

ที่ ทอท. 2768/2568

17 กุมภาพันธ์ 2568

เรื่อง ขี้แจงกรณีผู้ประกอบการเชิงพาณิชย์และสายการบินเผชิญสภาพคล่องตกรั่ว
เรียน กรรมการและผู้จัดการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

ตามที่ปรากฏหัวข้อข่าวในหนังสือพิมพ์รายวัน “ข่าวหุ้นธุรกิจ” เมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2568 ระบุว่า “คิงเพาเวอร์เผชิญสภาพคล่องตกรั่ว จัปตาอาจต้องแก้สัญญาเพิ่ม” นั้น บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ขอเรียนชี้แจงว่า ทอท.มิได้ทำการแก้ไขสัญญาสัมปทานที่มีกับกลุ่มบริษัท คิง เพาเวอร์ จากกรณีดังกล่าวแต่อย่างใด และยังคงดำเนินการตามสัญญาอย่างต่อเนื่อง โดย ทอท.ขอชี้แจงข้อเท็จจริงเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าว ดังนี้

1. สารสนเทศดังกล่าวได้ระบุถึง ความเห็นของนักวิเคราะห์ที่ได้ประชุมร่วมกับผู้บริหารของ ทอท. โดย บริษัทหลักทรัพย์ ซีจีเอส อินเทอร์เน็ตชั่นแนล (ประเทศไทย) หรือ CGSI ระบุว่า ปัญหาสภาพคล่องของกลุ่มบริษัท คิง เพาเวอร์อาจมีผลกระทบต่อรายได้ของ ทอท. หากสถานการณ์นี้ยังยืดเยื้อ ซึ่งอาจนำไปสู่การเจรจาปรับเงื่อนไขเกี่ยวกับข้อตกลงสัมปทาน โดยเฉพาะในเรื่องค่าผลประโยชน์ตอบแทนขั้นต่ำรายปี (Minimum Guarantee) ซึ่งเป็นแหล่งรายได้หลักของ ทอท.จากการสัมปทานดังกล่าว เนื่องจากปัจจุบันรายได้จากสัมปทานมีสัดส่วนประมาณ ร้อยละ 33 ของรายได้รวมที่ ทอท.คาดว่าจะได้รับในปีงบประมาณ 2568 และยังเป็นแหล่งกำไรหลักของ ทอท. หากมีการปรับเงื่อนไขสัมปทานจริง อาจส่งผลกระทบต่อประมาณการกำไรของ ทอท. ในด้านการลงทุน CGSI มองว่าสถานการณ์ดังกล่าวสร้างความไม่แน่นอน ซึ่งอาจทำให้เกิดความกังวลจากนักลงทุน โดยคาดว่าจะราคาหุ้นของ ทอท.อาจได้รับแรงกดดันในเชิงลบในระยะสั้น เช่นเดียวกับบริษัทหลักทรัพย์ กลสิกรไทย จำกัด (มหาชน) หรือ KS ระบุว่า ทอท.กำลังเผชิญกับปัญหาหนี้การค้ำที่เพิ่มขึ้น จากการที่ผู้รับสัมปทานขอเลื่อนการชำระเงินออกไปอีก 18 เดือน โดยระหว่างนี้ผู้รับสัมปทานจะต้องจ่ายค่าปรับในอัตราประมาณร้อยละ 18 ต่อปี

