

ที่ ทอท. 22033/2568

3 ธันวาคม 2568

เรื่อง การแก้ไขปัญหาการประกอบกิจการจำหน่ายสินค้าปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

เรียน กรรมการและผู้จัดการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

อ้างถึง หนังสือบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ที่ ทอท.19770/2568 ลงวันที่ 30 ตุลาคม 2568

ตามหนังสือที่อ้างถึง บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ได้รายงานให้ทราบว่า ในการประชุมคณะกรรมการ ทอท. ครั้งที่ 16/2568 เมื่อวันที่ 29 ตุลาคม 2568 ที่ประชุมได้มีมติให้ความเห็นชอบ แนวทางการแก้ไขปัญหาการประกอบกิจการจำหน่ายสินค้าปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท. ตามรายงานผลการศึกษาของที่ปรึกษาเพื่อศึกษาทางเลือกในการแก้ไขปัญหาการประกอบกิจการจำหน่ายสินค้าปลอดอากรในท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท. จากกรณีที่บริษัท คิง เพาเวอร์ ดิวตี้ฟรี จำกัด (KPD) ได้มีหนังสือถึง ทอท.เพื่อขอหารือแนวทางการแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยให้ฝ่ายบริหาร ทอท.ใช้ผลการศึกษาดังกล่าว เป็นกรอบแนวทางในการเจรจากับ KPD เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อ ทอท. และเป็นธรรมกับคู่สัญญา โดยให้เสนอ ผลการเจรจาให้คณะกรรมการ ทอท.พิจารณาต่อไป ความละเอียดทราบแล้ว นั้น

ในการประชุมคณะกรรมการ ทอท. ครั้งที่ 18/2568 เมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2568 ณ ห้องประชุม คณะกรรมการ ทอท. ชั้น 7 อาคารสำนักงานใหญ่ ทอท. ที่ประชุมได้มีมติเห็นชอบผลการเจรจาเพื่อหาข้อตกลงในการแก้ไขปัญหาการประกอบกิจการจำหน่ายสินค้าปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท. ประกอบด้วย ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) ท่าอากาศยานดอนเมือง (ทดม.) ท่าอากาศยานภูเก็ต (ทภก.) ท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ทชม.) และท่าอากาศยานหาดใหญ่ (ทหญ.) ของคณะกรรมการเจรจาเพื่อหาข้อตกลงในการแก้ไขปัญหาการประกอบกิจการจำหน่ายสินค้าปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท. และอนุมัติให้ ทอท.แก้ไขสัญญาอนุญาต ให้ประกอบกิจการจำหน่ายสินค้าปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท.ทั้ง 5 แห่งดังกล่าวข้างต้น ตามผลการเจรจาของคณะกรรมการเจรจาฯ ต่อไป โดยสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

ทอท.ได้พิจารณาทางเลือกหลัก 2 แนวทางคือ การแก้ไขสัญญาเปรียบเทียบกับกรยกเลิกสัญญาเพื่อเปิด ประมูลใหม่ ซึ่งได้ข้อสรุปว่าทางเลือกที่เหมาะสมที่สุดคือการแก้ไขสัญญา โดยปรับเงื่อนไขการอนุญาตให้สอดคล้องกับ ข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นในการบริหารสัญญา เพื่อให้ ทอท.สามารถให้บริการผู้โดยสารได้อย่างต่อเนื่อง รักษาผลประโยชน์ ของ ทอท.ในระยะยาว และเกิดประโยชน์สูงสุดแก่ ทอท. โดยคำนึงถึงปัจจัยต่าง ๆ ดังนี้

