



แบบแสดงรายการข้อมูล ประจำปี (แบบ 56-1)

---

บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562

## สารบัญ

<b>ส่วนที่ 1</b>	<b>การประกอบธุรกิจ</b>	
	1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ	ส่วนที่ 1 หน้าที่ 2
	2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ	ส่วนที่ 1 หน้าที่ 13
	3. ปัจจัยความเสี่ยง	ส่วนที่ 1 หน้าที่ 35
	4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ	ส่วนที่ 1 หน้าที่ 44
	5. ข้อพิพาททางกฎหมาย	ส่วนที่ 1 หน้าที่ 67
	6. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น	ส่วนที่ 1 หน้าที่ 68
<b>ส่วนที่ 2</b>	<b>การจัดการและการกำกับดูแลกิจการ</b>	
	7. ข้อมูลหลักทรัพย์และผู้ถือหุ้น	ส่วนที่ 2 หน้าที่ 2
	8. โครงสร้างการจัดการ	ส่วนที่ 2 หน้าที่ 4
	9. การกำกับดูแลกิจการ	ส่วนที่ 2 หน้าที่ 33
	10. ความรับผิดชอบต่อสังคม	ส่วนที่ 2 หน้าที่ 36
	11. การควบคุมภายในและการบริหารจัดการความเสี่ยง	ส่วนที่ 2 หน้าที่ 45
	12. รายการระหว่างกัน	ส่วนที่ 2 หน้าที่ 48
<b>ส่วนที่ 3</b>	<b>ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน</b>	
	13. ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ	ส่วนที่ 3 หน้าที่ 2
	14. การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ	ส่วนที่ 3 หน้าที่ 4
<b>ส่วนที่ 4</b>	<b>การรับรองความถูกต้องของข้อมูล</b>	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 เพื่อเป็นสายการบินที่ดีที่สุดในเอเชีย

### พันธกิจ

บริษัทฯ มุ่งมั่นเป็นสายการบินที่ดีที่สุดของเอเชีย โดยมีพันธกิจในการดำเนินงานดังนี้

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

### แผนกลยุทธ์องค์กร

#### 1. ด้านการจัดการองค์กร

มีระบบบริหารจัดการที่ดี การดำเนินงานต้องมีประสิทธิภาพ โดยมีการกำหนดแผนพัฒนาและส่งเสริมนโยบายด้านความปลอดภัย ด้านคุณภาพและความมั่นคง

#### 2. ด้านบุคลากร

ส่งเสริมและพัฒนาการเรียนรู้ในด้านการทำงาน โดยมุ่งเน้นพัฒนาและบริหารจัดการ โครงสร้างองค์กร ปรับปรุงกระบวนการทำงาน และเพิ่มขีดความสามารถในการทำงาน

#### 3. ด้านการแข่งขัน

สร้างความแตกต่างในสินค้าและบริการโดยเน้นการสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้า สร้างความแข็งแกร่งด้านเครือข่ายเส้นทางบินและขยายพันธมิตร มีประสิทธิภาพในการจัดการและบริหารต้นทุน โดยพัฒนาทบทวนและปรับปรุงคุณภาพสินค้าและการให้บริการอย่างต่อเนื่อง

#### 4. ด้านความรับผิดชอบต่อสังคม

ให้การสนับสนุนและมีส่วนร่วมในการให้บริการและบำเพ็ญประโยชน์ต่อสังคมอย่างต่อเนื่อง

## ความป็นมาของบริษัทฯ

นายแพทย์ปราเสริฐ ปราสาททองโอสถ ได้ก่อตั้งธุรกิจสายการบินขึ้นในปี 2511 โดยจัดตั้งเป็นแผนกการบินของ บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัดซึ่งนายแพทย์ปราเสริฐ ปราสาททองโอสถ เป็นเจ้าของ หลังจากนั้นในปี 2527 จึงได้ก่อตั้ง บริษัท สหกลแอร์ จำกัดขึ้น เพื่อรับโอนกิจการต่างๆ ซึ่งรวมถึงแผนกการบินจากบริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด และในภายหลังได้เปลี่ยนชื่อเป็น บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด

บริษัทฯ ได้เริ่มให้บริการเที่ยวบินแบบประจำอย่างเป็นทางการ ภายใต้ชื่อปัจจุบันคือ “สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส” นับตั้งแต่ปี 2529 เป็นต้นมา และในปี 2532 บริษัทฯ ได้สร้างสนามบินแห่งแรกที่เกาะสมุย ซึ่งในขณะนั้นเป็นช่วงเริ่มต้นของการพัฒนาเกาะสมุยให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวนานาชาติ โดยบริษัทฯ ได้เริ่มดำเนินงานในสนามบินสมุย และได้รับอนุญาตให้ทำการบินในเส้นทางการบินแรกคือ กรุงเทพ-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 และลดความถี่ของเที่ยวบินในเส้นทางกรุงเทพ-สมุยลง พร้อมกันนี้บริษัทฯ เริ่มดำเนินงานในส่วนของโรงซ่อมอากาศยานที่สนามบินดอนเมืองและเข้าเป็นสมาชิกของ IATA Billing and Settlement Plan (“BSP”) ซึ่งทำให้บริษัทฯ เพิ่มฐานการขาย และยังสามารถรับชำระราคาบัตรโดยสารที่จำหน่ายผ่านผู้แทนจำหน่ายบัตรโดยสารที่ได้รับอนุญาตจาก IATA ผ่านระบบชำระเงินของธนาคารที่บริหารจัดการโดย IATA ได้ จนกระทั่งในปี 2545 จึงได้เข้าเป็นสมาชิกสามัญของ IATA ซึ่งหมายถึงการเข้าสู่มาตรฐานความปลอดภัยในการบินพาณิชย์สากลนานาชาติภายใต้ IATA Operational Safety Audit (“IOSA”) และการมีสิทธิออกเสียงเรื่องอัตราค่าโดยสาร และในปี 2549 บริษัทฯ ได้เริ่มดำเนินกิจการสนามบินแห่งที่สามคือสนามบินตราด

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทฯ มีทุนจดทะเบียนจำนวน 2,100,000,000 บาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญจำนวน 2,100,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท และมีทุนชำระแล้วจำนวน 2,100,000,000 บาท

## การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญและรางวัลเกียรติคุณของบริษัทฯในช่วงปี 2558 จนถึงปัจจุบัน

ปี	พัฒนาการที่สำคัญและรางวัลเกียรติคุณ
2558	<ul style="list-style-type: none"> <li>● บริษัทฯ ได้รับรางวัลสายการบินระดับภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกยอดเยี่ยมประจำปี 2558 (Asia Pacific Regional Airline of the Year) จาก CAPA (Center for Asia Pacific Aviation) ซึ่งเป็นรางวัลที่มอบให้แก่สายการบินที่ประสบความสำเร็จ และถือว่าเป็นผู้นำในอุตสาหกรรมการบินที่สามารถปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ทางธุรกิจได้อย่างสอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของปัจจัยภายนอกได้อย่างดี</li> <li>● บริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับให้อยู่ในอันดับ 2 สำหรับรางวัล “World’s Best Regional Airline” และ “Best Regional Airline in Asia” จาก Skytrax</li> <li>● บริษัทฯ ได้รับการจัดลำดับให้เป็น 1 ใน 10 สายการบินที่ดีที่สุดของโลก (Top Ten Airline – Worldwide) และอันดับที่ 5 สายการบินที่มีการบริการบนเครื่องยอดเยี่ยมของโลก (Best in Cabin Service – Worldwide) จาก smartraveltourasia.com คอท คอม (SmartTravelAsia.com) เว็บไซต์ท่องเที่ยวชั้นนำของเอเชีย ที่มีการทำสำรวจความ</li> </ul>

ปี	พัฒนาการที่สำคัญและรางวัลเกียรติคุณ
	<p>คิดเห็นของนักท่องเที่ยวกว่าหลายล้านคนทั่วโลกในหัวข้อ “สุดยอดแบรนด์ท่องเที่ยวประจำปี 2558 (Best in Travel 2015)”</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● บริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับให้เป็น 1 ใน 50 สายการบินที่มีผลการดำเนินงานที่ดีที่สุดในโลก โดยอยู่ที่อันดับที่ 24 ซึ่งจัดอันดับโดยนิตยสารแอร์ไฟแนนซ์ เจอนัล(Airfimance Journal) ของประเทศอังกฤษ</li> </ul>
2559	<ul style="list-style-type: none"> <li>● บริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับให้อยู่ในอันดับ 1 สำหรับรางวัล “World’s Best Regional Airline” และ “Best Regional Airline in Asia” จาก Skytrax</li> <li>● บริษัทฯ ได้ถูกจัดลำดับให้เป็น 1 ใน 10 สายการบินที่ดีที่สุดในโลก (Top Ten Airline Overall– Worldwide) และอันดับที่ 4 สายการบินที่มีการบริการบนเครื่องบินยอดเยี่ยมของโลก (Best in Cabin Service – Worldwide) จาก smartraveltourasia.com เว็บไซต์ท่องเที่ยวชั้นนำของเอเชีย ที่มีการทำสำรวจความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวกว่าหลายล้านคนทั่วโลกในหัวข้อ “สุดยอดแบรนด์ท่องเที่ยวประจำปี 2559 (Best in Travel 2016) ในหมวดธุรกิจการท่องเที่ยวและบริการ</li> </ul>
2560	<ul style="list-style-type: none"> <li>● บริษัทฯ ได้รับรางวัลสายการบินแห่งภูมิภาคเอเชียของโลกและรางวัลสายการบินแห่งภูมิภาคเอเชียของเอเชีย จากการประกาศผลรางวัล สกายแทร็กซ์ เวิลด์ แอร์ไลน์ อวอร์ด ประจำปี 2560 (SKYTRAX World Airline Awards 2017)</li> <li>● บริษัทฯ ได้รับรางวัลสาย การบินธุรกิจที่ให้บริการเต็มรูปแบบที่ดีที่สุดของเอเชียแปซิฟิก จาก แอร์ ทรานสปอร์ต อวอร์ด 2017 ซึ่งจัดขึ้นโดย นิตยสารทรานสปอร์ตนิวส์ซึ่งเป็นนิตยสารชั้นนำเกี่ยวกับอุตสาหกรรมการบินใน ประเทศอังกฤษ ผู้ชนะรางวัลนี้ได้รับคัดเลือกจากคุณสมบัติที่เหมาะสม โดยคณะกรรมการ รวมทั้งจากผลสำรวจ ความพึงพอใจของ สมาชิกในเว็บไซต์ทรานสปอร์ตนิวส์ และผู้เชี่ยวชาญในอุตสาหกรรมการบิน สำหรับแอร์ ทรานสปอร์ต อวอร์ด ในปีนี้ ได้ถูกจัดขึ้นเพื่อเป็นเกียรติให้แก่บริษัทหรือบุคคลที่มีประสิทธิภาพในการ ดำเนินงานและมีผลการดำเนินงานธุรกิจที่โดดเด่น</li> <li>● บริษัทฯ ได้รับรางวัลสุดยอดแบรนด์ท่องเที่ยวประจำปี 2560 โดย smartraveltourasia.com เว็บไซต์ท่องเที่ยวชั้นนำของเอเชีย ได้แก่ รางวัลที่ 1 สายการบินที่ดีที่สุดในโลก (Top Ten Airline Overall – Worldwide) รางวัลที่ 1 ไฟล์สายการบินที่มีการบริการ บนเครื่องบินที่ดีที่สุดในโลก (Top Five Best in Cabin Service – Worldwide) และ รางวัลที่ 1 สนามบินที่ดีที่สุดในโลก (สนามบินสมุย) (Top Ten Airport Worldwide) ได้รับถึง 3 รางวัลจาก smartraveltourasia.com เว็บไซต์ และนิตยสารท่องเที่ยวออนไลน์ชั้นนำของเอเชีย ที่ทำการสำรวจความ คิดเห็นของนักท่องเที่ยวกว่าหลายล้านคนทั่วโลก ในหมวดธุรกิจการท่องเที่ยวและบริการ</li> <li>● บริษัทฯ ได้รับรางวัลสายการ บินระดับภูมิภาคยอดเยี่ยมประจำปี 2560 จากการประกาศรางวัล ทีทีจี ทราเวล อวอร์ดส์ ครั้งที่ 28 รางวัลทีทีจี ทราเวล อวอร์ดจัดขึ้นเป็นประจำทุกปี เพื่อเป็นเกียรติแก่บุคคลและองค์กรใน อุตสาหกรรมท่องเที่ยวที่มีความ โดดเด่นในประเภทต่างๆ ของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก</li> </ul>
2561	<ul style="list-style-type: none"> <li>● บริษัทฯ ได้รับรางวัลจาก smartraveltourasia.com จำนวน 2 รางวัล คือ รางวัลที่ 1 สายการบินที่ดีที่สุดในโลก (Top Ten Airline Overall – Worldwide) และรางวัลที่ 1 สายการบินที่มีการ บริการบนเครื่องบินที่ดีที่สุดในโลก (Top Ten Best in Cabin Service – Worldwide)</li> <li>● บริษัทฯ ได้รับรางวัลจากทริปแอดไวเซอร์ จำนวน 2 รางวัล คือสายการบินยอดเยี่ยมในภูมิภาคเอเชีย และสาย การบินที่มีที่นั่งชั้นประหยัดยอดเยี่ยมในภูมิภาคเอเชีย</li> </ul>

ปี	พัฒนาการที่สำคัญและรางวัลเกียรติคุณ
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● บริษัทฯ ได้รับรางวัลจากการประกาศผลรางวัล สกายแทร็กซ์ เวิลด์ แอร์ไลน์ อวอร์ด ประจำปี 2561 จำนวน 2 รางวัล คือสายการบินภูมิภาคที่ดีที่สุดในโลก และสายการบินภูมิภาคที่ดีที่สุดในเอเชีย</li> <li>● บริษัทฯ ได้รับรางวัลจาก ทีทีจี ทราเวล อวอร์ด คือ สายการบินนุทีคยอดเยี่ยมประจำปี 2561</li> <li>● บริษัทฯ ได้รับรางวัลจากงาน Thailand's Smart Awards 2561 คือรางวัลองค์กรที่มีความโดดเด่นด้านการบริหารงาน และจัดการธุรกิจยอดเยี่ยม</li> <li>● บริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับเป็นอันดับที่ 5 ของสายการบินตรงต่อเวลาที่สุดในโลก และได้รับการจัดอันดับเป็นอันดับที่ 2 ของสายการบินที่ตรงต่อเวลาที่สุดในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก จาก โอเอจี เอวีเอชัน เวิลด์ไวด์ (OAG Aviation Worldwide)</li> </ul>
2562	<ul style="list-style-type: none"> <li>● บริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับเป็นอันดับที่ 5 ของสายการบินที่ตรงต่อเวลาที่สุดในโลกจาก “โอเอจี เอวีเอชัน เวิลด์ไวด์” (OAG Aviation Worldwide)</li> <li>● บริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับเป็นสายการบินตรงต่อเวลาที่สุดในโลกในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก อันดับที่ 2 ประจำปี 2562 จาก โอเอจี</li> <li>● บริษัทฯ ได้รับรางวัลสายการบินยอดเยี่ยมในภูมิภาคเอเชีย รางวัลทราเวลเลอร์ส ช้อยส์ แอร์ไลน์ อวอร์ดส ประจำปี 2562 จากทริปแอดไวเซอร์</li> <li>● บริษัทฯ ได้รับรางวัลสุดยอดแบรนด์แห่งปี 2561 (Super brands Thailand 2018) จาก ซุปเปอร์แบรนด์ประเทศไทย</li> <li>● บริษัทฯ ได้รับรางวัลสายการบินภูมิภาคที่ดีที่สุดในโลกและสายการบินภูมิภาคที่ดีที่สุดในเอเชีย จากการประกาศผลรางวัล สกายแทร็กซ์ เวิลด์ แอร์ไลน์ อวอร์ด (SKYTRAX World Airline Awards) ประจำปี 2562</li> <li>● บริษัทฯ ได้รับรางวัลที่ออปเท็นสายการบินที่มีการบริการบนเครื่องบินที่ดีที่สุดในโลก (Top Ten Best in Cabin Service - Worldwide) จากการจัดอันดับแบบสำรวจความคิดเห็น สุดยอดแบรนด์ท่องเที่ยวประจำปี 2562 โดย สมาร์ท แทรเวล เอเชีย</li> </ul>

### ภาพรวมการประกอบธุรกิจ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทฯ ให้บริการเที่ยวบินแบบประจำในเส้นทางบินภายในประเทศ 16 เส้นทาง โดยครอบคลุมเส้นทางไปยังจุดหมายปลายทางที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวพักผ่อนและแหล่งวัฒนธรรมที่สำคัญในประเทศไทย ในจังหวัดต่างๆ เช่น ภูเก็ต เชียงใหม่ กระบี่ และเกาะสมุย นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้ให้บริการเที่ยวบินแบบประจำในเส้นทางการบินระหว่างประเทศอีก 19 เส้นทางในประเทศต่างๆ เช่น เมียนมาร์ ลาว กัมพูชา มาเลเซีย สิงคโปร์ อินเดีย บังกลาเทศ และมัลดีฟส์ เวียดนาม และ จีน เป็นต้น ทั้งนี้บริษัทฯ ยังได้ขยายการให้บริการให้ครอบคลุมไปยังกลุ่มลูกค้าในยุโรป เอเชียใต้ ตะวันออกกลาง รวมทั้งประเทศญี่ปุ่น โดยการประสานความร่วมมือกับสายการบินอื่นๆ ผ่านการทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (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 2562 บริษัทฯ ได้ดำเนินธุรกิจตามกลยุทธ์ ซึ่งประสบความสำเร็จในหลายด้าน สรุปได้ดังนี้

### เครือข่ายการบิน

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

ในปีนี้ บริษัทฯ ได้เพิ่มปริมาณการผลิตผู้โดยสาร ทั้งนี้เพื่อรองรับเครือข่ายเส้นทางบินที่เพิ่มขึ้นในภูมิภาค และตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารในเส้นทางนั้นๆ

### ตารางแสดงจำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นปี 2562 และปี 2561

ประเภทเครื่องบิน	ณ 31 ธันวาคม 2562	ณ 31 ธันวาคม 2561
แอร์บัส เอ 319	16	15
แอร์บัส เอ 320	9	9
เอทีอาร์ 72-500	2	5
เอทีอาร์ 72-600	13	11
รวมทั้งหมด	40	40

- การเปิดเส้นทางบินและการเพิ่มความถี่เที่ยวบิน

ในระหว่างปี 2562 บริษัทฯ ได้ขยายเครือข่ายเส้นทางบิน โดยการเปิดเส้นทางการบินใหม่ และการเพิ่มความถี่เที่ยวบินจากเส้นทางบินเดิมที่ทำการปฏิบัติการบินอยู่ ซึ่งนอกจากเป็นการเพิ่มผลิตภณฑ์ของบริษัทฯ แล้ว ยังเป็นการบริหารทรัพยากรที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยมีการเปิดเส้นทางบินเพิ่มเติมและการเพิ่มความถี่เที่ยวบิน ดังนี้

เส้นทางบิน	จำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์	เริ่มทำการบิน
<b>การเปิดเส้นทางบิน</b>		
กรุงเทพ – ญาจาง (เวียดนาม)	4	มกราคม 2562
เชียงใหม่ – กระบี่ (เที่ยวเดียว)	3	มีนาคม 2562
	และเพิ่มเป็น 7	พฤษภาคม 2562
เชียงใหม่ – หลวงพระบาง	3	เมษายน 2562



การเพิ่มความถี่เที่ยวบิน กระบี่ – กรุงเทพ (เที่ยวเดียว)	28	พฤษภาคม 2562
กรุงเทพ – ดานัง	14	มีนาคม 2562
กรุงเทพ – มัณฑะเลย์	14	มกราคม 2562
กรุงเทพ – พุกอวก (เฉพาะช่วงตารางบินฤดูหนาว)	14	ตุลาคม 2562
สมุย – กระบี่ (เฉพาะช่วงตารางบินฤดูหนาว)	10	ธันวาคม 2562
สมุย – อุตะเถา (เฉพาะช่วงตารางบินฤดูหนาว)	11	ธันวาคม 2562

#### ยกเลิกเที่ยวบิน

ภูเก็ต – เชียงใหม่ (เที่ยวเดียว) เดือนพฤษภาคม 2562

เชียงใหม่ – ฮานอย เดือนตุลาคม 2562

#### การพัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการ

- ห้องรับรองผู้โดยสารที่สนามบิน

บริษัทฯ มีบริการห้องรับรองผู้โดยสารที่บริเวณอาคารผู้โดยสารขาออกภายในประเทศและต่างประเทศหลายแห่งเช่น สนามบินสุวรรณภูมิ สนามบินสมุย สนามบินภูเก็ต สนามบินกระบี่ สนามบินเชียงใหม่ สนามบินเชียงราย สนามบินหลวงพระบางและสนามบินพนมเปญ เป็นต้น ในระหว่างปี 2561 บริษัทฯ ได้ทำการปรับปรุงด้านการบริการและเมนูอาหาร รวมทั้งให้บริการอุปกรณ์อำนวยความสะดวกสบายเพิ่มขึ้น เพื่อให้มีความทันสมัย สะดวกสบายแล ประทับใจต่อผู้โดยสารเพิ่มมากขึ้น

