ที่ ทอท. 20165/2567

21 พฤศจิกายน 2567

เรื่อง คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์งบแสดงฐานะทางการเงิน

เรียน กรรมการและผู้จัดการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์งบแสดงฐานะทางการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567

ภาพรวมและเหตุการณ์สำคัญ

ภาพรวมของผลการดำเนินงานด้านปริมาณการจราจรทางอากาศของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ระหว่างเดือนตุลาคม 2566 - กันยายน 2567 มีจำนวนเที่ยวบินรวม 732,688 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 14.50 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน แบ่งเป็นเที่ยวบินระหว่างประเทศ 416,187 เที่ยวบิน และเที่ยวบินภายในประเทศ 316,501 เที่ยวบิน ส่วนจำนวนผู้โดยสารรวมมีทั้งหมด 119.29 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 19.22 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน แบ่งเป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศ 72.67 ล้านคน และผู้โดยสารภายในประเทศ 46.62 ล้านคน แม้ว่าในครึ่งปีหลังจะเป็นช่วง Low Season แต่นักท่องเที่ยวต่างชาติยังคงเดินทางเข้าประเทศไทยเพิ่มขึ้นตามการฟื้นตัวของภาคการท่องเที่ยว ประกอบกับภาครัฐมีนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวในการกระตุ้นเศรษฐกิจ

ทอท.ได้สนับสนุนนโยบายการกระตุ้นภาคการท่องเที่ยวของภาครัฐให้กับสายการบินและให้ความช่วยเหลือผู้ประกอบการเชิงพาณิชย์ ดังนี้

1.) โครงการกระตุ้นตลาดด้านการบินให้กับสายการบินที่เปิดเส้นทางการบินใหม่ (New Routes to Airlines) ณ ท่าอากาศยานของ ทอท.ทั้ง 6 แห่ง เพื่อเป็นการส่งเสริมการสร้างเครือข่ายทางด้านการบินและเป็นปัจจัยกระตุ้นให้สายการบินตัดสินใจเปิดให้บริการเส้นทางการบินใหม่ รวมถึงเป็นการกระตุ้นการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบินให้เร็วขึ้น โดยมีเงื่อนไข ดังนี้

- ให้ส่วนลดกับสายการบินที่ทำการบินในเส้นทางการบินใหม่ เมื่อเปรียบเทียบกับเส้นทางการบินของสายการบินตนเอง ที่ทำการบินระหว่างวันที่ 1 พฤศจิกายน 2560 ถึงวันที่ 31 ตุลาคม 2562
- สายการบินจะต้องเริ่มทำการบินหลังวันเริ่มตารางการบินฤดูหนาว 2023 โดยต้องเป็นเที่ยวบินแบบประจำระหว่างประเทศและภายในประเทศ รวมถึงเที่ยวบินพิเศษ สำหรับขนส่งผู้โดยสาร (Passenger Flight)
- ระยะเวลาของโครงการเริ่มตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2565 ถึงวันที่ 31 ตุลาคม 2568 โดยให้ส่วนลดค่าบริการในการขึ้นลงของอากาศยาน ค่าบริการที่เก็บอากาศยาน และค่าบริการใช้สะพานเทียบเครื่องบิน ในปีที่ 1 ร้อยละ 95 ปีที่ 2 และปีที่ 3 ร้อยละ 75

2.) โครงการสร้างแรงจูงใจและชดเชยให้สายการบินที่ย้ายการให้บริการไปยังอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 (Satellite 1 : SAT-1) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยให้ส่วนลดค่าเช่าพื้นที่ห้องรับรองใหม่ที่อาคาร SAT-1 และส่วนลดด้านการบินเฉพาะเที่ยวบินที่มาใช้บริการ ณ อาคาร SAT-1 เท่านั้น ได้แก่ ค่าบริการในการขึ้นลงของอากาศยาน ค่าบริการที่เก็บอากาศยาน และค่าบริการใช้สะพานเทียบเครื่องบิน อัตราส่วนลดขึ้นอยู่กับระยะเวลาโครงการที่สายการบินเลือก ทั้งนี้ ระยะเวลาโครงการมีระยะ 1.5 ปี หรือ 3 ปี

3.) โครงการกระตุ้นตลาดด้านการบินหรือ Performance – Based Incentive Scheme ณ ท่าอากาศยานของ ทอท.ทั้ง 6 แห่ง มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริม สนับสนุน และกระตุ้นการดำเนินงานของสายการบินในการเพิ่มปริมาณเที่ยวบินและผู้โดยสารระหว่างประเทศ โดยจะให้การสนับสนุนสายการบินที่ทำการบินในเที่ยวบินแบบประจำระหว่างประเทศ (International Scheduled Flight) รวมถึงเที่ยวบินพิเศษ (Extra Flight) และเที่ยวบินแบบไม่ประจำหรือเช่าเหมาลำระหว่างประเทศ (Charter Flight) ณ ท่าอากาศยานทั้ง 6 แห่งของ ทอท. โดยมีเงื่อนไขดังนี้

- ให้ส่วนลดกับสายการบินที่สามารถเพิ่มเที่ยวบินนอกเหนือจากจำนวนเที่ยวบินของสายการบินตนเองตามตารางการบินที่ได้รับอนุมัติ ณ วันที่ 8 กันยายน 2566
- สายการบินจะได้รับส่วนลดค่าบริการในการขึ้นลงของอากาศยาน 175 บาทต่อผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น 1 คน ทั้งนี้ ส่วนลดค่าบริการในการขึ้นลงของอากาศยานจะต้องไม่เกินร้อยละ 75 ของค่าบริการขึ้นลงอากาศยานของเที่ยวบินส่วนเพิ่ม
- ระยะเวลาของโครงการเริ่มตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2566 ถึงวันที่ 31 มีนาคม 2567 รวมระยะเวลา 5 เดือน หรือตลอดฤดูการบินนี้

4.) โครงการสนับสนุนการตลาดเพื่อเพิ่มเที่ยวบินระหว่างประเทศ (Marketing Fund) ณ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ และท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย โดย ทอท.จะให้ค่าสนับสนุนการตลาดกับสายการบินที่เปิดให้บริการเที่ยวบินระหว่างประเทศ ที่เชื่อมต่อกับท่าอากาศยานหาดใหญ่ และท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย จำนวน 300 บาทต่อผู้โดยสาร 1 คนในเที่ยวบินนั้นๆ โดยสายการบินที่ได้รับสิทธิ์ต้องเป็นเที่ยวบินประจำระหว่างประเทศ เที่ยวบินพิเศษ รวมถึงเที่ยวบินไม่ประจำหรือเที่ยวบินเช่าเหมาลำระหว่างประเทศ นอกจากนั้นต้องเป็นสายการบินที่เปิดให้บริการเส้นทางนั้นๆ ตั้งแต่ 1 พฤศจิกายน 2567 – 30 เมษายน 2569 ทั้งนี้ เฉพาะเที่ยวบินขนส่งผู้โดยสารเท่านั้น

