

# ทับทูน

Thun Hoon  
Circulation: 100,000  
Ad Rate: 800

Section: First Section/หน้าแรก

วันที่: ศุกร์ 2 ธันวาคม 2565

ปีที่: 19

ฉบับที่: 4607

หน้า: 1(ซ้าย), 2

Col.Inch: 67.81

Ad Value: 54,248

PRValue (x3): 162,744

ศิลปิน: สีสี่

หัวข้อข่าว: AOTยันกำไรพลิกบวก ลุ้นเงินต้นทะลุ92ล.คน

# AOTยันกำไรพลิกบวก ลุ้นเงินต้นทะลุ92ล.คน

#AOT #ทับทูน - AOT ถึงเวลาโชว์กำไร “นิติชัย” ลุ้น  
ปีงบประมาณ 2566 พลิกมีกำไร  
ทุกไตรมาส ประเดิมโค้งแรก ต.ค.-  
ธ.ค.65 ต่างชาติเร่งตัวเฉลี่ย 2.6-2.7  
แสนคนต่อวัน ขณะที่ตารางบิน  
ฟื้นตัวเฉลี่ย 60-70% ต้นปีบิดา  
เป็นบวกกำไรสุทธิ แยมถ้าเงินเปิด  
ประเทศไจจะปรับเป้าขึ้นเกิน 92  
ล้านคน นักวิเคราะห์คาด  
กำไร 6.4 พันล้านบาท  
แนะ “ซื้อ” เป้า 82 บาท  
→→→ อ่านหน้า 2



ดร.นิติชัย ศิริสมรรถการ

ของตนเอง เพื่อช่วยบรรเทาผลกระทบทั้งความแออัด  
และความล่าช้าดังกล่าว

ทั้งนี้ บริษัทได้ศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาระยะ  
ยาวด้วยการเปิดโอกาสให้ผู้เข้ารับสัมปทานงาน  
บริการภาคพื้นมากกว่า 2 บริษัท โดยได้เสนอกรอบ  
การดำเนินงานผ่านสำนักงานคณะกรรมการนโยบาย  
รัฐวิสาหกิจ (สคร.) เพื่อเตรียมบรรจุเข้าสู่วาระการ  
ประชุมคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่าง  
รัฐและเอกชน (บอร์ด PPP) ประจำเดือนธันวาคม  
2565 นี้ ทั้งนี้หากได้รับการอนุมัติจากบอร์ด PPP  
ก็จะเข้าสู่ขั้นตอนแต่งตั้งคณะกรรมการมาตรา 36 เพื่อ  
จัดทำร่าง TOR และเปิดเชิญชวนเอกชนเข้าร่วม  
ลงทุนตามขั้นตอน เบื้องต้นคาดว่าจะมีความชัดเจน  
ช่วงครึ่งหลังของปี 2566 โดยคาดหวังให้ทันช่วงปรับ  
ตารางการบินเข้าสู่ตารางช่วงฤดูหนาว (ราว 26 ต.ค.  
2566) เพื่อให้พร้อมรองรับผู้โดยสารที่คาดว่าจะเร่งตัว  
ขึ้นใกล้เคียงช่วงปี 2562 ที่จะมีผู้โดยสารต่างประเทศ  
ผ่านทั้ง 6 ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของบริษัท  
เฉลี่ยราว 3.8-3.9 แสนคนต่อวัน

ส่วนแผนการเปิดใช้อาคารเทียบเครื่องบินรองหลัง  
ที่ 1 (SAT-1) ยังคงกำหนดการเดิมที่เดือนกันยายน  
2566 เพื่อช่วยเพิ่มพื้นที่รองรับปริมาณผู้โดยสาร แต่ไม่  
สามารถเพิ่มจุดตรวจคัดกรองผู้โดยสาร (ตม.) เช็กอิน  
และรับกระเป๋าได้ แต่ยอมรับการเปิดใช้จะมีค่าใช้จ่าย  
เพิ่มเฉลี่ยราว 300 ล้านบาทต่อเดือน

“ปัจจุบันผู้รับสัมปทานงาน GSE ในสุวรรณภูมิ  
มี 2 บริษัทคือการบินไทยมีส่วนแบ่งราว 80% และ  
BFS ซึ่งมีส่วนแบ่งราว 20% เมื่อการบินไทยเขามี  
ปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อช่วงเร่งด่วนโดยเฉพาะเข้า-เย็น  
ล่าช้ามากกว่า 30 นาที ซึ่งตอนนี้ก็เปิดโอกาสให้สาย  
การบินที่มีศักยภาพเข้ามาให้บริการผู้โดยสารของ  
ตนเอง ระยะเวลาที่ต้องเปิดโอกาสให้บริษัทอื่นที่สนใจ  
เข้ามาร่วมดำเนินการ”