- เมนูอาหารทั้งบนเครื่องและห้องรับรองผู้โดยสาร

ทางบริษัทฯ ปรับรายการอาหาร เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวของรัฐบาลไทยโดยใช้อาหารไทยและผลผลิตท้องถิ่น ภายใต้คอนเซ็ปต์ “Boutique Street Food” และบริการขนมพิเศษตามเทศกาลต่าง ๆ ในเที่ยวบินภายในประเทศและระหว่างประเทศของบริษัทฯ

#### ความร่วมมือจากสายการบินพันธมิตร

ในปี 2562 บริษัทฯ มีสายการบินที่เข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วมแบบ Code Share Agreement รวม 27 สายการบิน เพิ่มขึ้นจากปี 2561 จำนวน 1 สายการบินคือ เดอร์วิช แอร์ไลน์

ทั้งนี้การเข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วมแบบ Code Share Agreement เป็นการเพิ่มปริมาณผู้โดยสารในเครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ และช่วยขยายเครือข่ายเส้นทางการบินให้ครอบคลุมจุดหมายปลายทางต่างๆ ทั้งทวีปยุโรป ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ตะวันออกกลาง ประเทศออสเตรเลีย เป็นต้น

## การเข้าทำความตกลงที่ขั้วบินร่วม (Code Sharing)

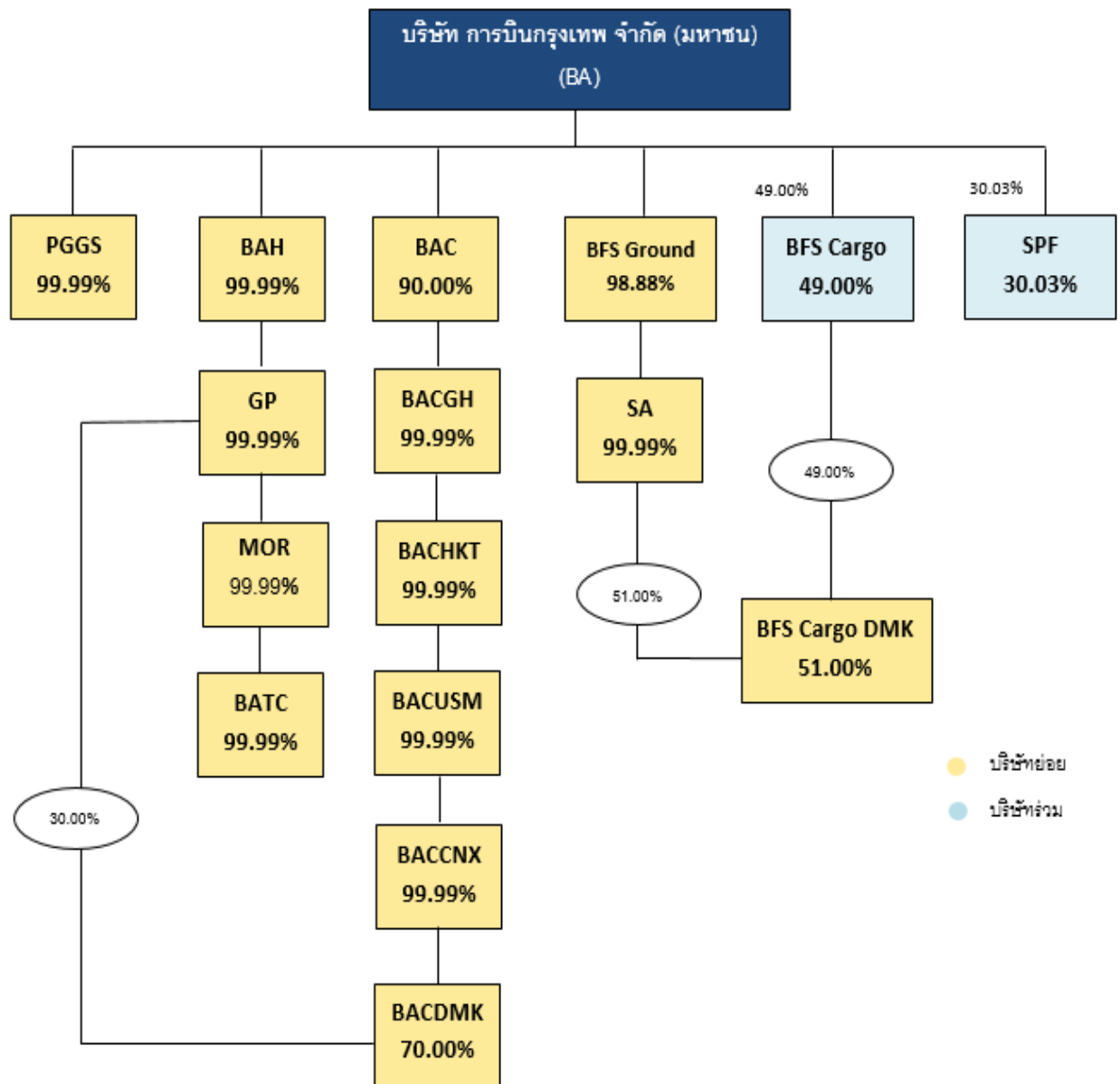
ปี	สายการบิน
2550	<ul style="list-style-type: none"> <li>● การบินไทย</li> </ul>
2552	<ul style="list-style-type: none"> <li>● สายการบินแอร์เบอร์ลิน *</li> <li>● สายการบินเอทิฮัดแอร์เวย์ส</li> <li>● สายการบินแอร์ฟรานซ์</li> </ul>
2553	<ul style="list-style-type: none"> <li>● สายการบินอีวีเอแอร์</li> </ul>
2554	<ul style="list-style-type: none"> <li>● สายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์</li> </ul>
2555	<ul style="list-style-type: none"> <li>● สายการบินซิลค์แอร์</li> <li>● สายการบินเจแปนแอร์ไลน์</li> <li>● สายการบินฟินแอร์</li> <li>● สายการบินเคแอลเอ็มรอยัลดัตช์แอร์ไลน์</li> </ul>
2556	<ul style="list-style-type: none"> <li>● สายการบินกาตาร์แอร์เวย์</li> <li>● สายการบินบริติชแอร์เวย์</li> <li>● สายการบินคาเซย์แปซิฟิก</li> </ul>
2557	<ul style="list-style-type: none"> <li>● สายการบินแควนตัส แอร์เวย์</li> <li>● สายการบินแอร์ฟลอต</li> <li>● สายการบินการูด้า อินโดนีเซีย</li> </ul>
2558	<ul style="list-style-type: none"> <li>● สายการบินไชน่าแอร์ไลน์</li> <li>● สายการบินเจ็ท แอร์เวย์ **</li> <li>● สายการบินอเมริกันแอร์ไลน์</li> <li>● สายการบินแอร์ แอสตานา</li> </ul>
2559	<ul style="list-style-type: none"> <li>● สายการบินออสเตรเลียแอร์ไลน์</li> </ul>
2560	<ul style="list-style-type: none"> <li>● สายการบินเซี่ยะเหมินแอร์ไลน์</li> <li>● สายการบินเวียดนามแอร์ไลน์</li> <li>● สายการบินฮ่องกงแอร์ไลน์</li> </ul>
2561	<ul style="list-style-type: none"> <li>● สายการบินฟิลิปปินส์แอร์ไลน์</li> <li>● สายการบินลาวแอร์ไลน์</li> </ul>

ปี	สายการบิน
	<ul style="list-style-type: none"><li>• สายการบินโอมานแอร์</li><li>• สายการบินเอล อัล อิสราเอล แอร์ไลน์</li></ul>
2562	<ul style="list-style-type: none"><li>• สายการบินเตอร์กิช แอร์ไลน์</li></ul>

\* ยกเลิกความตกลงเที่ยวบินร่วมแบบ Code Share Agreement ในเดือนตุลาคม 2560

\*\* ปิดกิจการ เมื่อปลายปี 2562

**โครงสร้างการถือหุ้นของบริษัท บริษัทย่อย บริษัทร่วม  
และสัดส่วนการถือหุ้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562**



หมายเหตุ : สัดส่วนการถือหุ้นแสดงตามบัญชีรายชื่อผู้ถือหุ้นของแต่ละบริษัท

**บริษัทย่อยและบริษัทร่วม**

บริษัทฯ มีการถือหุ้นในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม โดยมีรายละเอียดสรุปได้ดังต่อไปนี้

บริษัท	ธุรกิจหลัก	ทุนชำระแล้ว (ล้านบาท)	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
<b>บริษัทย่อย</b>			
1. บริษัท บางกอกแอร์เวย์ส โฮลดิ้ง จำกัด	บริษัท โฮลดิ้ง (holding company)	1,001.0	99.99
2. บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวสต์ไวด์ ไฟลท์เซอร์วิส จำกัด	บริการภาคพื้นดินในลานจอดและอุปกรณ์ ภาคพื้น ณ สนามบินสุวรรณภูมิ	670.0	98.88
3. บริษัท การบินกรุงเทพบริการภาคพื้น จำกัด	บริการภาคพื้นดินบริการในลานจอดและ อุปกรณ์ภาคพื้น ณ สนามบินสมุย	0.25	99.99
4. บริษัท เอสเอ เซอร์วิสเซส จำกัด <sup>(1)</sup>	บริการภาคพื้นดินในลานจอดและอุปกรณ์ ภาคพื้น ณ สนามบินดอนเมือง	1.0	99.99
5. บริษัท บีเอฟเอส คาร์โก้ ดีเอ็มเค จำกัด <sup>(1)</sup>	บริการคลังสินค้า ณ สนามบินดอนเมือง	25.0	51.00
6. บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด	บริการด้านครีวการบิน ณ สนามบินสุวรรณภูมิ	500.0	90.00
7. บริษัท บีเอซี กูร์เมท์ เฮาส์ จำกัด <sup>(2)</sup>	ธุรกิจร้านอาหาร	150.0	99.99
8. บริษัท ครีวการบินกรุงเทพสมุย จำกัด <sup>(2)</sup>	บริการด้านครีวการบิน ณ สนามบินสมุย	20.0	99.99
9. บริษัท ครีวการบินกรุงเทพภูเก็ต จำกัด <sup>(2)</sup>	บริการด้านครีวการบิน ณ สนามบินภูเก็ต	100.0	99.99
10. บริษัท ครีวการบินกรุงเทพเชียงใหม่ จำกัด <sup>(2)</sup>	บริการด้านครีวการบิน ณ สนามบินเชียงใหม่	10.00	99.99
11. บริษัท กูร์เมท์ พรีเม่ จำกัด <sup>(3)</sup>	การผลิตและแปรรูปอาหาร	75.0	99.99
12. บริษัท มอร์แดนพีรี จำกัด <sup>(3)</sup>	ร้านค้าปลอดภาษี	20.00	99.99
13. บริษัท บางกอกแอร์ เอวิเอชัน เทรนนิงเซ็น เตอร์ จำกัด <sup>(3)</sup>	สถาบันการอบรมด้านการบิน	10.00	99.99
14. บริษัท ครีวการบินกรุงเทพดอนเมือง จำกัด <sup>(4)</sup>	บริการด้านครีวการบิน ณ สนามบินดอนเมือง	20.00	99.99
<b>บริษัทร่วม</b>			
1. บริษัท ดับบลิวเอฟเอสพีจี คาร์โก้ จำกัด	บริการคลังสินค้า ณ สนามบินสุวรรณภูมิ	300.0	49.00
2. กองทุนรวมอสังหาริมทรัพย์สนามบินสมุย	ลงทุนในสิทธิการเช่าสนามบินสมุยเป็น ระยะเวลา 30 ปี	9,500.0	31.62

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

- (2) ถือหุ้นโดยบริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด
- (3) ถือหุ้นโดยบริษัท บางกอกแอร์เวย์ส โฮลดิ้ง จำกัด
- (4) ถือหุ้นโดยบริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด และ บริษัท กูร์เมท์ ฟรี โม จำกัด ในสัดส่วน 70:30

**2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ**
**1. โครงสร้างรายได้ของบริษัทฯ บริษัทย่อยและบริษัทร่วม**

ข้อมูลงานธุรกิจหลัก	ปี 2562		ปี 2561		ปี 2560	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากธุรกิจสายการบิน						
ค่าโดยสาร	18,516.1	67.7	19,708.8	70.5	19,757.1	69.3
ค่าระวางขนส่ง	201.8	0.7	216.5	0.8	241.6	0.8
บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำ	346.0	1.2	550.1	2.0	491.8	1.7
<b>รวมรายได้จากธุรกิจสายการบิน</b>	<b>19,063.9</b>	<b>66.6</b>	<b>20,475.4</b>	<b>73.3</b>	<b>20,490.5</b>	<b>71.9</b>
รายได้จากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน						
บริการภาคพื้น (BFS Ground)	2,391.4	8.4	2,167.6	7.8	2,111.6	7.4
บริการภาคพื้น (PGGS)	349.8	1.2	367.1	1.3	383.0	1.3
บริการครีวการบิน (BAC)	1,024.0	3.6	1,048.8	3.8	1,094.5	3.8
อื่นๆ	585.1	2.0	498.8	1.8	258.7	0.9
<b>รวมรายได้จากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน</b>	<b>4,350.3</b>	<b>14.6</b>	<b>4,082.3</b>	<b>14.6</b>	<b>3,847.8</b>	<b>13.5</b>
รายได้ธุรกิจสนามบิน						
ค่าธรรมเนียมผู้โดยสาร	547.3	1.9	598.1	2.1	593.2	2.1
<b>รวมรายได้จากธุรกิจสนามบิน</b>	<b>547.3</b>	<b>1.9</b>	<b>598.1</b>	<b>2.1</b>	<b>593.2</b>	<b>2.1</b>
รายได้อื่น						
รายได้จากเงินปันผล	573.3	2.0	418.6	1.5	389.6	1.4
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	-	-	164.7	0.6	55.7	0.2
ดอกเบี้ยรับ	104.4	0.4	144.1	0.4	116.8	0.4
กำไรจากการขายเงินลงทุน	1,990.8	7.0	384.8	1.4	1,738.2	6.1
รายได้อื่นๆ	1,975.2	6.9	1,705.6	6.1	1,261.5	4.4
<b>รวมรายได้อื่น</b>	<b>4,647.7</b>	<b>16.3</b>	<b>2,787.8</b>	<b>10.0</b>	<b>3,561.8</b>	<b>12.5</b>
<b>รวมรายได้</b>	<b>28,609.2</b>	<b>100.0</b>	<b>27,943.6</b>	<b>100.0</b>	<b>28,493.3</b>	<b>100.0</b>

## 2. ลักษณะผลิตภัณฑ์และบริการ

ผลิตภัณฑ์หรือบริการของบริษัทฯ สามารถแบ่งออกเป็นธุรกิจหลักและกลุ่มธุรกิจ ดังนี้

### 1. ธุรกิจสายการบิน

- การให้บริการเที่ยวบินแบบประจำ

บริษัทฯ ให้บริการเที่ยวบินแบบประจำโดยเป็นการให้บริการแบบเต็มรูปแบบ โดยมุ่งเน้นการให้บริการระดับพรีเมียมแก่กลุ่มผู้โดยสารที่ใช้บริการสายการบินเพื่อการท่องเที่ยวและเพื่อวัตถุประสงค์ทางธุรกิจ **เครือข่ายเส้นทางการบิน**

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 เครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ ครอบคลุมจุดหมายปลายทาง 28 แห่ง (ไม่รวมถึงกรุงเทพมหานคร) ใน 11 ประเทศ (รวมถึงประเทศไทย) นอกจากนี้ ด้วยความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) ทำให้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 เครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ ได้ขยายออกไปครอบคลุมจุดหมายปลายทางในต่างประเทศอีก 27 แห่ง ใน 19 ประเทศ (ไม่รวมถึงประเทศไทย)

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



เครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ

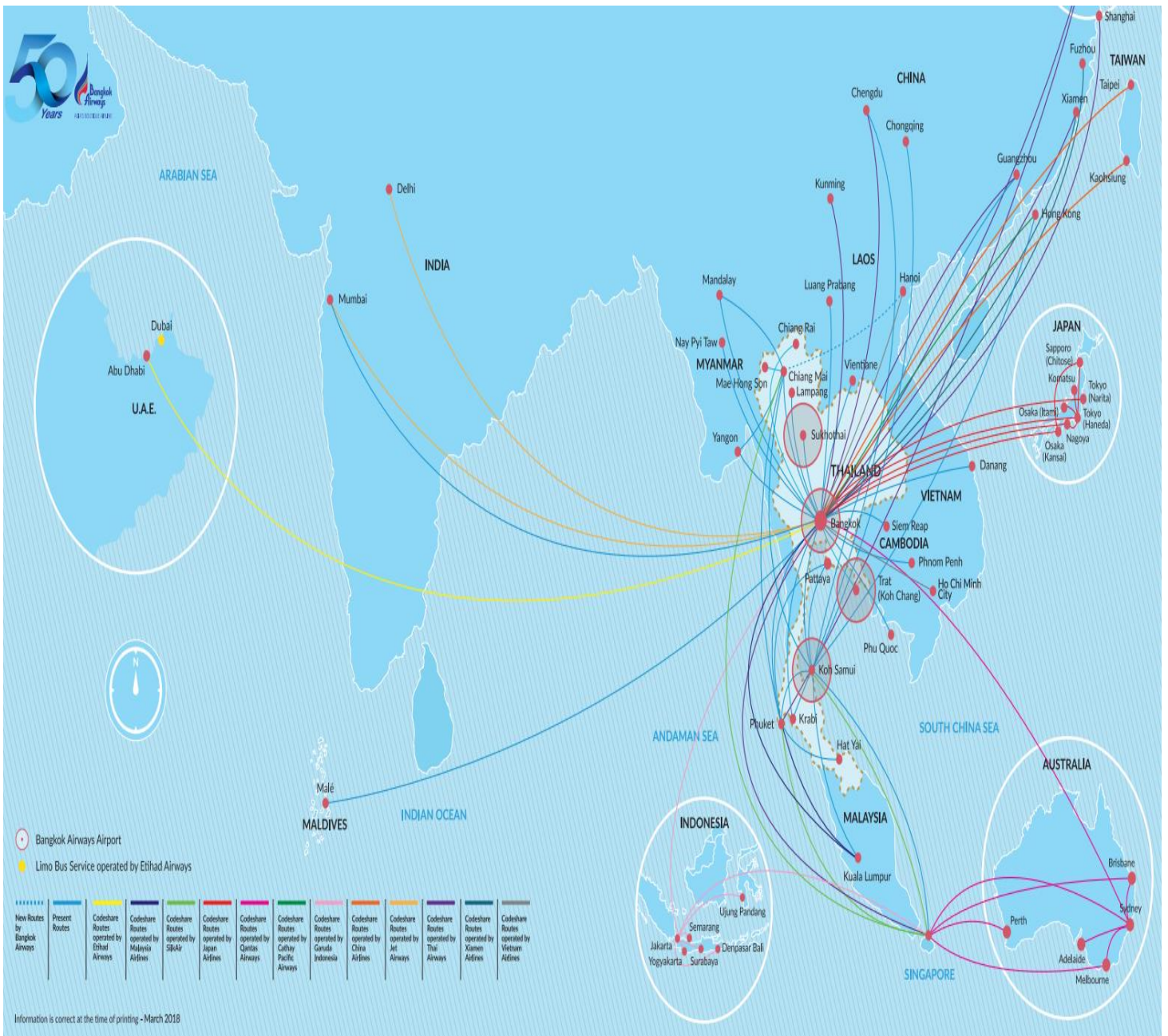
แผนที่ดังต่อไปนี้ แสดงถึงเครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ ณ วันที่ 31 ธันวาคม

2562



เครือข่ายเส้นทางการบินส่วนขยายของบริษัทฯ ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ

แผนที่ดังต่อไปนี้ แสดงถึงเครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 ที่ขยายครอบคลุมออกไป อันเป็นผลมาจากการเข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement)



- ความร่วมมือกับสายการบินอื่น

ความร่วมมือระหว่างสายการบินอาจแบ่งได้เป็น การทำความตกลงรับขนส่งผู้โดยสารระหว่างสายการบินแบบ Interline Cooperation Agreement และการทำความตกลงเที่ยวบินร่วมแบบ Code Share Agreement

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

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

บริษัทฯ ทำความตกลงเที่ยวบินร่วมแบบ Code Share Agreement กับสายการบินอื่น ซึ่งจะช่วยเพิ่มปริมาณผู้โดยสารในเครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ และช่วยขยายเครือข่ายเส้นทางการบินให้ครอบคลุมจุดหมายปลายทางที่บริษัทฯ ต้องการ ทั้งนี้การเข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วมแบบ Code Share Agreement ช่วยให้บริการบริษัทฯ สามารถเข้าถึงและเชื่อมต่อผู้โดยสารที่เดินทางโดยสายการบินอื่นจากจุดหมายปลายทางนานาชาติทั้งในทวีปยุโรป ทวีปเอเชีย ทวีปออสเตรเลียและภูมิภาคอื่นๆ ซึ่งบริษัทฯ ประสบความสำเร็จในการเข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วมแบบ Code Share Agreement กับสายการบินอื่น รวม 27 สายการบิน