5.) การให้ความช่วยเหลือผู้ประกอบการเชิงพาณิชย์ โดยเลื่อนชำระและแบ่งชำระส่วนต่างของค่าผลประโยชน์ตอบแทนในอัตราร้อยละ และค่าผลประโยชน์ตอบแทนขั้นต่ำของเดือนพฤศจิกายน 2566 – เมษายน 2567 โดยเปรียบเทียบค่าผลประโยชน์ตอบแทนขั้นต่ำกับค่าผลประโยชน์ตอบแทนในอัตราร้อยละ ในกรณีที่ค่าผลประโยชน์ตอบแทนร้อยละน้อยกว่า ให้ชำระค่าผลประโยชน์ตอบแทนร้อยละ สำหรับส่วนต่างจะให้เลื่อนชำระออกไปเป็นระยะเวลา 6 เดือน จากวันครบกำหนดชำระตามระยะเวลาปกติ และแต่ละงวดแบ่งชำระได้ 12 เดือน

อย่างไรก็ตาม รายละเอียดโครงการและการให้ความช่วยเหลือข้างต้นต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ เงื่อนไข รวมทั้งแนวปฏิบัติที่ ทอท.กำหนด และสงวนสิทธิ์ในการพิจารณาการสนับสนุนนโยบายตามดุลยพินิจของ ทอท. รวมทั้งการเปลี่ยนแปลง แก้ไข หรือยกเลิกเงื่อนไขการให้ความช่วยเหลือผู้ประกอบการให้เหมาะสมกับสถานการณ์

1. การวิเคราะห์ผลการดำเนินงาน

1.1 ผลการดำเนินงานสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567

หน่วย : ล้านบาท

	2567	2566	เพิ่ม (ลด)	ร้อยละ
รายได้จากการขายหรือการให้บริการ	67,121.30	48,140.92	18,980.38	39.43
รายได้เกี่ยวกับกิจการการบิน	31,000.47	22,265.83	8,734.64	39.23
สัดส่วน	46%	46%		
รายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบิน	36,120.83	25,875.09	10,245.74	39.60
สัดส่วน	54%	54%		
รายได้อื่น	706.49	304.58	401.91	131.96
รวมรายได้	**67,827.79**	**48,445.50**	**19,382.29**	**40.01**
หัก ค่าใช้จ่ายรวม	40,524.93	34,248.23	6,276.70	18.33
กำไรจากการดำเนินงาน	**27,302.86**	**14,197.27**	**13,105.59**	**92.31**
หัก ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในการร่วมค้า	0.57	0.17	0.40	235.29
หัก ต้นทุนทางการเงิน	2,756.84	2,890.49	(133.65)	(4.62)
กำไรก่อนภาษีเงินได้	**24,545.45**	**11,306.61**	**13,238.84**	**117.09**
หัก ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	4,903.13	2,235.01	2,668.12	119.38
กำไรสุทธิสำหรับงวด	**19,642.32**	**9,071.60**	**10,570.72**	**116.53**
การแบ่งปันกำไร				
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	**19,182.39**	**8,790.87**	**10,391.52**	**118.21**
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	459.93	280.73	179.20	63.83
กำไรสุทธิต่อหุ้น (บาท)	**1.34**	**0.62**	**0.72**	**116.13**

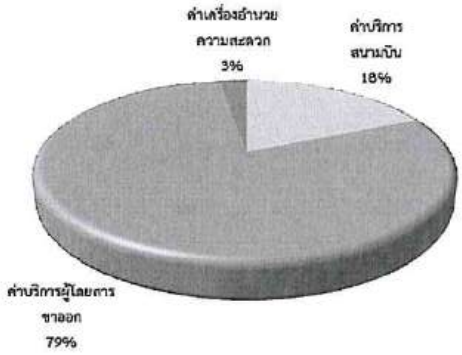
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567 ทอท.มีกำไรสุทธิจำนวน 19,182.39 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 10,391.52 ล้านบาท หรือร้อยละ 118.21 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน โดยมีรายได้จากการขายหรือการให้บริการเพิ่มขึ้น 18,980.38 ล้านบาท หรือร้อยละ 39.43 จากการเพิ่มขึ้นทั้งรายได้เกี่ยวกับกิจการการบิน 8,734.64 ล้านบาท หรือร้อยละ 39.23 และรายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบิน 10,245.74 ล้านบาท หรือร้อยละ 39.60 เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนเที่ยวบินและจำนวนผู้โดยสาร รายได้อื่นเพิ่มขึ้น 401.91 ล้านบาท หรือร้อยละ 131.96 ค่าใช้จ่ายรวมเพิ่มขึ้น 6,276.70 ล้านบาท หรือร้อยละ 18.33 ส่วนใหญ่เกิดจากการเพิ่มขึ้นของค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ค่าจ้างภายนอก ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา และค่าใช้จ่ายอื่น ในขณะที่ต้นทุนทางการเงินลดลง 133.65 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.62 สำหรับค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้เพิ่มขึ้น 2,668.12 ล้านบาท หรือร้อยละ 119.38 สอดคล้องกับผลการดำเนินงานที่เพิ่มขึ้น

1.2 รายได้เกี่ยวกับกิจการการบิน

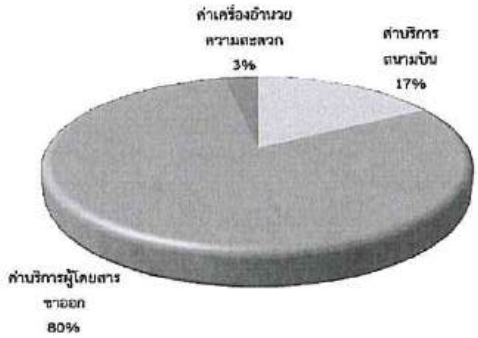
หน่วย : ล้านบาท

	2567	2566	เพิ่ม (ลด)	ร้อยละ
ค่าบริการสนามบิน	5,629.34	3,741.73	1,887.61	50.45
ค่าบริการผู้โดยสารขาออก	24,606.97	17,881.79	6,725.18	37.61
ค่าเครื่องอำนวยความสะดวก	764.16	642.31	121.85	18.97
รวม	**31,000.47**	**22,265.83**	**8,734.64**	**39.23**

2567



2566



รายได้เกี่ยวกับกิจการการบินมีสัดส่วนของรายได้แต่ละประเภทในปี 2567 ไม่เปลี่ยนแปลงจากปีก่อนอย่างมีสาระสำคัญ โดยรายได้เกี่ยวกับกิจการการบินส่วนใหญ่มาจากรายได้ค่าบริการผู้โดยสารขาออก และค่าบริการสนามบิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567 รายได้เกี่ยวกับกิจการการบินจำนวน 31,000.47 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 8,734.64 ล้านบาท หรือร้อยละ 39.23 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของรายได้ค่าบริการผู้โดยสารขาออกจำนวน 6,725.18 ล้านบาท หรือร้อยละ 37.61 โดยมีสาเหตุจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้โดยสารโดยรวมของทั้ง 6 ท่าอากาศยานร้อยละ 19.22 นอกจากนี้ รายได้ค่าบริการสนามบินเพิ่มขึ้นจำนวน 1,887.61 ล้านบาท หรือร้อยละ 50.45 จากการเพิ่มขึ้นของจำนวนเที่ยวบินรวมร้อยละ 14.50

