ดังนั้น ทอท. จึงคาดว่าค่าใช้จ่ายพนักงานจะเพิ่มขึ้นจากค่าใช้จ่ายพนักงานในปัจจุบันมาก

(2) ค่าใช้จ่ายดำเนินการ

ค่าใช้จ่ายดำเนินการประกอบด้วย ค่าบริการสาธารณูปโภค ค่าใช้จ่ายจากการจ้างบุคคลภายนอก ภาษีโรงเรือนและที่ดิน ค่าจ้างที่ปรึกษา ค่าศึกษาวิจัยและประเมินผลงาน ค่าโฆษณาและประชาสัมพันธ์ และค่าเบี้ยประกันภัย ในรอบบัญชีปี 2544 ถึงรอบบัญชีปี 2546 ทอท. มีค่าใช้จ่ายดำเนินการจำนวน 1,453.3 ล้านบาท 1,667.6 ล้านบาท และ 1,732.4 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 30.4 33.8 และ 29.1 ของค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานรวม

ภายหลังการเปิดให้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทอท. คาดว่าค่าใช้จ่ายในส่วนนี้จะเพิ่มขึ้นเนื่องจากขนาดของอาคารผู้โดยสารและพื้นที่เขตท่าอากาศยานที่เพิ่มมากขึ้นอย่างมาก

(3) ค่าซ่อมแซม

ค่าซ่อมแซมประกอบด้วยค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและบำรุงรักษาทางวิ่งและทางขับ ลิฟท์ บันไดเลื่อน ทางเดินเลื่อน ระบบปรับอากาศ สายพานลำเลียงสัมภาระ อุปกรณ์ขนส่ง (Transportation Equipment) ค่าซ่อมแซมสิ่งก่อสร้างและอุปกรณ์ไฟฟ้า ในรอบบัญชีปี 2544 ถึงปี 2546 ทอท. มีค่าซ่อมแซมจำนวน 274.4 ล้านบาท 209.8 ล้านบาท และ 238.0 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 5.7 4.2 และ 4.0 ของค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานรวม

ข้อที่ 6 โครงการดำเนินงานในอนาคต

ภายหลังการเปิดให้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทอท. คาดว่าค่าใช้จ่ายในส่วนนี้จะเพิ่มขึ้นเนื่องจากขนาดการดำเนินงานที่ใหญ่ขึ้นของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

(4) ค่าตอบแทนการใช้ที่ราชพัสดุ

ประกอบด้วยค่าเช่าที่ดินซึ่ง ทอท. มีหน้าที่ในการชำระแก่กระทรวงการคลังสำหรับการเช่าที่ดินที่ใช้ในการดำเนินงานท่าอากาศยานของ ทอท. โดยปัจจุบัน ทอท. ชำระค่าตอบแทนการใช้ที่ราชพัสดุในอัตราร้อยละ 5 ของรายได้จากท่าอากาศยานกรุงเทพ และร้อยละ 2 ของรายได้จากท่าอากาศยานในต่างจังหวัด ภายหลังการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทอท. จะต้องชำระค่าตอบแทนการใช้ที่ราชพัสดุในอัตราร้อยละ 5 ของรายได้จากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ นอกจากนี้หากท่าอากาศยานกรุงเทพมีรายได้จากการใช้ประโยชน์ภายหลังจากการย้ายท่าอากาศยานหลักไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิแล้ว ทอท. จะยังคงต้องชำระค่าตอบแทนการใช้ที่ราชพัสดุในอัตราร้อยละ 5 ของรายได้ที่เกิดจากการใช้ประโยชน์ ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ

(5) ค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์

ประกอบด้วยค่าเสื่อมราคาที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์ อาคาร อุปกรณ์ ในรอบบัญชีปี 2544 ถึงรอบบัญชีปี 2546 ทอท. มีค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์จำนวน 1,052.9 ล้านบาท 1,113.5 ล้านบาท และ 1,368.7 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 22.1 22.6 และ 23.0 ของค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานรวม ภายหลังการเปิดให้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทอท. คาดว่าค่าใช้จ่ายในส่วนนี้จะเพิ่มขึ้นอย่างมากเนื่องจากงบประมาณของเงินลงทุนในการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ณ วันที่ในเอกสารฉบับนี้จะเป็นจำนวนประมาณ 121,392 ล้านบาท

