

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 และยังสามารถรับชำระราคาบัตรโดยสารที่จำหน่ายผ่านผู้แทนจำหน่ายบัตรโดยสารที่ได้รับอนุญาตจาก IATA ผ่านระบบชำระเงินของธนาคารที่บริหารจัดการโดย IATA ได้ จนกระทั่งในปี 2545 จึงได้เข้าเป็นสมาชิกสามัญของ IATA ซึ่งหมายถึงการเข้าสู่มาตรฐานความปลอดภัยในการบินพาณิชย์สากลนานาชาติภายใต้ IATA Operational Safety Audit (“IOSA”) และการมีสิทธิออกเสียงเรื่องอัตราค่าโดยสาร และในปี 2549 บริษัทฯ ได้เริ่มดำเนินกิจการสนามบินแห่งที่สามคือสนามบินตราด

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทฯ มีทุนจดทะเบียนจำนวน 2,100,000,000 บาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญจำนวน 2,100,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท และมีทุนชำระแล้วจำนวน 2,100,000,000 บาท

การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญและรางวัลเกียรติคุณของบริษัทฯ ในช่วงปี 2559 จนถึงปัจจุบัน

ปี	พัฒนาการที่สำคัญและรางวัลเกียรติคุณ
2559	<ul style="list-style-type: none"> บริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับให้อยู่ในอันดับ 1 สำหรับรางวัล “World’s Best Regional Airline” และ “Best Regional Airline in Asia” จาก Skytrax บริษัทฯ ได้ถูกจัดลำดับให้เป็น 1 ใน 10 สายการบินที่ดีที่สุดในโลก (Top Ten Airline Overall– Worldwide) และอันดับที่ 4 สายการบินที่มีการบริการบนเครื่องยอดเยี่ยมของโลก (Best in Cabin Service – Worldwide) จาก smartraveltourasia.com คอท คอม (SmartTravelAsia.com) เว็บไซต์ท่องเที่ยวชั้นนำของเอเชีย ที่มีการทำสำรวจความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวว่าหลายล้านคนทั่วโลกในหัวข้อ “สุดยอดแบรนด์ท่องเที่ยวประจำปี 2559 (Best in Travel 2016) ในหมวดธุรกิจการท่องเที่ยวและบริการ

ปี	พัฒนาการที่สำคัญและรางวัลเกียรติคุณ
2560	<ul style="list-style-type: none"> ● บริษัทฯ ได้รับรางวัลสายการบินแห่งภูมิภาคยอดเยี่ยมของโลกและรางวัลสายการบินแห่งภูมิภาคยอดเยี่ยมของเอเชีย จากการประกาศผลรางวัล สกายแทร็กซ์ เวิลด์ แอร์ไลน์ อวอร์ด ประจำปี 2560 (SKYTRAX World Airline Awards 2017) ● บริษัทฯ ได้รับรางวัลสาย การบินธุรกิจที่ให้บริการเต็มรูปแบบที่ดีที่สุดของเอเชียแปซิฟิก จาก แอร์ ทรานสปอร์ต อวอร์ด 2017 ซึ่งจัดขึ้นโดย นิตยสารทรานสปอร์ตนิวส์ซึ่งเป็นนิตยสารชั้นนำเกี่ยวกับอุตสาหกรรมการขนส่งใน ประเทศอังกฤษ ผู้ชนะรางวัลนี้ได้รับคัดเลือกจากคุณสมบัติที่เหมาะสม โดยคณะกรรมการ รวมทั้งจากผลสำรวจ ความพึงพอใจของ สมาชิกในเรือไฟซ์ทรานสปอร์ตนิวส์ และผู้เชี่ยวชาญในอุตสาหกรรมการขนส่ง สำหรับแอร์ ทรานสปอร์ต อวอร์ด ในปีนี้ ได้ถูกจัดขึ้นเพื่อเป็นเกียรติให้แก่บริษัทหรือนักธุรกิจที่มีประสิทธิภาพในการ ดำเนินงานและมีผลการดำเนินงานที่โดดเด่น ● บริษัทฯ ได้รับรางวัลสุดยอดแบรนด์ท่องเที่ยวประจำปี 2560 โดย สมาร์ท แทรเวล เอเชีย ได้แก่ รางวัลที่มอบให้ แก่ สายการบินที่ดีที่สุดในโลก (Top Ten Airline Overall – Worldwide) รางวัลที่มอบให้สายการบินที่มีการบริการ บนเครื่องบินที่ดีที่สุดในโลก (Top Five Best in Cabin Service – Worldwide) และ รางวัลที่มอบให้สนามบินที่ดีที่สุดในโลก (สนามบินสมุย) (Top Ten Airport Worldwide) ได้รับถึง 3 รางวัลจากสมาร์ททราเวลเอเชียในปีนี้ซึ่งรางวัล จัดทำโดย SmartTravelAsia.com เว็บไซต์ และนิตยสารท่องเที่ยวออนไลน์ชั้นนำของเอเชีย ที่ทำการสำรวจความ คิดเห็นของนักท่องเที่ยวกว่าหลายล้านคนทั่วโลก ในหมวดธุรกิจการท่องเที่ยวและบริการ ● บริษัทฯ ได้รับรางวัลสายการ บินระดับภูมิภาคยอดเยี่ยมประจำปี 2560 จากการประกาศรางวัล ทีทีจี ทราเวล อวอร์ดส์ ครั้งที่ 28 รางวัลทีทีจี ทราเวล อวอร์ดจัดขึ้นเป็นประจำทุกปี เพื่อเป็นเกียรติแก่นักบินและองค์กรใน อุตสาหกรรมท่องเที่ยวที่มีความ โดดเด่นในประเภทต่างๆ ของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก
2561	<ul style="list-style-type: none"> ● บริษัทฯ ได้รับรางวัลจาก สมาร์ท แทรเวล เอเชีย (Smart Travel Asia) จำนวน 2 รางวัล คือ รางวัลที่มอบให้ แก่ สายการบินที่ดีที่สุดในโลก (Top Ten Airline Overall – Worldwide) และรางวัลที่มอบให้สายการบินที่มีการ บริการบนเครื่องบินที่ดีที่สุดในโลก (Top Ten Best in Cabin Service – Worldwide) ● บริษัทฯ ได้รับรางวัลจากทริปแอดไวเซอร์ จำนวน 2 รางวัล คือสายการบินยอดเยี่ยมในภูมิภาคเอเชีย และสาย การบินที่มีที่นั่งชั้นประหยัดยอดเยี่ยมในภูมิภาคเอเชีย ● บริษัทฯ ได้รับรางวัลจากการประกาศผลรางวัล สกายแทร็กซ์ เวิลด์ แอร์ไลน์ อวอร์ด ประจำปี 2561 จำนวน 2 รางวัล คือสายการบินภูมิภาคที่ดีที่สุดในโลก และสายการบินภูมิภาคที่ดีที่สุดในเอเชีย ● บริษัทฯ ได้รับรางวัลจาก ทีทีจี ทราเวล อวอร์ด คือ สายการบินยอดเยี่ยมประจำปี 2561 ● บริษัทฯ ได้รับรางวัลจากงาน Thailand's Smart Awards 2561 คือรางวัลองค์กรที่มีความโดดเด่นด้านการ บริหารงาน และจัดการธุรกิจยอดเยี่ยม ● บริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับเป็นอันดับที่ 5 ของสายการบินตรงต่อเวลาที่สุดในโลก และได้รับการจัดอันดับ เป็นอันดับที่ 2 ของสายการบินที่ตรงต่อเวลาที่สุดในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก จากโอเอจี เอวีเอชัน เวิลด์ไวด์ (OAG Aviation Worldwide)
2562	<ul style="list-style-type: none"> ● บริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับเป็นอันดับที่ 5 ของสายการบินที่ตรงต่อเวลาที่สุดในโลกจาก “โอเอจี เอวีเอชัน เวิลด์ไวด์” (OAG Aviation Worldwide)

ปี	พัฒนาการที่สำคัญและรางวัลเกียรติคุณ
	<ul style="list-style-type: none"> บริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับเป็นสายการบินตรงต่อเวลาที่สุดในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก อันดับที่ 2 ประจำปี 2562 จาก โอเอจี บริษัทฯ ได้รับรางวัลสายการบินยอดเยี่ยมในภูมิภาคเอเชีย รางวัลทราเวลเลอร์ส ชอยส์ แอร์ไลน์ อวอร์ดส ประจำปี 2562 จากทริปแอดไวเซอร์ บริษัทฯ ได้รับรางวัลสุดยอดแบรนด์แห่งปี 2561 (Super brands Thailand 2018) จาก ซูเปอร์แบรนด์ประเทศไทย บริษัทฯ ได้รับรางวัลสายการบินภูมิภาคที่ดีที่สุดในโลกและสายการบินภูมิภาคที่ดีที่สุดในเอเชีย จากการประกาศผลรางวัล สกายแทร็กซ์ เวิลด์ แอร์ไลน์ อวอร์ด (SKYTRAX World Airline Awards) ประจำปี 2562 บริษัทฯ ได้รับรางวัลที่สิบอันดับสายการบินที่มีการบริการบนเครื่องบินที่ดีที่สุดในโลก (Top Ten Best in Cabin Service - Worldwide) จากการจัดอันดับแบบสำรวจความคิดเห็น สุดยอดแบรนด์ท่องเที่ยวประจำปี 2562 โดย สمارท์ แทรเวล เอเชีย
2563	<ul style="list-style-type: none"> รางวัล Thailand Best Employer Brand Awards 2020 (Airline & Aviation) จากสถาบันด้านการบริหารทรัพยากรบุคคล (World HRD Congress)

ภาพรวมการประกอบธุรกิจ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทฯ ให้บริการเที่ยวบินแบบประจำในเส้นทางบินภายในประเทศ 10 เส้นทาง โดยครอบคลุมเส้นทางไปยังจุดหมายปลายทางที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวพักผ่อนและแหล่งวัฒนธรรมที่สำคัญในประเทศไทย ในจังหวัดต่างๆ เช่น ภูเก็ต เชียงใหม่ กระบี่ และเกาะสมุย นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้ให้บริการเที่ยวบินแบบประจำในเส้นทางบินระหว่างประเทศอีก 12 เส้นทางในประเทศต่างๆ เช่น เมียนมาร์ ลาว กัมพูชา มาเลเซีย สิงคโปร์ มัลดีฟส์ เวียดนาม และ จีน เป็นต้น ทั้งนี้บริษัทฯ ยังได้ขยายการให้บริการให้ครอบคลุมไปยังกลุ่มลูกค้าในยุโรป เอเชียใต้ ตะวันออกกลาง รวมทั้งประเทศญี่ปุ่น โดยการประสานความร่วมมือกับสายการบินอื่นๆ ผ่านการทำข้อตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Sharing) และความตกลงร่วมอื่นๆ

บริษัทฯ ดำเนินงานผ่านศูนย์ปฏิบัติการการบินหลัก 3 แห่ง คือ สนามบินสุวรรณภูมิที่กรุงเทพฯ สนามบินสมุยที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี ซึ่งเป็นสนามบินที่บริษัทฯ เป็นเจ้าของและดำเนินการเอง และสนามบินเชียงใหม่

บริษัทฯ ให้บริการเที่ยวบินไปยังจุดหมายปลายทางที่ใช้เวลาเดินทางต่อเที่ยวบินไม่เกิน 5 ชั่วโมงจากศูนย์ปฏิบัติการการบินแต่ละแห่งของบริษัทฯ ซึ่งทำให้บริษัทฯ สามารถเข้าถึงผู้โดยสาร ทั้งในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเอเชียใต้ บริษัทฯ เชื่อว่าประเทศไทยเป็นตลาดการท่องเที่ยวที่สำคัญและจะทำให้บริษัทฯ มีจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้น โดยมีจำนวนผู้โดยสารคนไทยที่เพิ่มมากขึ้นเนื่องจากสามารถเข้าถึงการเดินทางโดยเครื่องบินได้มากขึ้น และบริษัทฯ ยังเชื่อว่าการที่บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการให้บริการที่มีคุณภาพสูง ความใส่ใจในการบริการ และการมีเส้นทางบินสู่จุดหมายปลายทางหรือประเทศที่มีวัฒนธรรมเป็นเอกลักษณ์เฉพาะนั้นทำให้บริษัทฯ มีความแตกต่างจากสายการบินคู่แข่ง

ในปี 2563 บริษัทฯ ได้ดำเนินธุรกิจตามกลยุทธ์ ซึ่งประสบความสำเร็จในหลายด้าน สรุปได้ดังนี้

เครือข่ายการบิน

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการพัฒนาตลาดและการขยายเครือข่ายเส้นทางบิน ทั้งนี้บริษัทฯ ยังคงดำเนินนโยบายโดยการเพิ่มเที่ยวบินในจุดหมายปลายทางที่เป็นความต้องการของนักท่องเที่ยว ในขณะที่ยังคงดำเนินการอย่างต่อเนื่องเพื่อเพิ่มพันธมิตรทางธุรกิจ โดยการทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (code share) กับสายการบินต่างๆ ทั้งนี้เพื่อให้ครอบคลุมทุกกลุ่มเป้าหมาย และเพื่อรักษาตำแหน่งทางการตลาดและเสริมสร้างเครือข่ายเส้นทางของบริษัทฯ

ในปีนี้ บริษัทฯ ได้เพิ่มปริมาณการผลิตผู้โดยสาร ทั้งนี้เพื่อรองรับเครือข่ายเส้นทางบินที่เพิ่มขึ้นในภูมิภาค และตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารในเส้นทางนั้นๆ

ตารางแสดงจำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นปี 2563 และปี 2562

ประเภทเครื่องบิน	ณ 31 ธันวาคม 2563	ณ 31 ธันวาคม 2562
แอร์บัส เอ 319	15	16
แอร์บัส เอ 320	9	9
เอทีอาร์ 72-500	2	2
เอทีอาร์ 72-600	13	13
รวมทั้งหมด	39	40

• การเปิดเส้นทางบินและการเพิ่มความถี่เที่ยวบิน

จากผลกระทบจากสถานการณ์แพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) บริษัทฯ ได้ดำเนินการปฏิบัติการบินเพื่อให้สอดคล้องกับมาตรการด้านการเดินทางที่ออกโดยภาครัฐ และประกาศการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉิน พ.ศ. 2558 (พ.ร.ก. ฉุกเฉิน) รวมทั้งประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) เพื่อการป้องกันการแพร่ระบาดของ COVID-19

ด้วยเหตุนี้ทางบริษัทฯ ได้ดำเนินงานตามนโยบาย และมาตรการที่ภาครัฐและสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) กำหนดไว้ โดยหยุดทำการปฏิบัติการบินในทุกเส้นทาง ตั้งแต่ เดือน เมษายน 2563 และ เมื่อสถานการณ์แพร่ระบาดฯ มีแนวโน้มที่ดีขึ้น บริษัทฯ ได้รับอนุญาตจาก กพท. ให้กลับมาทำการบินปกติ เฉพาะเส้นทางบินภายในประเทศ ตั้งแต่ กลางเดือน พฤษภาคม 2563 จนถึงปัจจุบัน โดยทางบริษัทฯ มีการทบทวนแผนกลยุทธ์ และ การบริหารจัดการเส้นทางบินและเที่ยวบิน ของแต่ละเส้นทางบินให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับความต้องการเดินทางของผู้โดยสาร รวมถึง สถานการณ์การแพร่ระบาดฯ ในปัจจุบัน เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการนำเครื่องบินมาใช้มากที่สุด และลดต้นทุนการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับการใช้เครื่องบินที่ไม่จำเป็น โดยมีการประสานงานกับหน่วยงานราชการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างสม่ำเสมอในการติดตามสถานการณ์การแพร่ระบาด และนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว การเดินทางทางอากาศทั้งในและต่างประเทศเพื่อจัดเตรียมแผนสำหรับการกลับมาเปิดให้บริการในเส้นทางบินต่างๆ ส่งผลให้เส้นทางบินภายในประเทศ ได้กลับมาทำการบินในบางเส้นทางโดยมีรายละเอียด ดังนี้

เส้นทางบิน	จำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์
การเพิ่มความถี่เที่ยวบิน	
กรุงเทพฯ-สมุย ไปและกลับ	79
กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ไปและกลับ	25
กรุงเทพฯ-ภูเก็ต ไปและกลับ	25
กรุงเทพฯ-ลำปาง ไปและกลับ	21
กรุงเทพฯ-สุโขทัย ไปและกลับ	14
กรุงเทพฯ-กระบี่ ไปและกลับ	14
กรุงเทพฯ-ตราด ไปและกลับ	7
สมุย-ภูเก็ต ไปและกลับ	2
ภูเก็ต-อุตุเกา ไปและกลับ	3
ภูเก็ต-หาดใหญ่ ไปและกลับ	7

ยกเลิกเที่ยวบิน

- เส้นทางบินภายในประเทศ
 - กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ไปและกลับ (ตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2563 เป็นต้นไป)
- เส้นทางบินระหว่างประเทศ (ตั้งแต่มีนาคม 2563 เป็นต้นไป)
 - กรุงเทพฯ-มুমไบ ไปและกลับ
 - กรุงเทพฯ-เวียงจันทน์ ไปและกลับ
 - กรุงเทพฯ-เกาะฟูโก๊วก ไปและกลับ
 - กรุงเทพฯ-คัมรัน ไปและกลับ
 - สมุย – เจิงตู ไปและกลับ
 - สมุย – ฉงชิ่ง ไปและกลับ

การพัฒนาผลิตภัณฑ์และการบริการ

- ห้องรับรองผู้โดยสารที่สนามบิน

สถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) ทั่วโลก ส่งผลให้ทางรัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ออกมาตรการด้านสาธารณสุข ในการป้องกันการแพร่กระจายเชื้อไวรัสดังกล่าว ส่งผลให้ทางบริษัทฯ ต้องระงับการให้บริการห้องรับรองและมุมบริการของว่างฯ ในทุกสถานี ทั้งนี้ ทางบริษัทฯ ได้ดำเนินการปรับรูปแบบการบริการและผลิตภัณฑ์ที่นำมาให้บริการผู้โดยสารภายในห้องรับรอง เพื่อให้เป็นไปตามมาตรการของภาครัฐและเพื่อความสะดวกด้านชีวอนามัย ได้แก่ การจัดที่นั่งภายในห้องรับรองแบบ “เว้นระยะห่าง” (Social distancing) การปรับบรรจุภัณฑ์แบบห่อปิดมิดชิด (individually wrapped package) อนึ่ง หลังจากมีมาตรการผ่อนปรนจากทางรัฐบาลและการกลับมาบริการในเส้นทางบินดังกล่าว ทางสายการบินจะกลับมาเปิดให้บริการห้องรับรองและมุมบริการของว่างฯ ในบางสถานี

ความร่วมมือจากสายการบินพันธมิตร

สืบเนื่องจากประกาศการควบคุมการเดินทาง โดยเฉพาะเส้นทางบินระหว่างประเทศในช่วงการระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) นั้น จึงทำให้ปริมาณเที่ยวบินลดลงจนถึงการหยุดทำการบินในระยะเวลาหลายเดือน มีเพียงเที่ยวบินภายในประเทศเท่านั้น ซึ่งไม่สามารถเชื่อมต่อการบริการกับสายการบินพันธมิตรได้ แต่อย่างไรก็ตามการประสานความร่วมมือกับสายการบินการพาณิชย์ยังคงดำเนินอย่างต่อเนื่องตามปกติเพื่อแลกเปลี่ยนข่าวสารและความเคลื่อนไหว ให้มีความพร้อมและรักษาขีดความสามารถสำหรับการกลับมาเชื่อมต่อการให้บริการกับสายการบินพันธมิตรได้ทุกเมื่อ

ในปี 2563 บริษัทฯ มีสายการบินที่เข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วมแบบ Code Share Agreement รวม 28 สายการบิน เพิ่มขึ้นจากปี 2562 จำนวน 1 สายการบินคือ กัลฟ์แอร์

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

การเข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Sharing)