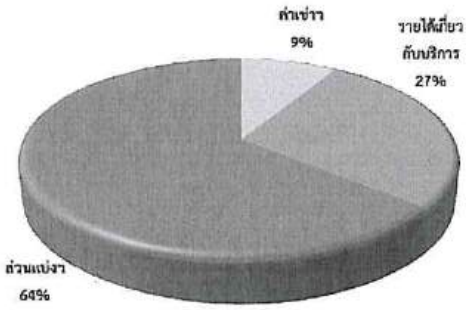
1.3 รายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบิน

หน่วย : ล้านบาท

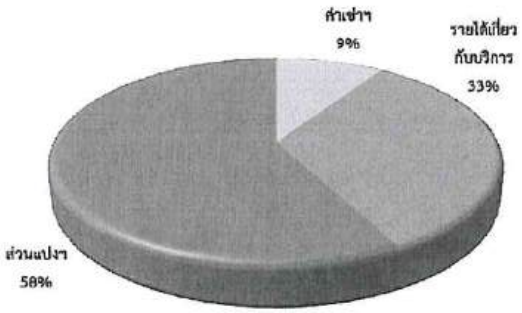
	2567	2566	เพิ่ม (ลด)	ร้อยละ
ค่าเช่าสำนักงานและอสังหาริมทรัพย์	3,100.93	2,380.90	720.03	30.24
รายได้เกี่ยวกับบริการ	9,899.30	8,574.33	1,324.97	15.45
รายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์	23,120.60	14,919.86	8,200.74	54.97
รวม	**36,120.83**	**25,875.09**	**10,245.74**	**39.60**

1.3 รายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบิน (ต่อ)

2567



2566



รายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบินมีสัดส่วนของรายได้แต่ละประเภทในปี 2567 ไม่เปลี่ยนแปลงจากปีก่อนอย่างมีสาระสำคัญ โดยรายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบินส่วนใหญ่มาจากรายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์และรายได้เกี่ยวกับบริการ

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567 รายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบินจำนวน 36,120.83 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 10,245.74 ล้านบาท หรือร้อยละ 39.60 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของรายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์จำนวน 8,200.74 ล้านบาท หรือร้อยละ 54.97 ซึ่งเพิ่มขึ้นตามจำนวนผู้โดยสารและผู้ใช้บริการภายในท่าอากาศยาน โดยรายการหลักๆ ที่เพิ่มขึ้นมาจากธุรกิจร้านค้าปลอดอากร และธุรกิจการบริหารกิจกรรมเชิงพาณิชย์ นอกจากนี้ รายได้เกี่ยวกับบริการเพิ่มขึ้นจำนวน 1,324.97 ล้านบาท หรือร้อยละ 15.45 โดยส่วนใหญ่เพิ่มขึ้นจากรายได้กิจการบริการภาคพื้น และค่าบริการตรวจสอบผู้โดยสารล่วงหน้า

1.4 รายได้อื่น

หน่วย : ล้านบาท

	2567	2566	เพิ่ม (ลด)	ร้อยละ
รายได้ดอกเบี้ย	100.44	23.63	76.81	325.05
กำไรจากการจำหน่ายสินทรัพย์	8.62	10.19	(1.57)	(15.41)
กำไรจากตราสารอนุพันธ์	85.26	-	85.26	100.00
รายได้อื่น	512.17	270.76	241.41	89.16
รวม	**706.49**	**304.58**	**401.91**	**131.96**

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567 รายได้อื่นจำนวน 706.49 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 401.91 ล้านบาท หรือร้อยละ 131.96 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน ส่วนใหญ่เกิดจากการเพิ่มขึ้นของรายได้อื่นจำนวน 241.41 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการเพิ่มขึ้นของรายได้ค่าปรับ และการรับรู้รายได้ค่าเสียหายจากการใช้สถานีไฟฟ้าของ ทอท. นอกจากนี้ กำไรจากตราสารอนุพันธ์เพิ่มขึ้นจำนวน 85.26 ล้านบาท เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของตราสารอนุพันธ์ และรายได้ดอกเบี้ยเพิ่มขึ้นจำนวน 76.81 ล้านบาท

1.5 ค่าใช้จ่ายรวม

หน่วย : ล้านบาท

	2567	2566	เพิ่ม (ลด)	ร้อยละ
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	13,296.20	11,639.36	1,656.84	14.23
ค่าสาธารณูปโภค	3,345.50	3,601.40	(255.90)	(7.11)
ค่าจ้างภายนอก	5,224.87	4,250.95	973.92	22.91
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา	3,478.20	2,548.99	929.21	36.45
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	11,403.84	8,870.32	2,533.52	28.56
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน	119.08	7.19	111.89	1,556.19
ขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์	307.72	448.31	(140.59)	(31.36)
ขาดทุนจากตราสารอนุพันธ์	-	11.21	(11.21)	(100.00)
ค่าใช้จ่ายอื่น	3,349.52	2,870.50	479.02	16.69
รวม	**40,524.93**	**34,248.23**	**6,276.70**	**18.33**

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567 ค่าใช้จ่ายรวมจำนวน 40,524.93 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 6,276.70 ล้านบาท หรือร้อยละ 18.33 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญเกิดจากการเพิ่มขึ้นของค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายจำนวน 2,533.52 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของค่าเสื่อมราคาของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เช่น ค่าเสื่อมราคาอุปกรณ์ไฟฟ้า สนามบินพื้นผิวทางวิ่งทางขับ และอาคารท่าอากาศยาน เป็นต้น ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานเพิ่มขึ้นจำนวน 1,656.84 ล้านบาท ส่วนใหญ่เกิดจากการเพิ่มขึ้นของการจ้างพนักงานของบริษัทย่อย ได้แก่ บริษัท บริการภาคพื้น ท่าอากาศยานไทย จำกัด และบริษัท รักษาความปลอดภัย ท่าอากาศยานไทย จำกัด รวมทั้งการเพิ่มขึ้นของโบนัสพนักงาน ทอท. นอกจากนี้ ค่าจ้างภายนอกเพิ่มขึ้นจำนวน 973.92 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของค่าจ้างให้บริการระบบตรวจสอบและคัดกรองผู้โดยสารล่วงหน้า (APPS) ในส่วนที่จ่ายให้ service provider และค่าบริการระบบบริการผู้โดยสารขึ้นเครื่อง ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาเพิ่มขึ้นจำนวน 929.21 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการเพิ่มขึ้นของค่าซ่อมแซมสายพานส่งกระเป๋า ค่าซ่อมแซมเครื่องสื่อสารและคอมพิวเตอร์ และค่าซ่อมแซมสะพานเทียบเครื่องบิน นอกจากนั้นแล้ว ค่าใช้จ่ายอื่นเพิ่มขึ้นจำนวน 479.02 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการเพิ่มขึ้นของค่าภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง ค่าเช่าทรัพย์สิน และค่าตอบแทนการจัดเก็บค่าบริการผู้โดยสารขาออก ในขณะที่ค่าสาธารณูปโภคลดลงจำนวน 255.90 ล้านบาท ส่วนค่าใช้จ่ายประเภทอื่นไม่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างเป็นสาระสำคัญจากปีก่อน