ทอท. คิดคำนวณค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ อาคาร และอุปกรณ์ของ ทอท. ด้วยวิธีการเส้นตรง (Straight-line Method) ตลอดอายุประมาณการใช้งานของสินทรัพย์ (ระหว่าง 5 ถึง 30 ปี) สำหรับสินทรัพย์ที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างและดอกเบี้ยเงินกู้ยืมสำหรับสินทรัพย์ที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างได้บันทึกเป็นต้นทุนสินทรัพย์ประเภทสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง หักด้วยค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง ซึ่งจะรับรู้เป็นสินทรัพย์ก็ต่อเมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จต้นทุนของสินทรัพย์ดังกล่าวจะนำมาคำนวณหักค่าเสื่อมราคาตามวิธีเส้นตรงตลอดอายุการใช้งานของสินทรัพย์โดยประมาณ หากคิดคำนวณค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ซึ่งส่วนใหญ่เป็นสิ่งก่อสร้าง ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจากเงินลงทุนจำนวน 121,392 ล้านบาท โดยประมาณอายุการใช้งานของสินทรัพย์ (ระหว่าง 5 ถึง 30 ปี) ด้วยวิธีการเส้นตรง ค่าใช้จ่ายในส่วนค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ของ ทอท. ภายหลังการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ

(ง) ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยจ่าย

ในรอบบัญชีปี 2544 ถึงรอบบัญชีปี 2546 ทอท. มีภาระดอกเบี้ยจ่ายจำนวน 236.5 ล้านบาท 182.7 ล้านบาท และ 5.0 ล้านบาท ภายหลังการเปิดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทอท. คาดว่าภาระดอกเบี้ยจ่ายจะเพิ่มขึ้นอย่างมากเนื่องจากแผนการจัดหาเงินทุนเพื่อการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ณ วันที่ในเอกสารฉบับนี้ จำนวน 121,392 ล้านบาท จะจัดหาเงินทุนจากเงินกู้ JBIC ในสกุลเงินเยนในวงเงินเมื่อคิดเป็นเงินบาทจำนวนไม่เกิน 73,000 ล้านบาท ทั้งนี้อัตราดอกเบี้ยเฉลี่ยของเงินกู้จาก JBIC เท่ากับร้อยละ 2.24 (คำนวณจากอัตราดอกเบี้ยเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของเงินกู้จาก JBIC ที่ บทม. ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ระยะยาวจำนวนประมาณ 118,938 ล้านเยน) ดังนั้น ภายหลังการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทอท. จะมีภาระดอกเบี้ยจ่ายเพิ่มขึ้นอย่างมาก อย่างไรก็ตามในระหว่างที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิยังอยู่ระหว่างการก่อสร้างดอกเบี้ยเงินกู้ยืมสำหรับสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างจะบันทึกเป็นต้นทุนสินทรัพย์ประเภทสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง และเมื่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเปิดดำเนินงานในเชิงพาณิชย์ ดอกเบี้ยจ่ายสำหรับเงินกู้ JBIC และเงินกู้ยืมอื่น ๆ (หากมี) จึงจะถูกลงบัญชีเป็นค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยจ่าย

ผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของ ทอท. จากการเปิดดำเนินการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่ง ณ วันที่ในเอกสารฉบับนี้ คาดว่าจะเปิดดำเนินงานในวันที่ 29 กันยายน 2548 จะมีทั้งโอกาสที่คาดว่าจะสร้างรายได้ที่เพิ่มขึ้น และค่าใช้จ่ายที่

ข้อที่ 6 โครงการดำเนินงานในอนาคต

คาดว่าจะมีเพิ่มขึ้น ซึ่งการวิเคราะห์ถึงผลกระทบต่อแต่ละองค์ประกอบของรายได้จากการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ดังกล่าวข้างต้นสามารถสรุปได้ดังตาราง

ข้อที่ 6 โครงการดำเนินงานในอนาคต

ตารางต่อไปนี้แสดงผลกระทบจากการเปิดดำเนินการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ต่อ ผลการดำเนินงานของ ทอท.