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

ปี	สายการบิน
	<ul style="list-style-type: none"> ● สายการบินแอร์ฟลอต ● สายการบินการู้คำ อินโดนีเซีย
2558	<ul style="list-style-type: none"> ● สายการบินไชน่าแอร์ไลน์ ● สายการบินเจ็ท แอร์เวย์ ** ● สายการบินเอมิเรตส์แอร์ไลน์ ● สายการบินแอร์ แอสตานา
2559	<ul style="list-style-type: none"> ● สายการบินออสเตรเลียแอร์ไลน์
2560	<ul style="list-style-type: none"> ● สายการบินเซยะเหมินแอร์ไลน์ ● สายการบินเวียดนามแอร์ไลน์ ● สายการบินฮ่องกงแอร์ไลน์
2561	<ul style="list-style-type: none"> ● สายการบินฟิลิปปินส์แอร์ไลน์ ● สายการบินลาวแอร์ไลน์ ● สายการบินโอมานแอร์ ● สายการบินเอล อัล อิสราเอล แอร์ไลน์
2562	<ul style="list-style-type: none"> ● สายการบินเตอร์กิช แอร์ไลน์
2563	<ul style="list-style-type: none"> ● สายการบินกัลฟ์แอร์

* ยกเลิกความตกลงเที่ยวบินร่วมแบบ Code Share Agreement ในเดือนตุลาคม 2560

** ปิดกิจการ เมื่อปลายปี 2562

บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BA)

- ผู้ถือหุ้น (Shareholders):**
 - บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (PGGS): 99.99%
 - บริษัท บังกอกแอร์เวย์ส โฮลดิ้ง จำกัด (BAH): 99.99%
 - บริษัท มอร์แทคพี จำกัด (MOR): 99.99%
 - บริษัท บังกอกแอร์ อวิเอชัน ทรานนิ่ง เซ็นเตอร์ จำกัด (BATC): 99.99%
 - บริษัท กรูมท์ พรินซ์ จำกัด (GP): 99.99%
 - บริษัท ครีการบิน กรุงเทพ จำกัด (BAC): 99.99%
 - บริษัท บีเอสซีกรุ๊ป จำกัด (BACGH): 99.99%
 - บริษัท ครีการบิน กรุงเทพ จำกัด (BACHKT): 99.99%
 - บริษัท ครีการบิน กรุงเทพ จำกัด (BACUSM): 99.99%
 - บริษัท ครีการบิน กรุงเทพ จำกัด (BACCNX): 99.99%
 - บริษัท ครีการบิน กรุงเทพ จำกัด (BACDMK): 70.00%
- ร่วมทุน (Joint Venture Companies):**
 - บริษัท ผู้พัฒนาอินเตอร์เนชั่นแนล เอวีเอชั่น จำกัด (UTA): 45.00%
 - กองควบคุมสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบินดอนเมือง (SPF): 30.03%
 - บริษัท คับบลิวเฟอสฟัต การ์มิเก้ จำกัด (BFS Cargo): 49.00%
 - บริษัท ไอเอสเออีร์วิสซอล จำกัด (SA): 99.99%
 - บริษัท ดีเอฟเอสคาร์โก้ ดิเอ็มเค จำกัด (BFS Cargo DMK): 51.00%

หมายเหตุ : สัดส่วนการถือหุ้นแสดงตามบัญชีรายชื่อผู้ถือหุ้นของแต่ละบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565

บริษัทย่อยและบริษัทร่วม

บริษัทฯ มีการถือหุ้นในบริษัทย่อยและบริษัทร่วมโดยมีรายละเอียดสรุปได้ดังต่อไปนี้

บริษัท	ธุรกิจหลัก	ทุนชำระแล้ว (ล้านบาท)	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
บริษัทย่อย			
1. บริษัท บางกอกแอร์เวย์ส โฮลดิ้ง จำกัด	บริษัท โฮลดิ้ง (holding company)	1,001.0	99.99
2. บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวสต์ไวด์ ไฟลท์เซอร์วิส จำกัด	บริการภาคพื้นดินในลานจอดและอุปกรณ์ ภาคพื้น ณ สนามบินสุวรรณภูมิ	670.0	98.88
3. บริษัท การบินกรุงเทพบริการภาคพื้น จำกัด	บริการภาคพื้นดินบริการในลานจอดและ อุปกรณ์ภาคพื้น ณ สนามบินสมุย	0.25	99.99
4. บริษัท เอสเอ เซอร์วิสเชส จำกัด ⁽¹⁾	บริการภาคพื้นดินในลานจอดและอุปกรณ์ ภาคพื้น ณ สนามบินดอนเมือง	1.0	99.99
5. บริษัท บีเอฟเอส คาร์โก้ ดีเอ็มเค จำกัด ⁽¹⁾	บริการคลังสินค้า ณ สนามบินดอนเมือง	25.0	51.00
6. บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด	บริการด้านครีวการบิน ณ สนามบินสุวรรณภูมิ	500.0	90.00
7. บริษัท บีเอซี กูร์เมท์ เฮาส์ จำกัด ⁽²⁾	ธุรกิจร้านอาหาร	150.0	99.99
8. บริษัท ครีวการบินกรุงเทพสมุย จำกัด ⁽²⁾	บริการด้านครีวการบิน ณ สนามบินสมุย	20.0	99.99
9. บริษัท ครีวการบินกรุงเทพภูเก็ต จำกัด ⁽²⁾	บริการด้านครีวการบิน ณ สนามบินภูเก็ต	100.0	99.99
10. บริษัท ครีวการบินกรุงเทพเชียงใหม่ จำกัด ⁽²⁾	บริการด้านครีวการบิน ณ สนามบินเชียงใหม่	10.00	99.99
11. บริษัท กูร์เมท์ พรีเมียม จำกัด ⁽³⁾	การผลิตและแปรรูปอาหาร	115.75	99.99
12. บริษัท มอร์แคนารี จำกัด ⁽³⁾	ร้านค้าปลอดภาษี	20.00	99.99
13. บริษัท บางกอกแอร์ เอวิเอชั่น เทรนนิงเซ็นเตอร์ จำกัด ⁽³⁾	สถาบันการอบรมด้านการบิน	10.00	99.99
14. บริษัท ครีวการบินกรุงเทพดอนเมือง จำกัด ⁽⁴⁾	บริการด้านครีวการบิน ณ สนามบินดอนเมือง	20.00	99.99
บริษัทร่วม			
1. บริษัท ดับบลิวเอฟเอสพีจี คาร์โก้ จำกัด	บริการคลังสินค้า ณ สนามบินสุวรรณภูมิ	300.0	49.00
2. กองทุนรวมอสังหาริมทรัพย์สนามบินสมุย	ลงทุนในสิทธิการเช่าสนามบินสมุยเป็น ระยะเวลา 30 ปี	9,208.10	30.03
3. บริษัท อุตะภา อินเตอร์เนชั่นแนล เอวิเอชั่น จำกัด	กิจการสนามบิน	4,500.0	45.00

- หมายเหตุ : ⁽¹⁾ ถือหุ้นโดยบริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวิลด์ไวด์ไฟลท์เซอร์วิส จำกัด
- ⁽²⁾ ถือหุ้นโดยบริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด
- ⁽³⁾ ถือหุ้นโดยบริษัท บางกอกแอร์เวย์ส โฮลดิ้ง จำกัด
- ⁽⁴⁾ ถือหุ้นโดยบริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด และ บริษัท กูร์เมท์ ปริโม จำกัด ในสัดส่วน 70:30

2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

1. โครงสร้างรายได้ของบริษัทฯ บริษัทย่อยและบริษัทร่วม

ข้อมูลงานธุรกิจหลัก	ปี 2563		ปี 2562		ปี 2561	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากธุรกิจสายการบิน						
ค่าโดยสาร	5,534.2	54.2	18,516.1	67.7	19,708.8	70.5
ค่าระวางขนส่ง	50.3	0.5	201.8	0.7	216.5	0.8
บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำ	55.1	0.5	346.0	1.2	550.1	2.0
รวมรายได้จากธุรกิจสายการบิน	5,639.6	55.2	19,063.9	66.6	20,475.4	73.3
รายได้จากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน						
บริการภาคพื้น (BFS Ground)	1,139.1	11.1	2,391.4	8.4	2,167.6	7.8
บริการภาคพื้น (PGGS)	98.0	1.0	349.8	1.2	367.1	1.3
บริการครุภัณฑ์ (BAC)	302.8	3.0	1,024.0	3.6	1,048.8	3.8
อื่นๆ	309.3	3.0	585.1	2.0	498.8	1.8
รวมรายได้จากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน	1,849.2	18.1	4,350.3	14.6	4,082.3	14.6
รายได้ธุรกิจสนามบิน						
ค่าธรรมเนียมผู้โดยสาร	177.3	1.7	547.3	1.9	598.1	2.1
รวมรายได้จากธุรกิจสนามบิน	177.3	1.7	547.3	1.9	598.1	2.1
รายได้อื่น						
รายได้จากเงินปันผล	375.1	3.7	573.3	2.0	418.6	1.5
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	227.0	2.2	-	-	164.7	0.6
ดอกเบี้ยรับ *	-	-	104.4	0.4	144.1	0.4
กำไรจากการขายเงินลงทุน	-	-	1,990.8	7.0	384.8	1.4
รายได้อื่นๆ	1,948.4	19.1	1,975.2	6.9	1,705.6	6.1
รวมรายได้อื่น	2,550.5	25.0	4,647.7	16.3	2,787.8	10.0
รวมรายได้	10,216.3	100.0	28,609.2	100.0	27,943.6	100.0

* ปี 2563 ไม่รวมรายได้ดอกเบี้ย เนื่องจากมีการจัดกลุ่มรายการใหม่เพื่อแสดงเป็นรายได้ทางการเงิน

2. ลักษณะผลิตภัณฑ์และบริการ

ผลิตภัณฑ์หรือบริการของบริษัทฯ สามารถแบ่งออกเป็นธุรกิจหลักและกลุ่มธุรกิจ ดังนี้

1. ธุรกิจสายการบิน

• การให้บริการเที่ยวบินแบบประจำ

บริษัทฯ ให้บริการเที่ยวบินแบบประจำโดยเป็นการให้บริการแบบเต็มรูปแบบ โดยมุ่งเน้นการให้บริการระดับพรีเมียมแก่กลุ่มผู้โดยสารที่ใช้บริการสายการบินเพื่อการท่องเที่ยวและเพื่อวัตถุประสงค์ทางธุรกิจ

เครือข่ายเส้นทางการบิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 เครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ ครอบคลุมจุดหมายปลายทาง 22 แห่ง (ไม่รวมถึงกรุงเทพมหานคร) ใน 10 ประเทศ (รวมถึงประเทศไทย) นอกจากนี้ ด้วยความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) ทำให้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 เครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ ได้ขยายออกไปครอบคลุมจุดหมายปลายทางในต่างประเทศอีก 27 แห่ง ใน 19 ประเทศ (ไม่รวมถึงประเทศไทย)

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

เครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ

แผนที่ดังต่อไปนี้ แสดงถึงเครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ ณ วันที่ 31 ธันวาคม

2563



แผนที่ดังต่อไปนี้ แสดงถึงเครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 ที่ขยายครอบคลุมออกไป อันเป็นผลมาจากการเข้าทำความตกลงที่ขั้วบินร่วม (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

บริษัทฯ ทำความตกลงเที่ยวบินร่วมแบบ Code Share Agreement กับสายการบินอื่น ซึ่งจะช่วยเพิ่มปริมาณผู้โดยสารในเครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ และช่วยขยายเครือข่ายเส้นทางการบินให้ครอบคลุมจุดหมายปลายทางที่บริษัทฯ ต้องการ ทั้งนี้การเข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วมแบบ Code Share Agreement ช่วยให้บริการบริษัทฯ สามารถเข้าถึงและเชื่อมต่อผู้โดยสารที่เดินทางโดยสายการบินอื่นจากจุดหมายปลายทางนานาชาติทั้งในทวีปยุโรป ทวีปเอเชีย ทวีปออสเตรเลียและภูมิภาคอื่นๆ ซึ่งบริษัทฯ ประสบความสำเร็จในการเข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วมแบบ Code Share Agreement กับสายการบินอื่น รวม 28 สายการบิน

- การดำเนินงานของสายการบิน

1. เครื่องบิน และการใช้เครื่องบิน

วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทฯ มีเครื่องบินที่นำมาให้บริการขนส่งผู้โดยสารรวมทั้งสิ้น 39 ลำ โดยมีรายละเอียดดังนี้

แบบเครื่องบิน	จำนวนเครื่องบิน (ลำ)	ภายใต้สัญญาเช่า ทางการเงิน (ลำ)	ภายใต้สัญญาเช่า ดำเนินงาน (ลำ)	กรรมสิทธิ์ของ บริษัทฯ (ลำ)
แอร์บัส เอ 320	9	-	9	-
แอร์บัส เอ 319	15	-	15	-
เอทีอาร์ 72-500	2	-	-	2
เอทีอาร์ 72-600	13	9	-	4
รวมทั้งสิ้น	39	9	24	6

ในปี 2563 บริษัทฯ ใช้เครื่องบินในการดำเนินงานโดยเฉลี่ยประมาณ 8.4 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อหนึ่งวันการใช้งาน (block hour per day utilization) ซึ่งเป็นระดับปกติเช่นเดียวกับสายการบินอื่นๆ ในภูมิภาคที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบ บริษัทฯ ใช้เครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 320 โดยเฉลี่ยประมาณ 4.5 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อหนึ่งวันการใช้งาน เครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 319 โดยเฉลี่ยประมาณ 4.7 ชั่วโมง ปฏิบัติการบินต่อหนึ่งวันการใช้งาน และเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72 โดยเฉลี่ยประมาณ 4.6 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อหนึ่งวันการใช้งาน

2. การวางแผนเส้นทางการบิน

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

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

ปัจจัยหลักที่นำมาพิจารณาในการเพิ่มเส้นทางการบินใหม่เข้ากับเครือข่ายเส้นทางการบินที่มีอยู่ของบริษัทฯ หรือในการเพิ่มจำนวนเที่ยวบินในเส้นทางการบินเดิม ได้แก่ ความพร้อมของเครื่องบินและประมาณการอัตราการใช้งานผู้โดยสาร และพัสดุภัณฑ์ ความสามารถในการสร้างรายได้ของเส้นทางการบิน และการส่งเสริมปริมาณการขนส่งในเส้นทางการบินอื่นๆ

ทั้งนี้ ตามยุทธศาสตร์เครือข่ายเส้นทางการบินปัจจุบันของบริษัทฯ บริษัทฯ จะให้ความสำคัญกับการเชื่อมต่อเครือข่ายผ่านศูนย์ปฏิบัติการการบินของบริษัทฯ ในกรุงเทพฯ และสนามบินของบริษัทฯ มากขึ้น โดยเฉพาะสนามบินสมุย บริษัทฯ ได้ให้บริการการบินโดยการเชื่อมต่อนักท่องเที่ยวผ่านเส้นทางจากจังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งเปรียบเสมือนประตูภาคเหนือของประเทศไทย บริษัทฯ ได้เข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) และความร่วมมือกับสายการบินอื่นๆ ยังเป็นกลยุทธ์ที่สำคัญที่ทำให้บริษัทฯ สามารถขยายเครือข่ายเส้นทางการบินและเพิ่มอัตราผู้โดยสาร โดยผู้โดยสารสามารถเชื่อมต่อเที่ยวบินของบริษัทฯ จากสถานที่ต่างๆ ทั่วโลกทั้งในทวีปยุโรป ทวีปเอเชีย ทวีปออสเตรเลีย และภูมิภาคอื่นๆ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังสามารถเข้าถึงผู้โดยสารในประเทศจีนโดยการให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำ ในการนี้บริษัทฯ จะตรวจสอบให้แน่ใจอย่างสม่ำเสมอว่าเที่ยวบินในเครือข่ายส่วนขยายมีตารางเวลาในการบินสอดคล้องกับเที่ยวบินในเครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ เพื่อที่จะทำให้อัตราจำนวนเที่ยวบินที่จะเชื่อมต่อกับเที่ยวบินของบริษัทฯ ให้ได้มากที่สุด และบริษัทฯ ยังต้องติดตามตรวจสอบปริมาณการขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางการบินทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศเป็นระยะๆ เพื่อปรับเปลี่ยนจำนวนเที่ยวบินและจำนวนที่นั่งโดยสารตามความต้องการของตลาดในช่วงที่มีผู้โดยสารเดินทางมากและสอดคล้องกับความผันผวนในอุปสงค์ของตลาดในเส้นทางการบินเหล่านี้

3. ตารางการบิน

ฝ่ายจัดการด้านเครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ จะจัดทำตารางการบินให้มีความสอดคล้องกับอุปสงค์ของตลาดในเส้นทางการบินต่างๆ และตามแนวปฏิบัติของ IATA ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้จัดทำตารางการบินเป็น 2 ชุด อันประกอบด้วย ตารางการบินในภาคฤดูหนาวและตารางการบินในภาคฤดูร้อน โดยตารางการบินในภาคฤดูหนาวเริ่มตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคมของเดือนตุลาคมของปีก่อนหน้าถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนมีนาคม ส่วนตารางการบินในภาคฤดูร้อนเริ่มตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคมของเดือน

มีนาคมถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนตุลาคมของแต่ละปี ทั้งนี้บริษัทฯ อาจเปลี่ยนแปลงอัตราความถี่ของเที่ยวบินและแบบของเครื่องบินที่ใช้ในเส้นทางการบินแบบประจำในบางเส้นทางได้ตามความเหมาะสมในแต่ละช่วงฤดูกาล

4. การปฏิบัติการการบิน

บริษัทฯ กำกับดูแลและควบคุมเที่ยวบินต่างๆ ของบริษัทฯ โดยผ่านศูนย์ควบคุมการปฏิบัติการการบิน ซึ่งตั้งอยู่นอกบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ เพื่อให้การปฏิบัติการการบินเป็นไปตามตารางการบิน กฎหมายและข้อบังคับต่างๆ ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยศูนย์ควบคุมการปฏิบัติการการบินจะเก็บรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับน้ำหนักที่เครื่องบินสามารถบรรทุกได้ สภาพอากาศ สภาพสนามบิน และสถานะของเครื่องบิน อนุมัติการอำนวยความสะดวกการบิน 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 ข้อได้เปรียบเช่นนี้ได้แก่การที่กรุงเทพมหานครเป็นประตูภูมิภาคอินโดจีน ภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง ภูมิภาคเอเชียใต้และประเทศจีนตอนใต้ อีกทั้งกรุงเทพฯ ยังตั้งอยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสมเป็นจุดแวะพักสำหรับเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างทวีปยุโรปกับทวีปเอเชียตอนเหนือ และทั้งทวีปยุโรปและเอเชียตอนเหนือกับจุดบินต่างๆ ในประเทศออสเตรเลียและประเทศนิวซีแลนด์ และภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

ศูนย์ปฏิบัติการการบินหลักของบริษัทฯ อยู่ที่สนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งเป็นสนามบินนานาชาติหลักและเป็นสนามบินในประเทศไทยที่ใหญ่ที่สุดของประเทศไทยทั้งในด้านของปริมาณเครื่องบินที่ขึ้นลงและจำนวนผู้โดยสาร โดยการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย (ทอท.) ได้นำระบบ ตรวจสอบและคัดกรองผู้โดยสารล่วงหน้า หรือ APPS (Advance Passenger Processing System) มาใช้ในสนามบินในการตรวจสอบผู้โดยสาร เพื่อป้องกันการก่อการร้ายข้ามชาติ และเพิ่มความปลอดภัยในท่าอากาศยาน สอดรับกับมาตรการรักษาความปลอดภัยที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ให้ความสำคัญ

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

นอกจากนี้บริษัทฯ ได้เช่าที่ดินในสนามบินดอนเมืองเพื่อใช้ในกิจการซ่อมบำรุงอากาศยาน ซึ่งประกอบไปด้วยโรงซ่อมบำรุงอากาศยาน ศูนย์ซ่อมบำรุงใหญ่ขึ้น C-Check รวมทั้งยังมีพื้นที่อยู่ในบริเวณติดกันสำหรับการซ่อมอุปกรณ์ต่างๆ ส่วนประกอบของเครื่องบิน หรือวัสดุสำหรับห้องโดยสารภายในเครื่องบินด้วย

ศูนย์ปฏิบัติการการบินในภาวะสมุย และสิ่งอำนวยความสะดวก

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

ในปี 2540 สนามบินสมุยได้มีการพัฒนาเพื่อรองรับเที่ยวบินต่างประเทศ โดยเพิ่มศุลกากรและหน่วยงานตรวจคนเข้าเมือง พร้อมกับการพักผู้โดยสารแห่งใหม่ เพื่อรองรับเที่ยวบินเส้นทางใหม่มายังสนามบินรวมถึงการให้บริการที่มีจุดหมายปลายทางยังต่างประเทศ