2. การวิเคราะห์ฐานะการเงิน

ฐานะการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 ของ ทอท.มีรายละเอียด ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2567	2566	เพิ่ม (ลด)	ร้อยละ
สินทรัพย์รวม	206,149.84	195,611.09	10,538.75	5.39
หนี้สินรวม	79,750.92	83,432.90	(3,681.98)	(4.41)
ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม	126,398.92	112,178.19	14,220.73	12.68

รายการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญของสินทรัพย์ หนี้สิน และส่วนของผู้ถือหุ้น ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 เปรียบเทียบกับยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 มีดังต่อไปนี้

2.1 การวิเคราะห์สินทรัพย์

ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 ทอท.มีสินทรัพย์รวมทั้งสิ้น 206,149.84 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 30 กันยายน 2566 จำนวน 10,538.75 ล้านบาท หรือร้อยละ 5.39 โดยมีรายละเอียดที่สำคัญ ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2567	2566	เพิ่ม (ลด)	ร้อยละ
สินทรัพย์หมุนเวียน	30,223.95	19,013.87	11,210.08	58.96
ลูกหนี้การค้าไม่หมุนเวียน	2,025.90	883.45	1,142.45	129.32
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	718.52	1,060.27	(341.75)	(32.23)
เงินลงทุน	139.79	88.27	51.52	58.37
ที่ดิน อาคาร อุปกรณ์ และอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	136,130.79	131,450.20	4,680.59	3.56
สินทรัพย์สิทธิการใช้	24,898.53	28,058.86	(3,160.33)	(11.26)
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	6,809.72	9,146.83	(2,337.11)	(25.55)
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ	5,202.64	5,909.34	(706.70)	(11.96)
สินทรัพย์รวม	**206,149.84**	**195,611.09**	**10,538.75**	**5.39**

สินทรัพย์หมุนเวียน จำนวน 30,223.95 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 11,210.08 ล้านบาท หรือร้อยละ 58.96 เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดจำนวน 12,395.81 ล้านบาท ในขณะที่ลูกหนี้การค้าลดลงจำนวน 1,417.12 ล้านบาท สำหรับรายการสินทรัพย์หมุนเวียนอื่นๆ เช่น ลูกหนี้อื่น สินค้าและวัสดุคงเหลือ สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น รวมทั้งสินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ไม่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างเป็นสาระสำคัญจากปีก่อน

สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น จำนวน 718.52 ล้านบาท ลดลง 341.75 ล้านบาท หรือร้อยละ 32.23 เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรม

ที่ดิน อาคาร อุปกรณ์ และอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน จำนวน 136,130.79 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 4,680.59 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.56 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

สินทรัพย์สิทธิการใช้ จำนวน 24,898.53 ล้านบาท ลดลง 3,160.33 ล้านบาท หรือร้อยละ 11.26 เนื่องจากมีการทยอยตัดค่าเสื่อมราคาตามอายุสัญญาเช่า

สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี จำนวน 6,809.72 ล้านบาท ลดลง 2,337.11 ล้านบาท หรือร้อยละ 25.55 เนื่องจาก ทอท.มีกำไรทางภาษีสุทธิเกิดขึ้นในระหว่างปี และใช้ขาดทุนทางภาษียกมาจนครบทั้งจำนวนแล้ว

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ จำนวน 5,202.64 ล้านบาท ลดลง 706.70 ล้านบาท หรือร้อยละ 11.96 สาเหตุหลักเกิดจากการลดลงของเงินจ่ายล่วงหน้าจำนวน 521.82 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เป็นเงินจ่ายล่วงหน้าค่างานก่อสร้างของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และลูกหนี้กรมสรรพากรลดลงจำนวน 160.43 ล้านบาท

2.2 การวิเคราะห์หนี้สิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 ทอท.มีหนี้สินรวมทั้งสิ้น 79,750.92 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 30 กันยายน 2566 จำนวน 3,681.98 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.41 โดยมีรายละเอียดที่สำคัญ ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2567	2566	เพิ่ม (ลด)	ร้อยละ
หนี้สินหมุนเวียน	23,362.68	23,292.52	70.16	0.30
เงินกู้ระยะยาว – สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	835.47	1,646.34	(810.87)	(49.25)
หนี้สินตามสัญญาเช่า – สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	46,557.48	49,817.62	(3,260.14)	(6.54)
สำรองผลประโยชน์พนักงาน	4,657.09	4,398.56	258.53	5.88
หนี้สินตราสารอนุพันธ์ไม่หมุนเวียน	640.93	878.26	(237.33)	(27.02)
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	3,697.27	3,399.60	297.67	8.76
หนี้สินรวม	**79,750.92**	**83,432.90**	**(3,681.98)**	**(4.41)**

หนี้สินหมุนเวียน จำนวน 23,362.68 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 70.16 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.30 ส่วนใหญ่เกิดจากการเพิ่มขึ้นของหนี้สินหมุนเวียนอื่นจำนวน 2,496.16 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากโบนัสพนักงานค้างจ่าย นอกจากนี้ ประมาณการหนี้สินระยะสั้นเพิ่มขึ้นจำนวน 1,376.27 ล้านบาท และภาษีเงินได้ค้างจ่ายเพิ่มขึ้นจำนวน 1,265.51 ล้านบาท ในขณะที่เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินลดลงจำนวน 2,498.86 ล้านบาท จากการจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืม อีกทั้งเจ้าหนี้งานระหว่างทำลดลงจำนวน 1,301.31 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นการชำระค่างานจ้างที่เกี่ยวข้องกับระบบงานและโครงการต่างๆ ของ ทอท. และเงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีลดลงจำนวน 898.64 ล้านบาท

เงินกู้ระยะยาว – สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี จำนวน 835.47 ล้านบาท ลดลง 810.87 ล้านบาท หรือร้อยละ 49.25 เนื่องจากการจ่ายคืนเงินกู้ยืมและผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยน

หนี้สินตามสัญญาเช่า – สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี จำนวน 46,557.48 ล้านบาท ลดลง 3,260.14 ล้านบาท หรือร้อยละ 6.54 เนื่องจาก ทอท.ทยอยชำระหนี้สินตามสัญญาเช่าตามงวดที่ถึงกำหนดชำระ

สำรองผลประโยชน์พนักงาน จำนวน 4,657.09 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 258.53 ล้านบาท หรือร้อยละ 5.88 เนื่องจากการเพิ่มขึ้นจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย

หนี้สินตราสารอนุพันธ์ไม่หมุนเวียน จำนวน 640.93 ล้านบาท ลดลง 237.33 ล้านบาท หรือร้อยละ 27.02 เนื่องจากการวัดมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ จำนวน 3,697.27 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 297.67 ล้านบาท หรือร้อยละ 8.76 สาเหตุหลักเกิดจากการเพิ่มขึ้นของรายได้รอตัดบัญชี และเงินมัดจำและเงินประกันสัญญาเกินหนึ่งปี

2.3 การวิเคราะห์ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 126,398.92 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 30 กันยายน 2566 จำนวน 14,220.73 ล้านบาท หรือร้อยละ 12.68 เนื่องจากกำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี จำนวน 19,370.85 ล้านบาท ประกอบกับเงินลงทุนในบริษัทย่อยที่เพิ่มขึ้นในระหว่างปีจำนวน 1.22 ล้านบาท หักเงินปันผลที่จ่ายให้ผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อยจำนวน 5,142.22 ล้านบาท และ 9.12 ล้านบาท ตามลำดับ