- การดำเนินงานของสายการบิน

1. เครื่องบิน และการใช้เครื่องบิน

วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทฯ มีเครื่องบินที่นำมาให้บริการขนส่งผู้โดยสารรวมทั้งสิ้น 40 ลำ โดยมีรายละเอียดดังนี้

แบบเครื่องบิน	จำนวนเครื่องบิน (ลำ)	ภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (ลำ)	ภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (ลำ)	กรรมสิทธิ์ของบริษัทฯ (ลำ)
แอร์บัส เอ 320	9	-	9	-
แอร์บัส เอ 319	16	-	16	-
เอทีอาร์ 72-500	2	-	-	2
เอทีอาร์ 72-600	13	13	-	-
<b>รวมทั้งสิ้น</b>	<b>40</b>	<b>13</b>	<b>25</b>	<b>2</b>

ในปี 2562 บริษัทฯ ใช้เครื่องบินในการดำเนินงานโดยเฉลี่ยประมาณ 8.4 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อหนึ่งวันการใช้งาน (block hour per day utilization) ซึ่งเป็นระดับปกติเช่นเดียวกับสายการบินอื่นๆ ในภูมิภาคที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบ บริษัทฯ ใช้เครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 320 โดยเฉลี่ยประมาณ 9.4 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อหนึ่งวันการใช้งาน เครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 319 โดยเฉลี่ยประมาณ 8.5 ชั่วโมง ปฏิบัติการบินต่อหนึ่งวันการใช้งาน และเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72 โดยเฉลี่ยประมาณ 7.3 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 ความพร้อมของเครื่องบินและประมาณการอัตราการแข่งขันผู้โดยสาร และพัสดุภัณฑ์ ความสามารถในการสร้างรายได้ของเส้นทางการบิน และการส่งเสริมปริมาณการขนส่งในเส้นทางการบินอื่นๆ

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

## 3. ตารางการบิน

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

มีนาคมถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนตุลาคมของแต่ละปี ทั้งนี้บริษัทฯ อาจเปลี่ยนแปลงอัตราความถี่ของเที่ยวบินและแบบของเครื่องบินที่ใช้ในเส้นทางการบินแบบประจำในบางเส้นทางได้ตามความเหมาะสมในแต่ละช่วงฤดูกาล

#### 4. การปฏิบัติการการบิน

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

#### 5. ศูนย์ปฏิบัติการการบิน

##### ศูนย์ปฏิบัติการการบินในกรุงเทพฯ และสิ่งอำนวยความสะดวก

บริษัทฯ เชื่อว่ากรุงเทพฯ มีข้อได้เปรียบและเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค ข้อได้เปรียบเช่นนี้ได้แก่การที่กรุงเทพมหานครเป็นประตูภูมิภาคอินโดจีน ภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง ภูมิภาคเอเชียใต้และประเทศจีนตอนใต้ อีกทั้งกรุงเทพฯ ยังตั้งอยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสมเป็นจุดแวะพักสำหรับเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างทวีปยุโรปกับทวีปเอเชียตอนเหนือ และทั้งทวีปยุโรปและเอเชียตอนเหนือกับจุดบินต่างๆ ในประเทศออสเตรเลียและประเทศนิวซีแลนด์ และภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

ศูนย์ปฏิบัติการการบินหลักของบริษัทฯ อยู่ที่สนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งเป็นสนามบินนานาชาติหลักและเป็นสนามบินในประเทศไทยที่ใหญ่ที่สุดของประเทศไทยทั้งในด้านของปริมาณเครื่องบินที่ขึ้นลงและจำนวนผู้โดยสาร ทั้งนี้ตามข้อมูลของบริษัทฯ ทำอากาศยาน แห่งประเทศไทย จำกัด(มหาชน) จำนวนผู้โดยสารโดยประมาณที่เดินทาง เข้า ออกสนามบินสุวรรณภูมิ ในปี 2562 เท่ากับ 64.71 ล้านคน โดยเพิ่มขึ้นร้อยละ 3 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2561 ซึ่งประกอบด้วย ผู้โดยสารระหว่างประเทศเป็นจำนวน 52.7 ล้านคน และผู้โดยสารภายในประเทศเป็นจำนวน 12 ล้านคน และการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย (ทอท.) ได้นำระบบตรวจสอบและคัดกรองผู้โดยสารล่วงหน้า หรือ APPS (Advance Passenger Processing System) มาใช้ในสนามบินในการตรวจสอบผู้โดยสาร เพื่อป้องกันการก่อการร้ายข้ามชาติ และเพิ่มความปลอดภัยในทำอากาศยาน สอดรับกับมาตรการรักษาความปลอดภัยที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ให้ความสำคัญ

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

นอกจากนี้บริษัทฯ ได้เช่าที่ดินในสนามบินดอนเมืองเพื่อใช้ในกิจการซ่อมบำรุงอากาศยาน ซึ่งประกอบไปด้วยโรงซ่อมบำรุงอากาศยาน ศูนย์ซ่อมบำรุงใหญ่ชั้น C-Check รวมทั้งยังมีพื้นที่อยู่ในบริเวณติดกันสำหรับการซ่อมอุปกรณ์ต่างๆ ส่วนประกอบของเครื่องบิน หรือวัสดุสำหรับห้องโดยสารภายในเครื่องบินด้วย

#### ศูนย์ปฏิบัติการการบินในเกาะสมุย และสิ่งอำนวยความสะดวก

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

ในปี 2540 สนามบินสมุยได้มีการพัฒนาเพื่อรองรับเที่ยวบินต่างประเทศ โดยเพิ่มบุคลากรและหน่วยงานตรวจคนเข้าเมือง พร้อมกับอาคารพักผู้โดยสารแห่งใหม่ เพื่อรองรับเที่ยวบินเส้นทางใหม่มายังสนามบินรวมถึงการให้บริการที่มีจุดหมายปลายทางยังต่างประเทศ

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

การเติบโตของสนามบินสมุยทำให้ท้องเที่ยวเกาะสมุยเติบโตขึ้นด้วย ปัจจุบันเกาะสมุยเป็นจุดหมายปลายทางที่ได้รับความนิยมจากชาวยุโรป เอเชีย และจากภูมิภาคอื่นๆ

ด้วยขนาดของพื้นที่ทางวิ่ง 2,100 เมตร บริษัทฯ สามารถเพิ่มขนาดของเครื่องบินที่ให้บริการมายังสนามบิน โดยปัจจุบันมีการให้บริการด้วยเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 319 และ เครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72 สนามบินสมุยยังได้เปิดให้บริการแก่สายการบินอื่นด้วย เช่น สายการบินซิลค์แอร์ สายการบินทิเบต สายการบินเจ็ททูแอร์ เป็นต้น

สนามบินสมุยได้รับหลายรางวัลในด้านการออกแบบและสถาปัตยกรรม ประกอบด้วยรางวัลด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สนามบินได้นำต้นมะพร้าวมาใช้ในการตกแต่ง และการใช้อากาศจากธรรมชาติในระบบการทำความเย็นแบบเปิดในอาคารรับรองผู้โดยสาร

#### ศูนย์ปฏิบัติการการบินเชียงใหม่ และสิ่งอำนวยความสะดวก

บริษัทฯ ได้กำหนดให้สนามบินเชียงใหม่เป็นศูนย์ปฏิบัติการการบินในพื้นที่เขตภาคเหนือ ซึ่งปัจจุบันจังหวัดเชียงใหม่ได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยวและนักธุรกิจเพิ่มมากขึ้นเป็นลำดับ และมีสายการบินนานาชาติหลายสายที่ได้ทำการบิน โดยตรงไปยังสนามบินเชียงใหม่ บริษัทฯ ได้สังเกตเห็นศักยภาพของการพัฒนาการท่องเที่ยวในพื้นที่ภาคเหนือตอนบน และการเชื่อมต่อเครือข่ายการบินในภูมิภาคนี้ บริษัทฯ จึงได้พัฒนาเส้นทางการบินโดยมีจังหวัดเชียงใหม่เป็นศูนย์กลาง เช่น เชียงใหม่-สมุย เชียงใหม่-ภูเก็ต เชียงใหม่-กระบี่ เชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน และเชียงใหม่-หลวงพระบาง เพื่อรองรับการเจริญเติบโตของนักท่องเที่ยวที่เดินทางโดยสายการบินพันธมิตร และสายการบินอื่นๆ

## 6. การให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำ

การให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำนั้น เป็นการช่วยเสริมอัตราการใช้เครื่องบินและเพิ่มรายได้ของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม การให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำนั้น บริษัทฯ จะคำนึงถึงจำนวนเครื่องบินที่สามารถนำมาให้บริการได้ โดยจะให้ความสำคัญกับการให้บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำก่อน

## 7. การซ่อมบำรุงอากาศยาน

บริษัทฯ มีศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานที่ทำอากาศยานที่ท่าอากาศยานดอนเมือง ซึ่งได้ใบรับรองให้มีความสามารถทำการซ่อมบำรุงอากาศยาน และ อุปกรณ์อากาศยาน บางส่วนได้ จาก กพท ซึ่งจะเห็นว่า ไม่มีสายการบิน อื่นๆ ในประเทศไทยมีหน่วยซ่อมเป็นของตนเองมากนัก เหตุผลหลักในการมีศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานก็เพื่อ ซ่อมบำรุงอากาศยานรวมถึง อุปกรณ์ เครื่องบิน ของบริษัท และ ส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน เป็นการลดค่าใช้จ่ายในการซ่อมอากาศยานเป็นอย่างมาก และเป็นการได้เปรียบ ในหลายสารการบินที่ไม่มีหน่วยซ่อมเป็นของตนเอง รวมถึงการนำเทคโนโลยีใหม่ๆ เข้ามาด้วย

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

- 7.1 การคงความต่อเนื่องของความสมควรเดินอากาศ (Continuing Airworthiness Tasks)
- 7.2 การจัดทำแผนการบำรุงรักษาอากาศยาน (Maintenance Program)
- 7.3 คำสั่งสมควรเดินอากาศ (Airworthiness Directive)
- 7.4 ข้อมูลดัดแปลง และกาซ่อมแซม (Data for Modifications and Repairs)
- 7.5 ระบบการจัดเก็บเอกสารสมควรเดินอากาศ (Aircraft Continuing Airworthiness Record System)
- 7.6 ระบบสมุดปูมประวัติ (Operators Technical Log System)
- 7.7 การส่งมอบความสมควรเดินอากาศของอากาศยาน (Transfer of Aircraft Continuing Airworthiness)

การจัดทำแผนการซ่อมบำรุงเครื่องบินของบริษัทฯ อาจแตกต่างกันออกไปขึ้นอยู่กับปัจจัยบางประการ ซึ่งรวมถึง อายุ และประเภทของเครื่องบิน อุปกรณ์ และคุณลักษณะที่กำหนดโดยผู้ผลิต บริษัทฯ ดำเนินการซ่อมบำรุงเครื่องบินตามหลักเกณฑ์ในการซ่อมบำรุงที่กำหนด โดยการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท) องค์กรตรวจสอบความปลอดภัยของ IATA (IATA Operational Safety Audit (IOSA)) และ ICAO นอกจากนี้ การซ่อมบำรุงเครื่องบินของบริษัทฯ ได้ผ่านการรับรองโดยองค์การระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐาน (ISO) และได้รับการรับรองมาตรฐานการซ่อมบำรุงจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

การซ่อมบำรุงอากาศยาน โดยปกติมีการกำหนดให้มีการซ่อมบำรุงย่อยและซ่อมบำรุงใหญ่ในแต่ละช่วงเวลา หรือแต่ละรอบการบิน หรือแต่ละช่วงของชั่วโมงบิน โดยผู้ผลิตเครื่องบิน ซึ่งขึ้นอยู่กับแต่ละประเภทของเครื่องบิน โดยภาพรวมสามารถแบ่งออกตามลักษณะการซ่อมบำรุงอย่างกว้างๆ ได้ดังนี้

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

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

	การซ่อมบำรุงย่อย ชั้น A Check/ B Check	การซ่อมบำรุงใหญ่ ชั้น C Check
กำหนดเวลาในการตรวจสอบเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-500 และ เอทีอาร์ 72-600	ทุกๆ 500 และ 750 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 จะรวมการซ่อมบำรุงชั้นที่ต่ำกว่าคือการซ่อมบำรุงอากาศยานรายวัน (Daily Check) เข้าไปด้วย สำหรับการซ่อมบำรุงย่อยชั้น B Check เป็นการซ่อมบำรุงส่วนประกอบและระบบของอากาศยานที่มีรายละเอียดมากขึ้น ซึ่งอาจต้องใช้อุปกรณ์และการทดสอบพิเศษ ทั้งนี้ การตรวจสอบระดับ B Check นี้จะรวมการซ่อมบำรุงชั้นที่ต่ำกว่าคือการซ่อมบำรุงอากาศยานรายวัน (Daily Check) และ A Check เข้าไปด้วย ปัจจุบัน การซ่อมระดับ B check ได้ถูกรวมมาอยู่ การกับการซ่อมในระดับ C check และยังคงรวมถึง 6 years and 12 years check	การตรวจสอบระดับนี้ จะรวมการซ่อมบำรุงชั้นที่ต่ำกว่าคือการซ่อมบำรุงอากาศยานรายวัน (Daily Check) A Check และ B Check เข้าไปด้วย การซ่อมระดับ C check, 6 years, 12 years check เป็นการซ่อมใหญ่ มีกระบวนการจัดการชัดเจน และการควบคุม อย่างมีระบบ
ตัวอย่างการซ่อมบำรุงตามตารางที่ผู้ผลิตกำหนด	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ตรวจสอบโครงสร้างของเครื่องบิน ไม่ชำรุด ผุกร่อน หรือได้รับความเสียหาย</li> <li>• ตรวจสอบการทำงานของอุปกรณ์ต่างๆ เช่น เปิด-ปิดปุ่มควบคุม</li> <li>• ตรวจสอบการทำงานของระบบฮีทซิงเจน</li> <li>• ตรวจสอบระบบไฟฉุกเฉินภายในเครื่องบิน</li> <li>• ตรวจสอบระบบไฮดรอลิคต่างๆ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ตรวจสอบโครงสร้างภายในเครื่องบิน สายไฟฟ้าต่างๆ ด้วยการรื้อเก้าอี้เพื่อเปิดผนังเครื่องบินออก</li> <li>• ตรวจสอบระบบความปลอดภัยทางออกและทางออกฉุกเฉิน</li> <li>• ตรวจสอบความมั่นคงแข็งแรงโดยการทดสอบรอยร้าวของประตูเครื่องบิน</li> <li>• ตรวจสอบระบบความดันภายในเครื่องบิน</li> <li>• ทดสอบระบบการจ่ายไฟฟ้าสำรอง ระบบไฟฟ้ากระแสตรง</li> <li>• ตรวจสอบสำรองไฟฉุกเฉิน (Ramp air turbine) เพื่อจ่ายพลังงานไฟฟ้าสำรอง</li> </ul>



	การซ่อมบำรุงย่อย ขั้น A Check/ B Check	การซ่อมบำรุงใหญ่ ขั้น C Check
		<p>และเพื่อจ่ายไฟฟ้าให้ระบบไฮดรอลิก ในกรณีระบบหลักสูญเสีย</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ตรวจสอบระบบด้าน/ปะทะของลม (Flap)</li> <li>• ตรวจสอบกลไกและระบบควบคุมการบินต่างๆ</li> </ul>

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

การซ่อมบำรุงของบริษัทฯ ถูกรับรองจาก กพท ให้ทำการการซ่อมบำรุงอุปกรณ์และส่วนประกอบของเครื่องบิน ยกเว้นการซ่อมบำรุงเครื่องยนต์และอุปกรณ์หลัก และการให้บริการสอบเทียบมาตรฐาน (Calibration) ส่วนใหญ่บริษัทฯ ได้ว่าจ้างให้ผู้ให้บริการกับบริษัทภายนอกเป็นผู้ดำเนินการและต้องเป็นบริษัทที่ได้รับรองและผ่านกระบวนการตรวจสอบตามข้อกำหนดคุณภาพของบริษัทเท่านั้น

นอกจากนี้ ภายใต้สัญญาเช่าเครื่องบินของบริษัทฯ นั้น บริษัทฯ จะได้รับประโยชน์จากการรับประกันและความช่วยเหลือจากผู้ผลิตเครื่องบินผ่านทางผู้ให้เช่าเครื่องบิน

ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้เก็บชิ้นส่วนอะไหล่คลังที่ใช้อย่างหมดไปและที่สามารถใช้หมุนเวียนสับเปลี่ยนได้ ณ โรงซ่อมบำรุงอากาศยานที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สนามบินดอนเมือง สนามบินสมุยและอื่นๆ

#### 8. สิทธิและประโยชน์จากการได้รับการส่งเสริมการลงทุน

##### กิจการสายการบิน

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

วันพ้นกำหนดเวลานั้น โดยจะเลือกหักจากกำไรสุทธิของปีใดปีหนึ่งหรือหลายปีก็ได้ ตลอดจนได้รับสิทธิในการนำคนต่างด้าวซึ่งเป็นช่างฝีมือหรือผู้ชำนาญการเข้ามาในราชอาณาจักรตามจำนวนและกำหนดระยะเวลาเท่าที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเห็นสมควร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทฯ ได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุน รวมจำนวน 11 บัตร ซึ่งยังคงได้รับสิทธิประโยชน์ในการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล โดยได้มีการใช้สิทธิประโยชน์สำหรับเครื่องบินไปแล้วจำนวน 28 ลำ จากทั้งหมด 38 ลำ คงเหลือจำนวนเครื่องบินที่สามารถนำเข้าภายใต้สิทธิประโยชน์ดังกล่าว อีก 1 ลำ

## 2. ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน

นอกเหนือจากธุรกิจสายการบินแล้ว บริษัทฯ ยังประกอบธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบินได้แก่ การให้บริการลูกค้าภาคพื้น และการให้บริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น การให้บริการครัวการบิน และ การให้บริการคลังสินค้าระหว่างประเทศ ณ สนามบินสุวรรณภูมิ โดยผ่านบริษัทย่อยและบริษัทร่วมของบริษัทฯ โดยมีรายละเอียดดังนี้

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

- การให้บริการลูกค้าภาคพื้น และการให้บริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น

BFS Ground ให้บริการลูกค้าภาคพื้น และให้บริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้นแก่เที่ยวบินภายในและระหว่างประเทศแบบประจำและเที่ยวบินเช่าเหมาลำของบริษัทฯ และเที่ยวบินของสายการบินอื่น ณ สนามบินสุวรรณภูมิ 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)

#### 1. การให้บริการลูกค้าภาคพื้น

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

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

#### 2. การให้บริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น

BFS Ground ให้บริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้นแก่สายการบินต่างๆ สำหรับเที่ยวบินแบบประจำ เที่ยวบินเช่าเหมาลำ และเครื่องบินส่วนตัว ณ สนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งการให้บริการเหล่านี้ประกอบด้วย บริการรับส่งผู้โดยสาร ลูกเรือ และสัมภาระ การขนถ่ายและลำเลียงสินค้า เข้าออกจากเครื่องบิน บริการรถลากจูงเครื่องบิน รถบันไดบริการผู้โดยสารขึ้นลงเครื่องบิน บริการทำความสะอาดภายในเครื่องบิน บริการเครื่องทำความเย็น (ACU) และเครื่องบริการจ่ายกระแสไฟฟ้าภายในอากาศยานขณะจอด (GPU) บริการรถบรรทุกน้ำดื่ม น้ำใช้ บริการอุปกรณ์ซ่อมบำรุงภาคพื้น และการให้บริการข้อมูลเพื่อใช้ในการดำเนินการการบิน (Flight Operation) เป็นต้น

BFS Ground ให้บริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้นแก่สายการบินต่างๆ กว่า 70 สายการบินในสนามบินสุวรรณภูมิ ทั้งนี้ โดยทั่วไปแล้ว สัญญาการให้บริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น จะมีระยะเวลา 2 ถึง 3 ปี และกำหนดค่าบริการเป็นสกุลเงินบาท

BFS Ground เป็นผู้ดำเนินการที่ได้รับการรับรองมาตรฐานการตรวจสอบความปลอดภัยของการปฏิบัติการภาคพื้นจาก IATA (International Air Transport Association Safety Audit for Ground Operations : ISAGO) และมาตรฐานระบบการบริการด้านชีวอนามัยและความปลอดภัย (HOSAS 18001:2007)

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

#### • การให้บริการครัวการบิน

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

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

	รอบปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม		
	ปี 2562	ปี 2561	ปี 2560
จำนวนอาหารที่ผลิตสำหรับเที่ยวบินของบริษัทฯ (ล้านที่)	3.29	3.4	3.8
จำนวนอาหารที่ผลิตสำหรับเที่ยวบินของสำหรับสายการบินอื่น (ล้านที่)	4.0	4.5	6.4
จำนวนอาหารที่ผลิตต่อวัน โดยเฉลี่ย (ที่)	19,973	21,571	28,038