ในปี 2547 สนามบินได้เริ่มดำเนินการโครงการขยายอาคารรองรับผู้โดยสารอีก 6 อาคาร โดย 4 อาคารสำหรับเส้นทางบินในประเทศ และอีก 2 อาคารสำหรับเส้นทางการบินระหว่างประเทศ 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 เช่นเดียวกับสนามบินสุวรรณภูมิ

การเติบโตของสนามบินสมุยทำให้ท้องเที่ยวเกาะสมุยเติบโตขึ้นด้วย ปัจจุบันเกาะสมุยเป็นจุดหมายปลายทางที่ได้รับความนิยมจากชาวยุโรป เอเชีย และจากภูมิภาคอื่นๆ

ด้วยขนาดของพื้นที่ทางวิ่ง 2,100 เมตร บริษัทฯ สามารถเพิ่มขนาดของเครื่องบินที่ให้บริการมายังสนามบิน โดยปัจจุบันมีการให้บริการด้วยเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 319 และเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72 ทั้งนี้ สนามบินสมุยยังได้เปิดให้บริการแก่สายการบินอื่นด้วย

สนามบินสมุยได้รับหลายรางวัลในด้านการออกแบบและสถาปัตยกรรม ประกอบด้วยรางวัลด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สนามบินได้นำต้นมะพร้าวมาใช้ในการตกแต่ง และการใช้อากาศจากธรรมชาติในระบบการทำความเย็นแบบเปิดในอาคารรับรองผู้โดยสาร

ศูนย์ปฏิบัติการการบินเชียงใหม่ และสิ่งอำนวยความสะดวก

บริษัทฯ ได้กำหนดให้สนามบินเชียงใหม่เป็นศูนย์ปฏิบัติการการบินในพื้นที่เขตภาคเหนือ ซึ่งปัจจุบันจังหวัดเชียงใหม่ได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยวและนักธุรกิจเพิ่มมากขึ้นเป็นลำดับ และมีสายการบินนานาชาติหลายสายที่ได้ทำการบินโดยตรงไปยังสนามบินเชียงใหม่ บริษัทฯ ได้เล็งเห็นศักยภาพของการพัฒนาการท่องเที่ยวในพื้นที่ภาคเหนือตอนบน และการเชื่อมต่อเครือข่ายการบินในภูมิภาคนี้ บริษัทฯ จึงได้พัฒนาเส้นทางการบินโดยมีจังหวัดเชียงใหม่เป็นศูนย์กลาง เช่น เชียงใหม่-สมุย เชียงใหม่-ภูเก็ต เชียงใหม่-กระบี่ เชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน และเชียงใหม่-หลวงพระบาง เพื่อรองรับการเจริญเติบโตของผู้โดยสารที่เป็นนักท่องเที่ยวในเชิงวัฒนธรรมและนักธุรกิจ ทั้งที่เดินทางโดยสายการบินพันธมิตร และสายการบินอื่นๆ

6. การให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำ

การให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำนั้น เป็นการช่วยเสริมอัตราการใช้เครื่องบินและเพิ่มรายได้ของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม ในการให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำนั้น บริษัทฯ จะคำนึงถึงจำนวนเครื่องบินที่สามารถนำมาให้บริการได้ โดยจะให้ความสำคัญกับการให้บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำก่อน

7. การซ่อมบำรุงอากาศยาน

บริษัทฯ มีศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานที่ท่าอากาศยานดอนเมือง ซึ่งได้ไปรับรองให้มีความสามารถทำการซ่อมบำรุงอากาศยาน และ อุปกรณ์อากาศยาน บางส่วนได้ จาก กพท ซึ่งจะเห็นว่า ไม่มีสายการบิน อื่นๆในประเทศไทยมีหน่วยซ่อมเป็นของตนเองมากนัก เหตุผลหลักในการมีศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานก็เพื่อ ซ่อมบำรุงอากาศยานรวมถึง อุปกรณ์ เครื่องบิน ของบริษัท และ ส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน เป็นการลดค่าใช้จ่ายในการซ่อมอากาศยานเป็นอย่างมาก และเป็นการได้เปรียบ ในหลายสารการบินที่ไม่มีหน่วยซ่อมเป็นของตนเอง รวมถึงการนำเทคโนโลยีใหม่ๆเข้ามาด้วย

การซ่อมบำรุงเครื่องบิน เพื่อคงความสมควรเดินอากาศ ทั้งในระดับ Line maintenance และ Base Maintenance ซ่อมบำรุงใหญ่ รวมถึง อุปกรณ์ ของเครื่องบิน Components นั้น ต้องกระทำโดย สถานประกอบการที่ได้รับอนุญาตจากการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท) เท่านั้น (Maintenance Repair and Overhaul (MRO))การคงความสมควรเดินอากาศของเครื่องบินเป็นสิ่งสำคัญสำหรับความปลอดภัยของผู้โดยสาร ความมีประสิทธิภาพในการใช้งาน การดูแลรักษาเครื่องบินของบริษัทฯ ถือเป็น การซ่อมเชิงป้องกัน Preventive maintenance check เพื่อการใช้ประโยชน์ในเครื่องบินของบริษัทฯ ได้อย่างเหมาะสมที่สุดและสอดคล้องในสาระสำคัญดังนี้

7.1 การคงความต่อเนื่องของความสมควรเดินอากาศ (Continuing Airworthiness Tasks)

7.2 การจัดทำแผนการบำรุงรักษาอากาศยาน (Maintenance Program)

7.3 คำสั่งสมควรเดินอากาศ (Airworthiness Directive)

7.4 ข้อมูลดัดแปลง และแก้ไขซ่อมแซม (Data for Modifications and Repairs)

7.5 ระบบการจัดเก็บเอกสารสมควรเดินอากาศ (Aircraft Continuing Airworthiness Record System)

7.6 ระบบสมุดปูมประวัติ (Operators Technical Log System)

7.7 การส่งมอบความสมควรเดินอากาศของอากาศยาน (Transfer of Aircraft Continuing Airworthiness)

การจัดทำแผนการซ่อมบำรุงเครื่องบินของบริษัทฯ อาจแตกต่างกันออกไปขึ้นอยู่กับปัจจัยบางประการ ซึ่งรวมถึง อายุ และประเภทของเครื่องบิน อุปกรณ์ และคุณลักษณะที่กำหนดโดยผู้ผลิต บริษัทฯ ดำเนินการซ่อมบำรุงเครื่องบินตามหลักเกณฑ์ในการซ่อมบำรุงที่กำหนดโดยการการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท) องค์การตรวจสอบความปลอดภัยของ IATA (IATA Operational Safety Audit (IOSA)) และ ICAO นอกจากนี้ การซ่อมบำรุงเครื่องบินของบริษัทฯ ได้ผ่านการรับรองโดยองค์การระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐาน (ISO) และได้รับการรับรองมาตรฐานการซ่อมบำรุงจากสำนักการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

การซ่อมบำรุงอากาศยาน โดยปกติมีการกำหนดให้มีการซ่อมบำรุงย่อยและซ่อมบำรุงใหญ่ในแต่ละช่วงเวลา หรือแต่ละรอบการบิน หรือแต่ละช่วงของชั่วโมงบินโดยผู้ผลิตเครื่องบิน ซึ่งขึ้นอยู่กับแต่ละประเภทของเครื่องบิน โดยภาพรวมสามารถแบ่งออกตามลักษณะการซ่อมบำรุงอย่างกว้างๆ ได้ดังนี้

1. การซ่อมบำรุงย่อย เป็นการซ่อมบำรุงอากาศยานชั้น A Check และ B Check
2. การซ่อมบำรุงใหญ่ประกอบด้วย การซ่อมบำรุงอากาศยานชั้น C Check และ D Check
3. การเปลี่ยนอุปกรณ์ตามอายุการใช้งาน

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

	การซ่อมบำรุงย่อย ขั้น A Check/ B Check	การซ่อมบำรุงใหญ่ ขั้น C Check
กำหนดเวลาในการตรวจสอบ เครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-500 และ เอทีอาร์ 72-600	ทุกๆ 750 ชั่วโมง	ทุกๆ 5,000 ชั่วโมง
กำหนดเวลาในการตรวจสอบ เครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 319 และ เอ 320	ทุกๆ 4 เดือน หรือ 750 ชั่วโมงบิน (Flight Hour) หรือ 750 รอบการบิน (Cycles) แล้วแต่ว่ารอบเวลาใดจะถึงก่อน	ทุกๆ 24 เดือน หรือ 7,500 ชั่วโมงบิน (Flight Hour) หรือ 5,000 รอบการบิน (Cycles) แล้วแต่ว่ารอบเวลาใดจะถึงก่อน
สถานที่ตรวจสอบ	หลุมจอดหรือจุดจอดเครื่องบิน	โรงซ่อมบำรุงอากาศยาน
ขอบเขต	การตรวจสอบระดับ A Check จะรวมการซ่อมบำรุงขั้นที่ต่ำกว่าคือการซ่อมบำรุงอากาศยานรายวัน (Daily Check) เข้าไปด้วย สำหรับการซ่อมบำรุงย่อยขั้น B Check เป็นการซ่อมบำรุงส่วนประกอบและระบบของอากาศยานที่มีรายละเอียดมากขึ้น ซึ่งอาจต้องใช้อุปกรณ์และการทดสอบพิเศษ ทั้งนี้ การตรวจสอบระดับ B Check นี้จะรวมการซ่อมบำรุงขั้นที่ต่ำกว่าคือการซ่อมบำรุงอากาศยานรายวัน (Daily Check) และ A Check เข้าไปด้วย ปัจจุบัน การซ่อมระดับ B check ได้ถูกรวมมาอยู่ การกับการซ่อมในระดับ C check และยังรวมถึง 6 years and 12 years check	การตรวจสอบระดับนี้ จะรวมการซ่อมบำรุงขั้นที่ต่ำกว่าคือการซ่อมบำรุงอากาศยานรายวัน (Daily Check) A Check และ B Check เข้าไปด้วย การซ่อมระดับ C check, 6 years, 12 years check เป็นการซ่อมใหญ่ มีกระบวนการจัดการชัดเจน และการควบคุม อย่างมีระบบ
ตัวอย่าง การซ่อมบำรุงตามตารางที่ผู้ผลิตกำหนด	<ul style="list-style-type: none"> • ตรวจสอบโครงสร้างของเครื่องบิน ไม่ชำรุด ผุกร่อน หรือได้รับความเสียหาย • ตรวจสอบการทำงานของอุปกรณ์ต่างๆ เช่น เปิด-ปิดปุ่มควบคุม • ตรวจสอบการทำงานของระบบอิเล็กทรอนิกส์ • ตรวจสอบระบบไฟฉุกเฉินภายในเครื่องบิน • ตรวจสอบระบบไฮดรอลิกต่างๆ 	<ul style="list-style-type: none"> • ตรวจสอบโครงสร้างภายในเครื่องบิน สายไฟฟ้าต่างๆ ด้วยการรื้อเก๊าท์เพื่อเปิดผนังเครื่องบินออก • ตรวจสอบระบบความปลอดภัยทางออก และทางออกฉุกเฉิน • ตรวจสอบความมั่นคงแข็งแรงโดยการทดสอบรอยร้าวของประตูเครื่องบิน • ตรวจสอบระบบความดันภายในเครื่องบิน • ทดสอบระบบการจ่ายไฟฟ้าสำรอง ระบบไฟฟ้ากระแสตรง • ตรวจสอบสำรองไฟฉุกเฉิน (Ramp air turbine) เพื่อจ่ายพลังงานไฟฟ้าสำรอง และเพื่อจ่ายไฟฟ้าให้ระบบไฮดรอลิก ในกรณีระบบหลักสูญเสีย • ตรวจสอบระบบด้าน/ปะทะของลม (Flap) • ตรวจสอบกลไกและระบบควบคุมการบินต่างๆ

การซ่อมบำรุงอากาศยาน ชั้น D Check จะเกิดขึ้นทุกๆ 6 ปี เช่น 6 years, 12 years เป็นการซ่อมบำรุงใหญ่ ละเอียดและซับซ้อน มากที่สุด หรือเรียกว่า Heavy maintenance Check โดยเป็นการตรวจซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างของอากาศยานอย่างละเอียดว่ามีความบกพร่องเกิดขึ้นในชิ้นส่วน ส่วนประกอบ หรือโครงสร้างของอากาศยานหรือไม่ การตรวจรอยร้าวโดยไม่ทำลายชิ้นงาน (non-destructive test) โดยรวมไปถึงการตรวจหาถึงร่องรอยการผุกร่อน ความผิดปกติของโครงสร้างอากาศยาน การแตกหัก หรือร่องรอยความเสียหายอื่นซึ่งมีความจำเป็นที่จะต้องมีการแยกส่วนประกอบของอากาศยานเพื่อทำการตรวจซ่อมบำรุง โดยจะต้องใช้อุปกรณ์พิเศษและกระทำโดยผู้มีความรู้ความชำนาญทางเทคนิคขั้นพิเศษ ซึ่งปัจจุบัน ทาง กพท อนุญาต ให้บริษัททำได้ และกำหนดในใบอนุญาตหน่วยซ่อมแล้ว

การซ่อมบำรุงของบริษัทฯ ถูกรับรองจาก กพท ให้ทำการการซ่อมบำรุงอุปกรณ์และส่วนประกอบของเครื่องบิน ยกเว้นการซ่อมบำรุงเครื่องยนต์และอุปกรณ์หลัก และการให้บริการสอบเทียบมาตรฐาน (Calibration) ส่วนใหญ่บริษัทฯ ได้ว่าจ้างให้ผู้ให้บริการกับบริษัทภายนอกเป็นผู้ดำเนินการและต้องเป็นบริษัทที่ได้รับรองและผ่านกระบวนการตรวจสอบตามข้อกำหนดคุณภาพของบริษัทเท่านั้น

นอกจากนี้ ภายใต้สัญญาเช่าเครื่องบินของบริษัทฯ นั้น บริษัทฯ จะได้รับประโยชน์จากการรับประกันและความช่วยเหลือจากผู้ผลิตเครื่องบินผ่านทางผู้ให้เช่าเครื่องบิน

ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้เก็บชิ้นส่วนอะไหล่คงคลังที่ใช้แล้วหมดไปและที่สามารถใช้หมุนเวียนสับเปลี่ยนได้ ณ โรงซ่อมบำรุงอากาศยานที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ สนามบินดอนเมือง สนามบินสมุยและอื่นๆ

8. สิทธิและประโยชน์จากการได้รับการส่งเสริมการลงทุน

กิจการสายการบิน

บริษัทฯ ได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุนตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 และที่แก้ไขเพิ่มเติม สำหรับกิจการสายการบิน โดยได้รับสิทธิประโยชน์ที่สำคัญซึ่งรวมถึงการได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิมีกำหนดเวลา 8 ปี (และ 5 ปี สำหรับบัตรส่งเสริมการลงทุน ที่ได้รับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2561 เป็นต้นไป) นับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการสำหรับแต่ละโครงการ ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักร ได้รับยกเว้นไม่ต้องนำเงินปันผลที่ได้รับจากแต่ละโครงการ ไปรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้ ตลอดระยะเวลาที่บริษัทฯ ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับโครงการนั้นๆ และในกรณีที่ประกอบกิจการขาดทุนในระหว่างระยะเวลาได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล บริษัทฯ จะได้รับอนุญาตให้นำผลขาดทุนประจำปีที่เกิดขึ้นในระหว่างเวลานั้นไปหักออกจากกำไรสุทธิที่เกิดขึ้นภายหลังระยะเวลาที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลมีกำหนดเวลาไม่เกิน 5 ปี นับแต่วันพ้นกำหนดเวลานั้น โดยจะเลือกหักจากกำไรสุทธิของปีใดปีหนึ่งหรือหลายปีก็ได้ ตลอดจนได้รับสิทธิในการนำคนต่างด้าวซึ่งเป็นช่างฝีมือหรือผู้ชำนาญการเข้ามาในราชอาณาจักรตามจำนวนและกำหนดระยะเวลาเท่าที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเห็นสมควร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทฯ ได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุน รวมจำนวน 13 บัตร ซึ่งยังคงได้รับสิทธิประโยชน์ในการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล โดยได้มีการใช้สิทธิประโยชน์สำหรับเครื่องบินไปแล้วจำนวน 28 ลำ จากทั้งหมด 38 ลำ คงเหลือจำนวนเครื่องบินที่สามารถนำเข้าภายใต้สิทธิประโยชน์ดังกล่าว อีก 2 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 และให้บริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้นแก่เที่ยวบินภายในและระหว่างประเทศแบบประจำและเที่ยวบินเช่าเหมาลำ ณ สนามบินสุวรรณภูมิ โดยในการดำเนินงาน BFS Ground ได้ว่าจ้างให้ Worldwide Flight Services Holding S.A. “(WFS)” ให้บริการสนับสนุนการดำเนินงานตามสัญญาสนับสนุนการบริหารการให้บริการกิจการภาคพื้น 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 ให้บริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้นแก่สายการบินต่าง ๆ สำหรับเที่ยวบินแบบประจำ เที่ยวบินเช่าเหมาลำ และเครื่องบินส่วนตัว ณ สนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งการให้บริการเหล่านี้ประกอบด้วย บริการรับส่งผู้โดยสาร ลูกเรือ และสัมภาระ การขนถ่ายและลำเลียงสินค้า เข้าออกจากเครื่องบิน บริการรถลากจูงเครื่องบิน รถบันไดบริการผู้โดยสารขึ้นลงเครื่องบิน บริการทำความสะอาดภายในเครื่องบิน บริการเครื่องทำความเย็น (ACU) และเครื่องบริการจ่ายกระแสไฟฟ้าภายในอากาศยานขณะจอด (GPU) บริการรถบรรทุกน้ำดื่ม น้ำใช้ บริการอุปกรณ์ซ่อมบำรุงภาคพื้น และการให้บริการข้อมูลเพื่อใช้ในการดำเนินการการบิน (Flight Operation) เป็นต้น

BFS Ground ให้บริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้นแก่สายการบินต่างๆ กว่า 90 สายการบินในสนามบินสุวรรณภูมิ ทั้งนี้ โดยทั่วไปแล้ว สัญญาการให้บริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น จะมีระยะเวลา 2 ถึง 3 ปี และกำหนดค่าบริการเป็นสกุลเงินบาท

BFS Ground เป็นผู้ให้บริการที่ได้รับการรับรองมาตรฐานการตรวจสอบความปลอดภัยการปฏิบัติการภาคพื้น Safety Audit for Ground Operations (ISAGO) จากสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ International Air Transport Association (IATA), ระบบการจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัย Occupational Health and Safety Management Systems- ISO 45001:2018 และ มาตรฐานระบบบริหารงานคุณภาพ Quality Management System - ISO 9001:2015

• การให้บริการครัวการบิน

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

โรงครัวของ BAC ตั้งอยู่ที่สนามบินสุวรรณภูมิ โดยมีพื้นที่ประมาณ 20,000 ตารางเมตร แบ่งเป็นพื้นที่สำหรับการสำหรับการเตรียมอาหารฮาลาล (Halal meals) 10,000 ตารางเมตร เตรียมอาหารทั่วไป 3,000 ตารางเมตร และอีก 400 ตารางเมตรสำหรับการเตรียมอาหารโคเชอร์ (Kosher meals) BAC สามารถผลิตอาหารสำหรับเที่ยวบินของบริษัทฯ และสายการบินอื่นรวมทั้งเที่ยวบินเช่าเหมาลำ โดยมีรายละเอียดดังนี้

	รอบปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม		
	ปี 2563	ปี 2562	ปี 2561
จำนวนอาหารที่ผลิตสำหรับเที่ยวบินของบริษัทฯ (ล้านที่)	1.00	3.29	3.4
จำนวนอาหารที่ผลิตสำหรับเที่ยวบินของสำหรับสายการบินอื่น (ล้านที่)	1.06	4.0	4.5
จำนวนอาหารที่ผลิตต่อวันโดยเฉลี่ย (ที่)	5,635	19,973	21,571

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

นอกจากบริษัทฯ แล้ว BAC มีสายการบินที่เป็นจำนวนลูกค้า 26 ราย โดยสัญญาของธุรกิจการบริการบินโดยทั่วไปจะมีระยะเวลา 1 ถึง 3 ปี และจะกำหนดราคาเป็นสกุลเงินบาท นอกจากนี้ BAC ยังให้บริการอาหารสำหรับห้องพักรับรองผู้โดยสารชั้นธุรกิจและชั้นประหยัดของบริษัทฯ และห้องพักรับรองผู้โดยสารชั้นธุรกิจของสายการบิน ณ สนามบินสุวรรณภูมิ