	รายได้จากการดำเนินงาน และค่าใช้จ่ายดำเนินงานของ ทอท. ณ ปัจจุบัน	รายได้และค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานในรอบบัญชีปี 2546 (ล้านบาท)	ผลกระทบจากการเปิดดำเนินการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ต่อ ผลการดำเนินงานของ ทอท.	
			ผลกระทบทางด้านบวก	ผลกระทบทางด้านลบ
รายได้จากกิจการการบิน - ค่าธรรมเนียมสนามบิน	ปัจจุบัน ทอท. จัดเก็บค่าธรรมเนียมสนามบินในอัตราสูงสุด ซึ่งกำหนดโดยคณะกรรมการการบินพลเรือน ในรอบปี 2546 ปริมาณการขึ้นลงของอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานของทอท. มีจำนวนทั้งสิ้น 244,905 เที่ยวบิน โดยค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยานจะคิดคำนวณจากน้ำหนักตามมวลวิ่งขึ้นสูงสุดของอากาศยาน (Maximum Take-off Weight) ค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยานจะคิดคำนวณจากน้ำหนักตามมวลวิ่งขึ้นสูงสุดของอากาศยานและระยะเวลาจอด (โปรดพิจารณารายละเอียดและตารางแสดงอัตราสูงสุดสำหรับค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยานและค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยานในหัวข้อ 12.4.1)	2,405.6	จากมติอนุมัติของคณะกรรมการการบินพลเรือนให้ปรับเพิ่มอัตราสูงสุดของค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงอากาศยาน และค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน เพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 20 ของอัตราปัจจุบันในวันที่ 1 ตุลาคม 2547 และจะปรับเพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 15 ในวันที่ 1 ตุลาคม 2548 และจากการที่ ทอท. คาดว่า ปริมาณเที่ยวบินของท่าอากาศยาน ทอท. ในอนาคตน่าจะเพิ่มขึ้น ทอท. คาดว่ารายได้จากค่าธรรมเนียมสนามบินจะเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม การปรับเพิ่มค่าธรรมเนียมดังกล่าว ทอท. จะพิจารณาถึงความเหมาะสมของสภาวะเศรษฐกิจและภาวะการแข่งขัน ณ ขณะนั้น ๆ ประกอบการพิจารณา	
- ค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน	ปัจจุบัน ทอท. จัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินในอัตราสูงสุด ซึ่งกำหนดโดยคณะกรรมการการบินพลเรือน โดยเก็บจากผู้โดยสารชาวออกระหว่างประเทศในอัตรา 500 บาท และผู้โดยสารชาวออกในประเทศในอัตรา 50 บาท ในรอบปี 2546 จำนวนผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานของทอท. มีจำนวน 36.3 ล้านคน ประกอบด้วยผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 24.2 ล้านคน และผู้โดยสารภายในประเทศจำนวน 12.1 ล้านคน (โปรดพิจารณารายละเอียดหัวข้อ 3.8.1 การเปลี่ยนแปลงของจำนวนผู้โดยสาร)	4,562.2	จากมติอนุมัติของคณะกรรมการการบินพลเรือนให้ปรับเพิ่มอัตราสูงสุดของค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินที่เรียกเก็บจากผู้โดยสารชาวออกระหว่างประเทศจากอัตรา 500 บาท เป็น 700 บาท และจากผู้โดยสารชาวออกในประเทศจาก 50 บาท เป็น 100 บาท โดยการปรับเพิ่มดังกล่าวกำหนดให้มีผลตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2548 ทั้งนี้ รายได้ของ ทอท. คาดว่าจะมีเพิ่มขึ้นเนื่องจากการปรับเพิ่มของค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน อย่างไรก็ตาม การปรับเพิ่มค่าธรรมเนียมดังกล่าว ทอท. จะพิจารณาถึงความเหมาะสมของสภาวะเศรษฐกิจและภาวะการแข่งขัน ณ ขณะนั้น ๆ ประกอบการพิจารณา	