2. ทอท.ขอชี้แจงว่า บริษัท คิง เพาเวอร์ ดิวตี้ฟรี จำกัด (KPD) มีหนังสือถึง ทอท. ลงวันที่ 26 สิงหาคม 2567 เรื่อง ขอความอนุเคราะห์เลื่อนการชำระค่าผลประโยชน์ตอบแทนจากการประกอบกิจการจำหน่ายสินค้าปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) ท่าอากาศยานภูเก็ต (ทภก.) ท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ทชม.) ท่าอากาศยานหาดใหญ่ (ทหญ.) และท่าอากาศยานดอนเมือง (ทดม.) โดยระบุว่า จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) ในหลายประเทศตั้งแต่ต้นปี 2563 ซึ่งส่งผลกระทบในวงกว้าง โดยเฉพาะต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของไทย รวมถึง KPD ก็ได้รับผลกระทบจากเหตุการณ์ดังกล่าวอย่างรุนแรง เนื่องจากรัฐบาลได้ออกข้อกำหนดในการจำกัดและควบคุมการเดินทางอย่างเคร่งครัด เพื่อควบคุมการแพร่ระบาด ส่งผลให้จำนวนเที่ยวบินและผู้โดยสารลดลงอย่างมาก ทำให้ KPD ไม่สามารถดำเนินธุรกิจตามสัญญาได้ตามปกติ อย่างไรก็ตาม ในระหว่างที่ KPD ประสบปัญหาสถานการณ์โควิด-19 นั้น KPD ก็พยายามประคับประคองธุรกิจให้ดำเนินการต่อ เพื่อให้ธุรกิจรวมถึงพนักงานทุกคนสามารถอยู่รอดในสภาวะที่ยากลำบากนี้ อันเกิดจากการที่ร้านค้าจำหน่ายสินค้าปลอดอากรต้องปิดร้านค้าชั่วคราวตามคำสั่งของรัฐบาลอันเนื่องมาจากสถานการณ์ของโรคโควิด-19 และเป็นเหตุให้

พนักงานขายต้องขาดรายได้หลัก และส่งผลกระทบต่อการค้าปลีกอย่างมาก แต่ด้วยความอนุเคราะห์ของ ทอท. ที่ได้ออกมาตราการช่วยเหลือผู้ประกอบการฯ ในสนามบิน โดยการให้ผู้ประกอบการฯ เลื่อนชำระค่าผลประโยชน์ตอบแทนเพื่อให้สามารถประกอบธุรกิจต่อไปได้ จากการที่ KPD ได้รับมาตรการการเลื่อนชำระค่าผลประโยชน์ตอบแทนจาก ทอท. KPD จึงสามารถดูแลและเยียวยาพนักงานของ KPD ได้จนถึงปัจจุบัน อย่างไรก็ตาม เมื่อสถานการณ์ของโรคโควิด-19 เริ่มคลี่คลาย แต่ KPD ยังคงได้รับผลกระทบอย่างรุนแรงและต่อเนื่อง และไม่สามารถฟื้นคืนธุรกิจได้อย่างเต็มที่ตามที่เคยประเมินไว้ รวมถึงความจำเป็นที่ต้องลงทุนเป็นจำนวนมากเพื่อการปรับปรุง ก่อสร้าง ติดตั้งระบบต่าง ๆ ภายในอาคารผู้โดยสาร ทสก., ทภก. และ ทดม. เป็นผลให้ KPD ประสบปัญหาสภาพคล่องตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา นอกเหนือจากนั้น การที่สถาบันการเงินมีนโยบายไม่ปล่อยสินเชื่อเพิ่มเติม รวมถึงการทยอยครบกำหนดชำระหนี้ต่าง ๆ กับสถาบันการเงิน และค่าผลประโยชน์ตอบแทนที่ครบกำหนดชำระให้แก่ ทอท. (งวดปกติและงวดที่ถึงกำหนดชำระจากการเลื่อนชำระ) และการชำระค่าสินค้าที่ได้สั่งซื้อไว้กับ Supplier (ซึ่งเป็นหัวใจหลักเพื่อให้มีสินค้าไว้จำหน่าย) ทำให้สถานะทางการเงินของ KPD ที่มีภาระต้องชำระค่าภาระต่าง ๆ เกิดการกระจุกตัวในช่วงที่ผ่านมาเป็นจำนวนมาก นอกจากนั้น จำนวนค่าผลประโยชน์ตอบแทนขั้นต่ำที่ KPD ต้องชำระให้แก่ ทอท. นั้น คิดเป็นสัดส่วนที่ค่อนข้างสูงจากการที่ประมาณการเติบโตของยอดขายของผู้โดยสารไม่เป็นไปตามที่คาดไว้ เนื่องจากประมาณการที่เติบโตฯ ดังกล่าวประเมินจากสถานการณ์ก่อนเกิดวิกฤตการณ์โรคโควิด-19 เป็นผลให้สัดส่วนค่าผลประโยชน์ตอบแทนขั้นต่ำอยู่ในเกณฑ์ที่สูงมาก เมื่อเทียบกับรายได้ในปัจจุบัน นอกจากนี้ ยอดขายสินค้าปลอดอากรต่อผู้โดยสารก็ไม่เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ เนื่องจากการชะลอตัวของสถานะเศรษฐกิจ ทำให้ผู้โดยสารระมัดระวังในการใช้จ่ายมากขึ้น และการใช้จ่ายเกี่ยวกับสินค้าปลอดอากรก็เติบโตน้อยกว่าที่ได้ประมาณการไว้ จากเหตุผลดังกล่าวเป็นเหตุให้รายได้ของ KPD ไม่เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ และประสบกับปัญหาขาดทุน โดยในปี 2566 ขาดทุนถึงจำนวน 651,512,785 บาท ซึ่ง KPD ได้พยายามดำเนินการในหลากหลายรูปแบบเพื่อให้มีรายได้เพิ่มมากขึ้น แต่นับตั้งแต่เดือนมกราคม 2567 จนถึงปัจจุบัน KPD ก็ยังคงประสบภาวะขาดทุนมาโดยตลอด