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

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

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

ในปี 2562 ที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้ขยายการให้บริการอาหารแก่สายการบินโดย ได้เปิดให้บริการการบริการบิน ณ สนามบินเชียงใหม่ ในเดือนกรกฎาคม 2562 และสำหรับปี 2563 บริษัท บิเอสซี กรุ๊ปเมท์ เฮาส์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทในเครือ ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับร้านอาหาร มีแผนจะเปิดร้านอาหารไทย ในเดือนมีนาคม ชื่อร้านเรือนนพเก้า ตั้งอยู่ข้างร้าน Brasserie 9 ในซอยพิพัฒน์ ถนนสาทรเหนือ

#### • การให้บริการคลังสินค้า

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

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

BFS Cargo ได้รับการรับรองมาตรฐานด้านความปลอดภัย (Security Standard) จาก Transported Asset Protection Association (TAPA) มาตรฐานด้านคุณภาพ ISO 9001 เป็นผู้ให้บริการที่ผ่านการรับรองมาตรฐานการตรวจสอบด้านความปลอดภัยจากสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ International Air Transport Association (IATA) Safety Audit for Ground Operations (ISAGO) และมาตรฐานระบบการบริหารทางด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย (OHSAS 18001:2007) อีกทั้งยังเป็นตัวแทนควบคุม 3 (Regulated Agent 3) คือ ผู้ให้บริการด้านสินค้าที่อยู่ในประเทศที่ 3 และได้รับการตรวจสอบและอนุมัติตามมาตรฐานการบินของกลุ่มประเทศยุโรป (EU) คลังสินค้าของ BFS Cargo ตั้งอยู่ ณ สนามบินสุวรรณภูมิ พื้นที่ทั้งหมด 55,370 ตารางเมตร เป็นพื้นที่สำหรับคลังสินค้า 39,744 ตารางเมตร และพื้นที่ส่วนดำเนินงานและสำนักงาน 15,626 ตารางเมตร ในส่วนคลังสินค้านี้ยังประกอบด้วย ห้องเย็น 2,500 ตารางเมตร พื้นที่เก็บรักษาสินค้าที่ต้องการความปลอดภัยที่ควบคุมการเข้าออกพิเศษ สำหรับสินค้ามีค่า พื้นที่ระบายอากาศสำหรับสินค้ามีชีวิต และมีพื้นที่สำหรับเก็บสินค้าอันตราย ทั้งนี้ อาคารคลังสินค้าของ BFS Cargo สามารถรองรับปริมาณสินค้า 523,000 ตันต่อปี

ตารางแสดงถึงจำนวนน้ำหนักของสินค้าที่ให้บริการเก็บรักษา และอัตราการใช้งาน

	รอบปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม		
	ปี 2562	ปี 2561	ปี 2560
น้ำหนักของสินค้าที่ให้บริการ (ตัน)	409,708	425,790	402,297
ปริมาณการรองรับสินค้า (ตันต่อปี) <sup>(1)</sup>	523,000	523,000	450,000
การใช้งาน (Utilization) (ร้อยละ)	78.34	93.4	89.4

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 BFS Cargo มีจำนวนลูกค้ามากกว่า 70 ราย สัญญาการให้บริการคลังสินค้าจะมีระยะเวลา 2 ถึง 3 ปีและกำหนดค่าบริการเป็นสกุลเงินบาท

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

### 3. ธุรกิจสนามบิน

บริษัทฯ เป็นเจ้าของและดำเนินการสนามบินจำนวน 3 สนามบิน คือสนามบินสมุย สนามบินตราด และสนามบินสุโขทัย

- **สนามบินสมุย**

สนามบินสมุยนับเป็นสนามบินที่มีความสำคัญต่อบริษัทฯ ทั้งในเรื่องจำนวนผู้โดยสารและรายได้ บริษัทฯ เริ่มดำเนินการสนามบินสมุยเมื่อปี 2532 ในฐานะสนามบินสาธารณะในประเทศไทยที่เอกชนเป็นเจ้าของ โดยดำเนินการสนามบินสมุยภายใต้ใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินสมุย

ในปี 2548 บริษัทฯ ได้ดำเนินการขยายสนามบินสมุยเพื่อให้มีขีดความสามารถที่จะรองรับการบริการผู้โดยสาร ทั้งนี้ ในปี 2562 สนามบินสมุยให้บริการผู้โดยสารเข้าและออกกว่า 2.4 ล้านคน และจำนวน กว่า 28,000 เที่ยวบิน

ตารางแสดง เที่ยวบินที่เข้าและออกจากสนามบินสมุยในแต่ละช่วงเวลา ณ เดือนธันวาคม 2562 โดยมีรายละเอียดดังนี้

สายการบิน	เที่ยวบิน
บริษัทฯ	36 / วัน
ซิลค์แอร์	2 / วัน
ทีเบต	1 / วัน
เจ็ทแอร์	3 / สัปดาห์

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 รวมทั้งเครื่องบินไอพ่นที่ใช้ในเที่ยวบินธุรกิจและเที่ยวบินส่วนบุคคล

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

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

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

รายได้หลักที่ได้รับจากการดำเนินงานสนามบินสมุยมาจากค่าบริการผู้โดยสารขาออกที่เรียกเก็บจากผู้โดยสารขาออก ค่าบริการในการลงจอดอากาศยาน ค่าบริการที่จอดอากาศยาน และค่าบริการภาคพื้นดิน ที่เรียกเก็บจากสายการบินอื่นๆ ที่เข้ามาใช้บริการสนามบินสมุย รวมถึงรายได้จากการให้เช่าพื้นที่ในเชิงพาณิชย์ในสนามบินสมุย

บริษัทฯ ได้ให้สิทธิในการให้บริการภาคพื้นดินแก่ PGGS เพื่อให้บริการภาคพื้นดินแก่สายการบินอื่น ที่เข้ามาใช้บริการในสนามบินสมุย ดังนั้น บริษัทฯ จึงไม่มีรายได้จากการให้บริการภาคพื้นดินให้แก่สายการบินอื่น โดยตรง แต่จะได้รับรายได้จากการให้

สิทธิในการบริการภาคพื้นดินจาก PGGS ซึ่งเงินจากรายได้หลักที่ได้รับจากการดำเนินงานสนามบินสมุยดังกล่าวส่วนใหญ่ จะถูกจ่ายต่อไปยังกองทุนรวมในรูปของค่าเช่า ค่าบริการคงที่ และค่าบริการผันแปร บริษัทฯ จะได้รับรายได้กลับคืนมาในรูปแบบของเงินปันผลจากการถือหุ้นหน่วยลงทุนในกองทุนรวมตามสัดส่วนที่ถืออยู่

- **สนามบินตราด**

บริษัทฯ ได้เริ่มดำเนินกิจการสนามบินตราดเมื่อปี 2549 โดยดำเนินกิจการภายใต้ใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินตราดซึ่งมีผลบังคับใช้จนถึงวันที่ 14 มีนาคม 2569 สนามบินตราดอยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้เป็นระยะทาง 387 กิโลเมตร และจังหวัดตราดเป็นเมืองที่อยู่ใกล้พรมแดนประเทศกัมพูชา โดยบริษัทฯ เป็นสายการบินเพียงแห่งเดียวที่มีการบินไปยังจังหวัดตราด สนามบินมีพื้นที่ทั้งหมดประมาณ 1,300 ไร่ ประกอบด้วยทางวิ่ง 1 ทางวิ่ง มีระยะทาง 1,800 เมตร ในปี 2562 สนามบินตราดดำเนินการรองรับผู้โดยสารขาเข้าและขาออกประมาณ 100,000 คน กว่า 2,200 เที่ยวบิน

สนามบินตราดเป็นสนามบินหนึ่งในสามแห่งที่เป็นเจ้าของโดยบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) โดยเปิดให้บริการแก่ทั้งสายการบินและการบินทั่วไป โดยมี ICAO Airport Reference Code เป็น 4C ทางวิ่งเป็นทางวิ่งแบบ Asphaltic Concrete ความยาว 1,800 เมตร ความกว้าง 45 เมตร และมีพื้นที่เขตทางวิ่งตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ สนามบินตราดเปิดให้บริการตั้งแต่วันที่ 06:00 น. ถึง 19:00 น. ตามเวลาท้องถิ่น ปัจจุบันสนามบินตราดมีการให้บริการตรวจคนเข้าเมืองและศุลกากร สนามบินตราดมีการเก็บค่าบริการลงจอด ตามที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย สนามบินตราดมีบริการการจราจรทางอากาศให้บริการตลอดเวลาที่เปิดทำการ

- **สนามบินสุโขทัย**

บริษัทฯ ได้เริ่มดำเนินกิจการสนามบินสุโขทัยเมื่อปี 2541 สนามบินสุโขทัยตั้งอยู่ในจังหวัดสุโขทัยซึ่งห่างจากกรุงเทพฯ ไปทางทิศเหนือเป็นระยะทาง 440 กิโลเมตร มีประชากรอาศัยอยู่ประมาณ 600,000 คน ทั้งนี้ อุทยานประวัติศาสตร์สุโขทัยซึ่งตั้งอยู่ในบริเวณพื้นที่ทางทิศตะวันตกเป็นระยะทาง 12 กิโลเมตร ได้รับการประกาศให้เป็นแหล่งมรดกโลกจากองค์การยูเนสโกตั้งแต่ปี 2534 ทั้งนี้ ในปี 2562 บริษัทฯ ได้ดำเนินการรองรับผู้โดยสารขาเข้าและขาออกจากสนามบินสุโขทัยประมาณ 81,000 คน และให้บริการกว่า 1,700 เที่ยวบิน และบริษัทฯ เป็นสายการบินเพียงแห่งเดียวที่มีการบินไปยังจังหวัดสุโขทัย

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

### 3. การตลาดและภาวะการแข่งขัน

#### นโยบายการตลาด

- **การยกระดับประสบการณ์การใช้บริการของผู้โดยสาร**

บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะยกระดับประสบการณ์การใช้บริการของผู้โดยสาร ด้วยการให้บริการระดับพรีเมียมและมีคุณภาพ รวมถึงการให้บริการห้องพักรับรองผู้โดยสารที่สนามบินโดยไม่เสียค่าใช้จ่าย การให้บริการด้วยความเป็นมิตร และการให้บริการที่เน้นความใส่ใจในผู้โดยสาร การใช้เครื่องบินที่มีอายุการใช้งานต่ำ และการให้บริการในจุดหมายปลายทางอันเป็นแหล่งวัฒนธรรม และสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ

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

ในการให้บริการด้วยคุณภาพระดับที่ดีที่สุดแก่ผู้โดยสาร บริษัทฯ มีพนักงานที่มีความสามารถในการสื่อสารภาษาอังกฤษ ได้ มีมนุษยสัมพันธ์ที่ดี และมีความเป็นมืออาชีพ ทั้งนี้ การรับพนักงานจะต้องผ่านขั้นตอนที่เข้มงวด และจะมีการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่องและเข้มข้น และมีกิจกรรมการเสริมสร้างสมรรถภาพในการทำงาน ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้จัดสรรงบประมาณสำหรับการฝึกอบรมพนักงานที่ให้บริการผู้โดยสารทุกปี เพื่อให้แน่ใจได้ว่าพนักงานได้รับการเตรียมความพร้อมมาเป็นอย่างดีในการให้ความช่วยเหลือแก่ผู้โดยสาร ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

- **การโฆษณาและการส่งเสริมการขาย**

บริษัทฯ เชื่อว่าการที่ประเทศไทยเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยม บริษัทฯ มีนโยบายทางการตลาด โดยให้ความสำคัญกับวัฒนธรรมไทยอันเป็นเอกลักษณ์ที่ดึงดูดใจ รวมถึงการต้อนรับนักท่องเที่ยวอย่างมีไมตรีด้วยมนุษยสัมพันธ์อันดีของคนไทย โดยบริษัทฯ มีความมุ่งหมายที่จะเสริมสร้างภาพลักษณ์ให้ดีขึ้นและสร้างชื่อเสียงที่โดดเด่นในด้านคุณภาพการให้บริการแก่ผู้โดยสาร

ค่าใช้จ่ายทางการตลาดของบริษัทฯ เป็นค่าใช้จ่ายในการ โฆษณาและประชาสัมพันธ์ทางสื่อต่างๆ รวมทั้งการสนับสนุนกิจกรรมของบริษัทท่องเที่ยวและตัวแทนการท่องเที่ยวเป็นหลัก โดยส่วนใหญ่บริษัทฯ จะโฆษณาผ่านช่องทางอินเทอร์เน็ต บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ สื่อสังคมออนไลน์ งานแสดงสินค้าทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ แผ่นป้ายโฆษณากลางแจ้ง หนังสือพิมพ์ และโทรทัศน์ และการโฆษณาทางวิทยุ

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

- **การกำหนดราคาและการบริหารจัดการรายได้**

จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการและค่าบัตรโดยสารที่เรียกเก็บมีผลต่อธุรกิจของบริษัทฯ บริษัทฯ ได้ติดตั้งระบบการบริหารจัดการรายได้เพื่อเพิ่มรายได้ในแต่ละเที่ยวบินให้เหมาะสม ทั้งนี้ การบริหารจัดการรายได้เป็นกระบวนการที่ใช้ในการคำนวณราคาบัตรโดยสารและจำนวนที่นั่งผู้โดยสารที่มีอยู่สำหรับผู้โดยสารชั้นธุรกิจและผู้โดยสารชั้นประหยัด เพื่อเพิ่มรายได้จากการขายบัตรโดยสารให้สูงที่สุด บนพื้นฐานของพฤติกรรมทางด้านอุปสงค์ที่คาดการณ์ไว้ในแต่ละตลาด

จากการใช้ระบบการบริหารจัดการรายได้ในปัจจุบัน บริษัทฯ พยายามที่จะเพิ่มรายได้ให้ได้ในแต่ละเที่ยวบิน โดยการจัดสรรที่นั่งผู้โดยสารที่มีอยู่ตามราคาบัตรโดยสารในแต่ละชั้นเพื่อให้บริษัทฯ ได้รับประโยชน์สูงสุด

บริษัทฯ มีโครงสร้างราคาบัตรโดยสารที่หลากหลายเพื่อที่จะตอบสนองความต้องการในแต่ละกลุ่มตลาด ที่นั่งผู้โดยสารบนเครื่องบินได้ถูกแบ่งออกเป็นชั้นธุรกิจและชั้นประหยัด โดยบริษัทฯ จะกำหนดจำนวนที่นั่งในแต่ละราคาผ่านกระบวนการวิเคราะห์การแข่งขันอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเป็นหนึ่งในกระบวนการในการบริหารจัดการรายได้ การคาดการณ์ล่วงหน้า และการกำหนดราคาที่เหมาะสมที่สุด ทั้งนี้ บริษัทฯ ใช้การคาดการณ์ซึ่งอ้างอิงจากข้อมูลการสำรองที่นั่งในอดีต รวมเข้ากับการสำรองที่นั่งในปัจจุบัน



ประกอบกับงานหรือเหตุการณ์ (event) ที่กำลังจะเกิดขึ้นในอนาคต รวมถึงแรงกดดันจากภาวะการแข่งขัน และปัจจัยอื่นๆ ในการกำหนดโครงสร้างราคาค่าบัตรโดยสารเพื่อเพิ่มรายได้สูงสุด

บริษัทฯ ใช้ระบบการบริหารจัดการรายได้ที่พัฒนาขึ้นโดยระบบดังกล่าวนี้ได้ใช้แบบจำลองในการคาดคะเนและกำหนดราคาที่เหมาะสมเพื่อที่จะวิเคราะห์ความสัมพันธ์เชิงเศรษฐศาสตร์ เพื่อกำหนดจำนวนที่นั่งในแต่ละราคา ซึ่งทำให้บริษัทฯ สามารถเพิ่มรายได้บนขีดความสามารถที่มีอยู่ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ใช้ระบบดังกล่าวทั้งในเส้นทางการบินระหว่างประเทศ และเส้นทางการบินภายในประเทศมาตั้งแต่ปี 2551

บริษัทฯ ใช้นโยบายการตลาดและการขายเพื่อเป็นการเพิ่มรายได้ในการขนส่งผู้โดยสารสูงสุดดังนี้

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

เช่นเดียวกับสายการบินส่วนใหญ่ บริษัทฯ รับสำรองที่นั่งมากกว่าจำนวนที่นั่งโดยสารในบางเที่ยวบินเพื่อทดแทนในกรณีที่ผู้โดยสารได้สำรองที่นั่งแล้วแต่ไม่ได้เดินทาง โดยอัตราส่วนของการสำรองที่นั่งในลักษณะดังกล่าว แตกต่างกันไปในแต่ละเส้นทางการบินและขึ้นอยู่กับอัตราส่วนในอดีตของปริมาณผู้โดยสารที่สำรองที่นั่งแต่ไม่ได้เดินทาง และกรณีการยกเลิกบัตรโดยสารล่าช้า

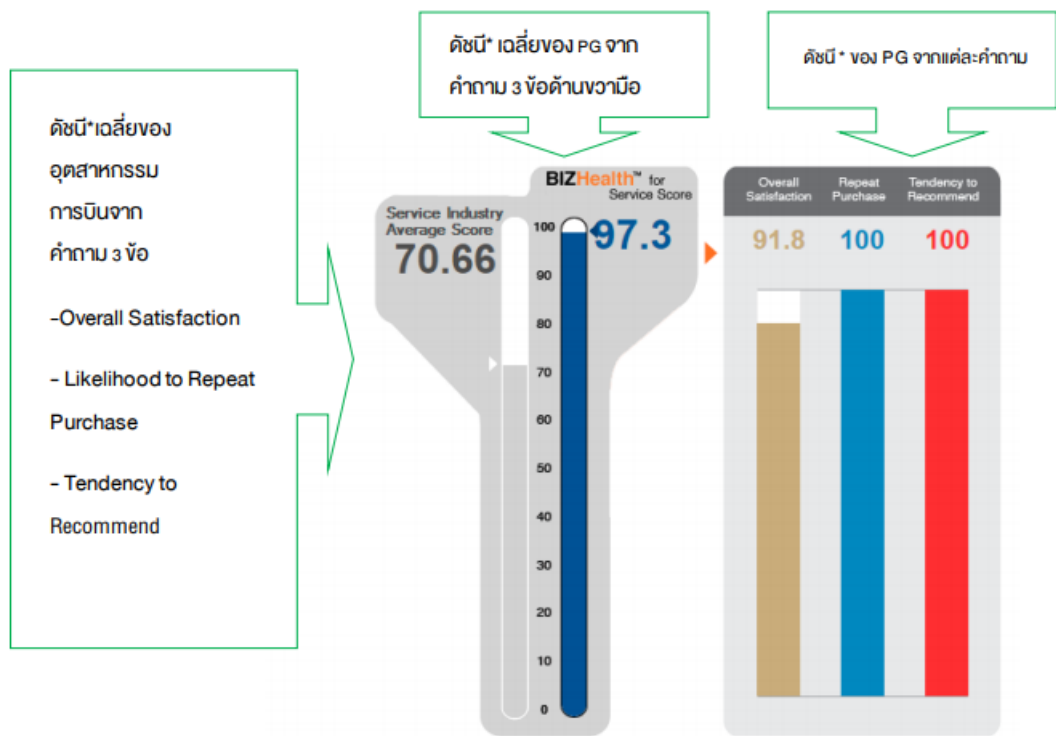
- **การรักษาลูกค้าประจำโดยโปรแกรม FlyerBonus**

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

นอกจากนี้ ฟลายเออร์โบนัวยังคงตอบแทนลูกค้าของสายการบินฯ โดยเพิ่มสิทธิประโยชน์ให้กับสมาชิกอย่างต่อเนื่อง อาทิ การมอบส่วนลดและสิทธิประโยชน์จาก โรงแรม ร้านอาหารชื่อดังมากกว่า 200 ร้านค้าที่ตั้งอยู่ในเส้นทางต่างๆที่สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส รวมถึง โปรโมชันพิเศษสะสมคะแนนและแลกรางวัลจากสายการบินฯ และ โปรโมชันร่วมกับคู่ค้าตลอดปีที่ผ่านมา

• **กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย**

กลุ่มลูกค้าเป้าหมายของบริษัทฯ ในปัจจุบัน คือ กลุ่มนักท่องเที่ยวเป็นหลัก เนื่องจากประเทศไทยยังคงมีศักยภาพด้านการท่องเที่ยว ประกอบกับการให้บริการห้องพักรับรองผู้โดยสาร โดยไม่เสียค่าใช้จ่าย ถือเป็นจุดเด่นของบริษัทฯ เมื่อเปรียบเทียบกับสายการบินอื่นๆ โดยในอดีตที่ผ่านมา ผู้โดยสารของบริษัทฯ เป็นผู้โดยสารจากต่างประเทศเป็นหลัก และยังคงเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง สำหรับผู้โดยสารภายในประเทศเองมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องและมีศักยภาพที่ดีขึ้น บริษัทฯ จึงได้ดำเนินการขยายตลาดผู้โดยสารภายในประเทศควบคู่กันไปเช่นกัน ทั้งนี้ เพื่อเป็นการใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุดและเป็นการลดความเสี่ยงจากการพึ่งพิงผู้โดยสารจากต่างประเทศ โดยทางบริษัทมีการจัดทำผลสำรวจความพึงพอใจของลูกค้า ประจำปี 2562