(1) **รักษาความต่อเนื่องทางธุรกิจ** ทอท.สามารถให้บริการผู้โดยสารได้อย่างต่อเนื่อง โดยมีระดับ การให้บริการ (Level of Service) ที่ดี โดยการให้บริการจำหน่ายสินค้าปลอดอากรถือเป็นบริการที่สำคัญ กล่าวคือ ทอท.ไม่ต้องดำเนินการหาผู้ประกอบการรายใหม่ ซึ่งต้องใช้ระยะเวลาและงบประมาณ อีกทั้งยังมีความไม่แน่นอน จากการหาผู้ประกอบการรายใหม่มาทดแทน ซึ่งอาจใช้ระยะเวลาไม่ต่ำกว่า 14 เดือน

(2) **รายได้ที่มั่นคงกว่า** กล่าวคือ ทอท.ยังคงได้รับค่าผลประโยชน์ตอบแทนอย่างต่อเนื่อง โดยไม่มี ช่วงที่ขาดรายได้ในระหว่างการประชุมหาผู้ประกอบการรายใหม่ และจะทำให้สูญเสียรายได้จากการไม่มีผู้ให้บริการ

(3) **ผลตอบแทนที่คุ้มค่ากว่า** กล่าวคือ จากผลการศึกษาพบว่า แนวทางการแก้ไขสัญญาจะให้ผลตอบแทนทางการเงินที่สูงกว่าผลตอบแทนขั้นต่ำในกรณีหาผู้ประกอบการรายใหม่ในสถานการณ์ปัจจุบัน และไม่ต่ำกว่าข้อเสนอของผู้ยื่นข้อเสนอลำดับสองที่ยื่นประมูลในครั้งก่อน

(4) **ลดความเสียหายต่อเศรษฐกิจ** กล่าวคือ การยกเลิกสัญญานอกจากจะทำให้ ทอท.ขาดรายได้และ Level of Service ลดลงแล้ว ยังส่งผลกระทบต่อภาพรวมการจ้างงานของผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้อง อันส่งผลต่อเศรษฐกิจโดยรวม แนวทางนี้เป็นกรณีที่โครงการสามารถดำเนินการต่อไปได้และลดความเสียหายที่อาจเกิดต่อเศรษฐกิจโดยรวม และอัตราการจ้างงานจากผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้อง

การเลือกแนวทางการแก้ไขสัญญาดังกล่าวจะเป็นประโยชน์ต่อ ทอท.มากกว่ากว่าการยกเลิกสัญญาแล้วเปิดประมูลใหม่ โดยกรณียกเลิกสัญญา ทอท.จะขาดรายได้จากค่าผลประโยชน์ตอบแทนจนกว่าจะมีผู้ประกอบการรายใหม่เข้ามาดำเนินการแทน ซึ่งคาดว่าจะใช้เวลาไม่ต่ำกว่า 14 เดือน และผู้ประกอบการรายใหม่อาจไม่สามารถให้ค่าผลประโยชน์ตอบแทนให้แก่ ทอท.ได้ในระดับที่เทียบเท่าหรือสูงกว่าผู้ประกอบการรายปัจจุบัน (จากสถานการณ์เศรษฐกิจในปัจจุบันที่มีปัญหาทางเศรษฐกิจทั้งในระดับประเทศและในระดับโลก) ซึ่งในแต่ละสัญญายังคงเงื่อนไขดังต่อไปนี้ 1) การเก็บค่าผลประโยชน์ตอบแทนขั้นต่ำ (Minimum Guarantee : MG) โดย ทอท.จะยังคงได้รับค่าผลประโยชน์ตอบแทนขั้นต่ำ (MG) และค่าผลประโยชน์ตอบแทนขั้นต่ำมีอัตราเติบโตร้อยละ 5 ต่อปี เพื่อให้สอดคล้องกับการเติบโตเฉลี่ยของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (Gross Domestic Product : GDP) ของประเทศ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ 2) ส่วนแบ่งรายได้ร้อยละ 20 (Revenue Sharing) และ 3) ค่าผลประโยชน์ตอบแทนส่วนเพิ่ม (Upside) หากเข้าเงื่อนไขที่กำหนด โดยมีรายละเอียดของแนวทางการแก้ไขในแต่ละท่าอากาศยานดังนี้

1. ทสภ.

