

บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

---

ส่วนที่ 1

การประกอบธุรกิจ

## 1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

### วิสัยทัศน์

สร้างสรรค์ความเป็นเลิศ เพื่อเป็นสายการบินที่ดีที่สุดในเอเชีย

### พันธกิจ

บริษัทมุ่งมั่นเป็นสายการบินที่ดีที่สุดของเอเชีย โดยมีพันธกิจในการดำเนินงานดังนี้

1. ปฏิบัติตามและรักษามาตรฐานความปลอดภัยระดับสากลในการปฏิบัติการทั้งภาคอากาศและภาคพื้นดิน
2. บริหารจัดการทรัพยากรของบริษัทอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อสร้างความเชื่อมั่นและประโยชน์สูงสุดต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่าย
3. สร้างสรรค์และส่งมอบผลิตภัณฑ์และบริการที่เป็นเลิศ เพื่อประโยชน์ต่อผู้โดยสารและการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่องของบริษัทฯ
4. ส่งเสริม สนับสนุน และพัฒนาการเรียนรู้การทำงานของพนักงานด้วยระบบการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคลที่ดีที่สุด เพื่อให้เกิดการเรียนรู้การทำงานอย่างมืออาชีพ เพราะบริษัทฯ เห็นคุณค่าและให้ความสำคัญกับพนักงานทุกคน
5. ปรับปรุงและพัฒนากระบวนการบริหารจัดการของบริษัทฯ เพื่อให้เป็นไปตามหลักธรรมาภิบาลที่ดี
6. ให้การสนับสนุนและมีส่วนร่วมในการให้บริการและบำเพ็ญประโยชน์ต่อสังคมอย่างต่อเนื่อง

### แผนกลยุทธ์องค์กร

#### 1. ด้านการจัดการองค์กร

มีระบบบริหารจัดการที่ดี การดำเนินงานต้องมีประสิทธิภาพ โดยมีการกำหนดแผนพัฒนาและส่งเสริมนโยบายด้านความปลอดภัย ด้านคุณภาพและความมั่นคง

#### 2. ด้านบุคลากร

ส่งเสริมและพัฒนาการเรียนรู้ในด้านการทำงาน โดยมุ่งเน้นพัฒนาและบริหารจัดการ โครงสร้างองค์กร ปรับปรุงกระบวนการทำงาน และเพิ่มขีดความสามารถในการทำงาน

#### 3. ด้านการแข่งขัน

สร้างความแตกต่างในสินค้าและบริการโดยเน้นการสร้างภาพพจน์ให้กับลูกค้า สร้างความแข็งแกร่งด้านเครือข่ายเส้นทางบินและขยายพันธมิตร มีประสิทธิภาพในการจัดการและบริหารต้นทุน โดยพัฒนาทบทวนและปรับปรุงคุณภาพสินค้าและการให้บริการอย่างต่อเนื่อง

#### 4. ด้านความรับผิดชอบต่อสังคม

ให้การสนับสนุนและมีส่วนร่วมในการให้บริการและบำเพ็ญประโยชน์ต่อสังคมอย่างต่อเนื่อง

## ความป็นมาของบริษัทฯ

นายแพทย์ปราเสริฐ ปราสาททองโอสถ ได้ก่อตั้งธุรกิจสายการบินขึ้นในปี 2511 โดยจัดตั้งเป็นแผนการบินของ บริษัท กรุงเทพสทกล จำกัดซึ่งนายแพทย์ปราเสริฐ ปราสาททองโอสถ เป็นเจ้าของ หลังจากนั้นในปี 2527 จึงได้ก่อตั้ง บริษัท สทกลแอร์ จำกัดขึ้น เพื่อรับโอนกิจการต่างๆ ซึ่งรวมถึงแผนการบินจากบริษัท กรุงเทพสทกล จำกัด และในภายหลังได้เปลี่ยนชื่อเป็น บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด

บริษัทฯ ได้เริ่มให้บริการเที่ยวบินแบบประจำอย่างเป็นทางการ ภายใต้ชื่อปัจจุบันคือ “สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส” นับตั้งแต่ปี 2529 เป็นต้นมา และในปี 2532 บริษัทฯ ได้สร้างสนามบินแห่งแรกที่เกาะสมุย ซึ่งในขณะนั้นเป็นช่วงเริ่มต้นของการพัฒนาเกาะสมุยให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวนานาชาติ โดยบริษัทฯ ได้เริ่มดำเนินงานในสนามบินสมุย และได้รับอนุญาตให้ทำการบินในเส้นทางการบินแรกคือ กรุงเทพฯ-เกาะสมุย พร้อมกับได้รับรหัสการบินจาก IATA คือรหัสการบิน “PG” ต่อมา ในปี 2537 จึงได้เข้าร่วมในสำนักหักบัญชีของ IATA (IATA Clearing House) และได้เริ่มนำเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72 จำนวน 2 ลำมาใช้ในฝูงบิน

ในปี 2541 บริษัทฯ ได้เริ่มดำเนินการในสนามบินแห่งที่สอง คือ สนามบินสุโขทัย และในปี 2543 ได้เริ่มการบินด้วยเครื่องบินไอพ่นซึ่งมีความรวดเร็วและมีจำนวนที่นั่งมากขึ้นเพื่อเพิ่มความจุผู้โดยสารและลดความถี่ของเที่ยวบินลงโดยนำเครื่องบินแบบโบอิง 717-200 ลำแรกมาใช้ในการดำเนินงาน ซึ่งช่วยเพิ่มความสามารถในการปฏิบัติการการบินของบริษัทฯ และลดความถี่ของเที่ยวบินในเส้นทางกรุงเทพฯ-สมุยลง พร้อมกันนี้บริษัทฯ เริ่มดำเนินงานในส่วนของการซ่อมอากาศยานที่สนามบินดอนเมืองและเข้าเป็นสมาชิกของ IATA Billing and Settlement Plan (“BSP”) ซึ่งทำให้บริษัทฯ เพิ่มฐานการขาย และยังสามารถชำระราคาบัตรโดยสารที่จำหน่ายผ่านผู้แทนจำหน่ายบัตรโดยสารที่ได้รับอนุญาตจาก IATA ผ่านระบบชำระเงินของธนาคารที่บริหารจัดการโดย IATA ได้ จนกระทั่งในปี 2545 จึงได้เข้าเป็นสมาชิกสามัญของ IATA ซึ่งหมายถึงการเข้าสู่มาตรฐานความปลอดภัยในการบินพาณิชย์สากลนานาชาติภายใต้ IATA Operational Safety Audit (“IOSA”) และการมีสิทธิออกเสียงเรื่องอัตราค่าโดยสาร และในปี 2549 บริษัทฯ ได้เริ่มดำเนินการกิจการสนามบินแห่งที่สามคือสนามบินตราด

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทฯ มีทุนจดทะเบียนจำนวน 2,100,000,000 บาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญจำนวน 2,100,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท และมีทุนชำระแล้วจำนวน 2,100,000,000 บาท

## การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญและรางวัลเกียรติคุณของบริษัทฯในช่วงปี 2556 จนถึงปัจจุบัน

ปี	พัฒนาการที่สำคัญและรางวัลเกียรติคุณ
2556	<ul style="list-style-type: none"> <li>เป็นปีที่ธุรกิจสายการบินก่อตั้งมาครบรอบ 45 ปี</li> <li>บริษัทฯ แปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด และได้เพิ่มทุนจดทะเบียนจาก 1,250,000,000 บาท เป็น 2,100,000,000 บาทโดยการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 850,000,000 หุ้น มีมูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท เพื่อเสนอขายให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมจำนวนไม่เกิน 300,000,000 หุ้น เสนอขายต่อพนักงานและกรรมการหุ้นละ 10 บาท จำนวนไม่เกิน 30,000,000 หุ้น และเสนอขายต่อประชาชนทั่วไปอีกจำนวนไม่เกิน 520,000,000 หุ้น รวมทั้งอนุมัติให้นำหุ้นสามัญของบริษัทฯ เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ</li> <li>บริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับให้อยู่ในอันดับ 2 สำหรับรางวัล “Asia’s Best Regional Airline” ในการประกาศรางวัล The World Airline Awards จาก Skytrax</li> <li>BFS Ground และ BFS Cargo ได้รับรางวัล“ผู้ให้บริการในท่าอากาศยานยอดเยี่ยมแห่งปี 2556” (2013 Frost &amp;</li> </ul>

ปี	พัฒนาการที่สำคัญและรางวัลเกียรติคุณ
	Sullivan Thailand Aviation Support Services Provider of the Year) ที่จัดขึ้น โดย Frost and Sullivan ซึ่งเป็นบริษัทที่ปรึกษาทางธุรกิจและวิจัย
2557	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ในระหว่างปี 2557 บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาซื้อขายเครื่องบินสำหรับเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-600 ใหม่จำนวน 9 ลำ กำหนดส่งมอบเครื่องบิน ตั้งแต่ไตรมาสที่ 4 ของปี 2557 ถึงไตรมาสที่ 1 ของปี 2560 ซึ่งบริษัทฯ ได้ขอรับการส่งเสริมการลงทุนเพื่อนำเข้าเครื่องบินทั้งหมดไว้แล้ว โดยในเดือนพฤศจิกายน 2557 บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบินลำแรกเข้าประจำฝูงบินของบริษัทฯ</li> <li>● บริษัทฯ เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ 3 พฤศจิกายน 2557 ในหมวดธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ กลุ่มอุตสาหกรรมบริการ</li> <li>● บริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับให้อยู่ในอันดับ 1 สำหรับรางวัล “World’s Best Regional Airline” และ “Best Regional Airline in Asia” จาก Skytrax</li> </ul>
2558	<ul style="list-style-type: none"> <li>● บริษัทฯ ได้รับรางวัลสายการบินระดับภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกยอดเยี่ยมประจำปี 2558 (Asia Pacific Regional Airline of the Year) จาก CAPA (Center for Asia Pacific Aviation) ซึ่งเป็นรางวัลที่มอบให้แก่สายการบินที่ประสบความสำเร็จ และถือว่าเป็นผู้นำในอุตสาหกรรมการบินที่สามารถปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ทางธุรกิจได้อย่างสอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของปัจจัยภายนอกได้อย่างดี</li> <li>● บริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับให้อยู่ในอันดับ 2 สำหรับรางวัล “World’s Best Regional Airline” และ “Best Regional Airline in Asia” จาก Skytrax</li> <li>● บริษัทฯ ได้รับการจัดลำดับให้เป็น 1 ใน 10 สายการบินที่ดีที่สุดในโลก (Top Ten Airline – Worldwide) และอันดับที่ 5 สายการบินที่มีการบริการบนเครื่องยอดเยี่ยมของโลก (Best in Cabin Service – Worldwide) จากสมาพันธ์ทางอากาศเอเชีย คอต คอม (SmartTravelAsia.com) เว็บไซต์ท่องเที่ยวชั้นนำของเอเชีย ที่มีการทำสำรวจความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวกว่าหลายล้านคนทั่วโลกในหัวข้อ “สุดยอดแบรนด์ท่องเที่ยวประจำปี 2558 (Best in Travel 2015)”</li> <li>● บริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับให้เป็น 1 ใน 50 สายการบินที่มีผลการดำเนินงานที่ดีที่สุดในโลก โดยอยู่ที่อันดับที่ 24 ซึ่งจัดอันดับโดยนิตยสารแอร์ไฟแนนซ์ เจอนัล(Airfinance Journal) ของประเทศอังกฤษ</li> </ul>
2559	<ul style="list-style-type: none"> <li>● บริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับให้อยู่ในอันดับ 1 สำหรับรางวัล “World’s Best Regional Airline” และ “Best Regional Airline in Asia” จาก Skytrax</li> <li>● บริษัทฯ ได้ถูกจัดลำดับให้เป็น 1 ใน 10 สายการบินที่ดีที่สุดในโลก (Top Ten Airline Overall– Worldwide) และอันดับที่ 4 สายการบินที่มีการบริการบนเครื่องยอดเยี่ยมของโลก (Best in Cabin Service – Worldwide) จากสมาพันธ์ทางอากาศเอเชีย คอต คอม (SmartTravelAsia.com) เว็บไซต์ท่องเที่ยวชั้นนำของเอเชีย ที่มีการทำสำรวจความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวกว่าหลายล้านคนทั่วโลกในหัวข้อ “สุดยอดแบรนด์ท่องเที่ยวประจำปี 2559 (Best in Travel 2016) ในหมวดธุรกิจการท่องเที่ยวและบริการ</li> </ul>

## ภาพรวมการประกอบธุรกิจ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทฯ ให้บริการเที่ยวบินแบบประจำในเส้นทางบินภายในประเทศ 16 เส้นทาง โดยครอบคลุมเส้นทางไปยังจุดหมายปลายทางที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวพักผ่อนและแหล่งวัฒนธรรมที่สำคัญในประเทศไทย ใน จังหวัดต่างๆ เช่น ภูเก็ต เชียงใหม่ กระบี่ และเกาะสมุย นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้ให้บริการเที่ยวบินแบบประจำในเส้นทางการบิน ระหว่างประเทศอีก 17 เส้นทางในประเทศต่างๆ เช่น เมียนมาร์ ลาว กัมพูชา มาเลเซีย สิงคโปร์ อินเดีย บังกลาเทศ และมัลดีฟส์ เวียดนาม และ จีน เป็นต้น ทั้งนี้บริษัทฯ ยังได้ขยายการให้บริการให้ครอบคลุมไปยังกลุ่มลูกค้าในยุโรป เอเชียใต้ ตะวันออกกลาง รวมทั้งประเทศญี่ปุ่น โดยการประสานความร่วมมือกับสายการบินอื่นๆ ผ่านการทำข้อตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Sharing) และความตกลงร่วมอื่นๆ

บริษัทฯ ดำเนินงานผ่านศูนย์ปฏิบัติการการบินหลัก 3 แห่ง คือ สนามบินสุวรรณภูมิที่กรุงเทพฯ สนามบินสมุยที่จังหวัด สุราษฎร์ธานี ซึ่งเป็นสนามบินที่บริษัทฯ เป็นเจ้าของและดำเนินการเอง และสนามบินเชียงใหม่

บริษัทฯ ให้บริการเที่ยวบินไปยังจุดหมายปลายทางที่ใช้เวลาเดินทางต่อเที่ยวบินไม่เกิน 5 ชั่วโมงจากศูนย์ปฏิบัติการ การบินแต่ละแห่งของบริษัทฯ ซึ่งทำให้บริษัทฯ สามารถเข้าถึงผู้โดยสาร ทั้งในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียใต้ และอินเดีย บริษัทฯ เชื่อว่าประเทศไทยเป็นตลาดการท่องเที่ยวที่สำคัญและจะทำให้บริษัทฯ มีจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้น โดยมีจำนวนผู้โดยสาร คนไทยที่เพิ่มมากขึ้นเนื่องจากสามารถเข้าถึงการเดินทางโดยเครื่องบินได้มากขึ้น และบริษัทฯ ยังเชื่อว่าการที่บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการให้บริการที่มีคุณภาพสูง ความใส่ใจในการบริการ และการมีเส้นทางบินสู่จุดหมายปลายทางหรือประเทศที่มี วัฒนธรรมเป็นเอกลักษณ์เฉพาะนั้นทำให้บริษัทฯ มีความแตกต่างจากสายการบินคู่แข่ง

## ในปี 2559 บริษัทฯ ได้ดำเนินธุรกิจตามกลยุทธ์ ซึ่งประสบความสำเร็จในหลายด้าน สรุปได้ดังนี้

### เครือข่ายการบิน

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการพัฒนาตลาดและการขยายเครือข่ายเส้นทางบิน ทั้งนี้บริษัทฯ ยังคงดำเนินนโยบายโดยการ เพิ่มเที่ยวบินในจุดหมายปลายทางที่เป็นความต้องการของนักท่องเที่ยว ในขณะที่ยังคงดำเนินการอย่างต่อเนื่องเพื่อเพิ่ม พันธมิตรทางธุรกิจ โดยการทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (code share) กับสายการบินต่างๆ ทั้งนี้เพื่อให้ครอบคลุมทุกกลุ่มเป้าหมาย และเพื่อรักษาดำเนินทางตลาดและเสริมสร้างเครือข่ายเส้นทางของบริษัทฯ

ในปีนี้ บริษัทฯ ได้เพิ่มปริมาณการผลิตผู้โดยสาร ทั้งนี้เพื่อรองรับเครือข่ายเส้นทางบินที่เพิ่มขึ้นในภูมิภาค และ ตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารในเส้นทางอื่นๆ

### ตารางแสดงจำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นปี 2559 และปี 2558

ประเภทเครื่องบิน	ณ 31 ธันวาคม 2559	ณ 31 ธันวาคม 2558
แอร์บัส เอ 319	12	11
แอร์บัส เอ 320	9	8
เอทีอาร์ 72-500	6	8
เอทีอาร์ 72-600	7	4
รวมทั้งหมด	34	31

- การเปิดเส้นทางบินและการเพิ่มความถี่เที่ยวบิน

ในระหว่างปี 2559 บริษัทฯ ได้ขยายเครือข่ายเส้นทางบิน โดยการเปิดเส้นทางการบินใหม่ และการเพิ่มความถี่เที่ยวบิน จากเส้นทางบินเดิมที่ทำการปฏิบัติการบินอยู่ ซึ่งนอกจากเป็นการเพิ่มผลิตภัณธ์ของบริษัทฯ แล้ว ยังเป็นการบริหารทรัพยากรที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยมีการเปิดเส้นทางบินเพิ่มเติมและการเพิ่มความถี่เที่ยวบิน ดังนี้

เส้นทางบิน	จำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์	วันที่เริ่มทำการบิน
<b>การเปิดเส้นทางบิน</b>		
กรุงเทพ – ดานัง	4	พฤษภาคม 2559
เชียงใหม่ – แม่ฮ่องสอน –	10	เมษายน 2559
สมุย – เจียงคู	4	กรกฎาคม 2559
<b>การเพิ่มความถี่เที่ยวบิน</b>		
เกาะสมุย – สิงคโปร์	14	มีนาคม 2559
กรุงเทพ – เนปคอร์ด	6	มีนาคม 2559
กรุงเทพ – พนมเปญ	42	มกราคม 2559
กรุงเทพ – สุโขทัย	21	กรกฎาคม 2559
ภูเก็ต – หาดใหญ่	14	ตุลาคม 2559
กรุงเทพ – หลวงพระบาง	14	มีนาคม 2559
กรุงเทพ – เชียงราย	21	ตุลาคม 2559
เชียงใหม่ – สมุย	14	ธันวาคม 2559

#### การพัฒนาผลิตภัณฑ์และการบริการ

- ห้องรับรองผู้โดยสารที่สนามบิน

บริษัทฯ มีบริการห้องรับรองผู้โดยสารที่บริเวณอาคารผู้โดยสารขาออกภายในประเทศและต่างประเทศหลายแห่งเช่น สนามบินสุวรรณภูมิ สนามบินสมุย สนามบินภูเก็ต สนามบินกระบี่ สนามบินเชียงใหม่ สนามบินเชียงราย สนามบินหลวงพระบางและสนามบินพนมเปญ เป็นต้น ในระหว่างปี 2559 บริษัทฯ ได้ทำการปรับปรุงด้านการบริการและเมนูอาหาร รวมทั้งให้บริการอุปกรณ์อำนวยความสะดวกสบายเพิ่มขึ้น เพื่อให้มีความทันสมัย สะดวกสบายและประทับใจต่อผู้โดยสารเพิ่มมากขึ้น



บริษัทฯ มีบริการอาหารบนเครื่องบินและในห้องรับรองผู้โดยสาร โดยนำเสนอรายการอาหารใหม่ ในทุก 10 วัน ภายใต้แนวคิดที่ได้รับแรงบันดาลใจมาจากสโลแกน “Asia’s Boutique Airline” ของบริษัทฯ ซึ่งเชิดชูความเป็นไทยและกลิ่นอายของความเป็นเอเชีย ในเที่ยวบินภายในประเทศและระหว่างประเทศของบริษัทฯ ที่เดินทางออกจากสนามบินสุวรรณภูมิทุกเที่ยวบิน และสำหรับเที่ยวบินที่เดินทางออกจากสนามบินสมุย รวมถึงบริษัทยังมีให้บริการของว่างตามเทศกาลสำคัญเช่น วันวาเลนไทน์ วันตรุษจีน วันสงกรานต์ วันแม่ และวันสำคัญต่างๆ เป็นต้น

#### ความร่วมมือจากสายการบินพันธมิตร

ในปี 2559 บริษัทฯ มีสายการบินที่เข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วมแบบ Code Share Agreement รวม 21 สายการบิน เพิ่มขึ้นจากปี 2558 จำนวน 1 สายการบิน ได้แก่

- สายการบินออสเตรเลียแอร์ไลน์

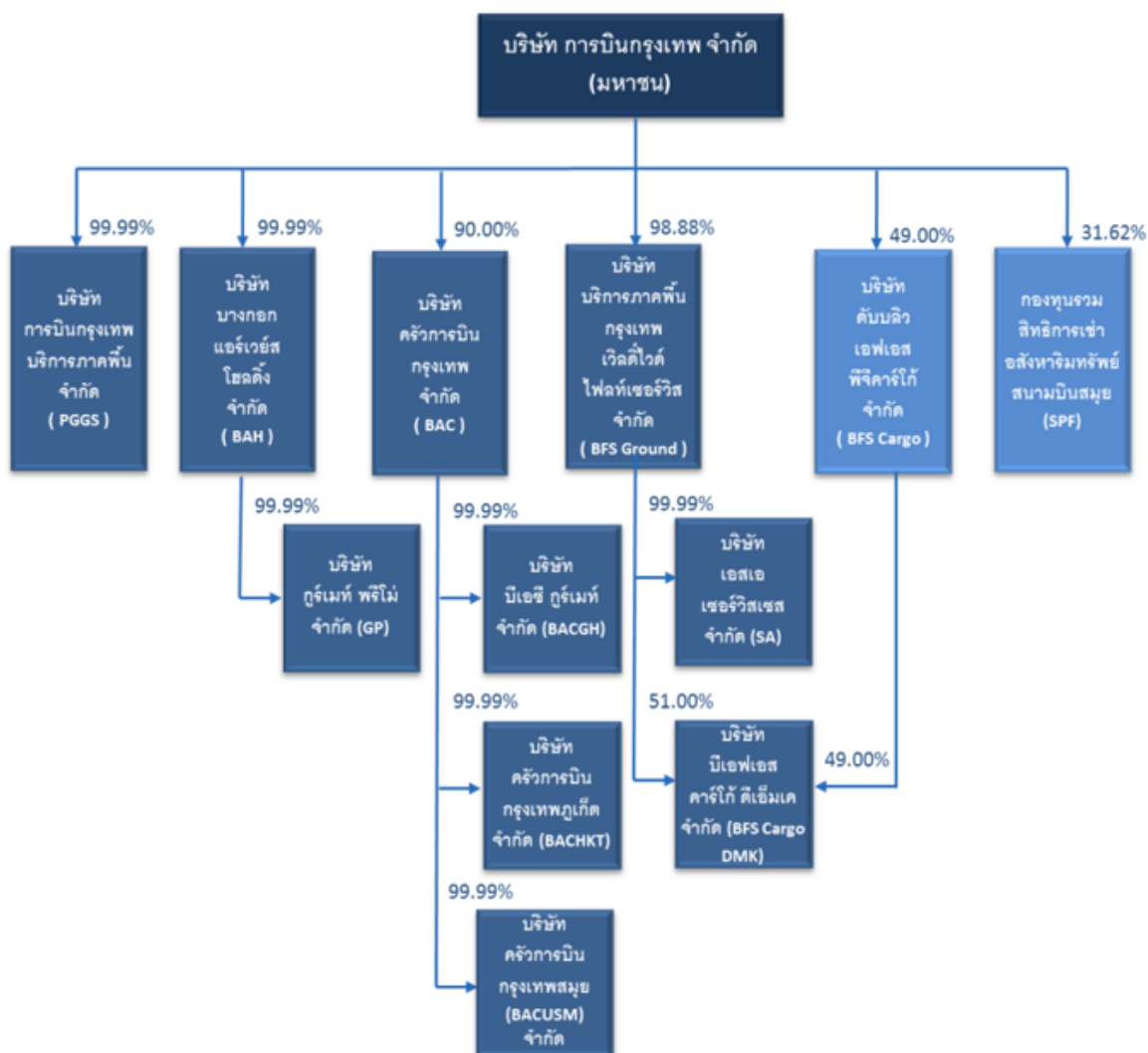
ทั้งนี้การเข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วมแบบ Code Share Agreement เป็นการเพิ่มปริมาณผู้โดยสารในเครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ และช่วยขยายเครือข่ายเส้นทางการบินให้ครอบคลุมจุดหมายปลายทางต่างๆ ทั้งทวีปยุโรป ภูมิภาคเอเชีย ตะวันออกเฉียงใต้ ตะวันออกกลาง ประเทศออสเตรเลีย เป็นต้น

การเข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Sharing)

ปี	สายการบิน
2550	<ul style="list-style-type: none"> <li>• การบินไทย</li> </ul>
2552	<ul style="list-style-type: none"> <li>• สายการบินแอร์เบอร์ลิน</li> <li>• สายการบินเอทิฮัดแอร์เวย์ส</li> <li>• สายการบินแอร์ฟรานซ์</li> </ul>
2553	<ul style="list-style-type: none"> <li>• สายการบินอีวีเอแอร์</li> </ul>
2554	<ul style="list-style-type: none"> <li>• สายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์</li> </ul>
2555	<ul style="list-style-type: none"> <li>• สายการบินซิลค์แอร์</li> <li>• สายการบินเจแปนแอร์ไลน์</li> <li>• สายการบินฟินแอร์</li> <li>• สายการบินเคแอลเอ็มรอยัลดัตช์แอร์ไลน์</li> </ul>
2556	<ul style="list-style-type: none"> <li>• สายการบินกาตาร์แอร์เวย์</li> <li>• สายการบินบริติชแอร์เวย์</li> <li>• สายการบินคาเธ่ย์แปซิฟิก</li> </ul>
2557	<ul style="list-style-type: none"> <li>• สายการบินแควนตัส แอร์เวย์</li> </ul>

ปี	สายการบิน
	<ul style="list-style-type: none"><li>• สายการบินแอร์ฟลอต</li><li>• สายการบินการูด้า อินโดนีเซีย</li></ul>
2558	<ul style="list-style-type: none"><li>• สายการบินไชน่าแอร์ไลน์</li><li>• สายการบินเจ็ท แอร์เวย์</li><li>• สายการบินเอมิเรตส์แอร์ไลน์</li><li>• สายการบินแอร์ แอสตานา</li></ul>
2559	<ul style="list-style-type: none"><li>• สายการบินออสเตรเลียแอร์ไลน์</li></ul>

โครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ บริษัทย่อย และบริษัทร่วม และสัดส่วนการถือหุ้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559



### บริษัทย่อยและบริษัทร่วม

บริษัทฯ มีการถือหุ้นในบริษัทย่อยและบริษัทร่วมโดยมีรายละเอียดสรุปได้ดังต่อไปนี้

บริษัท	ธุรกิจหลัก	ทุนชำระแล้ว (ล้านบาท)	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
<b>บริษัทย่อย</b>			
1. บริษัท บางกอกแอร์เวย์ส โฮลดิ้ง จำกัด (BAH)	บริษัทโฮลดิ้ง (holding company)	1,001.0	99.99
2. บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวิลด์ ไวด์ไฟลท์เซอร์วิส จำกัด (BFS Ground)	บริการภาคพื้นดินในลานจอดและอุปกรณ์ ภาคพื้น ณ สนามบินสุวรรณภูมิ	670.0	98.88
3. บริษัท การบินกรุงเทพบริการภาคพื้น จำกัด (PGGS)	บริการภาคพื้นดินบริการในลานจอดและ อุปกรณ์ภาคพื้น ณ สนามบินสมุย	0.25	99.99
4. บริษัท เอสเอ เซอร์วิสเชส จำกัด <sup>(1)</sup>	บริการภาคพื้นดินในลานจอดและอุปกรณ์ ภาคพื้น ณ สนามบินดอนเมือง	1.0	99.99
5. บริษัท บีเอฟเอส คาร์โก ดีเอ็มเค จำกัด <sup>(1)</sup> (BFS Cargo DMK)	บริการคลังสินค้า ณ สนามบิน ดอนเมือง	25.0	51.00
6. บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด (BAC)	บริการด้านครีวการบิน ณ สนามบิน สุวรรณภูมิ	500.0	90.00
7. บริษัท บีเอซี กูร์เมต์ เฮาส์ จำกัด <sup>(2)</sup>	ธุรกิจร้านอาหาร	150.0	99.99
8. บริษัท ครีวการบินกรุงเทพสมุย จำกัด <sup>(2)</sup>	บริการด้านครีวการบิน ณ สนามบินสมุย	20.0	99.99
9. บริษัท ครีวการบินกรุงเทพภูเก็ต จำกัด <sup>(2)</sup>	บริการด้านครีวการบิน ณ สนามบินภูเก็ต	100.0	99.99
10. บริษัท กูร์เมต์ พรีเมียม จำกัด <sup>(3)</sup>	การผลิตและแปรรูปอาหาร	75.0	99.99
<b>บริษัทร่วม</b>			
1. บริษัท ดับบลิวเอฟเอสพีจี คาร์โก จำกัด (BFS Cargo)	บริการคลังสินค้า ณ สนามบินสุวรรณภูมิ	300.0	49.00
2. กองทุนรวมอสังหาริมทรัพย์สนามบินสมุย	ลงทุนในสิทธิการเช่าสนามบินสมุยเป็น ระยะเวลา 30 ปี	9,500.0	31.62

หมายเหตุ : <sup>(1)</sup> ถือหุ้นโดยบริษัท บริการภาคพื้นกรุงเทพเวิลด์ไวด์ไฟลท์เซอร์วิส จำกัด

<sup>(2)</sup> ถือหุ้นโดยบริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด

<sup>(3)</sup> ถือหุ้นโดยบริษัท บางกอกแอร์เวย์ส โฮลดิ้ง จำกัด

## 2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

### 1. โครงสร้างรายได้ของบริษัทฯ บริษัทย่อยและบริษัทร่วม

ข้อมูลงานธุรกิจหลัก	ปี 2559		ปี 2558		ปี 2557	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากธุรกิจสายการบิน						
ค่าโดยสาร						
- เส้นทางบินภายในประเทศ	13,307.3	49.7	12,617.6	50.7	10,670.4	48.2
- เส้นทางบินระหว่างประเทศ	6,929.3	25.9	6,469.8	25.9	6,821.6	30.8
ค่าระวางขนส่ง	282.0	1.1	325.6	1.3	331.5	1.5
บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำ	194.4	0.7	16.6	0.1	20.6	0.1
รวมรายได้จากธุรกิจสายการบิน	20,713.0	77.4	19,429.6	78.0	17,844.1	80.7
รายได้จากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน						
บริการภาคพื้น (BFS Ground)	1,925.5	7.2	1,694.0	6.8	1,487.1	6.6
บริการภาคพื้น (PGGS)	396.2	1.5	322.9	1.3	253.6	1.2
บริการครัวการบิน (BAC)	972.1	3.6	1,020.8	4.1	943.7	4.3
อื่นๆ	121.1	0.5	110.6	0.4	-	0.1
รวมรายได้จากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน	3,414.9	12.8	3,148.3	12.6	2,684.4	12.2
รายได้ธุรกิจสนามบิน						
ค่าธรรมเนียมผู้โดยสาร	564.0	2.1	535.3	2.2	504.3	2.3
รวมรายได้จากธุรกิจสนามบิน	564.0	2.1	535.3	2.2	504.3	2.3
รายได้อื่น						
รายได้จากเงินปันผล	442.2	1.7	280.4	1.1	244.1	1.1
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	179.4	0.7	322.9	1.3	71.7	0.3
รายได้จากการขายเงินลงทุนในหลักทรัพย์	171.1	0.6	0.1	0.0	3.4	-
รายได้อื่นๆ	1,281.2	4.8	1,186.3	3.8	771.5	3.8
รวมรายได้อื่น	2,073.9	7.7	1,789.7	4.9	1,090.7	4.9
รวมรายได้	26,765.8	100.0	24,902.9	100.0	22,123.5	100.0