\*Remark: Index compute with weighted calculation

\*ดัชนี เป็นการคิดจากคะแนน โดยนับค่าแต่ละระดับคะแนนด้วยน้ำหนักที่ต่างกัน ดังนั้นดัชนีจึงไม่เท่ากับคะแนน

PG มีดัชนีเฉลี่ยจากคำถาม 3 ข้อข้างต้น ได้ 97.3 สูงกว่าของอุตสาหกรรมการบินที่ 70.66

- การจำหน่ายและช่องทางการจำหน่าย

บริษัทฯ มีช่องทางการจัดจำหน่ายหลัก 2 ช่องทาง ได้แก่ การขายทางตรง โดยผ่านสำนักงานขายของบริษัทฯ ศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ และเว็บไซต์ และการขายทางอ้อม

1. การขายทางตรง

บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารทางตรงผ่านช่องทางต่างๆ รวมถึงสำนักงานขาย เคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสาร เคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสารประจำสนามบิน ศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ และผ่านช่องทางบนหน้าเว็บไซต์

สำนักงานขาย เคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสาร และเคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสารประจำสนามบิน

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

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

#### ศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ (Call Center)

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

#### การขายทางอินเทอร์เน็ต

บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารทางอินเทอร์เน็ตผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ www.bangkokair.com โดยในการสำรองที่นั่งทางออนไลน์นั้น ผู้โดยสารจะต้องชำระเงินผ่านบัตรเครดิตหรือบัตรเดบิต ซึ่งช่วยลดความเสี่ยงด้านเครดิตและกระบวนการทางบัญชี และยังช่วยปรับปรุงกระแสเงินสดในการดำเนินงานของบริษัทฯ เนื่องจากธนากรผู้ให้บริการของบริษัทฯ จะเป็นผู้รับรายได้ทั้งหมดจากการขายทางอินเทอร์เน็ต และนำเข้าบัญชีบริษัทฯ โดยตรง ทั้งนี้ในปี 2553 บริษัทฯ ได้พัฒนาเว็บไซต์ของบริษัทฯ เพื่อจะเพิ่มการขายผ่านทางอินเทอร์เน็ต และลดค่าคอมมิชชั่นจากตัวแทนจำหน่าย และยังปรับปรุงแผนผังเว็บไซต์เพื่อให้การแสดงค่าโดยสารและสิทธิพิเศษให้เห็นเด่นชัดขึ้น ทั้งนี้ การขายบัตรโดยสารทางอินเทอร์เน็ตมีสัดส่วนที่เพิ่มสูงขึ้นมาโดยตลอด และบริษัทฯ คาดว่าแนวโน้มดังกล่าวจะคงดำเนินไปอย่างต่อเนื่องในอนาคต ทั้งนี้ การขายทางอินเทอร์เน็ตเป็นช่องทางการจัดจำหน่ายที่มีต้นทุนการดำเนินงานต่ำที่สุดของบริษัทฯ

## 2. การขายทางอ้อม

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

นอกเหนือจากการบริหารจัดการช่องทางการจัดจำหน่ายผ่านระบบจัดจำหน่าย GDS (Global Distribution System) แล้ว ในปี 2562 ทางบริษัทฯ มีการย้ายระบบสำรองที่นั่งหลัก (Host System) เป็นระบบ Amadeus Altea เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพความต่อเนื่องในกิจกรรมต่างๆ ที่ทำ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การสนับสนุนการขายผ่านตัวแทนจำหน่ายทั่วโลกให้มีความถูกต้อง ทันสมัย และ สะดวกแก่ตัวแทนจำหน่าย ทั้งที่เป็นตัวแทนจำหน่ายแบบ Offline และ ตัวแทนจำหน่ายแบบ Online ที่เรียกว่า OTA (Online Travel Agent) ที่มีการเติบโตสูงทั่วโลก ทั้งนี้ ทำให้สามารถบรรลุข้อตกลงระหว่างบริษัทฯ และ ระบบจัดจำหน่ายต่างๆ ทำให้ได้รับส่วนผลในการทำสำรองที่นั่ง

### 3. ปัจจัยเสี่ยง

#### 1. ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ

##### 1.1 ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ อาจได้รับผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญจากค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงและปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงไม่เพียงพอ

ค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินคิดเป็นสัดส่วนที่สูงที่สุดของต้นทุนขายและบริการของบริษัทฯ โดยตามงบการเงินรวม ค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงคิดเป็นร้อยละ 18.6 และร้อยละ 17.3 ของต้นทุนรวมในปี 2561 และปี 2562 ตามลำดับด้วยเหตุที่ค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงถือเป็นรายการค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของบริษัทฯ รายการหนึ่งที่มีนัยสำคัญ การปรับเปลี่ยนราคาน้ำมันเชื้อเพลิงขึ้นเพียงเล็กน้อยจะสามารถส่งผลกระทบต่อค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของบริษัทฯ ได้ทั้งนี้ ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงมีความผันผวนอย่างมาก โดยในช่วงเวลา 5 ปีที่ผ่านมา ราคาซื้อขายทันที (spot price) ของน้ำมันเชื้อเพลิงเคยมีราคาสูงสุดถึง 126.19 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล ในวันที่ 21 มกราคม 2557 (และเคยลดต่ำลงถึง 32.3 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล ในวันที่ 21 มกราคม 2559) ทั้งนี้ ตามข้อมูลจาก MOPS ราคาซื้อขายทันที (spot price) ของน้ำมันเชื้อเพลิง ณ วันที่ 29 ธันวาคม 2560 อยู่ที่ 65.74 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล ในกรณีที่น้ำมันเชื้อเพลิงขาดแคลน ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอาจปรับตัวสูงขึ้นหรือบริษัทฯ อาจต้องลดเที่ยวบินแบบประจำลงทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อบริหารความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นเมื่อราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเปลี่ยนแปลงในอนาคต ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทฯ ยังมีภาระผูกพันจากการทำประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันถึง ธันวาคม 2563 อีกจำนวน 960,000 บาร์เรล โดยทำสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันในระหว่างราคา 71.35 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล ถึง 95.0 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าการเข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงของบริษัทฯ จะเพียงพอที่จะช่วยป้องกันความเสี่ยงของบริษัทฯ จากการปรับตัวสูงขึ้นของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงได้ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีความเสี่ยงที่จะขาดทุนจากการป้องกันความเสี่ยงต่าง ๆ อีกด้วย

บริษัทฯ จัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินโดยการซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงจากผู้จัดจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงรายใหญ่ 2 ราย คือ ปตท. และ ซัส โกลด์เวิลด์เป็นหลัก โดยในปี 2562 ปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินของบริษัทฯ มาจากการซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงจากปตท. ในสัดส่วนร้อยละ 62 และจากซัส โกลด์เวิลด์ในสัดส่วนร้อยละ 29 ทั้งนี้ หากเกิดภาวะขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิงและ/หรือหากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มสูงขึ้น อาจส่งผลกระทบต่อต้นทุน ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ ได้

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

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

บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าบริษัทฯ จะไม่ประสบเหตุการณ์ที่คล้ายคลึงกัน หรือเหตุการณ์ที่ร้ายแรงกว่าเหตุการณ์ดังกล่าวซึ่งรวมถึงเหตุการณ์ที่มีผู้ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าการคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยของบริษัทฯ จะครอบคลุมความสูญเสียหรือความเสียหายจากอุบัติเหตุหรือเหตุการณ์ใดๆ ในอนาคตได้อย่างเพียงพอ

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

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทฯ ได้ทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) กับสายการบินจำนวน 27 สายการบิน บริษัทฯ มีรายรับจากสายการบินอื่นตามความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) บริษัทฯ คาดการณ์ว่า บริษัทฯ ต้องพึ่งพาความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) มากขึ้น อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่า บริษัทฯ จะไม่ได้รับผลกระทบในทางลบจากการเปลี่ยนแปลงใดๆ ในอนาคตในความสัมพันธ์กับสายการบินที่บริษัทฯ ได้ทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) ด้วย นอกจากนี้ความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) บางฉบับ อาจถูกยกเลิกได้โดยไม่ต้องมีเหตุแห่งการเลิกสัญญาเกิดขึ้น หากคู่สัญญาฝ่ายที่ต้องการเลิกสัญญาแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรให้แก่ คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 30 วัน หรือสัญญาอาจถูกยกเลิกได้ทันทีหากเกิดเหตุแห่งการเลิกสัญญาขึ้น ทั้งนี้ การที่สัญญาสิ้นสุดลง โดยที่ไม่ได้มีการคาดการณ์มาก่อนหรือการที่สัญญาสิ้นสุดลงก่อนกำหนดระยะเวลาอาจก่อให้เกิดผลกระทบในทางลบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

### 1.4 ภาวะการแข่งขันที่รุนแรงในอุตสาหกรรมการบินและการแข่งขันจากการคมนาคมขนส่งในรูปแบบอื่น อาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

บริษัทฯ ต้องประสบกับปัญหาการแข่งขันที่สูงทั้งในเส้นทางการบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ สายการบินต่างแข่งขันกันในเรื่องระดับราคาบัตรโดยสาร จำนวนเที่ยวบิน ความน่าเชื่อถือของการบริการ ภาพลักษณ์ของสายการบิน สิ่งอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร โปรแกรมสะสมไมล์ (Frequent Flyer Program) ตลอดจนความพร้อมและความสะอาดสบายของบริการอื่นๆ นอกจากนี้สายการบินบางแห่งที่เป็นคู่แข่งของบริษัทฯ นั้น มีขนาดใหญ่กว่าอาจมีชื่อเสียงและทรัพยากรทางการเงินมากกว่า และมีความสามารถในการช่วงชิงส่วนแบ่งตลาดในตลาดสำคัญซึ่งรวมถึงเส้นทางการบินภายในประเทศได้ดีกว่า บริษัทฯ สายการบินเหล่านั้นอาจมีความสามารถในการให้บริการ ในเส้นทางการบินบางเส้นทางที่ไม่ได้กำไรเป็นเวลานานกว่าที่ บริษัทฯ จะสามารถดำเนินการได้

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

### 1.5 ธุรกิจสายการบินและสนามบินของบริษัทฯต้องพึ่งตลาดการท่องเที่ยวในประเทศไทย และตลาดการท่องเที่ยวในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้โดยนักท่องเที่ยวชาวไทยและนักท่องเที่ยวจากภูมิภาคนี้และทวีปยุโรปเป็นอย่างมากการลดลงของอุปสงค์ในการเดินทางทางอากาศในตลาดเหล่านี้ อาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

ธุรกิจสายการบินคือธุรกิจหลักของบริษัทฯ ซึ่งสร้างรายได้ให้แก่บริษัทฯ ในอัตราร้อยละ 71.9 ร้อยละ 73.3 และร้อยละ 66.6 ของรายได้รวมตามงบการเงินรวมของบริษัทฯ ในปี 2560 ปี 2561 และปี 2562 ตามลำดับ โดยธุรกิจสายการบินของบริษัทฯ ประกอบด้วยบริการการขนส่งทางอากาศสำหรับผู้โดยสารทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ แนวทางการสร้างความ

เติบโตของบริษัทฯ 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 ซึ่งมีผลกระทบต่อการเดินทางจากทวีปยุโรปอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

#### 1.6 บริษัทย่อยและบริษัทร่วม ได้รับสัมปทานเพื่อให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการบินที่สนามบินสุวรรณภูมิ

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

ปี 2560 รายได้จาก BFS Ground และ BAC คิดเป็นร้อยละ 7.4 และร้อยละ 3.8 ของรายรับรวมของบริษัทฯ ปี 2561 ร้อยละ 7.8 และร้อยละ 3.8 ของรายรับรวมของบริษัทฯ และสำหรับปี 2562 คิดเป็นร้อยละ 8.4 และร้อยละ 3.6 ของรายรับรวมของบริษัทฯ ทั้งนี้บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าสัญญาเหล่านี้สัญญาใดสัญญาหนึ่ง หรือหลายสัญญารวมกันจะไม่ถูกยกเลิกก่อนครบกำหนดระยะเวลา และเมื่อครบกำหนดระยะเวลาหรือเมื่อมีการเลิกสัญญาดังกล่าวแล้วหากบริษัทย่อยและบริษัทร่วมไม่สามารถต่อหรือขยายอายุสัญญาได้ บริษัทย่อยและบริษัทร่วมจะไม่มีสิทธิในการประกอบกิจการที่เกี่ยวข้องภายใต้สัญญาดังกล่าวได้ ซึ่งจะทำให้บริษัทฯ สูญเสียกระแสรายได้จากกิจการดังกล่าว และจะนำมาซึ่งผลกระทบในทางลบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

#### 1.7 การปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบทางด้านสิ่งแวดล้อมอาจจะส่งผลกระทบการดำเนินงานทั้งในปัจจุบันและอนาคตของบริษัทฯ และทำให้บริษัทฯ มีต้นทุนเพิ่มขึ้น

ธุรกิจสายการบินถูกกำกับดูแลโดยกฎหมายและระเบียบทางด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งมีแนวโน้มว่าจะมีความเข้มงวดมากขึ้นในอนาคต กฎหมายและระเบียบทางด้านสิ่งแวดล้อมเข้ามามีผลบังคับใช้ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับมลภาวะทางเสียงที่เกิดจากเครื่องบิน การใช้และครอบครองวัตถุดิบอันตราย การปล่อยก๊าซของเสีย การกำจัดสิ่งเจือปนในสิ่งแวดล้อม และอื่นๆ โดยประเทศต่างๆ ได้ออกคำสั่งที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อม และกฎระเบียบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับมลภาวะทางเสียงและการปล่อยก๊าซของเสียที่เกิดจากเครื่องบิน

และอายุของเครื่องบิน กฎหมายสิ่งแวดล้อมเหล่านี้ โดยเฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับมลภาวะทางเสียงและทางอากาศ ได้พัฒนาไปอย่างรวดเร็วและเป็นที่คาดการณ์ได้ว่าอาจพัฒนาไปในแนวทางที่จะกำหนดให้ยกเลิกการใช้เครื่องบินบางแบบหากเครื่องบินเหล่านั้น ไม่มีคุณสมบัติเป็นไปตามที่กฎหมายสิ่งแวดล้อมกำหนด ข้อกำหนดต่างๆ เหล่านี้อาจทำให้บริษัทฯ มีภาระต้นทุนในการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง และมีข้อจำกัดในการประกอบกิจการสายการบิน โดยเฉพาะอย่างยิ่งหากเครื่องบินแบบใหม่ที่น่าสนใจต้องเป็นไปตามข้อกำหนดด้านสิ่งแวดล้อมตลอดอายุการใช้งาน การปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบดังกล่าว อาจทำให้ค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ เพิ่มขึ้น หรือจำกัดความสามารถของบริษัทฯ ในการขยายการดำเนินงานของบริษัทฯ ต่อไป

### 1.8 ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงของบริษัทฯ จะเพิ่มขึ้นตามอายุของฝูงบิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 อายุโดยเฉลี่ยของเครื่องบินของบริษัทฯ คือ 10.2 ปีโดยทั่วไปค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาเครื่องบินที่มีอายุการใช้งานมานานจะสูงกว่าค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาเครื่องบินที่ใหม่กว่า ดังนั้น เมื่อฝูงบินของบริษัทฯ มีอายุการใช้งานมากขึ้นเรื่อยๆ ก็จะต้องมีการบำรุงรักษามากขึ้น และค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาเครื่องบินของบริษัทฯ ก็จะปรับสูงขึ้นตามไปด้วยเช่นกัน ทั้งในส่วนของการผลิตด้านผู้โดยสาร (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 ซึ่งหากบริษัทฯ ตัดสินใจซื้อเครื่องบิน บริษัทฯ อาจต้องระดมเงินทุนและก่อหนี้เพิ่มขึ้น นอกจากนี้บริษัทฯ อาจจะต้องจัดหาเงินทุนจากแหล่งเงินทุนอื่น หรืออาจจะต้องเจรจาสัญญากับผู้ขายใหม่ หรืออาจจะถือว่าบริษัทฯ ผิดสัญญาภายใต้สัญญาซื้อขายเครื่องบินดังกล่าว นอกจากนี้ บริษัทฯ อาจต้องกู้ยืมเงินเพื่อใช้ในการดำเนินกิจการ โดยหากบริษัทฯ ไม่สามารถระดมทุนเพื่อซื้อเครื่องบินใหม่บนข้อกำหนดและเงื่อนไขที่เหมาะสม อาจส่งผลกระทบต่อความสามารถในการทำกำไรของบริษัทฯ และอาจทำให้แผนการขยายฝูงบินล่าช้า นอกจากนี้ สัญญาสินเชื่อในอนาคตของบริษัทฯ อาจมีข้อกำหนดที่จำกัดกิจกรรมการดำเนินงานและกิจการทางการเงินของบริษัทฯ และอาจกำหนดให้บริษัทฯ ต้องนำทรัพย์สินไปวางเป็นหลักประกัน ทั้งนี้ ความสามารถในการชำระหนี้และจัดหาเงินทุนสำหรับการลงทุนที่ตามแผนการของบริษัทฯ จะขึ้นอยู่กับความสำเร็จในการดำเนินกลยุทธ์ทางธุรกิจ และความสามารถในการสร้างรายได้เพียงพอกับชำระหนี้ ซึ่งมีความไม่แน่นอนและอยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัทฯ

### 1.10 บริษัทฯ อาจไม่ประสบความสำเร็จในการปรับใช้กลยุทธ์ทางธุรกิจ

กลยุทธ์ทางธุรกิจของบริษัทฯ ประกอบไปด้วยการเพิ่มจำนวนเครื่องบิน การเพิ่มจำนวนเที่ยวบินในเส้นทางการบินเดิมที่บริษัทฯ ให้บริการ การเปิดเส้นทางการบินใหม่ที่บริษัทฯ ให้บริการเองและที่เป็นส่วนหนึ่งของเครือข่ายเส้นทางการบินที่ขายออกไปตามความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) และกระตุ้นการเติบโตในตลาดที่บริษัทฯ ให้บริการอยู่เดิม ทั้งนี้ ความสำเร็จในกลยุทธ์ทางธุรกิจนั้น มีความสำคัญต่อความสำเร็จของบริษัทฯ



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

บริษัทฯ คาดหมายว่าเส้นทางการบินหลายเส้นทางที่บริษัทฯ วางแผนเปิดให้บริการในอนาคต การให้บริการในเส้นทางการบินใหม่อาจทำให้บริษัทฯ ต้องใช้เงินลงทุนจำนวนมาก ตั้งแต่ก่อนที่จะเริ่มให้บริการ ทั้งนี้ ในระยะแรก บริษัทฯ อาจมีอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor) ต่ำ และอาจจำเป็นต้องเสนอค่าโดยสารราคาพิเศษในเส้นทางการบินใหม่ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อความสามารถในการทำกำไรจากเส้นทางการบินใหม่นี้ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังวางแผนที่จะขยายฝูงบินเพิ่มขึ้น 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 บริษัทฯ อย่างเพียงพอ
- ความสามารถของบริษัทฯ ในการจัดหาและรับมอบเครื่องบินในเวลาอันสมควร และ
- ความสามารถของบริษัทฯ ในการระดมเงินทุนที่จำเป็นเพื่อใช้ในการขยายธุรกิจภายใต้ต้นทุนทางการเงินที่เหมาะสม

ปัจจัยดังกล่าวข้างต้นหลายปัจจัยนั้นอยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัทฯ ดังนั้นบริษัทฯ จึงไม่สามารถรับประกันได้ว่า บริษัทฯ จะสามารถขยายธุรกิจในตลาดที่ให้บริการอยู่ได้สำเร็จ หรือสามารถสร้างตลาดใหม่ขึ้นมาได้ ซึ่งความล้มเหลวในการปรับ

ใช้กลยุทธ์ทางธุรกิจของบริษัทฯ อาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

### 1.11 ความสามารถในการกำหนดค่าโดยสารของบริษัทฯถูกจำกัดอัตราค่าโดยสารขั้นสูงที่กำหนดโดยรัฐบาล

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

### 1.12 ความผันผวนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

เนื่องจากบริษัทฯมีการทำธุรกิจในหลายประเทศ จึงมีรายได้และค่าใช้จ่ายเป็นสกุลเงินหลายสกุล ที่สำคัญคือ ดอลลาร์สหรัฐ บาทและเหรียญสหรัฐ อย่างไรก็ตาม สัญญาซ่อมบำรุง สัญญาเช่าเครื่องบิน สัญญาการจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบิน สัญญาการประกันภัยโดยส่วนใหญ่ รวมทั้งสัญญาจัดหาอะไหล่เครื่องบินเกือบทั้งหมดของบริษัทฯเป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐฯ ทั้งนี้ค่าเงินของสกุลเงินหลายสกุล มีความผันผวนอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งอาจเกิดผลกระทบต่อบริษัทฯ โดยขึ้นอยู่กับสถานะเงินตราต่างประเทศของบริษัทฯทั้งด้านรายได้และค่าใช้จ่ายบริษัทฯไม่สามารถรับประกันได้ว่า บริษัทฯ จะจัดให้มีการป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวได้ หรือการป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวจะสามารถจัดทำได้ที่ต้นทุนที่เหมาะสมในเชิงพาณิชย์ หรือสามารถป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

