



แบบแสดงรายการข้อมูล ประจำปี (แบบ 56-1)

บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558

สารบัญ

ส่วนที่ 1	การประกอบธุรกิจ	
	1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ	ส่วนที่ 1 หน้าที่ 2
	2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ	ส่วนที่ 1 หน้าที่ 11
	3. ปัจจัยความเสี่ยง	ส่วนที่ 1 หน้าที่ 32
	4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ	ส่วนที่ 1 หน้าที่ 41
	5. ข้อพิพาททางกฎหมาย	ส่วนที่ 1 หน้าที่ 65
	6. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น	ส่วนที่ 1 หน้าที่ 67
ส่วนที่ 2	การจัดการและการกำกับดูแลกิจการ	
	7. ข้อมูลหลักทรัพย์และผู้ถือหุ้น	ส่วนที่ 2 หน้าที่ 2
	8. โครงสร้างการจัดการ	ส่วนที่ 2 หน้าที่ 4
	9. การกำกับดูแลกิจการ	ส่วนที่ 2 หน้าที่ 26
	10. ความรับผิดชอบต่อสังคม	ส่วนที่ 2 หน้าที่ 38
	11. การควบคุมภายในและการบริหารจัดการความเสี่ยง	ส่วนที่ 2 หน้าที่ 43
	12. รายการระหว่างกัน	ส่วนที่ 2 หน้าที่ 45
ส่วนที่ 3	ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน	
	13. ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ	ส่วนที่ 3 หน้าที่ 2
	14. การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ	ส่วนที่ 3 หน้าที่ 5
ส่วนที่ 4	การรับรองความถูกต้องของข้อมูล	ส่วนที่ 4 หน้าที่ 2

เอกสารแนบ

เอกสารแนบ 1	รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการ ผู้บริหาร ผู้มีอำนาจควบคุม และเลขานุการบริษัท
เอกสารแนบ 2	รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการของบริษัทย่อย
เอกสารแนบ 3	รายละเอียดเกี่ยวกับหัวหน้างานตรวจสอบภายใน และหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัท (Compliance)

บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

ส่วนที่ 1

การประกอบธุรกิจ

1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

วิสัยทัศน์

สร้างสรรค์ความเป็นเลิศ เพื่อเป็นสายการบินที่ดีที่สุดใเอเชีย

พันธกิจ

บริษัทฯ มุ่งมั่นเป็นสายการบินที่ดีที่สุดของเอเชีย โดยมีพันธกิจในการดำเนินงานดังนี้

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

ความเป็นมาของบริษัทฯ

นายแพทย์ปราเสริฐ ปราสาททองโอสถ ได้ก่อตั้งธุรกิจสายการบินขึ้นในปี 2511 โดยจัดตั้งเป็นแผนกการบินของ บริษัท กรุงเทพสหกล จำกัด ซึ่งนายแพทย์ปราเสริฐ ปราสาททองโอสถ เป็นเจ้าของ หลังจากนั้นในปี 2527 จึงได้ก่อตั้ง บริษัท สหกลแอร์ จำกัด ขึ้น เพื่อรับโอนกิจการต่างๆ ซึ่งรวมถึงแผนกการบินจากบริษัท กรุงเทพสหกล จำกัด และในภายหลังได้เปลี่ยนชื่อเป็น บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด

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

ในปี 2541 บริษัทฯ ได้เริ่มดำเนินการในสนามบินแห่งที่สอง คือ สนามบินสุโขทัย และในปี 2543 ได้เริ่มการบินด้วยเครื่องบินไอพ่นซึ่งมีความรวดเร็วและมีจำนวนที่นั่งมากขึ้นเพื่อเพิ่มความจุผู้โดยสารและลดความถี่ของเที่ยวบินลงโดยนำเครื่องบินแบบโบอิง 717-200 ลำแรกมาใช้ในการดำเนินงาน ซึ่งช่วยเพิ่มความสามารถในการปฏิบัติการการบินของบริษัทฯ และลดความถี่ของเที่ยวบินในเส้นทางกรุงเทพฯ-สมุยลง พร้อมกันนี้บริษัทฯ เริ่มดำเนินงานในส่วนของโรงซ่อมอากาศยานที่สนามบินดอนเมืองและเข้าเป็นสมาชิกของ IATA Billing and Settlement Plan (“BSP”) ซึ่งทำให้บริษัทฯ เพิ่มฐานการขาย และยังสามารถ

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

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทฯ มีทุนจดทะเบียนจำนวน 2,100,000,000 บาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญจำนวน 2,100,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท และมีทุนชำระแล้วจำนวน 2,100,000,000 บาท

การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญและรางวัลเกียรติคุณของบริษัทฯในช่วงปี 2555 จนถึงปัจจุบัน

ปี	พัฒนาการที่สำคัญและรางวัลเกียรติคุณ
2555	<ul style="list-style-type: none"> บริษัทฯ ได้ทำการปรับ โครงสร้างธุรกิจของบริษัทฯ เพื่อให้เหมาะสมต่อการออกและเสนอขายหลักทรัพย์ต่อประชาชนและการนำหุ้นสามัญเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ โดยบริษัทฯ ได้จำหน่ายเงินลงทุนและทรัพย์สินบางส่วนที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสายการบิน และธุรกิจสนามบิน หรือกิจการที่หยุดดำเนินการ หรือมีผลการดำเนินงานขาดทุนออกไป รวมทั้งที่ดินที่ไม่ได้ใช้ในธุรกิจสายการบิน และธุรกิจสนามบิน เป็นต้น บริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับให้อยู่ในอันดับ 4 สำหรับรางวัล “World’s Best Regional Airline” ในการประกาศรางวัล The World Airline Awards จาก Skytrax
2556	<ul style="list-style-type: none"> เป็นปีที่ธุรกิจสายการบินก่อตั้งมาครบรอบ 45 ปี บริษัทฯ แปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด และได้เพิ่มทุนจดทะเบียนจาก 1,250,000,000 บาท เป็น 2,100,000,000 บาท โดยการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 850,000,000 หุ้น มีมูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท เพื่อเสนอขายให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมจำนวนไม่เกิน 300,000,000 หุ้น เสนอขายต่อพนักงานและกรรมการหุ้นละ 10 บาท จำนวนไม่เกิน 30,000,000 หุ้น และเสนอขายต่อประชาชนทั่วไปอีกจำนวนไม่เกิน 520,000,000 หุ้น รวมทั้งอนุมัติให้นำหุ้นสามัญของบริษัทฯ เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ บริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับให้อยู่ในอันดับ 2 สำหรับรางวัล “Asia’s Best Regional Airline” ในการประกาศรางวัล The World Airline Awards จาก Skytrax BFS Ground และ BFS Cargo ได้รับรางวัล “ผู้ให้บริการในท่าอากาศยานยอดเยี่ยมแห่งปี 2556” (2013 Frost & Sullivan Thailand Aviation Support Services Provider of the Year) ที่จัดขึ้น โดย Frost and Sullivan ซึ่งเป็นบริษัทที่ปรึกษาทางธุรกิจและวิจัย
2557	<ul style="list-style-type: none"> ในระหว่างปี 2557 บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาซื้อขายเครื่องบินสำหรับเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-600 ใหม่จำนวน 9 ลำ กำหนดส่งมอบเครื่องบิน ตั้งแต่ไตรมาสที่ 4 ของปี 2557 ถึงไตรมาสที่ 1 ของปี 2560 ซึ่งบริษัทฯ ได้ขอรับการส่งเสริมการลงทุนเพื่อนำเข้าเครื่องบินทั้งหมดไว้แล้ว โดยในเดือนพฤศจิกายน 2557 บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบินลำแรกเข้าประจำฝูงบินของบริษัทฯ บริษัทฯ เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ 3 พฤศจิกายน 2557 ในหมวดธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ กลุ่มอุตสาหกรรมบริการ บริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับให้อยู่ในอันดับ 1 สำหรับรางวัล “World’s Best Regional Airline” และ “Best Regional Airline in Asia” จาก Skytrax

ปี	พัฒนาการที่สำคัญและรางวัลเกียรติคุณ
2558	<ul style="list-style-type: none"> ● บริษัทฯ ได้รับรางวัลสายการบินระดับภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกยอดเยี่ยมประจำปี 2558 (Asia Pacific Regional Airline of the Year) จาก CAPA (Center for Asia Pacific Aviation) ซึ่งเป็นรางวัลที่มอบให้แก่สายการบินที่ประสบความสำเร็จ และถือว่าเป็นผู้นำในอุตสาหกรรมการบินที่สามารถปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ทางธุรกิจได้อย่างสอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของปัจจัยภายนอกได้อย่างดี ● บริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับให้อยู่ในอันดับ 2 สำหรับรางวัล “World’s Best Regional Airline” และ “Best Regional Airline in Asia” จาก Skytrax ● บริษัทฯ ได้รับการจัดลำดับให้เป็น 1 ใน 10 สายการบินที่ดีที่สุดของโลก (Top Ten Airline – Worldwide) และอันดับที่ 5 สายการบินที่มีการบริการบนเครื่องยอดเยี่ยมของโลก (Best in Cabin Service – Worldwide) จากสมาร์ททราเวล เอเชีย คอท คอม (SmartTravelAsia.com) เว็บไซต์ท่องเที่ยวชั้นนำของเอเชีย ที่มีการทำสำรวจความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวกว่าหลายล้านคนทั่วโลกในหัวข้อ “สุดยอดแบรนด์ท่องเที่ยวประจำปี 2558 (Best in Travel 2015)” ● บริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับให้เป็น 1 ใน 50 สายการบินที่มีผลการดำเนินงานที่ดีที่สุดในโลก โดยอยู่ที่อันดับที่ 24 ซึ่งจัดอันดับโดยนิตยสารแอร์ไฟแนนซ์ เจอนัล (Airfinance Journal) ของประเทศอังกฤษ

ภาพรวมการประกอบธุรกิจ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทฯ ให้บริการเที่ยวบินแบบประจำในเส้นทางบินภายในประเทศ 15 เส้นทาง โดยครอบคลุมเส้นทางไปยังจุดหมายปลายทางที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวพักผ่อนและแหล่งวัฒนธรรมที่สำคัญในประเทศไทย ในจังหวัดต่างๆ เช่น ภูเก็ต เชียงใหม่ กระบี่ และเกาะสมุย นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้ให้บริการเที่ยวบินแบบประจำในเส้นทางบินระหว่างประเทศอีก 15 เส้นทางในประเทศต่างๆ เช่น เมียนมาร์ ลาว กัมพูชา มาเลเซีย สิงคโปร์ อินเดีย บังกลาเทศ และมัลดีฟส์ รวมทั้งเมืองต่างๆ เช่น ฮองกง เป็นต้น ทั้งนี้บริษัทฯ ยังได้ขยายการให้บริการให้ครอบคลุมไปยังกลุ่มลูกค้าในยุโรป เอเชียใต้ ตะวันออกกลาง รวมทั้งประเทศญี่ปุ่น โดยการประสานความร่วมมือกับสายการบินอื่นๆ เช่น สายการบินเอทิฮัดแอร์เวย์ส สายการบินเจแปนแอร์ไลน์ สายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ สายการบินซิลค์แอร์ เป็นต้น โดยผ่านการทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Sharing) และความตกลงร่วมอื่นๆ

บริษัทฯ ดำเนินงานผ่านศูนย์ปฏิบัติการการบินหลัก 3 แห่ง คือ สนามบินสุวรรณภูมิที่กรุงเทพฯ สนามบินสมุยที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี ซึ่งเป็นสนามบินที่บริษัทฯ เป็นเจ้าของและดำเนินการเอง และสนามบินเชียงใหม่

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

ในปี 2558 บริษัทฯ ได้ดำเนินธุรกิจตามกลยุทธ์ ซึ่งประสบความสำเร็จในหลายด้าน สรุปได้ดังนี้

เครือข่ายการบิน

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

ในปีนี้ บริษัทฯ ได้เพิ่มปริมาณการผลิตผู้โดยสาร ทั้งนี้เพื่อรองรับเครือข่ายเส้นทางบินที่เพิ่มขึ้นในภูมิภาค และตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารในเส้นทางนั้นๆ ซึ่งการเพิ่มขึ้นของปริมาณการผลิตผู้โดยสารดังกล่าวเกิดจากการนำเข้าเครื่องบินจำนวน 4 ลำ

ตารางแสดงจำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นปี 2558 และปี 2557

ประเภทเครื่องบิน	ณ 31 ธันวาคม 2558	ณ 31 ธันวาคม 2557
แอร์บัส เอ 319	11	10
แอร์บัส เอ 320	8	8
เอทีอาร์ 72-500	8	8
เอทีอาร์ 72-600	4	1
รวมทั้งหมด	31	27

- การเปิดเส้นทางบินและการเพิ่มความถี่เที่ยวบิน

ในระหว่างปี 2558 บริษัทฯ ได้ขยายเครือข่ายเส้นทางบิน โดยการเปิดเส้นทางบินใหม่ และการเพิ่มความถี่เที่ยวบินจากเส้นทางบินเดิมที่ทำการปฏิบัติการบินอยู่ ซึ่งนอกจากเป็นการเพิ่มผลิตภัณธ์ของบริษัทฯ แล้ว ยังเป็นการบริหารทรัพยากรที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยมีการเปิดเส้นทางบินเพิ่มเติมและการเพิ่มความถี่เที่ยวบิน ดังนี้

เส้นทางบิน	จำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์	วันที่เริ่มทำการบิน
การเปิดเส้นทางบิน		
ภูเก็ต – หาดใหญ่	7	ตุลาคม 2558
การเพิ่มความถี่เที่ยวบิน		
เกาะสมุย- ภูเก็ต	42	ธันวาคม 2558
เกาะสมุย- สิงคโปร์	12	ตุลาคม 2558
เกาะสมุย- กัวลาลัมเปอร์	11	มีนาคม 2558
กรุงเทพ – ภูเก็ต	63	ตุลาคม 2558
เชียงใหม่- ย่างกุ้ง	7	ธันวาคม 2558
เชียงใหม่- มณฑลเฉย	4	ธันวาคม 2558

การพัฒนาผลิตภัณฑ์และการบริการ

- ห้องรับรองผู้โดยสารที่สนามบิน

บริษัทฯ มีบริการห้องรับรองผู้โดยสารที่บริเวณอาคารผู้โดยสารขาออกภายในประเทศหลายแห่งเช่น สนามบินสุวรรณภูมิ สนามบินสมุย สนามบินภูเก็ต สนามบินกระบี่ สนามบินเชียงใหม่และสนามบินเชียงราย เป็นต้น ในระหว่างปี 2558 บริษัทฯ ได้ทำการปรับปรุงห้องรับรองผู้โดยสารที่สนามบินนานาชาติหลวงพระบาง สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และสนามบินนานาชาติพนมเปญ ประเทศกัมพูชา เพื่อให้มีความทันสมัยและมีพื้นที่รองรับผู้โดยสารมากขึ้น รวมทั้งให้บริการอุปกรณ์อำนวยความสะดวกสบายเพิ่มขึ้น โดยสนามบินนานาชาติหลวงพระบาง สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ได้เปิดให้บริการเต็มรูปแบบแล้ว สำหรับสนามบินนานาชาติพนมเปญ ประเทศกัมพูชา จะเปิดให้บริการภายในกลางปี 2559 นี้





บริษัทฯ มีบริการอาหารบนเครื่องบินและในห้องรับรองผู้โดยสาร โดยนำเสนอรายการอาหารภายใต้แนวคิด “Tastes of Asia” ที่ได้รับแรงบันดาลใจมาจากสโลแกน “Asia’s Boutique Airline” ของบริษัทฯ ซึ่งเชิดชูความเป็นไทยและกลิ่นอายของความเป็นเอเชีย ในเที่ยวบินภายในประเทศและระหว่างประเทศของบริษัทฯ ที่เดินทางออกจากสนามบินสุวรรณภูมิทุกเที่ยวบิน และสำหรับเที่ยวบินที่เดินทางออกจากสนามบินสมุย รวมถึงบริษัทยังมีให้บริการของว่างตามเทศกาลสำคัญเช่น วันวาเลนไทน์ วันตรุษจีน วันสงกรานต์ วันแม่ เป็นต้น

ความร่วมมือจากสายการบินพันธมิตร

ในปี 2558 บริษัทฯ มีสายการบินที่เข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วมแบบ Code Share Agreement รวม 20 สายการบิน เพิ่มขึ้นจากปี 2557 จำนวน 4 สายการบิน ได้แก่

- สายการบินไชน่าแอร์ไลน์
- สายการบินเจ็ท แอร์เวย์
- สายการบินเอมิเรตส์แอร์ไลน์
- สายการบินแอร์ แอสตานา

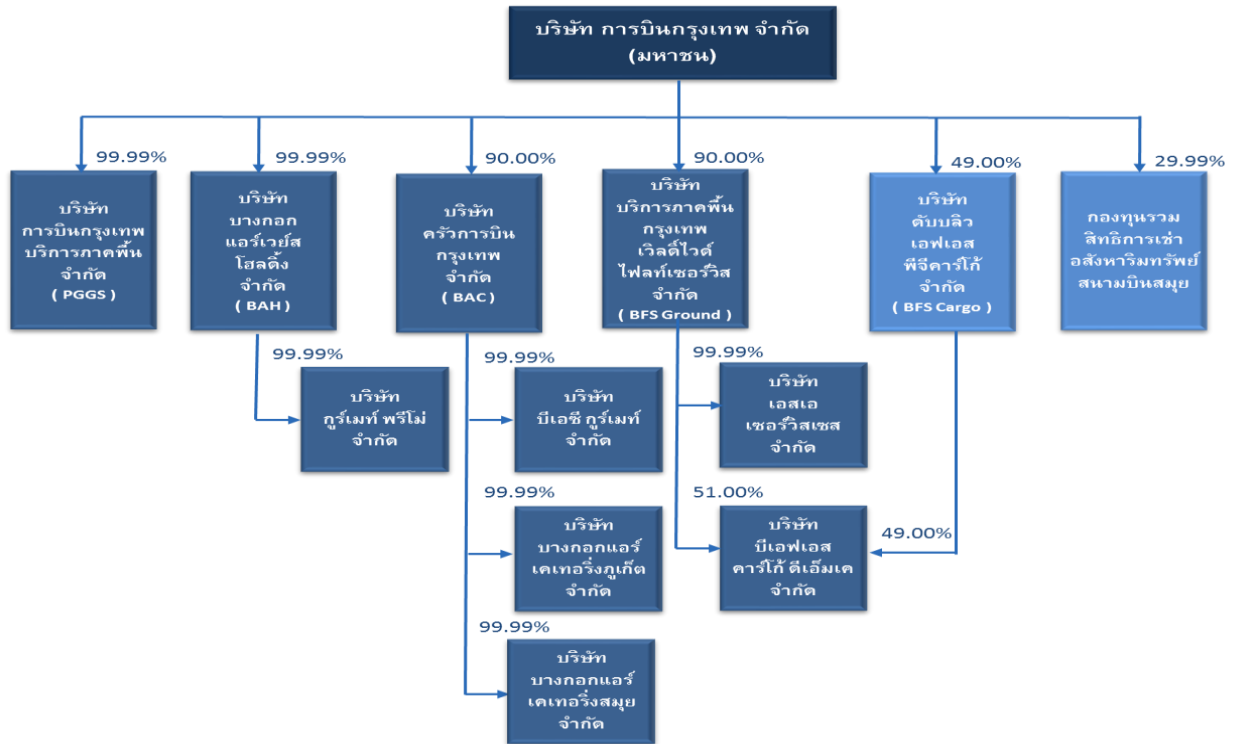
ทั้งนี้การเข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วมแบบ Code Share Agreement เป็นการเพิ่มปริมาณผู้โดยสารในเครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ และช่วยขยายเครือข่ายเส้นทางการบินให้ครอบคลุมจุดหมายปลายทางต่างๆ ทั้งทวีปยุโรป ภูมิภาคเอเชีย ตะวันออกเฉียงใต้ ตะวันออกกลาง ประเทศออสเตรเลีย เป็นต้น

การเข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Sharing)

ปี	สายการบิน
2550	<ul style="list-style-type: none"> ● การบินไทย¹
2552	<ul style="list-style-type: none"> ● สายการบินแอร์เบอร์ลิน ● สายการบินเอทิฮัดแอร์เวย์ส ● สายการบินแอร์ฟรานซ์
2553	<ul style="list-style-type: none"> ● สายการบินอีวีเอแอร์
2554	<ul style="list-style-type: none"> ● สายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์
2555	<ul style="list-style-type: none"> ● สายการบินซิลค์แอร์ ● สายการบินเจแปนแอร์ไลน์ ● สายการบินฟินแอร์ ● สายการบินเคแอลเอ็มรอยัลดัตช์แอร์ไลน์
2556	<ul style="list-style-type: none"> ● สายการบินกาตาร์แอร์เวย์ ● สายการบินบริติชแอร์เวย์ ● สายการบินคาเธ่ย์แปซิฟิก
2557	<ul style="list-style-type: none"> ● สายการบินแควนตัส แอร์เวย์ ● สายการบินแอร์ฟลอต ● สายการบินการูต้า อินโดนีเซีย
2558	<ul style="list-style-type: none"> ● สายการบินไชน่าแอร์ไลน์ ● สายการบินเจ็ท แอร์เวย์ ● สายการบินเอมิเรตส์แอร์ไลน์ ● สายการบินแอร์ แอสตานา

หมายเหตุ ¹ ปัจจุบันบริษัทฯ ไม่มีเส้นทางการบินที่มีเที่ยวบินร่วมกับการบินไทย

โครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ บริษัทย่อย และบริษัทร่วม และสัดส่วนการถือหุ้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558



บริษัทย่อยและบริษัทร่วม

บริษัทฯ มีการถือหุ้นในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม โดยมีรายละเอียดสรุปได้ดังต่อไปนี้

บริษัท	ธุรกิจหลัก	ทุนชำระแล้ว (ล้านบาท)	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
บริษัทย่อย			
1. บริษัท บางกอกแอร์เวย์ส โฮลดิ้ง จำกัด (BAH)	บริษัท โฮลดิ้ง (holding company)	1,001.0	99.99
2. บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวสต์ ไวต์ฟลท์เซอร์วิส จำกัด (BFS Ground)	บริการภาคพื้นดินในลานจอดและอุปกรณ์ ภาคพื้น ณ สนามบินสุวรรณภูมิ	670.0	90.00
3. บริษัท การบินกรุงเทพบริการภาคพื้น จำกัด (PGGS)	บริการภาคพื้นดินบริการในลานจอดและ อุปกรณ์ภาคพื้น ณ สนามบินสมุย	0.25	99.99
4. บริษัท เอสเอ เซอร์วิสเชส จำกัด ⁽¹⁾	บริการภาคพื้นดินในลานจอดและอุปกรณ์ ภาคพื้น ณ สนามบินดอนเมือง	1.0	99.99
5. บริษัท บีเอฟเอส คาร์โก้ ดีเอ็มเค จำกัด ⁽¹⁾ (BFS Cargo DMK)	บริการคลังสินค้า ณ สนามบิน ดอนเมือง	25.0	51.00
6. บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด (BAC)	บริการด้านครีวการบิน ณ สนามบิน สุวรรณภูมิ	500.0	90.00
7. บริษัท บีเอซี คุร์เมท์ เฮาส์ จำกัด ⁽²⁾	ธุรกิจร้านอาหาร	25.0	99.99
8. บริษัท บางกอกแอร์เคเทอริงสมุย จำกัด	บริการด้านครีวการบิน ณ สนามบินสมุย	25.0	99.99
9. บริษัท บางกอกแอร์เคเทอริงภูเก็ต จำกัด ⁽²⁾	บริการด้านครีวการบิน ณ สนามบินภูเก็ต	0.25	99.99
10. บริษัท คุร์เมท์ พรีเมียม จำกัด ⁽³⁾	การผลิตและแปรรูปอาหาร	20.0	99.99
บริษัทร่วม			
1. บริษัท ดับบลิวเอฟเอสพีจี คาร์โก้ จำกัด (BFS Cargo)	บริการคลังสินค้า ณ สนามบินสุวรรณภูมิ	300.0	49.00
2. กองทุนรวมอสังหาริมทรัพย์สนามบินสมุย	ลงทุนในสิทธิการเช่าสนามบินสมุยเป็น ระยะเวลา 30 ปี	9,500.0	29.99

 หมายเหตุ : ⁽¹⁾ ถือหุ้นโดยบริษัท บริการภาคพื้นกรุงเทพเวสต์ไวต์ฟลท์เซอร์วิส จำกัด

⁽²⁾ ถือหุ้นโดยบริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด

⁽³⁾ ถือหุ้นโดยบริษัท บางกอกแอร์เวย์ส โฮลดิ้ง จำกัด

2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ
1. โครงสร้างรายได้ของบริษัทฯ บริษัทย่อยและบริษัทร่วม

ข้อมูลงานธุรกิจหลัก	ปี 2558		ปี 2557		ปี 2556	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากธุรกิจสายการบิน						
ค่าโดยสาร						
- เส้นทางบินภายในประเทศ	12,617.6	50.7	10,670.4	48.2	10,434.7	50.4
- เส้นทางบินระหว่างประเทศ	6,469.8	25.9	6,821.6	30.8	5,969.5	28.8
ค่าธรรมเนียมขนส่ง	325.6	1.3	331.5	1.5	250.4	1.2
บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำ	16.6	0.1	20.6	0.1	80.1	0.4
รวมรายได้จากธุรกิจสายการบิน	19,429.6	78.0	17,844.1	80.7	16,734.7	80.8
รายได้จากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน						
บริการภาคพื้น (BFS Ground)	1,694.0	6.8	1,487.1	6.6	1,488.0	7.2
บริการภาคพื้น (PGGS)	322.9	1.3	253.6	1.2	211.4	1.0
บริการครีวการบิน (BAC)	1,020.8	4.1	943.7	4.3	934.0	4.5
อื่นๆ	110.6	0.4	-	0.1	63.4	0.3
รวมรายได้จากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน	3,148.3	12.6	2,684.4	12.2	2,698.8	13.0
รายได้ธุรกิจสนามบิน						
ค่าธรรมเนียมผู้โดยสาร	535.3	2.2	504.3	2.3	485.5	2.3
รวมรายได้จากธุรกิจสนามบิน	535.3	2.2	504.3	2.3	485.5	2.3
รายได้อื่น						
รายได้จากเงินปันผล	280.4	1.1	244.1	1.1	219.6	1.1
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	322.9	1.3	71.7	0.3	35.3	0.2
รายได้จากการขายเงินลงทุนในหลักทรัพย์	0.1	0.0	3.4	-	44.6	0.2
รายได้อื่นๆ	1,186.3	3.8	771.5	3.8	502.9	2.4
รวมรายได้อื่น	1,789.7	4.9	1,090.7	4.9	802.4	3.9
รวมรายได้	24,902.9	100.0	22,123.5	100.0	20,721.4	100.0

2. ลักษณะผลิตภัณฑ์และบริการ

ผลิตภัณฑ์หรือบริการของบริษัทฯ สามารถแบ่งออกเป็นธุรกิจหลักและกลุ่มธุรกิจ ดังนี้

1. ธุรกิจสายการบิน

• การให้บริการเที่ยวบินแบบประจำ

บริษัทฯ ให้บริการเที่ยวบินแบบประจำโดยเป็นการให้บริการแบบเต็มรูปแบบ โดยมุ่งเน้นการให้บริการระดับพรีเมียมแก่กลุ่มผู้โดยสารที่ใช้บริการสายการบินเพื่อการท่องเที่ยวและเพื่อวัตถุประสงค์ทางธุรกิจ โดยการให้บริการเที่ยวบินแบบประจำนั้น โดยประมาณคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 79.2 ร้อยละ 79.1 และร้อยละ 76.6 ของรายได้รวมของบริษัทฯ ในปี 2556 ปี 2557 และปี 2558 ตามลำดับ

• เครื่องช่วยเส้นทางการบิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 เครื่องช่วยเส้นทางการบินของบริษัทฯ ครอบคลุมจุดหมายปลายทาง 23 แห่ง (ไม่รวมถึงกรุงเทพมหานคร) ใน 10 ประเทศ (รวมถึงประเทศไทย) นอกจากนี้ ด้วยความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) ทำให้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 เครื่องช่วยเส้นทางการบินของบริษัทฯ ได้ขยายออกไปครอบคลุมจุดหมายปลายทางในต่างประเทศอีก 20 แห่ง ใน 7 ประเทศ (ไม่รวมถึงประเทศไทย)

บริษัทฯ เน้นให้บริการเส้นทางการบินระยะใกล้ไปยังสนามบินที่อยู่ใกล้เคียงกับบริเวณที่เป็นจุดหมายปลายทางของแหล่งท่องเที่ยวและแหล่งวัฒนธรรมที่สำคัญ ซึ่งโดยปกติอยู่ในรัศมีไม่เกิน 3,120 กิโลเมตร และระยะเวลาของเที่ยวบินไม่เกิน 5 ชั่วโมง อย่างไรก็ตาม ด้วยความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) และความร่วมมือกับสายการบินอื่น ส่งผลให้ บริษัทฯ สามารถเข้าถึงผู้โดยสารจากจุดหมายปลายทางอื่นๆ ทั้งในทวีปยุโรป ทวีปเอเชีย และทวีปออสเตรเลีย และบริษัทฯ ยังสามารถเข้าถึงผู้โดยสารในประเทศจีน โดยการให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำ

เครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ

แผนที่ดังต่อไปนี้ แสดงถึงเครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ ณ วันที่ 31 ธันวาคม

2558



เครือข่ายเส้นทางการบินส่วนขยายของบริษัทฯ ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ

แผนที่ดังต่อไปนี้ แสดงถึงเครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 ที่ขยายครอบคลุมออกไป อันเป็นผลมาจากการเข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement)



- ความร่วมมือกับสายการบินอื่น

ความร่วมมือระหว่างสายการบินอาจแบ่งได้เป็น การทำความตกลงรับขนส่งผู้โดยสารระหว่างสายการบินแบบ Interline Cooperation Agreement และการทำความตกลงเที่ยวบินร่วมแบบ Code Share Agreement

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

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

บริษัทฯ เข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วมแบบ Code Share Agreement กับสายการบินอื่น รวม 20 สายการบิน ซึ่งรวมถึงการบินไทย (ในปัจจุบันบริษัทฯ ไม่มีเส้นทางการบินที่มีเที่ยวบินร่วมกันกับการบินไทย) สายการบินเอทิฮัดแอร์เวย์ส สายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ สายการบินฟินแอร์ สายการบินเคแอลเอ็มรอยัลดัตช์แอร์ไลน์ สายการบินแอร์ฟรานซ์ สายการบินซิลค์แอร์ สายการบินอีวีเอแอร์ สายการบินแอร์เบอร์ลิน สายการบินเจแปนแอร์ไลน์ สายการบินกาตาร์แอร์เวย์ สายการบินแควนตัสแอร์เวย์ สายการบินคาเธ่ย์แปซิฟิก สายการบินบริติชแอร์เวย์ สายการบินการูด้า อินโดนีเซีย สายการบินแอร์ฟลอต สายการบินไชน่าแอร์ไลน์ สายการบินเจ็ทแอร์เวย์ สายการบินเอมิเรตส์แอร์ไลน์ และสายการบินแอร์ แอสตานา

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

- การดำเนินงานของสายการบิน

1. เครื่องบิน และการใช้เครื่องบิน

วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทฯ มีเครื่องบินที่นำมาให้บริการขนส่งผู้โดยสารรวมทั้งสิ้น 31 ลำ โดยมีรายละเอียดดังนี้

แบบเครื่องบิน	จำนวนเครื่องบิน (ลำ)	ภายใต้สัญญาเช่า ทางการเงิน (ลำ)	ภายใต้สัญญาเช่า ดำเนินงาน (ลำ)	กรรมสิทธิ์ของ บริษัทฯ (ลำ)
แอร์บัส เอ 320	8	-	8	-
แอร์บัส เอ 319	11	-	11	-
เอทีอาร์ 72-500	8	1	2	5
เอทีอาร์ 72-600	4	4	-	-
รวมทั้งสิ้น	31	5	21	5

ในปี 2558 บริษัทฯ ใช้เครื่องบินในการดำเนินงานโดยเฉลี่ยประมาณ 9.02 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อหนึ่งวันการใช้งาน (block hour per day utilization) ซึ่งเป็นระดับปกติเช่นเดียวกับสายการบินอื่นๆ ในภูมิภาคที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบ บริษัทฯ ใช้เครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 320 โดยเฉลี่ยประมาณ 9.63 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อหนึ่งวันการใช้งาน เครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 319 โดยเฉลี่ยประมาณ 9.32 ชั่วโมง ปฏิบัติการบินต่อหนึ่งวันการใช้งาน และเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72 โดยเฉลี่ยประมาณ 8.10 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อหนึ่งวันการใช้งาน

2. การวางแผนเส้นทางการบิน

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

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

ปัจจัยหลักที่นำมาพิจารณาในการเพิ่มเส้นทางการบินใหม่เข้ากับเครือข่ายเส้นทางการบินที่มีอยู่ของบริษัทฯ หรือในการเพิ่มจำนวนเที่ยวบินในเส้นทางการบินเดิม ได้แก่ ความพร้อมของเครื่องบินและประมาณการอัตราการบินขนส่งผู้โดยสาร และพัสดุภัณฑ์ ความสามารถในการสร้างรายได้ของเส้นทางการบิน และการส่งเสริมปริมาณการขนส่งในเส้นทางการบินอื่นๆ

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

เข้าถึงผู้โดยสารในประเทศจีน โดยการให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำ ในการนี้บริษัทฯ จะตรวจสอบให้แน่ใจอย่างสม่ำเสมอว่าเที่ยวบินในเครือข่ายส่วนขยายมีตารางเวลาในการบินสอดคล้องกับเที่ยวบินในเครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ เพื่อที่จะทำให้อำนาจเที่ยวบินที่จะเชื่อมต่อกับเที่ยวบินของบริษัทฯ ให้ได้มากที่สุด และบริษัทฯ ยังต้องติดตามตรวจสอบปริมาณการขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางการบินทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศเป็นระยะๆ เพื่อปรับเปลี่ยนจำนวนเที่ยวบินและจำนวนที่นั่งโดยสารตามความต้องการของตลาดในช่วงที่มีผู้โดยสารเดินทางมากและสอดคล้องกับความผันผวนในอุปสงค์ของตลาดในเส้นทางการบินเหล่านี้

3. ตารางการบิน

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

4. การปฏิบัติการการบิน

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

5. ศูนย์ปฏิบัติการการบิน

ศูนย์ปฏิบัติการการบินในกรุงเทพฯ และสิ่งอำนวยความสะดวก

ศูนย์ปฏิบัติการการบินหลักของบริษัทฯ อยู่ที่สนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งเป็นสนามบินนานาชาติหลักและเป็นสนามบินในประเทศที่ใหญ่ที่สุดของประเทศไทยทั้งในด้านของปริมาณเครื่องบินที่ขึ้นลงและจำนวนผู้โดยสาร ทั้งนี้ตามข้อมูลของกรมการท่องเที่ยว (Department of Tourism) จำนวนผู้โดยสารโดยประมาณที่เดินทาง เข้า ออกสนามบินสุวรรณภูมิ ในปี 2558 เท่ากับ 52.38 ล้านคน โดยเพิ่มขึ้นร้อยละ 12.3 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2557 โดยประกอบด้วย ผู้โดยสารระหว่างประเทศเป็นจำนวน 43.94 ล้านคน และผู้โดยสารภายในประเทศเป็นจำนวน 8.43 ล้านคน และตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2558 การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย (ทอท.) ได้นำระบบ ตรวจสอบและคัดกรองผู้โดยสารล่วงหน้า หรือ APPS (Advance Passenger Processing System) มาใช้ในสนามบินในการตรวจสอบผู้โดยสาร เพื่อป้องกันการก่อการร้ายข้ามชาติ และเพิ่มความปลอดภัยในท่าอากาศยาน สอดรับกับมาตรการรักษาความปลอดภัยที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ให้ความสำคัญ

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

นอกจากนี้บริษัทฯ ได้เช่าที่ดินในสนามบินดอนเมืองเพื่อใช้ในกิจการซ่อมบำรุงอากาศยาน ซึ่งประกอบไปด้วยโรงซ่อมบำรุงอากาศยาน ศูนย์ซ่อมบำรุงใหญ่ชั้น C-Check รวมทั้งยังมีพื้นที่อยู่ในบริเวณติดกันสำหรับการซ่อมอุปกรณ์ต่างๆ ส่วนประกอบของเครื่องบิน หรือวัสดุสำหรับห้องโดยสารภายในเครื่องบินด้วย

ศูนย์ปฏิบัติการการบินในภาวะสมุย และสิ่งอำนวยความสะดวก

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

ในปี 2540 สนามบินสมุยได้มีการพัฒนาเพื่อรองรับเที่ยวบินต่างประเทศ โดยเพิ่มศุลกากรและหน่วยงานตรวจคนเข้าเมือง พร้อมกับอาคารผู้โดยสารแห่งใหม่ เพื่อรองรับเที่ยวบินเส้นทางใหม่มายังสนามบินรวมถึงการให้บริการที่มีจุดหมายปลายทางยังต่างประเทศ

ในปี 2547 สนามบินได้เริ่มดำเนินการ โครงการขยายอาคารรองรับผู้โดยสารอีก 6 อาคาร โดย 4 อาคารสำหรับเส้นทางบินในประเทศ และอีก 2 อาคารสำหรับเส้นทางการบินระหว่างประเทศ ด้วยเงินลงทุน 500 ล้านบาท นอกจากนี้ยังขยายพื้นที่ทางวิ่งให้มีความยาวถึง 2,100 เมตร บนพื้นที่ที่กองทุนรมีสหิทธิการเช่าระยะยาวโดยมีการก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อปี 2550 สามารถรองรับผู้โดยสารได้ถึง 16,000 คนต่อวัน และสามารถเพิ่มจำนวนผู้โดยสารต่อปีจาก 1.3 ล้านคนเป็น 6.0 ล้านคน

การเติบโตของสนามบินสมุยทำให้ท้องเที่ยวเกาะสมุยเติบโตขึ้นด้วย ปัจจุบันเกาะสมุยเป็นจุดหมายปลายทางที่ได้รับความนิยมจากชาวยุโรป เอเชีย และจากภูมิภาคอื่นๆ

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

สนามบินสมุยได้รับหลายรางวัลในด้านการออกแบบและสถาปัตยกรรม ประกอบด้วยรางวัลด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สนามบินได้นำต้นมะพร้าวมาใช้ในการตกแต่ง และการใช้อากาศจากธรรมชาติในระบบการทำความเย็นแบบเปิดในอาคารรับรองผู้โดยสาร

และตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2558 ทางสนามบินสมุยได้นำระบบตรวจสอบและคัดกรองผู้โดยสารล่วงหน้า หรือ APPS (Advance Passenger Processing System) มาใช้ในสนามบินโดยดำเนินการเริ่มพร้อมกับการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย (ทอท.) ในการตรวจสอบผู้โดยสาร เพื่อป้องกันการก่อการร้ายข้ามชาติ และเพิ่มความปลอดภัยในท่าอากาศยาน สอดรับกับมาตรการรักษาความปลอดภัยที่ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ให้ความสำคัญ

ศูนย์ปฏิบัติการการบินเชียงใหม่ และสิ่งอำนวยความสะดวก

บริษัทฯ ได้กำหนดให้สนามบินเชียงใหม่เป็นศูนย์ปฏิบัติการการบินในพื้นที่เขตภาคเหนือ ซึ่งปัจจุบันจังหวัดเชียงใหม่ได้รับความนิยมนักท่องเที่ยวและนักท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้นเป็นลำดับ และมีสายการบินนานาชาติหลายสายที่ได้ทำการบินโดยตรงไปยังสนามบินเชียงใหม่ บริษัทฯ ได้สังเกตเห็นศักยภาพของการพัฒนาการท่องเที่ยวในพื้นที่ภาคเหนือตอนบน และการเชื่อมต่อเครือข่ายการบินในภูมิภาคนี้ บริษัทฯ จึงได้พัฒนาเส้นทางการบินโดยมีจังหวัดเชียงใหม่เป็นศูนย์กลาง เช่น เชียงใหม่-สมุย เชียงใหม่-ภูเก็ต เชียงใหม่-มณฑลเลย์และเชียงใหม่-ย่างกุ้ง เพื่อรองรับการเจริญเติบโตของผู้โดยสารที่เป็นนักท่องเที่ยวในเชิงวัฒนธรรมและนักธุรกิจ ทั้งที่เดินทางโดยสายการบินพันธมิตร และสายการบินอื่นๆ

6. การให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำ

การให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำนั้น เป็นการช่วยเสริมอัตราการใช้เครื่องบินและเพิ่มรายได้ของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม ในการให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำนั้น บริษัทฯ จะคำนึงถึงจำนวนเครื่องบินที่สามารถนำมาให้บริการได้ โดยจะให้ความสำคัญกับการให้บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำก่อน โดยการให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำ คิดเป็นมูลค่าประมาณร้อยละ 0.4 ร้อยละ 0.1 และร้อยละ 0.1 ของรายได้รวมของบริษัทฯ ปี 2556 ปี 2557 และ ปี 2558 ตามลำดับ

7. การซ่อมบำรุงอากาศยาน

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

การซ่อมบำรุงอากาศยาน โดยปกติมีการกำหนดให้มีการซ่อมบำรุงย่อยและซ่อมบำรุงใหญ่ในแต่ละช่วงเวลา หรือแต่ละรอบการบิน หรือแต่ละช่วงของชั่วโมงบิน โดยผู้ผลิตเครื่องบิน ซึ่งขึ้นอยู่กับแต่ละประเภทของเครื่องบิน โดยภาพรวมสามารถแบ่งออกตามลักษณะการซ่อมบำรุงอย่างกว้างๆ ได้ดังนี้

1. การซ่อมบำรุงย่อย เป็นการซ่อมบำรุงอากาศยานขั้น A Check และ B Check
2. การซ่อมบำรุงใหญ่ประกอบด้วย การซ่อมบำรุงอากาศยานขั้น C Check และ D Check

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

	การซ่อมบำรุงย่อย ชั้น A Check/ B Check	การซ่อมบำรุงใหญ่ ชั้น C Check
กำหนดเวลาในการตรวจสอบเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-500	ทุกๆ 500 ชั่วโมง	ทุกๆ 5,000 ชั่วโมง
กำหนดเวลาในการตรวจสอบเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 319 และ เอ 320	ทุกๆ 4 เดือน หรือ 750 ชั่วโมงบิน (Flight Hour) หรือ 750 รอบการบิน (Cycles) แล้วแต่ว่ารอบเวลาใดจะถึงก่อน	ทุกๆ 24 เดือน หรือ 7,500 ชั่วโมงบิน (Flight Hour) หรือ 5,000 รอบการบิน (Cycles) แล้วแต่ว่ารอบเวลาใดจะถึงก่อน
สถานที่ตรวจสอบ	หลุมจอดหรือจุดจอดเครื่องบิน	โรงซ่อมบำรุงอากาศยาน
ขอบเขต	การตรวจสอบระดับ A Check จะรวมการซ่อมบำรุงขั้นที่ต่ำกว่าคือการซ่อมบำรุงอากาศยานรายวัน (Daily Check) เข้าไปด้วย สำหรับการซ่อมบำรุงย่อยชั้น B Check เป็นการซ่อมบำรุงส่วนประกอบและระบบของอากาศยานที่มีรายละเอียดมากขึ้นซึ่งอาจต้องใช้อุปกรณ์และการทดสอบพิเศษ ทั้งนี้ การตรวจสอบระดับ B Check นี้จะรวมการซ่อมบำรุงขั้นที่ต่ำกว่าคือการซ่อมบำรุงอากาศยานรายวัน (Daily Check) และ A Check เข้าไปด้วย	การตรวจสอบระดับนี้ จะรวมการซ่อมบำรุงขั้นที่ต่ำกว่าคือการซ่อมบำรุงอากาศยานรายวัน (Daily Check) A Check และ B Check เข้าไปด้วย
ตัวอย่างการซ่อมบำรุงตามตารางที่ผู้ผลิตกำหนด	<ul style="list-style-type: none"> • ตรวจสอบโครงสร้างของเครื่องบิน ไม่ชำรุด ผุกร่อน หรือได้รับความเสียหาย • ตรวจสอบการทำงานของอุปกรณ์ต่างๆ เช่น เปิด-ปิดปุ่มควบคุม • ตรวจสอบการทำงานของระบบอิเล็กทรอนิกส์ • ตรวจสอบระบบไฟฉุกเฉินภายในเครื่องบิน • ตรวจสอบระบบไฮดรอลิกต่างๆ 	<ul style="list-style-type: none"> • ตรวจสอบโครงสร้างภายในเครื่องบิน สายไฟฟ้าต่างๆ ด้วยการรื้อเก้าอี้เพื่อเปิดผนังเครื่องบินออก • ตรวจสอบระบบความปลอดภัยทางออกและทางออกฉุกเฉิน • ตรวจสอบความมั่นคงแข็งแรงโดยการทดสอบรอยร้าวของประตูเครื่องบิน • ตรวจสอบระบบความดันภายในเครื่องบิน • ทดสอบระบบการจ่ายไฟฟ้าสำรอง ระบบไฟฟ้ากระแสตรง • ตรวจสอบห้องประตुरับลม (Ramp air turbine) ซึ่งจะเข้าไปหล่อเลี้ยงในระบบไฮดรอลิก • ตรวจสอบระบบด้าน/ปะทะของลม (Flap) • ตรวจสอบกลไกและระบบควบคุมการบินต่างๆ

การซ่อมบำรุงอากาศยาน ชั้น D Check เป็นการซ่อมบำรุงใหญ่ โดยเป็นการตรวจซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างของอากาศยานอย่างละเอียดว่ามีควมบกพร่องเกิดขึ้นในชิ้นส่วน ส่วนประกอบ หรือ โครงสร้างของอากาศยานหรือไม่ (non-destructive test) โดยรวมไปถึงการตรวจหาถึงร่องรอยการผุกร่อน ความผิดปกติของโครงสร้างอากาศยาน การแตกหัก หรือร่องรอยความเสียหายอื่นซึ่งมีความจำเป็นที่จะต้องมีการแยกส่วนประกอบของอากาศยานเพื่อทำการตรวจซ่อมบำรุง โดยจะต้องใช้อุปกรณ์พิเศษและ

กระทำโดยผู้มีความรู้ความชำนาญทางเทคนิคขั้นพิเศษ ซึ่งบริษัทฯ ไม่มีการให้บริการซ่อมบำรุงใหญ่ชั้น D Check กรณีที่เครื่องบินของบริษัทฯ ต้องการการซ่อมในลักษณะนี้ บริษัทฯ จะส่งเครื่องบินไปยังผู้ซ่อมเครื่องบินรายอื่น

สำหรับการซ่อมบำรุงอื่นๆ อันได้แก่ การซ่อมบำรุงส่วนประกอบเครื่องบิน การซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ และการให้บริการสอบเทียบมาตรฐาน (Calibration) บริษัทฯ ได้ว่าจ้างให้ผู้ให้บริการซึ่งเป็นบุคคลภายนอกเป็นผู้ดำเนินการ

นอกจากนี้ ภายใต้สัญญาเช่าเครื่องบินของบริษัทฯ นั้น บริษัทฯ จะได้รับประโยชน์จากการรับประกันและความช่วยเหลือจากผู้ผลิตเครื่องบินผ่านทางผู้ให้เช่าเครื่องบิน

ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้เก็บชิ้นส่วนอะไหล่คงคลังที่ใช้แล้วหมดไปและที่สามารถใช้หมุนเวียนสับเปลี่ยนได้ ณ โรงซ่อมบำรุงอากาศยานที่สนามบินดอนเมืองและสนามบินสมุย

8. สิทธิและประโยชน์จากการได้รับการส่งเสริมการลงทุน

กิจการสายการบิน

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

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทฯ ได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุน รวมจำนวน 6 บัตร ซึ่งยังคงได้รับสิทธิประโยชน์ในการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล โดยได้มีการใช้สิทธิประโยชน์สำหรับเครื่องบินไปแล้วจำนวน 16 ลำ จากทั้งหมด 40 ลำ คงเหลือจำนวนเครื่องบินที่สามารถนำเข้าภายใต้สิทธิประโยชน์ดังกล่าว อีก 24 ลำ

กิจการสนามบินพาณิชย์

บริษัทฯ ได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุนตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) สำหรับกิจการสนามบินพาณิชย์ โดยได้รับสิทธิประโยชน์ที่สำคัญซึ่งรวมถึงการได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิมีกำหนดเวลา 8 ปี นับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการสำหรับโครงการ การได้รับอนุญาตให้หักเงินลงทุนในการติดตั้งหรือก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกร้อยละ 25 ของเงินลงทุนนอกเหนือไปจากการหักค่าเสื่อมราคาตามปกติ การได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักร การได้รับยกเว้นไม่ต้องนำเงินปันผลที่ได้รับจากโครงการ ไปรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้ตลอดระยะเวลาที่บริษัทฯ ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับโครงการ ในกรณีที่ประกอบกิจการขาดทุนในระหว่างระยะเวลาได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล บริษัทฯ จะได้รับอนุญาตให้นำผลขาดทุนประจำปีที่เกิดขึ้นในระหว่างเวลานั้น ไปหักออกจากกำไรสุทธิที่เกิดขึ้นภายหลังระยะเวลาได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลมีกำหนดเวลาไม่เกิน 5 ปี นับแต่วันพ้นกำหนดเวลานั้น โดยจะเลือกหักจากกำไรสุทธิของ

ปีใดปีหนึ่งหรือหลายปีก็ได้ ตลอดจนได้รับสิทธิในการนำคนต่างด้าวซึ่งเป็นช่างฝีมือหรือผู้ชำนาญการเข้ามาในราชอาณาจักรตามจำนวนและกำหนดระยะเวลาเท่าที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเห็นสมควร

อนึ่ง บริษัทฯ เคยได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุนสำหรับสนามบินพาณิชย์จำนวน 4 บัตร (สนามบินสมุย สนามบินสุโขทัย และสนามบินตราด) ซึ่งสิทธิประโยชน์ในการรับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลได้สิ้นสุดลงแล้ว อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ยังคงต้องดำเนินการตามเงื่อนไขภายใต้บัตรส่งเสริมต่อไปจนกว่าจะดำเนินการยกเลิกบัตรส่งเสริมดังกล่าว โดยเงื่อนไขที่สำคัญที่ต้องปฏิบัติตาม เช่น การไม่จำหน่ายจ่ายโอนเครื่องจักรภายใต้โครงการ การที่ต้องมีบุคคลผู้มีสัญชาติไทยถือหุ้นรวมทั้งสิ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 และการรายงานการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนผู้ถือหุ้น การรายงานฐานะการเงิน และผลการดำเนินงาน เป็นต้น

2. ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน

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

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

- การให้บริการลูกค้าภาคพื้น และการให้บริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น

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

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

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

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

1. การให้บริการลูกค้าภาคพื้น

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

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

2. การให้บริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น

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

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

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

• การให้บริการครัวการบิน

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

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

อาหารทุกที่ผลิตโดยผ่านมาตรฐานสากล ได้แก่ ระบบวิธีการที่ดีในการผลิตอาหาร (Good Manufacturing Practice (GMP)) และระบบการวิเคราะห์อันตรายและจุดวิกฤติ (Hazard Analysis and Critical Control Points : HACCP) อีกทั้งการผลิตอาหารฮาลาล

(Halal meals) ได้รับการรับรอง จากสำนักคณะกรรมการกลางอิสลามแห่งประเทศไทย และการผลิตอาหารอาหาร โคเชอร์ (Kosher meals) ได้รับการรับรองจากบริษัท ไทยคาซรุชเชอร์วิสเซส จำกัด

ตารางแสดงถึงจำนวนอาหารที่ผลิตสำหรับเที่ยวบินทั้งของบริษัทฯ และสายการบินอื่น

	รอบปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม		
	ปี 2558	ปี 2557	ปี 2556
จำนวนอาหารที่ผลิตสำหรับเที่ยวบินของบริษัทฯ (ล้านที่)	4.2	4.0	3.4
จำนวนอาหารที่ผลิตสำหรับเที่ยวบินของสำหรับสายการบินอื่น (ล้านที่)	5.7	4.9	5.2
จำนวนอาหารที่ผลิตต่อวันโดยเฉลี่ย (ที่)	27,055	24,528	23,430

นอกจากบริษัทฯ แล้ว BAC มี สายการบินที่เป็นจำนวนลูกค้า 20 ราย โดยสัญญาของธุรกิจการบริการบินโดยทั่วไปจะมีระยะเวลา 1 ถึง 3 ปี และจะกำหนดราคาเป็นสกุลเงินบาท

ทั้งนี้ BAC เป็นผู้ให้บริการการบริการบินหนึ่งในสามราย ณ สนามบินสุวรรณภูมิ โดยผู้ประกอบการรายอื่นคือ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทแอลเอสจี สกายเซฟส์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทในกลุ่มบริษัทสายการบินลุฟท์ฮันซ่า

ในปี 2558 BAC ได้ขยายพื้นที่ให้บริการ โดยเปิดโรงครัวภูเก็ตและโรงครัวสมุย เพื่อเพิ่มจำนวนลูกค้าและบริการที่นอกเหนือจากเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร

นอกจากนี้ BAC ยังให้บริการอาหารสำหรับห้องพักรับรองผู้โดยสารชั้นธุรกิจและชั้นประหยัดของบริษัทฯ และห้องพักรับรองผู้โดยสารชั้นธุรกิจของสายการบิน ณ สนามบินสุวรรณภูมิ และให้บริการอาหารนอกสถานที่ในเขตกรุงเทพฯ โดยผ่านทางบริษัท บีเอสซี กรุ๊ปเมท์ เฮาส์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ BAC ที่ดำเนินกิจการร้านอาหาร

- **การให้บริการคลังสินค้า**

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

ทั้งนี้ BFS Cargo มีอาคารคลังสินค้าที่สามารถเก็บรักษาและดูแลสินค้าชนิดพิเศษ รวมถึงสินค้าสดหรือเน่าเสียง่าย และสินค้ามีมูลค่าสูง เนื่องจากสินค้าประเภทดังกล่าวสามารถสร้างผลตอบแทนได้มากกว่า ทั้งนี้ BFS Cargo ได้ให้ความสำคัญในเรื่องความปลอดภัยในอาคารคลังสินค้า โดยได้ทำการติดตั้งโทรทัศน์วงจรปิดจำนวน 186 เครื่องครอบคลุมทั้งอาคารคลังสินค้า โดยเฉพาะในบริเวณที่มีการเก็บรักษาสินค้าที่มีมูลค่าสูงจะมีการติดตั้งกล้องประจำพื้นที่อีกด้วย นอกจากนี้ยังมีเครื่องเอ็กซ์เรย์เพื่อที่จะ

ตรวจสอบวัตถุประสงค์ และมีรายงานว่าจ้างเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยที่ได้รับการฝึกอบรมในด้านการเดินอากาศ และพนักงานรักษาความปลอดภัย

BFS Cargo ได้รับการรับรองจากสมาคมป้องกันทรัพย์สินที่มีการขนส่ง (Transported Asset Protection Association: TAPA) และองค์การมาตรฐานสากล (International Organization of Standards: ISO) โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 BFS Cargo เป็นผู้ให้บริการที่ผ่านการรับรองมาตรฐานการตรวจสอบความปลอดภัยของการปฏิบัติการภาคพื้นจากสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association Safety Audit for Ground Operations: ISAGO) คลังสินค้าของ BFS Cargo ตั้งอยู่ ณ สนามบินสุวรรณภูมิ มีพื้นที่ 55,370 ตารางเมตร โดยเป็นพื้นที่สำหรับโกดังสินค้า 39,744 ตารางเมตร ซึ่งประกอบด้วยพื้นที่ห้องทำความเย็นสำหรับเก็บรักษาสินค้าขนาด 16,000 ตารางเมตร โดยมีช่องสำหรับรับส่งสินค้าโดยตรง 4 ช่อง พื้นที่เก็บรักษาสินค้าที่ต้องการความปลอดภัยที่ควบคุมการเข้าออกพิเศษ สำหรับสินค้ามีค่า พื้นที่ระบายน้ำสำหรับสินค้ามีชีวิต และมีพื้นที่สำหรับเก็บสินค้าอันตรายขนาด 120 ตารางเมตร ทั้งนี้ อาคารคลังสินค้าของ BFS Cargo มีความจุ 550,000 ตันต่อปี

ตารางแสดงถึงจำนวนน้ำหนักของสินค้าที่ให้บริการเก็บรักษา และอัตราการใช้งาน

	รอบปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม		
	ปี 2558	ปี 2557	ปี 2556
น้ำหนักของสินค้าที่ให้บริการ (ตัน)	375,301	371,530	349,935
ปริมาณการรองรับสินค้า (ตันต่อปี) ⁽¹⁾	450,000	550,000	550,000
การใช้งาน (Utilization) (ร้อยละ)	83.4	67.6	63.6

หมายเหตุ (1) บริษัทดับบลิวเอเอสพีจี จำกัด ปรับวิธีการคำนวณการรองรับสินค้า เนื่องจากสัดส่วนของสินค้าเข้ามีอัตราเพิ่มสูงขึ้น (ปัจจุบันสัดส่วนสินค้าเข้าต่อสินค้าออก เท่ากับ 46:54 จากเดิม 34:66) ซึ่งโดยปกติสินค้าเข้าจะเก็บรักษาในคลังสินค้าเป็นเวลาหลายวันก่อนที่ผู้นำเข้าจะมารับสินค้าไป ในขณะที่สินค้าออกจะเก็บไว้ในคลังสินค้าประมาณ 0.5 วันเท่านั้น ส่งผลให้พื้นที่การจัดเก็บสินค้าลดลงจาก 550,000 ตันต่อปี เป็น 450,000 ตันต่อปี

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 BFS Cargo มีจำนวนลูกค้ามากกว่า 60 ราย สัญญาการให้บริการคลังสินค้าจะมีระยะเวลา 2 ถึง 3 ปีและกำหนดค่าบริการเป็นสกุลเงินบาท

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

3. ธุรกิจสนามบิน

บริษัทฯ เป็นเจ้าของและผู้ดำเนินกิจการสนามบินจำนวน 3 สนามบิน คือสนามบินสมุย สนามบินตราด และสนามบินสุโขทัย

- **สนามบินสมุย**

สนามบินสมุยนับเป็นสนามบินที่มีความสำคัญต่อบริษัทฯ ทั้งในเรื่องจำนวนผู้โดยสารและรายได้ บริษัทฯ เริ่มดำเนินกิจการสนามบินสมุยเมื่อปี 2532 ในฐานะสนามบินสาธารณะในประเทศไทยที่เอกชนเป็นเจ้าของ โดยดำเนินกิจการสนามบินสมุยภายใต้ใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินสมุย

ในปี 2548 บริษัทฯ ได้ดำเนินการขยายสนามบินสมุย เพื่อให้มีขีดความสามารถที่จะรองรับการบริการผู้โดยสารจำนวน 16,000 คนต่อวัน และ 6 ล้านคนต่อปี ในปี 2558 สนามบินสมุยให้บริการผู้โดยสารเข้าและออกกว่า 2 ล้านคน และจำนวน กว่า 27,000 เที่ยวบิน

ตารางแสดง เที่ยวบินที่เข้าและออกจากสนามบินสมุยในแต่ละวัน ณ เดือนธันวาคม 2558 โดยมีรายละเอียดดังนี้

สายการบิน	เที่ยวบินต่อวัน
บริษัทฯ	36
การบินไทย	2
ซิลค์แอร์	10 ⁽¹⁾
ฟายเออร์ฟลาย	1

หมายเหตุ ⁽¹⁾ เที่ยวบินต่อสัปดาห์

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

สนามบินสมุยสามารถรองรับเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-500/72-600 เครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 319 และเครื่องบินแบบ โบอิง 737-400 รวมทั้งเครื่องบิน ไอพ่นที่ใช้ในเที่ยวบินธุรกิจและเที่ยวบินส่วนบุคคล

ปัจจุบัน บริษัทฯ ได้รับอนุมัติจากกรมการบินพลเรือน ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมแล้ว โดยกำหนดจำนวนเที่ยวบินขาเข้าและขาออกจากสนามบินสมุยในแต่ละวัน 50 เที่ยวบินต่อวัน

สนามบินสมุยมีอาคารผู้โดยสารจำนวน 6 อาคารซึ่งครอบคลุมพื้นที่ 12,113 ตารางเมตร โดยเป็นพื้นที่ในเชิงพาณิชย์ 1,939 ตารางเมตร ทั้งนี้ ภายในอาคารผู้โดยสารยังประกอบด้วย เคาน์เตอร์ตรวจคนเข้าเมืองจำนวน 8 เคาน์เตอร์ โดยเปิดดำเนินการเป็นเวลา 16 ชั่วโมงต่อวัน และตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2558 เป็นต้นมา สนามบินเพิ่มความสะดวกในการให้บริการผู้โดยสารในการตรวจรับบัตรโดยสาร โดยมีตู้ตรวจรับบัตรโดยสารอัตโนมัติให้บริการด้วยตนเอง ตั้งอยู่บริเวณอาคารผู้โดยสารขาออกจำนวน 10 เครื่อง

ในเดือนพฤศจิกายน 2549 บริษัทฯ ให้เช่าทรัพย์สินในส่วนของสนามบินสมุยแก่กองทุนรวมอสังหาริมทรัพย์สิทธิการเช่าสนามบินสมุย “กองทุนรวม” เป็นเวลา 30 ปี ตั้งแต่วันที่ 24 พฤศจิกายน 2549 ภายใต้สัญญาเช่าระยะยาวโดยบริษัทฯ ตกลงที่จะเป็นผู้รับผิดชอบในบรรดาค่าใช้จ่ายสำหรับการรักษาสภาพแวดล้อมโดยรวมของทรัพย์สินที่เช่าและสนามบินสมุยให้อยู่ในสภาพที่ดี และรับผิดชอบในการจัดให้มีกิจกรรมด้านการตลาดที่จำเป็น

บริษัทฯ ได้นำสนามบินสมุยกลับมาบริหารกิจการต่อภายใต้สัญญาเช่าช่วงและสัญญาให้บริการ ซึ่งบริษัทฯ เข้าทำกับกองทุนรวมในวันเดียวกันกับที่มีการเข้าทำสัญญาเช่าระยะยาว โดยกองทุนรวมได้ให้บริษัทฯ เช่าช่วงสนามบินสมุยกลับมาภายใต้สัญญาเช่าช่วงเป็นระยะเวลา 3 ปีโดยจะมีการต่ออายุสัญญาได้ 9 ครั้ง ครั้งละ 3 ปี โดยระยะเวลาเช่าช่วงรวมทั้งหมดไม่เกิน 30 ปี นอกจากนี้ภายใต้สัญญาให้บริการ บริษัทฯ ตกลงให้บริการด้านสิ่งอำนวยความสะดวก เครื่องมือและอุปกรณ์ต่างๆ เช่น อุปกรณ์ซ่อมบำรุงทางวิ่ง ระบบสื่อสาร และระบบอื่นๆ แก่กองทุนรวม เพื่อนำไปใช้ในการดำเนินกิจการสนามบินสมุย ทั้งนี้ สัญญาให้บริการดังกล่าว มีกำหนดระยะเวลา 30 ปี โดยภายใต้สัญญาเช่าช่วงและสัญญาให้บริการ บริษัทฯ ตกลงที่จะชำระค่าเช่าช่วงแก่กองทุนรวมเป็นจำนวน 26.1 ล้านบาทต่อเดือน และค่าบริการซึ่งแบ่งออกเป็นค่าบริการคงที่เป็นจำนวนเดือนละ 21.4 ล้านบาท และค่าบริการผันแปรโดย

คำนวณตามสูตรที่กำหนดไว้ในสัญญาให้บริการ ซึ่งมีฐานการคำนวณจากจำนวนผู้โดยสารและเครื่องบินที่มาใช้บริการสนามบินสมุย (รวมถึงเครื่องบินของบริษัทฯ) ทั้งนี้ โดยไม่รวมถึงค่าเช่าที่ได้รับจากการให้เช่าพื้นที่ในเชิงพาณิชย์ในสนามบินสมุย

รายได้หลักที่ได้รับจากการดำเนินงานสนามบินสมุยมาจากค่าบริการผู้โดยสารขาออกที่เรียกเก็บจากผู้โดยสารขาออก ค่าบริการในการลงจอดอากาศยาน ค่าบริการที่จอดอากาศยาน และค่าบริการภาคพื้นดิน ที่เรียกเก็บจากสายการบินอื่นๆ ที่เข้ามาใช้บริการสนามบินสมุย รวมถึงรายได้จากการให้เช่าพื้นที่ในเชิงพาณิชย์ในสนามบินสมุย

บริษัทฯ ได้ให้สิทธิในการให้บริการภาคพื้นดินแก่ PGGS เพื่อให้บริการภาคพื้นดินแก่สายการบินอื่น ที่เข้ามาใช้บริการในสนามบินสมุย ดังนั้น บริษัทฯ จึงไม่มีรายได้จากการให้บริการภาคพื้นดินให้แก่สายการบินอื่น โดยตรง แต่จะได้รับรายได้จากการให้สิทธิในการบริการภาคพื้นดินจาก PGGS ซึ่งเงินจากรายได้หลักที่ได้รับจากการดำเนินงานสนามบินสมุยดังกล่าวส่วนใหญ่ จะถูกจ่ายต่อไปยังกองทุนรวมในรูปของค่าเช่า ค่าบริการคงที่ และค่าบริการผันแปร บริษัทฯ จะได้รับรายได้กลับคืนมาในรูปแบบของเงินปันผลจากการถือหุ้นลงทุนในกองทุนรวมตามสัดส่วนที่ถืออยู่

• สนามบินตราด

บริษัทฯ ได้เริ่มดำเนินการกิจการสนามบินตราดเมื่อปี 2549 โดยดำเนินการภายใต้ใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินตราดซึ่งมีผลบังคับใช้จนถึงวันที่ 14 มีนาคม 2559 โดย เมื่อวันที่ 11 มีนาคม 2556 กระทรวงการคลังได้ประกาศให้สนามบินตราดเป็นสนามบินศุลกากร (Custom Inspection and Quarantine Airport: CIQ)

สนามบินตราดอยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ไปทางทิศตะวันออกเฉียงออกเป็นระยะทาง 387 กิโลเมตร และจังหวัดตราดเป็นเมืองที่อยู่ใกล้พรมแดนประเทศกัมพูชา โดยบริษัทฯ เป็นสายการบินเพียงแห่งเดียวที่มีการบินไปยังจังหวัดตราด สนามบินตราดเปิดดำเนินการเป็นเวลา 13 ชั่วโมงต่อวัน และสามารถรองรับผู้โดยสารได้มากถึง 3,640 คนต่อวัน โดยมีพื้นที่ทั้งหมดประมาณ 1,300 ไร่ ประกอบด้วยทางวิ่ง 1 ทางวิ่ง มีระยะทาง 1,800 เมตร ในปี 2558 สนามบินตราดดำเนินการรองรับผู้โดยสารขาเข้าและขาออกประมาณ 73,000 คน และให้บริการกว่า 1,900 เที่ยวบิน

บริษัทฯ เริ่มก่อสร้างลานจอดเครื่องบินพื้นที่ประมาณ 4,800 ตารางเมตร โดยพิจารณาก่อสร้างลานจอดเครื่องบินในส่วนแรกเพื่อรองรับเครื่องบินจำนวน 2 ลำ เนื่องจากในปัจจุบัน สนามบินตราดยังไม่มีลานจอดเครื่องบินที่เหมาะสม สนามบินตราดมีอาคารผู้โดยสารจำนวน 1 อาคาร ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ 2,560 ตารางเมตร โดยเป็นพื้นที่ในเชิงพาณิชย์ 1,250 ตารางเมตร