ทั้งนี้ BAC เป็นผู้ให้บริการการบริการบินหนึ่งในสามราย ณ สนามบินสุวรรณภูมิ โดยผู้ประกอบการรายอื่นคือ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัท แอลเอสจี สกายเซฟส์ จำกัด

ในปี 2563 ที่ผ่านมา เป็นที่ทราบกันดีว่าธุรกิจการบินได้รับผลกระทบอย่างมากจากการระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) บริษัทฯ ซึ่งเป็นธุรกิจผลิตอาหารให้กับสายการบินก็ได้รับผลกระทบด้วยเช่นกัน ดังจะเห็นได้จากสถิติจำนวนอาหารที่ผลิตได้ในปี 2563 ข้างต้น อย่างไรก็ตาม อย่างไรก็ดีบริษัทฯ ได้พยายามปรับตัวในการปรับลดค่าใช้จ่ายต่างๆ เพื่อให้สามารถอยู่รอดได้ และเชื่อมั่นว่าธุรกิจของบริษัทฯ จะกลับมาดำเนินการได้อย่างปกติและเจริญเติบโตมากกว่าเดิมเมื่อสถานการณ์คลี่คลาย

• การให้บริการคลังสินค้า

BFS Cargo ให้บริการคลังสินค้าที่สนามบินสุวรรณภูมิ ทั้งนี้ ในการดำเนินกิจการ 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 มีอาคารคลังสินค้าที่สามารถเก็บรักษาและดูแลสินค้าทั่วไป และสินค้าที่ต้องได้รับการดูแลเป็นพิเศษ รวมถึงสินค้าสด สิ่งมีชีวิต และสินค้ามีมูลค่าสูง ทั้งนี้ BFS Cargo ได้ให้ความสำคัญในเรื่องความปลอดภัยในอาคารคลังสินค้า โดยได้ทำการติดตั้งโทรทัศน์วงจรปิดจำนวน 186 เครื่อง ครอบคลุมทั้งอาคารคลังสินค้า โดยเฉพาะในบริเวณที่มีการเก็บรักษาสินค้าที่มีมูลค่าสูงจะมีการติดตั้งกล้องประจำพื้นที่อีกด้วย นอกจากนี้ยังมีเครื่องเอ็กซเรย์เพื่อที่จะตรวจสอบวัตถุระเบิด และมีการว่าจ้างเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยที่ได้รับการฝึกอบรมในด้านการเดินอากาศ

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 ตารางเมตร ในส่วนคลังสินค้ายังประกอบด้วย ห้องเย็น 2,500 ตารางเมตร พื้นที่เก็บรักษาสินค้าที่ต้องการความปลอดภัยที่ควบคุมการเข้าออกพิเศษ สำหรับสินค้ามีค่า พื้นที่ระบายอากาศสำหรับสินค้ามีชีวิต และมีพื้นที่สำหรับเก็บสินค้าอันตราย ทั้งนี้ อาคารคลังสินค้าของ BFS Cargo สามารถรองรับปริมาณสินค้า 523,000 ตันต่อปี

ตารางแสดงถึงจำนวนน้ำหนักของสินค้าที่ให้บริการเก็บรักษา และอัตราการใช้งาน

	รอบปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม		
	ปี 2563	ปี 2562	ปี 2561
น้ำหนักของสินค้าที่ให้บริการ (ตัน)	390,683	409,708	425,790
ปริมาณการรองรับสินค้า (ตันต่อปี) ⁽¹⁾	523,000	523,000	523,000
การใช้งาน (Utilization) (ร้อยละ)	74.70	78.34	93.4

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 BFS Cargo มีจำนวนลูกค้านักกว่า 80 ราย สัญญาการให้บริการคลังสินค้าจะมีระยะเวลา 2 ถึง 3 ปีและกำหนดค่าบริการเป็นสกุลเงินบาท

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

3. ธุรกิจสนามบิน

บริษัทฯ เป็นเจ้าของและดำเนินการจัดการสนามบินจำนวน 3 สนามบิน คือสนามบินสมุย สนามบินตราด และสนามบินสุโขทัย

• สนามบินสมุย

สนามบินสมุยนับเป็นสนามบินที่มีความสำคัญต่อบริษัทฯ ทั้งในเรื่องจำนวนผู้โดยสารและรายได้ บริษัทฯ เริ่มดำเนินการจัดการสนามบินสมุยเมื่อปี 2532 ในฐานะสนามบินสาธารณะในประเทศไทยที่เอกชนเป็นเจ้าของ โดยดำเนินการจัดการสนามบินสมุยภายใต้ใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินสมุย

ในปี 2548 บริษัทฯ ได้ดำเนินการขยายสนามบินสมุย เพื่อให้มีขีดความสามารถที่จะรองรับการบริการผู้โดยสารเพิ่มขึ้น

สนามบินสมุยเปิดดำเนินการเป็นเวลา 16 ชั่วโมงต่อวัน โดยมีพื้นที่ทั้งหมดประมาณ 600 ไร่ ประกอบด้วยทางวิ่ง 1 ทางวิ่งซึ่งมีระยะทาง 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 และรับผิดชอบในการจัดให้มีกิจกรรมด้านการตลาดที่เป็น

บริษัทฯ ได้นำสนามบินสมุยกลับมาบริหารกิจการต่อภายใต้สัญญาเช่าช่วงและสัญญาให้บริการ ซึ่งบริษัทฯ เข้าทำกับ กองทุนรวมในวันเดียวกันกับที่มีการเข้าทำสัญญาเช่าระยะยาว โดยกองทุนรวมได้ให้บริษัทฯ เข้าช่วงสนามบินสมุยกลับมาภายใต้สัญญาเช่าช่วง เป็นระยะเวลา 3 ปี โดยจะมีการต่ออายุสัญญาได้ 9 ครั้ง ครั้งละ 3 ปี โดยระยะเวลาเช่าช่วงรวมทั้งหมดไม่เกิน 30 ปี นอกจากนี้ ภายใต้สัญญาให้บริการ บริษัทฯ ตกลงให้บริการด้านสิ่งอำนวยความสะดวก เครื่องมือและอุปกรณ์ต่างๆ เช่น อุปกรณ์ซ่อมบำรุงทางวิ่ง ระบบสื่อสาร และระบบอื่นๆ แก่กองทุนรวม เพื่อนำไปใช้ในการดำเนินกิจการสนามบินสมุย ทั้งนี้ สัญญาให้บริการดังกล่าว มีกำหนด ระยะเวลา 30 ปี โดยภายใต้สัญญาเช่าช่วงและสัญญาให้บริการ บริษัทฯ ตกลงที่จะชำระค่าเช่าช่วงแก่กองทุนรวมเป็นจำนวน 26.1 ล้านบาทต่อเดือน และค่าบริการซึ่งแบ่งออกเป็นค่าบริการคงที่เป็นจำนวนเดือนละ 21.4 ล้านบาท และค่าบริการผันแปรโดยคำนวณตาม สูตรที่กำหนดไว้ในสัญญาให้บริการ ซึ่งมีฐานการคำนวณจากจำนวนผู้โดยสารและเครื่องบินที่มาใช้บริการสนามบินสมุย (รวมถึง เครื่องบินของบริษัทฯ) ทั้งนี้ โดยไม่รวมถึงค่าเช่าที่ได้รับจากการให้เช่าพื้นที่ในเชิงพาณิชย์ในสนามบินสมุย

รายได้หลักที่ได้รับจากการดำเนินงานสนามบินสมุยมาจากค่าบริการผู้โดยสารขาออกที่เรียกเก็บจากผู้โดยสารขาออก ค่าบริการในการลงจอดอากาศยาน ค่าบริการที่จอดอากาศยาน และค่าบริการภาคพื้นดิน ที่เรียกเก็บจากสายการบินอื่นๆ ที่เข้ามาใช้บริการสนามบินสมุย รวมถึงรายได้จากการให้เช่าพื้นที่ในเชิงพาณิชย์ในสนามบินสมุย

บริษัทฯ ได้ให้สิทธิในการให้บริการภาคพื้นดินแก่ PGGS เพื่อให้บริการภาคพื้นดินแก่สายการบินอื่น ที่เข้ามาใช้บริการใน สนามบินสมุย ดังนั้น บริษัทฯ จึงไม่มีรายได้จากการให้บริการภาคพื้นดินให้แก่สายการบินอื่นโดยตรง แต่จะได้รับรายได้จากการให้ สิทธิในการบริการภาคพื้นดินจาก PGGS ซึ่งเงินจากรายได้หลักที่ได้รับจากการดำเนินงานสนามบินสมุยดังกล่าวส่วนใหญ่ จะถูกจ่าย ต่อไปยังกองทุนรวมในรูปของค่าเช่า ค่าบริการคงที่ และค่าบริการผันแปร บริษัทฯ จะได้รับรายได้กลับคืนมาในรูปแบบของเงินปัน ผลจากการถือหุ้นของกองทุนรวมตามสัดส่วนที่ถืออยู่

- **สนามบินตราด**

บริษัทฯ ได้เริ่มดำเนินกิจการสนามบินตราดเมื่อปี 2546 โดยดำเนินการภายใต้ใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินตราดซึ่งมีผล บังคับใช้จนถึงวันที่ 14 มีนาคม 2569 สนามบินตราดอยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ไปทางทิศตะวันออกเป็นระยะทาง 387 กิโลเมตร และ จังหวัดตราดเป็นเมืองที่อยู่ใกล้พรมแดนประเทศกัมพูชา โดยบริษัทฯ เป็นสายการบินเพียงแห่งเดียวที่มีการบินไปยังจังหวัดตราด สนามบินมีพื้นที่ทั้งหมดประมาณ 1,300 ไร่ ประกอบด้วยทางวิ่ง 1 ทางวิ่ง มีระยะทาง 1,800 เมตร

สนามบินตราดเป็นสนามบินหนึ่งในสามแห่งที่เป็นเจ้าของโดยบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) โดยเปิด ให้บริการแก่ทั้งสายการบินและการบินทั่วไป โดยมี ICAO Airport Reference Code เป็น 4C ทางวิ่งเป็นทางวิ่งแบบ Asphaltic Concrete ความยาว 1,800 เมตร ความกว้าง 45 เมตร และมีพื้นที่เขตทางวิ่งตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ สนามบิน ตราดเปิดให้บริการตั้งแต่วันที่ 06:00 น. ถึง 19:00 น. ตามเวลาท้องถิ่น ปัจจุบันสนามบินตราดมีการให้บริการตรวจคนเข้าเมืองและ ศุลกากร สนามบินตราดมีการเก็บค่าบริการลงจอด ตามที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย สนามบินตราดมีบริการการจราจร ทางอากาศให้บริการตลอดเวลาที่เปิดทำการ

- **สนามบินสุโขทัย**

บริษัทฯ ได้เริ่มดำเนินกิจการสนามบินสุโขทัยเมื่อปี 2541 สนามบินสุโขทัยตั้งอยู่ในจังหวัดสุโขทัยซึ่งห่างจากกรุงเทพฯ ไปทางทิศเหนือเป็นระยะทาง 440 กิโลเมตร มีประชากรอาศัยอยู่ประมาณ 600,000 คน ทั้งนี้ อุทยานประวัติศาสตร์สุโขทัยซึ่งตั้งอยู่ใน บริเวณพื้นที่ทางทิศตะวันตกเป็นระยะทาง 12 กิโลเมตร ได้รับการประกาศให้เป็นแหล่งมรดกโลกจากองค์การยูเนสโกตั้งแต่ปี 2534 ทั้งนี้ บริษัทฯ เป็นสายการบินเพียงแห่งเดียวที่มีการบินไปยังจังหวัดสุโขทัย

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

3. การตลาดและภาวะการแข่งขัน

นโยบายการตลาด

- การยกระดับประสบการณ์การใช้บริการของผู้โดยสาร

บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะยกระดับประสบการณ์การใช้บริการของผู้โดยสาร ด้วยการให้บริการระดับพรีเมียมและมีคุณภาพ รวมถึงการให้บริการห้องพักรับรองผู้โดยสารที่สนามบินโดยไม่เสียค่าใช้จ่าย การให้บริการด้วยความเป็นมิตร และการให้บริการที่เน้นความใส่ใจในผู้โดยสาร การใช้เครื่องบินที่มีอายุการใช้งานต่ำ และการให้บริการในจุดหมายปลายทางอันเป็นแหล่งวัฒนธรรม และสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ

บริษัทฯ สร้างความแตกต่างให้ประสบการณ์การใช้บริการของผู้โดยสาร ด้วยการให้บริการห้องพักรับรองผู้โดยสารโดยไม่เสียค่าใช้จ่าย 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 มีนโยบายทางการตลาดโดยให้ความสำคัญกับวัฒนธรรมไทยอันเป็นเอกลักษณ์ที่ดึงดูดใจ รวมถึงการต้อนรับนักท่องเที่ยวอย่างมีไมตรีด้วยมนุษยสัมพันธ์อันดีของคนไทย โดยบริษัทฯ มีความมุ่งมั่นที่จะเสริมสร้างภาพลักษณ์ให้ดีขึ้นและสร้างชื่อเสียงที่โดดเด่นในด้านคุณภาพการให้บริการแก่ผู้โดยสาร

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 ได้ติดตั้งระบบการบริหารจัดการรายได้เพื่อเพิ่มรายได้ในแต่ละเที่ยวบินให้เหมาะสม ทั้งนี้ การบริหารจัดการรายได้เป็นกระบวนการที่ใช้ในการคำนวณราคาบัตรโดยสารและจำนวนที่นั่งผู้โดยสารที่มีอยู่สำหรับผู้โดยสารชั้นธุรกิจและผู้โดยสารชั้นประหยัด เพื่อเพิ่มรายได้จากการขายบัตรโดยสารให้สูงที่สุด บนพื้นฐานของพฤติกรรมทางด้านอุปสงค์ที่คาดการณ์ไว้ในแต่ละตลาด

จากการใช้ระบบการบริหารจัดการรายได้ในปัจจุบัน บริษัทฯ พยายามที่จะเพิ่มรายได้ให้ได้ในแต่ละเที่ยวบิน โดยการจัดสรรที่นั่งผู้โดยสารที่มีอยู่ตามราคาบัตรโดยสารในแต่ละชั้นเพื่อให้บริษัทฯ ได้รับประโยชน์สูงสุด

บริษัทฯ มีโครงสร้างราคาค่าบัตรโดยสารที่หลากหลายเพื่อที่จะตอบสนองความต้องการในแต่ละกลุ่มตลาด ที่นั่งผู้โดยสารบนเครื่องบินได้ถูกแบ่งออกเป็นชั้นธุรกิจและชั้นประหยัด โดยบริษัทฯ จะกำหนดจำนวนที่นั่งในแต่ละราคาผ่านกระบวนการวิเคราะห์การแข่งขันอย่างต่อเนื่อง 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. กำหนดโครงสร้างราคาที่ไม่ซับซ้อนและนำเสนอขายนโยบายด้านราคาในแต่ละจุดขายเพื่อเพิ่มรายได้ให้สัมพันธ์กับลักษณะของแต่ละจุดขายและช่องทางการจัดจำหน่าย เพื่อให้บริษัทฯ มีผลตอบแทนสูงสุดและลดการสูญเสียรายได้
2. ใช้ระบบบัตรโดยสารอัตโนมัติเพื่อป้องกันการสูญเสียรายได้เนื่องจากความผิดพลาดจากตัวบุคคลและเพิ่มรายได้จากค่าบริการเสริมได้แก่ ค่าธรรมเนียมจากสัมภาระส่วนเกิน
3. ใช้แผนการตลาดส่งเสริมการขายในเส้นทางบินที่ให้ผลตอบแทนสูง เช่น สมุย และเสียมราฐ
4. จัดสรรที่นั่งสำหรับบัตรโดยสารในแต่ละระดับราคาให้เกิดประโยชน์สูงสุด ตามอุปสงค์ที่คาดการณ์ไว้ซึ่งพิจารณาจากข้อมูลที่ผ่านมาของแต่ละเส้นทางการบิน
5. จัดลำดับการจัดสรรที่นั่งให้แก่ผู้โดยสารให้เกิดประโยชน์สูงสุด ตามอุปสงค์ที่คาดการณ์ไว้เพื่อที่จะเพิ่มรายได้ให้แก่ทั้งเครือข่ายการบิน ไม่เพียงแต่เพิ่มรายได้เฉพาะในบางเส้นทางการบินเท่านั้น

เช่นเดียวกับสายการบินส่วนใหญ่ บริษัทฯ รับสำรองที่นั่งมากกว่าจำนวนที่นั่งโดยสารในบางเที่ยวบินเพื่อทดแทนในกรณีที่ผู้โดยสารได้สำรองที่นั่งแล้วแต่ไม่ได้เดินทาง โดยอัตราส่วนของการสำรองที่นั่งในลักษณะดังกล่าวแตกต่างกันไปในแต่ละเส้นทางการบินและขึ้นอยู่กับอัตราส่วนในอดีตของปริมาณผู้โดยสารที่สำรองที่นั่งแต่ไม่ได้เดินทาง และกรณีการยกเลิกบัตรโดยสารล่าช้า

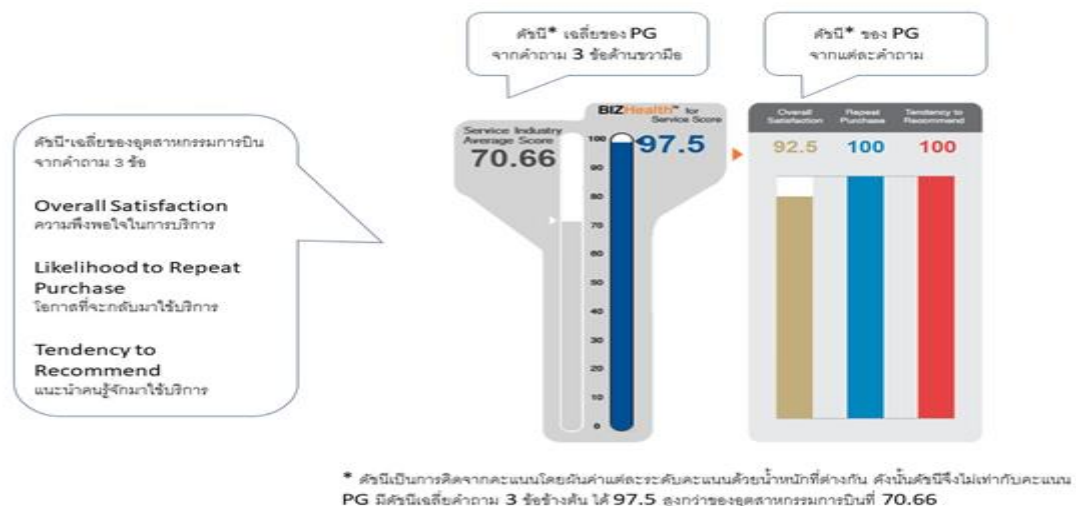
- การรักษาลูกค้าประจำโดยโปรแกรม FlyerBonus