บริษัทฯอาจมีภาระทางการเงินเพิ่มในสกุลเหรียญสหรัฐในอนาคต ซึ่งอาจรวมถึงการกู้ยืมเพื่อซื้อเครื่องบินในอนาคตด้วยเหตุนี้ การอ่อนค่าลงของสกุลเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินต่างประเทศเหล่านี้ อาจทำให้ภาระหนี้สินของบริษัทฯเพิ่มขึ้น ซึ่งบริษัทฯไม่สามารถรับประกันได้ว่า บริษัทฯจะสามารถสร้างรายได้เพิ่มขึ้นอย่างเพียงพอที่จะชดเชยภาระหนี้ที่เพิ่มขึ้นดังกล่าว ดังนั้น ความผันผวนของค่าเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินต่างประเทศจึงอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจในทางลบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

### 1.13 บริษัทฯ เผชิญกับความเสียหายบางประการที่ไม่ได้ทำประกันภัยไว้ และอาจเผชิญกับอุปสรรคในการทำกรมธรรม์ประกันภัยที่มีเงื่อนไขที่ยอมรับได้ในเชิงพาณิชย์ หรืออาจไม่สามารถจัดหาประกันภัยได้เลย

การประกันภัยเป็นพื้นฐานสำคัญของการดำเนินธุรกิจสายการบินและสนามบิน ทั้งนี้ การก่อการร้าย หรือเหตุการณ์ที่มีผลกระทบต่อในระดับโลกอื่นๆ อาจมีผลทำให้บริษัทฯ ไม่สามารถทำประกันภัยเกี่ยวกับการบินในความเสี่ยงบางประเภท หรืออาจทำประกันภัยได้ในวงเงินประกันภัยที่ลดลง ซึ่งไม่เพียงพอกับจำนวนที่กำหนด โดยผู้ให้เช่าเครื่องบินของบริษัทฯ หรือตามกฎระเบียบของรัฐบาล การที่บริษัทฯ ไม่สามารถทำกรมธรรม์ประกันภัยในการประกอบธุรกิจโดยทั่วไป หรือในสินทรัพย์

บางอย่างของบริษัทฯ ภายใต้เงื่อนไขและข้อกำหนดที่ยอมรับได้ในเชิงพาณิชย์ หรือไม่สามารถทำกรรมธรรม์ประกันภัยได้เลยอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

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

## 2. ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบิน

### 2.1 ในช่วงภาวะเศรษฐกิจชะลอตัว อุตสาหกรรมการบินมีแนวโน้มที่จะมีผลประกอบการถดถอย

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

### 2.2 ข้อจำกัดของสนามบินในกรุงเทพฯ และสนามบินอื่นๆ ในประเทศไทย อาจทำให้บริษัทฯ ไม่สามารถเพิ่มอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำต่อวัน ปรับปรุงการตรงต่อเวลาของเที่ยวบิน และให้บริการขนส่งทางอากาศอย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพได้

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

- จำนวนเครื่องบินที่สามารถลงจอดได้ ความจุผู้โดยสารในอาคารผู้โดยสาร และความหนาแน่นของการจราจรทางอากาศในสนามบินที่เป็นศูนย์ปฏิบัติการการบินที่บริษัทฯ ให้บริการอยู่โดยเฉพาะสนามบินสุวรรณภูมิ และสนามบินภูเก็ต
- คุณภาพของการบริหารจัดการของสนามบินในประเทศไทยโดยผู้ประกอบกิจการที่เกี่ยวข้อง

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

หากปัจจัยที่กล่าวไปแล้วข้างต้นไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน อาจส่งผลกระทบต่อศักยภาพในการขยายเครือข่ายเส้นทางการบินหรือการเพิ่มจำนวนเที่ยวบินของบริษัทฯ การปรับปรุงเที่ยวบินให้ตรงต่อเวลา และการให้บริการขนส่งทางอากาศอย่างปลอดภัย นอกจากนี้ ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ อาจได้รับผลกระทบในทางลบ

### 2.3 อุตสาหกรรมการบินเผชิญความเสี่ยงจากเหตุการณ์ที่เกิดจากปัจจัยภายนอก เช่น การก่อการร้าย การระบาดของโรคติดต่อ และภาวะอากาศเลวร้าย

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

การระบาดของโรคติดต่อ ซึ่งรัฐบาลของประเทศที่ได้รับผลกระทบจากการระบาดใช้รับมือกับความเสี่ยงที่จะเกิดโรคระบาด อาจทำให้การประกอบธุรกิจของบริษัทฯ ติดขัดซึ่งอาจส่งผลกระทบในทางลบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

ภาวะอากาศในช่วงฤดูมรสุมหรือช่วงที่เกิดสภาวะอากาศแปรปรวนในประเทศไทยหรือประเทศอื่นๆ เที่ยวบินต่างๆ อาจถูกยกเลิกหรือต้องเลื่อนเวลาจากกำหนดการเดิม ทั้งนี้ ประเทศไทยเป็นหนึ่งในประเทศที่ประสบภัยพิบัติทางธรรมชาติหลายครั้งในช่วงหลายปีที่ผ่านมา ซึ่งรวมถึงสึนามิและอุทกภัยในกรณีนี้ บริษัทฯยกเลิกเที่ยวบินหรือเลื่อนเวลาจากกำหนดการเดิมเนื่องจากสภาพอากาศที่แปรปรวนนั้น รายได้และผลกำไรของ บริษัทฯจะลดลง และถึงแม้ว่าเหตุการณ์เหล่านี้จะอยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัทฯแต่ผู้โดยสารอาจเห็นว่า บริษัทฯต้องรับผิดชอบในความล่าช้าและการยกเลิกเที่ยวบินที่เกิดขึ้น ซึ่งบริษัทฯอาจเสียชื่อเสียงซึ่งส่งผลให้เสียลูกค้า และส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ นอกจากนี้ สภาพอากาศแปรปรวนในประเทศต่างๆหรือในภูมิภาคอื่นๆ ซึ่งผู้โดยสารที่มาใช้บริการในเส้นทางการบินของบริษัทฯ มาจากประเทศหรือภูมิภาคดังกล่าวอาจส่งผลกระทบในทางลบต่อจำนวนผู้โดยสารบนเที่ยวบินของบริษัทฯ

## 2.4 อุตสาหกรรมการบินอยู่ภายใต้การกำกับดูแลความปลอดภัยและมาตรฐานการบินในระดับสากล

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

#### 4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

##### 4.1 ทรัพย์สินถาวรหลักของบริษัทฯและบริษัทย่อย

ทรัพย์สินถาวรหลักที่บริษัทฯและบริษัทย่อยใช้ในการประกอบธุรกิจมีดังต่อไปนี้

ประเภท	งบการเงินรวม วันที่ 31 ธันวาคม 2561 (ล้านบาท)	งบการเงินรวม วันที่ 31 ธันวาคม 2562 (ล้านบาท)
เครื่องบิน	8,885.1	9,029.5
อะไหล่เครื่องบินและอุปกรณ์ภาคพื้น	1,355.9	1,311.6
ที่ดิน	2,521.3	2,600.8
อาคารและส่วนตกแต่ง	1,265.6	1,402.0
สนามบินและส่วนปรับปรุง	399.2	414.1
เฟอร์นิเจอร์และส่วนตกแต่ง	517.4	492.1
อื่นๆ คือ ยานพาหนะและงานระหว่างก่อสร้าง	575.7	358.1
<i>รวม</i>	<i>15,520.2</i>	<i>15,608.2</i>

##### 4.1.1 ที่ดินและอาคารหลัก

###### 4.1.1.1 บริษัทฯ

ที่ดินและอาคารหลักที่บริษัทฯ มีกรรมสิทธิ์ สิทธิครอบครอง หรือสิทธิการเช่าตั้งอยู่ในประเทศไทย สำหรับใช้ในวัตถุประสงค์เพื่อการดำเนินงานของบริษัทฯ ตามสถานที่ตั้งต่างๆ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ลักษณะสำคัญของทรัพย์สินถาวรหลัก	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชี (ล้านบาท) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561	มูลค่าตามบัญชี (ล้านบาท) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562	ภาระหลักประกัน
อาคารสำนักงานใหญ่ เป็นอาคาร 20 ชั้น ตั้งอยู่ที่ถ.วิภาวดีรังสิต เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร	บริษัทฯ เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในที่ดินและอาคาร	257.9	258.9	ปลอดภาระ
อาคารสำนักงาน (ทับสุวรรณ) เป็นอาคาร 4 ชั้น ตั้งอยู่ที่อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	บริษัทฯ เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในที่ดินและสิทธิการเช่าในอาคารและที่ดินบางส่วน <sup>(1)</sup>	239.4	229.4	ปลอดภาระ

ลักษณะสำคัญของทรัพย์สินถาวรหลัก	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชี (ล้านบาท) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561	มูลค่าตามบัญชี (ล้านบาท) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562	ภาระหลักประกัน
โรงซ่อมอากาศยาน ตั้งอยู่ที่ สนามบินดอนเมือง ถ. วิทยาดีรังสิต เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร	บริษัทฯ เป็นเจ้าของสิทธิการเช่าในที่ดินและอาคาร <sup>(2)</sup>	7.2	4.5	ไม่มี
สนามบินสมุย ตั้งอยู่ที่ อ.เกาะสมุย จ. สุราษฎร์ธานี	บริษัทฯ เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในอาคารและที่ดินบางส่วน และสิทธิการเช่าในอาคารและที่ดินบางส่วน <sup>(3)</sup>	1,602.4	1,595.3	จดจำนองทรัพย์สินส่วนใหญ่เป็นหลักประกันกับกองทุนรวมในวงเงินจำนอง 20,900 ล้านบาท
สนามบินสุโขทัย ตั้งอยู่ที่ อ.สวรรคโลก จ.สุโขทัย	บริษัทฯ เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในอาคารและที่ดิน และสิทธิการเช่าในที่ดินบางส่วน <sup>(4)</sup>	322.1	308.8	ปลอดภาระ
สนามบินตราด ตั้งอยู่ที่ อ.เขาสมิง จ.ตราด	บริษัทฯ เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในที่ดินบางส่วน และกรรมสิทธิ์ในอาคารและสิทธิครอบครองในที่ดินบางส่วน	647.5	730.9	ปลอดภาระ

**หมายเหตุ**

- บริษัทฯ ทำสัญญาเช่าที่ดินวันที่ 1 เมษายน 2547 เนื้อที่ประมาณ 17 ไร่ ซึ่งมีกำหนดระยะเวลาเช่า 30 ปี และต้องชำระค่าเช่าเป็นรายปีตามจำนวนที่ตกลงกัน โดยสัญญาเช่าฉบับนี้จะสิ้นสุดในวันที่ 31 มีนาคม 2577
- บริษัทฯ ทำสัญญาเช่าที่ดินวันที่ 1 เมษายน 2547 เนื้อที่ประมาณ 2,921 ตารางเมตร ซึ่งมีกำหนดระยะเวลาเช่า 3 ปี และต้องชำระค่าเช่าเป็นรายเดือนตามจำนวนที่ตกลงกัน โดยสัญญาเช่าฉบับนี้ได้สิ้นสุดในวันที่ 27 กันยายน 2558 ปัจจุบันอยู่ระหว่างการเจรจาต่อสัญญา
1. บริษัทฯ ได้ให้กองทุนรวมเช่าทรัพย์สินต่างๆ ที่ใช้ในการประกอบกิจการสนามบินสมุยเป็นระยะเวลา 30 ปี ภายใต้สัญญาเช่าระยะยาว ลงวันที่ 24 พฤศจิกายน 2549 โดยบริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาเช่าช่วงและสัญญาให้บริการกับกองทุนรวมในวันเดียวกันกับที่มีการทำสัญญาเช่าระยะยาวเพื่อนำสนามบินสมุยกลับมาดำเนินงานต่อ โดยสัญญาเช่าช่วงมีอายุครั้งละ 3 ปี และบริษัทฯ มีสิทธิขอต่อสัญญาเช่าช่วงดังกล่าวออกไปได้อีก 9 ครั้ง ครั้งละ 3 ปี ทั้งนี้ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนดไว้ว่าสัญญาเช่าช่วง ซึ่งในปัจจุบันบริษัทฯ ได้มีการต่ออายุสัญญาเช่าช่วงครั้งที่สามไปแล้วเมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2558 นอกจากนี้บริษัทฯ ถือหน่วยลงทุนในอัตราร้อยละ 29.99 ในกองทุนรวมซึ่งหน่วยลงทุนดังกล่าวได้จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
2. บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาเช่าที่ดินเนื้อที่ประมาณ 2 ไร่ 2 งาน ซึ่งมีกำหนดระยะเวลาเช่า 15 ปี และต้องชำระค่าเช่าเป็นรายปีตามจำนวนที่ตกลงกัน โดยสัญญาเช่าฉบับนี้จะสิ้นสุดในวันที่ 18 กันยายน 2574
3. บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาเช่าที่ดินเนื้อที่ประมาณ 1 ไร่ ซึ่งมีกำหนดระยะเวลาเช่า 15 ปี และต้องชำระค่าเช่าเป็นรายปีตามจำนวนที่ตกลงกัน โดยสัญญาเช่าฉบับนี้จะสิ้นสุดในวันที่ 30 มีนาคม 2575
4. บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาเช่าที่ดินเนื้อที่ประมาณ 3 ไร่ 2 งาน ซึ่งมีกำหนดระยะเวลาเช่า 15 ปี และต้องชำระค่าเช่าเป็นรายปีตามจำนวนที่ตกลงกัน โดยสัญญาเช่าฉบับนี้จะสิ้นสุดในวันที่ 18 กันยายน 2574

5. บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาเช่าที่ดินราชพัสดุกับกรมธนารักษ์วันที่ 30 สิงหาคม 2542 เนื้อที่ประมาณ 16 ไร่ 1 งาน ซึ่งมีกำหนดระยะเวลาเช่า 30 ปี และต้องชำระค่าเช่าเป็นรายปีตามจำนวนที่ตกลงกัน ต่อมาในวันที่ 16 พฤศจิกายน 2560 กรมธนารักษ์ได้มีหนังสือแจ้งว่าที่ดินเช่าไม่มีสถานะเป็นที่ราชพัสดุ และให้ไปทำสัญญาเช่ากับกระทรวงมหาดไทยแทน ซึ่งบริษัทฯ อยู่ระหว่างดำเนินการขอเช่าที่ดินกับกระทรวงมหาดไทย แต่ถึงแม้ไม่เช่าต่อก็ไม่กระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ เนื่องจากบริษัทฯ เข้าไว้เพื่อเป็นเขตความปลอดภัยในการเดินอากาศเท่านั้น
  6. ทั้งนี้ แม้พื้นที่เช่าข้างต้นจะมีระยะเวลาเช่าสิ้นสุดก่อนถึงวันที่สิ้นสุดของกองทุนรวม แต่พื้นที่เช่าดังกล่าวเป็นที่ๆ อยู่บริเวณรอบๆ สนามบินสมุย แม้ไม่มีการเช่าต่อก็ไม่กระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ
- (4) บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาเช่าที่ดินวันที่ 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 2561	มูลค่าตามบัญชี (ล้านบาท) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562	ภาระหลักประกัน
ที่พักในเมืองกู่หยิน ประเทศจีน	บริษัทฯ เป็นเจ้าของสิทธิการเช่าในที่ดินและอาคาร	2.7	0	ไม่มี
สำนักงานในเมืองกู่หยิน ประเทศจีน	บริษัทฯ เป็นเจ้าของสิทธิการเช่าในที่ดินและอาคาร	13.1	12.9	ไม่มี
ที่พักในเมืองเซินเจิ้น ประเทศจีน	บริษัทฯ เป็นเจ้าของสิทธิการเช่าในที่ดินและอาคาร	8.7	8.6	ไม่มี

#### 4.1.1.2 BAC

ลักษณะสำคัญของทรัพย์สินถาวรหลัก	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชี (ล้านบาท) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561	มูลค่าตามบัญชี (ล้านบาท) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562	ภาระหลักประกัน
สิทธิในการใช้อาคารและสาธารณูปโภค	บริษัทฯ มีสิทธิในการใช้อาคารและสาธารณูปโภค ตามสัญญาโครงการครัวการบิน	256.3	223.4	ไม่มี
ส่วนปรับปรุงอาคารและอุปกรณ์ครัว	บริษัทฯ เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์	95.5	76.9	ไม่มี



**4.1.1.3 BFS Ground**

ลักษณะสำคัญของทรัพย์สินถาวรหลัก	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชี (ล้านบาท) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561	มูลค่าตามบัญชี (ล้านบาท) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562	ภาระหลักประกัน
สิทธิในการใช้อาคารและ สาธารณูปโภค	บริษัทฯ มีสิทธิในการใช้ อาคารและสาธารณูปโภค ตามสัญญาโครงการ อุปกรณ์บริการภาคพื้น และสิ่งอำนวยความสะดวก สะดวกด้านการซ่อมบำรุง	114.6	99.8	ไม่มี
ส่วนปรับปรุงอาคาร	บริษัทฯ เป็นเจ้าของ กรรมสิทธิ์	34.8	31.1	ไม่มี
เครื่องจักรและอุปกรณ์ ดำเนินงาน	บริษัทฯ เป็นเจ้าของ กรรมสิทธิ์	587.8	574.4	ไม่มี

**4.1.2 เครื่องบิน**

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทฯ มีเครื่องบินจำนวนทั้งหมด 40 ลำ แบ่งเป็นเครื่องบินที่บริษัทฯ เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์จำนวน 2 ลำ เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Lease) จำนวน 13 ลำ และเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) จำนวน 25 ลำ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ดำเนินการจดทะเบียนเครื่องบินทั้งหมดในประเทศไทยโดยมีรายละเอียดตามตารางด้านล่างดังต่อไปนี้

**4.1.2.1 เครื่องบินที่บริษัทฯ เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์**

ลำดับที่	ชนิดของเครื่องบิน	เลขหมายประจำเครื่อง	วันที่รับโอนกรรมสิทธิ์
1	ATR 72-500	MSN710	5 สิงหาคม 2558
2	ATR 72-500	MSN708	7 มกราคม 2559

**4.1.2.2 เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease)**

ข้อมูลสรุปของสัญญาและเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) เป็นไปตามตารางดังต่อไปนี้

ลำดับ ที่	ชนิดของ เครื่องบิน	เลขหมาย ประจำเครื่อง	วันที่ในสัญญา	วันที่รับมอบ เครื่องบิน	ระยะเวลาการเช่า
1	Airbus A320	MSN2254	12 มีนาคม 2547 (แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดเมื่อ 17 ธันวาคม 2558)	10 กันยายน 2547	สัญญาต้นฉบับมีระยะเวลา 60 เดือน มีการต่ออายุจนถึง 30 กรกฎาคม 2565
2	Airbus A320	MSN2310	23 มีนาคม 2547 (แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดเมื่อ 17 ธันวาคม 2558)	26 พฤศจิกายน 2547	สัญญาต้นฉบับมีระยะเวลา 60 เดือน มีการต่ออายุจนถึง 30 พฤศจิกายน 2565
3	Airbus A320	MSN2509	12 มกราคม 2548 (แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดเมื่อ 22 ธันวาคม 2559)	30 สิงหาคม 2548	สัญญาต้นฉบับมีระยะเวลา 84 เดือน มีการต่ออายุจนถึง 29 สิงหาคม 2566
4	Airbus A320	MSN2531	18 ตุลาคม 2555 (แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดเมื่อ 15 พฤศจิกายน 2559)	20 ธันวาคม 2555	สัญญาต้นฉบับมีระยะเวลา 48 เดือน มีการต่ออายุจนถึง 19 ธันวาคม 2565
5	Airbus A320	MSN2417	10 ตุลาคม 2555 (แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดเมื่อ 6 มีนาคม 2560)	23 พฤศจิกายน 2555	สัญญาต้นฉบับมีระยะเวลา จนถึง 20 มีนาคม 2560 มี การต่ออายุจนถึง 20 มีนาคม 2566
6	Airbus A319	MSN3421	27 กรกฎาคม 2550 (แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดเมื่อ 30 กันยายน 2562)	5 มีนาคม 2551	สัญญาต้นฉบับมีระยะเวลา 72 เดือน มีการต่ออายุจนถึง 4 มีนาคม 2566
7	Airbus A319	MSN3424	27 กรกฎาคม 2550 (แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดเมื่อ 30 กันยายน 2562)	10 มีนาคม 2551	สัญญาต้นฉบับมีระยะเวลา 72 เดือน มีการต่ออายุจนถึง 9 มีนาคม 2566
8	Airbus A319	MSN3454	27 กรกฎาคม 2550 (แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดเมื่อ 30 กันยายน 2562)	7 เมษายน 2551	สัญญาต้นฉบับมีระยะเวลา 72 เดือน มีการต่ออายุจนถึง 6 เมษายน 2566
9	Airbus A319	MSN3694	27 กรกฎาคม 2550 (แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดเมื่อ 30 กันยายน 2562)	13 พฤศจิกายน 2551	สัญญาต้นฉบับมีระยะเวลา 72 เดือน มีการต่ออายุจนถึง 12 พฤศจิกายน 2566
10	Airbus A319	MSN3911	27 กรกฎาคม 2550 (แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดเมื่อ 30 กันยายน 2556)	22 พฤษภาคม 2552	สัญญาต้นฉบับมีระยะเวลา 72 เดือน มีการต่ออายุจนถึง 21 พฤษภาคม 2564

