

ส่วนที่ 1

สรุปข้อมูลสำคัญของกองทรัสต์

ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565

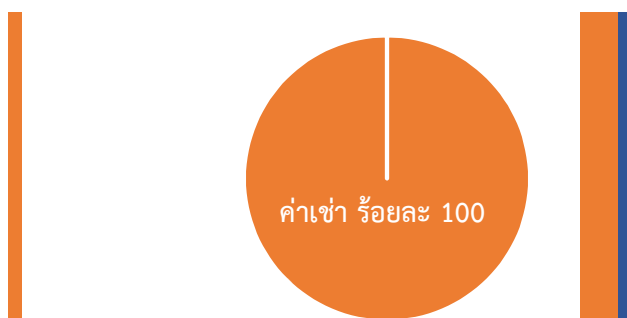
ชื่อกองทรัสต์ (ไทย)	: ทรัสต์เพื่อการลงทุนในสิทธิการเช่าสิ่งหาริมทรัพย์สนามบินการบินกรุงเทพ
ชื่อกองทรัสต์ (อังกฤษ)	: BA Airport Leasehold Real Estate Investment Trust
ชื่อย่อหลักทรัพย์	: BAREIT
วันที่ได้รับอนุมัติให้จัดตั้งกองทรัสต์	: 5 กันยายน 2565
ผู้จัดการกองทรัสต์	: บริษัท กรุงเทพ รีทแมนเนจเม้นท์ จำกัด
ทรัสต์	: บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน กสิกรไทย จำกัด
ที่ปรึกษาทางการเงิน	: ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน)
ผู้สอบบัญชี	: บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด

มูลค่าหลักทรัพย์ตามราคาตลาด (Market Cap) 10,846.50 ล้านบาท	ราคาปิด ณ วันทำการสุดท้าย ของปี (วันที่ 30 ธันวาคม 2565) 10.50 บาท	จำนวนหน่วย 1,033,000,000 หน่วย
มูลค่าทรัพย์สินสุทธิ (NAV) 10,441.04 ล้านบาท	มูลค่าทรัพย์สินสุทธิต่อหน่วย 10.1074 บาทต่อหน่วย	ทุนจดทะเบียน 10,330.00 ล้านบาท
จำนวนผู้ถือหน่วยทรัสต์ 5,699 ราย	มูลค่าที่ตราไว้ (Par) 10.00 บาทต่อหน่วย	ราคาต่อมูลค่าทรัพย์สินสุทธิ (Price/NAV) 1.0389 เท่า

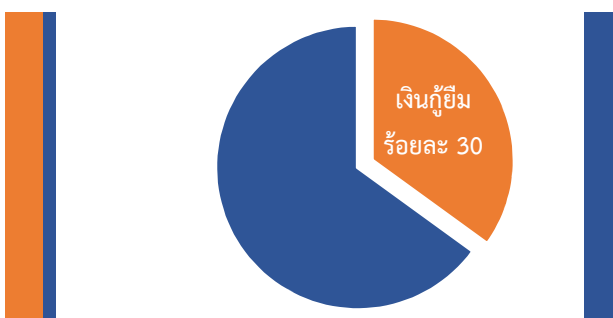
สัดส่วนการลงทุน



โครงสร้างรายได้



สัดส่วนการกู้ยืมต่อสินทรัพย์รวม

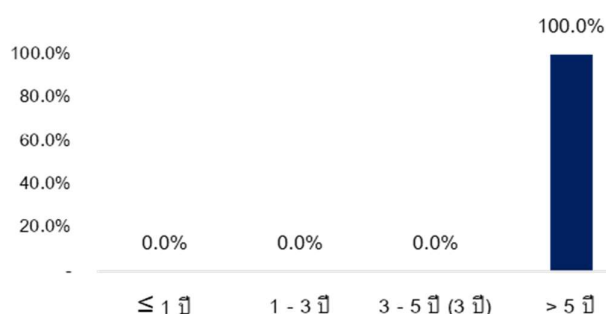


โครงสร้างเงินทุน

หน่วย : บาท

สินทรัพย์รวม	14,838,825,781
หนี้สินรวม	4,397,789,427
ทุนที่ได้รับจากผู้ถือหุ้น	10,159,778,102
กำไร(ขาดทุน) สะสม	281,258,252
หนี้สินที่มีภาระหนี้/สินทรัพย์รวม	ร้อยละ 29.18

อายุสัญญาเช่าคงเหลือเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (WALE)*



หมายเหตุ: * กองทรัสต์นำทรัพย์สินหลักให้เช่าแก่ กรุงเทพมหานครบริหารสนามบิน (ผู้เช่าดำเนินงาน) โดยทำสัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย) อายุสัญญา 1 ปี โดยกรุงเทพมหานครบริหารสนามบินได้ให้คำมั่นแก่กองทรัสต์ว่าจะเช่าทรัพย์สินจากกองทรัสต์ (ภายใต้เงื่อนไขของสัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย)) หากกองทรัสต์มีความประสงค์ที่จะให้เช่าทรัพย์สินต่อไปภายหลังจากสิ้นสุดสัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย) โดยจะต่อสัญญา ออกไปได้ไม่เกิน 8 ครั้ง ครึ่งละ 3 ปี นอกจากนี้กองทรัสต์จะให้บริการแก่ผู้เช่า ซึ่งบริการดังกล่าว กองทรัสต์จะได้รับจากการบินกรุงเทพ (ผู้ให้เช่าทรัพย์สินแก่ BAREIT) ตลอดระยะเวลาเช่าภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย) เช่นกัน

ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ณ วันที่ 30 ธันวาคม 2565

ผู้ถือหุ้นทรัสต์	จำนวนหน่วย (หน่วย)	ร้อยละ
1. บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	258,250,000	25.00
2. บริษัท กรุงเทพดุสิตเวชการ จำกัด (มหาชน)	50,000,000	4.84
3. กองทุนเปิด ทีเอ็มบี อีสท์สปริง พร็อพเพอร์ตี้ แอนด์ อินฟราสตรัคเจอร์ อินคัม พลัส เฟล็กซิเบิล	33,780,900	3.27
4. บริษัท กรุงเทพประกันชีวิต จำกัด (มหาชน)	28,000,000	2.71
5. กองทุน PRINCIPAL PROPERTY INCOME FUND	22,965,000	2.22
6. บริษัท เมืองไทยประกันชีวิต จำกัด (มหาชน)	22,075,000	2.14
7. บริษัท วิริยะประกันภัย จำกัด (มหาชน)	20,000,000	1.94
8. มหาวิทยาลัยมหิดล	18,900,000	1.83
9. บริษัท กรุงไทย-แอกซ่า ประกันชีวิต จำกัด (มหาชน)	17,476,000	1.69
10. บริษัท สินสทกล จำกัด	16,007,200	1.55

ทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุน

กองทรัสต์เข้าลงทุนในสิทธิการเช่าที่ดิน สิ่งปลูกสร้าง และส่วนควบของทรัพย์สินบางส่วนที่ใช้ในการดำเนินงานสนามบิน ภายในโครงการสนามบินสมุย ซึ่งการบินกรุงเทพเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์หรือมีสิทธิครอบครอง ประกอบด้วย

- (ก) ทางวิ่ง (Runway)
- (ข) ทางขับ (Taxiway) และ ลานจอดอากาศยาน (Apron) ฝั่งตะวันออกบางส่วน
- (ค) อาคารตรวจรับบัตรโดยสาร อาคารผู้โดยสาร (Passenger Terminal) บางส่วน (ไม่รวมส่วนพื้นที่เชิงพาณิชย์ (Commercial Area)) และอาคารสนับสนุนอื่นซึ่งตั้งอยู่บนที่ดินที่เช่า

ที่ดินที่เช่ามีเนื้อที่รวมประมาณ 231-3-26.9 ไร่ ประกอบด้วยบางส่วนของโฉนดที่ดินจำนวน 10 ฉบับ บางส่วนของหนังสือรับรองการทำประโยชน์ (น.ส. 3 ก.) จำนวน 10 ฉบับ และอาคารที่เช่ามีพื้นที่รวมประมาณ 123,955.5 ตารางเมตร ทั้งนี้ การบินกรุงเทพ ได้จดทะเบียนภาระติดพันในอสังหาริมทรัพย์ในพื้นที่บางส่วนของโครงการให้แก่กองทรัสต์ เพื่อให้กองทรัสต์มีสิทธิใช้ประโยชน์ในพื้นที่ดังกล่าว ได้แก่

- 1) พื้นที่ปลอดภัยและสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นต่อการประกอบกิจการสนามบิน เช่น พื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่ง (Runway End Safety Area : RESA) พื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง (Runway Strip)
- 2) ทางเข้าออก ทางสัญจร และทางเชื่อม ภายในสนามบินและระหว่างทรัพย์สินที่เช่า
- 3) อาคารสนับสนุน ลานจอดรถยนต์ และระบบสาธารณูปโภค

นอกจากนี้ การบินกรุงเทพ เป็นผู้ให้บริการในส่วนพื้นที่ที่จำเป็นต่อการดำเนินงานโครงการสนามบินสมุย และ เครื่องมือ อุปกรณ์ งานระบบ และการให้บริการต่าง ๆ ที่จำเป็นต่อการดำเนินงานสนามบินสาธารณะแก่ กองทรัสต์ตลอดระยะเวลาการเช่า

มูลค่าการลงทุน

มูลค่าการลงทุนไม่เกิน 14,300 ล้านบาท

ราคาประเมินของทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรก

ราคาประเมินของทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรก	
ผู้ประเมิน รายที่ 1 บริษัท กรุงสยามประเมินค่าทรัพย์สิน จำกัด ราคาประเมิน 14,160 ล้านบาท	ผู้ประเมิน รายที่ 2 บริษัท ไนท์แฟรงค์ ชาร์เตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ราคาประเมิน 14,150 ล้านบาท
QR Code สำหรับ download รายงานประเมินฉบับเต็ม	
	
รายงานการประเมินมูลค่าทรัพย์สิน ฉบับลงวันที่ 5 เมษายน 2565 (ราคาประเมิน ณ วันที่ 1 สิงหาคม 2565)	รายงานการประเมินมูลค่าทรัพย์สิน ฉบับลงวันที่ 5 เมษายน 2565 (ราคาประเมิน ณ วันที่ 1 สิงหาคม 2565)

ผลการดำเนินงานของกองทรัสต์

จำนวนผู้โดยสารขาออกและจำนวนเที่ยวบินขาเข้า สนามบินสมุย

ข้อมูลวันที่ 7 กันยายน 2565 (วันที่จดทะเบียนการเช่าทรัพย์สิน) ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2565

- จำนวนผู้โดยสารขาออกที่ใช้บริการสนามบิน 255,420 คน ประกอบด้วย
 - ผู้โดยสารเดินทางเส้นทางภายในประเทศจำนวน 206,516 คน
 - ผู้โดยสารเดินทางระหว่างประเทศจำนวน 48,904 คน
- จำนวนเที่ยวบินขาเข้าที่มาใช้บริการสนามบินสมุยรวม 3,025 เที่ยวบิน จำแนกตามขนาดเครื่องบิน ดังนี้
 - เครื่องบินที่มีมวลบรรทุกสูงสุดไม่เกิน 50 ตัน จำนวน 1,353 เที่ยวบิน
 - เครื่องบินที่มีมวลบรรทุกสูงสุดเกินกว่า 50 ตัน จำนวน 1,672 เที่ยวบิน

ผลการดำเนินงานของกองทรัสต์

สำหรับงวดตั้งแต่วันที่ 5 กันยายน 2565 (วันจดทะเบียนจัดตั้งกองทรัสต์) ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2565

งบแสดงฐานะการเงิน

งบแสดงฐานะการเงิน	ปี 2565	
เงินลงทุนในสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์	14,467.52	ล้านบาท
เงินฝากธนาคาร	272.86	ล้านบาท
ลูกหนี้ตามสัญญาเช่า	92.50	ล้านบาท
รวมสินทรัพย์	14,838.83	ล้านบาท
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	4,329.50	ล้านบาท
หนี้สินอื่น	68.28	ล้านบาท
รวมหนี้สิน	4,397.79	ล้านบาท
สินทรัพย์สุทธิ	10,441.04	ล้านบาท
ทุนที่ได้รับจากผู้ถือหุ้นหน่วยทรัสต์สุทธิ	10,159.78	ล้านบาท
กำไรสะสม	281.26	ล้านบาท
สินทรัพย์สุทธิ	10,441.04	ล้านบาท
สินทรัพย์สุทธิต่อหน่วย	10.1074	บาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 กองทรัสต์มีสินทรัพย์รวม 14,838.83 ล้านบาท สินทรัพย์ส่วนใหญ่คือเงินลงทุนในสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์ จำนวน 14,467.52 ล้านบาทและมีเงินฝากธนาคาร 272.86 ล้านบาท กองทรัสต์มีหนี้สินรวมเท่ากับ 4,397.79 ล้านบาท หนี้สินส่วนใหญ่เป็นเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินหรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 98.44 ของหนี้สินรวมทั้งหมด กองทรัสต์รายงานมูลค่าสินทรัพย์สุทธิ (NAV) เท่ากับ 10,441.04 ล้านบาท หรือคิดเป็นสินทรัพย์สุทธิต่อหน่วยเท่ากับ 10.1074 บาท

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ	ปี 2565	
รายได้จากเงินลงทุนในสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์	361.42	ล้านบาท
รายได้สัญญาบริการ	16.62	ล้านบาท
รายได้อื่นๆ	0.28	ล้านบาท
รวมรายได้	378.32	ล้านบาท
ค่าใช้จ่ายงานบริการตามสัญญาระยะยาว	15.83	ล้านบาท
ค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายอื่น	16.32	ล้านบาท
ต้นทุนทางการเงิน	64.91	ล้านบาท
รวมค่าใช้จ่าย	97.06	ล้านบาท
กำไรจากการลงทุนสุทธิ	281.26	ล้านบาท

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ	ปี 2565	
การเพิ่มขึ้นในสินทรัพย์สุทธิจากการดำเนินงาน	281.26	ล้านบาท
กำไรสุทธิต่อหน่วย (EPU)	0.2723	บาทต่อหน่วย
สินทรัพย์สุทธิ (NAV)	10,441.04	ล้านบาท
สินทรัพย์สุทธิต่อหน่วย	10.1074	บาท
ราคาต่อมูลค่าสินทรัพย์สุทธิ (P/NAV)	1.0389	เท่า
มูลค่าหลักทรัพย์ตามราคาตลาด (Market Cap)	10,846.50	ล้านบาท
จำนวนหน่วยทรัสต์ ณ 30/12/2565	1,033,000,000	หน่วย
ราคาปิด ณ 30/12/2565	10.50	บาทต่อหน่วย

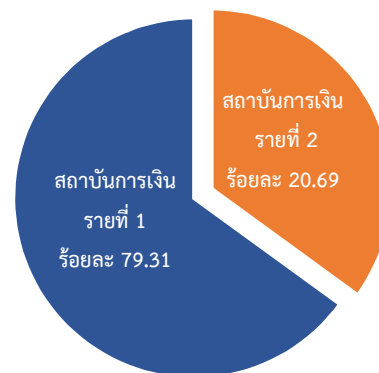
ผลการดำเนินงานงวดตั้งแต่วันที่ 5 กันยายน 2565 (วันจดทะเบียนจัดตั้งกองทรัสต์) ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2565 กองทรัสต์มีรายได้รวม 378.33 ล้านบาท รายได้หลักของกองทรัสต์มาจากรายได้จากเงินลงทุนในสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์ คิดเป็นร้อยละ 95.53 ของรายได้รวมกองทรัสต์ โดยมีค่าใช้จ่ายรวม 97.07 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายหลักคือต้นทุนทางการเงิน หรือคิดเป็นร้อยละ 66.87 ของค่าใช้จ่ายรวมทั้งหมด กองทรัสต์มีกำไรจากการลงทุนสุทธิเท่ากับ 281.26 ล้านบาท และมีอัตรากำไรจากการลงทุนสุทธิเท่ากับร้อยละ 74.34

ภาระหนี้สินที่มีกับสถาบันการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 กองทรัสต์มีภาระหนี้สินที่มีกับสถาบันการเงินรวม 2 แห่ง เป็นเงินจำนวน 4,350.0 ล้านบาท โดยมีสัดส่วนดังนี้

1. สถาบันการเงินรายที่ 1 ร้อยละ 79.31
2. สถาบันการเงินรายที่ 2 ร้อยละ 20.69

หมายเหตุ : โปรดพิจารณารายละเอียดการกู้ยืมเงินของกองทรัสต์
ใน ส่วนที่ 2 ข้อ 2.10 การกู้ยืมเงินของกองทรัสต์



ประเภทรายงานของผู้สอบบัญชีล่าสุด

ไม่มีเงื่อนไขและไม่มีข้อสังเกต/เรื่องอื่น

ข้อมูลประกอบการพิจารณา

1. ผลประกอบการย้อนหลังของโครงการสนามบินสมุย¹

รายการ หน่วย : ล้านบาท	ปี 2560	ปี 2561	ปี 2562	ปี 2563	ปี 2564	ปี 2565 ²
รายได้รวม	1,731.8	1,761.1	1,691.1	574.2	207.0	485.3
ต้นทุนการดำเนินงานและค่าใช้จ่าย การขายและบริหาร (ไม่รวมค่าเสื่อม ราคา และค่าตัดจำหน่าย)	270.0	274.2	284.3	161.9	111.7	85.0
กำไรก่อนดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย (EBITDA)	1,461.8	1,486.9	1,406.8	412.3	95.3	400.3
อัตรากำไรก่อนดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม ราคาและค่าตัดจำหน่าย (EBITDA Margin)	84.4%	84.4%	83.2%	71.8%	46.0%	82.5%

ที่มา: การบินกรุงเทพ

หมายเหตุ: ¹ ตารางแสดงผลประกอบการย้อนหลังของโครงการสนามบินสมุยข้างต้นอ้างอิงจากรายงานผลการดำเนินงานภายใน
แบ่งตามประเภทธุรกิจ ทั้งนี้การบินกรุงเทพไม่ได้เปิดเผยข้อมูลในลักษณะดังกล่าวในงบการเงินรวมของการบิน
กรุงเทพ

² ผลประกอบการปี 2565 แสดงข้อมูลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2565 ถึงวันที่ 6 กันยายน 2565 เท่านั้น หลังจากวัน
ดังกล่าว สนามบินสมุยอยู่ภายใต้สิทธิการเช่าของกองทรัสต์

2. จำนวนเที่ยวบินขาเข้า และจำนวนผู้โดยสารขาออก

ปี	จำนวนเที่ยวบินขาเข้า (เที่ยวบิน)	จำนวนผู้โดยสารขาออก	
		ในประเทศ (คน)	ระหว่างประเทศ (คน)
2560	15,298	784,530	533,192
2561	15,050	758,455	566,796
2562	14,325	686,197	522,685
2563	5,483	308,007	123,029
2564	2,454	137,694	3,083
2565	7,889	560,541	116,985

ที่มา: การบินกรุงเทพและกรุงเทพบริหารสนามบิน

นโยบายการจ่ายประโยชน์ตอบแทนแก่ผู้ถือหน่วยทรัสต์

ผู้จัดการกองทรัสต์จะจ่ายประโยชน์ตอบแทนให้แก่ผู้ถือหน่วยทรัสต์ไม่น้อยกว่าร้อยละ 90 ของกำไรสุทธิที่ปรับปรุงแล้วของรอบปีบัญชี โดยเงินจ่ายให้แก่ผู้ถือหน่วยทรัสต์นั้นแบ่งเป็น ประโยชน์ตอบแทน และเงินลงทุน (หากมี) ทั้งนี้ ผู้จัดการกองทรัสต์จะจ่ายประโยชน์ตอบแทนให้แก่ผู้ถือหน่วยทรัสต์ไม่เกิน 4 ครั้งต่อรอบปีบัญชี ทั้งนี้ ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกำหนด (โดยจะเริ่มจ่ายประโยชน์ตอบแทนในรอบระยะเวลาบัญชีแรกของกองทรัสต์ หากกองทรัสต์มีกำไรเพียงพอที่จ่ายประโยชน์ตอบแทนในรอบระยะเวลาบัญชีดังกล่าว) และในกรณีที่ผู้จัดการกองทรัสต์เห็นสมควร เช่น กรณีที่มีการเพิ่มทุนของกองทรัสต์ เป็นต้น อาจมีการจ่ายประโยชน์ตอบแทนให้แก่ผู้ถือหน่วยทรัสต์มากกว่า 4 ครั้งต่อรอบปีบัญชี

ประวัติการจ่ายประโยชน์ตอบแทน

รอบผลประกอบการ	ผลประโยชน์ตอบแทน	วันที่จ่ายผลประโยชน์ตอบแทน
วันที่ 5 กันยายน 2565 (วันจดทะเบียนจัดตั้งกองทรัสต์) - วันที่ 31 ธันวาคม 2565	0.2451 บาทต่อหน่วย	วันที่ 23 มีนาคม 2566

ประมาณการผลประโยชน์ตอบแทนระยะสั้นของกองทรัสต์ สำหรับงวด 12 เดือน ช่วงเวลาประมาณการวันที่ 1 สิงหาคม 2565 ถึงวันที่ 31 กรกฎาคม 2566

ประมาณการอัตราผลตอบแทนให้แก่ผู้ถือหน่วยทรัสต์คำนวณตามสมมติฐานมูลค่าเข้าลงทุน¹ ของกองทรัสต์และสมมติฐานที่สำคัญแสดงได้ดังนี้

มูลค่าทรัพย์สินที่กองทรัสต์จะเข้าลงทุนเป็นครั้งแรก	มูลค่าสูงสุด 14,300 ล้านบาท
จำนวนหน่วยทรัสต์ที่ออกและเสนอขายต่อประชาชนเป็นครั้งแรก	1,033.0 ล้านหน่วย
ราคาเสนอขายของหน่วยทรัสต์	10.0 บาทต่อหน่วย
เงินปันผลจากการดำเนินงานปกติ	8.09%
เงินปันผลจากการสนับสนุนผลตอบแทน	-ไม่มี-
เงินลงทุน	-ไม่มี-
รวมอัตราเงินจ่ายแก่ผู้ถือหน่วยทรัสต์	8.09%

หมายเหตุ:

1 มูลค่าเข้าลงทุนจะรวมมูลค่าทรัพย์สินที่กองทรัสต์จะเข้าลงทุน แต่ไม่รวมค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเข้าลงทุนและการระดมทุนที่กองทรัสต์จะเป็นผู้รับผิดชอบ สำหรับกรณีฐานมูลค่าทรัพย์สินที่กองทรัสต์จะเข้าลงทุนเป็นครั้งแรกอ้างอิงตามมูลค่าที่กำหนดเป็นสมมติฐานในงบกำไรขาดทุนตามสถานการณ์สมมติสำหรับงวด 12 เดือน ตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม 2565 ถึงวันที่ 31 กรกฎาคม 2566

ทั้งนี้ ผู้ลงทุนสามารถพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมของประมาณการผลตอบแทนของกองทรัสต์ในส่วนที่ 2.1 หัวข้อ 3.3.8. งบกำไรขาดทุนและการจ่ายประโยชน์ตอบแทนตามสถานการณ์สมมติ ซึ่งระบุไว้ในหนังสือชี้ชวนเสนอขายหน่วยทรัสต์ ทรัสต์เพื่อการลงทุนในสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบินการบินกรุงเทพ

ประมาณการผลตอบแทนระยะยาวของกองทรัสต์

สมมติฐานที่สำคัญในการคำนวณ	
มูลค่าทรัพย์สินที่กองทรัสต์จะเข้าลงทุนเป็นครั้งแรก	มูลค่าสูงสุด 14,300 ล้านบาท
ราคาเสนอขายของหน่วยทรัสต์	10 บาทต่อหน่วย
กระแสเงินสดคำนวณจากรายงานประเมินเมื่อวันที่	5 เมษายน 2565
ค่าใช้จ่ายระดับกองทรัสต์ตามสัญญา (ร้อยละต่อรายได้รวม)	เฉลี่ยประมาณร้อยละ 3.5
สัดส่วนการกู้ยืม (ร้อยละต่อมูลค่าการระดมทุน)	ประมาณร้อยละ 30.0
สมมติฐานอัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)	ไม่เกินอัตรา MLR
ประมาณการอัตราผลตอบแทนระยะยาว (Expected IRR) (ร้อยละ)	ร้อยละ 7.89

ทั้งนี้ ผู้ลงทุนสามารถพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมของประมาณการผลตอบแทนของกองทรัสต์ในส่วนที่ 2.1 หัวข้อ 3.3.8. เงื่อนไขการชำระเงินและการจ่ายประโยชน์ตอบแทนตามสถานการณ์สมมติ ซึ่งระบุไว้ในหนังสือชี้ชวนเสนอขายหน่วยทรัสต์ ทรัสต์เพื่อการลงทุนในสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบินการบินกรุงเทพ

ค่าใช้จ่ายที่เรียกเก็บจากกองทรัสต์

สำหรับงวดตั้งแต่วันที่ 5 กันยายน 2565 (วันจดทะเบียนจัดตั้งกองทรัสต์) ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2565

ค่าใช้จ่ายที่เรียกเก็บจากกองทรัสต์	จำนวนเงิน (บาท)	ร้อยละของกำไรสุทธิ	ร้อยละของมูลค่าทรัพย์สินรวม	
			เรียกเก็บจริง	ตามโครงการ
ค่าธรรมเนียมผู้จัดการกองทรัสต์	7,620,904	2.71%	0.05%	ไม่เกิน 1.00%
ค่าธรรมเนียมทรัสต์	6,001,172	2.13%	0.04%	ไม่เกิน 0.50%
ค่าธรรมเนียมนายทะเบียน	995,019	0.35%	0.01%	ตามที่จ่ายจริง
ค่าธรรมเนียมวิชาชีพ	720,000	0.26%	0.005%	ตามที่จ่ายจริง
ค่าใช้จ่ายในการจัดหาและบำรุงรักษาทรัพย์สิน	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	ตามที่ระบุในสัญญา
ค่าธรรมเนียมผู้บริหารอสังหาริมทรัพย์	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี

รายละเอียดของคู่สัญญาที่ทำสัญญาเช่าและสัญญาบริการ

กองทรัสต์จะนำทรัพย์สินที่จะเข้าลงทุนไปจัดหาประโยชน์โดยการปล่อยเช่าให้แก่กรุงเทพมหานครบริหารสนามบินเพื่อดำเนินงานสนามบินทั้งหมดและทำสัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย) อายุสัญญา 1 ปี โดยได้ให้คำมั่นแก่

กองทรัสต์ว่าจะเช่าทรัพย์สินที่เช่าจากกองทรัสต์ (ภายใต้เงื่อนไขของสัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย)) หากกองทรัสต์มีความประสงค์ที่จะให้ผู้เช่าดำเนินการเช่าทรัพย์สินที่เช่าต่อไปภายหลังจากสิ้นสุดสัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย) แต่ทั้งนี้จะต่อออกไปได้ไม่เกิน 8 ครั้ง ครึ่งละ 3 ปี นอกจากนี้ กองทรัสต์จะให้บริการแก่กรุงเทพมหานคร บริหารสนามบิน จากการบริการที่ได้รับจากการบินกรุงเทพตลอดระยะเวลาการเช่าภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย)

สรุปปัจจัยความเสี่ยงสำคัญ

1. ความเสี่ยงเกี่ยวกับกองทรัสต์ หรือการดำเนินงานของกองทรัสต์

- (1) กองทรัสต์เป็นทรัสต์เพื่อการลงทุนในอสังหาริมทรัพย์ที่อยู่ในระหว่างการก่อตั้ง โดยยังไม่มีผลการดำเนินงานในอดีตที่นักลงทุนสามารถใช้อ้างอิงในการพิจารณาตัดสินใจเข้าลงทุน และผู้ลงทุนมีข้อมูลด้านการเงินสำหรับการประเมินผลการดำเนินงานในอนาคตของกองทรัสต์อย่างจำกัด
- (2) สมมติฐานในรายงานประมาณการงบกำไรขาดทุนและการปันส่วนแบ่งผลกำไรตามสมมติฐานมีความไม่แน่นอน และขึ้นอยู่กับความเสี่ยง ความไม่แน่นอนทางธุรกิจ การเงิน เศรษฐกิจ กฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง และการแข่งขัน ซึ่งอาจส่งผลให้ผลประกอบการที่แท้จริงแตกต่างจากที่ประมาณการไว้อย่างมีนัยสำคัญ
- (3) ความเสี่ยงจากผลการดำเนินงานของกองทรัสต์ซึ่งขึ้นอยู่กับความสามารถของผู้จัดการกองทรัสต์และความเสี่ยงที่กองทรัสต์อาจสูญเสียผู้จัดการกองทรัสต์หรือผู้จัดการกองทรัสต์อาจสูญเสียบุคลากรที่เป็นผู้บริหารระดับสูงและบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญในการจัดหาผลประโยชน์จากทรัพย์สินของกองทรัสต์
- (4) ความเสี่ยงที่อาจจะเกิดขึ้นซึ่งเป็นผลจากการที่กองทรัสต์กู้ยืมเงิน

2. ความเสี่ยงเกี่ยวกับการจัดหาผลประโยชน์จากทรัพย์สินของกองทรัสต์

- (1) ความเสี่ยงจากการที่กองทรัสต์พึ่งพิงรายได้จากผู้เช่าดำเนินงานเพียงรายเดียว
- (2) ความเสี่ยงในการหาผู้เช่ารายใหม่มาดำเนินธุรกิจสนามบิน ต่อจากหรือแทนกรุงเทพมหานครบริหารสนามบิน
- (3) ความเสี่ยงจากการที่การบินกรุงเทพ และ กรุงเทพมหานครบริหารสนามบินไม่ได้รับ หรือไม่สามารถต่ออายุใบรับรอง หรือไม่สามารถปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ หรือเงื่อนไขตามใบอนุญาต และ/หรือใบรับรอง

3. ความเสี่ยงเกี่ยวกับการลงทุนในทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรก

- (1) ทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรกอาจมีสภาพด้อยลงในการจัดหาประโยชน์ตลอดอายุสิทธิการเช่า
- (2) ความเสี่ยงในการลงทุนในสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์ซึ่งมูลค่าจะลดลงตามระยะเวลาการเช่าที่เหลืออยู่ ซึ่งอาจส่งผลให้มูลค่าหน่วยทรัสต์ของกองทรัสต์ลดลงตามส่วนไปด้วย
- (3) การศึกษาและเข้าตรวจสอบสถานะของทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรก ไม่ได้เป็นการรับประกันว่าทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบกิจการสนามบินไม่มีข้อบกพร่อง

- (4) ราคาประเมินมูลค่าทรัพย์สินของกองทรัสต์ตามรายงานการประเมินมูลค่าทรัพย์สินของผู้ประเมินราคา อาจมิได้เป็นหรือบ่งชี้ถึงมูลค่าที่แท้จริงของสินทรัพย์ของกองทรัสต์
- (5) ความเสี่ยงจากภัยธรรมชาติ อุบัติภัย การก่อวินาศภัย หรือเหตุการณ์ความเสียหายที่อาจกระทบต่อการประกอบกิจการในทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรก รวมถึงประกันภัยสำหรับทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรกที่ได้ทำไว้ อาจไม่เพียงพอที่จะเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นได้ทั้งหมด จึงอาจส่งผลกระทบต่อดำเนินงานของกองทรัสต์ในทางลบ ที่อาจส่งผลกระทบต่อความสามารถในการจ่ายประโยชน์ตอบแทนของกองทรัสต์
- (6) ความเสี่ยงจากการที่กองทรัสต์อาจไม่สามารถขอคืนภาษีมูลค่าเพิ่ม (จากการชำระค่าบริการจากกรุงเทพมหานคร บริหารสนามบิน) จากกรมสรรพากรได้ตามจำนวนที่ขอคืน หรือได้รับเงินคืนล่าช้า
- (7) ความเสี่ยงโดยทั่วไปในการลงทุนในอสังหาริมทรัพย์

4. ความเสี่ยงเกี่ยวกับระเบียบ กฎหมาย ภาษีอากร และความเสี่ยงทั่วไป

- (1) การเปลี่ยนแปลงของกฎหมาย กฎระเบียบ หรือนโยบายการบังคับตามกฎหมายของประเทศไทยในอนาคต อาจส่งผลกระทบในทางลบต่อรายได้ของกองทรัสต์
- (2) ความเสี่ยงจากกรณีทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรกถูกเวนคืน
- (3) การเปลี่ยนแปลงมาตรฐานบัญชี หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องอาจส่งผลกระทบต่อการดำเนินงาน หรือความสามารถในการจ่ายประโยชน์ตอบแทนของกองทรัสต์
- (4) การแพร่ระบาดของโรคติดต่อ ความหวาดกลัวต่อการแพร่ระบาดหรือปัญหาภัยร้ายแรงด้านสาธารณสุข
- (5) ความเสี่ยงทางการเมือง
- (6) ความเสี่ยงจากสถานการณ์ทางการเมืองระหว่างประเทศ

5. ความเสี่ยงเกี่ยวกับการลงทุนในหน่วยทรัสต์

- (1) หน่วยทรัสต์ของกองทรัสต์ยังไม่เคยมีการซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์มาก่อน
- (2) ราคาซื้อขายหน่วยทรัสต์อาจผันผวนอย่างมาก และผู้ลงทุนอาจไม่สามารถขายหน่วยทรัสต์ได้ในราคาเท่ากับหรือมากกว่าราคาเสนอขายหน่วยทรัสต์
- (3) การขายหน่วยทรัสต์ในอนาคตของการบินกรุงเทพหรือผู้ถือหน่วยทรัสต์รายใหญ่รายอื่น ๆ อาจส่งผลกระทบต่อราคาซื้อขายของหน่วยทรัสต์ได้
- (4) กองทรัสต์ไม่อาจรับรองได้ว่าจะสามารถจ่ายประโยชน์ตอบแทนในหน่วยทรัสต์ หรือรักษาระดับของอัตราการจ่ายประโยชน์ตอบแทนได้
- (5) กองทรัสต์เป็นกองทรัสต์ประเภทไม่รับซื้อคืนหน่วยทรัสต์ ซึ่งผู้ถือหน่วยทรัสต์ไม่สามารถขายคืนหน่วยทรัสต์ได้

- (6) กองทรัสต์อาจต้องเลิกกองทรัสต์เมื่อเกิดเหตุการณ์ซึ่งทำให้ต้องเลิกกองทรัสต์ตามที่กฎหมายกำหนด โดยเงินคืนทุนจากการเลิกกองทรัสต์อาจจะน้อยกว่าจำนวนเงินที่ผู้ถือหน่วยทรัสต์ได้ลงทุน
- (7) ราคาตลาดของหน่วยทรัสต์อาจลดลงหากราคาเสนอขายของหน่วยทรัสต์ที่ออกใหม่ต่ำกว่ามูลค่าหน่วยทรัสต์ก่อนการเสนอขายหน่วยทรัสต์เพิ่มเติม
- (8) เงินคืนทุนจากการเลิกกองทรัสต์อาจจะน้อยกว่าจำนวนเงินที่ผู้ถือหน่วยทรัสต์ได้ลงทุนจากการเสนอขายหน่วยทรัสต์ในครั้งนี้
- (9) การเปลี่ยนแปลงนโยบายทางภาษีที่เกี่ยวข้องกับการลงทุนในหน่วยทรัสต์ของกองทรัสต์

ข้อมูลทั่วไป

ผู้จัดการกองทรัสต์	: บริษัท กรุงเทพ รีทแมนเนจเม้นท์ จำกัด
ที่ตั้งสำนักงาน	: 99 หมู่ที่ 14 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900
โทรศัพท์	: 02-265-5834
URL	: https://www.bareit.co.th

ทรัสต์	: บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน กสิกรไทย จำกัด
ที่ตั้งสำนักงาน	: 400/22 อาคารธนาคารกสิกรไทย ชั้น 6 และ 12 ถนนพหลโยธิน แขวงสามเสนใน เขตพญาไท กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์	: 02-673-3999
URL	: https://www.kasikornasset.com/

ส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับกองทรัสต์

ข้อ 1 ข้อมูลทั่วไป

- ชื่อกองทรัสต์ (ไทย) : ทรัสต์เพื่อการลงทุนในสิทธิการเช่าสิ่งหาริมทรัพย์สนามบินการบินกรุงเทพ
- ชื่อกองทรัสต์ (อังกฤษ) : BA Airport Leasehold Real Estate Investment Trust
- ชื่อย่อหลักทรัพย์ : BAREIT
- วันที่ได้รับอนุมัติให้
จัดตั้งกองทรัสต์ : 5 กันยายน 2565
- ผู้จัดการกองทรัสต์ : บริษัท กรุงเทพ รีทแมนเนจเม้นท์ จำกัด
- ทรัสต์ : บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน กสิกรไทย จำกัด
- ที่ปรึกษาทางการเงิน : ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน)
- ทรัพย์สินที่เข้าลงทุน : โครงการสนามบินสมุย เป็นระยะเวลา 25 ปี ประกอบด้วย
- (ก) ทางวิ่ง (Runway)
 - (ข) ทางขับ (Taxiway) และ ลานจอดอากาศยาน (Apron) ฝั่งตะวันออกบางส่วน
 - (ค) อาคารตรวจรับบัตรโดยสาร อาคารผู้โดยสาร (Passenger Terminal) บางส่วน (ไม่รวมส่วนพื้นที่เชิงพาณิชย์ (Commercial Area)) และอาคารสนับสนุนอื่นซึ่งตั้งอยู่บนที่ดินที่เช่า
- ที่ดินที่เช่ามีเนื้อที่รวมประมาณ 231-3-26.9 ไร่ ประกอบด้วยบางส่วนของโฉนดที่ดินจำนวน 10 ฉบับ บางส่วนของหนังสือรับรองการทำประโยชน์ (น.ส. 3 ก.) จำนวน 10 ฉบับ และอาคารที่เช่ามีพื้นที่รวมประมาณ 123,955.5 ตารางเมตร รวมทั้งได้จดทะเบียนภาระติดพันในอสังหาริมทรัพย์ในพื้นที่บางส่วนของโครงการให้แก่กองทรัสต์ เพื่อให้กองทรัสต์มีสิทธิใช้ประโยชน์ในพื้นที่ดังกล่าว ได้แก่
- 1) พื้นที่ปลอดภัยและสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นต่อการประกอบกิจการสนามบิน เช่น พื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่ง (Runway End Safety Area : RESA), พื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง (Runway Strip)
 - 2) ทางเข้าออก ทางสัญจร และทางเชื่อม ภายในสนามบินและระหว่างทรัพย์สินที่เช่า
 - 3) อาคารสนับสนุน ลานจอดรถยนต์ และระบบสาธารณูปโภค
- การบินกรุงเทพ จะเป็นผู้ให้บริการในส่วนพื้นที่ที่จำเป็นต่อการดำเนินงานโครงการสนามบินสมุยและ เครื่องมือ อุปกรณ์ งานระบบ และการให้บริการต่าง ๆ ที่จำเป็นต่อการดำเนินงานสนามบินสาธารณะแก่กองทรัสต์ตลอดระยะเวลาการเช่า

ข้อ 2 นโยบาย ภาพรวมการประกอบธุรกิจและการจัดหาประโยชน์

2.1 วัตถุประสงค์ของกองทรัสต์

กองทรัสต์ก่อตั้งขึ้นเพื่อประโยชน์ในการดำเนินธุรกรรมในตลาดทุนตามที่คณะกรรมการ ก.ล.ต. ประกาศกำหนด โดยมีวัตถุประสงค์ในการออกหลักทรัพย์ประเภทหน่วยทรัสต์ของทรัสต์เพื่อการลงทุนในอสังหาริมทรัพย์ (Real Estate Investment Trust หรือ REIT) เพื่อเสนอขายต่อประชาชนตามประกาศ ทจ.49/2555 และมีวัตถุประสงค์ในการนำหน่วยทรัสต์เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ทั้งนี้ เงินที่ได้จากการจำหน่ายหน่วยทรัสต์จะเก็บรักษาที่ทรัสต์ โดยผู้จัดการกองทรัสต์ได้เข้าลงทุนทรัพย์สินหลัก และนำไปจัดหาผลประโยชน์ ไม่ว่าจะเป็นโดยการให้เช่า การให้เช่าช่วง การให้ใช้พื้นที่ และ/หรือการให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการเช่าหรือทรัพย์สินที่ให้เช่า ซึ่งการจัดหาผลประโยชน์และบริหารทรัพย์สินหลักของกองทรัสต์จะอยู่ภายใต้การควบคุมและกำกับดูแลของทรัสต์ เพื่อให้การดำเนินงานของกองทรัสต์ เป็นไปตามข้อตกลงและเงื่อนไขแห่งสัญญาแต่งตั้งผู้จัดการกองทรัสต์ ตลอดจนหลักเกณฑ์ที่ พ.ร.บ. ทรัสต์ รวมทั้งประกาศอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ทั้งนี้ กองทรัสต์จะไม่ดำเนินการในลักษณะใดที่เป็นการใช้กองทรัสต์เข้าดำเนินการธุรกิจเองหรือเพื่อประกอบธุรกิจอื่น อีกทั้งกองทรัสต์จะไม่นำอสังหาริมทรัพย์ของกองทรัสต์ออกให้เช่าแก่บุคคลที่มีเหตุอันควรสงสัยว่าจะนำอสังหาริมทรัพย์นั้นไปใช้ประกอบธุรกิจที่ขัดต่อศีลธรรมหรือไม่ชอบด้วยกฎหมาย โดยผู้จัดการกองทรัสต์มีนโยบายและกลยุทธ์ในการบริหารจัดการ ดังนี้

- **การกำหนดอัตราค่าเช่าที่เหมาะสม :** กองทรัสต์จะนำทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรกออกให้เช่าช่วงแก่กรุงเทพบริหารสนามบินเพียงรายเดียว โดยกำหนดอัตราค่าเช่าเป็นแบบคงที่ ซึ่งอัตราค่าเช่าดังกล่าวมีการปรับขึ้นตามที่กำหนดในสัญญาที่เกี่ยวข้อง

- **การตรวจสอบและประเมินสถานะของทรัพย์สินในสนามบินสมุย:** การบินกรุงเทพ (ในฐานะเจ้าของทรัพย์สิน) จะเป็นผู้ที่มีหน้าที่ในการซ่อมแซมทรัพย์สินหลัก และกรุงเทพบริหารสนามบิน (ในฐานะผู้เช่าดำเนินงาน) จะเป็นผู้รับผิดชอบและเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของทรัพย์สินในการซ่อมแซมทั่วไปภายใต้เงื่อนไขภายใต้สัญญาที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ผู้จัดการกองทรัสต์จะตรวจสอบและประเมินสถานะทรัพย์สินให้อยู่ในสภาพดีตลอดระยะเวลาเช่า

- **การติดตามผลการดำเนินงานของผู้เช่าช่วง :** ผู้จัดการกองทรัสต์จะติดตามผลการดำเนินงาน และประเมินความสามารถในการชำระค่าเช่าตามสัญญาจัดหาประโยชน์ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงตรวจสอบแผนการจัดหาผลประโยชน์ที่ได้รับจากการเก็บรายได้ของกรุงเทพบริหารสนามบิน ผู้เช่าทรัพย์สินหลักของกองทรัสต์ ในรูปแบบต่าง ๆ

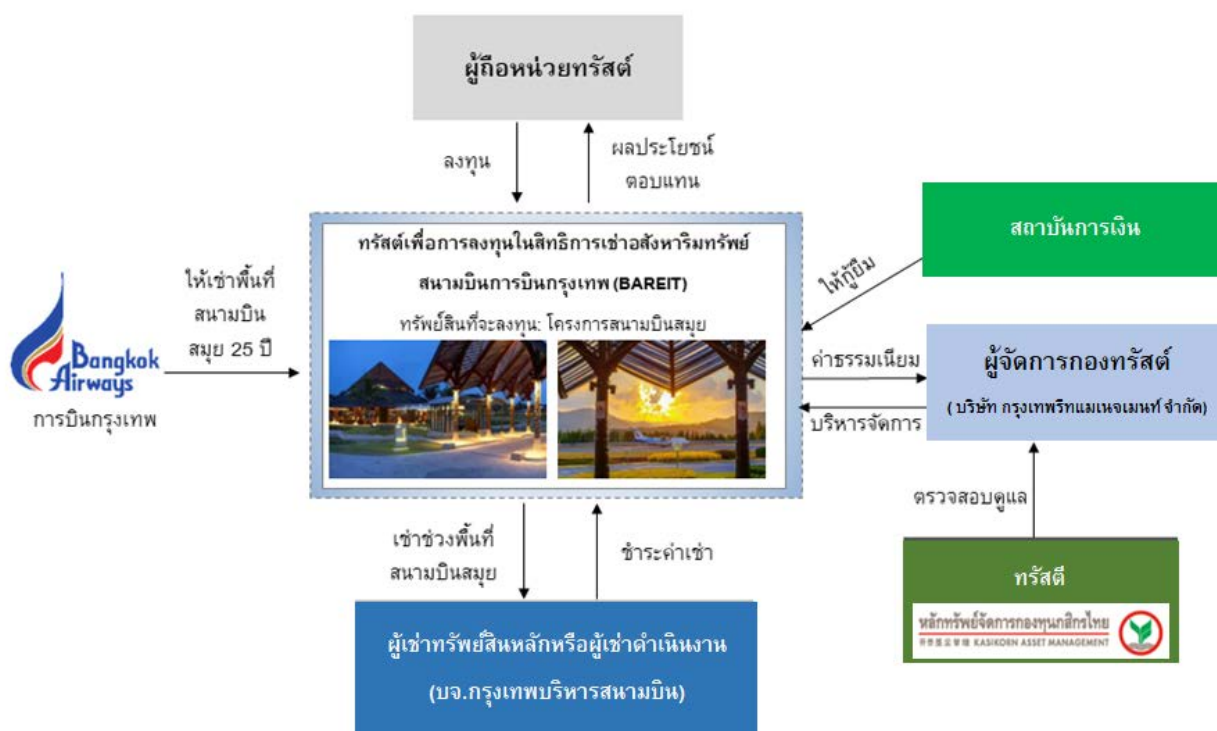
- **การลงทุนในอนาคต :** จัดให้มีการพิจารณาถึงการลงทุนเพิ่มเติมสำหรับทรัพย์สินสำหรับการประกอบธุรกิจประเภทสนามบินซึ่งมีรายได้และผลตอบแทนที่เหมาะสม รวมถึงอสังหาริมทรัพย์อื่นที่เกี่ยวข้องกับการสนับสนุนหรือส่งเสริมธุรกิจสนามบิน และทรัพย์สินอื่นใดที่อาจส่งเสริมการลงทุนในอสังหาริมทรัพย์ของกองทรัสต์ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน

2.2 การเปลี่ยนแปลงและการพัฒนาที่สำคัญ

กองทรัสต์โดยผู้จัดการกองทรัสต์ ได้เข้าไปลงทุนในทรัพย์สินหลักของกองทรัสต์ และได้นำทรัพย์สินหลักของกองทรัสต์ดังกล่าว ให้เช่าแก่ผู้เช่าดำเนินการหลัก ในวันที่ 7 กันยายน 2565 ที่ผ่านมา จึงยังไม่มี การเปลี่ยนแปลงและการพัฒนาที่สำคัญในรอบการรายงานนี้

2.3 โครงสร้างของการบริหารจัดการกองทรัสต์

โครงสร้างการลงทุนและการจัดหาผลประโยชน์ของกองทรัสต์ในทรัพย์สินหลักของกองทรัสต์ สามารถสรุปได้ดังต่อไปนี้



กองทรัสต์บริหารจัดการโดย บริษัท กรุงเทพ รีทแมเนจเม้นท์ จำกัด เป็นผู้จัดการกองทรัสต์ และบริษัท หลักทรัพย์จัดการกองทุนกลีกรไทย จำกัด เป็นทรัสต์ โดยกองทรัสต์จัดหาผลประโยชน์จากทรัพย์สินหลักโดยการ ให้เช่าช่วงทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรกแก่กรุงเทพบริหารสนามบินเพียงรายเดียว

การบินกรุงเทพดำเนินการกิจการสนามบินสมุยตามใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินสาธารณะภายใต้ พ.ร.บ การเดินอากาศ ก่อนวันที่ พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่ 11) 2551 จะใช้บังคับ ซึ่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่ 11) 2551 กำหนดให้เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินที่เปิดให้บริการแก่สาธารณะต้องยื่นคำขอใบรับรองการ ดำเนินงานสนามบินสาธารณะต่อ กพท. การบินกรุงเทพ ได้ยื่นคำขอดังกล่าวต่อ กพท. และได้รับใบรับรองการ ดำเนินงานดังกล่าวแล้ว อย่างไรก็ตามการบินกรุงเทพ จะดำเนินการให้กรุงเทพบริหารสนามบินได้รับใบรับรองการ ดำเนินงานสนามบินสาธารณะต่อไป และหากการดำเนินการดังกล่าวยังไม่แล้วเสร็จ ณ วันที่กองทรัสต์เข้าลงทุน กรุงเทพบริหารสนามบินจะให้สิทธิในการดำเนินการสนามบินแก่การบินกรุงเทพไม่ว่าในรูปแบบใดก็ตาม เพื่อให้

สามารถดำเนินงานในทรัพย์สินสนามบินสมุยได้ตามใบอนุญาตที่เกี่ยวข้อง ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวไม่กระทบต่อโครงสร้างการลงทุนและการดำเนินงานของกองทรัสต์ (โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมใน ข้อ 4 ปัจจัยความเสี่ยง)

ในการนี้ กรุงเทพมหานคร เป็นผู้เช่าช่วงดำเนินงาน และกรุงเทพ รีทแมนเนจเม้นท์ ในฐานะผู้จัดการกองทรัสต์ เป็นบุคคลที่เกี่ยวข้องกันจากการที่การบินกรุงเทพเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทั้งทางตรงและทางอ้อมและเป็นผู้มีอำนาจควบคุมของผู้จัดการกองทรัสต์

2.4 ข้อมูลทรัพย์สินของกองทรัสต์

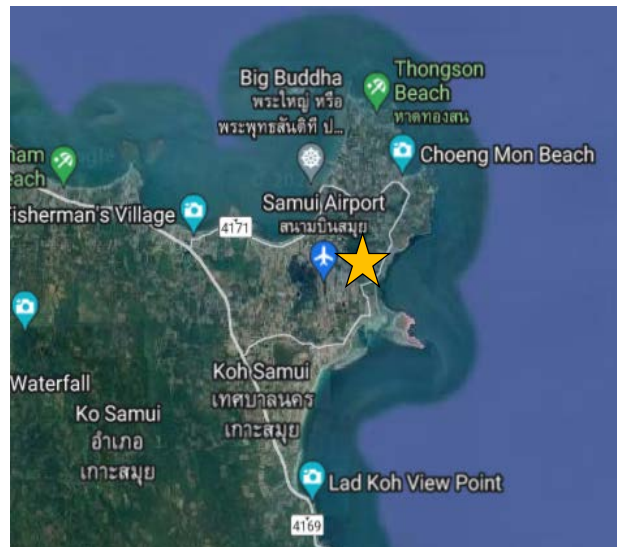
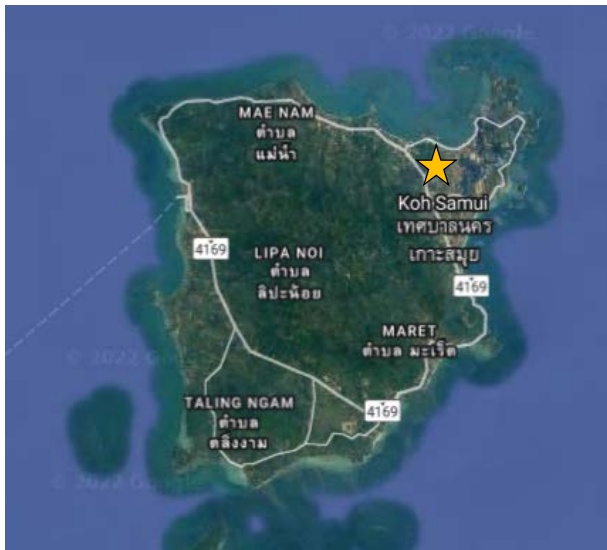
ภาพรวมของโครงการสนามบินสมุย

โครงการสนามบินสมุยเป็นสนามบินสาธารณะตั้งอยู่บนเกาะสมุย (ตั้งอยู่ในเขตตำบลบ่อผุด อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี) ที่พิกัดภูมิศาสตร์ที่ ละติจูด 09 องศา 32 ลิปดา 57 ฟลิปดา เหนือ / ลองจิจูด 100 องศา 03 ลิปดา 45 ฟลิปดา ตะวันออก มีความสูงจากระดับน้ำทะเลประมาณ 45 ฟุต

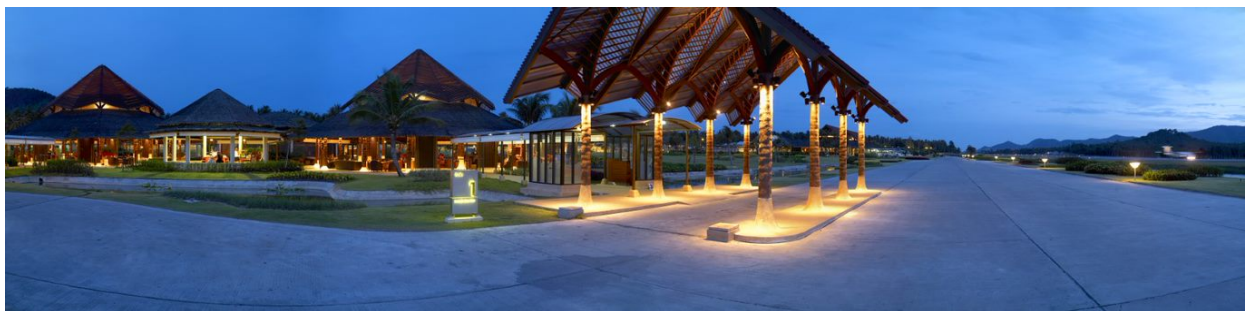
โครงการสนามบินสมุยได้เปิดดำเนินการในปี 2532 โดยได้รับใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินสาธารณะ และเป็นสนามบินนานาชาติซึ่งรองรับเที่ยวบินระหว่างประเทศและภายในประเทศบนพื้นที่ประมาณ 493 ไร่ ประกอบด้วยทางวิ่ง 1 ทางวิ่ง ซึ่งมีระยะทาง 2,100 เมตร ทางขับจำนวน 6 ทางขับ ลานจอดอากาศยาน อาคารผู้โดยสาร อาคารตรวจรับบัตรโดยสาร ด้านตรวจคนเข้าเมือง ด้านศุลกากร และด้านควบคุมโรคติดต่อระหว่างประเทศ โดยสามารถรองรับเครื่องบินที่มีขนาดและน้ำหนักไม่เกินกว่าขีดความสามารถในการรองรับของสนามบินสมุยตามที่กำหนดไว้ในใบอนุญาตจัดตั้งสนามบิน

นอกจากนี้โครงการสนามบินสมุยยังมีระบบตรวจสอบและคัดกรองผู้โดยสารล่วงหน้า หรือ APPS (Advance Passenger Processing System) มาใช้ในสนามบินในการตรวจสอบผู้โดยสาร เพื่อป้องกันการก่อการร้ายข้ามชาติ และเพิ่มความปลอดภัยสอดคล้องกับมาตรการรักษาความปลอดภัยที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) กำหนด

รูปภาพแสดงที่ตั้งโครงการสนามบินสมุย



รูปภาพแสดงลักษณะของโครงการสนามบินสมุยโดยรวม



ข้อมูลทั่วไปของทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุน

กองทรัสต์เข้าลงทุนในสิทธิการเช่าที่ดิน สิ่งปลูกสร้าง และส่วนควบของทรัพย์สินบางส่วนที่ใช้ในการดำเนินงานสนามบิน ภายในโครงการสนามบินสมุย เป็นระยะเวลา 25 ปี รวมเรียกว่า “ทรัพย์สินสนามบินสมุย” นับตั้งแต่วันที่กองทรัสต์เข้าลงทุน ตามรายละเอียดดังต่อไปนี้

1) ที่ดินที่เช่า

ที่ดินที่เช่าตั้งอยู่ที่ตำบลบ่อผุด อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี ซึ่งมีเนื้อที่แบ่งเช่าประมาณ 231-3-26.9 ไร่ ซึ่งประกอบไปด้วย บางส่วนของโฉนดที่ดินจำนวน 10 ฉบับ และบางส่วนของหนังสือรับรองการทำประโยชน์ (น.ส. 3 ก.) จำนวน 10 ฉบับ ดังนี้

โฉนดที่ดิน

ลำดับที่	โฉนดที่ดินเลขที่	เลขที่ดินเลขที่	เนื้อที่ที่ดินที่ลงทุน (ประมาณ)		
			ไร่	งาน	ตารางวา
1	2515	56	0	1	25.0
2	2518	59	6	0	97.1
3	2754	29	0	0	57.9
4	2755	30	7	2	91.0
5	2773	12	0	0	94.5
6	6644	125	0	0	25.0
7	15267	17	193	1	10.0
8	17662	217	0	2	99.6
9	20756	29	0	1	94.6
10	38474	66	3	2	86.3
รวม			212	3	81.0

หนังสือรับรองการทำประโยชน์ (น.ส. 3 ก.)