จากข้อเท็จจริงดังกล่าว KPD จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องขอความอนุเคราะห์จาก ทอท. ในการเลื่อนการชำระค่าผลประโยชน์ตอบแทนขั้นต่ำซึ่งครบกำหนดชำระตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม 2567 จนถึงเดือนกรกฎาคม 2568 (รวม 12 งวด) ออกไปเป็นระยะเวลางวดละ 18 เดือน ซึ่งจะทำให้ KPD มีระยะของช่องว่างทางการเงินที่เพียงพอกับการฟื้นฟูให้สภาพคล่องของ KPD กลับเข้าสู่สภาวะปกติอีกครั้ง รวมถึงการขอเลื่อนชำระค่าผลประโยชน์ตอบแทนนับแต่งวดชำระปลายเดือนสิงหาคม 2567 นั้น สืบเนื่องมาจากช่วงดังกล่าวเริ่มเข้าสู่ฤดูท่องเที่ยว (Peak Season) KPD คาดการณ์ว่าจะมีรายได้เพิ่มขึ้นจากนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามายังประเทศไทย ในช่วง Peak Season ดังนั้น KPD จึงต้องเตรียมความพร้อมเพื่อการสั่งซื้อสินค้ามาจำหน่ายเพิ่มเติม เพื่อรองรับผู้โดยสารที่มาใช้บริการ ณ ทสก. ทภก. และ ทดม. ในช่วงดังกล่าว และเพื่อให้สามารถผลักดันยอดขายได้จากฤดูกาลท่องเที่ยวที่กำลังจะมาถึงให้ได้มากที่สุดเท่าที่จะสามารถกระทำได้นอกจากนี้ การเลื่อนชำระค่าผลประโยชน์ตอบแทนขั้นต่ำดังกล่าวจะทำให้ KPD ไม่มีภาระเพิ่มเติมในช่วงระหว่างการเลื่อนชำระ และจะทำให้ KPD สามารถแก้ปัญหาสภาพคล่องในปัจจุบันตามที่กล่าวข้างต้นได้ โดย KPD คาดหวังว่าจะมีรายได้เพิ่มขึ้น และจะทำให้สภาพคล่องทางการเงินดีขึ้นตามลำดับ และกลับเข้าสู่สภาวะปกติในช่วงปี 2569