ลำดับ ที่	ชนิดของ เครื่องบิน	เลขหมาย ประจำเครื่อง	วันที่ในสัญญา	วันที่รับมอบ เครื่องบิน	ระยะเวลาการเช่า
11	Airbus A319	MSN3759	25 กันยายน 2550 (แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดเมื่อ 30 กันยายน 2562)	23 มกราคม 2552	สัญญาต้นฉบับมีระยะเวลา 72 เดือน มีการต่ออายุจนถึง 22 กุมภาพันธ์ 2567
12	Airbus A319	MSN2648	6 มิถุนายน 2554 (แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดเมื่อ 17 มกราคม 2560)	30 พฤศจิกายน 2554	สัญญาต้นฉบับมีระยะเวลา 72 เดือน มีการต่ออายุจนถึง 22 กุมภาพันธ์ 2566
13	Airbus A319	MSN2660	24 มิถุนายน 2554 (แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดเมื่อ 17 มกราคม 2560)	7 มีนาคม 2555	สัญญาต้นฉบับมีระยะเวลา 72 เดือน มีการต่ออายุจนถึง 6 มีนาคม 2567
14	Airbus A319-131	MSN2634	9 พฤษภาคม 2556 (แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดเมื่อ 17 ตุลาคม 2560)	10 พฤษภาคม 2556	สัญญาต้นฉบับมีระยะเวลา จนถึง 15 มกราคม 2561 มี การต่ออายุจนถึง 15 มกราคม 2567
15	Airbus A319-100	MSN2664	30 เมษายน 2556 (แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดเมื่อ 13 กุมภาพันธ์ 2560)	21 พฤษภาคม 2556	สัญญาต้นฉบับมีระยะเวลา 60 เดือน มีการต่ออายุจนถึง 20 พฤษภาคม 2567
16	Airbus A320-232	MSN2783	20 กันยายน 2556 (แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดเมื่อ 28 กันยายน 2560)	3 ธันวาคม 2556	สัญญาต้นฉบับมีระยะเวลา จนถึง 3 เมษายน 2561 มี การต่ออายุจนถึง 3 เมษายน 2567
17	Airbus A320-232	MSN2366	19 ธันวาคม 2556 (แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดเมื่อ 6 มีนาคม 2560)	20 ธันวาคม 2556	สัญญาต้นฉบับมีระยะเวลา จนถึง 20 มีนาคม 2560 มี การต่ออายุจนถึง 3 เมษายน 2566
18	Airbus A320-232	MSN2600	18 กรกฎาคม 2557 (แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดเมื่อ 18 ตุลาคม 2562)	23 กรกฎาคม 2557	จนถึง 30 พฤศจิกายน 2565
19	Airbus A319-132	MSN2273	9 ธันวาคม 2557	10 มกราคม 2557	จนถึง 8 สิงหาคม 2563
20	Airbus A320-132	MSN2362	10 ธันวาคม 2558	22 ธันวาคม 2559	จนถึง 21 ธันวาคม 2565
21	Airbus A320-232	MSN3672	17 ตุลาคม 2560	21 ธันวาคม 2560	จนถึง 20 ธันวาคม 2565
22	Airbus A319-132	MSN2383	4 พฤษภาคม 2560	5 กรกฎาคม 2560	จนถึง 4 กรกฎาคม 2566
23	Airbus A319-132	MSN2467	27 มีนาคม 2560	21 กรกฎาคม 2560	จนถึง 20 กรกฎาคม 2566
24	Airbus A319-132	MSN3428	21 ธันวาคม 2560	4 กรกฎาคม 2561	จนถึง 3 กรกฎาคม 2567

ลำดับที่	ชนิดของเครื่องบิน	เลขหมายประจำเครื่อง	วันที่ในสัญญา	วันที่รับมอบเครื่องบิน	ระยะเวลาการเช่า
25	Airbus A319-132	MSN3685	21 พฤศจิกายน 2560	18 มกราคม 2562	จนถึง 17 มกราคม 2568

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

ในระหว่างปี 2557 บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาซื้อขายเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-600 ใหม่จำนวน 9 ลำ และได้รับมอบเครื่องบินทั้ง 9 ลำ เรียบร้อยแล้วในปี 2560 ที่ผ่านมา โดยในปี 2561 บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาซื้อขายเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-600 ใหม่อีกจำนวน 4 ลำ ซึ่งมีกำหนดรับมอบภายในปี 2561 - 2562 ข้อมูลสรุปของสัญญาและเครื่องบินภายใต้สัญญาซื้อขาย (Sale and Purchase Agreement) เป็นไปตามตารางดังต่อไปนี้

ลำดับที่	ชนิดของเครื่องบิน	วันที่ในสัญญา	วันที่ได้รับมอบเครื่องบิน
1	ATR72-600	12 กุมภาพันธ์ 2557	รับมอบเครื่องบินเมื่อ 26 พฤศจิกายน 2557
2	ATR72-600	12 กุมภาพันธ์ 2557	รับมอบเครื่องบินเมื่อ 12 กุมภาพันธ์ 2558
3	ATR72-600	12 กุมภาพันธ์ 2557	รับมอบเครื่องบินเมื่อ 11 กันยายน 2558
4	ATR72-600	12 กุมภาพันธ์ 2557	รับมอบเครื่องบินเมื่อ 23 ธันวาคม 2558
5	ATR72-600	12 กุมภาพันธ์ 2557	รับมอบเครื่องบินเมื่อ 15 มกราคม 2559
6	ATR72-600	12 กุมภาพันธ์ 2557	รับมอบเครื่องบินเมื่อ 5 เมษายน 2559
7	ATR72-600	27 พฤษภาคม 2557	รับมอบเครื่องบินเมื่อ 12 สิงหาคม 2559
8	ATR72-600	27 พฤษภาคม 2557	รับมอบเครื่องบินเมื่อ 7 เมษายน 2560
9	ATR72-600	27 พฤษภาคม 2557	รับมอบเครื่องบินเมื่อ 10 เมษายน 2560
10	ATR72-600	3 พฤษภาคม 2561	รับมอบเครื่องบินเมื่อ 6 ธันวาคม 2561
11	ATR72-600	3 พฤษภาคม 2561	รับมอบเครื่องบินเมื่อ 26 ธันวาคม 2561
12	ATR72-600	3 พฤษภาคม 2561	รับมอบเครื่องบินเมื่อ 1 เมษายน 2562
13	ATR72-600	3 พฤษภาคม 2561	รับมอบเครื่องบินเมื่อ 30 เมษายน 2562

#### 4.2 ลักษณะสำคัญของสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนที่สำคัญ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 และ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทฯ มีสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตน ได้แก่

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

2) โปรแกรมคอมพิวเตอร์

ซึ่งทั้ง 2 รายการ มีมูลค่ารวมตามบัญชีสุทธิเท่ากับ 225.9 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 0.3 ของสินทรัพย์รวมของบริษัทฯ

#### 4.2.1 เครื่องหมายการค้า เครื่องหมายบริการ และลิขสิทธิ์

##### 4.2.1.1 บริษัทฯ

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจภายใต้ชื่อทางการค้า “Bangkok Airways” ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทฯมีการจดทะเบียนเครื่องหมายการค้าและเครื่องหมายบริการกับกรมทรัพย์สินทางปัญญา กระทรวงพาณิชย์แล้ว จำนวน 16 เครื่องหมาย เพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติเครื่องหมายการค้า พ.ศ. 2534 (และที่แก้ไขเพิ่มเติม) การจดทะเบียนเครื่องหมายการค้าและเครื่องหมายบริการดังกล่าว มีอายุ 10 ปี และอาจต่ออายุได้ทุก ๆ 10 ปี และบริษัทฯ ยังได้มีการจดทะเบียนเครื่องหมายการค้าและเครื่องหมายบริการในประเทศกัมพูชา อีกจำนวน 8 เครื่องหมาย




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


ตารางต่อไปนี้ แสดงถึงเครื่องหมายการค้าของบริษัทฯ และประเภทสินค้าที่ใช้เครื่องหมายดังกล่าว

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



ลำดับที่	เครื่องหมายการค้า	สำหรับสินค้าประเภท	วันหมดอายุ
7		<ul style="list-style-type: none"> <li>วารสาร</li> </ul>	22 เมษายน 2571
8		<ul style="list-style-type: none"> <li>พันธุ์พืช</li> <li>ดอกไม้ธรรมชาติ</li> </ul>	1 กันยายน 2566







ตารางต่อไปนี้ แสดงถึงเครื่องหมายการค้าของบริษัทฯ และประเภทสินค้าที่ใช้เครื่องหมายดังกล่าวที่ได้จดทะเบียนในประเทศไทย

ลำดับที่	เครื่องหมายการค้า	สำหรับสินค้าประเภท	วันหมดอายุ
1		<ul style="list-style-type: none"> <li>นาฬิกาพกคล้องข้อมือ</li> <li>นาฬิกาโครโนกราฟ</li> <li>กล่องบรรจุนาฬิกา</li> <li>ห่วงคล้องกุญแจ (ประเภทของตกแต่ง หรืออริโมทรอนต์)</li> <li>เหรียญตรา</li> <li>เข็ม (เน็ลไท)</li> <li>ที่หนีบเน็ลไท</li> <li>เข็มเน็ลไท</li> <li>เหรียญที่ระลึก (ทองแดง)</li> <li>นาฬิกาข้อมือ</li> </ul>	17 กรกฎาคม 2565
2		<ul style="list-style-type: none"> <li>กล่องบรรจุการ์ด (บรรจุกระดาษไนต์)</li> <li>กระเป๋าถือ</li> <li>กระเป๋าตากล้องสำหรับผู้ชาย</li> <li>กระเป๋าตากล้องสำหรับผู้หญิง</li> <li>กระเป๋าเดินทาง</li> <li>ร่ม</li> </ul>	17 กรกฎาคม 2565
3		<ul style="list-style-type: none"> <li>นาฬิกาพกคล้องข้อมือ</li> <li>นาฬิกาโครโนกราฟ</li> <li>กล่องบรรจุนาฬิกา</li> <li>ห่วงคล้องกุญแจ (ประเภทของตกแต่ง หรืออริโมทรอนต์)</li> <li>เหรียญตรา</li> <li>เข็ม (เน็ลไท)</li> <li>ที่หนีบเน็ลไท</li> <li>เข็มเน็ลไท</li> </ul>	17 กรกฎาคม 2565

ลำดับที่	เครื่องหมายการค้า	สำหรับสินค้าประเภท	วันหมดอายุ
		<ul style="list-style-type: none"> <li>เหรียญที่ระลึก (ทองแดง)</li> <li>นาฬิกาข้อมือ</li> </ul>	
4		<ul style="list-style-type: none"> <li>กล่องบรรจุการ์ด (บรรจุกระดาษไนต์)</li> <li>กระเป๋าถือ</li> <li>กระเป๋าตากล้อสำหรับผู้ชาย</li> <li>กระเป๋าตากล้อสำหรับผู้หญิง</li> <li>กระเป๋าเดินทาง</li> <li>ร่ม</li> </ul>	17 กรกฎาคม 2565

ตารางต่อไปนี้ แสดงถึงเครื่องหมายบริการของบริษัทฯ และประเภทการบริการที่ใช้เครื่องหมายดังกล่าว


ลำดับที่	เครื่องหมายบริการ	สำหรับบริการประเภท	วันหมดอายุ
1		<ul style="list-style-type: none"> <li>การขนส่งทางอากาศ</li> <li>การขนส่งทางบก</li> <li>การขนส่งทางทะเล</li> <li>การขนส่งทางเรือ</li> <li>การขนส่งผู้โดยสาร</li> <li>การขนส่งโดยรถโดยสาร</li> <li>การจัดท่องเที่ยวชมทัศนียภาพ</li> <li>การจัดนำเที่ยว</li> <li>การบริการที่จอดรถ</li> <li>การรับขนของ</li> <li>การจองที่นั่งเพื่อการเดินทาง</li> <li>การส่งข่าวสารหรือพัสดุภัณฑ์</li> <li>การส่งหนังสือพิมพ์</li> <li>การให้การดูแลนักท่องเที่ยว</li> <li>การให้เช่าที่จอดรถยานพาหนะ</li> <li>การให้เช่ายานพาหนะ</li> <li>การให้เช่าโรงจอดอากาศยาน</li> </ul>	9 ตุลาคม 2570
2		<ul style="list-style-type: none"> <li>การขนส่งทางอากาศ</li> <li>การขนส่งทางบก</li> <li>การขนส่งทางทะเล</li> <li>การขนส่งทางเรือ</li> <li>การขนส่งผู้โดยสาร</li> <li>การขนส่งรถโดยสาร</li> <li>การจัดท่องเที่ยวชมทัศนียภาพ</li> <li>การจัดนำเที่ยว</li> <li>การบริการที่จอดรถ</li> <li>การรับขนของ</li> </ul>	13 พฤษภาคม 2564

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



ตารางต่อไปนี้จะแสดงถึงเครื่องหมายบริการของบริษัทฯ และประเภทการบริการที่ใช้เครื่องหมายดังกล่าวที่ได้ทำการจดทะเบียนในประเทศไทย

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

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

ตารางต่อไปนี้ แสดงถึงรายการ โปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่บริษัทฯ ได้มีการแจ้งข้อมูลลิขสิทธิ์




ลำดับที่	ชื่อผลงาน	ทะเบียนข้อมูลเลขที่
1	BANGKOK AIRWAYS INTERNET RESERVATION AND TICKETING SYSTEM (BIRTS)	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	ว1. 5289
15	GOA2 APPROVE UPLIFT RECORDING	ว1. 5290


#### 4.2.1.2 BAC

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 BAC มีการจดทะเบียนเครื่องหมายการค้าและเครื่องหมายบริการกับกรมทรัพย์สินทางปัญญา กระทรวงพาณิชย์แล้ว จำนวน 4 เครื่องหมาย เพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติเครื่องหมายการค้า พ.ศ. 2534 (และที่แก้ไขเพิ่มเติม) การจดทะเบียนเครื่องหมายการค้าดังกล่าว มีอายุ 10 ปี และอาจต่ออายุได้ทุก ๆ 10 ปี

ตารางต่อไปนี้ แสดงถึงเครื่องหมายการค้าของ BAC และประเภทสินค้าที่ใช้เครื่องหมายดังกล่าว

ลำดับที่	เครื่องหมายการค้า	สำหรับสินค้าประเภท	วันหมดอายุ
1		<ul style="list-style-type: none"> <li>น้ำผลไม้ น้ำผัก น้ำดื่ม</li> </ul>	3 มิถุนายน 2572
2		<ul style="list-style-type: none"> <li>อาหารสำเร็จรูปที่มีเนื้อสัตว์และผักเป็นหลัก</li> </ul>	3 มิถุนายน 2572
3		<ul style="list-style-type: none"> <li>อาหารสำเร็จรูปที่มีข้าวเป็นหลัก เค้ก ขนมปัง พาย คุกกี้</li> </ul>	3 มิถุนายน 2572

ตารางต่อไปนี้ แสดงถึงเครื่องหมายบริการของ BAC และประเภทบริการที่ใช้เครื่องหมายดังกล่าว

ลำดับที่	เครื่องหมายบริการ	สำหรับบริการประเภท	วันหมดอายุ
1		<ul style="list-style-type: none"> <li>การบริการอาหารและเครื่องดื่ม</li> </ul>	3 มิถุนายน 2572

#### 4.2.2 สัญญาให้สัมปทาน

##### 4.2.2.1 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 ตกลงเข้าดำเนินงานและให้บริการอย่างต่อเนื่องด้วยมาตรฐานอันเป็นที่ยอมรับในระดับสากลสำหรับท่าอากาศยานระหว่างประเทศในระดับเดียวกันกับผู้มีวิชาชีพเช่นเดียวกันพึงกระทำ และให้บริการดังกล่าวด้วยค่าใช้จ่ายและความเสี่ยงภัยของ BFS Cargo เอง โดยจะไม่เรียกร้องหลักประกันหรือการค้ำประกันใดๆจาก ทอท. ทั้งนี้ ทอท. ดำรงไว้ซึ่งสิทธิที่จะพัฒนา หรือปรับเปลี่ยนคุณภาพและมาตรฐานตามที่เห็นสมควร เพื่อให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพ

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

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

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

ค่าบริการ: BFS Cargo มีสิทธิเรียกเก็บค่าบริการและค่าธรรมเนียมอื่นๆจากผู้รับบริการ (รวมทั้งภาษีมูลค่าเพิ่มหรือภาษีอื่นใดทำนองเดียวกันกับที่กฎหมายกำหนดให้เรียกเก็บจากผู้รับบริการ)

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

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

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

ในกรณีที่ BFS Cargo ผิดสัญญาข้อใดข้อหนึ่งของสัญญาโครงการคลังสินค้า BFS Cargo จะต้องชำระค่าปรับให้แก่ทอท. เป็นรายวัน ในจำนวนที่ได้กำหนดภายใต้ข้อกำหนดของสัญญาโครงการคลังสินค้า จนกว่าการผิดสัญญานั้นจะได้รับการแก้ไขแล้วเสร็จ

#### สัญญาเช่าที่ดิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (สำหรับโครงการคลังสินค้า)

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

BFS Cargo ตกลงว่าอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างและส่วนควบต่างๆของอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างที่สร้างขึ้นในสถานที่เช่าให้ตกเป็นกรรมสิทธิ์ของกระทรวงการคลัง นับแต่การก่อสร้างเสร็จสิ้น ทั้งนี้ ภายหลังจากที่ได้ส่งมอบกรรมสิทธิ์ให้แก่กระทรวงการคลังตามข้อกำหนดในสัญญาเช่าที่ดินคลังสินค้า BFS Cargo ยังคงมีสิทธิที่จะใช้สอยอาคารหรือสิ่งปลูกสร้าง และส่วนควบเช่นว่านั้นตลอดอายุสัญญานี้ เว้นแต่จะมีการบอกเลิกสัญญา

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

คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายตกลงให้สัญญาเช่าที่ดินคลังสินค้าอยู่ภายใต้ระเบียบกระทรวงการคลัง และกรมการบินพาณิชย์ ตลอดจนระเบียบอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับการใช้ประโยชน์ในที่ดินราชพัสดุ นอกจากนี้ ภายใต้สัญญาเช่าที่ดินคลังสินค้า BFS Cargo พึงต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขใดที่เกี่ยวข้องกับการเช่าที่ดินเพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปตามที่กำหนดในสัญญาโครงการคลังสินค้า

#### **4.2.2.2 สัญญาโครงการอุปถัมภ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง**

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

ภายใต้ข้อกำหนดของสัญญาโครงการอุปกรณบริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง BFS Ground ตกกลงเข้าดำเนินงานและให้บริการอย่างต่อเนื่องด้วยมาตรฐานอันเป็นที่ยอมรับในระดับสากลสำหรับท่าอากาศยานระหว่างประเทศในระดับเดียวกันกับผู้มิวนิซิพลิตีเช่นเดียวกันพึงกระทำ 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. ตกลงยกเว้นการจ่ายเงินตอบแทนขั้นต่ำเป็นการชั่วคราวตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2552 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2552 ตามข้อกำหนดในสัญญาโครงการอุปกรณบริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง เนื่องจากมีการปิดให้บริการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพราะเหตุความไม่สงบทางการเมือง ตามสัญญาโครงการอุปกรณบริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง ทอท.มีสิทธิที่จะขอเพิ่มค่าผลประโยชน์ตอบแทนและจำนวนเงินตอบแทนขั้นต่ำที่จะต้องชำระทุกช่วงระยะเวลา 5 ปี นับแต่การชำระค่าตอบแทนขั้นต่ำสำหรับปีที่ 1 เพื่อให้สอดคล้องกับสถานะของอุตสาหกรรมการบินหรือเหตุอื่น ๆ 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.