ข้อที่ 6 โครงการดำเนินงานในอนาคต

	รายได้จากการดำเนินงาน และค่าใช้จ่ายดำเนินงานของ ทอท. ณ ปัจจุบัน	รายได้และค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานในรอบบัญชีปี 2546 (ล้านบาท)	ผลกระทบจากการเปิดดำเนินการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ต่อ ผลการดำเนินงานของ ทอท.	
			ผลกระทบทางด้านบวก	ผลกระทบทางด้านลบ
- ค่าเครื่องอำนวยความสะดวก	ทอท. จัดเก็บจากลูกค้าสายการบินสำหรับเครื่องอำนวยความสะดวก บริการสะพานเทียบเครื่องบิน (Aerobridge) ระหว่างอาคารผู้โดยสารและอากาศยาน ซึ่ง ทอท. จะเป็นผู้กำหนดอัตราค่าบริการตามประเภทของอากาศยานและระยะเวลาที่อากาศยานเทียบจอด	303.2	ทอท. คาดว่ารายได้จากค่าเครื่องอำนวยความสะดวกที่ ทอท. จะได้รับจะเพิ่มขึ้นเนื่องจากปริมาณเที่ยวบิน และจำนวนของหลุมจอดประชิดอาคารที่มากขึ้นของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	
รายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบิน				
- ค่าเช่าสำนักงานและอสังหาริมทรัพย์	ทอท. มีรายได้จากการให้เช่าพื้นที่ในเขตท่าอากาศยานแก่ผู้เช่า เช่าช่วงแก่ผู้ประกอบการอิสระ เช่น สายการบิน หน่วยงานของรัฐบาล เป็นต้น	905.7	ทอท. คาดว่าเมื่อเปิดดำเนินการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิแล้ว จะมีพื้นที่ของผู้เช่าทั้งภายในอาคารผู้โดยสารและบริเวณท่าอากาศยานโดยรวมที่เพิ่มขึ้น และโดยทั่วไป ทอท. จะเรียกเก็บอัตราค่าเช่าพื้นที่ที่สูงกว่าอัตราในปัจจุบันซึ่งเรียกเก็บ ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ	
- รายได้เกี่ยวกับบริการ	ทอท. จัดเก็บค่าบริการที่ให้แก่สายการบิน ผู้ได้รับอนุญาตให้ดำเนินการ ผู้เช่า บริการที่ ทอท. จัดให้ได้แก่ ไฟฟ้า โทรศัพท์ เคาน์เตอร์ตรวจบัตรโดยสาร น้ำประปา บริการภายในอาคารผู้โดยสาร การให้บริการเที่ยวบิน และบริการอื่น ๆ	753.4	ทอท. คาดว่ารายได้จากการให้บริการจะเพิ่มขึ้นเนื่องจากขนาดของการดำเนินงานที่ใหญ่ขึ้นทั้งกิจการภายในอาคารผู้โดยสารและกิจการในบริเวณท่าอากาศยานโดยรวม	
- รายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์	ทอท. มีรายได้จากผู้เช่าที่ได้รับอนุญาตให้ดำเนินการร้านค้าปลอดภาษี กิจการค้าปลีก และกิจการอื่นๆ โดยผู้เช่าจะต้องชำระส่วนแบ่งผลประโยชน์ในจำนวนที่สูงกว่าระหว่างจำนวนซึ่งคำนวณตามอัตราผลตอบแทนคงที่ (คิดเป็นร้อยละ) จากรายได้ก่อนหักค่าใช้จ่ายใด ๆ กับจำนวนที่กำหนดเป็นผลตอบแทนขั้นต่ำ	3,069.6	ทอท. คาดว่ารายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์จะเพิ่มขึ้นเนื่องจาก (ก) พื้นที่สำหรับกิจการค้าปลีกและร้านค้าปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะมีพื้นที่มากกว่าท่าอากาศยานกรุงเทพ (ข) ทอท. มีนโยบายที่จะกำหนดอัตราผลตอบแทนคงที่และผลตอบแทนขั้นต่ำให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น (ค) ทอท. มีนโยบายสร้างรายได้เพิ่มเติมจากกิจการอื่น ๆ ที่ยังไม่มีการดำเนินงาน ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ ทั้งกิจการภายในอาคารผู้โดยสารและในบริเวณท่าอากาศยาน	

ข้อที่ 6 โครงการดำเนินงานในอนาคต

	รายได้จากการดำเนินงาน และค่าใช้จ่ายดำเนินงานของ ทอท. ณ ปัจจุบัน	รายได้และค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานในรอบบัญชีปี 2546 (ล้านบาท)	ผลกระทบจากการเปิดดำเนินการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ต่อ ผลการดำเนินงานของ ทอท.	
			ผลกระทบทางด้านบวก	ผลกระทบทางด้านลบ
ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงาน - ค่าใช้จ่ายพนักงาน	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546 ทอท. มีจำนวนบุคลากรทั้งสิ้น 2,933 คน และ บพม. มีจำนวนบุคลากรทั้งสิ้น 155 คน โดยมีค่าใช้จ่ายพนักงานจำนวน 2,078.6 ล้านบาท ในรอบบัญชีปี 2546	2,078.6		ทอท. คาดว่าค่าใช้จ่ายพนักงานจะเพิ่มขึ้นมากเนื่องจากขนาดการดำเนินงานที่ใหญ่ขึ้น โดย ทอท. คาดว่าจำนวนพนักงานที่ปฏิบัติงาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะเพิ่มขึ้นจากจำนวนพนักงาน ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ นอกจากนี้ ทอท. จะต้องจัดจ้างและฝึกอบรมพนักงานก่อนการเปิดดำเนินการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอีกด้วย ณ วันที่ในเอกสารฉบับนี้ ทอท. ยังไม่สามารถประมาณการค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ได้ อย่างไรก็ตาม ค่าใช้จ่ายในส่วนนี้อาจเพิ่มขึ้นอย่างมาก และอาจแตกต่างอย่างมากจากค่าใช้จ่ายดำเนินงานในอดีตที่ผ่านมา
- ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน	ทอท. มีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานในรอบบัญชีปี 2546 จำนวน 1,732.4 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 29.1 ของค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานรวม	1,732.4		ทอท. คาดว่าค่าใช้จ่ายในส่วนนี้จะเพิ่มขึ้นมากเนื่องจากขนาดของอาคารผู้โดยสารและพื้นที่เขตท่าอากาศยานที่เพิ่มมากขึ้นอย่างมาก ณ วันที่ในเอกสารฉบับนี้ ทอท. ยังไม่สามารถประมาณการค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ได้ อย่างไรก็ตาม ค่าใช้จ่ายในส่วนนี้อาจเพิ่มขึ้นอย่างมาก และอาจแตกต่างอย่างมากจากค่าใช้จ่ายดำเนินงานในอดีตที่ผ่านมา
- ค่าซ่อมแซม	ทอท. มีค่าซ่อมแซมสำหรับรอบปีบัญชี 2546 จำนวน 238 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 4.0 ของค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานรวม	238.0		ทอท. คาดว่าค่าใช้จ่ายในส่วนนี้จะเพิ่มขึ้นมากเนื่องจากขนาดการดำเนินงานที่ใหญ่ขึ้นของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ณ วันที่ในเอกสารฉบับนี้ ทอท. ยังไม่สามารถประมาณการค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ได้ อย่างไรก็ตาม ค่าใช้จ่ายในส่วนนี้อาจเพิ่มขึ้นอย่างมาก และอาจแตกต่างอย่างมากจากค่าใช้จ่ายดำเนินงานในอดีตที่ผ่านมา