## 2. ลักษณะผลิตภัณฑ์และบริการ

ผลิตภัณฑ์หรือบริการของบริษัทฯ สามารถแบ่งออกเป็นธุรกิจหลักและกลุ่มธุรกิจ ดังนี้

### 1. ธุรกิจสายการบิน

#### • การให้บริการเที่ยวบินแบบประจำ

บริษัทฯ ให้บริการเที่ยวบินแบบประจำโดยเป็นการให้บริการแบบเต็มรูปแบบ โดยมุ่งเน้นการให้บริการระดับพรีเมียมแก่กลุ่มผู้โดยสารที่ใช้บริการสายการบินเพื่อการท่องเที่ยวและเพื่อวัตถุประสงค์ทางธุรกิจ โดยการให้บริการเที่ยวบินแบบประจำนั้น โดยประมาณคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 79.1 ร้อยละ 76.6 และร้อยละ 75.6 ของรายได้รวมของบริษัทฯ ในปี 2557 ปี 2558 และปี 2559 ตามลำดับ

#### • เครือข่ายเส้นทางการบิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 เครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ ครอบคลุมจุดหมายปลายทาง 26 แห่ง (ไม่รวมถึงกรุงเทพมหานคร) ใน 12 ประเทศ (รวมถึงประเทศไทย) นอกจากนี้ ด้วยความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) ทำให้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 เครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ ได้ขยายออกไปครอบคลุมจุดหมายปลายทางในต่างประเทศอีก 22 แห่ง ใน 11 ประเทศ (ไม่รวมถึงประเทศไทย)

บริษัทฯ เน้นให้บริการเส้นทางการบินระยะไกลไปยังสนามบินที่อยู่ใกล้เคียงกับบริเวณที่เป็นจุดหมายปลายทางของแหล่งท่องเที่ยวและแหล่งวัฒนธรรมที่สำคัญ อย่างไรก็ดี ด้วยความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) และความร่วมมือกับสายการบินอื่น ส่งผลให้ บริษัทฯ สามารถเข้าถึงผู้โดยสารจากจุดหมายปลายทางอื่นๆ ทั้งในทวีปยุโรป ทวีปเอเชีย และทวีปออสเตรเลีย

เครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ

แผนที่ดังต่อไปนี้ แสดงถึงเครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ ณ วันที่ 31 ธันวาคม

2559



เครือข่ายเส้นทางการบินส่วนขยายของบริษัทฯ ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ

แผนที่ดังต่อไปนี้ แสดงถึงเครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 ที่ขยายครอบคลุมออกไป อันเป็นผลมาจากการเข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement)



- ความร่วมมือกับสายการบินอื่น

ความร่วมมือระหว่างสายการบินอาจแบ่งได้เป็น การทำความตกลงรับขนส่งผู้โดยสารระหว่างสายการบินแบบ Interline Cooperation Agreement และการทำความตกลงเที่ยวบินร่วมแบบ Code Share Agreement

ความตกลงรับขนส่งผู้โดยสารระหว่างสายการบินแบบ Interline Cooperation Agreement และการทำความตกลงเที่ยวบินร่วมแบบ Code Share Agreement ทำให้บริษัทฯ สามารถขยายการบริการไปยังตลาดระหว่างประเทศและให้บริการผู้โดยสารระหว่างประเทศได้มากขึ้นโดยไม่ต้องทำการบินในเที่ยวบินระหว่างประเทศและลงทุนในเส้นทางการบินระยะไกล และบริษัทฯ เชื่อว่าการทำความตกลงในลักษณะดังกล่าวเป็นวิธีการที่ช่วยให้บริษัทฯ สามารถบริหารต้นทุนได้ดีขึ้นในการที่จะขยายขอบเขตการให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสร้างภาพลักษณ์ของบริษัทฯ ในตลาดระหว่างประเทศให้ดีขึ้น และยังช่วยให้บริษัทฯ สามารถให้บริการในจุดหมายปลายทางที่สำคัญอื่นๆ ที่ไม่คุ้มค่ากับการที่บริษัทฯ จะให้บริการเที่ยวบินเองเนื่องจากมีปริมาณผู้โดยสารใช้บริการน้อย

ทั้งนี้ เนื่องจากบริษัทฯ มีศูนย์ปฏิบัติการการบิน ที่สนามบินสุวรรณภูมิซึ่งเป็นสนามบินนานาชาติหลักของประเทศไทย และเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารของสายการบินระหว่างประเทศ และสนามบินสมุย บริษัทฯ จึงสามารถให้บริการในการเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารจากสายการบินอื่นที่มีความตกลงรับขนส่งผู้โดยสารระหว่างสายการบินแบบ Interline Cooperation Agreement และการทำความตกลงเที่ยวบินร่วมแบบ Code Share Agreement และให้บริการเชื่อมต่อเที่ยวบินแก่ผู้โดยสารเหล่านั้น ไปยังจุดหมายปลายทางภายในประเทศและในภูมิภาค ซึ่งอยู่ในเครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และสะดวกกว่าการใช้บริการของสายการบินของประเทศไทยอื่นๆ ซึ่งมีศูนย์ปฏิบัติการการบินอยู่ที่สนามบินนานาชาติดอนเมือง เนื่องจากผู้โดยสารไม่ต้องเดินทางจากสนามบินสุวรรณภูมิไปยังสนามบินนานาชาติดอนเมืองเพื่อเปลี่ยนเที่ยวบิน

บริษัทฯ ประสบความสำเร็จในการเข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วมแบบ Code Share Agreement กับสายการบินอื่น รวม 21 สายการบิน ซึ่งรวมถึงการบินไทย สายการบินเอทิฮัดแอร์เวย์ส สายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ สายการบินฟินแอร์ สายการบินเคแอลเอ็มรอยัลดัตช์แอร์ไลน์ สายการบินแอร์ฟรานซ์ สายการบินซิลค์แอร์ สายการบินอีวีเอแอร์ สายการบินแอร์เบอร์ลิน สายการบินเจแปนแอร์ไลน์ สายการบินกาตาร์แอร์เวย์ สายการบินแควนตัสแอร์เวย์ สายการบินคาเธ่ย์แปซิฟิก สายการบินบริติชแอร์เวย์ สายการบินการูด้า อินโดนีเซีย สายการบินแอร์ฟลอต สายการบินไชน่าแอร์ไลน์ สายการบินเจ็ทแอร์เวย์ สายการบินเอมิเรตส์แอร์ไลน์ สายการบินแอร์ แอสตานา และสายการบินออสเทรียนแอร์ไลน์

โดยปกติ บริษัทฯ จะทำความตกลงเที่ยวบินร่วมแบบ Code Share Agreement กับสายการบินอื่น ซึ่งจะช่วยเพิ่มปริมาณผู้โดยสารในเครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ และช่วยขยายเครือข่ายเส้นทางการบินให้ครอบคลุมจุดหมายปลายทางที่บริษัทฯ ต้องการ ทั้งนี้การเข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วมแบบ Code Share Agreement ช่วยให้บริษัทฯ สามารถเข้าถึงและเชื่อมต่อผู้โดยสารที่เดินทางโดยสายการบินอื่นจากจุดหมายปลายทางนานาชาติทั้งในทวีปยุโรป ทวีปเอเชีย ทวีปออสเตรเลียและภูมิภาคอื่นๆ

- การดำเนินงานของสายการบิน

1. เครื่องบิน และการใช้เครื่องบิน

วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทฯ มีเครื่องบินที่นำมาให้บริการขนส่งผู้โดยสารรวมทั้งสิ้น 34 ลำ โดยมีรายละเอียดดังนี้

แบบเครื่องบิน	จำนวนเครื่องบิน (ลำ)	ภายใต้สัญญาเช่า ทางการเงิน (ลำ)	ภายใต้สัญญาเช่า ดำเนินงาน (ลำ)	กรรมสิทธิ์ของ บริษัทฯ (ลำ)
แอร์บัส เอ 320	9	-	9	-
แอร์บัส เอ 319	12	-	12	-
เอทีอาร์ 72-500	6	-	-	6
เอทีอาร์ 72-600	7	7	-	-
รวมทั้งสิ้น	34	7	21	6

ในปี 2559 บริษัทฯ ใช้เครื่องบินในการดำเนินงานโดยเฉลี่ยประมาณ 9.03 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อหนึ่งวันการใช้งาน (block hour per day utilization) ซึ่งเป็นระดับปกติเช่นเดียวกับสายการบินอื่นๆ ในภูมิภาคที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบ บริษัทฯ ใช้เครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 320 โดยเฉลี่ยประมาณ 10.11 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อหนึ่งวันการใช้งาน เครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 319 โดยเฉลี่ยประมาณ 9.56 ชั่วโมง ปฏิบัติการบินต่อหนึ่งวันการใช้งาน และเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72 โดยเฉลี่ยประมาณ 7.43 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อหนึ่งวันการใช้งาน

2. การวางแผนเส้นทางการบิน

บริษัทฯ เน้นให้บริการเส้นทางการบินระยะไกลไปยังสนามบินที่อยู่ในและใกล้เคียงกับบริเวณที่เป็นจุดหมายปลายทางของแหล่งท่องเที่ยวและแหล่งวัฒนธรรมที่สำคัญ ซึ่งโดยปกติอยู่ในรัศมีไม่เกิน 3,120 กิโลเมตร และระยะเวลาของเที่ยวบินไม่เกิน 5 ชั่วโมงจากศูนย์ปฏิบัติการการบินของบริษัทฯ ในสนามบินสุวรรณภูมิ สนามบินสมุย และสนามบินเชียงใหม่

บริษัทฯ ได้ประสานงานกับกรมการบินพลเรือน ในการยื่นขอสิทธิการบินเพิ่มเติมภายใต้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศฉบับที่มีผลใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันและฉบับใหม่ ทั้งนี้ ความสามารถของบริษัทฯ ที่จะขยายเครือข่ายเส้นทางการบิน เพิ่มจำนวนเที่ยวบินและจำนวนที่นั่งโดยสารขึ้นอยู่กับการที่บริษัทฯ จะสามารถขอรับสิทธิการบินและได้รับจัดสรรเวลาการใช้สนามบิน (Slot) ไปยังจุดหมายปลายทางเหล่านี้อย่างเพียงพอ

ปัจจัยหลักที่นำมาพิจารณาในการเพิ่มเส้นทางการบินใหม่เข้ากับเครือข่ายเส้นทางการบินที่มีอยู่ของบริษัทฯ หรือในการเพิ่มจำนวนเที่ยวบินในเส้นทางการบินเดิม ได้แก่ ความพร้อมของเครื่องบินและประมาณการอัตราการขนส่งผู้โดยสาร และพัสดุภัณฑ์ ความสามารถในการสร้างรายได้ของเส้นทางการบิน และการส่งเสริมปริมาณการขนส่งในเส้นทางการบินอื่นๆ

ทั้งนี้ ตามยุทธศาสตร์เครือข่ายเส้นทางการบินปัจจุบันของบริษัทฯ บริษัทฯ จะให้ความสำคัญกับการเชื่อมต่อเครือข่ายผ่านศูนย์ปฏิบัติการการบินของบริษัทฯ ในกรุงเทพฯ และสนามบินของบริษัทฯ มากขึ้น โดยเฉพาะสนามบินสมุย บริษัทฯ ได้ให้บริการการบินโดยการเชื่อมต่อนักท่องเที่ยวผ่านเส้นทางจากจังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งเปรียบเสมือนประตูสู่ภาคเหนือของประเทศไทย บริษัทฯ ได้เข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) และความร่วมมือกับสายการบินอื่นๆ ยังเป็นกลยุทธ์ที่สำคัญที่ทำให้บริษัทฯ สามารถขยายเครือข่ายเส้นทางการบินและเพิ่มอัตราผู้โดยสาร โดยผู้โดยสารสามารถเชื่อมต่อเที่ยวบินของบริษัทฯ จากสถานที่ต่างๆ ทั่วโลกทั้งในทวีปยุโรป ทวีปเอเชีย ทวีปออสเตรเลีย และภูมิภาคอื่นๆ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังสามารถ

เข้าถึงผู้โดยสารในประเทศจีน โดยการให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำ ในการนี้บริษัทฯ จะตรวจสอบให้แน่ใจอย่างสม่ำเสมอว่าเที่ยวบินในเครือข่ายส่วนขยายมีตารางเวลาในการบินสอดคล้องกับเที่ยวบินในเครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ เพื่อที่จะทำให้อำนาจเที่ยวบินที่จะเชื่อมต่อกับเที่ยวบินของบริษัทฯ ให้ได้มากที่สุด และบริษัทฯ ยังต้องติดตามตรวจสอบปริมาณการขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางการบินทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศเป็นระยะๆ เพื่อปรับเปลี่ยนจำนวนเที่ยวบินและจำนวนที่นั่งโดยสารตามความต้องการของตลาดในช่วงที่มีผู้โดยสารเดินทางมากและสอดคล้องกับความผันผวนในอุปสงค์ของตลาดในเส้นทางการบินเหล่านี้

### 3. ตารางการบิน

ฝ่ายจัดการด้านเครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ จะจัดทำตารางการบินให้มีความสอดคล้องกับอุปสงค์ของตลาดในเส้นทางการบินต่างๆ และตามแนวปฏิบัติของ IATA ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้จัดทำตารางการบินเป็น 2 ฤดู อันประกอบด้วย ตารางการบินในภาคฤดูหนาวและตารางการบินในภาคฤดูร้อน โดยตารางการบินในภาคฤดูหนาวเริ่มตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคมของปีก่อนหน้าถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนมีนาคม ส่วนตารางการบินในภาคฤดูร้อนเริ่มตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคมของปีก่อนหน้าถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนมีนาคม ส่วนตารางการบินในภาคฤดูร้อนเริ่มตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคมของปีก่อนหน้าถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนมีนาคมของแต่ละปี ทั้งนี้บริษัทฯ อาจเปลี่ยนแปลงอัตราความถี่ของเที่ยวบินและแบบของเครื่องบินที่ใช้ในเส้นทางการบินแบบประจำในบางเส้นทางได้ตามความเหมาะสมในแต่ละช่วงฤดูกาล

### 4. การปฏิบัติการการบิน

บริษัทฯ กำกับดูแลและควบคุมเที่ยวบินต่างๆ ของบริษัทฯ โดยผ่านศูนย์ควบคุมการปฏิบัติการการบิน ซึ่งตั้งอยู่นอกบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ เพื่อให้การปฏิบัติการการบินเป็นไปตามตารางการบิน กฎหมายและข้อบังคับต่างๆ ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยศูนย์ควบคุมการปฏิบัติการการบินจะเก็บรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับน้ำหนักที่เครื่องบินสามารถบรรทุกได้ สภาพอากาศ สภาพสนามบิน และสถานะของเครื่องบิน อนุมัติการอำนวยความสะดวก และประสานงานกับการบริการอุปกรณ์ภาคพื้นและบริการการซ่อมบำรุงที่จำเป็นแก่เครื่องบินของบริษัทฯ ศูนย์ควบคุมการปฏิบัติการการบินจะควบคุมติดตามเที่ยวบินโดยใช้ระบบแสดงผลเรดาร์ภาคพื้นอากาศและภาคพื้นดิน การสื่อสารทางระบบวิทยุ ระบบการสื่อสารและรายงานทางอากาศ (Air Communication Addressing and Reporting System) และระบบการสื่อสารแบบเชื่อมโยงข้อมูลจากภาคพื้นอากาศสู่ภาคพื้นดิน (Air-to-Ground Data Link Communications) ซึ่งถ้าหากเกิดเหตุการณ์ผิดปกติศูนย์ควบคุมการปฏิบัติการการบินอาจปรับเปลี่ยนตารางเที่ยวบิน รวมเที่ยวบิน และยกเลิกเที่ยวบินในกรณีจำเป็น

### 5. ศูนย์ปฏิบัติการการบิน

#### ศูนย์ปฏิบัติการการบินในกรุงเทพฯ และสิ่งอำนวยความสะดวก

บริษัทฯ เชื่อว่ากรุงเทพฯ มีข้อได้เปรียบและเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค ข้อได้เปรียบเช่นนี้ได้แก่การที่กรุงเทพมหานครเป็นประตูสู่ภูมิภาคอินโดจีน ภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง ภูมิภาคเอเชียใต้และประเทศจีนตอนใต้ อีกทั้งกรุงเทพฯ ยังตั้งอยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสมเป็นจุดแวะพักระหว่างเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างทวีปยุโรปกับทวีปเอเชียตอนเหนือ และทั้งทวีปยุโรปและเอเชียตอนเหนือกับจุดบินต่างๆ ในประเทศออสเตรเลียและประเทศนิวซีแลนด์ และภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

ศูนย์ปฏิบัติการการบินหลักของบริษัทฯ อยู่ที่สนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งเป็นสนามบินนานาชาติหลักและเป็นสนามบินในประเทศที่ใหญ่ที่สุดของประเทศไทยทั้งในด้านของปริมาณเครื่องบินที่ขึ้นลงและจำนวนผู้โดยสาร ทั้งนี้ตามข้อมูลของบริษัทฯ ท่าอากาศยาน แห่งประเทศไทย จำกัด(มหาชน) จำนวนผู้โดยสารโดยประมาณที่เดินทาง เข้า ออกสนามบินสุวรรณภูมิ ในปี 2559 เท่ากับ 55.89 ล้านคน โดยเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.0 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2558 ซึ่งประกอบด้วย ผู้โดยสารระหว่างประเทศเป็นจำนวน

46.05 ล้านคน และผู้โดยสารภายในประเทศเป็นจำนวน 9.84 ล้านคน และการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย (ทอท.) ได้นำระบบตรวจสอบและคัดกรองผู้โดยสารล่วงหน้า หรือ APPS (Advance Passenger Processing System) มาใช้ในสนามบินในการตรวจสอบผู้โดยสาร เพื่อป้องกันการก่อการร้ายข้ามชาติ และเพิ่มความปลอดภัยในทำอากาศยาน สอดรับกับมาตรการรักษาความปลอดภัยที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ให้ความสำคัญ

หลังจากบริษัทฯ ได้เริ่มดำเนินงานในสนามบินสุวรรณภูมิ บริษัทฯ ได้โอนย้ายการดำเนินงานส่วนใหญ่ซึ่งเคยอยู่ที่สนามบินดอนเมืองมายังสนามบินสุวรรณภูมิ ยกเว้นในส่วนบริการการซ่อมบำรุงเครื่องบิน ทั้งนี้ บริษัทฯ ต้องชำระค่าเช่าค่าธรรมเนียมการบิน และค่าบริการหลายรายการให้แก่ บมจ. ท่าอากาศยานไทย (ทอท.) ซึ่งเป็นผู้ดำเนินการสนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งรวมถึงค่าธรรมเนียมการลงจอดและการจอดเครื่องบิน ค่าเช่าพื้นที่และค่าธรรมเนียมอื่นๆ และบริษัทย่อยหรือบริษัทร่วมของบริษัทฯ ต้องจ่ายค่าสัมปทานสำหรับธุรกิจที่ได้รับสัมปทานให้ดำเนินการที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ

นอกจากนี้บริษัทฯ ได้เช่าที่ดินในสนามบินดอนเมืองเพื่อใช้ในการซ่อมบำรุงอากาศยาน ซึ่งประกอบไปด้วยโรงซ่อมบำรุงอากาศยาน ศูนย์ซ่อมบำรุงใหญ่ขึ้น C-Check รวมทั้งยังมีพื้นที่อยู่ในบริเวณติดกันสำหรับการซ่อมอุปกรณ์ต่างๆ ส่วนประกอบของเครื่องบิน หรือวัสดุสำหรับห้องโดยสารภายในเครื่องบินด้วย

#### ศูนย์ปฏิบัติการการบินในภาวะสมุย และสิ่งอำนวยความสะดวก

บริษัทฯ ได้ก่อสร้างและพัฒนา สนามบินสมุย และเปิดให้บริการในปี 2532 ด้วยเงินลงทุนประมาณ 800 ล้านบาท สนามบินเปิดอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 25 เมษายน 2532 สนามบินให้บริการการเดินทางในประเทศที่มีการไปและกลับจากกรุงเทพฯ ด้วยพื้นที่ทางวิ่ง (Runway) 1,800 เมตร

ในปี 2540 สนามบินสมุยได้มีการพัฒนาเพื่อรองรับเที่ยวบินต่างประเทศ โดยเพิ่มศุลกากรและหน่วยงานตรวจคนเข้าเมือง พร้อมกับอาคารพักผู้โดยสารแห่งใหม่ เพื่อรองรับเที่ยวบินเส้นทางใหม่มายังสนามบินรวมถึงการให้บริการที่มีจุดหมายปลายทางยังต่างประเทศ

ในปี 2547 สนามบินได้เริ่มดำเนินการโครงการขยายอาคารรองรับผู้โดยสารอีก 6 อาคาร โดย 4 อาคารสำหรับเส้นทางบินในประเทศ และอีก 2 อาคารสำหรับเส้นทางบินระหว่างประเทศ ด้วยเงินลงทุน 500 ล้านบาท นอกจากนี้ยังขยายพื้นที่ทางวิ่งให้มีความยาวถึง 2,100 เมตร บนพื้นที่ที่กองทุนรวมมีสิทธิการเช่าระยะยาวโดยมีการก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อปี 2550 สามารถรองรับผู้โดยสารได้ถึง 16,000 คนต่อวัน และสามารถเพิ่มจำนวนผู้โดยสารต่อปีจาก 1.3 ล้านคนเป็น 6.0 ล้านคน มีระบบตรวจสอบและคัดกรองผู้โดยสารล่วงหน้า หรือ APPS (Advance Passenger Processing System) มาใช้ในสนามบินในการตรวจสอบผู้โดยสาร เพื่อป้องกันการก่อการร้ายข้ามชาติ และเพิ่มความปลอดภัย สอดรับกับมาตรการรักษาความปลอดภัยที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ให้ความสำคัญ

การเติบโตของสนามบินสมุยทำให้ท้องเที่ยวเกาะสมุยเติบโตขึ้นด้วย ปัจจุบันเกาะสมุยเป็นจุดหมายปลายทางที่ได้รับความนิยมจากชาวยุโรป เอเชีย และจากภูมิภาคอื่นๆ

ด้วยขนาดของพื้นที่ทางวิ่ง 2,100 เมตร บริษัทฯ สามารถเพิ่มขนาดของเครื่องบินที่ให้บริการมายังสนามบิน โดยปัจจุบันมีการให้บริการด้วยเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 319 และ เครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72 สนามบินสมุยยังได้เปิดให้บริการแก่สายการบินอื่นด้วย เช่น สายการบินไทย สายการบินซิลค์แอร์ สายการบินฟลายเออร์ฟลาย

สนามบินสมุยได้รับหลายรางวัลในด้านการออกแบบและสถาปัตยกรรม ประกอบด้วยรางวัลด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สนามบินได้นำต้นมะพร้าวมาใช้ในการตกแต่ง และการใช้อากาศจากธรรมชาติในระบบการทำความเย็นแบบเปิดในอาคารรับรองผู้โดยสาร

#### ศูนย์ปฏิบัติการการบินเชียงใหม่ และสิ่งอำนวยความสะดวก

บริษัทฯ ได้กำหนดให้สนามบินเชียงใหม่เป็นศูนย์ปฏิบัติการการบินในพื้นที่เขตภาคเหนือ ซึ่งปัจจุบันจังหวัดเชียงใหม่ได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยวและนักธุรกิจเพิ่มมากขึ้นเป็นลำดับ และมีสายการบินนานาชาติหลายสายที่ได้ทำการบินโดยตรงไปยังสนามบินเชียงใหม่ บริษัทฯ ได้เล็งเห็นศักยภาพของการพัฒนาการท่องเที่ยวในพื้นที่ภาคเหนือตอนบน และการเชื่อมต่อเครือข่ายการบินในภูมิภาคนี้ บริษัทฯ จึงได้พัฒนาเส้นทางการบินโดยมีจังหวัดเชียงใหม่เป็นศูนย์กลาง เช่น เชียงใหม่-สมุย เชียงใหม่-ภูเก็ต เชียงใหม่-มณฑลเลย์และเชียงใหม่-ย่างกุ้ง เพื่อรองรับการเจริญเติบโตของผู้โดยสารที่เป็นนักท่องเที่ยวในเชิงวัฒนธรรมและนักธุรกิจ ทั้งที่เดินทางโดยสายการบินพันธมิตร และสายการบินอื่นๆ

#### 6. การให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำ

การให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำนั้น เป็นการช่วยเสริมอัตราการใช้เครื่องบินและเพิ่มรายได้ของบริษัทฯ อย่างไรก็ดี ในการให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำนั้น บริษัทฯ จะคำนึงถึงจำนวนเครื่องบินที่สามารถนำมาให้บริการได้ โดยจะให้ความสำคัญกับการให้บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำก่อน โดยการให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำ คิดเป็นมูลค่าประมาณร้อยละ 0.1 ร้อยละ 0.1 และร้อยละ 0.7 ของรายได้รวมของบริษัทฯ ปี 2557 ปี 2558 และ ปี 2559 ตามลำดับ

#### 7. การซ่อมบำรุงอากาศยาน

การซ่อมบำรุงเครื่องบิน ซ่อมแซม และซ่อมบำรุงใหญ่ (Maintenance Repair and Overhaul (MRO)) เป็นสิ่งสำคัญสำหรับความปลอดภัยของผู้โดยสาร ความมีประสิทธิภาพในการใช้งาน การดูแลรักษาเครื่องบินของบริษัทฯ และการใช้ประโยชน์ในเครื่องบินของบริษัทฯ ได้อย่างเหมาะสมที่สุด โดยตารางในการซ่อมบำรุงเครื่องบินของบริษัทฯ อาจแตกต่างกันออกไปขึ้นอยู่กับปัจจัยบางประการ ซึ่งรวมถึง อายุ และประเภทของเครื่องบิน และคุณลักษณะที่กำหนดโดยผู้ผลิต บริษัทฯ ดำเนินการซ่อมบำรุงเครื่องบินตามหลักเกณฑ์ในการซ่อมบำรุงที่กำหนดโดยองค์กรความปลอดภัยด้านการบินแห่งสหภาพยุโรป (EASA) องค์กรตรวจสอบความปลอดภัยของ IATA (IATA Operational Safety Audit (IOSA)) และ ICAO นอกจากนี้ การซ่อมบำรุงเครื่องบินของบริษัทฯ ได้ผ่านการรับรองโดยองค์การระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐาน (ISO) และได้รับการรับรองมาตรฐานการซ่อมบำรุงจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

การซ่อมบำรุงอากาศยาน โดยปกติมีการกำหนดให้มีการซ่อมบำรุงย่อยและซ่อมบำรุงใหญ่ในแต่ละช่วงเวลา หรือแต่ละรอบการบิน หรือแต่ละช่วงของชั่วโมงบินโดยผู้ผลิตเครื่องบิน ซึ่งขึ้นอยู่กับแต่ละประเภทของเครื่องบิน โดยภาพรวมสามารถแบ่งออกตามลักษณะการซ่อมบำรุงอย่างกว้างๆ ได้ดังนี้

1. การซ่อมบำรุงย่อย เป็นการซ่อมบำรุงอากาศยานชั้น A Check และ B Check
2. การซ่อมบำรุงใหญ่ประกอบด้วยซ่อมบำรุงอากาศยานชั้น C Check และ D Check

การซ่อมบำรุงอากาศยานรายวัน (Daily Check) ซึ่งเป็นการตรวจสอบสภาพเครื่องบินก่อนและหลังการให้บริการการบินตามตารางที่กำหนด เพื่อให้เครื่องบินอยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน อาทิเช่น การตรวจสอบด้วยสายตา การตรวจสอบอุปกรณ์และความสะอาด การตรวจสอบระดับน้ำมัน การตรวจสอบการทำงานของอุปกรณ์ฉุกเฉินต่างๆ เป็นต้นแล้ว ยังมีการกำหนดการซ่อมบำรุงอีก 3 ชั้นคือ A Check B Check และ C Check ดังนี้

	การซ่อมบำรุงย่อย ชั้น A Check/ B Check	การซ่อมบำรุงใหญ่ ชั้น C Check
กำหนดเวลาในการตรวจสอบ เครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-500	ทุกๆ 500 ชั่วโมง	ทุกๆ 5,000 ชั่วโมง
กำหนดเวลาในการตรวจสอบ เครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 319 และ เอ 320	ทุกๆ 4 เดือน หรือ 750 ชั่วโมงบิน (Flight Hour) หรือ 750 รอบ การบิน (Cycles) แล้วแต่ว่ารอบเวลาใดจะถึงก่อน	ทุกๆ 24 เดือน หรือ 7,500 ชั่วโมงบิน (Flight Hour) หรือ 5,000 รอบ การ บิน (Cycles) แล้วแต่ว่ารอบเวลาใดจะถึงก่อน
สถานที่ตรวจสอบ	หลุมจอดหรือจุดจอดเครื่องบิน	โรงซ่อมบำรุงอากาศยาน
ขอบเขต	การตรวจสอบระดับ A Check จะรวมการซ่อมบำรุงขั้นที่ต่ำกว่า คือการซ่อมบำรุงอากาศยานรายวัน (Daily Check ) เข้าไปด้วย สำหรับการซ่อมบำรุงย่อยชั้น B Check เป็นการซ่อมบำรุง ส่วนประกอบและระบบของอากาศยานที่มีรายละเอียดมากขึ้น ซึ่งอาจต้องใช้อุปกรณ์และการทดสอบพิเศษ ทั้งนี้ การ ตรวจสอบระดับ B Check นี้จะรวมการซ่อมบำรุงขั้นที่ต่ำกว่า คือการซ่อมบำรุงอากาศยานรายวัน (Daily Check) และ A Check เข้าไปด้วย	การตรวจสอบระดับนี้ จะรวมการซ่อมบำรุงขั้น ที่ต่ำกว่าคือการซ่อมบำรุงอากาศยานรายวัน (Daily Check ) A Check และ B Check เข้าไป ด้วย
<u>ตัวอย่าง</u> การซ่อมบำรุงตามตารางที่ผู้ผลิต กำหนด	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ตรวจสอบโครงสร้างของเครื่องบิน ไม่ชำรุด ผุกร่อน หรือ ได้รับความเสียหาย</li> <li>• ตรวจสอบการทำงานของอุปกรณ์ต่างๆ เช่น เปิด-ปิดปุ่ม ควบคุม</li> <li>• ตรวจสอบการทำงานของระบบอิเล็กทรอนิกส์</li> <li>• ตรวจสอบระบบไฟฉุกเฉินภายในเครื่องบิน</li> <li>• ตรวจสอบระบบไฮดรอลิกต่างๆ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ตรวจสอบโครงสร้างภายในเครื่องบิน สายไฟฟ้าต่างๆ ด้วยการรื้อเก้าอี้เพื่อเปิด ผนังเครื่องบินออก</li> <li>• ตรวจสอบระบบความปลอดภัยทางออก และทางออกฉุกเฉิน</li> <li>• ตรวจสอบความมั่นคงแข็งแรงโดยการ ทดสอบรอยร้าวของประตูเครื่องบิน</li> <li>• ตรวจสอบระบบความดันภายในเครื่องบิน</li> <li>• ทดสอบระบบการจ่ายไฟฟ้าสำรอง ระบบ ไฟฟ้ากระแสดัง</li> <li>• ตรวจสอบช่องประตูรับลม (Ramp air turbine) ซึ่งจะเข้าไปหล่อเลี้ยงในระบบ ไฮดรอลิก</li> <li>• ตรวจสอบระบบด้าน/ปะทะของลม (Flap)</li> <li>• ตรวจสอบกลไกและระบบควบคุมการบิน ต่างๆ</li> </ul>

การซ่อมบำรุงอากาศยาน ชั้น D Check เป็นการซ่อมบำรุงใหญ่ โดยเป็นการตรวจซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างของอากาศยานอย่างละเอียดว่ามีความบกพร่องเกิดขึ้นในชิ้นส่วน ส่วนประกอบ หรือ โครงสร้างของอากาศยานหรือไม่ (non-destructive test) โดยรวมไปถึงการตรวจหาถึงร่องรอยการผุกร่อน ความผิดปกติของโครงสร้างอากาศยาน การแตกหัก หรือร่องรอยความเสียหายอื่นซึ่งมีความจำเป็นที่จะต้องมีการแยกส่วนประกอบของอากาศยานเพื่อทำการตรวจซ่อมบำรุง โดยจะต้องใช้อุปกรณ์พิเศษและกระทำโดยผู้มีความรู้ความชำนาญทางเทคนิคขั้นพิเศษ ซึ่งบริษัทฯ ไม่มีการให้บริการการซ่อมบำรุงใหญ่ชั้น D Check กรณีที่เครื่องบินของบริษัทฯ ต้องการการซ่อมในลักษณะนี้ บริษัทฯ จะส่งเครื่องบินไปยังผู้ซ่อมเครื่องบินรายอื่น