3. การวิเคราะห์สภาพคล่อง

ทอท.มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 จำนวน 18,486.83 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 30 กันยายน 2566 จำนวน 12,395.81 ล้านบาท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2567
กระแสเงินสดได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	41,056.30
กระแสเงินสดใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(13,127.54)
กระแสเงินสดใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(15,532.95)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น	**12,395.81**
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี	6,091.02
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดสิ้นปี	18,486.83

การเปลี่ยนแปลงของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567 สามารถอธิบายตามกิจกรรมต่างๆ ดังนี้

เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน จำนวน 41,056.30 ล้านบาท เกิดจากผลการดำเนินงานของปีปัจจุบัน

เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน จำนวน 13,127.54 ล้านบาท เกิดจากการลงทุนในที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์จำนวน 13,016.74 ล้านบาท

เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน จำนวน 15,532.95 ล้านบาท ส่วนใหญ่เกิดจากการจ่ายเงินปันผลจำนวน 5,151.34 ล้านบาท จ่ายชำระหนี้สินตามสัญญาเช่าจำนวน 3,024.12 ล้านบาท จ่ายชำระดอกเบี้ยจำนวน 2,916.42 ล้านบาท จ่ายชำระเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินสุทธิจำนวน 2,498.86 ล้านบาท และจ่ายชำระเงินกู้ยืมระยะยาวจำนวน 1,851.26 ล้านบาท

4. การวิเคราะห์อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

	2567	2566
อัตราส่วนความสามารถในการทำกำไร		
อัตรากำไรจากการดำเนินงาน / รายได้จากการดำเนินงาน (%)	40.68	29.49
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (ROE) (%)	16.35	8.30
อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์รวม (ROA) (%)	9.55	4.63
อัตราส่วนโครงสร้างทางการเงิน		
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	0.63	0.74
อัตราส่วนสภาพคล่อง (เท่า)	1.29	0.82

ทอท.มีอัตราส่วนความสามารถในการทำกำไรเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับงวดเดียวกันของปีก่อน เนื่องจากการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบินและภาคการท่องเที่ยว ประกอบกับภาครัฐมีนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวในการกระตุ้นเศรษฐกิจ ส่งผลให้ ทอท.มีปริมาณการจราจรทางอากาศโดยรวมเพิ่มขึ้น โดยอัตราส่วนโครงสร้างทางการเงิน ทอท.สามารถดำรงอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นน้อยกว่า 1 เท่า และมีอัตราส่วนสภาพคล่องมากกว่า 1 เท่า

5. ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

ประเทศไทยมีศักยภาพการเป็นศูนย์กลางการบินเพราะตั้งอยู่ในจุดภูมิศาสตร์กึ่งกลางของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก มีพรมแดนติดกับ 4 ประเทศเพื่อนบ้าน และได้รับสิทธิประโยชน์จากการเปิดเสรีการบินอาเซียน ในฐานะที่ ทอท.กำกับดูแลท่าอากาศยานในความรับผิดชอบ 6 แห่ง ประกอบด้วย ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานหาดใหญ่ จึงถือเป็นประตูด่านแรกในการสร้างความประทับใจให้กับนักท่องเที่ยวและส่งเสริมภาคอุตสาหกรรมการขนส่งทางอากาศ ดังนั้น เพื่อไปสู่เป้าหมายที่ตั้งไว้ ทอท.จึงมุ่งมั่นเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานเพื่อการรองรับการจราจรทางอากาศที่จะเติบโตในอนาคต เชื่อมโยงท่าอากาศยานกับโครงข่ายการเดินทางทั่วประเทศตลอดจนพัฒนาอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องเพื่อรองรับศูนย์กลางการเดินทางภูมิภาค อาทิ ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance Repair and Overhaul: MRO) และท่าอากาศยานสำหรับเครื่องบินส่วนบุคคล (Private Jet) เพื่อจูงใจสายการบินทั่วโลกให้เข้ามาเปิดเส้นทางใหม่ ขานรับการเติบโตที่ก้าวกระโดดของตลาดการบินเอเชียแปซิฟิก

ทอท.มีความมุ่งมั่นที่จะพัฒนาและผลักดันเพื่อให้ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบเป็นท่าอากาศยานที่มีมาตรฐานสากล มีความสะดวกสบาย ผู้โดยสารได้รับการบริการที่รวดเร็ว และปลอดภัย ล่าสุดเว็บไซต์ Skytrax ซึ่งเป็นเว็บไซต์จัดอันดับการให้บริการของท่าอากาศยาน ได้ประกาศท่าอากาศยานที่ดีที่สุดในโลก (World's Best Airport) ประจำปี 2567 โดยท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ติดอันดับที่ 58 ขยับขึ้นมา 10 อันดับ จากอันดับที่ 68 ในปี 2566 และท่าอากาศยานดอนเมือง ติดอันดับ 10 ของท่าอากาศยานสำหรับสายการบินต้นทุนต่ำที่ดีที่สุดในโลก (World's Best Low-Cost Airline Terminals) ซึ่งผลการจัดอันดับดังกล่าวมาจากการสำรวจความคิดเห็นของผู้เดินทางด้วยเครื่องบินทั่วโลก ภายใต้การสำรวจที่ชื่อว่า World's Airport Survey จัดทำโดยบริษัท Skytrax ซึ่งเป็นบริษัทวิจัยและที่ปรึกษาด้านการบินชั้นนำของประเทศอังกฤษที่มีความเชี่ยวชาญในการวิเคราะห์คุณภาพการให้บริการของสายการบินและท่าอากาศยานทั่วโลก โดยคำนึงถึงหมวดการให้บริการท่าอากาศยาน เช่น การเดินทาง สภาพแวดล้อมและการออกแบบ เจ้าหน้าที่ท่าอากาศยาน สิ่งอำนวยความสะดวก และการให้บริการ เป็นต้น

ทอท.พร้อมส่งเสริมประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินของโลก เชื่อมโยงการขนส่งทางอากาศและเชื่อมต่อการเดินทางแห่งภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกตามนโยบายของรัฐบาล ซึ่งมีเป้าหมายผลักดันท่าอากาศยานของไทยให้ติดอันดับ 1 ใน 20 ท่าอากาศยานที่ดีที่สุดในโลก รวมทั้งเพิ่มขีดศักยภาพการรองรับผู้โดยสาร ตลอดจนเป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้าแห่งภูมิภาคที่ใหญ่ที่สุดเป็น 1 ใน 10 ของโลก โดย ทอท.มีแผนในการดำเนินการด้านต่างๆ ดังนี้

1.) การพัฒนาท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ ทอท.

