

Transport Journal Transport Journal Circulation: 35,000 Ad Rate: 540	Section: First Section/- วันที่: อังคาร 1 - อังคาร 15 กุมภาพันธ์ 2565 ปีที่: 23 ฉบับที่: 909 หน้า: 9(เต็มหน้า), 1 Col.Inch: 214.39 Ad Value: 115,770.60 PRValue (x3): 347,311.80 คลิป: สีสี่ หัวข้อข่าว: เจาะแผน! 'บมจ.ท่าอากาศยานไทย' วางกลยุทธ์ฝ่าโควิด...ต่อยอดสร้างรายได้
--	---



เจาะแผน! 'บมจ.ท่าอากาศยานไทย' วางกลยุทธ์ฝ่าโควิด...ต่อยอดสร้างรายได้

ปวีณา จริยวุฒิพงศ์
 ผู้ช่วยกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
 (สายงานพัฒนาธุรกิจและการตลาด)
 บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)



สถานการณ์ การแพร่ระบาดโควิด-19 ได้สะท้อนการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญหลายมิติ โดยภาคอุตสาหกรรมหนึ่งที่ได้รับผลกระทบอย่างรวดเร็วและรุนแรงคือ “ภาคอุตสาหกรรมการบิน” นำไปสู่การจำกัดและยกเลิกเส้นทางการบิน สายการบินมีการลดต้นทุน ลดจำนวนพนักงาน เช่นเดียวกับมาตรการในการเดินทางที่ส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมการเดินทางของผู้โดยสาร

เช่นเดียวกับ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ ทอท. ในฐานะผู้บริหารและกำกับดูแลท่าอากาศยาน 6 แห่งของประเทศ ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานหาดใหญ่ เปรียบเสมือนประตูเข้าสู่สยามเมืองยิ้ม สร้างรายได้ กระตุ้นเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งก็ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดโควิด-19 เป็นอย่างมาก ทั้งนี้ การเตรียมความพร้อมหรือการปรับตัว ถือเป็นสิ่งสำคัญในการรับมือสิ่งที่เกิดขึ้น โดยในโอกาสนี้ หนังสือพิมพ์ Transport Journal ได้มีโอกาสสัมภาษณ์พิเศษนางสาวปวีณา จริยวุฒิพงศ์ ผู้ช่วยกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (สายงานพัฒนาธุรกิจและการตลาด) บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ ทอท. ที่จะมาเปิดเผยถึงแผนการดำเนินงานของ ทอท. ในปี 2565 และในอนาคตว่าจะเป็นไปในทิศทางใด

นางสาวปวีณาเปิดเผยว่า จากสถานการณ์การแพร่ระบาดโควิด-19 ในช่วง 2 ปีที่ผ่านมา ซึ่งนอกเหนือจากการเตรียมแผนพัฒนาในระยะกลาง และระยะยาวแล้ว ทอท. ยังได้เร่งรัดการพัฒนาในทุกมิติ พร้อมทั้งเร่งหารายได้เพิ่มจากธุรกิจที่ไม่เกี่ยวกับการบิน (NON-AERO) เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดโควิด-19 ส่งผลให้มีจำนวน



ผู้โดยสารน้อยลง ทั้งนี้ ในแผนระยะสั้น 1-2 ปีนั้น (ปี 2565-2566) ทอท.วางแผนในปี 2565 ว่าจะเร่งพัฒนาการให้บริการผู้โดยสารทางด้านการใช้เทคโนโลยีระบบไร้สัมผัส (Touchless) เพื่อลดโอกาสและป้องกันการติดเชื้อจากการแพร่ระบาดของโควิด-19 ส่วนด้านแผนดำเนินการธุรกิจระยะสั้นที่จะต้องเร่งดำเนินการอย่างรวดเร็ว นั้น คือ การใช้ทรัพยากรของ ทอท. ที่มีอยู่แล้วมาหารายได้เพิ่ม ประกอบด้วย