• สนามบินสุโขทัย

บริษัทฯ ได้เริ่มดำเนินการกิจการสนามบินสุโขทัยเมื่อปี 2541 สนามบินสุโขทัยตั้งอยู่ในจังหวัดสุโขทัยซึ่งห่างจากกรุงเทพฯ ไปทางทิศเหนือเป็นระยะทาง 440 กิโลเมตร มีประชากรอาศัยอยู่ประมาณ 600,000 คน ทั้งนี้ อุทยานประวัติศาสตร์สุโขทัยซึ่งตั้งอยู่ในบริเวณพื้นที่ทางทิศตะวันตกเป็นระยะทาง 12 กิโลเมตร ได้รับการประกาศให้เป็นแหล่งมรดกโลกจากองค์การยูเนสโกตั้งแต่ปี 2534 ทั้งนี้ ในปี 2558 บริษัทฯ ได้ดำเนินการรองรับผู้โดยสารขาเข้าและขาออกจากสนามบินสุโขทัยประมาณ 54,000 คน และให้บริการกว่า 1,400 เที่ยวบิน และบริษัทฯ เป็นสายการบินเพียงแห่งเดียวที่มีการบินไปยังจังหวัดสุโขทัย

สนามบินสุโขทัยเปิดดำเนินการเป็นเวลา 12 ชั่วโมงต่อวันและสามารถรองรับผู้โดยสารได้มากถึง 3,360 คนต่อวัน โดยมีพื้นที่ทั้งหมดของสนามบินที่ได้รับอนุญาตประมาณ 1,018 ไร่ ประกอบด้วยทางวิ่ง 1 ทางวิ่ง มีระยะทาง 2,100 เมตร และมีทางขับจำนวน 1 ทางขับ ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ 3,870 ตารางเมตร และมีจำนวน 2 ลานจอดอากาศยานที่พร้อมใช้งาน คิดเป็นพื้นที่ประมาณ 9,975 ตารางเมตร สนามบินสุโขทัยมีอาคารผู้โดยสารจำนวน 2 อาคาร ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ 1,026 ตารางเมตร โดยเป็นพื้นที่ในเชิงพาณิชย์ 784 ตารางเมตร

3. การตลาดและภาวะการแข่งขัน

นโยบายการตลาด

- การยกระดับประสบการณ์การใช้บริการของผู้โดยสาร

บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะยกระดับประสบการณ์การใช้บริการของผู้โดยสาร ด้วยการให้บริการระดับพรีเมียมและมีคุณภาพ รวมถึงการให้บริการห้องพักรับรองผู้โดยสารที่สนามบินโดยไม่เสียค่าใช้จ่าย การให้บริการด้วยความเป็นมิตร และการให้บริการที่เน้นความใส่ใจในผู้โดยสาร การใช้เครื่องบินที่มีอายุการใช้งานต่ำ และการให้บริการในจุดหมายปลายทางอันเป็นแหล่งวัฒนธรรม และสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ

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

ในการให้บริการด้วยคุณภาพระดับที่ดีที่สุดแก่ผู้โดยสาร บริษัทฯ มีพนักงานที่มีความสามารถในการสื่อสารภาษาอังกฤษได้ มีมนุษยสัมพันธ์ที่ดี และมีความเป็นมืออาชีพ ทั้งนี้ การรับพนักงานจะต้องผ่านขั้นตอนที่เข้มงวด และจะมีการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่องและเข้มข้น และมีกิจกรรมการเสริมสร้างสมรรถภาพในการทำงาน ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้จัดสรรงบประมาณสำหรับการฝึกอบรมพนักงานที่ให้บริการผู้โดยสารทุกปี เพื่อให้แน่ใจได้ว่าพนักงานได้รับการเตรียมความพร้อมมาเป็นอย่างดีในการให้ความช่วยเหลือแก่ผู้โดยสาร ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

- การโฆษณาและการส่งเสริมการขาย

บริษัทฯ เชื่อว่าการที่ประเทศไทยเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยม บริษัทฯ มีนโยบายทางการตลาดโดยให้ความสำคัญกับวัฒนธรรมไทยอันเป็นเอกลักษณ์ที่ดึงดูดใจ รวมถึงการต้อนรับนักท่องเที่ยวอย่างมีไมตรีด้วยมนุษยสัมพันธ์อันดีของคนไทย โดยบริษัทฯ มีความมุ่งหมายที่จะเสริมสร้างภาพลักษณ์ให้ดีขึ้นและสร้างชื่อเสียงที่โดดเด่นในด้านคุณภาพการให้บริการแก่ผู้โดยสาร

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

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

- การกำหนดราคาและการบริหารจัดการรายได้

จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการและค่าบัตรโดยสารที่เรียกเก็บมีผลต่อธุรกิจของบริษัทฯ บริษัทฯ ได้ติดตั้งระบบการบริหารจัดการรายได้เพื่อเพิ่มรายได้ในแต่ละเที่ยวบินให้เหมาะสม ทั้งนี้ การบริหารจัดการรายได้เป็นกระบวนการที่ใช้ในการคำนวณราคา

บัตรโดยสารและจำนวนที่นั่งผู้โดยสารที่มีอยู่สำหรับผู้โดยสารชั้นธุรกิจและผู้โดยสารชั้นประหยัด เพื่อเพิ่มรายได้จากการขายบัตรโดยสารให้สูงที่สุด บนพื้นฐานของพฤติกรรมทางด้านอุปสงค์ที่คาดการณ์ไว้ในแต่ละตลาด

จากการใช้ระบบการบริหารจัดการรายได้ในปัจจุบัน บริษัทฯ พยายามที่จะเพิ่มรายได้ให้ได้ในแต่ละเที่ยวบิน โดยการจัดการสรรที่นั่งผู้โดยสารที่มีอยู่ตามราคาค่าโดยสารในแต่ละชั้นเพื่อให้บริษัทฯ ได้รับประโยชน์สูงสุด

บริษัทฯ มีโครงสร้างราคาบัตรโดยสารที่หลากหลายเพื่อที่จะตอบสนองความต้องการในแต่ละกลุ่มตลาด ที่นั่งผู้โดยสารบนเครื่องบินได้ถูกแบ่งออกเป็นชั้นธุรกิจและชั้นประหยัด และราคาค่าโดยสารแบ่งออกเป็นจำนวน 16 กลุ่มย่อย โดยบริษัทฯ จะกำหนดจำนวนที่นั่งในแต่ละราคาผ่านกระบวนการวิเคราะห์การแข่งขันอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเป็นหนึ่งในกระบวนการในการบริหารจัดการรายได้ การคาดการณ์ล่วงหน้า และการกำหนดราคาที่เหมาะสมที่สุด ทั้งนี้ บริษัทฯ ใช้การคาดการณ์ซึ่งอ้างอิงจากข้อมูลการสำรองที่นั่งในอดีต รวมเข้ากับการสำรองที่นั่งในปัจจุบัน ประกอบกับงานหรือเหตุการณ์ (event) ที่กำลังจะเกิดขึ้นในอนาคต รวมถึงแรงกดดันจากภาวะการแข่งขัน และปัจจัยอื่นๆ ในการกำหนดโครงสร้างราคาบัตรโดยสารเพื่อเพิ่มรายได้สูงสุด

บริษัทฯ ใช้ระบบการบริหารจัดการรายได้ที่พัฒนาขึ้น โดยระบบดังกล่าวนี้ได้ใช้แบบจำลองในการคาดคะเนและกำหนดราคาที่เหมาะสมเพื่อที่จะวิเคราะห์ความสัมพันธ์เชิงเศรษฐศาสตร์ เพื่อกำหนดจำนวนที่นั่งในแต่ละราคา ซึ่งทำให้บริษัทฯ สามารถเพิ่มรายได้บนขีดความสามารถที่มีอยู่ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ใช้ระบบดังกล่าวทั้งในเส้นทางการบินระหว่างประเทศ และเส้นทางการบินภายในประเทศมาตั้งแต่ปี 2551

บริษัทฯ ใช้นโยบายการตลาดและการขายเพื่อเป็นการเพิ่มรายได้ในการขนส่งผู้โดยสารสูงสุดดังนี้

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

เช่นเดียวกับสายการบินส่วนใหญ่ บริษัทฯ รับสำรองที่นั่งมากกว่าจำนวนที่นั่งโดยสารในบางเที่ยวบินเพื่อทดแทนในกรณีที่ผู้โดยสารได้สำรองที่นั่งแล้วแต่ไม่ได้เดินทาง โดยอัตราส่วนของการสำรองที่นั่งในลักษณะดังกล่าว แตกต่างกันไปในแต่ละเส้นทางการบินและขึ้นอยู่กับอัตราส่วนในอดีตของปริมาณผู้โดยสารที่สำรองที่นั่งแต่ไม่ได้เดินทาง และกรณีการยกเลิกบัตรโดยสารล่าช้า

- **การรักษาลูกค้าประจำโดยโปรแกรม FlyerBonus**

ตั้งแต่มีการจัดตั้งโปรแกรมสะสมไมล์ (Frequent Flyer Program) ของบริษัทฯ ในชื่อ “FlyerBonus” ในปี 2548 โปรแกรมดังกล่าว ก็มีบทบาทสำคัญในการดำเนินกลยุทธ์ทางการตลาดของบริษัทฯ และเป็นหนึ่งในวิธีการพื้นฐานในการสร้างและรักษาลูกค้าของบริษัทฯ โปรแกรม FlyerBonus ของบริษัทฯ ประกอบด้วยสมาชิกสองระดับ อันได้แก่ สมาชิกระดับธรรมดา และสมาชิกระดับ

พิเศษ โดยสมาชิกระดับพิเศษเป็นสมาชิกที่มาจากการเรียนเชิญของบริษัทฯ เท่านั้น ทั้งนี้ โปรแกรมสะสมไมล์จะสนับสนุนความยืดหยุ่นให้แก่ลูกค้าในการใช้บริการของบริษัทฯ การแลกบัตรโดยสารจะช่วยส่งเสริมให้ลูกค้าใช้บริการของบริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ สมาชิกสามารถสะสมไมล์ได้จากเที่ยวบินของบริษัทฯ และจากเที่ยวบินของสายการบินภายใต้ความตกลงที่เขยวบินร่วม (Code Share Agreement) ในกิจกรรมส่งเสริมการขายของ โปรแกรม FlyerBonus บริษัทฯ จะเพิ่มคะแนนสะสมให้สองหรือสามเท่าในบางครั้ง เพื่อส่งเสริมเส้นทางการบินใหม่ของบริษัทฯ คะแนนสะสมไมล์สามารถแลกเพื่อรับบัตรโดยสารโดยไม่เสียค่าใช้จ่าย หรือแลกเปลี่ยนส่วนลด หรือยกระดับชั้นโดยสารในเที่ยวบินของบริษัทฯ หรือแลกเปลี่ยนสินค้าที่ขายบนเที่ยวบิน ทั้งนี้ โปรแกรม FlyerBonus มีพันธมิตรผู้ประกอบการทางมากกว่า 30 ราย ซึ่งรวมถึงสายการบินทั้งหมดตามความตกลงที่เขยวบินร่วม (Code Share Agreement) สถาบันการเงิน บริษัทให้เช่ารถยนต์ และ โรงแรมทั้งในท้องถิ่นและระหว่างประเทศ ทำให้สมาชิกสามารถทำการสะสมไมล์ได้ทุกวัน ผ่านการจับจ่ายใช้สอยประจำ การเช่ารถยนต์และการเข้าพักในโรงแรม

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

- **กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย**

กลุ่มลูกค้าเป้าหมายของบริษัทฯ ในปัจจุบัน คือ กลุ่มนักท่องเที่ยวเป็นหลัก เนื่องจากประเทศไทยยังคงมีศักยภาพด้านการท่องเที่ยว ประกอบกับการให้บริการห้องพักรับรองผู้โดยสาร โดยไม่เสียค่าใช้จ่าย ถือเป็นจุดเด่นของบริษัทฯ เมื่อเปรียบเทียบกับสายการบินอื่นๆ โดยในอดีตที่ผ่านมา ผู้โดยสารของบริษัทฯ เป็นผู้โดยสารจากต่างประเทศเป็นหลัก และยังคงเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง สำหรับผู้โดยสารภายในประเทศเองมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องและมีศักยภาพที่ดีขึ้น บริษัทฯ จึงได้ดำเนินการขยายตลาดผู้โดยสารภายในประเทศควบคู่กันไปเช่นกัน ทั้งนี้ เพื่อเป็นการใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุดและเป็นการลดความเสี่ยงจากการพึ่งพิงผู้โดยสารจากต่างประเทศ

- **การจำหน่ายและช่องทางการจำหน่าย**

บริษัทฯ มีช่องทางการจัดจำหน่ายหลัก 2 ช่องทาง ได้แก่ การขายทางตรง โดยผ่านสำนักงานขายของบริษัทฯ ศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ และเว็บไซต์ และการขายทางอ้อม

1. การขายทางตรง

บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารทางตรงผ่านช่องทางต่างๆ รวมถึงสำนักงานขาย เคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสาร เคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสารประจำสนามบิน ศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ และผ่านช่องทางบนหน้าเว็บไซต์

สำนักงานขาย เคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสาร และเคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสารประจำสนามบิน

บริษัทฯ มีสำนักงานขายบัตรโดยสาร ซึ่งดำเนินการโดยบริษัทฯ 33 สำนักงานขาย และผ่านทางตัวแทนจำหน่าย 50 สำนักงานขายในทวีปยุโรป เช่น ประเทศแคนาดา ออสเตรเลีย และในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เช่น ประเทศไทย สิงคโปร์

กัมพูชา ลาว และเมียนมาร์ และฮ่องกง นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังขายบัตรโดยสารที่เคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสารซึ่งตั้งอยู่ในสนามบินที่ บริษัทฯ ให้บริการอยู่ ซึ่งสำนักงานขาย เคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสาร และเคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสารประจำสนามบินเหล่านี้ ได้อำนวยความสะดวกให้แก่ลูกค้าที่ต้องการเข้ามาสำรองที่นั่งหรือเปลี่ยนแปลงการสำรองที่นั่งด้วยตนเอง โดยสามารถชำระค่าบัตรโดยสารด้วยเงินสด บัตรเครดิต หรือบัตรเดบิต

ศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ (Call Center)

ผู้โดยสารสามารถสำรองที่นั่งบนเที่ยวบินของบริษัทฯ ได้ตลอด 24 ชั่วโมง ผ่านทางศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์หมายเลข 1771 และสามารถชำระเงินจากการสำรองที่นั่งผ่านศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ผ่านบัตรเครดิต หรือชำระเงินผ่านทางโทรศัพท์เคลื่อนที่ หรือผ่านทางช่องทางอื่นๆ รวมถึงร้านสะดวกซื้อทั่วประเทศ

การขายทางอินเทอร์เน็ต

บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารทางอินเทอร์เน็ต ผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ www.bangkokair.com โดยในการสำรองที่นั่งทางออนไลน์นั้น ผู้โดยสารจะต้องชำระเงินผ่านบัตรเครดิตหรือบัตรเดบิต ซึ่งช่วยลดความเสี่ยงด้านเครดิตและกระบวนการทางบัญชี และยังช่วยปรับปรุงกระแสเงินสดในการดำเนินงานของบริษัทฯ เนื่องจากธนาคารผู้ให้บริการของบริษัทฯ จะเป็นผู้รับรายได้ทั้งหมดจากการขายทางอินเทอร์เน็ต และนำเข้าบัญชีบริษัทฯ โดยตรง ทั้งนี้ในปี 2553 บริษัทฯ ได้พัฒนาเว็บไซต์ของบริษัทฯ เพื่อจะเพิ่มการขายผ่านทางอินเทอร์เน็ต และลดค่าคอมมิชชันจากตัวแทนจำหน่าย และยังปรับปรุงแผนผังเว็บไซต์เพื่อให้การแสดงค่าโดยสารและสิทธิพิเศษให้เห็นเด่นชัดขึ้น ทั้งนี้ การขายบัตรโดยสารทางอินเทอร์เน็ตมีส่วนที่เพิ่มสูงขึ้นมาโดยตลอด โดยในปี 2558 ขายได้กว่า 1.2 ล้านคน บริษัทฯ คาดว่าแนวโน้มดังกล่าวจะคงดำเนินไปอย่างต่อเนื่องในอนาคต ทั้งนี้ การขายทางอินเทอร์เน็ตเป็นช่องทางการจัดจำหน่ายที่มีต้นทุนการดำเนินงานต่ำที่สุดของบริษัทฯ เนื่องจากมีค่าใช้จ่ายโฆษณาและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานที่ต่ำกว่า

2. การขายทางอ้อม

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

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

3. ปัจจัยเสี่ยง

1. ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ

1.1 ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯอาจได้รับผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญจากค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงและปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงไม่เพียงพอ

ค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินคิดเป็นสัดส่วนที่สูงที่สุดของต้นทุนขายและบริการของบริษัทฯ โดยตามงบการเงินรวม ค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงคิดเป็นร้อยละ 27.7 ร้อยละ 29.6 และร้อยละ 24.2 ของต้นทุนขายและบริการรวมในปี 2556 ปี 2557 และปี 2558 ตามลำดับด้วยเหตุที่ค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงถือเป็นรายการค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของบริษัทฯ รายการหนึ่งที่มีนัยสำคัญ การปรับเพิ่มราคาน้ำมันเชื้อเพลิงขึ้นเพียงเล็กน้อยจะสามารถส่งผลกระทบต่อค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของบริษัทฯ ได้ทั้งนี้ ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงมีความผันผวนอย่างมากโดยในช่วงเวลา 5 ปีที่ผ่านมาราคาซื้อขายทันที (spot price) ของน้ำมันเชื้อเพลิงเคยมีราคาสูงสุดถึง 140.99 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรลในวันที่ 8 เมษายน 2554 (และเคยลดต่ำลงถึง 47.32 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล ในวันที่ 12 มีนาคม 2552) ทั้งนี้ ตามข้อมูลจาก MOPS ราคาซื้อขายทันที (spot price) ของน้ำมันเชื้อเพลิง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 อยู่ที่ 43.4 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรลในกรณีที่น้ำมันเชื้อเพลิงขาดแคลน ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอาจปรับตัวสูงขึ้นหรือบริษัทฯ อาจต้องลดเที่ยวบินแบบประจำลงทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อบริหารความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นเมื่อราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเปลี่ยนแปลงในอนาคต ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันในสัดส่วนเฉลี่ยร้อยละ 48.7 ของความต้องการน้ำมันเชื้อเพลิง บริษัทฯ ยังมีภาระผูกพันจากการทำประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันถึงกันยายน 2559 อีกจำนวน 345,000 บาร์เรล บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าการเข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงของบริษัทฯ จะเพียงพอที่จะช่วยป้องกันความเสี่ยงของบริษัทฯ จากการปรับตัวสูงขึ้นของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงได้ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีความเสี่ยงที่จะขาดทุนจากการป้องกันความเสี่ยงต่างๆอีกด้วย

บริษัทฯ จัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินโดยการซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงจากผู้จัดจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงรายใหญ่ 2 ราย คือ ปตท. และ เชลล์แห่งประเทศไทยเป็นหลักโดยในปี 2556 ปี 2557 และปี 2558 ค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินของบริษัทฯ มาจากการซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงจากปตท. ในสัดส่วนร้อยละ 68.1 ร้อยละ 67.3 และร้อยละ 67.7 ตามลำดับ และจากเชลล์แห่งประเทศไทยในสัดส่วนร้อยละ 26.5 ร้อยละ 28.3 และร้อยละ 27.9 ตามลำดับทั้งนี้ หากเกิดภาวะขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิงและ/หรือหากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มสูงขึ้น อาจส่งผลกระทบต่อต้นทุน ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ ได้

1.2 ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจในอดีตรวมทั้งในอนาคตของบริษัทฯ อาจได้รับผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญ ในกรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉิน อุบัติเหตุ หรือเหตุการณ์ที่เกี่ยวกับเครื่องบิน

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

บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าบริษัทฯ จะไม่ประสบเหตุการณ์ที่คล้ายคลึงกัน หรือเหตุการณ์ที่ร้ายแรงกว่าเหตุการณ์ดังกล่าวซึ่งรวมถึงเหตุการณ์ที่มีผู้ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่า

คุ้มครองตามกรรมธรรม์ประกันภัยของบริษัทฯ จะครอบคลุมความสูญเสียหรือความเสียหายจากอุบัติเหตุหรือเหตุการณ์ใดๆ ในอนาคตได้อย่างเพียงพอ

1.3 การเปลี่ยนแปลงของความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) กับสายการบินอื่นอาจก่อให้เกิดผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทฯ ได้ทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) กับสายการบินจำนวน 20 สายการบิน บริษัทฯ มีรายรับจากสายการบินอื่นตามความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) บริษัทฯ คาดการณ์ว่า บริษัทฯ ต้องพึ่งพาความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) มากขึ้น อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่า บริษัทฯ จะไม่ได้รับผลกระทบในทางลบจากการเปลี่ยนแปลงใดๆ ในอนาคตในความสัมพันธ์กับสายการบินที่บริษัทฯ ได้ทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) ด้วย นอกจากนี้ความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) บางฉบับ อาจถูกบอกเลิกได้โดยไม่ต้องมีเหตุแห่งการเลิกสัญญาเกิดขึ้น หากคู่สัญญาฝ่ายที่ต้องการเลิกสัญญาแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรให้แก่ คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 30 วัน หรือสัญญาอาจถูกบอกเลิกได้ทันทีหากเกิดเหตุแห่งการเลิกสัญญาขึ้น ทั้งนี้ การที่สัญญาลิ้นสุดลง โดยที่ไม่ได้มีการคาดการณ์มาก่อนหรือการที่สัญญาลิ้นสุดลงก่อนกำหนดระยะเวลาอาจก่อให้เกิดผลกระทบในทางลบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

1.4 ภาวะการแข่งขันที่รุนแรงในอุตสาหกรรมการบินและการแข่งขันจากการคมนาคมขนส่งในรูปแบบอื่น อาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

บริษัทฯ ต้องประสบกับปัญหาการแข่งขันที่สูงทั้งในเส้นทางการบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ สายการบินต่างแข่งขันกันในเรื่องระดับราคาค่าบัตรโดยสาร จำนวนเที่ยวบิน ความน่าเชื่อถือของการบริการ ภาพลักษณ์ของสายการบิน สิ่งอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร โปรแกรมสะสมไมล์ (Frequent Flyer Program) ตลอดจนความพร้อมและความสะดวกสบายของบริการอื่นๆ นอกจากนี้สายการบินบางแห่งที่เป็นคู่แข่งของบริษัทฯ นั้น มีขนาดใหญ่กว่าอาจมีชื่อเสียงและทรัพยากรทางการเงินมากกว่า และมีความสามารถในการช่วงชิงส่วนแบ่งตลาดในตลาดสำคัญซึ่งรวมถึงเส้นทางการบินภายในประเทศได้ดีกว่า บริษัทฯ สายการบินเหล่านั้นอาจมีความสามารถในการให้บริการในเส้นทางการบินบางเส้นทางที่ไม่ได้กำไรเป็นเวลานานกว่าที่ บริษัทฯ จะสามารถดำเนินการได้

คู่แข่งของบริษัทฯ สำหรับการให้บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำนั้นรวมถึง ผู้ประกอบธุรกิจสายการบินแบบเต็มรูปแบบ สายการบินต้นทุนต่ำ และผู้ประกอบธุรกิจการคมนาคมขนส่งในรูปแบบอื่นๆ ทั้งนี้ บริษัทฯ ต้องแข่งขันในเส้นทางการบินหลักภายในประเทศของบริษัทฯ โดยมีคู่แข่งที่สำคัญ เช่น การบินไทยสายการบินไทยแอร์เอเชีย สายการบินนกแอร์ สายการบินไทยสไมล์ และสายการบินไทยไลอ้อนแอร์นอกจากนี้ สายการบินอื่นๆ อาจแสดงความประสงค์ที่จะจัดให้มีเที่ยวบินเข้าและออกจากสนามบินสมุยได้ในอนาคต ซึ่งอาจทำให้การแข่งขันที่บริษัทฯ ต้องเผชิญนั้นสูงขึ้น บริษัทฯ จึงไม่สามารถรับประกันได้ว่า คู่แข่งจะไม่ใช้กลยุทธ์ในการลดราคาหรือกิจกรรมอื่นๆ เพื่อช่วงชิงส่วนแบ่งทางการตลาด ซึ่งอาจส่งผลกระทบในทางลบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

1.5 ธุรกิจสายการบินและสนามบินของบริษัทฯต้องพึ่งตลาดการท่องเที่ยวในประเทศไทย และตลาดการท่องเที่ยวในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้โดยนักท่องเที่ยวชาวไทยและนักท่องเที่ยวจากภูมิภาคนี้และทวีปยุโรปเป็นอย่างมากการลดลงของอุปสงค์ในการเดินทางทางอากาศในตลาดเหล่านี้ อาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

ธุรกิจสายการบินคือธุรกิจหลักของบริษัทฯ ซึ่งสร้างรายได้ให้แก่บริษัทฯ ในอัตราร้อยละ 80.8 ร้อยละ 80.7 และร้อยละ 78.0 ของรายได้รวมตามงบการเงินรวมของบริษัทฯ ในปี 2556 ปี 2557 และปี 2558 ตามลำดับ โดยธุรกิจสายการบินของบริษัทฯ ประกอบด้วยบริการการขนส่งทางอากาศสำหรับผู้โดยสารทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ แนวทางการสร้างความเติบโตของบริษัทฯ ได้ดำเนินการโดยมุ่งเน้นการเพิ่มเที่ยวบินภายในประเทศและระหว่างประเทศไปยังและออกจากฐานการปฏิบัติงานของบริษัทฯ ที่สนามบินสุวรรณภูมิ สนามบินสมุย และสนามบินเชียงใหม่ และจะยังคงดำเนินการตามแนวทางดังกล่าวต่อไป ทั้งนี้ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ จะได้รับผลกระทบในทางลบจากสถานการณ์ใดๆ ที่ก่อให้เกิดการลดลงของอุปสงค์ของการขนส่งทางอากาศในประเทศไทย ซึ่งรวมถึงการเปลี่ยนแปลงในทางลบของภาวะเศรษฐกิจภายในประเทศ ความน่าสนใจของประเทศไทยในฐานะจุดหมายปลายทางของนักท่องเที่ยวที่ลดลง หรือค่าโดยสารที่เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญอันเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของภาระต้นทุนในการใช้สนามบินและค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บจากผู้โดยสาร

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

1.6 บริษัทย่อยและบริษัทร่วม ได้รับสัมปทานเพื่อให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการบินที่สนามบินสุวรรณภูมิ

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

ปี 2556 รายได้จาก BFS Ground และ BAC คิดเป็นร้อยละ 4.5 ของรายได้รวมของบริษัทฯ ปี 2557 ร้อยละ 6.7 และร้อยละ 4.3 ของรายได้รวมของบริษัทฯ และสำหรับปี 2558 คิดเป็นร้อยละ 6.8 และร้อยละ 4.1 ของรายได้รวมของบริษัทฯ ทั้งนี้บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าสัญญาเหล่านี้สัญญาใดสัญญาหนึ่ง หรือหลายสัญญาจะรวมกันจะไม่ถูกยกเลิกก่อนครบกำหนดระยะเวลา และเมื่อครบกำหนดระยะเวลาหรือเมื่อมีการเลิกสัญญาดังกล่าวแล้วหากบริษัทย่อยและบริษัทร่วมไม่สามารถต่อหรือขยายอายุสัญญาได้ บริษัทย่อยและบริษัทร่วมจะไม่มีสิทธิในการประกอบกิจการที่เกี่ยวข้องภายใต้สัญญาดังกล่าวได้ ซึ่งจะทำให้บริษัทฯ สูญเสียกระแสรายได้จากกิจการดังกล่าว และจะนำมาซึ่งผลกระทบในทางลบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

1.7 การปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบทางด้านสิ่งแวดล้อมอาจจะส่งผลกระทบการดำเนินงานทั้งในปัจจุบันและอนาคตของบริษัทฯ และทำให้บริษัทฯ มีต้นทุนเพิ่มขึ้น

ธุรกิจสายการบินถูกกำกับดูแลโดยกฎหมายและระเบียบทางด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งมีแนวโน้มว่าจะมีความเข้มงวดมากขึ้นในอนาคต กฎหมายและระเบียบทางด้านสิ่งแวดล้อมเข้ามากำกับดูแลในส่วนที่เกี่ยวข้องกับมลภาวะทางเสียงที่เกิดจากเครื่องบิน การใช้และครอบครองวัตถุดิบอันตราย การปล่อยก๊าซของเสีย การกำจัดสิ่งเจือปนในสิ่งแวดล้อม และอื่นๆ โดยประเทศต่างๆ ได้ออกคำสั่งที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อม และกฎระเบียบอื่นๆที่เกี่ยวข้องกับมลภาวะทางเสียงและการปล่อยก๊าซของเสียที่เกิดจากเครื่องบิน และอายุของเครื่องบิน กฎหมายสิ่งแวดล้อมเหล่านี้ โดยเฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับมลภาวะทางเสียงและทางอากาศ ได้พัฒนาไปอย่างรวดเร็วและเป็นที่ยอมรับได้ว่าจะพัฒนาไปในแนวทางที่จะกำหนดให้ยกเลิกการใช้เครื่องบินบางแบบหากเครื่องบินเหล่านั้นไม่มีคุณสมบัติเป็นไปตามที่กฎหมายสิ่งแวดล้อมกำหนด ข้อกำหนดต่างๆ เหล่านี้อาจทำให้บริษัทฯ มีภาระต้นทุนในการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง และมีข้อจำกัดในการประกอบกิจการสายการบิน โดยเฉพาะอย่างยิ่งหากเครื่องบินแบบใหม่ที่น่าสนใจต้องเป็นไปตามข้อกำหนดด้านสิ่งแวดล้อมตลอดอายุการใช้งาน การปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบดังกล่าวอาจทำให้ค่าใช้จ่ายของบริษัทฯเพิ่มขึ้น หรือจำกัดความสามารถของบริษัทฯ ในการขยายการดำเนินงานของบริษัทฯ ต่อไป

1.8 ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงของบริษัทฯ จะเพิ่มขึ้นตามอายุของฝูงบิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 อายุโดยเฉลี่ยของเครื่องบินของบริษัทฯ คือ 9.0 ปีโดยทั่วไปค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาเครื่องบินที่มีอายุการใช้งานมานานจะสูงกว่าค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาเครื่องบินที่ใหม่กว่า ดังนั้น เมื่อฝูงบินของบริษัทฯ มีอายุการใช้งานมากขึ้นเรื่อยๆ ก็จะต้องมีการบำรุงรักษามากขึ้น และค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาเครื่องบินของบริษัทฯ ก็จะปรับสูงขึ้นตามไปด้วยเช่นกัน ทั้งในส่วนของปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) และอัตราส่วนของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของบริษัทฯ (ในกรณีที่ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานอื่นๆ ของบริษัทฯ ยังคงที่) ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาที่เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญอาจมีผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

โดยปกติ เครื่องบินลำที่มีอายุการใช้งานมานาน จะมีอุปกรณ์ภายในห้องโดยสารที่มีอายุการใช้งาน จะต้องการการบำรุงรักษาบ่อยขึ้นด้วยเช่นกัน ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อตารางการบิน และความพึงพอใจของลูกค้า รวมทั้งทัศนคติของลูกค้าที่มีต่อสายการบินของบริษัทฯ ซึ่งแต่ละกรณีข้างต้นอาจจะลดความสามารถในการแข่งขันของบริษัทฯ ลงได้

1.9 บริษัทฯ อาจก่อหนี้ที่มีนัยสำคัญในอนาคตเพื่อระดมทุนในการจัดหาเครื่องบิน เพื่อใช้เป็นการลงทุนหรือใช้ในแผนขยายธุรกิจ

ที่ผ่านมา บริษัทฯ เช่าเครื่องบินส่วนใหญ่ตามสัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ อาจพิจารณาซื้อเครื่องบินที่จำเป็นส่วนหนึ่งในอนาคต เมื่อวันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2557 บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาซื้อขายเครื่องบินแบบเบออิง 72-600 ใหม่จำนวน 9 ลำ และกำหนดส่งมอบเครื่องบินทั้ง 9 ลำ อยู่ระหว่างไตรมาสที่ 4 ของปี 2557 ถึงไตรมาสที่ 1 ของปี 2560 ซึ่งหากบริษัทฯ ตัดสินใจซื้อเครื่องบิน บริษัทฯ อาจต้องระดมเงินทุนและก่อหนี้เพิ่มขึ้น หากบริษัทฯ ไม่สามารถจัดหาเงินทุนได้ตามที่คาดการณ์ไว้ บริษัทฯ ยังคงมีหน้าที่ที่จะต้องรับมอบเครื่องบินทั้ง 9 ลำ บริษัทฯ อาจจะต้องจัดหาเงินทุนจากแหล่งเงินทุนอื่น หรืออาจจะต้องเจรจาสัญญากับผู้ขายใหม่ หรืออาจจะต้องถือว่าบริษัทฯ ผิดสัญญาภายใต้สัญญาซื้อขายเครื่องบินดังกล่าว นอกจากนี้ บริษัทฯ อาจต้องกู้ยืมเงินเพื่อใช้ในการดำเนินกิจการ โดยหากบริษัทฯ ไม่สามารถระดมทุนเพื่อซื้อเครื่องบินใหม่บนข้อกำหนดและเงื่อนไขที่เหมาะสม อาจส่งผลกระทบต่อความสามารถในการทำกำไรของบริษัทฯและอาจทำให้แผนการขยายฝูงบินล่าช้า นอกจากนี้ สัญญาสินเชื่อในอนาคตของบริษัทฯ อาจมีข้อกำหนดที่จำกัดกิจกรรมการดำเนินงานและกิจกรรมทางการเงินของบริษัทฯ และอาจกำหนดให้บริษัทฯ ต้องนำทรัพย์สินไปวางเป็นหลักประกัน ทั้งนี้ ความสามารถในการชำระหนี้และจัดหาเงินทุนสำหรับการลงทุนที่ตามแผนการของบริษัทฯ จะขึ้นอยู่กับความสำเร็จในการดำเนินกลยุทธ์ทางธุรกิจและความสามารถในการสร้างรายได้เพียงพอกับชำระหนี้ ซึ่งมีความไม่แน่นอนและอยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัทฯ

1.10 บริษัทอาจไม่ประสบความสำเร็จในการปรับใช้กลยุทธ์ทางธุรกิจ

กลยุทธ์ทางธุรกิจของบริษัทฯ ประกอบไปด้วยการเพิ่มจำนวนเครื่องบิน การเพิ่มจำนวนเที่ยวบินในเส้นทางการบินเดิมที่บริษัทฯ ให้บริการ การเปิดเส้นทางการบินใหม่ที่บริษัทฯ ให้บริการเองและที่เป็นส่วนหนึ่งของเครือข่ายเส้นทางการบินที่ขยายออกไปตามความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) และกระตุ้นการเติบโตในตลาดที่บริษัทฯ ให้บริการอยู่เดิม ทั้งนี้ความสำเร็จในกลยุทธ์ทางธุรกิจนั้น มีความสำคัญต่อความสำเร็จของบริษัทฯ

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

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

ปัจจัยอื่นๆ ที่อาจส่งผลกระทบต่อกลยุทธ์ทางธุรกิจของบริษัทฯ รวมถึง

- สภาวะทางเศรษฐกิจโดยทั่วไปของประเทศไทย ภูมิภาคเอเชีย และภูมิภาคอื่นทั่วโลก รวมทั้งสภาวะตลาดทุนของประเทศต่างๆ ทั่วโลก
- อุปสงค์ของการคมนาคมขนส่งทางอากาศในภูมิภาค
- อุปสรรคในการเข้าสู่ตลาดการบินในประเทศไทยและภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
- ความสามารถของบริษัทฯ ในการควบคุมต้นทุนการดำเนินงานและบริหารกิจการขนาดใหญ่กว่าเดิมได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- การได้รับใบอนุญาตสิทธิการบินเพิ่มเติมสำหรับตลาดที่บริษัทฯ วางเป้าหมายในทางภูมิศาสตร์เพื่อการขยายเส้นทางการบิน

- ความสามารถของบริษัทฯ ในการว่าจ้าง ฝึกอบรม และรักษาจำนวนของนักบิน พนักงานต้อนรับ และวิศวกรประจำเครื่องบินของ บริษัทฯอย่างเพียงพอ
- ความสามารถของบริษัทฯ ในการจัดหาและรับมอบเครื่องบินในเวลาอันสมควร และ
- ความสามารถของบริษัทฯ ในการระดมเงินทุนที่จำเป็นเพื่อใช้ในการขยายธุรกิจภายใต้ต้นทุนทางการเงินที่เหมาะสม

ปัจจัยดังกล่าวข้างต้นหลายปัจจัยนั้นอยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัทฯ ดังนั้นบริษัทฯ จึงไม่สามารถรับประกันได้ว่า บริษัทฯจะสามารถขยายธุรกิจในตลาดที่ให้บริการอยู่ได้สำเร็จ หรือสามารถสร้างตลาดใหม่ขึ้นมาได้ ซึ่งความล้มเหลวในการปรับใช้กลยุทธ์ทางธุรกิจของบริษัทฯ อาจส่งผลกระทบต่อทิศทางของธุรกิจในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

1.11 ความสามารถในการกำหนดค่าโดยสารของบริษัทฯถูกจำกัดอัตราค่าโดยสารขั้นสูงที่กำหนดโดยรัฐบาล

ในฐานะบริษัทสายการบิน บริษัทฯ อยู่ภายใต้การกำกับดูแลโดยรัฐบาลผ่านกรมการบินพลเรือนและหน่วยงานอื่นๆ ซึ่งกรมการบินพลเรือนเป็นหน่วยงานกำกับดูแลที่มีหน้าที่กำกับดูแลภาคการบินของประเทศไทย โดยเป็นผู้ออกใบอนุญาตประกอบกิจการที่จำเป็นในการให้บริการเที่ยวบินของบริษัทฯ และเป็นผู้กำหนดอัตราขั้นสูงสำหรับค่าโดยสารเส้นทางการบินภายในประเทศที่ขายในประเทศไทย กำกับดูแลค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับบริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าภายในประเทศแบบประจำ รวมถึงเป็นผู้ทำความเข้าใจความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศแบบทวิภาคีระหว่างประเทศกับประเทศอื่นๆ ทั้งนี้ ค่าโดยสารภายในประเทศของบริษัทฯ จะต้องไม่เกินอัตราค่าโดยสารที่กำหนดโดยกรมการบินพลเรือน อนึ่ง รายได้ของบริษัทฯจากการให้บริการขนส่งผู้โดยสารภายในประเทศ คิดเป็นร้อยละ 63.3 ร้อยละ 60.9 และร้อยละ 66.0 ของรายได้ค่าโดยสารในปี 2556 ปี 2557 และปี 2558 ตามลำดับ การเปลี่ยนแปลงในทางลบใดๆ ในนโยบายเหล่านี้ นอกเหนือจากกฎระเบียบและนโยบายอื่นๆ ที่ใช้กำกับดูแลการดำเนินการสายการบิน อาจส่งผลกระทบต่อทิศทางของธุรกิจในทางลบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

1.12 ความผันผวนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

เนื่องจากบริษัทฯมีการทำธุรกิจในหลายประเทศ จึงมีรายได้และค่าใช้จ่ายเป็นสกุลเงินหลายสกุล ที่สำคัญคือ สกุลเงินบาทและเหรียญสหรัฐ อย่างไรก็ตาม สัญญาซ่อมบำรุง สัญญาเช่าเครื่องบิน สัญญาการจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบิน สัญญาการประกันภัยโดยส่วนใหญ่ รวมทั้งสัญญาจัดหาอะไหล่เครื่องบินเกือบทั้งหมดของบริษัทฯเป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐ ทั้งนี้ค่าเงินของสกุลเงินหลายสกุล มีความผันผวนอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งอาจเกิดผลกระทบต่อบริษัทฯโดยขึ้นอยู่กับสถานะเงินตราต่างประเทศของบริษัทฯทั้งด้านรายได้และค่าใช้จ่ายบริษัทฯไม่สามารถรับประกันได้ว่า บริษัทฯ จะจัดให้มีการป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวได้ หรือการป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวจะสามารถจัดทำได้ที่ต้นทุนที่เหมาะสมในเชิงพาณิชย์ หรือสามารถป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

บริษัทฯอาจมีภาระทางการเงินเพิ่มในสกุลเหรียญสหรัฐฯ ในอนาคต ซึ่งอาจรวมถึงการกู้ยืมเพื่อซื้อเครื่องบินในอนาคตด้วยเหตุนี้ การอ่อนค่าลงของสกุลเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินต่างประเทศเหล่านี้ อาจทำให้ภาระหนี้สินของบริษัทฯเพิ่มขึ้น ซึ่งบริษัทฯไม่สามารถรับประกันได้ว่า บริษัทฯจะสามารถสร้างรายได้เพิ่มขึ้นอย่างเพียงพอที่จะชดเชยภาระหนี้ที่เพิ่มขึ้นดังกล่าว ดังนั้น ความผันผวนของค่าเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินต่างประเทศจึงอาจส่งผลกระทบต่อทิศทางของธุรกิจในทางลบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

1.13 บริษัทฯ เผชิญกับความเลียงบางประการที่ไม่ได้ทำประกันภัยไว้ และอาจเผชิญกับอุปสรรคในการทำกรมธรรม์ประกันภัยที่มีเงื่อนไขที่ยอมรับได้ในเชิงพาณิชย์ หรืออาจไม่สามารถจัดหาประกันภัยได้เลย

การประกันภัยเป็นพื้นฐานสำคัญของการดำเนินธุรกิจสายการบินและสนามบิน ทั้งนี้ การก่อการร้าย หรือเหตุการณ์ที่มีผลกระทบในระดับโลกอื่นๆ อาจมีผลทำให้บริษัทฯ ไม่สามารถทำประกันภัยเกี่ยวกับการบินในความเลียงบางประเภท หรืออาจทำประกันภัยได้ในวงเงินประกันภัยที่ลดลง ซึ่งไม่เพียงพอกับจำนวนที่กำหนดโดยผู้ให้เช่าเครื่องบินของบริษัทฯ หรือตามกฎระเบียบของรัฐบาล การที่บริษัทฯ ไม่สามารถทำกรมธรรม์ประกันภัยในการประกอบธุรกิจโดยทั่วไป หรือในสินทรัพย์บางอย่างของบริษัทฯ ภายใต้งื่อนไขและข้อกำหนดที่ยอมรับได้ในเชิงพาณิชย์ หรือไม่สามารถทำกรมธรรม์ประกันภัยได้เลยอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

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

2. ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบิน

2.1 ในช่วงภาวะเศรษฐกิจชะลอตัว อุตสาหกรรมการบินมีแนวโน้มที่จะมีผลประกอบการถดถอย

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

2.2 ข้อจำกัดของสนามบินในกรุงเทพฯ และสนามบินอื่นๆ ในประเทศไทย อาจทำให้บริษัทฯ ไม่สามารถเพิ่มอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำต่อวัน ปรับปรุงการตรงต่อเวลาของเที่ยวบิน และให้บริการขนส่งทางอากาศอย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพได้

ถึงแม้ว่าโครงสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐานของการบินเชิงพาณิชย์ในประเทศไทยจะมีการพัฒนาขึ้นอย่างมาก โดยมีการเปิดใช้สนามบินสุวรรณภูมิในเดือนกันยายน 2549 และเปิดใช้สนามบินดอนเมืองอีกครั้งสำหรับเที่ยวบินภายในประเทศในเดือนมีนาคม 2550 แต่ทรัพยากรในหลายภาคส่วนของอุตสาหกรรมการบินเชิงพาณิชย์ ซึ่งรวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกของสนามบิน และระบบควบคุมการจราจรทางอากาศยังไม่เพียงพอในการรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ทั้งนี้ ความสามารถของบริษัทฯ ในการเพิ่มอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำต่อวัน การปรับปรุงความตรงต่อเวลาของเที่ยวบิน และการ

ให้บริการขนส่งทางอากาศอย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพในอนาคต ส่วนหนึ่งขึ้นอยู่กับปัจจัยที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัทฯ ได้แก่

- จำนวนเครื่องบินที่สามารถลงจอดได้ ความจุผู้โดยสารในอาคารผู้โดยสาร และความหนาแน่นของการจราจรทางอากาศในสนามบินที่เป็นศูนย์ปฏิบัติการการบินที่บริษัทฯ ให้บริการอยู่โดยเฉพาะสนามบินสุวรรณภูมิ และสนามบินภูเก็ต
- คุณภาพของการบริหารจัดการของสนามบินในประเทศไทยโดยผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้อง
- คุณภาพของการควบคุมการจราจรทางอากาศของประเทศ
- คุณภาพของระบบนำร่องและการดำเนินการควบคุมภาคพื้นดินในสนามบินในประเทศไทย
- ข้อจำกัดด้วยความยาว และ/หรือความแข็งแรงของทางวิ่ง (runway) ซึ่งจำกัดน้ำหนักบรรทุกสูงสุดของเครื่องบินของบริษัทฯ
- คุณภาพของสาธารณูปโภคพื้นฐานในสนามบินระดับภูมิภาคที่บริษัทฯ ให้บริการเที่ยวบินอยู่
- การเพิ่มมาตรการรักษาความปลอดภัย

หากปัจจัยที่กล่าวไปแล้วข้างต้นไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน อาจส่งผลกระทบต่อศักยภาพในการขยายเครือข่ายเส้นทางการบินหรือการเพิ่มจำนวนเที่ยวบินของบริษัทฯ การปรับปรุงเที่ยวบินให้ตรงต่อเวลา และการให้บริการขนส่งทางอากาศอย่างปลอดภัย นอกจากนี้ ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และ โอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯอาจได้รับผลกระทบในทางลบ

2.3 อุตสาหกรรมการบินเผชิญความเสี่ยงจากเหตุการณ์ที่เกิดจากปัจจัยภายนอก เช่น การก่อการร้าย การระบาดของโรคติดต่อ และภาวะอากาศเลวร้าย

การก่อการร้าย เช่น ที่เกิดขึ้นเมื่อวันที่ 11 กันยายน 2544 ส่งผลกระทบในทางลบต่ออุตสาหกรรมการบิน โดยผลกระทบที่เกิดขึ้น รวมถึงการที่ต้นทุนด้านการรักษาความปลอดภัยและการประกันภัยที่เพิ่มขึ้น ความวิตกกังวลเกี่ยวกับการก่อการร้ายในอนาคตที่เพิ่มขึ้น การปิดสนามบิน การยกเลิกเที่ยวบินและความล่าช้าของเที่ยวบินอันเนื่องมาจากการละเมิดมาตรการรักษาความปลอดภัยและความเสี่ยงด้านความปลอดภัย และการลดลงของจำนวนผู้โดยสารและผลตอบแทน อันเนื่องมาจากอุปสงค์ของการเดินทางทางอากาศทั่วโลกลดลง ทั้งนี้ การก่อการร้าย หรือความหวาดกลัวว่าจะเกิดการก่อการร้าย หรือเหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบในระดับโลกอื่นๆ อาจทำให้อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor) และผลตอบแทนลดลง และอาจทำให้ต้นทุนของอุตสาหกรรมการบินรวมถึง บริษัทฯเพิ่มขึ้น ซึ่งถ้าเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่คล้ายคลึงกันเกิดขึ้นในอนาคต ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และ โอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ จะได้รับผลกระทบในทางลบ

การระบาดของโรคทางเดินหายใจตะวันออกกลางหรือโรคมเมอร์ส (MERS) ซึ่งรัฐบาลของประเทศที่ได้รับผลกระทบจากการระบาดใช้รับมือกับความเสี่ยงที่จะเกิดโรคระบาด อาจทำให้การประกอบธุรกิจของบริษัทฯ ดัดจริตซึ่งอาจส่งผลกระทบในทางลบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และ โอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

ในช่วงฤดูมรสุมหรือช่วงที่เกิดสภาวะอากาศแปรปรวนในประเทศไทยหรือประเทศอื่นๆ เที่ยวบินต่างๆ อาจถูกยกเลิกหรือต้องเลื่อนเวลาจากกำหนดการเดิม ทั้งนี้ ประเทศไทยเป็นหนึ่งในประเทศที่ประสบภัยพิบัติทางธรรมชาติหลายครั้งในช่วงหลายปีที่ผ่านมา ซึ่งรวมถึงสึนามิและอุทกภัยในกรณีนี้ บริษัทฯยกเลิกเที่ยวบินหรือเลื่อนเวลาจากกำหนดการเดิมเนื่องจากสภาพอากาศที่แปรปรวนนั้น รายได้และผลกำไรของ บริษัทฯจะลดลง และถึงแม้ว่าเหตุการณ์เหล่านี้จะอยู่นอกเหนือการควบคุมของ

บริษัทฯ แต่ผู้โดยสารอาจเห็นว่า บริษัทฯ ต้องรับผิดชอบในความล่าช้าและการยกเลิกเที่ยวบินที่เกิดขึ้น ซึ่งบริษัทฯ อาจเสื่อมเสียชื่อเสียง ซึ่งส่งผลให้เสียลูกค้า และส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ นอกจากนี้ สภาพอากาศแปรปรวนในประเทศต่างๆ หรือในภูมิภาคอื่นๆ ซึ่งผู้โดยสารที่มาใช้บริการในเส้นทางการบินของบริษัทฯ มาจากประเทศหรือภูมิภาคดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อจำนวนผู้โดยสารบนเที่ยวบินของบริษัทฯ

2.4 อุตสาหกรรมการบินอยู่ภายใต้การกำกับดูแลความปลอดภัยและมาตรฐานการบินในระดับสากล

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

4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

4.1 ทรัพย์สินถาวรหลักของบริษัทฯและบริษัทย่อย

ทรัพย์สินถาวรหลักที่บริษัทฯและบริษัทย่อยใช้ในการประกอบธุรกิจมีดังต่อไปนี้

ประเภท	งบการเงินรวม วันที่ 31 ธันวาคม 2557 (ล้านบาท)	งบการเงินรวม วันที่ 31 ธันวาคม 2558 (ล้านบาท)
เครื่องบิน	2,610.9	4,586.8
อะไหล่เครื่องบินและอุปกรณ์ภาคพื้น	853.8	1,178.6
ที่ดิน	1,804.1	2,028.8
อาคารและส่วนตกแต่ง	827.1	818.2
สนามบินและส่วนปรับปรุง	362.3	325.7
เฟอร์นิเจอร์และส่วนตกแต่ง	295.7	341.9
อื่นๆ คือ ยานพาหนะและงานระหว่างก่อสร้าง	279.4	279.0
รวม	7,033.5	9,559.0

4.1.1 ที่ดินและอาคารหลัก

4.1.1.1 บริษัทฯ

ที่ดินและอาคารหลักที่บริษัทฯ มีกรรมสิทธิ์ สิทธิครอบครอง หรือสิทธิการเช่าตั้งอยู่ในประเทศไทย สำหรับใช้ในวัตถุประสงค์เพื่อการดำเนินงานของบริษัทฯ ตามสถานที่ตั้งต่างๆ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ลักษณะสำคัญของทรัพย์สินถาวรหลัก	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชี (ล้านบาท) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557	มูลค่าตามบัญชี (ล้านบาท) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558	ภาระหลักประกัน
อาคารสำนักงานใหญ่ เป็นอาคาร 20 ชั้น ตั้งอยู่ที่ อ.วิภาวดีรังสิต เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร	บริษัทฯ เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในที่ดินและอาคาร	270.3	257.7	จดจำนองเป็นหลักประกันเงินกู้กับสถาบันการเงิน ในวงเงินจำนอง 450.0 ล้านบาท
อาคารสำนักงาน (ทับสุวรรณ) เป็นอาคาร 4 ชั้น ตั้งอยู่ที่ อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	บริษัทฯ เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในที่ดินและสิทธิการเช่าในอาคารและที่ดินบางส่วน ⁽¹⁾	515.7	388.2	ปลอดภาระ

ลักษณะสำคัญของทรัพย์สินถาวรหลัก	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชี (ล้านบาท) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557	มูลค่าตามบัญชี (ล้านบาท) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558	ภาระหลักประกัน
โรงซ่อมอากาศยาน ตั้งอยู่ที่ สนามบินดอนเมือง ถ. วิทยาดิรั้งสิต เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร	บริษัทฯ เป็นเจ้าของสิทธิการเช่าในที่ดินและอาคาร ⁽²⁾	20.9	17.3	ไม่มี
สนามบินสมุย ตั้งอยู่ที่ อ.เกาะสมุย จ. สุราษฎร์ธานี	บริษัทฯ เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในอาคารและที่ดินบางส่วน และสิทธิการเช่าในอาคารและที่ดินบางส่วน ⁽³⁾	1,646.8	1,606.8	จดจำนองทรัพย์สินส่วนใหญ่เป็นหลักประกันกับกองทุนรวมในวงเงินจำนอง 20,900 ล้านบาท และจดจำนองทรัพย์สินบางส่วนเป็นหลักประกันเงินกู้กับสถาบันการเงินในวงเงินจำนอง 197 ล้านบาท
สนามบินสุโขทัย ตั้งอยู่ที่ อ.สวรรคโลก จ.สุโขทัย	บริษัทฯ เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในอาคารและที่ดิน และสิทธิการเช่าในที่ดินบางส่วน ⁽⁴⁾	203.6	195.0	จดจำนองเป็นหลักประกันเงินกู้กับสถาบันการเงิน ในวงเงินจำนอง 288 ล้านบาท
สนามบินตราด ตั้งอยู่ที่ อ.เขาสมิง จ.ตราด	บริษัทฯ เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในที่ดินบางส่วน และกรรมสิทธิ์ในอาคารและสิทธิครอบครองในที่ดินบางส่วน	509.5	511.6	จดจำนองเป็นหลักประกันเงินกู้กับสถาบันการเงิน ในวงเงินจำนอง 201.16 ล้านบาท

หมายเหตุ

- (1) บริษัทฯทำสัญญาเช่าที่ดินวันที่ 1 เมษายน 2547 เนื้อที่ประมาณ 17 ไร่ซึ่งมีกำหนดระยะเวลาเช่า 30 ปีและต้องชำระค่าเช่าเป็นรายปีตามจำนวนที่ตกลงกัน โดยสัญญาเช่าฉบับนี้จะสิ้นสุดในวันที่ 31 มีนาคม 2577
- (2) บริษัทฯทำสัญญาเช่าที่ดินวันที่ 1 เมษายน 2547 เนื้อที่ประมาณ 2,921 ตารางเมตร ซึ่งมีกำหนดระยะเวลาเช่า 3 ปี และต้องชำระค่าเช่าเป็นรายเดือนตามจำนวนที่ตกลงกัน โดยสัญญาเช่าฉบับนี้ได้สิ้นสุดในวันที่ 27 กันยายน 2558 ปัจจุบันอยู่ระหว่างการเจรจาต่อสัญญา
- (3)
 1. บริษัทฯได้ให้กองทุนรวมเช่าทรัพย์สินต่างๆที่ใช้ในการประกอบกิจการสนามบินสมุยเป็นระยะเวลา 30 ปี ภายใต้สัญญาเช่าระยะยาว ลงวันที่ 24 พฤศจิกายน 2549 โดยบริษัทฯได้เข้าทำสัญญาเช่าช่วงและสัญญาให้บริการกับกองทุนรวมในวันเดียวกันกับที่มีการทำสัญญาเช่าระยะยาวเพื่อนำสนามบินสมุยกลับมาดำเนินการต่อ โดยสัญญาเช่าช่วงมีอายุครั้งละ 3 ปี และบริษัทฯมีสิทธิขอต่อสัญญาเช่าช่วงดังกล่าวออกไปได้อีก 9 ครั้ง ครั้งละ 3 ปี ทั้งนี้ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญาเช่าช่วง ซึ่งในปัจจุบันบริษัทฯได้มีการต่ออายุสัญญาเช่าช่วงครั้งที่สามไปแล้วเมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2558 นอกจากนี้บริษัทฯถือหน่วยลงทุนในอัตราร้อยละ 29.99 ในกองทุนรวมซึ่งหน่วยลงทุนดังกล่าวได้จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
 2. บริษัทฯได้เข้าทำสัญญาเช่าที่ดินวันที่ 19 กันยายน 2544 เนื้อที่ประมาณ 2 ไร่ 2 งาน ซึ่งมีกำหนดระยะเวลาเช่า 15 ปี และต้องชำระค่าเช่าเป็นรายปีตามจำนวนที่ตกลงกัน โดยสัญญาเช่าฉบับนี้จะสิ้นสุดในวันที่ 18 กันยายน 2559 ทั้งนี้ ผู้ให้เช่าให้คำมั่นว่าจะให้ผู้เช่าเช่าต่ออีก 15 ปี นับแต่วันที่ครบกำหนดสัญญาเช่าดังกล่าว

3. บริษัทฯได้เข้าทำสัญญาเช่าที่ดินวันที่ 31 มีนาคม 2545 เนื้อที่ประมาณ 1 ไร่ ซึ่งมีกำหนดระยะเวลาเช่า 15 ปี และต้องชำระค่าเช่าเป็นรายปีตามจำนวนที่ตกลงกัน โดยสัญญาเช่าฉบับนี้จะสิ้นสุดในวันที่ 30 มีนาคม 2560 ทั้งนี้ ผู้ให้เช่าให้คำมั่นว่าจะให้ผู้เช่าเช่าต่ออีก 15 ปี นับแต่วันที่ครบกำหนดสัญญาเช่าดังกล่าว
 4. บริษัทฯได้เข้าทำสัญญาเช่าที่ดินวันที่ 19 กันยายน 2544 เนื้อที่ประมาณ 3 ไร่ 2 งาน ซึ่งมีกำหนดระยะเวลาเช่า 15 ปี และต้องชำระค่าเช่าเป็นรายปีตามจำนวนที่ตกลงกัน โดยสัญญาเช่าฉบับนี้จะสิ้นสุดในวันที่ 18 กันยายน 2559 ทั้งนี้ ผู้ให้เช่าให้คำมั่นว่าจะให้ผู้เช่าเช่าต่อไปได้อีกไม่เกิน 15 ปี นับแต่วันที่ครบกำหนดสัญญาเช่าดังกล่าว
 5. บริษัทฯได้เข้าทำสัญญาเช่าที่ดินวันที่ 30 สิงหาคม 2542 เนื้อที่ประมาณ 16 ไร่ 1 งาน ซึ่งมีกำหนดระยะเวลาเช่า 30 ปี และต้องชำระค่าเช่าเป็นรายปีตามจำนวนที่ตกลงกัน โดยสัญญาเช่าฉบับนี้จะสิ้นสุดในวันที่ 31 สิงหาคม 2572
 6. บริษัทฯได้เข้าทำสัญญาเช่าที่ดินวันที่ 18 ธันวาคม 2556 เนื้อที่ประมาณ 3 ไร่ 3 งาน ซึ่งมีกำหนดระยะเวลาเช่า 3 ปี และต้องชำระค่าเช่าเป็นรายปีตามจำนวนที่ตกลงกัน โดยสัญญาเช่าฉบับนี้จะสิ้นสุดในวันที่ 17 ธันวาคม 2559 ทั้งนี้ ผู้ให้เช่าให้คำมั่นว่าจะให้ผู้เช่าเช่าต่อไปได้อีก 3 ปี นับแต่วันที่ครบกำหนดสัญญาเช่าดังกล่าว
 7. ทั้งนี้ แม้พื้นที่เช่าข้างต้นจะมีระยะเวลาเช่าสิ้นสุดก่อนถึงวันที่สิ้นสุดของกองทุนรวม แต่พื้นที่เช่าดังกล่าวเป็นที่ๆ อยู่บริเวณรอบๆ สนามบินสมุย แม้ไม่มีการเช่าต่อก็ไม่ได้กระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ
- (4) บริษัทฯได้เข้าทำสัญญาเช่าที่ดินวันที่ 9 ธันวาคม 2542 เนื้อที่ประมาณ 18 ไร่ ซึ่งมีกำหนดระยะเวลาเช่า 30 ปี และต้องชำระค่าเช่าตามจำนวนที่ตกลงกัน โดยสัญญาเช่าฉบับนี้จะสิ้นสุดในวันที่ 8 ธันวาคม 2572

สิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์ในต่างประเทศ

บริษัทฯ มีสิทธิการเช่าสำหรับสินทรัพย์ที่ตั้งอยู่ในต่างประเทศตามสถานที่ตั้งต่างๆ ดังต่อไปนี้

ลักษณะสำคัญของทรัพย์สินถาวรหลัก	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชี (ล้านบาท) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557	มูลค่าตามบัญชี (ล้านบาท) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558	ภาระหลักประกัน
ที่พักในเมืองกู่หยิน ประเทศจีน	บริษัทฯ เป็นเจ้าของสิทธิการเช่าในที่ดินและอาคาร	5.4	5.3	ไม่มี
สำนักงานในเมืองกู่หยิน ประเทศจีน	บริษัทฯ เป็นเจ้าของสิทธิการเช่าในที่ดินและอาคาร	14.9	14.5	ไม่มี
ที่พักในเมืองเจินเจิ้น ประเทศจีน	บริษัทฯ เป็นเจ้าของสิทธิการเช่าในที่ดินและอาคาร	9.3	9.2	ไม่มี

4.1.1.2 BAC

ลักษณะสำคัญของทรัพย์สินถาวรหลัก	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชี (ล้านบาท) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557	มูลค่าตามบัญชี (ล้านบาท) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558	ภาระหลักประกัน
สิทธิในการใช้อาคารและสาธารณูปโภค	บริษัทฯ มีสิทธิในการใช้อาคารและสาธารณูปโภค ตามสัญญาโครงการรถไฟความเร็ว	366.6	336.6	ไม่มี
ส่วนปรับปรุงอาคารและอุปกรณ์ครัว	บริษัทฯ เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์	90.4	95.3	ไม่มี

4.1.1.3 BFS Ground

ลักษณะสำคัญของทรัพย์สินถาวรหลัก	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชี (ล้านบาท) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557	มูลค่าตามบัญชี (ล้านบาท) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558	ภาระหลักประกัน
สิทธิในการใช้อาคารและสาธารณูปโภค	บริษัทฯ มีสิทธิในการใช้อาคารและสาธารณูปโภค ตามสัญญาโครงการอุปกรณ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง	173.8	159.0	โอนสิทธิเรียกร้องในสัญญาโครงการอุปกรณ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุงเป็นหลักประกันสินเชื่อกับสถาบันการเงินในวงเงินจำนวน 898 ล้านบาท
ส่วนปรับปรุงอาคาร	บริษัทฯ เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์	39.6	36.3	ไม่มี
เครื่องจักรและอุปกรณ์ดำเนินงาน	บริษัทฯ เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์	540.0	523.6	เครื่องจักรและอุปกรณ์มูลค่าทางบัญชีคงเหลือ 140 ล้านบาท เป็นหลักประกันเงินกู้ยืมกับสถาบันการเงิน

4.1.2 เครื่องบิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทฯ มีเครื่องบินจำนวนทั้งหมด 31 ลำ แบ่งเป็นเครื่องบินที่บริษัทฯ เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์จำนวน 5 ลำ เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Lease) จำนวน 5 ลำ และเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) จำนวน 21 ลำ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ดำเนินการจดทะเบียนเครื่องบินทั้งหมดในประเทศไทยโดยมีรายละเอียดตามตารางด้านล่างดังต่อไปนี้

4.1.2.1 เครื่องบินที่บริษัทฯ เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์

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

4.1.2.2 เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Lease) ในรูปแบบของสัญญาซื้อขายแบบมีเงื่อนไข (Conditional Sale Agreement)

ข้อมูลสรุปของสัญญาและเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Lease) ในรูปแบบของสัญญาซื้อขายแบบมีเงื่อนไข (Conditional Sale Agreement) เป็นไปตามตารางดังต่อไปนี้

ลำดับที่	ชนิดของเครื่องบิน	เลขหมายประจำเครื่อง	วันที่ในสัญญา	วันที่รับมอบเครื่องบิน	ระยะเวลาการเช่า
1	ATR 72-500	MSN704	11 มิถุนายน 2547	20 กุมภาพันธ์ 2546	12 ปี
2	ATR 72-500	MSN700	11 มิถุนายน 2547	5 ธันวาคม 2545	12 ปี
3	ATR 72-500	MSN708	11 มิถุนายน 2547	12 ธันวาคม 2546	12 ปี
4	ATR 72-500	MSN710	24 มิถุนายน 2547	24 กรกฎาคม 2546	12 ปี
5	ATR 72-600	MSN1194	24 พฤศจิกายน 2557	26 พฤศจิกายน 2557	12 ปี

4.1.2.3 เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease)

ข้อมูลสรุปของสัญญาและเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) เป็นไปตามตารางดังต่อไปนี้

ลำดับที่	ชนิดของเครื่องบิน	เลขหมายประจำเครื่อง	วันที่ในสัญญา	วันที่รับมอบเครื่องบิน	ระยะเวลาการเช่า
1	Airbus A320	MSN2254	12 มีนาคม 2547 (แก้ไขเพิ่มเติมเมื่อ 25 พฤศจิกายน 2554 10 กรกฎาคม 2552 และ 21 กันยายน 2553)	10 กันยายน 2547	สัญญาต้นฉบับมีระยะเวลา 60 เดือนมีการต่ออายุโดยเริ่มตั้งแต่ 1 ธันวาคม 2555 จนถึง 30 กรกฎาคม 2559
2	Airbus A320	MSN2310	23 มีนาคม 2547 (แก้ไขเพิ่มเติมเมื่อ 25 พฤศจิกายน 2554 10 กรกฎาคม 2552 และ 21 กันยายน 2553)	26 พฤศจิกายน 2547	สัญญาต้นฉบับมีระยะเวลา 60 เดือน มีการต่ออายุโดยเริ่มตั้งแต่ 1 มีนาคม 2556 จนถึง 30 พฤศจิกายน 2559
3	Airbus A320	MSN2509	12 มกราคม 2548 (แก้ไขเพิ่มเติมเมื่อ 12 ตุลาคม 2550 และ 15 กุมภาพันธ์ 2555)	30 สิงหาคม 2548	สัญญาต้นฉบับมีระยะเวลา 84 เดือนโดยมีการต่ออายุอีกเป็นระยะเวลา 144 เดือน จนถึง 29 สิงหาคม 2560
4	Airbus A320	MSN2531	18 ตุลาคม 2555	20 ธันวาคม 2555	48 เดือน
5	Airbus A320	MSN2417	10 ตุลาคม 2555	23 พฤศจิกายน 2555	จนถึง 20 มีนาคม 2560
6	Airbus A319	MSN3421	27 กรกฎาคม 2550 (แก้ไขเพิ่มเติมเมื่อ 5 มีนาคม 2551 และ 30 กันยายน 2556)	5 มีนาคม 2551	6 ปี โดยมีการต่ออายุเมื่อ 30 กันยายน 2556 จนถึง 4 มีนาคม 2563