ลำดับที่	หนังสือรับรองการทำประโยชน์เลขที่	เลขที่ดินเลขที่	เนื้อที่ที่ดินที่ลงทุน (ประมาณ)		
			ไร่	งาน	ตารางวา
1	847	36	0	1	80.8
2	899	68	4	1	19.7
3	921	93	4	0	53.3
4	1424	96	1	0	48.0
5	1428	100	1	3	22.4

ลำดับที่	หนังสือรับรองการ ทำประโยชน์เลขที่	เลขที่ดินเลขที่	เนื้อที่ที่ดินที่ลงทุน (ประมาณ)		
			ไร่	งาน	ตารางวา
6	2113	206	1	3	46.0
7	2114	229	0	3	0.0
8	2157	130	2	1	87.6
9	6088	479	0	2	75.9
10	6089	480	1	1	12.5
รวม			18	3	46.2

2) สิ่งปลูกสร้างที่เช่า

2.1) ทางวิ่ง (Runway) หมายถึง ที่สำหรับเครื่องบินขึ้นลง รวมถึงส่วนควบที่ติดตั้งตั้งตรงอยู่บนทางวิ่งของเครื่องบิน โดยทางวิ่งของสนามบินสมุย เป็นแบบทางวิ่งเดี่ยว (Single Runway) มีความกว้าง 45 เมตร ยาว 2,100 เมตร โดยมีพื้นที่ส่วนทางวิ่งรวมทั้งหมดประมาณ 94,500 ตารางเมตร

2.2) ทางขับ (Taxiway) หมายถึง ทางเชื่อมระหว่างทางวิ่งไปยังลานจอดอากาศยานฝั่งตะวันออก มีทั้งหมด 4 ทางขับได้แก่ A, B, C และ D

2.3) ลานจอดอากาศยาน (Apron) หมายถึง ลานจอดอากาศยานฝั่งตะวันออกบางส่วน ลานจอดฝั่งตะวันออกและทางขับความกว้างประมาณ 125 เมตร ยาวประมาณ 196 เมตร พื้นที่ประมาณ 24,500 ตร.ม.

2.4) อาคารผู้โดยสาร (Passenger Terminal) บางส่วน (ไม่รวมส่วนพื้นที่ให้เช่าเชิงพาณิชย์ (Commercial Area)) และอาคารสนับสนุนอื่นซึ่งตั้งอยู่บนที่ดินที่เช่า

ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

รายละเอียด	พื้นที่ประมาณ (ตารางเมตร)	อายุอาคารประมาณ ¹ (ปี)
ทางวิ่ง (Runway)	94,500.0	32
ทางขับ (Taxiway) และลานจอดฝั่งตะวันออก	24,500.0	32
อาคารตรวจรับบัตรโดยสารภายในประเทศและระหว่างประเทศ	1,780.0	15
อาคารผู้โดยสารขาออกภายในประเทศ (ประตู 3)	420.0	15
อาคารผู้โดยสารขาเข้าภายในประเทศ (ประตู 4)	639.0	15
อาคารผู้โดยสารขาเข้าระหว่างประเทศ (ประตู 5)	995.0	15
อาคารผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ (ประตู 6)	654.0	15
อาคารสำนักงานดับเพลิง 2 ชั้น	467.5	8
รวมพื้นที่ประมาณ	123,955.5	

หมายเหตุ: ¹ข้อมูลจากรายงานประเมินมูลค่าทรัพย์สินที่เข้าประเมินทรัพย์สิน ณ วันที่ 5 เมษายน 2565

รูปภาพแสดงทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุน ภาพอาคารตรวจบัตรโดยสาร



ภาพภายในอาคารตรวจบัตรโดยสาร



ภาพอาคารผู้โดยสาร (Passenger Terminal)



ภาพลานจอดอากาศยาน (Apron)



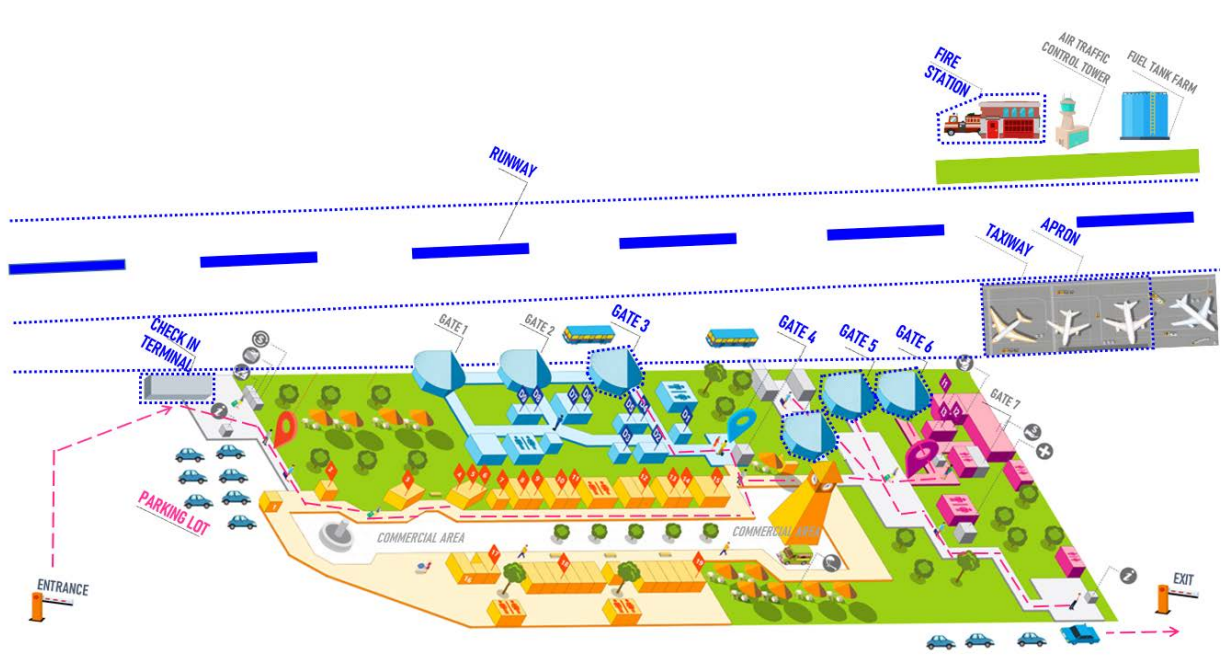
ภาพลานจอดอากาศยาน (Apron)



ภาพอาคารสำนักงานดับเพลิง



ภาพรวมโครงการสนามบินสมุทรสาครแสดงพื้นที่ที่กองทรัสต์เข้าลงทุน



หมายเหตุ : สีน้ำเงินแสดงพื้นที่ที่กองทรัสต์ได้เข้าลงทุน

1. พื้นที่ที่จำเป็นต่อการดำเนินงานโครงการสนามบินสมุย ถนนส่วนกลาง**1) ทรัพย์สินส่วนกลาง ระบบสาธารณูปโภคส่วนกลางและถนนส่วนกลาง**

ในส่วนของพื้นที่ส่วนกลางที่กองทรัสต์ไม่ได้เข้าลงทุน อันเป็นพื้นที่ที่จำเป็นต่อการดำเนินงานสนามบินสมุย ได้แก่

- 1) พื้นที่ปลอดภัยและสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นต่อการประกอบกิจการสนามบิน เช่น พื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่ง (Runway End Safety Area : RESA) พื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง (Runway Strip)
- 2) ทางเข้าออก ทางสัญจร และทางเชื่อม ภายในสนามบินและระหว่างทรัพย์สินที่เช่า
- 3) อาคารสนับสนุน ลานจอดรถยนต์ และระบบสาธารณูปโภค

ทั้งนี้ การบินกรุงเทพจะให้บริการทรัพย์สินดังกล่าว โดยจดทะเบียนภาระติดพันในอสังหาริมทรัพย์บนพื้นที่ดังกล่าวให้แก่กองทรัสต์ เพื่อให้กองทรัสต์มีสิทธิใช้ประโยชน์ในพื้นที่ดังกล่าวได้

2) เครื่องมือ อุปกรณ์และงานระบบ

สำหรับเครื่องมือ อุปกรณ์และงานระบบที่เกี่ยวข้องและจำเป็นต่อการดำเนินงานสนามบินสาธารณะนั้น การบินกรุงเทพตกลงจะจัดให้มีเครื่องมือ อุปกรณ์ งานระบบ และการให้บริการต่าง ๆ ที่จำเป็นต่อการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ โดยการให้บริการแก่กองทรัสต์ และผู้เช่าดำเนินงานของกองทรัสต์ตลอดระยะเวลาการเช่าทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรก โดยระบบสาธารณูปโภคและระบบสนับสนุนการปฏิบัติการภายในที่การบินกรุงเทพเป็นผู้ให้บริการแก่กองทรัสต์ มีดังต่อไปนี้

ระบบ	รายละเอียด
ระบบสาธารณูปโภค อาทิเช่น	<ul style="list-style-type: none"> ● ระบบไฟฟ้า (Electrical System) ● ระบบประปา (Water Supply System) ● ระบบสื่อสาร (Communication System) ● ระบบสุขาภิบาล (Sanitary System) ● ระบบป้องกันอัคคีภัย (Fire Protection System)
ระบบ Airport Information Management System (AIMS) อาทิเช่น	<ul style="list-style-type: none"> ● ระบบตรวจบัตรโดยสารขึ้นเครื่อง (Common Use Terminal Equipment) ● ระบบงานบริหารจัดการลงทะเบียนบัตรผู้โดยสาร (Common Use Passenger Processing System) ● ระบบออกบัตรโดยสารด้วยตนเอง (Common Use Self Service) ● ระบบแสดงรายละเอียดสายการบินและข้อมูลตารางเที่ยวบินผ่านทางจอภาพ (Flight Information Display System) ● ระบบบริหารจัดการสัมภาระ (Baggage Reconciliation and Tracking System)

หมายเหตุ: ระบบข้างต้นอาจมีการเปลี่ยนแปลงได้ตามความเหมาะสมในการบริหารสนามบิน

3) ทางเข้าออกของสนามบินสมุย

โครงการสนามบินสมุยมีทางเข้าออกสู่ทางสาธารณะโดยที่ดินของโครงการติดกับถนนสาธารณะประโยชน์ (ถนนสนามบิน) ซึ่งเชื่อมไปสู่ทางหลวงเลขที่ 4171

รูปภาพแสดงทางเข้าออกของสนามบินสมุย



จุดเด่นของทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุน

ทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุน มีจุดเด่นดังต่อไปนี้

(1) การเจริญเติบโตด้านอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของเกาะสมุย

เกาะสมุยเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางทะเลที่มีธรรมชาติที่สวยงามและได้รับความนิยมอย่างสูงจากนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ ส่งผลให้ความต้องการเดินทางมายังเกาะสมุยโดยทางเครื่องบินที่ผ่านมามีแนวโน้มเพิ่มสูงอย่างต่อเนื่อง

เมื่อพิจารณาจากข้อมูลของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยในอดีต จะเห็นว่ามีจำนวนผู้โดยสารขาออกจากโครงการสนามบินสมุยเพิ่มจาก 7.8 แสนคนในปี 2553 เป็น 1.2 ล้านคนในปี 2562 หรือคิดเป็นอัตราเฉลี่ยเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ต่อปี อย่างไรก็ตาม วิกฤตการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 มีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของประเทศไทย รวมทั้งโครงการสนามบินสมุย ทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวและจำนวนเที่ยวบินได้ปรับตัวลดลงในปี 2563 และ 2564 อย่างไรก็ดี ฝ่ายวิจัยและการสื่อสาร คอลลิเออร์ส ประเทศไทย คาดการณ์ว่าแนวโน้มจำนวนผู้โดยสารขาเข้าของโครงการสนามบินสมุย จะปรับตัวดีขึ้นในปี 2565 และอาจปรับเข้าสู่สภาวะปกติในปี 2567 จากนั้นจึงค่อยๆปรับตัวสูงขึ้นในอนาคต

การท่องเที่ยวเป็นหนึ่งในแผนยุทธศาสตร์เชิงเศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศไทยและภาครัฐมีแผนการส่งเสริมภาคการท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่อง ดังจะเห็นได้จากนโยบายภาครัฐที่สนับสนุนและส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยว เช่น โครงการสมุยพลัส โมเดล ซึ่งเป็นโครงการนำร่องตามแผนการเปิดรับนักท่องเที่ยวต่างชาติให้เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยอย่างสะดวกและปลอดภัย นอกจากนี้ โครงการสนามบินสมุยมีการร่วมมือกับหน่วยงานระดับท้องถิ่นและระดับประเทศ ในด้านต่าง ๆ เช่น การวางแผนแม่บทด้านสิ่งแวดล้อมและสาธารณสุขภาคพื้นฐาน เพื่อให้เกาะสมุยและหมู่เกาะในบริเวณใกล้เคียงมีการพัฒนาและเติบโตได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน

(2) การเป็นสนามบินนานาชาติซึ่งรองรับเที่ยวบินระหว่างประเทศและภายในประเทศไปยังเกาะสมุย

โครงการสนามบินสมุยเป็นสนามบินที่เปิดให้บริการตั้งแต่ปี 2532 โดยเป็นสนามบินนานาชาติซึ่งรองรับเที่ยวบินระหว่างประเทศและภายในประเทศ ซึ่งช่วยให้นักท่องเที่ยวที่ต้องการเดินทางไปยังเกาะสมุยสามารถเดินทางจากต่างประเทศมายังเกาะสมุยได้โดยตรง ซึ่งช่วยประหยัดเวลาและมีความสะดวกในการเดินทางมากขึ้น นอกจากนี้เกาะสมุยจะเป็นจุดหมายปลายทางสำหรับการท่องเที่ยวแล้ว สนามบินสมุยยังเป็นจุดเชื่อมต่อให้กับสายการบินที่มีเครือข่ายเส้นทางการบินทั้งในประเทศและต่างประเทศ

(3) ความเชี่ยวชาญและประสบการณ์ของการบินกรุงเทพ

การบินกรุงเทพ ดำเนินธุรกิจพัฒนาและบริหารสนามบิน โดยเป็นเจ้าของและบริหารสนามบิน 3 แห่ง ได้แก่ สนามบินสมุย สนามบินสุโขทัย และสนามบินตราด ซึ่งทั้ง 3 สนามบินตั้งอยู่ในทำเลที่ตั้งที่มีศักยภาพด้านการท่องเที่ยว นอกจากนี้ การบินกรุงเทพยังเป็นผู้ให้บริการสายการบินในนาม “สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส” ซึ่งให้บริการเที่ยวบินแบบประจำ (Scheduled Flight) ในเส้นทางบินภายในประเทศและต่างประเทศ ซึ่งเส้นทางการบินในประเทศครอบคลุมเส้นทางไปยังจุดหมายปลายทางที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวพักผ่อนและแหล่งวัฒนธรรมที่สำคัญในประเทศไทย เช่น เกาะสมุย ภูเก็ต เชียงใหม่ สุโขทัย ตราด เป็นต้น

สำหรับเส้นทางการบินระหว่างประเทศ การบินกรุงเทพได้ให้บริการเที่ยวบินแบบประจำที่ครอบคลุมในเส้นทางการบินระหว่างประเทศในภูมิภาค เช่น กัมพูชา เมียนมาร์ มัลดีฟส์ เวียดนาม สิงคโปร์ ฮองกง เป็นต้น นอกจากนี้ ยังมีการประสานความร่วมมือกับสายการบินอื่นๆ ผ่านการทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Sharing) และความตกลงร่วมอื่นๆ ทำให้สามารถขยายการให้บริการให้ครอบคลุมไปยังกลุ่มลูกค้าในยุโรป เอเชีย และตะวันออกกลาง

(4) รูปแบบของสนามบินที่เป็นเอกลักษณ์และได้รับความนิยม

สนามบินสมุยถือเป็นรูปแบบใหม่ของแนวคิดการออกแบบสนามบิน กล่าวคือ ได้รับการออกแบบให้เข้ากับสภาพแวดล้อมของเกาะ สนามบินสมุยได้รับรางวัลในด้านการออกแบบ-สถาปัตยกรรมและด้านสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วยรางวัลด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สนามบินได้นำต้นมะพร้าวมาใช้ในการตกแต่ง และการใช้อากาศจากธรรมชาติในระบบการทำความเย็นแบบเปิดในอาคารรับรองผู้โดยสาร

(5) กองทรัสต์มีรายได้ค่าเช่าค่างที่จากผู้เช่าดำเนินการที่เป็นผู้เชี่ยวชาญในการจัดการสนามบิน

กองทรัสต์มีรายได้ค่าเช่าที่แน่นอนตลอด 25 ปี โดยมีการปรับเพิ่มค่าเช่าในอัตราร้อยละ 2 ทุกปี (เริ่มปรับค่าเช่าค่างที่ตั้งแต่ปี 2567) ทำให้นักลงทุนได้ผลตอบแทนที่มั่นคงจากกองทรัสต์ นอกจากนี้ ผู้เช่าดำเนินการ คือ กรุงเทพมหานครบริหารสนามบิน บริษัทย่อยของการบินกรุงเทพที่จะจัดตั้งเพื่อดำเนินงานสนามบิน ซึ่งมีบุคลากรมีความเชี่ยวชาญและมีประสบการณ์ในการบริหารสนามบิน

(6) กองทรัสต์มีโอกาสในการเติบโตจากสิทธิในการปฏิเสธก่อนในโครงการในอนาคต ของการบินกรุงเทพ และ/หรือกลุ่มบุคคลเดียวกัน เช่น พื้นที่สนามบินส่วนอื่นและพื้นที่ให้เช่าเชิงพาณิชย์ (Commercial Area) ของสนามบินสมุย รวมถึงสนามบินสุโขทัย สนามบินตราด และ สนามบินอื่นๆ ในประเทศไทย

กองทรัสต์ได้รับสิทธิในการปฏิเสธก่อน ในกรณีที่มีการบินกรุงเทพ และ/หรือกลุ่มบุคคลเดียวกันของการบินกรุงเทพ จะจำหน่าย จ่าย โอน ให้เช่า ไม่ว่าทั้งหมดหรือแต่บางส่วนของ อสังหาริมทรัพย์ และ/หรือ อาคารและสิ่งปลูกสร้าง และ/หรือ อสังหาริมทรัพย์ และ/หรือทรัพย์สินที่ใช้ในการดำเนินกิจการสนามบิน แก่ทรัสต์เพื่อการลงทุนในอสังหาริมทรัพย์อื่น หรือเป็นการจำหน่าย จ่าย โอน ให้เช่าทรัพย์สินในลักษณะการระดมทุนในลักษณะเดียวกันกับทรัสต์เพื่อการลงทุนในอสังหาริมทรัพย์ โดยกองทรัสต์ได้รับสิทธิในการปฏิเสธก่อน (ก) ตลอดระยะเวลาการเช่าตามสัญญาเช่าระยะยาว (สนามบินสมุย) สำหรับกรณีสนามบินสมุย และ (ข) ตลอดระยะเวลา 10 ปีนับตั้งแต่วันที่จัดตั้งกองทรัสต์ สำหรับกรณีสนามบินสุโขทัย สนามบินตราด และ สนามบินอื่นๆ ในประเทศไทย (ที่มีในปัจจุบันหรือในอนาคต) ดังนั้น กองทรัสต์จึงมีโอกาสดังกล่าวที่อาจเติบโตในอนาคต จากการลงทุนเพิ่มเติมในทรัพย์สินดังกล่าว ซึ่งเป็นทรัพย์สินที่มีศักยภาพในการสร้างผลตอบแทนให้กับกองทรัสต์ได้ในอนาคต

2.5 การจัดหาผลประโยชน์จากทรัพย์สิน

กองทรัสต์บริหารจัดการโดย บริษัท กรุงเทพ รีทแมนเนจเม้นท์ จำกัด เป็นผู้จัดการกองทรัสต์ และบริษัทหลักทรัสต์จัดการกองทุนกสิกรไทย จำกัด เป็นทรัสต์ โดยกองทรัสต์จะจัดหาผลประโยชน์จากทรัพย์สินหลักโดยการให้เช่าช่วงทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรกแก่กรุงเทพบริหารสนามบินเพียงรายเดียว

โดยมีระยะเวลาการเช่า 1 ปี โดย กรุงเทพบริหารสนามบินได้ให้คำมั่นแก่กองทรัสต์ว่าจะเช่าทรัพย์สินที่เช่าจากกองทรัสต์ (ภายใต้เงื่อนไขของสัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย)) หากกองทรัสต์มีความประสงค์ที่จะให้ผู้เช่าดำเนินการเช่าทรัพย์สินที่เช่าต่อไปภายหลังจากสิ้นสุดสัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย) แต่ทั้งนี้จะต้องออกไปได้ไม่เกิน 8 ครั้ง ครึ่งละ 3 ปี นอกจากนี้ กองทรัสต์จะให้บริการแก่กรุงเทพบริหารสนามบิน ซึ่งกองทรัสต์ได้รับบริการจากการบินกรุงเทพตลอดระยะเวลาการเช่าภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย)

การกำหนดค่าเช่า

กรุงเทพบริหารสนามบินจะชำระค่าเช่าตามสัญญาจัดหาประโยชน์ที่เกี่ยวข้องให้แก่กองทรัสต์เป็นรายเดือน ซึ่งเป็นค่าเช่าคงที่ โดยมีรายละเอียดอัตราค่าเช่าดังนี้

ค่าเช่าคงที่ซึ่งกองทรัสต์ได้รับตามสัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย)

ระยะเวลา	อัตราค่าเช่า (บาท/เดือน)
7 กันยายน (วันที่กองทรัสต์เข้าลงทุน) – 31 ธันวาคม 2565	92,500,000
1 มกราคม – 31 ธันวาคม 2566	92,500,000
1 มกราคม – 31 ธันวาคม 2567	95,000,000
1 มกราคม – 31 ธันวาคม 2568	97,500,000
1 มกราคม 2569 – 31 กรกฎาคม 2590	อัตราค่าเช่าปรับเพิ่มขึ้นทุกวันที่ 1 มกราคมของทุกปี ในอัตราร้อยละ 2 ต่อปี

ค่าบริการซึ่งกองทรัสต์ได้รับตามสัญญาบริการแก่ผู้เช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย)

ระยะเวลา	อัตราค่าบริการ (บาท/เดือน)
7 กันยายน 2565 (วันที่กองทรัสต์เข้าลงทุน) – 31 ธันวาคม 2570	4,375,000
1 มกราคม 2571 – 31 ธันวาคม 2575	4,812,500
1 มกราคม 2576 – 31 ธันวาคม 2580	5,250,000
1 มกราคม 2581 – 31 ธันวาคม 2585	5,687,500
1 มกราคม 2586 – 31 กรกฎาคม 2590	6,125,000

ค่าบริการที่กองทรัสต์จะชำระให้แก่การบินกรุงเทพตามสัญญาบริการระยะยาว

ระยะเวลา	อัตราค่าบริการ (บาท/เดือน)
7 กันยายน 2565 (วันที่กองทรัสต์เข้าลงทุน) – 31 ธันวาคม 2570	4,166,667
1 มกราคม 2571 – 31 ธันวาคม 2575	4,583,333
1 มกราคม 2576 – 31 ธันวาคม 2580	5,000,000
1 มกราคม 2581 – 31 ธันวาคม 2585	5,416,667
1 มกราคม 2586 – 31 กรกฎาคม 2590	5,833,333

ข้อมูลเกี่ยวกับผู้เช่าช่วง และผู้เช่าหรือผู้รับจ้างบริหารของผู้เช่าช่วง

1. กรุงเทพมหานครนวมิน (ผู้เช่าทรัพย์สินหลัก/ผู้เช่าดำเนินงาน/ผู้เช่าช่วง)

กรุงเทพมหานครนวมิน จัดตั้งขึ้นเพื่อประกอบธุรกิจบริหารสนามบิน โดยจะเป็นผู้รับโอนใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะจากการบินกรุงเทพ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 กรุงเทพมหานครนวมิน มีทุนจดทะเบียนจำนวน 350,000,000 บาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 35,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท และมีทุนจดทะเบียนที่เรียกชำระแล้ว 250,100,000 บาท โดยมีการบินกรุงเทพเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ ร้อยละ 99.99

(1) รายชื่อคณะกรรมการของกรุงเทพมหานครนวมิน

คณะกรรมการ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 ประกอบด้วยกรรมการ 4 ท่าน ดังนี้

ลำดับ	รายชื่อกรรมการ	ตำแหน่ง
1	นาย ปราเสริฐ ปราสาททองโอสถ	กรรมการ
2	นาย พุฒิพงศ์ ปราสาททองโอสถ	กรรมการ
3	นาย ประดิษฐ์ ทีฆกุล	กรรมการ
4	นาย อนวัช สิละวัฒนวัฒนา	กรรมการ

(2) ลักษณะการดำเนินธุรกิจ

ดำเนินธุรกิจพัฒนาและบริหารสนามบินสาธารณะเป็นธุรกิจหลัก โครงการแรกที่จะดำเนินการคือเป็นผู้เช่าดำเนินงานโครงการสนามบินสมุยจากกองทรัสต์ โดยเป็นผู้เช่าหลักเพียงรายเดียว

(3) สรุปสาระสำคัญของสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการจัดหาประโยชน์ของกองทรัสต์

1. สรุปสาระสำคัญของสัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย)

คู่สัญญา	ผู้ให้เช่า: บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน กลีกรไทย จำกัด ในฐานะทรัสต์ของทรัสต์เพื่อการลงทุนในสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบินการบินกรุงเทพ (“กองทรัสต์”) ผู้เช่า: กรุงเทพมหานครนวมิน (“ผู้เช่าดำเนินงาน”)
ทรัพย์สินที่เช่า	1) ทรัพย์สินที่เช่า 2) ทรัพย์สินภายใต้สิทธิการระดัดพันในอสังหาริมทรัพย์ และ 3) เครื่องมือ อุปกรณ์และงานระบบ รวมเรียกว่า “ทรัพย์สินสนามบินสมุย”
ระยะเวลาการเช่า	กำหนดระยะเวลา 1 (หนึ่ง) ปี ทั้งนี้จะต่อออกไปได้ไม่เกิน 8 ครั้ง ครั้งละ 3 ปี และระยะเวลาการเช่ารวมจะไม่เกินระยะเวลาการเช่าภายใต้สัญญาเช่าระยะยาว (สนามบินสมุย)

ค้ำประกัน (ที่มีผลบังคับใช้และเพิกถอนไม่ได้) ว่าจะเช่าทรัพย์สินที่เช่า	<ol style="list-style-type: none"> ผู้เช่าดำเนินงานให้ค้ำประกัน (ที่มีผลบังคับใช้และเพิกถอนไม่ได้) แก่กองทรัสต์ในการต่ออายุการเช่าทรัพย์สินที่เช่าจากกองทรัสต์ (ภายใต้เงื่อนไขของสัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย)) โดยมีขั้นตอนดังนี้ <ol style="list-style-type: none"> ผู้เช่าดำเนินงานจะส่งหนังสือสอบถามการต่ออายุไปยังกองทรัสต์ก่อนวันครบกำหนดระยะเวลาการเช่า กองทรัสต์จะตอบรับค้ำประกันภายใต้เงื่อนไขว่าไม่มีเหตุผิวนัดผิดสัญญาของผู้เช่าดำเนินงานที่ไม่ได้แก้ไขภายในระยะเวลาที่กำหนด ณ ขณะที่ได้รับหนังสือสอบถามจากผู้เช่าดำเนินงาน ทั้งนี้ อาจมีกรณีที่มีเหตุผิวนัดผิดสัญญาแต่อยู่ระหว่างการแก้ไขก็ได้ และกองทรัสต์จะพิจารณาถึงคุณสมบัติของผู้เช่าดำเนินงานและการปฏิบัติหน้าที่ของผู้เช่าดำเนินงานตามรายการที่ระบุไว้ในสัญญาเช่า ในกรณีที่กองทรัสต์ตอบรับค้ำประกันตามข้อ 1.2 ข้างต้น กองทรัสต์จะต้องบอกกล่าวให้ผู้เช่าดำเนินงานทราบล่วงหน้าก่อนวันสิ้นสุดอายุสัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย) โดยตกลงให้ข้อกำหนดและเงื่อนไขต่าง ๆ จะต้องเป็นไปตามสัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย) เดิมทุกประการ รวมถึง ค่าเช่าดำเนินงานภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย) สำหรับอายุของสัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย) ที่ต่อออกไปแต่ละครั้งและสิทธิในการขอต่ออายุสัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย) ออกไปนับจากวันสิ้นสุดของสัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย) แต่ละฉบับจะเป็นไปตามรายละเอียดที่ระบุไว้ในสัญญาฉบับนี้ 														
ค่าเช่า (สำหรับระยะเวลาการเช่าดำเนินงานและระยะเวลาการเช่าดำเนินงานที่ต่ออายุ)	<table> <tr> <th colspan="2">ค่าเช่าทรัพย์สินที่เช่า จ่ายชำระทุกเดือน ดังนี้</th></tr> <tr> <th>ระยะเวลา</th><th>อัตราค่าเช่า (บาท/เดือน)</th></tr> <tr> <td>7 กันยายน (วันที่กองทรัสต์เข้าลงทุน) – 31 ธันวาคม 2565</td><td>92,500,000</td></tr> <tr> <td>1 มกราคม – 31 ธันวาคม 2566</td><td>92,500,000</td></tr> <tr> <td>1 มกราคม – 31 ธันวาคม 2567</td><td>95,000,000</td></tr> <tr> <td>1 มกราคม – 31 ธันวาคม 2568</td><td>97,500,000</td></tr> <tr> <td>1 มกราคม 2569 – 31 กรกฎาคม 2590</td><td>อัตราค่าเช่าปรับเพิ่มขึ้นทุกวันที่ 1 มกราคมของทุกปี ในอัตราร้อยละ 2 ต่อปี</td></tr> </table>	ค่าเช่าทรัพย์สินที่เช่า จ่ายชำระทุกเดือน ดังนี้		ระยะเวลา	อัตราค่าเช่า (บาท/เดือน)	7 กันยายน (วันที่กองทรัสต์เข้าลงทุน) – 31 ธันวาคม 2565	92,500,000	1 มกราคม – 31 ธันวาคม 2566	92,500,000	1 มกราคม – 31 ธันวาคม 2567	95,000,000	1 มกราคม – 31 ธันวาคม 2568	97,500,000	1 มกราคม 2569 – 31 กรกฎาคม 2590	อัตราค่าเช่าปรับเพิ่มขึ้นทุกวันที่ 1 มกราคมของทุกปี ในอัตราร้อยละ 2 ต่อปี
ค่าเช่าทรัพย์สินที่เช่า จ่ายชำระทุกเดือน ดังนี้															
ระยะเวลา	อัตราค่าเช่า (บาท/เดือน)														
7 กันยายน (วันที่กองทรัสต์เข้าลงทุน) – 31 ธันวาคม 2565	92,500,000														
1 มกราคม – 31 ธันวาคม 2566	92,500,000														
1 มกราคม – 31 ธันวาคม 2567	95,000,000														
1 มกราคม – 31 ธันวาคม 2568	97,500,000														
1 มกราคม 2569 – 31 กรกฎาคม 2590	อัตราค่าเช่าปรับเพิ่มขึ้นทุกวันที่ 1 มกราคมของทุกปี ในอัตราร้อยละ 2 ต่อปี														

<p>หลักประกันการเช่า และการปฏิบัติ ตามสัญญา</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. เพื่อเป็นการประกันการชำระหนี้ การปฏิบัติตามสัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบิน สมุย) และค่าเสียหายใด ๆ ที่อาจเกิดขึ้นเนื่องจากการไม่ปฏิบัติตามสัญญาเช่า ดำเนินงาน (สนามบินสมุย) รวมทั้งค่าขาดประโยชน์ จากการที่กองทรัสต์ไม่สามารถ ใช้ทรัพย์สินที่เช่าในการจัดหาประโยชน์ได้ โดยในวันที่เข้าทำสัญญาฉบับนี้ ผู้เช่า ดำเนินงานตกลงวางหลักประกันการปฏิบัติตามสัญญา ซึ่งมีวงเงิน และ/หรือมูลค่า รวมอย่างน้อยเท่ากับจำนวนค่าเช่า 6 (หก) เดือน (“วงเงินประกัน”) ภายใต้สัญญา เช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย) ฉบับนี้ (“หลักประกันการเช่า”) ดังนี้ <ol style="list-style-type: none"> (1) วงเงินประกันการเช่าทรัพย์สินที่เช่าให้แก่กองทรัสต์เป็นเงินจำนวนไม่น้อยกว่า ค่าเช่าจำนวน 1 (หนึ่ง) เดือน (“เงินประกันการเช่า”) ตลอดอายุสัญญาเช่า ดำเนินงาน (สนามบินสมุย) โดยการวางเงินประกันการเช่าตามข้อนี้ อาจชำระ ในรูปของเช็คเชียร์เช็ค (cashier cheque) หรือโดยการโอนเงินเข้าบัญชีของ กองทรัสต์ ตามที่กองทรัสต์จะได้แจ้งให้แก่ผู้เช่าดำเนินงานทราบ หรือจะชำระ ด้วยวิธีการอื่นใดตามที่คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายจะได้ตกลงร่วมกัน (2) จัดให้มีการจำนำหุ้น และ/หรือหลักทรัพย์อื่น ๆ ที่จดทะเบียนในตลาด หลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เพื่อเป็นประกันให้แก่กองทรัสต์ ซึ่งมีวงเงิน และ/ หรือมูลค่ารวมอย่างน้อยเท่ากับส่วนต่างระหว่างวงเงินประกันกับเงินประกัน การเช่าที่ได้วางเป็นประกันตามข้อ 1(1) (“วงเงินประกันหลักทรัพย์”) ตลอด อายุสัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย) โดยหุ้นและ/หรือหลักทรัพย์อื่น ๆ ที่ นำมาจำนำจะต้องมีมูลค่าไม่น้อยกว่าร้อยละ 110 (หนึ่งร้อยสิบ) ของวงเงิน ประกันหลักทรัพย์ที่มีการจำนำโดยรายละเอียดการคำนวณมูลค่าให้เป็นไป ตามที่คู่สัญญาจะตกลงกันในสัญญา (“หลักทรัพย์หลักประกัน”) 2. ตลอดระยะเวลาการเช่า (และระยะเวลาการเช่าที่ต่ออายุ) ดอกเบี้ยหรือค่าตอบแทน ใด ๆ จากหลักประกันการเช่าให้ตกเป็นของผู้เช่าดำเนินงาน 3. ในกรณีที่มีการต่ออายุสัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย) ผู้เช่าดำเนินงานตกลง ให้หลักประกันการเช่าเป็นการประกันการเช่าสำหรับสัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย) ที่ได้มีการต่ออายุออกไป ทั้งนี้ เนื่องจากค่าเช่ามีการปรับเพิ่มขึ้นทุก ปี ผู้เช่าดำเนินงานตกลงจะนำส่งส่วนต่างของมูลค่าหลักประกันการเช่า ณ ขณะนั้น กับวงเงินประกันในแต่ละปีให้แก่กองทรัสต์ภายในวันที่ตกลงกันในสัญญา เพื่อให้ หลักประกันการเช่าเท่ากับวงเงินประกันตามที่คู่สัญญาตกลงกันตลอดระยะเวลา การเช่า (และระยะเวลาการเช่าที่ต่ออายุ) 4. กองทรัสต์จะคืนหลักประกันการเช่าส่วนที่เหลือ (ถ้ามี) ให้แก่ผู้เช่าดำเนินงานภายใน วันที่ตกลงกันในสัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย)
--	---

วัตถุประสงค์ของการเข้าดำเนินงาน	ผู้เข้าดำเนินงานจะใช้ทรัพย์สินสนามบินสมุยเฉพาะเพื่อใช้เป็นทรัพย์สินที่ใช้ดำเนินงานสนามบินสาธารณะ (และกิจการใด ๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับกิจการสนามบินสาธารณะ) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการสนามบินสมุย
หน้าที่ของกองทรัสต์	กองทรัสต์จะส่งมอบทรัพย์สินที่เช่าให้แก่ผู้เข้าดำเนินงานในสภาพปัจจุบันที่เหมาะสมแก่การใช้ประโยชน์ ให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์การเช่าของผู้เข้าดำเนินงาน โดยคู่สัญญาตกลงให้ถือว่ากองทรัสต์ได้ส่งมอบการครอบครองในทรัพย์สินที่เช่าให้แก่ผู้เข้าดำเนินงานในวันที่ลงนามในสัญญาฉบับนี้แล้ว
หน้าที่และข้อตกลงของผู้เข้าดำเนินงาน	<p>ตลอดระยะเวลาการเช่าตามสัญญาฉบับนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ผู้เข้าดำเนินงานตกลงปฏิบัติ จัดทำ หรือดำเนินการอื่นใดเพื่อให้สอดคล้องกับข้อตกลงที่ระบุไว้ในสัญญาเพื่อการลงทุนสนามบินสมุยในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการใช้ทรัพย์สินที่เช่า 2. ผู้เข้าดำเนินงานยินยอมให้กองทรัสต์ และ/หรือ ตัวแทนของกองทรัสต์ และ/หรือ บุคคลที่กองทรัสต์มอบหมาย เข้าไปตรวจตราสภาพของทรัพย์สินสนามบินสมุย (ซึ่งรวมถึงทรัพย์สินที่เช่าและเครื่องมือและอุปกรณ์และระบบ) ได้ในวันและเวลาประกอบธุรกิจตามปกติ โดยกองทรัสต์จะต้องบอกกล่าวเป็นลายลักษณ์อักษรให้ผู้เข้าดำเนินงานทราบล่วงหน้าเป็นเวลาอันสมควร 3. ผู้เข้าดำเนินงานจะใช้ทรัพย์สินสนามบินสมุยตามวัตถุประสงค์ของสัญญาฉบับนี้ และจะไม่ประกอบกิจการหรือกระทำการใด ๆ หรือยินยอมให้บุคคลใด กระทำการใด ๆ ที่ขัดต่อกฎหมาย หรือความสงบเรียบร้อย หรือศีลธรรมอันดีของประชาชน 4. ผู้เข้าดำเนินงานจะดำเนินการให้ได้รับใบอนุญาตหรือใบรับรองในการดำเนินกิจการใด ๆ ที่จำเป็นเกี่ยวกับการดำเนินกิจการในทรัพย์สินที่เช่าตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (รวมถึงแต่ไม่จำกัดเพียงใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ) โดยระหว่างการดำเนินการเพื่อให้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะดังกล่าว คู่สัญญาตกลงให้ผู้เข้าดำเนินงานให้สิทธิในการดำเนินงานสนามบินสาธารณะแก่การบินกรุงเทพไม่ว่าในรูปแบบใดก็ตาม เพื่อให้สามารถดำเนินงานในทรัพย์สินสนามบินสมุยได้ตามใบอนุญาตที่เกี่ยวข้อง 5. ผู้เข้าดำเนินงานจะไม่ทำการลดทุนจดทะเบียนให้ต่ำกว่าทุนจดทะเบียนของบริษัท ณ วันที่ลงนามในสัญญาฉบับนี้ 6. ผู้เข้าดำเนินงานจะไม่ ก่อหลักประกัน หรือภาระผูกพันใด ๆ เพิ่มเติม (Negative Pledge) ตามเงื่อนไขและรายละเอียดที่จะได้ตกลงกันรวมถึงภาระผูกพันที่เกี่ยวข้องกับทรัพย์สินที่เช่า โดยมีได้รับความยินยอมจากกองทรัสต์ล่วงหน้าเป็นลายลักษณ์

	<p>อักษร เว้นแต่ คู่สัญญาตกลงเป็นอย่างอื่นตามที่กำหนดไว้ในสัญญาฉบับนี้ หรือการเข้าทำธุรกรรมนั้นจะเป็นไปในทางการค้าปกติของผู้เช่าดำเนินงาน</p> <p>7. เมื่อสัญญาฉบับนี้สิ้นสุดลงหรือเมื่อมีการเลิกสัญญาฉบับนี้ ผู้เช่าดำเนินงานจะส่งมอบทรัพย์สินที่เช่าคืนให้แก่กองทรัสต์ในสภาพที่เป็นอยู่ ณ วันที่สัญญาฉบับนี้สิ้นสุดลงหรือวันที่มีการเลิกสัญญาฉบับนี้ แต่ทั้งนี้ ผู้เช่าดำเนินงานไม่จำเป็นต้องส่งมอบทรัพย์สินที่เช่าคืนให้แก่กองทรัสต์ หาก (ก) ทรัพย์สินดังกล่าวสูญหายหรือเสื่อมสลายไปทั้งหมดหรือไม่สามารถส่งมอบได้ เนื่องจากเหตุสุดวิสัย หรือ (ข) ทรัพย์สินดังกล่าวเสื่อมสลายไปทั้งหมดหรือไม่สามารถส่งมอบได้ เนื่องจากการใช้งานตามปกติหรือตามอายุของทรัพย์สินนั้น</p>
การซ่อมแซม ปรับปรุง เปลี่ยนแปลง ทรัพย์สินที่เช่า	<p>1. เพื่อให้ทรัพย์สินที่เช่าอยู่ในสภาพที่ดี และเหมาะสมแก่การใช้งานตามวัตถุประสงค์ดังที่ระบุไว้ในสัญญาฉบับนี้ ผู้เช่าดำเนินงานจะรับผิดชอบในการดำเนินการซ่อมแซมทรัพย์สินที่เช่าในส่วนของการซ่อมแซมตามปกติเพียงเล็กน้อย หรือซึ่งเป็นการจำเป็นและเพื่อประโยชน์ในการใช้ทรัพย์สินที่เช่า (General Maintenance) ด้วยค่าใช้จ่ายของผู้เช่าดำเนินงาน และคู่สัญญาตกลงและรับทราบว่าการบินกรุงเทพในฐานะผู้ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินสมุยจะรับผิดชอบในการดำเนินการซ่อมแซมทรัพย์สินโครงการสนามบินสมุย ในส่วนของการซ่อมบำรุงหรือปรับปรุงทรัพย์สินครั้งใหญ่ (Major Maintenance) เช่น การซ่อมแซมทางวิ่ง (Runway) ลานจอดอากาศยาน (Apron) และระบบไฟส่องสว่างทางวิ่งทางขับ (Lighting Systems) เป็นต้น</p> <p>ในกรณีผู้เช่าดำเนินงานไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ที่ระบุในข้อนี้โดยไม่มีเหตุอันสมควร กองทรัสต์ และ/หรือบุคคลที่กองทรัสต์มอบหมายอาจดำเนินการใด ๆ ทั้งปวงตามที่เห็นสมควรแทนผู้เช่าดำเนินงาน โดยผู้เช่าดำเนินงานตกลงที่จะรับผิดชอบและชดเชยค่าใช้จ่ายดังกล่าวให้แก่กองทรัสต์ทันทีที่ได้รับแจ้งจากกองทรัสต์</p> <p>2. คู่สัญญารับทราบว่าการบินกรุงเทพในฐานะผู้ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินสมุยมีสิทธิที่จะต่อเติม ปรับปรุง ดัดแปลง และ/หรือ ก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างหรือส่วนควบใด ๆ ขึ้นใหม่บนหรือในทรัพย์สินที่เช่า ทรัพย์สินภายใต้สิทธิการระดิดพันในอสังหาริมทรัพย์ด้วยค่าใช้จ่ายของการบินกรุงเทพ โดยการบินกรุงเทพจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายและกฎเกณฑ์ของหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง</p> <p>3. ผู้เช่าดำเนินงานมีสิทธิที่จะต่อเติม ปรับปรุง ดัดแปลง และ/หรือ ก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างหรือส่วนควบใด ๆ ขึ้นใหม่บนหรือในทรัพย์สินที่เช่า โดยจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายและกฎเกณฑ์ของหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง และต้องได้รับความยินยอมจากกองทรัสต์ล่วงหน้าก่อนการดำเนินการดังกล่าว</p>

	<p>4. การดำเนินการดังกล่าวตามข้อ 3. ข้างต้นอาจส่งผลทำให้ทรัพย์สินที่เช่าเสียหายหรือไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้ระหว่างดำเนินการ ดังนั้น ผู้เช่าดำเนินงานจะซ่อมแซมทรัพย์สินที่เช่าให้กลับมาใช้ประโยชน์ได้ไม่ด้อยไปกว่าเดิม</p> <p>5. คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายตกลงให้ส่วนควบกับทรัพย์สินที่เช่าที่เกิดขึ้นจากการดำเนินการซ่อมแซม ต่อเติม ปรับปรุง ดัดแปลง และ/หรือ ก่อสร้างของผู้เช่าดำเนินงานตกเป็นกรรมสิทธิ์ของการบินกรุงเทพ ทั้งนี้ กองทรัสต์จะให้สิทธิแก่ผู้เช่าดำเนินงานในการใช้ประโยชน์จากทรัพย์สินดังกล่าวตามสัญญาฉบับนี้ตลอดระยะเวลาการเช่าดำเนินงานโดยถือว่าทรัพย์สินดังกล่าวเป็นทรัพย์สินที่เช่าภายใต้สัญญาฉบับนี้</p>
ทรัพย์สินที่เช่าเสียหายหรือถูกทำลาย	<p>1. คู่สัญญาตกลงให้การดำเนินการต่าง ๆ เป็นไปตามที่ระบุไว้ในสัญญาเช่าระยะยาว (สนามบินสมุย)</p> <p>2. ในกรณีที่ทรัพย์สินที่เช่าได้รับความเสียหายแต่เพียงบางส่วนไม่ว่าด้วยเหตุใด โดยยังสามารถดำเนินงานสนามบินต่อไปได้ตามวัตถุประสงค์การเช่า ให้สัญญาเช่าฉบับนี้ยังคงมีผลบังคับใช้ต่อไป โดยคู่สัญญาตกลงให้รายละเอียดเป็นไปตามที่ระบุในสัญญาเช่าระยะยาว (สนามบินสมุย)</p> <p>3. เว้นแต่คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายจะตกลงเป็นอย่างอื่น ในกรณีที่ทรัพย์สินที่เช่าได้รับความเสียหายทั้งหมดอย่างมีนัยสำคัญไม่ว่าด้วยเหตุใด ๆ จนไม่อาจใช้ทรัพย์สินที่เช่าเพื่อประโยชน์ในการดำเนินกิจการโครงการสนามบินสมุยต่อไปได้ คู่สัญญาตกลงจะดำเนินการตามที่การบินกรุงเทพและกองทรัสต์ตกลงกันในสัญญาเช่าระยะยาว (สนามบินสมุย) โดยคู่สัญญาตกลงให้ถือว่าสิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญาตามสัญญาฉบับนี้ยังคงมีผลต่อไปจนกว่าการดำเนินการดังกล่าวจะแล้วเสร็จ โดยคู่สัญญาตกลงให้รายละเอียดเป็นไปตามที่ระบุในสัญญาเช่าระยะยาว (สนามบินสมุย) และสัญญาฉบับนี้</p>
ทรัพย์สินที่เช่าถูกเวนคืน	<p>1. ในกรณีที่ทรัพย์สินที่เช่าถูกเวนคืนไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วนจนผู้เช่าดำเนินงานไม่สามารถใช้ประโยชน์จากทรัพย์สินที่เช่าได้ตามวัตถุประสงค์ของการเช่าตามสัญญานี้ ให้สัญญานี้เป็นอันสิ้นสุดลงทันที และคู่สัญญามีสิทธิได้รับเงินทดแทนค่าเวนคืนในส่วนของตน จากหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง ตามจำนวน หลักเกณฑ์ และวิธีการที่กำหนดในพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 และที่แก้ไขเพิ่มเติม รวมถึงกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง</p> <p>2. ในกรณีที่ทรัพย์สินที่เช่าถูกเวนคืนบางส่วนและยังสามารถใช้ประโยชน์ได้ตามวัตถุประสงค์ของการเช่าตามสัญญานี้ ให้สัญญาฉบับนี้มีผลใช้บังคับต่อไปในส่วนที่ไม่ถูกเวนคืน โดยคู่สัญญาตกลงจะรับเงินจากการเวนคืน (หลังหักค่าใช้จ่ายและภาษีที่</p>

	เกี่ยวข้อง) จากหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องตามสิทธิของตน ทั้งนี้ คู่สัญญาตกลงร่วมกันที่จะพิจารณาปรับลดค่าเช่าตามพื้นที่และการใช้ประโยชน์ในทรัพย์สินที่เช่า
การโอนสิทธิการเช่าและการให้เช่าดำเนินงาน	<p>ภายในระยะเวลาการเช่า ผู้เช่าดำเนินงานไม่สามารถโอนสิทธิและหน้าที่ในการเช่าทรัพย์สินที่เช่าภายใต้สัญญาเช่านี้ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วนให้แก่บุคคลใด ๆ ได้เว้นแต่</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. เป็นการโอนสิทธิและหน้าที่ หรือ เปลี่ยนตัวผู้เช่าดำเนินงานระหว่างการบินกรุงเทพ และ กรุงเทพมหานครบริหารสนามบินเนื่องจากการปฏิบัติให้เป็นไปตามสัญญาตกลงกระทำ (การจัดหาประโยชน์ของกองทรัสต์ (สนามบินสมุย)) 2. เป็นการโอนสิทธิและหน้าที่ หรือ เปลี่ยนตัวผู้เช่าดำเนินงานระหว่างผู้เช่าดำเนินงานและบริษัทย่อยของการบินกรุงเทพ หรือบริษัทที่อยู่ภายใต้อำนาจควบคุมกิจการเดียวกันกับการบินกรุงเทพ 3. จะได้รับความยินยอมจากกองทรัสต์ล่วงหน้าเป็นลายลักษณ์อักษร
ภาษีอากรที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับทรัพย์สินที่เช่า	<ol style="list-style-type: none"> 1. ตลอดระยะเวลาการเช่าผู้เช่าดำเนินงานตกลงจะรับผิดชอบค่าภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง หรือภาษีอื่นใดในทำนองเดียวกัน ทั้งนี้ ไม่ว่าจะเรียกชื่ออย่างใดก็ตาม และค่าธรรมเนียมหรือภาษีอื่นใดที่ทางราชการอาจกำหนดเพิ่มเติมหรือใช้บังคับที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง และ/หรือรายได้หรือการใช้ประโยชน์ครอบคลุมจากทรัพย์สินที่เช่า 2. ผู้เช่าดำเนินงานตกลงจะรับผิดชอบค่าภาษี ค่าธรรมเนียมอื่นใด ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานสนามบินตามที่ผู้เช่าดำเนินงานเป็นผู้ประกอบกิจการและที่จะต้องชำระให้แก่หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องเพื่อการดำเนินงานสนามบินสมุย เช่น ภาษีป้าย เป็นต้น
เหตุผิดนัดผิดสัญญา	<p>ในกรณีที่เกิดเหตุการณ์อย่างใดอย่างหนึ่งตามที่ระบุในกรณีดังกล่าวต่อไปนี้ ให้ถือเป็นเหตุผิดนัดผิดสัญญา</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. เหตุผิดนัดผิดสัญญาโดยผู้เช่าดำเนินงาน <ol style="list-style-type: none"> (ก) ในกรณีที่ผู้เช่าดำเนินงาน และ/หรือการการบินกรุงเทพฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามข้อตกลงหรือคำรับรองตามที่ระบุไว้ในสัญญาฉบับนี้ และ/หรือ <ol style="list-style-type: none"> 1) สัญญาเช่าระยะยาว (สนามบินสมุย) 2) สัญญาบริการระยะยาว (สนามบินสมุย) 3) สัญญาตกลงกระทำ (สนามบินสมุย) 4) สัญญาตกลงกระทำ (การจัดหาประโยชน์ของกองทรัสต์ (สนามบินสมุย)) 5) สัญญาบริการแก่ผู้เช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย)

	<p>(“สัญญาเพื่อการลงทุนสนามบินสมุย”)</p> <p>หรือผู้เช่าดำเนินงานและ/หรือการบินกรุงเทพผิดคำรับรองที่กำหนดไว้ในสัญญาฉบับนี้ และ/หรือสัญญาเพื่อการลงทุนสนามบินสมุย (แล้วแต่กรณี) อันส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อการดำเนินงานสนามบินสมุย และผู้เช่าดำเนินงาน และ/หรือการบินกรุงเทพไม่สามารถดำเนินการแก้ไขเหตุผิดนัดดังกล่าว และปฏิบัติให้ถูกต้องตามสัญญาภายในระยะเวลาที่กำหนด เว้นแต่เป็นเหตุสุดวิสัย</p> <p>อย่างไรก็ดี ในกรณีที่ผู้เช่าดำเนินงานผิดนัดการชำระค่าเช่า และ/หรือเงินค้ำชำระอย่างใด ๆ ที่ผู้เช่าดำเนินงานมีหน้าที่ต้องชำระให้แก่กองทรัสต์ตามที่กำหนดในสัญญานี้ กองทรัสต์มีสิทธิหักเงินประกันการเช่าหรือบังคับหลักทรัพย์หลักประกัน (แล้วแต่กรณี) ตามจำนวนที่ผู้เช่าดำเนินงานผิดนัดชำระได้ ทั้งนี้ ผู้เช่าดำเนินงานจะต้องนำเงินประกันการเช่า หรือหลักทรัพย์หลักประกันตามที่กำหนดไว้ในสัญญามาวางเพิ่มเติมแก่กองทรัสต์ให้ครบตามจำนวนที่ระบุไว้ในสัญญาฉบับนี้ ภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ในสัญญาที่เกี่ยวข้อง ซึ่งหากผู้เช่าดำเนินงานไม่นำเงินประกันการเช่า หรือหลักทรัพย์หลักประกันมาวางเพิ่มเติมตามกำหนดระยะเวลาที่กำหนดไว้ในสัญญา กองทรัสต์มีสิทธิเลิกสัญญาฉบับนี้ทันที</p> <p>ทั้งนี้ หากกองทรัสต์ใช้สิทธิในการหักเงินประกันการเช่าและ/หรือบังคับหลักทรัพย์หลักประกันตามวรรคก่อนครบ 2 ครั้งในรอบระยะเวลา 12 เดือนใด ๆ และผู้เช่าดำเนินงานผิดนัดการชำระค่าเช่า และ/หรือเงินค้ำชำระอย่างใด ๆ อีกในรอบระยะเวลา 12 เดือนดังกล่าว กองทรัสต์มีสิทธิเลิกสัญญาฉบับนี้ทันที</p> <p>(ข) ถูกศาลสั่งพิทักษ์ทรัพย์ หรือถูกศาลสั่งให้ล้มละลาย หรืออยู่ในขั้นตอนการเลิกบริษัท การชำระบัญชี หรือมีการร้องขอให้ฟื้นฟูกิจการของผู้เช่าดำเนินงาน ซึ่งกองทรัสต์เห็นว่าผลกระทบการชำระหนี้ของผู้เช่าดำเนินงาน หรือปฏิบัติตามสัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย) นี้</p> <p>(ค) หยุดประกอบกิจการทั้งหมด หรือบางส่วนซึ่งทำให้กองทรัสต์ไม่สามารถหาประโยชน์จากทรัพย์สินที่เช่าได้อย่างมีนัยสำคัญ</p> <p>(ง) ผิดนัดชำระหนี้เงินตามเงื่อนไขของสัญญากู้ยืมเงิน และ/หรือ ตราสารหนี้ และ/หรือ ตราสารทางการเงินใด ๆ ก็ตามซึ่งหนี้เงินที่ผิดนัดมีมูลค่ารวมกันเกินกว่ามูลค่าที่คู่สัญญาจะตกลงกัน และไม่สามารถแก้ไขภายในระยะเวลาที่ตกลงกันให้ถือเป็นเหตุผิดนัด เว้นแต่สามารถพิสูจน์และยืนยันเป็นลายลักษณ์อักษรจนเป็นที่พอใจแก่กองทรัสต์ได้ว่าการผิดนัดดังกล่าวไม่มีผลกระทบในทางลบอย่าง</p>
--	---

ส่วนที่ 2 หน้า 2-23

<p>การดำเนินการเกี่ยวกับใบอนุญาต (อันเนื่องมาจากเหตุผิดนัดผิดสัญญาโดยผู้เช่าดำเนินงาน)</p>	<p>หากสัญญาฉบับนี้สิ้นสุดลงอันเนื่องมาจากมีเหตุผิดนัดผิดสัญญาโดยที่ผู้เช่าดำเนินงานไม่ได้แก้ไขภายในระยะเวลาที่กำหนด และการบินกรุงเทพไม่ปฏิบัติตามสัญญาตกลงทำการ (การจัดหาประโยชน์ของกองทรัสต์ (สนามบินสมุย)) ผู้เช่าดำเนินงานจะดำเนินการตามที่กองทรัสต์ร้องขอในเรื่องดังต่อไปนี้ ทั้งนี้ โดยไม่เรียกร้องค่าตอบแทนใด ๆ จากกองทรัสต์และ/หรือ ผู้เช่าดำเนินงานรายใหม่จากกองทรัสต์เพื่อดำเนินการสนามบินสมุย เว้นแต่เป็นค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องที่จ่ายให้กับบุคคลที่สาม</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. จะโอนใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสมุย (หรือใบอนุญาตอื่นใดที่เกี่ยวข้อง ณ ขณะที่สัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย) สิ้นสุดลง) ให้แก่ผู้เช่าดำเนินงานรายใหม่ และ/หรือ กองทรัสต์ หากกองทรัสต์ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการสนามบินสมุยได้(รวมถึงบุคคลที่กองทรัสต์กำหนด) และ トラバเท่าที่ใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสมุยสามารถโอนได้ โดยผู้เช่าดำเนินงานรายใหม่ และ/หรือ กองทรัสต์จะเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการโอนใบอนุญาตดังกล่าว 2. ในกรณีที่ไม่สามารถโอนใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสมุยได้ตามข้อ 1. จะยื่นคำขอเพื่อยกเลิก และ/หรือ คืนใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสมุยที่อยู่ในนามของการบินกรุงเทพหรือกลุ่มบุคคลเดียวกันกับการบินกรุงเทพให้แก่ กพท. หรือหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ในกรณีที่มีความจำเป็นเพื่อให้ผู้เช่าดำเนินงานรายใหม่ และ/หรือ กองทรัสต์ สามารถยื่นขอใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสมุยได้ 3. จะใช้ความพยายามอย่างดีที่สุดในการช่วยเหลือผู้เช่าดำเนินงานรายใหม่ และ/หรือ กองทรัสต์ (รวมถึงบุคคลที่กองทรัสต์กำหนด) ให้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสมุยในนามของผู้เช่าดำเนินงานรายใหม่ และ/หรือ กองทรัสต์ โดยผู้เช่าดำเนินงานรายใหม่ และ/หรือ กองทรัสต์จะเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการโอนใบอนุญาตดังกล่าว
<p>การสิ้นสุดของสัญญา</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. เมื่อครบกำหนดระยะเวลาการเช่า 2. เมื่อสัญญาเช่าระยะยาว (สนามบินสมุย) สิ้นสุดลงไม่ว่าด้วยเหตุใดให้ถือว่าสัญญาฉบับนี้สิ้นสุดลงทันที โดยหากไม่ได้เกิดจากความผิดของผู้เช่าดำเนินงานและการบินกรุงเทพ ให้กองทรัสต์จะต้องคืนหลักประกันการเช่าให้แก่ผู้เช่าดำเนินงาน อย่างไรก็ตาม หากเกิดจากความผิดของผู้เช่าดำเนินงานและการบินกรุงเทพ กองทรัสต์มีสิทธิในการเรียกค่าเสียหายจากความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการเลิกสัญญา 3. คู่สัญญาตกลงเลิกสัญญาเป็นลายลักษณ์อักษร 4. มีการเพิกถอน หรือยกเลิกกองทรัสต์โดยผลของกฎหมาย และ/หรือคำสั่งของหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง ซึ่งรวมถึงสำนักงาน ก.ล.ต. คณะกรรมการ ก.ล.ต. และ/หรือคณะกรรมการกำกับตลาดทุน หรือเป็นไปตามที่กำหนดในสัญญาก่อตั้งทรัสต์