ตั้งแต่มีการจัดตั้งโปรแกรมสะสมไมล์ (Frequent Flyer Program) ของบริษัทฯ ในชื่อ “FlyerBonus” ในปี 2548 โปรแกรมดังกล่าว ก็มีบทบาทสำคัญในการดำเนินกลยุทธ์ทางการตลาดของบริษัทฯ และเป็นหนึ่งในวิธีการพื้นฐานในการสร้างและรักษาลูกค้าของบริษัทฯ โปรแกรม FlyerBonus ของบริษัทฯ ประกอบด้วยสมาชิกสองระดับ อันได้แก่ สมาชิกระดับธรรมดา และสมาชิกระดับพิเศษ โดยสมาชิกระดับพิเศษเป็นสมาชิกที่มาจากการเรียนเชิญของบริษัทฯ เท่านั้น ทั้งนี้ โปรแกรมสะสมไมล์จะสนับสนุนความซื่อมั่นให้แก่ลูกค้าในการใช้บริการของบริษัทฯ การแลกบัตรโดยสารจะช่วยส่งเสริมให้ลูกค้าใช้บริการของบริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ สมาชิกสามารถสะสมไมล์ได้จากเที่ยวบินของบริษัทฯ และจากเที่ยวบินของสายการบินภายใต้ความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) ในกิจกรรมส่งเสริมการขายของโปรแกรม FlyerBonus บริษัทฯ จะเพิ่มคะแนนสะสมให้สองหรือสามเท่าในบางครั้งเพื่อส่งเสริมเส้นทางการบินใหม่ของบริษัทฯ คะแนนสะสมไมล์สามารถแลกเพื่อรับบัตรโดยสารโดยไม่เสียค่าใช้จ่าย หรือแลกเปลี่ยนเป็นส่วนลด หรือยกระดับชั้นโดยสารในเที่ยวบินของบริษัทฯ หรือแลกเปลี่ยนสินค้าที่ขายบนเที่ยวบิน ทั้งนี้ โปรแกรม FlyerBonus มีพันธมิตรผู้ประกอบการกิจการเดินทาง ซึ่งรวมถึงสายการบินทั้งหมดตามความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) สถาบันการเงิน บริษัทให้เช่ารถยนต์ และโรงแรมทั้งในท้องถิ่นและระหว่างประเทศ ทำให้สมาชิกสามารถทำการสะสมไมล์ได้ทุกวันผ่านการจับจ่ายใช้สอยประจำ การเช่ารถยนต์และการเข้าพักในโรงแรม

นอกจากนี้ ฟลายเออร์โบนัสดังคงตอบแทนลูกค้าของสายการบินฯ โดยเพิ่มสิทธิประโยชน์ให้กับสมาชิกอย่างต่อเนื่อง อาทิ การมอบส่วนลดและสิทธิประโยชน์จากโรงแรม ร้านอาหาร และร้านค้าชื่อดังมากกว่า 200 ร้านค้าที่ตั้งอยู่ในเส้นทางต่างๆ ที่สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส รวมถึงโปร โมชั่นพิเศษสะสมคะแนนและแลกรางวัลจากสายการบินฯ และโปร โมชั่นร่วมกับคู่ค้า

- กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย

กลุ่มลูกค้าเป้าหมายของบริษัทฯ ในปัจจุบัน คือ กลุ่มนักท่องเที่ยวเป็นหลัก เนื่องจากประเทศไทยยังคงมีศักยภาพด้านการท่องเที่ยว ประกอบกับการให้บริการห้องพักรับรองผู้โดยสารโดยไม่เสียค่าใช้จ่าย ถือเป็นจุดเด่นของบริษัทฯ เมื่อเปรียบเทียบกับสายการบินอื่นๆ โดยในอดีตที่ผ่านมา ผู้โดยสารของบริษัทฯ เป็นผู้โดยสารจากต่างประเทศเป็นหลัก และยังคงเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องสำหรับผู้โดยสารภายในประเทศเองมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องและมีศักยภาพที่ดีขึ้น บริษัทฯ จึงได้ดำเนินการขยายตลาดผู้โดยสารภายในประเทศควบคู่กันไปเช่นกัน ทั้งนี้ เพื่อเป็นการใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุดและเป็นการลดความเสี่ยงจากการพึ่งพิงผู้โดยสารจากต่างประเทศ โดยทางบริษัทมีการจัดทำผลสำรวจความพึงพอใจของลูกค้า ประจำปี 2563



- **การจำหน่ายและช่องทางการจำหน่าย**

บริษัทฯ มีช่องทางการจัดจำหน่ายหลัก 2 ช่องทาง ได้แก่ การขายทางตรง โดยผ่านสำนักงานขายของบริษัทฯ ศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ และเว็บไซต์ และการขายทางอ้อม

1. **การขายทางตรง**

บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารทางตรงผ่านช่องทางต่างๆ รวมถึงสำนักงานขาย เคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสาร เคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสารประจำสนามบิน ศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ และผ่านช่องทางบนหน้าเว็บไซต์

สำนักงานขาย เคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสาร และเคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสารประจำสนามบิน

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

บริษัทฯ ยังคงมุ่งเน้นความสำคัญในด้านการพัฒนาบริการอย่างต่อเนื่อง โดยจัดส่งพนักงานเข้ารับการอบรม PG Service Mind เพื่อให้พนักงานผู้ให้บริการสร้างประสบการณ์ที่ดีให้กับลูกค้า เพื่อให้ลูกค้าพึงพอใจ และกลับมาใช้บริการ อีกทั้งกระตุ้น ส่งเสริมให้พนักงานแนะนำลูกค้าให้เป็นสมาชิกการสะสมคะแนนฟลายเออร์ โบนัส เป็นการช่วยเพิ่มฐานข้อมูลสมาชิก เพื่อสามารถให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพและสร้างรายได้ให้กับบริษัทต่อไป

ศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ (Call Center)

Call Center 1771 รองรับการให้บริการทางโทรศัพท์ให้แก่ผู้โดยสารตลอด 24 ชั่วโมง ซึ่งเป็นช่องทางสำคัญที่ทำให้ลูกค้าได้รับความสะดวกในการติดต่อเพื่อใช้บริการ เช่น สอบถามข้อมูลผลิตภัณฑ์และ การบริการ การทำสำรองที่นั่งและออกบัตรโดยสาร รับชำระค่าบัตรโดยสาร และค่าธรรมเนียมในการเปลี่ยนแปลงบัตรโดยสาร หรือให้บริการพิเศษกรณีต่างๆ รวมถึงการให้บริการสำรองที่นั่งและออกบัตรโดยสารสำหรับผู้ป่วย Call Center Medical Care Service และการบริการ Call Center Check-in สำหรับให้บริการผู้โดยสารที่เดินทางเส้นทางภายในประเทศ ที่ไม่มีสัมภาระในการเดินทาง นอกเหนือจากการให้บริการทางด้านโทรศัพท์แล้ว ทาง Call Center ยังให้บริการตอบอีเมลล์ผู้โดยสารที่ติดต่อผ่านทาง reservation@bangkokair.com และให้บริการตอบข้อซักถามของผู้โดยสารผ่าน PG Live Chat ตลอด 24 ชั่วโมง อีกด้วย

การขายทางอินเทอร์เน็ต

บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารทางอินเทอร์เน็ตผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ www.bangkokair.com โดยในการสำรองที่นั่งทางออนไลน์นั้น ผู้โดยสารจะต้องชำระเงินผ่านบัตรเครดิตหรือบัตรเครดิต ซึ่งช่วยลดความเสี่ยงด้านเครดิตและกระบวนการทางบัญชี และยังช่วยปรับปรุงกระแสเงินสดในการดำเนินงานของบริษัทฯ เนื่องจากธนาคารผู้ให้บริการของบริษัทฯ จะเป็นผู้รับรายได้ทั้งหมดจากการขายทางอินเทอร์เน็ต และนำเข้าบัญชีบริษัทฯ โดยตรง ทั้งนี้ ในปี 2553 บริษัทฯ ได้พัฒนาเว็บไซต์ของบริษัทฯ เพื่อจะเพิ่มการขายผ่านทางอินเทอร์เน็ตและลดค่าคอมมิชชันจากตัวแทนจำหน่าย และยังปรับปรุงแผนผังเว็บไซต์เพื่อให้การแสดงค่าโดยสารและสิทธิพิเศษให้เห็นเด่นชัดขึ้น ทั้งนี้ การขายบัตรโดยสารทางอินเทอร์เน็ตมีสัดส่วนที่เพิ่มสูงขึ้นมาโดยตลอด และบริษัทฯ คาดว่าแนวโน้มดังกล่าวจะคงดำเนินไปอย่างต่อเนื่องในอนาคต ทั้งนี้ การขายทางอินเทอร์เน็ตเป็นช่องทางการจัดจำหน่ายที่มีต้นทุนการดำเนินงานต่ำที่สุดของบริษัทฯ

2. การขายทางอ้อม

บริษัทฯ จะแต่งตั้งตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารของบริษัทฯ ทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศเพื่อที่จะขายเครือข่ายการให้บริการและฐานลูกค้า บริษัทฯ มีตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารในหลากหลายพื้นที่ รวมถึงประเทศสหรัฐอเมริกา แคนาดา ออสเตรเลีย และทวีปยุโรป โดยตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารจะทำหน้าที่คล้ายกับสำนักงานขายของบริษัทฯ ซึ่งรวมถึงงานด้านการตลาด การส่งเสริมการขาย และการจำหน่ายบัตรโดยสาร ทั้งนี้ ตัวแทนจำหน่ายมีความสำคัญสำหรับการขายบัตรโดยสารในเที่ยวบินตามความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) ซึ่งเป็นเที่ยวบินระหว่างประเทศที่เชื่อมต่อไปยังเที่ยวบินภายในประเทศและภายในภูมิภาคของบริษัทฯ ตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารที่ได้รับอนุญาตจาก IATA บริษัทฯ มีผู้แทนจำหน่ายบัตรโดยสารที่ได้รับอนุญาตจาก IATA ในกว่า 40 ประเทศทั่วโลกเนื่องจากบริษัทฯ เองได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกของ IATA BSP ตั้งแต่ปี 2543 ทำให้การชำระราคาบัตรโดยสารที่จำหน่ายผ่านผู้แทนจำหน่ายบัตรโดยสารที่ได้รับอนุญาตจากสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศมีการชำระผ่านระบบชำระเงิน ผ่านทางธนาคารที่ให้บริการบริหารจัดการแก่สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ทั้งนี้ การให้บริการ โดยบริษัทตัวแทนการท่องเที่ยวเป็นประโยชน์อย่างยิ่งแก่นักท่องเที่ยวที่ไม่สามารถเข้าถึงอินเทอร์เน็ต และ/หรือไม่สะดวกที่จะใช้บัตรเครดิต โดยเฉพาะในบริเวณพื้นที่ห่างไกลในประเทศไทยหรือประเทศกำลังพัฒนาอื่นๆ

นอกเหนือจากการบริหารจัดการช่องทางการจัดจำหน่ายผ่านระบบจัดจำหน่ายGDS (Global Distribution System) แล้ว ทางบริษัทฯ มีการย้ายระบบสำรองที่นั่งหลัก (Host System) เป็นระบบ Amadeus Altea เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพความต่อเนื่องในกิจกรรมต่างๆ ที่ทำ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การสนับสนุนการขายผ่านตัวแทนจำหน่ายทั่วโลกให้มีความถูกต้อง ทันสมัย และ สะดวกแก่ตัวแทนจำหน่าย ทั้งที่เป็นตัวแทนจำหน่ายแบบ Offline และ ตัวแทนจำหน่ายแบบ Online ที่เรียกว่า OTA (Online Travel Agent) ที่มีการเติบโตสูงทั่วโลก ทั้งนี้ ทำให้สามารถบรรลุข้อตกลงระหว่างบริษัทฯ และ ระบบจัดจำหน่ายต่างๆ ทำให้ได้รับส่วนลดในการทำสำรองที่นั่ง

3. ปัจจัยเสี่ยง

1. ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ

1.1 ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ อาจได้รับผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญจากค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงและปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงไม่เพียงพอ

ค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินคิดเป็นสัดส่วนที่สูงที่สุดของต้นทุนขายและบริการของบริษัทฯ โดยตามงบการเงินรวม ค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงคิดเป็นร้อยละ 17.3 และร้อยละ 9.4 ของต้นทุนรวมในปี 2562 และปี 2563 ตามลำดับด้วยเหตุที่ค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงถือเป็นรายการค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของบริษัทฯ รายการหนึ่งที่มีนัยสำคัญ การปรับเปลี่ยนหรือลดลงของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเพียงเล็กน้อยสามารถส่งผลกระทบต่อทั้งในทางบวกและทางลบต่อค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของบริษัทฯ กรณีที่น้ำมันเชื้อเพลิงขาดแคลนหรือราคาน้ำมันเชื้อเพลิงมีแนวโน้มปรับตัวสูงขึ้นหรือมีภาวะการอื่น ๆ ที่อาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจการบินบริษัทฯ อาจต้องลดเที่ยวบินแบบประจำลงในภาวะปกติ

โดยปกติบริษัทฯ ได้ทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อบริหารความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นเมื่อราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเปลี่ยนแปลงในอนาคต ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทฯ ไม่มีภาระผูกพันจากการทำประกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งการเข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิง บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าการเข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงของบริษัทฯ จะเพียงพอที่จะช่วยป้องกันความเสี่ยงของบริษัทฯ จากการปรับตัวของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงได้ เพราะบริษัทฯ ยังมีความเสี่ยงที่จะขาดทุนจากการป้องกันความเสี่ยงใดๆ ได้อีกด้วย

สำหรับในปี 2563 ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงได้รับผลกระทบจากโรคระบาด COVID 19 และทำให้เกิดการหดตัวของอุปสงค์ของน้ำมันอย่างรุนแรงราคาเฉลี่ยของ MOP ซึ่งในเดือนเมษายน 2563 ลดลงต่ำสุดอยู่ที่ 21.26 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล และทยอยปรับตัวเล็กน้อยขึ้นมาปิดที่ 53.86 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรลในเดือนธันวาคม 2563 ซึ่งยังต่ำกว่าในช่วงเวลาเดียวกันของปี 2562 อยู่ร้อยละ 31.7

บริษัทฯ จัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินโดยการซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงจากผู้จัดจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงรายใหญ่ 2 ราย คือ ชัลโกเคิลเลอร์สและ ปตท. เป็นหลักโดยในปี 2563 ปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินของบริษัทฯ มาจากการซื้อน้ำมันเชื้อเพลิง จากชัลโกเคิลเลอร์สในสัดส่วนร้อยละ 56 และจากปตท. ในสัดส่วนร้อยละ 37

1.2 ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจในอดีตรวมทั้งในอนาคตของบริษัทฯ อาจได้รับผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญในกรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉิน อุบัติเหตุ หรือเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับเครื่องบิน

บริษัทฯ ต้องเผชิญกับความเสี่ยงที่จะขาดทุนอย่างมีนัยสำคัญ ในกรณีที่เครื่องบินของบริษัทฯ เกิดสูญหายหรือประสบเหตุฉุกเฉิน เกิดอุบัติเหตุ เกิดการก่อการร้าย หรือภัยพิบัติอื่น ๆ และบริษัทฯ ต้องแบกรับต้นทุนที่สูงมากจากการเรียกร้องค่าเสียหายของผู้โดยสาร การซ่อมแซมหรือการเปลี่ยนทดแทนเครื่องบินที่ได้รับความเสียหาย และจากการที่บริษัทฯ ต้องระงับการให้บริการเครื่องบินดังกล่าวเป็นการชั่วคราวหรือถาวร

บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าบริษัทฯ จะไม่ประสบเหตุการณ์ที่คล้ายคลึงกัน หรือเหตุการณ์ที่ร้ายแรงกว่าเหตุการณ์ดังกล่าวซึ่งรวมถึงเหตุการณ์ที่มีผู้ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าการคุ้มครองตามกรรมธรรม์ประกันภัยของบริษัทฯ จะครอบคลุมความสูญเสียหรือความเสียหายจากอุบัติเหตุหรือเหตุการณ์ใดๆ ในอนาคตได้อย่างเพียงพอ

1.3 การเปลี่ยนแปลงของความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) กับสายการบินอื่นอาจก่อให้เกิดผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทฯ ได้ทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) กับสายการบินจำนวน 28 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 73.3 ร้อยละ 66.6 และร้อยละ 55.2 ของรายได้รวมตามงบการเงินรวมของบริษัทฯ ในปี 2561 ปี 2562 และปี 2563 ตามลำดับ โดยธุรกิจสายการบินของบริษัทฯ ประกอบด้วย การให้บริการขนส่งทางอากาศสำหรับผู้โดยสารทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ แนวทางการสร้างความ

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

บริษัทฯ เชื่อว่าผู้โดยสารส่วนใหญ่ที่ใช้บริการสายการบินของบริษัทฯ และผู้ให้บริการสนามบินของบริษัทฯ ประกอบไปด้วยนักท่องเที่ยวที่ประสงค์จะเข้ามาในประเทศไทยเพื่อเยี่ยมชมสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ ด้วยเหตุนี้ บริษัทฯ จึงต้องพึ่งพาความเข้มแข็งของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในประเทศไทย ที่ผ่านมามีบริษัทฯ เคยประสบกับเหตุการณ์ที่จำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศลดลงอย่างมีนัยสำคัญ การประท้วงทางการเมืองในประเทศไทยหลายครั้ง ซึ่งมีรายงานความรุนแรงเกิดขึ้นในหลายพื้นที่ของกรุงเทพฯ รวมถึงโรคระบาด 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 2561 รายได้จาก BFS Ground และ BAC คิดเป็นร้อยละ 7.8 และร้อยละ 3.8 ของรายรับรวมของบริษัทฯ ปี 2562 ร้อยละ 8.4 และร้อยละ 3.6 ของรายรับรวมของบริษัทฯ และสำหรับปี 2563 คิดเป็นร้อยละ 11.2 และร้อยละ 3.0 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 2563 อายุโดยเฉลี่ยของเครื่องบินของบริษัทฯ คือ 11.2 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 อาจก่อหนี้ที่มีนัยสำคัญในอนาคตเพื่อระดมทุนในการจัดหาเครื่องบิน เพื่อใช้เป็นการลงทุนหรือใช้ในแผนขยายธุรกิจ

ที่ผ่านมา บริษัทฯ เช่าเครื่องบินส่วนใหญ่ตามสัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ อาจพิจารณาซื้อเครื่องบินที่จำเป็นเป็นส่วนหนึ่งในอนาคต ซึ่งหากบริษัทฯ ตัดสินใจซื้อเครื่องบิน บริษัทฯ อาจต้องระดมเงินทุนและก่อหนี้เพิ่มขึ้น นอกจากนี้บริษัทฯ 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 การเปิดเส้นทางการบินใหม่ที่บริษัทฯ ให้บริการเองและที่เป็นส่วนหนึ่งของเครือข่ายเส้นทางการบินที่ขยายออกไปตามความตกลงเที่ยวบินร่วม (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 การไม่ได้รับสิทธิการบิน การไม่ได้รับการจัดสรรช่วงเวลาการนำเครื่องบินขึ้นและลงจอด (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 และอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ 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 อาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

1.11 ความสามารถในการกำหนดค่าโดยสารของบริษัทฯ ถูกจำกัดอัตราค่าโดยสารขั้นสูงที่กำหนดโดยรัฐบาล

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

1.12 ความผันผวนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

เนื่องจากบริษัทฯ มีการทำธุรกิจในหลายประเทศ จึงมีรายได้และค่าใช้จ่ายเป็นสกุลเงินหลายสกุล ที่สำคัญคือ สกุลเงินบาทและเหรียญสหรัฐ อย่างไรก็ตาม สัญญาซ่อมบำรุง สัญญาเช่าเครื่องบิน สัญญาการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบิน สัญญาการประกันภัยโดยส่วนใหญ่ รวมทั้งสัญญาจัดหาอะไหล่เครื่องบินเกือบทั้งหมดของบริษัทฯ เป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐฯ ทั้งนี้ค่าเงินของสกุลเงินหลายสกุล มีความผันผวนอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งอาจเกิดผลกระทบต่อบริษัทฯ โดยขึ้นอยู่กับสถานะเงินตราต่างประเทศของบริษัทฯ ทั้งด้านรายได้และค่าใช้จ่ายบริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่า บริษัทฯ จะจัดให้มีการป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวได้ หรือการป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวจะสามารถจัดทำได้อย่างได้ต้นทุนที่เหมาะสมในเชิงพาณิชย์ หรือสามารถป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

บริษัทฯ อาจมีภาระทางการเงินเพิ่มในสกุลเหรียญสหรัฐในอนาคต ซึ่งอาจรวมถึงการกู้ยืมเพื่อซื้อเครื่องบินในอนาคต ด้วยเหตุนี้ การอ่อนค่าลงของสกุลเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินต่างประเทศเหล่านี้ อาจทำให้ภาระหนี้สินของบริษัทฯ เพิ่มขึ้น ซึ่งบริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่า บริษัทฯ จะสามารถสร้างรายได้เพิ่มขึ้นอย่างเพียงพอที่จะชดเชยภาระหนี้ที่เพิ่มขึ้นดังกล่าว ดังนั้น ความผันผวนของค่าเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินต่างประเทศจึงอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

1.13 บริษัทฯ เผชิญกับความเสียหายบางประการที่ไม่ได้ทำประกันภัยไว้ และอาจเผชิญกับอุปสรรคในการทำมรดกกรรมประกันภัยที่มีเงื่อนไขที่ยอมรับได้ในเชิงพาณิชย์ หรืออาจไม่สามารถจัดหาประกันภัยได้เลย