แนวทางแก้ไข : ทอท.ยังคงการเรียกเก็บค่าผลประโยชน์ตอบแทนขั้นต่ำต่อหัว (MG) ตามหลักการเรียกเก็บตามจำนวนผู้โดยสารเช่นเดิม โดยเรียกเก็บเป็นรายปี (เทียบเท่า 232.90 บาทต่อคนและมีการเติบโตในอัตราร้อยละ 5 ทุกปีอย่างต่อเนื่อง อีกทั้ง ทอท.ได้เจรจาทำให้ได้ส่วนแบ่งรายได้ (Revenue Sharing) ส่วนเพิ่มอีกร้อยละ 35 ของมูลค่าซื้อต่อผู้โดยสาร (Spending per Head) ส่วนเกิน ซึ่งแสดงให้เห็นว่า ทอท.มีโอกาสในการมีรายได้เพิ่มเติมในกรณีที่สถานการณ์อุตสาหกรรมการบินปรับตัวดีขึ้น ซึ่งมากกว่าสัญญาเดิมที่เรียกเก็บส่วนแบ่งรายได้เพียงร้อยละ 20 ตลอดอายุสัญญา

ขยายระยะเวลาของสัญญาออกไปอีก 2 ปี ซึ่งสอดคล้องกับแผนพัฒนา ทสภ.ที่คาดว่าจะดำเนินการก่อสร้างในส่วนของอาคารผู้โดยสารด้านทิศใต้ (South Terminal) แล้วเสร็จในช่วงปี พ.ศ.2575 การขยายระยะเวลาของสัญญาดังกล่าวจะครอบคลุมช่วงที่ต้องปิดซ่อมแซมพื้นที่ทุกส่วนในอาคารผู้โดยสารหลังปัจจุบัน ซึ่งเป็นพื้นที่ที่ผู้ประกอบการ KPD ใช้ดำเนินการกิจการอยู่ในปัจจุบัน ระหว่างปี พ.ศ.2575 – 2578 ทั้งนี้ ในช่วงเวลาดังกล่าวคาดว่าจะไม่มีผู้ประกอบการรายใหม่สนใจเข้าร่วมประมูล ดังนั้น การขยายอายุสัญญาจึงมีความจำเป็นเพื่อให้ ทสภ.สามารถรักษาความต่อเนื่องของธุรกิจจำหน่ายสินค้าปลอดอากรในระหว่างการทยอยปิดซ่อมแซมอาคารผู้โดยสารหลังปัจจุบันได้อย่างราบรื่น

2. ทดม.

แนวทางแก้ไข : ทอท.ยังคงการเรียกเก็บค่าผลประโยชน์ตอบแทนขั้นต่ำต่อตารางเมตร (โดยคิดเป็น 39,187.76 บาทต่อตารางเมตรต่อเดือน) และเรียกเก็บส่วนแบ่งรายได้ (Revenue Sharing) ที่ร้อยละ 20 ตามสัญญาเดิม และหากอัตราการฟื้นตัวของจำนวนผู้โดยสารกลับมาเกินร้อยละ 100 ทอท.จะกลับไปใช้อัตราค่าผลประโยชน์ตอบแทนขั้นต่ำต่อตารางเมตรตามที่เคยตกลงไว้ก่อนหน้านี้