สำหรับการซ่อมบำรุงอื่นๆ อันได้แก่ การซ่อมบำรุงส่วนประกอบเครื่องบิน การซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ และการให้บริการสอบเทียบมาตรฐาน (Calibration) บริษัทฯ ได้ว่าจ้างให้ผู้ให้บริการซึ่งเป็นบุคคลภายนอกเป็นผู้ดำเนินการ

นอกจากนี้ ภายใต้อำนาจเช่าเครื่องบินของบริษัทฯ นั้น บริษัทฯ จะได้รับประโยชน์จากการรับประกันและความช่วยเหลือจากผู้ผลิตเครื่องบินผ่านทางผู้ให้เช่าเครื่องบิน

ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้เก็บชิ้นส่วนอะไหล่คงคลังที่ใช้แล้วหมดไปและที่สามารถใช้หมุนเวียนสลับเปลี่ยนได้ ณ โรงซ่อมบำรุงอากาศยานที่สนามบินดอนเมืองและสนามบินสมุย

#### 8. สิทธิและประโยชน์จากการได้รับการส่งเสริมการลงทุน

##### กิจการสายการบิน

บริษัทฯ ได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุนตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 และที่แก้ไขเพิ่มเติม สำหรับกิจการสายการบิน โดยได้รับสิทธิประโยชน์ที่สำคัญซึ่งรวมถึงการได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่มีกำหนดเวลา 8 ปี นับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการสำหรับแต่ละโครงการ ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักร ได้รับยกเว้นไม่ต้องนำเงินปันผลที่ได้รับจากแต่ละโครงการ ไปรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้ ตลอดระยะเวลาที่บริษัทฯ ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับโครงการนั้นๆ และในกรณีที่ประกอบกิจการขาดทุนในระหว่างระยะเวลาได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล บริษัทฯ จะได้รับอนุญาตให้นำผลขาดทุนประจำปีที่เกิดขึ้นในระหว่างเวลานั้นไปหักออกจากกำไรสุทธิที่เกิดขึ้นภายหลังระยะเวลาที่ได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลมีกำหนดเวลาไม่เกิน 5 ปี นับแต่วันพ้นกำหนดเวลานั้น โดยจะเลือกหักจากกำไรสุทธิของปีใดปีหนึ่งหรือหลายปีก็ได้ ตลอดจนได้รับสิทธิในการนำคนต่างด้าวซึ่งเป็นช่างฝีมือหรือผู้ชำนาญการเข้ามาในราชอาณาจักรตามจำนวนและกำหนดระยะเวลาเท่าที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเห็นสมควร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทฯ ได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุน รวมจำนวน 6 บัตร ซึ่งยังคงได้รับสิทธิประโยชน์ในการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล โดยได้มีการใช้สิทธิประโยชน์สำหรับเครื่องบินไปแล้วจำนวน 27 ลำ จากทั้งหมด 47 ลำ คงเหลือจำนวนเครื่องบินที่สามารถนำเข้าภายใต้สิทธิประโยชน์ดังกล่าว อีก 20 ลำ

## 2. ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน

นอกเหนือจากธุรกิจสายการบินแล้ว บริษัทฯ ยังประกอบธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน ได้แก่ การให้บริการลูกค้าภาคพื้น และการให้บริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น การให้บริการครัวการบิน และการให้บริการคลังสินค้าระหว่างประเทศ ณ สนามบินสุวรรณภูมิ โดยผ่านบริษัทย่อยและบริษัทร่วมของบริษัทฯ โดยมีรายละเอียดดังนี้

บริษัท	สัดส่วนหุ้น (ร้อยละ)	ลักษณะ	ประกอบธุรกิจ
BFS Ground	98.88	บริษัทย่อย	การให้บริการลูกค้าภาคพื้น และการให้บริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น
BAC	90.0	บริษัทย่อย	การให้บริการครัวการบิน
BFS Cargo	49.0	บริษัทร่วม	การให้บริการคลังสินค้าระหว่างประเทศ

### • การให้บริการลูกค้าภาคพื้น และการให้บริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น

BFS Ground ให้บริการลูกค้าภาคพื้น และให้บริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้นแก่เที่ยวบินภายในและระหว่างประเทศแบบประจำและเที่ยวบินเช่าเหมาลำของบริษัทฯ และเที่ยวบินของสายการบินอื่น ณ สนามบินสุวรรณภูมิ โดยในการดำเนินการ BFS Ground ได้ว่าจ้างให้ Worldwide Flight Services Holding S.A. “(WFS)” ให้บริการสนับสนุนการดำเนินการตามสัญญาสนับสนุนการบริหารการให้บริการกิจการภาคพื้น โดย WFS จะให้บริการเกี่ยวกับการควบคุมและประเมินผลคุณภาพการดำเนินงานบริการ การตลาด และสิ่งอำนวยความสะดวกของ BFS Ground การพัฒนาการควบคุมและวิธีการดำเนินงานที่ดีที่สุดเพื่อลดต้นทุนการดำเนินงาน การบริหารจัดการให้ BFS Ground ดำเนินการตามสัญญาต่างๆ โดยรวมไปถึงสัญญาโครงการอุปกรณ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง และการให้ความช่วยเหลือในการจัดหาใบรับรองในการประกอบอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง

BFS Ground ได้รับสัมปทานจาก ทอท. ตามสัญญาโครงการอุปกรณ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง ซึ่งอนุญาตให้ BFS Ground ดำเนินงานและให้บริการตามโครงการอุปกรณ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง โดยสัญญานี้มีอายุใช้บังคับเป็นระยะเวลา 20 ปี นับตั้งแต่วันที่ 28 กันยายน 2549

ทั้งนี้ BFS Ground เป็นผู้ให้บริการลูกค้าภาคพื้น และการให้บริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้นหนึ่งในสองราย ณ สนามบินสุวรรณภูมิ โดยผู้ประกอบการอีกราย คือ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

#### 1. การให้บริการลูกค้าภาคพื้น

BFS Ground ให้บริการต่างๆ แก่ผู้โดยสารสำหรับเที่ยวบินแบบประจำของสายการบินอื่น เที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำ และเครื่องบินส่วนตัว ณ สนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งการบริการเหล่านี้ประกอบไปด้วย การบริการเช็คอิน การบริการออกบัตรโดยสาร การบริการติดตามกระเป๋าและสัมภาระ และการบริการติดตามกระเป๋าและสัมภาระระหว่างสายการบิน

BFS Ground ให้บริการผู้โดยสารในเที่ยวบินต่างๆ มากกว่า 50 สายการบิน ที่สนามบินสุวรรณภูมิ และมี ทั้งนี้ โดยทั่วไปแล้ว สัญญาการให้บริการลูกค้าภาคพื้น จะมีระยะเวลา 2 ถึง 3 ปี และกำหนดค่าบริการเป็นสกุลเงินบาท

## 2. การให้บริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น

BFS Ground ให้บริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้นแก่สายการบินต่างๆ ที่เที่ยวบินเช่าเหมาลำ และเครื่องบินส่วนตัว ณ สนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งการบริการเหล่านี้ประกอบด้วย การขนถ่ายและลำเลียงสินค้าสัมภาระเข้าออกจากเครื่องบิน บริการลากจูงเครื่องบิน รถบันไดบริการผู้โดยสารขึ้นลงเครื่องบิน บริการทำความสะอาดภายในเครื่องบิน บริการเครื่องทำความเย็น บริการน้ำดื่ม บริการอุปกรณ์ซ่อมบำรุงภาคพื้น บริการรับส่งลูกเรือ และการให้ความช่วยเหลือในการดำเนินการการบิน

BFS Ground ให้บริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้นแก่สายการบินต่างๆ กว่า 60 สายการบินในสนามบินสุวรรณภูมิ ทั้งนี้ โดยทั่วไปแล้ว สัญญาการให้บริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น จะมีระยะเวลา 2 ถึง 3 ปี และกำหนดค่าบริการเป็นสกุลเงินบาท

BFS Ground เป็นผู้ดำเนินการที่ได้รับการรับรองมาตรฐานการตรวจสอบความปลอดภัยของการปฏิบัติการภาคพื้นจาก IATA (International Air Transport Association Safety Audit for Ground Operations: ISAGO)

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ให้บริการลูกค้าภาคพื้น และให้บริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้นที่สนามบินสมุย ผ่าน PGGS ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่บริษัทฯ ถือหุ้นเป็นสัดส่วนร้อยละ 99.99 สำหรับสนามบินในต่างประเทศ ผู้ให้บริการภาคพื้นหรือสายการบินหลักที่มีฐานในสนามบินต่างๆ ได้จัดให้มีบริการภาคพื้นสำหรับเที่ยวบินของบริษัทฯ โดยทั่วไปตั้งอยู่บนพื้นฐานของค่าบริการตามสัญญาที่ได้มีการกำหนดล่วงหน้า

### • การให้บริการครัวการบิน

BAC ผลิตอาหารเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารในเที่ยวบินของบริษัทฯ และผู้โดยสารของสายการบินอื่นๆ ณ สนามบินสุวรรณภูมิ โดย BAC เป็นผู้ให้บริการด้านครัวการบินหนึ่งในสามราย ณ สนามบินสุวรรณภูมิ โดยได้รับสัมปทานจาก ทอท. ตามสัญญาโครงการครัวการบิน ซึ่งอนุญาตให้ BAC ดำเนินงานและให้บริการตามโครงการครัวการบิน ณ สนามบินสุวรรณภูมิ โดยสัญญานี้มีอายุใช้บังคับเป็นระยะเวลา 20 ปี นับตั้งแต่วันที่ 28 กันยายน 2549

โรงครัวของ BAC ตั้งอยู่ที่สนามบินสุวรรณภูมิ โดยมีพื้นที่ประมาณ 20,000 ตารางเมตร แบ่งเป็นพื้นที่สำหรับการเตรียมอาหารโคเชอร์ (Kosher meals) 2,000 ตารางเมตร การเตรียมอาหารธรรมดา 6,000 ตารางเมตร และอีก 5,000 ตารางเมตรสำหรับการเตรียมอาหารฮาลาล (Halal meals) BAC สามารถผลิตอาหารสำหรับเที่ยวบินของบริษัทฯ และสายการบินอื่น นอกจากนี้ BAC ยังให้บริการผลิตอาหารสำหรับเที่ยวบินเช่าเหมาลำ และผลิตอาหารโคเชอร์ (Kosher meals) แบบแช่แข็งสำหรับเที่ยวบินของบริษัทฯ และสำหรับเที่ยวบินของสายการบินอื่นด้วย

ตารางแสดงถึงจำนวนอาหารที่ผลิตสำหรับเที่ยวบินทั้งของบริษัทฯ และสายการบินอื่น

	รอบปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม		
	ปี 2559	ปี 2558	ปี 2557
จำนวนอาหารที่ผลิตสำหรับเที่ยวบินของบริษัทฯ (ล้านที่)	4.5	4.2	4.0
จำนวนอาหารที่ผลิตสำหรับเที่ยวบินของสายการบินอื่น (ล้านที่)	5.6	5.7	4.9
จำนวนอาหารที่ผลิตต่อวันโดยเฉลี่ย (ที่)	27,773	27,055	24,528

อาหารทุกที่ผลิตโดยผ่านมาตรฐานสากล ได้แก่ ระบบวิธีการที่ดีในการผลิตอาหาร (Good Manufacturing Practice (GMP)) และระบบการวิเคราะห์อันตรายและจุดวิกฤติ (Hazard Analysis and Critical Control Points : HACCP) อีกทั้งการผลิตอาหารฮาลาล (Halal meals) ได้รับการรับรอง จากสำนักคณะกรรมการกลางอิสลามแห่งประเทศไทย และการผลิตอาหารอาหารโคเชอร์ (Kosher meals) ได้รับการรับรองจากจากบริษัท ไทยคาซรุชเชอร์วิสเซส จำกัด

นอกจากบริษัทฯ แล้ว BAC มี สายการบินที่เป็นจำนวนลูกค้า 23 ราย โดยสัญญาของธุรกิจการบริการบินโดยทั่วไปจะมีระยะเวลา 1 ถึง 3 ปี และจะกำหนดราคาเป็นสกุลเงินบาท

ทั้งนี้ BAC เป็นผู้ให้บริการการบริการบินหนึ่งในสามราย ณ สนามบินสุวรรณภูมิ โดยผู้ประกอบการรายอื่นคือ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทแอลเอสจี สกายเชฟส์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทในกลุ่มบริษัทสายการบินลูฟ்தันซ้า

ในปี 2559 บริษัทย่อยของ BAC ได้เปิดพื้นที่ให้บริการการบริการบิน ณ สนามบินสมุย และคาดว่าจะเปิดให้บริการการบริการบิน ณ สนามบินภูเก็ตประมาณกลางปี 2560 เพื่อรองรับการขยายตัวของจำนวนผู้โดยสารและเพิ่มจำนวนลูกค้า บริการที่นอกเหนือจากสนามบินสุวรรณภูมิ

นอกจากนี้ BAC ยังให้บริการอาหารสำหรับห้องพักรับรองผู้โดยสารขึ้นธุรกิจและชั้นประหยัดของบริษัทฯ และห้องพักรับรองผู้โดยสารขึ้นธุรกิจของสายการบิน ณ สนามบินสุวรรณภูมิ และให้บริการอาหารนอกสถานที่ในเขตกรุงเทพฯ โดยผ่านทางบริษัท บีเอสซี กรุ๊ปเมท์ เฮาส์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ BAC ที่ดำเนินกิจการร้านอาหาร

- **การให้บริการคลังสินค้า**

BFS Cargo ให้บริการคลังสินค้าที่สนามบินสุวรรณภูมิ ทั้งนี้ ในการดำเนินการ BFS Cargo ได้ว่าจ้างให้ WFS ซึ่งเป็นผู้ให้บริการคลังสินค้าแก่สายการบินทั่วโลกในการบริหารจัดการตามสัญญาสนับสนุนการบริหารคลังสินค้า โดย WFS จะให้บริการการควบคุมและประเมินผลคุณภาพการดำเนินงานบริการ การตลาด และสิ่งอำนวยความสะดวกของ BFS Cargo การพัฒนาการควบคุมและวิธีดำเนินงานที่ดีที่สุดเพื่อลดต้นทุนการดำเนินงาน การบริหารจัดการให้ BFS Cargo ปฏิบัติตามสัญญาต่างๆ โดยรวมไปถึงสัญญาโครงการคลังสินค้า และการให้ความช่วยเหลือในการจัดหาใบรับรองในการประกอบอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง BFS Cargo ได้รับสัมปทานจาก ทอท. ตามสัญญาโครงการคลังสินค้า โดยสัญญาโครงการคลังสินค้า นี้มีอายุใช้บังคับเป็นระยะเวลา 20 ปี นับตั้งแต่วันที่ 28 กันยายน 2549 ซึ่งเป็นวันที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการ ซึ่งอนุญาตให้ BFS Cargo เข้าดำเนินงานและให้บริการตามสัญญาโครงการคลังสินค้าโดยครอบคลุมการดำเนินการและข้อกำหนดของการให้บริการคลังสินค้า สำหรับสินค้าที่มีการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศในสนามบินสุวรรณภูมิ

ทั้งนี้ BFS Cargo มีอาคารคลังสินค้าที่สามารถเก็บรักษาและดูแลสินค้าชนิดพิเศษ รวมถึงสินค้าสดหรือเน่าเสียง่าย และสินค้ามีมูลค่าสูง เนื่องจากสินค้าประเภทดังกล่าวสามารถสร้างผลตอบแทนได้มากกว่า ทั้งนี้ BFS Cargo ได้ให้ความสำคัญในเรื่องความปลอดภัยในอาคารคลังสินค้า โดยได้ทำการติดตั้งโทรทัศน์วงจรปิดจำนวน 186 เครื่องครอบคลุมทั้งอาคารคลังสินค้า โดยเฉพาะในบริเวณที่มีการเก็บรักษาสินค้าที่มีมูลค่าสูงจะมีการติดตั้งกล้องประจำพื้นที่อีกด้วย นอกจากนี้ยังมีเครื่องเอ็กซเรย์เพื่อที่จะตรวจสอบวัตถุระเบิด และมีการว่าจ้างเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยที่ได้รับการฝึกอบรมในด้านการเดินอากาศ และพนักงานรักษาความปลอดภัย

BFS Cargo ได้รับการรับรองมาตรฐานด้านความปลอดภัย (Security Standard) จาก Transported Asset Protection Association (TAPA) มาตรฐานด้านคุณภาพ ISO 9001 เป็นผู้ให้บริการที่ผ่านการรับรองมาตรฐานการตรวจสอบด้านความปลอดภัยจากสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ International Air Transport Association (IATA) Safety Audit for Ground Operations

(ISAGO) และมาตรฐานระบบการบริหารทางด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย (OHSAS 18001:2007) อีกทั้งยังเป็นตัวแทนควบคุม 3 (Regulated Agent 3) คือ ผู้ให้บริการด้านสินค้าที่อยู่ในประเทศที่ 3 และได้รับการตรวจสอบและอนุมัติตามมาตรฐานการบินของกลุ่มประเทศยุโรป (EU) คลังสินค้าของ BFS Cargo ตั้งอยู่ ณ สนามบินสุวรรณภูมิ พื้นที่ทั้งหมด 55,370 ตารางเมตร เป็นพื้นที่สำหรับคลังสินค้า 39,744 ตารางเมตร และพื้นที่ส่วนดำเนินงานและสำนักงาน 15,626 ตร.ม. ในส่วนคลังสินค้ายังประกอบด้วย ห้องเย็น 2,500 ตารางเมตร พื้นที่เก็บรักษาสินค้าที่ต้องการความปลอดภัยที่ควบคุมการเข้าออกพิเศษ สำหรับสินค้ามีค่า พื้นที่ระบายอากาศสำหรับสินค้ามีชีวิต และมีพื้นที่สำหรับเก็บสินค้าอันตราย ทั้งนี้ อาคารคลังสินค้าของ BFS Cargo สามารถรองรับปริมาณสินค้าได้ 450,000 คันต่อปี

ตารางแสดงถึงจำนวนน้ำหนักของสินค้าที่ให้บริการเก็บรักษา และอัตราการใช้งาน

	รอบปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม		
	ปี 2559	ปี 2558	ปี 2557
น้ำหนักของสินค้าที่ให้บริการ (ตัน)	378,026	375,301	371,530
ปริมาณการรองรับสินค้า (ตันต่อปี) <sup>(1)</sup>	450,000	450,000	550,000
การใช้งาน (Utilization) (ร้อยละ)	84.0	83.4	67.6

หมายเหตุ (1) บริษัทดับบลิวเอสพี จำกัด ปรับวิธีการคำนวณการรองรับสินค้า เนื่องจากสัดส่วนของสินค้าเข้ามีอัตราเพิ่มสูงขึ้น (ปัจจุบันสัดส่วนสินค้าขาเข้าต่อสินค้าขาออก เท่ากับ 46:54 จากเดิม 34:66) ซึ่งโดยปกติสินค้าขาเข้าจะเก็บรักษาในคลังสินค้าเป็นเวลาหลายวันก่อนที่ผู้นำเข้าจะมารับสินค้าไป ในขณะที่สินค้าขาออกจะเก็บไว้ในคลังสินค้าประมาณ 0.5 วันเท่านั้น ส่งผลให้พื้นที่การจัดเก็บสินค้าลดลงจาก 550,000 คันต่อปี เป็น 450,000 คันต่อปี

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 BFS Cargo มีจำนวนลูกค้ามากกว่า 60 ราย สัญญาการให้บริการคลังสินค้าจะมีระยะเวลา 2 ถึง 3 ปีและกำหนดค่าบริการเป็นสกุลเงินบาท

ทั้งนี้ BFS Cargo เป็นผู้ให้บริการคลังสินค้านี้ระหว่างประเทศหนึ่งในสองราย ณ สนามบินสุวรรณภูมิ โดยผู้ให้บริการอีกรายคือ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

### 3. ธุรกิจสนามบิน

บริษัทฯ เป็นเจ้าของและผู้ดำเนินกิจการสนามบินจำนวน 3 สนามบิน คือสนามบินสมุย สนามบินตราด และสนามบินสุโขทัย

#### • สนามบินสมุย

สนามบินสมุยนับเป็นสนามบินที่มีความสำคัญต่อบริษัทฯ ทั้งในเรื่องจำนวนผู้โดยสารและรายได้ บริษัทฯ เริ่มดำเนินกิจการสนามบินสมุยเมื่อปี 2532 ในฐานะสนามบินสาธารณะในประเทศไทยที่เอกชนเป็นเจ้าของ โดยดำเนินการสนามบินสมุยภายใต้ใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินสมุย

ในปี 2548 บริษัทฯ ได้ดำเนินการขยายสนามบินสมุยเพื่อให้มีขีดความสามารถที่จะรองรับการบริการผู้โดยสาร ทั้งนี้ ในปี 2559 สนามบินสมุยให้บริการผู้โดยสารเข้าและออกกว่า 2.5 ล้านคน และจำนวน กว่า 29,000 เที่ยวบิน

ตารางแสดง เที่ยวบินที่เข้าและออกจากสนามบินสมุยในแต่ละวัน ณ เดือนธันวาคม 2559 โดยมีรายละเอียดดังนี้

สายการบิน	เที่ยวบินต่อวัน
บริษัทฯ	36
การบินไทย	2
ซิลค์แอร์	10 <sup>(1)</sup>
ฟลายเออร์ฟลาย	1 <sup>(2)</sup>

หมายเหตุ <sup>(1)</sup> เที่ยวบินต่อสัปดาห์

<sup>(2)</sup> ยกเลิกเที่ยวบินในเดือนพฤศจิกายน

สนามบินสมุยเปิดดำเนินการเป็นเวลา 16 ชั่วโมงต่อวัน โดยมีพื้นที่ทั้งหมดประมาณ 600 ไร่ ประกอบด้วยทางวิ่ง 1 ทางวิ่ง ซึ่งมีระยะทาง 2,060 เมตร มีทางขับจำนวน 4 ทางขับ และมีลานจอดอากาศยานคิดเป็นพื้นที่ประมาณ 28,000 ตารางเมตร

สนามบินสมุยสามารถรองรับเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-500/72-600 เครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 319 และเครื่องบินแบบโบอิง 737-400 รวมทั้งเครื่องบินไอพ่นที่ใช้ในเที่ยวบินธุรกิจและเที่ยวบินส่วนบุคคล

สนามบินสมุยมีอาคารผู้โดยสารจำนวน 6 อาคารซึ่งครอบคลุมพื้นที่ 12,113 ตารางเมตร โดยเป็นพื้นที่ในเชิงพาณิชย์ 1,939 ตารางเมตร ทั้งนี้ ภายในอาคารผู้โดยสารยังประกอบด้วย เคาน์เตอร์ตรวจคนเข้าเมืองจำนวน 8 เคาน์เตอร์ โดยเปิดดำเนินการเป็นเวลา 16 ชั่วโมงต่อวัน สนามบินเพิ่มความสะดวกในการให้บริการผู้โดยสารในการตรวจรับบัตรโดยสาร โดยมีผู้ตรวจรับบัตรโดยสารอัตโนมัติให้บริการด้วยตนเอง ตั้งอยู่บริเวณอาคารผู้โดยสารขาออกจำนวน 10 เครื่อง

ในเดือนพฤศจิกายน 2549 บริษัทฯ ให้เช่าทรัพย์สินในส่วน of สนามบินสมุยแก่กองทุนรวมอสังหาริมทรัพย์สิทธิการเช่าสนามบินสมุย “กองทุนรวม” เป็นเวลา 30 ปี ตั้งแต่วันที่ 24 พฤศจิกายน 2549 ภายใต้สัญญาเช่าระยะยาวโดยบริษัทฯ ตกลงที่จะเป็นผู้รับผิดชอบในบรรดาค่าใช้จ่ายสำหรับการรักษาสภาพแวดล้อมโดยรวมของทรัพย์สินที่เช่าและสนามบินสมุยให้อยู่ในสภาพที่ดี และรับผิดชอบในการจัดให้มีกิจกรรมด้านการตลาดที่จำเป็น

บริษัทฯ ได้นำสนามบินสมุยกลับมาบริหารกิจการต่อภายใต้สัญญาเช่าช่วงและสัญญาให้บริการ ซึ่งบริษัทฯ เข้าทำกับกองทุนรวมในวันเดียวกันกับที่มีการเข้าทำสัญญาเช่าระยะยาว โดยกองทุนรวมได้ให้บริษัทฯ เข้าช่วงสนามบินสมุยกลับมาได้สัญญาเช่าช่วง เป็นระยะเวลา 3 ปีโดยจะมีการต่ออายุสัญญาได้ 9 ครั้ง ครั้งละ 3 ปี โดยระยะเวลาเช่าช่วงรวมทั้งหมดไม่เกิน 30 ปี นอกจากนี้ ภายใต้สัญญาให้บริการ บริษัทฯ ตกลงให้บริการด้านสิ่งอำนวยความสะดวก เครื่องมือและอุปกรณ์ต่างๆ เช่น อุปกรณ์ซ่อมบำรุงทางวิ่ง ระบบสื่อสาร และระบบอื่นๆ แก่กองทุนรวม เพื่อนำไปใช้ในการดำเนินกิจการสนามบินสมุย ทั้งนี้ สัญญาให้บริการดังกล่าว มีกำหนดระยะเวลา 30 ปี โดยภายใต้สัญญาเช่าช่วงและสัญญาให้บริการ บริษัทฯ ตกลงที่จะชำระค่าเช่าช่วงแก่กองทุนรวมเป็นจำนวน 26.1 ล้านบาทต่อเดือน และค่าบริการซึ่งแบ่งออกเป็นค่าบริการคงที่เป็นจำนวนเดือนละ 21.4 ล้านบาท และค่าบริการผันแปรโดยคำนวณตามสูตรที่กำหนดไว้ในสัญญาให้บริการ ซึ่งมีฐานการคำนวณจากจำนวนผู้โดยสารและเครื่องบินที่มาใช้บริการสนามบินสมุย (รวมถึงเครื่องบินของบริษัทฯ) ทั้งนี้ โดยไม่รวมถึงค่าเช่าที่ได้รับจากการให้เช่าพื้นที่ในเชิงพาณิชย์ในสนามบินสมุย

รายได้หลักที่ได้รับจากการดำเนินงานสนามบินสมุยมาจากค่าบริการผู้โดยสารขาออกที่เรียกเก็บจากผู้โดยสารขาออก ค่าบริการในการลงจอดอากาศยาน ค่าบริการที่จอดอากาศยาน และค่าบริการภาคพื้นดิน ที่เรียกเก็บจากสายการบินอื่นๆ ที่เข้ามาใช้บริการสนามบินสมุย รวมถึงรายได้จากการให้เช่าพื้นที่ในเชิงพาณิชย์ในสนามบินสมุย

บริษัทฯ ได้ให้สิทธิในการให้บริการภาคพื้นดินแก่ PGGS เพื่อให้บริการภาคพื้นดินแก่สายการบินอื่น ที่เข้ามาใช้บริการใน สนามบินสมุย ดังนั้น บริษัทฯ จึงไม่มีรายได้จากการให้บริการภาคพื้นดินให้แก่สายการบินอื่น โดยตรง แต่จะได้รับรายได้จากการให้ สิทธิในการบริการภาคพื้นดินจาก PGGS ซึ่งเงินจากรายได้หลักที่ได้รับจากการดำเนินงานสนามบินสมุยดังกล่าวส่วนใหญ่ จะถูกจ่าย ต่อไปยังกองทุนรวมในรูปของค่าเช่า ค่าบริการคงที่ และค่าบริการผันแปร บริษัทฯ จะได้รับรายได้กลับคืนมาในรูปแบบของเงินปัน ผลจากการถือหุ้นลงทุนในกองทุนรวมตามสัดส่วนที่ถืออยู่

- **สนามบินตราด**

บริษัทฯ ได้เริ่มดำเนินการกิจการสนามบินตราดเมื่อปี 2549 โดยดำเนินการภายใต้ใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินตราดซึ่งมีผล บังคับใช้จนถึงวันที่ 14 มีนาคม 2569 สนามบินตราดอยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้เป็นระยะทาง 387 กิโลเมตร และ จังหวัดตราดเป็นเมืองที่อยู่ใกล้พรมแดนประเทศกัมพูชา โดยบริษัทฯ เป็นสายการบินเพียงแห่งเดียวที่มีการบินไปยังจังหวัดตราด สนามบินมีพื้นที่ทั้งหมดประมาณ 1,300 ไร่ ประกอบด้วยทางวิ่ง 1 ทางวิ่ง มีระยะทาง 1,800 เมตร ในปี 2559 สนามบินตราดดำเนินการ รองรับผู้โดยสารขาเข้าและขาออกประมาณ 90,000 คน กว่า 2,200 เที่ยวบิน

สนามบินตราดเป็นสนามบินหนึ่งในสามแห่งที่เป็นเจ้าของโดยบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) โดยเปิด ให้บริการแก่ทั้งสายการบินและการบินทั่วไป โดยมี ICAO Airport Reference Code เป็น 4C ทางวิ่งเป็นทางวิ่งแบบ Asphaltic Concrete ความยาว 1,800 เมตร ความกว้าง 45 เมตร และมีพื้นที่เขตทางวิ่งตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ สนามบินตราดเปิดให้บริการตั้งแต่เวลา 06:00 น. ถึง 19:00 น. ตามเวลาท้องถิ่น ปัจจุบันสนามบินตราดมีการให้บริการตรวจคนเข้า เมืองและศุลกากร สนามบินตราดมีการเก็บค่าบริการลงจอด ตามที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย สนามบินตราดมีบริการ การจราจรทางอากาศให้บริการตลอดเวลาที่เปิดทำการ

- **สนามบินสุโขทัย**

บริษัทฯ ได้เริ่มดำเนินการกิจการสนามบินสุโขทัยเมื่อปี 2541 สนามบินสุโขทัยตั้งอยู่ในจังหวัดสุโขทัยซึ่งห่างจากกรุงเทพฯ ไปทางทิศเหนือเป็นระยะทาง 440 กิโลเมตร มีประชากรอาศัยอยู่ประมาณ 600,000 คน ทั้งนี้ อุทยานประวัติศาสตร์สุโขทัยซึ่งตั้งอยู่ ในบริเวณพื้นที่ทางทิศตะวันตกเป็นระยะทาง 12 กิโลเมตร ได้รับการประกาศให้เป็นแหล่งมรดกโลกจากองค์การยูเนสโกตั้งแต่ปี 2534 ทั้งนี้ ในปี 2559 บริษัทฯ ได้ดำเนินการรองรับผู้โดยสารขาเข้าและขาออกจากสนามบินสุโขทัยประมาณ 74,000 คน และ ให้บริการกว่า 1,800 เที่ยวบิน และบริษัทฯ เป็นสายการบินเพียงแห่งเดียวที่มีการบินไปยังจังหวัดสุโขทัย

สนามบินสุโขทัยเปิดดำเนินการเป็นเวลา 12 ชั่วโมงต่อวัน โดยมีพื้นที่ทั้งหมดของสนามบินที่ได้รับอนุญาตประมาณ 1,018 ไร่ ประกอบด้วยทางวิ่ง 1 ทางวิ่ง มีระยะทาง 2,100 เมตร และมีทางขับจำนวน 1 ทางขับ ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ 3,870 ตารางเมตร และมี จำนวน 2 ลานจอดอากาศยานที่พร้อมใช้งาน คิดเป็นพื้นที่ประมาณ 9,975 ตารางเมตร สนามบินสุโขทัยมีอาคารผู้โดยสารจำนวน 2 อาคาร ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ 1,026 ตารางเมตร โดยเป็นพื้นที่ในเชิงพาณิชย์ 784 ตารางเมตร

### 3. การตลาดและการแข่งขัน

#### นโยบายการตลาด

- **การยกระดับประสบการณ์การใช้บริการของผู้โดยสาร**

บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะยกระดับประสบการณ์การใช้บริการของผู้โดยสาร ด้วยการให้บริการระดับพรีเมียมและมีคุณภาพ รวมถึงการให้บริการห้องพักรับรองผู้โดยสารที่สนามบินโดยไม่เสียค่าใช้จ่าย การให้บริการด้วยความเป็นมิตร และการให้บริการ

ที่เน้นความใส่ใจในผู้โดยสาร การใช้เครื่องบินที่มีอายุการใช้งานต่ำ และการให้บริการในจุดหมายปลายทางอันเป็นแหล่งวัฒนธรรม และสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ

บริษัทฯ สร้างความแตกต่างให้ประสบการณ์การใช้บริการของผู้โดยสาร ด้วยการให้บริการห้องพักรับรองผู้โดยสารโดยไม่มีค่าใช้จ่าย โดยห้องพักรับรองสำหรับผู้โดยสารชั้นประหยัด บริษัทฯ ได้ให้บริการอาหารว่าง เครื่องดื่ม และการให้บริการอินเทอร์เน็ตโดยไม่เสียค่าใช้จ่าย สำหรับการให้บริการห้องพักรับรองผู้โดยสารชั้นธุรกิจหรือ “Blue Ribbon” นั้นจะแยกออกจาก การให้บริการแก่ผู้โดยสารชั้นประหยัด โดยห้องพักรับรองผู้โดยสารชั้นธุรกิจจะให้บริการ อาหารจานร้อน ห้องอาบน้ำ ห้องสมุด และการให้บริการอินเทอร์เน็ต

ในการให้บริการด้วยคุณภาพระดับที่ดีที่สุดแก่ผู้โดยสาร บริษัทฯ มีพนักงานที่มีความสามารถในการสื่อสารภาษาอังกฤษได้ มีมนุษยสัมพันธ์ที่ดี และมีความเป็นมืออาชีพ ทั้งนี้ การรับพนักงานจะต้องผ่านขั้นตอนที่เข้มงวด และจะมีการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่องและเข้มข้น และมีกิจกรรมการเสริมสร้างสมรรถภาพในการทำงาน ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้จัดสรรงบประมาณสำหรับการฝึกอบรมพนักงานที่ให้บริการผู้โดยสารทุกปี เพื่อให้แน่ใจได้ว่าพนักงานได้รับการเตรียมความพร้อมมาเป็นอย่างดีในการให้ความช่วยเหลือแก่ผู้โดยสารได้อย่างมีประสิทธิภาพ

- **การโฆษณาและการส่งเสริมการขาย**

บริษัทฯ เชื่อว่าการที่ประเทศไทยเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยม บริษัทฯ มีนโยบายทางการตลาด โดยให้ความสำคัญกับวัฒนธรรมไทยอันเป็นเอกลักษณ์ที่ดึงดูดใจ รวมถึงการต้อนรับนักท่องเที่ยวอย่างมีไมตรีด้วยมนุษยสัมพันธ์อันดีของคนไทย โดยบริษัทฯ มีความมุ่งหมายที่จะเสริมสร้างภาพลักษณ์ให้ดีขึ้นและสร้างชื่อเสียงที่โดดเด่นในด้านคุณภาพการให้บริการแก่ผู้โดยสาร

ค่าใช้จ่ายทางการตลาดของบริษัทฯ เป็นค่าใช้จ่ายในการโฆษณาและประชาสัมพันธ์ทางสื่อต่างๆ รวมทั้งการสนับสนุนกิจกรรมของบริษัทท่องเที่ยวและตัวแทนการท่องเที่ยวเป็นหลัก โดยส่วนใหญ่บริษัทฯ จะโฆษณาผ่านช่องทางอินเทอร์เน็ต บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ สื่อสังคมออนไลน์ งานแสดงสินค้าทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ แผ่นป้ายโฆษณากลางแจ้ง หนังสือพิมพ์ และโทรทัศน์ และการโฆษณาทางวิทยุ

แม้ว่าบริษัทฯ จะทำการตลาดโดยเน้นจุดหมายปลายทางภายในประเทศไทยและภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ บริษัทฯ ก็ยังคงสามารถรองรับผู้โดยสารระหว่างประเทศที่ต้องการเชื่อมต่อกับเส้นทางการบินที่บริษัทฯ ให้บริการอยู่ ด้วยการเข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) และข้อตกลงระหว่างสายการบินอื่นๆ และการมีผู้แทนจำหน่ายบัตรโดยสารและสำนักงานด้านการตลาดของบริษัทฯ ตั้งอยู่ในหลายพื้นที่ในภูมิภาคต่างๆ ทั่วโลก

- **การกำหนดราคาและการบริหารจัดการรายได้**

จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการและค่าบัตรโดยสารที่เรียกเก็บมีผลต่อธุรกิจของบริษัทฯ บริษัทฯ ได้คิดตั้งระบบการบริหารจัดการรายได้เพื่อเพิ่มรายได้ในแต่ละเที่ยวบินให้เหมาะสม ทั้งนี้ การบริหารจัดการรายได้เป็นกระบวนการที่ใช้ในการคำนวณราคาบัตรโดยสารและจำนวนที่นั่งผู้โดยสารที่มีอยู่สำหรับผู้โดยสารชั้นธุรกิจและผู้โดยสารชั้นประหยัด เพื่อเพิ่มรายได้จากการขายบัตรโดยสารให้สูงที่สุด บนพื้นฐานของพฤติกรรมทางด้านอุปสงค์ที่คาดการณ์ไว้ในแต่ละตลาด

จากการใช้ระบบการบริหารจัดการรายได้ในปัจจุบัน บริษัทฯ พยายามที่จะเพิ่มรายได้ให้ได้ในแต่ละเที่ยวบิน โดยการจัดสรรที่นั่งผู้โดยสารที่มีอยู่ตามราคาบัตรโดยสารในแต่ละชั้นเพื่อให้บริษัทฯ ได้รับประโยชน์สูงสุด

บริษัทฯ มีโครงสร้างราคาบัตรโดยสารที่หลากหลายเพื่อที่จะตอบสนองความต้องการในแต่ละกลุ่มตลาด ที่นั่งผู้โดยสารบนเครื่องบินได้ถูกแบ่งออกเป็นชั้นธุรกิจและชั้นประหยัด โดยบริษัทฯ จะกำหนดจำนวนที่นั่งในแต่ละราคาผ่านกระบวนการวิเคราะห์

การแข่งขันอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเป็นหนึ่งในกระบวนการในการบริหารจัดการรายได้ การคาดการณ์ล่วงหน้า และการกำหนดราคาที่เหมาะสมที่สุด ทั้งนี้ บริษัทฯ ใช้การคาดการณ์ซึ่งอ้างอิงจากข้อมูลการสำรองที่นั่งในอดีต รวมเข้ากับการสำรองที่นั่งในปัจจุบัน ประกอบกับงานหรือเหตุการณ์ (event) ที่กำลังจะเกิดขึ้นในอนาคต รวมถึงแรงกดดันจากภาวะการแข่งขัน และปัจจัยอื่นๆ ในการกำหนดโครงสร้างราคาค่าบัตรโดยสารเพื่อเพิ่มรายได้สูงสุด

บริษัทฯ ใช้ระบบการบริหารจัดการรายได้ที่พัฒนาขึ้นโดยระบบดังกล่าวนี้ได้ใช้แบบจำลองในการคาดคะเนและกำหนดราคาที่เหมาะสมเพื่อที่จะวิเคราะห์ความสัมพันธ์เชิงเศรษฐศาสตร์ เพื่อกำหนดจำนวนที่นั่งในแต่ละราคา ซึ่งทำให้บริษัทฯ สามารถเพิ่มรายได้บนขีดความสามารถที่มีอยู่ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ใช้ระบบดังกล่าวทั้งในเส้นทางการบินระหว่างประเทศ และเส้นทางการบินภายในประเทศมาตั้งแต่ปี 2551

บริษัทฯ ใช้นโยบายการตลาดและการขายเพื่อเป็นการเพิ่มรายได้ในการขนส่งผู้โดยสารสูงสุดดังนี้

1. กำหนดโครงสร้างราคาที่ไม่ซับซ้อนและนำเสนอนโยบายด้านราคาในแต่ละจุดขายเพื่อเพิ่มรายได้ให้สัมพันธ์กับลักษณะของแต่ละจุดขายและช่องทางการจำหน่าย เพื่อให้บริษัทฯ มีผลตอบแทนสูงสุดและลดการสูญเสียรายได้
2. ใช้ระบบบัตรโดยสารอัตโนมัติเพื่อป้องกันการสูญเสียรายได้เนื่องจากความผิดพลาดจากตัวบุคคลและเพิ่มรายได้จากค่าบริการเสริมได้แก่ ค่าธรรมเนียมจากสัมภาระส่วนเกิน
3. ใช้แผนการตลาดส่งเสริมการขายในเส้นทางการบินที่ให้ผลตอบแทนสูง เช่น สมุย และเลิสมารู
4. จัดสรรที่นั่งสำหรับบัตรโดยสารในแต่ละระดับราคาให้เกิดประโยชน์สูงสุด ตามอุปสงค์ที่คาดการณ์ไว้ซึ่งพิจารณาจากข้อมูลที่ผ่านมาของแต่ละเส้นทางการบิน
5. จัดลำดับการจัดสรรที่นั่งให้แก่ผู้โดยสารให้เกิดประโยชน์สูงสุด ตามอุปสงค์ที่คาดการณ์ไว้เพื่อที่จะเพิ่มรายได้ให้แก่ทั้งเครือข่ายการบิน ไม่เพียงแต่เพิ่มรายได้เฉพาะในบางเส้นทางการบินเท่านั้น

เช่นเดียวกับสายการบินส่วนใหญ่ บริษัทฯ รับสำรองที่นั่งมากกว่าจำนวนที่นั่งโดยสารในบางเที่ยวบินเพื่อทดแทนในกรณีที่ผู้โดยสารได้สำรองที่นั่งแล้วแต่ไม่ได้เดินทาง โดยอัตราส่วนของการสำรองที่นั่งในลักษณะดังกล่าว แตกต่างกันไปในแต่ละเส้นทางการบินและขึ้นอยู่กับอัตราส่วนในอดีตของปริมาณผู้โดยสารที่สำรองที่นั่งแต่ไม่ได้เดินทาง และกรณีการยกเลิกบัตรโดยสารล่าช้า

- **การรักษาลูกค้าประจำโดยโปรแกรม FlyerBonus**

ตั้งแต่มีการจัดตั้งโปรแกรมสะสมไมล์ (Frequent Flyer Program) ของบริษัทฯ ในชื่อ “FlyerBonus” ในปี 2548 โปรแกรมดังกล่าว ก็มีบทบาทสำคัญในการดำเนินกลยุทธ์ทางการตลาดของบริษัทฯ และเป็นหนึ่งในวิธีการพื้นฐานในการสร้างและรักษาลูกค้าของบริษัทฯ โปรแกรม FlyerBonus ของบริษัทฯ ประกอบด้วยสมาชิกสองระดับ อันได้แก่ สมาชิกระดับธรรมดา และสมาชิกระดับพิเศษ โดยสมาชิกระดับพิเศษเป็นสมาชิกที่มาจากการเรียนเชิญของบริษัทฯ เท่านั้น ทั้งนี้ โปรแกรมสะสมไมล์จะสนับสนุนความเชื่อมั่นให้แก่ลูกค้าในการใช้บริการของบริษัทฯ การแลกบัตรโดยสารจะช่วยส่งเสริมให้ลูกค้าใช้บริการของบริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ สมาชิกสามารถสะสมไมล์ได้จากเที่ยวบินของบริษัทฯ และจากเที่ยวบินของสายการบินภายใต้ความตกลงที่ขั้วบินร่วม (Code Share Agreement) ในกิจกรรมส่งเสริมการขายของโปรแกรม FlyerBonus บริษัทฯ จะเพิ่มคะแนนสะสมให้สองหรือสามเท่าในบางครั้งเพื่อส่งเสริมเส้นทางการบินใหม่ของบริษัทฯ คะแนนสะสมไมล์สามารถแลกเพื่อรับบัตรโดยสาร โดยไม่เสียค่าใช้จ่าย หรือแลกเปลี่ยนส่วนลด หรือยกระดับชั้นโดยสารในเที่ยวบินของบริษัทฯ หรือแลกเปลี่ยนสินค้าที่ขายบนเที่ยวบิน ทั้งนี้ โปรแกรม FlyerBonus มีพันธมิตรผู้ประกอบธุรกิจเดินทางมากกว่า 30 ราย ซึ่งรวมถึงสายการบินทั้งหมดตามความตกลงที่ขั้วบินร่วม (Code Share Agreement)

สถาบันการเงิน บริษัทให้เช่ารถยนต์ และ โรงแรมทั้งในท้องถิ่นและระหว่างประเทศ ทำให้สมาชิกสามารถทำการสะสมไมล์ได้ทุกวัน ผ่านการใช้จ่ายใช้สอยประจำ การเช่ารถยนต์และการเข้าพักในโรงแรม

โปรแกรม FlyerBonus ช่วยเพิ่มรายได้ให้แก่บริษัทฯ โดยเพิ่มยอดขายบัตรโดยสารในเที่ยวบินของบริษัทฯ และกระตุ้นยอดขายบัตรโดยสารของสายการบินพันธมิตรตามความตกลงรับขนส่งผู้โดยสารระหว่างสายการบิน (Interline) ซึ่งสมาชิกสามารถได้รับไมล์สะสมจากรายการสะสมไมล์อื่นๆ ของสายการบินพันธมิตรตามความตกลงรับขนส่งผู้โดยสารระหว่างสายการบิน (Interline) นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีรายได้เพิ่มจากการแลกบัตรรางวัลบัตรโดยสารโดยสายการบินพันธมิตร เมื่อสมาชิกรายการสะสมไมล์เดินทางของสายการบินดังกล่าวขอแลกบัตรรางวัลเป็นบัตรโดยสารของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม จำนวนที่นั่งโดยสารที่จัดไว้สำหรับการแลกบัตรรางวัลด้วยไมล์สะสมของสมาชิก โปรแกรม FlyerBonus จะถูกจำกัดในแต่ละเที่ยวบิน และชั้นโดยสาร ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งในความพยายามของบริษัทฯ ที่จะเพิ่มรายได้สูงสุดให้แก่บริษัทฯ นอกจากนี้ จำนวนไมล์สะสมอาจหมดอายุ หากสมาชิกไม่นำไมล์สะสมมาแลกบัตรรางวัลภายใน 3 ปี

- **กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย**

กลุ่มลูกค้าเป้าหมายของบริษัทฯ ในปัจจุบัน คือ กลุ่มนักท่องเที่ยวเป็นหลัก เนื่องจากประเทศไทยยังคงมีศักยภาพด้านการท่องเที่ยว ประกอบกับการให้บริการห้องพักรับรองผู้โดยสารโดยไม่เสียค่าใช้จ่าย ถือเป็นจุดเด่นของบริษัทฯ เมื่อเปรียบเทียบกับสายการบินอื่นๆ โดยในอดีตที่ผ่านมา ผู้โดยสารของบริษัทฯ เป็นผู้โดยสารจากต่างประเทศเป็นหลัก และยังคงเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องสำหรับผู้โดยสารภายในประเทศเองมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องและมีศักยภาพที่ดีขึ้น บริษัทฯ จึงได้ดำเนินการขยายตลาดผู้โดยสารภายในประเทศควบคู่กันไปเช่นกัน ทั้งนี้ เพื่อเป็นการใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุดและเป็นการลดความเสี่ยงจากการพึ่งพิงผู้โดยสารจากต่างประเทศ

- **การจำหน่ายและช่องทางการจำหน่าย**

บริษัทฯ มีช่องทางการจัดจำหน่ายหลัก 2 ช่องทาง ได้แก่ การขายทางตรง โดยผ่านสำนักงานขายของบริษัทฯ ศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ และเว็บไซต์ และการขายทางอ้อม

1. **การขายทางตรง**

บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารทางตรงผ่านช่องทางต่างๆ รวมถึงสำนักงานขาย เคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสาร เคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสารประจำสนามบิน ศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ และผ่านช่องทางบนเว็บไซต์

สำนักงานขาย เคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสาร และเคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสารประจำสนามบิน

บริษัทฯ มีสำนักงานขายบัตรโดยสาร ซึ่งดำเนินการโดยบริษัทฯ และผ่านทางตัวแทนจำหน่ายในทวีปยุโรป เช่น ประเทศแคนาดา ออสเตรเลีย และในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เช่น ประเทศไทย สิงคโปร์ กัมพูชา ลาว และเวียดนาม นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังขายบัตรโดยสารที่เคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสารซึ่งตั้งอยู่ในสนามบินที่บริษัทฯ ให้บริการอยู่ ซึ่งสำนักงานขายเคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสาร และเคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสารประจำสนามบินเหล่านี้ ได้อำนวยความสะดวกให้แก่ลูกค้าที่ต้องการเข้ามาสำรองที่นั่งหรือเปลี่ยนแปลงการสำรองที่นั่งด้วยตนเอง โดยสามารถชำระค่าบัตรโดยสารด้วยเงินสด บัตรเครดิต หรือบัตรเดบิต

ศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ (Call Center)

ผู้โดยสารสามารถสำรองที่นั่งบนเที่ยวบินของบริษัทฯ ได้ตลอด 24 ชั่วโมง ผ่านทางศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์หมายเลข 1771 และสามารถชำระเงินจากการสำรองที่นั่งผ่านศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ผ่านบัตรเครดิต หรือชำระเงินผ่านทางโทรศัพท์เคลื่อนที่ หรือผ่านทางช่องทางอื่นๆ รวมถึงร้านสะดวกซื้อทั่วประเทศ

#### การขายทางอินเทอร์เน็ต

บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารทางอินเทอร์เน็ต ผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ [www.bangkokair.com](http://www.bangkokair.com) โดยในการสำรองที่นั่งทางออนไลน์นั้น ผู้โดยสารจะต้องชำระเงินผ่านบัตรเครดิตหรือบัตรเดบิต ซึ่งช่วยลดความเสี่ยงด้านเครดิตและกระบวนการทางบัญชี และยังช่วยปรับปรุงกระแสเงินสดในการดำเนินงานของบริษัทฯ เนื่องจากธนาคารผู้ให้บริการของบริษัทฯ จะเป็นผู้รับรายได้ทั้งหมดจากการขายทางอินเทอร์เน็ต และนำเข้าบัญชีบริษัทฯ โดยตรง ทั้งนี้ ในปี 2553 บริษัทฯ ได้พัฒนาเว็บไซต์ของบริษัทฯ เพื่อจะเพิ่มการขายผ่านทางอินเทอร์เน็ต และลดค่าคอมมิชชั่นจากตัวแทนจำหน่าย และยังปรับปรุงแผนผังเว็บไซต์เพื่อให้การแสดงค่าโดยสารและสิทธิพิเศษให้เห็นเด่นชัดขึ้น ทั้งนี้ การขายบัตรโดยสารทางอินเทอร์เน็ตมีสัดส่วนที่เพิ่มสูงขึ้นมาโดยตลอด และบริษัทฯ คาดว่าแนวโน้มดังกล่าวจะคงดำเนินไปอย่างต่อเนื่องในอนาคต ทั้งนี้ การขายทางอินเทอร์เน็ตเป็นช่องทางการจัดจำหน่ายที่มีต้นทุนการดำเนินงานต่ำที่สุดของบริษัทฯ

#### 2. การขายทางอ้อม

โดยทั่วไปบริษัทฯ จะแต่งตั้งตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารของบริษัทฯ ทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศเพื่อที่จะขายเครื่องอำนวยความสะดวกและฐานลูกค้า บริษัทฯ มีตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารในหลากหลายพื้นที่ รวมถึงประเทศสหรัฐอเมริกา แคนาดา ออสเตรเลีย และทวีปยุโรป โดยตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารจะทำหน้าที่คล้ายกับสำนักงานขายของบริษัทฯ ซึ่งรวมถึงงานด้านการตลาด การส่งเสริมการขาย และการจำหน่ายบัตรโดยสาร ทั้งนี้ ตัวแทนจำหน่ายมีความสำคัญสำหรับการขายบัตรโดยสารในเที่ยวบินตามความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) ซึ่งเป็นเที่ยวบินระหว่างประเทศที่เชื่อมต่อไปยังเที่ยวบินภายในประเทศและภายในภูมิภาคของบริษัทฯ

ตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารที่ได้รับอนุญาตจาก IATA อาจเป็นผู้จำหน่ายบัตรโดยสารเที่ยวบินของบริษัทฯ บริษัทฯ มีผู้แทนจำหน่ายบัตรโดยสารที่ได้รับอนุญาตจาก IATA ในกว่า 40 ประเทศทั่วโลกเนื่องจากบริษัทฯ เองได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกของ IATA BSP ตั้งแต่ปี 2543 ทำให้การชำระราคาบัตรโดยสารที่จำหน่ายผ่านผู้แทนจำหน่ายบัตรโดยสารที่ได้รับอนุญาตจากสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศมีการชำระผ่านระบบชำระเงินผ่านทางธนาคารที่ให้บริการบริหารจัดการแก่สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ทั้งนี้ การให้บริการโดยบริษัทตัวแทนการท่องเที่ยวเป็นประโยชน์อย่างยิ่งแก่นักท่องเที่ยวที่ไม่สามารถเข้าถึงอินเทอร์เน็ต และ/หรือไม่สะดวกที่จะใช้บัตรเครดิต โดยเฉพาะในบริเวณพื้นที่ห่างไกลในประเทศไทยหรือประเทศกำลังพัฒนาอื่นๆ

### 3. ปัจจัยเสี่ยง

#### 1. ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ

##### 1.1 ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯอาจได้รับผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญจากค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงและปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงไม่เพียงพอ

ค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินคิดเป็นสัดส่วนที่สูงที่สุดของต้นทุนขายและบริการของบริษัทฯ ด้วยเหตุที่ค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงถือเป็นรายการค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของบริษัทฯ รายการหนึ่งที่มีนัยสำคัญ การปรับเพิ่มราคาน้ำมันเชื้อเพลิงขึ้นเพียงเล็กน้อยจะสามารถส่งผลกระทบในทางลบต่อค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของบริษัทฯ ได้ทั้งนี้ ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงมีความผันผวนอย่างมากโดยในช่วงเวลา 5 ปีที่ผ่านมาราคาซื้อขายทันที (spot price) ของน้ำมันเชื้อเพลิงเคยมีราคาสูงสุดถึง 140.99 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรลในวันที่ 21 มกราคม 2559 (และเคยลดต่ำลงถึง 32.3 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล ในวันที่ 31 ธันวาคม 2559) ทั้งนี้ ตามข้อมูลจาก MOPS ราคาซื้อขายทันที (spot price) ของน้ำมันเชื้อเพลิง ณ วันที่ 30 ธันวาคม 2559 อยู่ที่ 66.6 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรลในกรณีที่น้ำมันเชื้อเพลิงขาดแคลน ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอาจปรับตัวสูงขึ้นหรือบริษัทฯ อาจต้องลดเที่ยวบินแบบประจำลงทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อบริหารความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นเมื่อราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเปลี่ยนแปลงในอนาคต ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันในสัดส่วนถั่วเฉลี่ยร้อยละ 52.0 ของความต้องการน้ำมันเชื้อเพลิง บริษัทฯ ยังมีภาระผูกพันจากการทำประกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันถึงธันวาคม 2560 อีกจำนวน 600,000 บาร์เรล บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าการเข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงของบริษัทฯ จะเพียงพอที่จะช่วยป้องกันความเสี่ยงของบริษัทฯ จากการปรับตัวสูงขึ้นของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงได้ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีความเสี่ยงที่จะขาดทุนจากการป้องกันความเสี่ยงต่างๆ อีกด้วย

บริษัทฯ จัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินโดยการซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงจากผู้จัดจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงรายใหญ่ 2 ราย โดยในปี 2557 และ ปี 2558 คือ ปตท. และ เชลล์แห่งประเทศไทย โดยมาจากการซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงจากปตท. ในสัดส่วนร้อยละ 67.3 และร้อยละ 67.7 ตามลำดับ และจากเชลล์แห่งประเทศไทยในสัดส่วนร้อยละ 28.3 และร้อยละ 27.9 ตามลำดับ และปี 2559 คือ ปตท. และ ชัสโกคิลเลอร์ส โดยเป็นการซื้อจากปตท. ในสัดส่วนร้อยละ 70 และจากชัสโกคิลเลอร์สในสัดส่วนร้อยละ 20 ทั้งนี้ หากเกิดภาวะขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิงและ/หรือหากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มสูงขึ้น อาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อต้นทุน ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ ได้

##### 1.2 ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจในอดีตรวมทั้งในอนาคตของบริษัทฯ อาจได้รับผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญ ในกรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉิน อุบัติเหตุ หรือเหตุการณ์ที่เกี่ยวกับเครื่องบิน

บริษัทฯ ต้องเผชิญกับความเสี่ยงที่จะขาดทุนอย่างมีนัยสำคัญ ในกรณีที่เครื่องบินของบริษัทฯ เกิดสูญหายหรือประสบเหตุฉุกเฉิน เกิดอุบัติเหตุ เกิดการก่อการร้าย หรือภัยพิบัติอื่นๆ และบริษัทฯ ต้องแบกรับต้นทุนที่สูงมากจากการเรียกร้องค่าเสียหายของผู้โดยสาร การซ่อมแซมหรือการเปลี่ยนทดแทนเครื่องบินที่ได้รับความเสียหาย และจากการที่บริษัทฯ ต้องระงับการให้บริการเครื่องบินดังกล่าวเป็นการชั่วคราวหรือถาวร

บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าบริษัทฯ จะไม่ประสบเหตุการณ์ที่คล้ายคลึงกัน หรือเหตุการณ์ที่ร้ายแรงกว่าเหตุการณ์ดังกล่าวซึ่งรวมถึงเหตุการณ์ที่มีผู้ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าการคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยของบริษัทฯ จะครอบคลุมความสูญเสียหรือความเสียหายจากอุบัติเหตุหรือเหตุการณ์ใดๆ ในอนาคตได้อย่างเพียงพอ

### 1.3 การเปลี่ยนแปลงของความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) กับสายการบินอื่นอาจก่อให้เกิดผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทฯ ได้ทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) กับสายการบินจำนวน 21 สายการบิน บริษัทฯ มีรายรับจากสายการบินอื่นตามความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) บริษัทฯ คาดการณ์ว่า บริษัทฯ ต้องพึ่งพาความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) มากขึ้น อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่า บริษัทฯ จะไม่ได้รับผลกระทบในทางลบจากการเปลี่ยนแปลงใดๆ ในอนาคตในความสัมพันธ์กับสายการบินที่บริษัทฯ ได้ทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) ด้วย นอกจากนี้ความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) บางฉบับ อาจถูกยกเลิกได้โดยไม่ต้องมีเหตุแห่งการเลิกสัญญาเกิดขึ้น หากคู่สัญญาฝ่ายที่ต้องการเลิกสัญญาแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรให้แก่ คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 30 วัน หรือสัญญาอาจถูกยกเลิกได้ทันทีหากเกิดเหตุแห่งการเลิกสัญญาขึ้น ทั้งนี้ การที่สัญญาสิ้นสุดลงโดยที่ไม่ได้มีการคาดการณ์มาก่อนหรือการที่สัญญาสิ้นสุดลงก่อนกำหนดระยะเวลาอาจก่อให้เกิดผลกระทบในทางลบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

### 1.4 ภาวะการแข่งขันที่รุนแรงในอุตสาหกรรมการบินและการแข่งขันจากการคมนาคมขนส่งในรูปแบบอื่น อาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

บริษัทฯ ต้องประสบกับปัญหาการแข่งขันที่สูงทั้งในเส้นทางการบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ สายการบินต่าง แข่งขันกันในเรื่องระดับราคาค่าบัตรโดยสาร จำนวนเที่ยวบิน ความน่าเชื่อถือของการบริการ ภาพลักษณ์ของสายการบิน สิ่งอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร โปรแกรมสะสมไมล์ (Frequent Flyer Program) ตลอดจนความพร้อมและความสะดวกสบาย ของบริการอื่นๆ นอกจากนี้สายการบินบางแห่งที่เป็นคู่แข่งของบริษัทฯ นั้น มีขนาดใหญ่กว่าอาจมีชื่อเสียงและทรัพยากรทางการเงินมากกว่า และมีความสามารถในการช่วงชิงส่วนแบ่งตลาดในตลาดสำคัญซึ่งรวมถึงเส้นทางการบินภายในประเทศได้ดีกว่า บริษัทฯ สายการบินเหล่านั้นอาจมีความสามารถในการให้บริการในเส้นทางการบินบางเส้นทางที่ไม่ได้กำไรเป็นเวลานานกว่าที่ บริษัทฯ จะสามารถดำเนินการได้

คู่แข่งของบริษัทฯ สำหรับการให้บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำนั้นรวมถึง ผู้ประกอบธุรกิจสายการบินแบบเต็มรูปแบบ สายการบินต้นทุนต่ำ และผู้ประกอบธุรกิจการคมนาคมขนส่งในรูปแบบอื่นๆ ทั้งนี้ บริษัทฯ ต้องแข่งขันในเส้นทางการบินหลักภายในประเทศของประเทศไทย โดยมีคู่แข่งที่สำคัญ เช่น การบินไทย สายการบินไทยแอร์เอเชีย สายการบินนกแอร์ สายการบินไทยสไมล์ และสายการบินไทยไลอ้อนแอร์ นอกจากนี้ สายการบินอื่นๆ อาจแสดงความประสงค์ที่จะจัดให้มีเที่ยวบินเข้าและออกจากสนามบินสมุยได้ในอนาคต ซึ่งอาจทำให้การแข่งขันที่บริษัทฯ ต้องเผชิญนั้นสูงขึ้น บริษัทฯ จึงไม่สามารถรับประกันได้ว่า คู่แข่งจะไม่ใช้กลยุทธ์ในการตัดราคาหรือกิจกรรมอื่นๆ เพื่อช่วงชิงส่วนแบ่งทางการตลาด ซึ่งอาจส่งผลกระทบในทางลบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

### 1.5 ธุรกิจสายการบินและสนามบินของบริษัทฯต้องพึ่งตลาดการท่องเที่ยวในประเทศไทย และตลาดการท่องเที่ยวในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้โดยนักท่องเที่ยวชาวไทยและนักท่องเที่ยวจากภูมิภาคนี้และทวีปยุโรปเป็นอย่างมากการลดลงของอุปสงค์ในการเดินทางทางอากาศในตลาดเหล่านี้ อาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

ธุรกิจสายการบินคือธุรกิจหลักของบริษัทฯ ซึ่งสร้างรายได้ให้แก่บริษัทฯ ในอัตราร้อยละ 80.7 ร้อยละ 78.0 และร้อยละ 77.4 ของรายได้รวมตามงบการเงินรวมของบริษัทฯ ในปี 2557 ปี 2558 และปี 2559 ตามลำดับ โดยธุรกิจสายการบินของบริษัทฯ ประกอบด้วย การให้บริการขนส่งทางอากาศสำหรับผู้โดยสารทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ แนวทางการสร้างความ

เติบโตของบริษัทฯ ได้ดำเนินการโดยมุ่งเน้นการเพิ่มเที่ยวบินภายในประเทศและระหว่างประเทศไปยังและออกจากฐานการปฏิบัติงานของบริษัทฯ ที่สนามบินสุวรรณภูมิ สนามบินสมุย และสนามบินเชียงใหม่ และจะยังคงดำเนินการตามแนวทางดังกล่าวต่อไป ทั้งนี้ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ จะได้รับผลกระทบในทางลบจากสถานการณ์ใดๆ ที่ก่อให้เกิดการลดลงของอุปสงค์ของการขนส่งทางอากาศในประเทศไทย ซึ่งรวมถึงการเปลี่ยนแปลงในทางลบของภาวะเศรษฐกิจภายในประเทศ ความน่าสนใจของประเทศไทยในฐานะจุดหมายปลายทางของนักท่องเที่ยวที่ลดลง หรือค่าโดยสารที่เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญอันเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของภาระต้นทุนในการใช้สนามบินและค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บจากผู้โดยสาร

บริษัทฯ เชื่อว่าผู้โดยสารส่วนใหญ่ที่ใช้บริการสายการบินของบริษัทฯ และผู้ให้บริการสนามบินของบริษัทฯ ประกอบไปด้วยนักท่องเที่ยวที่ประสงค์จะเข้ามาในประเทศไทยเพื่อเยี่ยมชมสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ ด้วยเหตุนี้ บริษัทฯ จึงต้องพึ่งพาความเข้มแข็งของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในประเทศไทย ที่ผ่านมามีบริษัทฯ เคยประสบกับเหตุการณ์ที่จำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศลดลงอย่างมีนัยสำคัญ การประท้วงทางการเมืองในประเทศไทยหลายครั้ง รวมถึงกรุงเทพฯ ซึ่งมีรายงานความรุนแรงเกิดขึ้นในหลายพื้นที่ของกรุงเทพฯ โดยธุรกิจของบริษัทฯ จะได้รับผลกระทบในทางลบจากสถานการณ์ใดๆ ที่ทำให้ประเทศไทยในฐานะที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวมีความน่าสนใจลดลง ทั้งนี้บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าบริษัทฯ จะสามารถใช้มาตรการป้องกันเพื่อที่จะบรรเทาผลกระทบในทางลบที่อาจเกิดขึ้นต่อการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ นอกจากนี้ เนื่องจากนักท่องเที่ยวจากความตกลงรับขนส่งผู้โดยสารระหว่างสายการบิน (Interline) บางส่วนมาจากทวีปยุโรป ดังนั้นปัจจัยภายนอกในทางลบต่างๆ ซึ่งมีผลกระทบต่อการเดินทางจากทวีปยุโรปอาจส่งผลกระทบในทางลบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

