

# ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๒๐๘/๒๐๒



กค. ๗๗.๑๒.  
วันที่ ๔ สิงหาคม  
เวลา ๑๖.๐๐

สคค.  
ส่ง : กค.  
รับที่ : ๕๗๙๔/๖๕  
๔ ส.ค. ๒๕๖๕ เวลา ๑๕.๔๕ น.



กระทรวงคมนาคม  
ถนนราชดำเนินนอก กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๕ สิงหาคม ๒๕๖๕

เรื่อง ข้อมูลเพิ่มเติมแนวทางการให้บริการให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับผิดชอบในการดูแลและบริหารจัดการท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ และท่าอากาศยานกระบี่ แทนกรมท่าอากาศยาน

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร ๐๕๐๖/๑๔๔๕๓ ลงวันที่ ๑๐ มิถุนายน ๒๕๖๕

ตามหนังสือที่อ้างถึง กระทรวงคมนาคมได้เสนอเรื่อง แนวทางการให้บริการให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับผิดชอบในการดูแลและบริหารจัดการท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ และท่าอากาศยานกระบี่ แทนกรมท่าอากาศยาน มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา และสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้ขอให้กระทรวงคมนาคมแจ้งข้อมูลเพิ่มเติมให้สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีทราบ รวม ๓ ประเด็น เพื่อจะได้ดำเนินการต่อไป ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงคมนาคมขอเรียนข้อมูลเพิ่มเติม ดังนี้

๑. ในการพิจารณาดำเนินการตามข้อสั่งการนายกรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๑ สิงหาคม ๒๕๖๑ ที่กำหนดให้โอนท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของกรมท่าอากาศยาน จำนวน ๔ แห่ง คือ ท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานสกลนคร ท่าอากาศยานตาก และท่าอากาศยานชุมพร ไปให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับผิดชอบในการบริหารจัดการ ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้มีข้อเสนอให้ปรับลดและเปลี่ยนแปลงท่าอากาศยานเหลือ ๓ แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ และท่าอากาศยานกระบี่ นั้น ในขั้นตอนการพิจารณา กระทรวงคมนาคม กรมท่าอากาศยาน และบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) รวมทั้งคณะกรรมการพิจารณากำหนดแนวทางวิธีการในการให้บริการให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) บริหารจัดการท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของกรมท่าอากาศยาน ที่ประกอบด้วยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ร่วมกันพิจารณาจากปัจจัยต่างๆ และมิติการพัฒนาที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติในด้านการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวและด้านเศรษฐกิจ ตามหมุดหมายให้ประเทศไทยเป็นจุดหมายของการท่องเที่ยวที่เน้นคุณภาพและความยั่งยืน และเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค รวมทั้งยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม ในการพัฒนาระบบขนส่งขั้นพื้นฐานให้เชื่อมโยง ทัวถึง และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ และการดำเนินการเชิงบูรณาการของโครงการขยายการขนส่งทางอากาศในภาพรวม เพื่อยกระดับอุตสาหกรรมการบินของประเทศ รวมถึงการลดภาระการลงทุนภาครัฐในท่าอากาศยานที่มีศักยภาพในการเติบโต เพื่อรองรับการฟื้นตัวและขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ โดยยังคงมีกลไกการกำกับราคาโดยภาครัฐเพื่อไม่ให้กระทบต่อการให้บริการประชาชนในอนาคต ดังนี้

/๑.๑ การปรับเปลี่ยน...