ทั้งนี้ KPD ใคร่ขอเรียนว่าการขอเลื่อนการชำระค่าผลประโยชน์ตอบแทนขั้นต่ำตามที่กล่าวข้างต้นนั้น เกิดจากผลกระทบจากหลายปัจจัยที่เกิดขึ้นพร้อมกันและต่อเนื่อง (ตามข้อเท็จจริงที่เรียนไว้ข้างต้น) อันเป็นผลมาจากวิกฤตการณ์ของสถานการณ์โรคโควิด-19 ที่ไม่คาดคิดและเป็นเหตุสุดวิสัยที่ KPD ไม่สามารถควบคุมได้จนส่งผลกระทบต่อมาจนถึงปัจจุบัน (ถึงแม้สถานการณ์จะปรับตัวดีขึ้นตามลำดับก็ตาม) ทำให้รายได้ของ KPD ไม่เป็นไปตามที่ KPD คาดการณ์ไว้และนำมาสู่ปัญหาสภาพคล่องทางการเงินที่ยากจะหลีกเลี่ยงได้

3. ทอท.ได้พิจารณาหนังสือดังกล่าวจาก KPD ตามข้อ 2 แล้ว และได้ตรวจสอบข้อเท็จจริงจาก ผลประกอบการตามสัญญา พบว่าสัดส่วนค่าผลประโยชน์ตอบแทนขั้นต่ำของ KPD อยู่ในเกณฑ์ที่สูงมาก เมื่อเทียบกับ รายได้ในปัจจุบัน นอกจากนี้ ยอดขายสินค้าปลอดอากรต่อผู้โดยสารก็ไม่เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ จึงมีความเห็นว่า KPD ประสบปัญหาสภาพคล่องตามที่ระบุในหนังสือฯ จริง และการดำเนินการดังกล่าวเป็นการแจ้งการผิมนัดชำระหนี้ ตามเงื่อนไขในสัญญา ซึ่งไม่เกิดความเสียหายแก่ ทอท. แต่เนื่องจากสัญญาได้ระบุค่าปรับผิมนัดชำระไว้ที่ร้อยละ 18 ทอท.จึงแจ้งต่อคู่สัญญา ตามหนังสือที่ ทอท.16818/2567 อนุญาตให้ KPD เลื่อนชำระค่าผลประโยชน์ตอบแทนขั้นต่ำ ของเดือนกันยายน 2567 ถึงเดือนกุมภาพันธ์ 2568 ออกไปเป็นระยะเวลางวดละ 18 เดือน โดยไม่ยกเว้นการเรียกเก็บ ค่าปรับจากการเลื่อนชำระค่าผลประโยชน์ตอบแทนดังกล่าว