ลำดับ ที่	ชนิดของ เครื่องบิน	เลขหมาย ประจำเครื่อง	วันที่ในสัญญา	วันที่รับมอบ เครื่องบิน	ระยะเวลาการเช่า
7	Airbus A319	MSN3424	27 กรกฎาคม 2550 (แก้ไข เพิ่มเติมเมื่อ 10 มีนาคม 2551 และ 30 กันยายน 2556)	10 มีนาคม 2551	6 ปี โดยมีการต่ออายุเมื่อ 30 กันยายน 2556 จนถึง 9 มีนาคม 2563
8	Airbus A319	MSN3454	27 กรกฎาคม 2550 (แก้ไข เพิ่มเติมเมื่อ 7 เมษายน 2551 และ 30 กันยายน 2556)	7 เมษายน 2551	6 ปี โดยมีการต่ออายุเมื่อ 30 กันยายน 2556 จนถึง 6 เมษายน 2563
9	Airbus A319	MSN3694	27 กรกฎาคม 2550 (แก้ไข เพิ่มเติมเมื่อ 31 ตุลาคม 2551 และ 30 กันยายน 2556)	13 พฤศจิกายน 2551	6 ปี โดยมีการต่ออายุเมื่อ 30 กันยายน 2556 จนถึง 12 พฤศจิกายน 2563
10	Airbus A319	MSN3911	27 กรกฎาคม 2550 (แก้ไข เพิ่มเติมเมื่อ 31 ตุลาคม 2551 และ 30 กันยายน 2556)	22 พฤษภาคม 2552	6 ปี โดยมีการต่ออายุเมื่อ 30 กันยายน 2556 จนถึง 21 พฤษภาคม 2564
11	Airbus A319	MSN3759	25 กันยายน 2550 (แก้ไข เพิ่มเติมเมื่อ 31 ตุลาคม 2551 และ 30 กันยายน 2556)	23 มกราคม 2552	6 ปี โดยมีการต่ออายุเมื่อ 30 กันยายน 2556 จนถึง 22 กุมภาพันธ์ 2564
12	Airbus A319	MSN2648	6 มิถุนายน 2554 (แก้ไข เพิ่มเติมเมื่อ 29 พฤศจิกายน 2554)	30 พฤศจิกายน 2554	72 เดือน
13	Airbus A319	MSN2660	24 มิถุนายน 2554 (แก้ไข เพิ่มเติมเมื่อ 20 กรกฎาคม 2554 และ 29 พฤศจิกายน 2554)	7 มีนาคม 2555	72 เดือน
14	ATR 72-500	MSN715	30 พฤศจิกายน 2547 (แก้ไข เพิ่มเติมเมื่อ 16 กันยายน 2554 และ 28 สิงหาคม 2557)	3 ธันวาคม 2547	จนถึง 10 มีนาคม 2559
15	ATR 72-500	MSN833	29 กุมภาพันธ์ 2551	20 พฤศจิกายน 2551	96 เดือน
16	Airbus A320-232	MSN2783	20 กันยายน 2556	3 ธันวาคม 2556	จนถึง 3 เมษายน 2561
17	Airbus A320-232	MSN2366	19 ธันวาคม 2556	20 ธันวาคม 2556	จนถึง 20 มีนาคม 2560
18	Airbus A319-100	MSN2664	30 เมษายน 2556	21 พฤษภาคม 2556	จนถึง 21 พฤษภาคม 2561
19	Airbus A319-131	MSN2634	9 พฤษภาคม 2556	10 พฤษภาคม 2556	จนถึง 15 มกราคม 2561
20	Airbus A320-232	MSN2600	18 กรกฎาคม 2557	23 กรกฎาคม 2557	จนถึง 30 พฤศจิกายน 2562
21	Airbus A319-132	MSN2273	9 ธันวาคม 2557	8 มกราคม 2558	จนถึง 8 สิงหาคม 2563

4.1.2.4 เครื่องบินภายใต้สัญญาซื้อขาย (Sale and Purchase Agreement)

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

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

4.2 ลักษณะสำคัญของสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนที่สำคัญ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 และ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทฯ มีสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตน ได้แก่

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

2) โปรแกรมคอมพิวเตอร์ โดยมีมูลค่าตามบัญชีสุทธิเท่ากับ 239.4 ล้านบาท และ 217.1 ล้านบาท หรือ คิดเป็นร้อยละ 1.6 และ 1.2 ของสินทรัพย์รวมของบริษัทฯตามลำดับ

4.2.1 เครื่องหมายการค้า เครื่องหมายบริการ และลิขสิทธิ์









4.2.2 บริษัทฯ

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจภายใต้ชื่อทางการค้า “Bangkok Airways” ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทฯมีการจดทะเบียนเครื่องหมายการค้าและเครื่องหมายบริการกับกรมทรัพย์สินทางปัญญา กระทรวงพาณิชย์แล้ว จำนวน 15 เครื่องหมาย เพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติเครื่องหมายการค้า พ.ศ. 2534 (และที่แก้ไขเพิ่มเติม) การจดทะเบียนเครื่องหมายการค้าและเครื่องหมายบริการดังกล่าว มีอายุ 10 ปี และอาจต่ออายุได้ทุกๆ 10 ปี และบริษัทฯ ยังได้มีการจดทะเบียนเครื่องหมายการค้าและเครื่องหมายบริการในประเทศกัมพูชา อีกจำนวน 8 เครื่องหมาย





นอกจากนี้ บริษัทฯเป็นเจ้าของลิขสิทธิ์ในโปรแกรมคอมพิวเตอร์ซึ่งมีสิทธิแต่เพียงผู้เดียวที่จะจัดการเกี่ยวกับงานที่สร้างสรรค์ขึ้น โดยบริษัทฯ ได้แจ้งข้อมูลลิขสิทธิ์กับกรมทรัพย์สินทางปัญญา กระทรวงพาณิชย์แล้ว จำนวน 15 ผลงาน โดย

พระราชบัญญัติลิขสิทธิ์ พ.ศ. 2537 กำหนดให้ลิขสิทธิ์มีอายุ 50 ปี นับแต่ผู้สร้างสรรค์ได้สร้างสรรค์ขึ้น แต่ถ้าได้มีการโฆษณางานนั้นในระหว่างระยะเวลาดังกล่าว ให้ลิขสิทธิ์มีอายุ 50 ปี นับแต่ได้มีการโฆษณาเป็นครั้งแรก



ตารางต่อไปนี้ แสดงถึงเครื่องหมายการค้าของบริษัทฯ และประเภทสินค้าที่ใช้เครื่องหมายดังกล่าว







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

ตารางต่อไปนี้ แสดงถึงเครื่องหมายการค้าของบริษัทฯ และประเภทสินค้าที่ใช้เครื่องหมายดังกล่าวที่ได้จดทะเบียนในประเทศกัมพูชา

ลำดับที่	เครื่องหมายการค้า	สำหรับสินค้าประเภท	วันหมดอายุ
1		<ul style="list-style-type: none"> • นาฬิกาพกคล้องข้อมือ • นาฬิกาโครโนกราฟ • กลองบรรจุนาฬิกา • ห่วงคล้องกุญแจ (ประเภทของตกแต่ง หรือรีโมทคอนโทรล) • เหรียญตรา • เข็ม (เน็ลไท) • ที่หนีบเน็ลไท • เข็มเน็ลไท • เหรียญที่ระลึก (ทองแดง) • นาฬิกาข้อมือ 	17 กรกฎาคม 2565
2		<ul style="list-style-type: none"> • กลองบรรจุการ์ด (บรรจุกระดาษโน้ต) • กระเป๋าถือ • กระเป๋าตังค์สำหรับผู้ชาย • กระเป๋าตังค์สำหรับผู้หญิง • กระเป๋าเดินทาง • ร่ม 	17 กรกฎาคม 2565
3		<ul style="list-style-type: none"> • นาฬิกาพกคล้องข้อมือ • นาฬิกาโครโนกราฟ • กลองบรรจุนาฬิกา • ห่วงคล้องกุญแจ (ประเภทของตกแต่ง หรือรีโมทคอนโทรล) • เหรียญตรา • เข็ม (เน็ลไท) • ที่หนีบเน็ลไท • เข็มเน็ลไท • เหรียญที่ระลึก (ทองแดง) • นาฬิกาข้อมือ 	17 กรกฎาคม 2565
4		<ul style="list-style-type: none"> • กลองบรรจุการ์ด (บรรจุกระดาษโน้ต) • กระเป๋าถือ • กระเป๋าตังค์สำหรับผู้ชาย • กระเป๋าตังค์สำหรับผู้หญิง • กระเป๋าเดินทาง • ร่ม 	17 กรกฎาคม 2565


ตารางต่อไปนี้ แสดงถึงเครื่องหมายบริการของบริษัทฯ และประเภทการบริการที่ใช้เครื่องหมายดังกล่าว

ลำดับที่	เครื่องหมายบริการ	สำหรับบริการประเภท	วันหมดอายุ
1		<ul style="list-style-type: none"> • การขนส่งทางอากาศ • การขนส่งทางบก • การขนส่งทางทะเล • การขนส่งทางเรือ • การขนส่งผู้โดยสาร • การขนส่งโดยรถโดยสาร • การจัดท่องเที่ยวชมทัศนียภาพ • การจัดงานเที่ยว • การบริการที่จอดรถ • การรับขนของ • การจองที่นั่งเพื่อการเดินทาง • การส่งข่าวสารหรือพัสดุภัณฑ์ • การส่งหนังสือพิมพ์ • การให้การดูแลนักท่องเที่ยว • การให้เช่าที่จอดรถยานพาหนะ • การให้เช่ายานพาหนะ • การให้เช่าโรงจอดอากาศยาน 	9 ตุลาคม 2560
2		<ul style="list-style-type: none"> • การขนส่งทางอากาศ • การขนส่งทางบก • การขนส่งทางทะเล • การขนส่งทางเรือ • การขนส่งผู้โดยสาร • การขนส่งรถโดยสาร • การจัดท่องเที่ยวชมทัศนียภาพ • การจัดงานเที่ยว • การบริการที่จอดรถ • การรับขนของ • การจองที่นั่งเพื่อการเดินทาง • การส่งข่าวสาร หรือพัสดุภัณฑ์ • การส่งหนังสือพิมพ์ • การให้การดูแลนักท่องเที่ยว • การให้เช่าที่จอดรถยานพาหนะ • การให้เช่ายานพาหนะ • การให้เช่าโรงจอดอากาศยาน 	13 พฤษภาคม 2564

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

ตารางต่อไปนี้ แสดงถึงเครื่องหมายบริการของบริษัทฯ และประเภทการบริการที่ใช้เครื่องหมายดังกล่าวที่ได้ทำการจดทะเบียนในประเทศไทย

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

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

ตารางต่อไปนี้ แสดงถึงรายการ โปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่บริษัทฯ ได้มีการแจ้งข้อมูลลิขสิทธิ์




ลำดับที่	ชื่อผลงาน	ทะเบียนข้อมูลเลขที่
1	BANGKOK AIRWAYS INTERNET RESERVATION AND TICKETING SYSTEM (BIRTS)	จ1. 1294
2	EMERGENCY RESPONSE TEAM SYSTEM (ERTS)	จ1.2906
3	SHORT MESSAGE SERVICE GATEWAY (SMS-GW)	จ1.2905
4	PG TIME ATTENDANT (PGTAS)	จ1.2904
5	HUMAN RESOURCES MANAGEMENT SYSTEM (HRMS)	จ1.2903
6	FINANCIAL INTEGRATED SYSTEM (FIS)	จ1.2902
7	INVENTORY SYSTEM	จ1.2901
8	BANGKOK AIRWAYS INTERNET RESERVATION AND TICKETING SYSTEM (BIRTS) VERSION 4	จ1.2899
9	CASE MANAGEMENT SYSTEM(CMS)	จ1.2900
10	GOA1 CREATE CASH COMPENSATION	จ1. 5285
11	GOA1 REIMBURSE PROCESSING (REVIEWER)	จ1. 5286
12	GOA1 REIMBURSE PROCESSING (APPROVER)	จ1. 5287
13	GOA2 CREATE UPLIFT RECORDING	จ1. 5288

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


4.2.2.1 BAC

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 BAC มีการจดทะเบียนเครื่องหมายการค้ากับกรมทรัพย์สินทางปัญญา กระทรวงพาณิชย์แล้ว จำนวน 3 เครื่องหมาย เพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติเครื่องหมายการค้า พ.ศ. 2534 (และที่แก้ไขเพิ่มเติม) การจดทะเบียนเครื่องหมายการค้าดังกล่าว มีอายุ 10 ปี และอาจต่ออายุได้ทุก ๆ 10 ปี

ตารางต่อไปนี้ แสดงถึงเครื่องหมายการค้าของ BAC และประเภทสินค้าที่ใช้เครื่องหมายดังกล่าว

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

ตารางต่อไปนี้ แสดงถึงเครื่องหมายบริการของ BAC และประเภทบริการที่ใช้เครื่องหมายดังกล่าว

ลำดับที่	เครื่องหมายบริการ	สำหรับบริการประเภท	วันหมดอายุ
1		• การบริการอาหารและเครื่องดื่ม	3 มิถุนายน 2562

4.2.3 สัญญาให้สัมปทาน

4.2.3.1 สัญญาโครงการคลังสินค้า

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

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

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

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

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

ค่าบริการ: BFS Cargo มีสิทธิเรียกเก็บค่าบริการและค่าธรรมเนียมอื่นๆจากผู้รับบริการ (รวมทั้งภาษีมูลค่าเพิ่มหรือภาษีอื่นใดทำนองเดียวกันกับที่กฎหมายกำหนดให้เรียกเก็บจากผู้รับบริการ)

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

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

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

ในกรณีที่ BFS Cargo ผิดสัญญาข้อใดข้อหนึ่งของสัญญาโครงการคลังสินค้า BFS Cargo จะต้องชำระค่าปรับให้แก่ทอท. เป็นรายวัน ในจำนวนที่ได้กำหนดภายใต้ข้อกำหนดของสัญญาโครงการคลังสินค้า จนกว่าการผิดข้อสัญญานั้นจะได้รับการแก้ไขแล้วเสร็จ

สัญญาเช่าที่ดิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (สำหรับโครงการคลังสินค้า)

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

BFS Cargo ตกลงว่าอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างและส่วนควบต่างๆของอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างที่สร้างขึ้นในสถานที่เช่าให้ตกเป็นกรรมสิทธิ์ของกระทรวงการคลัง นับแต่การก่อสร้างเสร็จสิ้น ทั้งนี้ ภายหลังจากที่ได้ส่งมอบกรรมสิทธิ์ให้แก่กระทรวงการคลังตามข้อกำหนดในสัญญาเช่าที่ดินคลังสินค้า BFS Cargo ยังคงมีสิทธิที่จะใช้สอยอาคารหรือสิ่งปลูกสร้าง และส่วนควบเช่นว่านั้นตลอดอายุสัญญานี้ เว้นแต่จะมีการบอกเลิกสัญญา

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

คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายตกลงให้สัญญาเช่าที่ดินคลังสินค้าอยู่ภายใต้ระเบียบกระทรวงการคลัง และกรมการบินพาณิชย์ ตลอดจนระเบียบอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับการใช้ประโยชน์ในที่ดินราชพัสดุ นอกจากนี้ ภายใต้สัญญาเช่าที่ดินคลังสินค้า BFS Cargo พึงต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขใดที่เกี่ยวข้องกับการเช่าที่ดินเพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปตามที่กำหนดในสัญญาโครงการคลังสินค้า

4.2.3.2 สัญญาโครงการอุปถัมภ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง

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

ภายใต้ข้อกำหนดของสัญญาโครงการอุปกรณบริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง BFS Ground ตกกลงเข้าดำเนินงานและให้บริการอย่างต่อเนื่องด้วยมาตรฐานอันเป็นที่ยอมรับในระดับสากลสำหรับท่าอากาศยานระหว่างประเทศในระดับเดียวกันกับผู้มิวนิซิพาลิตีเช่นเดียวกันพึงกระทำ และให้บริการดังกล่าวด้วยค่าใช้จ่ายและความเสี่ยงภัยของ BFS Ground เอง โดยจะไม่เรียกร้องหลักประกันหรือการค้ำประกันใดๆจากทอท. ทั้งนี้ทอท. ดำรงไว้ซึ่งสิทธิที่จะพัฒนา หรือปรับเปลี่ยนคุณภาพและมาตรฐานตามที่เห็นสมควร เพื่อให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพ

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

เมื่ออายุของสัญญานี้สิ้นสุดลงหรือเมื่อมีการบอกเลิกสัญญานี้ ทอท. มีสิทธิที่จะเข้าครอบครองอาคาร สิ่งปลูกสร้าง และส่วนควบต่างๆ ทั้งนี้ ภายใต้สัญญาโครงการอุปกรณบริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง ทอท. มีสิทธิแต่เพียงฝ่ายเดียวที่จะพิจารณาเลือกคืนหรือซื้ออุปกรณ

ค่าธรรมเนียมการทำสัญญาและค่าผลประโยชน์ตอบแทนอื่น: BFS Ground เป็นผู้รับผิดชอบสำหรับ (1) ค่าธรรมเนียมที่เกี่ยวข้องกับการอนุญาตในการดำเนินงานและการให้บริการตามอัตราที่กำหนดไว้ในระเบียบเกี่ยวกับการกำหนดอัตราค่าภาระสำหรับการดำเนินกิจการ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และ (2) ค่าผลประโยชน์ตอบแทนเป็นรายเดือนโดยคำนวณจากข้อกำหนดในสัญญาโครงการอุปกรณบริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง และเป็นจำนวนไม่น้อยกว่าจำนวนเงินตอบแทนขั้นต่ำตามที่กำหนดภายใต้ข้อกำหนดในสัญญาโครงการอุปกรณบริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง ทั้งนี้ ทอท. ตกกลงยกเว้นการจ่ายเงินตอบแทนขั้นต่ำเป็นการชั่วคราวตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2552 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2552 ตามข้อกำหนดในสัญญาโครงการอุปกรณบริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง เนื่องจากมีการปิดให้บริการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพราะเหตุความไม่สงบทางการเมือง ตามสัญญาโครงการอุปกรณบริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง ทอท.มีสิทธิที่จะขอเพิ่มค่าผลประโยชน์ตอบแทนและจำนวนเงินตอบแทนขั้นต่ำที่จะต้องชำระทุกช่วงเวลา 5 ปี นับแต่การชำระค่าตอบแทนขั้นต่ำสำหรับปีที่ 1 เพื่อให้สอดคล้องกับสถานะของอุตสาหกรรมการบินหรือเหตุอื่นๆ ในทำนองเดียวกัน โดยการบอกกล่าวเป็นลายลักษณ์อักษรล่วงหน้าอย่างน้อย 1 เดือน

ค่าบริการ: BFS Ground มีสิทธิเรียกเก็บค่าบริการและค่าธรรมเนียมอื่นๆจากผู้รับบริการ (รวมทั้งภาษีมูลค่าเพิ่มหรือภาษีอื่นใดทำนองเดียวกันกับที่กฎหมายกำหนดให้เรียกเก็บจากผู้รับบริการ)

อาคาร สิ่งปลูกสร้าง และส่วนควบต่างๆ: ภายใต้ข้อกำหนดของสัญญาโครงการอุปกรณบริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง BFS Ground ตกกลงที่จะเข้าทำสัญญาเช่าที่ดินและ/หรือ สถานที่สำหรับโครงการบริการภาคพื้นๆกับทอท. เป็นสัญญาแยกต่างหากพร้อมกับสัญญานี้ โดยมีอายุการเช่าเช่นเดียวกันกับอายุสัญญานี้ ทั้งนี้ ค่าเช่าที่ดินเป็นไปตามที่กำหนดในสัญญาเช่าดังกล่าว

BFS Ground จะเป็นผู้รับผิดชอบในการออกแบบและการก่อสร้างงานที่เกี่ยวข้องกับโครงการบริการภาคพื้นๆให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดในสัญญาโครงการอุปกรณบริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง ทั้งนี้ BFS Ground ตกกลงว่าบรรดาอาคาร สิ่งปลูกสร้างและส่วนควบต่างๆของอาคารและสิ่งปลูกสร้างนี้ให้ตกเป็นกรรมสิทธิ์ของ

กระทรวงการคลังที่นับแต่การก่อสร้างเสร็จสิ้น และการเปลี่ยนแปลง แก้ไข ต่อเติมอาคาร สิ่งปลูกสร้างและส่วนควบดังกล่าว จะต้องได้รับความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจาก ทอท.

ข้อพึงปฏิบัติอื่นๆภายใต้สัญญาโครงการอุปกรณ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง BFS Ground ตกลงที่จะให้บริการอย่างต่อเนื่อง และตกลงที่จะชดใช้ทอท. และลูกจ้างของทอท. ให้หลุดพ้นจากความรับผิดที่เกี่ยวกับสัญญาโครงการอุปกรณ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง และตกลงที่จะดำรงไว้ซึ่งการประกันภัย และส่งมอบหลักประกันการปฏิบัติตามสัญญาในรูปของหนังสือค้ำประกันอย่างไม่มีเงื่อนไขหรือในรูปของพันธบัตร

ในกรณีที่ BFS Ground ผิดสัญญาข้อใดข้อหนึ่งของสัญญาโครงการอุปกรณ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง BFS Ground จะต้องชำระค่าปรับให้แก่ทอท. เป็นรายวัน ในจำนวนที่ได้กำหนดภายใต้ข้อกำหนดของสัญญาโครงการอุปกรณ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง จนกว่าการผิดข้อสัญญานั้นจะได้รับการแก้ไขแล้วเสร็จ

สัญญาเช่าที่ดิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (สำหรับโครงการอุปกรณ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง)

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

BFS Ground ตกลงว่าอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างและส่วนควบต่างๆของอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างที่สร้างขึ้นในสถานที่เช่าให้ตกเป็นกรรมสิทธิ์ของกระทรวงการคลังนับแต่การก่อสร้างเสร็จสิ้น ทั้งนี้ ภายหลังจากที่ได้ส่งมอบกรรมสิทธิ์ให้แก่กระทรวงการคลังตามข้อกำหนดในสัญญาเช่าที่ดินการบริการภาคพื้น BFS Ground ยังคงมีสิทธิที่จะใช้สอยอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างและส่วนควบเช่นว่านั้นตลอดอายุสัญญานี้ เว้นแต่จะมีการบอกเลิกสัญญา

เหตุแห่งการบอกเลิกสัญญาภายใต้สัญญาเช่าที่ดินการบริการภาคพื้น ได้แก่ การเป็นบุคคลล้มละลาย และการไม่ปฏิบัติตามสัญญาโดยไม่ทำการแก้ไข หรือการไม่ปฏิบัติตามสัญญาเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายต่อความปลอดภัยของประชาชน และกรณีเหตุผลด้านความมั่นคงปลอดภัยของประเทศชาติตามคำสั่งของรัฐบาลเป็นต้น ภายใต้สัญญาเช่าที่ดินการบริการภาคพื้นทอท. มีสิทธิที่จะเข้าครอบครองสถานที่เช่า อาคาร สิ่งปลูกสร้างและส่วนควบต่างๆได้ทันทีเมื่อสัญญาเช่าที่ดินการบริการภาคพื้นสิ้นสุดลงหรือเมื่อมีการบอกเลิกสัญญานี้

คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายตกลงให้สัญญาเช่าที่ดินการบริการภาคพื้นนี้อยู่ภายใต้ระเบียบกระทรวงการคลัง กรมการบินพาณิชย์ ตลอดจนระเบียบอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดินราชพัสดุ นอกจากนี้ ภายใต้สัญญาเช่าที่ดินการบริการภาคพื้น BFS

Ground พึ่งต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขใดที่เกี่ยวกับการเช่าที่ดินเพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปตามที่กำหนดในสัญญาโครงการอุปกรณ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง

5.2.3.3 สัญญาโครงการครีวการบิน

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

ภายใต้ข้อกำหนดของสัญญาโครงการครีวการบิน BAC ตกลงเข้าดำเนินงานและให้บริการอย่างต่อเนื่องด้วยมาตรฐานอันเป็นที่ยอมรับในระดับสากลสำหรับท่าอากาศยานระหว่างประเทศในระดับเดียวกันกับผู้มีวิชาชีพเช่นเดียวกันพึงกระทำ และให้บริการดังกล่าวด้วยค่าใช้จ่ายและความเสี่ยงของ BAC โดยจะไม่เรียกร้องหลักประกันหรือการค้ำประกันใดๆจากทอท. ทั้งนี้ ทอท. ดำรงไว้ซึ่งสิทธิที่จะพัฒนา หรือปรับเปลี่ยนคุณภาพและมาตรฐานตามที่เหมาะสมสมควร เพื่อให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพ

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

เมื่ออายุของสัญญานี้สิ้นสุดลงหรือเมื่อมีการบอกเลิกสัญญานี้ ทอท. มีสิทธิที่จะเข้าครอบครองอาคาร สิ่งปลูกสร้าง และส่วนควบต่างๆ ทั้งนี้ ภายใต้สัญญาโครงการครีวการบิน ทอท. มีสิทธิแต่เพียงฝ่ายเดียวที่จะพิจารณาคืนหรือซื้ออุปกรณ์

ค่าธรรมเนียมการทำสัญญาและค่าผลประโยชน์ตอบแทนอื่น: BAC เป็นผู้รับผิดชอบสำหรับ (1) ค่าธรรมเนียมที่เกี่ยวกับการอนุญาตในการดำเนินงานและการให้บริการตามอัตราที่กำหนดไว้ในระเบียบเกี่ยวกับการกำหนดอัตราค่าภาระสำหรับการดำเนินกิจการ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และ (2) ค่าผลประโยชน์ตอบแทนเป็นรายเดือนโดยคำนวณจากข้อกำหนดในสัญญาโครงการครีวการบิน และเป็นจำนวนไม่น้อยกว่าจำนวนเงินตอบแทนขั้นต่ำตามที่กำหนดภายใต้ข้อกำหนดในสัญญาโครงการครีวการบิน ทั้งนี้ ทอท. ตกลงยกเว้นการจ่ายเงินตอบแทนขั้นต่ำเป็นการชั่วคราวตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2552 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2552 ตามข้อกำหนดในสัญญาโครงการครีวการบิน เนื่องมาจากการปิดให้บริการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพราะเหตุความไม่สงบทางการเมืองภายใต้สัญญาโครงการครีวการบิน ทอท. มีสิทธิที่จะขอเพิ่มค่าผลประโยชน์ตอบแทนและจำนวนเงินตอบแทนขั้นต่ำที่จะต้องชำระทุกช่วงระยะเวลา 5 ปี นับแต่การชำระค่าตอบแทนสำหรับปีที่ 1 เพื่อให้สอดคล้องกับสถานะของอุตสาหกรรมการบินหรือเหตุอื่น ๆ ในทำนองเดียวกัน โดยการบอกกล่าวเป็นลายลักษณ์อักษรล่วงหน้าอย่างน้อย 1 เดือน

ค่าบริการ: BAC มีสิทธิเรียกเก็บค่าบริการและค่าธรรมเนียมอื่นๆจากผู้รับบริการ (รวมทั้งภาษีมูลค่าเพิ่มหรือภาษีอื่นใด ทำนองเดียวกันกับที่กฎหมายกำหนดให้เรียกเก็บจากผู้รับบริการ)

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

BAC จะเป็นผู้รับผิดชอบในการออกแบบและการก่อสร้างงานตามโครงการครีวการบินให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดในสัญญาโครงการครีวการบิน ทั้งนี้ BAC ตกลงว่าบรรดาอาคาร สิ่งปลูกสร้างและส่วนควบต่างๆของอาคารและสิ่งปลูกสร้างนี้ให้ตกเป็นกรรมสิทธิ์ของกระทรวงการคลังทันทีนับแต่การก่อสร้างเสร็จสิ้น และการเปลี่ยนแปลง แก้ไขต่อเติมอาคาร สิ่งปลูกสร้างและส่วนควบดังกล่าวจะต้องได้รับความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจากทอท.ก่อน

ข้อพึงปฏิบัติอื่นๆ: ภายใต้อำนาจสัญญาโครงการครีวการบิน BACตกลงที่จะให้บริการอย่างต่อเนื่อง และตกลงที่จะชดใช้ให้กับทอท. และลูกจ้างของทอท. ให้หลุดพ้นจากความรับผิดที่เกี่ยวข้องกับสัญญาโครงการครีวการบิน และตกลงที่จะดำรงไว้ซึ่งการประกันภัย และส่งมอบหลักประกันการปฏิบัติตามสัญญาในรูปของหนังสือค้ำประกันอย่างไม่มีเงื่อนไขหรือในรูปของพันธบัตร

ในกรณีที่ BAC ผิดข้อสัญญาใดข้อสัญญาหนึ่งในสัญญาโครงการครีวการบิน BAC จะต้องชำระค่าปรับให้แก่ ทอท. เป็นรายวันในจำนวนที่ได้กำหนดภายใต้ข้อกำหนดของสัญญาโครงการครีวการบิน จนกว่าการผิดข้อสัญญานั้นจะได้รับการแก้ไขแล้วเสร็จ

สัญญาเช่าที่ดิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (สำหรับโครงการครีวการบิน)

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

BAC ตกลงว่าอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างและส่วนควบต่างๆของอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างที่สร้างขึ้นในสถานที่เช่าให้ตกเป็นกรรมสิทธิ์ของกระทรวงการคลังนับแต่การก่อสร้างเสร็จสิ้น ทั้งนี้ ภายหลังจากที่ได้ส่งมอบกรรมสิทธิ์ให้แก่กระทรวงการคลังตามข้อกำหนดในสัญญาเช่าที่ดินครีวการบิน BAC ยังคงมีสิทธิที่จะใช้สอยอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างและส่วนควบเช่นว่านั้น ตลอดอายุสัญญานี้ เว้นแต่จะมีการบอกเลิกสัญญา

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

คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายตกลงให้สัญญาเช่าที่ดินครีวการบินนี้อยู่ภายใต้ระเบียบกระทรวงการคลัง กรมการบินพาณิชย์ ตลอดจนระเบียบอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดินราชพัสดุ นอกจากนี้ ภายใต้อำนาจสัญญาเช่าที่ดินครีวการบิน BAC พึงต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขใดที่เกี่ยวข้องกับการเช่าที่ดินเพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปตามที่กำหนดในสัญญาโครงการครีวการบิน

4.3 นโยบายการลงทุนในธุรกิจและหลักทรัพย์

บริษัทฯ กำหนดให้มีนโยบายในการลงทุนในธุรกิจและหลักทรัพย์ เพื่อเป็นหลักการและแนวทางในการปฏิบัติงานที่ชัดเจน ทั้งนี้ การลงทุน หมายถึง การลงทุนและจำหน่ายเงินลงทุน

5.3.1 นโยบายการลงทุนในธุรกิจ

บริษัทฯ มีนโยบายการลงทุนในกิจการที่มีส่วนเกี่ยวเนื่องหรือที่เกี่ยวข้องกันกับธุรกิจหลักซึ่งมีความสอดคล้องเหมาะสมกับสภาพธุรกิจและแผนยุทธศาสตร์ของบริษัทฯ หรือเป็นการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของบริษัทฯ โดยบริษัทฯ มุ่งเน้นการลงทุนในบริษัทย่อย บริษัทร่วมและกิจการที่มีศักยภาพในการเติบโตและสร้างผลตอบแทนที่ดีจากการลงทุน โดยเน้นการลงทุนระยะยาวเป็นหลัก

ในการลงทุนบริษัทฯ จะพิจารณาปัจจัยพื้นฐานของธุรกิจที่จะเข้าไปลงทุน รวมถึงแนวโน้มของธุรกิจนั้นๆ รวมทั้งความเสี่ยงและมาตรการการลดความเสี่ยงจากการลงทุนที่อาจเกิดขึ้น นอกจากนี้บริษัทฯ มีนโยบายการลงทุนในสัดส่วนที่มากพอเพื่อให้สามารถมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการและกำหนดแนวทางการดำเนินธุรกิจของบริษัทย่อยและบริษัทร่วมและกิจการนั้นๆ รวมทั้งการส่งเสริมกิจการที่เข้าไปลงทุนให้มีการเจริญเติบโตอย่างยั่งยืน และจะควบคุมและ/หรือ กำกับดูแลโดยการส่งกรรมการเข้าไปเป็นตัวแทนตามจำนวนที่เหมาะสมหรือตามสัดส่วนการถือหุ้น

5.3.2 นโยบายการลงทุนในหลักทรัพย์

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

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

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 วันที่ 31 ธันวาคม 2557 และ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีมูลค่าเงินลงทุนซึ่งบันทึกเป็นหลักทรัพย์เพื่อขายในเงินลงทุนระยะยาวเท่ากับ 14,264.8 ล้านบาท 20,878.7 ล้านบาท และ 26,946.2 ล้านบาท ตามลำดับ โดยแบ่งเป็น ตราสารทุนในความต้องการของตลาดเท่ากับ 2,870.0 ล้านบาท 2,870.0 ล้านบาท และ 2,870.0 ล้านบาท ตามลำดับ และมีกำไรสุทธิที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการปรับมูลค่า เท่ากับ 11,394.8 ล้านบาท 18,008.7 ล้านบาท และ 24,076.2 ล้านบาท ตามลำดับ

ทั้งนี้ ณ วันที่ 27 มีนาคม 2558 ซึ่งเป็นวันปิดสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้นครั้งสุดท้ายของ BDMS บริษัทฯ ถือหุ้นของ BDMS เป็นจำนวน 1,008,418,690 หุ้น มูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท หรือคิดเป็นร้อยละ 6.51 ของทุนจดทะเบียนชำระแล้วของ BDMS และบริษัท บางกอกแอร์เวย์ส จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ถือหุ้นของ BDMS เป็นจำนวน 205,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท หรือคิดเป็นร้อยละ 1.32 ของทุนจดทะเบียนชำระแล้วของ BDMS

5.3.2.1 อำนาจในการพิจารณาอนุมัติเกี่ยวกับการลงทุน

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

5.3.2.2 การดูแลมิให้มีการใช้ประโยชน์จากข้อมูลภายในจากการลงทุนในหลักทรัพย์

การดูแลข้อมูลภายใน

ข้อมูลภายในหมายถึง ข้อมูลเกี่ยวกับการวิเคราะห์ แนะนำ หรือเสนอแนะการลงทุน และข้อมูลการซื้อขายหลักทรัพย์ ตามที่ได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการบริหาร หรือคณะกรรมการบริษัทฯ

บุคคลที่เข้าถึงข้อมูลภายใน หมายถึง กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ตลอดจนบุคคลที่ปฏิบัติงานให้แก่บริษัทฯ ที่เข้าถึงข้อมูลภายใน โดยบุคคลที่จะได้รับอนุญาตให้เข้าถึงข้อมูลนั้นได้ ให้เป็นเฉพาะบุคคลที่จำเป็นต้องใช้ข้อมูลภายในเพื่อปฏิบัติงาน และบุคคลนั้นต้องไม่มีลักษณะงานหรือตำแหน่งงานที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยให้พิจารณาถึงผลประโยชน์ของบริษัทฯ เป็นสำคัญ (ผู้บังคับบัญชาในฝ่ายบัญชีและการเงินจะเป็นผู้กำหนดรายชื่อบุคคลที่เข้าถึงข้อมูลภายใน และรายงานให้กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ทราบ และทุกครั้งที่มีการเปลี่ยนแปลง)

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

- ฝ่ายกำกับและตรวจสอบภายใน เป็นผู้ทบทวนและประเมินประสิทธิภาพของระบบด้านการดูแลข้อมูลภายใน เพื่อรายงานข้อบกพร่องที่พบให้คณะกรรมการตรวจสอบทราบเพื่อการปรับปรุงหรือแก้ไข

การตรวจสอบการซื้อขายหลักทรัพย์ของบุคคลที่เข้าถึงข้อมูลภายใน

บุคคลที่เข้าถึงข้อมูลภายในจะต้องแจ้งบัญชีซื้อขายหลักทรัพย์ทุกบัญชีของตนและของกลุ่มสมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ให้ฝ่ายตรวจสอบภายในจัดเก็บไว้เพื่อการตรวจสอบในกรณีที่จำเป็น

จรรยาบรรณ และหลักปฏิบัติ

- บุคคลที่เข้าถึงข้อมูลภายในต้องไม่เปิดเผย และไม่ใช้ประโยชน์จากข้อมูลภายใน โดยจะต้องยึดหลักการรักษาประโยชน์สูงสุดให้แก่บริษัทฯ เป็นสำคัญ
- บุคคลที่เข้าถึงข้อมูลภายในต้องไม่เปิดเผยข้อมูลในนามบุคคลอื่น (nominee) และบุคคลที่เข้าถึงข้อมูลภายในและบุคคลอื่นที่ทำการแทนบุคคลที่เข้าถึงข้อมูลภายใน (nominee) ต้องไม่ทำการซื้อขายหลักทรัพย์โดยอาศัยประโยชน์จากข้อมูลภายในนั้นๆ หรือกระทำการใดๆ อันอาจทำให้บริษัทฯ เสียประโยชน์
- บุคคลที่เข้าถึงข้อมูลภายในต้องช่วยกันสอดส่องดูแลว่ามีการใช้ข้อมูลภายในหรือไม่ โดยหากบุคคลที่เข้าถึงข้อมูลภายในพบหรือสงสัยว่าจะมีการใช้ข้อมูลภายในให้สามารถแจ้งได้ที่ฝ่ายตรวจสอบภายใน โดยบุคคลที่เข้าถึงข้อมูลภายในไม่ต้องเปิดเผยชื่อของตนในการแจ้งให้ฝ่ายตรวจสอบภายในทราบ
- บริษัทฯ จะดำเนินการให้บุคคลที่เข้าถึงข้อมูลภายในทุกคนลงนามรับทราบนโยบาย ขั้นตอน คู่มือ จรรยาบรรณ และหลักปฏิบัติเกี่ยวกับการลงทุนในหลักทรัพย์ฉบับนี้ เมื่อเริ่มต้นเข้ารับผิดชอบงานและเมื่อมีการแก้ไขหรือเปลี่ยนแปลงนโยบาย ขั้นตอน คู่มือ จรรยาบรรณ และหลักปฏิบัติเกี่ยวกับการลงทุนในหลักทรัพย์ทุกครั้ง โดยฝ่ายตรวจสอบภายในจะดำเนินการตรวจสอบเพื่อดูแลให้มีการปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด
- ในกรณีที่มีการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามนโยบาย ขั้นตอน คู่มือ จรรยาบรรณ และหลักปฏิบัติเกี่ยวกับการลงทุนในหลักทรัพย์ บริษัทฯ จะดำเนินการมาตรการลงโทษตามนโยบาย ระเบียบ และข้อบังคับการทำงานที่เกี่ยวข้อง และตามความเหมาะสม

5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมิได้มีข้อพิพาททางกฎหมายที่ยังไม่สิ้นสุดซึ่งอาจมีผลกระทบด้านลบต่อสินทรัพย์ของบริษัทฯ หรือบริษัทย่อยสูงกว่าร้อยละ 5 ของส่วนของผู้ถือหุ้นและมีได้มีข้อพิพาททางกฎหมายที่มีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ อย่างมีนัยสำคัญ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ มีข้อพิพาททางกฎหมายซึ่งบริษัทฯ และบริษัทย่อยเป็นโจทก์หรือจำเลยในคดีที่เกี่ยวข้องกับจำนวนเงินที่อาจมีนัยสำคัญต่างๆ สรุปได้ดังนี้

(ก) ข้อพิพาททางกฎหมายที่บริษัทฯ เป็นจำเลย

1. การฟ้องร้องเกี่ยวกับสัญญาการแต่งตั้งตัวแทน

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

บริษัทตัวแทนได้ยื่นฟ้องบริษัทฯ เป็นคดีแพ่งต่อศาลชั้นต้นในประเทศบังคลาเทศ โดยอ้างว่าการไม่ต่ออายุสัญญาดังกล่าวนี้ไม่ได้รับความเห็นชอบล่วงหน้าจากบริษัทตัวแทนและเรียกค่าเสียหายคิดเป็นเงินไทยประมาณ 308 ล้านบาท พร้อมขอให้ศาลมีคำสั่งคุ้มครองชั่วคราว ซึ่งส่งผลให้บริษัทฯ ไม่สามารถทำธุรกรรมใดๆ ตั้งแต่วันที่ 10 ธันวาคม 2555 กับบัญชีเงินฝากของบริษัทฯ ในประเทศบังคลาเทศซึ่งมีเงินสดอยู่ประมาณ 166.35 ล้านบาทจนกว่าจะมีคำสั่งยกเลิกคำสั่งคุ้มครองชั่วคราวดังกล่าว ทั้งนี้ ในวันที่ 28 กันยายน 2557 ได้มีการลงนามสัญญาประนีประนอมยอมความระหว่างบริษัทฯ กับบริษัทตัวแทน ซึ่งบริษัทฯ ต้องชำระค่าสินไหมทดแทนให้แก่บริษัทตัวแทนเป็นเงินจำนวน 52 ล้านบาท บริษัทตัวแทนจึงได้ถอนฟ้องคดีดังกล่าวไปเมื่อวันที่ 17 ธันวาคม 2557 และในปี 2558 บริษัทฯ ได้ชำระค่าสินไหมทดแทนให้แก่บริษัทตัวแทนทั้งหมดแล้ว และได้โอนเงินกลับเข้าบัญชีธนาคารของบริษัทฯ ในประเทศไทยแล้วจำนวนประมาณ 106 ล้านบาท

2. การฟ้องร้องเกี่ยวกับสัญญาจ้างแรงงาน

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

2.2 เมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2557 บริษัทฯ ถูกฟ้องโดยอดีตพนักงานของบริษัทฯ เพื่อเรียกเงินชดเชยจากการเลิกจ้างต่อศาลแรงงานกลาง คดีมีทุนทรัพย์ 34.6 ล้านบาท ซึ่งขณะนี้คดีอยู่ในระหว่างการพิจารณาของศาลแรงงานกลาง

(ข) ข้อพิพาททางกฎหมายซึ่งบริษัทฯ เป็นโจทก์

การฟ้องขอคืนภาษีโรงเรือนและที่ดินของสนามบินสมุย

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

(ค) ข้อพิพาททางกฎหมายที่ BFS Ground เป็นจำเลย

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

ในเดือนมีนาคม 2554 BFS Ground ได้จ่ายชำระเงินคืนในส่วนของเงินค่าประกันผลงานแก่โจทก์เป็นจำนวน 10.4 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยรวมเป็นจำนวนเงิน 13.1 ล้านบาท และเมื่อวันที่ 17 มีนาคม 2554 BFS Ground ได้นำเงินส่วนที่เหลืออีกจำนวน 15 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยรวมเป็นเงินจำนวน 19.8 ล้านบาท ไว้เป็นเงินค้ำประกันกับศาลตามคำสั่งของศาลอุทธรณ์ ต่อมาเมื่อวันที่ 2 มิถุนายน 2554 ศาลอุทธรณ์มีคำพิพากษาให้ BFS Ground ชำระเงินค่างานเพิ่มเติมอีกเป็นจำนวนเงิน 13.6 ล้านบาท และเมื่อวันที่ 30 กันยายน 2554 BFS Ground ได้ยื่นฎีกาต่อศาลฎีกา ปัจจุบันคดีอยู่ในระหว่างการพิจารณา ซึ่งยังไม่อาจทราบผลสรุปได้ในขณะนี้

อย่างไรก็ตาม BFS Ground ได้มีการบันทึกค่าเผื่อผลขาดทุนอันเกิดจากคดีและดอกเบี้ยจ่ายที่เกี่ยวข้องตามคำพิพากษาของศาลอุทธรณ์ไว้แล้วทั้งจำนวน โดยในปี 2550 BFS Ground ได้มีการบันทึกรายการค่าเผื่อผลขาดทุนอันเกิดจากคดีจำนวน 14.1 ล้านบาท และในปี 2556 BFS Ground ได้พิจารณาและเห็นว่าควรบันทึกค่าเผื่อผลขาดทุนอันเกิดจากคดีตามคำสั่งของศาลในส่วนที่เหลือ BFS Ground จึงได้มีการปรับปรุงรายการดังกล่าวย้อนหลัง โดย BFS Ground ได้บันทึกรายการค่าเผื่อผลขาดทุนอันเกิดจากคดีดังกล่าวเพิ่มเติมอีกเป็นจำนวน 14.5 ล้านบาท พร้อมทั้งดอกเบี้ยที่เกี่ยวข้องซึ่งรายละเอียดปรากฏในงบการเงินสำหรับปี 2556 ซึ่งแสดงข้อมูลเปรียบเทียบปรับปรุงใหม่สำหรับปี 2555 ทั้งนี้ BFS Ground เชื่อว่าจำนวนเงินที่บันทึกไว้ในบัญชีแล้วนั้นเพียงพอสำหรับค่าเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากคดีความดังกล่าว

6. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น

ข้อมูลทั่วไป

ชื่อบริษัท	:	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ชื่อย่อ “BA”
ประเภทธุรกิจ	:	ธุรกิจสายการบิน และกิจการสนามบินพาณิชย์
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	:	เลขที่ 99 หมู่ที่ 14 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900
เลขทะเบียนบริษัท	:	0107556000183
โทรศัพท์	:	(66) 2 265 5678
โทรสาร	:	(66) 2 265 5775
ทุนจดทะเบียนและ ทุนที่ออกชำระแล้ว	:	หุ้นสามัญจำนวน 2,100,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท รวมมูลค่า 2,100,000,000 บาท
นายทะเบียนหลักทรัพย์	:	บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ จำกัด (ประเทศไทย) 93 อาคารตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ถนนรัชดาภิเษก เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์	:	(66) 2 009 9000
โทรสาร	:	(66) 2 009 9991
เว็บไซต์	:	www.set.or.th/tsd
ผู้สอบบัญชี	:	บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ชั้น33 อาคารเลครัชดา 193/136-137 ถนนรัชดาภิเษก คลองเตย กรุงเทพฯ 10110
โทรศัพท์	:	
โทรสาร	:	(66) 2 264 9090
เว็บไซต์	:	(66) 2 264 0789-90 www.ey.com

บริษัทในกลุ่มการบินกรุงเทพ

บริษัทย่อย

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

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

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

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

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

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

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

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

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

บริษัทร่วม

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

กองทุนรวมสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบินสมุย
บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน ภัทร จำกัด (ผู้จัดการกองทุน)
ชั้น 25 อาคารเมืองไทย-ภัทร คอมเพล็กซ์ เวอร์รี่
เลขที่ 252/122 ถนนรัชดาภิเษก แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง
กรุงเทพมหานคร 10310
โทรศัพท์ : 02-305-9800 โทรสาร : 02-305-9803-4

บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

ส่วนที่ 2

การจัดการและการกำกับดูแลกิจการ

7. ข้อมูลหลักทรัพย์และผู้ถือหุ้น

7.1 หลักทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทฯ มีทุนจดทะเบียนจำนวน 2,100,000,000 บาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญจำนวน 2,100,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท และมีทุนชำระแล้วจำนวน 2,100,000,000 บาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญจำนวน 2,100,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท โดยบริษัทฯ ได้เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเมื่อวันที่ 3 พฤศจิกายน 2557 ในหมวดธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ กลุ่มอุตสาหกรรมบริการ โดยใช้ชื่อย่อหลักทรัพย์ว่า “BA”

7.2 ผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 11 มีนาคม 2559 บริษัทฯ มีรายชื่อผู้ถือหุ้นรายใหญ่ 10 รายแรก ดังต่อไปนี้

รายชื่อกลุ่มผู้ถือหุ้น	ณ วันที่ 11 มีนาคม 2559	
	จำนวนหุ้น	ร้อยละ
1. กลุ่มนายพิตพิงศ์ และนางเด่นนภา ปราสาททองโอสธอันได้แก่	523,642,700	24.94
- นายพิตพิงศ์ ปราสาททองโอสธ	523,387,900	24.93
- นางเด่นนภา ปราสาททองโอสธ	254,800	0.01
2. นางสาวปรมาภรณ์ ปราสาททองโอสธ	317,750,000	15.79
3. นางอาริญา ปราสาททองโอสธ	281,073,000	13.38
4. กลุ่มนายปราเสริฐ และนางวัลลีย์ ปราสาททองโอสธอันได้แก่	196,378,200	7.84
- นายปราเสริฐ ปราสาททองโอสธ	164,523,600	7.83
- นางวัลลีย์ ปราสาททองโอสธ	250,000	0.01
5. ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	105,000,000	5.00
6. นางสาวสมฤทัย ปราสาททองโอสธ	77,542,900	3.69
7. บริษัท สินสทกล จำกัด ⁽¹⁾	63,934,400	3.04
8. กองทุนเปิด บัวหลวงหุ้นระยะยาว	48,654,900	2.32
9. บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด	25,501,787	1.21
10. กองทุนเปิด บัวหลวงหุ้นระยะยาว 75/25	25,439,000	1.21

หมายเหตุ ⁽¹⁾ บริษัท สินสทกล จำกัด ถือหุ้นใหญ่ โดยครอบครัว ปราสาททองโอสธ ร้อยละ 100.0

7.3 นโยบายการจ่ายเงินปันผลของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

คณะกรรมการบริษัทฯ หรือบริษัทย่อย อาจพิจารณาจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นตามนโยบายดังต่อไปนี้

7.3.1 นโยบายการจ่ายเงินปันผลของบริษัทฯ

บริษัทฯ มีนโยบายการจ่ายเงินปันผลในอัตราไม่ต่ำกว่าร้อยละ 50 ของกำไรสุทธิ จากงบเฉพาะกิจการภายหลังหักภาษีเงินได้นิติบุคคลและหลังหักสำรองต่างๆทุกประเภทตามที่กฎหมายกำหนดและตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม การจ่ายเงินปันผลดังกล่าวอาจมีการเปลี่ยนแปลงได้ขึ้นอยู่กับภาวะธุรกิจและความต้องการใช้เงินทุนของบริษัทฯ ในแต่

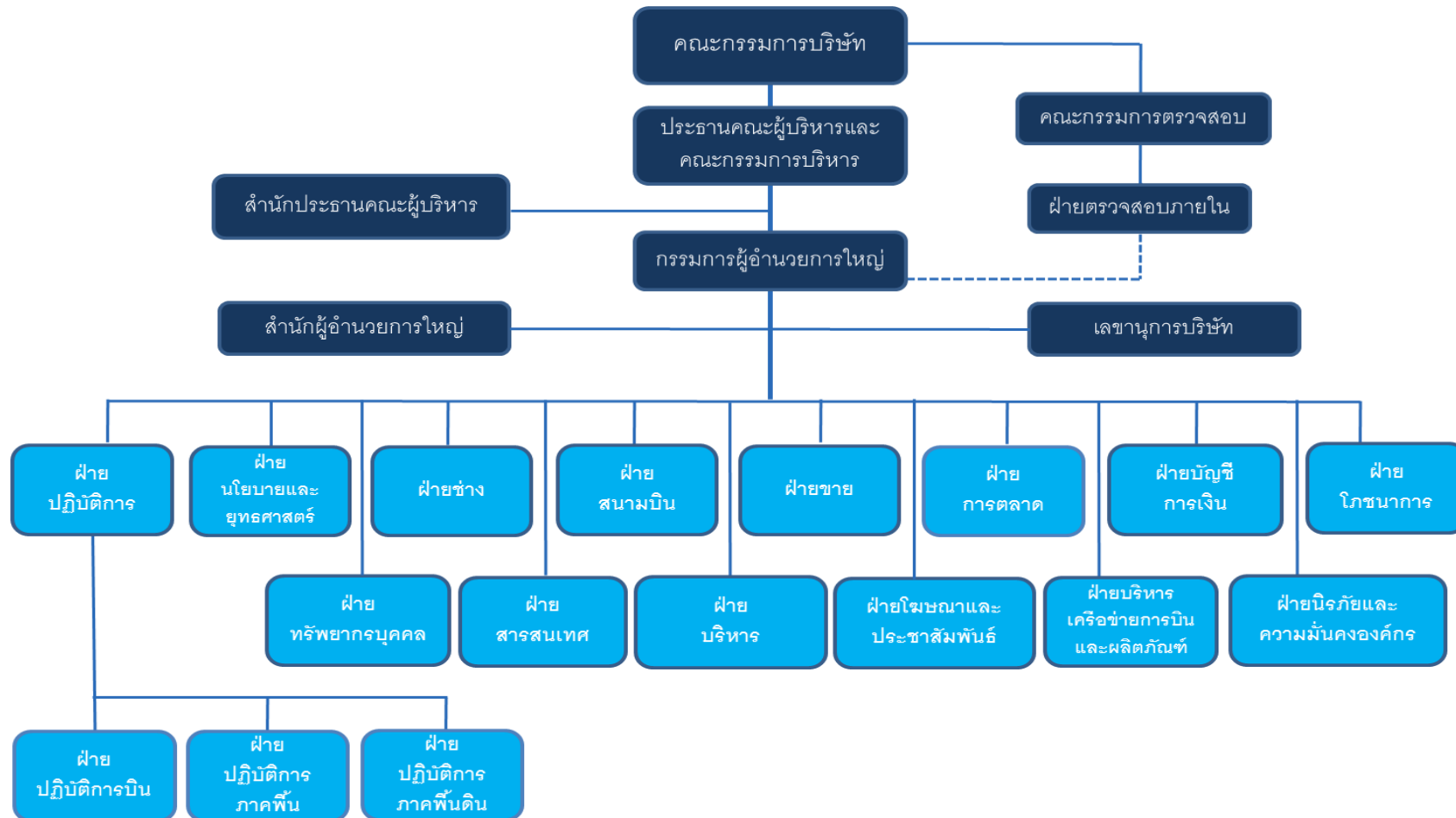
ละปี หรือขึ้นอยู่กับความจำเป็นและความเหมาะสมอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ เห็นสมควร ทั้งนี้ ต้องได้รับอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น ยกเว้นการจ่ายเงินปันผลระหว่างกาล ซึ่งคณะกรรมการบริษัทฯ อาจอนุมัติจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลได้เป็นครั้งคราว เมื่อเห็นว่าบริษัทฯ มีกำไรสมควรพอที่จะทำเช่นนั้นได้

7.3.2 นโยบายการจ่ายเงินปันผลของบริษัทย่อย

ในการพิจารณาจ่ายเงินปันผลของบริษัทย่อยแต่ละบริษัท จะอยู่ภายใต้การอนุมัติของที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทดังกล่าว ตามข้อเสนอของคณะกรรมการของบริษัทย่อยแต่ละบริษัท โดยจะคำนึงถึงผลการดำเนินงาน สภาพคล่อง กระแสเงินสด และสถานะทางการเงินของบริษัทย่อยแต่ละบริษัท เงื่อนไขและข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลตามที่กำหนดไว้ในสัญญาเงินกู้ หุ้นกู้ หรือสัญญาต่างๆ ที่เกี่ยวข้องที่กำหนดให้บริษัทย่อยแต่ละบริษัทต้องปฏิบัติตาม แผนธุรกิจในอนาคต และความจำเป็นในการใช้เงินลงทุน รวมถึงปัจจัยอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการของบริษัทย่อยแต่ละบริษัทเห็นสมควร

8. โครงสร้างการจัดการ

แผนผังองค์กรของบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558



คณะกรรมการของบริษัทฯ

คณะกรรมการของบริษัทฯ ประกอบด้วย คณะกรรมการจำนวน 3 ชุด คือ คณะกรรมการบริษัทฯ คณะกรรมการบริหาร และคณะกรรมการตรวจสอบ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- คณะกรรมการบริษัทฯ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วย กรรมการจำนวน 9 ท่าน ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. พลอากาศเอกเกษร โจนนิน	ประธานกรรมการ
2. นายปราเสริฐ ปราสาททองโอสถ	รองประธานกรรมการ
3. นายวุฒิพงษ์ ปราสาททองโอสถ	กรรมการ
4. พลตำรวจโทวิสนุ ปราสาททองโอสถ	กรรมการ
5. นายประดิษฐ์ ทิมกุล	กรรมการ
6. นายศรีภพ สารสาส	กรรมการ
7. พลเอกวิชิต ยาทิพย์	กรรมการ
8. นายสหรัตน์ เพ็ญกุล ⁽¹⁾	กรรมการ
9. นางนฤมล น้อยอ่ำ	กรรมการ

หมายเหตุ ⁽¹⁾ ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการของบริษัทฯ ตามมติที่ประชุมกรรมการบริษัทครั้งที่ 12/2558 ซึ่งประชุมเมื่อวันที่ 24 ธันวาคม 2558 แทน นายเจมส์ แพ็ททริค รูนิย์ ซึ่งพ้นจากตำแหน่ง และได้รับการจดทะเบียนเข้าเป็นกรรมการกับกระทรวงพาณิชย์เมื่อวันที่ 7 มกราคม 2559

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ

ด้านนโยบาย และการกำกับดูแล

1. คณะกรรมการบริษัทฯ จะต้องปฏิบัติหน้าที่โดยใช้ความรู้ความสามารถให้เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ ให้เป็นไปตามข้อบังคับของบริษัทฯ และตามมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น และมีอำนาจกระทำการใดๆ ตามที่ระบุไว้ในหนังสือบริคณห์สนธิ และพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด หรือกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องต่างๆ
2. ปฏิบัติตามข้อกำหนดและข้อพึงปฏิบัติที่ดีสำหรับกรรมการบริษัทจดทะเบียน ตามหลักเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์ฯ
3. กำหนดนโยบาย และให้ความเห็นชอบในเรื่องที่เกี่ยวกับการดำเนินงานของบริษัทฯ ในภาพรวมเช่น วิสัยทัศน์ ทิศทางการดำเนินธุรกิจ กลยุทธ์ รวมถึงอนุมัติแผนธุรกิจ งบประมาณประจำปี แผนการลงทุน และการตัดสินใจทางการเงิน เป็นต้น

4. ติดตามผลการดำเนินงานของบริษัทฯ เพื่อให้มั่นใจว่าการดำเนินกิจการเป็นไปตามเป้าหมายและแผนงานที่กำหนดไว้
5. จัดให้มีนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ เป็นลายลักษณ์อักษร และให้ความเห็นชอบนโยบายดังกล่าว คณะกรรมการฯ ทบทวนนโยบายและการปฏิบัติตามนโยบายดังกล่าวเป็นประจำ อย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง
6. ส่งเสริมให้มีการกำหนดจรรยาบรรณธุรกิจที่เป็นลายลักษณ์อักษร เพื่อให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนเข้าใจถึงมาตรฐานด้านจริยธรรมที่บริษัทฯ ใช้ในการดำเนินธุรกิจ และติดตามให้มีการปฏิบัติตามจรรยาบรรณดังกล่าวอย่างจริงจัง

ด้านการเงิน

1. จัดให้มีระบบการรายงานทางการเงิน และการสอบบัญชีที่มีความน่าเชื่อถือ
2. จัดให้มีการทำงบดุล และบัญชีกำไรขาดทุน ณ วันสิ้นสุดของรอบปีบัญชีของบริษัทฯ เสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้น ในการประชุมสามัญประจำปีเพื่อพิจารณาอนุมัติ ทั้งนี้คณะกรรมการบริษัทฯ ต้องจัดให้ผู้สอบบัญชีตรวจสอบงบดุลและบัญชีกำไรขาดทุนนั้นให้เสร็จก่อนนำเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้น

ด้านการควบคุม และการตรวจสอบภายใน และการบริหารความเสี่ยง

1. จัดให้มีระบบการควบคุมภายใน (Internal Control) และการตรวจสอบภายใน (Internal Audit) ที่เหมาะสม โดยจัดให้มีบุคคลหรือหน่วยงานที่มีความเป็นอิสระในการปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้รับผิดชอบในการตรวจสอบระบบดังกล่าว และทบทวนระบบการควบคุมภายในอย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง
2. จัดให้มีนโยบายด้านการบริหารความเสี่ยง (Risk Management Policy) การจัดการและควบคุมความเสี่ยงให้ครอบคลุมทั้งองค์กร
3. ทบทวนระบบหรือประเมินประสิทธิผลของระบบการควบคุมภายในและการจัดการความเสี่ยงอย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง

ด้านทรัพยากรบุคคล

เกี่ยวกับกรรมการบริษัทฯ

1. กลั่นกรองรายชื่อผู้สมควรได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทฯ เพื่อเสนอให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นเลือกตั้ง
2. กลั่นกรองรูปแบบและหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนของกรรมการบริษัทฯ และกรรมการชุดย่อย เพื่อเสนอให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นให้ความเห็นชอบ

เกี่ยวกับประธานคณะผู้บริหารและกรรมการผู้่อำนวยการใหญ่

1. ให้ความเห็นชอบคุณสมบัติที่เหมาะสม วิธีการสรรหา หลักเกณฑ์ในการสรรหา ตลอดจนรูปแบบและหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนของประธานคณะผู้บริหารและกรรมการผู้่อำนวยการใหญ่
2. ให้ความเห็นชอบหลักเกณฑ์ วิธีการประเมินผลการปฏิบัติหน้าที่ และผลการประเมินการ ปฏิบัติหน้าที่ของประธานคณะผู้บริหารและกรรมการผู้่อำนวยการใหญ่

3. ให้ความเห็นชอบการพิจารณากำหนดค่าตอบแทนประจำปีสำหรับประธานคณะกรรมการและกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

เกี่ยวกับโครงสร้างองค์กร หลักเกณฑ์การปรับเงินเดือน และแผนการสืบทอดตำแหน่งผู้บริหาร

1. ให้ความเห็นชอบรูปแบบโครงสร้างองค์กรระดับบน ตลอดจนขอบเขตอำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบ สำหรับผู้บริหารของระดับดังกล่าว
2. ให้ความเห็นชอบโครงสร้างเงินเดือนและหลักเกณฑ์การปรับเงินเดือนประจำปีของบริษัทฯ
3. ให้ความเห็นชอบแผนการสืบทอดตำแหน่งผู้บริหาร (Succession plan) สำหรับตำแหน่งประธานคณะกรรมการและกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

ด้านการจัดการความขัดแย้งทางผลประโยชน์

1. กำกับดูแลให้มีการปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ เกี่ยวกับขั้นตอนการดำเนินการและการเปิดเผยข้อมูลของรายการที่อาจมีความขัดแย้งของผลประโยชน์ให้ถูกต้องครบถ้วน
2. รายงานให้บริษัทฯ ทราบถึงการมีส่วนได้เสียของตนหรือของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้อง ซึ่งเป็นส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการกิจการของบริษัทฯ หรือบริษัทย่อย ทั้งนี้ เพื่อเป็นการแสดงความโปร่งใส จึงให้มีการรายงานต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ทุกครั้งที่มีการเปลี่ยนแปลงข้อมูล
3. กรรมการอิสระควรส่งหนังสือยืนยันให้กับบริษัทฯ เพื่อรับรองความเป็นอิสระของตนตามคำจำกัดความของบริษัทฯ ในวันที่กรรมการอิสระยอมรับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งและทุกๆ ปีหลังจากนั้น

ด้านการติดต่อสื่อสารกับผู้ถือหุ้น

1. จัดให้มีช่องทางในการสื่อสารกับผู้ถือหุ้นอย่างเหมาะสม สม่ำเสมอ และจัดให้มีการเปิดเผยข้อมูลอย่างเป็นมาตรฐานและโปร่งใส

ด้านการลงทุน

1. มีอำนาจในการพิจารณาอนุมัติเกี่ยวกับการลงทุนในทุกกรณี โดยอยู่ในระดับความเสี่ยงที่บริษัทฯ ยอมรับได้
2. มอบอำนาจให้คณะกรรมการบริหารมีอำนาจในการพิจารณาอนุมัติเกี่ยวกับการลงทุน ในวงเงินไม่เกิน 500 ล้านบาทต่อครั้ง และให้คณะกรรมการบริหารของบริษัทฯ จัดทำรายงานการอนุมัติการลงทุนให้คณะกรรมการบริษัทฯ รับทราบ เมื่อมีการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ในกรณีที่เป็นการลงทุนในหลักทรัพย์ของบริษัทที่มีความเกี่ยวข้องหรือเกี่ยวข้องกับบริษัทฯ ผู้บริหาร หรือกรรมการของบริษัทฯ ให้คณะกรรมการบริหารของบริษัทฯ นำเรื่องเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติเกี่ยวกับการลงทุนดังกล่าว โดยกรรมการที่มีส่วนเกี่ยวข้องหรือมีส่วนได้เสียจะไม่เข้าร่วมประชุมและออกเสียงลงคะแนนในการประชุมเรื่องดังกล่าว

ด้านอื่น ๆ

1. แต่งตั้งเลขานุการบริษัทฯ ตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

2. จัดให้มีกฎบัตรของคณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการชุดย่อย ตลอดจนให้ความเห็นชอบข้อเสนอของกรรมการชุดย่อยในการปรับเปลี่ยนเนื้อหาในกฎบัตรให้มีความเป็นปัจจุบัน และเหมาะสมกับระเบียบ ข้อบังคับ และสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป
3. ปฏิบัติหน้าที่อื่นๆ ตามที่กำหนดไว้ในประกาศ ข้อกำหนด พระราชบัญญัติ หรือกฎหมายอื่นใด ที่กำกับดูแลบริษัทฯ

ทั้งนี้ อำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบดังกล่าวข้างต้นไม่สามารถใช้กับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง มีส่วนได้ส่วนเสีย หรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ในลักษณะอื่นใดกับบริษัทฯ หรือบริษัทย่อย และไม่รวมถึงการดำเนินการเกี่ยวกับรายการเกี่ยวโยงกัน และรายการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สินที่สำคัญของบริษัทจดทะเบียนตามกฎเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์ฯ หรือประกาศอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง และบริษัทฯ จะต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบ และข้อบังคับของตลาดหลักทรัพย์ฯ หรือประกาศอื่นๆ ที่เกี่ยวกับเรื่องนั้นๆ นอกจากนี้ อำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบดังกล่าวข้างต้นไม่รวมถึงเรื่องอื่นๆ ที่ข้อบังคับบริษัทฯ กำหนดให้ต้องขออนุมัติจากมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น และคณะกรรมการบริษัทฯ หรือผู้รับมอบอำนาจจากคณะกรรมการบริษัทฯ ไม่สามารถอนุมัติรายการที่ตนหรือบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง (ตามที่นิยามไว้ในประกาศคณะกรรมการ ก.ล.ต. หรือประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน) อาจมีส่วนได้เสีย หรืออาจได้รับประโยชน์ในลักษณะใดๆ หรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อื่นใดกับบริษัทฯ หรือบริษัทย่อยของบริษัทฯ ยกเว้นเป็นการอนุมัติรายการที่เป็นไปตามนโยบายและหลักเกณฑ์ที่ที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือคณะกรรมการบริษัทฯ ได้พิจารณาอนุมัติไว้

• **คณะกรรมการบริหาร**

เพื่อให้การดำเนินงานของบริษัทฯ มีประสิทธิภาพทันกับสภาวะการณ์ เกิดประโยชน์สูงสุดกับบริษัทฯ คณะกรรมการบริษัทฯ จึงได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารของบริษัทฯ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 คณะกรรมการบริหารของบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 4 ท่านและกำหนดวาระในการดำรงตำแหน่งคณะกรรมการบริหารเป็นระยะเวลา 3 ปีรายชื่อคณะกรรมการบริหารมีดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1 นายปราเสริฐ ปราสาททองโอสถ	ประธานกรรมการบริหาร
2 นายพุดพิงศ์ ปราสาททองโอสถ	กรรมการบริหาร
3 นายประดิษฐ์ ทีฆกุล	กรรมการบริหาร
4 นายอนวัช ลีละวัฒน์วัฒนา	กรรมการบริหาร

ขอบเขตและอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริหาร

ด้านนโยบาย และการกำกับดูแล

1. กำหนดวิสัยทัศน์ ทิศทางการดำเนินธุรกิจ นโยบาย กลยุทธ์ของบริษัทฯ เพื่อนำเสนอขอความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริษัทฯ

2. ทบทวนแผนธุรกิจ แผนงบประมาณ รายจ่ายประจำปี แผนการลงทุน และแผนงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมขององค์กร (Corporate Social Responsibility(CSR)) ของบริษัทฯ ให้สอดคล้องกับนโยบายและกลยุทธ์ที่วางไว้ และนำเสนอขอความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริษัทฯ
3. กำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัทฯให้เป็นไปตามแผนงานต่างๆ ที่วางไว้ รวมทั้งให้เป็นไปตามกฎหมาย กฎระเบียบ และข้อกำหนดของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องตลอดจนกฎระเบียบ ข้อบังคับของบริษัทฯ
4. พิจารณารายงานสรุปผลการปฏิบัติงานของบริษัทฯและเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อทราบทุกไตรมาส

ด้านการเงิน

1. อนุมัติรายจ่ายเพื่อการลงทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ตลอดจนค่าใช้จ่ายเพื่อประโยชน์สาธารณะหรือเพื่อการกุศล ซึ่งอยู่นอกงบประมาณประจำปี ในวงเงินไม่เกิน 100 ล้านบาท ยกเว้น รายจ่ายลงทุนในอสังหาริมทรัพย์ ประเภทที่ดินและ/หรือ สิ่งปลูกสร้าง รวมจนถึงสิทธิการเช่าที่ดินและ/หรืออาคาร ซึ่งต้องจดทะเบียนสิทธิการเช่ากับสำนักงานที่ดินจะต้องได้รับอนุมัติการลงทุนจากคณะกรรมการบริษัทฯในทุกกรณี

ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 25 เมษายน 2556 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีมติอนุมัติให้แก้ไขขอบเขตอำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริหาร โดยให้เพิ่มเติมการอนุมัติการลงทุนและค่าใช้จ่ายในกรณีจำเป็นเร่งด่วน เพื่อให้การบริหารกิจการของบริษัทฯ เป็นไปด้วยดี กรรมการผู้อำนวยการใหญ่สามารถอนุมัติรายจ่ายเพื่อการลงทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ตลอดจนค่าใช้จ่ายเพื่อประโยชน์สาธารณะหรือเพื่อการกุศล ซึ่งอยู่นอกงบประมาณประจำปีในวงเงินที่กล่าวข้างต้นไปก่อนได้ และให้นำเสนอต่อคณะกรรมการบริหารเพื่อให้สัตยาบันในภายหลัง