	<p>ทั้งนี้ โดยไม่ใช้ความผิดของคู่สัญญา ให้ถือว่าสัญญาฉบับนี้และสัญญาเพื่อการลงทุนสนามบินสมุย สิ้นสุดลงทันที โดยที่คู่สัญญาแต่ละฝ่ายไม่มีสิทธิเรียกค่าเสียหาย ค่าใช้จ่าย ค่าเช่าทรัพย์สินที่เช่า หรือเงินหรือประโยชน์ตอบแทนอื่นใดจากคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง ทั้งนี้ เว้นแต่คู่สัญญาจะตกลงกันเป็นอย่างอื่น</p> <p>5. ในกรณีที่เนื้อที่ทั้งหมดหรือบางส่วนที่สำคัญของทรัพย์สินที่เช่าตกอยู่ภายใต้เขตเวนคืนหรือเขตสำรวจเพื่อการเวนคืนตามประกาศหรือกฎหมายอันเกี่ยวกับการเวนคืนหรือกฎหมายอื่น ๆ ซึ่งทำให้กองทรัสต์ หรือผู้เช่าดำเนินงาน (แล้วแต่กรณี) ไม่สามารถดำเนินงานสนามบินสาธารณะ หรือส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ให้ถือว่าสัญญาฉบับนี้สิ้นสุดลงทันทีเมื่อหน่วยงานที่เวนคืนได้จ่ายหรือวางเงินค่าทดแทนตามที่กำหนดไว้ภายใต้กฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยคู่สัญญาต่างไม่มีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายซึ่งกันและกัน</p> <p>6. เมื่อคู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งใช้สิทธิบอกเลิกสัญญาในกรณีที่มีเหตุผิดนัดตามที่ระบุไว้ในหัวข้อสิทธิของคู่สัญญาเมื่อเกิดเหตุผิดนัด</p> <p>7. ในระยะเวลาใด ๆ ก่อนหรือในวันจดทะเบียนสิทธิการเช่าภายใต้สัญญาเช่าระยะยาว (สนามบินสมุย) เมื่อทรัพย์สินสนามบินสมุยได้รับความเสียหายอย่างมีนัยสำคัญจนเป็นเหตุให้กองทรัสต์ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากทรัพย์สินสนามบินสมุยได้ โดยไม่ใช้ความผิดของคู่สัญญา ให้ถือว่าสัญญาฉบับนี้สิ้นสุดลงทันที โดยที่คู่สัญญาแต่ละฝ่ายไม่มีสิทธิเรียกค่าเสียหาย ค่าใช้จ่าย ค่าเช่าทรัพย์สินที่เช่า หรือเงินหรือประโยชน์ตอบแทนอื่นใดจากคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง ทั้งนี้ เว้นแต่คู่สัญญาจะตกลงกันเป็นอย่างอื่น</p>
<p>เหตุสุดวิสัยอันส่งผลกระทบต่อ การดำเนินงานหรือ การจัดหาประโยชน์ ของโครงการ สนามบินสมุย (หมายเหตุ: เจื่อนไข นี้ จะถือเป็นเหตุ สุดวิสัยเพิ่มเติม สำหรับกรณีการต่อ อายุ สัญญา เช่า ภายหลังจากฉบับที่ เข้าทำ ณ วันเริ่มต้น</p>	<p>เพื่อประโยชน์แห่งข้อนี้ “เหตุสุดวิสัย” หมายถึง เหตุใด ๆ ที่เกิดขึ้นหรือก่อให้เกิดผลพิบัติซึ่งไม่อาจป้องกันได้ ถึงแม้ว่าบุคคลที่ประสบหรือใกล้จะประสบเหตุนั้น จะได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรดังเช่นบุคคลทั่วไปจะทำได้ในฐานะและภาวะเช่นนั้น และหมายความรวมถึงแต่ไม่จำกัดเพียง การจำกัดการเดินทางเข้าออกประเทศไทย หรืออำเภอสุมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี คำสั่ง นโยบาย การบัญญัติกฎหมายหรือการดำเนินการอื่นใดของรัฐ ภัยพิบัติทางธรรมชาติ เช่น वादภัย อัคคีภัย อุทกภัย สึนามิ แผ่นดินไหว อุบัติเหตุ สงคราม ข้อจำกัดทางกฎหมาย จลาจล การก่อการร้าย โรคระบาด หรือสาเหตุใด ๆ ที่มีผลทำนองเดียวกันซึ่งคู่สัญญาที่ได้รับผลกระทบไม่อาจควบคุมหรือแก้ไขได้</p> <p>เมื่อเกิดเหตุสุดวิสัยแล้ว เหตุสุดวิสัยดังกล่าวจะต้องมีผลกระทบต่อการดำเนินงานหรือการจัดหาประโยชน์ของโครงการสนามบินสมุย โดยจะวัดจากรายได้ต่อเดือนของทรัพย์สินที่เช่า ณ ช่วงที่มีผลกระทบจากเหตุสุดวิสัย เทียบกับรายได้ต่อเดือนของทรัพย์สินที่เช่าในช่วงระยะเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้าซึ่งจะต้องเป็นปีที่มีรายได้ปกติ</p>

<p>ระยะเวลาการเช่าของกองทรัสต์ภายใต้สัญญาเช่าระยะยาว (สนามบินสมุย)</p>	<p>ไม่ได้รับผลกระทบจากเหตุสุทธวิสัย หรือการปิดปรับปรุงหรือซ่อมแซมใหญ่ (Renovation) ใด ๆ โดยเพื่อความชัดเจน</p> <ul style="list-style-type: none"> • คู่สัญญาตกลงว่าผู้เช่าดำเนินงานจะไม่ใช้เหตุสุทธวิสัยนี้ภายใน 12 (สิบสอง) เดือนแรกภายหลังจากวันที่กองทรัสต์เข้าลงทุน และ • จะถือว่าระยะเวลาการเช่าดำเนินงานปีแรกเป็นปีที่ไม่ได้รับผลกระทบจากเหตุสุทธวิสัยหรือมีการปิดปรับปรุงหรือซ่อมแซมใหญ่ (Renovation) <p>โดยรายละเอียดจะเป็นไปตามที่คู่สัญญาจะได้ตกลงกัน โดยคู่สัญญาจะพิจารณาเหตุและการดำเนินการร่วมกัน ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ในกรณีที่เหตุสุทธวิสัย กระทบต่อรายได้ต่อเดือนของทรัพย์สินที่เช่าโดยส่งผลให้รายได้ต่อเดือนของทรัพย์สินที่เช่าลดลงน้อยกว่าร้อยละ 30 ผู้เช่าดำเนินงานจะไม่ใช้เหตุสุทธวิสัยในการลดหย่อน หรือเลื่อนการชำระค่าเช่า 2. ในกรณีที่เหตุสุทธวิสัย กระทบต่อรายได้ต่อเดือนของทรัพย์สินที่เช่า โดยส่งผลให้รายได้ต่อเดือนของทรัพย์สินที่เช่าลดลงเท่ากับ หรือมากกว่าร้อยละ 30 แต่ไม่ถึงร้อยละ 50 กองทรัสต์ยินยอมให้ผู้เช่าดำเนินงานเลื่อนชำระค่าเช่าในช่วงเวลาที่มีผลกระทบจากเหตุสุทธวิสัยโดยไม่ถือเป็นเหตุผิดนัดผิดสัญญาโดยฝ่ายผู้เช่าดำเนินงาน ทั้งนี้ กองทรัสต์และผู้เช่าดำเนินงานตกลงที่จะร่วมกันกำหนดระยะเวลาที่เกิดผลกระทบจากเหตุสุทธวิสัยเป็นลายลักษณ์อักษร โดยอยู่ในกรอบการชำระค่าเช่า ดังนี้ <ol style="list-style-type: none"> 2.1. ผู้เช่าดำเนินงานมีสิทธิแต่ไม่ใช่หน้าที่ในการชำระค่าเช่าให้แก่กองทรัสต์ตามจำนวนเท่าที่ผู้เช่าดำเนินงานเห็นสมควรระหว่างที่เกิดเหตุสุทธวิสัยดังกล่าว (“ค่าเช่าที่ชำระระหว่างเหตุสุทธวิสัย”) 2.2. สำหรับส่วนต่างของค่าเช่าและค่าเช่าที่ชำระระหว่างเหตุสุทธวิสัยในช่วงเวลาเกิดเหตุสุทธวิสัย (“ค่าเช่าที่เลื่อนชำระ”) ให้ผู้เช่าดำเนินงานมีสิทธิเลื่อนชำระออกไปโดยให้ชำระในเดือนถัดไปโดยแบ่งชำระเป็นรายเดือน เดือนละเท่า ๆ กัน ตามระยะเวลาที่คู่สัญญาจะได้ตกลงร่วมกันตามที่ระบุไว้ในสัญญาที่เกี่ยวข้อง ซึ่งระยะเวลาที่ผู้เช่าดำเนินการสามารถผ่อนชำระค่าเช่าที่เลื่อนชำระ หรือค่าเช่าที่ไม่ได้รับการยกเว้นเลื่อนชำระ สูงสุดจะไม่เกิน 56 เดือน <p>อนึ่ง กองทรัสต์ตกลงให้ผู้เช่าไม่ต้องชำระดอกเบี้ย ค่าปรับ หรือค่าธรรมเนียมอื่นใดที่มีความหมายเช่นเดียวกัน บนค่าเช่าที่เลื่อนชำระอันเกิดขึ้นหรือเป็นผลเกี่ยวเนื่องมาจากการเลื่อนการชำระค่าเช่าอันเนื่องมาจากเหตุสุทธวิสัยดังกล่าว</p> 2.3. ในกรณีที่มีค่าเช่าที่เลื่อนชำระ ให้ผู้เช่าดำเนินงานชำระให้แก่กองทรัสต์เมื่อพ้นจากเหตุสุทธวิสัยแล้วตามลำดับการชำระหนี้ดังต่อไปนี้ <ol style="list-style-type: none"> (ก) ค่าเช่า ในเดือนที่ไม่ได้เกิดเหตุสุทธวิสัยในรอบเดือนนั้น ๆ
--	---

	<p>(ข) ค่าเช่าที่เลื่อนชำระ</p> <p>3. การยกเว้นค่าเช่ากึ่งหนึ่งจากค่าเช่าปกติซึ่งเกิดจากเหตุสุดวิสัย</p> <p>ในกรณีที่เหตุสุดวิสัย กระทบต่อรายได้ต่อเนื่องของทรัพย์สินที่เช่าอย่างมีนัยสำคัญ โดยส่งผลให้รายได้ต่อเนื่องของทรัพย์สินที่เช่าลดลงเท่ากับหรือมากกว่าร้อยละ 50 กองทรัสต์ยินยอมยกเว้นค่าเช่ากึ่งหนึ่งจากค่าเช่าปกติในช่วงเวลาดังกล่าว โดยผู้เช่าดำเนินงานจะต้องชำระค่าเช่าส่วนที่เหลือจากการยกเว้น (“ค่าเช่าที่ไม่ได้รับการยกเว้น”) และยินยอมให้ผู้เช่าดำเนินงานเลื่อนการชำระค่าเช่าที่ไม่ได้รับการยกเว้น ในช่วงเวลาที่มีผลกระทบจากเหตุสุดวิสัย โดยไม่ถือเป็นเหตุผิดนัดผิดสัญญาโดยฝ่ายผู้เช่าดำเนินงาน ทั้งนี้ กองทรัสต์และผู้เช่าดำเนินงานตกลงที่จะร่วมกันกำหนดระยะเวลาที่เกิดผลกระทบจากเหตุการณ์เป็นลายลักษณ์อักษร โดยอยู่ในกรอบการชำระค่าเช่า ดังนี้</p> <p>3.1. ผู้เช่าดำเนินงานมีสิทธิแต่ไม่ใช่หน้าที่ในการชำระค่าเช่าที่ไม่ได้รับการยกเว้น ให้แก่กองทรัสต์ตามจำนวนเท่าที่ผู้เช่าดำเนินงานเห็นสมควรระหว่างที่เกิดเหตุสุดวิสัยดังกล่าว (“ค่าเช่าที่ไม่ได้รับการยกเว้นที่จ่ายชำระ”)</p> <p>3.2. สำหรับส่วนต่างของค่าเช่าที่ไม่ได้รับการยกเว้นและค่าเช่าที่ไม่ได้รับการยกเว้นที่จ่ายชำระ (“ค่าเช่าที่ไม่ได้รับการยกเว้นเลื่อนชำระ”) ให้ผู้เช่าดำเนินงานมีสิทธิเลื่อนชำระออกไป โดยให้ชำระในเดือนถัดไปโดยแบ่งชำระเป็นรายเดือน เดือนละเท่า ๆ กัน ตามระยะเวลาที่คู่สัญญาจะได้ตกลงร่วมกัน ซึ่งระยะเวลาที่ผู้เช่าดำเนินการสามารถผ่อนชำระค่าเช่าที่เลื่อนชำระ หรือ ค่าเช่าที่ไม่ได้รับการยกเว้นเลื่อนชำระสูงสุดจะไม่เกิน 56 เดือน อนึ่ง กองทรัสต์ตกลงให้ผู้เช่าไม่ต้องชำระดอกเบี้ยค่าปรับ หรือค่าธรรมเนียมอื่นใดที่มีความหมายเช่นเดียวกัน บนค่าเช่าที่ไม่ได้รับการยกเว้นเลื่อนชำระอันเกิดขึ้นหรือเป็นผลเกี่ยวเนื่องมาจากการลดหย่อนและเลื่อนการชำระค่าเช่าอันเนื่องมาจากเหตุสุดวิสัยดังกล่าว</p> <p>3.3. ในกรณีที่มีค่าเช่าที่ไม่ได้รับการยกเว้นเลื่อนชำระ ให้ผู้เช่าดำเนินงานชำระให้แก่กองทรัสต์เมื่อพ้นจากเหตุสุดวิสัยแล้วตามลำดับการชำระหนี้ดังต่อไปนี้</p> <p>(ก) ค่าเช่า ในเดือนที่ไม่ได้เกิดเหตุสุดวิสัยในรอบเดือนนั้น ๆ</p> <p>(ข) ค่าเช่าที่ไม่ได้รับการยกเว้นเลื่อนชำระ</p>
เหตุสุดวิสัย (ที่นอกเหนือจากเหตุสุดวิสัยอันส่งผลกระทบต่อ การดำเนินงานหรือ	<p>1. ในกรณีที่เกิดเหตุสุดวิสัย อันเป็นผลให้คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญาฉบับนี้ได้ คู่สัญญาฝ่ายนั้นจะต้องส่งหนังสือแจ้งให้คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งทราบถึงเหตุสุดวิสัยดังกล่าวโดยเร็ว และในกรณีดังกล่าวให้คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายยินยอมให้อีกฝ่ายหนึ่งเลื่อนการปฏิบัติตามสัญญาฉบับนี้ไปได้เท่ากับระยะเวลาที่เกิดเหตุสุดวิสัย โดยไม่ถือว่าเป็นความผิดของคู่สัญญาฝ่ายใด</p>

การจัดการประโยชน์ ของโครงการ สนามบินสมุย)	<p>2. ในกรณีที่เหตุสุดวิสัย ทำให้คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญาฉบับนี้ได้เป็นระยะเวลารวมกันเกินกว่า 45 (สี่สิบห้า) วัน คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายจะเจรจา ร่วมกันโดยสุจริต และจะใช้ความพยายามอย่างดีที่สุดในการบรรลุข้อตกลงที่เป็น ประโยชน์อย่างที่สุดสำหรับคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย</p> <p>3. ทั้งนี้ กองทรัสต์สงวนสิทธิที่จะเสนอการดำเนินการใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกัเหตุสุดวิสัยใน กรณีอื่น ๆ เพื่อให้ที่ประชุมคณะกรรมการของผู้จัดการกองทรัสต์ หรือผู้ถือ หน่วยทรัสต์พิจารณาให้ความเห็นชอบก่อน โดยผู้เช่าดำเนินงานตกลงจะรับผิดชอบ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการจัดประชุมคณะกรรมการของผู้จัดการกองทรัสต์หรือผู้ถือ หน่วยทรัสต์ (แล้วแต่กรณี) เพื่อพิจารณาในเรื่องนี้</p>
--	--

2. สรุปสาระสำคัญของสัญญาบริการแก่ผู้เช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย)

คู่สัญญา	<p>ผู้ให้บริการ: บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน กลสิกรไทย จำกัด ในฐานะทรัสต์ของทรัสต์ เพื่อการลงทุนในสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบินการบินกรุงเทพ (“กองทรัสต์”)</p> <p>ผู้รับบริการ: กรุงเทพมหานครบริหารสนามบิน (“ผู้เช่าดำเนินงาน”)</p>												
ขอบเขตการ ให้บริการ	<p>กองทรัสต์¹ตกลงจะให้บริการในการจัดหา บำรุงรักษา รายการดังต่อไปนี้ แก่ผู้เช่า ดำเนินงาน</p> <p>1) ทรัพย์สินภายใต้สิทธิการระดิดพันในอสังหาริมทรัพย์ และ</p> <p>2) เครื่องมือ อุปกรณ์และงานระบบ</p> <p>กองทรัสต์จะใช้ความพยายามอย่างดีที่สุดในการจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกที่ สนับสนุนการปฏิบัติการสนามบินสมุย</p>												
ค่าบริการ (สำหรับระยะเวลา การเช่าดำเนินงาน และระยะเวลาการ เช่าดำเนินงานที่ต่อ อายุ)	<p>ชำระเป็นรายเดือน ตามอัตราดังต่อไปนี้</p> <table border="1" data-bbox="475 1413 1426 1821"> <thead> <tr> <th>ระยะเวลา</th><th>อัตราค่าบริการ(บาท/เดือน)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>7 กันยายน 2565 (วันที่กองทรัสต์เข้าลงทุน) – 31 ธันวาคม 2570</td><td>4,375,000</td></tr> <tr> <td>1 มกราคม 2571 – 31 ธันวาคม 2575</td><td>4,812,500</td></tr> <tr> <td>1 มกราคม 2576 – 31 ธันวาคม 2580</td><td>5,250,000</td></tr> <tr> <td>1 มกราคม 2581 – 31 ธันวาคม 2585</td><td>5,687,500</td></tr> <tr> <td>1 มกราคม 2586 – 31 กรกฎาคม 2590</td><td>6,125,000</td></tr> </tbody> </table>	ระยะเวลา	อัตราค่าบริการ(บาท/เดือน)	7 กันยายน 2565 (วันที่กองทรัสต์เข้าลงทุน) – 31 ธันวาคม 2570	4,375,000	1 มกราคม 2571 – 31 ธันวาคม 2575	4,812,500	1 มกราคม 2576 – 31 ธันวาคม 2580	5,250,000	1 มกราคม 2581 – 31 ธันวาคม 2585	5,687,500	1 มกราคม 2586 – 31 กรกฎาคม 2590	6,125,000
ระยะเวลา	อัตราค่าบริการ(บาท/เดือน)												
7 กันยายน 2565 (วันที่กองทรัสต์เข้าลงทุน) – 31 ธันวาคม 2570	4,375,000												
1 มกราคม 2571 – 31 ธันวาคม 2575	4,812,500												
1 มกราคม 2576 – 31 ธันวาคม 2580	5,250,000												
1 มกราคม 2581 – 31 ธันวาคม 2585	5,687,500												
1 มกราคม 2586 – 31 กรกฎาคม 2590	6,125,000												

¹ โดยที่ผู้ให้บริการมาจากการบินกรุงเทพตามรายละเอียดที่ระบุไว้ในสัญญาเช่าและสัญญาบริการระยะยาว (สนามบินสมุย)

ระยะเวลาการให้บริการและการต่อสัญญา	คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายตกลงว่าระยะเวลาการให้บริการตามสัญญานี้มีกำหนดตามระยะเวลาการเช่าภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย)
เหตุสุดวิสัย	<ol style="list-style-type: none"> 1. ในกรณีที่เกิดเหตุสุดวิสัย อันเป็นผลให้คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญานี้ได้ คู่สัญญาฝ่ายนั้นจะต้องส่งหนังสือแจ้งให้คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งทราบถึงเหตุสุดวิสัยดังกล่าวโดยเร็ว และในกรณีที่เกิดเหตุสุดวิสัยดังกล่าวให้คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายยินยอมให้อีกฝ่ายหนึ่งเลื่อนการปฏิบัติตามสัญญานี้ไปได้เท่ากับระยะเวลาที่เกิดเหตุสุดวิสัย โดยไม่ถือว่าเป็นความผิดของคู่สัญญาฝ่ายใด 2. ในกรณีที่เหตุสุดวิสัย ทำให้คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญานี้ได้เป็นระยะเวลารวมกันเกินกว่า 45 (สี่สิบห้า) วัน คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายจะเจรจาด้วยกันโดยสุจริต และจะใช้ความพยายามอย่างดีที่สุดในการบรรลุข้อตกลงที่เป็นประโยชน์อย่างที่สุดสำหรับคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย โดยไม่ถือว่าเป็นความผิดของคู่สัญญาฝ่ายใด
การสิ้นสุดของสัญญา	ในกรณีที่สัญญาเช่าระยะยาว (สนามบินสมุย) หรือ สัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย) สิ้นสุดลงไม่ว่ากรณีใด ๆ ให้ถือว่าสัญญานี้สิ้นสุดลงเช่นกัน

ผลกระทบของการเปลี่ยนตัวผู้เช่า

ในกรณีที่กองทรัสต์ต้องเปลี่ยนตัวผู้เช่าช่วงหรือใช้สิทธิในการบอกเลิกสัญญาภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน ก่อนครบกำหนดระยะเวลาตามสัญญา ผู้จัดการกองทรัสต์จะมีกระบวนการในการพิจารณาคัดเลือกผู้เช่าช่วงและผู้รับบริการและเช่าทรัพย์สินรายใหม่ โดยคำนึงถึงประโยชน์ของกองทรัสต์ และผู้ถือหุ้นทรัสต์เป็นสำคัญ รวมถึงจะต้องมีคุณสมบัติตามที่ กพท. และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกำหนด อย่างไรก็ตาม กองทรัสต์อาจต้องใช้เวลาในการหาบุคคลอื่นเพื่อเข้ามาเป็นผู้เช่าช่วงและผู้รับบริการในทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เช่าลงทุนครั้งแรกดังกล่าวแทน ซึ่งบุคคลดังกล่าวอาจไม่มีคุณสมบัติหรือความสามารถเหมือนกับผู้เช่าช่วงและผู้รับบริการรายเดิม รวมทั้งค่าเช่าและค่าบริการที่กองทรัสต์จะได้รับจากผู้เช่าช่วงและผู้รับบริการรายใหม่อาจไม่เทียบเท่ากับค่าเช่าและค่าบริการที่เคยได้รับจากผู้เช่าช่วงและผู้รับบริการรายเดิม ซึ่งจะส่งผลกระทบโดยตรงต่อรายได้ของกองทรัสต์ และความสามารถในการจ่ายประโยชน์ตอบแทนให้แก่ผู้ถือหุ้นทรัสต์

อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่กองทรัสต์ใช้สิทธิบอกเลิกสัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย) เนื่องมาจากการผิดเงื่อนไขตามที่ระบุไว้ในสัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย) สัญญาบริการแก่ผู้เช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย) หรือสัญญาอื่น ๆ ของผู้เช่าช่วงที่เกี่ยวข้อง นอกเหนือจากการที่กองทรัสต์มีสิทธิฟ้องร้องให้ผู้เช่าช่วงปฏิบัติตามสัญญา และ/หรือเรียกค่าเสียหายจากผู้เช่าช่วงได้แล้วนั้น กองทรัสต์ยังมีสิทธิริบเงินมัดจำหรือหลักประกันอื่นที่ผู้เช่าช่วงได้ไว้กับกองทรัสต์ตามสัญญา เพื่อลดผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นแก่กองทรัสต์ในการสูญเสียโอกาสในการสร้างรายได้อย่างต่อเนื่อง

ความเห็นของผู้จัดการกองทรัสต์เกี่ยวกับความสามารถของผู้เช่าช่วงในการปฏิบัติตามสัญญาเช่าช่วงและสัญญาบริการ

เนื่องจาก การบินกรุงเทพเป็นเจ้าของทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรก และที่ผ่านมาได้บริหารจัดการและจัดหาผลประโยชน์จากทรัพย์สินดังกล่าวได้อย่างต่อเนื่อง ส่วนกรุงเทพบริหารสนามบินเป็นบริษัทย่อยของการบินกรุงเทพ การบินกรุงเทพ ได้แต่งตั้งบุคลากรที่มีความรู้ความเข้าใจในธุรกิจสนามบิน เป็นคณะกรรมการและผู้บริหาร ดังนั้นจึงเป็นผู้เช่าช่วงที่มีประสบการณ์ทำงานในทรัพย์สินดังกล่าวคาดว่าจะรายได้ที่กรุงเทพบริหารสนามบินจะได้รับจะอยู่ในระดับที่มากเพียงพอที่จะสามารถชำระค่าเช่าช่วงคงที่และค่าบริการ และปฏิบัติตามสัญญาเช่าช่วงและสัญญาบริการได้

2. การบินกรุงเทพ (ผู้รับจ้างบริหารของผู้เช่าช่วง)

การบินกรุงเทพ ดำเนินธุรกิจการพัฒนาและบริหารสนามบิน รวม 3 สนามบิน และเป็นผู้ให้บริการสายการบินในนาม “สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส” ซึ่งให้บริการเที่ยวบินแบบประจำ (Scheduled Flight) ทั้งเส้นทางบินภายในประเทศและต่างประเทศ

เส้นทางการบินในประเทศครอบคลุมเส้นทางไปยังจุดหมายปลายทางที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวพักผ่อนและแหล่งวัฒนธรรมที่สำคัญในประเทศไทย เช่น เกาะสมุย ภูเก็ต เชียงใหม่ สุโขทัย ตราด เป็นต้น สำหรับเส้นทางการบินระหว่างประเทศ การบินกรุงเทพได้ให้บริการเที่ยวบินแบบประจำที่ครอบคลุม ในเส้นทางการบินระหว่างประเทศในภูมิภาค เช่น กัมพูชา เมียนมาร์ มัลดีฟส์ เวียดนาม สิงคโปร์ ฮองกง เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีการประสานความร่วมมือกับสายการบินอื่น ๆ ผ่านการทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Sharing) และความตกลงร่วมอื่น ๆ ทำให้สามารถขยายการให้บริการให้ครอบคลุมไปยังกลุ่มลูกค้าในยุโรป เอเชีย ตะวันออกกลาง

(1) ลักษณะการดำเนินธุรกิจ

(1.1) ธุรกิจสายการบิน

เครื่องบินและการใช้เครื่องบิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 การบินกรุงเทพมีเครื่องบินนำมาให้บริการขนส่งผู้โดยสารทั้งสิ้น 35 ลำ โดยมีเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 320 จำนวน 8 ลำ เครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 319 จำนวน 13 ลำ เครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-500 จำนวน 1 ลำและเครื่องบินแบบ 72-600 จำนวน 13 ลำ

การวางแผนเส้นทางการบิน

การบินกรุงเทพเน้นให้บริการเส้นทางการบินระยะใกล้ไปยังสนามบินที่อยู่ในและใกล้เคียงกับบริเวณที่เป็นจุดหมายปลายทางที่สำคัญทั้งในประเทศและต่างประเทศ ซึ่งโดยปกติอยู่ในรัศมีไม่เกิน 3,120 กิโลเมตรและระยะเวลาของเที่ยวบินไม่เกิน 5 ชั่วโมงจากศูนย์ปฏิบัติการการบินของการบินกรุงเทพในสนามบินสุวรรณภูมิ สนามบินสมุย และสนามบินเชียงใหม่

ตารางการบิน

เส้นทางการบินของการบินกรุงเทพ จะจัดทำตารางการบินให้มีความสอดคล้องกับอุปสงค์ของตลาดในเส้นทางการบินต่าง ๆ และตามแนวปฏิบัติของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ทั้งนี้ การบินกรุงเทพได้จัดทำตารางการบินเป็น 2 ฤดู อันประกอบด้วย ตารางการบินในภาคฤดูหนาวและตารางการบินในภาคฤดูร้อน โดยตารางการบินในภาคฤดูหนาวเริ่มตั้งแต่วันที่อาทิตย์สุดท้ายของเดือนตุลาคมของปีก่อนหน้าถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนมีนาคม ส่วนตารางการบินในภาคฤดูร้อนเริ่มตั้งแต่วันที่อาทิตย์สุดท้ายของเดือนมีนาคมถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนตุลาคมของแต่ละปี ทั้งนี้ การบินกรุงเทพอาจเปลี่ยนแปลงอัตราความถี่ของเที่ยวบินและแบบของเครื่องบินที่ใช้ในเส้นทางการบินแบบประจำในบางเส้นทางได้ตามความเหมาะสมในแต่ละช่วงฤดูกาล

การปฏิบัติการการบิน

การบินกรุงเทพกำกับดูแลและควบคุมเที่ยวบินต่าง ๆ โดยผ่านศูนย์ควบคุมการปฏิบัติการการบิน ซึ่งตั้งอยู่ใกล้สนามบินสุวรรณภูมิ เพื่อให้การปฏิบัติการการบินเป็นไปตามตารางการบิน กฎหมาย และข้อบังคับต่าง ๆ ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยจะมีเก็บรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับน้ำหนักที่เครื่องบินสามารถบรรทุกได้ สภาพอากาศ สภาพสนามบิน และสถานะของเครื่องบิน อนุมัติการอำนวยความสะดวกและประสานงานกับการบริการอุปกรณ์ภาคพื้นและบริการการซ่อมบำรุงที่จำเป็นแก่เครื่องบินของการบินกรุงเทพ นอกจากนี้จะมีการควบคุมติดตามเที่ยวบิน โดยการใช้ระบบแสดงผลเรดาร์ภาคพื้นอากาศและภาคพื้นดิน การสื่อสารทางระบบวิทยุ ระบบการสื่อสารและรายงานทางอากาศ (Air Communication Addressing and Reporting System) และระบบการสื่อสารแบบเชื่อมโยงข้อมูลจากภาคพื้นอากาศสู่ภาคพื้นดิน (Air-to-Ground Data Link Communications) ซึ่งถ้าหากเกิดเหตุการณ์ผิดปกติ ศูนย์ควบคุมการปฏิบัติการการบินอาจปรับเปลี่ยนตารางเที่ยวบิน รวมเที่ยวบิน และยกเลิกเที่ยวบินในกรณีจำเป็น

การให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำ

การให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำ เป็นการช่วยเสริมอัตราการใช้เครื่องบินและเพิ่มรายได้

การซ่อมบำรุงอากาศยาน

การบินกรุงเทพมีศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานที่ท่าอากาศยานดอนเมือง ซึ่งได้ใบรับรองให้มีความสามารถทำการซ่อมบำรุงอากาศยานและอุปกรณ์อากาศยานบางส่วนจาก กพท.

(1.2) ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน

การบินกรุงเทพ ประกอบธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบินได้แก่ การให้บริการลูกค้าภาคพื้น และการให้บริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น การให้บริการครัวการบิน และการให้บริการคลังสินค้าระหว่างประเทศ ณ สนามบินสุวรรณภูมิ โดยผ่านบริษัทย่อยและบริษัทร่วมของการบินกรุงเทพ

(1.3) ธุรกิจสนามบิน

การบินกรุงเทพ เป็นเจ้าของและดำเนินการกิจการสนามบินสมุย สนามบินตราด และสนามบินสุโขทัย ซึ่งทั้ง 3 สนามบินตั้งอยู่ในทำเลที่ตั้งที่มีศักยภาพด้านการท่องเที่ยว ใกล้แหล่งท่องเที่ยวพักผ่อนและแหล่งวัฒนธรรมที่สำคัญในประเทศไทย

(2) โครงสร้างรายได้ของการบินกรุงเทพ

ในช่วงปี 2565 รายได้จากธุรกิจสายการบินคิดเป็นประมาณร้อยละ 66.3 ของรายได้รวมทั้งหมดของการบินกรุงเทพ อย่างไรก็ตาม รายได้จากธุรกิจสายการบินปรับตัวลดลงในปีพ.ศ. 2564 อยู่ที่ร้อยละ 21.1 ของรายได้รวมทั้งหมดของการบินกรุงเทพ ซึ่งเป็นผลกระทบจากวิกฤตการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 ระลอกที่ 3 ในช่วงเดือนเมษายน 2564 ส่งผลให้การบินกรุงเทพต้องหยุดปฏิบัติการบินชั่วคราวใน เดือนกรกฎาคม-เดือนกันยายน 2564 นอกจากนี้ การบินกรุงเทพยังมีรายได้อื่น ๆ อีกหลายประเภท ซึ่งมีสัดส่วนเล็กน้อยแตกต่างกันไปในแต่ละปี ดังตารางแสดงโครงสร้างรายได้ดังนี้

รายได้	31 ธ.ค. 2562		31 ธ.ค. 2563		31 ธ.ค. 2564		31 ธ.ค. 2565	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากธุรกิจสายการบิน	19,063.9	66.9	5,639.6	55.2	1,196.9	21.1	8,526.8	66.9
รายได้จากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน	4,350.3	15.3	1,849.2	18.1	1,476.9	26.1	2,534.4	19.9
รายได้จากธุรกิจสนามบิน ¹	547.3	1.9	177.3	1.7	43.1	0.8	243.6	1.9
รายได้อื่น ๆ	4,543.3	15.9	2,550.2	25.0	2,951.6	52.1	1,437.3	11.3
รวม	28,504.8	100.00	10,216.3	100.00	5,668.5	100.00	12,742.1	100.00

ที่มา: ข้อมูลจากการบินกรุงเทพ

หมายเหตุ: ¹ เป็นรายได้เฉพาะค่าบริการผู้โดยสารขาออกสนามบินสมุย สนามบินสุโขทัย และสนามบินตราด

(3) รายชื่อผู้ถือหุ้นของการบินกรุงเทพ

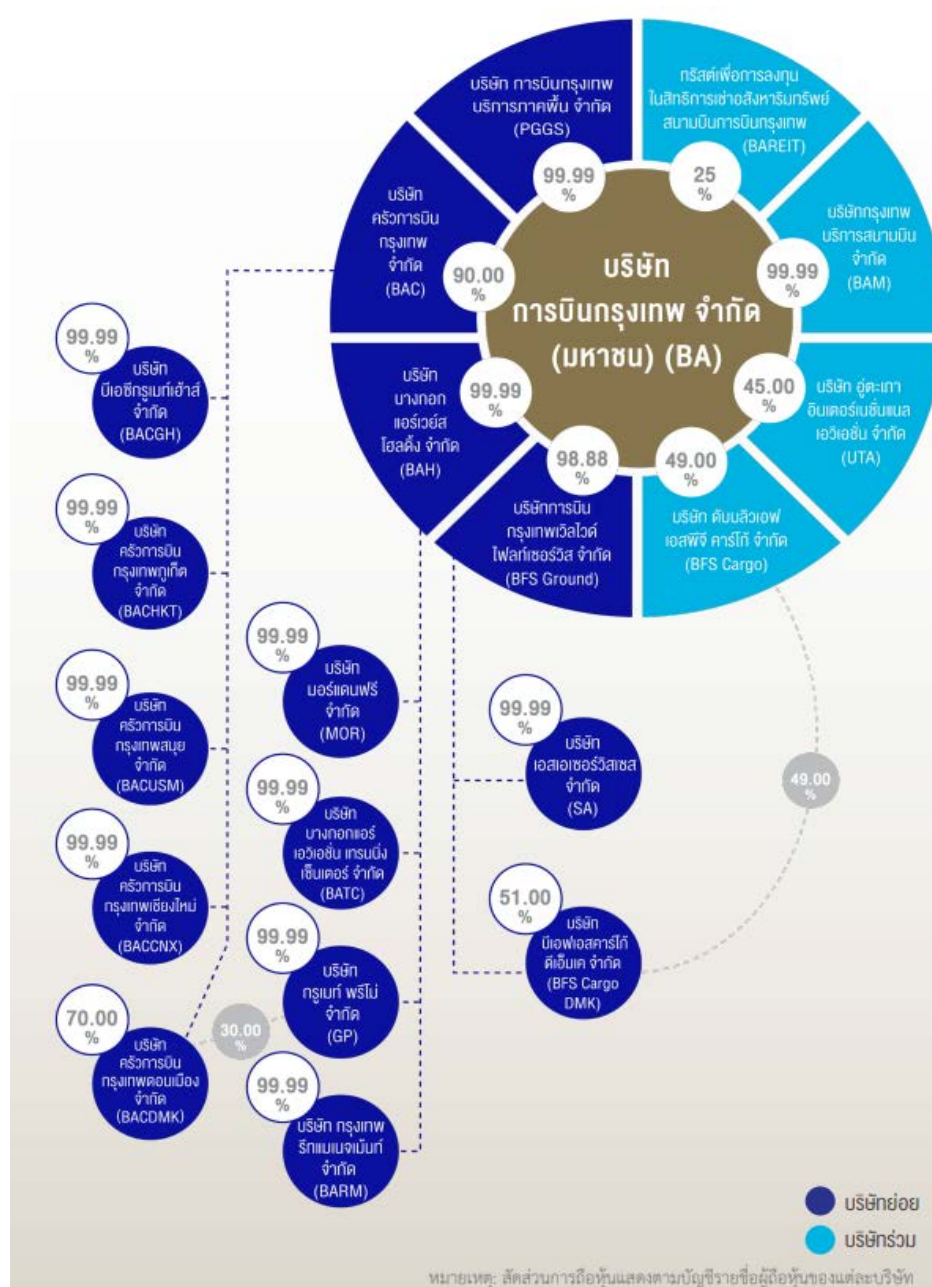
ณ 10 มีนาคม 2565 การบินกรุงเทพมีทุนจดทะเบียนและทุนจดทะเบียนที่เรียกชำระแล้ว 2,100,000,000 บาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 2,100,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท โดยมีรายชื่อผู้ถือหุ้นและสัดส่วนตามบัญชีรายชื่อผู้ถือหุ้น ดังนี้

ลำดับ	รายชื่อผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้นที่ถือ	ร้อยละ
1	นาย พุฒิพงศ์ ปราสาททองโอสถ	523,387,900	24.92
2	นาง อารีญา ปราสาททองโอสถ	243,440,900	11.59
3	นาย ปราเสริฐ ปราสาททองโอสถ	238,942,000	11.38
4	น.ส. ปริมาภรณ์ ปราสาททองโอสถ	136,300,000	6.49
5	ธนาคาร กรุงไทย จำกัด (มหาชน)	105,000,000	5.00
6	บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด	84,005,284	4.00

ลำดับ	รายชื่อผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้นที่ถือ	ร้อยละ
7	น.ส. สมฤทัย ปราสาททองโอสธ	77,542,900	3.69
8	บริษัท สิ้นสทกล จำกัด	63,934,400	3.04
9	กองทุนเปิด บัวหลวงหุ้นระยะยาว	57,013,100	2.71
10	กองทุนเปิด บัวหลวงหุ้นระยะยาว 75/25	24,982,400	1.19

โครงสร้างการถือหุ้นของการบินกรุงเทพ บริษัทย่อย และบริษัทร่วม และสัดส่วนการถือหุ้น ณ วันที่ 31

ธันวาคม 2565 มีดังนี้



(5) รายชื่อคณะกรรมการของการบินกรุงเทพ

คณะกรรมการ ณ 31 ธันวาคม 2565 ประกอบด้วยกรรมการ 11 ท่าน ดังนี้

ลำดับ	รายชื่อกรรมการ	ตำแหน่ง
1	พล.อ.อ. เกษตร โรจนนิล	ประธานกรรมการ/กรรมการอิสระ
2	นาย พุฒิพงศ์ ปราสาททองโอสถ	ประธานคณะผู้บริหาร/รองประธานกรรมการ/ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
3	นาย ปราเสริฐ ปราสาททองโอสถ	กรรมการ
4	นาง อาริญา ปราสาททองโอสถ	กรรมการ
5	พล.ต.อ. วิสณุ ปราสาททองโอสถ	กรรมการ
6	นาย ประดิษฐ์ ทิฆมกุล	กรรมการ
7	นาง นฤมล น้อยอ่ำ	กรรมการ
8	นาย อนุวัช ลีละวัฒน์วัฒนา	กรรมการ
9	นาย ศรีภพ สารสาส	กรรมการอิสระ/ประธานกรรมการตรวจสอบ
10	นาย สหรัตน์ เพ็ญกุล	กรรมการอิสระ/กรรมการตรวจสอบ
11	นาย สมบูรณ์ กิติญาณทรัพย์	กรรมการอิสระ/กรรมการตรวจสอบ

คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินปี 2565 สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

บทสรุปผู้บริหาร

ภาคอุตสาหกรรมการบินทุกภูมิภาคทั่วโลกได้รับแรงผลักดันและเกิดการฟื้นตัวอย่างมาก เนื่องจากการยกเลิกข้อจำกัดในการเดินทางของประเทศต่างๆ ประกอบกับความต้องการการเดินทางที่เพิ่มขึ้นของผู้โดยสารทั้งนี้ การเปิดประเทศในหลายประเทศของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกทำให้ผู้โดยสารและสายการบินกลับมาฟื้นตัวอย่างรวดเร็วทั้งการเดินทางภายในประเทศและต่างประเทศ นอกจากนี้นโยบายการเปิดประเทศของจีนอาจส่งผลเชิงบวกต่อการเดินทางระหว่างประเทศในอนาคต โดยภาพรวมของภาคอุตสาหกรรมการบินทุกภูมิภาคทั่วโลกใน ปี พ.ศ. 2565 อัตราการเติบโตของปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometers: RPK) ของทุกภูมิภาคทั่วโลก เฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 64.4 เมื่อเปรียบเทียบกับปีพ.ศ. 2564 โดยสายการบินในภูมิภาคตะวันออกกลางมีอัตราการเติบโตมากที่สุดเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 144.4 รองลงมาคือสายการบินในภูมิภาคยุโรปและแอฟริกาตามลำดับ ในขณะที่สายการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกนั้น มีอัตราการเติบโตเพิ่มขึ้นอยู่ที่ร้อยละ 34.0 ในด้านปริมาณการผลิตผู้โดยสาร (Available Seat Kilometers: ASK) ของทุกภูมิภาคทั่วโลกเฉลี่ยเติบโตอยู่ที่ร้อยละ 39.8 เมื่อเปรียบเทียบกับปีพ.ศ. 2564 ซึ่งสายการบินในภูมิภาคตะวันออกกลางมีอัตราเติบโตขึ้นมากที่สุดที่ร้อยละ 67.0 รองลงมาคือสายการบินในภูมิภาคยุโรปและลาตินอเมริกาตามลำดับ สำหรับสายการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกนั้น มีอัตราการเติบโตในด้านปริมาณการผลิตผู้โดยสารอยู่ที่ร้อยละ 16.8 และในด้านภาพรวมของอัตราการบรรทุก

ผู้โดยสาร (Passenger load factor: PLF) ของทุกภูมิภาคทั่วโลกอยู่ที่ร้อยละ 78.7 ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 11.8 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน (ที่มา: สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ)

สำหรับภาคการท่องเที่ยวในประเทศไทยในช่วงไตรมาสที่ 4 ปี พ.ศ. 2565 ที่ผ่านมามีการขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างมาก เมื่อเทียบกับไตรมาสที่ 4 ของปี พ.ศ. 2564 โดยมีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติสะสมทั้งสิ้น 5,464,991 คน ซึ่งเป็นผลมาจากการที่ประเทศไทยได้เปิดประเทศอย่างเต็มรูปแบบเพื่อให้นักท่องเที่ยวสามารถเข้าประเทศไทยอีกครั้งเมื่อต้นเดือนกรกฎาคมที่ผ่านมา ทำให้นักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยเป็นจำนวนมาก (ที่มา: กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา)

ปี 2565 การบินกรุงเทพเปิดให้บริการเส้นทางบินทั้งหมด 24 เส้นทางบิน ประกอบไปด้วยเส้นทางบินในประเทศ 17 เส้นทาง และเส้นทางบินระหว่างประเทศ 7 เส้นทางบิน โดยได้ทยอยปรับเพิ่มจำนวนเที่ยวบินในเส้นทางบินที่มีปริมาณความต้องการเดินทางที่เพิ่มสูงขึ้น เช่น เส้นทางกรุงเทพ – สมุย กรุงเทพ- เชียงใหม่ กรุงเทพ-พนมเปญ และสมุย-สิงคโปร์ และได้กลับมาให้บริการเส้นทางบินระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นในไตรมาสที่ 3 ของปี 2565 เช่น กรุงเทพ-มัลดีฟส์ กรุงเทพ-เสียมเรียบ กรุงเทพ-ย่างกุ้ง และกรุงเทพ-ดานัง ส่งผลให้ในปี 2565 การบินกรุงเทพ มีปริมาณที่นั่งจำนวน 3.4 ล้านที่นั่ง หรืออยู่ที่ร้อยละ 40.4 ของช่วงปีก่อนการแพร่ระบาดของโควิด-19 การบินกรุงเทพ ขนส่งผู้โดยสารในปี 2565 จำนวน 2.7 ล้านคน และมีจำนวนเที่ยวบินให้บริการจำนวน 29,892 เที่ยวบิน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 394.8 และร้อยละ 243.8 ตามลำดับ เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2564 และมีอัตราขนส่งผู้โดยสารอยู่ที่ร้อยละ 76.1 เพิ่มขึ้น 17.5 จุดจากปี 2564

ปี 2565 การบินกรุงเทพ มีผลขาดทุนจากการดำเนินงานเท่ากับ 889.3 ล้านบาท ขาดทุนลดลงจากปี 2564 จำนวน 1,643.2 ล้านบาท หรือร้อยละ 64.9 เป็นผลมาจากที่มีรายได้รวมเพิ่มขึ้น 7,073.6 ล้านบาท หรือร้อยละ 124.8 จากการเพิ่มขึ้นของรายได้จากบัตรโดยสารของธุรกิจการบินร้อยละ 609.8 ธุรกิจสนามบินร้อยละ 465.4 และรายได้จากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบินร้อยละ 71.6 การบินกรุงเทพ มีค่าใช้จ่ายรวมเพิ่มขึ้นร้อยละ 69.0 หรือจำนวน 5,622.0 ล้านบาท จากการเพิ่มขึ้นของต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าซ่อมบำรุงรักษาเครื่องบิน และค่าบริการผู้โดยสารเป็นหลัก การบินกรุงเทพ รายงานผลขาดทุนสุทธิสำหรับงวดเท่ากับ 2,125.9 ล้านบาท มีผลขาดทุนส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้น เท่ากับ 2,110.2 ล้านบาท และมีผลขาดทุนต่อหุ้นเท่ากับ 1.01 บาท

การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญในปี 2565

- การบินกรุงเทพ จำหน่ายหุ้นสามัญซื้อคืน (Treasury stock) ทั้งหมดผ่านการจำหน่ายในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเป็นจำนวน 40.0 ล้านหุ้น หรือคิดเป็นร้อยละ 1.90 ของหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมด โดยมีมูลค่ารวมทั้งสิ้น 390.9 ล้านบาท
- การบินกรุงเทพ ได้ลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือกับสถาบันการบินพลเรือน เพื่อร่วมกันผลิตบุคลากรด้านช่างอากาศยานให้มีคุณภาพ และตรงตามความต้องการของอุตสาหกรรมการบินซ่อมบำรุงอากาศยาน ยกกระดับมาตรฐานการฝึกอบรมการซ่อมบำรุงอากาศยานภาคปฏิบัติขึ้นพื้นฐานของประเทศ
- การบินกรุงเทพ ได้รับรางวัล “สายการบินระดับภูมิภาคที่ดีที่สุดในโลก” และ รางวัล “สายการบินระดับภูมิภาคที่ดีที่สุดในเอเชีย” ประจำปี 2565 และได้รับการจัดอันดับที่ 23 สาขาสายการบินยอดเยี่ยมของ

โลกประจำปี 2565 (Top 100 Airlines) จากการประกาศผล สกายแทร็กซ์ เวิลด์ แอร์ไลน์ อวอร์ด ซึ่งเป็นสถาบันจัดอันดับสายการบินนานาชาติ จากการให้คะแนนจากผู้โดยสารที่ใช้บริการสายการบินต่างๆ ทั่วโลก ที่ได้รับการยอมรับจากวงการธุรกิจการบิน

- บริษัท กรุงเทพ รีทแมนเนจเม้นท์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ในฐานะผู้จัดการกองทรัสต์ ได้จัดตั้งกองทรัสต์และนำทรัสต์เพื่อการลงทุนในสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบินการบินกรุงเทพ (BA Airport Leasehold Real Estate Investment Trust : BAREIT) เข้าทำการซื้อขายหลักทรัพย์ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยในวันที่ 14 กันยายน 2565 โดยมีมูลค่าการระดมทุนรวม 14,300 ล้านบาท
- สนามบินสมุย ซึ่งเป็นสนามบินเอกชนแห่งแรก และบริหารงานโดยบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (Civil Aviation Authority of Thailand: CAAT)
- สนามบินสมุย และสนามบินตราด ได้รับรางวัล สนามบินที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green Airport) ประจำปี 2564 จากกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม จำนวน 2 รางวัลได้แก่ รางวัลเกียรติคุณระดับดีมากแก่สนามบินสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี ที่โดดเด่นด้วยการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม อาทิ การออกแบบและก่อสร้างอาคารผู้โดยสารให้มีลักษณะเปิดโล่ง และคำนึงถึงสภาพสิ่งแวดล้อมที่เป็นปัจจัยสำคัญในการประหยัดพลังงานไฟฟ้า และรางวัลเกียรติคุณระดับดี แก่สนามบินตราด จังหวัดตราด ซึ่งมีความเป็นเลิศด้านการจัดการทรัพยากรและการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ

คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะการเงิน

การบินกรุงเทพ เป็นสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ โดยมุ่งเน้นบริการระดับพรีเมียมให้แก่ผู้โดยสารและเป็นเจ้าของและดำเนินการกิจการสนามบิน 3 สนามบิน ได้แก่ สนามบินสมุย สนามบินสุโขทัย และสนามบินตราด นอกจากจากธุรกิจสายการบินและธุรกิจสนามบินแล้ว การบินกรุงเทพยังประกอบธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน ได้แก่ การให้บริการกิจการภาคพื้นดิน การให้บริการอาหารบนเที่ยวบิน และการให้บริการคลังสินค้าระหว่างประเทศ

งบการเงินรวมของการบินกรุงเทพ ประกอบด้วยงบการเงินเฉพาะกิจการ และงบการเงินของบริษัทย่อยจำนวน 16 บริษัท ได้แก่ 1) บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด 2) บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวิลด์ไวต์โฟลท์เซอร์วิส จำกัด 3) บริษัท การบินกรุงเทพบริการภาคพื้น จำกัด 4) บริษัท บางกอกแอร์เวย์ส โฮลดิ้ง จำกัด 5) บริษัท เอสเอ เซอร์วิสเชส จำกัด 6) บริษัท บีเอฟเอส คาร์โก้ ดีเอ็มเค จำกัด 7) บริษัท บีเอซี กูร์เมท์เฮ้าส์ จำกัด 8) บริษัท ครีวการบินกรุงเทพภูเก็ต จำกัด 9) บริษัท กูร์เมท์ พรีเมียม จำกัด 10) บริษัท ครีวการบินกรุงเทพสมุย จำกัด 11) บริษัท ครีวการบินกรุงเทพเชียงใหม่ จำกัด 12) บริษัท มอร์แดนฟรี จำกัด 13) บริษัท บางกอกแอร์ เอวิเอชั่น เทรนนิง เซ็นเตอร์ จำกัด 14) บริษัท ครีวการบินกรุงเทพดอนเมือง จำกัด 15) บริษัท กรุงเทพ รีทแมนเนจเม้นท์ จำกัด 16) บริษัท กรุงเทพบริหารสนามบิน จำกัด

ข้อมูลธุรกิจสายการบิน

ข้อมูลธุรกิจสายการบิน	หน่วย	มกราคม-ธันวาคม	
		ปี 2565	ปี 2564
จำนวนผู้โดยสารที่ขนส่ง	พันคน	2,653.6	536.3
จำนวนเที่ยวบิน	เที่ยวบิน	29,892	8,694
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK)	ล้านคน-กม.	1,645.9	313.8
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK)	ล้านที่นั่ง-กม.	2,163.7	535.3
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor)	ร้อยละ	76.1	58.6
จำนวนที่นั่งทั้งหมด	พันที่นั่ง	3,453.0	908.9
อัตราการใช้เครื่องบิน ⁽¹⁾	ชั่วโมงต่อวันต่อลำ	5.6	3.8
ระยะทางบินโดยเฉลี่ย	กิโลเมตร	620.3	585.1
จำนวนเครื่องบิน ณ วันที่สิ้นสุดไตรมาส	ลำ	35 ⁽²⁾	37
รายได้จากการขนส่งผู้โดยสารต่อหน่วย (Passenger Yield) ⁽³⁾	บาทต่อคน-กม.	5.08	3.62
รายได้ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK)	บาทต่อที่นั่ง-กม.	4.54	3.93
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK)		5.28	10.96
RASK – CASK		(0.74)	(7.03)

หมายเหตุ :

- (1) คำนวณจากเครื่องบินที่ใช้สำหรับปฏิบัติการบิน
- (2) รวมจำนวนเครื่องบินที่ถึงกำหนดส่งมอบคืนและรอจำหน่ายตามเงื่อนไขสัญญาในปี 2565
- (3) รายได้จากผู้โดยสาร รวมรายได้ค่าธรรมเนียมขดเคชค่าน้ำมันและเงินค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสาร แต่ไม่รวมรายได้ค่าสัมภาระน้ำหนักเกิน หารด้วยปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK)

ผลการดำเนินงานของการบินกรุงเทพ สิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565

หน่วย : ล้านบาท

	มกราคม-ธันวาคม			
	2565	2564	เปลี่ยนแปลง	
			จำนวน	%
รายได้รวม	12,742.1	5,668.5	7,073.6	124.8
ค่าใช้จ่ายรวม	13,767.1	8,145.1	5,622.0	69.0
กำไร(ขาดทุน) จากการดำเนินงาน ⁽¹⁾	(889.3)	(2,532.5)	1,643.2	64.9
กำไร(ขาดทุน) สำหรับงวด	(2,125.9)	(8,599.8)	6,473.9	75.3
กำไร(ขาดทุน)สุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้น ของบริษัทฯ	(2,110.2)	(8,549.9)	6,439.7	75.3

	มกราคม-ธันวาคม			
	2565	2564	เปลี่ยนแปลง	
			จำนวน	%
EBIT ⁽²⁾	(911.2)	(3,636.6)	2,725.4	74.9
EBITDA ⁽²⁾	1,519.5	(1,294.4)	2,813.9	217.4
EBIT Ratio (ร้อยละ)	(7.5)	(101.5)	94.1	
EBITDA Ratio (ร้อยละ)	12.4	(36.1)	48.6	

หมายเหตุ

- (1) ไม่รวมกำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยน กำไร(ขาดทุน) จากตราสารอนุพันธ์
- (2) สำหรับการคำนวณ EBIT EBITDA EBIT margins และ EBITDA margins ต่อรายได้จากการดำเนินงาน เป็นการคำนวณเพิ่มเติมซึ่งผู้ลงทุนไม่ควรพิจารณาเป็นการแสดงผลการดำเนินงานหรือสภาพคล่อง หรือใช้ทดแทนกำไรสำหรับปี/งวด หรือกระแสเงินสดจากการดำเนินงาน ซึ่งถูกแสดงในงบการเงินของการบินกรุงเทพ ที่จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการบัญชี ทั้งนี้ เนื่องจากมีวิธีการคำนวณ EBIT และ EBITDA หลายวิธี EBIT และ EBITDA ตามที่ปรากฏในเอกสารฉบับนี้ อาจไม่สามารถนำไปเปรียบเทียบกับมาตรฐานที่มีชื่อเรียกอย่างเดียวกันที่ใช้โดยบริษัทอื่น