การประกันภัยเป็นพื้นฐานสำคัญของการดำเนินธุรกิจสายการบินและสนามบิน ทั้งนี้ การก่อการร้าย หรือเหตุการณ์ที่มีผลกระทบในระดับโลกอื่นๆ อาจมีผลทำให้บริษัทฯ ไม่สามารถทำประกันภัยเกี่ยวกับการบินในความเสี่ยงบางประเภท หรืออาจทำประกันภัยได้ในวงเงินประกันภัยที่ลดลง ซึ่งไม่เพียงพอกับจำนวนที่กำหนดโดยผู้ให้เช่าเครื่องบินของบริษัทฯ หรือตามกฎระเบียบของรัฐบาล การที่บริษัทฯ ไม่สามารถทำมรดกกรรมประกันภัยในการประกอบธุรกิจโดยทั่วไป หรือในสินทรัพย์บางอย่างของบริษัทฯ ภายใต้เงื่อนไขและข้อกำหนดที่ยอมรับได้ในเชิงพาณิชย์ หรือไม่สามารถทำมรดกกรรมประกันภัยได้เลยอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่า ความคุ้มครองภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยของบริษัทฯ จะเพียงพอกับความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง ในกรณีที่ความเสียหายที่แท้จริงสูงกว่าจำนวนเงินที่ทำประกันภัยไว้ บริษัทฯ อาจต้องรับภาระความเสียหายจำนวนมาก ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่ได้ทำประกันภัยความเสียหายบางประเภท ซึ่งรวมถึงการประกันภัยธุรกิจหยุดชะงัก และการสูญเสียกำไรหรือรายได้ ซึ่งสอดคล้องกับแนวทางของสายการบินอื่นในอุตสาหกรรมซึ่งมักจะไม่ได้ทำประกันภัยในเรื่งดังกล่าวไว้เช่นกัน ในกรณีที่เกิดภัยที่ไม่ได้ทำประกันภัยไว้ ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ อาจได้รับผลกระทบในทางลบ

2. ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบิน

2.1 ในช่วงภาวะเศรษฐกิจชะลอตัว อุตสาหกรรมการบินมีแนวโน้มที่จะมีผลประกอบการลดลง

ผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจโลกตกต่ำเป็นสิ่งที่คาดเดาได้ยาก และเนื่องจากอุตสาหกรรมการบินมีลักษณะเฉพาะตัวคือ มีอัตราค่าไถ่และมีต้นทุนคงที่สูง ซึ่งค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่ซึ่งรวมถึงค่าเสื่อมราคา ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงเครื่องบินการบริหารจัดการเครื่องบินและค่าธรรมเนียมการเดินทางทางอากาศ 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 โดยมีการเปิดใช้สนามบินสุวรรณภูมิในเดือนกันยายน 2549 และเปิดใช้สนามบินดอนเมืองอีกครั้งสำหรับเที่ยวบินภายในประเทศในเดือนมีนาคม 2550 แต่ทรัพยากรในหลายภาคส่วนของอุตสาหกรรมการบินเชิงพาณิชย์ ซึ่งรวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกของสนามบิน และระบบควบคุมการจราจรทางอากาศยังไม่เพียงพอในการรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ทั้งนี้ความสามารถของบริษัทฯ ในการเพิ่มอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำต่อวัน การปรับปรุงความตรงต่อเวลาของเที่ยวบิน และการให้บริการขนส่งทางอากาศอย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพในอนาคต ส่วนหนึ่งขึ้นอยู่กับปัจจัยที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัทฯ ได้แก่

- จำนวนเครื่องบินที่สามารถลงจอดได้ ความจุผู้โดยสารในอาคารผู้โดยสาร และความหนาแน่นของการจราจรทางอากาศในสนามบินที่เป็นศูนย์ปฏิบัติการการบินที่บริษัทฯ ให้บริการอยู่โดยเฉพาะสนามบินสุวรรณภูมิ และสนามบินภูเก็ต
- คุณภาพของการบริหารจัดการของสนามบินในประเทศไทยโดยผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้อง
- คุณภาพของการควบคุมการจราจรทางอากาศของประเทศ
- คุณภาพของระบบนำร่องและการดำเนินการควบคุมภาคพื้นดินในสนามบินในประเทศไทย

- ข้อกำหนดว่าด้วยความยาว 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 มาจากประเทศหรือภูมิกาดังกล่าวอาจส่งผลกระทบในทางลบต่อจำนวนผู้โดยสารบนเที่ยวบินของบริษัทฯ

2.4 อุตสาหกรรมการบินอยู่ภายใต้การกำกับดูแลความปลอดภัยและมาตรฐานการบินในระดับสากล

อุตสาหกรรมการบิน อยู่ภายใต้การกำกับดูแลความปลอดภัยและมาตรฐานการบินในระดับสากล ซึ่งมีหน่วยงานต่างๆ ในระดับสากลเป็นผู้ตรวจสอบและกำกับดูแล หากพบว่ามีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัย (Significant Safety Concerns) จะถูกปรับลดสถานะความปลอดภัย ซึ่งจะส่งผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมกับประเทศ หน่วยงานที่กำกับดูแล

กิจการด้านการบิน รวมทั้งสายการบินด้วย เช่น การถูกระงับการเพิ่มเส้นทางการบิน การจำกัดจำนวนเที่ยวบิน การจำกัดตารางการบิน ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อความสามารถในการแข่งขัน และทำให้ต้นทุนในการดำเนินงานเพิ่มสูงขึ้น นอกจากนั้นยังจำกัดโอกาสในการขายธุรกิจ การทำกำไรของธุรกิจ อัตราค่าเช่าเครื่องบินและเบี้ยประกัน ตลอดจนเงื่อนไขการซ่อมบำรุงจะมีความเข้มงวดมากขึ้นอีกด้วย และส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นของผู้ใช้บริการ เนื่องจากความปลอดภัยเป็นปัจจัยที่สำคัญที่ถูกค่าพิจารณาเลือกใช้บริการ

4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

4.1 ทรัพย์สินถาวรและสินทรัพย์สิทธิการใช้หลักของบริษัทฯและบริษัทย่อย

ทรัพย์สินถาวรหลักที่บริษัทฯและบริษัทย่อยใช้ในการประกอบธุรกิจมีดังต่อไปนี้

ประเภท	งบการเงินรวม วันที่ 31 ธันวาคม 2562 (ล้านบาท)	งบการเงินรวม วันที่ 31 ธันวาคม 2563 (ล้านบาท)
เครื่องบิน	9,029.5	10,417.5
อะไหล่เครื่องบินและอุปกรณ์ภาคพื้น	1,311.6	1,125.6
ที่ดิน	2,600.8	2,937.0
อาคารและส่วนตกแต่ง	1,402.0	1,884.8
สนามบินและส่วนปรับปรุง	414.1	375.2
เฟอร์นิเจอร์และส่วนตกแต่ง	492.1	382.7
อื่นๆ คือ ยานพาหนะและงานระหว่างก่อสร้าง	358.1	416.6
รวม	15,608.2	17,539.4

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 2562	มูลค่าตามบัญชี (ล้านบาท) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	ภาระหลักประกัน
อาคารสำนักงานใหญ่เป็น อาคาร 20 ชั้น ตั้งอยู่ที่ ถ.วิภาวดีรังสิต เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร	บริษัทฯ เป็นเจ้าของ กรรมสิทธิ์ในที่ดินและ อาคาร	258.9	276.0	ปลอดภาระ
อาคารสำนักงาน (ทับสุวรรณ) เป็นอาคาร 4 ชั้น ตั้งอยู่ที่ อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	บริษัทฯ เป็นเจ้าของ กรรมสิทธิ์ในที่ดินและสิทธิ การเช่าในอาคารและที่ดิน บางส่วน ⁽¹⁾	229.4	240.0	ปลอดภาระ

ลักษณะสำคัญของทรัพย์สินถาวรหลัก	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชี (ล้านบาท) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562	มูลค่าตามบัญชี (ล้านบาท) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	ภาระหลักประกัน
โรงซ่อมอากาศยาน ตั้งอยู่ที่ สนามบินดอนเมือง ถ. วิภาวดีรังสิต เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร	บริษัทฯ เป็นเจ้าของสิทธิ การเช่าที่ดินและอาคาร ⁽²⁾	4.5	4.5	ไม่มี
สนามบินสมุย ตั้งอยู่ที่ อ.เกาะสมุย จ. สุราษฎร์ธานี	บริษัทฯ เป็นเจ้าของ กรรมสิทธิ์ในอาคารและ ที่ดินบางส่วน และสิทธิการ เช่าในอาคารและที่ดิน บางส่วน ⁽³⁾	1,595.3	1,665.6	จดจำนองทรัพย์สินส่วน ใหญ่เป็นหลักประกันกับ กองทุนรวมในวงเงินจำนอง 20,900 ล้านบาท
สนามบินสุโขทัย ตั้งอยู่ที่ อ.สวรรคโลก จ.สุโขทัย	บริษัทฯ เป็นเจ้าของ กรรมสิทธิ์ในอาคารและ ที่ดิน และสิทธิการเช่าใน ที่ดินบางส่วน ⁽⁴⁾	308.8	539.1	ปลอดภาระ
สนามบินตราด ตั้งอยู่ที่ อ.เขาสมิง จ.ตราด	บริษัทฯ เป็นเจ้าของ กรรมสิทธิ์ในที่ดินบางส่วน และกรรมสิทธิ์ในอาคาร และสิทธิครอบครองใน ที่ดินบางส่วน	730.9	731.9	ปลอดภาระ

หมายเหตุ

- (1) บริษัทฯทำสัญญาเช่าที่ดินวันที่ 1 เมษายน 2547 เนื้อที่ประมาณ 17 ไร่ซึ่งมีกำหนดระยะเวลาเช่า 30 ปีและต้องชำระค่าเช่าเป็นรายปีตามจำนวนที่ตกลงกัน โดยสัญญาเช่าฉบับนี้จะสิ้นสุดในวันที่ 31 มีนาคม 2577
- (2) บริษัทฯทำสัญญาเช่าที่ดินวันที่ 1 เมษายน 2547 เนื้อที่ประมาณ 2,921 ตารางเมตร ซึ่งมีกำหนดระยะเวลาเช่า 3 ปี และต้องชำระค่าเช่าเป็นรายเดือนตามจำนวนที่ตกลงกัน โดยสัญญาเช่าฉบับนี้ได้สิ้นสุดในวันที่ 27 กันยายน 2558 ปัจจุบันอยู่ระหว่างการเจรจาต่อสัญญา
- (3) 1. บริษัทฯได้ให้กองทุนรวมเช่าทรัพย์สินต่างๆที่ใช้ในการประกอบกิจการสนามบินสมุยเป็นระยะเวลา 30 ปี ภายใต้สัญญาเช่าระยะยาว ลงวันที่ 24 พฤศจิกายน 2549 โดยบริษัทฯได้เข้าทำสัญญาเช่าช่วงและสัญญาให้บริการกับกองทุนรวมในวันเดียวกันกับที่มีการทำสัญญาเช่าระยะยาวเพื่อนำสนามบินสมุยกลับมาดำเนินการต่อ โดยสัญญาเช่าช่วงมีอายุครั้งละ 3 ปี และบริษัทฯมีสิทธิขอต่อสัญญาเช่าช่วงดังกล่าวออกไปได้อีก 9 ครั้ง ครั้งละ 3 ปี ทั้งนี้ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนดไว้ว่าสัญญาเช่าช่วง ซึ่งในปัจจุบันบริษัทฯได้มีการต่ออายุสัญญาเช่าช่วงครั้งที่สามไปแล้วเมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2558 นอกจากนี้บริษัทฯ ถือหน่วยลงทุนในอัตราร้อยละ 29.99 ในกองทุนรวมซึ่งหน่วยลงทุนดังกล่าวได้จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
2. บริษัทฯได้เข้าทำสัญญาเช่าที่ดินเนื้อที่ประมาณ 2 ไร่ 2 งาน ซึ่งมีกำหนดระยะเวลาเช่า 15 ปี และต้องชำระค่าเช่าเป็นรายปีตามจำนวนที่ตกลงกัน โดยสัญญาเช่าฉบับนี้จะสิ้นสุดในวันที่ 18 กันยายน 2574
3. บริษัทฯได้เข้าทำสัญญาเช่าที่ดินเนื้อที่ประมาณ 1 ไร่ ซึ่งมีกำหนดระยะเวลาเช่า 15 ปี และต้องชำระค่าเช่าเป็นรายปีตามจำนวนที่ตกลงกัน โดยสัญญาเช่าฉบับนี้จะสิ้นสุดในวันที่ 30 มีนาคม 2575
4. บริษัทฯได้เข้าทำสัญญาเช่าที่ดินเนื้อที่ประมาณ 3 ไร่ 2 งาน ซึ่งมีกำหนดระยะเวลาเช่า 15 ปี และต้องชำระค่าเช่าเป็นรายปีตามจำนวนที่ตกลงกัน โดยสัญญาเช่าฉบับนี้จะสิ้นสุดในวันที่ 18 กันยายน 2574

5. บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาเช่าที่ดินราชพัสดุกับกรมธนารักษ์วันที่ 30 สิงหาคม 2542 เนื้อที่ประมาณ 16 ไร่ 1 งาน ซึ่งมีกำหนดระยะเวลาเช่า 30 ปี และต้องชำระค่าเช่าเป็นรายปีตามจำนวนที่ตกลงกัน ต่อมาในวันที่ 16 พฤศจิกายน 2560 กรมธนารักษ์ได้มีหนังสือแจ้งว่าที่ดินเช่าไม่มีสถานะเป็นที่ราชพัสดุ และให้ไปทำสัญญาเช่ากับกระทรวงมหาดไทยแทน ซึ่งบริษัทฯ อยู่ระหว่างดำเนินการขอเช่าที่ดินกับกระทรวงมหาดไทย แต่ถึงแม้ไม่เช่าต่อก็ไม่กระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ เนื่องจากบริษัทฯ เข้าไว้เพื่อเป็นเขตความปลอดภัยในการเดินอากาศเท่านั้น
 6. ทั้งนี้ แม้พื้นที่เช่าข้างต้นจะมีระยะเวลาเช่าสิ้นสุดก่อนถึงวันที่สิ้นสุดของกองทุนรวม แต่พื้นที่เช่าดังกล่าวเป็นที่ๆ อยู่บริเวณรอบๆ สนามบินสมุย แม้ไม่มีการเช่าต่อก็ไม่ได้กระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ
- (4) บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาเช่าที่ดินวันที่ 9 ธันวาคม 2542 เนื้อที่ประมาณ 18 ไร่ ซึ่งมีกำหนดระยะเวลาเช่า 30 ปี และต้องชำระค่าเช่าตามจำนวนที่ตกลงกัน โดยสัญญาเช่าฉบับนี้จะสิ้นสุดในวันที่ 8 ธันวาคม 2572

4.1.1.2 BAC

ลักษณะสำคัญของทรัพย์สินถาวรหลัก	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชี (ล้านบาท) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562	มูลค่าตามบัญชี (ล้านบาท) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	ภาระ หลักประกัน
ทรัพย์สินถาวรและสินทรัพย์สิทธิการใช้อาคารและส่วนปรับปรุงอาคารและอุปกรณ์ครัว	บริษัทฯ มีสิทธิการใช้อาคารและส่วนปรับปรุงอาคาร (ตามสัญญาเช่า)	76.9	119.2	ไม่มี

4.1.1.3 BFS Ground

ลักษณะสำคัญของทรัพย์สินถาวรหลัก	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชี (ล้านบาท) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562	มูลค่าตามบัญชี (ล้านบาท) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	ภาระ หลักประกัน
ทรัพย์สินถาวรและสินทรัพย์สิทธิการใช้อาคารและส่วนปรับปรุงอาคาร	บริษัทฯ มีสิทธิการใช้อาคารและส่วนปรับปรุงอาคาร (ตามสัญญาเช่า)	31.1	457.4	ไม่มี
เครื่องจักรและอุปกรณ์ดำเนินงาน	บริษัทฯ เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์	574.4	502.3	ไม่มี

4.1.2 เครื่องบิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทฯ มีเครื่องบินจำนวนทั้งหมด 39 ลำ แบ่งเป็นเครื่องบินที่บริษัทฯ เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์จำนวน 6 ลำ เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Lease) จำนวน 9 ลำ และเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) จำนวน 24 ลำ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ดำเนินการจดทะเบียนเครื่องบินทั้งหมดในประเทศไทยโดยมีรายละเอียดตามตารางด้านล่างดังต่อไปนี้

4.1.2.1 เครื่องบินที่บริษัทฯ เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์

ลำดับที่	ชนิดของเครื่องบิน	เลขหมายประจำเครื่อง
1	ATR 72-500	MSN710
2	ATR 72-500	MSN708
3	ATR 72-600	MSN1522
4	ATR 72-600	MSN1526
5	ATR 72-600	MSN1546
6	ATR 72-600	MSN1549

4.1.2.2 เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease Agreement)

ข้อมูลสรุปของสัญญาและเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) เป็นไปตามตารางดังต่อไปนี้

ลำดับที่	ชนิดของเครื่องบิน	เลขหมายประจำเครื่อง	วันที่ในสัญญา	วันที่รับมอบเครื่องบิน	ระยะเวลาการเช่า
1	Airbus A320	MSN2254	12 มีนาคม 2547 (แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดเมื่อ 17 ธันวาคม 2558)	10 กันยายน 2547	สัญญาฉบับนี้มีระยะเวลา 60 เดือน มีการต่ออายุจนถึง 30 กรกฎาคม 2565
2	Airbus A320	MSN2310	23 มีนาคม 2547 (แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดเมื่อ 17 ธันวาคม 2558)	26 พฤศจิกายน 2547	สัญญาฉบับนี้มีระยะเวลา 60 เดือน มีการต่ออายุจนถึง 30 พฤศจิกายน 2565
3	Airbus A320	MSN2509	12 มกราคม 2548 (แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดเมื่อ 22 ธันวาคม 2559)	30 สิงหาคม 2548	สัญญาฉบับนี้มีระยะเวลา 84 เดือน มีการต่ออายุจนถึง 29 สิงหาคม 2566
4	Airbus A320	MSN2531	18 ตุลาคม 2555 (แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดเมื่อ 15 พฤศจิกายน 2559)	20 ธันวาคม 2555	สัญญาฉบับนี้มีระยะเวลา 48 เดือน มีการต่ออายุจนถึง 19 ธันวาคม 2565
5	Airbus A320	MSN2417	10 ตุลาคม 2555 (แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดเมื่อ 6 มีนาคม 2560)	23 พฤศจิกายน 2555	สัญญาฉบับนี้มีระยะเวลา จนถึง 20 มีนาคม 2560 มีการต่ออายุจนถึง 20 มีนาคม 2566
6	Airbus A319	MSN3421	27 กรกฎาคม 2550 (แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดเมื่อ 30 กันยายน 2562)	5 มีนาคม 2551	สัญญาฉบับนี้มีระยะเวลา 72 เดือน มีการต่ออายุจนถึง 4 มีนาคม 2566