๑.๑ การปรับเปลี่ยนให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับผิดชอบบริหารจัดการท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ และท่าอากาศยานกระบี่ แทนกรมท่าอากาศยาน เป็นการพิจารณาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายระบบท่าอากาศยานของประเทศในภาพรวม (National Airport System) เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ส่งผลให้ปริมาณการจราจรทางอากาศของประเทศลดลง อย่างไรก็ตาม จากการวิเคราะห์อุตสาหกรรมการบินของไทยพบว่า แนวโน้มการเติบโตยังสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องในระยะต่อจากนี้ ประกอบกับนโยบายกระตุ้นการท่องเที่ยวของประเทศ ซึ่งเป็นกลไกสำคัญต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ ดังนั้น การเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายระบบท่าอากาศยานให้สามารถรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศในภาพรวมของประเทศให้เพิ่มขึ้นจึงมีความจำเป็น โดยมีส่วนสำคัญที่จะลดความหนาแน่นของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมือง เพื่อให้สามารถรองรับเที่ยวบินระยะไกล ในขณะที่เที่ยวบินบางส่วนที่มีจุดหมายปลายทางเป็นภูมิภาคต่างๆ ของไทยสามารถทำการบินไปยังท่าอากาศยานในภูมิภาคได้โดยตรง (Direct Flight) และเป็นจุดเริ่มต้นให้ท่าอากาศยานภูมิภาคสามารถทำการตลาดต่อเนื่องเพื่อเพิ่มเส้นทางการบินได้ ด้วยเหตุผลดังกล่าวจึงมีความจำเป็นต้องทบทวนแนวทางการให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับผิดชอบในการดูแลและบริหารจัดการท่าอากาศยานแทนกรมท่าอากาศยาน เป็น ๓ แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ และท่าอากาศยานกระบี่ โดยบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จะบริหารจัดการท่าอากาศยานในรูปแบบ Cluster ด้านการขนส่งทางอากาศ ดังนี้

๑.๑.๑ Cluster ด้านการขนส่งทางอากาศภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ประกอบด้วย ท่าอากาศยานอุดรธานีมีบทบาทเป็นท่าอากาศยานหลักที่สามารถสนองต่อความต้องการในการเดินทางไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนของไทย ซึ่งมีหน้าที่เป็น Gateway ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน ส่วนท่าอากาศยานบุรีรัมย์ทำหน้าที่เป็นท่าอากาศยานรองในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง เพื่อเชื่อมโยงการเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวและเมืองสำคัญในภูมิภาคอาเซียนและอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง โดยท่าอากาศยานอุดรธานีและท่าอากาศยานบุรีรัมย์มีศักยภาพในการพัฒนาเป็น Regional Airport

๑.๑.๒ Cluster ด้านการขนส่งทางอากาศภาคใต้ ประกอบด้วย ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานกระบี่ ซึ่งมีบทบาทเป็นท่าอากาศยานที่ช่วยบรรเทาปัญหาความแออัดของท่าอากาศยานภูเก็ต ในช่วงระหว่างการพัฒนาท่าอากาศยาน โดยท่าอากาศยานกระบี่สามารถพัฒนาศักยภาพในการเป็น Secondary Hub Airport จากการเติบโตของสายการบินแบบเช่าเหมาลำ (Charter Flight)

๑.๒ ตามแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศได้ศึกษาแนวทางการเพิ่มศักยภาพในการพัฒนาโครงข่ายระบบท่าอากาศยานของประเทศในภาพรวม (National Airport System) ภายใต้แนวคิดการกำหนดรูปแบบท่าอากาศยานพาณิชย์เป็น ๔ รูปแบบ ได้แก่ ท่าอากาศยานศูนย์กลางหลัก (Primary Hub Airport) ท่าอากาศยานศูนย์กลางรอง (Secondary Hub Airport) ท่าอากาศยานระดับภาค (Regional Airport) และท่าอากาศยานระดับจังหวัด (Local Airport) เพื่อนำไปสู่การวางแนวทางในการเพิ่มขีดความสามารถท่าอากาศยานของประเทศไทยในภาพรวม ซึ่งปัจจุบันท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีบทบาทเป็นท่าอากาศยานศูนย์กลางหลัก (Primary Hub Airport) ท่าอากาศยานศูนย์กลางรอง (Secondary Hub Airport) และท่าอากาศยานระดับภาค (Regional Airport) โดยมีแผนการลงทุนพัฒนาท่าอากาศยาน โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกให้มีระดับมาตรฐานความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยตามที่องค์กรการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil

Aviation Organization: ICAO) กำหนด เพื่อให้มีศักยภาพในการเป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างประเทศทั้งในระดับภูมิภาคอาเซียนและระดับโลก ส่วนท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของกรมท่าอากาศยานมีบทบาทเป็นท่าอากาศยานระดับจังหวัด (Local Airport) มีแผนการลงทุนพัฒนาท่าอากาศยานโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกให้มีระดับมาตรฐานความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยตามที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนด เพื่อให้มีศักยภาพในการเป็นจุดเชื่อมต่อภายในประเทศ ซึ่งแผนการลงทุนพัฒนาท่าอากาศยานของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และกรมท่าอากาศยานดังกล่าว มีแนวทางการพัฒนาที่ชัดเจนตามบทบาทของแต่ละท่าอากาศยาน ทำให้ไม่เกิดความซ้ำซ้อนในการลงทุน ส่วนแผนการลงทุนพัฒนาท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ และท่าอากาศยานกระบี่ ที่บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จะเข้าไปเป็นผู้รับผิดชอบบริหารจัดการจะเป็นการดำเนินการพัฒนาเพิ่มเติมต่อเนื่องจากที่กรมท่าอากาศยานได้ดำเนินการไว้แล้ว ซึ่งจะไม่เกิดความซ้ำซ้อนในการลงทุนในอนาคต

๑.๓ นอกจากนี้ ในการให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เข้าไปเป็นผู้รับผิดชอบบริหารจัดการท่าอากาศยานทั้ง ๓ แห่ง แทนกรมท่าอากาศยาน นั้น ได้มีการพิจารณากำหนดตัวชี้วัดการดำเนินงาน ในเรื่องของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าอากาศยาน การเติบโตของปริมาณผู้โดยสาร การใช้ประโยชน์ทั้งอากาศและโครงข่ายระบบท่าอากาศยานของประเทศ ระดับการให้บริการ (Level of Service) ของท่าอากาศยาน รวมทั้งการบริหารพื้นที่เชิงพาณิชย์และการบริการภายในท่าอากาศยาน และการกำหนดค่าบริการที่เหมาะสมเป็นธรรม เพื่อให้การบริหารจัดการท่าอากาศยานทั้ง ๓ แห่ง เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดประโยชน์สูงสุดต่อประเทศและประชาชน

๒. สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้พิจารณาแนวทางการให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับผิดชอบในการดูแลและบริหารจัดการท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ และท่าอากาศยานกระบี่ แทนกรมท่าอากาศยานแล้วเห็นว่า มีความสอดคล้องกับแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ ในการเพิ่มศักยภาพของโครงข่ายระบบท่าอากาศยานของประเทศในภาพรวม (National Airport System) และประสิทธิภาพของการใช้ประโยชน์ทั้งอากาศ (Air Space) โดยบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ในฐานะรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม ที่ทำหน้าที่บริหารและดำเนินกิจการท่าอากาศยานมีศักยภาพและความคล่องตัวในการบริหารงานและงบประมาณสำหรับการพัฒนาท่าอากาศยานและโครงข่ายระบบท่าอากาศยานของประเทศในภาพรวมได้ ซึ่งจะเป็นการส่งเสริมการเป็นศูนย์กลางการบิน (Aviation Hub) ในระดับภูมิภาคและระดับสากลของประเทศ ทำให้บรรลุเป้าหมายคุณภาพการให้บริการตามที่กำหนดไว้ในแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ

สำหรับการทบทวนแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ ในการนำเสนอคณะรัฐมนตรีรับทราบ เมื่อวันที่ ๒๒ ตุลาคม ๒๕๖๒ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย กำหนดไว้ว่าจะดำเนินการทบทวนแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศในปีที่ ๕ หลังจากการประกาศใช้แผนแม่บทฯ ซึ่งจะครบกำหนดในปี ๒๕๖๗ โดยในระหว่างนี้ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะได้รวบรวมข้อมูล และวิเคราะห์สถานการณ์ที่เกี่ยวข้อง ร่วมกับน่านโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ ที่คณะกรรมการการบินพลเรือนได้พิจารณาแล้ว เมื่อวันที่ ๙ มิถุนายน ๒๕๖๕ และความเห็นของสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติที่ได้ให้ไว้ในคราวการเสนอแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ มาประกอบการพิจารณา รวมทั้งจะได้บูรณาการร่วมกับแผนระดับที่ ๓ ร่วมกันกับสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กรมการขนส่งทางราง กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และกรมเจ้าท่า เพื่อให้แผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ ฉบับทบทวน มีความครบถ้วน สมบูรณ์และสะท้อนกับสถานการณ์ในอนาคตอย่างแท้จริงต่อไป

๓. สำหรับประเด็นการให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับผิดชอบในการบริหารจัดการท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ และท่าอากาศยานกระบี่ จะทำให้กรมท่าอากาศยานมีรายได้ลดลง และจะกระทบต่อการดำเนินกิจการท่าอากาศยานที่เหลืออยู่ของกรมท่าอากาศยาน นั้น ขอเรียน ดังนี้

### ๓.๑ การวิเคราะห์แนวโน้มฐานะทางการเงินและผลกระทบต่อการจัดเก็บรายได้และค่าใช้จ่ายของกรมท่าอากาศยาน

ในการให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับผิดชอบในการดูแลและบริหารจัดการท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ และท่าอากาศยานกระบี่ แทนกรมท่าอากาศยาน จะส่งผลทำให้รายรับเงินทุนหมุนเวียนกรมท่าอากาศยานที่จัดเก็บได้จากท่าอากาศยานทั้ง ๓ แห่ง ที่ต้องนำส่งเข้าเงินทุนหมุนเวียนกรมท่าอากาศยานลดลง อย่างไรก็ตาม ในส่วนของรายจ่าย บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จะเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษา ค่าตรวจคัดกรองผู้โดยสารต่างประเทศ และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ของท่าอากาศยานทั้ง ๓ แห่ง แทนกรมท่าอากาศยาน ซึ่งจะทำให้รายจ่ายเงินทุนหมุนเวียนกรมท่าอากาศยานบางส่วนลดลงด้วยเช่นกัน

### ๓.๒ สถานะและผลกระทบต่อเงินทุนหมุนเวียนกรมท่าอากาศยาน

ในการให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เข้าไปบริหารจัดการท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ และท่าอากาศยานกระบี่ แทนกรมท่าอากาศยาน มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อเป็นการลดภาระงบประมาณภาครัฐในการลงทุนพัฒนาท่าอากาศยาน และเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์ทางอากาศ (Air Space) และโครงข่ายท่าอากาศยานของประเทศในภาพรวมให้เกิดประโยชน์สูงสุด ดังนั้น กระทรวงคมนาคมจึงเห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบในหลักการให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับผิดชอบในการบริหารจัดการท่าอากาศยานทั้ง ๓ แห่ง แทนกรมท่าอากาศยาน และแนวทางการดำเนินการก่อน และเมื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบแล้ว กรมท่าอากาศยาน และบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จะมีการจัดทำความร่วมมือในการบริหารจัดการท่าอากาศยานร่วมกัน เพื่อให้กรมท่าอากาศยานยังคงมีศักยภาพในการบริหารจัดการท่าอากาศยานในความรับผิดชอบที่เหลืออยู่อีก ๒๖ แห่ง ต่อไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ และมีมาตรฐานด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยตามมาตรฐานที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนด โดยจะได้หารือในรายละเอียดร่วมกับกระทรวงการคลัง (กรมบัญชีกลาง และกรมธนารักษ์) และสำนักงบประมาณด้วย ซึ่งเมื่อได้ข้อสรุปที่ชัดเจนแล้ว กระทรวงคมนาคมจะได้นำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