#### 1.6 บริษัทย่อยและบริษัทร่วม ได้รับสัมปทานเพื่อให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการบินที่สนามบินสุวรรณภูมิ

บริษัทย่อยและบริษัทร่วมได้เข้าทำสัญญากับทอท. เพื่อให้บริการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับสนามบิน ณ สนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งรวมถึงการให้บริการคลังสินค้า การให้บริการภาคพื้นดินและการให้บริการครัวการบิน โดยสัญญาสัมปทานมีกำหนดระยะเวลา 20 ปี โดยจะสิ้นสุดในวันที่ 27 กันยายน 2569

ปี 2557 รายได้จาก BFS Ground และ BAC คิดเป็นร้อยละ 6.7 และร้อยละ 4.3 ของรายรับรวมของบริษัทฯ ปี 2558 ร้อยละ 6.8 และร้อยละ 4.1 ของรายรับรวมของบริษัทฯ และสำหรับปี 2559 คิดเป็นร้อยละ 7.2 และร้อยละ 3.6 ของรายรับรวมของบริษัทฯ ทั้งนี้บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าสัญญาเหล่านี้สัญญาใดสัญญาหนึ่ง หรือหลายสัญญารวมกันจะไม่ถูกยกเลิกก่อนครบกำหนดระยะเวลา และเมื่อครบกำหนดระยะเวลาหรือเมื่อมีการเลิกสัญญาดังกล่าวแล้วหากบริษัทย่อยและบริษัทร่วมไม่สามารถต่อหรือขยายอายุสัญญาได้ บริษัทย่อยและบริษัทร่วมจะไม่มีสิทธิในการประกอบกิจการที่เกี่ยวข้องภายใต้สัญญาดังกล่าวได้ ซึ่งจะทำให้บริษัทฯ สูญเสียกระแสรายได้จากกิจการดังกล่าว และจะนำมาซึ่งผลกระทบในทางลบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

#### 1.7 การปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบทางด้านสิ่งแวดล้อมอาจจะส่งผลกระทบการดำเนินงานทั้งในปัจจุบันและอนาคตของบริษัทฯ และทำให้บริษัทฯ มีต้นทุนเพิ่มขึ้น

ธุรกิจสายการบินถูกกำกับดูแลโดยกฎหมายและระเบียบทางด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งมีแนวโน้มว่าจะมีความเข้มงวดมากขึ้นในอนาคต กฎหมายและระเบียบทางด้านสิ่งแวดล้อมเข้ามามีผลบังคับใช้ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับมลภาวะทางเสียงที่เกิดจากเครื่องบิน การใช้และครอบครองวัตถุดิบทราย การปล่อยก๊าซของเสีย การกำจัดสิ่งเจือปนในสิ่งแวดล้อม และอื่นๆ โดยประเทศต่างๆ ได้ออกคำสั่งที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อม และกฎระเบียบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับมลภาวะทางเสียงและการปล่อยก๊าซของเสียที่เกิดจากเครื่องบิน

และอายุของเครื่องบิน กฎหมายสิ่งแวดล้อมเหล่านี้โดยเฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับมลภาวะทางเสียงและทางอากาศ ได้พัฒนาไปอย่างรวดเร็วและเป็นที่คาดการณ์ได้ว่าอาจพัฒนาไปในแนวทางที่จะกำหนดให้ยกเลิกการใช้เครื่องบินบางแบบหากเครื่องบินเหล่านั้นไม่มีคุณสมบัติเป็นไปตามที่กฎหมายสิ่งแวดล้อมกำหนด ข้อกำหนดต่างๆ เหล่านี้อาจทำให้บริษัทฯ มีภาระต้นทุนในการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง และมีข้อจำกัดในการประกอบกิจการสายการบิน โดยเฉพาะอย่างยิ่งหากเครื่องบินแบบใหม่ที่น่าสนใจต้องเป็นไปตามข้อกำหนดด้านสิ่งแวดล้อมตลอดอายุการใช้งาน การปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบดังกล่าวอาจทำให้ค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ เพิ่มขึ้น หรือจำกัดความสามารถของบริษัทฯ ในการขยายการดำเนินงานของบริษัทฯ ต่อไป

#### 1.8 ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงของบริษัทฯ จะเพิ่มขึ้นตามอายุของฝูงบิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 อายุโดยเฉลี่ยของเครื่องบินของบริษัทฯ คือ 9.2 ปีโดยทั่วไปค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาเครื่องบินที่มีอายุการใช้งานมานานจะสูงกว่าค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาเครื่องบินที่ใหม่กว่า ดังนั้น เมื่อฝูงบินของบริษัทฯ มีอายุการใช้งานมากขึ้นเรื่อยๆ ก็จะต้องการการบำรุงรักษามากขึ้น และค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาเครื่องบินของบริษัทฯ ก็จะปรับสูงขึ้นตามไปด้วยเช่นกัน ทั้งในส่วนของการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) และอัตราส่วนของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของบริษัทฯ (ในกรณีที่ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานอื่นๆ ของบริษัทฯ ยังคงที่) ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาที่เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญอาจมีผลกระทบในทางลบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

โดยปกติ เครื่องบินลำที่มีอายุการใช้งานมานาน จะมีอุปกรณ์ภายในห้องโดยสารที่มีอายุการใช้งาน จะต้องการการบำรุงรักษาบ่อยขึ้นด้วยเช่นกัน ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อตารางการบิน และความพึงพอใจของลูกค้า รวมทั้งทัศนคติของลูกค้าที่มีต่อสายการบินของบริษัทฯ ซึ่งแต่ละกรณีข้างต้นอาจจะลดความสามารถในการแข่งขันของบริษัทฯ ลงได้

#### 1.9 บริษัทฯ อาจก่อหนี้ยำนัยสำคัญในอนาคตเพื่อระดมทุนในการจัดหาเครื่องบิน เพื่อใช้ในการลงทุนหรือใช้ในแผนขยายธุรกิจ

ที่ผ่านมา บริษัทฯ เช่าเครื่องบินส่วนใหญ่ตามสัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ อาจพิจารณาซื้อเครื่องบินที่จำเป็นส่วนหนึ่งในอนาคต บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาซื้อขายเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-600 ใหม่จำนวน 9 ลำ และกำหนดส่งมอบแล้วจำนวน 7 ลำ ซึ่งหากบริษัทฯ ตัดสินใจซื้อเครื่องบิน บริษัทฯ อาจต้องระดมเงินทุนและก่อหนี้เพิ่มขึ้น หากบริษัทฯ ไม่สามารถจัดหาเงินทุนได้ตามที่คาดการณ์ไว้ บริษัทฯ ยังคงมีหน้าที่ที่จะต้องรับมอบเครื่องบินทั้ง 9 ลำ บริษัทฯ อาจจะต้องจัดหาเงินทุนจากแหล่งเงินทุนอื่น หรืออาจจะต้องเจรจาสัญญากับผู้ขายใหม่ หรืออาจจะถือว่าบริษัทฯ ผิดสัญญาภายใต้สัญญาซื้อขายเครื่องบินดังกล่าว นอกจากนี้ บริษัทฯ อาจต้องกู้ยืมเงินเพื่อใช้ในการดำเนินการ โดยหากบริษัทฯ ไม่สามารถระดมทุนเพื่อซื้อเครื่องบินใหม่บนข้อกำหนดและเงื่อนไขที่เหมาะสม อาจส่งผลกระทบต่อความสามารถในการทำกำไรของบริษัทฯ และอาจทำให้แผนการขยายฝูงบินล่าช้า นอกจากนี้ สัญญาสินเชื่อในอนาคตของบริษัทฯ อาจมีข้อกำหนดที่จำกัดกิจกรรมการดำเนินงานและกิจกรรมทางการเงินของบริษัทฯ และอาจกำหนดให้บริษัทฯ ต้องนำทรัพย์สินไปวางเป็นหลักประกัน ทั้งนี้ ความสามารถในการชำระหนี้และจัดหาเงินทุนสำหรับการลงทุนที่ตามแผนการของบริษัทฯ จะขึ้นอยู่กับความสำเร็จในการดำเนินกลยุทธ์ทางธุรกิจ และความสามารถในการสร้างรายได้เพียงพอเพื่อชำระหนี้ ซึ่งมีความไม่แน่นอนและอยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัทฯ

#### 1.10 บริษัทฯ อาจไม่ประสบความสำเร็จในการปรับใช้กลยุทธ์ทางธุรกิจ

กลยุทธ์ทางธุรกิจของบริษัทฯ ประกอบไปด้วยการเพิ่มจำนวนเครื่องบิน การเพิ่มจำนวนเที่ยวบินในเส้นทางการบินเดิมที่บริษัทฯ ให้บริการ การเปิดเส้นทางการบินใหม่ทั้งที่บริษัทฯ ให้บริการเองและที่เป็นส่วนหนึ่งของเครือข่ายเส้นทางการบินที่ขยาย

ออกไปตามความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) และกระตุ้นการเติบโตในตลาดที่บริษัทฯ ให้บริการอยู่เดิม ทั้งนี้ ความสำเร็จในกลยุทธ์ทางธุรกิจนั้น มีความสำคัญต่อความสำเร็จของบริษัทฯ

การเพิ่มจำนวนเส้นทางการบินที่บริษัทฯ ให้บริการอยู่ ขึ้นอยู่กับการได้รับการจัดสรรเวลาเข้าออกของเครื่องบิน (Slot) ที่เหมาะสมในสนามบินที่ตั้งอยู่ในตลาดเป้าหมายในลักษณะที่สอดคล้องกับกลยุทธ์ในการบริหารต้นทุนของบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ จำเป็นต้องได้รับสิทธิการบิน และการจัดสรรเวลาเข้าออกของเครื่องบิน (Slot) ในสนามบินใดๆ ก่อนที่จะเริ่มให้บริการเส้นทางการบินใหม่ได้ การเพิ่มจำนวนเส้นทางการบิน การเพิ่มจำนวนเที่ยวบินในเส้นทางการบินที่บริษัทฯ ให้บริการอยู่ยังขึ้นอยู่กับความสามารถของบริษัทฯ ที่จะได้รับการจัดสรรเวลาขึ้นและลงจอด (Slot) เพิ่มเติมในสนามบินของเส้นทางการบินดังกล่าว ซึ่งรวมถึงสนามบินสุวรรณภูมิ สนามบินสมุย สนามบินเชียงใหม่ และสนามบินที่บริษัทฯ มีเส้นทางการบินทุกแห่ง ทั้งนี้ การไม่ได้รับสิทธิการบินการไม่ได้รับการจัดสรรช่วงเวลาการนำเครื่องบินขึ้นและลงจอด (Slot) ในสนามบินใดๆ การไม่ได้รับอนุญาตต่างๆ หรือการไม่สามารถเข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) เพิ่มเติม หรือการไม่สามารถขอเพิ่มช่วงเวลาการนำเครื่องบินขึ้นและลงจอดในสนามบินใดๆ เพิ่มเติมดังกล่าวข้างต้นอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

บริษัทฯ คาดหมายว่าเส้นทางการบินหลายเส้นทางที่บริษัทฯ วางแผนเปิดให้บริการในอนาคต การให้บริการในเส้นทางการบินใหม่อาจทำให้บริษัทฯ ต้องใช้เงินลงทุนจำนวนมาก ตั้งแต่ก่อนที่จะเริ่มให้บริการ ทั้งนี้ ในระยะแรก บริษัทฯ อาจมีอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor) ต่ำ และอาจจำเป็นต้องเสนอค่าโดยสารราคาพิเศษในเส้นทางการบินใหม่ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อความสามารถในการทำกำไรจากเส้นทางการบินใหม่นี้ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังวางแผนที่จะขยายฝูงบินให้กลายเป็น 43 ลำ ภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2561 หากบริษัทฯ ไม่ประสบความสำเร็จในการปรับใช้กลยุทธ์ทางธุรกิจได้ บริษัทฯ อาจต้องเลื่อนกำหนดเวลาหรือยกเลิกการรับมอบเครื่องบินเหล่านี้และอาจต้องจ่ายค่าชดเชยความเสียหายซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

ปัจจัยอื่นๆ ที่อาจส่งผลกระทบต่อกลยุทธ์ทางธุรกิจของบริษัทฯ รวมถึง

- สภาพทางเศรษฐกิจโดยทั่วไปของประเทศไทย ภูมิภาคเอเชีย และภูมิภาคอื่นทั่วโลก รวมทั้งสถานะตลาดทุนของประเทศต่างๆ ทั่วโลก
- อุปสงค์ของการคมนาคมขนส่งทางอากาศในภูมิภาค
- อุปสรรคในการเข้าสู่ตลาดการบินในประเทศไทยและภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
- ความสามารถของบริษัทฯ ในการควบคุมต้นทุนการดำเนินงานและบริหารกิจการขนาดใหญ่กว่าเดิมได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- การได้รับใบอนุญาตสิทธิการบินเพิ่มเติมสำหรับตลาดที่บริษัทฯ วางเป้าหมายในทางภูมิศาสตร์เพื่อการขยายเส้นทางการบิน
- ความสามารถของบริษัทฯ ในการว่าจ้าง ฝึกอบรม และรักษาจำนวนของนักบิน พนักงานต้อนรับ และวิศวกรประจำเครื่องบินของ บริษัทฯ อย่างเพียงพอ
- ความสามารถของบริษัทฯ ในการจัดหาและรับมอบเครื่องบินในเวลาอันสมควร และ
- ความสามารถของบริษัทฯ ในการระดมเงินทุนที่จำเป็นเพื่อใช้ในการขยายธุรกิจภายใต้ต้นทุนทางการเงินที่เหมาะสม

ปัจจัยดังกล่าวข้างต้นหลายปัจจัยนั้นอยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัทฯ ดังนั้นบริษัทฯ จึงไม่สามารถรับประกันได้ว่า บริษัทฯ จะสามารถขยายธุรกิจในตลาดที่ให้บริการอยู่ได้สำเร็จ หรือสามารถสร้างตลาดใหม่ขึ้นมาได้ ซึ่งความล้มเหลวในการปรับใช้กลยุทธ์ทางธุรกิจของบริษัทฯ อาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

#### 1.11 ความสามารถในการกำหนดค่าโดยสารของบริษัทฯ ถูกจำกัดอัตราค่าโดยสารขั้นสูงที่กำหนดโดยรัฐบาล

ในฐานะบริษัทสายการบิน บริษัทฯ อยู่ภายใต้การกำกับดูแลโดยรัฐบาลผ่านสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และหน่วยงานอื่นๆ ซึ่งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเป็นหน่วยงานกำกับดูแลที่มีหน้าที่กำกับดูแลภาคการบินของประเทศไทย โดยเป็นผู้ออกใบอนุญาตประกอบกิจการที่จำเป็นในการให้บริการเที่ยวบินของบริษัทฯ และเป็นผู้กำหนดอัตราขั้นสูงสำหรับค่าโดยสารเส้นทางการบินภายในประเทศที่ขายในประเทศไทย กำกับดูแลค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับบริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าภายในประเทศแบบประจำ รวมถึงเป็นผู้ทำความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศแบบทวิภาคีระหว่างประเทศกับประเทศอื่นๆ ทั้งนี้ ค่าโดยสารภายในประเทศของบริษัทฯ จะต้องไม่เกินอัตราค่าโดยสารที่กำหนดโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย อนึ่งการเปลี่ยนแปลงในทางลบใดๆ ในนโยบายเหล่านี้ นอกเหนือจากกฎระเบียบและนโยบายอื่นๆ ที่ใช้กำกับดูแลการดำเนินการสายการบิน อาจส่งผลกระทบในทางลบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

#### 1.12 ความผันผวนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศอาจส่งผลกระทบในทางลบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

เนื่องจากบริษัทฯ มีการทำธุรกิจในหลายประเทศ จึงมีรายได้และค่าใช้จ่ายเป็นสกุลเงินหลายสกุล ที่สำคัญคือ สกุลเงินบาทและเหรียญสหรัฐ อย่างไรก็ตาม สัญญาซ่อมบำรุง สัญญาเช่าเครื่องบิน สัญญาการจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบิน สัญญาการประกันภัยโดยส่วนใหญ่ รวมทั้งสัญญาจัดหาอะไหล่เครื่องบินเกือบทั้งหมดของบริษัทฯ เป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐ ทั้งนี้ค่าเงินของสกุลเงินหลายสกุล มีความผันผวนอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งอาจเกิดผลกระทบต่อบริษัทฯ โดยขึ้นอยู่กับสถานะเงินตราต่างประเทศของบริษัทฯ ทั้งด้านรายได้และค่าใช้จ่ายบริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่า บริษัทฯ จะจัดให้มีการป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวได้ หรือการป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวจะสามารถจัดทำได้ที่ต้นทุนที่เหมาะสมในเชิงพาณิชย์ หรือสามารถป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

บริษัทฯ อาจมีภาระทางการเงินเพิ่มในสกุลเหรียญสหรัฐ

ในอนาคต ซึ่งอาจรวมถึงการกู้ยืมเพื่อซื้อเครื่องบินในอนาคต ด้วยเหตุนี้ การอ่อนค่าลงของสกุลเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินต่างประเทศเหล่านี้ อาจทำให้ภาระหนี้สินของบริษัทฯ เพิ่มขึ้น ซึ่งบริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่า บริษัทฯ จะสามารถสร้างรายได้เพิ่มขึ้นเพียงพอที่จะชดเชยภาระหนี้ที่เพิ่มขึ้นดังกล่าว ดังนั้น ความผันผวนของค่าเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินต่างประเทศจึงอาจส่งผลกระทบในทางลบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

#### 1.13 บริษัทฯ เผชิญกับความเสี่ยงบางประการที่ไม่ได้ทำประกันภัยไว้ และอาจเผชิญกับอุปสรรคในการทำธุรกรรมประกันภัยที่มีเงื่อนไขที่ยอมรับได้ในเชิงพาณิชย์ หรืออาจไม่สามารถจัดหาประกันภัยได้เลย

การประกันภัยเป็นพื้นฐานสำคัญของการดำเนินธุรกิจสายการบินและสนามบิน ทั้งนี้ การก่อการร้าย หรือเหตุการณ์ที่มีผลกระทบในระดับโลกอื่นๆ อาจมีผลทำให้บริษัทฯ ไม่สามารถทำประกันภัยเกี่ยวกับการบินในความเสี่ยงบางประเภท หรืออาจทำประกันภัยได้ในวงเงินประกันภัยที่ลดลง ซึ่งไม่เพียงพอกับจำนวนที่กำหนดโดยผู้ให้เช่าเครื่องบินของบริษัทฯ หรือตาม

กฎระเบียบของรัฐบาล การที่บริษัทฯ ไม่สามารถทำกรรมธรรม์ประกันภัยในการประกอบธุรกิจโดยทั่วไป หรือในสินทรัพย์บางอย่างของบริษัทฯ ภายใต้งบประมาณและข้อกำหนดที่ยอมรับได้ในเชิงพาณิชย์ หรือไม่สามารถทำกรรมธรรม์ประกันภัยได้เลยอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่า ความคุ้มครองภายใต้กรรมธรรม์ประกันภัยของบริษัทฯ จะเพียงพอกับความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง ในกรณีที่ความเสียหายที่แท้จริงสูงกว่าจำนวนเงินที่ทำประกันภัยไว้ บริษัทฯ อาจต้องรับภาระความเสียหายจำนวนมาก ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่ได้ทำประกันภัยความเสี่ยงบางประเภท ซึ่งรวมถึงการประกันภัยธุรกิจหยุดชะงัก และการสูญเสียกำไรหรือรายได้ ซึ่งสอดคล้องกับแนวทางของสายการบินอื่นในอุตสาหกรรมซึ่งมักจะไม่ได้ทำประกันภัยในเรื่องดังกล่าวไว้เช่นกัน ในกรณีที่เกิดภัยที่ไม่ได้ทำประกันภัยไว้ ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ อาจได้รับผลกระทบในทางลบ

## 2. ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบิน

### 2.1 ในช่วงภาวะเศรษฐกิจชะลอตัว อุตสาหกรรมการบินมีแนวโน้มที่จะมีผลประกอบการถดถอย

ผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจโลกตกต่ำเป็นสิ่งที่คาดเดาได้ยาก และเนื่องจากอุตสาหกรรมการบินมีลักษณะเฉพาะตัวคือ มีอัตราค่าโดยสารต่ำและมีต้นทุนคงที่สูง ซึ่งค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่ซึ่งรวมถึงค่าเสื่อมราคา ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงเครื่องบินการบริหารจัดการเครื่องบินและค่าธรรมเนียมการเดินอากาศ ต้นทุนทางการเงิน ค่าเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานสำหรับนักบิน ลูกเรือ และบุคลากรที่ทำงานระดับภาคพื้นดิน ไม่ได้เปลี่ยนแปลงตามอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor) ในขณะที่รายได้ที่เกิดจากเที่ยวบินหนึ่งจะสัมพันธ์โดยตรงกับจำนวนผู้โดยสารหรือสินค้าที่รับขน และโครงสร้างค่าโดยสาร ดังนั้นหากมีการเปลี่ยนแปลงด้านจำนวนผู้โดยสารในตลาดที่เกี่ยวข้อง หรือมีการเปลี่ยนแปลงด้านราคา ด้านอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor) หรือการเดินทางรูปแบบอื่นๆ ที่เชื่อมต่อกัน (Traffic Mix) อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ นอกจากนี้ ผลขาดทุนเล็กน้อยในระดับรายได้ที่คาดการณ์ไว้สามารถส่งผลกระทบในทางลบต่อผลการดำเนินงานทางการเงินของบริษัทฯ

### 2.2 ข้อจำกัดของสนามบินในกรุงเทพฯ และสนามบินอื่นๆ ในประเทศไทย อาจทำให้บริษัทฯ ไม่สามารถเพิ่มอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำต่อวัน ปรับปรุงการตรงต่อเวลาของเที่ยวบิน และให้บริการขนส่งทางอากาศอย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพได้

ถึงแม้ว่าโครงสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐานของการบินเชิงพาณิชย์ในประเทศไทยจะมีการพัฒนาขึ้นอย่างมาก โดยมีกรเปิดใช้สนามบินสุวรรณภูมิในเดือนกันยายน 2549 และเปิดใช้สนามบินดอนเมืองอีกครั้งสำหรับเที่ยวบินภายในประเทศในเดือนมีนาคม 2550 แต่ทรัพยากรในหลายภาคส่วนของอุตสาหกรรมการบินเชิงพาณิชย์ ซึ่งรวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกของสนามบิน และระบบควบคุมการจราจรทางอากาศยังไม่เพียงพอในการรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ทั้งนี้ความสามารถของบริษัทฯ ในการเพิ่มอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำต่อวัน การปรับปรุงความตรงต่อเวลาของเที่ยวบิน และการให้บริการขนส่งทางอากาศอย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพในอนาคต ส่วนหนึ่งขึ้นอยู่กับปัจจัยที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัทฯ ได้แก่

- จำนวนเครื่องบินที่สามารถลงจอดได้ ความจุผู้โดยสารในอาคารผู้โดยสาร และความหนาแน่นของการจราจรทางอากาศในสนามบินที่เป็นศูนย์ปฏิบัติการการบินที่บริษัทฯ ให้บริการอยู่โดยเฉพาะสนามบินสุวรรณภูมิ และสนามบินภูเก็ต

- คุณภาพของการบริหารจัดการของสนามบินในประเทศไทยโดยผู้ประกอบกิจการที่เกี่ยวข้อง
- คุณภาพของการควบคุมการจราจรทางอากาศของประเทศ
- คุณภาพของระบบนำร่องและการดำเนินการควบคุมภาคพื้นดินในสนามบินในประเทศไทย
- ข้อกำหนดด้านความยาว และ/หรือความแข็งแรงของทางวิ่ง (runway) ซึ่งจำกัดน้ำหนักบรรทุกสูงสุดของเครื่องบินของบริษัทฯ
- คุณภาพของสาธารณูปโภคพื้นฐานในสนามบินระดับภูมิภาคที่บริษัทฯ ให้บริการเที่ยวบินอยู่
- การเพิ่มมาตรการรักษาความปลอดภัย

หากปัจจัยที่กล่าวไปแล้วข้างต้นไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน อาจส่งผลกระทบต่อศักยภาพในการขยายเครือข่ายเส้นทางการบินหรือการเพิ่มจำนวนเที่ยวบินของบริษัทฯ การปรับปรุงเที่ยวบินให้ตรงต่อเวลา และการให้บริการขนส่งทางอากาศอย่างปลอดภัย นอกจากนี้ ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และ โอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯอาจได้รับผลกระทบในทางลบ

### 2.3 อุตสาหกรรมการบินเผชิญความเสี่ยงจากเหตุการณ์ที่เกิดจากปัจจัยภายนอก เช่น การก่อการร้าย การระบาดของโรคติดต่อ และภาวะอากาศเลวร้าย

การก่อการร้ายส่งผลกระทบในทางลบต่ออุตสาหกรรมการบิน โดยผลกระทบที่เกิดขึ้น รวมถึงการที่ต้นทุนด้านการรักษาความปลอดภัยและการประกันภัยที่เพิ่มขึ้น ความวิตกกังวลเกี่ยวกับการก่อการร้ายในอนาคตที่เพิ่มขึ้น การปิดสนามบิน การยกเลิกเที่ยวบินและความล่าช้าของเที่ยวบินอันเนื่องมาจากการละเมิดมาตรการรักษาความปลอดภัยและความเสี่ยงด้านความปลอดภัย และการลดลงของจำนวนผู้โดยสารและผลตอบแทน อันเนื่องมาจากอุปสงค์ของการเดินทางทางอากาศทั่วโลกลดลง ทั้งนี้ การก่อการร้าย หรือความหวาดกลัวว่าจะเกิดการก่อการร้าย หรือเหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบในระดับโลกอื่นๆ อาจทำให้อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor) และผลตอบแทนลดลง และอาจทำให้ต้นทุนของอุตสาหกรรมการบินรวมถึง บริษัทฯ เพิ่มขึ้น ซึ่งถ้าเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่คล้ายคลึงกันเกิดขึ้นในอนาคต ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และ โอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ จะได้รับผลกระทบในทางลบ

การระบาดของโรคติดต่อ ซึ่งรัฐบาลของประเทศที่ได้รับผลกระทบจากการระบาดใช้รับมือกับความเสี่ยงที่จะเกิดโรคระบาด อาจทำให้การประกอบธุรกิจของบริษัทฯ ดัดจริตซึ่งอาจส่งผลกระทบในทางลบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และ โอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

ภาวะอากาศในช่วงฤดูมรสุมหรือช่วงที่เกิดสภาวะอากาศแปรปรวนในประเทศไทยหรือประเทศอื่นๆ เที่ยวบินต่างๆ อาจถูกยกเลิกหรือต้องเลื่อนเวลาจากกำหนดการเดิม ทั้งนี้ ประเทศไทยเป็นหนึ่งในประเทศที่ประสบภัยพิบัติทางธรรมชาติหลายครั้งในช่วงหลายปีที่ผ่านมา ซึ่งรวมถึงสึนามิและอุทกภัยในกรณีนี้ บริษัทฯยกเลิกเที่ยวบินหรือเลื่อนเวลาจากกำหนดการเดิมเนื่องจากสภาพอากาศที่แปรปรวนนั้น รายได้และผลกำไรของ บริษัทฯจะลดลง และถึงแม้ว่าเหตุการณ์เหล่านี้จะอยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัทฯแต่ผู้โดยสารอาจเห็นว่า บริษัทฯต้องรับผิดชอบในความล่าช้าและการยกเลิกเที่ยวบินที่เกิดขึ้น ซึ่งบริษัทฯอาจเสื่อมเสียชื่อเสียงซึ่งส่งผลให้เสียลูกค้า และส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และ โอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ นอกจากนี้ สภาพอากาศแปรปรวนในประเทศต่างๆหรือในภูมิภาคอื่นๆ ซึ่งผู้โดยสารที่มาใช้บริการในเส้นทางการบินของบริษัทฯ มาจากประเทศหรือภูมิภาคดังกล่าวอาจส่งผลกระทบในทางลบต่อจำนวนผู้โดยสารบนเที่ยวบินของบริษัทฯ

### 2.4 อุตสาหกรรมการบินอยู่ภายใต้การกำกับดูแลความปลอดภัยและมาตรฐานการบินในระดับสากล

อุตสาหกรรมการบิน อยู่ภายใต้การกำกับดูแลความปลอดภัยและมาตรฐานการบินในระดับสากล ซึ่งมีหน่วยงานต่างๆ ในระดับสากลเป็นผู้ตรวจสอบและกำกับดูแล หากพบว่ามีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัย (Significant Safety Concerns) จะถูกปรับลดสถานะความปลอดภัย ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อทั้งทางตรงและทางอ้อมกับประเทศ หน่วยงานที่กำกับดูแลกิจการด้านการบิน รวมทั้งสายการบินด้วย เช่น การถูกระงับการเพิ่มเส้นทางการบิน การจำกัดจำนวนเที่ยวบิน การจำกัดตารางการบิน ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อความสามารถในการแข่งขัน และทำให้ต้นทุนในการดำเนินงานเพิ่มสูงขึ้น นอกจากนี้ยังจำกัดโอกาสในการขยายธุรกิจ การทำกำไรของธุรกิจ อัตราค่าเช่าเครื่องบินและเบี้ยประกัน ตลอดจนเงื่อนไขการซ่อมบำรุงจะมีความเข้มงวดมากขึ้นอีกด้วย และส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นของผู้ใช้บริการ เนื่องจากความปลอดภัยเป็นปัจจัยที่สำคัญที่ถูกพิจารณาเลือกใช้บริการ

#### 4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

##### 4.1 ทรัพย์สินถาวรหลักของบริษัทฯและบริษัทย่อย

ทรัพย์สินถาวรหลักที่บริษัทฯและบริษัทย่อยใช้ในการประกอบธุรกิจมีดังต่อไปนี้

ประเภท	งบการเงินรวม วันที่ 31 ธันวาคม 2558 (ล้านบาท)	งบการเงินรวม วันที่ 31 ธันวาคม 2559 (ล้านบาท)
เครื่องบิน	4,586.8	7,401.8
อะไหล่เครื่องบินและอุปกรณ์ภาคพื้น	1,178.6	1,198.9
ที่ดิน	2,028.8	2,239.0
อาคารและส่วนตกแต่ง	818.2	777.1
สนามบินและส่วนปรับปรุง	325.7	344.8
เฟอร์นิเจอร์และส่วนตกแต่ง	341.9	336.6
อื่นๆ คือ ยานพาหนะและงานระหว่างก่อสร้าง	279.0	395.2
รวม	9,559.0	12,793.4

##### 4.1.1 ที่ดินและอาคารหลัก

###### 4.1.1.1 บริษัทฯ

ที่ดินและอาคารหลักที่บริษัทฯ มีกรรมสิทธิ์ สิทธิครอบครอง หรือสิทธิการเช่าตั้งอยู่ในประเทศไทย สำหรับใช้ในวัตถุประสงค์เพื่อการดำเนินกิจการของบริษัทฯ ตามสถานที่ตั้งต่างๆ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ลักษณะสำคัญของ ทรัพย์สินถาวรหลัก	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชี (ล้านบาท) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558	มูลค่าตามบัญชี (ล้านบาท) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559	ภาระหลักประกัน
อาคารสำนักงานใหญ่ เป็น อาคาร 20 ชั้น ตั้งอยู่ที่ ถ.วิภาวดีรังสิต เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร	บริษัทฯ เป็นเจ้าของ กรรมสิทธิ์ในที่ดินและ อาคาร	257.7	244.9	ปลอดภาระ
อาคารสำนักงาน (ทับสุวรรณ) เป็นอาคาร 4 ชั้น ตั้งอยู่ที่ อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	บริษัทฯ เป็นเจ้าของ กรรมสิทธิ์ในที่ดินและสิทธิ การเช่าในอาคารและที่ดิน บางส่วน <sup>(1)</sup>	388.2	251.9	ปลอดภาระ