4. ที่ผ่านมา ในปี 2567 ผู้ประกอบการเชิงพาณิชย์และสายการบิน ณ ท่าอากาศยานของ ทอท. ทั้ง 6 แห่ง เช่น กลุ่มผู้ประกอบการร้านค้าเชิงพาณิชย์ ผู้ประกอบการร้านค้าปลอดอากร (Duty Free) กลุ่มผู้ประกอบการรถเช่า สายการบินบางราย และบริษัทร่วม ต่างประสบปัญหาในทิศทางเดียวกันกับกลุ่มบริษัท คิง เพาเวอร์ ดังระบุในข้อ 3 เป็นผลให้ในปี 2567 มีผู้ประกอบการกว่า 70 ราย ขอเลื่อนชำระ/ผ่อนชำระ ขอยกเลิก ประกอบกิจการ ขอลดขนาดพื้นที่ จากปัจจัยเสี่ยงต่าง ๆ ที่ทำให้ผู้ประกอบการฯ สายการบิน หรือคู่ค้าอื่น ๆ ของ ทอท. ประสบปัญหาจากการดำเนินงานในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ ทอท. เช่น ผลประกอบการขาดทุน จนทำให้สภาพคล่อง ไม่เพียงพอที่จะชำระค่าใช้จ่ายให้แก่ ทอท.ตามกำหนด ซึ่งปัจจุบันผู้ประกอบการฯ ของ ทอท.โดยเฉลี่ยมีการชำระ ค่าผลประโยชน์ตอบแทนขั้นต่ำสูงกว่าอัตราส่วนแบ่งรายได้ (Revenue Sharing) เกินกว่าร้อยละ 50 ในกรณีนี้ ผู้ประกอบการฯ บางส่วนจึงได้แสดงเจตนาพร้อมเหตุผลและข้อมูลสนับสนุนเพื่อขอผ่อนชำระ ขยายระยะเวลา การชำระเงิน หรือปรับโครงสร้างการชำระเงิน โดย ทอท.ได้พิจารณาถึงผลกระทบต่อ ทอท.แล้ว พบว่าการอนุญาตให้ ผู้ประกอบการฯ ปรับโครงสร้างการชำระเงินจะเป็นประโยชน์กับ ทอท.มากกว่าการไม่อนุญาตให้ผู้ประกอบการฯ ดำเนินการตามที่ร้องขอ รวมทั้งดีกว่าการยกเลิกสัญญาและทำการประมูลใหม่ เนื่องจากอาจทำให้ ทอท.ได้รับ ค่าผลประโยชน์ตอบแทนต่ำกว่าที่เคยได้รับอย่างมีนัยสำคัญ โดยที่ผ่านมา ทอท.จะเรียกเก็บค่าปรับจากการผิมนัดชำระ ที่กำหนดไว้ในเงื่อนไขสัญญาในอัตราร้อยละ 18 ต่อปี ซึ่งเป็นอัตราค่าปรับที่สูงกว่าค่าเฉลี่ยเบี้ยปรับของรัฐวิสาหกิจอื่น และสูงกว่าอัตราดอกเบี้ยผิมนัดชำระที่กำหนดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ.2564 ที่กำหนดอัตราดอกเบี้ยผิมนัดชำระในอัตราร้อยละ 5 ต่อปี อย่างมีนัยสำคัญ

5. ดังนั้น เพื่อให้ ทอท.ยังสามารถรักษาผู้ประกอบการฯ และสายการบินที่มีศักยภาพ แต่ประสบปัญหาขาดสภาพคล่องจากวิกฤตเศรษฐกิจที่ถดถอยอย่างต่อเนื่องภายหลังสถานการณ์แพร่ระบาดของ โควิด-19 รวมถึงสถานการณ์สงครามในยูเครนและอิสราเอล ให้สามารถดำเนินธุรกิจต่อไปได้ ทอท.จึงได้จัดทำ โครงการขยายระยะเวลาชำระเงินของผู้ประกอบการฯ และสายการบิน ณ ท่าอากาศยานของ ทอท. ทั้ง 6 แห่ง ที่เผชิญ สภาพคล่องตกต่ำ เสนอคณะกรรมการ ทอท. ในคราวประชุมครั้งที่ 1/2568 เมื่อวันที่ 22 มกราคม 2568 ซึ่งที่ประชุม ได้มีมติให้ความเห็นชอบโครงการฯ ดังกล่าว โดยมีหลักเกณฑ์และเงื่อนไข ดังต่อไปนี้

5.1.1 ผู้ประกอบการฯ และสายการบินจะต้องมีหนังสือแจ้งความประสงค์เข้าร่วมโครงการฯ ล่วงหน้าก่อนวันครบกำหนดชำระเงินตามสัญญา พร้อมทั้งต้องแสดงเหตุผลของการขาดสภาพคล่องให้ ทอท.พิจารณา ภายในวันที่ 30 กันยายน 2568

5.1.2 ผู้ประกอบการฯ และสายการบินที่ขอเข้าร่วมโครงการฯ จะต้องมีหลักประกันสัญญา และวงเงินของหลักประกันสัญญาต้องครอบคลุมเงินต้นรวมกับค่าปรับจากการผิมนัดชำระในอัตราร้อยละ 18 ต่อปี