ทั้งนี้ ในการดำเนินการตามความร่วมมือในการบริหารจัดการท่าอากาศยานร่วมกัน กระทรวงคมนาคม กรมท่าอากาศยาน และบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้หารือร่วมกับกรมบัญชีกลาง ในเบื้องต้น โดยบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) สามารถสนับสนุนทางการเงินให้กับกรมท่าอากาศยานได้ กรณีมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ใช้จ่ายในภารกิจของกรมท่าอากาศยาน ตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ ซึ่งกรมท่าอากาศยานสามารถนำเงินสนับสนุนดังกล่าวไปใช้จ่ายในภารกิจของกรมท่าอากาศยานได้ตามที่กำหนดไว้ และจะเป็นการสนับสนุนเงินทุนหมุนเวียนกรมท่าอากาศยาน เพื่อให้กรมท่าอากาศยานสามารถดูแลบริหารจัดการท่าอากาศยานในภูมิภาคที่เหลือได้อย่างมีประสิทธิภาพตามวัตถุประสงค์ของผู้มอบให้

### ๓.๓ แนวโน้มประมาณการการขอรับเงินอุดหนุน (ภาระงบประมาณ) ในระยะต่อไป

จากแนวทางการจัดทำความร่วมมือในการบริหารจัดการท่าอากาศยานร่วมกันระหว่างกรมท่าอากาศยาน และบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ในข้อ ๓.๒ จะส่งผลให้กรมท่าอากาศยาน มีงบประมาณที่จะใช้ในการบริหารจัดการท่าอากาศยานในภูมิภาคที่เหลือน้อยลงและมีประสิทธิภาพตามวัตถุประสงค์ของเงินทุนหมุนเวียนกรมท่าอากาศยาน ได้แก่ การปรับปรุงและพัฒนาด้านความปลอดภัยหรือการรักษาความปลอดภัยของผู้โดยสาร จัดหาและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกในสนามบินอนุญาตสำหรับผู้โดยสาร การรักษาสิ่งแวดล้อมและลดมลพิษที่เกิดจากท่าอากาศยาน การสนับสนุนกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกันเพื่อประโยชน์ของผู้โดยสาร และเพื่อใช้จ่ายในการบริหารจัดการท่าอากาศยานหรือกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องได้ตามความจำเป็น โดยที่กรมท่าอากาศยานอาจไม่ต้องขอรับการสนับสนุนงบประมาณจากรัฐบาลเพิ่มเติม เพื่อมาอุดหนุนเงินทุนหมุนเวียนกรมท่าอากาศยานแต่อย่างใด

### ๓.๔ ความสำเร็จของการดำเนินการจัดทำแผนการบริหารจัดการท่าอากาศยานที่เหลือน้อยในแต่ละแห่งของกรมท่าอากาศยาน

กรมท่าอากาศยานได้วางแผนการพัฒนาท่าอากาศยานในภูมิภาคที่เหลือน้อยอีก ๒๖ แห่ง ของกรมท่าอากาศยาน โดยมุ่งเน้นการพัฒนาเพื่อยกระดับขีดความสามารถและการบริหารจัดการท่าอากาศยาน ปรับปรุงด้านความปลอดภัยและรักษาความปลอดภัย สิ่งอำนวยความสะดวก และบริหารจัดการท่าอากาศยาน ให้เป็นกลไกขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวทั้งในระดับประเทศและระดับภูมิภาค โดยแบ่งการดำเนินการเป็น ๓ กลุ่มท่าอากาศยานตามจำนวนผู้โดยสารต่อปี ดังนี้