ข้อที่ 6 โครงการดำเนินงานในอนาคต

	รายได้จากการดำเนินงาน และค่าใช้จ่ายดำเนินงานของ ทอท. ณ ปัจจุบัน	รายได้และค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานในรอบบัญชีปี 2546 (ล้านบาท)	ผลกระทบจากการเปิดดำเนินการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ต่อ ผลการดำเนินงานของ ทอท.	
			ผลกระทบทางด้านบวก	ผลกระทบทางด้านลบ
- ค่าตอบแทนการใช้ที่ราชพัสดุ	ปัจจุบัน ทอท. ชำระค่าตอบแทนการใช้ที่ราชพัสดุในอัตราร้อยละ 5 ของรายได้จากท่าอากาศยานกรุงเทพ และร้อยละ 2 ของรายได้จากท่าอากาศยานในต่างจังหวัด	542.5	ทอท. จะต้องชำระค่าตอบแทนการใช้ที่ราชพัสดุในอัตราร้อยละ 5 ของรายได้จากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หากรายได้จากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่ำกว่ารายได้จากท่าอากาศยานกรุงเทพ ทอท.จะชำระค่าตอบแทนการใช้ที่ราชพัสดุดังคิดเป็นจำนวนเงินที่น้อยลง อย่างไรก็ตามหากท่าอากาศยานกรุงเทพยังคงมีรายได้จากการใช้ประโยชน์ภายหลังจากการย้ายท่าอากาศยานหลักไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิแล้ว ทอท. จะยังคงต้องชำระค่าตอบแทนการใช้ที่ราชพัสดุในอัตราร้อยละ 5 ของรายได้ที่เกิดจากการใช้ประโยชน์ ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ	ทอท. จะต้องชำระค่าตอบแทนการใช้ที่ราชพัสดุในอัตราร้อยละ 5 ของรายได้จากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หากรายได้จากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิสูงกว่ารายได้จากท่าอากาศยานกรุงเทพ ทอท.จะชำระค่าตอบแทนการใช้ที่ราชพัสดุดังคิดเป็นจำนวนเงินที่สูงขึ้น นอกจากนี้หากท่าอากาศยานกรุงเทพยังคงมีรายได้จากการใช้ประโยชน์ภายหลังจากการย้ายท่าอากาศยานหลักไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิแล้ว ทอท. จะยังคงต้องชำระค่าตอบแทนการใช้ที่ราชพัสดุในอัตราร้อยละ 5 ของรายได้ที่เกิดจากการใช้ประโยชน์ ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ
- ค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์	ในรอบปีบัญชี 2546 ทอท. มีค่าเสื่อมราคาจำนวน 1,368.7 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 23 ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานรวม โดยมีสินทรัพย์ประเภทอาคารและสิ่งปลูกสร้าง เครื่องมือและอุปกรณ์ และสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง รวมสุทธิ 45,387.9 ล้านบาท ทั้งนี้การคำนวณค่าเสื่อมราคาคำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานโดยประมาณของสินทรัพย์แต่ละประเภท ดังนี้ - อาคารและสิ่งปลูกสร้าง 10-30 ปี - ระบบไฟฟ้า ประปา เชื้อเพลิง และสื่อสาร 10-20 ปี - เครื่องจักรกลและเครื่องมือเครื่องใช้ 5-10 ปี - ยานพาหนะ 5-8 ปี - เครื่องใช้สำนักงาน 5 ปี	1,368.7		ทอท. คาดว่าค่าใช้จ่ายในส่วนนี้จะเพิ่มขึ้นอย่างมากเนื่องจากเงินลงทุนในการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ณ วันที่ในเอกสารฉบับนี้คิดเป็นจำนวนประมาณ 121,392 ล้านบาท จะคิดคำนวณค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ด้วยวิธีการเส้นตรง (Straight-line Method) ตลอดอายุประมาณการใช้งานของสินทรัพย์ (ระหว่าง 5 ถึง 30 ปี) ค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์ยังไม่สามารถประมาณการได้ ซึ่งขึ้นอยู่กับประเภทของสินทรัพย์และอายุการใช้งานโดยประมาณ เพื่อประโยชน์ในการคำนวณ หากคิดคำนวณค่าเสื่อมราคาโดยสมมติฐานอายุการใช้งานเฉลี่ยของสินทรัพย์ 25 ปี ด้วยวิธีการเส้นตรง ค่าใช้จ่ายในส่วนค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์ของทอท. ภายหลังการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะเพิ่มขึ้นประมาณปีละ 4,856 ล้านบาท นอกจากนี้ ภายหลังจากการย้ายท่าอากาศยานหลักไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิแล้ว หากท่าอากาศยานกรุงเทพไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างมีความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ เช่น มีรายได้ไม่คุ้มกับค่าใช้จ่าย ผู้สอบบัญชีอาจพิจารณาตัดด้อยค่าสินทรัพย์ ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพเป็นค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม ซึ่งค่าใช้จ่ายด้อยค่าของสินทรัพย์นี้ (หากมี) จะมีผลให้ค่าใช้จ่ายของทอท. เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญเนื่องจากงบดุลเฉพาะบริษัท ณ วันที่ 30 กันยายน 2546 ทอท. มีสินทรัพย์ประเภทอาคารสิ่งก่อสร้าง เครื่องมือ และอุปกรณ์สุทธิจำนวน 13,132 ล้านบาท