5.1.3 ผู้ประกอบการฯ และสายการบินจะสามารถเลื่อน และ/หรือแบ่งชำระค่าผลประโยชน์ตอบแทน หรือค่าบริการสนามบิน (Landing and Parking Charges) โดยระยะเวลาที่ขอลื่อน และ/หรือแบ่งชำระงวดสุดท้ายจะต้องสิ้นสุดไม่เกินอายุสัญญาและไม่เกิน 24 เดือน นับถัดจากเดือนที่ ทอท.มีมติอนุมัติโครงการฯ (มกราคม 2570)

5.1.4 ผู้ประกอบการฯ และสายการบินต้องชำระดอกเบี้ยของยอดเงินที่ขอลื่อน และ/หรือแบ่งชำระทุกเดือน ตามอัตราที่ ทอท.กำหนด โดยอัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี) คำนวณจากอัตราดอกเบี้ยเงินกู้เฉลี่ยที่ธนาคารพาณิชย์เรียกเก็บจากลูกค้ารายใหญ่ชั้นดี (Minimum Loan Rate : MLR) ของธนาคารพาณิชย์ขนาดใหญ่ 5 แห่ง ได้แก่ ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน), ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน), ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน), ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) และธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) และบวกเพิ่มอีกร้อยละ 2 ต่อปี ซึ่งอัตราดอกเบี้ยดังกล่าวจะต้องไม่น้อยกว่าต้นทุนทางการเงิน (Weighted Average Cost of Capital : WACC) ของ ทอท. โดยกำหนดอัตราดอกเบี้ย MLR และ WACC ณ วันที่ผู้ประกอบการฯ และสายการบินแต่ละรายได้รับอนุมัติให้เข้าร่วมโครงการฯ ทั้งนี้ อัตราดอกเบี้ยดังกล่าว ให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ ทอท.อนุมัติเป็นต้นไป โดยไม่มีผลย้อนหลัง (ผู้ประกอบการฯ และสายการบินที่เข้าร่วมโครงการฯ จะต้องชำระดอกเบี้ยให้ ทอท. ทุกเดือน เพื่อเป็นการลดความเสี่ยง ซึ่งโดยปกติแล้ว ทอท.จะเรียกเก็บดอกเบี้ยกรณีผิดนัดชำระพร้อมกับเงินต้นในคราวเดียวกัน)

5.1.5 ในกรณีที่ผู้ประกอบการฯ และสายการบินผิดนัดชำระเงินของโครงการฯ งวดใดงวดหนึ่งหรือมีหนี้สินเกิดขึ้นใหม่ ให้ถือว่าสิทธิตามโครงการนี้สิ้นสุดลงทันที และ ทอท.จะดำเนินการตามเงื่อนไขสัญญาต่อไป

5.1.6 ทอท.ขอสงวนสิทธิ์ในการพิจารณาตามความเหมาะสมและยกเลิกโครงการฯ ได้ และให้ผลการพิจารณาของ ทอท. ถือเป็นที่สุด

จากการชี้แจงดังกล่าว ทอท.ขอยืนยันว่า ทอท.มิได้ทำการแก้ไขสัญญาสัมปทานที่มีกับกลุ่มบริษัท คิง เพาเวอร์ จากกรณีดังกล่าวแต่อย่างใด และยังคงดำเนินการตามสัญญาอย่างต่อเนื่อง โดยปฏิบัติตามหลักธรรมาภิบาล และหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีอย่างเคร่งครัด

จึงเรียนมาเพื่อกรุณาทราบ

ขอแสดงความนับถือ



(นายฤช ภาคาภิจ)

เลขาธิการบริษัท

ผู้มีอำนาจรายงานสารสนเทศ

ฝ่ายเลขานุการองค์กรและกำกับดูแลกิจการ

โทรศัพท์ 0 2535 5261

โทรสาร 0 2535 5189