๓.๔.๑ กลุ่มท่าอากาศยานขนาดใหญ่ ดำเนินการพัฒนาขีดความสามารถท่าอากาศยาน สนับสนุนการเชื่อมต่อการขนส่งรูปแบบอื่นกับบริการขนส่งทางอากาศที่เหมาะสม และจัดทำกิจกรรมการตลาดส่งเสริมธุรกิจ ทุกรูปแบบ ได้แก่ ส่งเสริมตลาดการบินในประเทศและระหว่างประเทศ การบริหารพื้นที่เชิงพาณิชย์ รวมทั้งการดำเนินตามนโยบาย/รณรงค์ และส่งเสริมการท่องเที่ยวแต่ละเทศกาลของรัฐบาล

๓.๔.๒ กลุ่มท่าอากาศยานขนาดกลาง ดำเนินการพัฒนาและกำหนด Strategic Positioning ของแต่ละท่าอากาศยาน พัฒนาการบริการด้านการบินให้มีความสามารถในการเชื่อมต่อกับท่าอากาศยานอื่นที่เหมาะสมให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้โดยสารแต่ละพื้นที่ เช่น เส้นทางบินระหว่างภูมิภาค รวมทั้งร่วมบูรณาการกับการขนส่งรูปแบบอื่นที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เพื่ออำนวยความสะดวกเชื่อมโยงในการเข้าถึงท่าอากาศยาน ตลอดจนเตรียมความพร้อมและปรับปรุงด้านโครงสร้างและขีดความสามารถของท่าอากาศยานให้สามารถรองรับการจราจรที่จะเพิ่มขึ้น และส่งเสริมการเชื่อมโยงโครงข่ายการบินมาจากต่างประเทศ โดยจัดทำกิจกรรมการตลาด ส่งเสริมตลาดการบินในประเทศ เพื่อใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด

๓.๔.๓ กลุ่มท่าอากาศยานขนาดเล็ก ดำเนินการศึกษาวเคราะห์ข้อมูลการตลาด และปรับรูปแบบการดำเนินงานให้มีการใช้ประโยชน์ที่เหมาะสม เช่น รองรับการฝึกบิน การซ่อมอากาศยานขนาดเล็ก และภารกิจของทางราชการ เป็นต้น

/ทั้งนี้...

ทั้งนี้ กรมท่าอากาศยานมีแนวทางในการพัฒนาโครงข่ายส่งเสริมดำเนินกิจการท่าอากาศยาน เพื่อเพิ่มคุณภาพการให้บริการและการอำนวยความสะดวกให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น แบ่งเป็น ๔ แนวทาง ดังนี้

แนวทางการพัฒนา	รายละเอียด
ด้านการพัฒนาปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวก	ปรับปรุง พัฒนา บำรุงรักษาสนามบินให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด และมีประสิทธิภาพ อาทิ การปรับปรุงกายภาพทางขับและองค์ประกอบของท่าอากาศยาน การปรับปรุงอาคารที่พักผู้โดยสาร การปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคต่างๆ การซ่อมบำรุงทางวิ่ง เป็นต้น รวมทั้งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการเชื่อมต่อการขนส่งรูปแบบอื่นกับบริการขนส่งทางอากาศที่เหมาะสม
ด้านการพัฒนาบุคลากร	ส่งเสริมพัฒนาความรู้ ทักษะ ของบุคลากรให้สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาองค์กร และมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง โดยการจัดทำและกำหนดแผนการฝึกอบรม (Training Programme) ให้สอดคล้องกับสมรรถนะในการปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ
ด้านการส่งเสริมและเชื่อมโยงเครือข่ายการบิน	จัดทำแผนและกำหนดแนวทาง Airport Positioning ของแต่ละท่าอากาศยาน เพื่อรองรับรูปแบบธุรกิจในด้านต่าง ๆ และสนับสนุนส่งเสริมให้มีการเชื่อมต่อกับท่าอากาศยานอื่นที่เหมาะสม ให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้โดยสารแต่ละพื้นที่ เช่น เส้นทางบินข้ามภาค มาตรการสนับสนุนการเปิดเส้นทางบินใหม่ เป็นต้น
ด้านมาตรฐานสนามบิน	บำรุงรักษา อุปกรณ์ด้านรักษาความปลอดภัย และความปลอดภัย ท่าอากาศยาน เพื่อพัฒนาด้านมาตรฐานควบคู่กับการให้บริการอย่างต่อเนื่อง