การบินกรุงเทพ มีผลขาดทุนจากการดำเนินงานเท่ากับ 889.3 ล้านบาท ขาดทุนลดลงร้อยละ 64.9 และมีผลกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่ายและภาษีเงินได้ บวกด้วยค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย (EBITDA) เท่ากับ 1,519.5 ล้านบาท ปรับปรุงดีขึ้นร้อยละ 217.4 เมื่อเทียบกับปี 2564 จากการเพิ่มขึ้นของรายได้รวม 7,073.6 ล้านบาท หรือร้อยละ 124.8 การบินกรุงเทพ มีค่าใช้จ่ายรวมเพิ่มขึ้นระหว่างงวดจำนวน 5,622.0 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นในอัตรา ร้อยละ 69.0 จากการเพิ่มขึ้นของต้นทุนขายและบริการเป็นหลัก

การบินกรุงเทพ รายงานผลขาดทุนสำหรับงวด เท่ากับ 2,125.9 ล้านบาท และมีผลขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้น 2,110.2 ล้านบาท

รายได้รวม

ปี 2565 รายได้รวมของการบินกรุงเทพ เท่ากับ 12,742.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 124.8 เทียบกับปี 2564 คิดเป็นสัดส่วนรายได้จากบัตรโดยสารของธุรกิจการบิน รายได้จากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน และธุรกิจสนามบินร้อยละ 66.3 ร้อยละ 19.9 และร้อยละ 1.9 ของรายได้รวมตามลำดับ

การบินกรุงเทพ มีรายได้บัตรโดยสารจากธุรกิจสายการบินจำนวน 8,451.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 609.8 รายได้ที่เพิ่มขึ้นมาจากจำนวนผู้โดยสารที่มาใช้บริการเพิ่มมากขึ้นอันเป็นผลจากการที่รัฐบาลยกเลิกมาตรการการเดินทางเข้าประเทศไทยตั้งแต่ช่วงเดือนกรกฎาคม 2565 และราคาบัตรโดยสารเฉลี่ยที่เพิ่มมากขึ้น ปี 2565 การบินกรุงเทพ ขนส่งผู้โดยสารจำนวน 2.7 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 394.8 เทียบกับปี 2564 มีราคาบัตรโดยสารเฉลี่ยอยู่ที่ 3,150.8 บาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 48.7 และมีอัตราขนส่งผู้โดยสารอยู่ที่ร้อยละ 76.1

การบินกรุงเทพ มีรายได้จากการขายและบริการซึ่งเป็นรายได้จากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน 2,534.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้น ร้อยละ 71.6 เทียบกับปี 2564 รายได้จากการขายและบริการส่วนใหญ่มาจากรายได้

ของบริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวิลด์ไวด์โพลีเทอร์วิส จำกัด จำนวน 1,425.0 ล้านบาท และรายได้จาก บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด จำนวน 795.8 ล้านบาท จากการกลับมาปฏิบัติการบินของสายการบินต่างๆ

เงินปันผลรับจากการลงทุนในหลักทรัพย์ 516.8 ล้านบาท ลดลงจำนวน 310.0 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 37.5 เทียบกับปี 2564 และมีรายได้อื่นจำนวน 919.1 ล้านบาท ลดลงจำนวน 676.3 ล้านบาท หรือร้อยละ 42.4 เป็นการลดลงของรายได้บัตรโดยสารหมดอายุและรายการกลับค่าเผื่อด้อยค่าทรัพย์สินเป็นหลัก

ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม

ปี 2565 การบินกรุงเทพ มีส่วนแบ่งกำไรเงินลงทุนในบริษัทร่วม 489.1 ล้านบาทเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.9 ส่วนใหญ่มาจากส่วนแบ่งกำไรของบริษัท ดับบลิวเอฟเอเอสพีจี คาร์โก้ จำกัด จำนวน 474.1 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.6 เทียบกับปี 2564 เป็นผลมาจากการปรับอัตราค่าธรรมเนียมบริการสูงขึ้น การบินกรุงเทพ รายงานส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในกองทรัสต์เพื่อการลงทุนในสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบินการบินกรุงเทพ จำนวน 70.3 ล้านบาท และมีส่วนแบ่งผลขาดทุนจาก บริษัท อุตะเภา อินเตอร์เนชั่นแนล เอวีเอชั่น จำกัด จำนวน 55.3 ล้านบาท

ค่าใช้จ่าย

ปี 2565 การบินกรุงเทพ มีค่าใช้จ่ายรวมเท่ากับ 13,767.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 69.0 เมื่อเทียบกับปี 2564

- ค่าใช้จ่ายต้นทุนขายและบริการ เท่ากับ 11,523.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 88.4 เทียบกับปี 2564 โดยหลักมาจากค่าน้ำมันเชื้อเพลิงซึ่งเพิ่มขึ้น 2,089.8 ล้านบาท หรือร้อยละ 652.2 ตามปริมาณการใช้น้ำมันและราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้นเทียบกับปี 2564 ค่าใช้จ่ายต้นทุนขายและบริการส่วนใหญ่เป็นต้นทุนของธุรกิจสายการบิน ได้แก่ค่าบริการผู้โดยสาร เงินจ้างและผลประโยชน์พนักงาน และค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 7.4 ร้อยละ 9.6 และร้อยละ 14.2 ของค่าใช้จ่ายรวมตามลำดับ

- ค่าใช้จ่ายในการขายและจัดจำหน่ายเท่ากับ 797.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 183.2 เมื่อเทียบกับปี 2564 ค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่คือค่าสำรองที่นิ่งผ่านตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารซึ่งคิดเป็นร้อยละ 54.0 ของค่าใช้จ่ายในการขายและจัดจำหน่าย ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นดังกล่าวเป็นผลมาจากจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการเพิ่มสูงขึ้น

- ค่าใช้จ่ายในการบริหารเท่ากับ 1,299.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.4 เมื่อเทียบกับปี 2564 ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นส่วนใหญ่เป็นค่าใช้ระบบ ค่าเช่าพื้นที่ และค่าสาธารณูปโภคต่างๆ

- ค่าใช้จ่ายทางการเงินเท่ากับ 1,489.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 17.8 ส่วนใหญ่เป็นดอกเบี้ยที่จ่ายชำระให้แก่สถาบันการเงิน

ในเดือนกันยายน 2565 การบินกรุงเทพ ได้ทำสัญญาเช่าระยะยาวกับกองทรัสต์เพื่อการลงทุนในสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบินการบินกรุงเทพ เพื่อให้เช่าทรัพย์สินบางส่วนในสนามบินสมุยเป็นระยะเวลา 25 ปี โดยมีมูลค่ารวมจากการเข้าทำสัญญาจำนวน 14,300 ล้านบาท ภายใต้เงื่อนไขสัญญาดังกล่าว การบินกรุงเทพได้

บันทึกการเป็นหนี้สินทางการเงินระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน และมีค่าใช้จ่ายทางการเงินในรูปแบบที่สะท้อนถึงอัตราผลตอบแทนที่แท้จริงของหนี้สินทางการเงินระยะยาวสุทธิตามสัญญา

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 การบินกรุงเทพและบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมทั้งสิ้น 62,245.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2564 จำนวน 13,306.6 ล้านบาท โดยมีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่	31 ธันวาคม 2565	31 ธันวาคม 2564	เปลี่ยนแปลง
สินทรัพย์หมุนเวียน			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	3,591.7	2,125.9	1,465.8
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	1,184.8	372.6	812.2
สินค้าคงเหลือ	464.6	438.5	26.1
สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น	3,055.5	-	3,055.5
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	311.6	168.7	142.9
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	8,608.2	3,105.7	5,502.5
เงินลงทุนในบริษัทร่วม	4,844.6	2,226.3	2,618.3
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	32,556.0	25,965.0	6,591.0
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์	8,269.8	8,927.2	(657.4)
สินทรัพย์สิทธิการใช้	5,419.2	6,966.4	(1,547.2)
เงินมัดจำ	608.2	491.5	116.7
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	1,939.6	1,256.9	682.7
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	53,637.4	45,833.3	7,804.1
รวมสินทรัพย์	62,245.6	48,939.0	13,306.6

สินทรัพย์หมุนเวียน

การบินกรุงเทพ มีสินทรัพย์หมุนเวียน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 จำนวน 8,608.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2564 จำนวน 5,502.5 ล้านบาท โดยหลักเป็นผลมาจาก

- เงินฝากประจำในรายการสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 3,055.5 ล้านบาท
- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นจำนวน 1,465.8 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากเงินสดรับจากรายการหนี้สินทางการเงินระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน เงินสดรับจากกิจกรรมดำเนินงาน เงินปันผลรับจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม และจากเงินลงทุนในตราสารทุน อย่างไรก็ตามการบินกรุงเทพได้จ่ายคืนเงินกู้ยืมระยะยาว ชำระหนี้สินตามสัญญาเช่า และชำระคืนเงินกู้ยืมจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน ระหว่างงวด

- ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น เพิ่มขึ้นจำนวน 812.2 ล้านบาท เป็นผลมาจากยอดการสำรองบัตรโดยสารล่วงหน้าเพิ่มขึ้นระหว่างงวด

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน

การบินกรุงเทพ มีสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนมีจำนวน 53,637.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2564 จำนวน 7,804.1 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นผลจากการเพิ่มขึ้นของสินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น จำนวน 6,591.0 ล้านบาท จากการปรับมูลค่าหุ้นของเงินลงทุนระยะยาวในหลักทรัพย์เพื่อขายตามมูลค่าตลาด และเงินลงทุนในบริษัทร่วมเพิ่มขึ้นจำนวน 2,618.3 ล้านบาท จากการเข้าลงทุนในกองทรัสต์เพื่อการลงทุนในสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบินการบินกรุงเทพระหว่างงวด

การบินกรุงเทพ รายงานรายการที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ และสินทรัพย์สิทธิการใช้ จำนวน 8,269.8 ล้านบาท และ 5,419.2 ล้านบาทตามลำดับ ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2564 จำนวน 657.4 ล้านบาท และจำนวน 1,547.2 ล้านบาทตามลำดับ จากค่าเสื่อมราคาระหว่างงวด

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 การบินกรุงเทพ และบริษัทย่อย มีหนี้สินรวมทั้งสิ้น 45,482.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2564 จำนวน 9,704.8 ล้านบาท โดยมีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่	31 ธันวาคม 2565	31 ธันวาคม 2564	เปลี่ยนแปลง
หนี้สินหมุนเวียน			
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	767.9	917.0	(149.1)
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	1,557.8	967.4	590.4
เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	7,580.0	15,617.0	(8,037.0)
ส่วนของเงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกันที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	-	1,000.0	(1,000.0)
ส่วนของหนี้สินตามสัญญาเช่าที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	3,191.7	3,229.5	(37.8)
รายได้รับล่วงหน้า	1,791.6	375.8	1,415.8
หนี้สินทางการเงินระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกันกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	92.5	-	92.5
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	2,245.1	1,696.8	548.3
รวมหนี้สินหมุนเวียน	17,226.5	23,803.5	(6,577.0)
หนี้สินไม่หมุนเวียน			

ณ วันที่	31 ธันวาคม 2565	31 ธันวาคม 2564	เปลี่ยนแปลง
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	6,763.3	4,540.1	2,223.2
หนี้สินตามสัญญาเช่า - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	530.0	2,128.6	(1,598.6)
ผลประโยชน์ของพนักงาน	899.5	853.6	45.9
หนี้สินภาษีเงินได้รอตัดบัญชี	5,650.9	4,311.0	1,339.9
หนี้สินทางการเงินระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน- สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	14,311.0	-	14,311.0
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	100.8	140.4	(39.6)
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	28,255.5	11,973.7	16,281.8
รวมหนี้สิน	45,482.0	35,777.2	9,704.8

หนี้สินหมุนเวียน

การบินกรุงเทพ มีหนี้สินหมุนเวียน จำนวน 17,226.5 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2564 จำนวน 6,577.0 ล้านบาท โดยหลักเป็นผลมาจาก

- การลดลงของรายการเงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี จำนวน 8,037.0 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นผลมาจากการชำระคืนวงเงินกู้ระยะยาวระหว่างงวด ปี 2565 การบินกรุงเทพ ยังไม่ได้รับหนังสือผ่อนผันจากการผิดเงื่อนไขทางการเงินบางประการภายใต้สัญญาเช่าเครื่องบิน 9 ลำ และสัญญาเงินกู้ ส่งผลให้ต้องจัดประเภทวงเงินกู้ระยะยาวจำนวน 7,298.0 ล้านบาทเป็นส่วนหนึ่งของหนี้สินหมุนเวียน
- รายการเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน และเงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกันที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี ลดลงจำนวน 149.1 ล้านบาท และ จำนวน 1,000.0 ล้านบาท ตามลำดับ เป็นผลมาจากการชำระคืนเงินกู้ระหว่างงวด
- รายได้รับล่วงหน้าเพิ่มขึ้น 1,415.8 ล้านบาท จากการเพิ่มขึ้นของการจองซื้อบัตรโดยสารล่วงหน้าระหว่างงวด

หนี้สินไม่หมุนเวียน

การบินกรุงเทพ มีหนี้สินไม่หมุนเวียน มีจำนวน 28,255.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจำนวน 16,281.8 ล้านบาท จากวันที่ 31 ธันวาคม 2564 โดยหลักเป็นผลจาก

- หนี้สินทางการเงินระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน-สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี เพิ่มขึ้น 14,311.0 ล้านบาท จากเข้าทำสัญญาเช่าระยะยาวกับกองทรัสต์เพื่อการลงทุนในสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบินการบินกรุงเทพเป็นระยะเวลา 25 ปี

- หนี้สินภาษีเงินได้รอตัดบัญชีเพิ่มขึ้นจำนวน 1,339.9 ล้านบาท เป็นผลมาจากการปรับมูลค่าตามราคาตลาดของหลักทรัพย์เพื่อขายระหว่างงวด

การบินกรุงเทพ รายงานหนี้สินตามสัญญาเช่า – สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีลดลง 1,598.6 ล้านบาท เป็นผลมาจากการชำระคืนหนี้สินตามสัญญาที่เกี่ยวข้องกับเครื่องบินระหว่างงวด

ส่วนของผู้ถือหุ้น

หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่	31 ธันวาคม 2565	31 ธันวาคม 2564	เปลี่ยนแปลง
ส่วนของผู้ถือหุ้น			
ทุนออกจำหน่ายและชำระแล้ว	2,100.0	2,100.0	-
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญและส่วนเกินทุนจากการใช้หุ้นเป็นเกณฑ์	9,218.8	9,319.6	(100.8)
หุ้นสามัญซื้อคืน	-	(464.9)	464.9
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น	21,692.0	16,377.0	5,315.0
กำไร (ขาดทุน) สะสม	(15,981.4)	(13,922.3)	(2,059.1)
อื่นๆ ⁽¹⁾	(265.9)	(247.5)	(18.4)
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	16,763.5	13,161.9	3,601.6

หมายเหตุ (1) ประกอบด้วยส่วนต่ำกว่าทุนจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทย่อยและส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 การบินกรุงเทพและบริษัทย่อยมีส่วนของผู้ถือหุ้นรวมทั้งสิ้น 16,763.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจำนวน 3,601.6 ล้านบาท ทั้งนี้เป็นผลมาจากการเปลี่ยนแปลงราคาของหลักทรัพย์เพื่อขายตามมูลค่าตลาดเพิ่มขึ้นจำนวน 5,315.0 ล้านบาท การบินกรุงเทพ มีผลขาดทุนสะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 เท่ากับ 15,981.4 ล้านบาท ขาดทุนเพิ่มขึ้นจากช่วงเวลาเดียวกันของปี 2564 จำนวน 2,059.1 ล้านบาท

งบกระแสเงินสด

หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่	31 ธันวาคม 2565	31 ธันวาคม 2564
เงินสดสุทธิจาก(ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	1,568.3	(2,173.8)
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	(4,753.2)	6,025.9
เงินสดสุทธิ(ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	4,650.6	(3,907.3)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวด	3,591.7	2,125.9

กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 การบินกรุงเทพและบริษัทย่อย มีกำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน จำนวน 993.7 ล้านบาท มีเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน 2,324.3 ล้านบาท และมีรายการจ่ายภาษีเงินได้ ระหว่างปี 756.0 ล้านบาท โดยรายการหลักมาจากการชำระภาษี หัก ณ ที่จ่ายจากการเข้าทำสัญญาเช่าระยะยาว 25 ปี กับกองทรัสต์เพื่อการลงทุนในสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบิน

การบินกรุงเทพ การบินกรุงเทพมีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมดำเนินงาน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 จำนวน 1,568.3 ล้านบาท

กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 การบินกรุงเทพและบริษัทย่อย มีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน จำนวน 4,753.2 ล้านบาท ทั้งนี้การเปลี่ยนแปลงโดยหลักเป็นผลมาจากรายการเงินสดจ่ายเพื่อซื้อเงินลงทุนในบริษัทร่วมและเงินฝากประจำ ในระหว่างงวดได้รับเงินปันผลรับจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมและเงินปันผลรับจากเงินลงทุนในตราสารทุนจำนวนรวม 972.5 ล้านบาท

กระแสเงินสดจากกิจกรรมการจัดหาเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 การบินกรุงเทพและบริษัทย่อยมีกระแสเงินสดสุทธิจากกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 4,650.6 ล้านบาท รายการหลักมาจากเงินสดรับจากหนี้สินทางการเงินระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน อันเป็นผลมาจากการเข้าทำสัญญาเช่าระยะยาวกับกองทรัสต์เพื่อการลงทุนในสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบินการบินกรุงเทพ จำนวน 14,300 ล้านบาท การบินกรุงเทพได้ชำระคืนเงินกู้ระยะยาว ชำระหนี้ตามสัญญาเช่า ชำระคืนเงินกู้ยืมจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน และจ่ายต้นทุนทางการเงิน จำนวนรวม 10,421.0 ล้านบาทระหว่างงวด

อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

		ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
		2565	2564
อัตราส่วนสภาพคล่องและการบริหารเงิน	อัตราส่วนสภาพคล่อง (เท่า)	0.5	0.1
	อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว (เท่า)	2.1	1.2
	ระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ย (วัน)	23.8	44.7
	ระยะเวลาขายสินค้าเฉลี่ย (วัน)	14.1	26.9
	ระยะเวลาชำระหนี้ (วัน)	29.4	36.0
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการทำกำไร	อัตรากำไรขั้นต้น (ร้อยละ)	(1.9)	(125.1)
	อัตรากำไรจากการดำเนินงาน (ร้อยละ)	(8.1)	(133.9)
	อัตรากำไร EBITDA (ร้อยละ)	12.4	(36.1)
	อัตรากำไรสุทธิ (ร้อยละ)	(16.7)	(151.7)
	อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (ร้อยละ)	(14.2)	(52.5)
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน	อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (ร้อยละ)	(3.8)	(17.3)
	อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร (ร้อยละ)	3.5	(66.9)
	อัตราหมุนของสินทรัพย์ (เท่า)	0.2	0.1
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน	อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	2.7	2.7
	อัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ย (เท่า)	1.0	(1.0)

2.6 การประกันภัยของทรัพย์สินหลัก

กองทรัสต์ จัดให้มีการทำประกันภัยทรัพย์สิน ทั้งประกันภัยความเสี่ยงภัยต่อทรัพย์สิน (Industrial All Risks Insurance) ประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก (Public Liability Insurance) ประกันภัยธุรกิจหยุดชะงัก (Business Interruption Insurance) และประกันภัยทรัพย์สินคุ้มครองภัยก่อการร้าย (Terrorism Insurance) โดยผู้จัดการกองทรัสต์จะต้องจัดให้มีการประกันภัยทรัพย์สินหลักที่ลงทุนอย่างเพียงพอเหมาะสมเป็นไปตามมาตรฐานการประกันภัย สอดคล้องกับหน้าที่ที่ระบุในสัญญาเช่าระยะยาว(สนามบินสมุย) รวมทั้งต้องมีความต่อเนื่องของการประกันภัยตลอดระยะเวลาที่กองทรัสต์เข้าลงทุน โดยผู้รับผิดชอบเบี้ยประกัน คือการบินกรุงเทพ และ/หรือ กรุงเทพมหานครบริหารสนามบิน มี 4 รายการดังนี้

ประเภทประกันภัย	ผู้เอาประกันภัยร่วม	ผู้รับผลประโยชน์ร่วม	ทุนประกัน
ประกันภัยความเสี่ยงภัยทรัพย์สิน (Industrial All Risks Insurance)	การบินกรุงเทพ กรุงเทพบริหารสนามบิน กองทรัสต์ และผู้ให้กู้ของกองทรัสต์ (ถ้ามี)	การบินกรุงเทพ กรุงเทพบริหารสนามบิน กองทรัสต์ และผู้ให้กู้ของกองทรัสต์ (ถ้ามี)	พิจารณาตามมูลค่าต้นทุนทดแทน (Replacement Cost) ไม่รวมต้นทุนค่าที่ดินและฐานราก และทางวิ่ง (Runway) ทางขับ (Taxiway) และลานจอดอากาศยาน (Apron)
ประกันภัยทรัพย์สินคุ้มครองภัยก่อการร้าย (Terrorism Insurance)			ครอบคลุมผลรวมของค่าเช่าที่ กรุงเทพมหานครบริหารสนามบิน ต้องชำระให้แก่กองทรัสต์ สำหรับระยะเวลาไม่น้อยกว่า 12 เดือน หรือทุนประกันภัยสูงสุดที่ผู้รับประกันสามารถรับประกันภัยได้
ประกันภัยธุรกิจหยุดชะงัก (Business Interruption Insurance)			
ประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก (Public Liability Insurance)		บุคคลภายนอก	

2.7 สรุปสาระสำคัญของรายงานประเมินทรัพย์สิน

(1) ราคาประเมิน

มูลค่าที่กองทรัสต์เข้าลงทุนในทรัพย์สินหลักครั้งแรก ไม่เกิน 14,300 ล้านบาท โดยผู้ประเมินมูลค่าทรัพย์สินอิสระจำนวน 2 ราย ได้แก่ บริษัท กรุงสยามประเมินค่าทรัพย์สิน จำกัด และบริษัท ไนท์แฟรงค์ ชาร์เตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้ทำการประเมินมูลค่าทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรก โดยใช้วิธีพิจารณาจากวิธีรายได้ (Income Approach) โดยสามารถสรุปรายละเอียดของการประเมินมูลค่าได้ ดังนี้

ราคาประเมินของทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรก	
บริษัท กรุงสยามประเมินค่าทรัพย์สิน จำกัด ราคาประเมิน 14,160 ล้านบาท	บริษัท ไนท์แฟรงค์ ชาร์เตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ราคาประเมิน 14,150 ล้านบาท
QR Code สำหรับ download รายงานประเมินฉบับเต็ม	
 <p>รายงานการประเมินมูลค่าทรัพย์สิน ฉบับลงวันที่ 5 เมษายน 2565 (ราคาประเมิน ณ วันที่ 1 สิงหาคม 2565)</p>	 <p>รายงานการประเมินมูลค่าทรัพย์สิน ฉบับลงวันที่ 5 เมษายน 2565 (ราคาประเมิน ณ วันที่ 1 สิงหาคม 2565)</p>

สรุปผลการประเมินโดยวิธีต้นทุนทดแทนใหม่ (Replacement Cost Approach)

ราคาประเมินของทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรก	
บริษัท กรุงสยามประเมินค่าทรัพย์สิน จำกัด	บริษัท ไนท์แฟรงค์ ชาร์เตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด
2,463.1 ¹ ล้านบาท	2,416.0 ² ล้านบาท

หมายเหตุ:

¹ ราคาประเมินมูลค่าทรัพย์สินตามวิธีต้นทุนทดแทนใหม่ของบริษัท กรุงสยามประเมินค่าทรัพย์สิน จำกัด ตามรายงานการประเมินมูลค่าทรัพย์สิน ฉบับลงวันที่ 5 เมษายน 2565 (ราคาประเมิน ณ วันที่ 1 สิงหาคม 2565) รวมต้นทุนทางวิ่ง (Runway) ทางขับ (Taxiway) และลานจอดอากาศยาน (Apron) มูลค่าประมาณ 2,331.0 ล้านบาท มูลค่าคงเหลือสำหรับทรัพย์สินส่วนที่เหลือประมาณ 132.1 ล้านบาท

² ราคาประเมินมูลค่าทรัพย์สินตามวิธีต้นทุนทดแทนใหม่ของบริษัท ไนท์แฟรงค์ ชาร์เตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ตามรายงานการประเมินมูลค่าทรัพย์สิน ฉบับลงวันที่ 5 เมษายน 2565 (ราคาประเมิน ณ วันที่ 1 สิงหาคม 2565) รวมต้นทุนทางวิ่ง (Runway) ทางขับ (Taxiway) และลานจอดอากาศยาน (Apron) มูลค่าประมาณ 2,331.0 ล้านบาท มูลค่าคงเหลือสำหรับทรัพย์สินส่วนที่เหลือประมาณ 85.0 ล้านบาท

(2) วิธีที่ใช้ในการประเมิน

ในการประเมินมูลค่าโดยบริษัท กรุงสยามประเมินค่าทรัพย์สิน จำกัด และบริษัท ไนท์แฟรงค์ ชาร์เตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้พิจารณาเลือกใช้วิธีรายได้ (Income Approach) เป็นเกณฑ์ในการจัดทำรายงานการประเมินมูลค่าทรัพย์สินนี้

(3) สรุปสมมติฐานสำคัญในการประเมินมูลค่า

สมมติฐานหลักที่บริษัท กรุงสยามประเมินค่าทรัพย์สิน จำกัด และ บริษัท ไนท์แฟรงค์ ชาร์เตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็นผู้ประเมินมูลค่าทรัพย์สินใช้ในการประเมินมูลค่าทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรกสรุปได้ดังนี้

สมมติฐาน	รายละเอียด	
วิธีประเมินมูลค่า	วิธีรายได้ (Income Approach)	
วันที่ประเมินมูลค่า	1 สิงหาคม 2565 (วันที่กองทรัสต์คาดว่าจะเข้าลงทุน)	
ระยะเวลาการประเมินมูลค่า	25 ปี	
รวมพื้นที่อาคารสำหรับให้เช่า	รายละเอียด	พื้นที่ประมาณ (ตารางเมตร)
	ทางวิ่ง (Runway)	94,500.0
	ทางขับ (Taxiway) และลานจอดผึ่งวันออก	24,500.0
	อาคารตรวจรับบัตรโดยสาร	1,780.0
	อาคารผู้โดยสารขาออกภายในประเทศ (ประตู 3)	420.0
	อาคารผู้โดยสารขาเข้าภายในประเทศ (ประตู 4)	639.0
	อาคารผู้โดยสารขาเข้าระหว่างประเทศ (ประตู 5)	995.0
	อาคารผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ (ประตู 6)	654.0
	อาคารสำนักงานดับเพลิง 2 ชั้น	467.5
	รวมพื้นที่ประมาณ	123,955.5
อัตราค่าเช่า ค่าบริการที่กองทรัสต์จะได้รับจากกรุงเทพบริหารสนามบินและอัตราดอกเบี้ย	ค่าเช่าคงที่ซึ่งกองทรัสต์จะได้รับจากกรุงเทพบริหารสนามบิน	
	ระยะเวลา	อัตราค่าเช่า (บาท/เดือน)
	1 สิงหาคม – 31 ธันวาคม 2565	92,500,000
	1 มกราคม – 31 ธันวาคม 2566	92,500,000
	1 มกราคม – 31 ธันวาคม 2567	95,000,000
	1 มกราคม – 31 ธันวาคม 2568	97,500,000
	1 มกราคม 2569 – 31 กรกฎาคม 2590	อัตราค่าเช่าปรับเพิ่มขึ้นทุกวันที่ 1 มกราคมของทุกปี ในอัตราร้อยละ 2 ต่อปี
	ค่าบริการซึ่งกองทรัสต์จะได้รับจากกรุงเทพบริหารสนามบิน	

สมมติฐาน	รายละเอียด	
	ระยะเวลา	อัตราค่าบริการ(บาท/เดือน)
	1 สิงหาคม 2565 – 31 ธันวาคม 2570	4,375,000
	1 มกราคม 2571 – 31 ธันวาคม 2575	4,812,500
	1 มกราคม 2576 – 31 ธันวาคม 2580	5,250,000
	1 มกราคม 2581 – 31 ธันวาคม 2585	5,687,500
	1 มกราคม 2586 – 31 กรกฎาคม 2590	6,125,000
อัตราค่าบริการซึ่ง กองทรัสต์ชำระให้แก่ การบินกรุงเทพ	ระยะเวลา	อัตราค่าบริการ (บาท/เดือน)
	1 สิงหาคม 2565 – 31 ธันวาคม 2570	4,166,667
	1 มกราคม 2571 – 31 ธันวาคม 2575	4,583,333
	1 มกราคม 2576 – 31 ธันวาคม 2580	5,000,000
	1 มกราคม 2581 – 31 ธันวาคม 2585	5,416,667
	1 มกราคม 2586 – 31 กรกฎาคม 2590	5,833,333
ค่าเบี้ยประกัน	การบินกรุงเทพเป็นผู้ชำระ	
ภาษีที่ดินและ สิ่งปลูกสร้าง	ผู้เช่าดำเนินงาน เป็นผู้ชำระ เว้นแต่กรณีที่ไม่มีผู้เช่าช่วง กองทรัสต์จะเป็นผู้ชำระ	
อัตราคิดลด (Discount Rate)	8.0%	

ทั้งนี้ ที่ปรึกษาทางการเงินและผู้จัดการกองทรัสต์ได้ตรวจสอบสมมติฐานหลักของผู้ประเมินมูลค่าทรัพย์สินที่ใช้ในการประเมินมูลค่าทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรกแล้ว ไม่พบสิ่งที่เป็นเหตุให้เชื่อได้ว่าสมมติฐานหลักในการประเมินมูลค่าดังกล่าวไม่สมเหตุสมผล เมื่อเปรียบเทียบกับผลประกอบการในอดีตของทรัพย์สิน อย่างไรก็ตามผลประกอบการที่จะเกิดขึ้นจริงอาจแตกต่างจากสมมติฐานดังกล่าวได้หรือเหตุการณ์ต่าง ๆ อาจจะไม่เป็นไปตามที่คาดการณ์ไว้ ซึ่งอาจมีผลต่อการประเมินมูลค่าทรัพย์สิน โดยสามารถสรุปการวิเคราะห์สมมติฐานหลักในการประเมินมูลค่าทรัพย์สินของผู้ประเมินทั้งสองรายได้ ดังนี้

- ผู้ประเมินมูลค่าทรัพย์สินพิจารณามูลค่าทรัพย์สินด้วยวิธีคิดลดรายได้ โดยการพิจารณาจากรายได้ที่คาดว่าจะกองทรัสต์จะได้รับจากการนำทรัพย์สินที่กองทรัสต์จะเข้าลงทุนไปจัดหาประโยชน์ โดยอ้างอิงจากอัตราค่าเช่าและเงื่อนไขที่ระบุในสัญญาจัดหาประโยชน์ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งมีความสมเหตุสมผลเมื่อพิจารณาจากผลประกอบการที่ผ่านมาของทรัพย์สินหลัก ผู้จัดการกองทรัสต์และที่ปรึกษาทางการเงินมีความเห็นว่าการประเมินมูลค่าจากวิธีคิดลดรายได้มีความเหมาะสม เนื่องจากทรัพย์สินที่จะเข้าลงทุนครั้งแรกเป็นทรัพย์สินที่ก่อให้เกิดรายได้จากการให้บริการและการใช้ประโยชน์ในปัจจุบันของทรัพย์สินหลักจากการประกอบธุรกิจสนามบิน

- สมมติฐานค่าเช่าและค่าบริการ เป็นอัตราค่าเช่าที่กองทรัสต์ได้รับตามที่กำหนดในสัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย) ในอัตราเดือนละ 92.5 ล้านบาท จนถึงเดือนธันวาคม 2566, เดือนละ 95 ล้านบาท ใน

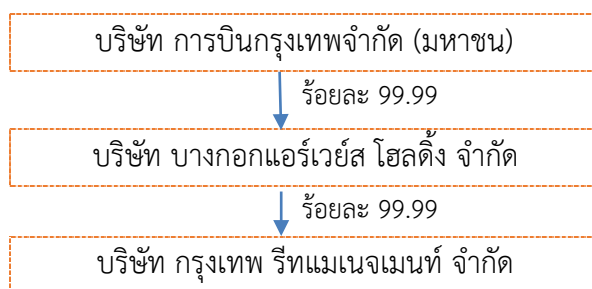
ปี 2567 และ เดือนละ 97.5 ล้านบาท ในปี 2568 จากนั้นปรับเพิ่มขึ้นทุกปีในอัตราร้อยละ 2 ต่อปี และเป็นอัตราค่าบริการที่กองทรัสต์ได้รับตามที่กำหนดในสัญญาบริการแก่ผู้เช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย) ในอัตราเดือนละ 4.375 ล้านบาท ในปี 2565 และปรับเพิ่มขึ้นตามตารางด้านบน นอกจากนี้ กองทรัสต์จะชำระค่าบริการตามสัญญาบริการระยะยาวให้แก่การบินกรุงเทพ ที่เดือนละ 4.167 ล้านบาท ในปี 2565 และปรับเพิ่มขึ้นตามตารางด้านบน สมมติฐานค่าเช่าและค่าบริการมีความสมเหตุสมผล เมื่อพิจารณาจากผลประกอบการที่ผ่านมาของทรัพย์สินหลัก ในขณะที่การเติบโตของค่าเช่าที่ร้อยละ 2 จนถึงสิ้นสุดอายุสิทธิการเช่าในปีที่ 25 ตามอัตราที่กำหนดในสัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย) มีความสมเหตุสมผลโดยเป็นอัตราที่ใกล้เคียงค่าเฉลี่ยอัตราเงินเฟ้อทั่วไปย้อนหลัง 25 ปี ตั้งแต่ปี 2540 ถึง ปี 2564 ที่ประมาณร้อยละ 2.0 ต่อปี

- สมมติฐานอัตราคิดลดที่ร้อยละ 8 ที่ผู้ประเมินมูลค่าทรัพย์สินอิสระทั้ง 2 รายใช้นั้น ผู้จัดการกองทรัสต์ และที่ปรึกษาทางการเงินมีความเห็นว่าอัตราคิดลดดังกล่าวมีความเหมาะสมเมื่อพิจารณาจากลักษณะของธุรกรรมที่มีการเช่าระยะยาวตลอดอายุสิทธิการเช่า 25 ปี

2.8 การลงทุนในทรัพย์สินจากบุคคลที่เกี่ยวข้องกับผู้จัดการกองทรัสต์ในการลงทุนในทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรก

(1) ความสัมพันธ์ของการบินกรุงเทพ ในฐานะเจ้าของทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรกกับผู้จัดการกองทรัสต์

กรุงเทพ รีทแอนด์แอมเนจเม้นท์ จัดตั้งขึ้นเพื่อเป็นผู้ก่อตั้งทรัสต์และเป็นผู้จัดการกองทรัสต์ เป็นบริษัทย่อยของการบินกรุงเทพ โดยบางกอกแอร์เวย์ส โฮลดิ้ง ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 99.99 โดยการบินกรุงเทพถือหุ้นในบางกอกแอร์เวย์ส โฮลดิ้ง ในสัดส่วนร้อยละ 99.99 และภายหลังการจัดตั้งกองทรัสต์นั้น การบินกรุงเทพจะเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของกองทรัสต์ ทั้งนี้ ความสัมพันธ์ดังกล่าวสามารถสรุปได้ดังนี้



ทั้งนี้ กองทรัสต์เข้าลงทุนในทรัพย์สินหลัก โดยจะเข้าทำสัญญาที่เกี่ยวข้องกับทรัพย์สินหลักกับการบินกรุงเทพ โดยมีมูลค่ารวมไม่เกิน 14,300 ล้านบาท

(2) ความเห็นของที่ปรึกษาทางการเงินและผู้จัดการกองทรัสต์เกี่ยวกับความสมเหตุสมผลของราคา ทรัพย์สินหลัก

กองทรัสต์เข้าลงทุนในทรัพย์สินหลักที่เข้าลงทุนครั้งแรกในราคาลงทุนไม่เกิน 14,300 ล้านบาท โดยการกำหนดมูลค่าสุดท้ายที่กองทรัสต์เข้าลงทุนทรัพย์สินหลัก ผู้จัดการกองทรัสต์ และที่ปรึกษาทางการเงินได้พิจารณาปัจจัยต่างๆ ที่มีความเกี่ยวข้อง เช่น ภาวะตลาดเงินตลาดทุนในช่วงที่มีการเสนอขายหน่วยทรัสต์ อัตราผลตอบแทนในระดับที่เหมาะสมที่นักลงทุนจะได้รับ ศักยภาพในเชิงพาณิชย์ของทรัพย์สิน อัตราดอกเบี้ยทั้งในประเทศและในตลาดโลก อัตราผลตอบแทนที่จะได้จากการลงทุนในทรัพย์สินประเภทตราสารทุนตราสารหนี้ รวมถึงการลงทุนทางเลือกอื่น ๆ และการสำรวจความต้องการของนักลงทุนสถาบัน (Bookbuilding)

สำหรับมูลค่าทรัพย์สินที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรกในราคาลงทุนรวมไม่เกิน 14,300 ล้านบาท เป็นมูลค่าที่สูงกว่าราคาประเมินของทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนค่าต่ำสุดที่จัดทำโดยบริษัทประเมินมูลค่าทรัพย์สินอิสระประมาณร้อยละ 1.06 ดังนั้นที่ปรึกษาทางการเงินและผู้จัดการกองทรัสต์เห็นว่า มูลค่าทรัพย์สินที่กองทรัสต์เข้าลงทุนสูงสุดดังกล่าวเป็นมูลค่าที่เหมาะสม ดังนี้

1. ศักยภาพของทรัพย์สินที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรก:

โครงการสนามบินสมุยเปิดให้บริการตั้งแต่ปี 2532 โดยเป็นสนามบินนานาชาติซึ่งรองรับเที่ยวบินระหว่างประเทศและภายในประเทศ ที่ทำให้นักท่องเที่ยวที่ต้องการเดินทางไปยังเกาะสมุย สามารถเดินทางจากต่างประเทศมายังเกาะสมุยได้โดยตรง ซึ่งช่วยประหยัดเวลาและมีความสะดวกในการเดินทางมากขึ้น นอกจากนี้เกาะสมุยจะเป็นจุดหมายปลายทางสำหรับการท่องเที่ยวแล้ว สนามบินสมุยยังเป็นจุดเชื่อมต่อให้กับสายการบินที่มีเครือข่ายเส้นทางการบินทั้งในประเทศและต่างประเทศ ซึ่งในช่วงก่อนการแพร่ระบาดของโควิด-19 ธุรกิจท่องเที่ยวในเกาะสมุยได้รับประโยชน์จากจำนวนที่เพิ่มขึ้นของเที่ยวบินระหว่างประเทศและการขยายตัวของสายการบินพันธมิตรที่เดินทางสู่สนามบินนานาชาติสมุยเพิ่มมากขึ้น โดยสนามบินนานาชาติสมุยสามารถรองรับการบริการผู้โดยสารได้ถึงประมาณ 16,000 คนต่อวัน หรือประมาณ 6,000,000 คนต่อปี

ในระยะเวลา 10 ปีที่ผ่านมาจำนวนผู้โดยสารทั้งในและต่างประเทศมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ตั้งแต่มีการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ทั่วโลกในปี 2563 เป็นต้นมา สนามบินนานาชาติสมุยได้รับผลกระทบโดยตรงจากเหตุการณ์ดังกล่าว ทำให้มีจำนวนผู้โดยสารทั้งในและต่างประเทศลดลงอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งนี้ภายหลังจากการคลี่คลายของการแพร่ระบาดของโควิด-19 คาดว่าอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของเกาะสมุยจะมีการฟื้นตัว ซึ่งจะส่งผลให้รายได้ของสนามบินนานาชาติสมุยปรับตัวดีขึ้นในที่สุด

2. ประมาณการเงินจ่ายตอบแทนในปีแรกของกองทรัสต์เทียบเคียงได้เมื่อเปรียบเทียบกับการลงทุนของทรัสต์เพื่อการลงทุนในอสังหาริมทรัพย์อื่น

ทรัสต์เพื่อการลงทุนในสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบินการบินกรุงเทพ เป็นทรัสต์เพื่อการลงทุนในอสังหาริมทรัพย์สนามบินกองแรกในประเทศไทย จึงทำให้ไม่มีกองทรัสต์ที่มีลักษณะทรัพย์สินที่ใกล้เคียงกันที่สามารถนำมาเปรียบเทียบได้โดยตรง ผู้จัดการกองทรัสต์ และที่ปรึกษาทางการเงินจึงพิจารณาเปรียบเทียบอัตรา

ผลตอบแทนปีแรกของกองทรัสต์ กับอัตราผลตอบแทนเฉลี่ยของทรัสต์เพื่อการลงทุนในอสังหาริมทรัพย์ทั้งหมดที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

ตามประมาณการจ่ายประโยชน์ตอบแทนให้แก่ผู้ถือหน่วยทรัสต์ตามงบกำไรขาดทุนตามสมมติฐานสำหรับช่วงเวลาประมาณการตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม 2565 ถึงวันที่ 31 กรกฎาคม 2566 ที่ได้รับการให้ความเชื่อมั่นโดยผู้สอบบัญชีรับอนุญาต ประมาณการอัตราเงินจ่ายตอบแทนให้แก่ผู้ถือหน่วยทรัสต์ สำหรับช่วงเวลาประมาณการอยู่ที่ประมาณร้อยละ 8.09 ต่อปี โดยมีสมมติฐานมูลค่าลงทุนที่ 14,300 ล้านบาท

เมื่อเปรียบเทียบอัตราเงินจ่ายประโยชน์ตอบแทน 12 เดือนล่าสุด ของทรัสต์เพื่อการลงทุนในอสังหาริมทรัพย์ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ซึ่งลงทุนในสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์ (Leasehold) เท่านั้น จำนวน 13 กองทรัสต์ (ไม่นับรวมกองทรัสต์ที่ไม่มีการจ่ายเงินจ่ายประโยชน์ตอบแทนในช่วง 12 เดือนล่าสุด) จะมีอัตราเงินจ่ายประโยชน์ตอบแทน 12 เดือนล่าสุดอยู่ในช่วงร้อยละ 1.03 – 13.11 โดยอัตราเงินจ่ายประโยชน์ตอบแทนเฉลี่ยอยู่ที่ประมาณร้อยละ 6.21 (ข้อมูลอ้างอิงจาก SETSMART ณ ราคาวันที่ 1 เมษายน 2565) จะเห็นว่าประมาณการอัตราเงินจ่ายประโยชน์ตอบแทนปีแรกของกองทรัสต์อยู่ในระดับที่เหมาะสม

2.9 สรุปสาระสำคัญของสัญญาที่เกี่ยวข้องกับทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรก

1. สรุปสาระสำคัญของสัญญาระยะยาว (สนามบินสมุย)
2. สรุปสาระสำคัญของสัญญาบริการระยะยาว (สนามบินสมุย)
3. สรุปสาระสำคัญของสัญญาตกลงกระทำการ (สนามบินสมุย)
4. สรุปสาระสำคัญของสัญญาตกลงกระทำการ (การจัดหาประโยชน์ของกองทรัสต์ (สนามบินสมุย))

(1) สรุปสาระสำคัญของสัญญาเช่าระยะยาว (สนามบินสมุย)

มีข้อสัญญาหลักที่สำคัญ ดังนี้

คู่สัญญา	<p>ผู้ให้เช่า : บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (“การบินกรุงเทพ”)</p> <p>ผู้เช่า : บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน กลสิกรไทย จำกัด ในฐานะทรัสต์ของทรัสต์เพื่อการลงทุนในสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบินการบินกรุงเทพ (“กองทรัสต์”)</p>
ทรัพย์สินที่เช่า	<ol style="list-style-type: none"> 1) ทรัพย์สินที่เช่า 2) ทรัพย์สินภายใต้สิทธิการระดัดพันในอสังหาริมทรัพย์ และ 3) เครื่องมือ อุปกรณ์และงานระบบ <p>รวมเรียกว่า “ทรัพย์สินสนามบินสมุย”</p>
ระยะเวลาการเช่า	<p>การบินกรุงเทพตกลงให้กองทรัสต์เช่าทรัพย์สินที่เช่ามีกำหนดระยะเวลา 25 (ยี่สิบห้า) ปี นับตั้งแต่วันจดทะเบียนสิทธิการเช่าเป็นต้นไป (“ระยะเวลาการเช่า”)</p>

การให้บริการเพื่อ การดำเนินงาน สนามบินสาธารณะ	<p>ตลอดระยะเวลาการเช่าตามสัญญาฉบับนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) การบินกรุงเทพตกลงให้กองทรัสต์และบริวารของกองทรัสต์เป็นผู้มีสิทธิได้ใช้ประโยชน์บนทรัพย์สินภายใต้สิทธิการระดัดพันในอสังหาริมทรัพย์ และการให้บริการต่าง ๆ ที่จำเป็นและเกี่ยวเนื่องกับทรัพย์สินภายใต้สิทธิการระดัดพันในอสังหาริมทรัพย์ ดังกล่าว 2) การบินกรุงเทพ (ในฐานะผู้จัดตั้งสนามบินสมุย) ตกลงจะจัดให้มีเครื่องมือ อุปกรณ์งานระบบ และการให้บริการต่าง ๆ ที่จำเป็นต่อและเกี่ยวเนื่องกับเครื่องมือ อุปกรณ์งานระบบ ดังกล่าว 3) การบินกรุงเทพจะใช้ความพยายามอย่างดีที่สุดในการจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น และการให้บริการต่าง ๆ ที่จำเป็นและเกี่ยวเนื่องกับสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นดังกล่าว 4) การบินกรุงเทพตกลงจะดูแลและรักษาสภาพแวดล้อมของทรัพย์สินสนามบินสมุย พื้นที่ภายในโครงการสนามบินสมุย และพื้นที่โดยรอบของโครงการสนามบินสมุยที่การบินกรุงเทพเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ และ/หรือมีสิทธิครอบครองให้อยู่ในสภาพที่ดี 5) คู่สัญญาตกลงให้มีการเข้าทำสัญญาบริการ และสัญญาใด ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยจะมีการเรียกเก็บค่าใช้จ่าย ระหว่างการบินกรุงเทพและกองทรัสต์ สำหรับการให้บริการตามข้อ 1) ถึง 4) ข้างต้น ตามรายละเอียดที่คู่สัญญาจะตกลงร่วมกัน
การจดทะเบียน	<p>ในกรณีที่กองทรัสต์เห็นว่าเงื่อนไขบังคับก่อนตามที่ระบุในสัญญาฉบับนี้ได้รับการปฏิบัติอย่างถูกต้องครบถ้วนแล้ว (เว้นแต่ กองทรัสต์จะได้ยินยอมยกเว้นในเรื่องดังกล่าวทั้งหมดหรือบางส่วนเป็นลายลักษณ์อักษร) คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายตกลงดำเนินการ</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) จดทะเบียนสิทธิการเช่าทรัพย์สินที่เช่า และ 2) จดทะเบียนภาระดัดพันในอสังหาริมทรัพย์บนทรัพย์สินภายใต้สิทธิการระดัดพันในอสังหาริมทรัพย์ (โดยไม่มีค่าตอบแทน) <p>ณ สำนักงานที่ดินหรือหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง</p>
ค่าเช่า	<p>14,300 ล้านบาท โดยชำระทั้งจำนวน ณ วันจดทะเบียนสิทธิการเช่า</p>
วัตถุประสงค์ใน การเช่า	<ol style="list-style-type: none"> 1. กองทรัสต์ตกลงว่าจะเข้าครอบครอง ใช้ หาประโยชน์ หรือดำเนินการอื่นใดกับทรัพย์สินสนามบินสมุย เพื่อการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ (และกิจการใด ๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับกิจการสนามบินสาธารณะ) 2. คู่สัญญาตกลงว่ากองทรัสต์มีสิทธิจะให้เช่าช่วงทรัพย์สินที่เช่าและอาจกำหนดให้ผู้เช่าดำเนินงานในฐานะบริวารของกองทรัสต์ ได้รับสิทธิที่กองทรัสต์ได้รับ หรือปฏิบัติหน้าที่แทนกองทรัสต์ตามที่กำหนดไว้ภายใต้สัญญาฉบับนี้และสัญญาที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ผู้เช่าดำเนินงานสามารถเป็นผู้ดำเนินงานสนามบินสาธารณะได้

หน้าที่และข้อตกลงของกองทรัสต์	<p>เมื่อสัญญาเช่าสิ้นสุดลง กองทรัสต์จะส่งมอบทรัพย์สินที่เช่าคืนให้แก่การบินกรุงเทพในสภาพที่เป็นอยู่ ณ วันที่สิ้นสุดสัญญาเช่าฉบับนี้ แต่ทั้งนี้ กองทรัสต์ไม่จำเป็นต้องส่งมอบทรัพย์สินที่เช่าคืนให้แก่การบินกรุงเทพ หาก</p> <p>(ก) ทรัพย์สินดังกล่าวสูญหายหรือเสื่อมสลายไปทั้งหมดหรือไม่สามารถส่งมอบได้เนื่องจากเหตุสุดวิสัย หรือ</p> <p>(ข) ทรัพย์สินดังกล่าวเสื่อมสลายไปทั้งหมดหรือไม่สามารถส่งมอบได้ เนื่องจากการใช้งานตามปกติหรือตามอายุของทรัพย์สินนั้น</p>
หน้าที่และข้อตกลงของการบินกรุงเทพ	<ol style="list-style-type: none"> 1. ในวันจดทะเบียนสิทธิการเช่า การบินกรุงเทพจะส่งมอบการครอบครองและให้สิทธิในทรัพย์สินที่เช่าในสภาพปัจจุบันที่เหมาะสมแก่การใช้ประโยชน์ตามสัญญาฉบับนี้ให้แก่กองทรัสต์ โดยคู่สัญญาตกลงให้ถือว่าการบินกรุงเทพได้ส่งมอบการครอบครองและให้สิทธิในทรัพย์สินที่เช่าให้แก่กองทรัสต์ในวันจดทะเบียนสิทธิการเช่าแล้ว 2. ตลอดระยะเวลาการเช่าตามสัญญาฉบับนี้ การบินกรุงเทพจะ <ol style="list-style-type: none"> 2.1. ดำรงไว้ซึ่งใบอนุญาต และจะปฏิบัติตามใบอนุญาต และข้อกำหนดของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง อันเป็นสาระสำคัญต่อการเป็นผู้จัดตั้งสนามบินสมุย 2.2. ดำรงสถานะเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเว้นแต่กรณีที่มีการปรับโครงสร้างการถือหุ้นภายในกลุ่มการบินกรุงเทพและทำให้การบินกรุงเทพไม่มีสถานะเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย 2.3. ไม่นำทรัพย์สินสนามบินสมุย และทรัพย์สินหรือสิทธิใด ๆ ภายใต้อำนาจสัญญาเพื่อการลงทุนสนามบินสมุย² ไปเป็นหลักประกัน หรือก่อภาระผูกพันใด ๆ (Negative Pledge) เว้นแต่การบินกรุงเทพจะได้รับความยินยอมล่วงหน้าเป็นลายลักษณ์อักษรจากกองทรัสต์
เงื่อนไขบังคับก่อนในการจดทะเบียนสิทธิการเช่า	<ol style="list-style-type: none"> 1. ณ วันจดทะเบียนสิทธิการเช่า จะต้องมีการเข้าทำสัญญาเพื่อการลงทุนสนามบินสมุย 2. การบินกรุงเทพได้รับอนุมัติจากที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทโดยถูกต้องสมบูรณ์ตามกฎหมาย ในการเจรจา เข้าทำ แก่ไข และปฏิบัติตามสัญญาที่เกี่ยวกับการให้เช่าทรัพย์สินที่เช่าและให้ใช้ทรัพย์สินสนามบินสมุย รวมทั้งเอกสารอื่นที่เกี่ยวข้อง

² สัญญาเพื่อการลงทุนสนามบินสมุย ได้แก่

- (1) สัญญาเช่าระยะยาว (สนามบินสมุย)
- (2) สัญญาบริการระยะยาว (สนามบินสมุย)
- (3) สัญญาตกลงกระทำการ (สนามบินสมุย)
- (4) สัญญาตกลงกระทำการ (การจัดหาประโยชน์ของกองทรัสต์ (สนามบินสมุย))
- (5) สัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย)
- (6) สัญญาบริการแก่ผู้เช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย)

	<ol style="list-style-type: none"> 3. ทรัพย์สินที่เช่ามีใบอนุญาตที่ครบถ้วนถูกต้อง รวมถึงใบอนุญาตสำหรับทางเข้าออกระหว่างทรัพย์สินสนามบินสมุยสู่ทางสาธารณะ 4. ณ วันจดทะเบียนสิทธิการเช่า การบินกรุงเทพได้ดำเนินการให้ทรัพย์สินสนามบินสมุย (ในส่วนที่การบินกรุงเทพเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์และสิทธิครอบครอง) ปลอดจากการจำนองและปลอดภาระผูกพันใด ๆ 5. จัดให้มีการประกันภัยทรัพย์สินที่เช่าโดยมีกองทรัสต์และผู้ให้กู้ของกองทรัสต์ (ถ้ามี) เป็นผู้เอาประกันภัยร่วมและผู้รับประโยชน์ร่วม (แล้วแต่กรณี) 6. คำรับรองที่ให้ไว้ในสัญญาฉบับนี้ถูกต้องและครบถ้วนทุกประการ และ ณ วันจดทะเบียนสิทธิการเช่า ไม่มีเหตุผิดนัดผิดสัญญาใด ๆ ภายใต้อนุญาตฉบับนี้ 7. ดำเนินการตามเงื่อนไขอื่นตามที่จะได้ระบุไว้ในสัญญาฉบับนี้
การจัดหา ดูแล บำรุง รักษา ซ่อมแซมทรัพย์สินสนามบินสมุย	<ol style="list-style-type: none"> 1. การบินกรุงเทพตกลงจดทะเบียนทรัพย์สินภายใต้สิทธิการเช่าในอสังหาริมทรัพย์ และจัดหาเครื่องมือ อุปกรณ์และงานระบบ ที่จำเป็นต่อการดำเนินงานสนามบินสาธารณะให้แก่กองทรัสต์และบริวารของกองทรัสต์ตลอดระยะเวลาการเช่าเพื่อให้กองทรัสต์สามารถใช้ได้ตามวัตถุประสงค์ภายใต้สัญญาฉบับนี้ (รายละเอียดเป็นไปตามหัวข้อการให้บริการเพื่อการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ และส่วนสรุปสาระสำคัญของสัญญาบริการระยะยาว (สนามบินสมุย)) 2. การบินกรุงเทพจะรับผิดชอบในการซ่อมแซมทรัพย์สินโครงการสนามบินสมุยในส่วนของการซ่อมบำรุงหรือปรับปรุงทรัพย์สินครั้งใหญ่ (Major Maintenance) เช่น การซ่อมแซมทางวิ่ง (Runway) ลานจอดอากาศยาน (Apron) และระบบไฟส่องสว่างทางวิ่งทางขับ (Lighting Systems) เป็นต้น (รายละเอียดเป็นไปตามส่วนสรุปสาระสำคัญของสัญญาบริการระยะยาว (สนามบินสมุย)) 3. คู่สัญญาดตกลงว่ากองทรัสต์จะรับผิดชอบในการดำเนินการ ซ่อมแซมทรัพย์สินที่เช่าในส่วนของการซ่อมแซมตามปกติเพียงเล็กน้อย หรือซึ่งเป็นการจำเป็นและเพื่อประโยชน์ในการใช้ทรัพย์สินที่เช่า (General Maintenance) 4. การบินกรุงเทพมีสิทธิที่จะต่อเติม ปรับปรุง ดัดแปลง และ/หรือ ก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างหรือส่วนควบใด ๆ ขึ้นใหม่บนหรือในทรัพย์สินที่เช่า หรือ ทรัพย์สินภายใต้สิทธิการเช่าในอสังหาริมทรัพย์ ด้วยค่าใช้จ่ายของการบินกรุงเทพ โดยการบินกรุงเทพจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายและกฎเกณฑ์ของหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง และจะแจ้งให้กองทรัสต์ทราบล่วงหน้าก่อนการดำเนินการดังกล่าว 5. กองทรัสต์มีสิทธิที่จะต่อเติม ปรับปรุง ดัดแปลง และ/หรือ ก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างหรือส่วนควบใด ๆ ขึ้นใหม่บนหรือในทรัพย์สินที่เช่า โดยจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายและ

	<p>กฎเกณฑ์ของหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง และต้องได้รับความยินยอมจากการบินกรุงเทพล่วงหน้าก่อนการดำเนินการดังกล่าว</p> <p>6. การดำเนินการดังกล่าวตามข้อ 4 หรือข้อ 5 ข้างต้นอาจส่งผลทำให้ทรัพย์สินสนามบินสูญเสียหรือไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้ระหว่างดำเนินการ ดังนั้น การบินกรุงเทพ หรือกองทรัสต์ (แล้วแต่กรณี) จะดำเนินการซ่อมแซมทรัพย์สินที่เช่าให้กลับมาใช้ประโยชน์ได้ไม่ด้อยไปกว่าเดิม</p> <p>7. ทั้งนี้ คู่สัญญาตกลงให้กรรมสิทธิ์ในสิ่งปลูกสร้างหรือส่วนควบใด ๆ ที่ได้ต่อเติม ปรับปรุง ดัดแปลง และ/หรือ ก่อสร้างขึ้นใหม่ตามข้อ 4 หรือข้อ 5 ข้างต้น ตกเป็นกรรมสิทธิ์ของการบินกรุงเทพทันที และในกรณีที่เป็นส่วนหนึ่งของทรัพย์สินที่เช่าหรือทรัพย์สินภายใต้สิทธิการเช่าในอสังหาริมทรัพย์ ให้ถือว่าสิ่งปลูกสร้าง หรือส่วนควบใดๆ ที่เพิ่มเติมขึ้นเป็นส่วนหนึ่งของทรัพย์สินที่เช่าและ/หรือทรัพย์สินภายใต้สิทธิการเช่าในอสังหาริมทรัพย์ด้วย (แล้วแต่กรณี) และการบินกรุงเทพตกลงที่จะให้บริการในส่วนของทรัพย์สินส่วนเพิ่มแก่กองทรัสต์ตลอดระยะเวลาเช่า</p> <p>8. กองทรัสต์ตกลงอำนวยความสะดวกให้การบินกรุงเทพหรือบุคคลที่การบินกรุงเทพมอบหมายในการเข้าตรวจสอบทรัพย์สินที่เช่า ทั้งนี้ การบินกรุงเทพต้องแจ้งให้กองทรัสต์ทราบล่วงหน้าเป็นลายลักษณ์อักษรก่อนเข้าตรวจสอบ และการเข้าตรวจสอบดังกล่าวต้องไม่เป็นการรบกวนการครอบครอง และการใช้ทรัพย์สินที่เช่าตามปกติของกองทรัสต์</p>
<p>ค่าใช้จ่ายส่วนเพิ่ม ในกรณีที่มีการ เปลี่ยนแปลง กฎหมายที่ใช้บังคับ (Change in Law)</p>	<p>1. ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงกฎหมายที่ใช้บังคับ กฎเกณฑ์หรือนโยบายหรือประกาศอื่นใดของหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานสนามบิน ซึ่งเป็นเหตุให้ต้องมีการปรับปรุง ซ่อมแซม เพิ่มเติมหรือเปลี่ยนแปลงทรัพย์สินสนามบินสมุย รวมถึงทรัพย์สิน เครื่องมือ อุปกรณ์ งานระบบ และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นที่เกี่ยวข้องและจำเป็นสำหรับการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ อันทำให้มีค่าใช้จ่ายส่วนเพิ่มในการดำเนินการดังกล่าวที่นอกเหนือจากค่าใช้จ่ายในการจัดหา ดูแล บำรุงรักษาและซ่อมแซมทรัพย์สินสนามบินสมุยตามปกติ เพื่อให้เป็นไปตามกฎหมายที่ใช้บังคับ กฎเกณฑ์หรือนโยบายที่หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องกำหนด การบินกรุงเทพและกองทรัสต์ตกลงที่จะร่วมรับผิดชอบในค่าใช้จ่ายส่วนเพิ่มดังกล่าวตามสัดส่วนระยะเวลาเช่าที่เหลืออยู่ของกองทรัสต์ โดยสัดส่วนความรับผิดชอบในค่าใช้จ่ายของกองทรัสต์จะลดลงตามระยะเวลาเช่าที่เหลืออยู่</p> <p>คู่สัญญาตกลงให้กรรมสิทธิ์ของทรัพย์สินส่วนเพิ่มตามข้อนี้เป็นของการบินกรุงเทพ และหากทรัพย์สินส่วนเพิ่มเป็นส่วนหนึ่งของทรัพย์สินที่เช่าหรือทรัพย์สินภายใต้สิทธิ</p>

	<p>ภาระติดพันในอสังหาริมทรัพย์ ให้ถือว่าทรัพย์สินส่วนเพิ่มเป็นส่วนควบของทรัพย์สินที่เช่า และ/หรือทรัพย์สินภายใต้สิทธิภาระติดพันในอสังหาริมทรัพย์ด้วย (แล้วแต่กรณี) และการบินกรุงเทพตกลงที่จะให้บริการในส่วนของทรัพย์สินส่วนเพิ่มแก่กองทรัสต์ตลอดระยะเวลาการเช่า</p> <p>2. เพื่อประโยชน์แห่งความชัดเจน ในกรณีที่จะต้องมีการดำเนินการใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมาย ข้อกำหนด หรือกฎที่เปลี่ยนแปลง และส่งผลให้ความสามารถในการปฏิบัติงานในส่วนสนามบินสมุยเพิ่มเติมจากความสามารถในการปฏิบัติงาน ณ วันที่กองทรัสต์เข้าลงทุน คู่สัญญาตกลงจะหาร่วมกันโดยสุจริตในการตกลงค่าใช้จ่ายและการแก้ไขเพิ่มเติมข้อสัญญาในส่วนที่เกี่ยวข้อง</p>
<p>การโอนสิทธิหน้าที่ตามสัญญา และการให้เช่าช่วง (เช่าดำเนินงาน)</p>	<p>1. ตลอดอายุของสัญญาเช่าฉบับนี้ กองทรัสต์จะไม่โอนสิทธิ และ/หรือ หน้าที่ภายใต้สัญญาเช่าฉบับนี้ให้แก่บุคคลอื่นใด โดยไม่ได้รับความยินยอมล่วงหน้าจากการบินกรุงเทพเป็นลายลักษณ์อักษร ทั้งนี้ เว้นแต่ในกรณีดังต่อไปนี้ กองทรัสต์มีสิทธิที่จะโอนสิทธิ และ/หรือ หน้าที่ภายใต้สัญญาเช่าฉบับนี้ให้แก่บุคคลอื่นใด โดยไม่ต้องได้รับความยินยอมล่วงหน้าจากการบินกรุงเทพ</p> <p>1.1. การนำสิทธิและหน้าที่ภายใต้สัญญาฉบับนี้ไปเป็นหลักประกันการกู้ยืมเงินกับสถาบันการเงินใด ๆ โดยกองทรัสต์จะต้องแจ้งให้การบินกรุงเทพทราบล่วงหน้าเป็นลายลักษณ์อักษร (ซึ่งคู่สัญญารับทราบว่า ณ วันที่ทำสัญญาฉบับนี้กองทรัสต์จะนำสิทธิและหน้าที่ภายใต้สัญญาฉบับนี้ไปเป็นหลักประกันการกู้ยืมเงินกับสถาบันการเงินผู้ให้กู้ของกองทรัสต์) หรือ</p> <p>1.2. ในกรณีที่การบินกรุงเทพฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามข้อตกลงที่ระบุไว้ในสัญญาเช่าฉบับนี้ หรือผิดคำรับรองที่ให้ไว้ในสัญญาเช่าฉบับนี้ และการกระทำดังกล่าวทำให้กองทรัสต์ไม่สามารถจัดหาประโยชน์ในทรัพย์สินสนามบินสมุย หรือ</p> <p>1.3. ในกรณีที่การบินกรุงเทพ หรือกรุงเทพบริหารสนามบิน (แล้วแต่กรณี) ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามข้อตกลงที่ระบุไว้ในสัญญาเพื่อการลงทุนสนามบินสมุยอันเป็นเหตุให้กองทรัสต์ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากทรัพย์สินสนามบิน สมุยได้ หรือ</p> <p>1.4. เมื่อสัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย) สิ้นสุดลงโดยไม่มีการต่ออายุสัญญา โดยเหตุดังกล่าวมิได้เกิดจากการที่กองทรัสต์ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามข้อตกลงที่เป็นสาระสำคัญตามที่ระบุไว้ในสัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย)</p> <p>ในการนี้ ไม่ว่าในกรณีใดก็ตาม การโอนสิทธิ และ/หรือ หน้าที่ภายใต้สัญญาฉบับนี้จะต้องไม่กระทบต่อสิทธิและหน้าที่ใด ๆ ของการบินกรุงเทพภายใต้สัญญาฉบับนี้และต้องไม่ผูกพันเกินกว่าระยะเวลาการเช่า</p>

	<p>2. ตลอดอายุของสัญญาเช่าฉบับนี้ การบินกรุงเทพจะไม่จำหน่าย จ่าย โอน ทรัพย์สิน สนามบินสมุย หรือ จะไม่โอนสิทธิ และ/หรือ หน้าที่ภายใต้สัญญาเช่าฉบับนี้ให้แก่บุคคลอื่นใด โดยไม่ได้รับความยินยอมล่วงหน้าจากกองทรัสต์เป็นลายลักษณ์อักษร ทั้งนี้ เว้นแต่ เป็นการโอนไปทั้งสิทธิและหน้าที่ภายใต้สัญญาเช่าฉบับนี้ให้แก่กลุ่มบุคคลเดียวกันกับการบินกรุงเทพ โดยการบินกรุงเทพได้จัดให้กลุ่มบุคคลเดียวกันกับการบินกรุงเทพ เข้าทำสัญญากับกองทรัสต์และผูกพันตนตามเงื่อนไขของสัญญาเช่านี้ โดยการโอนทรัพย์สินสนามบินสมุยจะต้องไม่กระทบกระเทือนสิทธิของกองทรัสต์ และความสามารถของการบินกรุงเทพและกลุ่มบุคคลเดียวกันกับการบินกรุงเทพในการปฏิบัติตามสัญญาเช่าฉบับนี้โดยเฉพาะในเรื่องการเป็นผู้จัดตั้งสนามบินสมุยตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง</p> <p>เมื่อการบินกรุงเทพโอนสิทธิและหน้าที่ภายใต้สัญญาเช่าฉบับนี้ให้แก่กลุ่มบุคคลเดียวกันกับการบินกรุงเทพตามวรรคก่อนแล้ว การบินกรุงเทพจะดำรงสถานะการถือหุ้นในบริษัทดังกล่าวให้เป็นกลุ่มบุคคลเดียวกันกับการบินกรุงเทพ</p> <p>3. การบินกรุงเทพยินยอมให้กองทรัสต์นำทรัพย์สินสนามบินสมุยออกให้ใช้ประโยชน์ และ/หรือให้เช่าช่วงแก่ผู้เช่าดำเนินงานเพื่อการดำเนินงานสนามบินสาธารณะได้โดยไม่ต้องได้รับอนุญาตจากการบินกรุงเทพก่อน ทั้งนี้ ภายใต้เงื่อนไขว่าการให้เช่าดำเนินงานนั้นต้องเป็นไปตามวัตถุประสงค์การเช่าภายใต้สัญญาฉบับนี้และไม่เป็นการให้เช่าดำเนินงานพื้นที่ที่ประกอบธุรกิจที่ขัดต่อกฎหมาย ความสงบเรียบร้อย หรือศีลธรรมอันดีของประชาชนและระยะเวลาการให้เช่าดำเนินงานหรือข้อกำหนดในการต่ออายุสัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย) จะต้องไม่เกินกว่าระยะเวลาการเช่าภายใต้สัญญาฉบับนี้</p>
ภาษีอากรที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับทรัพย์สินที่เช่า	ตลอดระยะเวลาการเช่า กองทรัสต์ ³ ตกลงรับผิดชอบค่าภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง หรือ ภาษีอื่นใดในทำนองเดียวกัน ทั้งนี้ ไม่ว่าจะเรียกชื่ออย่างใดก็ตาม และค่าธรรมเนียมหรือ ภาษีอื่นใดที่ทางราชการอาจกำหนดเพิ่มเติมหรือใช้บังคับที่เกี่ยวข้องกับที่ดินและสิ่งปลูกสร้างสำหรับทรัพย์สินที่เช่า
ค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่าย	คู่สัญญาแต่ละฝ่ายจะเป็นผู้รับผิดชอบชำระค่าใช้จ่ายที่เจ้าพนักงานที่ดินเรียกเก็บในวันจดทะเบียนสิทธิการเช่าสำหรับการจดทะเบียนใด ๆ ภายใต้สัญญาฉบับนี้ ดังต่อไปนี้
	1) ค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรม ณ สำนักงานที่ดินที่เกี่ยวข้อง: กองทรัสต์จะเป็นผู้รับผิดชอบ

³ หมายเหตุ: ภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย) ได้กำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้เช่าดำเนินงานในการรับผิดชอบภาษีอากรดังกล่าว

	<p>2) ค่าอากรแสตมป์สำหรับสัญญาฉบับนี้: กองทรัสต์จะเป็นผู้รับผิดชอบ</p> <p>3) ค่าใช้จ่ายอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับการจดทะเบียนนิติกรรม ณ สำนักงานที่ดินที่เกี่ยวข้อง: กองทรัสต์จะเป็นผู้รับผิดชอบ</p> <p>4) ค่าภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่าย: การบินกรุงเทพจะเป็นผู้รับผิดชอบ</p>
ทรัพย์สินที่เช่าเสียหายหรือถูกทำลาย	<p>1. หากทรัพย์สินที่เช่าได้รับความเสียหายบางส่วน โดยยังคงสามารถดำเนินงานสนามบินต่อไปได้ ให้สัญญาเช่าฉบับนี้ยังคงมีผลบังคับใช้ต่อไป โดยเว้นแต่คู่สัญญาดกกลงกันเป็นอย่างอื่น การบินกรุงเทพจะซ่อมแซมทรัพย์สินที่เช่าและกองทรัสต์ยินยอมให้นำเงินที่ได้รับจากค่าสินไหมทดแทนพื้นฐานที่ได้รับจากการประกันภัยมาใช้ในการดำเนินการซ่อมแซมทรัพย์สินที่เช่า โดยการบินกรุงเทพมีสิทธิได้รับเงินค่าดูแลการซ่อมแซมทรัพย์สินที่เช่าให้คงเดิม ทั้งนี้ รายละเอียดและเงื่อนไขให้เป็นไปตามที่คู่สัญญาดกกลงกันในสัญญาต่อไป</p> <p>ในกรณีที่ค่าสินไหมทดแทนพื้นฐานได้รับล่าช้าหรือ ค่าซ่อมแซม หรือค่าใช้จ่ายใด ๆ ที่เกี่ยวกับหรือเกี่ยวเนื่องกับการซ่อมแซมทรัพย์สินที่เช่าหรือมีจำนวนเกินกว่าเงินค่าสินไหมทดแทนพื้นฐานที่ได้รับ การบินกรุงเทพและกองทรัสต์ตกลงที่จะร่วมรับผิดชอบในค่าใช้จ่ายส่วนเพิ่มดังกล่าวตามสัดส่วนระยะเวลาการเช่าที่เหลืออยู่ของกองทรัสต์ โดยสัดส่วนความรับผิดชอบของกองทรัสต์จะลดลงตามระยะเวลาการเช่าที่เหลืออยู่</p> <p>2. หากทรัพย์สินที่เช่าได้รับความเสียหายทั้งหมดหรืออย่างมีนัยสำคัญไม่ว่าด้วยเหตุใด ๆ จนไม่อาจใช้ทรัพย์สินที่เช่าต่อไปตามวัตถุประสงค์การเช่าได้ คู่สัญญาดกลงดำเนินการเพื่อจะสร้างทรัพย์สินที่เช่าขึ้นใหม่ทุกกรณี โดยคู่สัญญาดกลงให้การบินกรุงเทพดำเนินการซ่อมแซม ปรับปรุง จัดหา สร้าง หรือดำเนินการใด ๆ เพื่อให้ทรัพย์สินที่เช่าสามารถกลับมาดำเนินงานสนามบินได้ตามเดิม ภายใต้แบบแปลนแผนงาน และงบประมาณที่คู่สัญญาจะได้ออกตกลงร่วมกัน</p> <p>กองทรัสต์ยินยอมให้นำเงินที่ได้รับจากค่าสินไหมทดแทนพื้นฐานจากการประกันภัยมาใช้ในการดำเนินการนั้น โดยการบินกรุงเทพมีสิทธิได้รับเงินค่าดูแลการซ่อมแซมทรัพย์สินที่เช่าให้คงเดิม และให้ถือว่าสิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญามีผลต่อไปจนกว่าการก่อสร้างแล้วเสร็จ⁴ และคู่สัญญาได้เข้าทำสัญญาเช่าทรัพย์สินฉบับใหม่โดยในกรณีที่จำเป็น คู่สัญญาจะจดทะเบียนสิทธิการเช่าเฉพาะในส่วนของทรัพย์สินที่เช่า</p>

⁴ “การก่อสร้างแล้วเสร็จ” หมายถึง การก่อสร้างทรัพย์สินที่เช่าขึ้นมาใหม่แล้วเสร็จทั้งหมด โดยได้รับใบรับรองการก่อสร้างและใบอนุญาตอื่น ๆ ที่จำเป็นเพื่อการดำเนินกิจการ และกองทรัสต์สามารถใช้ประโยชน์ในทรัพย์สินดังกล่าวตามวัตถุประสงค์ในการเช่า

ที่ได้รับความเสียหาย (โดยให้มีข้อกำหนดและเงื่อนไขต่างๆ เช่นเดียวกับสัญญาฉบับนี้) ทั้งนี้ รายละเอียดและเงื่อนไขให้เป็นไปตามที่คู่สัญญาตกลงกันในสัญญาต่อไป อย่างไรก็ดี หากระยะเวลาในการซ่อมแซม ปรับปรุง จัดหา สร้าง หรือดำเนินการใด ๆ เกินกว่ากำหนดเวลาก่อสร้าง⁵ โดยไม่ได้เกิดจากความผิดของคู่สัญญาฝ่ายใด คู่สัญญาตกลงจะหารื้อร่วมกันโดยสุจริต และจะใช้ความพยายามอย่างดีที่สุดในการบรรลुข้อตกลงที่เป็นประโยชน์อย่างที่สุดสำหรับคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย ซึ่งอาจรวมถึงการตกลงให้มีการขยายระยะเวลาการเช่าภายใต้สัญญาฉบับนี้ (และสัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย)) ออกไปตามระยะเวลาการก่อสร้างที่เกิดขึ้นจริงซึ่งเกินกำหนดเวลาก่อสร้างนั้น แต่ระยะเวลาส่วนขยายนี้นจะไม่เกิน 1 (หนึ่ง) ปีนับจากวันครบกำหนดเวลาก่อสร้าง (“ระยะเวลาการก่อสร้างส่วนขยาย”) ทั้งนี้คู่สัญญาตกลงให้ค่าเช่าที่กองทรัสต์ได้ชำระแล้วภายใต้สัญญาฉบับนี้เป็นค่าเช่าสำหรับระยะเวลาการก่อสร้างส่วนขยาย โดยการบินกรุงเทพไม่มีภาระหน้าที่ในการคืนค่าเช่าส่วนที่เหลือตามสัญญาเช่าฉบับนี้ให้แก่กองทรัสต์ และกองทรัสต์ไม่มีหน้าที่ต้องชำระค่าเช่าตามสัญญาเช่าฉบับใหม่สำหรับระยะเวลาการก่อสร้างส่วนขยายให้แก่การบินกรุงเทพอีกแต่อย่างใด เว้นแต่คู่สัญญาจะตกลงกันเป็นอย่างอื่น

หากการบินกรุงเทพไม่สามารถดำเนินการให้การก่อสร้างแล้วเสร็จภายในระยะเวลาการก่อสร้างส่วนขยายโดยไม่ได้เกิดจากความผิดของคู่สัญญาฝ่ายใด การบินกรุงเทพตกลงคืนเงินค่าเช่าที่กองทรัสต์ได้ชำระล่วงหน้าคืนให้แก่กองทรัสต์นับตั้งแต่วันที่พ้นกำหนดระยะเวลาการก่อสร้างส่วนขยายดังกล่าวจนถึงวันที่การบินกรุงเทพทำการก่อสร้างแล้วเสร็จ โดยค่าเช่าที่กองทรัสต์จะได้รับคืนจากการบินกรุงเทพคำนวณเป็นรายวันตามระยะเวลาการก่อสร้างที่เกินกำหนดในสัญญา ทั้งนี้ เพื่อความชัดเจน การก่อสร้างที่เกินกำหนดนี้ไม่ถือว่าเป็นการที่คู่สัญญาปฏิบัติผิดสัญญาฉบับนี้ เว้นแต่ในกรณีที่การก่อสร้างล่าช้าไม่สามารถดำเนินการให้แล้วเสร็จตามที่กำหนดไว้ในข้อนี้ อันเนื่องมาจากความล่าช้าในการดำเนินการของคู่สัญญาฝ่ายใด

ในกรณีที่ไม่สามารถก่อสร้างทรัพย์สินที่เช่าขึ้นมาใหม่ได้อันเนื่องจากเหตุอื่นใดโดยไม่ใช่ความผิดหรือความประสงค์ของคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งฝ่ายใด คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายจะร่วมกันหารื้อเพื่อแบ่งค่าสินไหมทดแทนพื้นฐานโดยจะพิจารณาแบ่งให้แก่การบินกรุงเทพและกองทรัสต์ตามสูตรที่คำนวณดังนี้

⁵ “กำหนดเวลาก่อสร้าง” หมายถึง ระยะเวลา 12 (สิบสอง) เดือนนับแต่วันที่เกิดกรณีทรัพย์สินที่เช่าได้รับความเสียหายทั้งหมด หรืออย่างมีนัยสำคัญ

	<div> <div> <div>จำนวนเงินค่า สินไหมทดแทน พื้นฐานที่ได้รับที่ จะแบ่งให้ผู้เช่า</div> <div>=</div> <div> <div>มูลค่าคิดลดกระแสเงินสด (DCF) ที่คงเหลือของทรัพย์สินที่เช่าที่ เสียหาย ณ วันที่ทรัพย์สินได้รับความเสียหาย</div> <div>มูลค่าตลาดของทรัพย์สินที่เช่าที่เสียหาย ณ วันที่ทรัพย์สินได้รับความเสียหาย</div> </div> </div> <div> <div>จำนวนเงิน ที่ได้รับจาก ค่าสินไหม ทดแทน พื้นฐาน</div> <div>X</div> <div>ค่าสินไหม ทดแทน พื้นฐาน</div> </div> </div> <p>หมายเหตุ:</p> <ol style="list-style-type: none"> มูลค่าคิดลดกระแสเงินสด (DCF) ตามสัญญาที่คงเหลือของทรัพย์สินที่เช่าที่เสียหาย ณ วันที่ทรัพย์สินได้รับความเสียหาย มูลค่าตลาดของทรัพย์สินที่เช่าที่เสียหาย ณ วันที่ทรัพย์สินได้รับความเสียหาย หมายความว่ามูลค่าตลาดของกรรมสิทธิ์ (Freehold) ในทรัพย์สินที่เช่าคำนวณด้วยวิธีคิดลดกระแสเงินสด จัดทำโดยผู้ประเมินมูลค่าทรัพย์สินอิสระที่ผู้เช่าและผู้ให้เช่าร่วมกันแต่งตั้ง ทั้งนี้ กองทรัสต์สงวนสิทธิที่จะพิจารณาการดำเนินการดังกล่าวให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในสัญญาก่อตั้งทรัสต์และประกาศที่เกี่ยวข้อง โดยผู้จัดการกองทรัสต์และทรัสต์ หรือ ในกรณีที่ผู้จัดการกองทรัสต์และทรัสต์เห็นสมควรให้นำเสนอแก่ที่ประชุมผู้ถือหุ้นหน่วยทรัสต์เพื่อพิจารณา (แล้วแต่กรณี)
ทรัพย์สินที่เช่าถูกเวนคืน	<ol style="list-style-type: none"> ในกรณีที่ทรัพย์สินที่เช่าถูกเวนคืนไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วนจนไม่สามารถใช้ประโยชน์จากทรัพย์สินที่เช่าได้ตามวัตถุประสงค์ในการเช่าตามสัญญานี้ ให้สัญญานี้เป็นอันสิ้นสุดลงทันที โดยการบินกรุงเทพไม่มีหน้าที่ต้องคืนค่าเช่าให้แก่กองทรัสต์ และให้กองทรัสต์มีสิทธิได้รับเงินทดแทนค่าเวนคืนตามจำนวนที่กองทรัสต์มีสิทธิได้รับในฐานะผู้เช่าทรัพย์สินที่เช่า และให้การบินกรุงเทพมีสิทธิได้รับเงินทดแทนค่าเวนคืนตามจำนวนที่การบินกรุงเทพมีสิทธิได้รับในฐานะเจ้าของกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่เช่าจากหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง ตามจำนวน หลักเกณฑ์ และวิธีการที่กำหนดในพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ 2562 และที่แก้ไขเพิ่มเติม รวมถึงกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ในกรณีที่ทรัพย์สินที่เช่าถูกเวนคืนบางส่วนและยังสามารถใช้ประโยชน์ได้ตามวัตถุประสงค์ในการเช่าตามสัญญานี้ ให้สัญญาฉบับนี้มีผลใช้บังคับต่อไปในส่วนที่ไม่ถูกเวนคืน โดยคู่สัญญาตกลงจะรับเงินจากการเวนคืน (หลังหักค่าใช้จ่ายและภาษีที่เกี่ยวข้อง) จากหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องตามสิทธิของตน โดยการบินกรุงเทพไม่มีหน้าที่ต้องคืนค่าเช่าให้แก่กองทรัสต์ในส่วนที่ถูกเวนคืนแต่อย่างใด
เหตุ ฝิ ด นั ด ฝิ ด สั ถ์	<p>ในกรณีที่เหตุการณ์อย่างใดอย่างหนึ่งตามที่ระบุในกรณีดังกล่าวต่อไปนี้ ให้ถือเป็นเหตุ ฝิ ด นั ด ฝิ ด สั ถ์</p> <ol style="list-style-type: none"> เหตุ ฝิ ด นั ด ฝิ ด สั ถ์ โดยการบินกรุงเทพ

(ก) ในกรณีที่การบินกรุงเทพฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามข้อตกลงที่เป็นสาระสำคัญที่ระบุไว้ในสัญญาฉบับนี้ และ/หรือสัญญาเพื่อการลงทุนสนามบินสมุย หรือการบินกรุงเทพผิดคำรับรองที่ให้ไว้ในสัญญานี้ และ/หรือสัญญาเพื่อการลงทุนสนามบินสมุยฉบับใด อันส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อการดำเนินงานสนามบินสมุย และการบินกรุงเทพไม่สามารถดำเนินการแก้ไขและปฏิบัติให้ถูกต้องตามสัญญาภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ในสัญญาที่เกี่ยวข้องให้ถือว่าการบินกรุงเทพเป็นฝ่ายผิดสัญญาฉบับนี้ (เว้นแต่เป็นเหตุสุดวิสัย หรือเกิดจากการที่กองทรัสต์ไม่ปฏิบัติตามข้อตกลงหรือเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญานั้น ๆ)

(ข) ในกรณีที่การบินกรุงเทพไม่ทำการจดทะเบียนสิทธิการเช่าให้แก่กองทรัสต์ในวันที่กำหนดให้ถือว่าเป็นเหตุผิดนัดตามสัญญานี้ทันที เว้นแต่เป็นเหตุสุดวิสัย หรือเว้นแต่เกิดจากการที่กองทรัสต์ไม่ปฏิบัติตามข้อตกลงหรือเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญานั้น ๆ

(ค) ในกรณีที่การบินกรุงเทพจำหน่าย จ่าย โอน หรือก่อภาระผูกพันใด ๆ บนทรัพย์สินที่เช่า ภายในระยะเวลาการเช่าอันฝ่าฝืนต่อข้อกำหนดในสัญญานี้ ให้ถือว่าเป็นเหตุผิดนัดตามสัญญานี้ทันที

(ง) ในกรณีใด ๆ ก็ตามที่ทรัพย์สินสนามบินสมุยตามสัญญานี้ถูกยึดตามคำสั่งศาลโดยเกิดจากความผิดของการบินกรุงเทพ ซึ่งผู้ใช้สิทธิได้ใช้สิทธิถูกต้องตามกฎหมาย อันเป็นเหตุให้กองทรัสต์ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากทรัพย์สินสนามบินสมุยได้ ให้ถือว่าเป็นเหตุผิดนัดตามสัญญานี้ทันที

(จ) ในกรณีที่การบินกรุงเทพมีมติ หรือกรณีมีการเริ่มดำเนินการยื่นคำร้องต่อศาลหรือหน่วยงานอื่นใด หรือกรณีที่ศาลหรือหน่วยงานอื่นใดมีคำสั่ง

1. เพื่อเลิกกิจการ หรือเลิกบริษัท หรือ
2. เพื่อขอฟื้นฟูกิจการ หรือ
3. เพื่อให้การบินกรุงเทพตกเป็นบุคคลล้มละลาย (ไม่ว่าเป็นการเริ่มดำเนินการโดยการบินกรุงเทพหรือโดยบุคคลอื่น) หรือ
4. ให้ชำระบัญชี

2. เหตุผิดนัดผิดสัญญาโดยกองทรัสต์

ในกรณีที่กองทรัสต์ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามข้อตกลงที่เป็นสาระสำคัญในสัญญานี้ หรือผิดคำรับรองที่ให้ไว้ในสัญญานี้ อันส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อการดำเนินงานสนามบินสมุย และกองทรัสต์ไม่สามารถดำเนินการแก้ไขการผิดสัญญาดังกล่าวภายในระยะเวลาที่กำหนด ให้ถือว่ากองทรัสต์เป็นฝ่ายผิดสัญญา เว้นแต่เป็นเหตุสุดวิสัย หรือเกิดจากการที่การบินกรุงเทพไม่ปฏิบัติตามข้อตกลงหรือเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญาฉบับนี้ หรือในกรณีที่การไม่ปฏิบัติตามข้อตกลงหรือเงื่อนไข

	<p>ที่ระบุไว้ในสัญญาฉบับนี้เป็นผลเนื่องมาจากผู้เช่าดำเนินงาน (ที่อาจเป็นการบินกรุงเทพหรือกลุ่มบุคคลเดียวกันกับการบินกรุงเทพ) จงใจหรือประมาทเลินเล่อในการปฏิบัติหน้าที่ตามที่กำหนดไว้ในสัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย)</p>
<p>สิทธิของคู่สัญญาเมื่อเกิดเหตุผิดนัดผิดสัญญา</p>	<ol style="list-style-type: none"> สิทธิของกองทรัสต์เมื่อเกิดเหตุผิดนัดผิดสัญญาโดยการบินกรุงเทพ ในกรณีที่เกิดเหตุการณ์ตามที่ระบุไว้ในข้อ 1.(ก) ถึง 1.(จ) ของหัวข้อเหตุผิดนัดกองทรัสต์มีสิทธิ <ol style="list-style-type: none"> (1) เรียกให้การบินกรุงเทพปฏิบัติตามสัญญา รวมถึงเรียกร้องค่าเสียหายที่เกิดขึ้นเนื่องจากเหตุผิดนัดนั้น หรือ (2) เลิกสัญญาฉบับนี้ โดยการบินกรุงเทพตกลงคืนเงินค่าเช่าที่ได้รับตามสัดส่วนระยะเวลาการเช่าที่เหลืออยู่ของกองทรัสต์ รวมถึงชดเชยค่าเสียหาย ค่าขาดประโยชน์จากการที่กองทรัสต์ไม่สามารถใช้ประโยชน์ในทรัพย์สินสนามบินสมุยได้ตามระยะเวลาการเช่าที่เหลือ และ/หรือค่าใช้จ่ายอื่นใดอันเกิดจากการบอกเลิกสัญญาฉบับนี้ สิทธิของการบินกรุงเทพเมื่อเกิดเหตุผิดนัดผิดสัญญาโดยกองทรัสต์ในกรณีที่เกิดเหตุการณ์ตามที่ระบุไว้ในข้อ 2. ของหัวข้อเหตุผิดนัด การบินกรุงเทพ มีสิทธิ <ol style="list-style-type: none"> (1) เรียกให้กองทรัสต์ปฏิบัติตามสัญญา รวมถึงเรียกร้องค่าเสียหายที่เกิดขึ้นเนื่องจากเหตุผิดนัดนั้น หรือ (2) เลิกสัญญาฉบับนี้ โดยการบินกรุงเทพไม่มีหน้าที่คืนเงินค่าเช่าที่ได้รับล่วงหน้าให้แก่กองทรัสต์ รวมถึงมีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายที่เกิดขึ้นเนื่องจากเหตุผิดนัดนั้น และ/หรือค่าใช้จ่ายอื่นใดอันเกิดจากการบอกเลิกสัญญาฉบับนี้ได้
<p>การสิ้นสุดของสัญญา</p>	<ol style="list-style-type: none"> เมื่อครบกำหนดระยะเวลาการเช่า คู่สัญญาตกลงร่วมกันเป็นลายลักษณ์อักษรให้เลิกสัญญาฉบับนี้ มีการเพิกถอน หรือยกเลิกกองทรัสต์โดยผลของกฎหมาย และ/หรือคำสั่งของหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง ซึ่งรวมถึงสำนักงาน ก.ล.ต. คณะกรรมการ ก.ล.ต. และ/หรือคณะกรรมการกำกับตลาดทุน หรือเป็นไปตามที่กำหนดในสัญญาก่อตั้งทรัสต์ ทั้งนี้ โดยไม่ใช่ความผิดของคู่สัญญา ให้ถือว่าสัญญาฉบับนี้สิ้นสุดลงทันที โดยที่คู่สัญญาตกลงกันดังนี้ <ol style="list-style-type: none"> (ก) คู่สัญญาแต่ละฝ่ายไม่มีสิทธิเรียกค่าเสียหาย ค่าใช้จ่าย หรือเงินหรือประโยชน์ตอบแทนอื่นใดจากคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง ทั้งนี้ เว้นแต่คู่สัญญาจะตกลงกันเป็นอย่างอื่น (ข) การบินกรุงเทพจะคืนค่าเช่าทรัพย์สินที่เช่าคงเหลือให้แก่กองทรัสต์ตามสัดส่วนระยะเวลาการเช่าที่เหลืออยู่ของกองทรัสต์

	<p>4. ในกรณีที่เนื้อที่ทั้งหมดหรือบางส่วนที่สำคัญของทรัพย์สินที่เช่าตกอยู่ภายใต้เขตเวนคืนหรือเขตสำรวจเพื่อการเวนคืนตามประกาศหรือกฎหมายอันเกี่ยวกับการเวนคืนหรือกฎหมายอื่น ๆ ซึ่งทำให้ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากทรัพย์สินที่เช่าได้ตามวัตถุประสงค์ในการเช่าตามสัญญานี้ ให้ถือว่าสัญญานับนี้สิ้นสุดลงทันทีเมื่อหน่วยงานที่เวนคืนได้จ่ายหรือวางเงินค่าทดแทนตามที่กำหนดไว้ภายใต้กฎหมายที่เกี่ยวข้องให้แก่การบินกรุงเทพและกองทรัสต์ โดยคู่สัญญาต่างไม่มีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายซึ่งกันและกัน รวมทั้งการบินกรุงเทพไม่ต้องคืนค่าเช่าสำหรับระยะเวลาการเช่าที่เหลืออยู่แก่กองทรัสต์</p> <p>5. เมื่อคู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งใช้สิทธิบอกเลิกสัญญาในกรณีที่มีเหตุผิณฑ์ตามที่ระบุไว้ในหัวข้อสิทธิของคู่สัญญาเมื่อเกิดเหตุผิณฑ์</p> <p>6. เมื่อไม่สามารถจดทะเบียนสิทธิการเช่าทรัพย์สินที่เช่าภายในระยะเวลาที่กำหนดตามสัญญานี้ โดยมีเหตุสุดวิสัย หรือเหตุอื่นใดอันมิใช่ความผิดของคู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง และคู่สัญญาตกลงเลิกสัญญา ให้ถือว่าสัญญานับนี้และสัญญาเพื่อการลงทุนสนามบินสมุญสิ้นสุดลงทันที โดยที่คู่สัญญาแต่ละฝ่ายไม่มีสิทธิเรียกค่าเสียหาย ค่าใช้จ่าย หรือเงินหรือประโยชน์ตอบแทนอื่นใดจากคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง ทั้งนี้ เว้นแต่คู่สัญญาจะตกลงกันเป็นอย่างอื่น</p> <p>7. ในระยะเวลาใด ๆ ก่อนหรือในวันจดทะเบียนสิทธิการเช่า เมื่อทรัพย์สินสนามบินสมุญได้รับความเสียหายอย่างมีนัยสำคัญจนเป็นเหตุให้กองทรัสต์ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากทรัพย์สินสนามบินสมุญได้ โดยไม่ไ้ความผิดของคู่สัญญา ให้ถือว่าสัญญานับนี้สิ้นสุดลงทันที โดยที่คู่สัญญาแต่ละฝ่ายไม่มีสิทธิเรียกค่าเสียหาย ค่าใช้จ่าย ค่าเช่าทรัพย์สินที่เช่า เงิน หรือประโยชน์ตอบแทนอื่นใดจากคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง ทั้งนี้ เว้นแต่คู่สัญญาจะตกลงกันเป็นอย่างอื่น</p>
ผลภายหลังจากสัญญาเช่าสิ้นสุด	เมื่อสัญญานับนี้สิ้นสุดลงไม่ว่าด้วยเหตุใด ๆ ตามที่ได้กำหนดไว้ในสัญญานับนี้ กองทรัสต์จะส่งมอบทรัพย์สินที่เช่าคืนตามสภาพที่มีการใช้ประโยชน์ตามปกติซึ่งเป็นอยู่ ณ เวลานั้นให้แก่การบินกรุงเทพ
เหตุสุดวิสัย	<p>1. ในกรณีที่เกิดเหตุสุดวิสัย อันเป็นผลให้คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญานับนี้ได้ คู่สัญญาฝ่ายนั้นจะต้องส่งหนังสือแจ้งให้คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งทราบถึงเหตุสุดวิสัยดังกล่าวโดยเร็ว และในกรณีดังกล่าวให้คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายยินยอมให้อีกฝ่ายหนึ่งเลื่อนการปฏิบัติตามสัญญานับนี้ไปได้เท่ากับระยะเวลาที่เกิดเหตุสุดวิสัย โดยไม่ถือว่าเป็นความผิดของคู่สัญญาฝ่ายใด</p> <p>2. ในกรณีที่เหตุสุดวิสัย ทำให้คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญานับนี้ได้เป็นระยะเวลารวมกันเกินกว่า 45 (สี่สิบห้า) วัน คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายจะเจรจา</p>

	<p>ร่วมกันโดยสุจริต และจะใช้ความพยายามอย่างดีที่สุดในการบรรลุข้อตกลงที่เป็นประโยชน์อย่างที่สุดสำหรับคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย โดยไม่ถือว่าเป็นความผิดของคู่สัญญาฝ่ายใด</p> <p>3. ในกรณีที่เหตุสุดวิสัยอันส่งผลกระทบในทางลบอย่างเป็นสาระสำคัญต่อธุรกิจ และ/หรือกิจการของผู้เช่าดำเนินงานรวมทั้งผู้ประกอบการรายอื่น ๆ ในธุรกิจประเภทเดียวกัน โดยไม่ใช่ความผิดของผู้เช่าดำเนินงานหรือผู้เช่าดำเนินงานมิได้เป็นผู้มีส่วนที่ทำให้เกิดเหตุสุดวิสัยนั้นขึ้น และส่งผลให้ผู้เช่าดำเนินงานไม่สามารถประกอบกิจการตามวัตถุประสงค์ของการเช่าและทรัพย์สินที่เช่าได้ ทำให้ไม่สามารถชำระค่าเช่าในจำนวน หรือตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ในสัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย) ได้ คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายตกลงจะเจรจาร่วมกันโดยสุจริต และจะใช้ความพยายามอย่างดีที่สุดในการบรรลุข้อตกลงที่เป็นประโยชน์อย่างที่สุดสำหรับคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย โดยไม่ถือว่าเป็นความผิดของคู่สัญญาฝ่ายใด ซึ่งอาจรวมถึงการตกลงให้มีการขยายระยะเวลาการเช่าภายใต้สัญญาฉบับนี้และสัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย) ออกไปตามระยะเวลาที่เกิดเหตุสุดวิสัยก็ได้</p>
--	--

(2) สรุปสาระสำคัญของสัญญาบริการระยะยาว (สนามบินสมุย)

มีข้อสัญญาหลักที่สำคัญ ดังนี้

คู่สัญญา	<p><u>ผู้ให้บริการ</u>: บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (“การบินกรุงเทพ”)</p> <p><u>ผู้รับบริการ</u>: บริษัทหลักทรัสต์จัดการกองทุน กลสิกรไทย จำกัด ในฐานะทรัสต์ของทรัสต์เพื่อการลงทุนในสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบินการบินกรุงเทพ (“กองทรัสต์”)</p>
ขอบเขตการให้บริการ	<p>การบินกรุงเทพตกลงจะให้บริการในการจัดหา บำรุงรักษา 2 รายการนี้ แก่กองทรัสต์⁶</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ทรัพย์สินภายใต้สิทธิการระดิดพันในอสังหาริมทรัพย์ และ 2) เครื่องมือ อุปกรณ์และงานระบบ <p>การบินกรุงเทพจะใช้ความพยายามอย่างดีที่สุดในการจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกที่สนับสนุนการปฏิบัติการสนามบินสมุย ทั้งนี้ รายละเอียดและเงื่อนไขให้เป็นไปตามที่คู่สัญญาตกลงกันในสัญญาต่อไป</p>
ระยะเวลาการให้บริการและการต่อสัญญา	<p>คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายตกลงว่าระยะเวลาการให้บริการตามสัญญานี้มีกำหนด 25 (ยี่สิบห้า) ปี นับตั้งแต่วันที่จดทะเบียนสิทธิการเช่าภายใต้สัญญาเช่าระยะยาว (สนามบินสมุย)</p>

⁶ โดยกองทรัสต์จะให้บริการต่อแก่ผู้เช่าดำเนินงานของกองทรัสต์ภายใต้สัญญาบริการแก่ผู้เช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย)

ค่าบริการ	ชำระเป็นรายเดือน ตามอัตราดังต่อไปนี้	
	ระยะเวลา	อัตราค่าบริการ (บาท/เดือน)
	1 สิงหาคม 2565 (วันที่กองทรัสต์คาดว่าจะเข้าลงทุน) – 31 ธันวาคม 2570	4,166,667
	1 มกราคม 2571 – 31 ธันวาคม 2575	4,583,333
	1 มกราคม 2576 – 31 ธันวาคม 2580	5,000,000
	1 มกราคม 2581 – 31 ธันวาคม 2585	5,416,667
	1 มกราคม 2586 – 31 กรกฎาคม 2590	5,833,333
เหตุสุดวิสัย	<p>1. ในกรณีที่เกิดเหตุสุดวิสัย อันเป็นผลให้คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญาฉบับนี้ได้ คู่สัญญาฝ่ายนั้นจะต้องส่งหนังสือแจ้งให้คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งทราบถึงเหตุสุดวิสัยดังกล่าวโดยเร็ว และในกรณีเกิดเหตุสุดวิสัยดังกล่าวให้คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายยินยอมให้อีกฝ่ายหนึ่งเลื่อนการปฏิบัติตามสัญญาฉบับนี้ไปได้เท่ากับระยะเวลาที่เกิดเหตุสุดวิสัย โดยไม่ถือว่าเป็นความผิดของคู่สัญญาฝ่ายใด</p> <p>2. ในกรณีที่เหตุสุดวิสัย ทำให้คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญาฉบับนี้ได้เป็นระยะเวลารวมกันเกินกว่า 45 (สี่สิบห้า) วัน คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายจะเจรจาร่วมกันโดยสุจริต และจะใช้ความพยายามอย่างดีที่สุดในการบรรลู่ข้อตกลงที่เป็นประโยชน์อย่างที่สุด โดยไม่ถือว่าเป็นความผิดของคู่สัญญาฝ่ายใด</p>	
การสิ้นสุดของสัญญา	ในกรณีที่สัญญาเช่าระยะยาว (สนามบินสมุย) สิ้นสุดลงไม่ว่ากรณีใด ๆ ให้ถือว่าสัญญาฉบับนี้สิ้นสุดลงเช่นกัน	

(3) สรุปสาระสำคัญของสัญญาตกลงกระทำการ (สนามบินสมุย)

มีข้อสัญญาหลักที่สำคัญ ดังนี้

คู่สัญญา	<p><u>ผู้ให้สัญญา</u>: บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (“การบินกรุงเทพ”)</p> <p><u>ผู้รับสัญญา</u>: บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน กสิกรไทย จำกัด ในฐานะทรัสต์ของทรัสต์เพื่อการลงทุนในสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบินการบินกรุงเทพ (“กองทรัสต์”)</p>
ระยะเวลาของสัญญา	ให้มีกำหนดระยะเวลา 25 (ยี่สิบห้า) ปี นับตั้งแต่วันจดทะเบียนสิทธิการเช่าเป็นต้นไป (“ ระยะเวลาการให้สัญญา ”)
สิทธิในการใช้ชื่อและเครื่องหมายการค้า	การบินกรุงเทพตกลงดำเนินการให้กองทรัสต์ และผู้เช่าดำเนินงานเป็นผู้มีสิทธิโดยถูกต้องและสมบูรณ์ตามกฎหมายในการใช้ชื่อ (เป็นส่วนหนึ่งของชื่อกองทรัสต์) และ/หรือเครื่องหมายการค้า และ/หรือตราสัญลักษณ์ และ/หรือรูปภาพ และ/หรือเครื่องหมายอื่น

	<p>ใดที่ใช้ในการสื่อความหมายให้ประชาชนทั่วไปเข้าใจว่าทรัพย์สินที่กองทรัสต์จะเข้าลงทุนเกี่ยวข้องกับการบินกรุงเทพและโครงการสนามบินสมุย โดยกองทรัสต์ใช้เพียงเพื่อการสื่อสาร การเปิดเผยข้อมูลในส่วนที่เกี่ยวข้องกับลักษณะของทรัพย์สินที่ลงทุนครั้งแรกตลอดระยะเวลาที่กองทรัสต์เป็นผู้เช่าในโครงการสนามบินสมุย โดยไม่มีค่าใช้จ่าย</p>
สิทธิในการปฏิเสธก่อน (Right of First Refusal)	<p>1. การบินกรุงเทพ ตกลงว่า</p> <p>1.1. ตลอดระยะเวลาการให้สัญญา หากการบินกรุงเทพ และ/หรือกลุ่มบุคคลเดียวกันของการบินกรุงเทพ จะจำหน่าย จ่าย โอน ให้เช่า ไม่ว่าทั้งหมดหรือแต่บางส่วนของ อสังหาริมทรัพย์ และ/หรือ อาคารและสิ่งปลูกสร้าง และ/หรือ อสังหาริมทรัพย์ และ/หรือทรัพย์สินที่ใช้ในการดำเนินกิจการสนามบินสมุย รวมถึงที่มีความเกี่ยวข้องกับสนามบินสมุย เช่น พื้นที่เชิงพาณิชย์ (Commercial Area) เป็นต้น (ที่มีในปัจจุบันหรือในอนาคต) แก่ทรัสต์เพื่อการลงทุนในอสังหาริมทรัพย์อื่น หรือเป็นการจำหน่าย จ่าย โอน ให้เช่าทรัพย์สินในลักษณะการระดมทุนในลักษณะเดียวกันกับทรัสต์เพื่อการลงทุนในอสังหาริมทรัพย์</p> <p>1.2. ตลอดระยะเวลา 10 (สิบ) ปี นับตั้งแต่วันที่จัดตั้งกองทรัสต์ หากการบินกรุงเทพ และ/หรือกลุ่มบุคคลเดียวกันของการบินกรุงเทพ จะจำหน่าย จ่าย โอน ให้เช่า ไม่ว่าทั้งหมดหรือแต่บางส่วนของอสังหาริมทรัพย์ และ/หรือ อาคารและสิ่งปลูกสร้าง และ/หรือ อสังหาริมทรัพย์ และทรัพย์สินที่ใช้ในการดำเนินกิจการสนามบินสุโขทัย สนามบินตราด และ สนามบินอื่นๆ ในประเทศไทย (ที่มีในปัจจุบันหรือในอนาคต) แก่ทรัสต์เพื่อการลงทุนในอสังหาริมทรัพย์อื่น หรือเป็นการจำหน่าย จ่าย โอน ให้เช่าทรัพย์สินในลักษณะการระดมทุนในลักษณะเดียวกันกับทรัสต์เพื่อการลงทุนในอสังหาริมทรัพย์</p> <p>(รวมเรียกว่า “ทรัพย์สินที่อยู่ภายใต้สิทธิในการปฏิเสธก่อน”)</p> <p>การบินกรุงเทพจะดำเนินการ และจะดำเนินการให้กลุ่มบุคคลเดียวกันของการบินกรุงเทพ ตกลงให้สิทธิกับกองทรัสต์ในการที่จะปฏิเสธก่อน (Right of First Refusal) ในการซื้อ และ/หรือรับโอนกรรมสิทธิ์ และ/หรือรับโอนสิทธิครอบครอง และ/หรือเช่าทรัพย์สิน ดังกล่าวข้างต้น ก่อนบุคคลอื่น ทั้งนี้ การใช้สิทธิในการปฏิเสธก่อน (Right of First Refusal) ของกองทรัสต์ ต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขที่เป็นประโยชน์สูงสุดแก่การบินกรุงเทพ</p> <p>2. หากกองทรัสต์ประสงค์จะลงทุนในทรัพย์สินที่อยู่ภายใต้สิทธิในการปฏิเสธก่อน คู่สัญญาจะร่วมมือกันในการดำเนินการเพื่อให้ได้รับอนุมัติจากสำนักงาน ก.ล.ต. และ/หรือหน่วยงานราชการอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการดำเนินการใด ๆ เพื่อให้การลงทุนในทรัพย์สินนั้นเป็นไปตามหลักเกณฑ์ของสำนักงาน ก.ล.ต.</p>

ข้อตกลงที่จะไม่ประกอบกิจการแข่งขันในอำเภอกะสมุย	การบินกรุงเทพตกลง และจะดำเนินการให้กลุ่มบุคคลเดียวกันของการบินกรุงเทพตกลงจะไม่จัดตั้ง และ/หรือ เป็นผู้ดำเนินงานสนามบิน และ/หรือ เป็นผู้บริหารอสังหาริมทรัพย์ และ/หรือเป็นที่ปรึกษา สำหรับการดำเนินงานสนามบินอื่น (ที่ไม่ใช่สนามบินสมุย) ในอำเภอกะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี								
การถือหุ้นและการดำรงสัดส่วนการถือหุ้นในผู้จัดการกองทรัสต์	<ol style="list-style-type: none"> 1. เว้นแต่จะได้รับความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจากกองทรัสต์ ตลอดระยะเวลาที่บริษัท กรุงเทพ รีทแมเนจเม้นท์ จำกัด (“กรุงเทพ รีทแมเนจเม้นท์”) เป็นผู้จัดการกองทรัสต์ของกองทรัสต์ การบินกรุงเทพตกลงว่าจะดำรงให้กรุงเทพ รีทแมเนจเม้นท์เป็นบริษัทย่อยของการบินกรุงเทพ หรือในกรณีที่มีการปรับโครงสร้างการถือหุ้นภายในกลุ่มของการบินกรุงเทพ จะดำเนินการให้กรุงเทพ รีทแมเนจเม้นท์อยู่ภายใต้อำนาจควบคุมกิจการเดียวกันกับการบินกรุงเทพ 2. ตลอดระยะเวลาที่กรุงเทพ รีทแมเนจเม้นท์เป็นผู้จัดการกองทรัสต์ของกองทรัสต์ การบินกรุงเทพตกลงและจะดำเนินการให้กลุ่มบุคคลเดียวกันตกลงจะไม่จำหน่าย จ่าย โอน หุ้นดังกล่าว หรือกระทำการใดอันมีผลทำให้กรุงเทพ รีทแมเนจเม้นท์ไม่เป็นไปตามข้อ 1. ข้างต้นหรือทำให้อำนาจการจัดการงานของกรุงเทพ รีทแมเนจเม้นท์ตกไปอยู่กับบุคคลอื่น เว้นแต่ได้รับความยินยอมจากกองทรัสต์ล่วงหน้าเป็นลายลักษณ์อักษร 3. ตลอดระยะเวลาการถือครองหุ้นตามที่ระบุไว้ข้างต้น การบินกรุงเทพตกลงและจะดำเนินการให้กลุ่มบุคคลเดียวกันตกลงจะดำเนินการใด ๆ เพื่อทำให้กรุงเทพ รีทแมเนจเม้นท์ปฏิบัติตามที่ผู้จัดการกองทรัสต์ในฐานะที่เป็นผู้ที่มีวิชาชีพซึ่งได้รับความไว้วางใจด้วยความระมัดระวัง ซื่อสัตย์สุจริต และเป็นไปตามสัญญาก่อตั้งทรัสต์ สัญญาแต่งตั้งผู้จัดการกองทรัสต์ กฎหมายที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนข้อผูกพันที่ได้ให้ไว้เพิ่มเติมในเอกสารที่เปิดเผยแก่ผู้ลงทุน และมติที่ประชุมของผู้ถือหุ้นหน่วยทรัสต์ 								
การดำรงสัดส่วนการถือหุ้นหน่วยทรัสต์ในกองทรัสต์	<p>ตลอดระยะเวลาการถือครองหน่วยทรัสต์ การบินกรุงเทพตกลง และจะดำเนินการให้กลุ่มบุคคลเดียวกันของการบินกรุงเทพตกลงจะดำรงสถานะเป็นผู้ถือหุ้นหน่วยทรัสต์ในกองทรัสต์ และจะดำรงสัดส่วนการถือหุ้นหน่วยทรัสต์รวมกันเป็นจำนวนไม่น้อยกว่าจำนวนดังต่อไปนี้ เว้นแต่จะได้รับความยินยอมจากกองทรัสต์ล่วงหน้าเป็นลายลักษณ์อักษร</p> <table border="1" data-bbox="459 1608 1444 1998"> <thead> <tr> <th>ปี</th><th>สัดส่วนการถือหุ้นหน่วยทรัสต์</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ปีที่ 1 - 3</td><td>ไม่น้อยกว่าร้อยละ 25 ของจำนวนหน่วยทรัสต์ที่ออกและเสนอขายในครั้งแรก</td></tr> <tr> <td>ปีที่ 4 - 10</td><td>ไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 ของจำนวนหน่วยทรัสต์ที่ออกและเสนอขายในครั้งแรก</td></tr> <tr> <td>ปีที่ 11 - 15</td><td>ไม่น้อยกว่าร้อยละ 15 ของจำนวนหน่วยทรัสต์ที่ออกและเสนอขายในครั้งแรก</td></tr> </tbody> </table>	ปี	สัดส่วนการถือหุ้นหน่วยทรัสต์	ปีที่ 1 - 3	ไม่น้อยกว่าร้อยละ 25 ของจำนวนหน่วยทรัสต์ที่ออกและเสนอขายในครั้งแรก	ปีที่ 4 - 10	ไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 ของจำนวนหน่วยทรัสต์ที่ออกและเสนอขายในครั้งแรก	ปีที่ 11 - 15	ไม่น้อยกว่าร้อยละ 15 ของจำนวนหน่วยทรัสต์ที่ออกและเสนอขายในครั้งแรก
ปี	สัดส่วนการถือหุ้นหน่วยทรัสต์								
ปีที่ 1 - 3	ไม่น้อยกว่าร้อยละ 25 ของจำนวนหน่วยทรัสต์ที่ออกและเสนอขายในครั้งแรก								
ปีที่ 4 - 10	ไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 ของจำนวนหน่วยทรัสต์ที่ออกและเสนอขายในครั้งแรก								
ปีที่ 11 - 15	ไม่น้อยกว่าร้อยละ 15 ของจำนวนหน่วยทรัสต์ที่ออกและเสนอขายในครั้งแรก								

	ตลอดระยะเวลาการถือครองหน่วยทรัสต์ การบินกรุงเทพตกลงและจะดำเนินการให้กลุ่มบุคคลเดียวกันของตนตกลงจะไม่จำหน่าย จ่าย โอนหน่วยทรัสต์ หรือกระทำการประการอื่นใด อันอาจทำให้สัดส่วนการถือหน่วยทรัสต์ในกองทรัสต์ต่ำกว่าสัดส่วนที่กำหนดไว้ข้างต้น
เหตุผิดนัดผิดสัญญา	<ol style="list-style-type: none"> 1. ในกรณีที่เกิดเหตุการณ์อย่างใดอย่างหนึ่งตามที่ระบุในกรณีดังกล่าวต่อไปนี้ ให้เป็นเหตุผิดนัดผิดสัญญาโดยการบินกรุงเทพ <ol style="list-style-type: none"> 1.1. ในกรณีที่การบินกรุงเทพฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามข้อตกลงที่เป็นสาระสำคัญที่ระบุไว้ในสัญญานี้ และ/หรือสัญญาเพื่อการลงทุนสนามบินสมุย ฉบับใด หรือการบินกรุงเทพผิดคำรับรองที่ให้ไว้ในสัญญานี้ และ/หรือสัญญาเพื่อการลงทุนสนามบินสมุยฉบับใด หากการบินกรุงเทพไม่สามารถดำเนินการแก้ไขและปฏิบัติให้ถูกต้องตามสัญญาภายในระยะเวลาที่กำหนด ให้ถือว่าการบินกรุงเทพเป็นฝ่ายผิดสัญญาฉบับนี้ (เว้นแต่เป็นเหตุสุดวิสัย หรือเว้นแต่เกิดจากการที่กองทรัสต์ไม่ปฏิบัติตามข้อตกลงหรือเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญานั้น ๆ) 1.2. ในกรณีที่การบินกรุงเทพ และ/หรือกรุงเทพบริหารสนามบินมีมติ หรือกรณีมีการเริ่มดำเนินการยื่นคำร้องต่อศาลหรือหน่วยงานอื่นใด หรือกรณีที่ศาลหรือหน่วยงานอื่นใดมีคำสั่ง <ol style="list-style-type: none"> 1.1.1. เพื่อเลิกกิจการ หรือเลิกบริษัทของการบินกรุงเทพ และ/หรือกรุงเทพบริหารสนามบิน หรือ 1.1.2. เพื่อขอฟื้นฟูกิจการของการบินกรุงเทพ และ/หรือกรุงเทพบริหารสนามบิน หรือ 1.1.3. เพื่อให้การบินกรุงเทพ และ/หรือกรุงเทพบริหารสนามบินตกเป็นบุคคลล้มละลาย (ไม่ว่าเป็นการเริ่มดำเนินการโดยตัวการบินกรุงเทพกรุงเทพบริหารสนามบินหรือโดยบุคคลอื่น) หรือคำสั่งพิทักษ์ทรัพย์เด็ดขาดตามที่กฎหมายกำหนด หรือ 1.1.4. ให้การบินกรุงเทพ และ/หรือกรุงเทพบริหารสนามบินชำระบัญชี 2. ในกรณีที่กองทรัสต์ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามข้อตกลงที่เป็นสาระสำคัญของสัญญาฉบับนี้ หรือผิดคำรับรองที่ให้ไว้ในสัญญาฉบับนี้ และกองทรัสต์ไม่สามารถดำเนินการแก้ไขและปฏิบัติให้ถูกต้องตามสัญญาภายในระยะเวลาที่กำหนด (เว้นแต่เป็นเหตุสุดวิสัย หรือเว้นแต่เกิดจากการที่การบินกรุงเทพไม่ปฏิบัติตามข้อตกลงหรือเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญาฉบับนี้)