ลักษณะสำคัญของทรัพย์สินถาวรหลัก	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชี (ล้านบาท) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558	มูลค่าตามบัญชี (ล้านบาท) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559	ภาระหลักประกัน
โรงซ่อมอากาศยาน ตั้งอยู่ที่ สนามบินดอนเมือง ถ. วิภาวดีรังสิต เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร	บริษัทฯ เป็นเจ้าของสิทธิ การเช่าที่ดินและอาคาร <sup>(2)</sup>	17.3	16.3	ไม่มี
สนามบินสมุย ตั้งอยู่ที่ อ.เกาะสมุย จ. สุราษฎร์ธานี	บริษัทฯ เป็นเจ้าของ กรรมสิทธิ์ในอาคารและ ที่ดินบางส่วน และสิทธิการ เช่าใน อาคารและที่ดิน บางส่วน <sup>(3)</sup>	1,606.8	1,691.4	จดจำนองทรัพย์สินส่วน ใหญ่เป็นหลักประกันกับ กองทุนรวมในวงเงินจำนอง 20,900 ล้านบาท และจด จำนองทรัพย์สินบางส่วน เป็นหลักประกันเงินกู้กับ สถาบันการเงินในวงเงิน จำนอง 197 ล้านบาท
สนามบินสุโขทัย ตั้งอยู่ที่ อ.สวรรคโลก จ.สุโขทัย	บริษัทฯ เป็นเจ้าของ กรรมสิทธิ์ในอาคารและ ที่ดิน และสิทธิการเช่าใน ที่ดินบางส่วน <sup>(4)</sup>	195.0	194.5	ปลอดภาระ
สนามบินตราด ตั้งอยู่ที่ อ.เขาสมิง จ.ตราด	บริษัทฯ เป็นเจ้าของ กรรมสิทธิ์ในที่ดินบางส่วน และกรรมสิทธิ์ในอาคาร และสิทธิครอบครองใน ที่ดินบางส่วน	511.6	510.6	ปลอดภาระ

#### หมายเหตุ

- บริษัทฯ ทำสัญญาเช่าที่ดินวันที่ 1 เมษายน 2547 เนื้อที่ประมาณ 17 ไร่ ซึ่งมีกำหนดระยะเวลาเช่า 30 ปี และต้องชำระค่าเช่าเป็นรายปีตามจำนวนที่ดินที่ตกลงกัน โดยสัญญาเช่าฉบับนี้จะสิ้นสุดในวันที่ 31 มีนาคม 2577
- บริษัทฯ ทำสัญญาเช่าที่ดินวันที่ 1 เมษายน 2547 เนื้อที่ประมาณ 2,921 ตารางเมตร ซึ่งมีกำหนดระยะเวลาเช่า 3 ปี และต้องชำระค่าเช่าเป็นรายเดือนตามจำนวนที่ดินที่ตกลงกัน โดยสัญญาเช่าฉบับนี้ได้สิ้นสุดในวันที่ 27 กันยายน 2558 ปัจจุบันอยู่ระหว่างการเจรจาต่อสัญญา
1. บริษัทฯ ได้ให้กองทุนรวมเช่าทรัพย์สินต่างๆ ที่ใช้ในการประกอบกิจการสนามบินสมุยเป็นระยะเวลา 30 ปี ภายใต้สัญญาเช่าระยะยาว ลงวันที่ 24 พฤศจิกายน 2549 โดยบริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาเช่าช่วงและสัญญาให้บริการกับกองทุนรวมในวันเดียวกันกับที่มีการทำสัญญาเช่าระยะยาวเพื่อนำสนามบินสมุยกลับมาดำเนินการต่อ โดยสัญญาเช่าช่วงมีอายุครั้งละ 3 ปี และบริษัทฯ มีสิทธิขอต่อสัญญาเช่าช่วงดังกล่าวออกไปได้อีก 9 ครั้ง ครั้งละ 3 ปี ทั้งนี้ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญาเช่าช่วง ซึ่งในปัจจุบันบริษัทฯ ได้มีการต่ออายุสัญญาเช่าช่วงครั้งที่สามไปแล้วเมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2558 นอกจากนี้บริษัทฯ ถือหน่วยลงทุนในอัตราร้อยละ 29.99 ในกองทุนรวมซึ่งหน่วยลงทุนดังกล่าวได้จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
2. บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาเช่าที่ดินเนื้อที่ประมาณ 2 ไร่ 2 งาน ซึ่งมีกำหนดระยะเวลาเช่า 15 ปี และต้องชำระค่าเช่าเป็นรายปีตามจำนวนที่ดินที่ตกลงกัน โดยสัญญาเช่าฉบับนี้จะสิ้นสุดในวันที่ 18 กันยายน 2574

3. บริษัทฯได้เข้าทำสัญญาเช่าที่ดินวันที่ 31 มีนาคม 2545 เนื้อที่ประมาณ 1 ไร่ ซึ่งมีกำหนดระยะเวลาเช่า 15 ปี และต้องชำระค่าเช่าเป็นรายปีตามจำนวนที่ตกลงกัน โดยสัญญาเช่าฉบับนี้จะสิ้นสุดในวันที่ 30 มีนาคม 2560 ทั้งนี้ ผู้ให้เช่าให้คำมั่นว่าจะให้ผู้เช่าเช่าต่ออีก 15 ปี นับแต่วันที่ครบกำหนดสัญญาเช่าดังกล่าว ปัจจุบันอยู่ระหว่างการเจรจาต่อสัญญา
  4. บริษัทฯได้เข้าทำสัญญาเช่าที่ดินเนื้อที่ประมาณ 3 ไร่ 2 งาน ซึ่งมีกำหนดระยะเวลาเช่า 15 ปี และต้องชำระค่าเช่าเป็นรายปีตามจำนวนที่ตกลงกัน โดยสัญญาเช่าฉบับนี้จะสิ้นสุดในวันที่ 18 กันยายน 2574
  5. บริษัทฯได้เข้าทำสัญญาเช่าที่ดินวันที่ 30 สิงหาคม 2542 เนื้อที่ประมาณ 16 ไร่ 1 งาน ซึ่งมีกำหนดระยะเวลาเช่า 30 ปี และต้องชำระค่าเช่าเป็นรายปีตามจำนวนที่ตกลงกัน โดยสัญญาเช่าฉบับนี้จะสิ้นสุดในวันที่ 31 สิงหาคม 2572
  6. บริษัทฯได้เข้าทำสัญญาเช่าที่ดินวันที่ 1 มิถุนายน 2558 เนื้อที่ประมาณ 1 ไร่ 1 งาน ซึ่งมีกำหนดระยะเวลาเช่า 4 ปี และต้องชำระค่าเช่าเป็นรายปีตามจำนวนที่ตกลงกัน โดยสัญญาเช่าฉบับนี้จะสิ้นสุดในวันที่ 31 พฤษภาคม 2562
  7. ทั้งนี้ แม้พื้นที่เช่าข้างต้นจะมีระยะเวลาเช่าสิ้นสุดก่อนถึงวันที่สิ้นสุดของกองทุนรวม แต่พื้นที่เช่าดังกล่าวเป็นที่ๆ อยู่บริเวณรอบๆ สนามบินสมุย แม้ไม่มีการเช่าต่อก็ไม่ได้กระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ
- (4) บริษัทฯได้เข้าทำสัญญาเช่าที่ดินวันที่ 9 ธันวาคม 2542 เนื้อที่ประมาณ 18 ไร่ ซึ่งมีกำหนดระยะเวลาเช่า 30 ปี และต้องชำระค่าเช่าตามจำนวนที่ตกลงกัน โดยสัญญาเช่าฉบับนี้จะสิ้นสุดในวันที่ 8 ธันวาคม 2572

### สิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์ในต่างประเทศ

บริษัทฯ มีสิทธิการเช่าสำหรับสินทรัพย์ที่ตั้งอยู่ในต่างประเทศตามสถานที่ตั้งต่างๆ ดังต่อไปนี้

ลักษณะสำคัญของทรัพย์สินหลัก	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชี (ล้านบาท) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558	มูลค่าตามบัญชี (ล้านบาท) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559	ภาระหลักประกัน
ที่พักในเมืองกุ้ยหลินประเทศจีน	บริษัทฯ เป็นเจ้าของสิทธิการเช่าในที่ดินและอาคาร	5.3	5.2	ไม่มี
สำนักงานในเมืองกุ้ยหลิน ประเทศจีน	บริษัทฯ เป็นเจ้าของสิทธิการเช่าในที่ดินและอาคาร	14.5	14.1	ไม่มี
ที่พักในเมืองเจินเจิ้น ประเทศจีน	บริษัทฯ เป็นเจ้าของสิทธิการเช่าในที่ดินและอาคาร	9.2	9.0	ไม่มี

#### 4.1.1.2 BAC

ลักษณะสำคัญของทรัพย์สินหลัก	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชี (ล้านบาท) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558	มูลค่าตามบัญชี (ล้านบาท) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559	ภาระหลักประกัน
สิทธิในการใช้อาคารและสาธารณูปโภค	บริษัทฯ มีสิทธิในการใช้อาคารและสาธารณูปโภค ตามสัญญาโครงการครัวการบิน	336.6	313.4	ไม่มี
ส่วนปรับปรุงอาคารและอุปกรณ์ครัว	บริษัทฯ เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์	95.3	76.9	ไม่มี

#### 4.1.1.3 BFS Ground

ลักษณะสำคัญของทรัพย์สินถาวรหลัก	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชี (ล้านบาท) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558	มูลค่าตามบัญชี (ล้านบาท) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559	ภาระหลักประกัน
สิทธิในการใช้อาคารและ สาธารณูปโภค	บริษัทฯ มีสิทธิในการใช้ อาคารและสาธารณูปโภค ตามสัญญาโครงการ อุปกรณ์บริการภาคพื้น และสิ่งอำนวยความสะดวก สะดวกด้านการซ่อมบำรุง	159.0	144.2	ไม่มี
ส่วนปรับปรุงอาคาร	บริษัทฯ เป็นเจ้าของ กรรมสิทธิ์	36.3	36.5	ไม่มี
เครื่องจักรและอุปกรณ์ ดำเนินงาน	บริษัทฯ เป็นเจ้าของ กรรมสิทธิ์	523.6	509.3	ไม่มี

#### 4.1.2 เครื่องบิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทฯ มีเครื่องบินจำนวนทั้งหมด 34 ลำ แบ่งเป็นเครื่องบินที่บริษัทฯ เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์จำนวน 6 ลำ เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Lease) จำนวน 7 ลำ และเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) จำนวน 21 ลำ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ดำเนินการจดทะเบียนเครื่องบินทั้งหมดในประเทศไทยโดยมีรายละเอียดตามตารางด้านล่างดังต่อไปนี้

##### 4.1.2.1 เครื่องบินที่บริษัทฯ เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์

ลำดับที่	ชนิดของเครื่องบิน	เลขหมายประจำเครื่อง	วันที่รับโอนกรรมสิทธิ์
1	ATR 72-500	MSN680	26 พฤศจิกายน 2556
2	ATR 72-500	MSN692	7 กรกฎาคม 2557
3	ATR 72-500	MSN700	30 เมษายน 2558
4	ATR 72-500	MSN704	11 พฤษภาคม 2558
5	ATR 72-500	MSN710	5 สิงหาคม 2558
6	ATR 72-500	MSN708	7 มกราคม 2559

##### 4.1.2.2 เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease)

ข้อมูลสรุปของสัญญาและเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) เป็นไปตามตารางดังต่อไปนี้

ลำดับ ที่	ชนิดของ เครื่องบิน	เลขหมาย ประจำเครื่อง	วันที่ในสัญญา	วันที่รับมอบ เครื่องบิน	ระยะเวลาการเช่า
1	Airbus A320	MSN2254	12 มีนาคม 2547 (แก้ไข เพิ่มเติมเมื่อ 25 พฤศจิกายน 2554 10 กรกฎาคม 2552 และ 21 กันยายน 2553)	10 กันยายน 2547	สัญญาฉบับนี้มีระยะเวลา 60 เดือน มีการต่ออายุโดย เริ่มตั้งแต่ 1 ธันวาคม 2555 จนถึง 30 กรกฎาคม 2559
2	Airbus A320	MSN2310	23 มีนาคม 2547 (แก้ไข เพิ่มเติมเมื่อ 25 พฤศจิกายน 2554 10 กรกฎาคม 2552 และ 21 กันยายน 2553)	26 พฤศจิกายน 2547	สัญญาฉบับนี้มีระยะเวลา 60 เดือน มีการต่ออายุโดย เริ่มตั้งแต่ 1 มีนาคม 2556 จนถึง 30 พฤศจิกายน 2559
3	Airbus A320	MSN2509	12 มกราคม 2548 (แก้ไข เพิ่มเติมเมื่อ 12 ตุลาคม 2550 และ 15 กุมภาพันธ์ 2555)	30 สิงหาคม 2548	สัญญาฉบับนี้มีระยะเวลา 84 เดือน โดยมีการต่ออายุ อีกเป็น ระยะเวลา 144 เดือน จนถึง 29 สิงหาคม 2560
4	Airbus A320	MSN2531	18 ตุลาคม 2555	20 ธันวาคม 2555	48 เดือน
5	Airbus A320	MSN2417	10 ตุลาคม 2555	23 พฤศจิกายน 2555	จนถึง 20 มีนาคม 2560
6	Airbus A319	MSN3421	27 กรกฎาคม 2550 (แก้ไข เพิ่มเติมเมื่อ 5 มีนาคม 2551 และ 30 กันยายน 2556)	5 มีนาคม 2551	6 ปี โดยมีการต่ออายุเมื่อ 30 กันยายน 2556 จนถึง 4 มีนาคม 2563
7	Airbus A319	MSN3424	27 กรกฎาคม 2550 (แก้ไข เพิ่มเติมเมื่อ 10 มีนาคม 2551 และ 30 กันยายน 2556)	10 มีนาคม 2551	6 ปี โดยมีการต่ออายุเมื่อ 30 กันยายน 2556 จนถึง 9 มีนาคม 2563
8	Airbus A319	MSN3454	27 กรกฎาคม 2550 (แก้ไข เพิ่มเติมเมื่อ 7 เมษายน 2551 และ 30 กันยายน 2556)	7 เมษายน 2551	6 ปี โดยมีการต่ออายุเมื่อ 30 กันยายน 2556 จนถึง 6 เมษายน 2563
9	Airbus A319	MSN3694	27 กรกฎาคม 2550 (แก้ไข เพิ่มเติมเมื่อ 31 ตุลาคม 2551 และ 30 กันยายน 2556)	13 พฤศจิกายน 2551	6 ปี โดยมีการต่ออายุเมื่อ 30 กันยายน 2556 จนถึง 12 พฤศจิกายน 2563
10	Airbus A319	MSN3911	27 กรกฎาคม 2550 (แก้ไข เพิ่มเติมเมื่อ 31 ตุลาคม 2551 และ 30 กันยายน 2556)	22 พฤษภาคม 2552	6 ปี โดยมีการต่ออายุเมื่อ 30 กันยายน 2556 จนถึง 21 พฤษภาคม 2564
11	Airbus A319	MSN3759	25 กันยายน 2550 (แก้ไข เพิ่มเติมเมื่อ 31 ตุลาคม 2551 และ 30 กันยายน 2556)	23 มกราคม 2552	6 ปี โดยมีการต่ออายุเมื่อ 30 กันยายน 2556 จนถึง 22 กุมภาพันธ์ 2564

ลำดับ ที่	ชนิดของ เครื่องบิน	เลขหมาย ประจำเครื่อง	วันที่ในสัญญา	วันที่รับมอบ เครื่องบิน	ระยะเวลาการเช่า
12	Airbus A319	MSN2648	6 มิถุนายน 2554 (แก้ไข เพิ่มเติมเมื่อ 29 พฤศจิกายน 2554)	30 พฤศจิกายน 2554	72 เดือน
13	Airbus A319	MSN2660	24 มิถุนายน 2554 (แก้ไข เพิ่มเติมเมื่อ 20 กรกฎาคม 2554 และ 29 พฤศจิกายน 2554)	7 มีนาคม 2555	72 เดือน
14	ATR 72-500	MSN715	30 พฤศจิกายน 2547 (แก้ไข เพิ่มเติมเมื่อ 16 กันยายน 2554 และ 28 สิงหาคม 2557)	3 ธันวาคม 2547	จนถึง 10 มีนาคม 2559
15	ATR 72-500	MSN833	29 กุมภาพันธ์ 2551	20 พฤศจิกายน 2551	96 เดือน
16	Airbus A320-232	MSN2783	20 กันยายน 2556	3 ธันวาคม 2556	จนถึง 3 เมษายน 2561
17	Airbus A320-232	MSN2366	19 ธันวาคม 2556	20 ธันวาคม 2556	จนถึง 20 มีนาคม 2560
18	Airbus A319-100	MSN2664	30 เมษายน 2556	21 พฤษภาคม 2556	จนถึง 21 พฤษภาคม 2561
19	Airbus A319-131	MSN2634	9 พฤษภาคม 2556	10 พฤษภาคม 2556	จนถึง 15 มกราคม 2561
20	Airbus A320-232	MSN2600	18 กรกฎาคม 2557	23 กรกฎาคม 2557	จนถึง 30 พฤศจิกายน 2562
21	Airbus A319-132	MSN2273	9 ธันวาคม 2557	8 มกราคม 2558	จนถึง 8 สิงหาคม 2563

#### 4.1.2.3 เครื่องบินภายใต้สัญญาซื้อขาย (Sale and Purchase Agreement)

ในระหว่างปี 2557 บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาซื้อขายเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-600 ใหม่จำนวน 9 ลำ มีกำหนดส่งมอบเครื่องบินทั้ง 9 ลำอยู่ระหว่างไตรมาสที่ 4 ของปี 2557 ถึงไตรมาสที่ 1 ของปี 2560 ข้อมูลสรุปของสัญญาและเครื่องบินภายใต้สัญญาซื้อขาย (Sale and Purchase Agreement) เป็นไปตามตารางดังต่อไปนี้

ลำดับที่	ชนิดของเครื่องบิน	วันที่ในสัญญา	วันที่คาดว่าจะได้รับมอบเครื่องบิน
1	ATR72-600	12 กุมภาพันธ์ 2557	รับมอบเครื่องบินเมื่อ 26 พฤศจิกายน 2557
2	ATR72-600	12 กุมภาพันธ์ 2557	รับมอบเครื่องบินเมื่อ 12 กุมภาพันธ์ 2558
3	ATR72-600	12 กุมภาพันธ์ 2557	รับมอบเครื่องบินเมื่อ 11 กันยายน 2558
4	ATR72-600	12 กุมภาพันธ์ 2557	รับมอบเครื่องบินเมื่อ 23 ธันวาคม 2558
5	ATR72-600	12 กุมภาพันธ์ 2557	รับมอบเครื่องบินเมื่อ 15 มกราคม 2559
6	ATR72-600	12 กุมภาพันธ์ 2557	รับมอบเครื่องบินเมื่อ 5 เมษายน 2559
7	ATR72-600	27 พฤษภาคม 2557	รับมอบเครื่องบินเมื่อ 12 สิงหาคม 2559
8	ATR72-600	27 พฤษภาคม 2557	ไตรมาสที่ 2 ปี 2560
9	ATR72-600	27 พฤษภาคม 2557	ไตรมาสที่ 2 ปี 2560

#### 4.2 ลักษณะสำคัญของสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนที่สำคัญ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 และ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทฯ มีสินทรัพย์ไม่มีตัวตน ได้แก่

1) สัญญาสัมปทานระหว่างบริษัทย่อย 2 แห่ง กับ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เพื่อประกอบกิจการคลังสินค้า ครุภัณฑ์ และอุปกรณ์ภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านอุปกรณ์ซ่อมบำรุง ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นเวลา 20 ปี

2) โปรแกรมคอมพิวเตอร์

ซึ่งทั้ง 2 รายการ มีมูลค่าตามบัญชีสุทธิเท่ากับ 217.1 ล้านบาท และ 205.7 ล้านบาท หรือ คิดเป็นร้อยละ 1.2 และ 1.1 ของสินทรัพย์รวมของบริษัทฯตามลำดับ









##### 4.2.1 เครื่องหมายการค้า เครื่องหมายบริการ และลิขสิทธิ์

###### 4.2.1.1 บริษัทฯ




บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจภายใต้ชื่อทางการค้า “Bangkok Airways” ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทฯมีการจดทะเบียนเครื่องหมายการค้าและเครื่องหมายบริการกับกรมทรัพย์สินทางปัญญา กระทรวงพาณิชย์แล้ว จำนวน 15 เครื่องหมาย เพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติเครื่องหมายการค้า พ.ศ. 2534 (และที่แก้ไขเพิ่มเติม) การจดทะเบียนเครื่องหมายการค้าและเครื่องหมายบริการดังกล่าว มีอายุ 10 ปี และอาจต่ออายุได้ทุกๆ 10 ปี และบริษัทฯ ยังได้มีการจดทะเบียนเครื่องหมายการค้าและเครื่องหมายบริการในประเทศกัมพูชา อีกจำนวน 8 เครื่องหมาย

นอกจากนี้ บริษัทฯเป็นเจ้าของลิขสิทธิ์ในโปรแกรมคอมพิวเตอร์ซึ่งมีสิทธิแต่เพียงผู้เดียวที่จะจัดการเกี่ยวกับงานที่สร้างสรรค์ขึ้น โดยบริษัทฯ ได้แจ้งข้อมูลลิขสิทธิ์กับกรมทรัพย์สินทางปัญญา กระทรวงพาณิชย์แล้ว จำนวน 15 ผลงาน โดยพระราชบัญญัติลิขสิทธิ์ พ.ศ. 2537 กำหนดให้ลิขสิทธิ์มีอายุ 50 ปี นับแต่ผู้สร้างสรรค์ได้สร้างสรรค์ขึ้น แต่ถ้าได้มีการโฆษณาเวลานั้นในระหว่างระยะเวลาดังกล่าว ให้ลิขสิทธิ์มีอายุ 50 ปี นับแต่ได้มีการโฆษณาเป็นครั้งแรก

ตารางต่อไปนี้ แสดงถึงเครื่องหมายการค้าของบริษัทฯ และประเภทสินค้าที่ใช้เครื่องหมายดังกล่าว






ลำดับที่	เครื่องหมายการค้า	สำหรับสินค้าประเภท	วันหมดอายุ
1		<ul style="list-style-type: none"> <li>โปสการ์ด</li> </ul>	9 ตุลาคม 2560
2		<ul style="list-style-type: none"> <li>นาฬิกา พวงกุญแจ ทำด้วยโลหะมีค่า</li> </ul>	9 ตุลาคม 2560
3		<ul style="list-style-type: none"> <li>เสื้อ (ยกเว้นเสื้อชั้นใน และเสื้อกีฬา)</li> <li>เสื้อแจ็กเก็ต</li> <li>หมวกแก๊ป</li> </ul>	9 ตุลาคม 2560
4		<ul style="list-style-type: none"> <li>ผ้าบาติก</li> </ul>	9 ตุลาคม 2560
5		<ul style="list-style-type: none"> <li>เข็มกลัด</li> </ul>	9 ตุลาคม 2560
6		<ul style="list-style-type: none"> <li>กระเป๋าใส่เครื่องสำอาง</li> <li>กระเป๋าเอกสาร</li> <li>กระเป๋าใส่พาสปอร์ต</li> <li>กระเป๋าคาดเอว</li> <li>ซองทำด้วยหนัง</li> <li>ร่มกันแดด</li> </ul>	9 ตุลาคม 2560
7		<ul style="list-style-type: none"> <li>วารสาร</li> </ul>	22 เมษายน 2561
8		<ul style="list-style-type: none"> <li>พันธุ์พืช</li> <li>ดอกไม้ธรรมชาติ</li> </ul>	1 กันยายน 2566

ตารางต่อไปนี้ แสดงถึงเครื่องหมายการค้าของบริษัทฯ และประเภทสินค้าที่ใช้เครื่องหมายดังกล่าวที่ได้จดทะเบียนในประเทศไทย

ลำดับที่	เครื่องหมายการค้า	สำหรับสินค้าประเภท	วันหมดอายุ
1		<ul style="list-style-type: none"> <li>• นาฬิกาพกคล้องข้อมือ</li> <li>• นาฬิกาโครโนกราฟ</li> <li>• กล้องบรรจุนาฬิกา</li> <li>• ห่วงคล้องกุญแจ (ประเภทของตกแต่ง หรือรีโมทคอนโทรล)</li> <li>• เหยี่ยุธรา</li> <li>• เข็ม (เน็คไท)</li> <li>• ที่หนีบเน็คไท</li> <li>• เข็มเน็คไท</li> <li>• เหยี่ยูที่ระลอก (ทองแดง)</li> <li>• นาฬิกาข้อมือ</li> </ul>	17 กรกฎาคม 2565
2		<ul style="list-style-type: none"> <li>• กล้องบรรจุการ์ด (บรรจุกระดาษโน้ต)</li> <li>• กระเป๋าคาด</li> <li>• กระเป๋าสตางค์สำหรับผู้ชาย</li> <li>• กระเป๋าสตางค์สำหรับผู้หญิง</li> <li>• กระเป๋าเดินทาง</li> <li>• ร่ม</li> </ul>	17 กรกฎาคม 2565
3		<ul style="list-style-type: none"> <li>• นาฬิกาพกคล้องข้อมือ</li> <li>• นาฬิกาโครโนกราฟ</li> <li>• กล้องบรรจุนาฬิกา</li> <li>• ห่วงคล้องกุญแจ (ประเภทของตกแต่ง หรือรีโมทคอนโทรล)</li> <li>• เหยี่ยุธรา</li> <li>• เข็ม (เน็คไท)</li> <li>• ที่หนีบเน็คไท</li> <li>• เข็มเน็คไท</li> <li>• เหยี่ยูที่ระลอก (ทองแดง)</li> <li>• นาฬิกาข้อมือ</li> </ul>	17 กรกฎาคม 2565
4		<ul style="list-style-type: none"> <li>• กล้องบรรจุการ์ด (บรรจุกระดาษโน้ต)</li> <li>• กระเป๋าคาด</li> <li>• กระเป๋าสตางค์สำหรับผู้ชาย</li> <li>• กระเป๋าสตางค์สำหรับผู้หญิง</li> <li>• กระเป๋าเดินทาง</li> <li>• ร่ม</li> </ul>	17 กรกฎาคม 2565


ตารางต่อไปนี้ แสดงถึงเครื่องหมายบริการของบริษัทฯ และประเภทการบริการที่ใช้เครื่องหมายดังกล่าว

ลำดับที่	เครื่องหมายบริการ	สำหรับบริการประเภท	วันหมดอายุ
1		<ul style="list-style-type: none"> <li>การขนส่งทางอากาศ</li> <li>การขนส่งทางบก</li> <li>การขนส่งทางทะเล</li> <li>การขนส่งทางเรือ</li> <li>การขนส่งผู้โดยสาร</li> <li>การขนส่งโดยรถโดยสาร</li> <li>การจัดท่องเที่ยวชมทัศนียภาพ</li> <li>การจัดนำเที่ยว</li> <li>การบริการที่จอดรถ</li> <li>การรับขนของ</li> <li>การจองที่นั่งเพื่อการเดินทาง</li> <li>การส่งข่าวสารหรือพัสดุภัณฑ์</li> <li>การส่งหนังสือพิมพ์</li> <li>การให้การดูแลนักท่องเที่ยว</li> <li>การให้เช่าที่จอดรถยานพาหนะ</li> <li>การให้เช่ายานพาหนะ</li> <li>การให้เช่าโรงจอดอากาศยาน</li> </ul>	9 ตุลาคม 2560
2		<ul style="list-style-type: none"> <li>การขนส่งทางอากาศ</li> <li>การขนส่งทางบก</li> <li>การขนส่งทางทะเล</li> <li>การขนส่งทางเรือ</li> <li>การขนส่งผู้โดยสาร</li> <li>การขนส่งรถโดยสาร</li> <li>การจัดท่องเที่ยวชมทัศนียภาพ</li> <li>การจัดนำเที่ยว</li> <li>การบริการที่จอดรถ</li> <li>การรับขนของ</li> <li>การจองที่นั่งเพื่อการเดินทาง</li> <li>การส่งข่าวสาร หรือพัสดุภัณฑ์</li> <li>การส่งหนังสือพิมพ์</li> <li>การให้การดูแลนักท่องเที่ยว</li> <li>การให้เช่าที่จอดรถยานพาหนะ</li> <li>การให้เช่ายานพาหนะ</li> <li>การให้เช่าโรงจอดอากาศยาน</li> </ul>	13 พฤษภาคม 2564
3		<ul style="list-style-type: none"> <li>ขนส่งโดยรถโดยสาร</li> <li>ขนส่งผู้โดยสาร</li> <li>คลังสินค้า</li> </ul>	1 กันยายน 2566

ลำดับที่	เครื่องหมายบริการ	สำหรับบริการประเภท	วันหมดอายุ
		<ul style="list-style-type: none"> <li>จัดจำหน่ายบัตรโดยสาร</li> <li>สำรองที่นั่งเพื่อการเดินทาง</li> <li>ให้ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทาง</li> </ul>	
4		<ul style="list-style-type: none"> <li>จัดทำอาหารและเครื่องดื่มภัตตาคาร</li> </ul>	1 กันยายน 2566
5		<ul style="list-style-type: none"> <li>จัดแสดงพิพิธภัณฑ์</li> </ul>	1 กันยายน 2566
6		<ul style="list-style-type: none"> <li>จัดหาอาหารและเครื่องดื่ม</li> <li>ภัตตาคาร</li> </ul>	1 กันยายน 2566
7		<ul style="list-style-type: none"> <li>ขนส่งโดยรถโดยสาร</li> <li>ขนส่งผู้โดยสาร</li> <li>คลังสินค้า</li> <li>จัดจำหน่ายบัตรโดยสาร</li> <li>สำรองที่นั่งเพื่อการเดินทาง</li> <li>ให้ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทาง</li> </ul>	1 กันยายน 2566
8		<ul style="list-style-type: none"> <li>ขนส่งทางอากาศ</li> <li>ขนส่งผู้โดยสาร</li> <li>จำหน่ายบัตรโดยสารจัดนำเที่ยว</li> <li>สำรองที่นั่งเพื่อการเดินทาง</li> <li>ให้ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทาง</li> </ul>	16 กันยายน 2566

ตารางต่อไปนี้ แสดงถึงเครื่องหมายบริการของบริษัทฯ และประเภทการบริการที่ใช้เครื่องหมายดังกล่าวที่ได้ทำการจดทะเบียนในประเทศไทย

ลำดับที่	เครื่องหมายบริการ	สำหรับบริการประเภท	วันหมดอายุ
1		<ul style="list-style-type: none"> <li>การขนส่งทางอากาศ</li> <li>การให้เช่าอากาศยาน</li> <li>การจัดนำเที่ยว</li> <li>การขนส่งทางเรือ</li> <li>การสำรองที่นั่งเพื่อการเดินทาง</li> <li>การเป็นนายหน้าจัดหา (การขนส่ง)</li> <li>การขนส่งโดยรถโดยสาร</li> <li>การขนส่งโดยรถยนต์</li> <li>การขนส่งสินค้า</li> <li>การบรรทุกสินค้า</li> <li>การให้ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทาง</li> <li>การให้บริการนักบิน</li> <li>การให้บริการจอง (การขนส่ง)</li> <li>การให้บริการจอง (การเดินทาง)</li> <li>การขนส่ง</li> <li>การให้บริการจองสำหรับการขนส่ง</li> <li>การให้บริการข้อมูลการเดินทาง</li> <li>การเช่าคลังสินค้า</li> </ul>	17 กรกฎาคม 2565
2		<ul style="list-style-type: none"> <li>บริการพื้นที่โฆษณา (เช่า)</li> <li>บริการบริหารธุรกิจโรงแรม</li> <li>บริการแนบเอกสารข่าว</li> <li>บริการให้เช่าพื้นที่โฆษณาบนสื่อสารสนเทศ</li> <li>บริการให้เช่าเวลาโฆษณาบนสื่อสารสนเทศ</li> </ul>	17 กรกฎาคม 2565
3		<ul style="list-style-type: none"> <li>บริการพื้นที่โฆษณา (เช่า)</li> <li>บริการบริหารธุรกิจโรงแรม</li> <li>บริการแนบเอกสารข่าว</li> <li>บริการให้เช่าพื้นที่โฆษณาบนสื่อสารสนเทศ</li> <li>บริการให้เช่าเวลาโฆษณาบนสื่อสารสนเทศ</li> </ul>	17 กรกฎาคม 2565

ลำดับที่	เครื่องหมายบริการ	สำหรับบริการประเภท	วันหมดอายุ
4		<ul style="list-style-type: none"> <li>การขนส่งทางอากาศ</li> <li>การให้เช่าอากาศยาน</li> <li>การจัดนำเที่ยว</li> <li>การขนส่งทางเรือ</li> <li>การสำรองที่นั่งเพื่อการเดินทาง</li> <li>การเป็นนายหน้าจัดหา (การขนส่ง)</li> <li>การขนส่งโดยรถโดยสาร</li> <li>การขนส่งโดยรถยนต์</li> <li>การขนส่งสินค้า</li> <li>การบรรทุกสินค้า</li> <li>การให้ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทาง</li> <li>การให้บริการนักบิน</li> <li>การให้บริการจอง (การขนส่ง)</li> <li>การให้บริการจอง (การเดินทาง)</li> <li>การขนส่ง</li> <li>การให้บริการจองที่สำหรับการขนส่ง</li> <li>การให้บริการข้อมูลการเดินทาง</li> <li>การเช่าคลังสินค้า</li> </ul>	17 กรกฎาคม 2565