๔. นอกจากนี้ ในการให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับผิดชอบในการดูแลและบริหารจัดการท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ และท่าอากาศยานกระบี่ แทนกรมท่าอากาศยาน มีส่วนที่อาจเกี่ยวข้องกับพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๕ ดังนี้

#### ๔.๑ การได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์

เกณฑ์การพิจารณาการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์

๔.๑.๑ พิจารณารายการว่าเข้าลักษณะตามนิยามของ “สินทรัพย์” และ “การได้มาหรือจำหน่ายไป ซึ่งสินทรัพย์” หรือไม่

๔.๑.๒ คำนวณขนาดรายการตามเกณฑ์ที่กำหนด

๔.๑.๓ ดำเนินการตามระดับความสำคัญของขนาดรายการ

๔.๑.๔ หากคู่สัญญาเป็นบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน ให้ดำเนินการตามเกณฑ์รายการที่เกี่ยวข้องกันด้วย บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) พิจารณาแล้วพบว่าจะต้องแยกพิจารณาเป็น ๒ เรื่อง คือ การได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ และการได้มาซึ่งสังหาริมทรัพย์

ประเด็น	เกณฑ์ข้อ ๑	เกณฑ์ข้อ ๒	เกณฑ์ข้อ ๓	เกณฑ์ข้อ ๔
การได้มาซึ่ง อสังหาริมทรัพย์	บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จะทำข้อตกลง การใช้ที่ราชพัสดุกับ กรมธนารักษ์ และกรมป่าไม้ ดังนั้น จึงไม่มีการได้มา ซึ่งสินทรัพย์ตามค่านิยาม	ไม่ต้องดำเนินการเพิ่มเติม		- การทำข้อตกลงการใช้ที่ราชพัสดุ กับกรมธนารักษ์ ถือเป็นรายการที่ เกี่ยวข้องกันจะต้องดำเนินการตาม หลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องต่อไป - การทำข้อตกลงการใช้ที่ราชพัสดุ กับกรมป่าไม้ ไม่เป็นรายการที่ เกี่ยวข้องกัน อย่างไรก็ตาม ต้องพิจารณา เนื้อหาในข้อตกลงฯ อีกครั้งหนึ่ง
การได้มาซึ่ง สินทรัพย์	บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และ กรมท่าอากาศยานจะต้อง ดำเนินการตามพระราชบัญญัติ การจัดซื้อจัดจ้าง และ การบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ ซึ่งการดำเนินการ ดังกล่าวถือเป็นการได้มา ซึ่งสินทรัพย์ตามค่านิยาม ดังนั้นจะต้องพิจารณาขนาด ของรายการตามเกณฑ์ข้อ ๒ ๓ และ ๔ ต่อไป	บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และ กรมท่าอากาศยานจะต้องหาข้อสรุปเกี่ยวกับจำนวน และมูลค่าของสินทรัพย์ที่จะซื้อขายระหว่างกัน ซึ่งยังไม่สามารถดำเนินการได้ในขณะนี้ เนื่องจากต้อง รอมติคณะรัฐมนตรีก่อน และเข้าไปตรวจสอบสภาพ จำนวน และมูลค่าทรัพย์สินในลำดับถัดไป ดังนั้น จึงยังไม่สามารถคำนวณขนาดของรายการและ การดำเนินการตามระดับความสำคัญได้		บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และกรมท่าอากาศยาน ไม่มีโครงสร้างผู้ถือหุ้นที่เกี่ยวข้องกัน จึงไม่ถือเป็นรายการที่เกี่ยวข้องกัน