1.การเร่งหาผู้ประกอบการให้กลับมาใช้พื้นที่ที่ว่างอยู่ของ ทอท.โดยในช่วงสถานการณ์โควิด-19 พบว่า มีผู้ประกอบการหลายรายได้หยุดและเลิกดำเนินการไป จึงต้องเร่งหาผู้ประกอบการเข้ามาดำเนินการในพื้นที่เหล่านี้ รวมถึงยังมีพื้นที่ว่างในท่าอากาศยานภูมิภาคที่ยังไม่มีผู้เข้าไปประกอบกิจการ อาทิ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ซึ่งคาดว่าจะช่วยทำให้ ทอท.มีรายได้เพิ่มขึ้น และ 2.การประกอบกิจการในพื้นที่ของ ทอท.เพื่อหารายรับเพิ่ม อาทิ การเก็บค่าใช้บริการท่าอากาศยานในส่วนของการใช้บริการเพื่อต่อเที่ยวบินของเส้นทางการบินระหว่างประเทศ ที่บินเข้ามาใช้บริการท่าอากาศยานก่อนที่จะต่อเครื่องบินออกไป ซึ่งปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มี การเก็บค่าบริการผู้โดยสารระหว่างประเทศดังกล่าว โดยปกติแล้วท่าอากาศยานทั่วไปจะเก็บค่าบริการ ตัวอย่างเช่น สิงคโปร์ คูไบ ฯลฯ ที่ผู้โดยสารระหว่างประเทศมีการต่อเครื่องฯ จะต้องเสียค่าบริการท่าอากาศยานให้กับทางท่าอากาศยานด้วย

“รายได้ของ ทอท. แยกรายได้ออกเป็น 2 ส่วน คือ ธุรกิจเกี่ยวข้องกับการบิน (AERO) และไม่เกี่ยวกับธุรกิจการบิน (NON-AERO) และเนื่องจากมีผู้โดยสารจำนวนมาก ทำให้ตารางการบิน (Slot) ที่จะบินเข้ามาก็เต็ม ทำให้เพิ่มจำนวนผู้โดยสาร



Transport Journal Transport Journal Circulation: 35,000 Ad Rate: 540	Section: First Section/- วันที่: อังคาร 1 - อังคาร 15 กุมภาพันธ์ 2565 ปีที่: 23 ฉบับที่: 909 หน้า: 9(เต็มหน้า), 1 Col.Inch: 214.39 Ad Value: 115,770.60 PRValue (x3): 347,311.80 คลิป: สีสี่ หัวข้อข่าว: เจาะแผน! 'บมจ.ท่าอากาศยานไทย' วางกลยุทธ์ฝ่าโควิด...ต่อยอดสร้างรายได้		

ไม่ได้จึงต้องมีการขยายท่าอากาศยาน สร้างรันเวย์ 3 มีการสร้างอาคารผู้โดยสารเพิ่มเติม เพื่อให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้เพิ่มขึ้น แต่ที่ผ่านมามีการคัดค้านในการดำเนินการจึงทำให้การพัฒนาต่างๆ เกิดความล่าช้าส่งผลให้ ทอท.มีรายได้จากผู้โดยสารขาออกมากกว่ารายได้จากผู้โดยสารขาเข้า ทำให้สูญเสียโอกาสและประโยชน์ในการสร้างรายได้ให้ประเทศ เพราะไม่สามารถรองรับผู้โดยสารได้มากไปกว่านี้ และจากสถานการณ์การแพร่ระบาดโควิด-19 ที่จำนวนไฟล์ต์ลดลง และสายการบินหยุดทำการบิน ส่งผลทำให้มีผู้โดยสารน้อยลง โดยรายได้ส่วนนี้ก็จะลดลงอย่างชัดเจน จึงต้องมีการเร่งหารายได้จาก NON-AERO เพิ่มเติมเพื่อมาเติมรายได้ส่วนเดิมที่เคยมีอยู่” นางสาวปวีณา กล่าว

เพิ่มสัดส่วนรายได้จาก NON-AERO

เมื่อถามว่า การเติบโตของ ทอท. เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมาเป็นอย่างไร? นางสาวปวีณา กล่าวว่า ในปี 2564 ทอท.เติบโตเกิน 100% เมื่อเปรียบเทียบกับปีที่ผ่านมา ซึ่งในปี 2567 คาดว่าจะกลับมาเติบโตได้ใกล้เคียงกับช่วงก่อนสถานการณ์การแพร่ระบาดโควิด-19 โดยมีปัจจัยจากการปรับตัวและวางแผนดำเนินการ NON-AERO ตั้งแต่ช่วงปีก่อน ซึ่งเชื่อว่าจะสามารถสร้างรายได้ เพื่อมาชดเชยในส่วนของรายได้จากธุรกิจการบิน (AERO) ที่ขาดหายไปได้ ขณะเดียวกันจากการติดตามสถานการณ์การแพร่ระบาดโควิด-19 ในปีนี้นั้น คาดว่าอุตสาหกรรมการบินจะยังไม่ฟื้นตัว แต่ทั้งนี้ ทอท.ได้มีการติดตามสถานการณ์โลกอย่างใกล้ชิดโดยมีความร่วมมือและการแลกเปลี่ยนข้อมูล (Sister Airport) กับ 13 ท่าอากาศยานทั่วโลก