ลำดับ ที่	ชนิดของ เครื่องบิน	เลขหมาย ประจำเครื่อง	วันที่ในสัญญา	วันที่รับมอบ เครื่องบิน	ระยะเวลาการเช่า
7	Airbus A319	MSN3424	27 กรกฎาคม 2550 (แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดเมื่อ 30 กันยายน 2562)	10 มีนาคม 2551	สัญญาต้นฉบับมีระยะเวลา 72 เดือน มีการต่ออายุจนถึง 9 มีนาคม 2566
8	Airbus A319	MSN3454	27 กรกฎาคม 2550 (แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดเมื่อ 30 กันยายน 2562)	7 เมษายน 2551	สัญญาต้นฉบับมีระยะเวลา 72 เดือน มีการต่ออายุจนถึง 6 เมษายน 2566
9	Airbus A319	MSN3694	27 กรกฎาคม 2550 (แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดเมื่อ 30 กันยายน 2562)	13 พฤศจิกายน 2551	สัญญาต้นฉบับมีระยะเวลา 72 เดือน มีการต่ออายุจนถึง 12 พฤศจิกายน 2566
10	Airbus A319	MSN3911	27 กรกฎาคม 2550 (แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดเมื่อ 30 กันยายน 2556)	22 พฤษภาคม 2552	สัญญาต้นฉบับมีระยะเวลา 72 เดือน มีการต่ออายุจนถึง 21 พฤษภาคม 2564
11	Airbus A319	MSN3759	25 กันยายน 2550 (แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดเมื่อ 30 กันยายน 2562)	23 มกราคม 2552	สัญญาต้นฉบับมีระยะเวลา 72 เดือน มีการต่ออายุจนถึง 22 กุมภาพันธ์ 2567
12	Airbus A319	MSN2648	6 มิถุนายน 2554 (แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดเมื่อ 17 มกราคม 2560)	30 พฤศจิกายน 2554	สัญญาต้นฉบับมีระยะเวลา 72 เดือน มีการต่ออายุจนถึง 22 กุมภาพันธ์ 2566
13	Airbus A319	MSN2660	24 มิถุนายน 2554 (แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดเมื่อ 17 มกราคม 2560)	7 มีนาคม 2555	สัญญาต้นฉบับมีระยะเวลา 72 เดือน มีการต่ออายุจนถึง 6 มีนาคม 2567
14	Airbus A319-131	MSN2634	9 พฤษภาคม 2556 (แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดเมื่อ 17 ตุลาคม 2560)	10 พฤษภาคม 2556	สัญญาต้นฉบับมีระยะเวลา จนถึง 15 มกราคม 2561 มี การต่ออายุจนถึง 15 มกราคม 2567
15	Airbus A319-100	MSN2664	30 เมษายน 2556 (แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดเมื่อ 13 กุมภาพันธ์ 2560)	21 พฤษภาคม 2556	สัญญาต้นฉบับมีระยะเวลา 60 เดือน มีการต่ออายุจนถึง 20 พฤษภาคม 2567
16	Airbus A320-232	MSN2783	20 กันยายน 2556 (แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดเมื่อ 28 กันยายน 2560)	3 ธันวาคม 2556	สัญญาต้นฉบับมีระยะเวลา จนถึง 3 เมษายน 2561 มี การต่ออายุจนถึง 3 เมษายน 2567

ลำดับ ที่	ชนิดของ เครื่องบิน	เลขหมาย ประจำเครื่อง	วันที่ในสัญญา	วันที่รับมอบ เครื่องบิน	ระยะเวลาการเช่า
17	Airbus A320-232	MSN2366	19 ธันวาคม 2556 (แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดเมื่อ 6 มีนาคม 2560)	20 ธันวาคม 2556	สัญญาต้นฉบับมีระยะเวลา จนถึง 20 มีนาคม 2560 มี การต่ออายุจนถึง 3 เมษายน 2566
18	Airbus A320-232	MSN2600	18 กรกฎาคม 2557 (แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดเมื่อ 18 ตุลาคม 2562)	23 กรกฎาคม 2557	จนถึง 30 พฤศจิกายน 2565
19	Airbus A320-132	MSN2362	10 ธันวาคม 2558	22 ธันวาคม 2559	จนถึง 21 ธันวาคม 2565
20	Airbus A320-232	MSN3672	17 ตุลาคม 2560	21 ธันวาคม 2560	จนถึง 20 ธันวาคม 2565
21	Airbus A319-132	MSN2383	4 พฤษภาคม 2560	5 กรกฎาคม 2560	จนถึง 4 กรกฎาคม 2566
22	Airbus A319-132	MSN2467	27 มีนาคม 2560	21 กรกฎาคม 2560	จนถึง 20 กรกฎาคม 2566
23	Airbus A319-132	MSN3428	21 ธันวาคม 2560	4 กรกฎาคม 2561	จนถึง 3 กรกฎาคม 2567
24	Airbus A319-132	MSN3685	21 พฤศจิกายน 2560	18 มกราคม 2562	จนถึง 17 มกราคม 2568

4.1.2.3 เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Financial Lease Agreement)

ข้อมูลสรุปของสัญญาและเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Financial Lease Agreement) เป็นไปตามตาราง
ดังต่อไปนี้

ลำดับที่	ชนิดของเครื่องบิน	เลขหมายประจำเครื่อง	วันที่ได้รับมอบเครื่องบิน
1	ATR72-600	MSN1194	รับมอบเครื่องบินเมื่อ 26 พฤศจิกายน 2557
2	ATR72-600	MSN1230	รับมอบเครื่องบินเมื่อ 12 กุมภาพันธ์ 2558
3	ATR72-600	MSN1269	รับมอบเครื่องบินเมื่อ 11 กันยายน 2558
4	ATR72-600	MSN1296	รับมอบเครื่องบินเมื่อ 23 ธันวาคม 2558
5	ATR72-600	MSN1303	รับมอบเครื่องบินเมื่อ 15 มกราคม 2559
6	ATR72-600	MSN1320	รับมอบเครื่องบินเมื่อ 5 เมษายน 2559
7	ATR72-600	MSN1345	รับมอบเครื่องบินเมื่อ 12 สิงหาคม 2559
8	ATR72-600	MSN1377	รับมอบเครื่องบินเมื่อ 7 เมษายน 2560
9	ATR72-600	MSN1392	รับมอบเครื่องบินเมื่อ 10 เมษายน 2560

4.2 ลักษณะสำคัญของสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนที่สำคัญ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตน ได้แก่

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

2) โปรแกรมคอมพิวเตอร์

ซึ่งทั้ง 2 รายการ มีมูลค่ารวมตามบัญชีสุทธิเท่ากับ 482.8 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 1.0 ของสินทรัพย์รวมของบริษัทฯ

4.2.1 เครื่องหมายการค้า เครื่องหมายบริการ และลิขสิทธิ์

4.2.1.1 บริษัทฯ

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจภายใต้ชื่อทางการค้า “Bangkok Airways” ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทฯมีการจดทะเบียนเครื่องหมายการค้าและเครื่องหมายบริการกับกรมทรัพย์สินทางปัญญา กระทรวงพาณิชย์แล้ว จำนวน 16 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 แต่ถ้าได้มีการโฆษณาแก่นั้นในระหว่างระยะเวลาดังกล่าว ให้ลิขสิทธิ์มีอายุ 50 ปี นับแต่ได้มีการโฆษณาเป็นครั้งแรก

ตารางต่อไปนี้ แสดงถึงเครื่องหมายการค้าของบริษัทฯ และประเภทสินค้าที่ใช้เครื่องหมายดังกล่าว

ลำดับที่	เครื่องหมายการค้า	สำหรับสินค้าประเภท	วันหมดอายุ
1		<ul style="list-style-type: none"> โปสเตอร์ 	9 ตุลาคม 2570
2		<ul style="list-style-type: none"> นาฬิกา พวงกุญแจ ทำด้วยโลหะมีค่า 	9 ตุลาคม 2570
3		<ul style="list-style-type: none"> เสื้อ (ยกเว้นเสื้อชั้นใน และเสื้อกีฬา) เสื้อแจ็กเก็ต หมวกแก๊ป 	9 ตุลาคม 2570
4		<ul style="list-style-type: none"> ผ้าบาติก 	9 ตุลาคม 2570
5		<ul style="list-style-type: none"> เข็มกลัด 	9 ตุลาคม 2570

ลำดับที่	เครื่องหมายการค้า	สำหรับสินค้าประเภท	วันหมดอายุ
6		<ul style="list-style-type: none"> กระเป๋าสื่อเครื่องสำอาง กระเป๋าสื่ออุปกรณ์ กระเป๋าสื่อสปอร์ต กระเป๋าสื่อคาว ซองทำด้วยหนัง ร่มกันแดด 	9 ตุลาคม 2570
7		<ul style="list-style-type: none"> วารสาร 	22 เมษายน 2571
8		<ul style="list-style-type: none"> พันธุ์พืช ดอกไม้ธรรมชาติ 	1 กันยายน 2566







ตารางต่อไปนี้ แสดงถึงเครื่องหมายการค้าของบริษัทฯ และประเภทสินค้าที่ใช้เครื่องหมายดังกล่าวที่ได้จดทะเบียนในประเทศกัมพูชา


ลำดับที่	เครื่องหมายการค้า	สำหรับสินค้าประเภท	วันหมดอายุ
1		<ul style="list-style-type: none"> นาฬิกาพกคล้องข้อมือ นาฬิกาโครโนกราฟ กล่องบรรจุนาฬิกา ห่วงคล้องกุญแจ (ประเภทของตกแต่ง หรือรีโมทคอนโทรล) เหรียญตรา เข็ม (เน็คไท) ที่หนีบเน็คไท เข็มเน็คไท เหรียญที่ระลึก (ทองแดง) นาฬิกาข้อมือ 	17 กรกฎาคม 2565
2		<ul style="list-style-type: none"> กล่องบรรจุการ์ด (บรรจุกระดาษโน้ต) กระเป๋าสื่อ กระเป๋าสตางค์สำหรับผู้ชาย กระเป๋าสตางค์สำหรับผู้หญิง กระเป๋าสื่อเดินทาง ร่ม 	17 กรกฎาคม 2565

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


ตารางต่อไปนี้ แสดงถึงเครื่องหมายบริการของบริษัทฯ และประเภทการบริการที่ใช้เครื่องหมายดังกล่าว


ลำดับที่	เครื่องหมายบริการ	สำหรับบริการประเภท	วันหมดอายุ
1		<ul style="list-style-type: none"> • การขนส่งทางอากาศ • การขนส่งทางบก • การขนส่งทางทะเล • การขนส่งทางเรือ • การขนส่งผู้โดยสาร • การขนส่งโดยรถโดยสาร • การจัดท่องเที่ยวชมทัศนียภาพ • การจัดงานเลี้ยง • การบริการที่จอดรถ • การรับขนของ • การจองที่นั่งเพื่อการเดินทาง • การส่งข่าวสารหรือพัสดุภัณฑ์ • การส่งหนังสือพิมพ์ • การให้การดูแลนักท่องเที่ยว • การให้เช่าที่จอดรถสาธารณะ • การให้เช่ายานพาหนะ • การให้เช่าโรงจอดอากาศยาน 	9 ตุลาคม 2570

ลำดับที่	เครื่องหมายบริการ	สำหรับบริการประเภท	วันหมดอายุ
2		<ul style="list-style-type: none"> • การขนส่งทางอากาศ • การขนส่งทางบก • การขนส่งทางทะเล • การขนส่งทางเรือ • การขนส่งผู้โดยสาร • การขนส่งรถโดยสาร • การจัดท่องเที่ยวชมทัศนียภาพ • การจัดหาเที่ยว • การบริการที่จอดรถ • การรับขนของ • การจองที่นั่งเพื่อการเดินทาง • การส่งข่าวสาร หรือพัสดุภัณฑ์ • การส่งหนังสือพิมพ์ • การให้การดูแลนักท่องเที่ยว • การให้เช่าที่จอดรถยานพาหนะ • การให้เช่ายานพาหนะ • การให้เช่าโรงจอดอากาศยาน 	13 พฤษภาคม 2564
3		<ul style="list-style-type: none"> • ขนส่งโดยรถโดยสาร • ขนส่งผู้โดยสาร • คลังสินค้า • จัดจำหน่ายบัตรโดยสาร • สำรองที่นั่งเพื่อการเดินทาง • ให้ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทาง 	1 กันยายน 2566
4		<ul style="list-style-type: none"> • จัดทำอาหารและเครื่องดื่มภัตตาคาร 	1 กันยายน 2566
5		<ul style="list-style-type: none"> • จัดแสดงพิพิธภัณฑ์ 	1 กันยายน 2566
6		<ul style="list-style-type: none"> • จัดทำอาหารและเครื่องดื่ม • ภัตตาคาร 	1 กันยายน 2566
7		<ul style="list-style-type: none"> • ขนส่งโดยรถโดยสาร • ขนส่งผู้โดยสาร • คลังสินค้า • จัดจำหน่ายบัตรโดยสาร 	1 กันยายน 2566

ลำดับที่	เครื่องหมายบริการ	สำหรับบริการประเภท	วันหมดอายุ
		<ul style="list-style-type: none"> สำรองที่นั่งเพื่อการเดินทาง ให้ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทาง 	
8		<ul style="list-style-type: none"> ขนส่งทางอากาศ ขนส่งผู้โดยสาร จำหน่ายบัตรโดยสารจัดนำเที่ยว สำรองที่นั่งเพื่อการเดินทาง ให้ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทาง 	16 กันยายน 2566

ตารางต่อไปนี้ แสดงถึงเครื่องหมายบริการของบริษัทฯ และประเภทการบริการที่ได้จดทะเบียนในประเทศกัมพูชา

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

ลำดับที่	เครื่องหมายบริการ	สำหรับบริการประเภท	วันหมดอายุ
4		<ul style="list-style-type: none"> การขนส่งทางอากาศ การให้เช่าอากาศยาน การจัดนำเที่ยว การขนส่งทางเรือ การสำรองที่นั่งเพื่อการเดินทาง การเป็นนายหน้าจัดหา (การขนส่ง) การขนส่งโดยรถโดยสาร การขนส่งโดยรถยนต์ การขนส่งสินค้า การบรรทุกสินค้า การให้ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทาง การให้บริการนักบิน การให้บริการจอง (การขนส่ง) การให้บริการจอง (การเดินทาง) การขนส่ง การให้บริการจองที่สำหรับการขนส่ง การให้บริการข้อมูลการเดินทาง การเช่าคลังสินค้า 	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	ว1. 5289
15	GOA2 APPROVE UPLIFT RECORDING	ว1. 5290


4.2.1.2 บริษัท ครัวการบินกรุงเทพ จำกัด (BAC)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 BAC มีการจดทะเบียนเครื่องหมายการค้าและเครื่องหมายบริการกับกรมทรัพย์สินทางปัญญา กระทรวงพาณิชย์แล้ว จำนวน 4 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 2572
2		• อาหารสำเร็จรูปที่มีเนื้อสัตว์และผักเป็นหลัก	3 มิถุนายน 2572
3		• อาหารสำเร็จรูปที่มีข้าวเป็นหลัก เล็ก ขนมอบึง พาย คุกกี้	3 มิถุนายน 2572

ตารางต่อไปนี้ แสดงถึงเครื่องหมายบริการของ BAC และประเภทบริการที่ใช้เครื่องหมายดังกล่าว

ลำดับที่	เครื่องหมายบริการ	สำหรับบริการประเภท	วันหมดอายุ
1		• การบริการอาหารและเครื่องดื่ม	3 มิถุนายน 2572

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 ตกลงเข้าดำเนินงานและให้บริการอย่างต่อเนื่องด้วยมาตรฐานอันเป็นที่ยอมรับในระดับสากลสำหรับท่าอากาศยานระหว่างประเทศในระดับเดียวกันกับผู้มีวิชาชีพเช่นเดียวกันพึงกระทำ 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) ค่าธรรมเนียมที่เกี่ยวข้องกับการอนุญาตในการดำเนินงานและการให้บริการตามอัตราที่กำหนดไว้ในระเบียบเกี่ยวกับการกำหนดอัตราค่าภาระสำหรับการดำเนินงาน 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 และตกลงที่จะขอให้ ทอท. 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 ตามจำนวนที่คำนวณไว้ภายใต้สัญญาเช่าที่ดินคลังสินค้าโดยอัตราดังกล่าวจะมีการปรับขึ้นทุกๆ 3 ปี เว้นแต่คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายจะตกลงกันเป็นอย่างอื่นโดยทำเป็นหนังสือโดย 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

คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายตกลงให้สัญญาเช่าที่ดินคลังสินค้าย่อยภายใต้ระเบียบกระทรวงการคลัง และกรมการบินพาณิชย์ ตลอดจนระเบียบอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับการใช้ประโยชน์ในที่ดินราชพัสดุ นอกจากนี้ ภายใต้สัญญาเช่าที่ดินคลังสินค้า BFS Cargo พึงต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขใดที่เกี่ยวกับการเช่าที่ดินเพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปตามที่กำหนดในสัญญาโครงการคลังสินค้า

4.2.2.2 สัญญาโครงการอุปถัมภ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง

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

ภายใต้ข้อกำหนดของสัญญาโครงการอุปกรณ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง BFS Ground ตกกลงเข้าดำเนินงานและให้บริการอย่างต่อเนื่องด้วยมาตรฐานอันเป็นที่ยอมรับในระดับสากลสำหรับท่าอากาศยานระหว่างประเทศในระดับเดียวกันเชิงผู้มีวิชาชีพเช่นเดียวกันพึงกระทำ 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) ค่าธรรมเนียมเกี่ยวกับการอนุญาตในการดำเนินงานและการให้บริการตามอัตราที่กำหนดไว้ในระเบียบเกี่ยวกับการกำหนดอัตราค่าภาระสำหรับการดำเนินงาน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และ (2) ค่าผลประโยชน์ตอบแทนเป็นรายเดือนโดยคำนวณจากข้อกำหนดในสัญญาโครงการอุปกรณ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง 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 ตกกลงที่จะเข้าทำสัญญาเช่าที่ดินและ/หรือ สถานที่สำหรับโครงการบริการภาคพื้นๆกับทอท. เป็นสัญญาแยกต่างหากพร้อมกับสัญญานี้ โดยมีอายุการเช่าเช่นเดียวกันกับอายุสัญญานี้ ทั้งนี้ ค่าเช่าที่ดินเป็นไปตามที่กำหนดในสัญญาเช่าดังกล่าว

BFS Ground จะเป็นผู้รับผิดชอบในการออกแบบและการก่อสร้างงานที่เกี่ยวข้องกับโครงการบริการภาคพื้นๆให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดในสัญญาโครงการอุปกรณ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง ทั้งนี้ BFS Ground ตกกลงว่าบรรดาอาคาร สิ่งปลูกสร้างและส่วนควบต่างๆของอาคารและสิ่งปลูกสร้างนี้ให้ตกเป็นกรรมสิทธิ์ของ

กระทรวงการคลังทันทีนับแต่การก่อสร้างเสร็จสิ้น และการเปลี่ยนแปลง แก้ว ต่อเติมอาคาร สิ่งปลูกสร้างและส่วนควบดังกล่าว จะต้องได้รับความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจาก ทอท.