● แนะนำ “ซื้อ” เป้า 82 บาท

บริษัทหลักทรัพย์ ดาโอ (ประเทศไทย) จำกัด  
(มหาชน) ระบุในบทวิเคราะห์ เบื้องต้นยังคงประมาณ  
การกำไรทั้งปี 2566 ของ AOT ที่ราว 6.8 พันล้านบาท  
พลิกจากขาดทุนราว 1 หมื่นล้านบาท ในปี 2565 และ

## ➔ AOT (ต่อจากหน้า 1)

ดร.นิติชัย ศิริสมรรถการ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่  
กรรมการบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ  
AOT เปิดเผยว่า บริษัทคาดการณ์ผลการดำเนินงาน  
ประจำปีงบประมาณ 2566 (ต.ค.65-ก.ย.66) จะสามารถ  
พลิกทำกำไรได้ทุกไตรมาส เริ่มจากงวดไตรมาส 1/2566  
(ต.ค.65-ธ.ค.65) มีแนวโน้มพลิกทำกำไรได้เล็กน้อย  
หนุญจากปริมาณผู้โดยสารต่างชาติที่ผ่านทั้ง 6  
ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของบริษัทเร่งตัวขึ้น  
อย่างแข็งแกร่งตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน 2565 ที่เฉลี่ยราว  
2.5-2.6 แสนคนต่อวัน คิดเป็นสัดส่วนราว 50% ของปี  
2562 ที่มีผู้โดยสารเฉลี่ยวันละ 4-4.2 แสนคนต่อวัน  
ส่งผลให้กำไรก่อนหักค่าใช้จ่ายดอกเบี้ย, ภาษี, ค่าเสื่อม  
ราคาและค่าตัดจำหน่าย (EBITDA) เป็นบวกได้แล้ว  
ขณะที่ตารางการบินฤดูหนาว (Winter Slot)  
ที่ฟื้นตัวราว 60-70% เมื่อเทียบกับปี 2562 โดยมี  
เส้นทางการบินจากภูมิภาคตะวันออกกลาง อาทิ  
ซาอุดีอาระเบีย, อินเดียเข้ามาชดเชยเส้นทางการบิน  
จากจีน ทั้งนี้หากเงินผ่อนคลายนโยบาย Zero-COVID-19  
เร็วกว่ากำหนด จะเป็นปัจจัยหนุนทั้งเที่ยวบิน และปริมาณ

ผู้โดยสารเร่งตัวขึ้นสูงกว่าที่บริษัทเคยทำประมาณการ  
ผู้โดยสารทั้งปีงบประมาณ 2566 ไว้ที่ราว 92 ล้านคน  
อย่างมีนัยสำคัญ

“ไตรมาส 1/2565/2566 นี้เห็น EBITDA เป็นบวก  
ได้แล้วซึ่งหากเดือนธันวาคมผู้โดยสารยังสามารถเร่ง  
ตัวได้ในระดับนี้ก็คาดว่าจะเห็นกำไรเล็กน้อย ขณะที่  
ช่วงไตรมาส 2/2565/2566 (ม.ค.-มี.ค.2566) ก็คาดหวัง  
ได้อีก 2 เดือนเพราะปกติมีนาคมผู้โดยสารจากยุโรป  
ก็จะเริ่มลดลง ส่วนไตรมาส 3/2565/2566 หรือเดือน  
มีนาคมก็เข้าสู่ฤดูร้อนซึ่งเป็นโลว์ซีซั่น ยกเว้นว่าเงิน  
จะผ่อนคลายนโยบาย Zero-COVID-19 ลงนั้นจะ  
ส่งผลให้ผู้โดยสารจากจีนทะลักเข้ามาอย่างแน่นอน”

### ● แก้ปัญหาทางบริการภาคพื้น

สำหรับปัญหาความล่าช้าของงานบริการภาคพื้น  
(Ground Support Equipment : GSE) โดยเฉพาะ  
การโหลดกระเป๋าสัมภาระของผู้โดยสาร เกิดจาก  
ผู้รับสัมปทานงานบริการรายหนึ่งซึ่งมีสัดส่วนการให้  
บริการสูงถึง 80% มีบุคลากร และเครื่องมือไม่เพียงพอ  
ซึ่งทางบริษัทได้ส่งหนังสือตักเตือนให้ปรับปรุงแล้ว  
ขณะเดียวกันก็ได้เปิดโอกาสผู้ประกอบการสายการ  
บินยื่นขอใช้สิทธิ์ให้บริการผู้โดยสารในแต่ละเที่ยวบิน