สิทธิของคู่สัญญาเมื่อเกิดเหตุผิดนัดผิดสัญญา	<ol style="list-style-type: none"> 1. สิทธิของกองทรัสต์เมื่อเกิดเหตุผิดนัดผิดสัญญาโดยการบินกรุงเทพ ในกรณีที่เกิดเหตุการณ์ตามที่ระบุไว้ในข้อ 1. ในหัวข้อเหตุผิดนัด กองทรัสต์มีสิทธิ (1) เรียกให้การบินกรุงเทพปฏิบัติตามสัญญานี้ รวมถึงเรียกร้องค่าเสียหายที่เกิดขึ้นเนื่องจากเหตุผิดนัดนั้น หรือ (2) เลิกสัญญานี้ และ/หรือเรียกค่าเสียหายจากการบินกรุงเทพ และ/หรือค่าใช้จ่ายอื่นใดอันเกิดจากการที่มีเหตุผิดนัดเกิดขึ้นนั้นจากการบินกรุงเทพ หรือคู่สัญญาจะดำเนินการอื่นใดตามที่ได้รับมติที่ประชุมของผู้ถือหุ้นทรัสต์ (ถ้ามี) ทั้งนี้ ค่าเสียหายดังกล่าวจะรวมถึงค่าใช้จ่ายในการจัดตั้ง และ/หรือเลิกกองทรัสต์ ค่าเสียหายจากการที่กองทรัสต์จะต้องชำระคืนให้แก่ผู้ให้กู้ของกองทรัสต์ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการให้เป็นไปตามสัญญานี้และเป็นไปตามกฎหมาย ทั้งนี้ คู่สัญญาตกลงให้สิทธิในการเรียกค่าเสียหายซึ่งคู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอาจจะมีตามสัญญานี้ ยังคงมีอยู่และใช้บังคับได้ต่อไปหากมีการผิดข้อกำหนดและเงื่อนไขของสัญญานี้ ไม่ว่าจะมีการใช้สิทธิในการเลิกสัญญานี้ ตามข้อกำหนดและเงื่อนไขใด ๆ ของสัญญานี้หรือไม่ก็ตาม 2. สิทธิของการบินกรุงเทพเมื่อเกิดเหตุผิดนัดผิดสัญญาโดยกองทรัสต์ ในกรณีที่เกิดเหตุการณ์ตามที่ระบุไว้ในข้อ 2. ของหัวข้อเหตุผิดนัด การบินกรุงเทพ มีสิทธิ (1) เรียกให้กองทรัสต์ปฏิบัติตามสัญญานี้ รวมถึงเรียกร้องค่าเสียหายที่เกิดขึ้นเนื่องจากเหตุผิดนัดนั้น หรือ (2) เลิกสัญญานี้ รวมถึงมีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายที่เกิดขึ้นเนื่องจากเหตุผิดนัดนั้น และ/หรือค่าใช้จ่ายอื่นใดอันเกิดจากการบอกเลิกสัญญานี้ได้
การสิ้นสุดของสัญญา	<ol style="list-style-type: none"> 1. เมื่อคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายตกลงร่วมกันเป็นลายลักษณ์อักษรให้เลิกสัญญานี้ 2. เมื่อมีการเพิกถอน หรือยกเลิกกองทรัสต์โดยผลของกฎหมาย และ/หรือคำสั่งของหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง ซึ่งรวมถึงสำนักงาน ก.ล.ต. และ/หรือคณะกรรมการ ก.ล.ต. และ/หรือคณะกรรมการกำกับตลาดทุน หรือเป็นไปตามที่กำหนดในสัญญาก่อตั้งทรัสต์ ทั้งนี้ โดยไม่ใช้ความผิดของคู่สัญญา ให้ถือว่าสัญญานี้สิ้นสุดลงทันที 3. เมื่อสัญญาเช่าระยะยาว (สนามบินสมุย) สิ้นสุดลงไม่ว่าด้วยเหตุใดให้ถือว่าสัญญานี้สิ้นสุดลงทันที
เหตุสุดวิสัย	<ol style="list-style-type: none"> 1. ในกรณีที่เกิดเหตุสุดวิสัย อันเป็นผลให้คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญานี้ได้ คู่สัญญาฝ่ายนั้นจะต้องส่งหนังสือแจ้งให้คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งทราบถึงเหตุสุดวิสัยดังกล่าวโดยเร็ว และในกรณีเกิดเหตุสุดวิสัยดังกล่าวให้คู่สัญญาทั้งสองฝ่าย

	<p>ยินยอมให้อีกฝ่ายหนึ่งเลื่อนการปฏิบัติตามสัญญาฉบับนี้ไปได้เท่ากับระยะเวลาที่เกิดเหตุสุดวิสัย โดยไม่ถือว่าเป็นความผิดของคู่สัญญาฝ่ายใด</p> <p>2. ในกรณีที่เหตุสุดวิสัย ทำให้คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญาฉบับนี้ได้เป็นระยะเวลารวมกันเกินกว่า 45 (สี่สิบห้า) วัน คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายจะเจรจา ร่วมกันโดยสุจริต และจะใช้ความพยายามอย่างดีที่สุดในการบรรลุข้อตกลงที่เป็นประโยชน์อย่างที่สุดสำหรับคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย โดยไม่ถือว่าเป็นความผิดของคู่สัญญาฝ่ายใด</p>
--	--

(4) สรุปสาระสำคัญของสัญญาตกลงกระทำการ (การจัดหาประโยชน์ของกองทรัสต์ (สนามบิน สมุย))

มีข้อสัญญาหลักที่สำคัญ ดังนี้

คู่สัญญา	<p><u>ผู้ให้สัญญา:</u> บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (“การบินกรุงเทพ”)</p> <p><u>ผู้รับสัญญา:</u> บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน กสิกรไทย จำกัด ในฐานะทรัสต์ของทรัสต์เพื่อการลงทุนในสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบินการบินกรุงเทพ (“กองทรัสต์”)</p>
ระยะเวลาของสัญญา	ให้มีกำหนดระยะเวลา 25 (ยี่สิบห้า) ปี นับตั้งแต่วันจดทะเบียนสิทธิการเช่าเป็นต้นไป (“ ระยะเวลาการให้สัญญา ”)
ข้อตกลงในเรื่องการเช่าทรัพย์สิน	ตามที่การบินกรุงเทพให้เช่าทรัพย์สินที่เช่าแก่กองทรัสต์ภายใต้สัญญาเช่าระยะยาว (สนามบินสมุย) การบินกรุงเทพตกลงและให้คำรับรองแก่กองทรัสต์ว่า การบินกรุงเทพหรือกลุ่มบุคคลเดียวกันกับการบินกรุงเทพจะเป็นผู้เช่าดำเนินงานในทรัพย์สินที่เช่าตลอดระยะเวลา 25 (ยี่สิบห้า) ปี นับตั้งแต่วันจดทะเบียนสิทธิการเช่าเป็นต้นไป โดยให้เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย)
การถือหุ้นและการดำรงสัดส่วนการถือหุ้นในกรุงเทพบริหารสนามบิน	<p>เว้นแต่จะได้รับความยินยอมจากกองทรัสต์ล่วงหน้าเป็นลายลักษณ์อักษร ตลอดระยะเวลาการให้สัญญา การบินกรุงเทพตกลงว่า</p> <ol style="list-style-type: none"> จะดำรงให้กรุงเทพบริหารสนามบินเป็นบริษัทย่อยของการบินกรุงเทพ หรือในกรณีที่มีการปรับโครงสร้างการถือหุ้นภายในกลุ่มของการบินกรุงเทพ จะดำเนินการให้กรุงเทพบริหารสนามบินอยู่ภายใต้อำนาจควบคุมกิจการเดียวกันกับการบินกรุงเทพ การบินกรุงเทพตกลงและจะดำเนินการให้กลุ่มบุคคลเดียวกันตกลงจะไม่จำหน่าย ง่ายโอน หุนดังกล่าว หรือกระทำการประการใดอันมีผลทำให้กรุงเทพบริหารสนามบินไม่เป็นไปตามข้อ 1. ข้างต้นหรือทำให้อำนาจการจัดการงานของกรุงเทพบริหารสนามบินตกไปอยู่กับบุคคลอื่น

<p>การดูแลให้กรุงเทพบริหารสนามบินปฏิบัติตามสัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. การบินกรุงเทพตกลงจะดำเนินการให้ความช่วยเหลือ และดำเนินการอย่างใด ๆ ให้กรุงเทพบริหารสนามบินได้รับใบอนุญาตต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในการดำเนินงานสนามบินสมุย รวมทั้งดำเนินการอย่างใด ๆ ให้ใบอนุญาตเหล่านั้นยังคงมีผลใช้บังคับตลอดระยะเวลาที่กรุงเทพบริหารสนามบินมีฐานะเป็นผู้เช่าดำเนินงาน 2. การบินกรุงเทพตกลงจะดำเนินการอย่างใด ๆ เพื่อให้กรุงเทพบริหารสนามบินปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบของหน่วยงานราชการต่าง ๆ รวมถึงการปฏิบัติตามหน้าที่ที่กำหนดสัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย) และสัญญาอื่นใดที่เกี่ยวข้องในการดำเนินกิจการโครงการสนามบินสมุยอย่างเคร่งครัด 3. การบินกรุงเทพตกลงจะดำเนินการให้ความช่วยเหลือทางการเงินที่จำเป็นแก่กรุงเทพบริหารสนามบินในการชำระค่าเช่าแก่กองทรัสต์ภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย) โดยหากกรุงเทพบริหารสนามบินไม่สามารถชำระค่าเช่าดังกล่าวได้ การบินกรุงเทพจะให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่กรุงเทพบริหารสนามบิน
<p>การรับรองการเข้ามาเป็นผู้เช่าแทนกรุงเทพบริหารสนามบิน (Step-in)</p>	<p>ตลอดระยะเวลาการให้สัญญา ในกรณีที่กรุงเทพบริหารสนามบินปฏิบัติผิดสัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย) (ซึ่งในบางกรณีอาจกระทบต่อสัญญาเช่าระยะยาว (สนามบินสมุย)) ไม่ว่าเกิดจากสาเหตุใดก็ตาม การบินกรุงเทพตกลงจะเข้าแก้ไขการผิดสัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย) โดยไม่ชักช้า ซึ่งรวมถึง (แต่ไม่จำกัดเพียง) การเข้ามาเป็นผู้เช่าเพื่อดำเนินงานสนามบินแทนกรุงเทพบริหารสนามบินโดยการบินกรุงเทพตกลงจะรับผิดชอบค่าใช้จ่าย ค่าเสียหายใด ๆ (ถ้ามี) ทั้งนี้ เพื่อให้การดำเนินงานของสนามบินสมุยเป็นไปอย่างต่อเนื่อง</p>
<p>เหตุผิดนัดผิดสัญญา</p>	<p>ในกรณีที่เกิดเหตุการณ์อย่างใดอย่างหนึ่งตามที่ระบุในกรณีดังกล่าวต่อไปนี้ ให้เป็นเหตุผิดนัดผิดสัญญา</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. เหตุผิดนัดผิดสัญญาโดยการบินกรุงเทพ <ol style="list-style-type: none"> 1.1. ในกรณีที่การบินกรุงเทพฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามข้อตกลงที่เป็นสาระสำคัญที่ระบุไว้ในสัญญานี้ และ/หรือสัญญาเพื่อการลงทุนสนามบินสมุยฉบับใด หรือการบินกรุงเทพผิดคำรับรองที่ให้ไว้ในสัญญานี้ และ/หรือสัญญาเพื่อการลงทุนสนามบินสมุยฉบับใด หากการบินกรุงเทพไม่สามารถดำเนินการแก้ไขและปฏิบัติให้ถูกต้องตามสัญญาภายในระยะเวลาที่กำหนด เว้นแต่เป็นเหตุสุดวิสัย หรือเว้นแต่เกิดจากการที่กองทรัสต์ไม่ปฏิบัติตามข้อตกลงหรือเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญานั้น ๆ 1.2. ในกรณีที่การบินกรุงเทพ และ/หรือกรุงเทพบริหารสนามบินมีมติ หรือกรณีมีการเริ่มดำเนินการยื่นคำร้องต่อศาลหรือหน่วยงานอื่นใด หรือกรณีที่ศาลหรือหน่วยงานอื่นใดมีคำสั่ง

	<p>1.2.1. เพื่อเลิกกิจการ หรือเลิกบริษัทของการบินกรุงเทพ และ/หรือกรุงเทพบริหารสนามบินหรือ</p> <p>1.2.2. เพื่อขอฟื้นฟูกิจการของการบินกรุงเทพ และ/หรือกรุงเทพบริหารสนามบินหรือ</p> <p>1.2.3. เพื่อให้การบินกรุงเทพ และ/หรือกรุงเทพบริหารสนามบินตกเป็นบุคคลล้มละลาย (ไม่ว่าเป็นการเริ่มดำเนินการโดยตัวการบินกรุงเทพกรุงเทพบริหารสนามบินหรือโดยบุคคลอื่น) หรือ คำสั่งพิทักษ์ทรัพย์เด็ดขาดตามที่กฎหมายกำหนด หรือ</p> <p>1.2.4. ให้การบินกรุงเทพ และ/หรือกรุงเทพบริหารสนามบินชำระบัญชี</p> <p>2. เหตุผิณัดผิณัดสัญญาโดยกองทรัสต์</p> <p>ในกรณีที่กองทรัสต์ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามข้อตกลงที่เป็นสาระสำคัญของสัญญาฉบับนี้ หรือผิณัดคำรับรองที่ให้ไว้ในสัญญาฉบับนี้ และกองทรัสต์ไม่สามารถดำเนินการแก้ไข และปฏิบัติให้ถูกต้องตามสัญญาภายในระยะเวลาที่กำหนด เว้นแต่เป็นเหตุสุดวิสัย หรือเว้นแต่เกิดจากการที่การบินกรุงเทพไม่ปฏิบัติตามข้อตกลงหรือเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญาฉบับนี้</p>
<p>สิทธิของคู่สัญญาเมื่อเกิดเหตุผิณัดผิณัดสัญญา</p>	<p>1. สิทธิของกองทรัสต์เมื่อเกิดเหตุผิณัดผิณัดสัญญาโดยการบินกรุงเทพ</p> <p>1.1. เรียกให้การบินกรุงเทพปฏิบัติตามสัญญานี้ รวมถึงเรียกร้องค่าเสียหายที่เกิดขึ้นเนื่องจากเหตุผิณัดผิณัดนั้น หรือ</p> <p>1.2. เลิกสัญญาฉบับนี้ และ/หรือเรียกเงินชดเชยจากการที่การบินกรุงเทพ หรือกลุ่มบุคคลเดียวกันของการบินกรุงเทพ (แล้วแต่กรณี) ไม่เป็นผู้เช่าทรัพย์สินที่เช่าจนครบกำหนด และ/หรือเรียกร้องค่าเสียหาย และ/หรือค่าใช้จ่ายอื่นใดอันเกิดจากการที่มีเหตุผิณัดผิณัดหรือผิณัดสัญญาเกิดขึ้นนั้นจากการบินกรุงเทพ หรือคู่สัญญาจะดำเนินการอื่นใดตามที่ได้รับมติจากผู้ถือหุ้นหน่วยทรัสต์ (ถ้ามี)</p> <p>ทั้งนี้ ค่าเสียหายดังกล่าวจะรวมถึงค่าใช้จ่ายในการจัดตั้ง และ/หรือเลิกกองทรัสต์ ค่าเสียหายจากการที่กองทรัสต์จะต้องชำระคืนหนี้แก่ผู้ให้กู้ของกองทรัสต์ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการให้เป็นไปตามสัญญาฉบับนี้และเป็นไปตามกฎหมาย ทั้งนี้ คู่สัญญาตกลงให้สิทธิในการเรียกค่าเสียหายซึ่งคู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอาจจะมีตามสัญญาฉบับนี้ ยังคงมีอยู่และใช้บังคับได้ต่อไปหากมีการผิณัดข้อกำหนดและเงื่อนไขของสัญญาฉบับนี้ ไม่ว่าจะมีการใช้สิทธิในการเลิกสัญญาฉบับนี้ ตามข้อกำหนดและเงื่อนไขใด ๆ ของสัญญาฉบับนี้หรือไม่ก็ตาม</p> <p>2. สิทธิของการบินกรุงเทพเมื่อเกิดเหตุผิณัดผิณัดสัญญาโดยกองทรัสต์</p>

	<p>2.1. เรียกให้กองทรัสต์ปฏิบัติตามสัญญาฯ รวมถึงเรียกร้องค่าเสียหายที่เกิดขึ้นเนื่องจากเหตุผิวนั้นๆ หรือ</p> <p>2.2. เลิกสัญญาฉบับนี้ รวมถึงมีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายที่เกิดขึ้นเนื่องจากเหตุผิวนั้นๆ และ/หรือค่าใช้จ่ายอื่นใดอันเกิดจากการบอกเลิกสัญญาฉบับนี้ได้</p>
การสิ้นสุดของสัญญา	<p>1. เมื่อคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายตกลงร่วมกันเป็นลายลักษณ์อักษรให้เลิกสัญญาฉบับนี้</p> <p>2. เมื่อมีการเพิกถอน หรือยกเลิกกองทรัสต์โดยผลของกฎหมาย และ/หรือคำสั่งของหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง ซึ่งรวมถึงสำนักงาน ก.ล.ต. และ/หรือคณะกรรมการ ก.ล.ต. และ/หรือคณะกรรมการกำกับตลาดทุน หรือเป็นไปตามที่กำหนดในสัญญาก่อตั้งทรัสต์ ทั้งนี้ โดยไม่ใช้ความผิดของคู่สัญญา และคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายได้ร่วมกันใช้ความพยายามอย่างเต็มที่เพื่อไม่ให้สัญญาฉบับนี้ระงับโดยผลจากการเปลี่ยนแปลงของกฎหมาย หรือจากคำสั่งของหน่วยงานใด ๆ ของรัฐ เท่าที่ไม่ขัดต่อกฎหมายหรือคำสั่งของหน่วยงานใด ๆ ของรัฐที่มีผลใช้บังคับอยู่ในขณะนั้น เช่น การจัดตั้งหรือจัดหาบุคคลใด ๆ มารับโอนสิทธิและหน้าที่ที่กองทรัสต์มีอยู่ตามสัญญาฉบับนี้แล้ว ให้ถือว่าสัญญาฉบับนี้สิ้นสุดลงทันที</p> <p>3. เมื่อสัญญาเช่าระยะยาว (สนามบินสมุย) สิ้นสุดลงไม่ว่าด้วยเหตุใดให้ถือว่าสัญญาฉบับนี้สิ้นสุดลงทันที</p>
เหตุสุดวิสัย	<p>1. ในกรณีที่เกิดเหตุสุดวิสัย อันเป็นผลให้คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญาฉบับนี้ได้ คู่สัญญาฝ่ายนั้นจะต้องส่งหนังสือแจ้งให้คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งทราบถึงเหตุสุดวิสัยดังกล่าวโดยเร็ว และในกรณีเกิดเหตุสุดวิสัยดังกล่าวให้คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายยินยอมให้อีกฝ่ายหนึ่งเลื่อนการปฏิบัติตามสัญญาฉบับนี้ไปได้เท่ากับระยะเวลาที่เกิดเหตุสุดวิสัย โดยไม่ถือว่าเป็นความผิดของคู่สัญญาฝ่ายใด</p> <p>2. ในกรณีที่เหตุสุดวิสัย ทำให้คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญาฉบับนี้ได้เป็นระยะเวลารวมกันเกินกว่า 45 (สี่สิบห้า) วัน คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายจะเจรจาร่วมกันโดยสุจริต และจะใช้ความพยายามอย่างดีที่สุดในการบรรลุข้อตกลงที่เป็นประโยชน์อย่างที่สุดสำหรับคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย โดยไม่ถือว่าเป็นความผิดของคู่สัญญาฝ่ายใด</p>

2.10 การกู้ยืมเงินของกองทรัสต์

กองทรัสต์อาจกู้ยืมเงินหรือก่อภาระผูกพันไม่ว่าจะมีการให้หลักประกันไว้ด้วยหรือไม่ก็ตาม โดยจะต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์การกู้ยืมเงิน หรือการก่อภาระผูกพันตามที่กฎหมายที่เกี่ยวข้องกำหนด หรือตามที่ระบุไว้ในสัญญาก่อตั้งทรัสต์ ทั้งนี้ กองทรัสต์จะดำเนินการกู้ยืมเงินหรือการก่อภาระผูกพันได้แต่เฉพาะเพื่อวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

1. เพื่อลงทุนในอสังหาริมทรัพย์ อสังหาริมทรัพย์ อุปกรณ์ หรือสิทธิการเช่าซึ่งเป็นทรัพย์สินหลักเพิ่มเติม
2. เพื่อนำมาใช้ในการบริหารจัดการทรัพย์สินของกองทรัสต์
3. เพื่อนำมาใช้ในการดูแล ซ่อมบำรุงรักษา หรือปรับปรุงทรัพย์สินของกองทรัสต์ ได้แก่อสังหาริมทรัพย์ของกองทรัสต์ หรืออสังหาริมทรัพย์ที่กองทรัสต์มีสิทธิการเช่าให้อยู่ในสภาพดีและพร้อมนำไปจัดหาผลประโยชน์ หรือสอดคล้องกับสภาพตลาดหรือความต้องการของลูกค้าที่เปลี่ยนแปลงไป
4. เพื่อต่อเติมหรือก่อสร้างอาคารเพิ่มเติมบนที่ดินที่มีอยู่แล้วซึ่งเป็นของกองทรัสต์ หรือที่กองทรัสต์มีสิทธิการเช่า เพื่อประโยชน์ในการจัดหาผลประโยชน์ของกองทรัสต์ หรือสอดคล้องกับสภาพตลาดหรือความต้องการของลูกค้าที่เปลี่ยนแปลงไป
5. เพื่อชำระเงินกู้ยืมหรือภาระผูกพันของกองทรัสต์
6. เพื่อเป็นเงินทุนหมุนเวียนของกองทรัสต์
7. เพื่อปรับโครงสร้างเงินกู้ยืมเพื่อนำไปใช้ชำระหนี้เงินกู้ยืมฉบับเดิม (Refinance)
8. เพื่อปรับโครงสร้างเงินทุนของกองทรัสต์
9. เหตุจำเป็นอื่นใดตามที่ผู้จัดการกองทรัสต์เห็นสมควรเพื่อบริหารจัดการกองทรัสต์และเป็นไปเพื่อประโยชน์ของผู้ถือหน่วยทรัสต์

ทั้งนี้ การกู้ยืมเงินจะกระทำโดยคำนึงถึงประโยชน์ของผู้ถือหน่วยทรัสต์เป็นสำคัญ และในกรณีที่เป็นการกู้ยืมเงินเพื่อปรับปรุงทรัพย์สินที่กองทรัสต์มีกรรมสิทธิ์ และ/หรือสิทธิการเช่าตามวัตถุประสงค์ที่ระบุข้างต้นข้อที่ 3 หรือเพื่อต่อเติมหรือก่อสร้างอาคารเพิ่มเติมบนที่ดินที่มีอยู่แล้วที่กองทรัสต์มีกรรมสิทธิ์ และ/หรือสิทธิการเช่าตามวัตถุประสงค์ที่ระบุข้างต้นข้อที่ 4 กองทรัสต์จะต้องคำนึงถึงกำหนดเวลาเช่าที่เหลืออยู่ตามสัญญาเช่า

ในส่วนของอัตราส่วนการกู้ยืมเงินของกองทรัสต์ กองทรัสต์มีข้อจำกัดในการกู้ยืมเงินได้ไม่เกินอัตราส่วนร้อยละ 35 ของมูลค่าสินทรัพย์รวมของกองทรัสต์ และในกรณีที่กองทรัสต์มีอันดับความน่าเชื่อถืออยู่ในอันดับที่สามารถลงทุนได้ (Investment Grade) มูลค่าการกู้ยืมจะไม่เกินร้อยละ 60 ของมูลค่าสินทรัพย์รวมของกองทรัสต์

(1) สรุปสาระสำคัญของสัญญากู้ยืม

ผู้ให้กู้ได้เสนอวงเงินกู้ทั้งหมดจำนวนรวมไม่เกินร้อยละ 35 ของมูลค่าสินทรัพย์รวมเพื่อใช้สำหรับการลงทุนในทรัพย์สินหลักที่จะเข้าลงทุนครั้งแรก (วงเงินไม่เกิน 4,350 ล้านบาท) โดยมีเงื่อนไขที่สำคัญเบื้องต้นดังต่อไปนี้

วงเงินกู้ (ล้านบาท)	วงเงินไม่เกิน 4,350 ล้านบาท
อัตราดอกเบี้ย	ไม่เกินอัตราดอกเบี้ยอ้างอิง MLR (Minimum Loan Rate) ต่อปี
อายุสัญญาเงินกู้	ไม่เกิน 5 ปี นับตั้งแต่วันเบิกเงินกู้ครั้งแรก หรือให้เป็นไปตามเงื่อนไขในสัญญาเงินกู้ที่คู่สัญญาตกลงกัน

การชำระเงินต้น	ชำระคืนทั้งจำนวนในวันครบกำหนดสัญญาเงินกู้ หรือให้เป็นไปตามเงื่อนไขในสัญญาเงินกู้ที่คู่สัญญาตกลงกัน โดยมีระยะเวลาปลอดการชำระคืนเงินต้นอย่างน้อย 1 ปีนับตั้งแต่วันเบิกเงินกู้ครั้งแรก
การชำระดอกเบี้ย	ชำระรายเดือน
หลักประกันการกู้ยืม	<ul style="list-style-type: none"> สัญญาหลักประกันทางธุรกิจและการจดทะเบียนหลักประกันทางธุรกิจ ภายใต้พระราชบัญญัติหลักประกันทางธุรกิจ และโอนสิทธิอย่างมีเงื่อนไข ภายใต้สัญญาเพื่อการลงทุนไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน และหรือกรรมกรรมประกันภัย/เป็นหลักประกันตามที่คู่สัญญาจะได้อตกลงกัน สลักหลังกรรมกรรมประกันภัย ให้ผู้ให้กู้เป็นผู้รับผลประโยชน์และผู้เอาประกันภัยร่วม
เงื่อนไขที่สำคัญ	ผู้กู้จะต้องดำรงสถานะอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อทรัพย์สินรวมของกองทรัสต์ (Interest Bearing Debt to Total Asset Ratio) ไม่เกินร้อยละ 35-60 หรือไม่เกินร้อยละในกรณีที่กองทรัสต์มีอันดับความน่าเชื่อถืออยู่ในระดับสามารถลงทุนได้ (Investment Grade) ซึ่งเป็นอันดับความน่าเชื่อถือครั้งล่าสุดที่ได้รับการจัดอันดับโดยสถาบันการจัดอันดับความน่าเชื่อถือที่ได้รับการยอมรับเห็นชอบจากสำนักงาน ไม่เกินหนึ่งปีก่อนวันกู้ยืมเงิน
ข้อกำหนดและเงื่อนไขอื่น	นอกเหนือจากเงื่อนไขที่ระบุข้างต้น ข้อกำหนดและเงื่อนไขอื่น ๆ เกี่ยวกับการให้สินเชื่อนี้ให้เป็นไปตามเงื่อนไขในสัญญาเงินกู้ สัญญาหลักประกัน และเอกสารทางการเงินอื่น ๆ ที่คู่สัญญาตกลงกันภายใต้หลักเกณฑ์ที่ธนาคารแห่งประเทศไทยและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

(2) ประโยชน์จากการกู้ยืม

ผู้จัดการกองทรัสต์มีความเห็นว่าการกู้ยืมเงินเพื่อใช้สำหรับการลงทุนในทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรกนั้นจะเป็นประโยชน์ต่อผู้ถือหุ้นหน่วยทรัสต์ เนื่องจากผู้ถือหุ้นหน่วยทรัสต์จะได้รับประโยชน์จากต้นทุนทางการเงินของกองทรัสต์ที่ต่ำลงเมื่อเทียบกับการลงทุนในทรัพย์สินโดยใช้เงินที่ได้รับจากการเสนอขายหน่วยทรัสต์แก่นักลงทุนเพียงอย่างเดียว โดยอัตราดอกเบี้ยที่กองทรัสต์ต้องชำระในการกู้ยืมเงินในครั้งนี้อยู่ในเกณฑ์ที่ไม่เกินกว่าอัตราดอกเบี้ยเงินที่ธนาคารพาณิชย์ในประเทศเสนอให้แก่ลูกค้าชั้นดี และอยู่ภายใต้เงื่อนไขที่ใกล้เคียงกัน นอกจากนี้เมื่อมีการเข้าทำสัญญาเงินกู้ฉบับจริง ผู้จัดการกองทรัสต์จะดำเนินการให้เงื่อนไขในสัญญาเงินกู้ฉบับจริงไม่ด้อยกว่าที่ระบุไว้ในแบบแสดงรายการข้อมูลการเสนอขายหน่วยทรัสต์ ทั้งนี้ ในกรณีที่กองทรัสต์ได้รับข้อเสนอในการกู้ยืมเงินจากธนาคารพาณิชย์ และ/หรือสถาบันการเงิน และ/หรือบริษัทประกันชีวิต และ/หรือบริษัทประกันวินาศภัย และ/หรือนิติบุคคลอื่นใดที่สามารถให้สินเชื่อแก่กองทรัสต์ได้ ที่มีข้อกำหนดและเงื่อนไขดีกว่าในปัจจุบัน

เช่น อัตราดอกเบี้ยต่ำกว่า ระยะเวลาชำระคืนเงินกู้ยาวนานกว่า หรือไม่มีหลักประกันการกู้ยืม เป็นต้น ผู้จัดการกองทรัสต์ขอสงวนสิทธิ์ในการใช้เงินกู้ยืมจากข้อเสนอดังกล่าว

จำนวนเงินที่กองทรัสต์จะกู้ยืม ตลอดจนเงื่อนไขต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการกู้เงินและหลักประกัน อาจจะแตกต่างจากที่เปิดเผยข้างต้นขึ้นอยู่กับปัจจัยต่าง ๆ เช่น สภาพแวดล้อมในตลาด มูลค่าเงินทุนที่กองทรัสต์ระดมทุนได้ หลักเกณฑ์ที่ผู้ให้กู้กำหนด และมูลค่าการลงทุนที่กองทรัสต์จะเข้าลงทุนในทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรก

(3) การสำรองเงินเพื่อชำระคืนเงินกู้ยืม

ผู้จัดการกองทรัสต์จะจ่ายประโยชน์ตอบแทนในอัตราไม่น้อยกว่าร้อยละ 90 ของกำไรสุทธิที่ปรับปรุงแล้วของรอบปีบัญชี โดยกำไรสุทธิที่ปรับปรุงแล้วของรอบปีบัญชีคำนวณจากกำไรสุทธิของรอบปีบัญชีหักด้วยกำไรที่ยังไม่เกิดขึ้น (unrealized gain) จากการประเมินค่าหรือการสอบทานการประเมินค่าทรัพย์สินของกองทรัสต์ และสำรองเงินเพื่อชำระคืนเงินกู้ (เงินต้นและดอกเบี้ย) ของกองทรัสต์ (ถ้ามี) ตามความเหมาะสมโดยพิจารณาจากจำนวนเงินกู้ยืม ระยะเวลาการชำระหนี้ ผลกระทบต่อการจ่ายประโยชน์ตอบแทนแก่ผู้ถือหุ้นหน่วย สถานะเงินสดของกองทรัสต์ในการกำหนดวงเงินกู้สำรอง และคำนึงถึงประโยชน์ของผู้ถือหุ้นหน่วยทรัสต์เป็นสำคัญ

อย่างไรก็ดี สำหรับการลงทุนในทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรกนั้น เนื่องจากสัญญาเงินกู้ของกองทรัสต์ไม่มีการกำหนดให้มีการกันสำรองเงินสำหรับการชำระคืนเงินกู้ รวมทั้งเพื่อประโยชน์สูงสุดต่อการจ่ายประโยชน์ตอบแทนแก่ผู้ถือหุ้นหน่วยทรัสต์ ผู้จัดการกองทรัสต์จึงยังไม่มียุทธศาสตร์ในการกันสำรองเงินสำหรับการชำระคืนเงินกู้ยืมในการลงทุนในครั้งนี้ แต่มีนโยบายพิจารณาทางเลือกในการระดมทุนด้วยวิธีต่าง ๆ อาทิ การเสนอขายหน่วยทรัสต์เพิ่มเติม และ/หรือการเสนอขายหุ้นกู้ และ/หรือการกู้ยืมจากธนาคารพาณิชย์ และ/หรือสถาบันการเงิน และ/หรือบริษัทประกันชีวิต และ/หรือบริษัทประกันวินาศภัย และ/หรือนิติบุคคลประเภทอื่นที่สามารถให้สินเชื่อแก่กองทรัสต์ได้เพื่อชำระคืนหนี้เงินกู้ยืมเดิม (Refinance) เป็นต้น โดยบริษัทฯ จะเลือกวิธีการที่ก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อผู้ถือหุ้นหน่วยทรัสต์และกองทรัสต์

ทั้งนี้ หากกองทรัสต์เข้าทำสัญญาเงินกู้ที่มีการกำหนดให้มีการจ่ายชำระคืนเงินต้นบางส่วนก่อนครบกำหนดอายุ ผู้จัดการกองทรัสต์จะดำเนินการเปิดเผยจำนวนเงินกู้ยืม และเงินกันสำรองเพื่อชำระหนี้ตามสัญญากู้ยืมเงินหรือตามที่มีการผูกพันจากการกู้ยืมเงินในแต่ละปีจนกว่าจะชำระหนี้เสร็จสิ้น (ถ้ามี) ในแบบแสดงรายการข้อมูลและหนังสือชี้ชวน และแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปีของกองทรัสต์ ตามประกาศ สร. 26/2555

(4) ความสัมพันธ์ และเหตุผลความจำเป็นของการกู้ยืมจากบุคคลที่เกี่ยวข้อง และความเห็นเกี่ยวกับเงื่อนไขตามสัญญากู้ยืมเงิน

ความสัมพันธ์ระหว่างทรัสต์กับผู้ให้กู้

ในกรณีที่ธนาคารกสิกรไทยเป็นผู้ให้กู้ ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของทรัสต์โดยถือหุ้นร้อยละ 99.99 ของทุนจดทะเบียนที่ออกและชำระแล้วของทรัสต์ ซึ่งการเข้าทำธุรกรรมการกู้ยืมจากบุคคลที่เกี่ยวข้องกับทรัสต์ อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ระหว่างกองทรัสต์กับทรัสต์

เหตุผลความจำเป็นของการกู้ยืมจากบุคคลที่เกี่ยวข้องกันของทรัสต์

ผู้จัดการกองทรัสต์มีความเห็นว่าการกู้ยืมเงินจากบุคคลที่เกี่ยวข้องกันของทรัสต์นั้นมีการกำหนดเงื่อนไขในสัญญาเงินกู้ที่เป็นเงื่อนไขทางการค้าตามปกติ เป็นประโยชน์ต่อกองทรัสต์ มีความสมเหตุสมผล และไม่ทำให้กองทรัสต์เสียประโยชน์ เนื่องจากการกำหนดเงื่อนไขในสัญญาเงินกู้ที่เป็นเงื่อนไขทางการค้าตามปกติและเป็นประโยชน์ต่อกองทรัสต์ โดยการดำเนินธุรกรรมดังกล่าวจะคำนึงถึงผลประโยชน์ของกองทรัสต์ และผู้ถือหุ้นทรัสต์เป็นสำคัญ

ความเห็นเกี่ยวกับเงื่อนไขตามสัญญาการกู้ยืมเงิน

ผู้จัดการกองทรัสต์พิจารณาแล้วเห็นว่าธุรกรรมการกู้ยืมเงินของกองทรัสต์เป็นธุรกรรมที่มีความสอดคล้องและเหมาะสมกับกองทรัสต์ รวมทั้งมีข้อกำหนดและเงื่อนไขภายใต้สัญญาเงินกู้ที่สอดคล้องและเหมาะสมกับลักษณะการลงทุนของกองทรัสต์ ทั้งนี้ ผู้จัดการกองทรัสต์ได้พิจารณาข้อเสนอการกู้ยืมเงินจากธนาคารกสิกรไทย ซึ่งเป็นบุคคลที่เกี่ยวข้องกันกับทรัสต์ โดยผู้จัดการกองทรัสต์ได้มีการพิจารณาหลายปัจจัยร่วมกัน เช่น อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ยืม ระยะเวลาผ่อนชำระ การชำระเงินต้น ข้อปฏิบัติทางการเงิน และเงื่อนไขปลีกย่อยอื่น ๆ ซึ่งในการพิจารณาจะคำนึงถึงประโยชน์ ทั้งในระยะสั้นและระยะยาวของกองทรัสต์ ซึ่งทรัสต์ไม่สามารถเข้ามาแทรกแซงและมีอิทธิพลในการพิจารณาอนุมัติและการกำหนดเงื่อนไขสัญญาเงินกู้ของผู้ให้กู้ได้ ดังนั้นผู้จัดการกองทรัสต์มีความเห็นว่าธุรกรรมที่กองทรัสต์จะกู้ยืมเงินจากบุคคลที่เกี่ยวข้องกันของทรัสต์ไม่ทำให้กองทรัสต์เสียประโยชน์จากการเข้าทำธุรกรรมเนื่องจากเป็นไปตามเงื่อนไขทางการค้าปกติ (Arm's Length Basis) และเป็นประโยชน์ต่อผู้ถือหุ้นทรัสต์

(5) นโยบายการกู้ยืมเงินในอนาคต

ในอนาคต กองทรัสต์อาจกู้ยืมเงินโดยการขอสินเชื่อจากสถาบันการเงิน หรือออกตราสารหรือหลักทรัพย์ หรือเข้าทำสัญญาที่มีลักษณะเป็นการกู้ยืม รวมถึงก่อภาระผูกพันในทรัพย์สินของกองทรัสต์ เพื่อนำเงินที่ได้มาลงทุนในทรัพย์สินหลักของกองทรัสต์เพิ่มเติม ปรับปรุงทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์ลงทุน หรือเพื่อวัตถุประสงค์อื่นใดที่เป็นประโยชน์ในทางธุรกิจของกองทรัสต์

2.11 ค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บจากกองทรัสต์¹

ค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายที่เรียกเก็บจากกองทรัสต์	เพดาน % ของ TAV ณ วันที่กองทรัสต์เข้าลงทุนในทรัพย์สินหลักครั้งแรก หรือ ภายหลังจากการทำธุรกรรมการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ในแต่ละครั้ง	อัตราที่คาดว่าจะเรียกเก็บ (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)
ค่าธรรมเนียมผู้จัดการกองทรัสต์	2.00% ต่อปี	อัตราพื้นฐาน: ไม่เกิน 1.00% ของมูลค่าทรัพย์สินรวมของกองทรัสต์
ค่าธรรมเนียมทรัสต์	1.00% ต่อปี	ไม่เกิน 0.50% ต่อปี ของมูลค่าทรัพย์สินรวมของกองทรัสต์ ณ วันเข้าลงทุน เป็นอัตราที่ยังไม่ได้รวมค่าอากรแสตมป์ (ถ้ามี) และไม่รวมถึงค่าใช้จ่ายอื่น ๆ (out-of-pocket)
ค่าธรรมเนียมนายทะเบียน	ตามที่จ่ายจริง	ตามที่จ่ายจริง
ค่าธรรมเนียมที่ปรึกษาการเงินและค่าธรรมเนียมในการจัดจำหน่ายหลักทรัพย์	ตามที่จ่ายจริง	ตามที่จ่ายจริง
ค่าธรรมเนียมผู้บริหารอสังหาริมทรัพย์	ไม่มี	ไม่มี
ค่าใช้จ่ายในการจัดหาและบำรุงรักษาทรัพย์สินสนามบินสมุย ³	ตามที่ระบุในสัญญา	ตามที่ระบุในสัญญา
ค่าใช้จ่ายด้านการจัดการด้านอสังหาริมทรัพย์	ไม่มี	ไม่มี
ค่าเบี้ยประกันภัย ⁴	ตามที่จ่ายจริง	ตามที่จ่ายจริง
ภาษีที่เกี่ยวข้อง ⁵	ตามที่ระบุในสัญญา	ตามที่ระบุในสัญญา
ค่าใช้จ่ายในการโฆษณา ประชาสัมพันธ์ และส่งเสริมการขาย ⁴	ตามที่จ่ายจริง	ตามที่จ่ายจริง
ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ เช่น ค่าธรรมเนียมรายปีและค่าใช้จ่ายในการดำรงสถานะเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ค่าธรรมเนียมที่ปรึกษา ค่าใช้จ่ายในการโฆษณาและประชาสัมพันธ์ กรณีที่มีการระดมทุน เป็นต้น	ตามที่จ่ายจริง	ตามที่จ่ายจริง

หมายเหตุ:

- /1 ทั้งนี้ โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมของค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายทั้งหมดของกองทรัสต์ในส่วนที่ 2 หัวข้อ 10 ค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายที่จะเรียกเก็บจากกองทรัสต์ในแบบหนังสือชี้ชวนเสนอขายหน่วยทรัสต์ ของกองทรัสต์ BAREIT
- /2 ค่าธรรมเนียมที่ปรึกษาการเงินและค่าธรรมเนียมในการจัดจำหน่ายหลักทรัพย์ รวมอยู่ในค่าใช้จ่ายในการเสนอขายหน่วยทรัสต์ ซึ่งหักออกจากส่วนของเจ้าของ ในงบการเงินของกองทรัสต์
- /3 กองทรัสต์จะเรียกเก็บค่าใช้จ่ายดังกล่าวจากผู้เข้าดำเนินงานตามค่าบริการที่ระบุไว้ในสัญญาบริการแก่ผู้เข้าดำเนินงาน (สนามบินสมุย)
- /4 ค่าใช้จ่ายที่รับผิดชอบโดยการบินกรุงเทพ และ/หรือ ผู้เข้าดำเนินงาน
- /5 ค่าใช้จ่ายในทางการตลาด การโฆษณา ประชาสัมพันธ์ และส่งเสริมการขายที่เกี่ยวข้องกับทรัพย์สินของกองทรัสต์ ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่รับผิดชอบโดยผู้เข้าดำเนินงาน

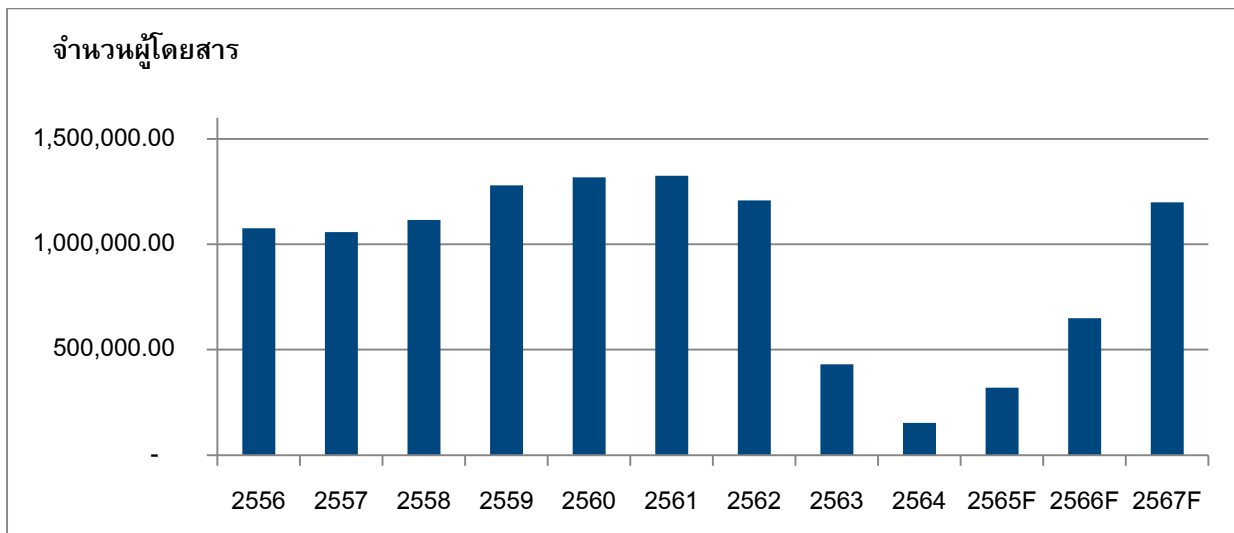
ข้อ 3 ภาพรวมอุตสาหกรรมของการจัดหาผลประโยชน์จากอสังหาริมทรัพย์

ภาพรวมธุรกิจการบิน และการท่องเที่ยว

สนามบินนานาชาติสมุยยังคงเป็นประตูหลักของการเดินทางไปยังเกาะสมุย ซึ่งในช่วงก่อนการแพร่ระบาดของโควิด-19 ธุรกิจท่องเที่ยวและบริการในพื้นที่เกาะสมุยได้รับประโยชน์จากจำนวนที่เพิ่มขึ้นของเที่ยวบินระหว่างประเทศและการขยายตัวของสายการบินพันธมิตรที่เดินทางสู่สนามบินนานาชาติ สมุยเพิ่มมากขึ้น จากจำนวนของผู้โดยสารระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2560 ขณะเดียวกันการเพิ่มขึ้นของเที่ยวบินของสนามบินสุราษฎร์ธานีก็เป็นอีกหนึ่งเส้นทางการเดินทาง ที่เป็นตัวกลางในการเชื่อมการเดินทางเข้าสู่เกาะสมุยได้เช่นเดียวกัน

การแพร่ระบาดของโควิด-19 ที่เริ่มระบาดในทั่วโลกและประเทศไทยตั้งแต่ในช่วงต้นปี 2563 รวมถึงมาตรการปิดเมืองและจำกัดการเดินทางของชาวต่างชาติในช่วงที่ผ่านมา ส่งผลให้นักท่องเที่ยวต่างชาติไม่สามารถเดินทางเข้ามาในประเทศไทยได้ตามปกติ เป็นสาเหตุสำคัญที่ส่งผลให้จำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้าสู่เกาะสมุยปรับตัวลดลงในช่วงดังกล่าว อย่างไรก็ตามการประกาศเปิดประเทศในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปี 2564 ประกอบกับโครงการ “สมุย พลัส โมเดล” ซึ่งถือเป็นโครงการนำร่องตามแผนการเปิดรับนักท่องเที่ยวต่างชาติให้เดินทางเข้าสู่ประเทศไทยสะดวกมากขึ้นกลายเป็นความหวังที่สำคัญต่อธุรกิจท่องเที่ยวและห้องพักในพื้นที่เกาะสมุยอีกครั้ง

จำนวนผู้โดยสารเข้าสนามบินนานาชาติสมุย จำแนกรายปี จนถึงสิ้นปี พ.ศ. 2567F



ที่มา: ฝ่ายวิจัยและการสื่อสาร คอลลิเออร์ส ประเทศไทยคาดการณ์จากตัวเลขคาดการณ์จำนวนนักท่องเที่ยวของกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

หมายเหตุ: F: คาดการณ์

ตัวบ่งชี้อุปสงค์

จำนวนนักท่องเที่ยวที่เข้าพักโรงแรมในเกาะสมุยปรับตัวลดลงอย่างชัดเจนตั้งแต่เดือนเมษายนปี 2563 เป็นต้นมา เนื่องจากมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของโควิด-19 ส่งผลให้จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติปรับตัวลดลงอย่างชัดเจน ยกเว้นชาวต่างชาติที่อยู่ในประเทศไทยก่อนหน้านี้แล้ว ซึ่งมีส่วนหนึ่งเลือกที่จะพัก

ระยะยาวในเกาะสมุยไม่ได้กลับประเทศของตนเอง ในขณะที่นักท่องเที่ยวชาวไทยมีการปรับตัวลดลงเช่นเดียวกัน เพียงแต่สัดส่วนการลดลงไม่มากเมื่อเทียบกับกลุ่มของนักท่องเที่ยวต่างชาติ แต่พบว่านักท่องเที่ยวระดับบนยังคงเลือกที่จะเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในพื้นที่เกาะสมุยอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากได้รับข้อเสนอที่ดีจากธุรกิจที่พักและบริการ

จากตัวเลขของจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางเข้าสู่สนามบินนานาชาติสมุยในปี 2564 พบว่ามีจำนวนผู้โดยสารทั้งหมดประมาณ 152,409 คน ปรับลดลงจากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้าถึงร้อยละ 64.64 ธุรกิจท่องเที่ยวและบริการในพื้นที่เกาะสมุยถือว่าเป็นอีกธุรกิจที่ได้รับผลกระทบอย่างหนักจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 ผู้ประกอบการบางรายเลือกที่จะปิดกิจการชั่วคราวหรือบางรายประกาศปิดตัวลงเนื่องจากไม่มีลูกค้าที่ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวต่างชาติ มีเพียงนักท่องเที่ยวภายในประเทศโดยเฉพาะนักท่องเที่ยวระดับบนที่ยังคงเลือกที่จะเดินทางเข้ามาพักผ่อนในพื้นที่เกาะสมุย อย่างไรก็ตาม พบว่าตัวเลขนักท่องเที่ยวต่างชาติมีแนวโน้มปรับตัวดีขึ้นในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปี 2564 ที่ผ่านมา หลังจากที่รัฐบาลประกาศเปิดประเทศประกอบกับโครงการ “สมุย พลัส โมเดล” ซึ่งเป็นโครงการนำร่องตามแผนการเปิดรับนักท่องเที่ยวต่างชาติให้เดินทางเข้าสู่ประเทศไทยสะดวกมากขึ้น ส่วนใหญ่ยังคงพบว่านักท่องเที่ยวต่างชาติและนักท่องเที่ยวระดับบนในประเทศเลือกที่จะเดินทางเข้ามาในพื้นที่ผ่านสนามบินสมุยซึ่งเป็นสนามบินหลัก

ฝ่ายวิจัยและการสื่อสาร คอลลิเออร์ส ประเทศไทยคาดการณ์จากตัวเลขคาดการณ์จำนวนนักท่องเที่ยวของกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาว่า แนวโน้มจำนวนผู้โดยสารขาเข้าสนามบินนานาชาติ สมุยในอีก 3 ปีข้างหน้า จะค่อย ๆ ปรับตัวดีขึ้น และจะกลับสู่ภาวะปกติในอีก 3 ปีข้างหน้า โดยอาจปรับตัวดีขึ้นร้อยละ 109.96 มาอยู่ที่ประมาณ 320,000 คนในปี 2565 ปรับตัวร้อยละ 103.10 มาอยู่ที่ 650,000 คนในปี 2566 และอาจปรับเข้าสู่ภาวะปกติในปี 2567 คืออาจมีจำนวนผู้โดยสารขาเข้าสนามบินนานาชาติสมุยอยู่ที่ประมาณ 1,200,000 คน คิดเป็นการปรับตัวร้อยละ 84.61 จากปีก่อนหน้า แม้ว่าอาจจะไม่สูงมากเหมือนในช่วงก่อนการแพร่ระบาดของโควิด-19 แต่ภาพรวมจะค่อย ๆ ปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องอย่างแน่นอน เนื่องจากภาวะอัดอั้นจากการเดินทางของนักท่องเที่ยวต่างชาติและนักท่องเที่ยวไทย

3.1 ภาพรวมอุตสาหกรรมการบิน จำนวนเที่ยวบิน / สายการบิน

อุตสาหกรรมการบินและการขนส่งมีข้อได้เปรียบด้านความเร็ว ทั้งยังเป็นรูปแบบการเดินทางที่ปลอดภัยที่สุด ถึงจุดหมายปลายทางได้ตามเวลาที่กำหนด จึงได้รับความนิยมมากขึ้นในทุกภูมิภาคทั่วโลก สะท้อนจากการพัฒนาท่าอากาศยานพาณิชย์ที่ทันสมัย การสร้างอากาศยานขนาดใหญ่และสมรรถนะสูงเพื่อบรรทุกผู้โดยสารและบรรจุสินค้าได้มากขึ้น การพัฒนาเครื่องมือขนส่งที่ทันสมัย ตลอดจนการขยายและปรับปรุงคลังสินค้าบริเวณท่าอากาศยานเพื่ออำนวยความสะดวก และเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งของธุรกิจ อย่างไรก็ตาม การขนส่งทางอากาศนั้นยังคงมีจุดด้อย อาทิ ค่าใช้จ่ายต่อหน่วยสูง ต้องมีโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นเพื่อรองรับรูปแบบการขนส่งทั้งระบบ และต้องอาศัยระบบขนส่งทางถนนช่วยเพิ่มความสามารถในการเข้าถึงพื้นที่ต่าง ๆ

ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศในประเทศไทยจำเป็นต้องมีใบอนุญาตเดินอากาศ (Air Operator License: AOL) จาก กพท. มีอากาศยานเป็นของตนเองหรือเช่า ส่วนผู้รับจัดการขนส่งทางอากาศ (Freight

forwarder) ไม่ต้องขอรับอนุญาตด้านการบิน การดำเนินธุรกิจส่วนใหญ่มักเป็นการขนส่งผู้โดยสารควบคู่กับการขนส่งสินค้าเพื่อเพิ่มรายได้ โดยผู้ประกอบการขนส่งร่วมกับผู้รับจัดการขนส่งสินค้าขายระวางบรรทุกสินค้าแก่ลูกค้าอีกทอดหนึ่ง รวมถึงมีพันธมิตรทางธุรกิจทั้งในและต่างประเทศเพื่อให้บริการในเส้นทางอื่นที่มีช่วงเวลาไม่ทับซ้อนกัน ทำให้การขนส่งสินค้าครอบคลุมทุกเส้นทางบิน

การให้บริการเที่ยวบินจำแนกเป็น 3 ประเภท ได้แก่

- 1) การให้บริการเที่ยวบินแบบประจำมีกำหนด (Scheduled service) มีเส้นทางและตารางเวลาบินแน่นอน สามารถจัดสรรการบินทั้งการรับส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าตามกำหนดเวลาและอาจให้บริการเที่ยวบินไม่ประจำหรือเช่าเหมาลำด้วย
- 2) การให้บริการเที่ยวบินแบบไม่ประจำหรือเช่าเหมาลำ (Non-scheduled or charter flight service) ให้บริการเป็นครั้งคราวหรือเป็นเที่ยวบินพิเศษ ผู้ประกอบส่วนใหญ่เป็นรายเล็กและมีจำนวนอากาศยานเพื่อทำการบินอย่างน้อย 1 ลำ จึงมีทางเลือกในการให้บริการไม่มาก
- 3) เที่ยวบินอื่น ๆ ให้บริการเฉพาะด้าน อาทิ บริการบินชมทัศนียภาพ ผักบิน และถ่ายทำภาพยนตร์

3.2 ภาพรวมสถานะการณ์สนามบินสาธารณะของประเทศไทย

สนามบินสาธารณะของประเทศไทย ส่วนใหญ่ดำเนินการโดยหน่วยงานภาครัฐและรัฐวิสาหกิจ เช่น กรมท่าอากาศยาน การท่าอากาศยานอุดรธานี บมจ. ท่าอากาศยานไทย เป็นต้น และมีสนามบินสาธารณะที่ภาคเอกชนเป็นผู้ดำเนินการเพียงรายเดียวคือ การบินกรุงเทพ

ปี	2562		2563		2564		2565	
	เที่ยวบิน	ผู้โดยสาร	เที่ยวบิน	ผู้โดยสาร	เที่ยวบิน	ผู้โดยสาร	เที่ยวบิน	ผู้โดยสาร
กรมท่าอากาศยาน	286,762	18,024,764	95,681	10,201,736	46,058	4,458,634	88,517	11,544,436
ท่าอากาศยานไทย	893,533	143,009,209	395,148	46,637,754	214,462	16,195,581	471,505	62,791,104
การทำอยู่ตะเภา	13,692	1,716,107	6,777	601,419	3,124	48,561	3,956	122,910
การบินกรุงเทพ	32,919	2,590,527	13,106	903,168	5,916	320,384	17,866	1,450,756
รวม	1,226,906	165,340,607	510,712	58,344,077	269,560	21,023,160	581,844	75,909,206