#### ๔.๒ การทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน

##### ๔.๒.๑ การเข้าที่ราชพัสดุจากกรมธนารักษ์

เนื่องจากกรมธนารักษ์เป็นหน่วยงานภายใต้สังกัดกระทรวงการคลังซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จึงมีผลทำให้การทำรายการเข้าที่ราชพัสดุจากกรมธนารักษ์เป็นการทำรายการประเภทสินทรัพย์หรือบริการที่เกี่ยวข้องกัน เนื่องจากเป็นการเข้าที่มีกำหนดระยะเวลาเกินกว่า ๓ ปี ซึ่งบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ต้องดำเนินการตามเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย โดยจะต้องมีการพิจารณาขนาดรายการที่เกี่ยวข้องกัน ถ้าขนาดรายการมีมูลค่าเกินกว่า ๑ ล้านบาท หรือเกินกว่าร้อยละ ๐.๐๓ ของมูลค่าสินทรัพย์สุทธิของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ต้องขออนุมัติคณะกรรมการบริษัทฯ และเผยแพร่สารสนเทศ ตามข้อ ๑๖ ของประกาศ บจ/ป๒๒-๐๑ ผ่านระบบของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยตามตารางการดำเนินการตามขนาดรายการที่เกี่ยวข้องกัน ดังนี้

ขนาดรายการ (X) (เลือกใช้ค่าที่สูงกว่า) NTA = มูลค่าสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ	การดำเนินการ		
	เปิดเผยต่อ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย	ขออนุมัติที่ประชุม คณะกรรมการ	ขออนุมัติผู้ถือหุ้น
$X \leq 1$ ล้านบาท หรือ $X \leq 0.03\%$ NTA	-	-	-
$1$ ล้านบาท $< X < 20$ ล้านบาท หรือ $0.03\%$ NTA $< X < 3\%$ NTA	✓	✓	-
$X \geq 20$ ล้านบาท หรือ $X \geq 3\%$ NTA*	✓	✓	✓

หมายเหตุ \*จากตารางในกรณีที่บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จำนวนแล้ว ได้ขนาดรายการตั้งแต่ ๒๐ ล้านบาท หรือตั้งแต่ร้อยละ ๓ ของมูลค่าทรัพย์สินที่มีตัวตนสุทธิ (NTA) การทำข้อตกลงการใช้ประโยชน์ฯ ดังกล่าวของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จะได้รับการยกเว้นไม่ต้องขออนุมัติการเข้าทำธุรกรรมจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น เนื่องจากบุคคลที่เกี่ยวข้องคือ กระทรวงการคลัง กรมท่าอากาศยาน และบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐ ตามข้อ ๓/๑ ของประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน ที่ ทง.๒๑/๒๕๕๑ เรื่อง หลักเกณฑ์ในการทำรายการที่เกี่ยวข้อง

#### ๔.๒.๒ การซื้อขายสังหาริมทรัพย์

เนื่องจากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และกรมท่าอากาศยาน เป็นหน่วยงานภายใต้กำกับของกระทรวงคมนาคมเช่นเดียวกัน จึงมีผลทำให้การซื้อขายสังหาริมทรัพย์เป็นการทำรายการประเภทสินทรัพย์หรือบริการที่เกี่ยวข้องกัน ต้องดำเนินการตามหลักเกณฑ์การทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบและพิจารณาดำเนินการต่อไป จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวง

กองยุทธศาสตร์และแผนงาน

โทร. ๐ ๒๒๘๓ ๓๐๕๘

โทรสาร ๐ ๒๒๘๑ ๔๑๙๑

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ motaeroplan@gmail.com