ตารางต่อไปนี้ แสดงถึงรายการ โปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่บริษัทฯ ได้มีการแจ้งข้อมูลลิขสิทธิ์




ลำดับที่	ชื่อผลงาน	ทะเบียนข้อมูลเลขที่
1	BANGKOK AIRWAYS INTERNET RESERVATION AND TICKETING SYSTEM (BIRTS)	ว1. 1294
2	EMERGENCY RESPONSE TEAM SYSTEM (ERTS)	ว1.2906
3	SHORT MESSAGE SERVICE GATEWAY (SMS-GW)	ว1.2905
4	PG TIME ATTENDANT (PGTAS)	ว1.2904
5	HUMAN RESOURCES MANAGEMENT SYSTEM (HRMS)	ว1.2903
6	FINANCIAL INTEGRATED SYSTEM (FIS)	ว1.2902
7	INVENTORY SYSTEM	ว1.2901
8	BANGKOK AIRWAYS INTERNET RESERVATION AND TICKETING SYSTEM (BIRTS) VERSION 4	ว1.2899
9	CASE MANAGEMENT SYSTEM(CMS)	ว1.2900
10	GOA1 CREATE CASH COMPENSATION	ว1. 5285
11	GOA1 REIMBURSE PROCESSING (REVIEWER)	ว1. 5286
12	GOA1 REIMBURSE PROCESSING (APPROVER)	ว1. 5287
13	GOA2 CREATE UPLIFT RECORDING	ว1. 5288

ลำดับที่	ชื่อผลงาน	ทะเบียนข้อมูลเลขที่
14	GOA2 REVIEW UPLIFT RECORDING	ว. 5289
15	GOA2 APPROVE UPLIFT RECORDING	ว. 5290


#### 4.2.1.2 BAC

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 BAC มีการจดทะเบียนเครื่องหมายการค้ากับกรมทรัพย์สินทางปัญญา กระทรวงพาณิชย์แล้ว จำนวน 3 เครื่องหมาย เพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติเครื่องหมายการค้า พ.ศ. 2534 (และที่แก้ไขเพิ่มเติม) การจดทะเบียนเครื่องหมายการค้าดังกล่าว มีอายุ 10 ปี และอาจต่ออายุได้ทุกๆ 10 ปี

ตารางต่อไปนี้ แสดงถึงเครื่องหมายการค้าของ BAC และประเภทสินค้าที่ใช้เครื่องหมายดังกล่าว

ลำดับที่	เครื่องหมายการค้า	สำหรับสินค้าประเภท	วันหมดอายุ
1		• น้ำผลไม้ น้ำผัก น้ำดื่ม	3 มิถุนายน 2562
2		• อาหารสำเร็จรูปที่มีเนื้อสัตว์และผักเป็นหลัก	3 มิถุนายน 2562
3		• อาหารสำเร็จรูปที่มีข้าวเป็นหลัก แก้ว ขนมอบ้าง พาย คุกกี้	3 มิถุนายน 2562

ตารางต่อไปนี้ แสดงถึงเครื่องหมายบริการของ BAC และประเภทบริการที่ใช้เครื่องหมายดังกล่าว

ลำดับที่	เครื่องหมายบริการ	สำหรับบริการประเภท	วันหมดอายุ
1		• การบริการอาหารและเครื่องดื่ม	3 มิถุนายน 2562

#### 4.2.2 สัญญาให้สัมปทาน

##### 4.2.2.1 สัญญาโครงการคลังสินค้า

ทอท. และBFS Cargo ได้เข้าทำสัญญาโครงการคลังสินค้า เมื่อวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2547 และแก้ไขเพิ่มเติมเมื่อเดือน กุมภาพันธ์ 2553 ภายใต้บังคับแห่งสัญญานี้ ทอท.ตกลงอนุญาตให้BFS Cargo เข้าดำเนินการให้บริการคลังสินค้าที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยรวมถึงสินค้าขาออก สินค้าขาเข้า และสินค้าเปลี่ยนลำ และดูแลและบำรุงรักษาอาคารสิ่งปลูกสร้างและส่วนควบต่างๆของอาคารและสิ่งปลูกสร้างที่กำหนดภายใต้สัญญาโครงการคลังสินค้า รวมทั้งทรัพย์สินที่ BFS Cargo นำมาใช้ในการดำเนินการให้บริการคลังสินค้า ที่ได้รับอนุญาตภายใต้สัญญาโครงการคลังสินค้า

ภายใต้ข้อกำหนดของสัญญาโครงการคลังสินค้า BFS Cargo ตกลงเข้าดำเนินงานและให้บริการอย่างต่อเนื่องด้วยมาตรฐานอันเป็นที่ยอมรับในระดับสากลสำหรับท่าอากาศยานระหว่างประเทศในระดับเดียวกันกับผู้วิชาชีพเช่นเดียวกันพึงกระทำ และให้บริการดังกล่าวด้วยค่าใช้จ่ายและความเสี่ยงของ BFS Cargo เอง โดยจะไม่เรียกร้องหลักประกันหรือการค้ำประกันใดๆจาก ทอท. ทั้งนี้ ทอท. ดำรงไว้ซึ่งสิทธิที่จะพัฒนา หรือปรับเปลี่ยนคุณภาพและมาตรฐานตามที่เห็นสมควร เพื่อให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพ

อายุสัญญาและการบอกเลิกสัญญา: สัญญาโครงการคลังสินค้ามีอายุใช้บังคับจนสิ้นสุดเป็นระยะเวลา 20 ปี นับตั้งแต่วันที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการ กล่าวคือ วันที่ 28 กันยายน 2549 ทั้งนี้ ภายใต้ข้อกำหนดของสัญญาโครงการคลังสินค้า เหตุแห่งการบอกเลิกสัญญา รวมถึงการไม่ปฏิบัติตามสัญญาโดยปราศจากการแก้ไข การล้มละลาย เหตุผลด้านความมั่นคงปลอดภัยของประเทศชาติตามคำสั่งของรัฐบาลเป็นต้น

เมื่ออายุของสัญญานี้สิ้นสุดลงหรือเมื่อมีการบอกเลิกสัญญานี้ ทอท. มีสิทธิที่จะเข้าครอบครองอาคาร สิ่งปลูกสร้าง และส่วนควบต่างๆ ทั้งนี้ ภายใต้สัญญาโครงการคลังสินค้า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทอท. มีสิทธิแต่เพียงฝ่ายเดียวที่จะพิจารณาเลือกคืนหรือซื้ออุปกรณ์

ค่าธรรมเนียมการทำสัญญาและค่าผลประโยชน์ตอบแทนอื่น: BFS Cargo เป็นผู้รับผิดชอบสำหรับ (1) ค่าธรรมเนียมเกี่ยวกับการอนุญาตในการดำเนินงานและการให้บริการตามอัตราที่กำหนดไว้ในระเบียบเกี่ยวกับการกำหนดอัตราค่าภาระสำหรับการดำเนินงาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และ (2) ค่าผลประโยชน์ตอบแทนเป็นรายเดือนโดยคำนวณจากข้อกำหนดในสัญญาโครงการคลังสินค้า และเป็นจำนวนไม่น้อยกว่าจำนวนเงินตอบแทนขั้นต่ำตามที่กำหนดภายใต้ข้อกำหนดในสัญญาโครงการคลังสินค้า ทั้งนี้ ทอท. ตกลงยกเว้นการจ่ายเงินตอบแทนขั้นต่ำเป็นการชั่วคราวตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2552 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2552 ภายใต้ข้อกำหนดในสัญญาโครงการคลังสินค้า เนื่องจากการปิดให้บริการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพราะเหตุความไม่สงบทางการเมืองตามสัญญาโครงการคลังสินค้า ทอท. มีสิทธิที่จะขอเพิ่มค่าผลประโยชน์ตอบแทนและจำนวนเงินตอบแทนขั้นต่ำที่จะต้องชำระทุกช่วงระยะเวลา 5 ปี นับแต่การชำระค่าตอบแทนขั้นต่ำสำหรับปีที่ 1 เพื่อให้สอดคล้องกับสถานะของอุตสาหกรรมการบินหรือเหตุอื่นๆในทำนองเดียวกัน โดยการบอกกล่าวเป็นลายลักษณ์อักษรล่วงหน้าอย่างน้อย 1 เดือน

ค่าบริการ: BFS Cargo มีสิทธิเรียกเก็บค่าบริการและค่าธรรมเนียมอื่นๆจากผู้รับบริการ (รวมทั้งภาษีมูลค่าเพิ่มหรือภาษีอื่นใดทำนองเดียวกันกับที่กฎหมายกำหนดให้เรียกเก็บจากผู้รับบริการ)

อาคาร สิ่งปลูกสร้าง และส่วนควบต่างๆ: ภายใต้ข้อกำหนดของสัญญาโครงการคลังสินค้า BFS Cargo ตกลงที่จะเข้าทำสัญญาเช่าที่ดินและ/หรือสถานที่ สำหรับโครงการคลังสินค้า กับทอท. เป็นสัญญาแยกต่างหากพร้อมกับสัญญานี้ โดยมีอายุการเช่าเช่นเดียวกันกับอายุสัญญานี้ ทั้งนี้ ค่าเช่าที่ดินเป็นไปตามที่กำหนดในสัญญาเช่าดังกล่าว

BFS Cargo จะเป็นผู้รับผิดชอบในการออกแบบและการก่อสร้างงานที่เกี่ยวข้องกับโครงการคลังสินค้าให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดภายใต้สัญญาโครงการคลังสินค้า ทั้งนี้ BFS Cargo ตกลงว่าบรรดาอาคาร สิ่งปลูกสร้างและส่วนควบต่างๆของอาคารและสิ่งปลูกสร้างนี้ให้ตกเป็นกรรมสิทธิ์ของกระทรวงการคลังทันทีนับแต่การก่อสร้างเสร็จสิ้น และการเปลี่ยนแปลง แก้ไข ต่อเติมอาคาร สิ่งปลูกสร้างและส่วนควบดังกล่าวจะต้องได้รับความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจากทอท. ก่อน

ข้อพึงปฏิบัติอื่นๆ: ภายใต้สัญญาโครงการคลังสินค้า BFS Cargo ตกลงที่จะให้บริการอย่างต่อเนื่อง และตกลงที่จะจัดหาให้กับทอท. และลูกจ้างของทอท. ให้หลุดพ้นจากความรับผิดชอบที่เกี่ยวข้องกับสัญญาโครงการคลังสินค้า และตกลงที่จะดำรงไว้ซึ่งการประกันภัย และส่งมอบหลักประกันการปฏิบัติตามสัญญาในรูปของหนังสือค้ำประกันอย่างไม่มีเงื่อนไขหรือในรูปของพันธบัตร

ในกรณีที่ BFS Cargo ผิดสัญญาข้อใดข้อหนึ่งของสัญญาโครงการคลังสินค้า BFS Cargo จะต้องชำระค่าปรับให้แก่ทอท. เป็นรายวัน ในจำนวนที่ได้กำหนดภายใต้ข้อกำหนดของสัญญาโครงการคลังสินค้า จนกว่าการผิดสัญญานั้นจะได้รับการแก้ไขแล้วเสร็จ

#### สัญญาเช่าที่ดิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (สำหรับโครงการคลังสินค้า)

BFS Cargo ได้เข้าทำสัญญาเช่าที่ดินกับทอท. เมื่อวันที่ 14 กันยายน 2554 (“สัญญาเช่าที่ดินคลังสินค้า”) โดยมีกำหนดเวลา 20 ปี นับตั้งแต่วันที่ 28 กันยายน 2549 ถึงวันที่ 27 กันยายน 2569 ทั้งนี้ BFS Cargo ตกลงชำระค่าเช่าล่วงหน้าเป็นรายเดือน ตามจำนวนที่คำนวณไว้ภายใต้สัญญาเช่าที่ดินคลังสินค้าโดยอัตราดังกล่าวจะมีการปรับขึ้นทุก 3 ปี เว้นแต่สัญญาทั้งสองฝ่ายจะตกลงกันเป็นอย่างอื่นโดยทำเป็นหนังสือโดย BFS Cargo ได้ให้หลักประกันเป็นหนังสือสัญญาค้ำประกันของธนาคารเป็นจำนวนเงิน 20.37 ล้านบาท ลงวันที่ 24 สิงหาคม 2554 ภายใต้สัญญาเช่าที่ดินคลังสินค้า ทอท.ตกลงจัดให้มีบริการสาธารณูปโภค และ BFS Cargo จะเป็นผู้ชำระค่าใช้จ่ายต่างๆที่เกิดจากการให้บริการดังกล่าว

BFS Cargo ตกลงว่าอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างและส่วนควบต่างๆของอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างที่สร้างขึ้นในสถานที่เช่าให้ตกเป็นกรรมสิทธิ์ของกระทรวงการคลัง นับแต่การก่อสร้างเสร็จสิ้น ทั้งนี้ ภายหลังจากที่ได้ส่งมอบกรรมสิทธิ์ให้แก่กระทรวงการคลังตามข้อกำหนดในสัญญาเช่าที่ดินคลังสินค้า BFS Cargo ยังคงมีสิทธิที่จะใช้สอยอาคารหรือสิ่งปลูกสร้าง และส่วนควบเช่นว่านั้นตลอดอายุสัญญานี้ เว้นแต่จะมีการบอกเลิกสัญญา

เหตุแห่งการบอกเลิกสัญญาภายใต้สัญญาเช่าที่ดินคลังสินค้า ได้แก่ การเป็นบุคคลล้มละลาย และการไม่ปฏิบัติตามสัญญาโดยไม่ทำการแก้ไข หรือ การไม่ปฏิบัติตามสัญญาเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายต่อความปลอดภัยของประชาชน และกรณีเหตุผลด้านความมั่นคงปลอดภัยของประเทศชาติตามคำสั่งของรัฐบาลเป็นต้น ภายใต้สัญญาเช่าที่ดินคลังสินค้าทอท. มีสิทธิที่จะเข้าครอบครองสถานที่เช่า อาคาร สิ่งปลูกสร้าง และส่วนควบต่างๆได้ทันที เมื่อสัญญาเช่าที่ดินคลังสินค้าสิ้นสุดลงหรือเมื่อมีการบอกเลิกสัญญานี้

คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายตกลงให้สัญญาเช่าที่ดินคลังสินค้าอยู่ภายใต้ระเบียบกระทรวงการคลัง และกรมการบินพาณิชย์ ตลอดจนระเบียบอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับการใช้ประโยชน์ในที่ดินราชพัสดุ นอกจากนี้ ภายใต้สัญญาเช่าที่ดินคลังสินค้า BFS Cargo พึงต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขใดที่เกี่ยวกับการเช่าที่ดินเพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปตามที่กำหนดในสัญญาโครงการคลังสินค้า

#### **4.2.2.2 สัญญาโครงการอุปถัมภ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง**

ทอท. และ BFS Ground ได้เข้าทำสัญญาโครงการอุปถัมภ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง เมื่อวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2547 และแก้ไขเพิ่มเติมเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ 2553 ภายใต้บังคับแห่งสัญญานี้ที่ทอท.ตกลงอนุญาตให้ BFS Ground เข้าดำเนินงานและให้บริการอุปถัมภ์บริการภาคพื้น และบริการลานจอดสำหรับอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (“โครงการบริการภาคพื้นฯ”)

ภายใต้ข้อกำหนดของสัญญาโครงการอุปกรณ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง BFS Ground ตกลงเข้าดำเนินงานและให้บริการอย่างต่อเนื่องด้วยมาตรฐานอันเป็นที่ยอมรับในระดับสากลสำหรับท่าอากาศยานระหว่างประเทศในระดับเดียวกันกับผู้มีวิชาชีพเช่นเดียวกันพึงกระทำ และให้บริการดังกล่าวด้วยค่าใช้จ่ายและความเสี่ยงภัยของ BFS Ground เอง โดยจะไม่เรียกร้องหลักประกันหรือการค้ำประกันใดๆจากทอท. ทั้งนี้ทอท. ดำรงไว้ซึ่งสิทธิที่จะพัฒนา หรือปรับเปลี่ยนคุณภาพและมาตรฐานตามที่เห็นสมควร เพื่อให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพ

อายุสัญญาและการบอกเลิกสัญญา: สัญญานี้มีอายุใช้บังคับจนสิ้นสุดเป็นระยะเวลา 20 ปี นับตั้งแต่วันที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการ กล่าวคือ วันที่ 28 กันยายน 2549 ทั้งนี้ ภายใต้ข้อกำหนดของสัญญาโครงการอุปกรณ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง เหตุแห่งการบอกเลิกสัญญา รวมถึงการไม่ปฏิบัติตามสัญญาโดยปราศจากการแก้ไข การล้มละลาย เหตุผลด้านความมั่นคงปลอดภัยของประเทศชาติตามคำสั่งของรัฐบาลเป็นต้น

เมื่ออายุของสัญญานี้สิ้นสุดลงหรือเมื่อมีการบอกเลิกสัญญานี้ ทอท. มีสิทธิที่จะเข้าครอบครองอาคาร สิ่งปลูกสร้าง และส่วนควบต่างๆ ทั้งนี้ ภายใต้สัญญาโครงการอุปกรณ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง ทอท. มีสิทธิแต่เพียงฝ่ายเดียวที่จะพิจารณาเลือกคืนหรือซื้ออุปกรณ์

ค่าธรรมเนียมการทำสัญญาและค่าผลประโยชน์ตอบแทนอื่น: BFS Ground เป็นผู้รับผิดชอบสำหรับ (1) ค่าธรรมเนียมที่เกี่ยวข้องกับการอนุญาตในการดำเนินงานและการให้บริการตามอัตราที่กำหนดไว้ในระเบียบเกี่ยวกับการกำหนดอัตราค่าภาระสำหรับการดำเนินกิจการ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และ (2) ค่าผลประโยชน์ตอบแทนเป็นรายเดือน โดยคำนวณจากข้อกำหนดในสัญญาโครงการอุปกรณ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง และเป็นจำนวนไม่น้อยกว่าจำนวนเงินตอบแทนขั้นต่ำตามที่กำหนดภายใต้ข้อกำหนดในสัญญาโครงการอุปกรณ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง ทั้งนี้ ทอท. ตกลงยกเว้นการจ่ายเงินตอบแทนขั้นต่ำเป็นการชั่วคราวตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2552 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2552 ตามข้อกำหนดในสัญญาโครงการอุปกรณ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง เนื่องจากมีการปิดให้บริการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพราะเหตุความไม่สงบทางการเมือง ตามสัญญาโครงการอุปกรณ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง ทอท. มีสิทธิที่จะขอเพิ่มค่าผลประโยชน์ตอบแทนและจำนวนเงินตอบแทนขั้นต่ำที่จะต้องชำระทุกช่วงเวลา 5 ปี นับแต่การชำระค่าตอบแทนขั้นต่ำสำหรับปีที่ 1 เพื่อให้สอดคล้องกับสถานะของอุตสาหกรรมการบินหรือเหตุอื่นๆ ในทำนองเดียวกัน โดยการบอกกล่าวเป็นลายลักษณ์อักษรล่วงหน้าอย่างน้อย 1 เดือน

ค่าบริการ: BFS Ground มีสิทธิเรียกเก็บค่าบริการและค่าธรรมเนียมอื่นๆจากผู้รับบริการ (รวมทั้งภาษีมูลค่าเพิ่มหรือภาษีอื่นใดทำนองเดียวกันกับที่กฎหมายกำหนดให้เรียกเก็บจากผู้รับบริการ)

อาคาร สิ่งปลูกสร้าง และส่วนควบต่างๆ: ภายใต้ข้อกำหนดของสัญญาโครงการอุปกรณ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง BFS Ground ตกลงที่จะเข้าทำสัญญาเช่าที่ดินและ/หรือ สถานที่สำหรับโครงการบริการภาคพื้นๆกับทอท. เป็นสัญญาแยกต่างหากพร้อมกับสัญญานี้ โดยมีอายุการเช่าเช่นเดียวกันกับอายุสัญญานี้ ทั้งนี้ ค่าเช่าที่ดินเป็นไปตามที่กำหนดในสัญญาเช่าดังกล่าว

BFS Ground จะเป็นผู้รับผิดชอบในการออกแบบและการก่อสร้างงานที่เกี่ยวข้องกับโครงการบริการภาคพื้นๆให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดในสัญญาโครงการอุปกรณ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง ทั้งนี้ BFS Ground ตกลงว่าบรรดาอาคาร สิ่งปลูกสร้างและส่วนควบต่างๆของอาคารและสิ่งปลูกสร้างนี้ให้ตกเป็นกรรมสิทธิ์ของ

กระทรวงการคลังทันทีนับแต่การก่อสร้างเสร็จสิ้น และการเปลี่ยนแปลง แก้ไข ต่อเติมอาคาร สิ่งปลูกสร้างและส่วนควบดังกล่าว จะต้องได้รับความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจาก ทอท.

ข้อพึงปฏิบัติอื่นๆภายใต้สัญญาโครงการอุปถัมภ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง BFS Ground ตกลงที่จะให้บริการอย่างต่อเนื่อง และตกลงที่จะชดเชยทอท. และลูกจ้างของทอท. ให้หลุดพ้นจากความรับผิดที่เกี่ยวกับสัญญาโครงการอุปถัมภ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง และตกลงที่จะดำรงไว้ซึ่งการประกันภัย และส่งมอบหลักประกันการปฏิบัติตามสัญญาในรูปของหนังสือค้ำประกันอย่างไม่มีเงื่อนไขหรือในรูปของพันธบัตร

ในกรณีที่ BFS Ground ผิดสัญญาข้อใดข้อหนึ่งของสัญญาโครงการอุปถัมภ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง BFS Ground จะต้องชำระค่าปรับให้แก่ทอท. เป็นรายวัน ในจำนวนที่ได้กำหนดภายใต้ข้อกำหนดของสัญญาโครงการอุปถัมภ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง จนกว่าการผิดสัญญานั้นจะได้รับการแก้ไขแล้วเสร็จ

สัญญาเช่าที่ดิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (สำหรับโครงการอุปถัมภ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง)

BFS Ground ได้เข้าทำสัญญาเช่าที่ดินกับทอท. เมื่อวันที่ 14 กันยายน 2554 และแก้ไขเพิ่มเติม เมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2555 (“สัญญาเช่าที่ดินการบริการภาคพื้น”) โดยมีกำหนดเวลา 20 ปี นับตั้งแต่วันที่ 28 กันยายน 2549 ถึงวันที่ 27 กันยายน 2569 ทั้งนี้ BFS Ground ตกลงชำระค่าเช่าล่วงหน้าเป็นรายเดือน ตามจำนวนที่คำนวณไว้ภายใต้สัญญาเช่าที่ดินการบริการภาคพื้น โดยอัตราดังกล่าวจะมีการปรับขึ้นทุกๆ 3 ปี เว้นแต่คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายจะตกลงกันเป็นอย่างอื่นโดยทำเป็นหนังสือ BFS Ground ได้ให้หลักประกันเป็นหนังสือสัญญาค้ำประกันของธนาคารเป็นจำนวนเงิน 7.7 ล้านบาท และ 1.4 ล้านบาท ลงวันที่ 24 สิงหาคม 2554 และ 8 พฤษภาคม 2555 ตามลำดับ ภายใต้สัญญาเช่าที่ดินการบริการภาคพื้นทอท. ตกลงจัดให้มีบริการสาธารณูปโภค และ BFS Ground จะเป็นผู้ชำระค่าใช้จ่ายต่างๆที่เกิดจากการให้บริการดังกล่าว

BFS Ground ตกลงว่าอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างและส่วนควบต่างๆของอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างที่สร้างขึ้นในสถานที่เช่า ให้ตกเป็นกรรมสิทธิ์ของกระทรวงการคลังนับแต่การก่อสร้างเสร็จสิ้น ทั้งนี้ ภายหลังจากที่ได้ส่งมอบกรรมสิทธิ์ให้แก่กระทรวงการคลังตามข้อกำหนดในสัญญาเช่าที่ดินการบริการภาคพื้น BFS Ground ยังคงมีสิทธิที่จะใช้สอยอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างและส่วนควบเช่นว่านั้นตลอดอายุสัญญานี้ เว้นแต่จะมีการบอกเลิกสัญญา

เหตุแห่งการบอกเลิกสัญญาภายใต้สัญญาเช่าที่ดินการบริการภาคพื้น ได้แก่ การเป็นบุคคลล้มละลาย และการไม่ปฏิบัติตามสัญญาโดยไม่ทำการแก้ไข หรือการไม่ปฏิบัติตามสัญญาเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายต่อความปลอดภัยของประชาชน และกรณีเหตุผลด้านความมั่นคงปลอดภัยของประเทศชาติตามคำสั่งของรัฐบาลเป็นต้น ภายใต้สัญญาเช่าที่ดินการบริการภาคพื้นทอท. มีสิทธิที่จะเข้าครอบครองสถานที่เช่า อาคาร สิ่งปลูกสร้างและส่วนควบต่างๆได้ทันทีเมื่อสัญญาเช่าที่ดินการบริการภาคพื้นสิ้นสุดลงหรือเมื่อมีการบอกเลิกสัญญานี้

คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายตกลงให้สัญญาเช่าที่ดินการบริการภาคพื้นนี้อยู่ภายใต้ระเบียบกระทรวงการคลัง กรมการบินพาณิชย์ ตลอดจนระเบียบอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดินราชพัสดุ นอกจากนี้ ภายใต้สัญญาเช่าที่ดินการบริการภาคพื้น BFS

Ground พึงต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขใดที่เกี่ยวกับการเช่าที่ดินเพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปตามที่กำหนดในสัญญาโครงการอุปกรณ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง

#### 4.2.2.3 สัญญาโครงการครุภัณฑ์

ทอท. และ BAC ได้เข้าทำสัญญาโครงการครุภัณฑ์ เมื่อวันที่ 10 มีนาคม 2547 และแก้ไขเพิ่มเติมเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ 2553 ภายใต้บังคับแห่งสัญญา ทอท. ตกลงอนุญาตให้ BAC เข้าดำเนินงานและให้บริการครุภัณฑ์ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ภายใต้ข้อกำหนดของสัญญาโครงการครุภัณฑ์ BAC ตกลงเข้าดำเนินงานและให้บริการอย่างต่อเนื่องด้วยมาตรฐานอันเป็นที่ยอมรับในระดับสากลสำหรับท่าอากาศยานระหว่างประเทศในระดับเดียวกันกับผู้มีวิชาชีพเช่นเดียวกันพึงกระทำ และให้บริการดังกล่าวด้วยค่าใช้จ่ายและความเสี่ยงของ BAC โดยจะไม่เรียกร้องหลักประกันหรือการค้ำประกันใดๆจากทอท. ทั้งนี้ ทอท. ดำรงไว้ซึ่งสิทธิที่จะพัฒนา หรือปรับเปลี่ยนคุณภาพและมาตรฐานตามที่เห็นสมควร เพื่อให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพ

อายุสัญญาและการบอกเลิกสัญญา: สัญญานี้มีอายุใช้บังคับจนสิ้นสุดเป็นระยะเวลา 20 ปี นับตั้งแต่วันที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการกล่าวคือ วันที่ 28 กันยายน 2549 ทั้งนี้ ภายใต้ข้อกำหนดของสัญญาโครงการครุภัณฑ์ เหตุแห่งการบอกเลิกสัญญารวมถึงการไม่ปฏิบัติตามสัญญาโดยปราศจากการแก้ไข การล้มละลาย เหตุผลด้านความมั่นคงปลอดภัยของประเทศชาติตามคำสั่งของรัฐบาลเป็นต้น

เมื่ออายุของสัญญานี้สิ้นสุดลงหรือเมื่อมีการบอกเลิกสัญญานี้ ทอท. มีสิทธิที่จะเข้าครอบครองอาคาร สิ่งปลูกสร้าง และส่วนควบต่างๆ ทั้งนี้ ภายใต้สัญญาโครงการครุภัณฑ์ ทอท. มีสิทธิแต่เพียงฝ่ายเดียวที่จะพิจารณาคืนหรือซื้ออุปกรณ์

ค่าธรรมเนียมการทำสัญญาและค่าผลประโยชน์ตอบแทนอื่น: BAC เป็นผู้รับผิดชอบสำหรับ (1) ค่าธรรมเนียมที่เกี่ยวกับการอนุญาตในการดำเนินงานและการให้บริการตามอัตราที่กำหนดไว้ในระเบียบเกี่ยวกับการกำหนดอัตราค่าภาระสำหรับการดำเนินกิจการ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และ (2) ค่าผลประโยชน์ตอบแทนเป็นรายเดือนโดยคำนวณจากข้อกำหนดในสัญญาโครงการครุภัณฑ์ และเป็นจำนวนไม่น้อยกว่าจำนวนเงินตอบแทนขั้นต่ำตามที่กำหนดภายใต้ข้อกำหนดในสัญญาโครงการครุภัณฑ์ ทั้งนี้ ทอท. ตกลงยกเว้นการจ่ายเงินตอบแทนขั้นต่ำเป็นการชั่วคราวตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2552 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2552 ตามข้อกำหนดในสัญญาโครงการครุภัณฑ์ เนื่องมาจากการปิดให้บริการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพราะเหตุความไม่สงบทางการเมืองภายใต้สัญญาโครงการครุภัณฑ์ ทอท. มีสิทธิที่จะขอเพิ่มค่าผลประโยชน์ตอบแทนและจำนวนเงินตอบแทนขั้นต่ำที่จะต้องชำระทุกช่วงระยะเวลา 5 ปี นับแต่การชำระค่าตอบแทนสำหรับปีที่ 1 เพื่อให้สอดคล้องกับสถานะของอุตสาหกรรมการบินหรือเหตุอื่นในทำนองเดียวกัน โดยการบอกกล่าวเป็นลายลักษณ์อักษรล่วงหน้าอย่างน้อย 1 เดือน

ค่าบริการ: BAC มีสิทธิเรียกเก็บค่าบริการและค่าธรรมเนียมอื่นๆจากผู้รับบริการ (รวมทั้งภาษีมูลค่าเพิ่มหรือภาษีอื่นใดทำนองเดียวกันกับที่กฎหมายกำหนดให้เรียกเก็บจากผู้รับบริการ)

อาคาร สิ่งปลูกสร้าง และส่วนควบต่างๆ: ภายใต้ข้อกำหนดของสัญญาโครงการครุภัณฑ์ BAC ตกลงที่จะเข้าทำสัญญาเช่าที่ดินสำหรับโครงการครุภัณฑ์ กับทอท. เป็นสัญญาแยกต่างหากพร้อมกับสัญญานี้ โดยมีอายุการเช่าเช่นเดียวกันกับอายุสัญญานี้ ทั้งนี้ ค่าเช่าที่ดินเป็นไปตามที่กำหนดในสัญญาเช่าดังกล่าว

BAC จะเป็นผู้รับผิดชอบในการออกแบบและการก่อสร้างงานตามโครงการครีวการบินให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดในสัญญาโครงการครีวการบิน ทั้งนี้ BAC ตกลงว่าบรรดาอาคาร สิ่งปลูกสร้างและส่วนควบต่างๆของอาคารและสิ่งปลูกสร้างนี้ให้ตกเป็นกรรมสิทธิ์ของกระทรวงการคลังทันทีนับแต่การก่อสร้างเสร็จสิ้น และการเปลี่ยนแปลง แก้ไขต่อเติมอาคาร สิ่งปลูกสร้างและส่วนควบดังกล่าวจะต้องได้รับความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจากทอท.ก่อน

ข้อพึงปฏิบัติอื่นๆ: ภายใต้อำนาจสัญญาโครงการครีวการบิน BACตกลงที่จะให้บริการอย่างต่อเนื่อง และตกลงที่จะจัดหาใช้ให้กับทอท. และลูกจ้างของทอท. ให้หลุดพ้นจากความรับผิดชอบที่เกี่ยวข้องกับสัญญาโครงการครีวการบิน และตกลงที่จะดำรงไว้ซึ่งการประกันภัย และส่งมอบหลักประกันการปฏิบัติตามสัญญาในรูปของหนังสือค้ำประกันอย่างไม่มีเงื่อนไขหรือในรูปของพันธบัตร