ทอท.ได้เตรียมแผนการรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศและผู้โดยสารจากหลากหลายภูมิภาคทั้งในประเทศและต่างประเทศ รวมทั้งได้เร่งดำเนินการพัฒนาท่าอากาศยานเพื่อรองรับการเติบโตของภาคการท่องเที่ยวของประเทศตามนโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจของภาครัฐ ดังนี้

- โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 งานก่อสร้างอาคาร SAT-1 พร้อมทั้งระบบขนส่งผู้โดยสารอัตโนมัติเชื่อมต่อระหว่างอาคาร SAT-1 กับอาคารผู้โดยสารหลัก ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ปัจจุบันงานก่อสร้างดังกล่าวดำเนินการแล้วเสร็จ และเปิดให้บริการแล้วเมื่อเดือนกันยายน 2566 ซึ่งทำให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิรองรับผู้โดยสารได้เพิ่มขึ้นจาก 45 ล้านคนต่อปี เป็น 60 ล้านคนต่อปี และในปีนี้ ทอท.ได้เปิดใช้ทางวิ่งเส้นที่ 3 แล้ว เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของทางวิ่งให้รองรับเที่ยวบินได้เพิ่มขึ้นจาก 68 เที่ยวบินต่อชั่วโมง เป็น 94 เที่ยวบินต่อชั่วโมง ในส่วนของงานก่อสร้างส่วนต่อขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออก (East Expansion) จะดำเนินการก่อสร้างส่วนต่อขยายอาคารผู้โดยสารหลักด้านทิศตะวันออกของอาคารเดิม ทั้งนี้ เพื่อเพิ่มพื้นที่การให้บริการ โดยเมื่อดำเนินการแล้วเสร็จจะเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งจะรองรับผู้โดยสารได้เพิ่มอีก 15 ล้านคนต่อปี โดยคาดว่าจะดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในปี 2570

- โครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ 3 จะก่อสร้างอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ และปรับปรุงอาคารผู้โดยสารอาคาร 1 เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารจาก 30 ล้านคนต่อปี เป็น 50 ล้านคนต่อปี ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการออกแบบ โดยคาดว่าจะดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในปี 2573

- โครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ ระยะที่ 1 จะก่อสร้างอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ และปรับปรุงอาคารผู้โดยสารอาคารหลังเดิมเป็นอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารจาก 8 ล้านคนต่อปี เป็น 20 ล้านคนต่อปี ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการออกแบบ โดยคาดว่าจะดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในปี 2571

- โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต ระยะที่ 2 จะก่อสร้างส่วนต่อขยายอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารจาก 12.5 ล้านคนต่อปี เป็น 18 ล้านคนต่อปี ปัจจุบันอยู่ระหว่างการจัดทำข้อกำหนดการจ้าง (Term of Reference : TOR) จ้างผู้ออกแบบ โดยคาดว่าจะดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในปี 2572

- โครงการพัฒนาท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย ระยะที่ 1 จะดำเนินการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังใหม่ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารจาก 3 ล้านคนต่อปี เป็น 6 ล้านคนต่อปี ปัจจุบันอยู่ระหว่างการจัดทำ TOR จ้างผู้ออกแบบ โดยคาดว่าจะดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในปี 2572

- ท่าอากาศยานหาดใหญ่ อยู่ระหว่างการทบทวนแผนแม่บทให้สอดคล้องกับปริมาณการจราจรทางอากาศที่มีการเปลี่ยนแปลง

2.) การพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมในการให้บริการ

ทอท.ได้นำเทคโนโลยีและนวัตกรรมเกี่ยวกับระบบบริการผู้โดยสารสมัยใหม่เข้ามาใช้เพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการผู้โดยสารให้ได้รับความสะดวกรวดเร็ว ลดระยะเวลาการรอคอยและแก้ปัญหาคอขวดบรรเทาความหนาแน่นของผู้โดยสารในชั่วโมงเร่งด่วน โดยเทคโนโลยีและนวัตกรรมข้างต้นที่ ทอท.นำมาให้บริการผู้โดยสาร มีดังนี้

- ระบบตรวจบัตรโดยสารขึ้นเครื่อง (Common Use Terminal Equipment: CUTE) เป็นระบบอำนวยความสะดวกและจัดการด้านการเข้าถึงระบบเช็กอินผู้โดยสารผ่าน Airlines Application

- ระบบเช็กอินด้วยตนเองอัตโนมัติ (Common Use Self Service: CUSS) เป็นระบบอำนวยความสะดวก และจัดการด้านการเข้าถึงระบบเช็กอินผู้โดยสาร โดยมุ่งเน้นการบริการแบบ Self-Service ซึ่งผู้โดยสารไม่ต้องรอต่อแถว

- ระบบรับกระเป๋าสัมภาระอัตโนมัติ (Common Use Bag Drop: CUBD) ผู้โดยสารสามารถโหลดกระเป๋าสัมภาระสู่สายพานลำเลียงได้ด้วยตนเองอัตโนมัติ

- ระบบตรวจสอบยืนยันตัวตนผู้โดยสาร (Passenger Validation System: PVS) เป็นระบบการตรวจสอบข้อมูลการเดินทางของผู้โดยสาร เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยาน

- ระบบประตูทางออกขึ้นเครื่องอัตโนมัติ (Self-Boarding Gate: SBG) เพิ่มความสะดวกสบายต่อผู้เดินทาง

- ระบบ Individual Carrier System (ICS) ซึ่งเป็นระบบขนส่งสัมภาระความเร็วสูงและมีความแม่นยำสูงในการตรวจสอบติดตามสัมภาระ

- ช่องตรวจหนังสือเดินทางอัตโนมัติขาออก (Auto Channel) สำหรับผู้ถือหนังสือเดินทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-Passport) โดยเพิ่มขีดความสามารถในการตรวจหนังสือเดินทางจากเดิม 5,000 คนต่อชั่วโมง เป็น 10,000 คนต่อชั่วโมง

- ระบบขนส่งผู้โดยสารอัตโนมัติ (Automated People Mover: APM) รถไฟฟ้าเชื่อมต่ออาคารผู้โดยสารกับอาคาร SAT-1

นอกจากนี้ ทอท.ยังให้บริการผ่านโครงข่าย 5G นำเสนอประสบการณ์เดินทางแบบใหม่ให้กับผู้โดยสาร เช่น หุ่นยนต์อัจฉริยะ AI (Artificial Intelligence) ระบบตรวจจับและรับรู้ใบหน้าบุคคล (Biometric) ระบบความปลอดภัยการบินขั้นสูง (Advance Aviation Safety) และระบบตรวจจับวัตถุต้องสงสัย เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ทอท.ยังให้ความสำคัญกับการเพิ่มประสิทธิภาพงานบริการภาคพื้น (Ground Handling) เพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสารที่เพิ่มมากขึ้น โดยเปิดกว้างให้เกิดผู้บริหารรายใหม่เข้ามามีส่วนรวมในการให้บริการอีกด้วย