ขณะที่ สัดส่วนรายได้ในปี 2565 ทอท.กำลังมีแผนที่จะเพิ่มสัดส่วนรายได้ของ NON-AERO ให้มากขึ้น โดยตั้งเป้าให้มีสัดส่วนรายได้อยู่ที่ 60% เนื่องจากแผนพัฒนาท่าอากาศยานมีการพัฒนาได้ล่าช้า ทำให้เสียโอกาส ประกอบกับการพึ่งพารายได้จาก AERO อย่างเดียว ทำให้รายได้หายไปเยอะมาก จึงต้องสร้างธุรกิจ NON-AERO อื่นเพื่อสนับสนุนธุรกิจ AERO เข้ามาเสริม เพื่อให้เกิดความเข้มแข็งในการดำเนินธุรกิจ รวมถึงมีการจัดตำแหน่งท่าอากาศยานทั้งหมดของ ทอท. ให้สนับสนุนและส่งเสริมซึ่งกันและกัน

ไม่เพียงเท่านั้น ทอท. ยังมีมาตรการช่วยเหลือผู้ประกอบการฯ เพื่อให้ทั้ง ทอท. และผู้ประกอบการ สามารถดำเนินธุรกิจต่อไปได้ เพราะในช่วงที่ผ่านมาพบว่าผู้ประกอบการหายไปประมาณ 30% เนื่องจากไม่มีลูกค้า ทอท. จึงได้มีมาตรการในการพยุงผู้ประกอบการ เช่น การลดค่าเช่าลง เพื่อให้ผู้ประกอบการอยู่ได้ ซึ่งที่ผ่านมา ทอท. ได้ดำเนินการบริหารความสัมพันธ์อันดีระหว่าง ทอท.กับผู้ประกอบการคู่ค้า (CRM) มาโดยตลอด อีกทั้ง

ยังได้เร่งรัดปรับระบบต่างๆ ในการเชื่อมต่อข้อขัดข้องข้อร้องเรียน หรือการประสานงานให้เร็วขึ้นด้วย

ส่วนเรื่องสภาพคล่องทางการเงินของ ทอท.นั้น นางสาวปวีณา เผยว่า ในปี 2563 ผลประกอบการของ ทอท.ยังพอมีกำไรอยู่บ้างแต่ในปี 2564 พบว่าจากเดิมที่มีรายได้ประมาณ 70,000 ล้านบาทลดลงมาเหลือแค่ 7,000 ล้านบาท คิดเป็น 90% ของรายได้ ทำให้ประมาณการณ์ว่าในปี 2565 อาจจะต้องมีการกู้เงินเพื่อเตรียมเสริมสภาพคล่องประมาณ 25,000 ล้านบาท แต่หากสถานการณ์การแพร่ระบาดโควิด-19 มีแนวโน้มดีขึ้น อาจจะไม่ต้องกู้หรืออาจจะกู้ในวงเงินไม่มาก และล่าสุดพบว่าจะกุน้อยกว่า 25,000 ล้านบาท ซึ่งมีโอกาสสูงมาก ภายหลัง ทอท. ได้เพิ่มการหารายได้มากขึ้น

“แม้ว่าการจ่ายเงินเดือนพนักงานและการบริหารจัดการจะมีเงินเพียงพอในการดำเนินการ แต่ยังมีในส่วนที่จะต้องกู้เงิน เพื่อนำมาสำรอง เนื่องจากมีโครงการที่ลงทุนไปแล้ว และต้องมีการจ่ายค่าก่อสร้างตามที่ได้ทำสัญญาไปแล้ว เพื่อเตรียมพร้อมในการรองรับผู้โดยสารที่จะเข้ามาใช้บริการในอนาคต ยืนยันว่า ทอท.ไม่ได้ขาดทุนจนต้องกู้เงินมาเพื่อจ่ายเงินเดือนพนักงานแต่เป็นการขาดทุนจากการลงทุนที่เป็นการลงทุนตามแผนพัฒนาศักยภาพท่าอากาศยานต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2559” นางสาวปวีณา กล่าว

Transport Journal Transport Journal Circulation: 35,000 Ad Rate: 540	Section: First Section/- วันที่: อังคาร 1 - อังคาร 15 กุมภาพันธ์ 2565 ปีที่: 23 ฉบับที่: 909 หน้า: 9(เต็มหน้า), 1		
	Col.Inch: 214.39 Ad Value: 115,770.60 PRValue (x3): 347,311.80 คลิป: สีสี่		
	หัวข้อข่าว: เจาะแผน! 'บมจ.ท่าอากาศยานไทย' วางกลยุทธ์ฝ่าโควิด...ต่อยอดสร้างรายได้		

กางเมกะโปรเจกต์ กอก.