2. อนุมัติหรือทบทวนวงเงินให้กู้ยืมแก่บริษัทย่อย ในวงเงินไม่เกิน 100 ล้านบาท โดยบริษัทย่อยดังกล่าวจะต้องไม่มีบุคคลที่เกี่ยวข้องกับบริษัทแม่ถือหุ้นเกินร้อยละ 5 ของจำนวนหุ้นที่ออกและเรียกชำระแล้วในบริษัทย่อยดังกล่าว และให้รายงานให้คณะกรรมการบริษัทฯทราบในการประชุมครั้งถัดไป

ด้านการควบคุม และการตรวจสอบภายใน และการบริหารความเสี่ยง

1. กำกับดูแลให้บริษัทฯมีระบบปฏิบัติการควบคุมภายใน และระบบการจัดการและควบคุมความเสี่ยงที่เหมาะสมรัดกุม และเป็นไปตามข้อเสนอแนะและท้วงติงของคณะกรรมการตรวจสอบ

ด้านทรัพยากรบุคคล

1. กลั่นกรองและทบทวนรูปแบบโครงสร้างองค์กร และขอบเขตอำนาจ หน้าที่ ความรับผิดชอบระดับบน (ระดับผู้อำนวยการใหญ่) เพื่อเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบ
2. ให้ความเห็นชอบแผนการสืบทอดตำแหน่งผู้บริหาร (Succession plan)
3. ให้ความเห็นชอบการแต่งตั้ง โยกย้าย หรือปลดผู้บริหารตั้งแต่ตำแหน่งระดับรองผู้อำนวยการใหญ่ ตลอดจนให้ความเห็นชอบในการพิจารณากำหนดรายชื่อกิจกรรมบริษัทย่อย และกรรมการผู้จัดการของบริษัทย่อย เพื่อเป็นแนวทางการดำเนินงานของบริษัทย่อยในการนำรายชื่อดังกล่าวผ่านขั้นตอนอนุมัติตามกฎหมาย หรือตามกฎระเบียบและข้อบังคับของแต่ละบริษัทต่อไป

4. กลั่นกรองและทบทวนโครงสร้างเงินเดือน (Pay Scale) และหลักการการปรับเงินเดือนประจำปีของบริษัทฯและบริษัทย่อย (ทั้งนี้ไม่รวมตำแหน่งประธานคณะกรรมการและกรรมการผู้อำนวยการใหญ่) เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯพิจารณาให้ความเห็นชอบ

ด้านการลงทุน

1. มีอำนาจในการพิจารณาอนุมัติเกี่ยวกับการลงทุน ในวงเงินไม่เกิน 500 ล้านบาทต่อครั้ง
2. ในกรณีที่เป็นการลงทุนในหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ที่มีความเกี่ยวข้องหรือเกี่ยวข้องกับบริษัทฯ ผู้บริหาร หรือกรรมการของบริษัทฯ ให้คณะกรรมการบริหารนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯเพื่อพิจารณาอนุมัติเกี่ยวกับการลงทุนดังกล่าว โดยกรรมการที่มีส่วนเกี่ยวข้องหรือมีส่วนได้เสียจะไม่เข้าร่วมประชุมและออกเสียงลงคะแนนในการประชุมเรื่องดังกล่าว

ด้านอื่นๆ

1. แต่งตั้งคณะกรรมการ เพื่อปรับปรุงแก้ไขปัญหาต่างๆ เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายของบริษัทฯ
2. สอบทานกฎบัตรของคณะกรรมการบริหารเป็นประจำทุกปี ในกรณีที่คณะกรรมการบริหารเห็นว่ามีความจำเป็นต้องปรับเปลี่ยนเนื้อความในกฎบัตรดังกล่าวให้เหมาะสมกับระเบียบ ข้อบังคับ และสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป ให้คณะกรรมการบริหารเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ให้มีการพิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป
3. ปฏิบัติหน้าที่อื่นๆ ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ

ทั้งนี้ อำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบดังกล่าวข้างต้นไม่สามารถใช้กับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง มีส่วนได้ส่วนเสีย หรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ในลักษณะอื่นใดกับบริษัทฯ หรือบริษัทย่อย และไม่รวมถึงการดำเนินการเกี่ยวกับรายการเกี่ยวโยงกัน และรายการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สินที่สำคัญของบริษัทจดทะเบียน ตามกฎเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์ฯ หรือประกาศอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง และบริษัทจะต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎระเบียบ และข้อบังคับของตลาดหลักทรัพย์ฯ หรือประกาศอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับเรื่องนั้นๆ นอกจากนี้ อำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบดังกล่าวข้างต้น ไม่รวมถึงเรื่องอื่นๆ ที่ข้อบังคับบริษัทฯ กำหนดให้ต้องขออนุมัติจากมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น และคณะกรรมการบริหาร หรือผู้รับมอบอำนาจจากคณะกรรมการบริหารไม่สามารถอนุมัติรายการที่ตนหรือบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง (ตามที่นิยามไว้ในประกาศคณะกรรมการ ก.ล.ต. หรือประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน) อาจมีส่วนได้เสีย หรืออาจได้รับประโยชน์ในลักษณะใดๆ หรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อื่นใดกับบริษัทฯ หรือบริษัทย่อยของบริษัทฯ ยกเว้นเป็นการอนุมัติรายการที่เป็นไปตามนโยบายและหลักเกณฑ์ที่ที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือคณะกรรมการบริษัทฯ ได้พิจารณาอนุมัติไว้

- คณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบของบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน และมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่กำหนดโดยประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน และตลาดหลักทรัพย์ฯ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 คณะกรรมการตรวจสอบของบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการบริษัทฯ ที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารบริษัทฯ ซึ่งมีรายชื่อ ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายศรีภพ สารสาส	ประธานกรรมการตรวจสอบ
2. พลเอกวิชิต ขาทิพย์	กรรมการตรวจสอบ
3. นายสหรัตน์ เพ็ญกุล ⁽¹⁾	กรรมการตรวจสอบ

หมายเหตุ⁽¹⁾ ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการของบริษัทฯ ตามมติที่ประชุมกรรมการบริษัทครั้งที่ 12/2558 ซึ่งประชุมเมื่อวันที่ 24 ธันวาคม 2558 แทน นายเจมส์ แพ็ททริค รูนิช ซึ่งพ้นจากตำแหน่ง และได้รับการจดทะเบียนเข้าเป็นกรรมการกับกระทรวงพาณิชย์เมื่อวันที่ 7 มกราคม 2559

นายศรีภพ สารสาส เป็นกรรมการตรวจสอบที่มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงินของบริษัทฯ

โดยมี นายเกษม อากเนย์สุวรรณ เป็นเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการตรวจสอบ

ด้านนโยบาย และการกำกับดูแล

1. สอบทานให้บริษัทฯ ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ

ด้านการเงิน

1. สอบทานให้บริษัทมีการรายงานและการเปิดเผยข้อมูลในรายงานทางการเงินของบริษัทฯ ให้มีความถูกต้องครบถ้วนเป็นที่เชื่อถือได้ โดยการประสานงานกับผู้ตรวจสอบบัญชีภายนอกและผู้บริหารที่รับผิดชอบจัดทำรายงานทางการเงินตามกรอบระยะเวลาที่ตลาดหลักทรัพย์ฯ กฎหมายที่เกี่ยวข้อง และหน่วยงานราชการกำหนด
2. พิจารณา คัดเลือก และเสนอแต่งตั้งบุคคลซึ่งมีความเป็นอิสระเพื่อทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ และเสนอคำตอบแทนของบุคคลดังกล่าว รวมทั้งเข้าร่วมประชุมกับผู้สอบบัญชี โดยไม่มีฝ่ายจัดการเข้าร่วมประชุมด้วยอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
3. จัดให้มีกระบวนการรับแจ้งเบาะแสจากพนักงานเกี่ยวกับรายการในงบการเงินที่ไม่เหมาะสมหรือประเด็นอื่นๆ โดยต้องทำให้ผู้แจ้งเบาะแสมั่นใจได้ว่ามีกระบวนการสอบสวนที่เป็นอิสระ และมีการดำเนินการในการติดตามที่เหมาะสม

ด้านการควบคุม และการตรวจสอบภายใน และการบริหารความเสี่ยง

1. สอบทานให้บริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายใน (Internal Control) และระบบการตรวจสอบภายใน (Internal Audit) ที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ โดยสอบทานร่วมกับผู้ตรวจสอบอิสระภายนอกและผู้ตรวจสอบภายใน ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบควรพิจารณาความเป็นอิสระของหน่วยงานตรวจสอบภายใน
2. สอบทานหลักฐานการได้สวนภายในเมื่อมีข้อสงสัยหรือสันนิษฐานว่าอาจมีการทุจริตหรือมีสิ่งผิดปกติหรือความบกพร่องสำคัญในระบบการควบคุมภายใน และนำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาต่อไป
3. สั่งการและสอบทานหลักฐานหากมีข้อสงสัยว่าอาจมีการฝ่าฝืนกฎหมายหรือข้อกำหนดใดๆ ของตลาดหลักทรัพย์ฯ ซึ่งมีหรืออาจมีผลกระทบต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทฯ อย่างมีนัยสำคัญ
4. ว่าจ้างหรือนำผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านมาสนับสนุนงานตรวจสอบและสอบสวน โดยปฏิบัติตามระเบียบของบริษัทฯ ในกรณีที่คณะกรรมการตรวจสอบพบหรือมีข้อสงสัยว่ามีรายการหรือการกระทำซึ่งอาจมีผลกระทบต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทฯ โดยบริษัทฯ รับผิดชอบค่าใช้จ่าย
5. ในกรณีที่บริษัทฯ มีหน่วยงานตรวจสอบภายในของบริษัทฯ เอง คณะกรรมการตรวจสอบมีอำนาจในการให้ความเห็นชอบการแต่งตั้ง โยกย้าย เลิกจ้าง หัวหน้างานตรวจสอบภายใน และประเมินผลการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ที่ดำรงตำแหน่งหัวหน้าหน่วยตรวจสอบภายใน แต่ในกรณีที่บริษัทฯ ใช้บริการหน่วยงานภายนอกเป็นผู้ให้บริการด้านการตรวจสอบภายใน คณะกรรมการตรวจสอบมีอำนาจให้ความเห็นชอบการว่าจ้างและกำหนดค่าธรรมเนียมตอบแทนการว่าจ้างดังกล่าว
6. สอบทานให้บริษัทฯ มีระบบการจัดการและควบคุมความเสี่ยงที่เหมาะสม ครอบคลุมทั้งองค์กร และเสนอแนะแนวทางในการบริหารความเสี่ยงต่างๆ ที่เกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ อย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ
7. สอบทานการรายงานการบริหารความเสี่ยง และติดตามความเสี่ยงที่สำคัญ และนำเสนอรายงานความเห็นที่เกี่ยวกับความพอเพียงของระบบ และการควบคุมความเสี่ยงต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณา

ด้านการจัดการความขัดแย้งทางผลประโยชน์

1. พิจารณารายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ให้เป็นไปตามกฎหมายและข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่ารายการดังกล่าวสมเหตุสมผลและเป็นประโยชน์สูงสุดต่อบริษัทฯ

ด้านอื่น ๆ

1. จัดทำรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบโดยเปิดเผยไว้ในรายงานประจำปีของบริษัทฯ ซึ่งรายงานดังกล่าวต้องมีรายละเอียดตามประกาศตลาดหลักทรัพย์ฯ และระเบียบอื่นที่เกี่ยวข้อง
2. สอบทานกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบเป็นประจำทุกปี โดยกฎบัตรดังกล่าวควรมีรายละเอียดเกี่ยวกับขอบเขตของการดำเนินงานของคณะกรรมการตรวจสอบอย่างน้อยตามที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ ว่าด้วยคุณสมบัติและขอบเขตการดำเนินงานของคณะกรรมการตรวจสอบ และมีข้อกำหนดที่รองรับการทำหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบอย่างเพียงพอ เช่น การจ้างผู้เชี่ยวชาญให้ความเห็นในเรื่องที่ต้องใช้ความชำนาญเฉพาะด้าน โดยบริษัทฯ รับผิดชอบค่าใช้จ่าย เป็นต้น ในกรณีที่คณะกรรมการตรวจสอบเห็น

ว่ามีความจำเป็นต้องปรับเปลี่ยนเนื้อหาความในกฎบัตรดังกล่าวให้เหมาะสมกับระเบียบ ข้อบังคับ และสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป ให้คณะกรรมการตรวจสอบเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ให้มีการพิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป

3. ปฏิบัติหน้าที่อื่นๆ ตามที่คณะกรรมการของบริษัทฯ มอบหมาย

ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบขึ้นตรงต่อคณะกรรมการบริษัทฯ โดยประธานกรรมการตรวจสอบและกรรมการตรวจสอบมีวาระในการดำรงตำแหน่ง 3 ปี

• คณะผู้บริหาร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 คณะผู้บริหารประกอบด้วยผู้บริหารจำนวน 16 ท่าน ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
นายปราเสริฐ ปราสาททองโอสถ	ประธานคณะผู้บริหาร
นายพุดพิงศ์ ปราสาททองโอสถ	กรรมการผู้อำนวยการใหญ่/กรรมการรองผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายปฏิบัติการ
นายประคิษฐ์ ทิมกุล	กรรมการรองผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบริหาร/ผู้อำนวยการอาวุโส สำนักผู้อำนวยการใหญ่ สังกัดสำนักผู้อำนวยการใหญ่
นายคริสทอป คลาเรนซ์	รองผู้อำนวยการใหญ่อาวุโส ฝ่ายช่าง
นายปีเตอร์ วิสเนอร์	รองผู้อำนวยการใหญ่อาวุโส ฝ่ายบริหารเครือข่ายการบินและผลิตภัณฑ์
หม่อมหลวงนันทิกา วรารณ	รองผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายโฆษณาและประชาสัมพันธ์
นางอาริญา ปราสาททองโอสถ	รองผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายขาย
นายณรงค์ชัย ถนุกช่างแสง	รองผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายสนามบิน
นายวิโรจน์ สติธิโรปกรณ์	รองผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบัญชี
นายพรต เสตสุวรรณ	รองผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายการตลาด
นายปิง ณฑลาง	รองผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายนิรภัยองค์กร
พลอากาศโท เดชศรี เจริญวงศ์ ⁽¹⁾	รองผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายปฏิบัติการบิน
นายเกษม อากเนย์สุวรรณ	รองผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายตรวจสอบภายใน
นายอนวัช ลิละวัฒน์วัฒนา	รองรองผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายการเงิน/เลขานุการบริษัทฯ
นางสาวอณิญา เนตรประไพ	รองรองผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบริหาร
นางนฤมล ใจหนักแน่น	เลขานุการ สำนักประธานคณะผู้บริหาร (ระดับรองผู้อำนวยการใหญ่)

หมายเหตุ ⁽¹⁾ ได้รับแต่งตั้งเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2558 แทน นาวาอากาศโท สราวุธ ทองเล็ก ซึ่งพ้นจากตำแหน่งเมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2558

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานคณะผู้บริหาร (Chief Executive Officer)

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานคณะผู้บริหาร (Chief Executive Officer) มีดังต่อไปนี้

ด้านนโยบายและการกำกับดูแล

- ร่วมกับคณะกรรมการบริหารในการดูแลให้มีการกำหนดวิสัยทัศน์ ทิศทางการดำเนินธุรกิจ นโยบาย กลยุทธ์ของบริษัทฯ

2. สื่อสารวิสัยทัศน์ ทิศทางการดำเนินธุรกิจ นโยบาย กลยุทธ์ของบริษัทฯ ที่ได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ ให้ผู้บริหารระดับสูงของบริษัทฯ ใช้เป็นกรอบในการจัดทำแผนงานและบริหารจัดการธุรกิจของแต่ละหน่วยงาน
3. ดูแลให้บริษัทฯ มีการจัดทำแผนธุรกิจ แผนงบประมาณ แผนการลงทุน และแผนงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมขององค์กร (Corporate Social Responsibility: CSR) ให้สอดคล้องกับนโยบายและกลยุทธ์ที่วางไว้ ตลอดจนกลั่นกรองแผนดังกล่าว และเสนอคณะกรรมการบริหารพิจารณา
4. ดูแลการปฏิบัติงานของบริษัทฯ ให้เป็นไปตามแผนงานต่างๆ ที่วางไว้ รวมทั้งให้เป็นไปตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ และข้อกำหนดของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนกฎ ระเบียบ ข้อบังคับของบริษัทฯ และนำมาซึ่งผลประโยชน์ที่ได้นั้นไปทั่วทั้งในส่วนที่เป็นเป้าหมายทางการเงิน และมีใช้การเงิน
5. ดูแลให้การจัดการของบริษัทฯ เป็นไปอย่างโปร่งใส

ด้านการเงิน

1. อนุมัติรายจ่ายต่างๆตามแผนงานที่ได้รับการอนุมัติโดยคณะกรรมการบริษัทฯคณะกรรมการบริหารและตามอำนาจที่ได้รับมอบหมาย

ด้านการควบคุม การตรวจสอบภายใน และการบริหารความเสี่ยง

1. ดูแลให้บริษัทฯ มีระบบปฏิบัติการควบคุมภายในที่เหมาะสมตามแนวทางที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริหาร และ/หรือคณะกรรมการตรวจสอบ
2. ดูแลให้บริษัทฯ มีระบบการจัดการและควบคุมความเสี่ยงที่เหมาะสม และเป็นไปตามแนวทางที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริหาร และ/หรือคณะกรรมการตรวจสอบ

ด้านทรัพยากรบุคคล

1. ดูแลเกี่ยวกับการบริหารจัดการด้านทรัพยากรบุคคลของบริษัทฯ ในภาพรวม

ด้านการติดต่อสื่อสารกับผู้ถือหุ้น

1. เป็นตัวแทนของบริษัทฯ ในการติดต่อสื่อสารกับผู้ถือหุ้น
2. สนับสนุนคณะกรรมการบริษัทฯ ในการจัดให้มีช่องทางในการสื่อสารกับผู้ถือหุ้นอย่างเหมาะสม สม่ำเสมอ และจัดให้มีการเปิดเผยข้อมูลอย่างเป็นมาตรฐานและโปร่งใส

ด้านสัมพันธ์กับบุคคลภายนอก

1. เป็นตัวแทนของบริษัทฯ ในการประชาสัมพันธ์องค์กรต่อสาธารณะโดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนของการสร้างเครือข่ายความสัมพันธ์และภาพลักษณ์ที่ดีขององค์กรในระดับประเทศและระดับสากล

ด้านอื่น ๆ

1. ปฏิบัติหน้าที่อื่นๆ ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริหาร

ทั้งนี้ประธานคณะผู้บริหารหรือผู้รับมอบอำนาจจากประธานคณะผู้บริหารไม่สามารถอนุมัติรายการที่ตนหรือบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง (ตามที่นิยามไว้ในประกาศคณะกรรมการ ก.ล.ต. หรือประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน) อาจมีส่วนได้เสียหรืออาจได้รับประโยชน์ในลักษณะใดๆ หรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อื่นใดกับบริษัทฯ หรือบริษัทย่อยของบริษัทฯ ยกเว้นเป็นการอนุมัติรายการที่เป็นไปตามนโยบายและหลักเกณฑ์ที่ที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือคณะกรรมการบริษัทฯ ได้พิจารณาอนุมัติไว้

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (President)

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (President) มีดังต่อไปนี้

1. กำหนดวิสัยทัศน์ (Vision)/พันธกิจ (Mission)/วัตถุประสงค์ (Objective)/เป้าหมาย (Goal) ของบริษัทฯ ในการกำหนดทิศทางการดำเนินธุรกิจขององค์กร เพื่อสร้างกรอบการดำเนินงานที่ชัดเจนให้ทุกคนในองค์กรดำเนินการตามอย่างเป็นระบบ และเป็นไปในทิศทางเดียวกัน
2. กำกับดูแลการดำเนินธุรกิจด้วยความถูกต้องบนพื้นฐานของระเบียบข้อบังคับ กฎเกณฑ์ กฎหมาย ฯลฯ ด้วยความโปร่งใส สามารถตรวจสอบได้ มีความเป็นธรรมต่อผู้ถือหุ้น พนักงาน ลูกค้า และทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง
3. กำกับดูแลผลการดำเนินการ ผลประกอบการทางธุรกิจ และรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทฯ และผู้ถือหุ้น เพื่อคาดคะเนแนวโน้ม และกำหนดทิศทางการดำเนินงานทางธุรกิจ
4. กำหนดนโยบายเพื่อสร้างขีดความสามารถทางการบริหารของผู้บริหาร ในการเตรียมความพร้อมการพัฒนาบุคลากรภายในองค์กร เพื่อความอยู่รอดขององค์กร และการเจริญเติบโตของธุรกิจอย่างยั่งยืน
5. กำหนดแนวทางการเจริญเติบโตในระยะยาว เพื่อเตรียมความพร้อมต่อการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นของสภาพแวดล้อมเศรษฐกิจ และคู่แข่งทางธุรกิจ ในการสร้างประสิทธิภาพและศักยภาพทางการแข่งขัน
6. บริหาร สั่งการ ควบคุม และติดตามการดำเนินงานของผู้ใต้บังคับบัญชา
7. กำกับดูแลการดำเนินธุรกิจภายใต้หลักจริยธรรมและการจัดการที่ดี โดยรับผิดชอบต่อสังคม และสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะสั้นและระยะยาวอันนำไปสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน
8. ปฏิบัติงานอื่นๆ ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ

ทั้งนี้ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ หรือผู้รับมอบอำนาจจากกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ไม่สามารถอนุมัติรายการที่ตนหรือบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง (ตามที่นิยามไว้ในประกาศคณะกรรมการ ก.ล.ต. หรือประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน) อาจมีส่วนได้เสีย หรืออาจได้รับประโยชน์ในลักษณะใดๆ หรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อื่นใดกับบริษัทฯ หรือบริษัทย่อยของบริษัทฯ ยกเว้นเป็นการอนุมัติรายการที่เป็นไปตามนโยบายและหลักเกณฑ์ที่ที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือคณะกรรมการบริษัทฯ ได้พิจารณาอนุมัติไว้

• อำนาจอนุมัติ

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำหนดให้รายการต่อไปนี้ คือ งบลงทุนประจำปี การเสนองบประมาณค่าใช้จ่ายประจำปีการอนุมัติโครงการหรือสินทรัพย์ที่มีความต้องการอย่างเร่งด่วนระหว่างปีที่มีมูลค่าเกินกว่า 100.0 ล้านบาท การอนุมัติค่าใช้จ่ายงบประมาณที่มีมูลค่าเกินกว่า 100.0 ล้านบาท การจัดหา จัดซื้อ และการเช่าระยะยาวเครื่องบิน การทำรายการระหว่างกันกรณี

เป็นข้อตกลงทางการค้าที่ไม่เป็นเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไป การลงทุนในธุรกิจและหลักทรัพย์ที่มีมูลค่ามากกว่า 500 ล้านบาท จะต้องได้ผ่านการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ

ทั้งนี้ ในกรณีที่เป็นการลงทุนในหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ที่มีความเกี่ยวข้องหรือเกี่ยวข้องกับบริษัทฯ ผู้บริหาร หรือ กรรมการของบริษัทฯ ให้คณะกรรมการบริหาร นำเรื่องเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติเกี่ยวกับการลงทุนดังกล่าว โดยกรรมการที่มีส่วนเกี่ยวข้องหรือมีส่วนได้ส่วนเสีย จะไม่เข้าร่วมประชุมและออกเสียงลงคะแนนในการประชุมเรื่องดังกล่าว

- การสรรหาและแต่งตั้งกรรมการและผู้บริหารระดับสูงสุด

1. **กรรมการอิสระ**

คุณสมบัติของกรรมการอิสระ เป็นไปตามนิยามที่กำหนดไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่เกี่ยวข้องซึ่งสามารถสรุปได้ดังต่อไปนี้

1. ถือหุ้นไม่เกินร้อยละหนึ่งของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือนิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้งของบริษัทฯ ทั้งนี้ ให้นับรวมการถือหุ้นของผู้ที่เกี่ยวข้องของกรรมการอิสระรายนั้นๆ ด้วย (ผู้ที่เกี่ยวข้อง หมายถึง บุคคลตามมาตรา 258 แห่งพ.ร.บ. หลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์)
2. ไม่เป็นหรือเคยเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษาที่ได้เงินเดือนประจำ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทย่อยลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือของผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้ว ไม่น้อยกว่าสองปีทั้งนี้ ลักษณะต้องห้ามดังกล่าวไม่รวมถึงกรณีที่กรรมการอิสระเคยเป็นข้าราชการ หรือที่ปรึกษาของส่วนราชการซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ
3. ไม่เป็นบุคคลที่มีความสัมพันธ์ทางสายโลหิต หรือ โดยการจดทะเบียนตามกฎหมายในลักษณะที่เป็นบิดามารดา คู่สมรส พี่น้อง และบุตร รวมทั้งคู่สมรสของบุตรของ ผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ผู้มีอำนาจควบคุม หรือบุคคลที่จะได้รับการเสนอให้เป็น ผู้บริหารหรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯหรือบริษัทย่อย
4. ไม่มีหรือเคยมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ ในลักษณะที่อาจเป็นการขัดขวางการใช้วิจารณญาณอย่างอิสระของตนรวมทั้ง ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย หรือผู้มีอำนาจควบคุมของผู้ที่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้ว ไม่น้อยกว่าสองปี
5. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ และ ไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของสำนักงานสอบบัญชี ซึ่งมีผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ สังกัดอยู่ เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้ว ไม่น้อยกว่าสองปี
6. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ให้บริการทางวิชาชีพใดๆ ซึ่งได้รับค่าบริการเกินกว่าสองล้านบาทต่อปีจากบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ และ ไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มี

อำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของผู้ให้บริการทางวิชาชีพนั้นด้วย เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้ว ไม่น้อยกว่าสองปี

7. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งขึ้นเพื่อเป็นตัวแทนของกรรมการของบริษัทฯ ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ถือหุ้น ซึ่งเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่
8. ไม่ประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของบริษัทฯ หรือบริษัทย่อย หรือไม่เป็นหุ้นส่วน หรือกรรมการ ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษาที่รับเงินเดือนประจำ หรือถือหุ้นเกินร้อยละหนึ่ง ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทอื่น ซึ่งประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของบริษัทฯ หรือบริษัทย่อย
9. ไม่มีลักษณะอื่นใดที่ทำให้ไม่สามารถให้ความเห็นอย่างเป็นทางการเป็นการดำเนินงานของบริษัทฯ

2. กรรมการและผู้บริหารของบริษัทฯ

บริษัทฯ ยังมีได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการสรรหา (Nominating Committee) โดยคณะกรรมการบริษัทฯ จะเป็นผู้กำหนด หลักเกณฑ์ในการดำเนินการสรรหากรรมการและผู้บริหารของบริษัทฯ ให้เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ตามที่ตลาดหลักทรัพย์ฯ กำหนด ด้วยความโปร่งใส ตามหลักธรรมาภิบาล

เมื่อกรรมการที่ดำรงตำแหน่งครบวาระ หรือมีเหตุจำเป็นที่จะต้องแต่งตั้งกรรมการเพิ่ม คณะกรรมการที่ดำรงตำแหน่งในปัจจุบันจะหารือร่วมกันเพื่อพิจารณาคัดเลือกกรรมการ โดยใช้หลักเกณฑ์และวิธีการสรรหา โดยพิจารณาถึงความรู้ความสามารถ รวมถึงประสบการณ์การทำงาน ประกอบการพิจารณาเพื่อกำหนดตัวบุคคลที่มีความเหมาะสมทั้งด้านประสบการณ์ ความรู้ความสามารถที่จะเป็นประโยชน์ต่อบริษัทฯ เข้ามาเป็นกรรมการ ทั้งนี้ บุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทฯ จะต้องมีความประพฤติครบถ้วนตามมาตรา 68 แห่งพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) และประกาศคณะกรรมการ ก.ล.ด. และไม่มีลักษณะต้องห้ามตาม พ.ร.บ. หลักทรัพย์ กฎหมายอื่น และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง โดยภายหลังจากที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ มีมติแต่งตั้งแล้ว จะเสนอรายชื่อกรรมการดังกล่าวต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้น เพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป (ตามแต่ละกรณี)

องค์ประกอบและการแต่งตั้ง การถอดถอน หรือการพ้นจากตำแหน่งกรรมการของบริษัทฯ นั้น จะมีกำหนดไว้ใน ข้อบังคับของบริษัทฯ ซึ่งสามารถสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

1. คณะกรรมการของบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการอย่างน้อย 5 คน และกรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวน กรรมการทั้งหมดนั้น จะต้องมิถิ่นที่อยู่ในประเทศไทย
2. ที่ประชุมผู้ถือหุ้นเป็นผู้เลือกตั้งกรรมการ โดยใช้เสียงข้างมากตามหลักเกณฑ์และวิธีการดังต่อไปนี้
 - (1) ผู้ถือหุ้นคนหนึ่งมีคะแนนเสียงเท่ากับหนึ่ง (1) หุ้นต่อหนึ่ง (1) เสียง โดยผู้ถือหุ้นจะต้องใช้คะแนนเสียงที่มีอยู่ทั้งหมดเลือกตั้งบุคคลเดียวหรือหลายคนเป็นกรรมการ แต่จะแบ่งคะแนนเสียงให้ผู้ใดมากที่สุดเพียงใดไม่ได้
 - (2) ให้ผู้ถือหุ้นออกเสียงลงคะแนนเลือกตั้งกรรมการเป็นรายบุคคล

- (3) บุคคลที่ได้รับคะแนนเสียงสูงสุดตามลำดับลงมาเป็นผู้ได้รับเลือกตั้งเป็นกรรมการเท่าจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ในกรณีที่บุคคลซึ่งได้รับการเลือกตั้งในลำดับถัดลงมา มีคะแนนเสียงเท่ากันเกินจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ให้ประธานที่ประชุมผู้ถือหุ้นเป็นผู้ออกเสียงชี้ขาด
3. ในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปีทุกครั้ง ให้กรรมการออกจากตำแหน่งจำนวนหนึ่งในสาม ถ้าจำนวนกรรมการจะแบ่งออกให้ตรงเป็นสามส่วนไม่ได้ ก็ให้ออกโดยจำนวนใกล้เคียงที่สุดกับส่วนหนึ่งในสาม กรรมการที่จะต้องออกจากตำแหน่งในปีแรกและปีที่สองภายหลังจดทะเบียนบริษัทนั้น ให้จับสลากกัน ส่วนปีหลังๆ ต่อไป ให้กรรมการคนที่อยู่ในตำแหน่งนานที่สุดนั้นเป็นผู้ออกจากตำแหน่งกรรมการที่ออกตามวาระนั้น อาจได้รับเลือกให้กลับเข้ามาดำรงตำแหน่งอีกได้
4. กรรมการคนใดจะลาออกจากตำแหน่งให้ยื่นใบลาออกต่อบริษัทฯ โดยการลาออกนั้นจะมีผลนับแต่วันที่ใบลาออกถึงบริษัทฯ
5. ที่ประชุมผู้ถือหุ้นอาจลงมติให้กรรมการคนใดออกจากตำแหน่งก่อนถึงคราวออกตามวาระได้ด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่าสามในสี่ ของจำนวนผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและมีสิทธิออกเสียง และมีหุ้นนับรวมกันได้ไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนหุ้นที่ถือโดยผู้ถือหุ้นที่มาประชุมและมีสิทธิออกเสียง

3. กรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้แต่งตั้งกรรมการตรวจสอบอย่างน้อย 3 ท่าน โดยแต่งตั้งจากกรรมการอิสระที่มีคุณสมบัติครบถ้วนตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน รวมถึงประกาศตลาดหลักทรัพย์ฯ ทั้งนี้ กรรมการตรวจสอบจะต้องมีคุณสมบัติเป็นไปตามข้อกำหนดที่คณะกรรมการกำกับตลาดทุนกำหนด ซึ่งรวมถึงคุณสมบัติดังต่อไปนี้

1. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ให้ตัดสินใจในการดำเนินกิจการของบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทย่อยลำดับเดียวกัน หรือนิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง
2. ไม่เป็นกรรมการของบริษัทใหญ่ บริษัทย่อย หรือบริษัทย่อยลำดับเดียวกันเฉพาะที่เป็นบริษัทจดทะเบียน
3. มีความรู้และประสบการณ์และสามารถอุทิศเวลาได้อย่างเพียงพอที่จะสามารถทำหน้าที่ในฐานะกรรมการตรวจสอบ
4. ต้องไม่เป็นกรรมการตรวจสอบของบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ซึ่งอยู่ในธุรกิจหรืออุตสาหกรรมเดียวกัน และไม่เป็นกรรมการตรวจสอบของบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ อื่นเกินกว่า 5 บริษัท เนื่องจากอาจมีผลให้การปฏิบัติหน้าที่ในบริษัทใดบริษัทหนึ่งทำได้ไม่เต็มที่

ทั้งนี้ กรรมการตรวจสอบอย่างน้อยหนึ่งคน ต้องเป็นผู้ที่มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอที่จะสามารถทำหน้าที่ในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงินได้

- การกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทย่อยและบริษัทร่วม

บริษัทฯ จะดำเนินการกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทย่อยและบริษัทร่วม ดังนี้

- (1) ส่งกรรมการของบริษัทฯ หรือผู้บริหารที่มีคุณสมบัติและประสบการณ์ที่เหมาะสมกับการดำเนินธุรกิจที่ได้รับความคิดเห็นชอบจากคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อเป็นกรรมการตัวแทนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม ทั้งนี้ เพื่อทำหน้าที่กำหนดนโยบายที่สำคัญในการบริหารงานและควบคุมการดำเนินธุรกิจของบริษัทย่อยและบริษัทร่วมดังกล่าวตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ
- (2) ดำเนินการให้บริษัทย่อยกำหนดนโยบายการเข้าทำรายการของบริษัทย่อย กับบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน และรายการได้มาจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สิน โดยให้ นโยบายดังกล่าวสอดคล้องและเป็นไปตามกฎหมาย กฎเกณฑ์ ประกาศระเบียบ ข้อกำหนด และหนังสือเวียนที่เกี่ยวข้องที่ประกาศโดยสำนักงาน ก.ล.ด.
- (3) ดำเนินการให้บริษัทย่อย จัดทำรายงานทางการเงิน เพื่อให้แสดงถึงสถานะทางการเงินและผลการประกอบกิจการของบริษัทฯ โดยอยู่บนพื้นฐานของข้อมูลทางบัญชีที่ถูกต้อง ครบถ้วน และเพียงพอตามมาตรฐานการบัญชีซึ่งเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป และรายงานการทำรายการระหว่างบริษัทย่อยดังกล่าวกับบุคคลที่อาจมีส่วนได้เสีย หรือมีความขัดแย้งกันในทางผลประโยชน์ รวมถึงรายการการ ได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ของบริษัทย่อยดังกล่าว โดยให้มีการนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อทราบอย่างน้อยปีละ 4 ครั้ง
- (4) ดำเนินการให้บริษัทย่อยที่เป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจหลักจัดให้มีหน่วยงานตรวจสอบภายใน (Internal Audit) หรือผู้ตรวจสอบภายในจากภายนอก เข้ามาจัดทำแผนงานการตรวจสอบภายในประจำปีของบริษัทดังกล่าว และจัดให้มีการตรวจสอบตามแผนงานตรวจสอบภายในประจำปีที่ได้รับความคิดเห็นชอบจากคณะกรรมการตรวจสอบของบริษัทฯ รวมถึงจัดให้มีรายงานผลการตรวจสอบและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับระบบการควบคุมภายใน ว่าระบบการควบคุมภายในของบริษัทดังกล่าว มีความรัดกุมเพียงพอหรือไม่ และพนักงาน ผู้บริหาร และกรรมการของบริษัทดังกล่าว ได้มีการปฏิบัติให้สอดคล้องกับนโยบายการควบคุมภายในมากน้อยเพียงใด เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการของบริษัทย่อยภายในระยะเวลาที่เหมาะสมอย่างสม่ำเสมอ

- **การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน**

บริษัทฯ มีนโยบายและวิธีการดูแลกรรมการ และผู้บริหารในการนำข้อมูลภายในของบริษัทฯ ซึ่งยังไม่เปิดเผยต่อสาธารณะชน ไปใช้เพื่อแสวงหาประโยชน์ส่วนตนดังนี้

1. ให้ความรู้แก่กรรมการและผู้บริหาร เกี่ยวกับหน้าที่ในการรายงานการถือครองหลักทรัพย์ของตน คู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ต่อสำนักงานคณะกรรมการ ก.ล.ด. ตามมาตรา 59 และบทกำหนดโทษตามมาตรา 275 แห่งพ.ร.บ. หลักทรัพย์ รวมทั้งการรายงานการ ได้มาหรือจำหน่ายหลักทรัพย์ของตน คู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะต่อสำนักงานคณะกรรมการ ก.ล.ด. ตามมาตรา 246 และบทกำหนดโทษ ตามมาตรา 298 แห่งพ.ร.บ. หลักทรัพย์
2. ให้กรรมการและผู้บริหารของบริษัทฯ รวมถึงคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ จัดทำและเปิดเผยรายงานการถือครองหลักทรัพย์และรายงานการเปลี่ยนแปลงการถือครองหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ต่อสำนักงานคณะกรรมการ ก.ล.ด. ตามมาตรา 59 และบทกำหนดโทษ ตามมาตรา 275 แห่งพ.ร.บ. หลักทรัพย์ และจัดส่งสำเนารายงานนี้ให้แก่บริษัทฯ ในวันเดียวกับวันที่ส่งรายงานต่อสำนักงานคณะกรรมการ ก.ล.ด.
3. กรรมการ ผู้บริหาร พนักงานและลูกจ้างของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ที่ได้รับทราบข้อมูลภายในที่เป็นสาระสำคัญซึ่งมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงราคาหลักทรัพย์ต้องใช้ความระมัดระวังในการซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ในช่วง

30 วันก่อนที่งบการเงินหรือข้อมูลภายในนั้นจะเปิดเผยต่อสาธารณชนและในช่วงระยะเวลา 24 ชั่วโมงภายหลังจากที่ข้อมูลภายในของบริษัทฯ ได้เปิดเผยต่อสาธารณชนแล้ว ผู้ที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลภายในต้องไม่เปิดเผยข้อมูลนั้นให้ผู้อื่นทราบจนกว่าจะได้มีการแจ้งข้อมูลนั้นให้แก่ตลาดหลักทรัพย์ฯ

4. ห้ามมิให้กรรมการผู้บริหารพนักงานและลูกจ้างของบริษัทฯ ใช้ข้อมูลภายในของบริษัทฯ ที่มีหรืออาจมีผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงราคาของหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ซึ่งยังมีได้เปิดเผยต่อสาธารณชนซึ่งตนได้ล่วงรู้มาในตำแหน่งหรือฐานะเช่นนั้น มาใช้เพื่อการซื้อหรือขายหรือเสนอซื้อหรือเสนอขายหรือชักชวนให้บุคคลอื่นซื้อหรือขายหรือเสนอซื้อ หรือเสนอขายซึ่งหุ้นหรือหลักทรัพย์อื่น (ถ้ามี) ของบริษัทฯ ไม่ว่าทั้งทางตรงหรือทางอ้อมในประการที่น่าจะเกิดความเสียหายแก่บริษัทฯ ไม่ว่าทั้งทางตรงหรือทางอ้อมและไม่ว่าการกระทำดังกล่าวจะทำให้ประโยชน์ต่อตนเองหรือผู้อื่นหรือนำข้อเท็จจริงเช่นนั้นออกเปิดเผยเพื่อให้ผู้อื่นกระทำการดังกล่าวโดยตนได้รับผลประโยชน์ตอบแทนหรือไม่ก็ตาม

- **ค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชี**

ในรอบบัญชี สิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทฯ ได้จ่ายค่าตอบแทนให้แก่ผู้สอบบัญชีคือ นางสาวพิมพ์ใจ มานิตจกรกิจ จากบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด สำหรับการสอบบัญชีงบการเงินเท่ากับ 5.1 ล้านบาท

การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ

- **การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ**

ในปี 2558 บริษัทฯ มีการจัดประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ จำนวน 12 ครั้ง โดยมีรายละเอียดการเข้าประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ดังนี้

ชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม/การประชุมทั้งหมดในปี 2558
1. พลอากาศเอก เกษตร โรจนนิล	9/12
2. นายปราเสริฐ ปราสาททองโอสถ	12/12
3. นายพุดพิงศ์ ปราสาททองโอสถ	12/12
4. พลตำรวจโท วิสณุ ปราสาททองโอสถ	8/12
5. นายประดิษฐ์ ติงกุล	12/12
6. นายศรีภพ สารสาส	12/12
7. พลเอก วิชิต ยาทิพย์	11/12
8. นายเจมส์ แพ็ททริก รูนี่	9/12
9. นางนฤมล น้อยอ่ำ	11/12
10. นายสหรัตน์ เพ็ญกุล ⁽¹⁾	-

หมายเหตุ ⁽¹⁾ ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการของบริษัทฯ ตามมติที่ประชุมกรรมการบริษัทครั้งที่ 12/2558 ซึ่งประชุมเมื่อวันที่ 24 ธันวาคม 2558 แทน นายเจมส์ แพ็ททริก รูนี่ ซึ่งพ้นจากตำแหน่ง และได้รับการจดทะเบียนเข้าเป็นกรรมการกับกระทรวงพาณิชย์เมื่อวันที่ 7 มกราคม 2559

- การประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ

ในปี 2558 บริษัทฯ มีการจัดประชุมคณะกรรมการตรวจสอบจำนวน 4 ครั้ง โดยมีรายละเอียดการเข้าประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ ดังนี้

ชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม/การประชุมทั้งหมดในปี 2558
1. นายศรีภพ สารสาส	4/4
2. พลเอก วิจิต ชาติพิชัย	3/4
3. นายเจมส์ แพ็ททริก รุณีย์	2/4
4. นายสหรัตน์ เพ็ญกุล ⁽¹⁾	-

หมายเหตุ ⁽¹⁾ ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการของบริษัทฯ ตามมติที่ประชุมกรรมการบริษัทครั้งที่ 12/2558 ซึ่งประชุมเมื่อวันที่ 24 ธันวาคม 2558 แทน นายเจมส์ แพ็ททริก รุณีย์ ซึ่งพ้นจากตำแหน่ง และได้รับการจดทะเบียนเข้าเป็นกรรมการกับกระทรวงพาณิชย์เมื่อวันที่ 7 มกราคม 2559

เลขานุการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้ง นายอนวัช ลิละวัฒน์วัฒนา เป็นเลขานุการบริษัทฯ นับตั้งแต่วันที่ 13 มีนาคม 2556 โดยมีหน้าที่และความรับผิดชอบตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

- ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน

(ก) ค่าตอบแทนของกรรมการบริษัทฯ

ในปี 2558 บริษัทฯ ได้จ่ายค่าตอบแทนให้แก่กรรมการจำนวน 9 ราย เป็นจำนวนทั้งสิ้น 38.83 ล้านบาท โดยค่าตอบแทนดังกล่าวเป็นค่าตอบแทนในรูปแบบค่าบำเหน็จ และค่าเบี้ยประชุมในฐานะกรรมการเท่านั้น ทั้งนี้ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

รายชื่อคณะกรรมการบริษัทและตำแหน่ง		ค่าตอบแทนรวมในฐานะกรรมการ ปี 2558 (ล้านบาท)
1. พลอากาศเอก เกษตร โรจนนิล	ประธานกรรมการ	8.64
2. นายปราเสริฐ ปราสาททองโอสถ	รองประธานกรรมการ	7.44
3. นายพุดพิงศ์ ปราสาททองโอสถ	กรรมการ	5.37
4. พลตำรวจโท วิสณุ ปราสาททองโอสถ	กรรมการ	3.18
5. นายประดิษฐ์ ทิฆมกุล	กรรมการ	3.90
6. นายศรีภพ สารสาส	ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ	3.42

รายชื่อคณะกรรมการบริษัทและตำแหน่ง		ค่าตอบแทนรวมในฐานะกรรมการ ปี 2558 (ล้านบาท)
7. พลเอก วิจิต ยาทิพย์	กรรมการ	3.31
8. นายเจมส์ แพ็ททริค รูนีย์	กรรมการ	0.29
9. นางนฤมล น้อยอ่ำ	กรรมการ	3.27
10. นายสหรัตน์ เพ็ญกุล ⁽¹⁾	กรรมการ	-

หมายเหตุ ⁽¹⁾ ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการของบริษัทฯ ตามมติที่ประชุมกรรมการบริษัทครั้งที่ 12/2558 ซึ่งประชุมเมื่อวันที่ 24 ธันวาคม 2558 แทน นายเจมส์ แพ็ททริค รูนีย์ ซึ่งพ้นจากตำแหน่ง และได้รับการจดทะเบียนเข้าเป็นกรรมการกับกระทรวงพาณิชย์เมื่อวันที่ 7 มกราคม 2559

(ข) ค่าตอบแทนของผู้บริหารบริษัทฯ

ในปี 2558 บริษัทฯ ได้จ่ายค่าตอบแทนให้แก่ประธานคณะกรรมการ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และผู้บริหาร รวม 16 ราย เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้นประมาณ 221.9 ล้านบาท โดยค่าตอบแทนดังกล่าวเป็นค่าตอบแทนในรูปแบบเงินเดือน โบนัส และค่าตอบแทนอื่นๆ

ค่าตอบแทนอื่น

สิทธิประโยชน์อื่นๆ สำหรับกรรมการบริษัทฯ มีรายละเอียดหลักเกณฑ์และเงื่อนไข ดังต่อไปนี้

1. ให้กรรมการได้รับสิทธิประโยชน์เกี่ยวกับค่ารักษาพยาบาล โดยสำหรับกรรมการแต่ละท่านในวงเงินไม่เกิน 1,000,000 บาท (หนึ่งล้านบาท) ต่อปี และรวมกันในช่วงวาระการดำรงตำแหน่ง ไม่เกิน 2,000,000 บาท (สองล้านบาท)
2. ให้กรรมการได้รับสิทธิประโยชน์เกี่ยวกับบัตรโดยสารเครื่องบินของบริษัทฯ โดยสำหรับกรรมการแต่ละท่านและผู้ติดตาม 1 ท่าน ไม่เกิน 24 ครั้งต่อปี
3. ให้กรรมการได้รับสิทธิประโยชน์เกี่ยวกับการใช้เครื่องบินของบริษัทฯ (เมื่อตารางการบินว่าง) สำหรับกิจการของบริษัทฯ และ/หรือคณะกรรมการ และ/หรือกรรมการ และกิจกรรมดังกล่าวเป็นกิจกรรมที่มีประโยชน์ หรือส่งเสริมภาพลักษณ์ของบริษัทฯ หรือของธุรกิจของบริษัทฯ สาธารณประโยชน์ กิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคมขององค์กร และภารกิจพิเศษอื่นๆ ไม่เกิน 100 ชั่วโมงต่อปี
4. ให้บริษัทฯ จัดให้มีการทำประกันภัยความรับผิดของกรรมการและผู้บริหาร (Directors and Officers Liabilities Insurance) ให้เป็นสิทธิประโยชน์แก่กรรมการและผู้บริหาร

- บุคลากรและการฝึกอบรม

ข้อมูลทั่วไป

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทฯ มีพนักงานรวมทั้งสิ้นจำนวน 2,613 คน โดยแบ่งตามหน้าที่ได้ดังนี้

จำนวนบุคลากร	ณ 31 ธันวาคม 2558
ลูกเรือบนเที่ยวบิน:	
นักบิน	328
พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน	581
พนักงานภาคพื้นดิน:	
ฝ่ายบริการลูกค้าภาคพื้น	323
ฝ่ายช่าง	248
หน้าที่อื่นๆ :	
ฝ่ายการตลาด การสำรองที่นั่ง การขายพื้นที่ และระวางสินค้า	161
อื่นๆ	972
รวมทั้งสิ้น	2,613

บริษัทฯ กำหนดให้มีกว่าห้าจ้างนักบิน วิศวกร และบุคลากรอื่นๆ ที่มีความสามารถและความทุ่มเท และมีประสิทธิภาพในการทำงาน ทั้งนี้ จากแผนการเติบโตของบริษัทฯ ทำให้บริษัทฯ ต้องว่าจ้าง ฝึกอบรม พนักงานใหม่เป็นจำนวนมากในอนาคต บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงความจำเป็นในการคงความต่อเนื่องในการบริหารจัดการของบริษัทฯ เพื่อรักษาข้อได้เปรียบของบริษัทฯ ให้เหนือคู่แข่ง ทั้งนี้ กรรมการของบริษัทฯ เชื่อว่าความสำเร็จอย่างต่อเนื่องของบริษัทฯ นั้นขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายอย่างซึ่งรวมถึง การสนับสนุนและความทุ่มเทของผู้บริหารของบริษัทฯ ทั้งนี้ ทางบริษัทฯ ได้ปรับใช้กลยุทธ์ด้านทรัพยากรบุคคลซึ่งรวมถึง ค่าตอบแทนที่สามารถแข่งขันได้ การสรรหาบุคคลที่เหมาะสมกับวัตถุประสงค์ และแผนการสืบทอดงาน

บริษัทฯ ว่าจ้างนักบินที่มีประสบการณ์และได้รับใบอนุญาตทั้งจากภาคการทหารหรือจากสายการบินอื่น อีกทั้ง บริษัทฯ ยังได้ว่าจ้างนักบินพาณิชย์ที่ไม่มีการบันทึกสุขภาพการบินเฉพาะแบบที่มีคุณสมบัติครบถ้วน โดยนักบินดังกล่าวต้องมีชั่วโมงบิน 250 ชั่วโมงก่อนได้รับใบอนุญาตนักบิน นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้สรรหาและตั้งใจจะสรรหาบุคลากรนักศึกษาที่จบการศึกษาจาก มหาวิทยาลัยโดยตรง โดยบริษัทฯ รับประกันว่าจะให้เข้าทำงานกับบริษัทฯ ภายหลังจากจบการศึกษาจากโรงเรียนการบิน (ด้วยค่าใช้จ่ายตนเอง)

บริษัทฯ พยายามสร้างแรงจูงใจเพื่อรักษาพนักงานของบริษัทฯ โดยให้ผลตอบแทนตามการปฏิบัติงาน พร้อมทั้งยกระดับและทักษะความสามารถของพนักงานด้วยการฝึกอบรม ทั้งนี้ บริษัทฯ ให้พนักงานของบริษัทฯ เข้าร่วมการประชุมและเข้ารับการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้พนักงานได้รับและพัฒนาทักษะและความสามารถที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ การฝึกอบรมขณะปฏิบัติงานเป็นแนวทางสำคัญอีกประการหนึ่งในการถ่ายทอดความรู้จากผู้เชี่ยวชาญไปยังพนักงานใหม่หรือพนักงานระดับล่าง การลงทุนในทรัพยากรมนุษย์ช่วยเพิ่มขีดความสามารถของพนักงาน นอกจากนี้ ด้านการพัฒนาทักษะเหล่านี้ยังช่วยเสริมความพร้อมให้แก่พนักงานระดับล่างและระดับกลาง เพื่อรับผิดชอบงานของผู้บริหารระดับสูงต่อไป

กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บริษัทฯ ได้จัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2542 กับบริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน ไทยพาณิชย์ จำกัด โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการออมของพนักงานในระยะยาว สร้างหลักประกันให้กับพนักงานและครอบครัวในกรณีที่ออกจากงาน เกษียณอายุ หรือเสียชีวิต นอกจากนี้ กองทุนสำรองเลี้ยงชีพยังเป็นแรงจูงใจทำให้พนักงานทำงานกับบริษัทฯ เป็นระยะเวลานาน ก่อให้เกิดความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างนายจ้างและลูกจ้าง ซึ่งช่วยให้ประสิทธิภาพในการทำงานดีขึ้น ต่อมาเมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2543 บริษัทฯ ได้แต่งตั้งบริษัทหลักทรัพย์ กองทุนรวม จำกัด (มหาชน) ภายหลังได้เปลี่ยนชื่อบริษัทเป็น “บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน เอ็มเอฟซี จำกัด (มหาชน)” เป็นบริษัทจัดการกองทุนรวมสำรองเลี้ยงชีพ โดยบริษัทฯ สมทบเงินร้อยละ 3-8 ของเงินเดือนของพนักงานเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพ และพนักงานจ่ายเงินสะสมเข้ากองทุนในอัตราร้อยละ 3-8 ของเงินเดือนของพนักงานแต่ละราย

นโยบายในการพัฒนาบุคลากร

การฝึกอบรมผู้บริหารและพนักงาน

บริษัทฯ ส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนาศักยภาพของพนักงานอย่างต่อเนื่อง จัดให้มีการฝึกอบรมและพัฒนาทั้งภายในและภายนอกองค์กรให้กับผู้บริหารและพนักงานแต่ละระดับ ตามแนวทางในการพัฒนาและฝึกอบรมบุคลากรที่บริษัทฯ จัดทำขึ้น (Training Development Framework) เป็นไปตามค่านิยมหลักขององค์กร (Core Values) สมรรถนะหลัก (Core Competency) สมรรถนะด้านบริหารจัดการ (Managerial Competency) ที่บริษัทฯ กำหนด ทั้งยังสนับสนุนการขับเคลื่อนทางธุรกิจขององค์กร โดยบริษัทฯ มุ่งเน้นการพัฒนาหลักสูตรให้เหมาะสมกับบุคลากรในแต่ละระดับขององค์กร ซึ่งบริษัทฯ ได้รับความร่วมมือกับสถาบันการอบรมชั้นนำและ/หรือมหาวิทยาลัยในประเทศในการพัฒนาหลักสูตรทั้งระยะสั้นและระยะยาว เช่น หลักสูตรภาคบังคับสำหรับพนักงาน (Fundamental Program) หลักสูตรพัฒนาความรู้ทางธุรกิจและการบริหารจัดการสำหรับผู้บริหาร (Leadership Development Program), หลักสูตรพัฒนาทักษะหัวหน้างาน (Supervisory Skills) เป็นต้น นอกจากนี้ บริษัทฯ จัดให้มีการฝึกอบรมเพื่อพัฒนาทักษะ ความรู้ ความสามารถทั่วไป (General Training) หรือสาขาวิชาอื่นๆ เพิ่มเติม อาทิ หลักสูตรการพัฒนาการสื่อสาร หลักสูตรการพัฒนาทักษะทางความคิด หลักสูตรเพื่อการออกแบบผลิตภัณฑ์การบริการและพัฒนากระบวนการปฏิบัติงาน (Service Design) เป็นต้น เพื่อสนับสนุนกลยุทธ์ขององค์กรในแต่ละปีอีกด้วย เพื่อให้มั่นใจว่าบุคลากรขององค์กรมีความพร้อมทางด้านความรู้ ทักษะและความสามารถในการปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

นอกจากหลักสูตรภาคบังคับดังกล่าวแล้ว บริษัทฯ จัดให้มีโครงการพัฒนาความก้าวหน้าเติบโตในสายอาชีพ (Career Development Program) ตามแผนการพัฒนายุทธศาสตร์เป็นรายบุคคลของพนักงาน (Individual Development Plan-IDP) เพื่อเปิดโอกาสให้พนักงานได้รับประสบการณ์การเรียนรู้จริงในหน่วยงาน ผ่านการเรียนรู้ด้วยวิธีหมุนเวียนเรียนงานภายในองค์กร (Job Rotation) เพื่อพัฒนาศักยภาพ ทักษะ ความรู้ และประสบการณ์ในการทำงานที่กว้างหรือสูงขึ้นได้อย่างสอดคล้องตามแผนความก้าวหน้าเติบโตในสายอาชีพของพนักงาน โดยภายหลังจากจบการพัฒนาตามแผนพัฒนายุทธศาสตร์เป็นรายบุคคลในแต่ละปี พนักงานจะได้รับการประเมินการเรียนรู้จากผู้สอนงานหรือผู้ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้พนักงานร่วมกับผู้บังคับบัญชาสามารถนำไปใช้ เป็นข้อมูลสำคัญในการวางแผนการพัฒนายุทธศาสตร์ของพนักงานได้

การฝึกอบรมนักบิน

บริษัทฯ จัดให้มีการฝึกอบรมและพัฒนาความรู้ความสามารถของนักบินอย่างต่อเนื่อง ทั้งการฝึกอบรมภาคพื้น (Ground Training Course) และการฝึกปฏิบัติจริงผ่านหลักสูตรต่างๆ ซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานของกรมการบินพลเรือน องค์กรการบินพล

เรือนระหว่างประเทศ (ICAO) สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) รวมทั้งสายการบินพันธมิตรชั้นนำ โดยเป็นการฝึกอบรมให้นักบินมีความรู้และความเข้าใจในอากาศยานที่ทำการบิน (Aircraft System) และการฝึกอบรมเพื่อทบทวนการปฏิบัติในขณะเกิดเหตุฉุกเฉิน (Emergency Procedure) ในเครื่องฝึกบินจำลอง (Simulator) เป็นประจำทุก 6 เดือน ทั้งนี้ ยังมีการฝึกอบรมภาควิชาการในรอบ 12 เดือนในหลักสูตรที่สำคัญ คือ

1. หลักสูตรการบริหารทรัพยากรการบิน (Crew Resource Management)
2. หลักสูตรการดับเพลิง (Fire Fighting)
3. หลักสูตรการขนส่งสินค้าอันตรายทางอากาศ (Dangerous Goods)
4. หลักสูตรความมั่นคงการบิน (Aviation Security)
5. หลักสูตรการอพยพผู้โดยสารออกจากอากาศยานเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินทั้งบนพื้นดินและพื้นน้ำ (Slide and Wet Drill) และด้านนิรภัยการบิน (Flight Safety)
6. การฝึกปฏิบัติการบินในทัศนวิสัยจำกัด (Low Visibility Operation)

ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่านักบินของบริษัทฯ จะสามารถทำการบินได้อย่างถูกต้อง ปลอดภัยและมีความสามารถในการแก้ไขปัญหาที่อาจเกิดขึ้นในขณะปฏิบัติการบินได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ เพื่อให้หลักสูตรการฝึกอบรมนักบินมีความทันสมัยสอดคล้องกับสถานการณ์ที่มีการเปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว บริษัทฯ มีการส่งเสริมให้ครูการบินและนักบินเข้ารับการอบรมและสัมมนาในหลักสูตรต่างๆ ทั้งภายในและภายนอกประเทศเพื่อกลับมาพัฒนารูปแบบการฝึกอบรมให้มีประสิทธิภาพเพิ่มมากยิ่งขึ้นด้วย

การฝึกอบรมพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน

บริษัทฯ จัดให้มีการฝึกอบรมและพัฒนาความรู้ความสามารถตลอดจนทัศนคติของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินอย่างต่อเนื่องทั้งในการอบรมภาคพื้น (Ground Training Course) และการฝึกปฏิบัติจริงผ่านหลักสูตรต่างๆ ซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานของกรมการบินพลเรือน องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) รวมทั้งสายการบินพันธมิตรชั้นนำ โดยเป็นการฝึกอบรมในด้านการให้ความช่วยเหลือผู้โดยสารในกรณีปกติและฉุกเฉินเป็นหลัก รวมถึงงานด้านการบริการผู้โดยสาร นอกจากนี้ ยังให้การฝึกอบรมตามหลักสูตรต่างๆ ตามรอบ 12 เดือนเช่นเดียวกับนักบินทั้งหมด และรวมถึงการฝึกปฐมพยาบาลเบื้องต้น (First Aid) ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินของบริษัทฯ จะสามารถดูแลผู้โดยสารได้เป็นอย่างดีทั้งในด้านการบริการและการให้ความช่วยเหลือในกรณีฉุกเฉิน นอกจากนี้ เพื่อให้เกิดการพัฒนาด้านการบริการบนเครื่องบินและสามารถตอบสนองความต้องการตามประเภทและกลุ่มผู้โดยสาร บริษัทฯ มีการส่งเสริมให้ผู้ฝึกอบรม (Cabin crew instructor) เข้ารับการอบรมและสัมมนาในหลักสูตรต่างๆ ทั้งภายในและภายนอกประเทศเพื่อกลับมาพัฒนารูปแบบการฝึกอบรมและงานด้านการบริการให้มีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น

9. การกำกับดูแลกิจการ

บริษัทฯ ได้ยึดถือและปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีในการดำเนินกิจการผ่านทางกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน และถือว่าหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีนั้นเป็นปัจจัยสำคัญในการส่งเสริมความสำเร็จในภาพรวมของบริษัทฯ ในฐานะที่เป็นองค์กรหนึ่งที่มีความรับผิดชอบต่อสังคม โดยนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ เป็นไปตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนปี 2555 ตามแนวทางที่ตลาดหลักทรัพย์ฯ กำหนด โดยนโยบายในการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ มีรายละเอียดดังนี้

- **นโยบายเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Good Corporate Governance)**

นโยบายด้านการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ เป็นไปตามแนวทางหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนปี 2555 (The Principles of Good Corporate Governance For Listed Companies, 2012) ที่ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (ตลาดหลักทรัพย์ฯ) ได้กำหนดให้นำมาใช้เป็นแนวทางในการจัดทำนโยบายด้านการกำกับดูแลกิจการของบริษัทจดทะเบียน โดยครอบคลุมเนื้อหาในหัวข้อต่อไปนี้

- สิทธิและการปฏิบัติอย่างเท่าเทียมกันต่อผู้ถือหุ้นและการประชุมผู้ถือหุ้น
- นโยบายด้านผลประโยชน์ของผู้มีส่วนได้เสีย
- การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส
- ความรับผิดชอบต่อคณะกรรมการและคณะกรรมการชุดย่อย
- จริยธรรมทางธุรกิจและจรรยาบรรณ

1. สิทธิและการปฏิบัติอย่างเท่าเทียมกันต่อผู้ถือหุ้น

- **สิทธิทั่วไปและความเท่าเทียมกันของผู้ถือหุ้น**

บริษัทฯ รับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้นในด้านการเปิดเผยข้อมูลการจัดทางการเงินการใช้ข้อมูลภายในและผลประโยชน์ที่ขัดแย้งผู้บริหารจะต้องมีจริยธรรมและในการตัดสินใจใดๆจะต้องทำด้วยความซื่อสัตย์และเป็นธรรมทั้งต่อผู้ถือหุ้นรายใหญ่และผู้ถือหุ้นรายย่อยเพื่อผลประโยชน์โดยรวมของทุกฝ่ายบริษัทฯ ตระหนักถึงความรับผิดชอบต่อตนในการให้ความสำคัญกับสิทธิที่ปราศจากอคติและการปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นทุกคนอย่างเท่าเทียมกันบริษัทฯ และคณะกรรมการบริษัทฯ มีหน้าที่ปกป้องผลประโยชน์และสิทธิของผู้ถือหุ้นซึ่งรวมถึงสิทธิในการได้รับเงินปันผลและรับทราบข้อมูลที่เกี่ยวข้องและเพียงพอจากบริษัทฯ ในเวลาอันสมควรอย่างสม่ำเสมอนอกจากนี้บริษัทฯ ยังมีหน้าที่เผยแพร่ข้อมูลอย่างโปร่งใสและแสดงความรับผิดชอบต่อฝ่ายบริหารผ่านการจัดประชุมผู้ถือหุ้น โดยคณะกรรมการบริษัทฯ มีนโยบายในการสนับสนุนหรือส่งเสริมผู้ถือหุ้นทุกกลุ่มรวมถึงผู้ถือหุ้นประเภทสถาบันให้เข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นนอกจากนี้บริษัทฯ มีนโยบายสนับสนุนการเปิดเผยข้อมูลและจรรยาบรรณทางธุรกิจเพื่อให้ผู้ถือหุ้นมีความเข้าใจในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ อย่างชัดเจนโดยบริษัทฯ มุ่งมั่นในการสร้างความเท่าเทียมกันให้เกิดขึ้นกับผู้ถือหุ้นทุกรายทุกกลุ่มไม่ว่าจะเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ผู้ถือหุ้นรายย่อยนักลงทุนสถาบันหรือผู้ถือหุ้นต่างชาติควรได้รับข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจ นโยบายด้านบริหารจัดการและรายงานการเงินอย่างเท่าเทียมกันและมีสิทธิได้รับการปฏิบัติอย่างยุติธรรม

ในการประชุมผู้ถือหุ้นทุกครั้งบริษัทฯ จะจัดส่งหนังสือเชิญประชุมให้แก่ผู้ถือหุ้นล่วงหน้าเพื่อแจ้งวัน เวลา สถานที่ และวาระการประชุมพร้อมความคิดเห็นของคณะกรรมการบริษัทฯ ในแต่ละวาระรวมถึงเอกสารประกอบต่างๆเพื่อให้ผู้ถือหุ้นมีข้อมูล

เพียงพอในการตัดสินใจและชี้แจงสิทธิของผู้ถือหุ้นในการเข้าร่วมประชุมและสิทธิออกเสียงลงมติของผู้ถือหุ้น รวมถึงหลักเกณฑ์ในการที่ผู้ถือหุ้นสามารถส่งคำถามล่วงหน้าก่อนวันประชุม นอกจากนี้ ผู้ถือหุ้นจะได้รับแบบฟอร์มหนังสือมอบฉันทะเพื่อเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นแต่งตั้งตัวแทนของตนเข้าร่วมประชุมแทนและออกเสียงลงคะแนนแทนตนได้นอกจากนี้เพื่อเพิ่มช่องทางในการรักษาสิทธิของผู้ถือหุ้นบริษัทฯ ได้เสนอทางเลือกให้ผู้ถือหุ้นมอบอำนาจให้กรรมการอิสระอย่างน้อย 1 ท่านให้เข้าร่วมการประชุมและออกเสียงในกรณีที่ผู้ถือหุ้นไม่สามารถเข้าร่วมประชุมนั้นๆ ได้โดยการมอบอำนาจดังกล่าวผู้ถือหุ้นสามารถใช้หนังสือมอบฉันทะแบบหนึ่งแบบใดที่บริษัทฯ ได้จัดส่งไปพร้อมกับหนังสือนัดประชุม

ทั้งนี้ในระหว่างการประชุมผู้ถือหุ้นผู้ถือหุ้นทุกคนมีสิทธิอย่างเท่าเทียมกันในการแสดงความคิดเห็นและซักถามโดยให้เวลาอย่างเหมาะสมซึ่งการลงคะแนนและนับคะแนนเสียงเป็นไปอย่างเปิดเผยและรวดเร็วโดยบริษัทฯ จะส่งเสริมให้หน้าเทคโนโลยีมาใช้ในการนี้การออกเสียงลงคะแนนบริษัทฯ จะนับ 1 หุ้นเป็น 1 เสียงและถือเสียงข้างมากเป็นมติ (สำหรับในวาระปกติทั่วไปซึ่งกฎหมายมิได้กำหนดเป็นอย่างอื่น) หรือตามที่กฎหมายกำหนดไว้ในเรื่องนั้นๆ ถ้าคะแนนเสียงเท่ากันให้ประธานที่ประชุมเป็นผู้ชี้ขาดอีกเสียงหนึ่งต่างหากนอกเหนือจากการออกเสียงในฐานะผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ จะใช้บัตรลงคะแนนและเก็บบัตรลงคะแนนเหล่านี้ไว้เพื่อใช้เป็นหลักฐานและสามารถตรวจสอบได้ภายหลัง รวมทั้งได้มีการบันทึกมติที่ประชุมในแต่ละวาระทั้งเห็นชอบไม่เห็นชอบและงดออกเสียงในรายงานการประชุมและมีการบันทึกคำถามคำชี้แจงและความคิดเห็นของที่ประชุมไว้เพื่อให้ผู้ถือหุ้นสามารถขอตรวจสอบได้