ข้อพึงปฏิบัติอื่นๆภายใต้สัญญาโครงการอุปถัมภ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง BFS Ground ตลอดจนที่จะให้บริการอย่างต่อเนื่อง และตกลงที่จะชดเชยทอท. และลูกจ้างของทอท. ให้หลุดพ้นจากความรับผิดที่เกี่ยวกับสัญญาโครงการอุปถัมภ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง และตกลงที่จะดำรงไว้ซึ่งการประกันภัย และส่งมอบหลักประกันการปฏิบัติตามสัญญาในรูปของหนังสือค้ำประกันอย่างไม่มีเงื่อนไขหรือในรูปของพันธบัตร

ในกรณีที่ BFS Ground ผิดสัญญาข้อใดข้อหนึ่งของสัญญาโครงการอุปถัมภ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง BFS Ground จะต้องชำระค่าปรับให้แก่ทอท. เป็นรายวัน ในจำนวนที่ได้กำหนดภายใต้ข้อกำหนดของสัญญาโครงการอุปถัมภ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง จนกว่าการผิดข้อสัญญานั้นจะได้รับการแก้ไข

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 เว้นแต่จะมีการบอกเลิกสัญญานี้

เหตุแห่งการบอกเลิกสัญญานี้ภายใต้สัญญาเช่าที่ดินการบริการภาคพื้น ได้แก่ การเป็นบุคคลล้มละลาย และการไม่ปฏิบัติตามสัญญาโดยไม่ทำการแก้ไข หรือการไม่ปฏิบัติตามสัญญาเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายต่อความปลอดภัยของประชาชน และกรณีเหตุผลด้านความมั่นคงปลอดภัยของประเทศชาติตามคำสั่งของรัฐบาลเป็นต้น ภายใต้สัญญาเช่าที่ดินการบริการภาคพื้นทอท. มีสิทธิที่จะเข้าครอบครองสถานที่เช่า อาคาร สิ่งปลูกสร้างและส่วนควบต่างๆได้ทันทีเมื่อสัญญาเช่าที่ดินการบริการภาคพื้นสิ้นสุดลงหรือเมื่อมีการบอกเลิกสัญญานี้

คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายตกลงให้สัญญาเช่าที่ดินการบริการภาคพื้นนี้อยู่ภายใต้ระเบียบกระทรวงการคลัง กรมการบินพาณิชย์ ตลอดจนระเบียบอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดินราชพัสดุ นอกจากนี้ ภายใต้สัญญาเช่าที่ดินการบริการภาคพื้น BFS Ground พึงต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขใดที่เกี่ยวกับการเช่าที่ดินเพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปตามที่กำหนดในสัญญาโครงการอุปถัมภ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง

4.2.2.3 สัญญาโครงการครีวการบิน

ทอท. และ BAC ได้เข้าทำสัญญาโครงการครีวการบิน เมื่อวันที่ 10 มีนาคม 2547 และแก้ไขเพิ่มเติมเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ 2553 ภายใต้บังคับแห่งสัญญา ทอท. ตกลงอนุญาตให้ BAC เข้าดำเนินงานและให้บริการครีวการบิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ภายใต้ข้อกำหนดของสัญญาโครงการครีวการบิน BAC ตกลงเข้าดำเนินงานและให้บริการอย่างต่อเนื่องด้วยมาตรฐานอันเป็นที่ยอมรับในระดับสากลสำหรับท่าอากาศยานระหว่างประเทศในระดับเดียวกันกับผู้มีวิชาชีพเช่นเดียวกันพึงกระทำ และให้บริการดังกล่าวด้วยค่าใช้จ่ายและความเสี่ยงภัยของ BAC โดยจะไม่เรียกร้องหลักประกันหรือการค้ำประกันใดๆจากทอท. ทั้งนี้ ทอท. ดำรงไว้ซึ่งสิทธิที่จะพัฒนา หรือปรับเปลี่ยนคุณภาพและมาตรฐานตามที่เห็นสมควร เพื่อให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพ

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

เมื่ออายุของสัญญานี้สิ้นสุดลงหรือเมื่อมีการบอกเลิกสัญญานี้ ทอท. มีสิทธิที่จะเข้าครอบครองอาคาร สิ่งปลูกสร้าง และส่วนควบต่างๆ ทั้งนี้ ภายใต้สัญญาโครงการครีวการบิน ทอท. มีสิทธิแต่เพียงฝ่ายเดียวที่จะพิจารณาคืนหรือซื้ออุปกรณ์

ค่าธรรมเนียมการทำสัญญาและค่าผลประโยชน์ตอบแทนอื่น: BAC เป็นผู้รับผิดชอบสำหรับ (1) ค่าธรรมเนียมที่เกี่ยวข้องกับการอนุญาตในการดำเนินงานและการให้บริการตามอัตราที่กำหนดไว้ในระเบียบเกี่ยวกับการกำหนดอัตราค่าภาระสำหรับการดำเนินงาน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และ (2) ค่าผลประโยชน์ตอบแทนเป็นรายเดือนโดยคำนวณจากข้อกำหนดในสัญญาโครงการครีวการบิน และเป็นจำนวนไม่น้อยกว่าจำนวนเงินตอบแทนขั้นต่ำตามที่กำหนดภายใต้ข้อกำหนดในสัญญาโครงการครีวการบิน ทั้งนี้ ทอท. ตกลงยกเว้นการจ่ายเงินตอบแทนขั้นต่ำเป็นการชั่วคราวตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2552 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2552 ตามข้อกำหนดในสัญญาโครงการครีวการบิน เนื่องจากมีการปิดให้บริการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพราะเหตุความไม่สงบทางการเมืองภายใต้สัญญาโครงการครีวการบิน ทอท. มีสิทธิที่จะขอเพิ่มค่าผลประโยชน์ตอบแทนและจำนวนเงินตอบแทนขั้นต่ำที่จะต้องชำระทุกช่วงระยะเวลา 5 ปี นับแต่การชำระค่าตอบแทนสำหรับปีที่ 1 เพื่อให้สอดคล้องกับสถานะของอุตสาหกรรมการบินหรือเหตุอื่นๆในทำนองเดียวกัน โดยการบอกกล่าวเป็นลายลักษณ์อักษรล่วงหน้าอย่างน้อย 1 เดือน

ค่าบริการ: BAC มีสิทธิเรียกเก็บค่าบริการและค่าธรรมเนียมอื่นๆจากผู้รับบริการ (รวมทั้งภาษีมูลค่าเพิ่มหรือภาษีอื่นใดทำนองเดียวกันกับที่กฎหมายกำหนดให้เรียกเก็บจากผู้รับบริการ)

อาคาร สิ่งปลูกสร้าง และส่วนควบต่างๆ: ภายใต้ข้อกำหนดของสัญญาโครงการครีวการบิน BAC ตกลงที่จะเข้าทำสัญญาเช่าที่ดินสำหรับโครงการครีวการบิน กับทอท. เป็นสัญญาแยกต่างหากพร้อมกับสัญญานี้ โดยมีอายุการเช่าเช่นเดียวกันกับอายุสัญญานี้ ทั้งนี้ ค่าเช่าที่ดินเป็นไปตามที่กำหนดในสัญญาเช่าดังกล่าว

BAC จะเป็นผู้รับผิดชอบในการออกแบบและการก่อสร้างงานตามโครงการครีวการบินให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดในสัญญาโครงการครีวการบิน ทั้งนี้ BAC ตกลงว่าบรรดาอาคาร สิ่งปลูกสร้างและส่วนควบต่างๆของอาคารและสิ่งปลูกสร้างนี้ให้ตกเป็นกรรมสิทธิ์ของกระทรวงการคลังทันทีนับแต่การก่อสร้างเสร็จสิ้น และการเปลี่ยนแปลง แก้ไขต่อเติมอาคาร สิ่งปลูกสร้างและส่วนควบดังกล่าวจะต้องได้รับความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจากทอท. ก่อน

ข้อพึงปฏิบัติอื่นๆ: ภายใต้สัญญาโครงการครีวการบิน BAC ตกลงที่จะให้บริการอย่างต่อเนื่อง และตกลงที่จะชดเชยให้กับทอท. และลูกจ้างของทอท. ให้หลุดพ้นจากความรับผิดชอบที่เกี่ยวข้องกับสัญญาโครงการครีวการบิน และตกลงที่จะดำรงไว้ซึ่งการประกันภัย และส่งมอบหลักประกันการปฏิบัติตามสัญญาในรูปของหนังสือค้ำประกันอย่างไม่มีเงื่อนไขหรือในรูปของพันธบัตร

ในกรณีที่ BAC ผิดข้อสัญญาใดข้อสัญญาหนึ่งในสัญญาโครงการครีวการบิน BAC จะต้องชำระค่าปรับให้แก่ ทอท. เป็นรายวันในจำนวนที่ได้กำหนดภายใต้ข้อกำหนดของสัญญาโครงการครีวการบิน จนกว่าการผิดข้อสัญญานั้นจะได้รับการแก้ไข

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 ภายใต้สัญญาเช่าที่ดินครีวการบินทอท. ตกลงจัดให้มีบริการสาธารณูปโภค และ BAC จะเป็นผู้ชำระค่าใช้จ่ายต่างๆที่เกิดจากการให้บริการดังกล่าว

BAC ตกลงว่าอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างและส่วนควบต่างๆของอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างที่สร้างขึ้นในสถานที่เช่าให้ตกเป็นกรรมสิทธิ์ของกระทรวงการคลังนับแต่การก่อสร้างเสร็จสิ้น ทั้งนี้ ภายหลังจากที่ได้ส่งมอบกรรมสิทธิ์ให้แก่กระทรวงการคลังตามข้อกำหนดในสัญญาเช่าที่ดินครีวการบิน BAC ยังคงมีสิทธิที่จะใช้สอยอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างและส่วนควบเช่นว่านั้น ตลอดอายุสัญญานี้ เว้นแต่จะมีการบอกเลิกสัญญา

เหตุแห่งการบอกเลิกสัญญาภายใต้สัญญาเช่าที่ดินครีวการบิน ได้แก่ การเป็นบุคคลล้มละลาย และการไม่ปฏิบัติตามสัญญาโดยไม่ทำการแก้ไข หรือ การไม่ปฏิบัติตามสัญญาเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายต่อความปลอดภัยของประชาชน และกรณีเหตุผลด้านความมั่นคงปลอดภัยของประเทศชาติตามคำสั่งของรัฐบาลเป็นต้น ภายใต้สัญญาเช่าที่ดินครีวการบิน ทอท. มีสิทธิที่จะเข้าครอบครองสถานที่เช่า อาคาร สิ่งปลูกสร้าง และส่วนควบต่างๆได้ทันที เมื่อสัญญาเช่าที่ดินครีวการบินสิ้นสุดลงหรือเมื่อมีการบอกเลิกสัญญานี้

คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายตกลงให้สัญญาเช่าที่ดินครีวการบินนี้อยู่ภายใต้ระเบียบกระทรวงการคลัง กรมการบินพาณิชย์ ตลอดจนระเบียบอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดินราชพัสดุ นอกจากนี้ ภายใต้สัญญาเช่าที่ดินครีวการบิน BAC พึงต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขใดที่เกี่ยวข้องกับการเช่าที่ดินเพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปตามที่กำหนดในสัญญาโครงการครีวการบิน

4.3 นโยบายการลงทุนในธุรกิจและหลักทรัพย์

บริษัทฯ กำหนดให้มีนโยบายในการลงทุนในธุรกิจและหลักทรัพย์ เพื่อเป็นหลักการและแนวทางในการปฏิบัติงานที่ชัดเจน ทั้งนี้ การลงทุน หมายถึง การลงทุนและจำหน่ายเงินลงทุน

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

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 วันที่ 31 ธันวาคม 2562 และ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีมูลค่าเงินลงทุนซึ่งบันทึกเป็นหลักทรัพย์เพื่อขายในเงินลงทุนระยะยาวเท่ากับ 29,734.7 ล้านบาท 28,510.3 ล้านบาท และ 22,911.8 ล้านบาท ตามลำดับ โดยแบ่งเป็น ราคาทุนเท่ากับ 4,938.9 ล้านบาท 4,841.6 ล้านบาท และ 4,841.6 ล้านบาท ตามลำดับ และมีกำไรสุทธิที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการปรับมูลค่า เท่ากับ 24,795.8 ล้านบาท 23,668.7 ล้านบาท และ 18,070.2 ล้านบาทตามลำดับ

ทั้งนี้ ณ วันที่ 11 มีนาคม 2564 ซึ่งเป็นวันปิดสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้นครั้งล่าสุดของ BDMS บริษัทฯ ถือหุ้นของ BDMS เป็นจำนวน 828,418,690 หุ้น มูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท หรือคิดเป็นร้อยละ 5.21 ของทุนจดทะเบียนชำระแล้วของ BDMS และบริษัท บางกอกแอร์เวย์สโฮลดิ้ง จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ถือหุ้นของ BDMS เป็นจำนวน 205,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท หรือคิดเป็นร้อยละ 1.31 ของทุนจดทะเบียนชำระแล้วของ BDMS

4.3.2.1 อำนาจในการพิจารณาอนุมัติเกี่ยวกับการลงทุน

- 1.1 คณะกรรมการบริษัทฯ มีอำนาจในการพิจารณาอนุมัติการลงทุนในทุกกรณี 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 โดยบุคคลที่จะได้รับอนุญาตให้เข้าถึงข้อมูลนั้นได้ให้เป็นเฉพาะบุคคลที่จำเป็นต้องใช้ข้อมูลภายในเพื่อปฏิบัติงาน 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

บุคคลที่เข้าถึงข้อมูลภายในจะต้องแจ้งบัญชีซื้อขายหลักทรัพย์ทุกบัญชีของตนและของกลุ่มสมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ 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 2563 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมิได้มีข้อพิพาททางกฎหมายที่ยังไม่สิ้นสุดซึ่งอาจมีผลกระทบด้านลบต่อสินทรัพย์ของบริษัทฯ หรือบริษัทย่อยสูงกว่าร้อยละ 5 ของส่วนของผู้ถือหุ้นและมิได้มีข้อพิพาททางกฎหมายที่มีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ อย่างมีนัยสำคัญ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ มีข้อพิพาททางกฎหมายซึ่งบริษัทฯ และบริษัทย่อยเป็นโจทก์หรือจำเลยในคดีที่เกี่ยวข้องกับจำนวนเงินที่อาจมีนัยสำคัญต่างๆ สรุปได้ดังนี้

(ก) ข้อพิพาททางกฎหมายที่บริษัทฯ เป็นจำเลย

1. การฟ้องร้องเกี่ยวกับกรณีละเมิด

ในเดือนพฤษภาคม 2559 บริษัทฯ ถูกฟ้องจากสายการบินแห่งหนึ่งต่อศาลแพ่ง โดยอ้างว่าบริษัทฯ มิได้จอดเครื่องบินไว้ในบริเวณที่เหมาะสม เป็นเหตุให้เครื่องบินของสายการบินดังกล่าวเกี่ยวชนกับเครื่องบินของบริษัทฯ ในระหว่างที่วิ่งในทางขับ ทำให้เครื่องบินของสายการบินดังกล่าวได้รับความเสียหายที่ปลายปีกซ้ายและเที่ยวบินต้องล่าช้า โดยเหตุเกิดที่ท่าอากาศยานรังกุ้ง ซึ่งสายการบินดังกล่าวได้เรียกค่าเสียหายมาเป็นเงินทั้งสิ้น 180,000.14 เหรียญสหรัฐฯ เนื่องจากเหตุการณ์ครั้งนี้อยู่ในความคุ้มครองภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยการบิน (Aviation Insurance Policy) บริษัทฯ จึงได้แจ้งให้ผู้รับประกันภัยทราบตามเงื่อนไขของกรมธรรม์ โดยบริษัทประกันภัยได้มอบหมายให้สำนักงานกฎหมายแห่งหนึ่งต่อสู้คดีนี้ในนามของบริษัทฯ ในวันที่ 28 กรกฎาคม 2559 บริษัทฯ ได้ยื่นแก้คำฟ้องว่า บริษัทฯ มิได้กระทำการจอดเครื่องบินไว้ในบริเวณที่ไม่เหมาะสม แต่ได้จอดตามคำสั่งของเจ้าหน้าที่วิทยุการบินของท่าอากาศยานรังกุ้ง พร้อมกับฟ้องแย้งเรียกค่าเสียหายจากโจทก์เป็นเงินจำนวน 5,382,320.27 เหรียญสหรัฐฯ และในวันที่ 27 ธันวาคม 2561 ศาลแพ่งได้มีคำพิพากษาให้ยกฟ้องสายการบินและยกฟ้องแย้งของบริษัทฯ เนื่องจากคำฟ้องของทั้งสองฝ่ายขาดอายุความ ต่อมาในวันที่ 30 สิงหาคม 2562 สายการบินได้ยื่นอุทธรณ์ต่อศาลอุทธรณ์ ในวันที่ 25 มิถุนายน 2563 ศาลอุทธรณ์มีคำพิพากษาให้ยกฟ้องคดีและไม่อนุญาตให้ยื่นอุทธรณ์ ดังนั้นคดีถือเป็นที่สุด

2. การฟ้องร้องเกี่ยวกับสัญญาจ้างแรงงาน

ในเดือนสิงหาคม 2562 บริษัทฯ ถูกฟ้องจากอดีตพนักงานของบริษัทฯ เพื่อเรียกค่าเสียหายจากการละเมิดและผิดสัญญาจ้าง รวมถึงค่าชดเชยอื่นๆ รวมเป็นจำนวนเงิน 43.3 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 15 ต่อปี ต่อมาเมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2563 คู่ความได้แถลงต่อศาลว่าคดีตกลงกันได้ โดยบริษัทฯ ขอมอบเงินช่วยเหลือจำนวน 3.1 ล้านบาท และออกหนังสือรับรองการทำงานให้แก่อดีตพนักงานตามสัญญาประนีประนอมยอมความ ศาลจึงได้มีคำพิพากษาให้คดีเป็นอันเสร็จเด็ดขาดตามสัญญาประนีประนอมยอมความดังกล่าว

(ข) ข้อพิพาททางกฎหมายซึ่งบริษัทฯ เป็นโจทก์

ไม่มีข้อพิพาททางกฎหมายที่มีนัยสำคัญซึ่งบริษัทฯ เป็นโจทก์ฟ้องร้องคดี

(ค) ข้อพิพาททางกฎหมายที่บริษัทย่อยเป็นจำเลย

บริษัทย่อยยังมีคดีที่ถูกฟ้องจากอดีตพนักงานของบริษัทย่อยจำนวนหลายราย (โจทก์) เพื่อเรียกเงินชดเชยจากการเลิกจ้าง ค่าชดเชย และค่าเสียหายอื่น ๆ เป็นจำนวนเงินรวม 13 ล้านบาท ซึ่งในขณะนี้คดีอยู่ระหว่างการพิจารณา และไต่สวนของศาลแรงงานกลาง อย่างไรก็ตาม ผู้บริหารของบริษัทย่อยได้ตั้งประมาณการค่าความเสียหายไว้แล้วจำนวนหนึ่ง ซึ่งผู้บริหารของบริษัทย่อยเชื่อว่าจำนวนเงินที่บันทึกไว้ในบัญชีแล้วนั้นเพียงพอสำหรับค่าเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากคดีความดังกล่าว

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	: www.set.or.th/tsd
ผู้สอบบัญชี	: บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ชั้น 33 อาคารเลอรัชดา 193/136-137 ถนนรัชดาภิเษก คลองเตย กรุงเทพฯ 10110
โทรศัพท์	: (66) 2 264 9090
โทรสาร	: (66) 2 264 0789-90
เว็บไซต์	: www.ey.com

บริษัทในกลุ่มการบินกรุงเทพ

บริษัทย่อย

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

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

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

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

บริษัท ครัวการบินกรุงเทพสมุย จำกัด
99/13 หมู่ที่ 4 ตำบลบ่อผุด อำเภอกะสมุย
จังหวัดสุราษฎร์ธานี 84320
โทรศัพท์ : 077-248428-9
โทรสาร : 077-248425

บริษัท ครัวการบินกรุงเทพเชียงใหม่ จำกัด
250 หมู่ที่ 7 ตำบลสุเทพ อำเภอเมือง
จังหวัดเชียงใหม่ 50200
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 ครัวการบินกรุงเทพ จำกัด
888 หมู่ที่ 1 ตำบลหนองปรือ อำเภอบางพลี
จังหวัดสมุทรปราการ 10540
โทรศัพท์ : 02-131-7500
โทรสาร : 02-131-7599

บริษัท บีเอซี กรุ๊ปเมท์ เฮาส์ จำกัด
22 อาคารบางกอกฟลาซ่า ซอยศูนย์วิจัย 7 แขวงบางกะปิ
เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310
โทรศัพท์ : 02-131-7500
โทรสาร : 02-131-7599

บริษัท ครัวการบินกรุงเทพภูเก็ต จำกัด
138 หมู่ 1 ตำบลสาคร อำเภอดง
จังหวัดภูเก็ต 10900
โทรศัพท์ : 076-328080
โทรสาร : 076-328081

บริษัท กรุ๊ปเมท์ ฟรี โม้ จำกัด
129 ถนนสุขาภิบาล 2 แขวงคอกไม้ เขตประเวศ
กรุงเทพมหานคร 10250
โทรศัพท์ : 02-328-5997
โทรสาร : 02-328-5979

บริษัท มอร์แดนฟรี จำกัด
99 หมู่ที่ 14 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล
เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900
โทรศัพท์ : 02-265-5678
โทรสาร : 02-265-5775

บริษัท บางกอกแอร์เวย์ส เทรนนิง เซ็นเตอร์ จำกัด
99 หมู่ที่ 14 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล
เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900
โทรศัพท์ : 02-265-5578
โทรสาร : 02-265-5775

บริษัท ครีวการบินกรุงเทพดอนเมือง จำกัด
222 อาคารคลังสินค้า 4 ท่าอากาศยานดอนเมือง ถนนวิภาวดีรังสิต
แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร 10250
โทรศัพท์ : 02-328-5997
โทรสาร : 02-328-5979

บริษัทร่วม

บริษัท ดับบลิวเอฟเอสพีจี คาร์โก้ จำกัด
777 หมู่ที่ 1 ตำบลหนองปรือ อำเภอบางพลี
จังหวัดสมุทรปราการ 10540
โทรศัพท์ : 02-131-5555
โทรสาร : 02-131-5066

กองทุนรวมสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบินสมุย
บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน เกียรตินาคินภัทร 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

บริษัท อู่ตะเภา อินเตอร์เนชั่นแนล เอวิเอชั่น จำกัด
99 หมู่ที่ 14 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล
เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900
โทรศัพท์ : 02-265-5678
โทรสาร : 02-265-5775