นางสาวปวีณา ยังได้เล่าให้ฟังถึงแผนงานของ ทอท.นับจากนี้ พร้อมระบุว่า ในปี 2565 ทอท.ยังไม่มีแผนการลงทุนเพิ่มเติม แต่ได้ดำเนินการแผนพัฒนาโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิระยะที่ 2 อาทิ การขยายทางวิ่ง (Runway) ที่ 3 ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จในอีก 2 ปี นอกจากนี้ ยังได้ก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 (Satellite 1: SAT-1) รวมถึงการพัฒนาท่าอากาศยานอื่นๆ เช่น ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานภูเก็ต เป็นต้น ที่ในปัจจุบันรันเวย์ยังมีความสามารถในการรองรับเครื่องบินได้อยู่ แต่อาคารรองรับผู้โดยสารมีความแออัด ส่งผลให้ไม่สามารถเพิ่มจำนวนผู้โดยสารได้ ขณะที่ท่าอากาศยานดอนเมืองนั้น จะมีการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารเพิ่มเติม ซึ่งแยกจากอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศและอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ เพื่อลดความแออัด

นอกจากนี้ ยังมีแผนการบริหารพื้นที่ว่างเปล่าประมาณ 723 ไร่ ซึ่งเป็นพื้นที่ได้รับผลกระทบจากเสียงที่ตามกฎหมาย ทอท.ได้ซื้อมา จึงมีแผนที่จะใช้งบลงทุนประมาณ 2,000 ล้านบาท เพื่อทำถนนและระบบสาธารณูปโภคในระยะทางกว่า 3 กิโลเมตร (กม.)

และเป็นสะพานเชื่อมเข้ามายังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทั้งนี้ พื้นที่ดังกล่าวกำหนดให้สามารถประกอบกิจการสนับสนุนท่าอากาศยานเพิ่มเติมได้ เช่น Certify Hub, Logistics Park, Cargo, โรงแรมพักสำหรับลูกเรือ เป็นต้น โดยคาดว่าจะเริ่มดำเนินการก่อสร้างในปี 2565 อีกทั้ง ยังมีพื้นที่ว่างเปล่าในท่าอากาศยานภูมิภาคที่เหลือ ที่มีแผนจะนำมาพัฒนาในลักษณะดังกล่าวอีกประมาณ 2,100 ไร่ด้วย

ด้านโครงการก่อสร้างส่วนต่อขยายอาคารผู้โดยสารหลักหลังที่ 1 ด้านทิศตะวันออก (East Expansion) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ วงเงินลงทุนประมาณ 6,600 ล้านบาทจะเริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ในช่วงเดือน พ.ย.2565 และคาดว่าจะแล้วเสร็จประมาณในปี 2567-2568 รวมถึงมีแผนที่จะทำ “Early Check-in” ที่ส่วนใหญ่เป็นผู้โดยสารที่มาเป็น

กรุ๊ปทัวร์ และตามพฤติกรรมบริษัททัวร์ มักจะให้มาเช็คอินก่อนเวลาจริง 4-5 ชั่วโมง ขณะที่สายการบินเปิดให้เช็คอินล่วงหน้า 2 ชั่วโมงครึ่งก่อนเครื่องบินขึ้น ทำให้ผู้โดยสารหนาแน่นอยู่ในอาคารผู้โดยสาร จึงมีแผนดำเนินการเพื่อรองรับกลุ่มเดินทางและกรุ๊ปทัวร์ เพื่อลดความแออัดในการใช้บริการ