กรณีที่ผู้ถือหุ้นคนใดมีส่วนได้เสียเป็นพิเศษในวาระการประชุมเรื่องใดห้ามออกเสียงในเรื่องนั้นยกเว้นการออกเสียงเลือกตั้งกรรมการ หรือเรื่องอื่นใดที่กฎหมายที่เกี่ยวข้องกำหนดหรืออนุญาต นอกจากนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนดให้กรรมการบริษัทฯ และผู้บริหารเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับส่วนได้เสียของตนและผู้เกี่ยวข้องและบันทึกไว้ในรายงานการประชุม คณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ สามารถพิจารณาธุรกรรมของบริษัทฯ ที่อาจมีความขัดแย้งของผลประโยชน์ และสามารถตัดสินใจเพื่อประโยชน์ของบริษัทฯ โดยรวม ทั้งนี้ กรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียกับธุรกรรมที่ทำกับบริษัทฯ ต้องงดเว้นจากการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจทำธุรกรรมดังกล่าว

- **การประชุมผู้ถือหุ้น**

นโยบายของบริษัทฯ คือการจัดประชุมผู้ถือหุ้นอย่างเหมาะสมตามกฎหมายและเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นใช้สิทธิของตนอย่างเต็มที่และในรูปแบบที่ได้รับข้อมูลอย่างดีและสามารถส่งคำถามล่วงหน้าก่อนที่จะใช้สิทธิดังกล่าวทั้งนี้บริษัทฯ จะจัดประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปีภายใน 4 เดือนนับจากวันสิ้นสุดปีงบการเงินบริษัทฯ การจัดประชุมจะจัดตามกฎหมายที่ใช้บังคับและข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ นับตั้งแต่การเรียกประชุมการจัดประชุมและหลังจากการจัดการประชุม ทั้งนี้ ผู้ถือหุ้นสามารถขอให้มีการเรียกประชุมผู้ถือหุ้นได้ตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายที่เกี่ยวข้องกำหนด

รายละเอียดกระบวนการประชุมผู้ถือหุ้นแต่ละครั้งมีดังนี้

ก่อนการประชุม

บริษัทฯ จะส่งหนังสือบอกกล่าวนัดประชุมให้แก่ผู้ถือหุ้นเป็นการล่วงหน้าอย่างน้อย 7 วัน (หรือระยะเวลาอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนด) ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกำหนดเช่นการขออนุมัติรายการที่มีความเกี่ยวข้องกันหรือการเข้าทำรายการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ของบริษัทจดทะเบียนและบริษัทฯ จะแจ้งกำหนดการประชุมพร้อมระเบียบวาระ และความเห็นของคณะกรรมการบริษัทฯ ต่อตลาดหลักทรัพย์ฯ ตามระเบียบและข้อบังคับของตลาดหลักทรัพย์ฯ และเผยแพร่ผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ ในระยะอันสมควรไม่น้อยกว่า 7 วันก่อนวันนัดประชุมผู้ถือหุ้น นอกจากนี้ บริษัทฯ จะจัดทำหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นดังกล่าวเป็นภาษาอังกฤษทั้งฉบับ และเผยแพร่พร้อมกับหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นที่เป็นฉบับภาษาไทย

ก่อนการประชุมผู้ถือหุ้นทุกครั้งผู้ถือหุ้นจะได้รับรายละเอียดการประชุมเช่นเวลาและสถานที่จัดการประชุมวาระการประชุมรายงานประจำปีของบริษัทฯแบบฟอร์มหนังสือมอบฉันทะและรายการเอกสารประกอบที่ต้องใช้ในการเข้าร่วมประชุมรวมทั้งบริษัทฯ จะส่งรายละเอียดเกี่ยวกับกระบวนการประชุม ขั้นตอนการออกเสียงลงมติ หลักเกณฑ์ในการที่ผู้ถือหุ้นสามารถส่งคำถามล่วงหน้าก่อนวันประชุมและการแต่งตั้งผู้รับมอบฉันทะตลอดจนการเสนอแนะให้ผู้ถือหุ้นแต่งตั้งกรรมการอิสระเป็นผู้รับมอบฉันทะของตนด้วยนอกจากนี้ในแต่ละวาระได้มีการแสดงความเห็นของคณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบและได้จัดให้มีเอกสารประกอบการประชุมอย่างละเอียดทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษเพื่อให้ผู้ถือหุ้นได้พิจารณาก่อนการเข้าประชุมเพื่อช่วยผู้ถือหุ้นในการใช้สิทธิและลงคะแนนเสียงในแต่ละวาระการประชุมได้อย่างรอบคอบและเพื่ออำนวยความสะดวกต่อผู้ถือหุ้นบริษัทฯ จะจัดทำบัตรลงคะแนนเสียงแยกต่างหากเป็นชุดสำหรับการลงคะแนนเสียงแต่ละวาระทั้งนี้ บริษัทฯ จะละเว้นการกระทำใดๆ ที่เป็นการจำกัดโอกาสของผู้ถือหุ้นในการเข้าประชุมและการศึกษาสารสนเทศของบริษัทฯ โดยปราศจากเหตุอันสมควร

ระหว่างการประชุม

บริษัทฯ จะกำหนดให้ผู้ที่ทำหน้าที่ประธานในที่ประชุมแจ้งและอธิบายวิธีลงคะแนนเสียงในวาระต่างๆก่อนการประชุมจะเริ่มขึ้นอย่างเป็นทางการและมีการประกาศผลการลงคะแนนเสียงเมื่อจบแต่ละวาระการประชุมพร้อมทั้งบันทึกผลคะแนนที่ได้ในแต่ละวาระอย่างชัดเจน

บริษัทฯ มีนโยบายจัดการประชุมตามวาระที่ได้กำหนดอย่างชัดเจนและเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นทุกคนได้ลงคะแนนเสียงของตนอย่างเท่าเทียมกัน ในกรณีที่วาระใดๆมีข้อพิจารณาหลายรายการ เช่น วาระการแต่งตั้งกรรมการ บริษัทฯ จะจัดให้มีการลงมติเป็นแต่ละรายการ

เพื่อเป็นการให้ความสำคัญต่อสิทธิของผู้ถือหุ้นทุกท่านบริษัทฯ ได้กำหนดเป็นนโยบายให้กรรมการบริษัทฯ ทุกท่านตลอดจนคณะกรรมการชุดย่อยผู้ตรวจสอบบัญชีและผู้บริหารระดับสูงที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นทุกครั้ง

ทั้งนี้ประธานในที่ประชุมจะเปิดโอกาสแก่ผู้ถือหุ้นอย่างเพียงพอในการตั้งคำถามและให้คำแนะนำเกี่ยวกับการดำเนินการของบริษัทฯ ตลอดจนรายงานการเงินประจำปีโดยจะให้ความกระจ่างในเรื่องข้อมูลต่างๆระหว่างการประชุม

นอกจากนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ส่งเสริมให้จัดให้มีบุคคลที่เป็นอิสระเป็นผู้ตรวจนับหรือตรวจสอบคะแนนเสียงในการประชุมสามัญและวิสามัญผู้ถือหุ้น และคณะกรรมการบริษัทฯ ยังสนับสนุนให้มีการใช้บัตรลงคะแนนเสียงในวาระที่สำคัญ เช่น การทำรายการเกี่ยวโยงกัน การทำรายการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ เป็นต้น เพื่อความโปร่งใสและตรวจสอบได้หากมีกรณีข้อโต้แย้งในภายหลัง

หลังการประชุม

บริษัทฯ จัดเตรียมรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นที่มีการบันทึกการชี้แจงขั้นตอนการลงคะแนน และวิธีการแสดงผลคะแนน รวมถึงการบันทึกคำถามคำตอบ และผลการลงคะแนนในแต่ละวาระว่ามีผู้ถือหุ้นเห็นด้วย คัดค้าน และงดออกเสียงเป็นอย่างไร รวมถึงบันทึกรายชื่อกรรมการผู้เข้าร่วมประชุมและกรรมการที่ลาประชุมด้วย และนำส่งรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นดังกล่าวให้กับตลาดหลักทรัพย์ฯภายในระยะเวลาที่กำหนด14 วันหลังการประชุมพร้อมทั้งเปิดเผยให้สาธารณชนทราบถึงรายงานการประชุมดังกล่าวในวันทำการถัดไปบน website ของบริษัทฯ

- **การคุ้มครองสิทธิของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย**
 - (1) คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนดหลักเกณฑ์การให้ผู้ถือหุ้นส่วนน้อยเสนอเพิ่มวาระการประชุมล่วงหน้าก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้นให้ชัดเจนเป็นการล่วงหน้า เพื่อแสดงถึงความเป็นธรรมและความโปร่งใสในการพิจารณาว่าจะเพิ่มวาระที่ผู้ถือหุ้นส่วนน้อยเสนอหรือไม่
 - (2) คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนดวิธีการให้ผู้ถือหุ้นส่วนน้อยเสนอชื่อนักลงคะแนนเพื่อเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการล่วงหน้าในเวลาอันสมควรพร้อมทั้งจัดให้มีข้อมูลประกอบการพิจารณาด้านคุณสมบัติและการให้ความยินยอมของผู้ได้รับการเสนอชื่อ
 - (3) ผู้ถือหุ้นที่เป็นผู้บริหารควรหลีกเลี่ยงที่จะไม่มีการเพิ่มวาระการประชุมที่ไม่ได้แจ้งเป็นการล่วงหน้าโดยไม่จำเป็น โดยเฉพาะวาระสำคัญที่ผู้ถือหุ้นต้องใช้เวลาในการศึกษาข้อมูลก่อนตัดสินใจ
 - (4) คณะกรรมการบริษัทฯ เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นได้ใช้สิทธิในการแต่งตั้งกรรมการเป็นรายคน

2. **นโยบายด้านผลประโยชน์ของผู้มีส่วนได้เสีย**

บริษัทฯ เล็งเห็นและตระหนักในความสำคัญของกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มไม่ว่าจะเป็นบุคลากรภายในหรือผู้มีส่วนได้เสียภายนอกองค์กรเช่นผู้ถือหุ้นผู้รับบริการเจ้าหน้าที่ลูกค้าชุมชนหน่วยงานราชการและองค์กรอื่นๆที่เกี่ยวข้องบริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างยิ่งว่าการสนับสนุนจากผู้มีส่วนได้เสียแต่ละกลุ่มจะสร้างความยั่งยืนและความคงอยู่ขององค์กรในระยะยาว ดังนั้นบริษัทฯ จึงมีนโยบายที่จะปกป้องสิทธิของบุคคลเหล่านี้ด้วยการปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบที่ใช้บังคับตลอดจนคำนึงถึงผลประโยชน์ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย ทั้งนี้ บริษัทฯ จัดให้มีการเปิดเผยกิจกรรมต่างๆ รวมถึงกลไกในการส่งเสริมการมีส่วนร่วมที่แสดงให้เห็นถึงการดำเนินการตามนโยบายดังต่อไปนี้ และจัดให้มีการทำรายงานแห่งความยั่งยืนด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของบริษัทฯ ไว้ในรายงานประจำปีหรือจัดทำเป็นฉบับแยกต่างหากจากรายงานประจำปี

นอกจากนี้ คณะกรรมการของบริษัทฯ ได้จัดให้มีกระบวนการและช่องทางในการรับและจัดการกับข้อร้องเรียนของผู้มีส่วนได้เสียโดยเปิดเผยกระบวนการและช่องทางในเว็บไซต์ หรือรายงานประจำปีของบริษัทฯ

- **นโยบายด้านธุรกรรมที่อาจทำให้เกิดผลประโยชน์ที่ขัดแย้งและธุรกรรมระหว่างบริษัทฯ**

คณะกรรมการบริษัทฯ ตระหนักว่าธุรกรรมที่อาจนำไปสู่การขัดแย้งทางผลประโยชน์และ/หรือธุรกรรมกับคู่สัญญาที่เกี่ยวข้องจะต้องได้รับการพิจารณาอย่างรอบคอบเพื่อให้เป็นไปตามกฎและระเบียบที่เกี่ยวข้องของคณะกรรมการกำกับตลาดทุนและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ฯ และนโยบายตลอดจนแนวทางภายในของบริษัทฯ นอกจากนี้ธุรกรรมดังกล่าวจะต้องทำในลักษณะเสมือนทำรายการกับบุคคลภายนอกที่ไม่มีความสัมพันธ์กับบริษัทฯ อย่างเคร่งครัดและดำเนินการ โดยให้เกิดประโยชน์อย่างเต็มที่กับบริษัทฯ และผู้ถือหุ้นทั้งหมดข้อกำหนดและเงื่อนไขของธุรกรรมดังกล่าวจะต้องเป็นไปตามข้อกำหนดและเงื่อนไขตามมาตรฐานทางการค้าที่ยอมรับกันทั่วไปเสมอ

บริษัทฯ มีนโยบายที่จะป้องกันไม่ใหักรรมการผู้บริหารใช้สถานภาพของตนเพื่อหาผลประโยชน์ส่วนตัวโดยกรรมการผู้บริหารจะต้องละเว้นจากการทำธุรกรรมที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการขัดแย้งทางผลประโยชน์กับบริษัทฯ นอกจากนี้กรรมการผู้บริหารที่ผู้มีส่วนได้เสียจะไม่ได้รับอนุญาตให้เข้าร่วมในกระบวนการตัดสินใจโดยเฉพาะอย่างยิ่งกรรมการจะถูกห้ามไม่ให้พิจารณาหรือลงคะแนนเสียงในเรื่องที่ตนมีส่วนได้เสียที่เป็นประโยชน์รวมถึงธุรกรรมระหว่างบริษัทฯ และบริษัทย่อยกับบุคคลผู้มีส่วนได้เสียอย่างรอบคอบและปราศจากอคติด้วย

- **นโยบายเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน**

คณะกรรมการบริษัทฯ ห้ามมิให้กรรมการผู้บริหารและพนักงานใช้โอกาสหรือข้อมูลที่ได้รับขณะทำงานในตำแหน่งของตนเพื่อหาผลประโยชน์ให้กับตนเองหรือผู้อื่นโดยมิชอบซึ่งเป็นการเอาเปรียบผู้ถือหุ้นหรือเพื่อจัดตั้งธุรกิจที่แข่งหรือเกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ ซึ่งรวมถึงการห้ามใช้ข้อมูลภายในที่เป็นสาระสำคัญเพื่อซื้อหรือขายหุ้นและหลักทรัพย์ของบริษัทฯ เพื่อผลประโยชน์ของบุคคลเหล่านั้นอย่างเด็ดขาดและห้ามการให้ข้อมูลภายในแก่บุคคลหรือนิติบุคคลอื่นเพื่อซื้อหรือขายหุ้นและหลักทรัพย์ของบริษัทฯ

กรรมการและผู้บริหารจะต้องรายงานธุรกรรมการซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทฯ และสถานะการถือครองหุ้นของตนรวมถึงคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงต่อเลขานุการบริษัทฯ ตามที่กำหนดในกฎหมายหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ เพื่อเลขานุการบริษัทฯ จะได้จัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงการถือหลักทรัพย์ดังกล่าวต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อทราบ

- **นโยบายต่อผู้ถือหุ้น**

บริษัทฯ มุ่งหวังที่จะดำเนินการเพื่อให้เกิดผลประโยชน์ในระยะยาวสูงสุดแก่ผู้ถือหุ้นด้วยการจัดการให้ธุรกิจเติบโตและมีความสามารถในการทำกำไรอย่างยั่งยืนภายใต้ธรรมาภิบาลที่ดีและมีความรับผิดชอบต่อสังคมรวมทั้งดำรงความสามารถในการแข่งขัน โดยคำนึงถึงความเสียหายทางธุรกิจในปัจจุบันและอนาคตอย่างรอบคอบบริษัทฯ เน้นการดำเนินการเพื่อให้ได้ผลกำไรอย่างสม่ำเสมอผ่านการพัฒนาธุรกิจอย่างต่อเนื่องในระยะยาวการควบคุมภายในที่มีประสิทธิภาพมีระบบการตรวจสอบและการบริหารความเสี่ยงที่แข็งแกร่งเพื่อเป็นการตอบแทนและแสดงความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้นทุกท่าน

ทั้งนี้ นอกเหนือไปจากสิทธิพื้นฐานของผู้ถือหุ้นเช่นสิทธิในการตรวจสอบจำนวนหุ้นสิทธิในการรับปันผลสิทธิในการเข้าประชุมผู้ถือหุ้นและออกเสียงลงคะแนนสิทธิในการแสดงความคิดเห็นและเสนอแนะข้อคิดเห็นต่างๆเกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ อย่างอิสระในที่ประชุมผู้ถือหุ้นสิทธิที่จะได้รับผลตอบแทนอย่างเป็นธรรมและสิทธิอื่นๆของผู้ถือหุ้นตามกฎหมายแล้วบริษัทฯ ยังมีนโยบายในการเปิดเผยข้อมูลอย่างยุติธรรมและโปร่งใสในเวลาอันสมควรภายใต้ข้อจำกัดทางธุรกิจเพื่อให้ผู้ถือหุ้นทุกท่านสามารถได้รับรู้ข้อมูลอย่างเท่าเทียมกัน

- **นโยบายต่อพนักงาน**

พนักงานถือว่าเป็นทรัพยากรที่ทรงคุณค่าของบริษัทฯ โดยบริษัทฯ ได้ดูแลพนักงานที่มีความสามารถและประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่องตามแผนกลยุทธ์และแผนปฏิบัติการของบริษัทฯ พร้อมทั้งให้โอกาสในการทำงานที่เท่าเทียมกันและมีมาตรการที่จะให้ผลตอบแทนที่เหมาะสมนอกจากนี้บริษัทฯ ได้จัดการฝึกอบรมความรู้ที่จำเป็นเพื่อเพิ่มพูนทักษะความสามารถของพนักงานอย่างต่อเนื่องผ่านการฝึกอบรมที่จัด โดยบุคคลภายนอกและภายในองค์กรมีการส่งเสริมวัฒนธรรมและบรรยากาศที่ดีในองค์กรตลอดจนปฏิบัติต่อพนักงานทุกคนอย่างเท่าเทียมและยุติธรรม

บริษัทฯ จะจัดสวัสดิการและความปลอดภัยให้กับพนักงานซึ่งรวมทั้งผลประโยชน์ต่างๆเช่นสวัสดิการด้านการรักษาพยาบาลกองทุนสำรองเลี้ยงชีพการจัดมอบทุนแก่พนักงานเพื่อให้บุคลากรเหล่านี้ได้เพิ่มองค์ความรู้เพื่อนำมาใช้ในการพัฒนาองค์กรต่อไปโดยมุ่งหวังให้องค์กรแห่งนี้เป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ของบุคลากรและเพื่อเป็นการสร้างแรงจูงใจให้บุคลากรที่มีความรู้ความสามารถอยู่กับองค์กรในระยะยาว

- **นโยบายต่อฝ่ายบริหาร**

บริษัทฯ ตระหนักว่าฝ่ายบริหารเป็นปัจจัยสู่ความสำเร็จที่สำคัญประการหนึ่งในการดำเนินธุรกิจด้วยเหตุนี้บริษัทฯ จะมีการจัดทำโครงสร้างค่าตอบแทนของผู้บริหารอย่างเหมาะสมโดยสามารถเปรียบเทียบได้กับผู้บริหารระดับเดียวกันใน

อุตสาหกรรม นอกจากนี้ฝ่ายบริหารจะมีโอกาสทำงานตามหน้าที่และความรับผิดชอบของตนอย่างอิสระปราศจากการแทรกแซง ซึ่งเป็นไปเพื่อประโยชน์สูงสุดร่วมกันขององค์กรและผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่าย

- **นโยบายต่อลูกค้า**

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจกับหุ้นส่วน คู่แข่ง เจ้าหนี้ คู่ค้า และอื่นๆ ตามข้อกำหนดและเงื่อนไขการซื้อขายที่ได้ทำเป็นสัญญาอย่างมีจริยธรรม ทั้งนี้ บริษัทฯ มีนโยบายในการกำหนดขั้นตอนและวิธีปฏิบัติในการคัดเลือกลูกค้าหรือคู่ค้าที่ชัดเจนและโปร่งใสเพื่อหลีกเลี่ยงการกระทำใดก็ตามที่อาจส่งผลให้เกิดความไม่ซื่อสัตย์สุจริตและบริษัทฯ ยังมีนโยบายหลีกเลี่ยงการกระทำใดก็ตามที่อาจละเมิดสิทธิของคู่สัญญาตามที่กฎหมายกำหนดหรือที่ได้ตกลงร่วมกันและเป็นไปตามจรรยาบรรณทางธุรกิจ

- **นโยบายต่อผู้รับบริการ**

บริษัทฯ ตระหนักว่าผู้รับบริการเป็นปัจจัยสู่ความสำเร็จที่สำคัญประการหนึ่งในการดำเนินธุรกิจบริษัทฯ มุ่งหวังที่จะทำให้ผู้รับบริการพอใจด้วยการให้บริการที่มีคุณภาพและมีความมุ่งมั่นที่จะปรับปรุงคุณภาพด้านการบริการให้ดียิ่งขึ้นเพื่อตอบสนองความต้องการและความคาดหวังของผู้รับบริการอย่างยุติธรรม ทั้งนี้ บริษัทฯ มีการกำหนดขอบเขตการดูแลผู้รับบริการอย่างเป็นระบบทั้งในด้านความปลอดภัย และการชดเชยจากการใช้บริการของบริษัทฯ โดยบริษัทฯ ถือว่าข้อมูลของผู้รับบริการทุกท่านเป็นความลับและจะไม่ถูกนำมาเปิดเผยเว้นแต่ตามที่กฎหมายกำหนดหรือจนกว่าจะได้รับความยินยอมจากผู้รับบริการโดยตรง

- **นโยบายความรับผิดชอบต่อชุมชนสังคมและสิ่งแวดล้อม**

บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นที่จะปฏิบัติต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมด้วยมาตรฐานที่สูงอย่างต่อเนื่องโดยยึดมั่นในการรักษามาตรฐานด้านความปลอดภัยและการควบคุมมลภาวะในการดำเนินธุรกิจเพื่อทำให้มั่นใจได้ว่าห่วงโซ่อุปทาน (Value Chain) ของบริษัทเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และส่งเสริมการพัฒนาที่ยั่งยืนอย่างสม่ำเสมอบริษัทฯ รับมือกับประเด็นต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับผลประโยชน์สาธารณะและเข้าร่วมในกิจกรรมที่เป็นประโยชน์และสร้างปฏิสัมพันธ์อันดีกับชุมชนและสิ่งแวดล้อมโดยบริษัทฯ มีนโยบายที่จะดำเนินธุรกิจด้วยความรับผิดชอบต่อสังคมผู้ที่เกี่ยวข้องและบุคลากรทุกคนในองค์กรรวมถึงการสนับสนุนกิจกรรมที่ส่งเสริมและปลูกฝังให้พนักงานทุกคนปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้องไว้ด้วย

3. **การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส**

บริษัทฯ มีนโยบายที่จะเปิดเผยข้อมูลทั้งทางการเงินและข่าวสารทั่วไปของบริษัทฯ ต่อผู้ถือหุ้น นักลงทุนและนักวิเคราะห์หลักทรัพย์รวมถึงสาธารณชนทั่วไปอย่างถูกต้องครบถ้วนทั่วถึงเท่าเทียมโปร่งใสและทันการณ์รวมทั้งเป็นไปตามกฎหมายและกฎระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

บริษัทฯ มีนโยบายที่จะเปิดเผยข้อมูลการเงินของบริษัทฯ ข้อมูลที่เป็นสาระสำคัญตลอดจนข้อมูลอื่นๆ ที่อาจส่งผลกระทบต่อส่วนได้เสียของผู้ถือหุ้นหรือการตัดสินใจลงทุนซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อราคาหุ้นหรือหลักทรัพย์ใดของบริษัทฯ ข้อมูลนี้จะเผยแพร่ในเวลาอันเหมาะสมเพียงพอและครบถ้วนด้วยวิธีที่โปร่งใสผ่านช่องทางที่เข้าถึงข้อมูลได้ง่าย มีความเท่าเทียมกันและน่าเชื่อถือโดยมีวัตถุประสงค์หลักคือเพื่อให้มั่นใจว่าการลงทุนในหลักทรัพย์ของบริษัทฯ เกิดจากการตัดสินใจที่ยุติธรรมและได้รับข้อมูลอย่างทั่วถึงเท่าเทียมกัน

ทั้งนี้บริษัทฯ จะกำหนดให้ผู้บริหารระดับสูงที่ได้รับมอบหมายเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ สำหรับการสื่อสารต่อบุคคลภายนอกบริษัทฯ จะจัดให้มีหน่วยงานหรือผู้รับผิดชอบงานเพื่อสื่อสารกับบุคคลภายนอก เช่น ผู้ลงทุน นักลงทุนสถาบัน นักลงทุนทั่วไป และนักวิเคราะห์ที่เกี่ยวข้องอย่างเท่าเทียมและเป็นธรรม ภายใต้หลักเกณฑ์ที่ว่าข้อมูลที่ให้เป็นข้อมูลที่ได้เปิดเผยต่อสาธารณะแล้ว

- การเปิดเผยข้อมูล

- (1) คณะกรรมการบริษัทฯ มีกลไกที่จะดูแลให้มั่นใจได้ว่าข้อมูลที่เปิดเผยต่อนักลงทุนถูกต้อง ไม่ทำให้สำคัญผิด และเพียงพอต่อการตัดสินใจของนักลงทุน
- (2) คณะกรรมการบริษัทฯ จะรายงานนโยบายการกำกับดูแลกิจการจรรยาบรรณธุรกิจ นโยบายด้านการบริหารความเสี่ยงและนโยบายเกี่ยวกับการดูแลสิ่งแวดล้อมและสังคมที่ได้ให้ความเห็นชอบไว้โดยสรุป และผลการปฏิบัติตามนโยบายดังกล่าว รวมทั้งกรณีที่ไม่สามารถปฏิบัติตามนโยบายดังกล่าวได้พร้อมด้วยเหตุผล โดยรายงานผ่านช่องทางต่างๆ เช่น รายงานประจำปี และ website ของบริษัทฯ เป็นต้น
- (3) คณะกรรมการบริษัทฯ จะจัดให้มีรายงานความรับผิดชอบต่อรายงานทางการเงินควบคู่ไปกับรายงานการตรวจสอบของผู้สอบบัญชีแสดงไว้ในรายงานประจำปีและแบบ 56-1
- (4) คณะกรรมการบริษัทฯ จะสนับสนุนให้บริษัทฯ จัดทำคำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการ (Management Discussion and Analysis หรือ MD&A) เพื่อประกอบการเปิดเผยงบการเงินทุกไตรมาส ทั้งนี้ เพื่อให้ให้นักลงทุนได้รับทราบข้อมูลและเข้าใจการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นกับฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ในแต่ละไตรมาสได้ดียิ่งขึ้น นอกเหนือจากข้อมูลตัวเลขในงบการเงินเพียงอย่างเดียว
- (5) คณะกรรมการบริษัทฯ จะดูแลให้มีการเปิดเผยค่าสอบบัญชีและค่าบริการอื่นที่ผู้สอบบัญชีให้บริการไว้ด้วย
- (6) คณะกรรมการบริษัทฯ จะดูแลให้มีการเปิดเผยบทบาทและหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการชุดย่อยจำนวนครั้งของการประชุมและจำนวนครั้งที่กรรมการแต่ละท่านเข้าร่วมประชุมในปีที่ผ่านมาและความเห็นจากการทำหน้าที่ รวมถึงการฝึกอบรมและพัฒนาความรู้ด้านวิชาชีพอย่างต่อเนื่องของคณะกรรมการบริษัทฯ ในรายงานประจำปีตามที่กฎหมายกำหนด
- (7) คณะกรรมการบริษัทฯ เปิดแผนนโยบายการจ่ายค่าตอบแทนแก่กรรมการและผู้บริหารระดับสูงที่สะท้อนถึงภาระหน้าที่และความรับผิดชอบของแต่ละคน รวมทั้งรูปแบบหรือลักษณะของค่าตอบแทนด้วย ทั้งนี้ จำนวนเงินค่าตอบแทนที่เปิดเผยได้รวมถึงค่าตอบแทนที่กรรมการแต่ละท่านได้รับจากการเป็นกรรมการของบริษัทฯ ย่อยด้วยตามที่กฎหมายกำหนด

3.2 ข้อมูลที่เปิดเผยบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ

นอกจากการเผยแพร่ข้อมูลตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดและผ่านช่องทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ แบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1) และรายงานประจำปีแล้วคณะกรรมการบริษัทฯ กำหนดให้มีการเปิดเผยข้อมูลทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษผ่านช่องทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ โดยสม่ำเสมอด้วยข้อมูลที่เป็นปัจจุบัน

5. ความรับผิดชอบของคณะกรรมการและคณะกรรมการชุดย่อย

- โครงสร้างคณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ มีจำนวนทั้งสิ้น 9 ท่าน ทั้งนี้ เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของบริษัทฯ ซึ่งกำหนดให้คณะกรรมการของบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการอย่างน้อย 6 คน โดยประกอบด้วยกรรมการที่เป็นผู้บริหาร (Executive

Directors) จำนวน 3 ท่านและกรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร (Non-Executive Directors) จำนวน 6 ท่านซึ่งในจำนวนนี้เป็นกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน โดยกรรมการอิสระคือกรรมการที่ไม่ได้บริหารจัดการบริษัทฯ บริษัทย่อยบริษัทร่วมหรือบริษัทที่มีความเกี่ยวข้องกันในลักษณะอื่นตามข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับตลาดทุน โดยเป็นอิสระต่อการบริหารจัดการผู้ถือหุ้นรายใหญ่หรือผู้ที่มีอำนาจควบคุมกิจการและเป็นผู้ที่ไม่มืธุรกิจหรือความเกี่ยวข้องทางผลประโยชน์ในบริษัทฯ บริษัทย่อยบริษัทร่วมหรือบริษัทที่มีความเกี่ยวข้องกันซึ่งอาจทำให้ผลประโยชน์ของบริษัทฯ และ/หรือผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นต้องลดลงและต้องเป็นผู้ที่มีคุณสมบัติเป็นไปตามข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับตลาดทุนนอกจากนี้บริษัทฯ มีนโยบายกำหนดโครงสร้างของคณะกรรมการบริษัทฯ ให้ประกอบด้วยกรรมการที่มีคุณสมบัตินานาหลาย ทั้งในด้านทักษะ ประสบการณ์ ความสามารถเฉพาะด้านเพื่อประโยชน์กับบริษัทฯ

บริษัทฯ มีนโยบายกำหนดให้ประธานกรรมการและประธานคณะผู้บริหารต้องไม่เป็นบุคคลคนเดียวกัน ทั้งนี้ประธานกรรมการจะทำหน้าที่อย่างเที่ยงธรรมในการดูแลการใช้นโยบายและแนวทางเชิงกลยุทธ์ตามที่จัดทำขึ้นตลอดจนดำเนินการเพื่อให้มั่นใจว่าการจัดประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ จนสำเร็จและดูแลให้กรรมการทุกท่านมีส่วนร่วมในการประชุมและตั้งคำถามที่เป็นประโยชน์อย่างมีอิสระในระหว่างการประชุมแต่ละครั้ง คณะกรรมการบริษัทฯ จะประชุมกันอย่างน้อย 6 ครั้งต่อปีเพื่อติดตามและสนับสนุนนโยบายเชิงกลยุทธ์ของบริษัทฯ และในกรณีที่บริษัทฯ ไม่ได้มีการประชุมทุกเดือน บริษัทฯ จะส่งรายงานผลการดำเนินงานให้คณะกรรมการบริษัทฯ ทราบในเดือนที่ไม่ได้มีการประชุม เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ สามารถกำกับ ควบคุมและดูแลการปฏิบัติงานของฝ่ายจัดการได้อย่างต่อเนื่องและทันการณ์

แม้ว่าในหลักการกรรมการบริษัทฯ ไม่ควรดำรงตำแหน่งติดต่อกันยาวนานในระดับหนึ่งอย่างไรก็ตามเนื่องจากข้อจำกัดในการสรรหาผู้เข้ามาดำรงตำแหน่งแทนอย่างเหมาะสมรวมทั้งประโยชน์ที่เกิดจากความรู้ความเข้าใจในธุรกิจตลอดจนประเด็นความเสี่ยงจากการบริหารจัดการในด้านการดำเนินงานของกรรมการท่านเดิมซึ่งเป็นประเด็นที่สำคัญในการนำมาพิจารณาคัดสรรกรรมการ โดยเฉพาะธุรกิจของบริษัทฯ เป็นธุรกิจที่ต้องอาศัยผู้ที่มีความชำนาญเฉพาะด้านอย่างแท้จริงที่จะมีความรู้ความเข้าใจในธุรกิจของบริษัทฯ ได้อย่างถ่องแท้ดังนั้นบริษัทฯ จึงยังไม่ได้กำหนดข้อจำกัดของเวลาในการดำรงตำแหน่งของกรรมการอย่างเป็นทางการ

- **หน้าที่ของกรรมการ**

- ก. **ด้านนโยบาย และการกำกับดูแล**

1. คณะกรรมการบริษัทฯ จะต้องปฏิบัติหน้าที่โดยใช้ความรู้ความสามารถให้เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ ให้เป็นไปตามข้อบังคับของบริษัทฯ และตามมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น และมีอำนาจกระทำการใดๆ ตามที่ระบุไว้ในหนังสือบริคณห์สนธิ และพระราชบัญญัติบริษัทมหาชน หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องต่างๆ
2. ปฏิบัติตามข้อกำหนดและข้อพึงปฏิบัติที่สำคัญสำหรับกรรมการบริษัทจดทะเบียน ตามหลักเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์ฯ
3. กำหนดนโยบาย และให้ความเห็นชอบในเรื่องที่เกี่ยวกับการดำเนินงานของบริษัทฯ ในภาพรวมเช่น วิสัยทัศน์ ทิศทางการดำเนินธุรกิจ กลยุทธ์ รวมถึงอนุมัติแผนธุรกิจ งบประมาณประจำปี แผนการลงทุน และการตัดสินใจทางการเงิน เป็นต้น
4. ติดตามผลการดำเนินงานของบริษัทฯ เพื่อให้มั่นใจว่าการดำเนินกิจการเป็นไปตามเป้าหมายและแผนงานที่กำหนดไว้

5. จัดให้มีนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯเป็นลายลักษณ์อักษร และให้ความเห็นชอบนโยบายดังกล่าว คณะกรรมการบริษัทฯ ควรทบทวนนโยบายและการปฏิบัติตามนโยบายดังกล่าวเป็นประจำ อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
 6. ส่งเสริมให้มีการกำหนดจรรยาบรรณธุรกิจที่เป็นลายลักษณ์อักษร เพื่อให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนเข้าใจถึงมาตรฐานด้านจริยธรรมที่บริษัทฯใช้ในการดำเนินธุรกิจ และติดตามให้มีการปฏิบัติตามจรรยาบรรณดังกล่าวอย่างจริงจัง
- ข. ด้านการเงิน**
1. จัดให้มีระบบการรายงานทางการเงิน และการสอบบัญชีที่มีความน่าเชื่อถือ
 2. จัดให้มีการทำรายงานทางการเงิน ณ วันสิ้นสุดของรอบปีบัญชีของบริษัทฯ เสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นในการประชุมสามัญประจำปีเพื่อพิจารณาอนุมัติ ทั้งนี้คณะกรรมการบริษัทฯ ต้องจัดให้ผู้สอบบัญชีตรวจสอบรายงานทางการเงิน นั้นให้เสร็จก่อนนำเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้น
- ค. ด้านการควบคุม และการตรวจสอบภายใน และการบริหารความเสี่ยง**
1. จัดให้มีระบบการควบคุมภายใน (Internal Control) และการตรวจสอบภายใน (Internal Audit) ที่เหมาะสม โดยจัดให้มีบุคคลหรือหน่วยงานที่มีความเป็นอิสระในการปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้รับผิดชอบในการตรวจสอบระบบดังกล่าว และทบทวนระบบการควบคุมภายในอย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง
 2. จัดให้มีนโยบายด้านการบริหารความเสี่ยง (Risk Management Policy) การจัดการและควบคุมความเสี่ยงให้ครอบคลุมทั้งองค์กร
 3. ทบทวนระบบหรือประเมินประสิทธิภาพของระบบการควบคุมภายในและการจัดการความเสี่ยงอย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง
- ง. ด้านทรัพยากรบุคคล**
- เกี่ยวกับกรรมการบริษัทฯ
1. กลั่นกรองรายชื่อผู้สมควรได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทฯ เพื่อเสนอให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นเลือกตั้ง
 2. กลั่นกรองรูปแบบและหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนของกรรมการบริษัทฯ และกรรมการชุดย่อย เพื่อเสนอให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นให้ความเห็นชอบ
- เกี่ยวกับประธานคณะผู้บริหารและกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
1. ให้ความเห็นชอบคุณสมบัติที่เหมาะสม วิธีการสรรหา หลักเกณฑ์ในการสรรหา ตลอดจนรูปแบบและหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนของประธานคณะผู้บริหารและกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
 2. ให้ความเห็นชอบหลักเกณฑ์ วิธีการประเมินผลการปฏิบัติหน้าที่ และผลการประเมินการปฏิบัติหน้าที่ของประธานคณะผู้บริหารและกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
 3. ให้ความเห็นชอบการพิจารณากำหนดค่าตอบแทนประจำปีสำหรับประธานคณะผู้บริหารและกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

เกี่ยวกับโครงสร้างองค์กร หลักเกณฑ์การปรับเงินเดือน และแผนการสืบทอดตำแหน่งผู้บริหาร

1. ให้ความเห็นชอบรูปแบบโครงสร้างองค์กรระดับบน ตลอดจนขอบเขตอำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบ สำหรับผู้บริหารของระดับดังกล่าว
 2. ให้ความเห็นชอบโครงสร้างเงินเดือนและหลักเกณฑ์การปรับเงินเดือนประจำปีของบริษัทฯ
 3. ให้ความเห็นชอบแผนการสืบทอดตำแหน่งผู้บริหาร (Succession plan) สำหรับตำแหน่งประธานคณะผู้บริหาร และกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
- จ. ด้านการจัดการความขัดแย้งทางผลประโยชน์**
1. กำกับดูแลให้มีการปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ เกี่ยวกับขั้นตอนการดำเนินการ และการเปิดเผยข้อมูลของรายการที่อาจมีความขัดแย้งของผลประโยชน์ให้ถูกต้องครบถ้วน
 2. รายงานให้บริษัทฯ ทราบถึงการมีส่วนได้เสียของตนหรือของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้อง ซึ่งเป็นส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการกิจการของบริษัทฯ หรือบริษัทย่อย ทั้งนี้ เพื่อเป็นการแสดงความโปร่งใส จึงให้มีการรายงานต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ทุกครั้งที่มีการเปลี่ยนแปลงข้อมูล
 3. กรรมการอิสระควรส่งหนังสือยืนยันให้กับบริษัทฯ เพื่อรับรองความเป็นอิสระของตนตามคำจำกัดความของบริษัทฯ ในวันที่กรรมการอิสระขอรับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งและทุกๆ ปีหลังจากนั้น
- ฉ. ด้านการติดต่อสื่อสารกับผู้ถือหุ้น**
1. จัดให้มีช่องทางในการสื่อสารกับผู้ถือหุ้นอย่างเหมาะสม สม่ำเสมอ และจัดให้มีการเปิดเผยข้อมูลอย่างเป็นมาตรฐานและโปร่งใส
- ช. ด้านอื่นๆ**
1. แต่งตั้งเลขานุการบริษัทฯ ตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์
 2. จัดให้มีกบฏบัตรของคณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการชุดย่อย ตลอดจนให้ความเห็นชอบข้อเสนอของกรรมการชุดย่อยในการปรับเปลี่ยนเนื้อหาในกบฏบัตรให้มีความเป็นปัจจุบัน และเหมาะสมกับระเบียบข้อบังคับ และสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป
 3. ปฏิบัติหน้าที่อื่นๆ ตามที่กำหนดไว้ในประกาศ ข้อกำหนด พระราชบัญญัติ หรือกฎหมายอื่นใดที่กำกับดูแลบริษัทฯ

• คณะกรรมการชุดย่อย

ก. คณะกรรมการตรวจสอบ

บริษัทฯ จัดให้มีคณะกรรมการตรวจสอบเพื่อทำหน้าที่สนับสนุนคณะกรรมการบริษัทฯ ในการตรวจสอบและสอบทานให้บริษัทฯ มีการกำกับดูแลกิจการอย่างเพียงพอ โดยคณะกรรมการตรวจสอบได้รับอำนาจอย่างเต็มที่จากคณะกรรมการบริษัทฯ ให้ทำงานของตน ซึ่งรวมถึงการติดตามการปฏิบัติงานอย่างเป็นระบบ และดำเนินการให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีระบบการควบคุม

ภายในอย่างรัดกุม มีประสิทธิภาพ ตลอดจนมีการปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนดในการเปิดเผยข้อมูล และมีมาตรการในการป้องกันความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจและเรื่องการเงินอย่างครบถ้วน

คณะกรรมการตรวจสอบต้องได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ หรือที่ประชุมผู้ถือหุ้น และประกอบด้วยกรรมการอย่างน้อย 3 คน โดยทุกคนต้องเป็นกรรมการอิสระโดยกรรมการอย่างน้อย 1 คน ต้องมีความรู้และประสบการณ์ด้านกาบัญชีหรือการเงินอย่างเพียงพอที่จะสามารถทำหน้าที่ในการสอบทานความเชื่อถือได้ของงบการเงิน

ผู้ที่ดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระของบริษัทฯ จะต้องมีคุณสมบัติตามข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์และมีขอบเขตอำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบตามที่กำหนดไว้ในกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบ

ข. คณะกรรมการย่อยชุดอื่นๆ

บริษัทฯ อาจพิจารณาแต่งตั้งคณะกรรมการย่อยชุดอื่นๆ เช่น คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทนเป็นต้นต่อไปตามความจำเป็นและเหมาะสมเพื่อให้เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทจดทะเบียน

• การประชุมคณะกรรมการ

บริษัทฯ จะกำหนดการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ล่วงหน้าตลอดปีโดยจัดให้มีการประชุมทุกเดือนเพื่อให้กรรมการบริษัทฯ ทุกท่านทราบกำหนดการประชุมล่วงหน้าและสามารถจัดสรรเวลาเข้าร่วมประชุมได้ทุกครั้งทั้งนี้ ประธานกรรมการและกรรมการผู้อำนวยการใหญ่จะร่วมกันพิจารณาการเสนอเรื่องเข้าวาระการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ โดยดูให้แน่ใจว่าเรื่องที่สำคัญได้นำเข้ามาไว้แล้วโดยเปิดโอกาสให้กรรมการแต่ละคนมีอิสระที่จะเสนอเรื่องที่เป็นประโยชน์ต่อบริษัทฯ เข้าสู่วาระการประชุมและมีวาระสืบเนื่องเพื่อติดตามงานที่ได้มอบหมายไว้ซึ่งเลขานุการบริษัทฯ จะจัดส่งหนังสือเชิญประชุมและวาระการประชุมล่วงหน้าอย่างน้อย 7 วันเพื่อให้กรรมการได้มีเวลาศึกษาข้อมูลอย่างเพียงพอก่อนการเข้าร่วมประชุม ในการนี้ บริษัทฯ มีนโยบายส่งเสริมให้กรรมการทุกคนเข้าร่วมประชุมไม่น้อยกว่าร้อยละ 75 ของจำนวนการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ทั้งหมดที่ได้จัดให้มีขึ้นในรอบปีและจะจัดสรรเวลาไว้เพียงพอเพียงที่ฝ่ายจัดการจะเสนอเรื่องต่างๆ และมากพอที่กรรมการจะอภิปรายปัญหาสำคัญอย่างรอบคอบทั้งนี้ บริษัทฯ สนับสนุนให้กรรมการผู้อำนวยการใหญ่เชิญผู้บริหารระดับสูงเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการของบริษัทฯ เพื่อให้สารสนเทศรายละเอียดเพิ่มเติมในสถานะที่เกี่ยวข้องกับปัญหาโดยตรงและคณะกรรมการบริษัทฯ สามารถเข้าถึงสารสนเทศที่จำเป็นเพิ่มเติมได้จากกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ เลขานุการบริษัทฯ หรือผู้บริหารอื่นที่ได้รับมอบหมาย ภายในขอบเขตนโยบายที่กำหนด และในกรณีที่เป็นคณะกรรมการบริษัทฯ อาจจัดให้มีการเห็นอิสระจากที่ปรึกษาหรือผู้ประกอบวิชาชีพภายนอก โดยถือเป็นค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ ถือเป็นนโยบายให้กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารมีโอกาสที่จะประชุมระหว่างกันเองตามความจำเป็นเพื่ออภิปรายปัญหาต่างๆ เกี่ยวกับการจัดการที่อยู่ในความสนใจ โดยไม่มีฝ่ายจัดการร่วมด้วย และแจ้งให้กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ทราบถึงผลการประชุมด้วย

• การกำหนดค่าตอบแทนของกรรมการและผู้บริหาร

บริษัทฯ กำหนดให้คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้พิจารณาค่าตอบแทนของกรรมการอย่างเป็นธรรมและเหมาะสมกับภาระหน้าที่ตลอดจนความรับผิดชอบของกรรมการ โดยเปรียบเทียบกับกิจการที่มีขนาดใกล้เคียงในธุรกิจเดียวกัน โดยสำหรับการพิจารณาค่าตอบแทนของผู้บริหารระดับสูงนั้นบริษัทฯ มีนโยบายให้มีการพิจารณาค่าตอบแทนที่เหมาะสมผ่านกระบวนการประเมินผลงานตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายทรัพยากรบุคคลกำหนดไว้สำหรับผู้บริหารในแต่ละระดับโดยเชื่อมโยงกับผลการประกอบการของบริษัทฯ และผลงานของผู้บริหารแต่ละท่าน

- **การพัฒนาความรู้ของกรรมการ**

บริษัทฯ มีนโยบายในการสนับสนุนให้กรรมการของบริษัทฯ และบริษัทในเครือได้เข้าอบรมหลักสูตร Director Certificate Program (DCP) และ Director Accreditation Program (DAP) กับสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) เพื่อส่งเสริมให้กรรมการมีความเข้าใจในเรื่องการกำกับดูแลธุรกิจให้มีประสิทธิภาพสูงสุดและสามารถนำความรู้มาใช้ในการดำเนินนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีได้อย่างต่อเนื่องรวมทั้งมีนโยบายสนับสนุนให้กรรมการเข้าอบรมกฎระเบียบบนนโยบายหรือข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ และสำนักงาน ก.ล.ต. ที่ได้มีการปรับปรุงใหม่เพื่อถือปฏิบัติให้ถูกต้อง

ทุกครั้งที่มีการแต่งตั้งกรรมการใหม่ ฝ่ายจัดการจะจัดให้มีเอกสารและข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการใหม่ รวมถึงการจัดแนะนำลักษณะธุรกิจ และแนวทางการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ให้แก่กรรมการใหม่

6. จริยธรรมทางธุรกิจและจรรยาบรรณ

บริษัทฯ มีนโยบายการดำเนินธุรกิจโดยยึดมั่นในมาตรฐานจริยธรรมสูงสุด ได้แก่ การรักษาความลับของบริษัทฯ การปฏิบัติงานด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ถูกต้องตามกฎหมาย การเคารพสิทธิซึ่งกันและกัน การดูแลทรัพย์สินของบริษัทฯ และสิ่งแวดล้อมภายนอก ซึ่งคณะกรรมการบริษัทฯ ตลอดจนผู้บริหาร และพนักงานทุกคนได้ให้ความสำคัญและมีหน้าที่ต้องถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัด โดยกำหนดให้มีการลงโทษกรณีที่มีการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามจริยธรรมทางธุรกิจและ/หรือจรรยาบรรณที่กำหนด

10. ความรับผิดชอบต่อสังคม

นโยบายภาพรวม

บริษัทฯ และ บริษัทย่อย ดำเนินธุรกิจอยู่ภายใต้กรอบของความมีจริยธรรมและธรรมาภิบาลที่ดี มีความโปร่งใสและสามารถตรวจสอบได้ เพื่อให้เป็นองค์กรที่สามารถพัฒนาธุรกิจควบคู่ไปกับการสร้างสมดุลทางเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีนโยบายที่ส่งเสริมให้พนักงานมีส่วนร่วมในการรับผิดชอบต่อสังคม (Corporate Social Responsibility - CSR) ไม่ว่าจะเป็นการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม การส่งเสริมด้านกีฬา ด้านวัฒนธรรมประเพณีและการส่งเสริมพระพุทธศาสนา อันเป็นรากฐานสำคัญในการสร้างความแข็งแกร่งให้กับสังคมและชุมชนอย่างยั่งยืน

1. การดำเนินงานและการจัดทำรายงาน

จากการที่บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงความรับผิดชอบต่อสังคม ในที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 5/2557 เมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2557 บริษัทฯ ได้มีการกำหนดนโยบายเกี่ยวกับความรับผิดชอบต่อสังคมด้านต่างๆ ดังนี้

- 1) ให้ความสำคัญในการดำเนินธุรกิจอย่างถูกต้องและตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง มีความโปร่งใสเปิดเผยข้อมูลที่สำคัญ สามารถตรวจสอบได้ และยึดมั่นในการดูแลและแบ่งปันผลประโยชน์ให้ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องอย่างถูกต้อง เหมาะสมและเป็นธรรม ไม่ว่าจะเป็นผู้ถือหุ้น ลูกค้า คู่ค้า พนักงาน ชุมชนและสังคม รวมทั้งมีการเปิดเผยข้อมูลอย่างโปร่งใส ด้วยตระหนักในความสำคัญของการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Good Corporate Governance)
- 2) ดำเนินธุรกิจโดยยึดหลักธรรมาภิบาล จรรยาบรรณธุรกิจ และปฏิบัติตามกฎหมาย โดยบริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญในเรื่องการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันการปฏิบัติ หรือละเว้นการปฏิบัติงานในตำแหน่งหน้าที่ หรือใช้อำนาจหน้าที่โดยมิชอบ การฝ่าฝืนหลักกฎหมาย หลักจริยธรรม ระเบียบข้อบังคับหรือนโยบายของบริษัทฯ เพื่อแสวงหาประโยชน์อันมิควรได้ในรูปแบบต่างๆ เช่น การเรียกรับ เสนอ หรือให้ทรัพย์สิน รวมถึงประโยชน์อื่นใดกับเจ้าหน้าที่ของรัฐหรือบุคคลอื่นใดที่ทำธุรกิจกับบริษัทฯ เป็นต้น
- 3) ให้ความสำคัญกับการบริหารทรัพยากรบุคคลในทุกขั้นตอน เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด ตั้งแต่การสรรหาบุคคลากร การพัฒนาบุคคลากร มีการจัดอบรมให้แก่พนักงานอย่างต่อเนื่อง การกำหนดผลตอบแทนอย่างเป็นธรรม การจัดสวัสดิการอย่างเหมาะสม การส่งเสริมและสนับสนุนให้พนักงานมีโอกาสที่จะก้าวหน้าในอาชีพ รวมถึงการสร้างสภาพแวดล้อมในการทำงานที่เหมาะสม
- 4) สนับสนุนนโยบายด้านการอนุรักษ์พลังงานและสิ่งแวดล้อม โดยในอดีตบริษัทฯ มีการบริหารจัดการสนามบินให้เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่อง เช่น ทำการสำรวจและทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมก่อนการก่อสร้าง วางผังและระเบียบในการใช้งาน ไม่ให้สร้างผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมและชุมชนโดยรอบนอกจากนี้ ยังเข้าร่วมกิจกรรมสร้างสรรค์แนวคิดริเริ่มโลกตระหนักถึงการช่วยกันลดสถานะโลกร้อน ลดการใช้พลังงานโดยมีการรณรงค์ให้พนักงานมีส่วนร่วมด้วยช่วยประหยัดไฟฟ้า กระดาษ การใช้ลิฟท์โดยสาร เป็นต้น
- 5) มีนโยบายส่งเสริมกิจกรรมทางสังคมในด้านต่างๆ เช่น ด้านกีฬา วัฒนธรรมประเพณี การส่งเสริมพระพุทธศาสนา การพัฒนาเยาวชน โดยในอดีตมีการจัดกิจกรรมอย่างต่อเนื่องเป็นประจำทุกปี ทั้งในส่วนของสำนักงานใหญ่ และสนามบินต่างๆ เช่น โครงการบริจาคโลหิตช่วยชีวิตเพื่อน โครงการทำบุญ-ตักบาตรพระสงฆ์ โครงการค่ายศิลปะเด็กบนเกาะสมุย โครงการสมุย ไอส์แลนด์ มารารอน เป็นต้น

2. กิจกรรมเพื่อประโยชน์ต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม (after process)

บริษัทฯ และบริษัทย่อย ได้ทำกิจกรรมเพื่อประโยชน์ต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งบริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญกับการจัดกิจกรรมส่งเสริมการเรียนรู้ให้แก่เด็กและเยาวชนท้องถิ่น เพื่อเป็นการพัฒนาที่ยั่งยืน นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้จัดกิจกรรมเพื่อส่งเสริมสิ่งแวดล้อมโดยจัดให้มีกิจกรรม “Fly for Forest” ในหลายจังหวัด และจัดกิจกรรม “ปลูกต้นมะพร้าวเพื่อเกาะสมุย” ภายใต้โครงการ “Love Earth, Save Earth: Love Samui, Save the Coconut Tree” ที่เกาะสมุย เนื่องจากเกาะสมุยเป็นแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของประเทศไทย และเป็นจุดหมายปลายทางอันดับต้นๆ ที่นักท่องเที่ยวทั่วโลกอยากมาเยือน ด้วยความงดงามของทิวมะพร้าว หาดทรายขาว น้ำทะเลใส และธรรมชาติที่บริสุทธิ์ ซึ่งถือเป็นมรดกทางธรรมชาติที่ควรอนุรักษ์ไว้ เพื่อลูกหลาน บริษัทฯ จึงได้จัดกิจกรรมรณรงค์ด้านอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมที่เกาะสมุยอย่างต่อเนื่อง ภายใต้โครงการ “Love Earth, Save Earth” อาทิ การปลูกปะการังร่วมกับโรงแรมบนเกาะสมุย และการปลูกป่าชายเลน เพื่อรักษาความสมดุลทางธรรมชาติของทะเลไทย อนุรักษ์ต้นมะพร้าวซึ่งเป็นเอกลักษณ์ทางธรรมชาติและเป็นที่เชรษฐกิจที่สำคัญของเกาะสมุย และในปีนี้ได้ร่วมกับเทศบาลนครเกาะสมุย และสมาคมส่งเสริมการท่องเที่ยวเกาะสมุย จัดกิจกรรมปลูกต้นมะพร้าว และแจกหน่อมะพร้าว จำนวน 2,000 หน่อ ให้แก่ชาวบ้านใน อ.เกาะสมุย นำกลับไปปลูกเอง เพื่อรณรงค์ให้ทุกคนให้ความสำคัญและร่วมมือกันอนุรักษ์ต้นมะพร้าวให้มีความอุดมสมบูรณ์ตลอดไป

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการเลือกใช้ผลิตภัณฑ์ที่คำนึงถึงส่วนรวมเป็นหลักในส่วนบริการในห้องโดยสารบนเครื่องบิน (In-flight Services) เนื่องจากปริมาณผลิตภัณฑ์ที่ให้บริการผู้โดยสารบนเครื่องบินในแต่ละวันมีเป็นจำนวนมาก ทำให้เราต้องตระหนักถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในด้านต่างๆ การคัดเลือกใช้ผลิตภัณฑ์จึงมีขึ้นภายใต้หลักเกณฑ์การดำเนินงานกิจกรรมของบริษัทที่สร้างผลประโยชน์ต่อสังคมส่วนรวม ดังตัวอย่างผลิตภัณฑ์ที่เราเลือกใช้สำหรับบริการผู้โดยสารบนเครื่องบิน อาทิเช่น

- ก. ใช้ผลิตภัณฑ์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและมีกรรมวิธีการผลิตที่ไม่ก่อให้เกิดมลภาวะต่อส่วนรวม
- ข. เลือกใช้กาแฟจากคอกสูง (Drip Coffee Dark Roast) ซึ่งผลิตโดยกรรมวิธีที่เป็นมิตรต่อธรรมชาติ
- ค. สนับสนุนผลิตภัณฑ์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยการผลิตอุปกรณ์ต่าง ๆ ซึ่งเน้นวัตถุดิบที่ทำจากกระดาษแทนการใช้พลาสติก เช่น ปากกากระดาษ Recycle ซึ่งตัวด้ามทำมาจากกระดาษรีไซเคิลอัดแน่นและกล่องอาหารและแก้วกระดาษขนาดต่าง ๆ ที่ให้บริการบนเครื่องบิน ซึ่งในแต่ละวันใช้ในปริมาณมาก นับว่าช่วยลดปริมาณการใช้พลาสติกซึ่งเป็นหนึ่งในสาเหตุของการเกิดภาวะโลกร้อนได้มาก เป็นต้น





Love Earth save Earth



จัดงานวันเด็กให้โรงเรียนใกล้สนามบินสุโขทัย ทรายดำ และสมุย





จัดกิจกรรม “Fly for Forest” ที่ จังหวัด อุดรธานี ลำปาง และตราด

3. นโยบายต่อต้านทุจริตคอร์รัปชัน

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจโดยยึดหลักธรรมาภิบาล จรรยาบรรณธุรกิจ และปฏิบัติตามกฎหมาย มาโดยตลอด และบริษัทฯ ได้มีการสื่อสาร ประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจ ไม่ให้มีการเรียกรับหรือยินยอมที่จะรับเงิน สิ่งของ หรือผลประโยชน์ใดๆ รวมทั้งไม่ดำเนินการ หรือกระทำการใดๆ ที่เข้าข่ายดังกล่าว เพื่อประโยชน์ทั้งต่อบริษัทต่อตนเองหรือผู้อื่น ซึ่งได้กำหนดไว้ในจรรยาบรรณการปฏิบัติหน้าที่ทางธุรกิจของบริษัทฯ (Code of Conduct) เพื่อเป็นแนวทางปฏิบัติขั้นพื้นฐานแก่พนักงาน

บริษัทฯ ยังตระหนักถึงความสำคัญในเรื่องการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน โดยในที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 5/2557 เมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2557 บริษัทฯ ได้มีการกำหนดนโยบายต่อต้านคอร์รัปชัน (Anti-Corruption Policy) เพื่อแนวทางการปฏิบัติเพื่อป้องกันและต่อต้านปัญหาทุจริตคอร์รัปชัน ของบริษัทฯ ให้ชัดเจนยิ่งขึ้น โดยกำหนดให้กรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน ภายในบริษัทฯ บริษัทย่อยและกิจการที่บริษัทฯ มีอำนาจควบคุม จะต้องไม่กระทำหรือสนับสนุนการกระทำดังกล่าวไม่ว่ากรณีใดๆ และจะปฏิบัติตามแนวทางการปฏิบัติในนโยบายต่อต้านคอร์รัปชันอย่างเคร่งครัด รวมถึงให้ความร่วมมือในกระบวนการตรวจสอบภายใน เพื่อป้องกันและร่วมแก้ไขปัญหาการทุจริตคอร์รัปชันที่อาจจะเกิดขึ้นภายในองค์กร

โดยบริษัทฯ ได้วางแนวทางการปฏิบัติเพื่อป้องกันและต่อต้านปัญหาทุจริตคอร์รัปชัน ดังนี้

- 1) กำหนดหลักการสำหรับการให้ หรือรับของขวัญ หรือการบันเทิง ไว้เป็นส่วนหนึ่งของจรรยาบรรณการปฏิบัติหน้าที่ทางธุรกิจของบริษัทฯ กล่าวคือ พนักงานต้องไม่เสนอ เรียกรับ หรือยินยอมที่จะรับเงิน สิ่งของ การเลี้ยงอาหารและความบันเทิงต่างๆ หรือประโยชน์อื่นใด ที่อาจมีผลให้เกิดข้อสงสัยในพฤติกรรมการให้สินบน และการทุจริต หากเป็นการรับของขวัญ ควรเป็นสิ่งที่ไม่มีมูลค่าไม่มากนัก และไม่ควรเป็นเงินสดหรือเทียบเท่าเงินสด และต้องตระหนักอยู่เสมอว่าการกระทำหรือไม่กระทำใดๆ ต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขที่โปร่งใส เป็นธรรมและตรวจสอบได้
- 2) กำหนดระเบียบจัดซื้อจัดจ้าง วัตถุประสงค์ในการทำรายการ การเข้าทำสัญญา การเบิกจ่ายเงิน โดยในแต่ละขั้นตอนจะต้องมีเอกสารประกอบอย่างชัดเจน นอกจากนี้ยังมีการกำหนดวงเงินพร้อมอำนาจอนุมัติในแต่ละระดับด้วย

- 3) จัดให้มีระบบการตรวจสอบภายใน ครอบคลุมทั้งด้านการเงิน การบัญชี การเก็บบันทึกข้อมูล และด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับด้านบัญชีและการเงิน เพื่อให้มั่นใจว่าธุรกรรมทางการเงินดังกล่าวเป็นไปเพื่อวัตถุประสงค์ที่ได้รับอนุมัติและเพื่อการดำเนินธุรกิจที่โปร่งใส
- 4) ทำการสื่อสารนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Good Corporate Governance) รวมถึงนโยบายการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน (Anti-Corruption Policy) ไปยังหน่วยงานต่างๆ ภายในบริษัทฯ บริษัทย่อยและกิจการที่บริษัทฯ มีอำนาจควบคุม ผ่านช่องทางต่างๆ ได้แก่ การอบรมพนักงาน ระบบการสื่อสารภายในของบริษัทฯ เช่นเว็บไซต์ หรือ อินเทอร์เน็ต เป็นต้น ทั้งนี้เพื่อให้ผู้เกี่ยวข้องทราบและน่านโยบายดังกล่าวไปถือปฏิบัติ
- 5) คณะกรรมการตรวจสอบของบริษัทฯ ทำหน้าที่ในการตรวจสอบและสอบทานให้บริษัทฯ มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีอย่างเพียงพอสอดคล้องกับนโยบายและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ หากคณะกรรมการตรวจสอบได้พบหรือหรือมีข้อสงสัยว่ามีรายการหรือการกระทำที่อาจส่งผลกระทบต่อความโปร่งใสในการดำเนินงานของบริษัทฯ คณะกรรมการตรวจสอบมีอิสระในการรายงานสิ่งที่พบต่อคณะกรรมการบริษัทฯ และ/หรือกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ เพื่อให้มีการดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้อย่างทันเวลา (แล้วแต่กรณีตามความเหมาะสม) และเหมาะสม
- 6) กำหนดช่องทางการแจ้งเบาะแส หรือข้อร้องเรียนมายังคณะกรรมการตรวจสอบของบริษัทฯ ในกรณีพบเหตุการณ์การกระทำที่สื่อถึงการทุจริตหรือประพฤติมิชอบของบุคคลรวมถึงบริษัทฯ โดยผู้แจ้งเบาะแสมารถแจ้งเบาะแสร้องเรียนพร้อมส่งรายละเอียดหลักฐานต่างๆ ทางไปรษณีย์มายัง บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เลขที่ 99 หมู่ที่ 14 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900 ตามประเภทของเรื่องต่างๆ ดังนี้

ประเภทของเรื่องแจ้งเบาะแส	ผู้รับข้อมูล
เรื่องการกระทำความผิดกฎหมาย ทุจริต ระเบียบบริษัทและจรรยาบรรณการปฏิบัติหน้าที่ทางธุรกิจของบริษัทฯ	กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ หรือผู้ดำรงตำแหน่งบริหารสูงสุดของฝ่ายทรัพยากรบุคคล
เรื่องที่มีผลกระทบต่อชื่อเสียงและภาพพจน์ของบริษัทฯ	กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
เรื่องการกระทำความผิดจรรยาบรรณของกรรมการ	ประธานกรรมการบริษัท /หรือประธานกรรมการตรวจสอบ หรือเลขานุการบริษัท
เรื่องความผิดปกติของรายงานทางการเงิน	ประธานกรรมการตรวจสอบ

- 7) เพื่อป้องกันผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นกับผู้แจ้งเบาะแส บริษัทฯ มีกลไกในการคุ้มครองผู้แจ้งเบาะแส โดยให้ถือเป็นนโยบายในการเก็บความลับข้อมูล (ชื่อ-สกุล) ของผู้แจ้งเบาะแส ดังนั้นกรณีข้อมูลที่ผู้แจ้งเบาะแสดูถูกเปิดเผย ผู้ที่มีหน้าที่ดูแลรับผิดชอบข้อมูลดังกล่าว จะต้องถูกดำเนินการลงโทษทางวินัยตามข้อบังคับการทำงานของบริษัทฯ

11. การควบคุมภายในและการบริหารจัดการความเสี่ยง

1. การควบคุมภายในและการตรวจสอบภายใน

คณะกรรมการบริษัทตระหนักและให้ความสำคัญต่อระบบควบคุมภายในเนื่องจากเป็นส่วนหนึ่งของกระบวนการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งในรอบระยะเวลาที่ผ่านมาบริษัทได้มุ่งมั่นพัฒนาระบบควบคุมภายในให้เป็นไปตามแนวทางของ COSO (The Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission) โดยครอบคลุมด้านการควบคุมภายในองค์กร (Control Environment) การประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment) การควบคุมการปฏิบัติงาน (Control Activities) ระบบสารสนเทศ และการสื่อสารข้อมูล (Information and Communication) ตลอดจนการติดตามประเมินผล (Monitoring Activities)

ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 2/2558 เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2558 ซึ่งมีกรรมการตรวจสอบจำนวน 3 ท่านเข้าร่วมประชุมได้พิจารณาแบบประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายใน โดยมีการซักถามข้อมูลจากฝ่ายบริหารและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อพิจารณาความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในในด้านต่างๆ โดยผลการประเมินการควบคุมภายใน สรุปได้ดังนี้

สภาพแวดล้อมการควบคุม

โดยภาพรวมในรอบระยะเวลาที่ผ่านมา บริษัทมีสภาพแวดล้อมของการควบคุมภายในที่เพียงพอและเหมาะสมต่อการกำกับดูแลกิจการที่ดีอันเป็นพื้นฐานที่จะช่วยทำให้การบริหารงานของบริษัทมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลซึ่งเป็นปัจจัยของการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน บริษัทมีการจัดทำจรรยาบรรณทางธุรกิจ (Code of Conduct) โดยมีการเผยแพร่และทำความเข้าใจกับพนักงานรวมถึงพนักงานที่เข้าใหม่ก็จะมีการอบรมและทดสอบความเข้าใจ นอกจากนี้บริษัทมีการกำหนดนโยบายการแจ้งเบาะแส (Whistle Blower Policy) เพื่อให้มีช่องทางร้องเรียนจากพนักงาน นอกจากนี้บริษัทได้จัดให้มีโครงสร้างสายการรายงานการกำหนดอำนาจในการสั่งการและความรับผิดชอบที่ชัดเจนเหมาะสมเพื่อให้องค์กรบรรลุวัตถุประสงค์ที่วางไว้

การบริหารความเสี่ยง

บริษัทมีการบริหารจัดการเพื่อลดความเสี่ยง โดยในปีที่ผ่านมาบริษัทได้มีการกำหนดนโยบายและแนวทางการบริหารความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กร บริษัทมีการระบุความเสี่ยงและวางแผนการดำเนินงานเพื่อตอบสนองต่อความเสี่ยงเหล่านั้นอย่างเหมาะสมเพื่อให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ มีกระบวนการทบทวนวิเคราะห์ติดตามและกำหนดมาตรการในการบริหารความเสี่ยงอย่างบูรณาการ ตลอดจนมุ่งสร้างทัศนคติและความเข้าใจที่ดีให้แก่พนักงานในเรื่องการบริหารความเสี่ยง ให้กับบุคลากรทุกระดับในองค์กร เพื่อให้เกิดความตระหนักและมีส่วนร่วมในการปฏิบัติตามแนวทางการบริหารความเสี่ยงที่ได้วางไว้ เพื่อให้เกิดความเชื่อมั่นต่อการดำเนินธุรกิจว่าจะไม่ได้รับความเสียหายและผลกระทบอย่างรุนแรง อันจะส่งผลต่อความสำเร็จในการบรรลุเป้าหมายขององค์กร ทั้งนี้ รายละเอียดด้านการบริหารความเสี่ยง ระบุไว้ในหัวข้อ "การบริหารความเสี่ยงและปัจจัยเสี่ยง"