ข้อที่ 6 โครงการดำเนินงานในอนาคต

	รายได้จากการดำเนินงาน และค่าใช้จ่ายดำเนินงานของ ทอท. ณ ปัจจุบัน	รายได้และค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานในรอบบัญชีปี 2546 (ล้านบาท)	ผลกระทบจากการเปิดดำเนินการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ต่อ ผลการดำเนินงานของ ทอท.	
			ผลกระทบทางด้านบวก	ผลกระทบทางด้านลบ
ดอกเบี้ยจ่าย	ณ วันที่ 30 กันยายน 2546 ทอท. มีเงินกู้ระยะยาวรวมถึงส่วนของหนี้สินระยะยาวที่กำหนดชำระภายในหนึ่งปีจำนวน 17,324.24 ล้านบาท มีค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยจ่ายจำนวน 5 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม ทอท. มีดอกเบี้ยจ่ายจำนวน 334 ล้านบาท ในส่วนของเงินกู้ยืมจาก JBIC ของบม. ซึ่งบันทึกเป็นสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง (Capitalised)	5.0		ทอท. คาดว่าการระดมดอกเบี้ยจ่ายจะเพิ่มขึ้นอย่างมากจากการจัดหาเงินทุนเพื่อการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยจะจัดหาเงินทุนจากเงินกู้ JBIC จำนวนไม่เกิน 73,000 ล้านบาท ณ วันที่ในเอกสารฉบับนี้ บม. ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ระยะยาวกับ JBIC จำนวนประมาณ 118,938 ล้านบาท โดยมีอัตราดอกเบี้ยเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักเท่ากับร้อยละ 2.24 ดอกเบี้ยจ่ายที่แท้จริงยังไม่สามารถคำนวณได้เนื่องจาก ณ วันที่ในเอกสารฉบับนี้ บม. ยังไม่ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ทั้งหมดกับ JBIC อย่างไรก็ตาม เพื่อประโยชน์ในการคำนวณ หากคำนวณดอกเบี้ยจ่ายโดยใช้อัตราดอกเบี้ยเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของเงินกู้ระยะยาวที่ลงนามแล้วซึ่งเท่ากับร้อยละ 2.24 ภายหลังการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทอท. จะมีภาระดอกเบี้ยจ่ายเพิ่มขึ้นเฉลี่ยปีละ 1,635 ล้านบาท เนื่องจากเงินกู้ยืมระยะยาวเป็นสกุลเงิน ดังนั้น อาจมีกำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเกิดขึ้น
อื่น ๆ				ในการโอนย้ายท่าอากาศยานหลักไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทอท. จะมีค่าใช้จ่ายในการโอนย้ายเกิดขึ้นจำนวนมาก ซึ่งยังไม่สามารถประมาณการได้ ณ วันที่ในเอกสารฉบับนี้ ทั้งนี้ ค่าใช้จ่ายในการโอนย้ายอาจเกิดขึ้นในรอบบัญชีที่เปิดดำเนินการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิหรือรอบปีบัญชีก่อนการเปิดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ข้อที่ 6 โครงการดำเนินงานในอนาคต