ยิ่งไปกว่านั้น ในปี 2565 ผู้โดยสารจะเห็นบริการใหม่ๆ ของ ทอท. เช่น เครื่องเช็คอินด้วยตัวเอง (CUPPS) สามารถติดแท็กกระเป๋าขึ้นเครื่องด้วยตัวเอง ที่สำคัญ คือการจัดทำ AOT แอปพลิเคชัน ที่มีชื่อว่า “SAWASDEE by AOT” ที่จะเป็นส่วนร่วมทางของนักเดินทาง จะมีตั้งแต่ข้อมูลเที่ยวบิน การให้บริการแท็กกระเป๋า มีข้อมูลเฉพาะบุคคล และนอกเหนือจากการให้บริการในท่าอากาศยานแล้ว ยังมีการให้บริการเชื่อมต่อการเดินทางต่อไปถึงจุดหมายปลายทาง พร้อมทั้งรู้ข้อมูลจุดหมายปลายทาง และจะเดินทางไปอย่างไร ช่วยให้การเดินทางสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัยมากยิ่งขึ้น อย่างไรก็ตามได้มีการเตรียมที่จะพัฒนาแอปพลิเคชัน เพื่อสนับสนุนด้านการท่องเที่ยวในอนาคตอีกด้วย

Transport Journal Transport Journal Circulation: 35,000 Ad Rate: 540	Section: First Section/- วันที่: อังคาร 1 - อังคาร 15 กุมภาพันธ์ 2565 ปีที่: 23 ฉบับที่: 909 หน้า: 9(เต็มหน้า), 1		
	Col.Inch: 214.39 Ad Value: 115,770.60 PRValue (x3): 347,311.80 คลิป: สีสี่ หัวข้อข่าว: เจาะแผน! 'บมจ.ท่าอากาศยานไทย' วางกลยุทธ์ฝ่าโควิด...ต่อยอดสร้างรายได้		

เชื่อ! ไฟลต์อินเทอร์เน็ตฟื้นตัวภายใน 2 ปี

ต่อข้อคำถามถึงสถานการณ์การแพร่ระบาดโควิด-19 สายพันธุ์ใหม่โอมิครอนจะกระทบแผนของ ทอท.หรือไม่อย่างไร นางสาวปวีณา สะท้อนมุมมองว่า ทอท.ได้จัดทำการประเมินสถานการณ์ในทุกๆ ครึ่งปี ซึ่งจากการประเมินล่าสุดเมื่อช่วงเดือน ต.ค. 2564 ในช่วงที่มีการแพร่ระบาดโควิด-19 สายพันธุ์เดลต้า นั้น ประเมินว่าผู้โดยสารในปี 2565 รวมแล้วประมาณ 62 ล้านคนจากปี 2562 ที่มีจำนวนผู้โดยสารรวม 141 ล้านคน โดยผู้โดยสารระหว่างประเทศจะน้อยลงกว่าปกติ และผู้โดยสารในประเทศจะมากกว่าสัดส่วนเดิมในอดีต รวมถึงในปี 2566 คาดว่าจะมีผู้โดยสารรวม 116 ล้านคน แต่ก็คาดว่าสถานการณ์จะดีขึ้นเรื่อยๆ ในส่วนตัวเลขผู้โดยสารหลังจากที่มีการเปิดประเทศเมื่อวันที่ 1 พ.ย.2564 -17 ม.ค. 2565 พบว่า จำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศรวมประมาณ 1.05 ล้านคน และจำนวนผู้โดยสารภายในประเทศรวม 6.3 ล้านคน รวมทั้งสิ้น 7.35 ล้านคน

ขณะเดียวกัน เรื่องนโยบายการเปิดประเทศนั้น มองว่า หากไทยต้องการที่จะเปิดรับนักท่องเที่ยวมากขึ้น จะต้องมีความชัดเจนทางด้านมาตรการและนโยบายด้านการควบคุมโรคระบาดฯ โดยถ้ามีความชัดเจน คาดว่าภายใน 2 ปี นับจากนี้ เที่ยวบินระหว่างประเทศจะฟื้นตัวมากขึ้น ส่วนการบินภายในประเทศ ก็เชื่อว่า จะฟื้นตัวได้เร็ว เนื่องจากมีความต้องการในการเดินทาง เพราะการเดินทาง การพักผ่อน ยังเป็นที่ต้องการ ยกตัวอย่างเช่น ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ที่ตารางเที่ยวบินระหว่างประเทศหายไปตรงข้ามกับเที่ยวบินภายในประเทศที่มีเพิ่มมากขึ้น ทำให้พบว่า ที่ผ่านมามีไม่ได้ทำการบินเนื่องจากตารางการบินเต็ม จึงมั่นใจว่าธุรกิจการบินจะกลับมาหลังสถานการณ์คลี่คลาย 🇹🇹

เพราะทุกความคิดเห็นมีความสำคัญ

Share your **EXPERIENCE** with us

feedback.airportthai.co.th

เราพร้อมพัฒนาการให้บริการ จากความคิดเห็นของคุณ