กิจกรรมการควบคุม

บริษัทมีการดำเนินกิจกรรมการควบคุมในระดับต่างๆ ของบริษัทเพื่อลดความเสี่ยงต่อการไม่บรรลุวัตถุประสงค์ขององค์กร โดยมีการเลือกและพัฒนากิจกรรมการควบคุมโดยพิจารณาจากความคุ้มค่าและความเป็นไปได้ของกิจกรรมการควบคุม และมีการบูรณาการร่วมกับการประเมินความเสี่ยงที่มีผลต่อการบรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมายที่ได้วางไว้ การออกแบบกิจกรรมควบคุมภายในของบริษัทมีการคำนึงถึงการแบ่งแยกหน้าที่งานอย่างสมเหตุสมผลระหว่างบุคคลและกระบวนการ ในรอบระยะเวลาที่ผ่านมาเมื่อมีข้อจำกัดด้านทรัพยากรซึ่งส่งผลให้ไม่สามารถแบ่งแยกหน้าที่งานได้อย่างสมบูรณ์ ผู้บริหารจะพิจารณา

กิจกรรมการควบคุมอื่นเพื่อทดแทนข้อจำกัดดังกล่าว ทั้งยังมีการสอบทานและติดตามผลการปฏิบัติตามระบบการควบคุมภายในที่ได้วางไว้

ระบบสารสนเทศและการสื่อสารข้อมูล

บริษัทได้มุ่งพัฒนาระบบการสื่อสารภายในที่มีประสิทธิผลด้วยเล็งเห็นความสำคัญการมีระบบสารสนเทศที่ดีจะช่วยสนับสนุนการทำงานขององค์ประกอบการควบคุมภายในอื่นๆ ทำให้ระบบการควบคุมภายในและข้อมูลที่เป็นธุรกรรมรวบรวมนำไปใช้ และเผยแพร่ในรูปแบบที่สามารถเข้าถึงทุกคนในองค์กรตามกรอบเวลาที่เหมาะสมและทันต่อการใช้งาน ซึ่งทำให้อุปสรรคสามารถดำเนินการเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ตนรับผิดชอบได้

บริษัทมีการให้ข้อมูลอย่างเพียงพอผ่าน Website ของบริษัท ทั้งยังมีการจัดตั้งส่วนงานสื่อสารภายในเพื่อทำความเข้าใจกับพนักงานเกี่ยวกับเรื่องต่างๆ และมีระบบ Intranet ที่พนักงานสามารถเข้าถึงข่าวสารข้อมูลภายในที่เป็นปัจจุบัน คือ PG online โดยมีการรวบรวมระเบียบและนโยบายเพื่อให้พนักงานได้รับทราบผ่านระบบดังกล่าว นอกจากนี้บริษัทยังได้จัดให้มีช่องทางสื่อสารพิเศษเพื่อให้ผู้มีส่วนได้เสียทั้งภายในและภายนอกองค์กรสามารถแจ้งข้อมูลหรือเบาะแสเกี่ยวกับความผิดปกติ การฉ้อฉล หรือทุจริตซึ่งนำไปตามนโยบายการแจ้งเบาะแส

การติดตามประเมินผล

บริษัทมีการติดตามดูและระบบการควบคุมภายใน เพื่อประเมินคุณภาพผลการดำเนินงานของระบบในช่วงเวลาที่ผ่านไป โดยมีการติดตามการปฏิบัติตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ การสอบทานระบบการควบคุมภายในเป็นไปอย่างต่อเนื่อง พร้อมทั้งปรับปรุงแก้ไขให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป หากมีประเด็นใดที่ไม่ถูกแก้ไขหรือปรับปรุง ทางส่วนงานตรวจสอบภายในจะมีการรายงานผลการตรวจสอบต่อคณะกรรมการตรวจสอบทุกไตรมาสเพื่อให้คณะกรรมการบริษัทได้รับทราบเพื่อพิจารณาให้เกิดการแก้ไขในระยะเวลาอันควร ถือเป็นปฏิบัติตามกลไกและกระบวนการที่จะต้องปฏิบัติอย่างเคร่งครัด สามารถวัดผลได้ สอดคล้องกับนโยบายและแผนงานของบริษัทฯ เพื่อมั่นใจได้ว่าการบริหารและการกำกับองค์กรมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล เพื่อสร้างความเชื่อมั่นแก่ผู้ถือหุ้นว่าผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นได้รับการดูแลอย่างดี เพิ่มคุณค่าเกิดผลประโยชน์ระยะยาวแก่ผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องของบริษัทฯ

2. หัวหน้างานตรวจสอบภายในและหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัทฯ

ปัจจุบัน ฝ่ายควบคุมภายในมีนายเกษม อาคเนย์สุวรรณ เป็นหัวหน้าฝ่ายตรวจสอบภายใน โดยมีพนักงานทั้งหมด 9 ท่าน (รวมหัวหน้างานตรวจสอบภายใน) โดยแบ่งออกเป็น 2 หน่วยงานได้แก่

1. Internal audit ซึ่งมีหน้าที่เป็นผู้ตรวจสอบและประเมินความเพียงพอของระบบควบคุมภายใน
2. Risk and compliance ซึ่งเป็นผู้ระบุและดูแลการบริหารความเสี่ยง

ตามที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบครั้งที่ 3/2557 เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2557 ได้ให้ความเห็นว่า นายเกษม อาคเนย์สุวรรณ มีความเหมาะสมที่จะปฏิบัติหน้าที่ในตำแหน่งหัวหน้างานผู้ตรวจสอบภายในของบริษัทฯ ได้อย่างเหมาะสมเพียงพอและมีประสิทธิภาพ เนื่องจากมีวุฒิการศึกษาและการอบรมที่เหมาะสม มีประสบการณ์ในปฏิบัติงานด้านการตรวจสอบภายในในธุรกิจและ/หรือ อุตสาหกรรมที่มีลักษณะเดียวกับบริษัทฯ มาเป็นระยะ 16 ปี เคยเข้ารับการอบรมในหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานด้านตรวจสอบภายใน คือ หลักสูตรอบรมผู้ตรวจสอบภายใน โดยสถาบันผู้ตรวจสอบภายในแห่งประเทศไทย และมีความเข้าใจและความเป็นอิสระในกิจกรรมและการดำเนินงานของบริษัทฯ

12. รายการระหว่างกัน

12.1 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายการกับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง

(1) รายการระหว่างกันกับบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (บริษัทฯ)

	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2557 (บาท)	ปี 2558 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
1	บริษัท กรุงเทพเฮลิคอปเตอร์เซอร์วิสเซส จำกัด <i>ความสัมพันธ์</i> <ul style="list-style-type: none"> บริษัทย่อยของบริษัท เซาท์ อีสท์ แอร์ จำกัด บริษัทร่วมของบมจ. กรุงเทพคูดิเวซการ มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม 	ลูกหนี้การค้า รายได้ค่าบริการ	547,840 2,360,866	288,383 3,085,517	บริษัทฯ ได้ให้บริการด้านการบริหารจัดการและซ่อมบำรุงเฮลิคอปเตอร์ อัตราค่าบริการการบริหารจัดการเป็นไปตามสัญญาระหว่างกันส่วนค่าบริการซ่อมบำรุงจะเรียกเก็บเมื่อมีการให้บริการ โดยกำหนดอัตราค่าบริการด้วยวิธีต้นทุนบวกอัตรากำไรไม่น้อยกว่าร้อยละ 15.0 <i>ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ</i> รายการบริหารจัดการ มีความสมเหตุสมผล เนื่องจากบริษัทฯ มีบุคลากรที่เชี่ยวชาญ เป็นการสร้างรายได้โดยไม่มีต้นทุนเพิ่มเติม และจะมีการทบทวนเงื่อนไขในสัญญาทุก 3 ปีสำหรับรายการซ่อมบำรุง มีความสมเหตุสมผล โดยกำหนดอัตราค่าบริการด้วยวิธีต้นทุนบวกอัตรากำไรไม่น้อยกว่าร้อยละ 15.0
2	บริษัท พาราไดซ์ช้อปปิ้ง จำกัด <i>ความสัมพันธ์</i> มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	ลูกหนี้ค่าระวางสินค้า รายได้ค่าระวางสินค้า	4,646 32,217	2,654 13,031	บริษัท พาราไดซ์ช้อปปิ้ง จำกัด ใช้บริการขนส่งสินค้าเพื่อนำสินค้ามาจำหน่ายที่สนามบินสมุย บริษัทฯ จึงได้กำหนดอัตราส่วนลดร้อยละ 20 จากอัตราค่าบริการปกติ สำหรับการใช้บริการขนส่งที่เกินกว่า 45 กิโลกรัมต่อเที่ยว <i>ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ</i> รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
		ลูกหนี้ค่าเช่า รายได้ค่าเช่าพื้นที่ (สนามบินสมุย)	289,489 7,228,494	230,701 2,693,710	บริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าและสัญญาบริการกับบริษัท พาราไดซ์ช้อปปิ้ง จำกัด โดยมีารคิดค่าเช่าพื้นที่และค่าบริการตามราคาประกาศของบริษัทฯ (Price List) ที่สามารถเปรียบเทียบได้กับอัตราที่ให้นักกลางนอกเช่า <i>ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ</i> รายการดังกล่าวมีความสมเหตุสมผล อัตราค่าเช่าและค่าบริการเป็นไปตามเงื่อนไขการค้าปกติ โดยจะต้องทบทวนสัญญาเช่าทุกปีและให้เรียกเก็บค่าเช่าและค่าบริการให้ครบถ้วนตามสัญญา
		เจ้าหนี้การค้า ค่าใช้จ่าย	109,800 434,452	99,665 326,175	บริษัทฯ ซื้อสินค้าที่ระลึก โดยเป็นการซื้อขายสินค้าตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าทั่วไป <i>ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ</i> รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล

	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2557 (บาท)	ปี 2558 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
3	บริษัท ปราสาทองไอสด จำกัด ความสัมพันธ์ มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	เจ้าหน้าที่การค้า ค่าใช้จ่าย	- 299,856	21,000 23,754	บริษัทฯ ซื้อเวชภัณฑ์เช่น ยาหอม ยาคุม เป็นการซื้อขายสินค้าตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าทั่วไป ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
4	บริษัท สมุยแอสคอม จำกัด ความสัมพันธ์ • บริษัทย่อยของบริษัท กรุงเทพสทกล จำกัด • บริษัทร่วมของบริษัท สินสทกล จำกัด • มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	เจ้าหน้าที่การค้า ค่าใช้จ่ายค่าบริการ	24,190 257,140	3,350 336,930	บริษัทฯ ได้ใช้บริการรถขนส่งผู้โดยสารและสัมภาระกับบริษัท สมุยแอสคอม จำกัด โดยอัตราค่าบริการและเงื่อนไขอื่นๆ เป็นไปตามเงื่อนไขการค้าทั่วไป ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
		ลูกหนี้ค่าเช่า รายได้ค่าเช่า รายได้ค่าระวางสินค้า รายได้อื่น เงินมัดจำค่าเช่าพื้นที่	1,747,473 1,828,066 510,720 24,570 252,000	609,802 698,526 - 1,545,560 252,000	บริษัท สมุยแอสคอม จำกัด ได้เช่าพื้นที่บูธและลานจอดรถลิμουซีนที่สนามบินสมุยโดยมีการคิดค่าเช่าพื้นที่และค่าบริการ ตามราคาประกาศของบริษัทฯ (Price List) ที่สามารถเปรียบเทียบได้กับอัตราที่ให้กับบุคคลภายนอกเช่า ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการดังกล่าวมีความสมเหตุสมผล อัตราค่าเช่าและค่าบริการเป็นไปตามเงื่อนไขการค้าปกติ และให้เรียกเก็บค่าเช่าและค่าบริการให้ครบถ้วนตามสัญญา
5	บริษัท สินสทกล จำกัด ความสัมพันธ์ มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	ลูกหนี้อื่น ค่าใช้จ่ายในการโอนที่ดิน	1,014,323 1,014,323	- -	บริษัทฯ ได้ทยอยโอนที่ดินให้แก่บริษัท สินสทกล จำกัด โดยบริษัทฯ ได้สำรองจ่ายค่าธรรมเนียมในการโอนที่ดินไปก่อน จะเรียกเก็บตามสัดส่วนที่ระบุในสัญญาจะซื้อขายที่ดิน ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการดังกล่าว มีความสมเหตุสมผล และเป็นรายการปรับโครงสร้างของบริษัทฯ ในปี 2555 ซึ่งจะไม่มีการทำรายการในลักษณะนี้อีกในอนาคต
6	บริษัท ธรรมชาตินาไทย จำกัด ความสัมพันธ์ มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	เจ้าหน้าที่การค้า ค่าใช้จ่าย	4,350 4,350	31,423 177,306	บริษัทฯ ซื้อข้าวออแกนนิค โดยเป็นการซื้อขายสินค้าตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าทั่วไป ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
		ลูกหนี้การค้า รายได้ค่าระวางสินค้า	910 4,635	7,070 16,730	บริษัท ธรรมชาตินาไทย จำกัด ใช้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล

	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2557 (บาท)	ปี 2558 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
7	บริษัท ทรานส์ทอง จำกัด ความสัมพันธ์ มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	เจ้าหน้าที่การค้า ค่าใช้จ่าย	12,780 133,800	-	บริษัทฯ ซื้อผลผลิตการเกษตรบางประเภท โดยเป็นการซื้อขายสินค้าตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าทั่วไป - ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
8	บริษัท ศูนย์ฝึกการบินกรุงเทพ จำกัด ความสัมพันธ์ • บริษัทย่อยของบริษัท สินสทล จำกัด • มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	เจ้าหน้าที่ค่าหุ้น ดอกเบี้ยค้างจ่าย ดอกเบี้ยจ่าย	- - 224,504	-	บริษัทฯ ได้กู้ยืมเงินจากบริษัท ศูนย์ฝึกการบินกรุงเทพ จำกัด โดยได้จ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมทั้งจำนวนแล้ว ในวันที่ 20 พฤษภาคม 2557 - ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ บริษัทฯ ไม่มีนโยบายที่จะกู้ยืมเงินจากบุคคลที่อาจมีความขัดแย้งในอนาคต
9	บริษัท สมุยพาร์คอเวนิว จำกัด ความสัมพันธ์ • บริษัทย่อยของบริษัท สินสทล จำกัด • มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	รายได้ค่าเช่า เงินมัดจำ	1,600,000 1,800,000	- 1,800,000	บริษัท สมุยพาร์คอเวนิว จำกัด เช่าพื้นที่ในสนามบินสมุย ประมาณ 6,400 ตารางเมตร และให้เช่าต่อกับ ผู้เช่ารายย่อยต่างๆซึ่งบริษัทฯ ไม่ได้ต่อสัญญาเช่า ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2557 - ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ บริษัทฯ จะเป็นผู้บริหารจัดการพื้นที่ให้เช่า ดังนั้นรายการดังกล่าวจะไม่มีแล้วในอนาคต
		รายได้ค่าสาธารณูปโภค ค่าใช้จ่ายสาธารณูปโภค	101,850 645,056	-	ค่าบริการสาธารณูปโภคแบบเหมา (ค่าน้ำประปาและค่าไฟฟ้า) โดยอัตราค่าน้ำประปาที่เรียกเก็บคิดเป็นราคาต่อหน่วย - ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
10	บริษัท บางกอกแควเวล คลับ จำกัด ความสัมพันธ์ • บริษัทร่วมของบริษัท สินสทล จำกัด • มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	รายได้อื่น-ค่าธรรมเนียม	3,000	-	ค่าธรรมเนียมจากการยกเลิกการสำรองที่นั่งของสายการบินบางกอกแอร์เวย์ส
		เจ้าหน้าที่การค้า ค่าใช้จ่าย ลูกหนี้การค้า เงินมัดจำ รายได้อื่น	15,600 755,295 - - -	- 566,007 1,049,390 346,400 1,292,348	บริษัทฯ ว่าจ้างบริษัท บางกอก แควเวล คลับ จำกัด บริการจัดหาที่พัก จัดทำวีซ่าและอื่นๆให้กับพนักงาน ผู้บริหาร โดยอัตราค่าบริการและเงื่อนไขอื่นๆ เป็นไปตามเงื่อนไขการค้าทั่วไป - ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ ทั้ง 2 รายการข้างต้นเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล

	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2557 (บาท)	ปี 2558 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
11	บริษัท สินทรัพย์สุโขทัย จำกัด ความสัมพันธ์ • บริษัทย่อยของบริษัท สินสกล จำกัด • มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	เจ้าหน้าที่การค้า ค่าใช้จ่าย	4,800 102,813	76,100 615,068	บริษัทฯ ใช้บริการโรงแรม ซึ่งได้รับส่วนลดพิเศษสำหรับห้องพัก ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
12	บริษัท บางกอกแอร์ทัวร์ (1988) จำกัด ความสัมพันธ์ • บริษัทร่วมของบริษัท สินสกล จำกัด • มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	ลูกหนี้การค้า รายได้ค่าบัตรโดยสาร	4,654,015 49,610,022	3,284,745 39,107,372	บริษัท บางกอกแอร์ทัวร์ (1988) จำกัด เป็นบริษัทตัวแทนจำหน่ายตั๋วโดยสาร ซึ่งมีการกำหนดราคาซื้อขาย อัตราส่วนลดต่อยอดขาย เครดิตทางการค้าและเงื่อนไขอื่นๆ เป็นไปตามเงื่อนไขการค้าทั่วไป ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการข้างต้นเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
		เจ้าหน้าที่การค้า ค่าใช้จ่ายค่าบัตรโดยสาร	546,261 3,607,359	504,092 2,532,915	บริษัทฯ ว่าจ้างบริษัท บางกอกแอร์ทัวร์ (1988) จำกัด จัดหาตั๋วเครื่องบินในเส้นทางที่บริษัทฯ ไม่ได้ให้บริการ จัดทำวีซ่า การทำประกันค่าเดินทางและอื่นๆ ให้กับพนักงาน ผู้บริหาร ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการข้างต้นเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
13	บริษัท กรุงเทพดุสิตเวชการ จำกัด (มหาชน) - BDMS ความสัมพันธ์ มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	ลูกหนี้การค้า รายได้ค่าบัตรโดยสาร	13,952,909 2,236,115	- 231,180	บริษัทฯ จำหน่ายตั๋วโดยสารแก่ BDMS ซึ่งมีการกำหนดราคาซื้อขาย อัตราส่วนลดต่อยอดขาย เครดิตทางการค้า และเงื่อนไขอื่นๆ เป็นไปตามเงื่อนไขการค้าทั่วไป ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
		รายได้ค่าเช่าเหมาลำ	13,262,479	31,200,000	บริษัทฯ ให้บริการเช่าเหมาลำแก่ BDMS โดยกำหนดอัตรค่าบริการด้วยวิธีต้นทุนบวกอัตรากำไรไม่น้อยกว่าร้อยละ 15.0 ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ การกำหนดราคาควรมีการพิจารณาต้นทุนและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริงและกำหนดอัตรค่าบริการด้วยวิธีต้นทุนบวกอัตรากำไรไม่น้อยกว่าร้อยละ 15.0
		เงินลงทุน รายได้เงินปันผล	17,344,801,468 201,683,738	22,386,894,918 231,936,299	บริษัทฯ มีการลงทุนในหลักทรัพย์ของ BDMS โดยจัดเป็นหลักทรัพย์ประเภทเพื่อขาย ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการดังกล่าว มีความสมเหตุสมผล บริษัทฯ และบริษัทย่อย จะต้องดำเนินการภายใต้นโยบายการลงทุนในหลักทรัพย์

	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2557 (บาท)	ปี 2558 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
		เจ้าหน้าที่การค้า ค่าใช้จ่าย ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย รายได้อื่น	1,215,486 2,244,784 95,200 2,190,964	415,148 2,610,731 142,500 1,876,575	บริษัทฯ ใช้บริการตรวจสอบคุณภาพของ BDMS โดยอัตราค่าบริการและเงื่อนไขอื่นๆ เป็นไปตามเงื่อนไขการค้าทั่วไป <i>ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ</i> รายการข้างต้นเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล บริษัทฯ ได้รับเงินสนับสนุนกิจกรรมรายการ Queen's Cup Bangkok Airways และรายการ Samui Blue Paradise Fest ซึ่งเป็นเงื่อนไขทั่วไปที่ให้กับผู้สนับสนุนรายอื่น <i>ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ</i> รายการข้างต้นเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
14	บริษัท ทีเอชเอ็น เน็ตเวิร์ค จำกัด <i>ความสัมพันธ์</i> มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	เจ้าหน้าที่การค้า ลูกหนี้การค้า รายได้อื่น	841,441 - -	- 346,680 366,000	บริษัทฯ มีสัญญาแลกเปลี่ยนสินค้าและบริการ (Barter Agreement) กับบริษัท ทีเอชเอ็น เน็ตเวิร์ค จำกัด โดยบริษัทฯ ว่าจ้างบริษัท ทีเอชเอ็น เน็ตเวิร์ค จำกัด จัดทำภาพยนตร์โฆษณาประชาสัมพันธ์บริษัทฯ โดยแลกเปลี่ยนกับบัตรโดยสารของบริษัทฯ <i>ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ</i> รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
15	บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด <i>ความสัมพันธ์</i> • หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ในสังกัดกระทรวงคมนาคม มีหน้าที่รับผิดชอบด้านงานควบคุมจราจรทางอากาศ การบริหารระบบสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศและติดตามอากาศยาน โดยมีกระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ • มีกรรมกรร่วม	เงินลงทุน เจ้าหน้าที่การค้า ค่าใช้จ่าย เงินมัดจำ ลูกหนี้การค้า รายได้ค่าบริการไฟฟ้า- หอบังคับการบินสมุย ลูกหนี้การค้า รายได้ค่าบริการโดยสาร รายได้ค่าธรรมเนียม	7,485,800 44,207,615 558,807,454 72,000 21,427 225,288 97,999 1,363,980 29,159	7,043,900 44,757,420 482,924,774 72,000 - 454,020 - 2,316,240 20,070	บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ตั้งแต่ปี 2546 บริษัทฯ ใช้บริการด้านต่างๆ เช่น ค่าบำรุงรักษาวิทยุสื่อสารค่าบริการข้อมูลเรดาร์ กับบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และบริษัทฯ ได้วางเงินมัดจำสำหรับการเข้าใช้บริการระบบ Radar Display ค่าบริการไฟฟ้าหอบังคับการบินสมุย เรียกเก็บตามจำนวนการใช้งาน บริษัทฯ จำหน่ายตั๋วโดยสารแก่บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ซึ่งมีการกำหนดราคาซื้อขาย และเงื่อนไขอื่นๆ เป็นไปตามเงื่อนไขการค้าทั่วไป <i>ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ</i> ทั้ง 4 รายการข้างต้นเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล

	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2557 (บาท)	ปี 2558 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
16	บริษัท สมุยปาล์มบีชรีสอร์ท จำกัด ความสัมพันธ์ ความสัมพันธ์ <ul style="list-style-type: none"> บริษัทย่อยของบริษัท สินสกล จำกัด มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม 	รายได้ Flyer Bonus	180	-	บริษัท สมุยปาล์มบีชรีสอร์ท จำกัด มีการให้คะแนนสะสม Flyer Bonus สำหรับผู้ที่มาใช้บริการโรงแรม สมุยปาล์มบีชรีสอร์ท โดยบริษัทฯ จะได้รับรายได้ Flyer Bonus ตามที่กำหนดไว้ตามสัญญา ซึ่งเป็นการกำหนดราคาตามเงื่อนไขการค้าปกติในราคาตลาดที่ให้แก่ลูกค้ารายอื่น
		เจ้าหน้าที่การค้า ค่าใช้จ่าย	122,850 11,379,891	71,500 807,050	บริษัทฯ ใช้บริการโรงแรมสำหรับเจ้าหน้าที่ที่เดินทางไปปฏิบัติงาน โดยอัตราค่าบริการและเงื่อนไขอื่นๆ เป็นไปตามเงื่อนไขการค้าทั่วไป <i>ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ</i> ทั้ง 2 รายการข้างต้นเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
17	บริษัท ข้าวธรรมชาติ จำกัด ความสัมพันธ์ มีผู้ถือหุ้นร่วม	ค่าใช้จ่าย ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย เจ้าหน้าที่การค้า	646,758 1,911 285,450	1,090,956 - 462,324	บริษัทฯ ซื้อผลิตภัณฑ์ต่างๆ เช่น ขนและชุดของขวัญ โดยเป็นการซื้อขายสินค้าตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าทั่วไป <i>ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ</i> รายการข้างต้นเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
		รายได้ค่าระวางสินค้า ลูกหนี้ค่าระวางสินค้า	27,975 7,430	63,044 7,355	บริษัทข้าวธรรมชาติ จำกัด ใช้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ <i>ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ</i> รายการข้างต้นเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
		ลูกหนี้การค้า รายได้ค่าบริการโดยสาร เจ้าหน้าที่การค้า ค่าใช้จ่าย	560,700 1,715,700 17,193 633,229	709,800 2,352,000 11,150 66,861	SVH ให้คูปองส่วนลดค่าโดยสารของสายการบินบางกอกแอร์เวย์ส แก่ผู้มาใช้บริการ โรงพยาบาลสมิติเวชโดยบริษัทฯ จะเรียกเก็บค่าโดยสารจาก SVH เมื่อมีผู้โดยสารนำคูปองส่วนลดมารับบริการ <i>ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ</i> รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
19	บริษัท บางกอก มีเดีย แอนด์ บรอดคาสติ้ง จำกัด ความสัมพันธ์ <ul style="list-style-type: none"> บริษัทร่วมของบริษัท สินสกล จำกัด มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม 	ลูกหนี้การค้า รายได้ค่าโฆษณา ค่าใช้จ่ายค่าโฆษณา	149,800 280,000 1,350,000	- - 469,490	บริษัทฯ ได้รับรายได้ค่าโฆษณาจากบริษัท บางกอก มีเดีย แอนด์ บรอดคาสติ้ง จำกัด ที่ทำการโฆษณาบนเครื่องบิน ในขณะที่เดียวกันบริษัทฯ ได้ว่าจ้างให้บริษัท บางกอก มีเดีย แอนด์ บรอดคาสติ้ง จำกัด จัดทำภาพยนตร์โฆษณาประชาสัมพันธ์ของบริษัทฯ <i>ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ</i> รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล

	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2557 (บาท)	ปี 2558 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
20	บริษัท เนชั่นเนล เฮลท์แคร์ ซิสเต็มส์ จำกัด ความสัมพันธ์ <ul style="list-style-type: none"> • บริษัทย่อยของบมจ.กรุงเทพอุตสาหกรรม • บริษัทร่วมของบมจ.สมิทธิเวช • มีกรรมกรร่วม 	ลูกหนี้การค้า รายได้ค่าระวางสินค้า	98,935 290,761	277,608 331,051	บริษัท เนชั่นเนล เฮลท์แคร์ ซิสเต็มส์ จำกัด ใช้บริการขนส่งทางวัสดุและอุปกรณ์การแพทย์ที่สนามบินสมุยและสนามบินภูเก็ต เป็นจำนวนมากและมีความต่อเนื่อง บริษัทฯ จึงได้กำหนดอัตราส่วนลดร้อยละ 20 จากอัตราค่าบริการปกติ สำหรับการใช้บริการขนส่งที่เกินกว่า 45 กิโลกรัมต่อเที่ยว ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
21	บริษัท สมุยคอนวีเนียนท์ สโตร์ จำกัด ความสัมพันธ์ มีผู้ถือหุ้นและกรรมกรร่วม	ค่าใช้จ่าย	44,750	-	บริษัทฯ ใช้บริการโรงแรมสำหรับเจ้าหน้าที่ที่เดินทางไปปฏิบัติงาน โดยอัตราค่าบริการและเงื่อนไขอื่นๆ เป็นไปตามเงื่อนไขการค้าทั่วไป ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
22	บริษัท ร้านอาหารสนามบิน จำกัด ความสัมพันธ์ มีกรรมกรร่วม	เจ้าหนี้การค้า ค่าใช้จ่าย ลูกหนี้การค้า	82,355 110,764 185,600	124,796 741,719 185,600	บริษัทฯ ซื้ออาหารในรูปของคูปองอาหาร สำหรับเจ้าหน้าที่ที่ตรวจคนเข้าเมืองสนามบินสมุยที่เดินทางไปปฏิบัติงาน และผู้โดยสารกรณียกเลิกเที่ยวบิน โดยการซื้อขายสินค้าตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าทั่วไป นอกจากนี้บริษัท ร้านอาหารสนามบิน จำกัด ต้องจ่ายชำระค่าบริการประกอบกิจการในสนามบินให้แก่บริษัทฯ โดยคิดค่าประกอบกิจการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าทั่วไป ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
23	บริษัท บางปะกงริเวอร์ไรซ์ คันทรี คลับ จำกัด ความสัมพันธ์ มีผู้ถือหุ้นร่วม	ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย ค่าใช้จ่าย เจ้าหนี้การค้า	3,000 18,400 -	- 12,600 3,277	บริษัทฯ ใช้บริการสนามกอล์ฟ เพื่อการเลี้ยงรับรองโดยอัตราค่าบริการและเงื่อนไขอื่นๆ เป็นไปตามเงื่อนไขการค้าทั่วไป ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
24	ห้างหุ้นส่วนจำกัด เกาะช้าง แอคคอม ความสัมพันธ์ มีกรรมกรร่วม	เจ้าหนี้การค้า ค่าใช้จ่าย	19,550 20,858	- 1,308	บริษัทฯ ใช้บริการขนส่งสัมภาระและบริการพาหนะ โดยอัตราค่าบริการและเงื่อนไขอื่นๆ เป็นไปตามเงื่อนไขการค้าทั่วไป ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล

	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2557 (บาท)	ปี 2558 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
25	บริษัท กรุงเทพมิชชี จำกัด ความสัมพันธ์ มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	ค่าใช้จ่าย เจ้าหน้าที่การค้า เงินมัดจำ รายได้อื่น	252,800 122,000 63,000 105,000	699,500 - 63,000 252,000	บริษัทฯ ได้จ้างบริษัท กรุงเทพมิชชี จำกัด ในการขนส่งผู้โดยสารและสัมภาระที่สนามบินตราด โดยอัตราค่าบริการและเงื่อนไขอื่นๆ เป็นไปตามเงื่อนไขการค้าทั่วไป <i>ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ</i> รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
26	นายประดิษฐ์ ทิมกุล ความสัมพันธ์ เป็นผู้ถือหุ้นและกรรมการของบริษัทฯ	การค้าประกัน	27,020,000	27,020,000	บริษัทฯ ขายสินค้าที่ซื้อมาให้กับบริษัท มอร์แดน ฟรี จำกัด ซึ่งบริษัท มอร์แดนฟรี จำกัดจะต้องนำหนังสือค่าประกันในการขออนุญาตจัดตั้งคลังสินค้าที่ซื้อมาประกันร้านค้าปลอดอากรไปวางให้แก่กรมศุลกากร ทดแทนหนังสือค่าประกันฉบับเดิมที่ออกในนามของบริษัทฯ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการดำเนินการเรื่องหนังสือค่าประกัน ดังนั้นนายประดิษฐ์ ทิมกุล จึงได้มอบหนังสือค่าประกันและหลักประกันมูลค่า 27,020,000 บาท เพื่อเป็นค่าประกันแก่บริษัทฯ กรณีที่อาจมีความเสียหายเกิดขึ้น <i>ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ</i> นายประดิษฐ์ ทิมกุล มีความสัมพันธ์เครือญาติกับผู้ถือหุ้นใหญ่ของบริษัท มอร์แดน ฟรี จำกัด จึงได้ให้ความช่วยเหลือในการวางหลักประกันและค่าประกัน เต็มจำนวนในช่วงที่มีการดำเนินการเจรจาเกี่ยวกับกรมศุลกากร สำหรับการรับประกันดังกล่าว เป็นการครอบคลุมความเสี่ยงให้แก่บริษัทฯ ในกรณีที่อาจมีความเสียหายเกิดขึ้นในช่วงเวลาดังกล่าว
27	บริษัท ประนันท์กรณ จำกัด ความสัมพันธ์ บุคคลที่เสมือนมีความขัดแย้ง	ค่าใช้จ่าย	400,000	-	บริษัทฯ เช่าพื้นที่เก็บรักษาเอกสาร และอุปกรณ์สำนักงานกับบริษัท ประนันท์กรณ จำกัด โดยคิดอัตราค่าเช่าเป็นรายเดือนตามที่ตกลงกันในสัญญา ปัจจุบันบริษัทฯ ได้ยกเลิกสัญญาแล้ว <i>ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ</i> บริษัทฯ จะไม่มีการทำรายการดังกล่าวในอนาคต เนื่องจากมีการยกเลิกสัญญา
28	บริษัท กรุงเทพบริการความปลอดภัย จำกัด – BSS ความสัมพันธ์ บุคคลที่เสมือนมีความขัดแย้ง	เจ้าหน้าที่ค่าบริการ ค่าใช้จ่ายในการรับบริการ รายได้ เงินมัดจำอื่นๆ เงินมัดจำรับ(เงินประกัน) ลูกหนี้การค้า	251,239 56,669,080 166,142 347,200 - -	2,451,423 67,948,281 182,160 347,200 45,540 270,316	บริษัทฯ ได้จ้าง BSS ในการให้บริการทำความสะอาด และรักษาความปลอดภัย ในสำนักงานใหญ่ สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินสมุยค่าบริการจะขึ้นอยู่กับจำนวนพนักงานที่ให้บริการ อัตราเงินเดือน และค่าล่วงเวลา <i>ความเห็นคณะกรรมการตรวจสอบ</i> รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผลอย่างไรก็ตามควรมีการทบทวนและเปรียบเทียบราคาในการต่ออายุสัญญาทุกครั้ง

	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2557 (บาท)	ปี 2558 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น	
29	บริษัท ฟู้ด แอนด์ แทรเวล จำกัด ความสัมพันธ์ บุคคลที่เสมือนมีความขัดแย้ง	ค่าใช้จ่ายยกเลิกเที่ยวบิน	-	4,000	บริษัทฯ ได้สั่งซื้ออาหารบริษัท ฟู้ด แอนด์ แทรเวล จำกัด สำหรับผู้โดยสารสนามบินอู่ตะเภา ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ บริษัทฯ จะไม่มีการทำรายการดังกล่าวในอนาคต เนื่องจากมีการยกเลิกสัญญา	
30	บริษัท กรุงเทพมหานครการบิน จำกัด - BASE ความสัมพันธ์ บุคคลที่เสมือนมีความขัดแย้ง	เจ้าหน้าที่ค่าบริการ	1,292,621	1,870,540	บริษัทฯ ว่าจ้าง BASE ในการให้บริการทำความสะอาด รักษาความปลอดภัย บริการผู้โดยสารในสนามบินต่างๆ ค่าบริการจะขึ้นอยู่กับจำนวนพนักงานที่ให้บริการ อัตราเงินเดือน และค่าล่วงเวลา ความเห็นคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผลอย่างไรก็ตามควรมีการทบทวนและเปรียบเทียบราคาในการต่ออายุสัญญาทุกครั้ง	
		ค่าใช้จ่ายในการรับบริการ	140,604,715	169,584,200		
		รายได้อื่น	131,012	813,354		
	เงินมัดจำอื่นๆ	543,120	543,120			
	เงินมัดจำรับ(เงินประกัน)	-	267,055			
	ลูกหนี้การค้า	-	710,132			
	เจ้าหน้าที่การค้าเช่าอาคาร	960,000	960,000	บริษัทฯ ได้เช่าอาคารเพื่อใช้เป็นสำนักงานฯ จาก BASE อายุสัญญาเช่ารวม 3 ปี นับตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2556 - พฤษภาคม 2559 ความเห็นคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล		
	ค่าใช้จ่ายค่าเช่าอาคาร	960,000	960,000			
31	บริษัท มอร์แดน ฟรี จำกัด ความสัมพันธ์ บุคคลที่เสมือนมีความขัดแย้ง	ลูกหนี้การค้าค่าเช่า	-	417,771	บริษัทฯ มอร์แดน ฟรี จำกัด เช่าพื้นที่ในสนามบิน สมุย เพื่อทำร้านค้าปลอดภาษี โดยอัตราค่าบริการและเงื่อนไขอื่นๆ เป็นไปตามเงื่อนไขการค้าทั่วไป	
		รายได้ค่าเช่า	1,809,680	1,532,160		
		รายได้อื่น	1,149,120	2,966,694		
			เงินมัดจำ	-	40,000	
			ค่าใช้จ่ายซื้อสินค้า	2,810,083	2,175,000	บริษัทฯ ซื้อสุราเพื่อใช้ให้บริการบนเครื่องบิน โดยอัตราค่าบริการและเงื่อนไขอื่นๆ เป็นไปตามเงื่อนไขการค้าทั่วไป
			เจ้าหน้าที่การค้า	583,320	1,022,626	
	ลูกหนี้ค่าระวาง	6,906	21,444	บริษัทฯ มอร์แดน ฟรี จำกัด ใช้บริการขนส่งสินค้าเพื่อนำสินค้ามาจำหน่ายที่สนามบินสมุยบริษัทฯ จึงได้กำหนดอัตราส่วนลดร้อยละ 20 จากอัตราค่าบริการปกติ สำหรับการใช้บริการขนส่งที่เกินกว่า 45 กิโลกรัมต่อเที่ยว ความเห็นคณะกรรมการตรวจสอบ ทั้ง 3 รายการข้างต้นเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล		
	รายได้ค่าระวาง	56,149	97,498			

	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2557 (บาท)	ปี 2558 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
32	บริษัท เอ.พี. เซริฟ จำกัด ความสัมพันธ์ บุคคลที่เสมือนมีความขัดแย้ง	เจ้าหน้าที่การค้า ค่าใช้จ่ายค้ำจ่าย ค่าใช้จ่ายในการรับบริการ	301,383 281,666 2,231,571	- - 1,451,216	บริษัทฯ ว่าจ้าง บริษัท เอ.พี. เซริฟ จำกัด ให้บริการรักษาความสะอาด และรักษาความปลอดภัย ที่สนามบินสมุย จ่ายชำระค่าบริการเป็นรายเดือน ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผลอย่างไรก็ตามควรมีการทบทวนและเปรียบเทียบราคาในการต่ออายุสัญญาทุกครั้ง
33	บริษัท แบ็กส์บริการภาคพื้น จำกัด –BAGS ความสัมพันธ์ บุคคลที่เสมือนมีความขัดแย้ง	เจ้าหน้าที่การค้า ค่าใช้จ่าย เงินมัดจำรับ ค่าใช้จ่ายค้ำจ่าย	58,485,664 303,481,480 - 3,897,023	94,665,786 443,756,408 1,082,080 30,071,688	บริษัทฯ ว่าจ้าง BAGS ในการให้บริการภาคพื้นในสนามบินในประเทศทุกแห่ง ยกเว้นสนามบินสุวรรณภูมิ โดยอัตราค่าบริการและเงื่อนไขอื่นๆ เป็นไปตามเงื่อนไขการค้าทั่วไป ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล ใดก็ตามควรมีการทบทวนและเปรียบเทียบราคาในการต่ออายุสัญญาทุกครั้ง
		ลูกหนี้การค้า รายได้ค่าขายตั๋วโดยสาร รายได้ค่าธรรมเนียม	2,052,418 3,479,905 174,493	1,420,573 2,294,145 144,744	บริษัทฯ จำหน่ายตั๋วโดยสารและให้บริการขนส่งสัมภาระแก่ BAGS สำหรับเจ้าหน้าที่ที่ไปปฏิบัติหน้าที่ที่สนามบินบริษัทฯ จึงได้กำหนดอัตราส่วนลดร้อยละ 20 จากอัตราค่าบริการปกติ สำหรับการให้บริการขนส่งที่เกินกว่า 45 กิโลกรัมต่อเที่ยว ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
		รายได้ค่าเช่าพื้นที่	661,264	2,691,626	BAGS เช่าพื้นที่เช่าที่สนามบินภูเก็ต เพื่อดำเนินธุรกิจ โดยพื้นที่ดังกล่าว บริษัทฯ เข้ามาจากการทำอากาศยาน ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
		รายได้อื่น	835,177	12,097,734	รายได้อื่น คือ รายได้ค่าสาธารณูปโภค ค่าเช่าวิทยุสื่อสาร และค่าบริการรักษาความปลอดภัย เป็นต้น ซึ่งคิดค่าบริการตามเงื่อนไขการค้าปกติ สำหรับปี 2558 บริษัทฯ มีรายได้อื่นที่ไม่ใช่รายได้จากการดำเนินงานปกติเพิ่มขึ้น คือ รายได้จากการขายอุปกรณ์ภาคพื้นให้กับ BAGS เป็นเงินประมาณ 7.0 ล้านบาท และค่าชดเชยความเสียหายที่เกิดจากการให้บริการของ BAGS เป็นเงินประมาณ 3.0 ล้านบาท ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล

(2) รายการระหว่างกันกับบริษัท บางกอกแอร์เวย์สโฮลดิ้ง จำกัด (BAH)

	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2557 (บาท)	ปี 2558 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
1	นายปราเสริฐ ปราสาททองโอสถ ความสัมพันธ์ เป็นผู้ถือหุ้นและกรรมการของบริษัทฯ	รายได้ดอกเบี้ย	76,447	-	BAH ให้เงินกู้ยืมแก่นายปราเสริฐ ปราสาททองโอสถ โดย BAH ได้รับชำระเงินกู้ยืมและดอกเบี้ยคืนแล้วเสร็จในวันที่ 20 พฤษภาคม 2557 ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ บริษัทฯ ไม่มีนโยบายที่จะให้เงินกู้ยืมกับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้งในอนาคต
2	บริษัท ไทยคาร์โกแอร์ไลน์ จำกัด ความสัมพันธ์ มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	รายได้ดอกเบี้ย	508	-	BAH ให้เงินกู้ยืมบริษัท ไทยคาร์โกแอร์ไลน์ จำกัด โดย BAH ได้รับชำระเงินกู้ยืมและดอกเบี้ยคืนแล้วเสร็จในวันที่ 20 พฤษภาคม 2557 ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ บริษัทฯ ไม่มีนโยบายที่จะให้เงินกู้ยืมกับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้งในอนาคต
3	บริษัท เซาท์อีสท์แอร์ จำกัด ความสัมพันธ์ มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	รายได้ดอกเบี้ย	39	-	BAH ให้เงินกู้ยืมบริษัท เซาท์อีสท์แอร์ จำกัด โดย BAH ได้รับชำระเงินกู้ยืม และดอกเบี้ยคืนแล้วเสร็จในวันที่ 20 พฤษภาคม 2557 ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ บริษัทฯ ไม่มีนโยบายที่จะให้เงินกู้ยืมกับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้งในอนาคต
4	บริษัท กรุงเทพสทก จำกัด ความสัมพันธ์ มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	รายได้ดอกเบี้ย	20	-	BAH ให้เงินกู้ยืมบริษัท กรุงเทพสทก จำกัด โดย BAH ได้รับชำระเงินกู้ยืม และดอกเบี้ยคืนแล้วเสร็จในวันที่ 21 พฤษภาคม 2557 ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ บริษัทฯ ไม่มีนโยบายที่จะให้เงินกู้ยืมกับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้งในอนาคต
5	บริษัท กรุงเทพอุตสาหกรรม จำกัด (มหาชน) - BDMS ความสัมพันธ์ มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	เงินลงทุน รายได้เงินปันผล	3,526,000,000 41,000,000	4,551,000,000 47,150,000	บริษัทฯ มีการลงทุนในหลักทรัพย์ของ BDMS โดยจัดเป็นหลักทรัพย์ประเภทเพื่อขาย ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการดังกล่าว มีความสมเหตุสมผล บริษัทฯ และบริษัทย่อย จะต้องดำเนินการภายใต้ นโยบายการลงทุนในหลักทรัพย์

(3) รายการระหว่างกันกับบริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวสต์ไวด์ไฟลท์เซอร์วิส จำกัด (BFS Ground)

	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2557 (บาท)	ปี 2558 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
1	บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด <i>ความสัมพันธ์</i> <ul style="list-style-type: none"> หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ในสังกัดกระทรวงคมนาคมมีหน้าที่รับผิดชอบด้านงานควบคุมจราจรทางอากาศ การบริหารระบบสื่อสารระบบช่วยการเดินอากาศและติดตามอากาศยาน โดยมีกระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ มีกรรมกรร่วม 	เจ้าหน้าที่การค้า ค่าเช่าวิทยุการบิน ค่าใช้จ่าย	27,600 12,778,834 137,097	69,000 17,379,930 154,380	BFS Ground เช่าวิทยุสื่อสารจากบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด เพื่อใช้ติดต่อภายในสนามบินสุวรรณภูมิ ติดต่อสายการบินต่างๆ และบริการภาคพื้นซึ่งมีการกำหนดราคาตามเงื่อนไขการค้าปกติ <i>ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ</i> รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
2	บริษัท กรุงเทพดุสิตเวชการ จำกัด (มหาชน) - BDMS <i>ความสัมพันธ์</i> มีผู้ถือหุ้นและกรรมกรร่วม	ลูกหนี้การค้า รายได้ค่าบริการ	472,298 2,579,600	473,475 2,886,950	BFS Ground ให้บริการอำนวยความสะดวกที่สนามบินสุวรรณภูมิ (Meet and Assist Service) แก่ BDMS ซึ่งมีการกำหนดราคาค่าบริการในอัตราที่เท่ากับที่คิดกับลูกค้ารายอื่น <i>ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ</i> รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
3	บริษัท สมิตินิว จำกัด (มหาชน) – SVH <i>ความสัมพันธ์</i> <ul style="list-style-type: none"> บริษัทย่อยของบมจ.กรุงเทพดุสิตเวชการ มีกรรมกรร่วม 	รายได้ค่าบริการ	4,250	-	BFS Ground ให้บริการอำนวยความสะดวกที่สนามบินสุวรรณภูมิ (Meet and Assist Service) แก่ SVH ซึ่งมีการกำหนดราคาค่าบริการในอัตราที่เท่ากับที่คิดกับลูกค้ารายอื่น <i>ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ</i> รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล

(4) รายการระหว่างกันกับบริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด (BAC)

	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2557 (บาท)	ปี 2558 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
1	บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด <i>ความสัมพันธ์</i> <ul style="list-style-type: none"> หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ในสังกัดกระทรวงคมนาคมมีหน้าที่รับผิดชอบด้านงานควบคุมจราจรทางอากาศ การบริหารระบบสื่อสารระบบช่วยการเดินอากาศและติดตามอากาศยาน โดยมีกระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ มีกรรมการร่วม 	เจ้าหน้าที่การค้า ค่าเช่าวิทยุการบิน ค่าติดตั้ง	131,740 1,503,900 4,680	138,250 1,588,650 16,140	BAC เช่าวิทยุสื่อสารจากบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด เพื่อใช้ติดต่อภายในสนามบินสุวรรณภูมิ ติดต่อสายการบินต่างๆ และบริการภาคพื้นโดยมีอายุสัญญา 1 ปีซึ่งมีการกำหนดราคาตามเงื่อนไขการค้าปกติ <i>ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ</i> รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
2	บริษัท พาราไดซ์ช้อปปิ้ง จำกัด <i>ความสัมพันธ์</i> มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	ลูกหนี้การค้า รายได้รับค่าเช่า	79,686 405,417	79,686 398,964	บริษัท พาราไดซ์ช้อปปิ้ง จำกัด ดำเนินใช้บริการเช่าพื้นที่จัดเก็บสินค้าโดย BAC คิดราคาค่าเช่าพื้นที่สินค้าเป็นอัตราทั่วไปเปรียบเทียบกับที่ให้บริการลูกค้ารายอื่นนอกจากนี้ BAC ได้ให้บริการการจัดเรียงสินค้าของที่ระลึกให้แก่บริษัทพาราไดซ์ ช้อปปิ้ง จำกัด โดยค่าบริการเป็นไปตามที่กำหนดในสัญญา <i>ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ</i> รายการเช่าพื้นที่เก็บสินค้ามีความสมเหตุสมผล มีการกำหนดราคาตามเงื่อนไขการค้าปกติ ตามอัตราที่เทียบเท่ากับที่ให้กับผู้เช่าที่เป็นบุคคลภายนอกรายอื่น สำหรับการจัดเรียงสินค้า เป็นรายการที่มีความสมเหตุสมผล โดยค่าบริการดังกล่าวมีการอ้างอิงจากต้นทุนและกำไร
3	บริษัท ธรรมชาตินาไทย จำกัด <i>ความสัมพันธ์</i> มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	เจ้าหน้าที่การค้า ค่าใช้จ่าย	23,790 353,725	79,040 413,985	BAC ซื้อข้าวหอมสุโขทัย โดยเป็นการซื้อขายสินค้าตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าทั่วไป <i>ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ</i> รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
4	บริษัท บางกอกแอร์ทัวร์ (1988) จำกัด <i>ความสัมพันธ์</i> <ul style="list-style-type: none"> บริษัทร่วมของบริษัท ลินสทกล จำกัด มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม 	ค่าใช้จ่ายค่าบัตรโดยสาร	599,865	330,600	BAC ซื้อบัตรโดยสารเครื่องบินผ่านบริษัท บางกอกแอร์ทัวร์ (1988) จำกัด เป็นการซื้อขายสินค้าตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าทั่วไป <i>ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ</i> รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผลและ BAC สามารถใช้บริการกับตัวแทนจำหน่ายอื่นได้ โดยไม่ถือเป็นการผูกขาด

	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2557 (บาท)	ปี 2558 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
5	บริษัท โรงพยาบาลพญาไท 1 จำกัด ความสัมพันธ์ <ul style="list-style-type: none"> บริษัทย่อยของบมจ.กรุงเทพคูสัตเวชการ มีกรรมการร่วม 	ค่าตรวจสอบสุขภาพประจำปี	503,360	548,030	BAC ใช้บริการตรวจสอบสุขภาพประจำปีกับ โรงพยาบาลพญาไท 1 ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล อย่างไรก็ตามควรมีการทบทวนและเปรียบเทียบราคาและเงื่อนไขทางการค้าเป็นประจำทุกปี
6	บริษัท สมิติวเวช จำกัด (มหาชน) - SVH ความสัมพันธ์ <ul style="list-style-type: none"> บริษัทย่อยของบมจ.กรุงเทพคูสัตเวชการ มีกรรมการร่วม 	เจ้าหน้าที่การค้า ค่าพยาบาลประจำคลินิก	100,000 1,200,000	135,000 1,485,000	BAC ว่าจ้างแพทย์และพยาบาลประจำในคลินิกของ BAC ตลอด 24 ชั่วโมง ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล อย่างไรก็ตามควรมีการทบทวนและเปรียบเทียบราคาและเงื่อนไขทางการค้าเป็นประจำทุกปี
7	บริษัท มอร์แดนพีรี จำกัด ความสัมพันธ์ บุคคลที่เสมือนมีความขัดแย้ง	ลูกหนี้การค้า รายได้ค่าเช่าผู้เก็บของ	87,205 442,908	90,369 453,528	บริษัท มอร์แดนพีรี จำกัด ดำเนินใช้บริการเช่าพื้นที่จัดเก็บสินค้าโดยเป็นอัตราค่าเช่าเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าทั่วไป ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล อย่างไรก็ตามควรมีการทบทวนและเปรียบเทียบราคาและเงื่อนไขทางการค้าเป็นประจำทุกปี
8	บริษัท เอ.พี.เซิร์ฟ จำกัด ความสัมพันธ์ บุคคลที่เสมือนมีความขัดแย้ง	เจ้าหน้าที่การค้า ค่าใช้จ่าย	67,624 750,300	67,624 758,243	BAC ว่าจ้าง บริษัท เอ.พี.เซิร์ฟ จำกัด ให้บริการรักษาความสะอาด ภายในอาคารสำนักงานที่สนามบินสุวรรณภูมิ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล อย่างไรก็ตามควรมีการทบทวนและเปรียบเทียบราคาและเงื่อนไขทางการค้าเป็นประจำทุกปี
9	บริษัท PV Consulting จำกัด ความสัมพันธ์ บุคคลที่เสมือนมีความขัดแย้ง	ค่าใช้จ่าย	626,414	-	BAC ได้ว่าจ้างบริษัท PV Consulting จำกัด ในการให้บริการในการทำการตลาดในต่างประเทศ มีการคิดราคาตามที่ตกลงในสัญญา ชำระค่าบริการเป็นรายไตรมาส อย่างไรก็ตาม BAC ได้ยกเลิกสัญญากับบริษัท PV Consulting จำกัด แล้วในเดือนพฤษภาคม 2557 ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ บริษัทฯ จะไม่มีการทำรายการดังกล่าวในอนาคต เนื่องจากมีการยกเลิกสัญญา

(5) รายการระหว่างกันกับบริษัท บีเอซี กรุ๊ปเมท เฮาส์ จำกัด (BACGH)

	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2557 (บาท)	ปี 2558 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
1	บริษัท กรุงเทพดุสิตเวชการ จำกัด (มหาชน) - BDMS ความสัมพันธ์ มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	ลูกหนี้การค้า	228,757	39,826	BACGH มีการให้บริการจัดเลี้ยงแก่ BDMS โดยเป็นการซื้อขายสินค้าตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าทั่วไป ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผลอย่างไรก็ตามควรมีการทบทวนและเปรียบเทียบราคาอย่างสม่ำเสมอ
		รายได้ค่าอาหาร	816,612	1,174,185	
		เจ้าหนี้การค้า	282,173	128,502	
		ค่าเช่าพื้นที่ ค่าน้ำ ค่าไฟ ค่าแก๊ส เงินมัดจำ	3,376,306 913,045 613,840	3,115,640 1,356,633 703,840	
2	บริษัท โรงพยาบาลพญาไท 1 จำกัด ความสัมพันธ์ • บริษัทย่อยของบมจ.กรุงเทพดุสิตเวชการ • มีกรรมการร่วม	ค่าตรวจสอบสุขภาพประจำปี	51,860	53,740	BACGH ใช้บริการตรวจสอบสุขภาพประจำปีกับโรงพยาบาลพญาไท 1 ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผลอย่างไรก็ตามควรมีการทบทวนและเปรียบเทียบราคาและเงื่อนไขทางการค้าเป็นประจำทุกปี
3	บริษัท บางกอกแอร์ทัวร์ (1988) จำกัด ความสัมพันธ์ • บริษัทร่วมของบริษัท ลินสทอลล์ จำกัด • มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	ค่าใช้จ่าย	37,490	-	BAC ซื้อบัตรโดยสารเครื่องบินผ่านบริษัท บางกอกแอร์ทัวร์ (1988) จำกัด ซึ่งเป็นการซื้อขายสินค้าตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าทั่วไป ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผลและ BAC สามารถใช้บริการกับตัวแทนจำหน่ายอื่นได้ โดยไม่ถือเป็นการผูกขาด

(6) รายการระหว่างกันกับบริษัท กรุ๊ปเมท พรี่โม่ จำกัด (GP)

- ไม่มีรายการ -

(7) รายการระหว่างกันกับบริษัท การบินกรุงเทพบริการภาคพื้น จำกัด (PGGS)

	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2557 (บาท)	ปี 2558 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
1	บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ความสัมพันธ์ <ul style="list-style-type: none"> หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ในสังกัดกระทรวงคมนาคมมีหน้าที่รับผิดชอบด้านงานควบคุมจราจรทางอากาศ การบริหารระบบสื่อสารระบบช่วยการเดินอากาศและติดตามอากาศยาน โดยมีกระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ มีกรรมกรร่วม 	เจ้าหน้าที่การค้า เงินทดรองจ่ายแทน-ลูกค้า	1,487,761 1,487,761	242,234 10,710,962	PGGS ให้บริการภาคพื้นให้แก่สายการบินต่าง ๆ (รวมถึงบริการจ่ายชำระค่าวิทยุการบิน) โดย PGGS จะเรียกเก็บกับลูกค้าพร้อมค่าบริการ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
2	บริษัท สมุย คอนเวเนียนท์ สโตร์ จำกัด ความสัมพันธ์ มีผู้ถือหุ้นและกรรมกรร่วม	ค่าใช้จ่าย สินทรัพย์	- -	187,141 327,293	PGGS ซื้ออุปกรณ์ครัวและวัตถุดิบจาก บริษัท สมุย คอนเวเนียนท์ สโตร์ จำกัด ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
3	บริษัท แบ็กส์บริการภาคพื้น จำกัด - BAGS ความสัมพันธ์ บุคคลที่เสมือนมีความขัดแย้ง	เจ้าหน้าที่การค้า ค่าใช้จ่าย เงินมัดจำ	39,250,530 36,682,738 2,100,000	3,913,140 40,925,300 1,500,000	PGGS ว่าจ้าง BAGS ในการให้บริการภาคพื้นในสนามบินสมุยโดยอัตราค่าบริการและเงื่อนไขอื่นๆ เป็นไปตามเงื่อนไขการค้าทั่วไป ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล อย่างไรก็ตามควรมีการทบทวนและเปรียบเทียบราคาในการต่ออายุสัญญาทุกครั้ง
4	บริษัท เอ.พี.เซิร์ฟ จำกัด ความสัมพันธ์ บุคคลที่เสมือนมีความขัดแย้ง	เจ้าหน้าที่การค้า ค่าใช้จ่ายค่าบริการ	564,960 528,000	- 352,000	PGGS ว่าจ้าง บริษัท เอ.พี.เซิร์ฟ จำกัด ให้บริการรักษาความปลอดภัย อาคารคลังสินค้าที่สนามบินสมุย ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
5	บริษัท กรุงเทพบริการการบิน จำกัด ความสัมพันธ์ บุคคลที่เสมือนมีความขัดแย้ง	ค่าใช้จ่ายค่าบริการ	-	590,400	PGGS ว่าจ้าง บริษัท กรุงเทพบริการการบิน จำกัด ให้บริการด้านความปลอดภัยที่สนามบินสมุย ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล

บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

ส่วนที่ 3

ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

13. ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ

ข้อมูลงานธุรกิจสายการบิน

ข้อมูลงานธุรกิจสายการบิน	หน่วย	รอบปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		
		2558	2557	2556
รายได้จากการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำ ⁽¹⁾	ล้านบาท	19,517.1	18,063.6	16,859.8
เส้นทางการบินภายในประเทศ		11,886.1	11,027.7	10,724.5
เส้นทางการบินระหว่างประเทศ		7,631.0	7,035.9	6,135.3
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) ⁽²⁾	ล้านที่นั่ง-กม.	5,853.6	5,655.0	4,062.8
เส้นทางการบินภายในประเทศ		3,365.4	3,230.5	2,175.4
เส้นทางการบินระหว่างประเทศ		2,488.2	2,424.5	1,887.4
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ⁽²⁾	ล้านที่นั่ง-กม.	3,911.5	3,691.4	2,759.24
เส้นทางการบินภายในประเทศ		2,350.0	2,209.3	1,667.8
เส้นทางการบินระหว่างประเทศ		1,561.5	1,482.1	1,091.5
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor)	ร้อยละ	66.8	65.3	67.9
เส้นทางการบินภายในประเทศ		69.8	68.4	76.7
เส้นทางการบินระหว่างประเทศ		62.8	61.1	57.8
จำนวนผู้โดยสารที่ขนส่ง ⁽²⁾	พันคน	5,149.5	4,789.8	4,173.4
เส้นทางการบินภายในประเทศ		3,719.6	3,487.5	3,118.7
เส้นทางการบินระหว่างประเทศ		1,429.9	1,302.3	1,054.7
จำนวนที่นั่งทั้งหมด	พันที่นั่ง	7,653.4	7,357.2	6,005.2
เส้นทางการบินภายในประเทศ		5,290.4	5,080.6	4,122.65
เส้นทางการบินระหว่างประเทศ		2,363.0	2,276.6	1,882.6
ระยะทางบินโดยเฉลี่ย	กิโลเมตร	759.6	770.7	661.2
ระยะทางบิน ⁽²⁾	ล้านกิโลเมตร	45.8	44.3	32.2
รายได้จากการขนส่งผู้โดยสารต่อหน่วย (Passenger Yield) ⁽⁴⁾	บาทต่อคน-กม.	5.0	4.9	6.1
การใช้เครื่องบิน จำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบิน ⁽³⁾	ต่อวัน	9.02	8.81	9.14
แอร์บัส เอ320		9.63	9.14	9.92
แอร์บัส เอ319		9.32	9.43	10.08
เอทีอาร์72-500		8.10	7.82	8.38
รายได้ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK)	บาท	3.60	3.41	4.50
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK)		3.30	3.26	4.00
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารไม่รวมค่าน้ำมันเชื้อเพลิง		2.55	2.34	2.98
RASK – CASK		0.30	0.15	0.49

ข้อมูลงานธุรกิจสายการบิน	หน่วย	รอบปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		
		2558	2557	2556
จำนวนเที่ยวบิน		63,180	60,612	51,441
เส้นทางการบินภายในประเทศ		43,876	42,239	35,914
เส้นทางการบินระหว่างประเทศ		19,304	18,373	15,527
จำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นปี	ลำ	31	27	25
แอร์บัส เอ320		8	8	7
แอร์บัส เอ319		11	10	10
เอทีอาร์72-500		8	8	8
เอทีอาร์72-600		4	1	-

หมายเหตุ :

- (1) ตัวเลขเหล่านี้จะแตกต่างจากตัวเลขที่แสดงในงบการเงินรวมเนื่องจากเป็นตัวเลขที่รวมรายได้จากเที่ยวบินแบบประจำ รายได้สุทธิจากการแลกเปลี่ยนการรับขนส่งผู้โดยสารสุทธิจากเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอื่นและขายโดยบริษัทฯ ตามความตกลงเที่ยวบินร่วม (code-sharing) รายได้จากการขายที่นั่งโดยสารบนเที่ยวบินของสายการบินอื่นซึ่งไม่ได้เป็นเที่ยวบินร่วม (Interline) รายได้ค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและเงินค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสาร แต่ไม่รวมรายได้จากการให้บริการคลังสินค้า และการให้บริการเที่ยวบินเช่าเหมาลำ และยังไม่หักส่วนลดและค่าคอมมิชชั่น
- (2) ไม่รวมเที่ยวบินซึ่งไม่ได้อยู่ในตารางการบิน และเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอื่นและขายโดยบริษัทฯ แต่รวมเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยบริษัทฯ และขายโดยสายการบินอื่น
- (3) ไม่รวมเที่ยวบินซึ่งไม่อยู่ในตารางบิน
- (4) รายได้จากผู้โดยสาร ไม่รวมรายได้ค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและเงินค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสาร และไม่รวมรายได้ค่าสัมภาระน้ำหนักเกิน หากรด้วยปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK)

ตารางแสดงข้อมูลการดำเนินการและข้อมูลทางการเงินของบริษัทย่อยและบริษัทร่วมของบริษัทฯ ในการบริการที่เกี่ยวข้องกับสนามบิน

(หน่วย : ล้านบาท)

	รอบปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม		
	2558	2557	2556
ข้อมูลการบริการภาคพื้นดิน:			
รายได้ ⁽¹⁾	2,130.1	1,948.8	1,893.9
EBITDA	304.8	246.0	373.9
กำไรสุทธิ	146.1	111.5	258.1
จำนวนเที่ยวบินที่ให้บริการ	58,074	54,871	51,838
ข้อมูลการบริการครัวการบิน:			
รายได้ ⁽¹⁾	1,456.0	1,350.0	1,231.4
EBITDA	431.6	372.0	324.2
กำไรสุทธิ	284.5	267.0	183.9

	รอบปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม		
	2558	2557	2556
จำนวนที่อาหารที่ผลิตและให้บริการ (ล้านที่)	9.9	8.9	8.6
- บริษัทฯ	4.2	4.0	3.4
- สายการบินอื่น	5.7	4.9	5.2
ข้อมูลการบริการคลังสินค้าระหว่างประเทศ:			
รายได้ ⁽¹⁾	1,567.9	1,557.7	1,420.8
EBITDA	672.2	684.1	622.8
กำไรสุทธิ	443.6	453.9	389.7
น้ำหนักของสินค้าที่ให้บริการ(ตัน)	375,301	371,530	349,935
ปริมาณการรองรับสินค้า (ตันต่อปี) ⁽²⁾	450,000	550,000	550,000
การใช้งาน (Utilization) (ร้อยละ)	83.4	67.6	63.6
จำนวนใบตราส่ง(ใบ)	727,805	744,669	694,451

หมายเหตุ : (1) รายได้ของบริษัทย่อยและบริษัทร่วม เป็นรายได้ที่แสดงยอดรวมโดยไม่หักรายการที่มีระหว่างกันกับบริษัทใหญ่

- (2) บริษัทดับบลิวเอฟเอสฟิจิการ์ โก้ จำกัด ปรับลดปริมาณการรองรับสินค้า เนื่องจากสัดส่วนของสินค้าขาเข้ามีอัตราเพิ่มสูงขึ้น(ปัจจุบันสัดส่วนสินค้าขาเข้าต่อสินค้าขาออก เท่ากับ 46:54 จากเดิม 34:66) ซึ่งโดยปกติสินค้าขาเข้าจะเก็บรักษาในคลังสินค้าเป็นเวลาหลายวัน ก่อนที่ผู้นำเข้าจะมารับสินค้าไป ในขณะที่สินค้าขาออกจะเก็บไว้ในคลังสินค้าประมาณ 0.5 วันเท่านั้น ส่งผลให้พื้นที่การจัดเก็บสินค้าลดลงจาก 550,000 ตันต่อปี เป็น 450,000 ตันต่อปี

14. คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะการเงิน

1. ภาวะเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมการบิน

สภาวะเศรษฐกิจในประเทศไทยปี 2558 ได้รับแรงขับเคลื่อนของเศรษฐกิจมาจากการใช้จ่ายลงทุนในโครงการสาธารณูปโภคและโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ของภาครัฐและการขยายตัวของภาคการท่องเที่ยวเป็นหลัก อัตราการขยายตัวของเศรษฐกิจของไทยในปี 2558 มีการขยายตัวร้อยละ 2.8 ซึ่งลดลงจากที่คาดการณ์ไว้เมื่อเดือนพฤศจิกายน ร้อยละ 0.1 เป็นผลมาจากเศรษฐกิจไทยต้องเผชิญกับเศรษฐกิจโลกที่ฟื้นตัวช้า รวมไปถึงราคาน้ำมันที่ลดต่ำลง (ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ) อย่างไรก็ตามสถานการณ์ทางเศรษฐกิจของปี 2558 นี้ยังคงจะเป็นปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อปี 2559 ที่จะมีการขับเคลื่อนมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจต่างๆจากภาครัฐให้เติบโตขึ้นต่อไป

ในส่วนของการส่งออกที่เป็นเครื่องใช้เศรษฐกิจด้านอุปสงค์ของปี 2558 พบว่าการส่งออกของไทยปี 2558 หดตัวที่สุดในรอบ 6 ปี ที่ร้อยละ 5.8 (ที่มา: กระทรวงพาณิชย์) โดยมีสาเหตุหลักจากการส่งออกที่ติดลบอย่างต่อเนื่องจากภาวะซบเซาของเศรษฐกิจโลกและตลาดคู่ค้าหลัก เช่นสหรัฐอเมริกา ยุโรป ญี่ปุ่น ลดการนำเข้า อีกทั้งเศรษฐกิจประเทศจีนที่ชะลอตัว ซึ่งส่งผลให้อุปสงค์ยังคงไม่ฟื้นตัว จึงทำให้การส่งออกของไทยยังไม่ฟื้นตัวด้วย ขณะที่การส่งออกของไทยไปยังเขตการค้าชายแดนและประเทศในกลุ่ม CLMV มีการขยายตัวได้ดีพอควร