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้มีการปรับปรุงกระบวนการ ณ จุดตรวจค้น และเพิ่มกำลังเจ้าหน้าที่ ณ จุดตรวจหนังสือเดินทาง ทำให้สามารถลดระยะเวลารอคอยของผู้ใช้บริการลง โดยระยะเวลาการใช้บริการในกระบวนการผู้โดยสารขาเข้าระหว่างประเทศในภาพรวมเฉลี่ย 26 นาทีต่อคน (เป้าหมายที่ ทอท.กำหนดไว้ที่ 40 นาทีต่อคน) และกระบวนการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศในภาพรวมเฉลี่ย 37 นาทีต่อคน (เป้าหมายที่ ทอท.กำหนดไว้ที่ 55 นาทีต่อคน) ในขณะที่กระบวนการผู้โดยสารขาเข้าภายในประเทศในภาพรวมเฉลี่ย 15 นาทีต่อคน (เป้าหมายที่ ทอท.กำหนดไว้ที่ 35 นาทีต่อคน) และกระบวนการผู้โดยสารขาออกภายในประเทศในภาพรวมเฉลี่ย 25 นาทีต่อคน (เป้าหมายที่ ทอท.กำหนดไว้ที่ 40 นาทีต่อคน) นอกจากนั้นแล้ว อาคาร SAT-1 ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ยังได้รับการประเมิน 4 ดาว จาก Skytrax ด้านสถาปัตยกรรม ความสะอาด บรรยากาศโดยรวม และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ตลอดจนมีการนำเทคโนโลยีและระบบอัตโนมัติมาอำนวยความสะดวกผู้โดยสาร ลดระยะเวลา การรอคอยและแก้ปัญหาคอขวด บรรเทาความหนาแน่นของผู้โดยสารในชั่วโมงเร่งด่วน

3.) การบริหารจัดการทรัพยากรของท่าอากาศยาน

ทอท.ได้ลงนามบันทึกความเข้าใจในความร่วมมือ (Memorandum of Understanding : MOU) ด้านระบบการจัดการข้อมูลเพื่อการตัดสินใจร่วมกัน (Airport Collaborative Decision Making : A-CDM) ร่วมกับบริษัทและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดย A-CDM เป็นหลักการในการทำงานร่วมกันระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายในท่าอากาศยาน ซึ่งให้ความสำคัญกับการนำข้อมูลมาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุดกับทุกฝ่าย เพื่อให้การบริหารจัดการทรัพยากรของท่าอากาศยานเกิดประสิทธิภาพสูงสุด ทอท.ได้ทำการพัฒนาและออกแบบระบบสารสนเทศ A-CDM Portal เพื่อให้สามารถสนับสนุนการเชื่อมต่อและแลกเปลี่ยนข้อมูลร่วมกับทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องแบบ Real time นำข้อมูลที่ได้ไปปรับปรุงกระบวนการเข้า - ออกของเที่ยวบิน ทำให้สามารถบริหารจัดการข้อมูล สถานะ และเวลาในแต่ละเที่ยวบินได้อย่างแม่นยำและทันเวลา ส่งผลให้การวางแผนและการตัดสินใจมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ช่วยเพิ่มความตรงเวลาของเที่ยวบิน ลดความล่าช้า รวมถึงการเตรียมความพร้อมในการปฏิบัติการและการบริหารจัดการทรัพยากรท่าอากาศยานได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นภายใต้แนวคิด “Best Plan Best Serve” โดยท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้เริ่มใช้ระบบ A-CDM อย่างเต็มรูปแบบ ตั้งแต่ 21 มีนาคม 2567 ซึ่งได้รับผลสำเร็จเป็นอย่างดี ทั้งนี้ การลงนามใน MOU เป็นการยืนยันเจตนารมณ์ร่วมกันในการพัฒนาการบริหารจัดการการจราจรทางอากาศ

ตามแผนการเดินอากาศสากล (Global Air Navigation Plan: GANP) เพิ่มประสิทธิภาพด้านการปฏิบัติการท่าอากาศยาน รวมถึงการพัฒนาระบบการบินพลเรือนของภูมิภาคให้สอดคล้องกับการพัฒนาในระดับสากล พร้อมที่จะก้าวสู่การเป็นศูนย์กลางการบินของประเทศในระยะยาว

เพื่อจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานต่างๆ เพิ่มเติมให้ครบถ้วนตามมาตรฐานการดำเนินกิจการท่าอากาศยานสมัยใหม่ ตอบสนองต่อความคาดหวังและความต้องการด้านการใช้บริการของผู้โดยสารให้ดียิ่งขึ้น รวมทั้งเพื่อให้เป็นไปตามเป้าหมายของ ทอท. และรัฐบาล ที่จะทำให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้รับการจัดอันดับไปสู่ 1 ใน 50 ของท่าอากาศยานที่ดีที่สุดในโลกภายในปี 2568 และจะก้าวสู่อันดับ 1 ใน 20 ภายใน 5 ปีนับจากนี้ ทอท.จึงขอคืนพื้นที่ประกอบกิจการของผู้ประกอบการ และพื้นที่ปฏิบัติงานของส่วนราชการบางส่วนภายในอาคาร Concourse และ SAT-1 ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และภายในอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ ณ ท่าอากาศยานภูเก็ต เพื่อให้ทอท.นำมาใช้ในการดำเนินกิจการท่าอากาศยาน ตลอดจนดำเนินการปรับปรุงและพัฒนาเพื่อจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานต่างๆ เพิ่มเติม สำหรับให้บริการแก่ผู้โดยสาร เพื่อให้ผู้โดยสารมีที่พักคอยมากขึ้น ตามข้อเสนอแนะของ Skytrax

4.) โครงการเพิ่มรายได้จากกิจกรรมเชิงพาณิชย์

ทอท.มุ่งมั่นในการเพิ่มรายได้จากการขนส่งสินค้าทางอากาศ โดยได้ดำเนินโครงการขยายอาคารคลังสินค้าให้รองรับปริมาณสินค้าได้มากกว่า 3.5 ล้านตันต่อปี และโครงการก่อสร้างคลังสินค้าใกล้อาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 2 (SAT-2 Cargo) ควบคู่ไปกับการนำเทคโนโลยีใหม่ๆ เข้ามาเพิ่มประสิทธิภาพงานบริหารจัดการสินค้า ซึ่งจะช่วยขยายโอกาสผู้ประกอบการไทยไปสู่ตลาดโลกได้ดีมากขึ้น ตลอดจนดึงดูดให้บริษัทขนส่งสินค้าทางอากาศชั้นนำของโลกเข้ามาร่วมลงทุนสร้างศูนย์กระจายสินค้าทางอากาศแห่งภูมิภาค ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ อย่างไรก็ตาม ทอท.ยังมีแผนกิจกรรมเชิงพาณิชย์บนพื้นที่บริเวณโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทั้งนี้ เพื่อดึงดูดผู้ประกอบการขนาดใหญ่มาตั้งการจัดเก็บและกระจายสินค้า รวมถึงการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ นอกจากนี้ ทอท.ได้เปิดโครงการสร้างความร่วมมือการดำเนินงานในเขตปลอดอากรและคลังสินค้า โดยโครงการดังกล่าว มีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างเครือข่ายความร่วมมือ (Cargo Network) และนำข้อมูลไปใช้ในการกำหนดทิศทางการให้บริการด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศให้เป็นไปตามความเปลี่ยนแปลงของการให้บริการในปัจจุบัน และตอบสนองนโยบายตามแผนแม่บทการบริหารลูกค้าสัมพันธ์ รวมถึงเป็นการรักษาและเพิ่มรายได้จากฐานลูกค้าของเขตปลอดอากรและคลังสินค้า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