6.2 โครงการพัฒนาท่าอากาศยานกรุงเทพเพื่อการใช้ประโยชน์ในอนาคตหลังจากการที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์แล้ว

ทอท. คาดว่าท่าอากาศยานพาณิชย์หลักของกรุงเทพในอนาคตจะเป็นท่าอากาศยานสุวรรณภูมิหลังจากที่ได้มีการเปิดดำเนินการเชิงพาณิชย์อย่างเป็นทางการ ทั้งนี้ ได้มีการศึกษาการใช้ประโยชน์ของท่าอากาศยานกรุงเทพหลังจากที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเปิดดำเนินการเชิงพาณิชย์แล้ว แต่ยังไม่มีการสรุปถึงแผนการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานกรุงเทพในอนาคต ทอท. ได้มีการว่าจ้างกลุ่มที่ปรึกษาเพื่อศึกษาแนวทางการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานกรุงเทพในอนาคต โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอแผนงานการใช้ประโยชน์ซึ่งอำนวยความสะดวกสูงสุดแก่ทอท. โดยมีการเสนอให้ทอท. ยังคงดำเนินงานท่าอากาศยานกรุงเทพต่อไปด้วยการใช้ประโยชน์ทั้งในกิจการท่าอากาศยาน (Airport-Related Activities) และกิจกรรมที่ไม่เกี่ยวข้องกับกิจการท่าอากาศยาน (Non-Airport-Related Activities) ซึ่งทางคณะกรรมการของทอท. ได้พิจารณาอนุมัติแล้วในหลักการหลังจากได้มีการแก้ไขให้เหมาะสม และได้อนุมัติให้ดำเนินการศึกษาเพิ่มเติมด้านการเงินเพื่อประเมินต้นทุนทางเศรษฐกิจและประโยชน์ของแผนการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานกรุงเทพดังกล่าว และขณะนี้อยู่ระหว่างแต่งตั้งที่ปรึกษาสำหรับการศึกษาเพิ่มเติมดังกล่าว

ตามแผนการที่ได้รับอนุมัติโดยคณะกรรมการทอท. ซึ่งรวมถึงการเก็บรักษาสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพไว้ในกรณีต้องนำกลับมาให้บริการท่าอากาศยานอีกในอนาคต และการให้บมจ. การบินไทยคงสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุงอากาศยานหนักไว้ที่ท่าอากาศยานกรุงเทพ และให้กองทัพอากาศสามารถใช้อำนาจความสะดวกได้ต่อไป ทอท. เชื่อว่าการคงท่าอากาศยานกรุงเทพไว้จะเป็นประโยชน์ต่อทอท. เอง ทั้งนี้ เนื่องจากทอท. สามารถกลับมาใช้ท่าอากาศยานกรุงเทพเพื่อรองรับเที่ยวบินเชิงพาณิชย์ได้กรณีเกิดปัญหาการแออัดของการให้บริการเที่ยวบินในกรุงเทพหรือใช้เป็นท่าอากาศยานแห่งที่สองสำหรับให้บริการด้านการบินโดยทั่วไป 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

6.3 โครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่และท่าอากาศยานภูเก็ตสู่ความเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค

ตามที่รัฐบาลมีนโยบายที่จะส่งเสริมการท่องเที่ยวและการเดินทางด้วยสายการบินไปยังจังหวัดเชียงใหม่ และภูเก็ต ทอท. มีแผนที่จะขยายสิ่งอำนวยความสะดวก ณ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ และท่าอากาศยานภูเก็ตระหว่างรอบบัญชีปี 2547 ถึงรอบบัญชีปี 2549 โดยมีกำหนดงบประมาณการลงทุนทั้งหมดทั้งโครงการ (Budgeted Capital Expenditure) เป็นจำนวน 4,858.6 ล้านบาท โดยจำนวน 2,297.7 ล้านบาทใช้ในการขยายท่าอากาศยานเชียงใหม่ และจำนวน 2,561.2 ล้านบาท จะใช้ในการขยายท่าอากาศยานภูเก็ต ทั้งนี้ ในเบื้องต้น ทอท. ได้รับอนุมัติในหลักการสำหรับงบประมาณการลงทุนตามแผนการขยายท่าอากาศยานเชียงใหม่และท่าอากาศยานภูเก็ต เป็นจำนวน 2,690.3 ล้านบาท จากคณะรัฐมนตรี เพื่อดำเนินการตามโครงการขยายท่าอากาศยานภูมิภาคดังกล่าว โดยมีจุดประสงค์ที่จะให้ท่าอากาศยานทั้งสองแห่งสามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณขนถ่ายสินค้าได้มากขึ้น งบประมาณที่ได้รับอนุมัติดังกล่าวประกอบด้วยโครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ จำนวน 2,129.1 ล้านบาท และโครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต จำนวน 561.2 ล้านบาท