ที่มา: กรมท่าอากาศยาน บมจ. ท่าอากาศยานไทย การทำอยู่ตะเภา และการบินกรุงเทพ

จากข้อมูลสถิติข้างต้นจะเห็นว่าการให้บริการสนามบินในช่วงก่อนการแพร่ระบาดของโควิด-19 พบว่ามีการใช้บริการอย่างต่อเนื่องโดยมีจำนวนเที่ยวบินสูงกว่า 1.22 ล้านเที่ยวบิน ในปี 2562 และโดยผู้โดยสารรวมกว่า 165.34 ล้านคน ในขณะที่ปี 2563 ซึ่งมีการแพร่ระบาดของโควิด-19 และทำให้มีผลกระทบตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคมเป็นต้นมา ปริมาณเที่ยวบินที่ให้บริการลดลงกว่าปี 2562 ร้อยละ 58 โดยมีจำนวนเที่ยวบินรวม 0.51 ล้านเที่ยวบิน และมีจำนวนผู้โดยสารรวม 58.34 ล้านคน ลดลงกว่าร้อยละ 64

สำหรับปี 2564 มีการระบาดระลอกใหม่ของโควิด-19 ส่งผลให้จำนวนเที่ยวบินปรับลดลงเหลือเพียง 0.26 ล้านเที่ยวบิน และมีจำนวนผู้โดยสารเพียง 21.02 ล้านคน ทั้งนี้ปริมาณเที่ยวบินและจำนวนผู้โดยสารได้เริ่มฟื้นตัวภายหลังจากนโยบายการผ่อนคลายมาตรการจำกัดการเดินทางภายในประเทศ และการเปิดประเทศรับการ

เดินทางจากต่างประเทศมากขึ้น โดยในปี 2565 จำนวนเที่ยวบิน 0.58 ล้านเที่ยวบิน และมีผู้โดยสารรวมกว่า 75.91 ล้านคน ซึ่งเป็นสัญญาณการฟื้นตัวของการเดินทางทางอากาศอย่างชัดเจน

การเปรียบเทียบข้อมูลสถิติสนามบินสมุยและสนามบินที่ตั้งอยู่ใกล้เคียง

ปี	2562		2563		2564		2565	
	เที่ยวบิน	ผู้โดยสาร	เที่ยวบิน	ผู้โดยสาร	เที่ยวบิน	ผู้โดยสาร	เที่ยวบิน	ผู้โดยสาร
สนามบินภูเก็ต	115,568	18,111,087	38,848	5,429,708	18,524	1,789,837	57,469	7,814,936
สนามบินสุราษฎร์ธานี	14,248	1,873,060	8,923	1,087,584	3,962	448,295	8,337	1,164,581
สนามบินกระบี่	25,019	3,659,722	10,414	1,318,645	3,714	405,432	10,527	1,418,052
สนามบินชุมพร	2,246	192,162	1,340	101,039	442	25,789	836	92,007
สนามบินสมุย	28,904	2,412,561	11,167	826,662	5,212	296,208	15,958	1,364,128
สนามบินนครศรีธรรมราช	15,412	1,453,200	15,202	1,339,552	9,655	669,815	11,080	1,304,838

ที่มา: กรมท่าอากาศยาน บมจ. ท่าอากาศยานไทย และการบินกรุงเทพ

ในปี 2563 ผลจากการระบาดของโควิด-19 ทำให้ประเทศไทยดำเนินมาตรการจำกัดการเดินทางทั้งภายในประเทศและการเดินทางจากต่างประเทศ จากตารางข้างต้น สนามบินในภูมิภาคภาคใต้ตอนบนซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางทะเลที่สำคัญก็ได้รับผลกระทบเช่นเดียวกัน โดยมีปริมาณเที่ยวบินและจำนวนผู้โดยสารลดลงกว่าร้อยละ 57 และกว่าร้อยละ 63 ตามลำดับ สำหรับสนามบินสมุยจำนวนเที่ยวบินในปี 2563 มีจำนวนเที่ยวบินเท่ากับ 11,167 เที่ยวบิน และมีผู้โดยสารจำนวน 826,662 คน

ปี 2564 การแพร่ระบาดของโควิด-19 สายพันธุ์ใหม่ยังคงส่งผลกระทบจากมาตรการจำกัดการเดินทาง ทำให้จำนวนเที่ยวบินและผู้โดยสารของทุกสนามบินในภูมิภาคมีปริมาณที่ลดลงจากปี 2563 ต่อมารัฐบาลได้มีนโยบายการผ่อนคลายการจำกัดการเดินทางโดยการดำเนินโครงการแซนด์บ็อกซ์ในจังหวัดภูเก็ต เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2564 และได้ขยายพื้นที่โครงการครอบคลุมไปยังพื้นที่เกาะสมุยและหมู่เกาะข้างเคียง ซึ่งโครงการแซนด์บ็อกซ์ และสมุยพลัส ได้ผลการตอบรับที่ดีจากนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ จนส่งผลให้รัฐบาลดำเนินนโยบายการผ่อนคลายมาตรการการเดินทางมากขึ้นในระยะเวลาต่อมา ปริมาณเที่ยวบินและจำนวนผู้โดยสารในปี 2565 จึงได้ปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นอย่างชัดเจนในทุกสนามบินที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศ โดยเฉพาะ สนามบินภูเก็ต สนามบินสมุย สนามบินกระบี่ สำหรับสนามบินสมุยปริมาณเที่ยวบินรวมมีจำนวน 15,958 เที่ยวบิน และมีผู้โดยสารมาใช้บริการรวม 1.36 ล้านคน คิดเป็นร้อยละ 55 ของปริมาณเที่ยวบินในช่วงก่อนการแพร่ระบาดของโควิด-19

3.3 การคาดการณ์การฟื้นตัวของการเดินทางทางอากาศ

หน่วยงานต่าง ๆ คาดการณ์ไปในทิศทางเดียวกันว่าการขนส่งทางอากาศจะปรับตัวดีขึ้น ดังจะเห็นได้จาก

- องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) ได้คาดการณ์การขนส่งทางอากาศทั่วโลก 2565 ว่าการขนส่งทางอากาศทั่วโลก จะทยอยปรับตัวดีขึ้นโดยมีจำนวนที่นั่งโดยสารในภาพรวมลดลงประมาณร้อยละ 40.00 จากสภาวะการณัปกติ
- สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association : IATA) ได้

รายงานว่าความต้องการในการเดินทางทางอากาศทั่วโลกได้ลดลงถึงจุดต่ำสุดแล้วในเดือนมิถุนายน 2563 ที่ร้อยละ 86.5 ซึ่งหลังจากนั้นใน 2567 การขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศจะกลับมามีปริมาณใกล้เคียงกับปริมาณการขนส่งทางอากาศของปี 2562 โดยการเดินทางทางอากาศระยะสั้นหรือการเดินทางภายในประเทศจะกลับมาฟื้นตัวได้เร็วกว่าการเดินทางทางอากาศระยะไกล เนื่องจากมีอัตราการฉีดวัคซีนเพิ่มขึ้น และนโยบายต่าง ๆ ของภาครัฐ

■ คณะทำงานเพื่อการพยากรณ์ความต้องการเดินทางทางอากาศของประเทศ ได้คาดการณ์การฟื้นตัวจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 ต่อการเดินทางทางอากาศ โดยมีสมมติฐาน แบ่งออกเป็น 3 กรณี ได้แก่

- กรณีการฟื้นตัวดี (Best case scenario) คือ ปริมาณการขนส่งทางอากาศของประเทศไทยจะกลับมาเท่ากับการเติบโตในภาวะปกติของปี 2563 (กลับเข้าสู่ Baseline ในปี 2566)
- กรณีการฟื้นตัวปกติ (Moderate case scenario) คือ ปริมาณการขนส่งทางอากาศของประเทศไทยจะกลับมาเท่ากับปริมาณการขนส่งทางอากาศของปี 2562 ภายในปี 2566
- กรณีการฟื้นตัวช้า (Worst case scenario) คือ ปริมาณการขนส่งทางอากาศของไทยจะฟื้นตัวเท่ากับปริมาณการขนส่งทางอากาศของปี 2562 ในปี 2567

ทั้งนี้ เมื่อเปรียบเทียบกับสถานการณ์ที่เกิดขึ้นจริงพบว่าการฟื้นตัวของจำนวนผู้โดยสารภายในประเทศใกล้เคียงกับกรณีการฟื้นตัวดี ซึ่งเป็นผลจากการควบคุมการแพร่ระบาดของโรคภายในประเทศได้ดีในช่วง 2563 ที่ผ่านมา แต่จากสถานการณ์ปัจจุบัน หากการแพร่ระบาดระลอกใหม่ส่งผลต่อเนื่องยาวนาน อาจทำให้จำนวนผู้โดยสารปรับตัวลดลงไปใกล้เคียงกับกรณีการฟื้นตัวช้าได้เช่นกัน สำหรับจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศใกล้เคียงกับกรณีการฟื้นตัวช้า เนื่องจากยังคงมีการจำกัดการเดินทางระหว่างประเทศและผู้โดยสารต้องกักตัวก่อนเข้าประเทศ อย่างไรก็ตามรัฐบาลได้มีแผนการผ่อนคลายมาตรการป้องกันโควิด-19 เพื่อเปิดประเทศและกระตุ้นการท่องเที่ยว ซึ่งหากการดำเนินการเป็นไปด้วยความราบรื่น อาจสามารถกระตุ้นการเดินทางทางอากาศระหว่างประเทศให้ฟื้นตัวกลับมารวดเร็วกว่าที่คาดการณ์ไว้ได้ ดังนั้นการควบคุมการแพร่ระบาดของโควิด-19 คือปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อเติบโตของเดินทางทางอากาศ

ฝ่ายวิจัยและการสื่อสาร คอลลิเออร์ส ประเทศไทย คาดการณ์ ว่าสถานการณ์อุตสาหกรรมการบินของไทยใน 2565 มีแนวโน้มฟื้นตัวอย่างช้า ๆ และจะกลับสู่สภาวะปกติได้ใน 2567 โดยมีปัจจัยหนุนจากภาวะเศรษฐกิจและการค้าโลกที่ทยอยฟื้นตัว รวมถึงการพัฒนาวัคซีนเพื่อป้องกันโควิด-19 มีความคืบหน้าและใช้แพร่หลายมากขึ้น ส่งผลให้มีการเปิดพรมแดนระหว่างประเทศอย่างค่อยเป็นค่อยไปภายใต้มาตรการควบคุมการแพร่ระบาดของโควิด-19 ซึ่งสะท้อนให้เห็นได้จากจำนวนนักท่องเที่ยวระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่ช่วงปลายปี 2564 ที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบัน

อย่างไรก็ตาม ธุรกิจขนส่งทางอากาศอาจมีภาระการลงทุนที่เพิ่มขึ้นจากการปรับเกณฑ์ความปลอดภัยให้สอดคล้องกับมาตรฐานอุตสาหกรรมการบินโลกและการลงทุนเพื่อยกระดับความปลอดภัยทางการบิน ช่วงหลังวิกฤตส่งผลให้ผู้ประกอบการที่มีข้อจำกัดด้านเงินทุน จำนวนเที่ยวบินและส่วนแบ่งตลาดในเส้นทางบินน้อยอาจเผชิญวิกฤตสภาพคล่องและไม่สามารถดำเนินธุรกิจต่อไปได้

ข้อ 4 ปัจจัยความเสี่ยง

4.1 ความเสี่ยงเกี่ยวกับกองทรัสต์ หรือการดำเนินงานของกองทรัสต์

4.1.1. กองทรัสต์เป็นทรัสต์เพื่อการลงทุนในอสังหาริมทรัพย์ยังไม่มีผลการดำเนินงานในอดีตที่นักลงทุนสามารถใช้อ้างอิงในการพิจารณาตัดสินใจเข้าลงทุน และผู้ลงทุนมีข้อมูลด้านการเงินสำหรับการประเมินผลการดำเนินงานในอนาคตของกองทรัสต์อย่างจำกัด

กองทรัสต์เพิ่งเริ่มดำเนินงาน ดังนั้นผลการดำเนินงานในอดีต มีแต่เพียงข้อมูลผลการดำเนินงานในอดีตของทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรก เพื่อให้นักลงทุนได้ใช้ประกอบการตัดสินใจ และอาจเป็นการยากต่อผู้ลงทุนในการประเมินผลการดำเนินงานในอนาคตของกองทรัสต์

รายได้หลักของกองทรัสต์จะมาจากค่าเช่าที่กรุงเทพมหานครบริหารสนามบิน จะต้องชำระให้กับกองทรัสต์ ดังนั้นรายได้ของกองทรัสต์ จึงขึ้นอยู่กับผลประกอบการและความสามารถในการชำระค่าเช่าของกรุงเทพมหานครบริหารสนามบินเป็นสำคัญ โดยกรุงเทพมหานครบริหารสนามบิน มีการบินกรุงเทพเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ และการบินกรุงเทพเป็นผู้ดำเนินงานสนามบินในทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรกมาก่อน จึงสามารถข้อมูลต่าง ๆ ของ การบินกรุงเทพที่มีการเปิดเผยต่อตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยในฐานะที่การบินกรุงเทพเป็นบริษัทจดทะเบียน หรือเปิดเผยต่อสาธารณชนโดยทั่วไป ประกอบการพิจารณาเพิ่มเติมได้

4.1.2. สมมติฐานในรายงานประมาณการงบกำไรขาดทุนและการปันส่วนแบ่งผลกำไรตามสมมติฐานมีความไม่แน่นอน และขึ้นอยู่กับความเสี่ยง ความไม่แน่นอนทางธุรกิจ การเงิน เศรษฐกิจ กฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง และการแข่งขัน ซึ่งอาจส่งผลให้ผลประกอบการที่แท้จริงแตกต่างจากที่ประมาณการไว้อย่างมีนัยสำคัญ

ประมาณการทางการเงินตามสมมติฐานของกองทรัสต์ ซึ่งเป็นเพียงประมาณการผลการดำเนินงานในอนาคต (Forward-Looking Statements) และไม่ได้เป็นการรับรองผลการดำเนินงานในอนาคตแต่อย่างใด

ทั้งนี้ แม้จะมีการระบุตัวเลขในประมาณการทางการเงินก็ตาม แต่การจัดทำประมาณการทางการเงินดังกล่าวตั้งอยู่บนข้อสมมติฐานต่าง ๆ หลายประการตามที่ระบุไว้ใน เอกสารแนบ 3 “ประมาณการงบกำไรขาดทุนและการปันส่วนแบ่งกำไรตามสมมติฐานสำหรับปีตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม 2565 ถึงวันที่ 31 กรกฎาคม 2566” ในแบบหนังสือชี้ชวนเสนอขายหน่วยทรัสต์ของกองทรัสต์ BAREIT ซึ่งแม้ว่าบริษัทฯ และที่ปรึกษาทางการเงินเห็นว่สมเหตุสมผลแล้ว แต่ข้อสมมติฐานที่นำมาใช้ในการประมาณการยังมีความไม่แน่นอน ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับความเสี่ยง ความไม่แน่นอนทางธุรกิจ การเงิน เศรษฐกิจ กฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง การแข่งขัน และเหตุอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องที่อาจเกิดขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทางธุรกิจ ซึ่งเรื่องดังกล่าวส่วนใหญ่อยู่นอกเหนือการควบคุมของกองทรัสต์ ดังนั้นผลการดำเนินงานหรือพัฒนาการต่าง ๆ ของกองทรัสต์ที่เกิดขึ้นจริงอาจแตกต่างจากการคาดการณ์ที่ระบุในประมาณการทางการเงินตามสมมติฐานของกองทรัสต์อย่างมีนัยสำคัญ

เนื่องจากเหตุการณ์และสถานการณ์บางอย่างหรือทั้งหมดที่เป็นข้อสมมติฐานอาจไม่เกิดขึ้นตามที่คาดไว้ หรืออาจเกิดเหตุการณ์และสถานการณ์ที่ไม่ได้คาดไว้ กองทรัสต์จึงไม่สามารถรับรองได้ว่าข้อสมมติฐานที่คาดไว้จะเกิดขึ้น โดยปัจจัยดังกล่าวข้างต้นอาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานที่แท้จริงแตกต่างจากที่ประมาณการไว้อย่างมีนัยสำคัญ และอาจส่งผลกระทบต่อความสามารถของกองทรัสต์ในการบรรลุผลการดำเนินงาน

รวมถึงอาจส่งผลให้ผู้ถือหน่วยทรัสต์ไม่ได้รับผลตอบแทนตามที่ได้ประมาณการไว้ และมูลค่าของหน่วยทรัสต์อาจมีราคาตลาดลดลงอย่างมีนัยสำคัญ

จากที่กล่าวมาข้างต้น ผู้ลงทุนจึงควรระมัดระวังในการใช้ข้อมูลเกี่ยวกับการคาดการณ์และประมาณการทางการเงินเพื่อใช้ในการตัดสินใจในการลงทุน เนื่องจากวิธีการในการคำนวณข้อมูลดังกล่าวและความเป็นไปได้ที่ผลการดำเนินงานที่แท้จริงอาจแตกต่างจากประมาณการและสมมติฐานที่อ้างอิงอย่างมีนัยสำคัญ

4.1.3. ความเสี่ยงจากผลการดำเนินงานของกองทรัสต์ซึ่งขึ้นอยู่กับความสามารถของผู้จัดการกองทรัสต์ และกองทรัสต์อาจสูญเสียผู้จัดการกองทรัสต์หรือผู้บริหารระดับสูงและบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญของผู้จัดการกองทรัสต์

บริษัทฯ ในฐานะผู้จัดการกองทรัสต์มีส่วนสำคัญในการควบคุมการดำเนินธุรกิจเพื่อจัดหาผลประโยชน์จากทรัพย์สินที่กองทรัสต์จะลงทุนรวมถึงโอกาสในการลงทุนที่เหมาะสมและสอดคล้องกับแนวทางการลงทุนของกองทรัสต์ตามที่ระบุไว้ในสัญญาก่อตั้งทรัสต์ การปฏิบัติหน้าที่ของบริษัทฯ จะอยู่ภายใต้การควบคุมดูแลของทรัสต์

ในการดำเนินการดังกล่าวข้างต้น ผู้ถือหน่วยทรัสต์อาจไม่มีโอกาสที่จะประเมินการตัดสินใจของบริษัทฯ เกี่ยวกับกลยุทธ์ที่บริษัทฯ นำมาใช้ในการบริหารจัดการ หรือการลงทุนของกองทรัสต์ตลอดจนเงื่อนไขในการลงทุนดังกล่าว นอกจากนี้ บริษัทฯ สามารถที่จะใช้สิทธิหรือยินยอมให้ใช้สิทธิหรือการเยียวยาใด ๆ ที่เกี่ยวกับบริษัทฯ หรือธุรกิจของบริษัทฯ หรือใช้สิทธิหรือยินยอมให้ใช้สิทธิหรือการเยียวยาใด ๆ ในฐานะผู้จัดการกองทรัสต์ รวมถึงให้ความยินยอมในการแก้ไขเปลี่ยนแปลงเอกสารสัญญาโดยดุลยพินิจของบริษัทฯ เอง (นอกเหนือจากเรื่องที่สงวนไว้ว่าจะต้องได้รับความเห็นชอบหรือความยินยอมจากผู้ถือหน่วยทรัสต์เพื่อประโยชน์ของกองทรัสต์) ซึ่งจะผูกพันผู้ถือหน่วยทรัสต์ทุกราย แม้อาจไม่สอดคล้องกับประโยชน์ของผู้ถือหน่วยทรัสต์แต่ละราย อย่างไรก็ตาม การใช้สิทธิใด ๆ ของบริษัทฯ ดังกล่าวข้างต้นจะเป็นไปตามกฎและระเบียบการปฏิบัติงานของกองทรัสต์ โดยคำนึงถึงผลประโยชน์โดยรวมของกองทรัสต์เป็นสำคัญ

ทั้งนี้ ความสามารถของบริษัทฯ ในการดำเนินงานตามกลยุทธ์การลงทุนของกองทรัสต์ให้ประสบความสำเร็จนั้นขึ้นอยู่กับปัจจัยที่ไม่แน่นอนหลายประการ โดยหากบริษัทฯ ไม่สามารถดำเนินงานตามกลยุทธ์ของกองทรัสต์อย่างที่เราวางแผนไว้ อาจมีผลกระทบในทางลบต่อฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของกองทรัสต์อย่างมีนัยสำคัญ ตลอดจนความสามารถของกองทรัสต์ในการจ่ายประโยชน์ตอบแทนแก่ผู้ถือหน่วยทรัสต์ และราคาซื้อขายของหน่วยทรัสต์

นอกจากนี้ กรรมการและผู้บริหารระดับสูงของบริษัทฯ ในฐานะผู้จัดการกองทรัสต์ เป็นผู้มีส่วนสำคัญในการพิจารณาเกี่ยวกับการจัดหาผลประโยชน์และบริหารจัดการการใช้ประโยชน์จากอสังหาริมทรัพย์ที่กองทรัสต์เข้าลงทุน ในกรณีที่ผู้จัดการกองทรัสต์สูญเสียบุคลากรหลักไป อาจเป็นการสูญเสียผู้มีประสบการณ์ความรู้ ความชำนาญ และสายสัมพันธ์ทางธุรกิจ ซึ่งการหาบุคลากรที่มีความสามารถในระดับเดียวกันมาแทนที่เป็นเรื่องที่ยากทำได้ยาก จึงอาจส่งผลให้ประสิทธิภาพในการดำเนินงานของกองทรัสต์ลดลง

อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ในฐานะผู้จัดการกองทรัสต์มีหน้าที่ต้องแจ้งให้ทรัสต์ทราบ หากมีการเปลี่ยนแปลงบุคลากรหลักในการจัดการและบริหารกองทรัสต์และต้องจัดหาบุคลากรหลักรายใหม่ที่มีความรู้ความสามารถและ

ประสบการณ์โดยเร็วเพื่อมิให้เกิดผลกระทบต่อการปฏิบัติหน้าที่ต่าง ๆ ของผู้จัดการกองทรัสต์และให้การบริหารจัดการกองทรัสต์เป็นไปอย่างต่อเนื่อง ตลอดจนดำรงจำนวนบุคลากรให้สอดคล้องกับกฎเกณฑ์ และประกาศที่เกี่ยวข้อง

4.1.4. ความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นซึ่งเป็นผลจากการที่กองทรัสต์กู้ยืมเงิน

กองทรัสต์เข้าทำสัญญากู้ยืมเงินระยะยาวจากสถาบันการเงิน ในวงเงินไม่เกินร้อยละ 35 ของมูลค่าทรัพย์สินรวมของกองทรัสต์ เพื่อเป็นแหล่งเงินทุนส่วนหนึ่งในการลงทุนในทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรก ดังนั้นกองทรัสต์อาจมีความเสี่ยงจากการกู้ยืมเงินดังกล่าวได้จากความผันผวนของภาวะเศรษฐกิจและอัตราดอกเบี้ย เนื่องจากอัตราดอกเบี้ยลอยตัวตามสัญญาเงินกู้ อาจมีการเปลี่ยนแปลงในระหว่างอายุของสัญญาเงินกู้ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานของกองทรัสต์ทำให้กองทรัสต์มีสภาพคล่องไม่เพียงพอในการชำระดอกเบี้ยและเงินต้น และอาจจะกระทบต่อความสามารถของกองทรัสต์ในการจ่ายประโยชน์ตอบแทนให้ผู้ถือหุ้นทรัสต์

หากกองทรัสต์ไม่สามารถชำระหนี้เงินต้นและดอกเบี้ยที่ถึงกำหนดชำระ หรือเกิดเหตุผิดสัญญาอื่น ๆ ภายใต้สัญญาเงินกู้ อาจส่งผลให้ผู้ให้กู้ดำเนินการทางกฎหมายกับกองทรัสต์ หรือใช้สิทธิเรียกร้องตามสัญญา อันเนื่องมาจากการไม่ปฏิบัติตามสัญญากู้ยืมเงิน เช่น ใช้สิทธิในการบังคับตามสัญญาที่เกี่ยวกับการให้หลักประกันส่วนใดส่วนหนึ่งหรือทั้งหมดของกองทรัสต์ที่นำไปเป็นหลักประกันเงินกู้ เป็นต้น นอกจากนี้ ในกรณีที่มีการกู้ยืมเงินใหม่เพื่อมาชำระหนี้เงินกู้ยืมเดิม (Refinancing) กองทรัสต์อาจมีความเสี่ยงที่อาจใช้ระยะเวลาในการดำเนินการ หรือไม่ได้ข้อตกลงในสัญญากู้ยืมเงินฉบับใหม่ที่ตีเท่ากับข้อตกลงในสัญญากู้ยืมเงินฉบับเดิมหรือในกรณีที่มีการกู้ยืมเงินเพิ่มเติม อาจมีข้อสัญญาบางประการซึ่งจำกัดการดำเนินงานของกองทรัสต์ โดยความเสี่ยงจากการกู้ยืมเงินที่กล่าวมาทั้งหมดนั้น อาจมีผลกระทบต่อสภาพคล่องของกองทรัสต์ ซึ่งอาจก่อให้เกิดผลกระทบในทางลบต่อความสามารถของกองทรัสต์ในการจ่ายประโยชน์ตอบแทนให้แก่ผู้ถือหุ้นทรัสต์ นอกจากนี้ ข้อกำหนดดังกล่าวอาจจำกัดความสามารถของกองทรัสต์ในการลงทุนเพิ่มเติม

อย่างไรก็ดี บริษัทฯ จะพิจารณาถึงความเสี่ยงที่เพิ่มขึ้นเทียบกับประโยชน์ที่จะได้รับจากการกู้ยืมเงิน และแนวทางหรือมาตรการป้องกันความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นได้ รวมทั้งบริษัทฯ จะมีมาตรการในการติดตามผลการดำเนินงานของกองทรัสต์ และปัจจัยภายนอกต่าง ๆ รวมถึงแนวโน้มอัตราดอกเบี้ยอย่างสม่ำเสมอ นอกจากนี้ บริษัทฯ อาจพิจารณาเจรจากับเจ้าหนี้ 46T เช่น การขอขยายระยะเวลาการชำระหนี้ การขอผ่อนผันเงื่อนไขที่เป็นอุปสรรคต่อการบริหารจัดการ 46T กองทรัสต์ เป็นต้น โดยกองทรัสต์จะดำเนินการดังกล่าวโดยคำนึงถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้องและประโยชน์สูงสุดของผู้ถือหุ้นทรัสต์เป็นสำคัญ

4.2 ความเสี่ยงเกี่ยวกับการจัดหาผลประโยชน์จากทรัพย์สินของกองทรัสต์

4.2.1. ความเสี่ยงจากการที่กองทรัสต์พึ่งพิงรายได้จากผู้เช่าดำเนินงานเพียงรายเดียว

กองทรัสต์จะเข้าทำสัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย) กับกรุงเทพบริหารสนามบินโดยจะเป็นผู้เช่าหลักเพียงรายเดียว โดยจะมีระยะเวลาเช่า 1 ปี และ กรุงเทพบริหารสนามบิน ให้ค้ำประกันแก่กองทรัสต์ว่าจะเช่าทรัพย์สินที่เช่าจากกองทรัสต์ (ภายใต้เงื่อนไขของสัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย)) หากกองทรัสต์มีความ

ประสงค์ที่จะให้ผู้เช่าดำเนินงานเช่าทรัพย์สินที่เช่าต่อไปภายหลังจากสิ้นสุดสัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย) แต่ทั้งนี้จะต้องออกไปได้ไม่เกิน 8 ครั้ง ครั้งละ 3 ปี

เนื่องจากรายได้หลักของกองทรัสต์จะมาจากค่าเช่าตามสัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย) ข้างต้นเพียงเท่านั้น หากกรุงเทพบริหารสนามบิน ไม่สามารถควบคุมดูแล บริหารจัดการโครงการสนามบินสมุย และกิจการโดยทั่วไป (ไม่ว่าในโครงการใด ๆ ทั้งในปัจจุบันและในอนาคต (หากมี)) ของตนได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ประกอบกับการประกอบธุรกิจเกี่ยวกับสนามบินยังมีความเสี่ยงอื่น ๆ จากการประกอบกิจการ เช่น

- ความเสี่ยงจากการพึ่งตลาดการท่องเที่ยวในประเทศไทย และตลาดการท่องเที่ยวในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้โดยนักท่องเที่ยวชาวไทยและนักท่องเที่ยวจากภูมิภาคนี้และจากทวีปยุโรปเป็นอย่างมาก การลดลงของอุปสงค์ในการเดินทางทางอากาศในตลาดเหล่านี้อาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของกรุงเทพบริหารสนามบิน
- ความเสี่ยงจากเหตุการณ์ที่เกิดจากปัจจัยภายนอก เช่น การเปลี่ยนแปลงทางด้านการเมืองและระเบียบกฎหมายต่าง ๆ การก่อการร้าย ภาวะสงคราม การระบาดของโรคติดต่อ และภัยธรรมชาติต่าง ๆ
- ความเสี่ยงจากภาวะการแข่งขันที่รุนแรงในอุตสาหกรรมการบินและการแข่งขันจากการคมนาคมขนส่งในรูปแบบอื่น อาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของกรุงเทพบริหารสนามบิน
- ความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินปรับเพิ่มขึ้น อาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจการบินซึ่งอาจทำให้จำนวนเที่ยวบินลดลงกว่าในภาวะปกติ
- ความเสี่ยงในกรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉิน อุบัติเหตุ หรือเหตุการณ์ที่เกี่ยวกับเครื่องบินและสนามบิน
- ความเสี่ยงจากสถานะเศรษฐกิจและสถานะอุตสาหกรรมที่อาจส่งผลกระทบต่อผลประกอบการ ฐานะการเงิน และความสามารถในการชำระค่าเช่าของกรุงเทพบริหารสนามบินกับกองทรัสต์ เป็นต้น

ซึ่งความสามารถในการบริหารจัดการและความเสี่ยงดังกล่าวข้างต้น อาจส่งผลกระทบต่อศักยภาพในการประกอบธุรกิจและการบริหารจัดการโครงการสนามบินสมุยรวมถึงผลประกอบการของกรุงเทพบริหารสนามบิน ซึ่งอาจทำให้กรุงเทพบริหารสนามบินไม่สามารถชำระค่าเช่าให้แก่กองทรัสต์ และ/หรือปฏิบัติตามเงื่อนไขของสัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย) และ/หรือสัญญาที่เกี่ยวข้องได้

ทั้งนี้เมื่อพิจารณาผลการดำเนินงานของโครงการสนามบินสมุยในอดีต จะพบว่าผลการดำเนินงานของสนามบินสมุยในช่วงก่อนปี 2563 โครงการสนามบินสมุยสามารถสร้างผลการดำเนินการในเกณฑ์ดีอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม สถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 ทำให้ประเทศไทยและประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก มีการกำหนดข้อจำกัดทางการบินระหว่างประเทศ ซึ่งส่งผลกระทบต่อการทำงานของโครงการสนามบิน สมุยในปี 2563 และ 2564 อย่างมีนัยสำคัญ โดยโครงการสนามบินสมุยมีกำไรก่อนดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย (EBITDA) ในปี 2563 และ 2564 อยู่ที่ 412.3 ล้านบาท และ 92.3 ล้านบาท ตามลำดับ จากผลกระทบของสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 ซึ่งเป็นระดับที่ต่ำกว่าค่าเช่า และค่าบริการตามเงื่อนไขของสัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย) และ/หรือสัญญาที่เกี่ยวข้องที่ผู้เช่าดำเนินงานจะเข้าทำสัญญากับกองทรัสต์ (โปรด

พิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมใน ส่วนที่ 2 หัวข้อ 3.1.5 “ผลการดำเนินงานในอดีตของทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรก” ในแบบหนังสือชี้ชวนเสนอขายหน่วยทรัสต์ของกองทรัสต์ BAREIT) ผู้จัดการกองทรัสต์และที่ปรึกษาทางการเงินจึงได้จัดทำประมาณการผลการดำเนินงานของโครงการสนามบินสมุย เพื่อทำการประเมินความสามารถในการชำระค่าเช่าของผู้เช่าดำเนินงาน จากข้อมูลตามประมาณการดังกล่าว คาดว่ากำไรก่อนดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย (EBITDA) ของโครงการสนามบินสมุย ในช่วงระยะเวลาตั้งแต่ 1 สิงหาคม 2565 ถึง 31 ธันวาคม 2567 อาจอยู่ในระดับที่ไม่เพียงพอในการชำระค่าเช่า และค่าบริการได้ครบเต็มจำนวน ตามเงื่อนไขของสัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย) และ/หรือสัญญาที่เกี่ยวข้อง โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้ (โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในเอกสารแนบ 4 “การวิเคราะห์ความสามารถในการชำระค่าเช่าของผู้เช่าดำเนินงานและการบินกรุงเทพ” ในแบบหนังสือชี้ชวนเสนอขายหน่วยทรัสต์ของกองทรัสต์ BAREIT)

หน่วย: ล้านบาท	ปี 2565F (1 สิงหาคม – 31 ธันวาคม 2565)	ปี 2566F	ปี 2567F	ปี 2568F
รายได้รวม	328.8 - 374.9	1,149.4 - 1,344.7	1,349.6 - 1,531.6	1,490.5 - 1,723.2
กำไรก่อนดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย (EBITDA)	277.7 - 316.6	970.4 - 1,135.4	1,139.5 - 1,293.2	1,258.4 - 1,454.9
ค่าเช่าและค่าบริการตามสัญญาเช่าดำเนินงาน	484.4	1,162.5	1,192.5	1,222.5
กระแสเงินสดจากการดำเนินงานที่คาดว่าจะไม่เพียงพอในการชำระค่าเช่าและค่าบริการตามสัญญาเช่าดำเนินงาน	167.8 – 206.7	27.1 – 192.1	0 – 53.0	-

หมายเหตุ: ประมาณการตามตารางข้างต้นจัดทำขึ้นโดยอ้างอิงอัตราการเติบโตของจำนวนผู้โดยสารขาออกทั้งในและนอกประเทศจากข้อมูลรายงานสภาวะอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย จัดทำโดยกองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย อัตราส่วนกำไรของสนามบินสมุยในอดีต และข้อมูลจากทางบริษัท ภายใต้ข้อสมมติฐานที่ประมาณการ ผลการดำเนินงานที่เกิดขึ้นจริงของสนามบินสมุยอาจแตกต่างจากที่ประมาณการไว้ ขึ้นกับสถานการณ์และปัจจัยที่เกิดขึ้นจริงในอนาคต ดังนั้น ผู้จัดการกองทรัสต์ และที่ปรึกษาทางการเงินจึงไม่สามารถรับรองผลการดำเนินงานของสนามบินตามประมาณการนี้ ซึ่งอาจจะทำให้ผลการดำเนินการที่เกิดขึ้นจริงของสนามบินสมุยแตกต่างจากประมาณการอย่างมีนัยสำคัญ

จากการประเมินความสามารถของผู้เช่าข้างต้น จะเห็นได้ว่าผู้เช่าดำเนินงานอาจมีกระแสเงินสดจากการดำเนินงานที่ไม่เพียงพอในการชำระค่าเช่าและค่าบริการตามสัญญาเช่าดำเนินงานในช่วงระยะเวลาตั้งแต่ 1 สิงหาคม 2565 ถึง 31 ธันวาคม 2567 ที่ประมาณ 194.9 ถึง 451.8 ล้านบาท

โดยการบินกรุงเทพ ในฐานะผู้ให้สัญญาตามสัญญาตกลงกระทำการ (การจัดหาประโยชน์ของกองทรัสต์ (สนามบินสมุย)) อาจต้องให้ความช่วยเหลือทางการเงิน เพื่อให้ผู้เช่าดำเนินงานจ่ายค่าเช่าและค่าบริการได้ตามสัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย) และ/หรือสัญญาที่เกี่ยวข้องที่ให้แกกองทรัสต์ ในช่วงเวลาดังกล่าว โดยผู้จัดการกองทรัสต์และที่ปรึกษาทางการเงินเห็นว่า การบินกรุงเทพมีความสามารถในการให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่กรุงเทพบริหารสนามบิน เพื่อให้สามารถชำระค่าเช่าให้แกกองทรัสต์ได้ (โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในเอกสารแนบ 4 “การวิเคราะห์ความสามารถในการชำระค่าเช่าของผู้เช่าดำเนินงานและการบินกรุงเทพ” ในแบบหนังสือชี้ชวนเสนอขายหน่วยทรัสต์ของกองทรัสต์ BAREIT)

นอกจากนี้ เนื่องจากสัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย) เป็นสัญญาเช่าระยะสั้นที่ให้ผู้เช่าจ่ายค่าเช่าตามสัญญาเช่า แม้กองทรัสต์จะได้ใช้สิทธิต่ออายุสัญญาเช่าภายใต้เงื่อนไขที่กำหนดในสัญญาแล้ว แต่กรุงเทพบริหารสนามบินในฐานะผู้เช่าดำเนินงานอาจปฏิเสธการต่อสัญญาเช่าดังกล่าวซึ่งถือเป็นการผิดสัญญา อันเป็นเหตุให้กองทรัสต์มีสิทธิเลิกสัญญา และ/หรือ เรียกค่าเสียหาย ซึ่งหากผู้เช่าดำเนินงานไม่ยินยอมชดเชยในกรณีที่มีการผิดสัญญาดังกล่าว (รวมถึงกรณีที่กองทรัสต์เรียกให้มีการบินกรุงเทพเข้ามาเป็นผู้เช่าแทนบริษัทย่อยของการบินกรุงเทพแล้ว แต่การบินกรุงเทพไม่ปฏิบัติตามสัญญาที่เกี่ยวข้องเช่นกัน) กองทรัสต์มีสิทธิในการฟ้องร้องและดำเนินคดีเพื่อให้ได้รับการชดเชยจากผู้เช่าดำเนินงานต่อไป ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับผลจากกระบวนการระงับข้อพิพาท และความสามารถในการชำระหนี้หรือมูลค่าทรัพย์สินของกรุงเทพบริหารสนามบินว่าจะเพียงพอต่อการชำระหนี้ให้แกกองทรัสต์หรือไม่ นอกจากนี้ กองทรัสต์อาจขาดรายได้จากค่าเช่าในระหว่างที่ยังไม่มีผู้เช่าดำเนินงานรายใหม่เข้ามาดำเนินธุรกิจสนามบิน ต่อจากหรือแทนกรุงเทพบริหารสนามบิน โดยหากกองทรัสต์ไม่สามารถหาผู้เช่ารายใหม่ที่ตกลงชำระค่าเช่าในจำนวนที่สมเหตุสมผลและในเวลาที่เหมาะสมได้ หรือ มีเงื่อนไขค่าเช่ากับผู้เช่ารายใหม่ที่แตกต่างไปจากกรุงเทพบริหารสนามบิน หรือ ไม่สามารถหาผู้เช่ารายใหม่ได้เลย เหตุใด ๆ ดังกล่าวข้างต้นอาจส่งผลให้กองทรัสต์ได้รับค่าเช่าลดลงในแต่ละปี และอาจส่งผลกระทบต่อฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของกองทรัสต์ รวมถึงความสามารถของกองทรัสต์ในการจ่ายผลประโยชน์ตอบแทนให้ผู้ถือหน่วยทรัสต์

อย่างไรก็ดี สัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย) ไม่มีเงื่อนไขให้ผู้เช่าดำเนินงานสามารถบอกเลิกสัญญาได้ก่อนครบกำหนดระยะเวลาการเช่า และกองทรัสต์สามารถใช้สิทธิการต่อระยะเวลาการเช่า (โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมใน ส่วนที่ 2 หัวข้อ 3.3.3 “สรุปสาระสำคัญของร่างสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการจัดหาประโยชน์ของกองทรัสต์” ในแบบหนังสือชี้ชวนเสนอขายหน่วยทรัสต์ของกองทรัสต์ BAREIT) และได้กำหนดให้ผู้เช่าดำเนินงานวางหลักประกันการปฏิบัติตามสัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย) ซึ่งมีวงเงิน และ/หรือมูลค่ารวมอย่างน้อยเท่ากับจำนวนค่าเช่า 6 เดือน โดยเป็นเงินจำนวนไม่น้อยกว่าค่าเช่าจำนวน 1 เดือน และจำนวนหุ้น และ/หรือหลักทรัพย์อื่น ๆ ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เพื่อเป็นประกันให้แกกองทรัสต์ ซึ่งมีวงเงิน และ/หรือมูลค่ารวมอย่างน้อยเท่ากับส่วนต่างระหว่างวงเงินประกันกับเงินประกันการเช่าที่ได้วางเป็นประกัน ตามที่ระบุไว้ในสัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย) โดยหากมีการสิ้นสุดลงของระยะเวลาการเช่าก่อนกำหนด ซึ่งมีสาเหตุมาจากการปฏิบัติผิดสัญญาของกรุงเทพบริหารสนามบิน หรือกรุงเทพบริหารสนามบินปฏิเสธการต่อสัญญาเช่าดำเนินงาน

(สนามบินสมุย) กองทรัสต์มีสิทธิริบเงินประกันการเช่าและบังคับหลักทรัพย์หลักประกันดังกล่าวตามเงื่อนไขที่กำหนดในสัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย) พร้อมทั้งเรียกค่าเสียหายอื่น ๆ (ถ้ามี) จากกรุงเทพบริหารสนามบินได้ นอกจากนี้ การบินกรุงเทพมีข้อตกลงกระทำการในการดูแลให้กรุงเทพบริหารสนามบินปฏิบัติตามสัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย) รวมทั้งให้ความช่วยเหลือทางการเงินที่จำเป็นแก่กรุงเทพบริหารสนามบิน ในการชำระค่าเช่าแก่กองทรัสต์ภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย) และให้คำรับรองว่าการบินกรุงเทพหรือกลุ่มบุคคลเดียวกันกับการบินกรุงเทพจะเข้ามาเป็นผู้เช่าแทนกรุงเทพบริหารสนามบิน (Step-in) ตลอดระยะเวลา 25 ปี นับตั้งแต่วันที่จดทะเบียนสิทธิการเช่าภายใต้สัญญาเช่าระยะยาว (สนามบินสมุย)

กรุงเทพบริหารสนามบินเป็นบริษัทย่อยของการบินกรุงเทพซึ่งประกอบธุรกิจการพัฒนาและบริหารสนามบิน โดยการบินกรุงเทพเป็นเจ้าของและบริหารสนามบิน 3 แห่งได้แก่ สนามบินสมุย สนามบินสุโขทัยและสนามบินตราด ซึ่งทั้ง 3 สนามบิน ตั้งอยู่ในทำเลที่ตั้งที่มีศักยภาพด้านการท่องเที่ยว นอกจากนี้ การบินกรุงเทพยังเป็นผู้ให้บริการสายการบินในนาม “สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส” ซึ่งให้บริการเที่ยวบินแบบประจำ (Scheduled Flight) ในเส้นทางบินภายในประเทศและต่างประเทศ ซึ่งเส้นทางการบินในประเทศครอบคลุมเส้นทางไปยังจุดหมายปลายทางที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวพักผ่อนและแหล่งวัฒนธรรมที่สำคัญในประเทศไทย เช่น เกาะสมุย ภูเก็ต เชียงใหม่ สุโขทัย ตราด เป็นต้น

นอกจากนี้เส้นทางการบินสมุย เป็นเส้นทางการบินหลักที่สำคัญของการบินกรุงเทพ ซึ่งจะทำให้ความมั่นใจกับผู้ถือหุ้นทรัสต์ได้ว่า โครงการสนามบินสมุยมีความสำคัญต่อการประกอบธุรกิจสนามบินของการบินกรุงเทพอย่างมีนัยสำคัญ และการบินกรุงเทพจะให้ความสำคัญในการต่อสัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย) เพื่อให้สามารถดำเนินกิจการได้อย่างต่อเนื่องในระยะยาว นอกจากนี้ ด้วยประสบการณ์และความเชี่ยวชาญของการบินกรุงเทพในการบริหารจัดการสนามบินที่มีมานานกว่า 33 ปี ยังช่วยเพิ่มความมั่นใจให้กับผู้ถือหุ้นทรัสต์ได้ว่าการบินกรุงเทพจะมีศักยภาพในการดูแลให้กรุงเทพบริหารสนามบินประกอบธุรกิจและความสามารถในการปฏิบัติตามสัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย) และ/หรือสัญญาที่เกี่ยวข้อง อีกทั้งภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย) ได้มีมาตรการต่าง ๆ ในการควบคุมการดำเนินธุรกิจของผู้เช่า ซึ่งรวมถึงแต่ไม่จำกัดเพียง การปฏิบัติตามกฎหมายข้อตกลงและเงื่อนไขของใบอนุญาต และกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับการประกอบกิจการ เป็นต้น (โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในส่วนที่ 2 หัวข้อ 3.3.3 “สรุปสาระสำคัญของร่างสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการจัดหาประโยชน์ของกองทรัสต์” ในแบบหนังสือชี้ชวนเสนอขายหน่วยทรัสต์ของกองทรัสต์ BAREIT) จากการพิจารณาในปัจจุบันต่าง ๆ ประกอบกันข้างต้น จึงน่าจะส่งผลดีต่อการประกอบธุรกิจและแนวโน้มผลประโยชน์ในระยะยาว และมีความสามารถในการชำระค่าเช่าให้แก่กองทรัสต์ รวมไปถึงเงินลงทุนและซ่อมแซมอุปกรณ์ของกรุงเทพบริหารสนามบินตลอดอายุสัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย)

4.2.2. ความเสี่ยงในการหาผู้เช่ารายใหม่มาดำเนินธุรกิจสนามบิน ต่อจากหรือแทนกรุงเทพบริหารสนามบิน

ในกรณีที่กรุงเทพบริหารสนามบินปฏิบัติผิดสัญญาที่เกี่ยวข้องระหว่างกองทรัสต์ และกรุงเทพบริหารสนามบิน (ซึ่งรวมถึงกรณีที่กองทรัสต์เรียกให้การบินกรุงเทพเข้ามาเป็นผู้เช่าแทนบริษัทย่อยของการบินกรุงเทพ

แล้ว แต่การบินกรุงเทพไม่ปฏิบัติตามสัญญาที่เกี่ยวข้องเช่นกัน) ทำให้กองทรัสต์ต้องแจ้งเหตุผิดนัดผิดสัญญาที่เกี่ยวข้องและฟ้องร้องให้ปฏิบัติตามสัญญาหรือเลิกสัญญาและเรียกค่าเสียหาย นอกจากนี้ กองทรัสต์อาจไม่สามารถหาบุคคลที่สามมาดำเนินธุรกิจสนามบิน ต่อจากหรือแทน กรุงเทพมหานครบริหารสนามบินได้ภายในระยะเวลาอันสั้น เนื่องจากผู้ที่จะสามารถดำเนินงานสนามบินในประเทศไทยมีน้อยราย และบุคคลดังกล่าวจำเป็นต้องมีใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะและมีคุณสมบัติที่เกี่ยวข้องตามข้อกำหนดของ กพท.

อย่างไรก็ดี โครงการสนามบินสมุยเป็นสนามบินที่มีศักยภาพ ได้รับการรับรองมาตรฐานต่าง ๆ ประกอบกับความพร้อมในด้านระบบสาธารณูปโภค ตั้งอยู่ในทำเลที่มีความโดดเด่น รวมทั้งโครงการสนามบินสมุยได้รับการออกแบบให้เข้ากับสภาพแวดล้อมของเกาะ และยังได้รับรางวัลท็อปเท็นสนามบินที่ดีที่สุดในโลก (Top Ten Airport Worldwide) ในปี 2560 รวมทั้งรางวัลด้านการออกแบบและสถาปัตยกรรม ประกอบด้วยรางวัลด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สนามบินได้นำต้นมะพร้าวมาใช้ในการตกแต่ง และการใช้อากาศจากธรรมชาติในระบบการทำความเย็นแบบเปิดในอาคารรับรองผู้โดยสาร และในปี 2564 สนามบินสมุยได้รับการคัดเลือกจากกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อมในโครงการส่งเสริมและพัฒนาสนามบินที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green Airport) โดยได้รับการรับรองในระดับดีมาก (Silver) จึงทำให้ทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรกมีความพร้อมในการดำเนินการ ซึ่งปัจจัยดังกล่าวช่วยส่งเสริมให้กองทรัสต์สามารถหาผู้ที่สนใจจะเข้ามาดำเนินกิจการ หรือเป็นผู้เช่าทรัพย์สินจากกองทรัสต์ได้ อนึ่ง กองทรัสต์อาจใช้เวลาหาบุคคลอื่นเพื่อเข้ามาเป็นผู้เช่ารายใหม่แทนผู้เช่ารายเดิม ซึ่งบุคคลดังกล่าวอาจไม่มีคุณสมบัติหรือความสามารถเหมือนกับผู้เช่ารายเดิม รวมทั้งอาจไม่สามารถหาผู้เช่ารายใหม่มาทดแทนและจ่ายค่าเช่าได้ในอัตราเท่ากับผู้เช่ารายเดิม ซึ่งจะส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อรายได้ของกองทรัสต์และความสามารถในการจ่ายผลประโยชน์ตอบแทนให้ผู้ถือหุ้นรายทรัสต์ตามลำดับ ในกรณีที่ไม่ได้ให้ผู้เช่ารายเดิมเช่าทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรกต่อไป ผู้จัดการกองทรัสต์จะมีกระบวนการในการพิจารณาคัดเลือกผู้เช่ารายใหม่ โดยจะคำนึงถึงผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นรายทรัสต์เป็นสำคัญ

4.2.3. ความเสี่ยงจากการที่การบินกรุงเทพ และ กรุงเทพมหานครบริหารสนามบินไม่ได้รับ หรือไม่สามารถต่ออายุใบรับรอง หรือไม่สามารถปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ หรือเงื่อนไขตามใบอนุญาต และ/หรือใบรับรอง

การบินกรุงเทพ และ กรุงเทพมหานครบริหารสนามบิน จะต้องได้รับใบอนุญาตต่าง ๆ และการอนุมัติต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องจาก กพท. โดยการดำเนินธุรกิจในปัจจุบันนั้น การบินกรุงเทพในฐานะเจ้าของทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรก เป็นผู้ได้รับอนุญาตจัดตั้งสนามบินตามใบอนุญาตจัดตั้งสนามบิน (ซึ่งในปัจจุบันใบอนุญาตดังกล่าวไม่มีกำหนดอายุ)

การบินกรุงเทพดำเนินงานกิจการสนามบินสมุยตามใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินสาธารณะภายใต้ พ.ร.บ. การเดินอากาศ อยู่ก่อนวันที่ พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่ 11) 2551 จะใช้บังคับ ซึ่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่ 11) 2551 กำหนดให้เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินที่เปิดให้บริการแก่สาธารณะต้องยื่นคำขอใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะต่อ กพท. ปัจจุบัน การบินกรุงเทพได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะแล้ว และอยู่ระหว่างดำเนินการให้กรุงเทพมหานครได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะต่อไป และหากการดำเนินการดังกล่าวยังไม่แล้วเสร็จ ณ วันที่กองทรัสต์เข้าลงทุน กรุงเทพมหานครบริหารสนามบินจะให้สิทธิใน

การดำเนินการสนามบินแก่การบินกรุงเทพ ไม่ว่าในรูปแบบใดก็ตาม เพื่อให้สามารถดำเนินงานในทรัพย์สินสนามบินสมุยได้ตามใบอนุญาตที่เกี่ยวข้อง ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวไม่กระทบต่อโครงสร้างการลงทุนและการดำเนินงานของกองทรัสต์

ทั้งนี้ ในระหว่างอายุของสัญญาเช่าระยะยาวและสัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย) นั้น กองทรัสต์ไม่สามารถรับรองได้ว่าการบินกรุงเทพ หรือ กรุงเทพมหานครบริหารสนามบิน จะสามารถดำรงไว้หรือต่ออายุใบอนุญาต และ/หรือใบรับรองต่าง ๆ หรือปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ ข้อกำหนดและเงื่อนไขตามใบอนุญาต และ/หรือใบรับรองดังกล่าวได้ ทั้งนี้ หากการบินกรุงเทพ หรือ กรุงเทพมหานครบริหารสนามบินละเว้นกระทำการหรือไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ ข้อกำหนดและเงื่อนไขตามใบอนุญาต และ/หรือใบรับรองดังกล่าวจะขึ้นอยู่กับลักษณะของการละเว้นกระทำการหรือไม่ปฏิบัติตามนั้น ซึ่งหากมีการละเว้นกระทำการหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขของใบอนุญาต และ/หรือใบรับรองดังกล่าว หรือ การบินกรุงเทพ หรือ กรุงเทพมหานครบริหารสนามบิน ไม่ดำเนินการหรือ แก้ไขตามคำสั่งของผู้อนุญาต ภายในระยะเวลาที่กำหนด และหาก กพท. เห็นว่าเป็นการไม่ปฏิบัติตามหรือฝ่าฝืนกรณีร้ายแรง กพท. อาจพิจารณาสั่งพักใช้ใบอนุญาต และ/หรือใบรับรอง หรือ สั่งเพิกถอนใบอนุญาต และ/หรือใบรับรอง หรือ สั่งปิดสนามบินเป็นการชั่วคราวได้ ซึ่งเหตุดังกล่าวข้างต้นอาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อการใช้ทรัพย์สินของกองทรัสต์และผู้เช่าดำเนินงาน รวมถึงความสามารถในการดำเนินงานของ การบินกรุงเทพ หรือกรุงเทพมหานครบริหารสนามบิน และความสามารถในการชำระค่าเช่าของกรุงเทพมหานครบริหารสนามบินให้แก่กองทรัสต์ตามสัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย) รวมทั้งการการบินกรุงเทพ หรือกรุงเทพมหานครบริหารสนามบิน อาจไม่สามารถดำเนินกิจการชั่วคราว หรือดำเนินกิจการต่อไปได้ ซึ่งกรณีดังกล่าวอาจส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อรายได้ของกองทรัสต์และความสามารถของกองทรัสต์ในการจ่ายผลประโยชน์ตอบแทนให้ผู้ถือหุ้นหน่วยทรัสต์ จนถึงอาจต้องเลิกกองทรัสต์

อย่างไรก็ตาม จากประสบการณ์การประกอบธุรกิจสายการบิน และธุรกิจสนามบินทุกโครงการของการบินกรุงเทพ ตั้งแต่เปิดดำเนินงานมาจนถึงปัจจุบัน ไม่เคยมีประวัติการถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตดังกล่าว หรือสั่งเพิกถอนใบอนุญาตดังกล่าว หรือสั่งปิดสนามบินเป็นการชั่วคราว เมื่อพิจารณาประกอบกับความเชี่ยวชาญและประสบการณ์ของการบินกรุงเทพในการบริหารจัดการสนามบินที่มีมาเป็นเวลานาน น่าจะเพิ่มความมั่นใจให้กับผู้ถือหุ้นหน่วยทรัสต์ได้ว่า การบินกรุงเทพ และกรุงเทพมหานครบริหารสนามบินจะมีความสามารถที่จะปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อตกลง และเงื่อนไขของใบอนุญาตและ/หรือใบรับรองที่ใช้สำหรับการประกอบกิจการสนามบิน ซึ่งรวมถึงการจัดให้ได้มาและดำรงคงไว้ซึ่งใบอนุญาตและ/หรือใบรับรองจาก กพท.