ขยายระยะเวลาของสัญญา เนื่องจากตามแผนพัฒนาท่าอากาศยาน ผู้ประกอบการปัจจุบันมีความจำเป็นต้องย้ายไปให้บริการ ณ อาคารผู้โดยสาร 3 และรื้อถอนการลงทุนในอาคารผู้โดยสารเดิมออก ผลการศึกษาพบว่า หากมีการลงทุนในพื้นที่ใหม่สำหรับธุรกิจจำหน่ายสินค้าปลอดอากรจะมีระยะเวลาการประกอบกิจการที่เหมาะสมจากการลงทุนใหม่นั้นประมาณ 5 ปี ดังนั้น การขยายระยะเวลาของสัญญาที่เหมาะสมและสร้างแรงจูงใจในการย้ายอาคารผู้โดยสาร คือ 5 ปี (นับรวมอายุสัญญาคงเหลือ) กล่าวคือ หากระยะเวลาจากสัญญาเดิมเหลือ 3 ปี ในวันที่อาคารผู้โดยสาร 3 แล้วเสร็จ ระยะเวลาคุ้มทุนคือ 5 ปี ดังนั้น ระยะเวลาที่เหมาะสมในการขยายสัญญาอยู่ที่ 2 ปี อย่างไรก็ตาม หากการก่อสร้างอาคารผู้โดยสาร 3 ล่าช้าออกไปจนทำให้สัญญาประกอบกิจการของ KPD ณ ทดม. ปัจจุบันคงเหลืออายุสัญญาไม่ถึง 1 ปี ณ วันเปิดอาคารผู้โดยสาร 3 อย่างเป็นทางการ ทอท.ขอสงวนสิทธิ์ในการพิจารณายกเลิกสัญญาของ KPD ปัจจุบัน เพื่อเปิดประมูลใหม่

3. ทกท., ทดม. และ ทหญ. (ท่าอากาศยานภูมิภาค)

แนวทางแก้ไข : ทอท.ยังคงการเรียกเก็บค่าผลประโยชน์ตอบแทนขั้นต่ำ (MG) ตามหลักการเรียกเก็บตามจำนวนผู้โดยสารเช่นเดิม โดยเรียกเก็บเป็นรายปี (เทียบเท่า 129.67 บาทต่อคนและมีการเติบโตในอัตราร้อยละ 5 ทุกปีอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่ปี 2573 เนื่องจากสภาพการใช้จ่ายของผู้โดยสารที่ท่าอากาศยานภูมิภาค และปริมาณผู้โดยสารปรับตัวลงอย่างมากภายหลังสถานการณ์โควิด-19 หรือเทียบเท่าค่าเฉลี่ยตลอดสัญญาที่ 134.70 บาทต่อคน) อีกทั้ง ทอท.ได้เจรจาทำให้ได้ส่วนแบ่งรายได้ (Revenue Sharing) ส่วนเพิ่มอีกร้อยละ 35 ของมูลค่าซื้อต่อผู้โดยสาร (Spending per Head) ส่วนเกิน เมื่อบรรลุเงื่อนไขตามที่กำหนดไว้เช่นเดียวกับ ทสภ. ซึ่งแสดงให้เห็นว่า ทอท.มีโอกาสในการมีรายได้เพิ่มเติมในกรณีที่สถานการณ์อุตสาหกรรมการบินปรับตัวดีขึ้น ซึ่งมากกว่าสัญญาเดิมที่เรียกเก็บส่วนแบ่งรายได้เพียงร้อยละ 20 ตลอดอายุสัญญา

ทั้งนี้ ภายหลังจากแก้ไขสัญญาแล้ว ในอนาคตหากธุรกิจกลับมาเหมือนเดิมตามข้อเสนอการดำเนินงานกิจการจำหน่ายสินค้าปลอดอากร (Proposal) ของ KPD ทอท.ขอสงวนสิทธิ์ที่จะขอเรียกเก็บค่าผลประโยชน์ตอบแทนเดิมตามที่ KPD เสนอใน Proposal

จึงเรียนมาเพื่อทราบ

ขอแสดงความนับถือ



(นายฤช ภาคากิจ)

เลขานุการบริษัท

ผู้มีอำนาจรายงานสารสนเทศ

ฝ่ายเลขานุการองค์กรและกำกับดูแลกิจการ

โทรศัพท์ 0 2535 5261

โทรสาร 0 2535 5189