ทอท. จะเริ่มต้นโครงการขยายและปรับปรุงท่าอากาศยานเชียงใหม่ในรอบบัญชีปี 2547 และแล้วเสร็จในรอบบัญชีปี 2549 โดยจะมีการปรับปรุงอาคารผู้โดยสารในส่วนของห้องพักผู้โดยสาร ก่อสร้างอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศแห่งใหม่ ก่อสร้างลานจอดอากาศยานเพิ่มเติม ขยายพื้นที่อาคารคลังสินค้าปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกและขยายทางวิ่ง ทอท. วางแผนจะเริ่มต้น

ข้อที่ 6 โครงการดำเนินงานในอนาคต

โครงการขยายและปรับปรุงท่าอากาศยานภูเก็ตในรอบบัญชีปี 2547 และคาดว่าจะแล้วเสร็จในช่วงปลายรอบบัญชีปี 2548 โดยจะมีการขยายอาคารผู้โดยสารในส่วนของห้องพักผู้โดยสารระหว่างประเทศ ในปัจจุบันก่อสร้างลานจอดรถอากาศยานเพิ่มเติม ปรับปรุงเครื่องอำนวยความสะดวกต่าง ๆ และขยายพื้นที่อาคารคลังสินค้า

6.4 โครงการยุบเลิกบม. และให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นหน่วยธุรกิจหน่วยหนึ่งในทอท.

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 10 กันยายน 2545 เห็นชอบด้วยกับแผนการแปลงสภาพการทำอากาศยานแห่งประเทศไทยเป็นบริษัทมหาชนจำกัด และแผนการยุบเลิกบม. รวมตลอดถึงแนวทางการโอนกิจการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สิทธิ หนี้ ความรับผิดชอบ และสินทรัพย์ รวมทั้งพนักงานของบม. มาเป็นของทอท. โดยให้ทำการยุบเลิกบม. เมื่อการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิแล้วเสร็จ ทั้งนี้ เป็นที่คาดหวังว่าการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะแล้วเสร็จภายในไตรมาสแรกของปีพ.ศ. 2548 และสามารถเปิดดำเนินการอย่างเป็นทางการภายในไตรมาสที่ 3 ของปีพ.ศ. 2548

ในการดำเนินการยุบเลิกบม. และโอนกิจการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นหน่วยธุรกิจของทอท. นั้น ทอท. และ/หรือ บม. อาจต้องชำระภาษีเงินได้ ภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีธุรกิจเฉพาะ อากรแสตมป์ในอัตราที่กฎหมายกำหนดและค่าธรรมเนียมการโอน อสังหาริมทรัพย์ในอัตราร้อยละ 2 ของราคาประเมินของทรัพย์สินที่โอนจากบม. มายังทอท. ด้วย ทั้งนี้ ทอท. ได้ร้องขอให้คณะรัฐมนตรีลดค่าธรรมเนียมดังกล่าวลง ต่อมาเมื่อวันที่ 27 มกราคม 2547 คณะรัฐมนตรีมีมติให้กระทรวงมหาดไทยดำเนินการออกกฎกระทรวงเพื่อลดค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรมตามประมวลกฎหมายที่ดินสำหรับการโอนสินทรัพย์ประเภท อสังหาริมทรัพย์อันเกิดจากการดำเนินการยุบเลิกบม. และโอนกิจการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมาเป็นหน่วยธุรกิจของทอท. ในส่วนของภาษีเงินได้ ภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีธุรกิจเฉพาะ และอากรแสตมป์นั้น ทอท. อาจได้รับการยกเว้นภาระภาษีดังกล่าวในการดำเนินการรับโอนกิจการของบม. หากทอท. สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในประมวลรัษฎากร ตลอดจนพระราชกฤษฎีกา และกฎเกณฑ์อื่น ๆ ที่ออกตามประมวลรัษฎากรในเวลาที่มีการโอนสินทรัพย์