กรณีที่มีพื้นที่บางส่วนของสนามบินสมุยซึ่งอยู่ระหว่างการพิจารณาว่ามีการออกโฉนดที่ดินคลาดเคลื่อนตามมาตรา 58 ประกอบมาตรา 59 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ 2497 (รวมถึงที่ได้แก้ไขเพิ่มเติม) (“พ.ร.บ. การเดินอากาศ”) เมื่อรัฐมนตรีได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษากำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินเป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศแล้ว ห้ามมิให้บุคคลใดก่อสร้างหรือแก้ไขเปลี่ยนแปลงอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นหรือปลูกต้นไม้ยืนต้น เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากพนักงานเจ้าหน้าที่ ข้อกำหนดดังกล่าวมีขึ้นเพื่อไม่ให้เกิดบุคคลใดดำเนินการใช้พื้นที่ในบริเวณพื้นที่รอบสนามบินที่อาจส่งผลกระทบต่อการดำเนินกิจการสนามบินสาธารณะ ซึ่งหากปรากฏว่ามีการฝ่าฝืนมาตราดังกล่าว พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งเป็นหนังสือให้ผู้ฝ่าฝืนจัดการ

รื้อถอนอาคารหรือสิ่งปลูกสร้าง หรือตัด หรือย้ายต้นไม้ขึ้นภายในเวลาที่กำหนด ตามมาตรา 60 แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ สำหรับสนามบินสมุยนั้น ได้มีการประกาศเขตปลอดภัยในการเดินอากาศตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินสมุย ในท้องที่อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี เป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ 2535 ดังนั้น ไม่ว่าผลการพิจารณาจะทำให้บุคคลใดมีกรรมสิทธิ์ในพื้นที่ดังกล่าว ผู้ที่มีกรรมสิทธิ์ต้องปฏิบัติตามมาตรา 59 แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ

นอกจากนี้เพื่อเป็นการช่วยเพิ่มความมั่นใจให้กับผู้ถือหุ้นทรัสต์ ภายใต้สัญญาเช่าระยะยาว สัญญาตกลงกระทำการ และสัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย) ได้กำหนดเงื่อนไขให้การบินกรุงเทพ หรือ กรุงเทพมหานครบริหารสนามบินตกลงที่จะปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อตกลง และเงื่อนไขของใบอนุญาตและ/หรือใบรับรองต่าง ๆ ที่ใช้สำหรับการประกอบกิจการสนามบิน ซึ่งรวมถึงการจัดให้ได้มาและดำรงคงไว้ซึ่งใบอนุญาตดังกล่าวจากกพท. โดยการบินกรุงเทพ หรือ กรุงเทพมหานครบริหารสนามบิน ตกลงรับผิดชอบค่าใช้จ่ายใด ๆ ซึ่งกองทรัสต์ได้รับเนื่องจากการทำผิดข้อตกลงใด ๆ ของการบินกรุงเทพ หรือ กรุงเทพมหานครบริหารสนามบิน ภายใต้สัญญาเช่าระยะยาว สัญญาตกลงกระทำการ และสัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย) ดังกล่าว (โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมใน ส่วนที่ 2 หัวข้อ 3.1.8 “สรุปสาระสำคัญของร่างของสัญญาที่เกี่ยวข้องกับทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรก” และ หัวข้อ 3.3.3 “สรุปสาระสำคัญของร่างสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการจัดหาประโยชน์ของกองทรัสต์” ในแบบหนังสือชี้ชวนเสนอขายหน่วยทรัสต์ของกองทรัสต์ BAREIT)

4.3 ความเสี่ยงเกี่ยวกับการลงทุนในทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรก

4.3.1. ทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรกอาจมีสภาพด้อยลงในการจัดหาประโยชน์ตลอดอายุสิทธิการเช่า

การลงทุนในทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรกนั้น ผู้จัดการกองทรัสต์ได้จัดให้มีการตรวจสอบสภาพทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรก รวมทั้งทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรกได้มีการปรับปรุงซ่อมแซม (Minor Renovation) อย่างต่อเนื่องตามความจำเป็นและเพื่อรักษาสภาพทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรกให้อยู่ในสภาพที่ดีและเหมาะสมแก่การใช้ประโยชน์

อย่างไรก็ตาม กองทรัสต์ไม่ได้เป็นผู้ใช้ทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรกในการประกอบกิจการโดยตรงโดยจะนำทรัพย์สินดังกล่าวออกให้เช่าแก่ผู้เช่าดำเนินงานเพื่อประกอบกิจการ จึงมีความเสี่ยงที่ว่าผู้เช่าดำเนินงานของกองทรัสต์อาจมีการนำทรัพย์สินไปใช้จัดหาประโยชน์ในลักษณะที่ไม่ตรงตามวัตถุประสงค์การใช้งาน หรือมีการดูแลและบำรุงรักษาที่ไม่ถูกต้อง อันจะส่งผลให้ทรัพย์สินดังกล่าวเสื่อมสภาพเร็วกว่าการใช้งานปกติ หรือในกรณีที่ผู้เช่าดำเนินงานไม่สามารถจัดหาอุปกรณ์มาเปลี่ยนหรือทดแทนอุปกรณ์ที่ชำรุด เสียหาย เสื่อมสภาพ หรือหมดอายุการใช้งาน เพื่อคงสภาพของทรัพย์สินเช่นเดียวกับวันแรกที่กองทรัสต์เข้าลงทุนในทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรก อาจส่งผลกระทบต่อความสามารถในการนำทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรกออกจัดหาประโยชน์ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความมั่นคงทางการเงินสำคัญต่อธุรกิจ ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของกองทรัสต์ รวมถึงความสามารถในการชำระค่าเช่าของผู้เช่าดำเนินงานกับกองทรัสต์

นอกจากนี้ สัญญาเช่าระยะยาวและสัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย) ได้กำหนดให้การบินกรุงเทพ และกรุงเทพบริหารสนามบินในฐานะผู้เช่าดำเนินงาน มีหน้าที่ในการบำรุงรักษา ซ่อมแซม ปรับเปลี่ยน และทดแทนทรัพย์สินที่เช่าให้อยู่ในสภาพดีตามมาตรฐานการใช้งานตลอดระยะเวลาการเช่า ตลอดจนรับผิดชอบค่าใช้จ่าย (โดยจะมีการเรียกเก็บค่าบริการจากกองทรัสต์ภายใต้สัญญาบริการระยะยาว) ในการบำรุงรักษา ซ่อมแซม ปรับเปลี่ยน และทดแทนทรัพย์สินที่เช่า รวมถึงค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนอะไหล่ต่าง ๆ ที่เสื่อมหรือหมดอายุการใช้งาน เพื่อให้มั่นใจได้ว่าการใช้ประโยชน์ในทรัพย์สินของผู้เช่าดำเนินงานนั้นจะเป็นไปตามวัตถุประสงค์และมาตรฐานการใช้งาน รวมถึงมีการดูแล บำรุงรักษา ซ่อมแซมและปรับเปลี่ยนเป็นไปตามมาตรฐานอย่างต่อเนื่อง อันจะส่งผลให้เกิดการใช้ประโยชน์ในทรัพย์สินดังกล่าวมีประสิทธิภาพสูงสุด ทั้งนี้ หากกรุงเทพบริหารสนามบิน ต้องดำเนินการซ่อมแซม ปรับเปลี่ยน หรือทดแทนอุปกรณ์เป็นจำนวนมากในคราวเดียว อาจส่งผลกระทบต่อความสามารถในการจ่ายค่าเช่าของกรุงเทพบริหารสนามบินแก่กองทรัสต์ได้ อย่างไรก็ตาม กองทรัสต์กำหนดให้กรุงเทพบริหารสนามบิน นำส่งแผนการดำเนินงานประจำปี รวมถึงแผนการซ่อมบำรุงทรัพย์สินให้แก่กองทรัสต์เพื่ออ้างอิงในการติดตามและตรวจสอบแผนการและการดำเนินการตามแผนการดังกล่าว ตามรอบระยะเวลาที่สมควร

4.3.2. ความเสี่ยงในการลงทุนในสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์ซึ่งมูลค่าจะลดลงตามระยะเวลาการเช่าที่เหลืออยู่ ซึ่งอาจส่งผลให้มูลค่าหน่วยทรัสต์ของกองทรัสต์ลดลงตามส่วนไปด้วย

กองทรัสต์ลงทุนในสิทธิการเช่าในทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรกเพื่อใช้จัดหาประโยชน์ตามวัตถุประสงค์การลงทุนของกองทรัสต์ (โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในส่วนที่ 2 หัวข้อ 3.1.9 “สรุปสาระสำคัญของร่างของสัญญาที่เกี่ยวข้องกับทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรก” ในแบบหนังสือชี้ชวนเสนอขายหน่วยทรัสต์ของกองทรัสต์ BAREIT) ซึ่งมูลค่าสิทธิการเช่าในทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรกที่กองทรัสต์เข้าลงทุนจะลดลงตามระยะเวลาการเช่าที่เหลืออยู่ และเมื่อหมดอายุสัญญาเช่ามูลค่าสิทธิการเช่าที่ดินและอาคารสำหรับทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรกจะมีมูลค่าคงเหลือเป็นศูนย์ โดยกองทรัสต์จะไม่มี การสำรองเงินทุนไว้สำหรับการจ่ายคืนเงินลงทุนในสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์ให้แก่ผู้ถือหน่วยทรัสต์ แต่จะทยอยจ่ายคืนเงินลงทุนให้แก่ผู้ถือหน่วยทรัสต์โดยการลดทุนจดทะเบียน

นอกจากนี้ มูลค่าหน่วยทรัสต์อาจจะลดลงจากการประเมินค่าของสิทธิการเช่าที่กองทรัสต์เข้าลงทุน หรือเนื่องจากสาเหตุอื่นใดที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของกองทรัสต์ ทั้งนี้ การเปลี่ยนแปลงในมูลค่าสิทธิการเช่าดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อมูลค่าทรัพย์สินสุทธิของกองทรัสต์ มูลค่าหน่วยทรัสต์ และ/หรือการจ่ายประโยชน์ตอบแทนของกองทรัสต์ในท้ายที่สุด

4.3.3. การศึกษาและเข้าตรวจสอบสถานะของทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรก ไม่ได้เป็นการรับประกันว่าทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบกิจการสนามบินไม่มีข้อบกพร่อง

ก่อนการเข้าลงทุนในทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรก บริษัทฯ ได้ทำการศึกษาข้อมูลรายละเอียดของทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรก โดยทำการตรวจสอบสถานะจากเอกสารที่เกี่ยวข้อง (Due Diligence) รวมถึงศึกษารายละเอียดจากรายงานการประเมินทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรก และรายงานการสำรวจและตรวจสอบสภาพอาคารและสิ่งปลูกสร้างของทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรก

แรกอย่างละเอียด อย่างไรก็ตาม การกระทำดังกล่าวมิได้เป็นการรับประกันว่าทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ ในทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรกปราศจากความเสียหายหรือความบกพร่องที่อาจจะต้องมีค่าใช้จ่าย ในการปรับปรุงหรือซ่อมแซม โดยรายงานการประเมินทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรก และรายงาน การสำรวจและตรวจสอบสภาพอาคารและสิ่งปลูกสร้างของทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรกที่บริษัทฯ ใช้เป็นพื้นฐานในการประเมินและตรวจสอบทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจในทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้า ลงทุนครั้งแรกอาจมีข้อบกพร่องและไม่ถูกต้อง เนื่องจากความบกพร่องบางอย่างของทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบ ธุรกิจสนามบิน อาจจะตรวจพบได้ยาก หรือไม่สามารถตรวจพบได้ เนื่องจากข้อจำกัดในการตรวจสอบ รวมไปถึง เทคนิคที่ใช้ในการตรวจสอบ หรือปัจจัยอื่น ๆ ที่เป็นข้อจำกัดในการตรวจสอบของทั้งผู้ประเมินราคา และที่ปรึกษา ด้านโครงสร้างอาคารของกองทรัสต์ ตลอดจนเหตุการณ์ที่อาจจะเกิดขึ้นนับจากวันจัดทำรายงานของผู้ประเมิน ราคา และที่ปรึกษาด้านโครงสร้างอาคารของกองทรัสต์จนถึงวันที่กองทรัสต์เข้าลงทุนสำเร็จ ทั้งนี้ ในกรณีที่ ทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรกมีความชำรุดบกพร่องทำให้กองทรัสต์ไม่สามารถให้เช่าแก่ผู้เช่า ดำเนินงานหรือใช้ประโยชน์อื่นใดที่เกี่ยวข้องเพื่อประโยชน์ของกองทรัสต์ได้ กองทรัสต์มีสิทธิที่จะได้รับการชดเชย จากการบินกรุงเทพในกรณีที่มีการผิดสัญญา โดยสามารถพิสูจน์ได้ว่าความชำรุดบกพร่องดังกล่าวเกิดขึ้นก่อนที่การ บินกรุงเทพส่งมอบทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรกให้แก่กองทรัสต์ อย่างไรก็ตาม ผู้ก่อตั้งทรัสต์ไม่สามารถ รับรองได้ว่ากองทรัสต์จะมีสิทธิได้รับชดเชยจากการที่ผู้ให้เช่าผิดสัญญา ซึ่งหากผู้ให้เช่าไม่ยินยอมชดเชยในกรณีที่ มี การผิดสัญญาดังกล่าว กองทรัสต์ก็มีสิทธิที่จะใช้สิทธิทางการศาลเพื่อให้ได้รับการชดเชยจากผู้ให้เช่าต่อไป ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับกระบวนการพิสูจน์ การนำสืบ และการฟ้องร้องบังคับคดีต่อไป

นอกจากนี้ ทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรกอาจจะมีภาระผูกพัน ระเบียบ ข้อบังคับ ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับทรัพย์สิน ซึ่งการศึกษาข้อมูลรายละเอียดและการตรวจสอบเอกสารที่เกี่ยวข้อง (Due Diligence) ของบริษัทฯ ไม่สามารถครอบคลุมถึงได้ ซึ่งอาจจะส่งผลให้เกิดภาระค่าใช้จ่ายที่เกินกว่าที่บริษัทฯ ได้ ประเมินการไว้ก่อนการลงทุนหรือก่อให้เกิดหน้าที่ที่ต้องปฏิบัติตามข้อผูกพันที่เกี่ยวกับการละเมิดกฎข้อบังคับ ดังกล่าวที่ถูกกำหนดโดยหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง คำรับรอง คำรับประกันและข้อตกลงที่ จะรับผิดชอบใช้ซึ่งการบินกรุงเทพได้ให้ไว้แก่กองทรัสต์นั้น (โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในส่วนที่ 2 หัวข้อ 3.1.9 “สรุปสาระสำคัญของร่างของสัญญาที่เกี่ยวข้องกับทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรก” ในแบบ หนังสือชี้ชวนเสนอขายหน่วยทรัสต์ของกองทรัสต์ BAREIT) มีข้อจำกัดในแง่ของขอบเขต จำนวนเงิน และ ระยะเวลาที่เจ้าของทรัพย์สินได้ให้คำรับรอง คำรับประกัน และข้อตกลงที่จะรับผิดชอบใช้ ทั้งนี้ กองทรัสต์มีสิทธิที่จะ ได้รับการชดเชยจากผู้ให้เช่าในกรณีที่มีการผิดคำรับรอง คำรับประกัน อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ไม่สามารถรับรองได้ว่า กองทรัสต์จะมีสิทธิได้รับชดเชยตามคำรับรอง คำรับประกัน หรือข้อตกลงที่จะรับผิดชอบใช้กรณีที่เกิดความเสียหาย หรือความรับผิดชอบต่อกองทรัสต์อันเป็นผลมาจากการได้มาซึ่งทรัพย์สิน ซึ่งหากผู้ให้เช่าไม่ยินยอมชดเชยในกรณีที่ มี การผิดสัญญาดังกล่าว กองทรัสต์ก็มีสิทธิที่จะใช้สิทธิทางการศาลเพื่อให้ได้รับการชดเชยจากผู้ให้เช่าต่อไป ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับกระบวนการพิสูจน์ การนำสืบ และการฟ้องร้องบังคับคดีต่อไป

4.3.4. ราคาประเมินมูลค่าทรัพย์สินของกองทรัสต์ตามรายงานการประเมินมูลค่าทรัพย์สินของผู้ประเมินราคา อาจมิได้เป็นหรือบ่งชี้ถึงมูลค่าที่แท้จริงของสินทรัพย์ของกองทรัสต์

ราคาประเมินมูลค่าทรัพย์สินของกองทรัสต์ในแบบแสดงรายการข้อมูลฉบับนี้คำนวณโดยใช้ข้อมูลจากรายงานการประเมินมูลค่าทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรกเป็นข้อมูลพื้นฐาน ซึ่งมูลค่าดังกล่าวอาจมิได้เป็นมูลค่าที่แท้จริงที่กองทรัสต์จะได้รับหากมีการจำหน่ายทรัพย์สินออกไปทั้งหมดหรือมีการเลิกกองทรัสต์ หรืออาจไม่สะท้อนตามมูลค่าของหน่วยทรัสต์ที่ซื้อขายกันจริงในตลาดหลักทรัพย์ เนื่องจากการประเมินมูลค่าอสังหาริมทรัพย์จะพิจารณาจากปัจจัยต่างๆ เช่น สถานะทางการตลาด ความสามารถในการแข่งขัน สภาพของทรัพย์สิน เป็นต้น ซึ่งอาจมีเหตุการณ์ที่ทำให้ปัจจัยดังกล่าวเปลี่ยนแปลงได้ในอนาคต

นอกจากนี้ เนื่องจากรายงานการประเมินมูลค่าทรัพย์สินของผู้ประเมินราคาไม่ใช่เอกสารที่แสดงความเห็นเกี่ยวกับข้อดีทางธุรกิจแนวโน้มการเติบโตของกองทรัสต์ ราคาซื้อขายหน่วยทรัสต์ในอนาคตเมื่อมีการจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ หรือฐานะการเงินของกองทรัสต์ ดังนั้นการประเมินราคาที่ระบุในรายงานดังกล่าวไม่ได้เป็นเครื่องบ่งชี้ถึงมูลค่าหรือราคาซื้อขายของหน่วยทรัสต์ไม่ว่าจะในปัจจุบันหรืออนาคต

ทั้งนี้ ในการจัดทำรายงานการประเมินมูลค่าทรัพย์สินนั้น การประมาณการตั้งอยู่บนสมมติฐานที่จัดเตรียมโดยผู้ประเมินค่าอิสระจากข้อมูลที่ได้รับจากการบินกรุงเทพ

รายงานการประเมินมูลค่าทรัพย์สินตั้งอยู่บนประมาณการและสมมติฐานหลายประการที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจสนามบินของกรุงเทพบริหารสนามบิน ซึ่งรวมถึงฐานะการเงินในปัจจุบันและในอนาคต กลยุทธ์ทางธุรกิจ และสภาพแวดล้อมที่กรุงเทพบริหารสนามบิน จะต้องดำเนินงานในอนาคต สมมติฐานเหล่านี้สะท้อนถึงความคาดหวังและความเห็นเกี่ยวกับเหตุการณ์ในอนาคต รวมถึงความเสี่ยงและความไม่แน่นอนซึ่งคาดหมายได้อยู่แล้วหรือไม่สามารถคาดหมายได้ก็ตาม โดยรายงานการประเมินมูลค่าทรัพย์สินประกอบด้วยการคาดการณ์และประมาณการในอนาคต และข้อความในลักษณะที่เป็นการคาดการณ์ในอนาคต (Forward-Looking Statements) โดยลักษณะของข้อมูลดังกล่าวจะอยู่ภายใต้ความเสี่ยงและความไม่แน่นอนที่มีนัยสำคัญ ทั้งนี้ เหตุการณ์ในอนาคตที่อ้างอิงข้อความในลักษณะที่เป็นการคาดการณ์ในอนาคต (Forward-Looking Statements) ดังกล่าวจะมีความไม่แน่นอน ตลอดจนปัจจัยอื่น ๆ ซึ่งอาจส่งผลให้ผลลัพธ์หรือผลการดำเนินงานที่แท้จริงอาจจะแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญจากการประมาณการผลลัพธ์หรือผลการดำเนินงานที่แสดงโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยายในข้อความในลักษณะที่เป็นการคาดการณ์ในอนาคต (Forward-looking statements) ดังนั้น ผู้ประเมินค่าอิสระจึงไม่ได้ให้คำรับรองหรือรับประกันในเรื่องดังกล่าว

นอกจากนี้ กองทรัสต์ไม่อาจรับรองได้ว่าการประเมินมูลค่าทรัพย์สินอิสระโดยผู้ประเมินค่าอิสระจะสะท้อนมูลค่าที่แท้จริงของทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรก หรือผู้ประเมินค่าอิสระรายอื่น ๆ จะประเมินได้ในราคาเดียวกัน ดังนั้นประมาณการมูลค่าที่ระบุในเอกสารฉบับนี้อาจไม่เป็นข้อบ่งชี้ถึงมูลค่าที่แท้จริงของสินทรัพย์ของกองทรัสต์

4.3.5. ความเสี่ยงจากภัยธรรมชาติ อุบัติภัย การก่อวินาศภัย หรือเหตุการณ์ความเสียหายที่อาจกระทบต่อการประกอบกิจการในทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรก รวมถึงประกันภัยสำหรับทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรกที่ได้ทำไว้อาจไม่เพียงพอที่จะเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นได้ทั้งหมด จึงอาจส่งผลต่อการดำเนินงานของกองทรัสต์ในทางลบ ที่อาจส่งผลกระทบต่อความสามารถในการจ่ายประโยชน์ตอบแทนของกองทรัสต์

ทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรกอาจเกิดความเสียหายระหว่างการดำเนินการได้จากหลายสาเหตุ เช่น ไฟไหม้ การระเบิด ภัยธรรมชาติ รวมถึงเหตุที่เกิดจากการกระทำของบุคคลภายนอกและเหตุอันตรายนอื่นที่ไม่อาจคาดการณ์ได้ แม้เหตุดังกล่าวจะมีโอกาสเกิดขึ้นได้ไม่บ่อยครั้งนัก แต่อาจก่อให้เกิดความเสียหายอย่างมีนัยสำคัญต่อบุคคล ทรัพย์สิน สิ่งแวดล้อม การดำเนินธุรกิจ ชื่อเสียง ฐานะการเงิน และผลการดำเนินงานและสถานะทางการเงินของกรุงเทพบริหารสนามบิน และอาจมีผลกระทบในทางลบต่อรายได้ของกองทรัสต์อย่างมีนัยสำคัญ

ทั้งนี้ แม้ว่ากองทรัสต์จะจัดให้มีการเอาประกันภัยในทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรกอย่างเพียงพอและเหมาะสมซึ่งจะเป็นไปตามข้อกำหนดของกฎหมายที่เกี่ยวข้องแล้วก็ตาม (โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในส่วนที่ 2 หัวข้อ 3.1.6 “การประกันภัยของทรัพย์สินหลัก” ในแบบหนังสือชี้ชวนเสนอขายหน่วยทรัสต์ของกองทรัสต์ BAREIT) อย่างไรก็ดี ในกรณีที่เกิดความเสียหายขึ้นกับทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรกอาจมีเหตุการณ์ที่กรมธรรม์ประกันภัยบางกรมธรรม์มิได้ให้ความคุ้มครองความเสียหายเต็มจำนวน หรือความเสียหายบางรายการที่อาจเกิดขึ้นซึ่งอยู่นอกเหนือจากการคาดการณ์โดยกรมธรรม์ประกันภัยไม่ครอบคลุม ดังนั้นวงเงินประกันภัยหรือสินไหมทดแทนที่จะได้รับอาจมีจำนวนไม่เพียงพอสำหรับการซ่อมแซมหรือก่อสร้าง และ/หรือเกิดความล่าช้า รวมถึงอาจมีข้อจำกัดการรับประกันภัยตามมาตรฐานการประกันภัย (Standard Exclusion) ทำให้กองทรัสต์อาจมีภาระที่จะต้องเสียค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซม และ/หรือก่อสร้างเพิ่มเติม และ/หรือค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องระหว่างการก่อสร้าง เพื่อให้หอสัมภาริมทรัพย์สามารถจัดหาประโยชน์ได้ ซึ่งอาจส่งผลกระทบโดยตรงต่อประโยชน์ตอบแทนที่ผู้ถือหน่วยทรัสต์คาดว่าจะได้รับ หรืออาจมีได้รับเงินประกันภัยใด ๆ เลย

ทั้งนี้ กองทรัสต์ได้จัดทำประกันภัยธุรกิจหยุดชะงัก (Business Interruption) เพื่อลดความเสี่ยงจากการขาดรายได้ในระหว่างการก่อสร้างในกรณีที่เกิดความเสียหายกับทรัพย์สิน

อนึ่ง เพื่อเป็นการบริหารจัดการความเสี่ยงดังกล่าว บริษัทฯ อาจมีการทบทวนประเภทของการประกันภัยอย่างสม่ำเสมอ และจะมีการพิจารณาจัดทำวงเงินประกันภัยสำหรับการประกันภัยแต่ละประเภทอย่างเหมาะสม

4.3.6. ความเสี่ยงจากการที่กองทรัสต์อาจไม่สามารถขอคืนภาษีมูลค่าเพิ่ม (จากการชำระค่าบริการจากกรุงเทพบริหารสนามบิน) จากกรมสรรพากรได้ตามจำนวนที่ขอคืน หรือได้รับเงินคืนล่าช้า

กองทรัสต์มีหน้าที่ต้องชำระภาษีมูลค่าเพิ่มจากการชำระค่าบริการจากกรุงเทพบริหารสนามบิน ภายใต้สัญญาบริการระยะยาว (สนามบินสมุย) ทั้งนี้ กองทรัสต์มีสิทธิขอเงินภาษีมูลค่าเพิ่มคืนจากกรมสรรพากรได้ภายหลังจากวันที่ให้บริการ หากกองทรัสต์มีภาษีขายน้อยกว่าภาษีซื้อ อย่างไรก็ดี กองทรัสต์ไม่สามารถรับรองได้ว่ากองทรัสต์จะได้รับคืนเงินภาษีมูลค่าเพิ่มจากกรมสรรพากรเต็มจำนวน ตลอดจนอาจมีความเสี่ยงที่จะได้รับคืนเงิน

ดังกล่าวล่าช้า ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อผลประโยชน์ของกองทรัสต์รวมถึงความสามารถในการจ่ายประโยชน์ตอบแทนของกองทรัสต์ได้

นอกจากนั้น ในกรณีกองทรัสต์ไม่เห็นด้วยกับคำวินิจฉัยของกรมสรรพากร กองทรัสต์อาจต้องดำเนินการตามสมควร ซึ่งอาจรวมถึงการดำเนินการตามกฎหมายต่อกรมสรรพากรหรือต่อศาล เพื่อเรียกร้องขอคืนเงินภาษีมูลค่าเพิ่มตามจำนวน

4.3.7. ความเสี่ยงโดยทั่วไปในการลงทุนในอสังหาริมทรัพย์

การลงทุนในอสังหาริมทรัพย์มีความเสี่ยงหลายด้าน เช่น

- (1) การเปลี่ยนแปลงในทางลบด้านการเมือง ภาวะเศรษฐกิจ และการเดินทางในประเทศและต่างประเทศ เช่น ภาวะเศรษฐกิจถดถอยทั้งในประเทศและต่างประเทศ รวมทั้งความต้องการในการบริโภคโดยรวมลดลง
- (2) สภาวะด้านลบของตลาดอสังหาริมทรัพย์ในประเทศ
- (3) สถานะทางการเงินของผู้เช่า
- (4) การเปลี่ยนแปลงในอัตราดอกเบี้ย อัตราเงินเฟ้อ อัตราการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ
- (5) การเปลี่ยนแปลงนโยบายภาครัฐ นโยบายทางการเงินหรือนโยบายทางเศรษฐกิจอื่น ๆ ของในประเทศและต่างประเทศ
- (6) การเพิ่มค่าใช้จ่ายในการดำเนินการเกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์ที่ไม่ได้คาดการณ์ไว้
- (7) การเปลี่ยนแปลงกฎหมายหรือกฎระเบียบทางด้านสิ่งแวดล้อม กฎหมายผังเมือง กฎหมายภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง และกฎระเบียบอื่น ๆ ของรัฐ การเปลี่ยนแปลงของกฎหมายและระเบียบต่าง ๆ ทางด้านภาษีอากร ตลอดจนนโยบายทางการคลัง
- (8) การเรียกร้องความรับผิดชอบด้านสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์
- (9) การเปลี่ยนแปลงของราคาตลาดของอัตราค่าเช่าอสังหาริมทรัพย์
- (10) การเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมันและเชื้อเพลิงอื่น ๆ
- (11) การเปลี่ยนแปลงในอุปสงค์และอุปทานของประเภทของอสังหาริมทรัพย์และสถานที่ตั้งสำหรับอสังหาริมทรัพย์ที่ลงทุน
- (12) การกระทำของผู้เช่าดำเนินงานที่อาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจและชื่อเสียงของเจ้าของทรัพย์สิน
- (13) การที่ไม่สามารถเรียกเก็บค่าเช่าจากผู้เช่าดำเนินงานภายในระยะเวลาที่กำหนด หรือไม่สามารถเรียกเก็บได้เนื่องจากผู้เช่าดำเนินงานล้มละลายหรือมีหนี้สินล้นพ้นตัว หรือในกรณีอื่น ๆ
- (14) ความไม่พอเพียงของความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยที่มี หรือค่าเบี้ยประกันภัยที่เพิ่มสูงขึ้น
- (15) ความชำรุดบกพร่องของอสังหาริมทรัพย์ซึ่งต้องได้รับการแก้ไข หรือซ่อมแซม ตลอดจนการบำรุงรักษาอสังหาริมทรัพย์ซึ่งก่อให้เกิดรายจ่ายลงทุนที่ไม่ได้คาดการณ์ไว้ล่วงหน้า
- (16) การขาดสภาพคล่องในการลงทุนในอสังหาริมทรัพย์

- (17) การเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน รวมถึงภาษีอากรที่เกี่ยวข้อง
- (18) ความผันผวนของตลาดเงินและตลาดทุนทั้งในประเทศและต่างประเทศ
- (19) แหล่งเงินทุนสนับสนุน ทั้งที่เป็นเงินกู้ยืม หรือตราสารอาจเปลี่ยนไป ซึ่งส่งผลกระทบต่อความสามารถของกองทรัสต์ในการได้มาเพิ่มเติมซึ่งอสังหาริมทรัพย์โดยมีเงื่อนไขที่เป็นประโยชน์ต่อกองทรัสต์
- (20) ส่วนได้เสียหรือภาระผูกพันต่าง ๆ ซึ่งไม่สามารถพบได้หรือไม่เปิดเผยจากการตรวจสอบที่ดิน ณ สำนักงานที่ดินที่เกี่ยวข้องในขณะทำการตรวจสอบ และ
- (21) เหตุสุทธวิสัย ความเสียหายที่ไม่สามารถเอาประกันภัยได้ และปัจจัยอื่น ๆ

ปัจจัยหลายอย่างตามที่กล่าวข้างต้นอาจเป็นสาเหตุของความผันผวนในค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของกองทรัสต์ ซึ่งจะส่งผลกระทบในทางลบต่อมูลค่าของอสังหาริมทรัพย์และรายได้ที่จะได้รับจากอสังหาริมทรัพย์

การประเมินมูลค่าทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรกประจำปีจะสะท้อนปัจจัยต่าง ๆ ดังกล่าวและส่งผลให้มูลค่าทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรกเพิ่มสูงขึ้นหรือลดต่ำลงได้ มูลค่าเงินลงทุนของทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรกอาจลดลงอย่างมีนัยสำคัญหากเกิดวิกฤตในทางลบอย่างฉับพลันต่อราคาอสังหาริมทรัพย์หรือต่อเศรษฐกิจในประเทศไทย

4.4 ความเสี่ยงเกี่ยวกับระเบียบ กฎหมาย ภาษีอากร และความเสี่ยงทั่วไป

4.4.1. การเปลี่ยนแปลงของกฎหมาย กฎระเบียบ หรือนโยบายการบังคับตามกฎหมายของประเทศไทยในอนาคต อาจส่งผลกระทบในทางลบต่อรายได้ของกองทรัสต์

กฎหมาย กฎระเบียบ และนโยบายการบังคับตามกฎหมายของประเทศไทย ซึ่งรวมถึงกฎหมายที่ใช้บังคับกับการประกอบกิจการสนามบินอาจมีการเปลี่ยนแปลงในอนาคต อีกทั้ง องค์การที่มีหน้าที่กำกับดูแลแต่ละองค์กรอาจตีความกฎหมายและมีแนวปฏิบัติในการบังคับตามกฎหมายที่แตกต่างกัน โดยการเปลี่ยนแปลงกฎหมาย กฎระเบียบ นโยบาย และแผนงานของรัฐบาลเกี่ยวกับลักษณะการประกอบธุรกิจของกองทรัสต์หรือธุรกิจการสนามบิน อาจส่งผลให้กองทรัสต์ ผู้ให้เช่า หรือผู้เช่าดำเนินงานของกองทรัสต์มีภาระต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดทางกฎหมายเพิ่มเติม ถูกจำกัดขอบเขตในการดำเนินการใด ๆ เกี่ยวกับการประกอบกิจการของตน มีผลทำให้ต้นทุนในการดำเนินกิจการสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ แม้ว่ากองทรัสต์และการบินกรุงเทพจะได้ตกลงร่วมรับผิดชอบค่าใช้จ่ายส่วนเพิ่มในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงกฎหมายที่ใช้บังคับ (Change in Law) แล้วก็ตาม (โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในส่วนที่ 2 หัวข้อ 3.1.9 “สรุปสาระสำคัญของร่างของสัญญาที่เกี่ยวข้องกับทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรก” ในแบบหนังสือชี้ชวนเสนอขายหน่วยทรัสต์ของกองทรัสต์ BAREIT) หรืออาจทำให้กองทรัสต์ไม่สามารถดำเนินการหาประโยชน์จากทรัพย์สินที่ลงทุนได้อีกต่อไป ซึ่งการใด ๆ ดังกล่าวข้างต้นอาจส่งผลกระทบในทางลบต่อฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของกองทรัสต์ รวมถึงความสามารถในการจ่ายประโยชน์ตอบแทนแก่ผู้ถือหน่วยทรัสต์อย่างมีนัยสำคัญ จนถึงอาจต้องเลิกกองทรัสต์

4.4.2. ความเสี่ยงจากกรณีทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรกถูกเวนคืน

กองทรัสต์อาจมีความเสี่ยงในกรณีที่หน่วยงานของรัฐเวนคืนทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรก ซึ่งทำให้กองทรัสต์ไม่อาจใช้ทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรกเพื่อประโยชน์ในการดำเนินธุรกิจต่อไปได้ และทำให้ผลตอบแทนที่กองทรัสต์ได้รับจากการลงทุนจะไม่เป็นไปตามประมาณการรายได้ จนถึงอาจต้องเลิกกองทรัสต์

นอกจากนี้ กรณีที่เกิดการเวนคืนดังกล่าวกองทรัสต์อาจไม่ได้รับค่าชดเชยจากการเวนคืน หรือได้รับค่าชดเชยดังกล่าวน้อยกว่ามูลค่าที่กองทรัสต์ใช้ในการลงทุนในทรัพย์สิน ซึ่งอาจส่งผลให้ผลตอบแทนที่ผู้ถือหน่วยทรัสต์จะได้รับจากการลงทุนไม่เป็นไปตามที่ได้ประมาณการไว้ ทั้งนี้ จำนวนเงินค่าชดเชยที่กองทรัสต์จะได้รับขึ้นอยู่กับเงื่อนไขตามที่กำหนดในสัญญาที่เกี่ยวข้อง ระยะเวลาการเช่าช่วงทรัพย์สินที่เหลืออยู่ภายหลังจากการถูกเวนคืน หรือจำนวนเงินค่าชดเชยที่ได้รับจากการเวนคืน อนึ่ง จากการที่บริษัทฯ ได้ศึกษาข้อมูลตามพระราชบัญญัติกำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนในท้องที่ที่ทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรกตั้งอยู่ ไม่พบว่าที่ตั้งของทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรกที่จะลงทุนตกอยู่ภายใต้เขตเวนคืนโดยเฉพาะเจาะจง ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่สามารถประเมินถึงโอกาสในการถูกเวนคืนได้เนื่องจากการเวนคืนที่ดินเป็นนโยบายและความจำเป็นในการใช้พื้นที่ของรัฐในอนาคต

4.4.3. การเปลี่ยนแปลงมาตรฐานบัญชี หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องอาจส่งผลกระทบต่อการทำงานหรือความสามารถในการจ่ายประโยชน์ตอบแทนของกองทรัสต์

งบการเงินของกองทรัสต์อาจได้รับผลกระทบจากการมีผลบังคับใช้ของมาตรฐานการบัญชีฉบับใหม่ ซึ่งได้รับการปรับปรุงเพิ่มเติมให้สอดคล้องกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ (International Financial Reporting Standards – IFRS) โดยปัจจุบันยังไม่มีข้อมูลเกี่ยวกับขอบเขตและระยะเวลาในการเปลี่ยนแปลงมาตรฐานการบัญชี ซึ่งการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวเป็นสิ่งที่ไม่อาจคาดเดาได้ อย่างไรก็ตาม การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวเป็นเพียงการเปลี่ยนแปลงในมาตรฐานการบัญชี ซึ่งอาจมิได้มีผลกระทบต่อความสามารถในการจ่ายประโยชน์ตอบแทนแก่ผู้ถือหน่วยแต่อย่างใด

นอกจากนี้ การแก้ไขกฎหมาย ประกาศ ข้อกำหนด ระเบียบ ข้อบังคับ บทบัญญัติ นโยบาย การตีความ และ/หรือคำสั่งของหน่วยงานราชการหรือหน่วยงานที่มีอำนาจตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจการสนามบิน และกองทรัสต์หรือผลประโยชน์ที่ได้รับจากการลงทุนในทรัพย์สินของกองทรัสต์ถือเป็นปัจจัยที่กองทรัสต์ไม่อาจควบคุมหรือคาดการณ์ได้ ดังนั้นกองทรัสต์จึงไม่สามารถที่จะประเมินผลกระทบจากเหตุดังกล่าวได้ และไม่สามารถรับประกันได้ว่าเหตุการณ์ใด ๆ ดังกล่าวข้างต้นจะไม่ส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของกองทรัสต์หรือความสามารถในการจ่ายประโยชน์ตอบแทนของกองทรัสต์ ซึ่งหากเหตุการณ์ดังกล่าวเกิดขึ้นอาจส่งผลในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อผลการดำเนินงาน สถานะ รายได้ ผลกำไร และสภาพคล่องทางการเงินของกองทรัสต์ รวมถึงความสามารถในการจ่ายประโยชน์ตอบแทนของกองทรัสต์หรือราคาซื้อขายหน่วยทรัสต์ในตลาดรอง

4.4.4. การแพร่ระบาดของโรคติดต่อ ความหวาดกลัวต่อการแพร่ระบาด หรือปัญหาร้ายแรงด้านสาธารณสุขอื่น ๆ

การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ A ที่เกิดขึ้นในสัตว์ปีก หรือไข้หวัดนก (Influenza A H5N1) โรคทางเดินหายใจเฉียบพลันรุนแรง (Severe Acute Respiratory Syndrome “SARS”) โรคทางเดินหายใจตะวันออกกลาง (“Middle East Respiratory Syndrome “MERS”) โควิด-19 โรคภัยอื่นใดที่เป็นอันตรายถึงชีวิต โรคติดต่อ หรือโรคระบาดรุนแรง และมาตรการการจัดการการแพร่ระบาดดังกล่าวโดยรัฐบาล เช่น มาตรการปิดเมือง รวมถึงเศรษฐกิจโลกที่ชะลอตัวจากสถานการณ์การแพร่ระบาดดังกล่าว อาจส่งผลกระทบต่อ การดำเนินธุรกิจและความสามารถในการชำระค่าเช่าของกรุงเทพบริหารสนามบิน ซึ่งอาจส่งผลกระทบในทางลบ ต่อรายได้หรือฐานะทางการเงินของกองทรัสต์ได้

บริษัทฯ ตระหนักถึงความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นจากสถานการณ์ดังกล่าวและเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับ สถานการณ์ที่อาจส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานของกองทรัสต์และภาวะอุตสาหกรรมที่อาจส่งผลกระทบต่อการ ดำเนินธุรกิจ ฐานะทางการเงิน และความสามารถในการชำระค่าเช่าของกรุงเทพบริหารสนามบิน หรือ กรุงเทพ บริหารสนามบินซึ่งเป็นผู้เช่าเพียงรายเดียว รวมทั้งกรณีที่หากลูกค้าของกรุงเทพบริหารสนามบิน ได้รับผลกระทบ จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 หรือการแพร่ระบาดของโรคติดต่ออื่นใดในอนาคต และส่งผลให้ ผู้ใช้บริการสนามบินสมุญลดลง ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความสามารถในการชำระค่าเช่าของกรุงเทพบริหาร สนามบินแก่กองทรัสต์เช่นกัน นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังเตรียมความพร้อมสำหรับโอกาสที่จะเกิดขึ้นจากสถานการณ์ ดังกล่าว อย่างไรก็ดี หากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 ในอนาคตรุนแรงขึ้น อาจส่งผลกระทบต่อผลการ ดำเนินงานของกองทรัสต์และการจ่ายประโยชน์ตอบแทนของกองทรัสต์

4.4.5. ความเสี่ยงทางการเมือง

การดำเนินงาน ฐานะการเงิน ผลการดำเนินงานและโอกาสทางธุรกิจของกองทรัสต์อาจได้รับอิทธิพล บางส่วนจากสถานการณ์ทางการเมืองในประเทศไทย ดังจะเห็นได้ว่าสถานการณ์ทางการเมืองในประเทศไทย ประสบภาวะขาดเสถียรภาพหลายครั้ง เหตุการณ์ดังกล่าวส่งผลกระทบต่อภาวะเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ ไทย โดยความไม่สงบทางการเมือง การเปลี่ยนแปลงทางการเมืองและระเบียบกฎหมายต่าง ๆ ของประเทศ ไทยที่ผ่านมานั้นส่งผลถึงอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของประเทศไทยในภาพลักษณ์เชิงลบ

บริษัทฯ จึงไม่สามารถรับประกันได้ว่าจะไม่มีเหตุการณ์ที่จะนำไปสู่การขาดเสถียรภาพทางการเมืองอีก ซึ่ง อาจมีผลในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อการดำเนินงาน ฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของ กองทรัสต์

4.4.6. ความเสี่ยงจากการสถานการณ์ทางการเมืองระหว่างประเทศ

การดำเนินงาน ฐานะการเงิน ผลการดำเนินงานและโอกาสทางธุรกิจของกองทรัสต์อาจได้รับอิทธิพล บางส่วนจากสถานการณ์ทางการเมืองระหว่างประเทศ โดยความไม่สงบทางการเมืองที่เกิดภาวะสงคราม การ เปลี่ยนแปลงทางการเมืองระหว่างประเทศนั้น ส่งผลถึงอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจ

ระหว่างประเทศ และปัญหาด้านความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวระหว่างประเทศ หรืออาจมีเหตุการณ์ทำให้ต้องปิดสนามบินสมัย หรือทำให้การดำเนินงานของสนามบินสมัยต้องหยุดชะงัก

บริษัทฯ จึงไม่สามารถรับประกันได้ว่าจะไม่เกิดเหตุการณ์ที่จะนำไปสู่เหตุการณ์ความไม่สงบระหว่างประเทศ หรือสงคราม ซึ่งอาจมีผลในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อการดำเนินงาน ฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของกองทรัสต์

4.5 ความเสี่ยงเกี่ยวกับการลงทุนในหน่วยทรัสต์

4.5.1. ราคาซื้อขายหน่วยทรัสต์อาจผันผวนอย่างมาก และผู้ลงทุนอาจไม่สามารถขายหน่วยทรัสต์ได้ในราคาเท่ากับหรือมากกว่าราคาเสนอขายหน่วยทรัสต์

เนื่องจากกองทรัสต์จดทะเบียนหน่วยทรัสต์ของกองทรัสต์เป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ สภาพคล่องในการซื้อขายหน่วยทรัสต์จะประเมินจากปริมาณและความถี่และปริมาณการซื้อขายหน่วยทรัสต์นั้นในตลาดหลักทรัพย์ ซึ่งอยู่บนพื้นฐานของปริมาณความต้องการของผู้ซื้อ-ผู้ขาย (Bid-Offer) ซึ่งขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการที่กองทรัสต์ไม่สามารถควบคุมได้ เช่น ปริมาณความต้องการของผู้ลงทุน ดังนั้นจึงมีความเสี่ยงที่หน่วยทรัสต์ของกองทรัสต์จะขาดสภาพคล่องในการซื้อขายในตลาดรองและขาดอุปสงค์โดยทั่วไปของผู้ลงทุน รวมทั้งอาจส่งผลให้ราคาซื้อขายหน่วยทรัสต์ของกองทรัสต์ไม่สะท้อนผลประกอบการที่แท้จริงของกองทรัสต์ ซึ่งอาจทำให้ผู้ลงทุนไม่สามารถประเมินผลการดำเนินงานของกองทรัสต์ โดยการเปรียบเทียบกับกองทรัสต์อื่น ๆ ทั้งในประเทศไทยหรือต่างประเทศได้

นอกจากนี้ ราคาซื้อขายหน่วยทรัสต์ในตลาดรองอาจมีการซื้อขายกันในราคาที่ต่ำกว่าราคาเสนอขายหน่วยทรัสต์ในการเสนอขายครั้งนี้ ทั้งนี้ ราคาซื้อขายหน่วยทรัสต์นั้นขึ้นอยู่กับหลายปัจจัย ซึ่งรวมถึงปัจจัยดังต่อไปนี้

- มุมมองต่อศักยภาพในการดำเนินงานและการลงทุนของกองทรัสต์ รวมถึงธุรกิจสนามบิน ธุรกิจสายการบินและการเดินทางท่องเที่ยวในประเทศไทย
- ความแตกต่างระหว่างฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของกองทรัสต์ที่เกิดขึ้นจริงกับที่มีการคาดการณ์โดยผู้ลงทุนและนักวิเคราะห์
- การออกบทวิเคราะห์ใหม่ หรือการเปลี่ยนแปลงเกี่ยวกับคำแนะนำหรือประมาณการของนักวิเคราะห์
- ความผันผวนของสภาพเศรษฐกิจ สังคมและการเมือง และสถานะตลาดเงินและตลาดทุนโดยรวม
- มูลค่าทรัพย์สินสุทธิของกองทรัสต์
- ความน่าสนใจของหน่วยทรัสต์เปรียบเทียบกับหลักทรัพย์ประเภทอื่น ๆ รวมถึงหน่วยทรัสต์อื่นที่ไม่อยู่ในธุรกิจการสนามบิน
- ความสมดุลระหว่างอุปสงค์และอุปทานในหน่วยทรัสต์
- การขายหรือเจตนาที่จะขายหน่วยทรัสต์จำนวนมากโดยผู้ถือหน่วยทรัสต์
- ขนาดและสภาพคล่องในอนาคตของตลาดธุรกิจการสนามบินในประเทศไทยหรือตลาดของทรัสต์เพื่อการลงทุนในอสังหาริมทรัพย์ในประเทศไทย

- การเปลี่ยนแปลงในอนาคตเกี่ยวกับโครงสร้าง หลักเกณฑ์ รวมถึงภาระภาษี ทั้งในกรณีทั่วไปและโดยเฉพาะในกรณีที่เกี่ยวกับทรัสต์เพื่อการลงทุนในอสังหาริมทรัพย์ และการลงทุนในประเทศและต่างประเทศ
- คดีความ การฟ้องร้อง กระบวนการทางศาล และการสอบสวนโดยหน่วยงานราชการ
- ความผันผวนของตลาดเงินและตลาดทุนซึ่งรวมถึงความอ่อนไหวของตลาดทุน และความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย และ
- การที่กองทรัสต์ไม่สามารถดำเนินงานตามกลยุทธ์การลงทุนและการขยายธุรกิจ เป็นต้น

จากปัจจัยทั้งหลายข้างต้น อาจทำให้ราคาตลาดและอุปสงค์ของหน่วยทรัสต์มีความผันผวนอย่างมาก หรือทำให้มีการซื้อขายหน่วยทรัสต์ในตลาดรองในราคาที่สูงกว่าหรือต่ำกว่ามูลค่าทรัพย์สินสุทธิของหน่วยทรัสต์

นอกจากนี้ การที่กองทรัสต์ไม่สามารถดำเนินการให้เป็นไปตามความคาดหวังของตลาดในด้านกำไรและผลตอบแทนอาจก่อให้เกิดผลกระทบในทางลบต่อราคาตลาดของหน่วยทรัสต์ ซึ่งอาจจำกัดหรือทำให้ผู้ถือหน่วยทรัสต์ไม่สามารถที่จะขายหน่วยทรัสต์ได้อย่างทันที่ และอาจส่งผลกระทบในทางลบต่อสภาพคล่องของหน่วยทรัสต์ของกองทรัสต์

4.5.2. การขายหน่วยทรัสต์ในอนาคตของการบินกรุงเทพหรือผู้ถือหน่วยทรัสต์รายใหญ่รายอื่น ๆ อาจส่งผลกระทบในทางลบต่อราคาซื้อขายของหน่วยทรัสต์ได้

ภายหลังการเสนอขายหน่วยทรัสต์ในครั้งนี้ การบินกรุงเทพตกลงจะถือหน่วยทรัสต์ในสัดส่วนไม่ต่ำกว่าร้อยละ 25.00 ของจำนวนหน่วยทรัสต์ที่ออกและเสนอขายในครั้งนี้ และจะดำรงสัดส่วนการถือหน่วยทรัสต์ในสัดส่วนดังกล่าวเป็นระยะเวลา 3 ปีนับตั้งแต่วันที่กองทรัสต์เข้าลงทุนในทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรกเสร็จสิ้น ทั้งนี้ การบินกรุงเทพตกลงจะไม่จำหน่าย จ่าย โอน บนหน่วยทรัสต์ที่ตนถือดังกล่าว เว้นแต่จะได้รับความยินยอมจากกองทรัสต์ (โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในส่วนที่ 2 หัวข้อ 3.1.9 “สรุปสาระสำคัญของร่างของสัญญาที่เกี่ยวข้องกับทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรก” ในแบบหนังสือชี้ชวนเสนอขายหน่วยทรัสต์ของกองทรัสต์ BAREIT) ดังนั้นในกรณีที่ การบินกรุงเทพหรือผู้ถือหน่วยทรัสต์รายใหญ่รายอื่น ๆ (ถ้ามี) ไม่ว่ารายเดียวหรือหลายราย ทำการขายหน่วยทรัสต์ของตนในจำนวนที่มีนัยสำคัญ หรือมีความคาดหวังในตลาดว่าอาจมีการขายหน่วยทรัสต์ในจำนวนที่มีนัยสำคัญเกิดขึ้น อาจส่งผลกระทบในทางลบต่อราคาซื้อขายของหน่วยทรัสต์ในตลาดหลักทรัพย์ และผลประโยชน์ของผู้ถือหน่วยทรัสต์ในการซื้อขายหน่วยทรัสต์ในตลาดรองได้ นอกจากนี้ เหตุดังกล่าวยังอาจส่งผลกระทบในทางลบต่อราคาเสนอขายหรือความยากลำบากในการเสนอขายหน่วยทรัสต์ที่ออกใหม่ของกองทรัสต์ในกรณีที่มีการเพิ่มทุน (หากมี) ซึ่งกองทรัสต์ไม่สามารถประเมินหรือคาดการณ์ล่วงหน้าถึงผลกระทบดังกล่าวในอนาคตได้

4.5.3. กองทรัสต์ไม่อาจรับรองได้ว่าจะสามารถจ่ายประโยชน์ตอบแทนในหน่วยทรัสต์ หรือรักษาระดับของอัตราการจ่ายประโยชน์ตอบแทนได้

การจ่ายประโยชน์ตอบแทนของกองทรัสต์จะถูกพิจารณาจากผลการดำเนินงานของกองทรัสต์ซึ่งขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ ได้แก่ สภาพทางเศรษฐกิจในประเทศและต่างประเทศ ความสามารถของผู้เช่าในการชำระค่า

เช่า ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานต่าง ๆ การเปลี่ยนแปลงกฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการสนามบิน ภัยธรรมชาติ สภาวะทางการเมือง ดังนั้นจึงมีความเสี่ยงที่นักลงทุนจะไม่ได้ผลตอบแทนตามที่ได้ประมาณการเอาไว้ในปีที่เกิดเหตุการณ์ หรือกองทรัสต์จะไม่สามารถที่จะรักษาระดับการจ่ายประโยชน์ตอบแทนหรือเพิ่มการจ่ายประโยชน์ตอบแทนได้ในปีต่อ ๆ ไป ดังนั้นบริษัทฯ จึงไม่สามารถรับรองได้ว่ากองทรัสต์จะมีความสามารถจ่ายประโยชน์ตอบแทนหรือรักษาระดับของอัตราการจ่ายประโยชน์ตอบแทนได้

นอกจากนี้ ตามกฎหมายภาษีของประเทศไทยในปัจจุบัน กองทรัสต์ไม่มีภาระภาษีเงินได้นิติบุคคล หากมีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงกฎหมายภาษี กฎหมายหรือกฎระเบียบอื่น ๆ ซึ่งทำให้กองทรัสต์ และ/หรือผู้ถือหุ้นทรัสต์มีภาระภาษีเงินได้ โดย การบินกรุงเทพไม่มีหน้าที่ต้องรับผิดชอบหรือชดใช้เงินภาษีดังกล่าวให้แก่กองทรัสต์อาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และความสามารถในการจ่ายประโยชน์ตอบแทนของกองทรัสต์รวมทั้งผลตอบแทนจากการลงทุนของผู้ถือหุ้นทรัสต์ และอาจทำให้ผู้ถือหุ้นทรัสต์ได้รับเงินจากกองทรัสต์น้อยลงหรือผู้ถือหุ้นทรัสต์อาจมีภาระภาษีเพิ่มขึ้น

4.5.4. กองทรัสต์เป็นกองทรัสต์ประเภทไม่รับซื้อคืนหน่วยทรัสต์ ซึ่งผู้ถือหุ้นทรัสต์ไม่สามารถขายคืนหน่วยทรัสต์ได้

เนื่องจากกองทรัสต์เป็นกองทรัสต์ประเภทไม่รับซื้อคืนหน่วยทรัสต์ ผู้ถือหุ้นทรัสต์จึงไม่สามารถขายคืนหน่วยทรัสต์ของตนได้ ดังนั้นจึงไม่มีหลักประกันว่าผู้ถือหุ้นทรัสต์จะสามารถขายคืนหน่วยทรัสต์ และไม่มีหลักประกันว่าจะสามารถจำหน่ายหน่วยทรัสต์ของตนได้เท่ากับราคาที่ได้อซื้อหน่วยทรัสต์มา หรือจำหน่ายได้ในราคาใด ๆ

อย่างไรก็ดี กองทรัสต์ได้ขอจดทะเบียนหน่วยทรัสต์เป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ผู้ถือหุ้นทรัสต์จึงมีช่องทางที่จะขายหน่วยทรัสต์ได้ในตลาดหลักทรัพย์ ซึ่งราคาของหน่วยทรัสต์และสภาพคล่องในการซื้อขายจะเป็นไปตามภาวะตลาด

4.5.5. กองทรัสต์อาจต้องเลิกกองทรัสต์เมื่อเกิดเหตุการณ์ซึ่งทำให้ต้องเลิกกองทรัสต์ตามที่กฎหมายกำหนด โดยเงินคืนทุนจากการเลิกกองทรัสต์อาจจะน้อยกว่าจำนวนเงินที่ผู้ถือหุ้นทรัสต์ได้ลงทุน

หลังจากวันที่มีการก่อตั้งกองทรัสต์หากมีเหตุการณ์ใดเหตุการณ์หนึ่งดังต่อไปนี้ อาจทำให้บริษัทฯ ต้องเลิกกองทรัสต์

- จำนวนผู้ถือหุ้นทรัสต์ลดลงเหลือน้อยกว่า 35 ราย
- เมื่อมีการจำหน่ายทรัพย์สินหลักของกองทรัสต์และบริษัทฯ ไม่สามารถดำเนินการเพื่อให้กองทรัสต์ลงทุนในอสังหาริมทรัพย์เป็นมูลค่ารวมกันไม่น้อยกว่า 500 ล้านบาท หรือไม่น้อยกว่าร้อยละ 75 ของมูลค่าทรัพย์สินรวมของกองทรัสต์ภายใน 1 ปีนับแต่วันที่จำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สินหลักดังกล่าว
- เมื่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นทรัสต์มีมติให้เลิกกองทรัสต์ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในสัญญาก่อตั้งทรัสต์

เมื่อมีการเลิกกองทรัสต์ผู้ถือหน่วยทรัสต์อาจไม่ได้รับเงินจองซื้อหน่วยทรัสต์คืนเต็มจำนวนหรือไม่ได้รับคืนเลย เนื่องจากกองทรัสต์ต้องดำเนินการชำระบัญชี ซึ่งค่าใช้จ่ายในการจัดตั้งและจัดการกองทรัสต์จะถูกหักก่อนที่จะคืนเงินให้แก่ผู้ถือหน่วยทรัสต์

4.5.6. ราคาตลาดของหน่วยทรัสต์อาจลดลงหากราคาเสนอขายของหน่วยทรัสต์ที่ออกใหม่ต่ำกว่ามูลค่าหน่วยทรัสต์ก่อนการเสนอขายหน่วยทรัสต์เพิ่มเติม

ภายหลังการเสนอขายหน่วยทรัสต์ในครั้งนี้ กองทรัสต์อาจออกหน่วยทรัสต์เพิ่มเติม โดยมีราคาเสนอขายหน่วยทรัสต์ที่ออกใหม่ที่ต่ำกว่ามูลค่าหน่วยทรัสต์ก่อนการเสนอขายหน่วยทรัสต์เพิ่มเติม ราคาเสนอขายที่ต่ำกว่ามูลค่าหน่วยทรัสต์ก่อนการเสนอขายนั้น อาจส่งผลให้ราคาตลาดของหน่วยทรัสต์ลดลงและผลตอบแทนการลงทุนในหน่วยทรัสต์อาจแตกต่างจากที่ผู้ลงทุนคาดหวังไว้

4.5.7. เงินคืนทุนจากการเลิกกองทรัสต์อาจจะน้อยกว่าจำนวนเงินที่ผู้ถือหน่วยทรัสต์ได้ลงทุนจากการเสนอขายหน่วยทรัสต์ในครั้งนี้

ในกรณีที่มีการเลิกกองทรัสต์ บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าผู้ถือหน่วยทรัสต์จะได้รับเงินลงทุนของตนคืนไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับสาเหตุ วิธีการในการเลิกกองทรัสต์ หลักเกณฑ์การจำหน่ายทรัพย์สินหลักที่กองทรัสต์เข้าลงทุนครั้งแรก และระยะเวลาคงเหลือของสิทธิการเช่า อีกทั้ง หน่วยทรัสต์ไม่ใช่ผลิตภัณฑ์ทางการเงินที่มีการคุ้มครองเงินต้น บริษัทฯ ไม่สามารถรับรองได้ว่าผู้ถือหน่วยทรัสต์จะได้รับเงินลงทุนคืนทั้งจำนวน ในกรณีที่มีการยกเลิกกองทรัสต์หรือมีการชำระบัญชีกองทรัสต์นั้นมีความเป็นไปได้ที่ผู้ลงทุนอาจสูญเสียเงินลงทุนของตนในหน่วยทรัสต์บางส่วนหรือทั้งหมด

4.5.8. การเปลี่ยนแปลงนโยบายทางภาษีที่เกี่ยวข้องกับการลงทุนในหน่วยทรัสต์ของกองทรัสต์

ผู้ถือหน่วยทรัสต์อาจมีภาระภาษีเกี่ยวกับการลงทุนหรือซื้อขายหน่วยทรัสต์โดยอาจจะต้องเสียภาษีในอัตราที่สูงขึ้นได้หากมีการเปลี่ยนแปลงกฎหมายและระเบียบด้านภาษีหรือด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ข้อ 5 ข้อพิพาททางกฎหมายและข้อจำกัดในการใช้ประโยชน์ในอสังหาริมทรัพย์

- ไม่มี

ข้อ 6 ข้อมูลสำคัญอื่น

- ไม่มี