ภาคการท่องเที่ยวนับเป็นแรงขับเคลื่อนเศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศ โดยรวมมีการขยายตัวอย่างชัดเจนทั้งนักท่องเที่ยวในประเทศและต่างประเทศถึงแม้ว่าช่วงที่ผ่านมาจะมีปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการท่องเที่ยวทั้งปัญหาการเมือง เหตุการณ์วางระเบิดจุดท่องเที่ยวที่สำคัญที่ส่งผลกระทบต่อนักท่องเที่ยวในระบอบเวลานั้น แต่ก็ยังกลับมาฟื้นตัวอย่างรวดเร็วในช่วงหลังซึ่งสะท้อนได้จากจำนวนนักท่องเที่ยวต่างประเทศที่เดินทางเข้ามาในประเทศไทยในปี 2558 ขยายตัวร้อยละ 20.0 เมื่อเปรียบเทียบกับปีที่ผ่านมา โดยนักท่องเที่ยวในเขตภูมิภาคเอเชียยังเป็นกลุ่มหลักของประเทศ โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวชาวจีน ที่มีอัตราการขยายตัวที่ร้อยละ 73.4 ส่วนนักท่องเที่ยวชาวยุโรป(ไม่รวมสหพันธรัฐรัสเซีย)และชาวตะวันออกกลางมีอัตราการขยายตัวที่ร้อยละ 6.6 และร้อยละ 11.0 ตามลำดับ(ที่มา:กรมการท่องเที่ยว)

กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา มีนโยบายส่งเสริมยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวของประเทศโดยการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและการบริการท่องเที่ยวให้มีคุณภาพมาตรฐาน ซึ่งมีการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการคมนาคมที่ได้มาตรฐานอย่างทั่วถึง ครอบคลุมเส้นทางหลักและเส้นทางรองที่จะเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว

ภาพรวมของอุตสาหกรรมการบินสำหรับปี 2558 ยังคงมีอัตราการเติบโตของปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ของทุกภูมิภาคอยู่ที่ร้อยละ 6.5 ในขณะที่ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกเติบโตร้อยละ 8.6 เป็นอันดับสองรองลงมาจากภูมิภาคตะวันออกกลางที่มีอัตราการเติบโตอยู่ที่ร้อยละ 10.0 ในขณะที่ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) ของทุกภูมิภาคและภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมีอัตราการเติบโตร้อยละ 5.6 และร้อยละ 6.7 ตามลำดับ (ที่มา: สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ) โดยปัจจัยสนับสนุนการเติบโตของจำนวนผู้โดยสารยังคงเป็นราคาบัตรโดยสารเฉลี่ยที่ลดลง ราคาเฉลี่ยบัตรโดยสารของทั่วโลกในปี 2558 ต่ำกว่าปี 2557 ประมาณร้อยละ 5.0 ภูมิภาคเอเชียมีอัตราการเติบโตของเที่ยวบินตรงเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.3 ซึ่งเป็นปัจจัยส่งเสริมให้ผู้โดยสารมีความต้องการเดินทางเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากระยะเวลาเดินทางสั้นลง

สำหรับแนวโน้มภาคการท่องเที่ยวของปี 2559 โดยศูนย์วิจัยกสิกรไทยคาดว่าจะมีนักท่องเที่ยวต่างชาติที่จะเข้ามาเที่ยวในประเทศไทยจำนวนประมาณ 31.4 -32.3 ล้านคน เติบโตประมาณร้อยละ 5.0 – 8.0 เมื่อเทียบกับปี 2558 ที่ผ่านมาจากแรงหนุนการทำกิจกรรมการตลาดของภาครัฐ และการแข่งขันของภาครัฐกิจสายการบินที่มีการแข่งขันรุนแรง โดยมีสายการบินต่างชาติที่เข้ามาทำ

การตลาดในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก และประเทศไทยมากขึ้นเพราะมองเห็นโอกาสในการเติบโตด้านการท่องเที่ยวของภูมิภาคนี้ โดยตลาดนักท่องเที่ยวหลักที่คาดว่าจะขยายตัวได้ดี คือกลุ่มนักท่องเที่ยวจีนและชาวจีนที่เข้ามาทำธุรกิจในประเทศไทย อย่างไรก็ตามทิศทางของตลาดนักท่องเที่ยวยังคงมีปัจจัยเสี่ยงที่จะกระทบกับการเติบโตในปี 2559 คือ ปัจจัยเศรษฐกิจในประเทศ ปัจจัยด้านการเมือง ปัญหาภัยก่อการร้าย รวมถึงการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวระหว่างประเทศ ขณะที่กลุ่มนักท่องเที่ยวตะวันตกยังคงต้องติดตามสถานการณ์ราคาน้ำมันที่จะกระทบกับความมั่นคงทางเศรษฐกิจซึ่งกลุ่มนักท่องเที่ยวนี้มีค่าใช้จ่ายต่อหัวค่อนข้างสูง โดยส่วนใหญ่จะเดินทางมาเข้ามาประเทศไทยเพื่อรับบริการทางการแพทย์ อย่างไรก็ตามตลาดภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ยังเป็นตลาดหลักของการท่องเที่ยวไทย ซึ่งประเทศไทยยังคงเป็นจุดหมายปลายทางลำดับต้นๆของนักท่องเที่ยวชาวจีน ในขณะที่คาดว่าตลาดนักท่องเที่ยวยุโรปในปี 2559 จะสามารถกลับมาขยายตัวเป็นบวกได้ที่ประมาณร้อยละ 3.0 จากที่หดตัวประมาณร้อยละ 8.7 ในปี 2558

2. ภาพรวมของบริษัทฯ

บริษัทฯ เป็นสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ โดยมุ่งเน้นบริการระดับพรีเมียมให้แก่ผู้โดยสารบริษัทฯ ก่อตั้งขึ้นในปี 2527 และบริษัทฯ เริ่มให้บริการเที่ยวบินแบบประจำอย่างเป็นทางการ ภายใต้ชื่อปัจจุบันคือ “บางกอกแอร์เวย์ส” ในปี 2529 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทฯ ให้บริการเที่ยวบินแบบประจำในเส้นทางการบินภายในประเทศ 15 เส้นทางโดยครอบคลุมเส้นทางที่เป็นจุดหมายปลายทางในด้านการพักผ่อนและแหล่งวัฒนธรรมที่สำคัญในประเทศไทย เช่น จังหวัดภูเก็ต เกาะสมุย จังหวัดเชียงใหม่ และจังหวัดกระบี่ และให้บริการเที่ยวบินแบบประจำในเส้นทางการบินระหว่างประเทศอีก 15 เส้นทาง เช่น ประเทศเมียนมาร์ ประเทศลาว ประเทศกัมพูชา ประเทศมาเลเซีย ประเทศสิงคโปร์ ประเทศอินเดีย ประเทศบังกลาเทศ และประเทศมัลดีฟส์ บริษัทฯ กำหนดระยะเวลาการบินไม่เกิน 5 ชั่วโมงจากแต่ละศูนย์ปฏิบัติการการบิน ซึ่งทำให้บริษัทฯ สามารถเข้าถึงผู้โดยสารที่เดินทางไป หรือเดินทางจากภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเอเชียใต้ ทั้งนี้ บริษัทฯ ขยายการให้บริการให้ครอบคลุมไปยังกลุ่มลูกค้าในทวีปยุโรป เอเชียใต้ ตะวันออกกลาง และประเทศญี่ปุ่น โดยการประสานความร่วมมือกับสายการบินอื่นๆ เช่น สายการบินเอทิฮัดแอร์เวย์ส สายการบินเจแปนแอร์ไลน์ สายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ สายการบินบริติชแอร์เวย์ สายการบินคาเธ่ย์แปซิฟิก สายการบินแควนตัสแอร์เวย์และสายการบินซิลค์แอร์ เป็นต้น โดยการทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) และความตกลงร่วมอื่นๆกับบริษัทฯ ดำเนินงานธุรกิจสายการบินที่ศูนย์ปฏิบัติการการบินสามแห่ง คือ สนามบินสุวรรณภูมิที่กรุงเทพฯ สนามบินสมุยที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี และสนามบินเชียงใหม่ที่จังหวัดเชียงใหม่

บริษัทฯ เป็นเจ้าของและดำเนินการกิจการสนามบิน 3 สนามบิน ได้แก่ สนามบินสมุย สนามบินสุโขทัย และสนามบินตราด เมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2549 บริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าระยะยาวกับกองทุนรวมสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบินสมุย (“กองทุนรวม”) เพื่อให้เช่าสนามบินสมุยรวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกเป็นเวลา 30 ปี (สิ้นสุดปี 2579) เป็นจำนวนเงิน 9,300 ล้านบาท ในวันเดียวกันบริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าช่วงสนามบินสมุยจากกองทุนรวมเป็นระยะเวลา 3 ปี พร้อมค้ำประกันที่จะเช่าช่วงทรัพย์สินที่เช่าต่อไม่เกิน 9 ครั้ง ครั้งละ 3 ปี พร้อมกันนี้ บริษัทฯ ได้ทำสัญญาอีกฉบับหนึ่งเพื่อรับบริการระบบสิ่งอำนวยความสะดวกที่สนามบินสมุยจากกองทุนรวมเป็นระยะเวลา 30 ปี โดยสัญญาเช่าระยะยาวกับกองทุนรวมกำหนดค่าตอบแทนแบบคงที่เดือนละ 47.5 ล้านบาท และให้เพิ่มเติมตามการผันแปรตามจำนวนผู้โดยสารขาออกที่เดินทางออกจากสนามบินสมุย และเที่ยวบินขาเข้าสนามบินสมุย ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทฯ ถือหน่วยลงทุนร้อยละ 29.9 ในกองทุนรวม

นอกเหนือจากธุรกิจสายการบินและธุรกิจสนามบินแล้ว บริษัทฯ ประกอบธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน ได้แก่ การให้บริการกิจการภาคพื้นดิน การให้บริการอาหารบนเที่ยวบิน และการให้บริการคลังสินค้าระหว่างประเทศ ให้กับสายการบินตนเองและสายการบินอื่นๆ โดยผ่านบริษัทย่อยและบริษัทร่วมของบริษัทฯ ดังนี้

บริษัท	รายละเอียด
บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวสต์ ไรต์ไฟลท์เซอร์วิส จำกัด (BFS Ground)	<ul style="list-style-type: none"> • บริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 90.0 • ประกอบธุรกิจให้บริการภาคพื้นดินและให้บริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้นในสนามบินสุวรรณภูมิ • BFS Ground มีบริษัทย่อย คือ บริษัท บีเอฟเอสคาร์โก้ ดีเอ็มเค จำกัด ประกอบธุรกิจให้บริการคลังสินค้าที่สนามบินดอนเมือง โดย BFS Ground ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 51.0
บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด (BAC)	<ul style="list-style-type: none"> • บริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 90.0 • ประกอบธุรกิจให้บริการครีวการบิน ในสนามบินสุวรรณภูมิ • BAC มีบริษัทย่อย ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> - บริษัท บีเอซี กรุ๊ปเมท์ เฮาส์ จำกัด ประกอบธุรกิจร้านอาหาร โดย BAC ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 99.9 - บริษัท บางกอกแอร์เคเทอริงภูเก็ต จำกัด ประกอบธุรกิจด้านครีวการบินที่สนามบินภูเก็ต โดย BAC ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 99.9 - บริษัท บางกอกแอร์เคเทอริงสมุย จำกัด ประกอบธุรกิจด้านครีวการบินที่สนามบินสมุย โดย BAC ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 99.9
บริษัท การบินกรุงเทพบริการภาคพื้น จำกัด (PGGS)	<ul style="list-style-type: none"> • บริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 99.9 • ประกอบธุรกิจให้บริการภาคพื้น และบริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้นที่สนามบินสมุย
บริษัท ดับบลิวเอฟเอสพิจิการ์โก้ จำกัด (BFS Cargo)	<ul style="list-style-type: none"> • บริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 49.0 • ประกอบธุรกิจให้บริการคลังสินค้าระหว่างประเทศ ในสนามบินสุวรรณภูมิ และเนื่องจากเป็นบริษัทร่วมรายได้จาก BFS Cargo จะไม่ได้แสดงในรายได้จากการขายและบริการ แต่จะแสดงในส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม • BFS Cargo มีบริษัทร่วม คือ บริษัท บีเอฟเอสคาร์โก้ ดีเอ็มเค จำกัด ประกอบธุรกิจให้บริการคลังสินค้าที่สนามบินดอนเมือง ซึ่ง BFS Cargo ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 49.0

บริษัทฯ ได้ขยายฝูงบินจากจำนวน 27 ลำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 เป็นจำนวน 31 ลำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 โดยในระหว่างปีบริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-600 จำนวน 3 ลำ และเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 319 จำนวน 1 ลำ

3. ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงาน

ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทฯ คาดว่าปัจจัยดังกล่าวจะยังคงส่งผลกระทบต่อไปในอนาคต มีดังนี้

3.1 ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อธุรกิจการบิน

สภาพแวดล้อมในการดำเนินงานด้านการบินโดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศไทย

รายได้ค่าโดยสารของบริษัทฯ โดยทั่วไปจะขึ้นอยู่กับภาวะการท่องเที่ยวเป็นสำคัญ และในลำดับรองลงมาได้แก่ การเดินทางเพื่อธุรกิจมายังประเทศไทย ในขณะที่เดียวกันก็ได้รับผลกระทบจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศระหว่างเงินบาทกับสกุลเงินหลักอื่นๆ ภาวะเศรษฐกิจของโลกและของไทย ปัญหาความไม่สงบทางการเมืองในประเทศไทย กัมพูชาพิบัติทางธรรมชาติ การเปลี่ยนแปลงตามฤดูกาล และการเปลี่ยนแปลงอื่นๆ ในรูปแบบการขนส่ง ตลอดจนสิทธิทางการบินที่ได้รับ และกำหนดเวลาการใช้สนามบิน นอกจากนี้ รายได้ค่าโดยสารยังขึ้นอยู่กับผลการดำเนินงานและความสามารถในการแข่งขันของบริษัทฯ กับสายการบินระหว่างประเทศและสายการบินภายในประเทศ ตลอดจนสายการบินราคาระเหยียด

เหตุการณ์ที่สำคัญที่อยู่เหนือการควบคุมของบริษัทฯ เช่น การก่อการร้ายและการระบาดของโรคระบาด ได้ส่งผลกระทบต่อในทางลบต่ออุตสาหกรรมการบิน เศรษฐกิจไทย และกิจกรรมทางเศรษฐกิจในภูมิภาค ซึ่งทำให้อุปสงค์สำหรับเที่ยวบินและบริการที่เกี่ยวข้องลดลง ราคาค่าโดยสารลดลง ในขณะที่เบี้ยประกันภัยสูงขึ้น และค่าใช้จ่ายด้านการรักษาความปลอดภัยเพิ่มมากขึ้น ทั้งนี้ เหตุการณ์ที่ไม่ปกติเหล่านี้ อาจเกิดขึ้นได้ในอนาคตและอาจส่งผลกระทบต่อในระยะสั้นหรือระยะยาวต่ออุตสาหกรรมการบิน ตลอดจนธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

แม้ว่าเศรษฐกิจไทยจะประสบปัญหาวิกฤตทางเศรษฐกิจประกอบกับสภาวะวิกฤตหนี้ของประเทศในสหภาพยุโรปที่ใช้สกุลเงินยูโรรวมถึงวิกฤตทางการเมือง ปัญหาทางด้านสาธารณสุข และสิ่งแวดล้อมและเหตุการณ์จลาจลข้างต้นทั้งหมด ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ของบริษัทฯ ยังมีการเติบโตอย่างต่อเนื่องจากจำนวน 3,691.4 ล้านคนกม.ในปี 2557 เป็นจำนวน 3,911.5 ล้านคนกม. ในปี 2558

ปริมาณที่นั่งและเครือข่ายเส้นทางการบิน(Capacity and Route Mix)

ปริมาณที่นั่งและเครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ เป็นปัจจัยสำคัญที่กำหนดปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat-Kilometer: ASK) โดยในปี 2557 มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้นจาก 5,655.0 ล้านคนกม.เป็น 5,853.6 ล้านคนกม.ในปี 2558

องค์ประกอบของฝูงบิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทฯ มีเครื่องบินจำนวนทั้งสิ้น 31 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-500 จำนวน 8 ลำ เครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-600 จำนวน 4 ลำ เครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 319 จำนวน 11 ลำ และเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 320 จำนวน 8 ลำ อายุโดยเฉลี่ยของเครื่องบินของบริษัทฯ ประมาณ 9.0 ปีและปัจจุบันฝูงบินสามารถรองรับจำนวนที่นั่งผู้โดยสารได้ 3,600 ที่นั่ง

เครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-500 เครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-600 เครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 319 และเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 320 ของบริษัทฯ ช่วยให้บริษัทฯ สามารถกำหนดเครื่องบินกับเส้นทางการบินที่เหมาะสมได้ ในปัจจุบันประกอบด้วยเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-500 และ เครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-600 มีความสามารถในการเข้าถึงสนามบินบางแห่งซึ่งเครื่องบินที่มีขนาด

ใหญ่กว่าไม่สามารถเข้าถึงได้ และสามารถนำไปให้บริการในเส้นทางการบินที่มีผู้โดยสารใช้บริการน้อย นอกจากนี้ยังสามารถช่วยให้บริษัทฯทำการปรับเปลี่ยนเพื่อบริหารจัดการจำนวนเที่ยวบินในเส้นทางการบินที่มีความต้องการต่ำหรือในช่วงที่มีผู้โดยสารเดินทางน้อย (Off-Season) หรือที่คาดหมายว่าจะมีผู้โดยสารเดินทางน้อยได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่วนเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 319 นั้น ทำให้บริษัทฯ ขยายขีดความสามารถในการขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางการบินไปยังสนามบินสมุย ในขณะที่เครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 320 ทำให้บริษัทฯ สามารถขยายเส้นทางการบินระหว่างประเทศไปยังเมืองต่างๆ ในต่างประเทศ เช่น มุมไบ และชากา เป็นต้น

กลยุทธ์ด้านเครือข่ายเส้นทางการบิน

บริษัทฯ ทำการประเมินเครือข่ายเส้นทางการบินด้วยการใช้เครื่องมือที่หลากหลายรวมถึงระบบการจัดการรายได้ของบริษัทฯ ในการเพิ่มรายได้ รายได้ต่อหน่วย อัตราการใช้ประโยชน์ของฝูงบิน และปริมาณที่นั่งให้สูงที่สุด ทั้งนี้ ในการกำหนดเครือข่ายเส้นทางการบินจะพิจารณาจากอุปสงค์และอุปทานเป็นหลัก ในขณะที่การขนส่งผู้โดยสารจะแตกต่างกันไปตามแต่ละเส้นทางการบิน และตามช่วงระยะเวลา ทั้งนี้ บริษัทฯ มีการทบทวนและปรับเครือข่ายเส้นทางการบินภายหลังจากที่บริษัทฯ ได้ประเมินอัตราส่วนของปริมาณที่นั่งรวมทั้งหมดที่ได้จัดสรรให้กับเส้นทางการบิน การแข่งขันในเส้นทางการบินเฉพาะบางเส้นทาง จำนวนผู้โดยสารซึ่งเข้ามาใช้บริการ และราคาบัตรโดยสาร โดยเฉลี่ย รายได้ที่เพิ่มขึ้นจากการให้บริการเที่ยวบินที่เชื่อมต่อตลอดจนต้นทุนปัจจุบันและต้นทุนที่อาจเพิ่มสูงขึ้นในอนาคต หากไม่สามารถทำกำไรจากเส้นทางการบินใหม่ได้หลังจากที่ให้บริการไปแล้ว ประมาณ 18-24 เดือนบริษัทฯ อาจพิจารณาลดความถี่ในเส้นทางบินดังกล่าว และจะทำการทบทวนอย่างต่อเนื่องทุกไตรมาส หรือยกเลิกเส้นทางการบิน เช่น การยกเลิกเส้นทางการบิน เชียงใหม่-อุดรธานี และกรุงเทพ-อุดรธานี เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ทางบริษัทฯ อาจพิจารณาเป็นรายการให้รักษาเส้นทางการบินที่อาจไม่ได้ทำกำไรเอาไว้เพื่อที่จะเชื่อมต่อเส้นทางกับเส้นทางการบินในเครือข่ายเดิมเพื่อจะทำกำไรในเส้นทางการบินโดยรวมได้

บริษัทฯ ได้มุ่งการเป็นจุดเชื่อมต่อและความต่อเนื่องระหว่างเส้นทางการบินในประเทศและในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้บางเส้นทางกับเส้นทางการบินอื่นๆ โดยการเป็นพันธมิตรในการทำการบินร่วม (CodeShare Agreement) และการดำเนินการให้ความร่วมมือต่างๆ ในการดำเนินกลยุทธ์เครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ ซึ่งช่วยให้อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มสูงขึ้นจากผู้โดยสารที่เชื่อมต่อกับสายการบินของบริษัทฯ จากพื้นที่ต่างๆ ทั่วโลกทั้งนี้บริษัทฯ ได้เพิ่มการเป็นพันธมิตรในการทำการบินร่วม (Code Share Agreement) เป็นจำนวน 20 ราย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558

สิทธิทางการบินและการจัดสรรเวลาการขึ้นลงของเครื่องบินในสนามบิน

สิทธิทางการบินและการจัดสรรเวลาการขึ้นลงของเครื่องบินส่วนมีผลต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) และเครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯการกำหนด จำนวนที่นั่งรวมทั้งหมดที่สายการบินแต่ละแห่งจะได้รับอนุญาตให้บินไปยังจุดหมายปลายทาง และการจัดสรรเวลาการขึ้นลงของเครื่องบินในสนามบินจะส่งผลกระทบต่อความสามารถของบริษัทฯ ในการปรับเปลี่ยนเครือข่ายเส้นทางการบินอาจส่งผลให้บริษัทฯ ไม่สามารถเพิ่มจำนวนเที่ยวบินไปยังสถานีปลายทางที่สามารถสร้างกำไรมากกว่าหรือมีอุปสงค์ในการใช้บริการทางการบินสูงกว่าได้

ค่าโดยสาร

อัตราค่าโดยสารโดยเฉลี่ยคำนวณโดยนำผลรวมของรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำหารด้วยจำนวนผู้โดยสารทั้งหมด โดยอัตราค่าโดยสารโดยเฉลี่ยของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจากปี 2557 ซึ่งเท่ากับ 3,771.3 บาท เป็น 3,790.1 บาทในปี 2558 เนื่องจากการเพิ่มความถี่ในส่วนหนึ่งของเส้นทางที่มีผู้โดยสารเดินทางเป็นจำนวนมากและเส้นทางที่มีคู่แข่งน้อยกว่า

กลยุทธ์ในการกำหนดราคาและบริหารจัดการรายได้

ธุรกิจการบินเป็นธุรกิจที่มีการแข่งขันด้านราคาสูงมาก โดยทั่วไป บริษัทฯ และคู่แข่งจะลดราคาโดยสารถในช่วงนอกฤดูท่องเที่ยวเพื่อกระตุ้นความต้องการในการเดินทาง การลดราคาโดยสารถของบริษัทฯ มักส่งผลให้สายการบินคู่แข่งต้องลดราคาตามด้วย เมื่อบริษัทฯ มีการลดราคาโดยสารถ รายได้จากการขนส่งผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย ก็จะลดลง และส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้ใช้การกำหนดราคาที่มีความยืดหยุ่น การเน้นการเพิ่มรายได้ต่อหน่วยและอัตราส่วนการขนส่งให้สูงขึ้น บริษัทฯ บริหารจัดการกำไรจากการขนส่งผู้โดยสาร โดยใช้ระบบการบริหารจัดการรายได้ (AirVision Revenue Manager) และใช้นโยบายการตลาดและการขายของบริษัทฯ ทั้งนี้ ระบบการบริหารจัดการรายได้ของบริษัทฯ ได้ใช้แบบจำลองในการคาดคะเนและการหาราคาที่เหมาะสม เพื่อวิเคราะห์ข้อได้เปรียบเสียเปรียบเชิงเศรษฐศาสตร์ที่ต้องเกิดขึ้นในการกำหนดจำนวนที่นั่งในแต่ละราคา ซึ่งทำให้บริษัทฯ สามารถเพิ่มรายได้สูงสุดบนขีดความสามารถที่มีอยู่เช่นเดียวกับการพิจารณากำหนดเครือข่ายเส้นทางการบิน นโยบายการตลาดและการขายของบริษัทฯ ได้นำปัจจัยหลายประการเข้าใช้ในการพิจารณาด้วย ซึ่งรวมถึง อุปทานและอุปสงค์ สภาพตลาดและการกำหนดราคาของคู่แข่ง รวมทั้งการจัดสรรปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ไปยังพื้นที่ทางภูมิศาสตร์หรือภูมิภาคนั้น และผลการดำเนินงานที่ผ่านมาในพื้นที่ทางภูมิศาสตร์หรือภูมิภาคนั้น โดยปกติ เพื่อรักษาความสามารถในการแข่งขัน บริษัทฯ จะปรับราคาโดยสารถเป็นระยะๆ ซึ่งอาจรวมถึงการให้ส่วนลดราคาโดยสารถในบางเส้นทางก่อนที่จะมีการเดินทางเพื่อเพิ่มอัตราส่วนการขนส่งในเส้นทางนั้นๆ และบริษัทฯ ได้ดำเนินมาตรการเพื่อเพิ่มรายได้ให้สูงที่สุดด้วยการเพิ่มราคาโดยสารถในเที่ยวบินที่มีตัวเลขการจองและความต้องการมาก และในบางเส้นทางที่ในอดีตมีข้อมูลแสดงว่ามีอัตราส่วนการขนส่งที่สม่ำเสมอหรือสูง

การแข่งขัน

บริษัทฯ ต้องเผชิญกับการแข่งขันสูงทั้งจากสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบและจากสายการบินราคาประหยัดอื่นๆ นอกจากนี้ คู่แข่งอาจลดราคาโดยสารถในอนาคต หรือเพิ่มปริมาณที่นั่ง ในเส้นทางการบินเพื่อเพิ่มส่วนแบ่งการตลาดของตนเองซึ่งเหตุการณ์ดังกล่าวอาจทำให้ราคาโดยสารถ อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารและส่วนแบ่งการตลาดของบริษัทฯ ลดลงและอาจส่งผลให้บริษัทฯ ต้องปรับโครงสร้างต้นทุนและราคาโดยสารถ ทั้งนี้ อุตสาหกรรมการบินมีความอ่อนไหวต่อการลดราคาโดยสารถมากเป็นพิเศษ เนื่องจากสายการบินจะแบกรับเพียงแค่ต้นทุนผันแปรที่เพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อยจากการให้บริการแก่ผู้โดยสารเพิ่มขึ้น การเปลี่ยนแปลงใดๆ ที่เกิดขึ้นกับสภาพการแข่งขันในตลาดสายการบินภายในประเทศและในภูมิภาค ซึ่งรวมถึงผลที่เกิดขึ้นจากนโยบาย “การเปิดน่านฟ้าเสรี” ของอาเซียน (ASEAN Open Skies Policy) อาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

ค่าใช้จ่ายค่าน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นค่าใช้จ่ายที่มีสัดส่วนสูงที่สุดของต้นทุนขายและบริการ ซึ่งรวมถึงค่าน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินและผลกำไรหรือขาดทุนตามสัญญาป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าใช้จ่ายค่าน้ำมันเชื้อเพลิงคิดเป็นร้อยละ 29.6 และร้อยละ 24.2 ของต้นทุนขายและบริการของบริษัทฯ ในปี 2557 และปี 2558 ตามลำดับต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงของบริษัทฯ จะแปรผันอย่างเป็นนัยสำคัญตามการเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมันโลกซึ่งมีความผันผวนทั้งในอดีตที่ผ่านมาและยังคงเป็นไปในอนาคต ตามการเปลี่ยนแปลงของอุปสงค์และอุปทาน โดยราคาซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงโดยเฉลี่ยของบริษัทฯ ในปี 2557 เท่ากับ 122.9 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล และเท่ากับ 89.7 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล ในปี 2558

บริษัทฯ จัดซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงส่วนใหญ่สำหรับเที่ยวบินต่างๆ ตามสัญญาที่ทำไว้กับปตท. และเชลล์ (ประเทศไทย) โดยมีกำหนดระยะเวลา 2-3 ปี ทั้งนี้ ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงตามสัญญาซื้อน้ำมันสำหรับเครื่องบินในประเทศของบริษัทฯ ระบุเป็นสกุลเงิน

เหรียญสหรัฐฯ แต่กำหนดให้ชำระเป็นสกุลเงินบาทสำหรับเครื่องบินในต่างประเทศของบริษัทฯ ระบุเป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐฯ และโดยทั่วไปต้องชำระเป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐฯ โดยราคาน้ำมันเชื้อเพลิงตามสัญญาซื้อขายน้ำมันสำหรับเครื่องบินของบริษัทฯ โดยทั่วไปจะกำหนดตามราคาเฉลี่ยของราคาน้ำมันที่ซื้อขายที่ตลาดประเทศสิงคโปร์ ซึ่งรายงาน โดย MOPS

บริษัทฯ ได้เข้าทำธุรกรรมป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในรูปแบบต่างๆ เป็นครั้งคราว เพื่อให้ต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงของบริษัทฯ อยู่ในระดับที่สามารถบริหารจัดการได้ ซึ่งรวมถึงการทำธุรกรรมเพื่อบริหารจัดการต้นทุนเป็นระยะเวลาไม่เกิน 1 ปี ทั้งนี้ บริษัทฯ ป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในหลายรูปแบบ ซึ่งรวมถึงสัญญาสวอปราคาน้ำมันเชื้อเพลิง (Fuel Price Swap Agreement) สัญญาคอลลาร์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง (Fuel Price Collar Agreements) และสัญญาออปชั่นราคาน้ำมันเชื้อเพลิง (Fuel Price Option Agreements) ซึ่งบริษัทฯ จะทำการทบทวนทุกรายไตรมาส อย่างไรก็ดี การป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่บริษัทฯ ทำไว้ แม้ว่าราคาตลาดของน้ำมันจะปรับตัวลดลงในอนาคต บริษัทฯ อาจไม่สามารถลดต้นทุนน้ำมันได้ในเวลาอันรวดเร็ว และด้วยลักษณะของการป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงดังกล่าว บริษัทฯ อาจต้องรับภาระส่วนต่างของราคาน้ำมัน หากราคาน้ำมันต่ำกว่าราคาขั้นต่ำจากการทำประกันความเสี่ยง และในทางกลับกันบริษัทฯ อาจจะได้รับชดเชยส่วนต่างหากราคาน้ำมันสูงกว่าราคาขั้นต่ำจากการทำประกันความเสี่ยงซึ่งบริษัทฯ จะบันทึกส่วนต่างดังกล่าวในส่วนต้นทุนขายและบริการของงบการเงินรวมของบริษัทฯ

ค่าใช้จ่ายในการประกอบกิจการสายการบิน (Airline Expenses)

ค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่ของบริษัทฯ เป็นค่าใช้จ่ายประจำในทุกหน่วยการผลิต ซึ่งจะไม่แปรผันตามจำนวนเที่ยวบินที่ทำการบิน ค่าใช้จ่ายดังกล่าวรวมถึงค่าบำรุงรักษาและปรับปรุงเครื่องบิน ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ค่าใช้จ่ายในการเช่าเครื่องบินและอะไหล่ ต้นทุนทางการเงิน ค่าเช่าตามสัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน ดังนั้น อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำที่สูงขึ้นจะส่งผลให้ต้นทุนต่อหน่วยลดลงและได้รับผลตอบแทนต่อผู้โดยสารเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ ค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ บางรายการซึ่งรวมถึงค่าน้ำมันสำหรับเครื่องบินและค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานสำหรับนักบิน และลูกเรือ ผันแปรตามจำนวนเที่ยวบินที่ทำการบินแต่ไม่ได้ผันแปรตามอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร ดังนั้น การเปลี่ยนแปลงของอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารเพียงเล็กน้อยอาจมีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้บริหารจัดการต้นทุนโดยการเพิ่มอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำให้เหมาะสมแต่ยังคงรักษาระดับอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารให้เพียงพอ และสอดคล้องกับข้อจำกัดด้านการดำเนินงานและกฎระเบียบที่ใช้บังคับเมื่ออัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารลดลง

บริษัทฯ มีมาตรการในการบริหารต้นทุน โดยเน้นไปที่การบริหารจัดการเส้นทางการบิน การบริหารจัดการและการป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิง การควบคุมจำนวนบุคลากร เงินเดือน ผลประโยชน์ และเงินค่าล่วงเวลาของพนักงาน ตลอดจนการควบคุมรายจ่ายของลูกเรือ

ค่าใช้จ่ายในการเช่าเครื่องบิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 เครื่องบินจำนวน 21 ลำจากทั้งหมด 31 ลำของเครื่องบินของบริษัทฯ อยู่ภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) 5 ลำ เป็นสัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Lease) และบริษัทฯ เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์เครื่องบิน 5 ลำ ทั้งนี้ค่าใช้จ่ายในการเช่าเครื่องบิน รวมถึงค่าเช่าเครื่องบินที่ชำระให้บริษัทผู้ให้เช่าเครื่องบินและบริษัทผู้เช่าเครื่องบินตามสัญญาเช่าดำเนินงาน ซึ่งค่าใช้จ่ายเหล่านี้ส่วนใหญ่เป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐฯ โดยภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน บริษัทฯ มีสิทธิใช้เครื่องบินและมีหน้าที่ชำระเงินค่าเช่าตามข้อตกลงการเช่าที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ บริษัทฯ จะดำเนินการคืนเครื่องบินในสภาพที่ตกลงไว้เมื่อสิ้นสุดระยะเวลาการเช่า อย่างไรก็ตาม แม้ว่ากรรมสิทธิ์ในเครื่องบินยังเป็นของผู้ให้เช่า บริษัทฯ มีหน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบที่ใช้บังคับ และมีหน้าที่ในการดูแลรักษาซ่อมบำรุงเครื่องบิน การให้บริการ การประกันภัย การชำระภาษี ตลอดจน

ระยะเวลาที่สัญญาเช่ายังมีผลใช้บังคับ บริษัทฯ จะบันทึกค่าเช่าที่ชำระตามสัญญาเช่าดำเนินงานเป็นค่าใช้จ่ายตามสัญญาเช่าดำเนินงานในงบกำไรขาดทุนของบริษัทฯ โดยจะไม่บันทึกภาระหนี้สินที่เกี่ยวข้องกับเครื่องบินที่อยู่ภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงานในงบดุลของบริษัทฯแต่ปรากฏในหมายเหตุประกอบงบการเงินของบริษัทฯ

ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาเครื่องบิน

อายุโดยเฉลี่ยของเครื่องบินของบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 เท่ากับ 9.0 ปี โดยทั่วไปแล้ว ต้นทุนในการบำรุงรักษาเครื่องบินที่มีอายุการใช้งานมานานจะสูงกว่าต้นทุนในการบำรุงรักษาเครื่องบินที่ใหม่กว่า ดังนั้น เมื่อฝูงบินของบริษัทฯ มีอายุมากขึ้นเรื่อยๆ ก็จะต้องมีการบำรุงรักษามากขึ้นและทำให้ค่าใช้จ่ายการบำรุงรักษาของบริษัทฯ ปรับสูงขึ้นตามไปด้วยเช่นกัน การบำรุงรักษาดังกล่าวอาจกระทบต่อต้นทุนการดำเนินงานบนฐานปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร และอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำของบริษัทฯ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ในที่สุด นอกจากนี้ เมื่อฝูงบินของบริษัทฯ มีอายุมากขึ้นเรื่อยๆ บริษัทฯ จะไม่สามารถใช้ประโยชน์จากการรับประกันเครื่องบินดังกล่าวจากผู้ผลิตซึ่งปกติมีอายุประมาณ 2-3 ปี และเมื่อฝูงบินของบริษัทฯ มีอายุมากขึ้น ภาพลักษณ์ของฝูงบินของบริษัทฯ ในมุมมองของผู้โดยสาร และความไม่เชื่อมั่นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยและเรื่องอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง อาจมีผลกระทบต่อความต้องการในการใช้บริการของผู้โดยสาร และย่อมจะส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ด้วยเช่นกัน

การเปลี่ยนแปลงตามฤดูกาล

ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ มีความผันผวนตามฤดูกาล โดยบริษัทฯ ประสบกับความผันผวนของความต้องการของผู้โดยสารในแต่ละช่วงเวลาต่างๆ ของวันและของสัปดาห์ตลอดจนความผันผวนของความต้องการของผู้โดยสารในแต่ละฤดูกาล บริษัทฯ คาดว่าผลการดำเนินงานของบริษัทฯ จะยังคงผันผวนต่อไปในอนาคต อันเป็นผลมาจากปัจจัยทางด้านฤดูกาลหลายๆ ประการ ซึ่งรวมถึงการเปลี่ยนแปลงในความต้องการของผู้โดยสาร ตารางการบินและต้นทุนขายและบริการ โดยปกติปริมาณการขนส่งและอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารของบริษัทฯ จะสูงสุดในไตรมาสแรกซึ่งเป็นช่วงที่มีจำนวนนักท่องเที่ยวสูงสุด และสูงรองลงมาในไตรมาสที่สี่ ไตรมาสที่สาม และไตรมาสที่สองของปี ตามลำดับ

ทั้งนี้ ในช่วงเวลาที่อุปสงค์ของผู้โดยสารอยู่ในระดับสูงนั้น บริษัทฯ จะประเมินอุปสงค์และอุปทาน ตลอดจนปัจจัยทางด้านตลาดเพื่อเพิ่มปริมาณการขนส่งในเที่ยวบิน รวมทั้งบริษัทฯ ยังได้ดำเนินการจัดสรร หรือปรับลดปริมาณการขนส่งในเที่ยวบินสำหรับช่วงที่ความต้องการของผู้โดยสารอยู่ในระดับต่ำและดำเนินการซ่อมบำรุงเครื่องบินมากขึ้นในช่วงเวลาดังกล่าว ดังนั้น บริษัทฯ จึงวางแผนในการซ่อมบำรุงรักษาเครื่องบินในไตรมาสที่สองเป็นหลัก

ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

ทั้งนี้ ราคาบัตรโดยสารที่เป็นสกุลเงินต่างประเทศจะแปรผันตามอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงินต่างประเทศเมื่อเทียบกับสกุลเงินบาท ในขณะที่เดียวกันต้นทุนขายและบริการที่อยู่ในรูปสกุลเงินต่างประเทศอาจเพิ่มขึ้นเมื่อแปลงค่าเป็นสกุลเงินบาท บริษัทฯ จึงมีนโยบายการบริหารจัดการความเสี่ยงในการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศโดยใช้นโยบายบริหารอัตราแลกเปลี่ยนแบบสมดุล (Matching Approach) ระหว่างจำนวนเงินที่ได้รับกับจำนวนเงินที่ต้องจ่ายในแต่ละสกุลเงิน บริษัทฯ สามารถกำหนดสกุลเงินที่บริษัทฯ จะได้รับจากการขายบัตรโดยสารที่ผ่านผู้แทนที่ได้รับอนุญาตจาก IATA ในส่วนของเงินต่างประเทศที่ไม่สามารถจัดหาได้ และสำหรับรายได้ในส่วนที่เหลือบริษัทฯ จะดำเนินการแปลงเงินต่างประเทศจากสกุลหนึ่งเป็นสกุลเงินที่ต้องการ ในอัตรา ณ เวลาทำการแลกเปลี่ยนนั้นทั้งนี้บริษัทฯ ไม่ได้เข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงใดๆ เพื่อที่จะป้องกันความเสี่ยงจากความเสี่ยงใน

อัตราแลกเปลี่ยนเงินต่างประเทศ และบริษัทฯ จะบันทึกกำไรหรือขาดทุนจากการแลกเปลี่ยนเงินต่างประเทศสุทธิ เป็นรายได้อื่นหรือค่าใช้จ่ายอื่นแล้วแต่กรณี

ความเสี่ยงของอัตราดอกเบี้ย

ภาระหนี้คงค้างของบริษัทฯ มีทั้งอัตราดอกเบี้ยคงที่และอัตราดอกเบี้ยลอยตัว โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทฯ มีภาระหนี้คงค้างที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัวคิดเป็นร้อยละ 2.4 ของจำนวนหนี้สินคงค้างของบริษัทฯ (รวมถึงสัญญาเช่าทางการเงินด้วย) ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่มีการทำสัญญาการป้องกันความเสี่ยงของอัตราดอกเบี้ย

3.2 ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อธุรกิจสนามบิน

บริษัทฯ มีรายได้จากสนามบินโดยการคิดค่าบริการผู้โดยสารขาออก 200-700 บาทต่อคน ซึ่งได้รับจากผู้โดยสารระหว่างประเทศ และในประเทศที่เดินทางออกจากสนามบินสมุย สนามบินสุโขทัยและสนามบินตราด ตามลำดับ ทั้งนี้การเปลี่ยนแปลงของรายได้ของบริษัทฯ จากค่าบริการผู้โดยสารจะขึ้นอยู่กับจำนวนผู้โดยสารขาออกจากสนามบินและอัตราค่าบริการที่เรียกเก็บ นอกจากนี้บริษัทฯ มีรายได้จากค่าบริการลงจอดอากาศยาน และค่าบริการที่จอดอากาศยาน ที่ได้รับจากสายการบินอื่นๆ ที่นำเครื่องบินลงจอดในสนามบินของบริษัทฯ ซึ่งจำนวนเที่ยวบินที่ลงจอดในสนามบินจะมีความสัมพันธ์ต่อรายได้ดังกล่าว

ในเดือนพฤศจิกายน 2557 กรมการบินพลเรือน ได้อนุญาตให้บริษัทฯ เพิ่มจำนวนเที่ยวบินขาเข้าและขาออกจากสนามบิน สมุย เป็นไม่เกิน 50 เที่ยวบินต่อวัน ซึ่งบริษัทฯ ได้ดำเนินการเพิ่มจำนวนเที่ยวบินในเส้นทางที่ให้บริการอยู่ในปัจจุบัน

3.3 ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน

BFS Cargo

บริษัท ดับบลิวเอฟเอสฟิเจอร์โก้ จำกัด (“BFS Cargo”) เป็นบริษัทร่วมที่บริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 49.0 ประกอบธุรกิจให้บริการคลังสินค้าระหว่างประเทศที่สนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่ง BFS Cargo มีบริษัทร่วมที่ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 49.0 คือ บริษัท บีเอฟเอสคาร์โก้ ดีเอ็มเค จำกัด ประกอบธุรกิจให้บริการคลังสินค้าที่สนามบินดอนเมือง

ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของ BFS Cargo ประกอบด้วยระวางน้ำหนัก (Tonnage) ราคาค่าบริการ ซึ่งทั้งระวางน้ำหนักและค่าบริการจะรับผลกระทบจากภาวะทางเศรษฐกิจของโลกอุปสงค์และอุปทานรวมทั้งค่าใช้จ่ายด้านแรงงาน ทั้งนี้ BFS Cargo มีปริมาณระวางน้ำหนัก (Tonnage) ที่ให้บริการเท่ากับ 371,530 ตัน ในปี 2557 และ 375,301 ตันในปี 2558

BAC

บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด (“BAC”) เป็นบริษัทย่อยที่บริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 90.0 ประกอบธุรกิจให้บริการครีวการบินที่สนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่ง BAC มีบริษัทย่อยที่ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 99.9 จำนวน 3 บริษัทฯ คือ 1) บริษัท บีเอสซี ภูเก็ต เฮาส์ จำกัด ประกอบธุรกิจร้านอาหาร 2) บริษัท บางกอกแอร์เวย์สภูเก็ต จำกัด ประกอบธุรกิจให้บริการครีวการบินที่สนามบินภูเก็ต และ 3) บริษัท บางกอกแอร์เวย์สสมุย จำกัด ประกอบธุรกิจให้บริการครีวการบินที่สนามบินสมุย

ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของ BAC ประกอบด้วยจำนวนอาหารที่ผลิตและที่ส่งขึ้นเครื่อง ราคาอาหารต่อหน่วย และราคาของวัตถุดิบในการประกอบอาหาร ทั้งนี้ BAC ได้ทำการเพิ่มจำนวนอาหารที่ผลิตและที่ส่งขึ้นเครื่องอย่างต่อเนื่องจาก 24,528 รายการต่อวันในปี 2557 เป็น 27,055 รายการต่อวันในปี 2558 กลยุทธ์ในด้านราคาของ BAC ขึ้นอยู่กับการเจรจาต่อรองกับลูกค้าเป็นรายกรณีและขึ้นอยู่กับราคาอาหารของกลุ่มแข่งรายหลักๆ

BFS Ground

บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวสต์ไวด์ไฟลท์เซอร์วิส จำกัด (“BFS Ground”) เป็นบริษัทย่อยที่บริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 90.0 โดยประกอบธุรกิจให้บริการภาคพื้นและให้บริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้นในสนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่ง BFS Ground มีบริษัทย่อยที่ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 51.0 คือ บริษัท บีเอฟเอสคาร์โก้ ดีเอ็มเค จำกัด ประกอบธุรกิจให้บริการคลังสินค้าที่สนามบินดอนเมือง

ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของ BFS Ground ประกอบด้วยราคาค่าบริการ จำนวนเที่ยวบินที่ให้บริการและค่าใช้จ่ายด้านแรงงาน ทั้งนี้ BFS Ground ได้ขยายจำนวนเที่ยวบินที่ให้บริการจาก 54,871 เที่ยวบินในปี 2557 เป็น 58,074 เที่ยวบินในปี 2558 กลยุทธ์ในเรื่องราคาของ BFS Ground ขึ้นอยู่กับอัตราค่าบริการของกลุ่มรายอื่นและจำนวนเที่ยวบินที่ BFS Ground ให้บริการนั้นจะขึ้นอยู่กับปริมาณเที่ยวบิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

4. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงาน ปี 2558

งบการเงินรวมสำหรับปี 2558 ประกอบด้วยงบการเงินเฉพาะกิจการและงบการเงินของบริษัทย่อยรวม 9 บริษัท

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม			
	ปี 2558	ปี 2557	เปลี่ยนแปลง	
			จำนวน	%
กำไรสำหรับปี/งวด	1,849.1	385.7	1,463.4	379.4
บวก:				
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	1,606.4	1,638.4	(32.0)	(2.0)
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	250.0	0.5	249.5	49,900.0
ตัดจำหน่ายสินทรัพย์ถาวร	1.0	11.8	(10.8)	(91.5)
หัก:				
รายได้เงินปันผล	280.4	244.1	36.3	14.9
ดอกเบี้ยรับ	255.8	73.6	182.2	247.6
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	322.9	71.7 ⁽¹⁾	251.2	350.4
รายได้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน ⁽²⁾	9.2	7.3	1.9	26.0
EBIT⁽³⁾	2,838.2	1,639.6	1,198.6	73.1
บวก:				
ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย	833.4	644.7	188.7	29.3

	งบการเงินรวม			
	ปี 2558	ปี 2557	เปลี่ยนแปลง	
			จำนวน	%
EBITDA⁽³⁾	3,671.6	2,284.4	1,387.2	60.7
บวก:				
ค่าเช่าเครื่องบิน	1,621.7	1,754.0	(132.3)	(7.5)
EBITDAR⁽³⁾	5,293.3	4,038.4	1,254.9	31.1
รายได้รวม	24,902.9	22,123.5	2,779.4	12.6
รายได้จากการดำเนินงาน ⁽⁴⁾	24,034.6	21,726.8	2,307.8	10.6
กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท	1,796.9	351.1	1,445.8	411.8
EBIT Ratio (ร้อยละ)	11.8	7.6	4.2	
EBITDA Ratio (ร้อยละ)	15.3	10.5	4.8	
EBITDAR Ratio (ร้อยละ)	22.0	18.6	3.4	

หมายเหตุ

- (1) งบการเงินสำหรับปี 2557 รายการกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนรายงานนำเสนอรวมอยู่ในรายได้อื่น
- (2) กำไรจากการขายเงินลงทุน กำไรจากการขายเงินลงทุนในบริษัทย่อย และกำไรจากการขายสินทรัพย์
- (3) สำหรับการคำนวณ EBIT EBITDA และ EBITDAR ต่อรายได้จากการดำเนินงาน เป็นการคำนวณเพิ่มเติมซึ่งผู้ลงทุนไม่ควรพิจารณาเป็นการแสดงผลการดำเนินงานหรือสภาพคล่อง หรือใช้ทดแทนกำไรสำหรับปี/งวด หรือกระแสเงินสดจากการดำเนินงาน ซึ่งถูกแสดงในงบการเงินของบริษัทฯ ที่จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการบัญชี ทั้งนี้ เนื่องจากมีวิธีการคำนวณ EBIT EBITDA และ EBITDAR หลายวิธี EBIT EBITDA และ EBITDAR ตามที่ปรากฏในเอกสารฉบับนี้ อาจไม่สามารถนำไปเปรียบเทียบกับมาตรฐานที่มีชื่อเรียกอย่างเดียวกันที่ใช้โดยบริษัทอื่น
- (4) รายได้รวมหักรายได้เงินปันผล กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน ดอกเบี้ยรับ และรายได้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน

กำไรจากการดำเนินงานและกำไรสุทธิ

บริษัทฯ มีรายได้จากการดำเนินงานในปี 2557 และปี 2558 เท่ากับ 21,726.8 ล้านบาทและ 24,034.6 ล้านบาทตามลำดับ ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 10.6 ในขณะที่ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการเพิ่มขึ้นจาก 20,530.1 ล้านบาท เป็น 21,692.8 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 5.7 ส่วนใหญ่เกิดจากการเพิ่มขึ้นของเงินเดือนและผลประโยชน์พนักงานค่าบริการผู้โดยสาร และค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน

บริษัทฯ มีกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่ายและภาษีเงินได้ บวกด้วยค่าเสื่อมราคา ค่าตัดจำหน่าย และค่าเช่าเครื่องบิน (EBITDAR) จำนวนจากรายได้รวม (ไม่รวมรายได้เงินปันผล กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน ดอกเบี้ยรับ และรายได้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน) หักด้วยค่าใช้จ่ายรวม บวกกลับด้วยค่าเสื่อมราคา ค่าตัดจำหน่าย และค่าเช่าเครื่องบิน เท่ากับ 4,038.4 ล้านบาท และ 5,293.3 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 18.6 และร้อยละ 22.0 ของรายได้จากการดำเนินงานตามลำดับ

ปี 2558 บริษัทฯมีกำไรสุทธิ 1,849.1 ล้านบาทเพิ่มสูงขึ้นจากปี 2557 จำนวน 1,463.4 ล้านบาท หรือร้อยละ 379.4 ทั้งนี้ เป็นกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ เท่ากับ 1,796.9 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 97.2 ของกำไรสำหรับงวด

รายได้

รายได้รวมของบริษัทฯ (โดยไม่รวมรายได้ระหว่างสายธุรกิจ) สามารถแบ่งตามสายธุรกิจออกเป็น 4 ประเภทดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

รายได้แบ่งตามสายธุรกิจ	งบการเงินรวม					
	2558	% ของ รายได้รวม	2557	% ของ รายได้รวม	เปลี่ยนแปลง	
					ล้านบาท	%
1. ธุรกิจสายการบิน	19,429.6	78.0	17,844.1	80.7	1,585.5	8.9
2. ธุรกิจสนามบิน	535.3	2.2	504.3	2.3	31.0	6.2
3. ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน	3,148.3	12.6	2,684.4	12.1	463.9	17.3
4. รายได้ที่ไม่ได้แบ่งตามสายธุรกิจ	1,789.7	7.2	1,090.7	4.9	699.0	64.1
รวมรายได้	24,902.9	100.0	22,123.5	100.0	2,779.4	12.6

รายได้จากธุรกิจสายการบิน

รายได้ค่าโดยสารประกอบด้วยรายได้จากการให้บริการเที่ยวบินแบบประจำและรายได้จากการให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำโดยมีรายละเอียดดังนี้

ตารางรายละเอียดรายได้ธุรกิจสายการบิน

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม					
	2558	% ของ รายได้รวม	2557	% ของ รายได้รวม	เปลี่ยนแปลง	
					ล้านบาท	%
รายได้จากการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำ	19,087.4	76.6	17,492.0	79.1	1,595.4	9.1
- เส้นทางการบินภายในประเทศ	12,617.6	50.7	10,670.4	48.2	1,947.2	18.3
- เส้นทางการบินระหว่างประเทศ	6,459.8	25.9	6,821.6	30.8	(351.8)	(5.2)
รายได้จากการให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำ	16.6	0.1	20.6	0.1	(4.0)	(19.4)
รวมรายได้ค่าโดยสาร	19,104.0	78.0	17,512.6	79.2	1,591.4	9.1
ค่าระวางขนส่ง	325.6	1.3	331.5	1.5	(5.9)	(1.8)
รวมรายได้ธุรกิจสายการบิน	19,429.6	78.0	17,844.1	80.7	1,585.5	8.9

รายได้จากการให้บริการเที่ยวบินทั้งแบบประจำและแบบเช่าเหมาลำของบริษัทฯ ในปี 2558 เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.1 เมื่อเทียบกับปี 2557 การเติบโตดังกล่าวเป็นผลมาจากจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.5 ในขณะที่จำนวนที่นั่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.0 ทั้งนี้เป็นผลมาจากการเพิ่มความถี่ของเส้นทางบินที่มีอุปสงค์สูง โดยเฉพาะอย่างยิ่งเส้นทางบินที่รับผู้โดยสารมาจากสายการบินพันธมิตร และเดือนตุลาคม 2558 บริษัทฯ ได้เปิดเส้นทางบินใหม่เพิ่มขึ้น 1 เส้นทาง คือ ภูเก็ต – หาดใหญ่ ซึ่งตั้งแต่เริ่มเปิดดำเนินการ เส้นทางภูเก็ต-หาดใหญ่ มีอัตราบรรทุกเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 70

รายได้จากธุรกิจสนามบิน

ปี 2557 และปี 2558 รายได้จากธุรกิจสนามบินคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 2.3 และ 2.2 ของรายได้รวมของบริษัทฯ ตามลำดับ รายได้จากธุรกิจสนามบินเกิดจากรายได้ค่าบริการผู้โดยสารซึ่งได้รับจากผู้โดยสารขาออก ซึ่งมาจากสนามบินสมุยเป็นหลัก โดยในปี 2558 บริษัทฯ มีรายได้จากธุรกิจสนามบิน เป็น 535.3 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.2 เทียบกับปี 2557 ซึ่งเป็นผลมาจากจำนวนผู้โดยสารขาออกจากสนามบินสมุยเพิ่มขึ้น และบริษัทฯ ปรับอัตราค่าบริการเรียกเก็บค่าบริการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ ณ สนามบินสมุยเพิ่มขึ้น จากอัตราค่าบริการท่านละ 600 บาท เป็น 700 บาท ซึ่งมีผลตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2558 เป็นต้นไป

ปี 2558 จำนวนที่นั่งและจำนวนผู้โดยสารขาออกจากสนามบินสมุยที่ปฏิบัติการบินโดยสายการบินบางกอกแอร์เวย์ส มีจำนวน 1.3 ล้านที่นั่ง และ 1.1 ล้านคนตามลำดับ เพิ่มสูงขึ้นร้อยละ 4.2 และร้อยละ 5.4 ตามลำดับเมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกัน

รายได้จากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน

รายได้จากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน จะแสดงเฉพาะส่วนที่ให้บริการให้แก่สายการบินอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม					
	2558	% ของรายได้รวม	2557	% ของรายได้รวม	เปลี่ยนแปลง	
					ล้านบาท	%
บจ.ครีวการบินกรุงเทพ	1,020.8	4.1	943.7	4.3	77.1	8.2
บจ.บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพ เวิลด์ไวด์ฟลิทเซอร์วิส	1,694.0	6.8	1,487.1	6.6	206.9	13.9
บจ.การบินกรุงเทพบริการภาคพื้น	322.9	1.3	253.6	1.2	69.3	27.3
รายได้อื่นๆ ⁽¹⁾	110.6	0.4	-	0.0	110.6	n.a

หมายเหตุ (1) รายได้อื่นๆ คือรายได้จากบจ. บิเอซี กูร์เมท์ เฮาส์ ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบจ.ครีวการบินกรุงเทพ ประกอบธุรกิจร้านอาหารในย่านธุรกิจและแหล่งท่องเที่ยวชั้นนำในกรุงเทพฯ

บริษัท ครัวการบินกรุงเทพ จำกัด (BAC)

ผลการดำเนินงาน ปี 2557 และ 2558 รายได้จาก BAC เพิ่มขึ้นจาก 943.7 ล้านบาทเป็น 1,020.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.2 ทั้งนี้เนื่องมาจากจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางเข้าออกสนามบินสุวรรณภูมิมีจำนวนเพิ่มขึ้น ส่งผลให้จำนวนอาหารที่ให้บริการสายการบินลูกค้าเพิ่มสูงขึ้นด้วยโดยเพิ่มขึ้นร้อยละ 11.2 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีที่แล้ว

บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพวิไลด์ไฟลท์เซอร์วิส จำกัด (BFS Ground)

ผลการดำเนินงาน ปี 2557 และ 2558 รายได้จาก BFS Ground เพิ่มขึ้นจาก 1,487.1 ล้านบาท เป็น 1,694.0 ล้านบาท การเพิ่มขึ้นของรายได้ดังกล่าวเกิดจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนเที่ยวบิน และสายการบินลูกค้าที่เพิ่มขึ้น โดยในปี 2558 BFS Ground มีจำนวนลูกค้าเพิ่มขึ้น 7 สายการบิน

บริษัท การบินกรุงเทพบริการภาคพื้น จำกัด (PGGS)

ผลการดำเนินงานปี 2557 และ 2558 รายได้จาก PGGS เพิ่มขึ้นจาก 253.6 ล้านบาท เป็น 322.9 ล้านบาท

PGGS ให้บริการภาคพื้นที่สนามบินสมุยเป็นหลัก การเพิ่มขึ้นของรายได้ดังกล่าวเกิดจากจำนวนลูกค้าใหม่ที่เพิ่มขึ้นตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน 2557 รวมถึงการปรับอัตราค่าบริการต่อเที่ยวบินเพิ่มขึ้นขึ้นตั้งแต่ต้นปี 2558

รายได้ที่ไม่ได้แบ่งตามสายธุรกิจ

บริษัทฯ มีรายได้อื่นๆ ที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสายการบิน ธุรกิจสนามบิน และธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน โดยมีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม					
	2558	% ของ รายได้รวม	2557	% ของ รายได้รวม	เปลี่ยนแปลง	
					ล้านบาท	%
เงินปันผลรับ	280.4	1.1	244.1	1.1	36.3	14.9
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	322.9	1.3	71.7	0.3	251.2	350.4
กำไรจากการขายเงินลงทุนในหลักทรัพย์	0.1	0.0	3.4	0.0	(3.3)	(97.1)
รายได้อื่นๆ ⁽¹⁾	1,186.3	4.8	771.5	3.5	414.8	53.8
รวมรายได้ที่ไม่ได้แบ่งตามสายธุรกิจ	1,789.7	7.2	1,090.7	4.9	699.0	64.1

หมายเหตุ (1) รายได้อื่นๆ มีองค์ประกอบหลักคือรายได้ค่าธรรมเนียมบัตรโดยสาร ค่าสัมภาระส่วนเกิน และดอกเบี้ยรับ เป็นต้น

ผลการดำเนินงาน ปี 2557 และ 2558 บริษัทฯ มีรายได้ที่ไม่ได้แบ่งตามสายธุรกิจ เพิ่มขึ้นจาก 1,090.7 ล้านบาท เป็น 1,789.7 ล้านบาท รายได้ที่ไม่ได้แบ่งตามสายธุรกิจ ที่เพิ่มขึ้นส่วนใหญ่คือกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน ซึ่งเป็นผลมาจากการอ่อนค่าของสกุลเงินบาทตั้งแต่ช่วงกลางปี 2558 รายได้อื่นๆ มีอัตราการเติบโตที่สูงขึ้นเช่นกัน การเพิ่มขึ้นของรายได้อื่นๆ ส่วนใหญ่แปรผันตามจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มสูงขึ้น อันได้แก่ ค่าธรรมเนียมบัตรโดยสาร ค่าสัมภาระส่วนเกิน

ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม

ผลการดำเนินงาน ปี 2557 และ 2558 บริษัทฯ มีส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม เพิ่มขึ้นจาก 437.7 ล้านบาท เป็น 504.2 ล้านบาท ตามลำดับ ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนส่วนใหญ่มาจากส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัท ดับบลิว เอฟเอสพีจี การ์โก้ จำกัด และกองทุนรวมสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบินสมุย

ค่าใช้จ่าย

ค่าใช้จ่ายประกอบด้วยต้นทุนขายและบริการ ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารเป็นหลัก โดยมีรายละเอียด ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม					
	2558	% ของ ค่าใช้จ่าย รวม	2557	% ของ ค่าใช้จ่ายรวม	เปลี่ยนแปลง	
					ล้านบาท	%
ต้นทุนขายและบริการ	18,228.3	84.0	17,563.1	85.5	665.2	3.8
ค่าใช้จ่ายในการขาย	1,748.1	8.1	1,510.2	7.4	237.9	15.8
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	1,716.3	7.9	1,456.8	7.1	259.5	17.8
ค่าใช้จ่ายอื่น	8.8	0.0	6.5	0.0	2.3	35.4
ค่าใช้จ่ายรวม	21,701.5	100.0	20,536.6	100.0	1,164.9	5.7

ต้นทุนขายและบริการ

ต้นทุนขายและบริการมีองค์ประกอบหลัก คือค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าบริการผู้โดยสาร เงินเดือนค่าแรงและผลประโยชน์อื่นๆ ของพนักงาน ค่าซ่อมแซมเครื่องบิน และค่าเช่าเครื่องบิน เป็นต้น

สำหรับ ปี 2557 และ 2558 ต้นทุนขายและบริการเป็นค่าใช้จ่ายหลักของบริษัทฯ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 85.5 และร้อยละ 84.0 ของค่าใช้จ่ายรวมตามลำดับ การเพิ่มขึ้นของต้นทุนขายและบริการเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของเงินเดือน ค่าแรงและผลประโยชน์อื่นๆ ของพนักงาน ค่าบริการผู้โดยสาร ค่าซ่อมเครื่องบิน และค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย

ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง : ต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นต้นทุนที่มีสัดส่วนที่สูงที่สุดในต้นทุนขายและบริการ และเป็นต้นทุนผันแปรตามจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบิน สำหรับปี 2557 และปี 2558 บริษัทฯ มีต้นทุนค่าน้ำมัน 5,205.0 ล้านบาท และ 4,401.3 ล้านบาท ตามลำดับ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 29.6 และ ร้อยละ 24.2 ของต้นทุนขายและบริการตามลำดับ ต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่ลดลงเป็นผลมาจากการปรับตัวลดลงของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเฉลี่ยตามราคาตลาดที่ปรับตัวลดลง

บริษัทฯ ได้ประกันความเสี่ยงด้านราคาน้ำมัน โดยสัดส่วนถัวเฉลี่ยร้อยละ 48.7 ของปริมาณการใช้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558

ค่าบริการผู้โดยสาร : บริษัทฯ มีค่าบริการผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจาก 2,609.6 ล้านบาท เป็น 3,072.4 ล้านบาท สำหรับปี 2557 และ 2558 ตามลำดับ การเพิ่มขึ้นของค่าบริการผู้โดยสารเป็นผลจากจำนวนของผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น และจำนวนเที่ยวบินที่

ให้บริการสูงขึ้น นอกจากนั้นในปี 2558 บริษัทฯ มีค่าปรับที่ต้องชำระให้กับบริษัท การท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จำนวนประมาณ 100 ล้านบาท ซึ่งค่าใช้จ่ายดังกล่าวเป็นการเรียกเก็บการใช้บริการย้อนหลัง และเป็นรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว (One-off transaction)

เงินเดือน ค่าแรงและผลประโยชน์อื่นๆ ของพนักงาน : ปี 2557 และ 2558 บริษัทฯ มีเงินเดือน ค่าแรงและผลประโยชน์อื่นๆ ของพนักงาน เพิ่มขึ้นจาก 2,205.7 ล้านบาท เป็น 2,753.4 ล้านบาท ตามลำดับ การเพิ่มขึ้นของเงินเดือน ค่าแรงและผลประโยชน์อื่นๆ ของพนักงานเกิดจากจำนวนพนักงานที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะนักบิน และลูกเรือที่มีจำนวนเพิ่มสูงขึ้นตามจำนวนเครื่องบินที่ใช้ปฏิบัติการบิน การปรับเพิ่มขึ้นของอัตราเงินเดือน และ โบนัสที่จ่ายให้แก่พนักงาน

ค่าซ่อมแซมเครื่องบิน : ปี 2557 และ 2558 บริษัทฯ มีค่าซ่อมแซมเครื่องบินเพิ่มขึ้นจาก 1,974.9 ล้านบาท เป็น 2,218.7 ล้านบาท ตามลำดับ ค่าซ่อมแซมเครื่องบินที่เพิ่มสูงขึ้นเกิดจากจำนวนเครื่องบินที่เพิ่มมากขึ้น ซึ่งส่งผลให้บริษัทฯ ต้องสำรองค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินให้กับผู้ให้เช่าตามเงื่อนไขของสัญญาเช่าเครื่องบิน (Maintenance Reserve Fund) รวมถึงค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมของฝูงบินที่มีอายุมากขึ้น

ค่าเช่าเครื่องบิน : บริษัทฯ มีต้นทุนค่าเช่าเครื่องบินลดลงจาก 1,754.0 ล้านบาท เป็น 1,621.0 ล้านบาท สำหรับ ปี 2557 และ 2558 ตามลำดับ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 10.0 และ ร้อยละ 8.9 ของต้นทุนขายและบริการตามลำดับ

ค่าใช้จ่ายในการขาย

สำหรับ ปี 2557 และ 2558 ค่าใช้จ่ายในการขายคิดเป็นร้อยละ 7.4 และร้อยละ 8.1 ของค่าใช้จ่ายรวม ตามลำดับ ซึ่งค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นเกิดจากค่าโฆษณา ค่าใช้จ่ายในการส่งเสริมการขาย และค่าสำรองที่นิ่งผ่านตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารที่เพิ่มขึ้นตามจำนวนผู้โดยสาร

ค่าใช้จ่ายในการบริหาร

สำหรับปี 2557 และ 2558 ค่าใช้จ่ายในการบริหารคิดเป็นร้อยละ 7.1 และร้อยละ 7.9 ของค่าใช้จ่ายรวม ตามลำดับ ค่าใช้จ่ายในการบริหารประกอบด้วย เงินเดือน และเบี้ยเลี้ยงพนักงาน ค่าตอบแทนผู้บริหาร ค่าเทคโนโลยีสารสนเทศ และค่าเสื่อมราคาเป็นหลัก

ค่าใช้จ่ายทางการเงิน

ค่าใช้จ่ายทางการเงินมีองค์ประกอบหลักคือ ค่าเช่าตามสัญญาเช่าช่วงจากกองทุนรวมสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์ สนามบินสมุย ทั้งในส่วนของค่าเช่าตามสัญญาเช่าช่วง และส่วนที่ผันแปรตามจำนวนผู้โดยสารขาออกและเที่ยวบินขาเข้าในการคำนวณอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง ในปี 2556 บริษัทฯ ได้เปลี่ยนแปลงวิธีการบันทึกบัญชีเงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องในส่วนของสัญญาเช่าช่วงจากกองทุนรวม เพื่อให้รวมถึงประมาณการค่าบริการผันแปร (นอกเหนือจากค่าเช่าคงที่) มารวมคำนวณเพื่อหาอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง การเปลี่ยนแปลงวิธีการคำนวณทำให้มูลค่าทางบัญชีของเงินกู้ยืมระยะยาวดังกล่าวเพิ่มสูงขึ้นเนื่องจากเป็นการนำประมาณการหนี้สินที่มีในอนาคตตลอดทั้งสัญญามามันที่ในงบการเงิน

นอกจากนี้ค่าใช้จ่ายทางการเงิน ยังรวมถึง ดอกเบี้ยจ่ายสถาบันการเงิน และดอกเบี้ยภายใต้สัญญาเช่าเช่าทางการเงิน (Finance Lease) ในรูปแบบสัญญาซื้อขายแบบมีเงื่อนไข (Conditional Sale Agreement)

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม					
	2558	% ของ ค่าใช้จ่ายรวม	2557	% ของ ค่าใช้จ่ายรวม	เปลี่ยนแปลง	
					ล้านบาท	%
ดอกเบี้ยจ่ายกองทุนรวม	1,351.4	6.2	1,294.1	6.3	57.3	4.4
ดอกเบี้ยจ่ายและค่าธรรมเนียม ⁽¹⁾	255.0	1.2	344.3	1.7	(89.3)	(25.9)
รวม	1,606.4	7.4	1,638.4	8.0	(32.2)	(2.0)