5.) การพัฒนาสู่ความยั่งยืน

ทอท.ให้ความสำคัญต่อการดำเนินงานที่เป็นมิตรต่อชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยมุ่งขับเคลื่อน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิสู่การเป็นต้นแบบ Green Airport หรือท่าอากาศยานที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมแห่งแรกในประเทศไทย โดยในส่วนของการให้บริการยานยนต์ไฟฟ้ารับจ้างสาธารณะ (EV Taxi) นั้น ปัจจุบันมีสมาชิกผู้ขับขี่รถรับจ้างสาธารณะเริ่มให้ความสนใจในการปรับเปลี่ยนมาใช้ EV Taxi เพิ่มมากขึ้น ทั้งนี้ ในช่วงแรก ทอท.ได้ดำเนินการติดตั้งสถานีให้บริการเครื่องอัดประจุยานยนต์ไฟฟ้าแบบใช้สายติดตั้งสถานีให้บริการเครื่องอัดประจุยานยนต์ไฟฟ้าแบบใช้สายโดยการอัดประจุแบบเร็วด้วยไฟฟ้ากระแสตรง (DC Fast Charge) ซึ่งมีกำลังไฟฟ้าในการอัดประจุ 40 kW ต่อเครื่อง จำนวน 16 เครื่อง และ 150 kW ต่อเครื่อง จำนวน 2 เครื่อง บริเวณลานจอดรถ

ระยะยาวโซน E ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อรองรับการให้บริการแก่รถแท็กซี่ที่จะเปลี่ยนแปลงรูปแบบเป็นยานยนต์ไฟฟ้าเพิ่มมากขึ้นทั้งในปัจจุบันและอนาคต นอกจากนี้ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอยู่ระหว่างดำเนินการติดตั้งเครื่อง DC Fast Charge ซึ่งมีกำลังไฟฟ้าในการอัดประจุ 360 kW ต่อเครื่อง จำนวน 10 เครื่อง และ 150 kW ต่อเครื่อง จำนวน 2 เครื่อง เพื่อรองรับการให้บริการแก่รถบริการรับ–ส่งผู้โดยสาร (Shuttle Bus) รถบริการสาธารณะ รถส่วนกลาง และรถส่วนงานของ ทอท.ภายในพื้นที่ Support Facilities บริเวณตรงข้ามศูนย์บริหารการขนส่งสาธารณะ นอกจากนั้นแล้ว ทอท.ยังมีโครงการติดตั้ง EV Charging Station ทั้งในพื้นที่ Airside Landside และ Custom Free Zone รวม 7 จุด เพื่อรองรับแนวโน้มที่ยานยนต์ไฟฟ้าจะได้รับความนิยมในวงกว้าง ตามทิศทางที่ทั่วโลกหันมาสนใจการใช้ยานยนต์ขับเคลื่อนด้วยพลังงานสะอาด ดังนั้น หากมีการเปลี่ยนรถยนต์ที่ให้บริการ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้เป็นรถไฟฟ้า (EV) ได้ จะทำให้ลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้มากกว่า 50 ล้านตันต่อปี นอกจากนี้ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้มีการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมและการจัดการพลังงานอย่างต่อเนื่อง มีระบบการจัดเก็บจัดการและการวิเคราะห์ข้อมูลที่ดี รวมถึงการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่ๆ มาปรับใช้ภายในท่าอากาศยาน และเป็นท่าอากาศยานแห่งแรกที่ติดตั้งแผงเซลล์แสงอาทิตย์ (Solar Cell) โดยในระยะแรกติดตั้งบนหลังคาอาคารผู้โดยสารขนาดกำลังผลิต 4.40 เมกะวัตต์ เปิดใช้ในปี 2566 ซึ่งสามารถทำให้ความร้อนภายในอาคารผู้โดยสารลดลงมากกว่า 7 องศา ลดการใช้พลังงานระบบความเย็นภายในอาคารได้ 2% คิดเป็นมูลค่ามากกว่า 11 ล้านบาทต่อปี สามารถลดการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์ได้มากกว่า 3,600 ตันต่อปี หรือเทียบเท่ากับจำนวนต้นไม้ 360,000 ต้นต่อปีที่ต้องใช้ดูดซับคาร์บอนไดออกไซด์ และปัจจุบัน ทอท.อยู่ระหว่างเตรียมการติดตั้ง Solar Cell ระยะที่ 2 ภายในพื้นที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีขนาดกำลังผลิตรวมเพิ่มขึ้นอีก 33.41 เมกะวัตต์ ทั้งในรูปแบบของการติดตั้งบนหลังคา (Solar Rooftop) และการติดตั้งบนผืนน้ำ (Solar Floating) ซึ่งเมื่อดำเนินการทั้ง 2 ระยะเสร็จสิ้น จะทำให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีขนาดกำลังผลิตถึง 37.81 เมกะวัตต์ และสามารถลดการปลดปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้ถึง 555,686.27 ตัน ตลอดอายุโครงการ 20 ปี

นอกจากนั้น ทอท.ยังได้รับการประกาศให้เป็นสมาชิก Dow Jones Sustainability Indices (DJSI) ประจำปี 2023 ในกลุ่มดัชนีโลก (DJSI World) ต่อเนื่องเป็นปีที่ 5 และกลุ่มตลาดเกิดใหม่ (Emerging Market) ต่อเนื่องกันเป็นปีที่ 9 ในกลุ่มอุตสาหกรรมคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม (TRA : Transportation and Transportation Infrastructure) โดยได้รับคะแนนในลำดับที่ 2 ในกลุ่มอุตสาหกรรมดังกล่าว อีกทั้งยังมีคะแนนการประเมินสูงสุดจากท่าอากาศยานในกลุ่มอุตสาหกรรม TRA ที่ผ่านการประเมิน DJSI สำหรับ DJSI เป็นดัชนีประเมินผลการดำเนินธุรกิจตามแนวทางการพัฒนาอย่างยั่งยืนที่ได้รับการยอมรับในระดับสากล ซึ่งการประเมินนั้นจะครอบคลุม 3 มิติที่สำคัญคือ มิติเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ดังนั้น การได้รับประกาศให้เป็นสมาชิก DJSI จะเป็นการสร้างความเชื่อมั่นต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มว่า ทอท.มีการดำเนินธุรกิจอย่างมีความรับผิดชอบต่อสังคมควบคู่ไปกับการสร้างผลประกอบการและผลตอบแทนที่ดีให้แก่ผู้ลงทุนในระยะยาว ส่งผลให้ธุรกิจสามารถเติบโตอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน

ทอท.พร้อมจะพัฒนาศักยภาพของท่าอากาศยานในความรับผิดชอบ และท่าอากาศยานในอนาคต เพื่อเตรียมรองรับผู้โดยสารและนักเดินทาง จากทั่วทุกมุมโลกให้ได้รับความสะดวกสบาย และสัมผัสประสบการณ์การเดินทางที่ประทับใจ อันจะนำมาสู่การฟื้นฟูทางด้านอุตสาหกรรมการบินและการท่องเที่ยว และขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศในภาพรวม

จึงเรียนมาเพื่อทราบ

ขอแสดงความนับถือ

(นายกีรติ กิจมานะวัฒน์)
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
ผู้มีอำนาจรายงานสารสนเทศ

ฝ่ายบัญชี
โทรศัพท์ 0 2535 5890
โทรสาร 0 2535 5899
ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ accounting.dep@airportthai.co.th