ในกรณีที่ BAC ผิดข้อสัญญาใดข้อสัญญาหนึ่งในสัญญาโครงการครีวการบิน BAC จะต้องชำระค่าปรับให้แก่ ทอท. เป็นรายวันในจำนวนที่ได้กำหนดภายใต้ข้อกำหนดของสัญญาโครงการครีวการบิน จนกว่าการผิดข้อสัญญานั้นจะได้รับการแก้ไขแล้วเสร็จ

#### สัญญาเช่าที่ดิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (สำหรับโครงการครีวการบิน)

BAC ได้เข้าทำสัญญาเช่าที่ดินกับทอท. เมื่อวันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2555 (“สัญญาเช่าที่ดินครีวการบิน”) โดยมีกำหนดเวลา 20 ปี นับตั้งแต่วันที่ 28 กันยายน 2549 ถึงวันที่ 27 กันยายน 2569 ทั้งนี้ BAC ตกลงชำระค่าเช่าล่วงหน้าเป็นรายเดือน ตามจำนวนที่คำนวณไว้ภายใต้สัญญาเช่าที่ดินครีวการบิน โดยอัตราดังกล่าวจะมีการปรับขึ้นทุกๆ 3 ปี เว้นแต่คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายจะตกลงกันเป็นอย่างอื่นโดยทำเป็นหนังสือ BAC ได้ให้หลักประกันเป็นหนังสือสัญญาค้ำประกันของธนาคารเป็นจำนวนเงิน 6.81 ล้านบาท ลงวันที่ 9 มกราคม 2555 ภายใต้อำนาจสัญญาเช่าที่ดินครีวการบินทอท. ตกลงจัดให้มีบริการสาธารณูปโภค และ BAC จะเป็นผู้ชำระค่าใช้จ่ายต่างๆที่เกิดจากการให้บริการดังกล่าว

BAC ตกลงว่าอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างและส่วนควบต่างๆของอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างที่สร้างขึ้นในสถานที่เช่าให้ตกเป็นกรรมสิทธิ์ของกระทรวงการคลังนับแต่การก่อสร้างเสร็จสิ้น ทั้งนี้ ภายหลังจากที่ได้ส่งมอบกรรมสิทธิ์ให้แก่กระทรวงการคลังตามข้อกำหนดในสัญญาเช่าที่ดินครีวการบิน BAC ยังคงมีสิทธิที่จะใช้สอยอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างและส่วนควบเช่นว่านั้น ตลอดอายุสัญญานี้ เว้นแต่จะมีการบอกเลิกสัญญา

เหตุแห่งการบอกเลิกสัญญาภายใต้อำนาจสัญญาเช่าที่ดินครีวการบิน ได้แก่ การเป็นบุคคลล้มละลาย และการไม่ปฏิบัติตามสัญญาโดยไม่ทำการแก้ไข หรือ การไม่ปฏิบัติตามสัญญาเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายต่อความปลอดภัยของประชาชน และกรณีเหตุผลด้านความมั่นคงปลอดภัยของประเทศชาติตามคำสั่งของรัฐบาลเป็นต้น ภายใต้อำนาจสัญญาเช่าที่ดินครีวการบิน ทอท. มีสิทธิที่จะเข้าครอบครองสถานที่เช่า อาคาร สิ่งปลูกสร้าง และส่วนควบต่างๆได้ทันที เมื่อสัญญาเช่าที่ดินครีวการบินสิ้นสุดลงหรือเมื่อมีการบอกเลิกสัญญานี้

คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายตกลงให้สัญญาเช่าที่ดินครีวการบินนี้อยู่ภายใต้ระเบียบกระทรวงการคลัง กรมการบินพาณิชย์ ตลอดจนระเบียบอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดินราชพัสดุ นอกจากนี้ ภายใต้อำนาจสัญญาเช่าที่ดินครีวการบิน BAC พึงต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขใดที่เกี่ยวข้องกับการเช่าที่ดินเพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปตามที่กำหนดในสัญญาโครงการครีวการบิน

### 4.3 นโยบายการลงทุนในธุรกิจและหลักทรัพย์

บริษัทฯ กำหนดให้มีนโยบายในการลงทุนในธุรกิจและหลักทรัพย์ เพื่อเป็นหลักการและแนวทางในการปฏิบัติงานที่ชัดเจนทั้งนี้ การลงทุน หมายถึง การลงทุนและจำนำเงินลงทุน

#### 4.3.1 นโยบายการลงทุนในธุรกิจ

บริษัทฯ มีนโยบายการลงทุนในกิจการที่มีส่วนเกี่ยวเนื่องหรือที่เกี่ยวข้องกันกับธุรกิจหลักซึ่งมีความสอดคล้องเหมาะสมกับสภาพธุรกิจและแผนยุทธศาสตร์ของบริษัทฯ หรือเป็นการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของบริษัทฯ โดยบริษัทฯ มุ่งเน้นการลงทุนในบริษัทย่อย บริษัทร่วมและกิจการที่มีศักยภาพในการเติบโตและสร้างผลตอบแทนที่ดีจากการลงทุน โดยเน้นการลงทุนระยะยาวเป็นหลัก

ในการลงทุนบริษัทฯ จะพิจารณาปัจจัยพื้นฐานของธุรกิจที่จะเข้าไปลงทุน รวมถึงแนวโน้มของธุรกิจนั้นๆ รวมทั้งความเสี่ยงและมาตรการการลดความเสี่ยงจากการลงทุนที่อาจเกิดขึ้น นอกจากนี้บริษัทฯ มีนโยบายการลงทุนในสัดส่วนที่มากพอเพื่อให้สามารถมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการและกำหนดแนวทางการดำเนินธุรกิจของบริษัทย่อยและบริษัทร่วมและกิจการนั้นๆ รวมทั้งการส่งเสริมกิจการที่เข้าไปลงทุนให้มีการเจริญเติบโตอย่างยั่งยืน และจะควบคุมและ/หรือ กำกับดูแลโดยการส่งกรรมการเข้าไปเป็นตัวแทนตามจำนวนที่เหมาะสมหรือตามสัดส่วนการถือหุ้น

#### 4.3.2 นโยบายการลงทุนในหลักทรัพย์

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีนโยบายการลงทุนในหลักทรัพย์ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ที่มีปัจจัยพื้นฐานดี มีอัตราการเติบโตอย่างต่อเนื่อง และได้รับการจัดให้อยู่ใน SET 100 เท่านั้น โดยใช้เงินสภาพคล่องส่วนเกินจากการประกอบกิจการ และไม่มีนโยบายลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อการซื้อและขายหลักทรัพย์ (Trading) ทั้งนี้ บริษัทฯ และบริษัทย่อย จะพิจารณาจากปัจจัยพื้นฐานของธุรกิจที่จะเข้าไปลงทุน แนวโน้มของธุรกิจนั้นๆ รวมทั้งความเสี่ยงและมาตรการการลดความเสี่ยงจากการลงทุนที่อาจเกิดขึ้น

ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม 2557 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีมติอนุมัติให้แก้ไขนโยบายการลงทุนในหลักทรัพย์ของบริษัทฯ โดยกำหนดให้มีการจำกัดมูลค่ารวมของการลงทุนในหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ในขณะใดขณะหนึ่งไม่เกิน 1,000 ล้านบาท โดยไม่นับรวมมูลค่าของหลักทรัพย์ของ BDMS (ชื่อย่อหลักทรัพย์เดิม BGH) และกองทุนรวมที่บริษัทฯ ได้ลงทุนอยู่แล้ว ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 (มูลค่ารวมของการลงทุนในหลักทรัพย์ในขณะใดขณะหนึ่งไม่เกิน 1,000 ล้านบาท จะอ้างอิงตามราคาตลาดของหลักทรัพย์ และรวมการลงทุนในหลักทรัพย์ของ BDMS และกองทุนรวมภายหลังวันที่ 30 มิถุนายน 2557) นอกจากนี้บริษัทฯ มีนโยบายไม่ให้บริษัทย่อยลงทุนในหลักทรัพย์เพิ่มเติม (ซึ่งรวมถึงการลงทุนในหลักทรัพย์ของ BDMS และกองทุนรวมด้วย)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 วันที่ 31 ธันวาคม 2558 และ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีมูลค่าเงินลงทุนซึ่งบันทึกเป็นหลักทรัพย์เพื่อขายในเงินลงทุนระยะยาวเท่ากับ 20,878.7 ล้านบาท 26,946.2 ล้านบาท และ 30,790.8 ล้านบาท ตามลำดับ โดยแบ่งเป็น ราคาทุนเท่ากับ 2,870.0 ล้านบาท 2,870.0 ล้านบาท และ 2,870.0 ล้านบาท ตามลำดับ และมีกำไรสุทธิที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการปรับมูลค่า เท่ากับ 18,008.7 ล้านบาท 24,076.2 ล้านบาท และ 25,050.8 ล้านบาทตามลำดับ

ทั้งนี้ ณ วันที่ 16 มีนาคม 2560 ซึ่งเป็นวันปิดสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้นครั้งสุดท้ายของ BDMS บริษัทฯ ถือหุ้นของ BDMS เป็นจำนวน 1,008,418,690 หุ้น มูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท หรือคิดเป็นร้อยละ 6.51 ของทุนจดทะเบียนชำระแล้วของ BDMS และบริษัท บางกอกแอร์เวย์ส์โฮลดิ้ง จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ถือหุ้นของ BDMS เป็นจำนวน 205,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท หรือคิดเป็นร้อยละ 1.32 ของทุนจดทะเบียนชำระแล้วของ BDMS

#### 4.3.2.1 อำนาจในการพิจารณาอนุมัติเกี่ยวกับการลงทุน

- 1.1 คณะกรรมการบริษัทฯ มีอำนาจในการพิจารณาอนุมัติการลงทุนในทุกกรณี ในวงเงินไม่เกินกว่า 1,000 ล้านบาท โดยอยู่ในระดับความเสี่ยงที่บริษัทฯ ยอมรับได้
- 1.2 คณะกรรมการบริษัทฯ มอบอำนาจให้คณะกรรมการบริหารบริษัทฯ มีอำนาจในการพิจารณาอนุมัติการลงทุนในวงเงินไม่เกิน 500 ล้านบาทต่อครั้ง และให้คณะกรรมการบริหารบริษัทฯ จัดทำรายงานการอนุมัติการลงทุนให้คณะกรรมการบริษัทฯ รับทราบ เมื่อมีการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ
- 1.3 ในกรณีที่เป็นการลงทุนในหลักทรัพย์ของบริษัทที่มีความเกี่ยวข้องหรือเกี่ยวข้องกับบริษัทฯ ผู้บริหารหรือกรรมการของบริษัทฯ ให้คณะกรรมการบริหารบริษัทฯ นำเรื่องเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติเกี่ยวกับการลงทุนดังกล่าว โดยกรรมการที่มีส่วนเกี่ยวข้องหรือมีส่วนได้ส่วนเสีย จะไม่เข้าร่วมประชุมและออกเสียงลงคะแนนในการประชุมเรื่องดังกล่าว

#### 4.3.2.2 การดูแลมิให้มีการใช้ประโยชน์จากข้อมูลภายในจากการลงทุนในหลักทรัพย์

##### การดูแลข้อมูลภายใน

ข้อมูลภายในหมายถึง ข้อมูลเกี่ยวกับการวิเคราะห์ แนะนำ หรือเสนอแนะการลงทุน และข้อมูลการซื้อขายหลักทรัพย์ ตามที่ได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการบริหาร หรือคณะกรรมการบริษัทฯ

บุคคลที่เข้าถึงข้อมูลภายใน หมายถึง กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ตลอดจนบุคคลที่ปฏิบัติงานให้แก่บริษัทฯ ที่เข้าถึงข้อมูลภายใน โดยบุคคลที่จะได้รับอนุญาตให้เข้าถึงข้อมูลนั้น ได้ให้เป็นเฉพาะบุคคลที่จำเป็นต้องใช้ข้อมูลภายในเพื่อปฏิบัติงาน และบุคคลนั้นต้องไม่มีลักษณะงานหรือตำแหน่งงานที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยให้พิจารณาถึงผลประโยชน์ของบริษัทฯ เป็นสำคัญ (ผู้บังคับบัญชาในฝ่ายบัญชีและการเงินจะเป็นผู้กำหนดรายชื่อบุคคลที่เข้าถึงข้อมูลภายใน และรายงานให้กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ทราบ และทุกครั้งที่มีการเปลี่ยนแปลง)

- 1) บุคคลที่เข้าถึงข้อมูลภายในต้องไม่เปิดเผยข้อมูลภายในใดๆ ให้บุคคลอื่นทราบ และจะต้องไม่นำข้อมูลภายในไปเปิดเผย และนำข้อมูลภายในไปใช้ในการซื้อขายหลักทรัพย์เพื่อประโยชน์ของตนเอง หรือเพื่อบุคคลอื่นใด
- 2) บุคคลที่เข้าถึงข้อมูลภายในควรใช้ความรอบคอบและระมัดระวังในการสนทนา ปรีกษาหรือพิจารณาข้อมูลภายในเมื่ออยู่ภายในและภายนอกบริษัทฯ
- 3) บุคคลที่เข้าถึงข้อมูลภายในจะต้องจัดเก็บข้อมูลและเอกสารที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลการลงทุนไว้ด้วยความระมัดระวัง โดยต้องมีระบบป้องกันมิให้บุคคลที่ไม่เกี่ยวข้องสามารถเข้าถึงข้อมูลนั้น (เช่น มี user-id และ password ในการเข้าถึงข้อมูล) รวมทั้ง ต้องปฏิบัติตามระเบียบห้ามการเปิดเผยและให้ยืมรหัสผ่านระหว่างผู้ปฏิบัติงาน ส่วนข้อมูลที่อยู่ในรูปเอกสารสำคัญต้องจัดเก็บด้วยความระมัดระวัง และต้องมีการควบคุมมิให้มีการรั่วไหลของข้อมูล เช่น ทำลายสำเนาเอกสารข้อมูลภายในที่ไม่ใช้งานแล้ว เป็นต้น
- 4) บริษัทฯ ไม่อนุญาตให้บุคคลที่เข้าถึงข้อมูลภายในนำข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการพิจารณาการลงทุนออกไปภายนอกบริษัทฯ

- 5) ฝ่ายกำกับและตรวจสอบภายใน เป็นผู้ทบทวนและประเมินประสิทธิภาพของระบบด้านการดูแลข้อมูลภายใน เพื่อรายงานข้อบกพร่องที่พบให้คณะกรรมการตรวจสอบทราบเพื่อการปรับปรุงหรือแก้ไข

#### การตรวจสอบการซื้อขายหลักทรัพย์ของบุคคลที่เข้าถึงข้อมูลภายใน

บุคคลที่เข้าถึงข้อมูลภายในจะต้องแจ้งบัญชีซื้อขายหลักทรัพย์ทุกบัญชีของตนและของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ให้ฝ่ายตรวจสอบภายในจัดเก็บไว้เพื่อการตรวจสอบในกรณีที่จำเป็น

#### จรรยาบรรณ และหลักปฏิบัติ

- 1) บุคคลที่เข้าถึงข้อมูลภายในต้องไม่เปิดเผย และไม่ใช้ประโยชน์จากข้อมูลภายใน โดยจะต้องยึดหลักการรักษาประโยชน์สูงสุดให้แก่บริษัทฯ เป็นสำคัญ
- 2) บุคคลที่เข้าถึงข้อมูลภายในต้องไม่เปิดเผยในนามบุคคลอื่น (nominee) และบุคคลที่เข้าถึงข้อมูลภายในและบุคคลอื่นที่ทำการแทนบุคคลที่เข้าถึงข้อมูลภายใน (nominee) ต้องไม่ทำการซื้อขายหลักทรัพย์โดยอาศัยประโยชน์จากข้อมูลภายในนั้นๆ หรือกระทำการใดๆ อันอาจทำให้บริษัทฯ เสียประโยชน์
- 3) บุคคลที่เข้าถึงข้อมูลภายในต้องช่วยกันสอดส่องดูแลว่ามีการใช้ข้อมูลภายในหรือไม่ โดยหากบุคคลที่เข้าถึงข้อมูลภายในพบหรือสงสัยว่าจะมีการใช้ข้อมูลภายในให้สามารถแจ้งได้ที่ฝ่ายตรวจสอบภายใน โดยบุคคลที่เข้าถึงข้อมูลภายในไม่ต้องเปิดเผยชื่อของตนในการแจ้งให้ฝ่ายตรวจสอบภายในทราบ
- 4) บริษัทฯ จะดำเนินการให้บุคคลที่เข้าถึงข้อมูลภายในทุกคนลงนามรับทราบนโยบาย ขั้นตอน คู่มือ จรรยาบรรณ และหลักปฏิบัติเกี่ยวกับการลงทุนในหลักทรัพย์ฉบับนี้ เมื่อเริ่มต้นเข้ารับผิดชอบงานและเมื่อมีการแก้ไขหรือเปลี่ยนแปลงนโยบาย ขั้นตอน คู่มือ จรรยาบรรณ และหลักปฏิบัติเกี่ยวกับการลงทุนในหลักทรัพย์ทุกครั้ง โดยฝ่ายตรวจสอบภายในจะดำเนินการตรวจสอบเพื่อดูแลให้มีการปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด
- 5) ในกรณีที่มีการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามนโยบาย ขั้นตอน คู่มือ จรรยาบรรณ และหลักปฏิบัติเกี่ยวกับการลงทุนในหลักทรัพย์ บริษัทฯ จะดำเนินมาตรการลงโทษตามนโยบาย ระเบียบ และข้อบังคับการทำงานที่เกี่ยวข้อง และตามความเหมาะสม

## 5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมิได้มีข้อพิพาททางกฎหมายที่ยังไม่สิ้นสุดซึ่งอาจมีผลกระทบด้านลบต่อสินทรัพย์ของบริษัทฯ หรือบริษัทย่อยสูงกว่าร้อยละ 5 ของส่วนของผู้ถือหุ้นและมีได้มีข้อพิพาททางกฎหมายที่มีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ อย่างมีนัยสำคัญ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ มีข้อพิพาททางกฎหมายซึ่งบริษัทฯ และบริษัทย่อยเป็นโจทก์หรือจำเลยในคดีที่เกี่ยวข้องกับจำนวนเงินที่อาจมีนัยสำคัญต่างๆ สรุปได้ดังนี้

### (ก) ข้อพิพาททางกฎหมายที่บริษัทฯ เป็นจำเลย

#### 1. การฟ้องร้องเกี่ยวกับสัญญาการแต่งตั้งตัวแทน

บริษัทฯ ได้แต่งตั้งบริษัท Jupiter Logistics (Bangladesh) Co., Ltd. เป็นตัวแทน (General Sales Agent) ในประเทศบังคลาเทศ เพื่อเป็นตัวแทนในการจำหน่ายบัตรโดยสารและบริการขนส่งทางอากาศ โดยสัญญาการแต่งตั้งตัวแทนมีกำหนดสิ้นสุดในวันที่ 31 ธันวาคม 2555 อย่างไรก็ตาม เมื่อวันที่ 26 ตุลาคม 2555 บริษัทฯ ได้แจ้งบริษัทตัวแทนว่า บริษัทฯ จะไม่ต่ออายุสัญญาดังกล่าวและให้การเป็นบริษัทตัวแทนสิ้นสุดลงเมื่อครบกำหนด คือวันที่ 31 ธันวาคม 2555

บริษัทตัวแทนได้ยื่นฟ้องบริษัทฯ เป็นคดีแพ่งต่อศาลชั้นต้นในประเทศบังคลาเทศ โดยอ้างว่าการไม่ต่ออายุสัญญาดังกล่าวนั้นไม่ได้รับความเห็นชอบล่วงหน้าจากบริษัทตัวแทนและเรียกค่าเสียหายคิดเป็นเงินไทยประมาณ 308 ล้านบาท พร้อมขอให้ศาลมีคำสั่งคุ้มครองชั่วคราว ซึ่งส่งผลให้บริษัทฯ ไม่สามารถทำธุรกรรมใดๆ ตั้งแต่วันที่ 10 ธันวาคม 2555 กับบัญชีเงินฝากของบริษัทฯ ในประเทศบังคลาเทศซึ่งมีเงินสดอยู่ประมาณ 166.35 ล้านบาทจนกว่าจะมีคำสั่งยกเลิกคำสั่งคุ้มครองชั่วคราวดังกล่าว ทั้งนี้ ในวันที่ 28 กันยายน 2557 ได้มีการลงนามสัญญาประนีประนอมยอมความระหว่างบริษัทฯ กับบริษัทตัวแทน ซึ่งบริษัทฯ ต้องชำระค่าสินไหมทดแทนให้แก่บริษัทตัวแทนเป็นเงินจำนวน 52 ล้านบาท บริษัทตัวแทนจึงได้ถอนฟ้องคดีดังกล่าวไปเมื่อวันที่ 17 ธันวาคม 2557 และในปี 2558 บริษัทฯ ได้ชำระค่าสินไหมทดแทนให้แก่บริษัทตัวแทนทั้งหมดแล้ว และได้โอนเงินกลับเข้าบัญชีธนาคารของบริษัทฯ ในประเทศไทยครบทั้งจำนวนแล้ว

#### 2. การฟ้องร้องเกี่ยวกับสัญญาจ้างแรงงาน

2.1 เมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2557 บริษัทฯ ถูกฟ้องโดยอดีตพนักงานของบริษัทฯ ขอให้ชดเชยค่าเสียหายเนื่องจากการละเมิดและผิดสัญญาจ้างต่อศาลแรงงานกลาง คดีมีทุนทรัพย์ 91.4 ล้านบาท ต่อมาในเดือนเมษายน 2557 บริษัทฯ ได้ยื่นฟ้องโจทก์ในข้อหาผิดสัญญาการศึกษาและฝึกอบรม เป็นเงินจำนวน 10.2 ล้านบาท ในวันที่ 2 มีนาคม 2558 ศาลแรงงานกลางได้มีคำพิพากษายกฟ้องบริษัทฯ และมีคำสั่งให้โจทก์ชดเชยค่าเสียหายจากการผิดสัญญาการศึกษาและฝึกอบรมจำนวน 1.8 ล้านบาทแก่บริษัทฯ พร้อมกับดอกเบี้ยร้อยละ 7.5 ต่อปี โจทก์ได้ยื่นอุทธรณ์ต่อศาลฎีกา ขณะนี้คดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลฎีกา

2.2 เมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2557 บริษัทฯ ถูกฟ้องโดยอดีตพนักงานของบริษัทฯ เพื่อเรียกเงินชดเชยจากการเลิกจ้างต่อศาลแรงงานกลาง คดีมีทุนทรัพย์ 34.6 ล้านบาท ซึ่งศาลแรงงานกลางได้มีคำพิพากษายกฟ้องโจทก์ โจทก์ได้ยื่นอุทธรณ์ต่อศาลฎีกา ขณะนี้คดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลฎีกา

(ข) ข้อพิพาททางกฎหมายซึ่งบริษัทฯ เป็นโจทก์

การฟ้องขอคืนภาษีโรงเรือนและที่ดินของสนามบินสมุย

เทศบาลนครเกาะสมุยได้ประเมินภาษีโรงเรือนและที่ดินของสนามบินสมุยระหว่างปี 2550 ถึงปี 2553 เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 119 ล้านบาท และสำหรับปี 2554 ถึง ปี 2557 เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้นประมาณ 38.8 ล้านบาทต่อปีซึ่งบริษัทฯ ไม่เห็นด้วยกับการประเมินภาษีดังกล่าว ดังนั้น ภายหลังจากที่บริษัทฯ ได้ชำระภาษีที่ได้ทำการประเมินไปแล้วตามที่กฎหมายกำหนด บริษัทฯ จึงได้ดำเนินการฟ้องเทศบาลนครเกาะสมุยต่อศาลภาษีอากรกลางเพื่อเรียกร้องให้เทศบาลนครเกาะสมุยคืนภาษีที่บริษัทฯ ได้ชำระไปแล้ว ทั้งนี้ ศาลภาษีอากรกลางได้ตัดสินให้บริษัทฯ ชนะคดีสำหรับการประเมินภาษีปี 2550 ถึง ปี 2557 แต่เทศบาลนครเกาะสมุยได้ยื่นอุทธรณ์ต่อศาลฎีกา

ในวันที่ 4 ตุลาคม 2559 และวันที่ 30 กันยายน 2559 ศาลฎีกาได้อ่านคำพิพากษาคดีดังกล่าวข้างต้น ของปี 2550 ถึง 2553 และปี 2554 ตามลำดับ โดยพิพากษายกฟ้องโจทก์ เป็นผลให้เทศบาลเมืองเกาะสมุยไม่ต้องคืนเงินภาษีโรงเรือนและที่ดินของปี 2550 ถึง 2553 และปี 2554 แก่บริษัทฯ และถือว่าคดีภาษีดังกล่าวข้างต้น ระหว่างบริษัทฯ กับเทศบาลเมืองเกาะสมุยในปี 2550 ถึง 2553 และปี 2554 ได้ถึงที่สุดแล้ว โดยในส่วนคดีภาษีของปี 2555 ถึงปี 2557 ยังอยู่ในกระบวนการพิจารณาตัดสินของศาลฎีกา

(ค) ข้อพิพาททางกฎหมายที่ BFS Ground เป็นจำเลย

ในระหว่างปี 2551 BFS Ground ถูกฟ้องร้องเป็นจำนวนเงินรวม 68.6 ล้านบาท จากเจ้าหนี้ค่าก่อสร้างของ BFS Ground ทั้งนี้ สืบเนื่องมาจากกรณีข้อพิพาทระหว่าง BFS Ground และผู้ก่อสร้างในประเด็นที่ BFS Ground เห็นว่าผู้ก่อสร้างไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขของสัญญาก่อสร้าง ต่อมาเมื่อวันที่ 20 เมษายน 2553 ศาลชั้นต้นพิพากษาให้ BFS Ground ชำระเงินจำนวน 25.4 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับแต่วันที่ 15 ตุลาคม 2550 เป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จแก่โจทก์ และเมื่อวันที่ 14 กรกฎาคม 2553 BFS Ground ได้ยื่นคำร้องขอทุเลาคดีแก่ศาลอุทธรณ์

ในเดือนมีนาคม 2554 BFS Ground ได้จ่ายชำระเงินคืนในส่วนของเงินค่าประกันผลงานแก่โจทก์เป็นจำนวน 10.4 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยรวมเป็นจำนวนเงิน 13.1 ล้านบาท และเมื่อวันที่ 17 มีนาคม 2554 BFS Ground ได้นำเงินส่วนที่เหลืออีกจำนวน 15 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยรวมเป็นเงินจำนวน 19.8 ล้านบาทไว้เป็นเงินค้ำประกันกับศาลตามคำสั่งของศาลอุทธรณ์ ต่อมาเมื่อวันที่ 2 มิถุนายน 2554 ศาลอุทธรณ์มีคำพิพากษาให้ BFS Ground ชำระเงินค่างานเพิ่มเติมอีกเป็นจำนวนเงิน 13.6 ล้านบาท และเมื่อวันที่ 30 กันยายน 2554 BFS Ground ได้ยื่นฎีกาต่อศาลฎีกา และต่อมาศาลฎีกาได้มีคำพิพากษาเมื่อวันที่ 20 เมษายน 2559 ให้ BFS Ground ชำระเงินค่างานทั้งหมด เป็นจำนวนเงิน 30.6 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 % ต่อปีนับตั้งแต่วันที่ 15 ตุลาคม 2550 จนกว่าจะชำระเสร็จแก่โจทก์ และค่าธรรมเนียมศาล รวมเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 50.2 ล้านบาท ซึ่ง BFS Ground ได้ชำระเงินจำนวนดังกล่าวแก่โจทก์เรียบร้อยแล้ว

อย่างไรก็ตาม BFS Ground ได้มีการบันทึกค่าเผื่อผลขาดทุนอันเกิดจากคดีและดอกเบี้ยจ่ายที่เกี่ยวข้องตามคำพิพากษาของศาลฎีกาไว้แล้วทั้งจำนวนซึ่งไม่ส่งผลกระทบต่อกำไรหรือขาดทุนของบริษัทฯ ในปัจจุบันแต่อย่างใด

## 6. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น

### ข้อมูลทั่วไป

ชื่อบริษัท	: บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ชื่อย่อ “BA”
ประเภทธุรกิจ	: ธุรกิจสายการบิน และกิจการสนามบินพาณิชย์
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	: เลขที่ 99 หมู่ที่ 14 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900
เลขทะเบียนบริษัท	: 0107556000183
โทรศัพท์	: (66) 2 265 5678
โทรสาร	: (66) 2 265 5775
ทุนจดทะเบียนและ ทุนที่ออกชำระแล้ว	: หุ้นสามัญจำนวน 2,100,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท รวมมูลค่า 2,100,000,000 บาท
นายทะเบียนหลักทรัพย์	: บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด 93 อาคารตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ถนนรัชดาภิเษก เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์	: (66) 2 009 9000
โทรสาร	: (66) 2 009 9991
เว็บไซต์	: <a href="http://www.set.or.th/tsd">www.set.or.th/tsd</a>
ผู้สอบบัญชี	: บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ชั้น 33 อาคารเลครัชดา 193/136-137 ถนนรัชดาภิเษก คลองเตย กรุงเทพฯ 10110
โทรศัพท์	:
โทรสาร	: (66) 2 264 9090
เว็บไซต์	: (66) 2 264 0789-90 : <a href="http://www.ey.com">www.ey.com</a>

## บริษัทในกลุ่มการบินกรุงเทพ

### บริษัทย่อย

บริษัท บางกอกแอร์เวย์ส โฮลดิ้ง จำกัด  
99 หมู่ที่ 14 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล  
เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900  
โทรศัพท์ : 02-265-5903  
โทรสาร : 02-265-5775

บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวิลด์ไวด์  
ไฟท์เซอร์วิส จำกัด  
777 หมู่ที่ 1 ตำบลหนองปรือ อำเภอบางพลี  
จังหวัดสมุทรปราการ 10540  
โทรศัพท์ : 02-131-5000  
โทรสาร : 02-131-5066

บริษัท เอสเอ เซอร์วิส จำกัด  
777 หมู่ที่ 1 ตำบลหนองปรือ อำเภอบางพลี  
จังหวัดสมุทรปราการ 10540  
โทรศัพท์ : 02-131-5000  
โทรสาร : 02-131-5066

บริษัท บีเอฟเอส คาร์โก้ ดีเอ็มเค จำกัด  
777 หมู่ที่ 1 ตำบลหนองปรือ อำเภอบางพลี  
จังหวัดสมุทรปราการ 10540  
โทรศัพท์ : 02-131-5000  
โทรสาร : 02-131-5066

บริษัท ครีวการบินกรุงเทพสมุย จำกัด  
99/13 หมู่ที่ 4 ตำบลบ่อผุด อำเภอกะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี  
84320  
โทรศัพท์ : 02-131-7500  
โทรสาร : 02-131-7599

บริษัท การบินกรุงเทพบริการภาคพื้น จำกัด  
99 ตำบลบ่อผุด อำเภอกะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี 84320  
โทรศัพท์ : 02-272-2681  
โทรสาร : 02-272-2593

บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด  
888 หมู่ที่ 1 ตำบลหนองปรือ อำเภอบางพลี  
จังหวัดสมุทรปราการ 10540  
โทรศัพท์ : 02-131-7500  
โทรสาร : 02-131-7599

บริษัท บีเอซี กูร์เมท์ เฮาส์ จำกัด  
2194 อาคารเอเชียทีก เดอะ ริเวอร์ฟรอนท์ ถนนเจริญกรุง  
แขวงวัดพระยาไกร เขตบางคอแหลม กรุงเทพมหานคร 10120  
โทรศัพท์ : 02-131-7500  
โทรสาร : 02-131-7599

บริษัท ครีวการบินกรุงเทพภูเก็ต จำกัด  
99 หมู่ 14 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร  
กรุงเทพมหานคร 10900  
โทรศัพท์ : 02-131-7500  
โทรสาร : 02-131-7599

## บริษัทร่วม

บริษัท ดับบลิวเอฟเอสพีจี การ์โก้ จำกัด  
777 หมู่ที่ 7 ตำบลหนองปรือ อำเภอบางพลี  
จังหวัดสมุทรปราการ 10540  
โทรศัพท์ : 02-131-5555  
โทรสาร : 02-131-5066

กองทุนรวมสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบินสมุย  
บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน ภัทร จำกัด (ผู้จัดการกองทุน)  
ชั้น 19 อาคารเมืองไทย-ภัทร คอมเพล็กซ์ อาคารเอ  
เลขที่ 252/25 ถนนรัชดาภิเษก แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง  
กรุงเทพมหานคร 10310  
โทรศัพท์ : 02-305-9800 โทรสาร : 02-305-9803-4