หมายเหตุ (1) ดอกเบี้ยจ่ายและค่าธรรมเนียมที่จ่ายชำระให้แก่สถาบันการเงินและหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Lease)

ปี 2557 และ 2558 ดอกเบี้ยจ่ายกองทุนรวมเพิ่มขึ้นจาก 1,294.1 ล้านบาท เป็น 1,351.4 ล้านบาท ตามจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางออกจากสนามบินสมุย และจำนวนเที่ยวบินที่เข้าออกสนามบินสมุยเพิ่มขึ้น รวมถึงการเพิ่มขึ้นของอัตราค่าบริการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศที่เดินทางออกจากสนามบินสมุยในอัตราใหม่

สำหรับดอกเบี้ยจ่ายสถาบันการเงินและหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Lease) ลดลงจาก 344.3 ล้านบาท เป็น 255.0 ล้านบาทจากการชำระคืนเงินกู้ยืมตามเงื่อนไขตามสัญญา

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทและบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมทั้งสิ้น 57,012.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2557 จำนวน 8,433.7 ล้านบาท โดยมีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557	เปลี่ยนแปลง
สินทรัพย์หมุนเวียน			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด และเงินลงทุนชั่วคราว	13,243.5	13,700.2	(456.7)
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	1,847.1	1,705.5	141.6
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	15,846.3	16,561.0	(714.7)
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน			
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	27,003.2	20,936.2	6,067.0
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์	9,559.0	7,033.5	2,525.5
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	41,166.3	32,017.9	9,148.4
รวมสินทรัพย์	57,012.6	48,578.9	8,433.7

สินทรัพย์หมุนเวียน

บริษัทฯ มีสินทรัพย์หมุนเวียน จำนวน 15,846.3 ล้านบาท ลดลงจาก วันที่ 31 ธันวาคม 2557 จำนวน 714.7 ล้านบาท โดยมีรายการหลักที่เปลี่ยนแปลงได้แก่

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดและเงินลงทุนชั่วคราว ลดลงเป็นจำนวน 456.7 ล้านบาท ซึ่งเป็นผลมาจากการใช้เงินเพื่อกิจกรรมการลงทุน ตามวัตถุประสงค์การใช้เงินจากการระดมทุนในตลาดหลักทรัพย์

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน

บริษัทฯ มีสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนมีจำนวน 41,166.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2557 จำนวน 9,148.4 ล้านบาท โดยมีรายการหลักที่เปลี่ยนแปลงได้แก่

เงินลงทุนในบริษัทร่วม เพิ่มขึ้นจำนวน 780.6 ล้านบาท ซึ่งเกิดจากการลงทุนเพิ่มในหน่วยลงทุนกองทุนรวมสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบินสมุย โดยมีสัดส่วนเงินลงทุนเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 25.0 เป็นร้อยละ 30.0

เงินลงทุนระยะยาวอื่น เพิ่มขึ้นจำนวน 6,067.0 ล้านบาท ซึ่งเป็นผลมาจากการการปรับมูลค่าเงินลงทุนระยะยาวในตลาดหลักทรัพย์เพื่อขาย ตามมูลค่าตลาด

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ เพิ่มขึ้นจำนวน 2,525.5 ล้านบาท ซึ่งเป็นผลจากการรับมอบเครื่องบินตามสัญญาการสั่งซื้อเครื่องบินประเภท ATR 72-600 ในกุมภาพันธ์ เดือนกันยายน และธันวาคม 2558 รวมถึงการลงทุนซื้ออะไหล่เครื่องบินและอุปกรณ์บริการภาคพื้น

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทและบริษัทย่อย มีหนี้สินรวมทั้งสิ้น 25,916.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2557 จำนวน 2,770.0 ล้านบาท โดยมีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557	เปลี่ยนแปลง
หนี้สินหมุนเวียน			
เงินกู้ยืมระยะยาวและหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงินส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	500.0	1,119.0	(619.0)
รายได้รับล่วงหน้า	2,328.1	2,151.2	176.9
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	1,405.8	967.0	438.8
รวมหนี้สินหมุนเวียน	6,525.1	6,734.5	(209.4)

	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557	เปลี่ยนแปลง
หนี้สินไม่หมุนเวียน			
เงินกู้ยืมระยะยาวและหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงินสุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	2,503.8	1,013.1	1,490.7
เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	11,354.1	11,285.7	68.4
หนี้สินภายใต้สัญญาเช่าทรัพย์สิน	5,040.3	3,711.6	1,328.7
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	19,391.8	16,412.5	2,979.4
รวมหนี้สิน	25,916.9	23,146.9	2,770.0

หนี้สินหมุนเวียน

บริษัทฯ มีหนี้สินหมุนเวียน จำนวน 6,525.1 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2557 จำนวน 209.4 ล้านบาท โดยมีรายการหลักที่เปลี่ยนแปลงได้แก่

เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี และหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี จำนวน 307.7 ล้านบาทและ 192.3 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2557 จำนวน 356.7 ล้านบาทและ 262.2 ล้านบาท ตามลำดับ ซึ่งเป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญากู้ยืมเงินและสัญญาเช่าทางการเงิน โดย ณ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทฯ เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์เครื่องบิน ATR 72-500 รวมทั้งหมด จำนวน 5 ลำ

รายได้รับล่วงหน้า เพิ่มขึ้นจำนวน 176.9 ล้านบาท จากวันที่ 31 ธันวาคม 2557 การเพิ่มขึ้นของรายได้รับล่วงหน้าเป็นสัดส่วนโดยตรงกับรายได้บัตรโดยสารที่เพิ่มขึ้น

หนี้สินหมุนเวียนอื่น เพิ่มขึ้น จำนวน 438.8 ล้านบาท จากวันที่ 31 ธันวาคม 2557 ซึ่งรายการหลัก คือ ค่าภาษีสนามบิน ค้างจ่ายและเงินโบนัสค้างจ่าย ซึ่งบริษัทฯ มีกำหนดชำระในเดือนมกราคม 2559

หนี้สินไม่หมุนเวียน

บริษัทฯ มีหนี้สินไม่หมุนเวียน มีจำนวน 19,391.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2557 จำนวน 2,979.4 ล้านบาท โดยมีรายการรายการหลักที่เปลี่ยนแปลงได้แก่

หนี้สินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงินเครื่องบิน เพิ่มขึ้นจำนวน 1,680.2 ล้านบาท ซึ่งเป็นผลจากการเข้าทำสัญญาเช่าทางการเงินจากการรับมอบเครื่องบิน ATR72-600 เพิ่มขึ้นในระหว่างปีจำนวน 3 ลำ

หนี้สินภายใต้สัญญาเช่าทรัพย์สิน เพิ่มขึ้นจำนวน 1,328.7 ล้านบาท ที่เกิดจากการปรับมูลค่าตามราคาตลาดของหลักทรัพย์เพื่อขายที่เพิ่มขึ้น

ส่วนของผู้ถือหุ้น

หน่วย : ล้านบาท

	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557	เปลี่ยนแปลง
ส่วนของผู้ถือหุ้น			
ทุนออกจำหน่ายและชำระแล้ว	2,100.0	1,580.0	-
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญและส่วนเกินทุนจากการใช้หุ้นเป็นเกณฑ์	9,319.5	9,319.5	-
กำไรสะสม	430.9	(362.7)	793.6
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	31,095.7	25,432.0	5,663.7

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทและบริษัทย่อย มีส่วนของผู้ถือหุ้นรวมทั้งสิ้น 31,095.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2557 จำนวน 5,663.7 ล้านบาท การเปลี่ยนแปลงมูลค่าดังกล่าวเกิดจากการปรับมูลค่าตามราคาตลาดของหลักทรัพย์เพื่อขาย และเงินปันผลจ่ายจากผลประกอบการปี 2557 และเงินปันผลระหว่างกาลปี 2558 ซึ่งบริษัทฯ ได้ประกาศจ่ายให้กับผู้ถือหุ้นจำนวนรวม 945.0 ล้านบาท

งบกระแสเงินสด

หน่วย : ล้านบาท

	มกราคม- ธันวาคม	
	2558	2557
เงินสดสุทธิจาก(ใช้ไปใน) กิจกรรมการดำเนินงาน	1,791.7	(220.7)
เงินสดสุทธิจากกิจกรรมการลงทุน	2,225.3	(11,032.2)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(1,564.1)	10,875.2
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงสุทธิ	4,628.0	2,175.1

กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทและบริษัทย่อย มีกำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน จำนวน 3,667.4 ล้านบาท และมีเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน จำนวน 3,441.6 ล้านบาท โดยหลักเกิดจาก

- ค่าภาษีสนามบินค้างจ่าย
- เงินโบนัสค้างจ่าย ซึ่งบริษัทฯ มีกำหนดชำระในเดือนมกราคม 2559 และ
- การเพิ่มขึ้นของลูกหนี้การค้าและเงินมัดจำเครื่องบิน ซึ่งนำเสนออยู่ในรายการสินทรัพย์อื่น

กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทและบริษัทย่อย มีกระแสเงินสดจากกิจกรรมการลงทุน จำนวน 2,225.3 ล้านบาท ซึ่งเป็นผลมาจากการจัดการสภาพคล่องของบริษัทฯ โดยบริษัทฯ ได้ย้ายเงินลงทุนชั่วคราวมาเป็นเงินฝากธนาคารระยะสั้น เพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับการใช้เงินในอนาคต เงินปันผลรับจากบมจ.กรุงเทพอุตสาหกรรมและกองทุนรวมสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์ สนามบินสมุยจำนวนรวม 877.5 ล้านบาท รวมถึงการเพิ่มเงินลงทุนในกองทุนรวมสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบินสมุย

กระแสเงินสดจากกิจกรรมการจัดหาเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทและบริษัทย่อย มีกระแสเงินสดที่ใช้ในกิจกรรมการจัดหาเงินจำนวน 1,564.1 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็น การชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจำนวน 631.1 ล้านบาท และจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นรวมจำนวน 945.0 ล้านบาท

นิยามศัพท์ด้านการบิน

อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor)	หมายถึง	จำนวนบรรทุกผู้โดยสารเทียบเป็นสัดส่วนต่อจำนวนที่นั่งผู้โดยสารทั้งหมด
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat-Kilometer: ASK)	หมายถึง	จำนวนที่นั่งผู้โดยสารคูณระยะทางบินเป็นกิโลเมตร
ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (Revenue Passenger-Kilometer: RPK)	หมายถึง	จำนวนผู้โดยสารของเที่ยวบินแบบประจำคูณระยะทางบินเป็นกิโลเมตร
รายได้ต่อหน่วยจากการผลิตด้านผู้โดยสาร (Revenue per ASK: RASK)	หมายถึง	รายได้จากการขายและให้บริการของบมจ. การบินกรุงเทพ (หมายถึง รายได้รวมจากงบการเงินเฉพาะกิจการสุทธิกับ กำไรจากการขายเงินลงทุน โอนกลับค่าเพื่อการด้อยค่าเงินลงทุนในบริษัทย่อย เงินปันผลรับ และ เงินชดเชยจากการเลิกสัญญา)หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร(ASK)
ต้นทุนต่อหน่วยจากการผลิตด้านผู้โดยสาร (Cost per ASK: CASK)	หมายถึง	ผลรวมของต้นทุนจากการดำเนินงาน ค่าใช้จ่ายในการขาย ค่าใช้จ่ายในการบริหาร และค่าตอบแทนผู้บริหารของ บมจ. การบินกรุงเทพ (แต่ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน) (หมายถึง ค่าใช้จ่ายรวมจากงบการเงินเฉพาะกิจการสุทธิกับ ขาดทุนจากการขายเงินลงทุน และขาดทุนจากการขายสิทธิการเช่า) หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK)
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารไม่รวม ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง (CASK - Fuel)	หมายถึง	ผลรวมของต้นทุนจากการดำเนินงาน ค่าใช้จ่ายในการขาย ค่าใช้จ่ายในการบริหาร และค่าตอบแทนผู้บริหารของ บมจ. การบินกรุงเทพ (แต่ไม่รวมต้นทุนทางการเงินและต้นทุนค่าน้ำมัน) (หมายถึง ค่าใช้จ่ายรวมจากงบการเงินเฉพาะกิจการสุทธิกับ ขาดทุนจากการขายเงินลงทุน ขาดทุนจากการขายสิทธิการเช่า และ ค่าน้ำมัน) หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK)

บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

ส่วนที่ 4

การรับรองความถูกต้องของข้อมูล

การรับรองความถูกต้องของข้อมูล

บริษัทฯ ได้สอบทานข้อมูลในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปีฉบับนี้แล้ว และด้วยความระมัดระวัง บริษัทฯ ขอรับรองว่า ข้อมูลดังกล่าวถูกต้องครบถ้วน ไม่เป็นเท็จ ไม่ทำให้ผู้อื่นสำคัญผิด หรือไม่ขาดข้อมูลที่ควรต้องแจ้งในสาระสำคัญ นอกจากนี้ บริษัทฯ ขอรับรองว่า

- งบการเงินและข้อมูลทางการเงินที่สรุปมาในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี ได้แสดงข้อมูลอย่างถูกต้องครบถ้วนในสาระสำคัญเกี่ยวกับฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสดของบริษัทฯ และบริษัทย่อยแล้ว
- บริษัทฯ ได้จัดให้มีระบบการเปิดเผยข้อมูลที่ดี เพื่อให้แน่ใจว่าบริษัทฯ ได้เปิดเผยข้อมูลในส่วนที่เป็นสาระสำคัญทั้งของบริษัทฯ และบริษัทย่อยอย่างถูกต้องครบถ้วนแล้ว รวมทั้งควบคุมดูแลให้มีการปฏิบัติตามระบบดังกล่าว
- บริษัทฯ ได้จัดให้มีระบบการควบคุมภายในที่ดีและควบคุมดูแลให้มีการปฏิบัติตามระบบดังกล่าว และบริษัทฯ ได้แจ้งข้อมูลการประเมินระบบการควบคุมภายใน ณ วันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2559 ต่อผู้สอบบัญชีและกรรมการตรวจสอบของบริษัทฯ แล้ว ซึ่งครอบคลุมถึงข้อบกพร่องและการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญของระบบการควบคุมภายใน รวมทั้งการกระทำที่มีขอบที่อาจมีผลกระทบต่อการจัดทำรายงานทางการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

ในการนี้ เพื่อเป็นหลักฐานว่าเอกสารทั้งหมดเป็นเอกสารชุดเดียวกันกับที่บริษัทฯ ได้รับรองความถูกต้องแล้ว บริษัทฯ ได้มอบหมายให้ นางสาวตรีศรัณย์ สีตกะลิน เป็นผู้ลงลายมือชื่อกำกับเอกสารนี้ไว้ทุกหน้าด้วย หากเอกสารใดไม่มีลายมือชื่อของนางสาวตรีศรัณย์ สีตกะลิน กำกับไว้ บริษัทฯ จะถือว่าไม่ใช่ข้อมูลที่บริษัทฯ ได้รับรองความถูกต้องของข้อมูลแล้วดังกล่าวข้างต้น

ชื่อ	ตำแหน่ง	ลายมือชื่อ
1. นายพุฒิพงศ์ ปราสาททองโอสถ	กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
2. นายประคิษฐ์ ทีฆกุล	กรรมการ/รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบริหารกลาง

ชื่อ	ตำแหน่ง	ลายมือชื่อ
ผู้รับมอบอำนาจ		
นางสาวตรีศรัณย์ สีตกะลิน	เลขานุการบริษัท

บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

เอกสารแนบ 1

รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการ ผู้บริหาร ผู้มีอำนาจควบคุม และเลขานุการบริษัท

1. รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการ ผู้บริหาร ผู้มีอำนาจควบคุม และเลขานุการบริษัทฯ

*หมายเหตุ: สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทของกรรมการ ผู้บริหาร ผู้มีอำนาจควบคุม และเลขานุการบริษัท รวมคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ (ถ้ามี)

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท* (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา (พ.ศ.)	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท	ประเภทธุรกิจ
1. พลอากาศเอกเกษม ไรจนนิล กรรมการ ประธานกรรมการ	82	- วิทยาศาสตร์บัณฑิต โรงเรียนนายเรืออากาศ	0.0	ไม่มี	2541-ปัจจุบัน	กรรมการ ประธานกรรมการ	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน ธุรกิจ สนามบิน และธุรกิจที่ เกี่ยวข้อง
2. นายปราเสริฐ ปราสาททองโอสถ กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม รองประธานกรรมการ ประธานกรรมการบริหาร ประธานคณะผู้บริหาร	83	- แพทยศาสตรบัณฑิต ศิริราช พยาบาลมหาวิทยาลัยมหิดล - หลักสูตรป้องกันราชอาณาจักร ภาครัฐร่วม เอกชน (ปรอ.) รุ่น ที่ 1 วิทยาลัยป้องกัน ราชอาณาจักร - Director Accreditation Program (DAP) (2548) สมาคมส่งเสริมสถาบัน กรรมการบริษัทไทย (IOD)	9.36 (หมายเหตุ: เป็นหุ้นที่ถือ โดยนาง วัลลีย์ ปราสาททอง โอสถ (คู่สมรส) คิด เป็นสัดส่วน 0.01%)	เป็นบิดาของ นายพุดพิงศ์ ปราสาททอง โอสถ และ นาง อาริญา ปราสาท ทองโอสถ	2551-ปัจจุบัน	กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม รองประธานกรรมการ กรรมการบริหาร ประธานคณะผู้บริหาร	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน ธุรกิจ สนามบิน และธุรกิจที่ เกี่ยวข้อง
					2556-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท บางกอก มีเดีย แอนด์ บรอดคาสติ้ง จำกัด	วิทยุและโทรทัศน์
					2554-ปัจจุบัน	ประธานกรรมการบริหาร	บริษัท กรุงเทพดุสิตเวชการ จำกัด (มหาชน)	โรงพยาบาลเอกชน
					2552-ปัจจุบัน	ประธานคณะผู้บริหารและ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่	บริษัท กรุงเทพดุสิตเวชการ จำกัด (มหาชน)	โรงพยาบาลเอกชน
					2537-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท พาราไดซ์ ซ้อปิ้ง จำกัด	ขายของที่ระลึก
					2533-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท เซาท์อีสท์แอร์ จำกัด	โลจิสติกส์
					2530-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท บางกอกแอร์เวย์ส โฮลดิ้ง จำกัด	การถือหุ้นในบริษัทอื่น
					2510-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท สิ้นสทล จำกัด	ซื้อขายเช่าที่ดิน
					2514-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ไทยปิโตรเลียม เซอร์วิส จำกัด	โกดังหรือคลังสินค้า
					2514-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท สหแพทย์เกษิข จำกัด	ผู้ผลิตยารักษาโรค
2495-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ปราสาททองโอสถ จำกัด	ผลิตและจำหน่ายยา					

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท* (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา (พ.ศ.)	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท	ประเภทธุรกิจ
3. นายวุฒิพงษ์ ปราสาททองโอสถ กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม กรรมการบริหาร กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ กรรมการรองผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายปฏิบัติการ	51	- บัณฑิตบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - Certificate in CPL (Commercial Pilot License) - Certificate in Senior Executive Program สถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจศศินทร์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - Director Accreditation Program (DAP) (2556) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)	24.93% (หมายเหตุ: เป็นหุ้นที่ถือโดยนางเด่นนภา ปราสาททองโอสถ (คู่สมรส) คิดเป็นสัดส่วน 0.01%)	นายปราเสริฐ ปราสาททองโอสถ เป็นบิดาของนายวุฒิพงษ์ ปราสาททองโอสถ นางอาริญา ปราสาททองโอสถ เป็นน้องของนายวุฒิพงษ์ ปราสาททองโอสถ	2551-ปัจจุบัน	กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม กรรมการบริหาร กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ กรรมการรองผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายปฏิบัติการ	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน ธุรกิจสนามบินและธุรกิจที่เกี่ยวข้อง
					2556-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท บางกอก มีเดีย แอนด์ บรอดคาสติ้ง จำกัด	วิทยุและโทรทัศน์
					2555-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท การบินกรุงเทพบริการภาคพื้น จำกัด	ให้บริการภาคพื้น บริการในลานจอด และอุปกรณ์ภาคพื้น ณ สนามบินสมุย
					2555-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท บางกอกแอร์เวย์สเรอริงกูเกิ้ล จำกัด	ให้บริการด้านครัวการบิน
					2553-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท บีเอสซี กรุ๊ปเมท์ เฮาส์ จำกัด	ประกอบธุรกิจร้านอาหาร
					2551-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท บางปะกง กอล์ฟคลับ จำกัด	บริการสนามกอล์ฟ
					2548-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท กรุงเทพ เฮลิคอปเตอร์เซอร์วิสเชส จำกัด	รับ-ส่งโดยเครื่องบิน เฮลิคอปเตอร์
					2547-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ครัวการบินกรุงเทพ จำกัด	ให้บริการด้านครัวการบิน
					2547-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ดับบลิวเอฟเอสทีพีซีอาร์โก้ จำกัด	ให้บริการคลังสินค้า ณ ท่าอากาศยาน
					2547-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวิลด์ ไลฟ์ไฟลท์เซอร์วิส จำกัด	บริการลูกค้าภาคพื้นและการให้บริการในลานจอด และอุปกรณ์ภาคพื้น
ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท สินสหกล จำกัด	ซื้อขายเช่าที่ดิน					

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท* (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา (พ.ศ.)	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท	ประเภทธุรกิจ
4. พลตำรวจโทวิสนุ ปราสาททองโอสถ กรรมการ	53	- เศรษฐศาสตร์บัณฑิต Vanderbilt University, USA - บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต University of San Francisco, USA - รัฐศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยสุโขทัย ธรรมมาธิราช - Federal Bureau Investigation (FBI) National Academy - Director Accreditation Program (DAP) (2547) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) - Audit Committee Program (ACP) (2548) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) - Finance for Non-Finance Director (FN) (2548) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)	0.0	นายปราเสริฐ ปราสาททองโอสถ เป็นอาของพลตำรวจโทวิสนุ ปราสาททองโอสถ	2557-ปัจจุบัน	ผู้บัญชาการสำนักงานเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร	สำนักงานตำรวจแห่งชาติ	หน่วยงานราชการ
					2556-2557	รองจเรตำรวจ สำนักงานจเรตำรวจ	สำนักงานตำรวจแห่งชาติ	หน่วยงานราชการ
					2546-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน ธุรกิจสนามบิน และธุรกิจที่เกี่ยวข้อง
					2554-2556	รองผู้บัญชาการตำรวจ	สำนักงานตำรวจแห่งชาติ	หน่วยงานราชการ
					2547-ปัจจุบัน	ประธานกรรมการตรวจสอบ	บริษัท หลักทรัพย์ฟินันเซีย ไซรัส จำกัด	หลักทรัพย์
					ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด	บริหารจัดการ
					ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ไทยโคโพลิอูตสาหกรรมพลาสติก จำกัด	อุตสาหกรรมพลาสติก
					2553	รองผู้บัญชาการ	สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ	หน่วยงานราชการ

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท* (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา (พ.ศ.)	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท	ประเภทธุรกิจ
5. นายประดิษฐ์ ติมกุล กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม กรรมการบริหาร กรรมการรองผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบริหาร ผู้อำนวยการอาวุโส สำนัก ผู้อำนวยการใหญ่ สังกัดสำนัก ผู้อำนวยการใหญ่	57	- นิติศาสตรบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - ศิลปศาสตรบัณฑิต (รัฐศาสตร์) มหาวิทยาลัยรามคำแหง - Director Certification Program (DCP) (2546) รุ่น 29/2003 สมาคมส่งเสริมสถาบัน กรรมการบริษัทไทย (IOD)	0.47	ไม่มี	2550-ปัจจุบัน	กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม กรรมการบริหาร กรรมการรอง ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบริหาร ผู้อำนวยการอาวุโส สำนัก ผู้อำนวยการใหญ่ สังกัด สำนักผู้อำนวยการใหญ่	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน ธุรกิจ สนามบิน และธุรกิจที่ เกี่ยวข้อง
					2556-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท บางกอก มีเดีย แอนด์ บรอด คาสติ้ง จำกัด	วิทยุและโทรทัศน์
					2555-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท โรงพยาบาลกรุงเทพเชียงใหม่ จำกัด	โรงพยาบาลเอกชน
					2555-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท บางกอกแอร์เวย์ทอร์นิ่งแอนด์ จำกัด	การให้บริการครัวการบิน
					2529-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท เปาโลเมดิค จำกัด	โรงพยาบาลเอกชน
					2553-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท บีเอซี คุร์เมท์ เฮาส์ จำกัด	ร้านอาหาร
					2550-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท บางกอกแอร์เวย์ส โฮลดิ้ง จำกัด	การถือหุ้นในบริษัทอื่น
					2547-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ไทยปีโตรเลียมเซอร์วิส จำกัด	โกดัง หรือคลังสินค้า
					2547-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ครัวการบินกรุงเทพ จำกัด	ให้บริการด้านครัวการบิน
					2547-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวิลด์ ไวด์ไฟลท์เซอร์วิส จำกัด	บริการภาคพื้น และการ ให้บริการในลานจอดและ อุปกรณ์ภาคพื้น
					2547-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ดับบลิวเอฟเอสพีจีคาร์โก้ จำกัด	ให้บริการคลังสินค้า
					2538-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท เซาท์ อีสท์ แอร์ จำกัด	ที่ปรึกษา
					2536-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท สมิตีเวช จำกัด (มหาชน)	โรงพยาบาลเอกชน

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท* (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา (พ.ศ.)	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท	ประเภทธุรกิจ
					2537-ปัจจุบัน	กรรมการที่ปรึกษาประธานคณะผู้บริหาร	บริษัท กรุงเทพอุตสาหกรรม จำกัด (มหาชน)	โรงพยาบาลเอกชน
					2535-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท พาราไดซ์ ซุปเปอร์มาร์เก็ต จำกัด	ค้าปลีก
					2536-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ศูนย์การแพทย์ไทย จำกัด (มหาชน)	โรงพยาบาลเอกชน
					2535-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท บางกอกโกลเด้นไลฟ์ จำกัด	สถานบริการด้านการกีฬา
					2535-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ประสิทธิภาพพัฒนา จำกัด (มหาชน)	โรงพยาบาลเอกชน
					2532-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท บางกอกแอร์ทัวร์ (1988) จำกัด	จำหน่ายตั๋วเครื่องบิน
6. นางนฤมล น้อยอำ กรรมการ	58	<ul style="list-style-type: none"> - ปริญญาโท ด้านบริหารธุรกิจ (สาขาการเงินการธนาคาร) มหาวิทยาลัยออร์เทกซ์ สหรัฐอเมริกา - ปริญญาตรี เศรษฐศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยม) การเงินและการคลัง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - ประกาศนียบัตร หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน (ว.ด.ท.รุ่นที่ 15) - หลักสูตรการเมืองการปกครอง ในระบอบประชาธิปไตย สำหรับนักบริหารระดับสูง รุ่นที่ 13 - สถาบันพระปกเกล้า (ปปร.13) 	0.0	ไม่มี	ปัจจุบัน	ประธานเจ้าหน้าที่บริหารด้านการเงิน	บริษัท กรุงเทพอุตสาหกรรม จำกัด (มหาชน)	โรงพยาบาลเอกชน
						กรรมการ	สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย	ดูแลบริษัทจดทะเบียน
						กรรมการ	บริษัท สมิตีเวช จำกัด (มหาชน)	โรงพยาบาลเอกชน
						กรรมการ	บริษัท ประสิทธิภาพพัฒนา จำกัด (มหาชน)	โรงพยาบาลเอกชน
						กรรมการ	บริษัท เปาโลเมดิค จำกัด	โรงพยาบาลเอกชน
						กรรมการ	บริษัท เปาโล สมุทรปราการ จำกัด	โรงพยาบาลเอกชน
						กรรมการ	บริษัท ศูนย์การแพทย์ไทย จำกัด (มหาชน)	โรงพยาบาลเอกชน

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท* (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา (พ.ศ.)	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท	ประเภทธุรกิจ
		- TLCA Leadership Development Program “Enhancing Competitiveness” - สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย - Financial Executive Development Program รุ่นที่ 12 The Thai Institute of Banking and Finance for Executives from Financial Institutions						
7. นายศรีภพ สารสาส กรรมการ กรรมการอิสระ ประธานกรรมการตรวจสอบ	58	- วิทยาศาสตร์บัณฑิต(เทคนิคการแพทย์) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - MBA, University of Southern California - Director Certification Program (DCP) รุ่น 22 (Certificate & Diploma) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) - Audit Committee Program (ACP) รุ่น 1 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)	ไม่มี	ไม่มี	2556-ปัจจุบัน	กรรมการ กรรมการอิสระประธาน กรรมการตรวจสอบ	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน ธุรกิจสนามบิน และธุรกิจที่เกี่ยวข้อง
					2556-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท สุราษฎร์ธานี จำกัด (มหาชน)	ผลิตแคลเซียมคาร์บอเนต
					2551-ปัจจุบัน	กรรมการตรวจสอบกรรมการอิสระ	บริษัท กรุงเทพคูดิติเวจการ จำกัด (มหาชน)	โรงพยาบาลเอกชน
					2551-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ปรุส (2008) จำกัด	อสังหาริมทรัพย์
					2551-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ชันซ์ จำกัด	บริการด้านธุรกิจ
					2551-ปัจจุบัน	กรรมการตรวจสอบกรรมการอิสระ	บริษัท เกียรติธนาขนสง จำกัด (มหาชน)	บริการด้านการขนส่งทางบก
					2547-ปัจจุบัน	กรรมการตรวจสอบกรรมการอิสระ	บริษัท แอดวานซ์ อินโฟเมชั่น เทคโนโลยี จำกัด (มหาชน)	บริการเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการ ถือหุ้นใน บริษัท* (%)	ความสัมพันธ์ทาง ครอบครัวกับ กรรมการหรือ ผู้บริหารรายอื่น	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา (พ.ศ.)	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท	ประเภทธุรกิจ
8. พลเอกวิชัย ขาทิพย์ กรรมการ กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ	69	- วิทยาศาสตรบัณฑิต โรงเรียน นาขรวิทยพระจุลจอมเกล้า - วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่น 399 - รัฐปศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยกรุงเทพ-ธนบุรี - Director Certificate Program (DCP) (2551) รุ่น 105/2009 สมาคมส่งเสริมสถาบัน กรรมการบริษัทไทย (IOD) - Audit Committee Program (ACP) (2552) สมาคมส่งเสริมสถาบัน กรรมการบริษัทไทย (IOD) - The Role of Chairman Program (RCM) (2551) รุ่น 28 สมาคมส่งเสริมสถาบัน กรรมการบริษัทไทย (IOD) - Leadership Program สถาบัน วิทยาการตลาดทุน - Politics and Governance in Democratic Systems for Executive Course สถาบันพระปกเกล้า	0.0	ไม่มี	2546-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน ธุรกิจ สนามบิน และธุรกิจที่ เกี่ยวข้อง
					2556-ปัจจุบัน	กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน ธุรกิจ สนามบิน และธุรกิจที่ เกี่ยวข้อง
					2555-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท นิปปอนแพ็ค (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)	ผลิตและจำหน่ายบรรจุ ภัณฑ์พลาสติก
					2552-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ทรูซิกดีไฟว์ จำกัด (มหาชน)	ดำเนินธุรกิจด้านสื่อ โฆษณาประชาสัมพันธ์ และจัดงานอีเว้นท์
					2549-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท วนชัยกรุ๊ป จำกัด (มหาชน)	จำหน่ายยางแอสฟัลท์
					2548-ปัจจุบัน	ที่ปรึกษา	บริษัท ทิปโก้แอสฟัลต์ จำกัด (มหาชน)	ผลิตกัณฑ์ยางมะตอย
					2553-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ชินเสียนเยอะเป่า จำกัด	หนังสือพิมพ์
					2557-ปัจจุบัน	กรรมการอิสระ	บริษัท แม็คกรุ๊ป จำกัด (มหาชน)	ผลิตและจำหน่ายเครื่อง แต่งกาย

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการ ถือหุ้นใน บริษัท* (%)	ความสัมพันธ์ทาง ครอบครัวกับ กรรมการหรือ ผู้บริหารรายอื่น	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา (พ.ศ.)	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท	ประเภทธุรกิจ
9. นายเจมส์ แพททริก รูนิย์ ⁽¹⁾ กรรมการ กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ หมายเหตุ : ⁽¹⁾ พ้นจากตำแหน่งโดย มีผลตั้งแต่วันที่ 4 ตุลาคม 2558	77	- MBA Texas A&M Internationnal University, USA Certificate Far Eastern Studies, Yale University - Director Certification Program (DCP) (2547) สมาคมส่งเสริมสถาบัน กรรมการบริษัทไทย (IOD) - Chartered Director Class (CDC) (2551) สมาคมส่งเสริม สถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) - Diploma The Lakeside School	0.0	ไม่มี	2556-2558	กรรมการอิสระกรรมการ ตรวจสอบ	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน ธุรกิจ สนามบิน และธุรกิจที่ เกี่ยวข้อง
					2537-2556	กรรมการ	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	
					2555-2558	กรรมการ	บริษัท คับบลิว ซีเอ จำกัด	ขนส่ง
					2546-2558	กรรมการ	บริษัท ผลิตภัณฑ์ตราเพชร จำกัด (มหาชน)	ผลิตและจำหน่าย ผลิตภัณฑ์หลังคา
					2546-2558	กรรมการ	บริษัท สมิตีเวช จำกัด (มหาชน)	โรงพยาบาลเอกชน
					2546-2558	กรรมการ	บริษัท พาราดีม เอเชีย จำกัด	การลงทุน
					2546-2558	กรรมการ	บริษัท มายเรียด วัสดุ จำกัด	การลงทุน
					2541-2558	กรรมการ	บริษัท เอเชีย เวิร์ค เทเลวิชั่น จำกัด	ผลิตภาพยนตร์ และการ ออกอากาศ
					2540-2558	ผู้บริหาร	ไทย คันทรี คลับ	สนามกอล์ฟ
					2537-2558	กรรมการ	โรงเรียนสถานสอนภาษาสมาคมนักเรียนเก่า สหรัฐอเมริกา	โรงเรียนสอนภาษา
					2526-2558	กรรมการ	บริษัท แท็กซี่แพลน จำกัด (กรุงเทพ)	การวางแผนด้านภาษี
					2526-2558	กรรมการ	บริษัท แท็กซี่แพลน เซอร์วิสเซส จำกัด (สิงคโปร์)	การวางแผนด้านภาษี
					2522-2558	ประธาน	บริษัท เจ.พี. รูนิย์ แอนด์ แอช โซซิเอทส์ จำกัด	ที่ปรึกษาทางธุรกิจ

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท* (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา (พ.ศ.)	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท	ประเภทธุรกิจ
10. นายสหรัตน์ เพ็ญกุล ⁽²⁾ กรรมการ กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ หมายเหตุ : ⁽²⁾ ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการของบริษัทฯ ตามมติที่ประชุมกรรมการบริษัทครั้งที่ 12/2558 ซึ่งประชุมเมื่อวันที่ 24 ธันวาคม 2558 แทน นายเจมส์ แพ็ททริค รูนิย์ ซึ่งพ้นจากตำแหน่ง และได้รับการจดทะเบียนเข้าเป็นกรรมการกับกระทรวงพาณิชย์เมื่อวันที่ 7 มกราคม 2559	51	- รัฐประศาสนศาสตร์บัณฑิต บริหารการคลัง จุฬาลงกรณ์ มหาวิทยาลัย - M.B.A. International Banking, Texas A&M International University, U.S.A. - Director Certificate Program รุ่น 131/2010 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการ บริษัทไทย (IOD)	0.0	ไม่มี	2558-ปัจจุบัน	กรรมการอิสระกรรมการ ตรวจสอบ	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน ธุรกิจ สนามบิน และธุรกิจที่ เกี่ยวข้อง
					2544-ปัจจุบัน	ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ	บริษัท บริหารสินทรัพย์สุขุมวิท จำกัด	
					ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท โกรอ๊ป 2014 จำกัด	
					ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท พาสนุก จำกัด	
					ปัจจุบัน	หุ้นส่วนผู้จัดการ	ห้างหุ้นส่วนจำกัด ธรรมาพาสนุก	
11. นายคริสทอป โคมินิค โรเบิร์ต คลาเรนซ์ รองผู้อำนวยการใหญ่อาวุโส ฝ่ายช่าง	48	- Bachelor Mathematics & Physics Lycee Montaigne, Bordeaux - Master Aeronautical Engineering (Ingenieur d'Etudes et d'exploitation de l'Aviation civile) French National School of Civil Aviation	0.0	ไม่มี	2550-ปัจจุบัน	รองผู้อำนวยการใหญ่ อาวุโส ฝ่ายช่าง	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน ธุรกิจ สนามบิน และธุรกิจที่ เกี่ยวข้อง
					2547-2550	รองผู้อำนวยการใหญ่ฝ่าย ช่าง	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการ ถือหุ้นใน บริษัท* (%)	ความสัมพันธ์ทาง ครอบครัวกับ กรรมการหรือ ผู้บริหารรายอื่น	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง				
					ช่วงเวลา (พ.ศ.)	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท	ประเภทธุรกิจ	
12. นายปีเตอร์ วิสเนอร์ รองผู้อำนวยการใหญ่อาวุโส ฝ่ายบริหารเครือข่ายการบิน และผลิตภัณฑ์	72	- Commercial Diploma in Trade & Transport, Natural AG Basel	0.0	ไม่มี	2553-ปัจจุบัน	รองผู้อำนวยการใหญ่ อาวุโส ฝ่ายบริหารเครือข่าย การบินและผลิตภัณฑ์	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน ธุรกิจ สนามบิน และธุรกิจที่ เกี่ยวข้อง	
					2543-2553	รองผู้อำนวยการใหญ่ อาวุโส ฝ่ายการตลาด	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)		
13. หม่อมหลวงนันทิกา วรวรรณ รองผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่าย โฆษณาและประชาสัมพันธ์	59	- ปริญญาตรี คณะการท่องเที่ยว Glion , Ecole Hôtelière Tourisme , Switzerland	0.0	ไม่มี	2547-ปัจจุบัน	รองผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่าย โฆษณาและประชาสัมพันธ์	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน ธุรกิจ สนามบิน และธุรกิจที่ เกี่ยวข้อง	
					2550-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท สีนทรัพย์สุขโขทัย จำกัด		กิจการโรงแรม
					ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ทีเอชเอ็น เน็ตเวิร์ค จำกัด		ผลิตรถจักรยาน
					ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท สมุยพาร์คอเนก จำกัด		อสังหาริมทรัพย์
14. นางอาริญา ปราสาททองโอสถ รองผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายขาย	49	- BA in Arts มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ - MBA, National University, USA - Director Certificate Program รุ่น 193/2014 สมาคมส่งเสริม สถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) - TLCA Executive Development Program ของ สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย (EDP 9)	7.38	นายปราเสริฐ ปราสาททอง โอสถเป็นบิดา ของนางอาริญา ปราสาททอง โอสถ นายพุฒิพงศ์ ปราสาททองโอสถ เป็นพี่ของนางอา ริญา ปราสาททอง โอสถ	2549-ปัจจุบัน	รองผู้อำนวยการใหญ่ฝ่าย ขาย	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน ธุรกิจ สนามบิน และธุรกิจที่ เกี่ยวข้อง	
					2555-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ริชเนส แอนด์ เวลดี จำกัด		น้ำดื่ม
					2555-ปัจจุบัน	กรรมการ	ห้างหุ้นส่วนจำกัด เกาะช้างแอดคอม	ตัวแทนจัดหาที่พัก	
					2550-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ตราดสีทอง จำกัด	กิจการค้าส่งพืชผล ทางการเกษตร	
					2547-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท กรุงเทพลิมุซีน จำกัด	บริการรับ-ส่งผู้โดยสาร	
					2541-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท บางกอก แทรเวล คลับ จำกัด	ตัวแทนธุรกิจท่องเที่ยว	
					2541-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ฟ้าไทย ฮอติเคิลส์ จำกัด	ตัวแทนธุรกิจท่องเที่ยว	
					2538-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท สมุยแอดคอม จำกัด	ตัวแทนจัดการที่พัก	

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท* (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา (พ.ศ.)	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท	ประเภทธุรกิจ
					2537-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท สมุยปาล์มบีชรีสอร์ท จำกัด	โรงแรม
					2537-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท พาราไดซ์ช้อปปิ้ง จำกัด	จัดจำหน่ายสินค้าที่ระลึก
					2532-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท บางกอกแอร์ทัวร์ (1998) จำกัด	ตัวแทนธุรกิจท่องเที่ยว
					ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท สมุยปาล์มบีชรอยัลวิง จำกัด	โรงแรม
15. นายณรงค์ชัย ถนัดช่างแสง รองผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่าย สนามบิน	64	- วิทยาศาสตรบัณฑิต สาขาฟิสิกส์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	ไม่มี	ไม่มี	2557-ปัจจุบัน	รองผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่าย สนามบิน	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน ธุรกิจ สนามบิน และธุรกิจที่ เกี่ยวข้อง
					2556-2557	รองรองผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายสนามบิน	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	
					2552-2555	รองผู้อำนวยการท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ	บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสนามบิน และธุรกิจ ที่เกี่ยวข้อง
					2552	ผู้ช่วยกรรมการผู้อำนวยการ ใหญ่	บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	
16. นายวิโรจน์ สติธโรปกรณ์ รองผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่าย บัญชี	57	- บัญชีบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - Director Accreditation Program (DAP) (2556) สมาคมส่งเสริมสถาบัน กรรมการบริษัทไทย (IOD)	0.0	ไม่มี	2547-ปัจจุบัน	รองผู้อำนวยการใหญ่ฝ่าย บัญชี	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน ธุรกิจ สนามบิน และธุรกิจที่ เกี่ยวข้อง
					2555-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด	
					2555-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท บางกอกแอร์เคเอทีริงกูเกิด จำกัด	ให้บริการด้านครีวการบิน
					2553-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท สมุยปาล์มบีชรีสอร์ท จำกัด	โรงแรม
					2553-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท สมุยปาล์มบีชรีสอร์ทรอยัลวิง จำกัด	โรงแรม
2547-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท เคเวีย จำกัด	ออกแบบและพัฒนา ซอฟต์แวร์ วางระบบ เทคโนโลยีสารสนเทศ					

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท* (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา (พ.ศ.)	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท	ประเภทธุรกิจ
17. นายพรต เสตสุวรรณ รองผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายการตลาด	53	- Bachelor of Accounting and Management, Benedictine College Kansas, USA - ปริญญาโทด้านการจัดการ สถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจ ศศินทร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	0.0	ไม่มี	2551-ปัจจุบัน	รองผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายการตลาด	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน ธุรกิจสนามบิน และธุรกิจที่เกี่ยวข้อง
18. นายปิง ฌ กลาง รองผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายนิตยภัตองค์กร ⁽³⁾ หมายเหตุ : ⁽³⁾ พ้นจากตำแหน่งโดยมีผลตั้งแต่วันที่ 30 กันยายน 2558	57	- ปริญญาตรีวิทยาศาสตร์คอมพิวเตอร์ College of Wooster - Aviation Management Program, Central Missouri State University - การบริหารจัดการสนามบิน มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ - Maintenance Management & Aviation Engineering/ International Air law/ Aircraft Accident Investigation (AAI) Techniques & Regulations/ AAI Management/ Air Route Planning & Development/ Aviation Crisis Communications/ Aviation Weather Risk Management, Legal Principles for Aviation Regulators and Managers, Singapore Aviation Academy (SAA)	0.0	ไม่มี	2557-2558	รองผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายนิตยภัตองค์กร	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน ธุรกิจสนามบิน และธุรกิจที่เกี่ยวข้อง
					2556-2558	ที่ปรึกษาด้านวางแผนกลยุทธ์	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	
					2555-ปัจจุบัน	ที่ปรึกษากรรมการ ผู้อำนวยการใหญ่	ศูนย์การแพทย์โรงพยาบาลกรุงเทพ	โรงพยาบาลเอกชน
					2547-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท เดเวีย จำกัด	ออกแบบและพัฒนาซอฟต์แวร์เทคโนโลยีสารสนเทศ
					2544-2556	รองผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายสารสนเทศ	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน ธุรกิจสนามบิน และธุรกิจที่เกี่ยวข้อง
					2553-2554	ที่ปรึกษากรรมการ ผู้อำนวยการใหญ่ และ ประธานคณะผู้บริหาร	บริษัท กรุงเทพดุสิตเวชการ จำกัด (มหาชน)	

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการ ถือหุ้นใน บริษัท* (%)	ความสัมพันธ์ทาง ครอบครัวกับ กรรมการหรือ ผู้บริหารรายอื่น	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา (พ.ศ.)	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท	ประเภทธุรกิจ
		- Flight Operation Management สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) - Aviation Finance Intellectual Property Law, Euromoney Training - Aviation Management Workshops องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) - The European Association of Aerospace Industries, The European Centre for the Aerospace and Aviation Industries, Singapore Aviation Academy (SAA) - หลักสูตรนักบินส่วนบุคคล โรงเรียนไทย เทคโนโลยีการบิน (TGAT) (Ground School) - Chiangmai Flying Club โรงเรียนการบิน (Flight School) - Instrument Rating and Multi-Engine Rating Ground School (TGAT) (Ground School) - Civil Aviation Training Center (Flight School)			2553-2554	ประธานกรรมการ	บริษัท กรีนไลน์ ซินเนอริจี้ จำกัด	ให้บริการวางระบบ Back Office และ Hospital Information System

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการ ถือหุ้นใน บริษัท* (%)	ความสัมพันธ์ทาง ครอบครัวกับ กรรมการหรือ ผู้บริหารรายอื่น	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา (พ.ศ.)	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท	ประเภทธุรกิจ
19. นาวาอากาศโท สราวุธ ทองเล็ก รองผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่าย ปฏิบัติการบิน ⁽⁴⁾ รักษาการผู้อำนวยการ ฝ่าย ปฏิบัติการบิน นักบินที่ 1 หมายเหตุ : ⁽⁴⁾ พ้นจากตำแหน่งโดย มีผลตั้งแต่วันที่ 31 ตุลาคม 2558	55	- วิทยาศาสตรบัณฑิต โรงเรียน นายเรืออากาศ กองทัพอากาศ - การบริหารจัดการ โรงเรียนเสนาธิการทหารอากาศ กองทัพอากาศ - Senior Executive Program, SASIN - หลักสูตรครุการบิน โรงเรียนการบิน กองทัพอากาศ - หลักสูตรข่าวกรองและความ มั่นคง กองทัพอากาศ - Human Factor within Safety Management Systems องค์กรการบินพลเรือนระหว่าง ประเทศ - Airline Operational Efficiency องค์กรการบินพลเรือนระหว่าง ประเทศ - Fatigue Risk Management องค์กรการบินพลเรือนระหว่าง ประเทศ - Crisis Management Team Training Course บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	0.0	ไม่มี	2555-2558	รองผู้อำนวยการใหญ่ฝ่าย ปฏิบัติการบิน / รักษาการ ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการ บิน นักบินที่ 1	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน ธุรกิจ สนามบิน และธุรกิจที่ เกี่ยวข้อง
					2552-2554	ผู้ช่วยรองผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายปฏิบัติการบิน / รักษาการ ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการบิน / หัวหน้าครูฝึกเครื่องช่วยฝึก บินสำหรับนักบินฝูงบิน ATR / ครูฝึกเครื่องช่วยฝึกบิน สำหรับนักบินฝูงบิน ATR / ครูฝึกภาคอากาศสำหรับ นักบินฝูงบิน ATR / ผู้ ตรวจสอบมาตรฐานการบิน	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	
					2550-2552	ผู้จัดการอาวุโส ส่วนจัดตาราง บิน / รักษาการผู้อำนวยการ ฝ่ายปฏิบัติการบิน / หัวหน้าครู ฝึกเครื่องช่วยฝึกบินสำหรับ นักบินฝูงบิน ATR / ครูฝึก เครื่องช่วยฝึกบินสำหรับ นักบินฝูงบิน ATR / ครูฝึกภาค อากาศสำหรับนักบินฝูงบิน ATR / ผู้ตรวจสอบมาตรฐาน การบิน นักบินที่ 1	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท* (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีซ้อนหลัง			
					ช่วงเวลา (พ.ศ.)	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท	ประเภทธุรกิจ
20. นายเกษม อากเนษสุวรรณ รองผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายตรวจสอบภายใน	67	<ul style="list-style-type: none"> - ปริญญาโทบัญชีมหาวิทยาลัย รุสเวลท์ - บัญชีบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - Director Certification Program (DCP) (2546) รุ่น 127/2553 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) - Director Accreditation Program (DAP) (2552) รุ่น 79/2552 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) - How to develop risk management plan (2556) รุ่น 4/2556 (IOD) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย 	0.0	ไม่มี	2555-ปัจจุบัน	รองผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายตรวจสอบภายใน	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน ธุรกิจสนามบิน และธุรกิจที่เกี่ยวข้อง
					2540-2555	ผู้อำนวยการส่วนงบประมาณและผู้ช่วยรองผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายการเงิน	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	
					ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท บีเอ็นเอชเมดิคอลเซ็นเตอร์ จำกัด	โรงพยาบาลเอกชน
					ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท เอเชียเสริมกิจลิซซิ่ง จำกัด	ลิซซิ่งเช่าซื้อ
					ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท เซาท์อีสท์แอร์ จำกัด	ที่ปรึกษา
					ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท เบสท์ อินโฟร์ จำกัด	เหมืองแร่
					2556	ผู้ช่วยรองผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายตรวจสอบภายใน	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน ธุรกิจสนามบิน และธุรกิจที่เกี่ยวข้อง
2550-2555	ผู้ช่วยรองผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายการเงิน	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)						
21. นางสาวณิญา เนตรประไพ รองรองผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบริหาร	50	<ul style="list-style-type: none"> - ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขา กฎหมายเศรษฐกิจ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - Corporate Governance for Executives รุ่น 1/2014 (CGE) สมาคมส่งเสริมสถาบัน 	0.0	ไม่มี	2558-ปัจจุบัน	รองรองผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบริหาร	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน ธุรกิจสนามบิน และธุรกิจที่เกี่ยวข้อง
					2554-2557	ผู้อำนวยการ ส่วนประกันภัย และสิทธิประโยชน์	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	
					2553-2554	รองผู้อำนวยการ ส่วนประกันภัยและสิทธิประโยชน์	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการ ถือหุ้นใน บริษัท* (%)	ความสัมพันธ์ทาง ครอบครัวกับ กรรมการหรือ ผู้บริหารรายอื่น	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา (พ.ศ.)	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท	ประเภทธุรกิจ
		กรรมการบริษัทไทย - Successful Formulation & Executive the Strategy รุ่น 20/2014 (SFE) สมาคมส่งเสริมสถาบัน กรรมการบริษัทไทย			2543-2553	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ ส่วน ประกันภัยและสิทธิ ประโยชน์	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	
					2555-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด	ให้บริการด้านครัวการบิน
22. นายอนวัช ลิละวัฒน์วัฒนา รองรองผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่าย การเงิน เลขานุการบริษัท	48	- วิทยาศาสตรบัณฑิตเอกพืช ไร่รณา มหาวิทยาลัยเกษตร ศาสตร์ - MBA , Cleveland State University - Director Certificate Program (2547) รุ่น 50 สมาคมส่งเสริม สถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)	0.0	ไม่มี	2555-ปัจจุบัน	รองรองผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายการเงิน	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน ธุรกิจ สนามบิน และธุรกิจที่ เกี่ยวข้อง
					2556-ปัจจุบัน	เลขานุการบริษัท	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	
					2558-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท บางกอก มีเดีย แอนด์ บรอดคาสติ้ง จำกัด	วิทยุและโทรทัศน์
					2536-2555	ผู้อำนวยการฝ่าย วางแผนธุรกิจ	ธนาคารธนชาต จำกัด (มหาชน)	ธนาคาร
23. พลอากาศโท เดชสิทธิ์ เจริญวงศ์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายปฏิบัติการบิน ⁽⁵⁾ หมายเหตุ ⁽⁵⁾ ได้รับแต่งตั้งวันที่ 1 พฤศจิกายน 2558 แทน นาวาอากาศ โทศราวุธ ทองเล็ก ซึ่งพ้นจากตำแหน่ง เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2558	58	- ปริญญาตรี วิศวกรรมอากาศยาน โรงเรียนนายเรืออากาศ	ไม่มี	ไม่มี	2558-ปัจจุบัน	รองกรรมการผู้อำนวยการ ใหญ่ ฝ่ายปฏิบัติการบิน	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน ธุรกิจ สนามบิน และธุรกิจที่ เกี่ยวข้อง
					2555-2558	นักบิน	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท* (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีซ้อนหลัง			
					ช่วงเวลา (พ.ศ.)	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท	ประเภทธุรกิจ
24 นางนฤมล ใจหนักแน่น เลขานุการ สำนักประธานคณะผู้บริหาร (ระดับรองผู้อำนวยการใหญ่)	61	- ปริญญาตรี สาขาบริหารธุรกิจ (บัญชี) มหาวิทยาลัยกรุงเทพ	0.4	ไม่มี	2555-ปัจจุบัน	เลขานุการสำนักประธานคณะผู้บริหาร (ระดับรองผู้อำนวยการใหญ่)	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน ธุรกิจสนามบิน และธุรกิจที่เกี่ยวข้อง
					2555-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท การบินกรุงเทพ บริการภาคพื้นจำกัด	ให้บริการภาคพื้นบริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้นดิน สนามบินสมุย
					2530-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท บางกอกแอร์เวย์สโฮลดิ้ง จำกัด	ลงทุนในบริษัทอื่น
					2555-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ไทยคาร์โกแอร์ไลน์ จำกัด	การขนส่งทางอากาศ
					ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท สมุยพาร์คอเวนิว จำกัด	ห้างสรรพสินค้า
					ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ไทยปีโตรเลียมเซอร์วิส จำกัด	โกดัง หรือคลังสินค้า
					ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท สมุยแอกคอม จำกัด	ตัวแทนจัดการที่พัก
					ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท สันททรัพย์สุโขทัย จำกัด	กิจการโรงแรม
					ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท กรุงเทพสากล จำกัด	บริการให้คำปรึกษาทางธุรกิจ
					ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ตราดสีทอง จำกัด	ค้าส่งพืชผลทางการเกษตร
					ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท บางกอกแทรเวลคลับ จำกัด	ตัวแทนธุรกิจท่องเที่ยว
					ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท บางกอกแอร์ทัวร์ (1998) จำกัด	ตัวแทนธุรกิจท่องเที่ยว
					ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท สมุยคอนวีเนียนสโตร์ จำกัด	ค้าปลีก
					ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ร้านอาหารสนามบิน จำกัด	ร้านอาหาร
2549-2554	ผู้อำนวยการอาวุโส สำนักผู้อำนวยการใหญ่	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน สนามบิน และธุรกิจที่เกี่ยวข้อง					

2. รายละเอียดของกรรมการ เจ้าหน้าที่บริหารและผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ ที่ดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการหรือเจ้าหน้าที่บริหารในบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง

รายชื่อกรรมการ	บริษัทฯ	รายชื่อบริษัท											
		บริษัทย่อย									บริษัทร่วม	บริษัทที่เกี่ยวข้อง	
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
1. นายปราเสริฐ ปราสาททองโอสถ	//, B, I				J								/, B, F, I
2. นายพุดพิงศ์ ปราสาททองโอสถ	/, H, F	J	J	J		J	J	J			/		
3. นายประดิษฐ์ ทิมกุล	/, D, G, H	/	/	/	/	/	/	/	/		/	/	
4. นายศรียุทธ สารสาส	C											A	
5. นายวิโรจน์ สติชโรปกรณ์	E		/			/							
6. นางสาวอณัญญา เนตรประไพ	E		/										
7. นางนฤมล ใจหนักแน่น	K	/			/								

หมายเหตุ:

/ = กรรมการ // = รองประธานกรรมการ A = กรรมการตรวจสอบ B = ประธานกรรมการบริหาร C = กรรมการอิสระและประธานกรรมการตรวจสอบ
D = ผู้อำนวยการอาวุโส E = รองผู้อำนวยการใหญ่ F = กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ G = กรรมการรองผู้อำนวยการใหญ่ H = กรรมการบริหาร
I = ประธานคณะผู้บริหาร J = ประธานกรรมการ K = เลขานุการสำนักประธานคณะผู้บริหาร (ระดับรองผู้อำนวยการใหญ่)

บริษัทย่อย

- บริษัท การบินกรุงเทพบริการภาคพื้น จำกัด
- บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด
- บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเว็ลด์ ไลน์ไฟลท์เซอร์วิส จำกัด
- บริษัท บางกอกแอร์เวย์สโฮลดิ้ง จำกัด
- บริษัท บางกอกแอร์เคเอทีริงเก็ด จำกัด
- บริษัท บีเอซี กูร์เมท์ เฮาส์ จำกัด
- บริษัท บางกอกแอร์เคเอทีริงสมุย จำกัด
- บริษัท เอสเอ เซอร์วิสเชส จำกัด
- บริษัท บีเอฟเอส คาร์โก้ ดีเอ็มเค จำกัด

บริษัทร่วม

- บริษัท ดับบลิวเอฟเอสพีจีคาร์โก้ จำกัด

บริษัทที่เกี่ยวข้อง

- บริษัท กรุงเทพอุตสาหกรรม จำกัด (มหาชน)

บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

เอกสารแนบ 2

รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการของบริษัทย่อย

1. รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการของบริษัทย่อย

รายชื่อกรรมการ	บริษัทย่อย								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1. นายปราเสริฐ ปราสาททองโอสถ				X					
2. นางวัลลีย์ ปราสาททองโอสถ				/					
3. นางสาวสมฤทัย ปราสาททองโอสถ		/	/					X	X
4. นางสาวปราไพ ปราสาททองโอสถ				/					
5. นายประดิษฐ์ ทิมกุล	/	/	/	/	/	/	/		
6. นายพุดพิงศ์ ปราสาททองโอสถ	X	X	X		X	X	X		
7. นางนฤมล ใจหนักแน่น	/			/					
8. นายประชา เหล่าจำเริญ		/	/		/	/	/		
9. นายเผด็จ ภูริปติภาน			/						
10. พลเอกคมกฤษ ศรียะพันธ์			/						
11. นายลินุส คโนเบิล		//			//	//	//		
12. นางสาวสุเจดา ชัยสวัสดิ์อารี						/	/		
13. นายจิน จัน ชิน ⁽¹⁾		/							
14. นายวิโรจน์ สติธโรปกรณ์		/			/				

รายชื่อกรรมการ	บริษัทย่อย								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
15. นางสาวอัญญา เนตรประไพ		/							
16. นายกิจจา งานทวี ⁽²⁾					/				
17. นางศิริลักษณ์ วัลยะเพชร ⁽³⁾					/				
18. นายสจ๊วต เจมส์ ซินแคลร์			//					//	//
19. นายแบร์รี แนนเบอร์ก			/						

หมายเหตุ:

1. /= กรรมการ // = กรรมการบริหาร X = ประธานกรรมการ
2. บริษัทย่อย หมายถึงบริษัทย่อยที่มีนัยสำคัญ เช่น มีรายได้เกินกว่าร้อยละ 10 ของรายได้รวมตามงบกำไรขาดทุนรวมของปีบัญชีล่าสุด

บริษัทย่อย	1. บริษัท การบินกรุงเทพบริการภาคพื้น จำกัด	2. บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด	3. บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวสต์ไวด์ไฟท์เซอร์วิสจำกัด
	4. บริษัท บางกอกแอร์เวย์สโฮลดิ้ง จำกัด	5. บริษัท บางกอกแอร์เคเอทีริงกูเก็ต จำกัด	6. บริษัท บีเอซี กูร์เมท์ เฮาส์ จำกัด
	7. บริษัท บางกอกแอร์เคเอทีริงสมุย จำกัด	8. บริษัท เอสเอ เซอร์วิสเชส จำกัด	9. บริษัท บีเอฟเอส คาร์โก้ ดีเอ็มเค จำกัด

- (1) พ้นจากตำแหน่งโดยมีผลตั้งแต่วันที่ 18 พฤษภาคม 2558
- (2) พ้นจากตำแหน่งโดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2558
- (3) พ้นจากตำแหน่งโดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2558

บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

เอกสารแนบ 3

รายละเอียดเกี่ยวกับหัวหน้างานตรวจสอบภายใน
และหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัท (Compliance)

1. รายละเอียดเกี่ยวกับหัวหน้างานตรวจสอบภายใน และหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัท (Compliance)

ชื่อ-นามสกุล / ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	ประสบการณ์ทำงาน		
			ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
1. นายเกษม อคเนย์สุวรรณ รองผู้อำนวยการใหญ่ฝ่าย ตรวจสอบภายใน	68	- ปริญญาตรี บัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - ปริญญาโท บัญชี มหาวิทยาลัยบูรพา ประเทศสหรัฐอเมริกา	2555-ปัจจุบัน	- รองผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายตรวจสอบภายใน	- บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
			2540-2555	- ผู้อำนวยการส่วนงบประมาณและผู้ช่วยรองผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายการเงิน	
			2533-2540	- ผู้จัดการทั่วไปฝ่ายควบคุม	- บริษัท โชนิไทย จำกัด
			2530-2532	- ผู้อำนวยการฝ่ายบัญชี	- บริษัท คิวลิธธานี จำกัด (มหาชน)
			2517-2530	- ผู้บริหารโครงการ-พัฒนาระบบคอมพิวเตอร์การจัดจำหน่าย น้ำมันของบริษัทฯ	- บริษัท เอสโซ่ ประเทศไทย จำกัด (มหาชน)
				- ผู้จัดการฝ่ายบริหารคลังน้ำมัน - หัวหน้าส่วนบัญชีโครงการ - รองผู้จัดการฝ่ายควบคุมภายใน - หัวหน้าส่วนตรวจสอบ - เจ้าหน้าที่ตรวจสอบ	
2. นายสมิตร ฤทธิพิศ ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบ ภายในและกำกับดูแลการ ปฏิบัติตาม	51	- ปริญญาตรี วิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขา สถิติ- คอมพิวเตอร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง - Mini MBA คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	2558-ปัจจุบัน	- ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายในและกำกับดูแลการปฏิบัติตาม	- บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
			2556-2558	- นักวิจัยกลยุทธ์	
			2551-2556	- ผู้อำนวยการฝ่ายสารสนเทศ	
			2541-2550	- ผู้จัดการส่วนพัฒนาระบบ	
			2537-2540	- เจ้าหน้าที่วิเคราะห์ระบบ	
			2534-2536	- เจ้าหน้าที่พัฒนาโปรแกรม	- Automation Workgroup Co.Ltd.
2531-2533	- เจ้าหน้าที่วิเคราะห์ระบบ	- บริษัท माणูครองเอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด			

ชื่อ-นามสกุล / ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	ประสบการณ์ทำงาน		
			ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
3. นายครรชิต คำแก้ว ผู้จัดการด้านความเสี่ยงและ กำกับดูแลการปฏิบัติงาน	37	- ปริญญาตรี มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีมหานคร หลักสูตร วิศวกรรมไฟฟ้า - ปริญญาโท มหาวิทยาลัย Ballarat, Australia หลักสูตร บริหารจัดการธุรกิจ (MBA) - ปริญญาโท มหาวิทยาลัย Portsmouth, UK หลักสูตร Strategic Quality Management	2556- ปัจจุบัน 2556 – 2556 2555 – 2555 2549 – 2553	- ผู้จัดการด้านความเสี่ยงและกำกับดูแลการปฏิบัติงาน (Risk and Compliance) - ผู้จัดการด้านปรับปรุงกระบวนการ (Process Improvement) - ผู้จัดการอาวุโส ด้านระบบการจัดการและการวางแผน (System Management and Planning) - Executive – Total Quality Management	- บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) - ธนาคารธนชาตจำกัด (มหาชน) - บริษัท เอ็มบีเค ฮอสพิทาลิตี้ แมเนจเม้นท์ จำกัด - SCICOM (MSC) BERHAD (597426H), Kuala Lumpur, Malaysia
4. นางสาว อัจฉริยา ปาลกะวงศ์ ณ อยุธยา ผู้จัดการส่วนตรวจสอบภายใน	31	- ปริญญาตรี บัญชี มหาวิทยาลัยรามคำแหง กรุงเทพฯ - ปริญญาโท จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย หลักสูตร การกำกับดูแลกิจการ	2556 – ปัจจุบัน 2555 – 2556 2553-2555 2549 – 2553	- ผู้จัดการส่วนตรวจสอบภายใน - ผู้ตรวจสอบภายในอาวุโส - ผู้ตรวจสอบภายใน - ผู้ช่วยผู้ตรวจสอบบัญชี	- บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) - บริษัท โกลเด้น แลนด์ เรสซิเด้นซ์ จำกัด - บริษัท แคนาดอล กรุ๊ป จำกัด - บริษัท ไพร์ชวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอบี เอเอส จำกัด
5. นางสาวนภารัตน์ หาญพานิช เจ้าหน้าที่วิเคราะห์ความเสี่ยง	31	- ปริญญาตรี บัญชี มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ - ปริญญาโท University of Essex	2557 – ปัจจุบัน 2556-2557 2551 –2553	- เจ้าหน้าที่วิเคราะห์ความเสี่ยง - เจ้าหน้าที่วิเคราะห์สินเชื่อ - ผู้ช่วยผู้สอบบัญชี	- บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) - ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) - บริษัท ดีลรอยท์ ฟูซ โธมัทสு ไชยศ สอบ บัญชี จำกัด

ชื่อ-นามสกุล / ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	ประสบการณ์ทำงาน		
			ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
6. นายคุณากร นิยมานนท์ เจ้าหน้าที่กำกับดูแลการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์	27	- ปริญญาตรี เศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์	2558 – ปัจจุบัน 2554-2558 2553 –2554	- เจ้าหน้าที่กำกับดูแลการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ - เจ้าหน้าที่วิเคราะห์สถิติ - Credit Controller	- บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) - บริษัท คิง เพาเวอร์ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด
7. นางสาวสิริธร โกศลวัฒนา ⁽¹⁾ ผู้ตรวจสอบภายใน	29	- ปริญญาตรี บัญชี มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ - ปริญญาโท จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการ	2556-2558 2553-2556 2552-2553	- ผู้ตรวจสอบภายใน - เจ้าหน้าที่ตรวจสอบทั่วไป - เจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายใน	- บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) - บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) - บริษัท เขียวสุรัตน์ กรุ๊ปส์ จำกัด (มหาชน)
8. นางสาวปรีณัฐ ศรียานงค์ ผู้ตรวจสอบภายใน	28	- ปริญญาตรี บัญชี มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย	2557 – ปัจจุบัน 2553 – 2556	- ผู้ตรวจสอบภายใน - ผู้ช่วยผู้สอบบัญชีอาวุโส	- บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) - บริษัท ไฟร์ชวอเคอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอบีเอส จำกัด
9. นางสาววัลลภา พิรวรรณท์ ผู้ตรวจสอบภายใน	25	- ปริญญาตรี บัญชี มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย - ปริญญาโท วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต การตรวจสอบภายใน มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย	2558 – ปัจจุบัน 2557 - 2558	- ผู้ตรวจสอบภายใน - ผู้ช่วยผู้สอบบัญชี	- บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) - บริษัท โปรเฟสชั่นนอลอดิทิฟติ้ง เซอร์วิส จำกัด

หมายเหตุ: ⁽¹⁾ นางสาวสิริธร โกศลวัฒนา ลาออกจากบริษัทฯ โดยมีผลวันที่ 25 กันยายน 2558

บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

เอกสารแนบ 4

รายละเอียดเกี่ยวกับรายการประเมินทรัพย์สิน

-ไม่มี-

บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

เอกสารแนบ 5

รายละเอียดอื่นๆ

-ไม่มี-