ข้อพึงปฏิบัติอื่นๆภายใต้สัญญาโครงการอุปถัมภ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง BFS Ground ตกกลงที่จะให้บริการอย่างต่อเนื่อง และตกลงที่จะชดใช้ทอท. และลูกจ้างของทอท. ให้หลุดพ้นจากความรับผิดที่เกี่ยวกับสัญญาโครงการอุปถัมภ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง และตกลงที่จะดำรงไว้ซึ่งการประกันภัย และส่งมอบหลักประกันการปฏิบัติตามสัญญาในรูปของหนังสือค้ำประกันอย่างไม่มีเงื่อนไขหรือในรูปของพันธบัตร

ในกรณีที่ BFS Ground ผิดสัญญาข้อใดข้อหนึ่งของสัญญาโครงการอุปถัมภ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง BFS Ground จะต้องชำระค่าปรับให้แก่ทอท. เป็นรายวัน ในจำนวนที่ได้กำหนดภายใต้ข้อกำหนดของสัญญาโครงการอุปถัมภ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง จนกว่าการผิดข้อสัญญานั้นจะได้รับการแก้ไขแล้วเสร็จ

สัญญาเช่าที่ดิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (สำหรับ โครงการอุปถัมภ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง)

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 ตกกลงชำระค่าเช่าล่วงหน้าเป็นรายเดือน 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. ตกกลงจัดให้มีบริการสาธารณูปโภค และ BFS Ground จะเป็นผู้ชำระค่าใช้จ่ายต่างๆที่เกิดจากการให้บริการดังกล่าว

BFS Ground ตกกลงว่าอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างและส่วนควบต่างๆของอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างที่สร้างขึ้นในสถานที่เช่าให้ตกเป็นกรรมสิทธิ์ของกระทรวงการคลังนับแต่การก่อสร้างเสร็จสิ้น ทั้งนี้ ภายหลังจากที่ได้ส่งมอบกรรมสิทธิ์ให้แก่กระทรวงการคลังตามข้อกำหนดในสัญญาเช่าที่ดินการบริการภาคพื้น BFS Ground ยังคงมีสิทธิที่จะใช้สอยอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างและส่วนควบเช่นว่านั้นตลอดอายุสัญญานี้ เว้นแต่จะมีการบอกเลิกสัญญา

เหตุแห่งการบอกเลิกสัญญายภายใต้สัญญาเช่าที่ดินการบริการภาคพื้น ได้แก่ การเป็นบุคคลล้มละลาย และการไม่ปฏิบัติตามสัญญาโดยไม่ทำการแก้ไข หรือการไม่ปฏิบัติตามสัญญาเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายต่อความปลอดภัยของประชาชน และกรณีเหตุผลด้านความมั่นคงปลอดภัยของประเทศชาติตามคำสั่งของรัฐบาลเป็นต้น ภายใต้สัญญาเช่าที่ดินการบริการภาคพื้นทอท. มีสิทธิที่จะเข้าครอบครองสถานที่เช่า อาคาร สิ่งปลูกสร้างและส่วนควบต่างๆได้ทันทีเมื่อสัญญาเช่าที่ดินการบริการภาคพื้นสิ้นสุดลงหรือเมื่อมีการบอกเลิกสัญญานี้

คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายตกลงให้สัญญาเช่าที่ดินการบริการภาคพื้นนี้อยู่ภายใต้ระเบียบกระทรวงการคลัง กรมการบินพาณิชย์ ตลอดจนระเบียบอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดินราชพัสดุ นอกจากนี้ ภายใต้สัญญาเช่าที่ดินการบริการภาคพื้น BFS Ground พึงต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขใดที่เกี่ยวข้องกับการเช่าที่ดินเพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปตามที่กำหนดในสัญญาโครงการอุปกรณบริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง

#### 4.2.2.3 สัญญาโครงการครีวการบิน

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

ภายใต้ข้อกำหนดของสัญญาโครงการครีวการบิน BAC ตกลงเข้าดำเนินงานและให้บริการอย่างต่อเนื่องด้วยมาตรฐานอันเป็นที่ยอมรับในระดับสากลสำหรับท่าอากาศยานระหว่างประเทศในระดับเดียวกันกับผู้มีวิชาชีพเช่นเดียวกันพึงกระทำ และให้บริการดังกล่าวด้วยค่าใช้จ่ายและความเสี่ยงภัยของ BAC โดยจะไม่เรียกร้องหลักประกันหรือการค้ำประกันใดๆจากทอท. ทั้งนี้ ทอท. ดำรงไว้ซึ่งสิทธิที่จะพัฒนา หรือปรับเปลี่ยนคุณภาพและมาตรฐานตามความเห็นสมควร เพื่อให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพ

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

เมื่ออายุของสัญญานี้สิ้นสุดลงหรือเมื่อมีการบอกเลิกสัญญานี้ ทอท. มีสิทธิที่จะเข้าครอบครองอาคาร สิ่งปลูกสร้าง และส่วนควบต่างๆ ทั้งนี้ ภายใต้สัญญาโครงการครีวการบิน ทอท. มีสิทธิแต่เพียงฝ่ายเดียวที่จะพิจารณาคืนหรือซื้ออุปกรณ์

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

ค่าบริการ: BAC มีสิทธิเรียกเก็บค่าบริการและค่าธรรมเนียมอื่นๆจากผู้รับบริการ (รวมทั้งภาษีมูลค่าเพิ่มหรือภาษีอื่นใดในทำนองเดียวกันกับที่กฎหมายกำหนดให้เรียกเก็บจากผู้รับบริการ)



อาคาร สิ่งปลูกสร้าง และส่วนควบต่างๆ ภายใต้ข้อกำหนดของสัญญาโครงการครีวการบิน BAC ตกลงที่จะเข้าทำสัญญาเช่าที่ดินสำหรับโครงการครีวการบิน กับ ทอท. เป็นสัญญาแยกต่างหากพร้อมกับสัญญานี้ โดยมีอายุการเช่าเช่นเดียวกันกับอายุสัญญานี้ ทั้งนี้ ค่าเช่าที่ดินเป็นไปตามที่กำหนดในสัญญาเช่าดังกล่าว

BAC จะเป็นผู้รับผิดชอบในการออกแบบและการก่อสร้างงานตามโครงการครีวการบินให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดในสัญญาโครงการครีวการบิน ทั้งนี้ BAC ตกลงว่าบรรดาอาคาร สิ่งปลูกสร้างและส่วนควบต่างๆของอาคารและสิ่งปลูกสร้างนี้ให้ตกเป็นกรรมสิทธิ์ของกระทรวงการคลังทันทีนับแต่การก่อสร้างเสร็จสิ้น และการเปลี่ยนแปลง แก้ไขต่อเติมอาคาร สิ่งปลูกสร้างและส่วนควบดังกล่าวจะต้องได้รับความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจากทอท. ก่อน

ข้อพึงปฏิบัติอื่นๆ ภายใต้สัญญาโครงการครีวการบิน BAC ตกลงที่จะให้บริการอย่างต่อเนื่อง และตกลงที่จะชดใช้ให้กับทอท. และลูกจ้างของทอท. ให้หลุดพ้นจากความรับผิดชอบที่เกี่ยวข้องกับสัญญาโครงการครีวการบิน และตกลงที่จะดำรงไว้ซึ่งการประกันภัย และส่งมอบหลักประกันการปฏิบัติตามสัญญาในรูปของหนังสือค้ำประกันอย่างไม่มีเงื่อนไขหรือในรูปของพันธบัตร

ในกรณีที่ BAC ผิดข้อสัญญาใดข้อสัญญาหนึ่งในสัญญาโครงการครีวการบิน BAC จะต้องชำระค่าปรับให้แก่ ทอท. เป็นรายวัน ในจำนวนที่ได้กำหนดภายใต้ข้อกำหนดของสัญญาโครงการครีวการบิน 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 ภายใต้สัญญาเช่าที่ดินครีวการบินทอท. ตกลงจัดให้มีบริการสาธารณูปโภค และ BAC จะเป็นผู้ชำระค่าใช้จ่ายต่างๆที่เกิดจากการให้บริการดังกล่าว

BAC ตกลงว่าอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างและส่วนควบต่างๆของอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างที่สร้างขึ้นในสถานที่เช่าให้ตกเป็นกรรมสิทธิ์ของกระทรวงการคลังนับแต่การก่อสร้างเสร็จสิ้น ทั้งนี้ ภายหลังจากที่ได้ส่งมอบกรรมสิทธิ์ให้แก่กระทรวงการคลังตามข้อกำหนดในสัญญาเช่าที่ดินครีวการบิน BAC ยังคงมีสิทธิที่จะใช้สอยอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างและส่วนควบเช่นว่านั้น ตลอดอายุสัญญานี้ เว้นแต่จะมีการบอกเลิกสัญญา

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

คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายตกลงให้สัญญาเช่าที่ดินครุवारบินนี้อยู่ภายใต้ระเบียบกระทรวงการคลัง กรมการบินพาณิชย์ ตลอดจนระเบียบอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับการใช้ประโยชน์ในที่ดินราชพัสดุ นอกจากนี้ ภายใต้สัญญาเช่าที่ดินครุवारบิน BAC พังต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขใดที่เกี่ยวข้องกับการเช่าที่ดินเพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปตามที่กำหนดในสัญญาโครงการครุवारบิน

#### 4.3 นโยบายการลงทุนในธุรกิจและหลักทรัพย์

บริษัทฯ กำหนดให้มีนโยบายในการลงทุนในธุรกิจและหลักทรัพย์ เพื่อเป็นหลักการและแนวทางในการปฏิบัติงานที่ชัดเจน ทั้งนี้ การลงทุน หมายถึง การลงทุนและจำหน่ายเงินลงทุน

##### 4.3.1 นโยบายการลงทุนในธุรกิจ

บริษัทฯ มีนโยบายการลงทุนในกิจการที่มีส่วนเกี่ยวเนื่องหรือที่เกี่ยวข้องกันกับธุรกิจหลักซึ่งมีความสอดคล้องเหมาะสมกับสภาพธุรกิจและแผนยุทธศาสตร์ของบริษัทฯ หรือเป็นการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของบริษัทฯ โดยบริษัทฯ มุ่งเน้นการลงทุนในบริษัทย่อย บริษัทร่วมและกิจการที่มีศักยภาพในการเติบโตและสร้างผลตอบแทนที่ดีจากการลงทุน โดยเน้นการลงทุนระยะยาวเป็นหลัก

ในการลงทุนบริษัทฯ จะพิจารณาปัจจัยพื้นฐานของธุรกิจที่จะเข้าไปลงทุน รวมถึงแนวโน้มของธุรกิจนั้นๆ รวมทั้งความเสี่ยงและมาตรการการลดความเสี่ยงจากการลงทุนที่อาจเกิดขึ้น นอกจากนี้บริษัทฯ มีนโยบายการลงทุนในสัดส่วนที่มากพอเพื่อให้สามารถมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการและกำหนดแนวทางการดำเนินธุรกิจของบริษัทย่อยและบริษัทร่วมและกิจการนั้นๆ รวมทั้งการส่งเสริมกิจการที่เข้าไปลงทุนให้มีการเจริญเติบโตอย่างยั่งยืน และจะควบคุมและ/หรือ กำกับดูแลโดยการส่งกรรมการเข้าไปเป็นตัวแทนตามจำนวนที่เหมาะสมหรือตามสัดส่วนการถือหุ้น

##### 4.3.2 นโยบายการลงทุนในหลักทรัพย์

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

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 วันที่ 31 ธันวาคม 2561 และ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีมูลค่าเงินลงทุนซึ่งบันทึกเป็นหลักทรัพย์เพื่อขายในเงินลงทุนระยะยาวเท่ากับ 23,492.7 ล้านบาท 29,734.7 ล้านบาท และ 28,510.3 ล้านบาท ตามลำดับ โดยแบ่งเป็น ราคาหุ้นเท่ากับ 2,672.0 ล้านบาท 4,938.9 ล้านบาท และ 4,841.6 ล้านบาท ตามลำดับ และมีกำไรสุทธิที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการปรับมูลค่า เท่ากับ 20,820.7 ล้านบาท 24,795.8 ล้านบาท และ 23,668.7 ล้านบาทตามลำดับ

ทั้งนี้ ณ วันที่ 12 มีนาคม 2563 ซึ่งเป็นวันปิดสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้นครั้งล่าสุดของ BDMS บริษัทฯ ถือหุ้นของ BDMS เป็นจำนวน 828,418,690 หุ้น มูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท หรือคิดเป็นร้อยละ 5.21 ของทุนจดทะเบียนชำระแล้วของ BDMS และบริษัท บางกอกแอร์เวย์สโฮลดิ้ง จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ถือหุ้นของ BDMS เป็นจำนวน 205,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท หรือคิดเป็นร้อยละ 1.31 ของทุนจดทะเบียนชำระแล้วของ BDMS

#### 4.3.2.1 อำนาจในการพิจารณาอนุมัติเกี่ยวกับการลงทุน

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

#### 4.3.2.2 การดูแลมิให้มีการใช้ประโยชน์จากข้อมูลภายในจากการลงทุนในหลักทรัพย์

##### การดูแลข้อมูลภายใน

ข้อมูลภายในหมายถึง ข้อมูลเกี่ยวกับการวิเคราะห์ แนะนำ หรือเสนอแนะการลงทุน และข้อมูลการซื้อขายหลักทรัพย์ ตามที่ได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการบริหาร หรือคณะกรรมการบริษัทฯ

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

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

- ฝ่ายกำกับและตรวจสอบภายใน เป็นผู้ทบทวนและประเมินประสิทธิภาพของระบบด้านการดูแลข้อมูลภายใน เพื่อรายงานข้อบกพร่องที่พบให้คณะกรรมการตรวจสอบทราบเพื่อการปรับปรุงหรือแก้ไข

#### การตรวจสอบการซื้อขายหลักทรัพย์ของบุคคลที่เข้าถึงข้อมูลภายใน

บุคคลที่เข้าถึงข้อมูลภายในจะต้องแจ้งบัญชีซื้อขายหลักทรัพย์ทุกบัญชีของตนและของกลุ่มสมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ให้ฝ่ายตรวจสอบภายในจัดเก็บไว้เพื่อการตรวจสอบในกรณีที่จำเป็น

#### จรรยาบรรณ และหลักปฏิบัติ

- บุคคลที่เข้าถึงข้อมูลภายในต้องไม่เปิดเผย และไม่ใช้ประโยชน์จากข้อมูลภายใน โดยจะต้องยึดหลักการรักษาประโยชน์สูงสุดให้แก่บริษัทฯ เป็นสำคัญ
- บุคคลที่เข้าถึงข้อมูลภายในต้องไม่เปิดเผยในนามบุคคลอื่น (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 จะดำเนินมาตรการลงโทษตามนโยบาย ระเบียบ และข้อบังคับการทำงานที่เกี่ยวข้อง และตามความเหมาะสม

## 5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมิได้มีข้อพิพาททางกฎหมายที่ยังไม่สิ้นสุดซึ่งอาจมีผลกระทบด้านลบต่อสินทรัพย์ของบริษัทฯ หรือบริษัทย่อยสูงกว่าร้อยละ 5 ของส่วนของผู้ถือหุ้นและมิได้มีข้อพิพาททางกฎหมายที่มีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ อย่างมีนัยสำคัญ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ มีข้อพิพาททางกฎหมายซึ่งบริษัทฯ และบริษัทย่อยเป็นโจทก์หรือจำเลยในคดีที่เกี่ยวข้องกับจำนวนเงินที่อาจมีนัยสำคัญต่างๆ สรุปได้ดังนี้

### (ก) ข้อพิพาททางกฎหมายที่บริษัทฯ เป็นจำเลย

#### 1. การฟ้องร้องเกี่ยวกับกรณีละเมิด

ในเดือนพฤษภาคม 2559 บริษัทฯ ถูกฟ้องจากสายการบินแห่งหนึ่งต่อศาลแพ่ง โดยอ้างว่าบริษัทฯ มิได้จอดเครื่องบินไว้ในบริเวณที่เหมาะสม เป็นเหตุให้เครื่องบินของสายการบินดังกล่าวเกี่ยวชนกับเครื่องบินของบริษัทฯ ในระหว่างที่วิ่งในทางขับ ทำให้เครื่องบินของสายการบินดังกล่าวได้รับความเสียหายที่ปลายปีกซ้ายและเที่ยวบินต้องล่าช้า โดยเหตุเกิดที่ท่าอากาศยานรังสิต ซึ่งสายการบินดังกล่าวได้เรียกค่าเสียหายมาเป็นเงินทั้งสิ้น 180,000.14 เหรียญสหรัฐฯ เนื่องจากเหตุการณ์ครั้งนี้อยู่ในความคุ้มครองภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยการบิน (Aviation Insurance Policy) บริษัทฯ จึงได้แจ้งให้ผู้รับประกันภัยทราบตามเงื่อนไขของกรมธรรม์ โดยบริษัทประกันภัยได้มอบหมายให้สำนักงานกฎหมายแห่งหนึ่งต่อผู้คดีนี้ในนามของบริษัทฯ ในวันที่ 28 กรกฎาคม 2559 บริษัทฯ ได้ยื่นแก้คำฟ้องว่า บริษัทฯ มิได้กระทำการจอดเครื่องบินไว้ในบริเวณที่ไม่เหมาะสม แต่ได้จอดตามคำสั่งของเจ้าหน้าที่วิทยุการบินของท่าอากาศยานรังสิต พร้อมกับฟ้องแย้งเรียกร้องค่าเสียหายจากโจทก์เป็นเงินจำนวน 5,382,320.27 เหรียญสหรัฐฯ และในวันที่ 27 ธันวาคม 2561 ศาลแพ่งได้มีคำพิพากษาให้ยกฟ้องสายการบินและยกฟ้องแย้งของบริษัทฯ เนื่องจากคำฟ้องของทั้งสองฝ่ายขาดอายุความ ต่อมาในวันที่ 30 สิงหาคม 2562 สายการบินได้ยื่นอุทธรณ์ต่อศาลอุทธรณ์ ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลอุทธรณ์

#### 2. การฟ้องร้องเกี่ยวกับสัญญาจ้างแรงงาน

ในเดือนสิงหาคม 2562 บริษัทฯ ถูกฟ้องจากอดีตพนักงานของบริษัทฯ เพื่อเรียกค่าเสียหายจากการละเมิดและผิดสัญญาจ้าง รวมถึงค่าชดเชยอื่นๆ รวมเป็นจำนวนเงิน 43.3 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 15 ต่อปี ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลแรงงานกลาง

### (ข) ข้อพิพาททางกฎหมายซึ่งบริษัทฯ เป็นโจทก์

ไม่มีข้อพิพาททางกฎหมายที่มีนัยสำคัญซึ่งบริษัทฯ เป็นโจทก์ฟ้องร้องคดี

### (ค) ข้อพิพาททางกฎหมายที่บริษัทย่อยเป็นจำเลย

บริษัทย่อยยังมีคดีที่ถูกฟ้องจากอดีตพนักงานของบริษัทย่อยจำนวนหลายราย (โจทก์) เพื่อเรียกเงินชดเชยจากการเลิกจ้าง ค่าชดเชย และค่าเสียหายอื่น ๆ เป็นจำนวนเงินรวม 53.5 ล้านบาท ซึ่งในขณะนี้คดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลอุทธรณ์คดีชำนาญพิเศษส่วนหนึ่ง และอยู่ระหว่างการไกล่เกลี่ยของศาลแรงงานกลางอีกส่วนหนึ่ง อย่างไรก็ตาม ผู้บริหารของบริษัทย่อยได้ตั้งประมาณการค่าความเสียหายไว้แล้วจำนวนหนึ่ง ซึ่งผู้บริหารของบริษัทย่อยเชื่อว่าจำนวนเงินที่บันทึกไว้ในบัญชีแล้วนั้นเพียงพอสำหรับค่าเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากคดีความดังกล่าว

## 6. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น

### ข้อมูลทั่วไป

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

## บริษัทในกลุ่มการบินกรุงเทพ

### บริษัทย่อย

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

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

บริษัท ครีวการบินกรุงเทพเชียงใหม่ จำกัด  
99 หมู่ 14 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร  
กรุงเทพมหานคร 10900  
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 เฮาส์ จำกัด  
22 อาคารบางกอกพลาซ่า ซอยศูนย์วิจัย 7 แขวงบางกะปิ  
เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310  
โทรศัพท์ : 02-131-7500  
โทรสาร : 02-131-7599

บริษัท ครีวการบินกรุงเทพภูเก็ต จำกัด  
138 หมู่ 1 ตำบลสาคร อำเภอลาด  
จังหวัดภูเก็ต 10900  
โทรศัพท์ : 076-328080  
โทรสาร : 076-328081

บริษัท กูร์เมท์ พรีเม่ จำกัด  
129 ถนนสุขาภิบาล 2 แขวงคอกไม้ เขตประเวศ  
กรุงเทพมหานคร 10250  
โทรศัพท์ : 02-328-5997  
โทรสาร : 02-328-5979

บริษัท มอร์แดนพีร์ จำกัด  
24/8 ซอยทรงสะอาด ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล  
เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900  
โทรศัพท์ : 02-276-3944  
โทรสาร : 02-276-3952

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

บริษัท ครีวการบินกรุงเทพดอนเมือง จำกัด  
129 ถนนสุขาภิบาล 2 แขวงดอกไม้ เขตประเวศ  
กรุงเทพมหานคร 10250  
โทรศัพท์ : 02-328-5997  
โทรสาร : 02-328-5979

### บริษัทร่วม

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

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



บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

---

ส่วนที่ 2

การจัดการและการกำกับดูแลกิจการ

## 7. ข้อมูลหลักทรัพย์และผู้ถือหุ้น

### 7.1 หลักทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 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 บาทโดยบริษัทฯ ได้เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเมื่อวันที่ 3 พฤศจิกายน 2557 ในหมวดธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ กลุ่มอุตสาหกรรมบริการ โดยใช้ชื่อย่อหลักทรัพย์ว่า “BA”

### 7.2 ผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 12 มีนาคม 2563 บริษัทฯ มีรายชื่อผู้ถือหุ้นรายใหญ่ 10 รายแรก ดังต่อไปนี้

รายชื่อกลุ่มผู้ถือหุ้น	ณ วันที่ 12 มีนาคม 2563	
	จำนวนหุ้น	ร้อยละ
1. กลุ่มนายพุฒิพงษ์ และนางเด่นนภา ปราสาททองโอสธ อันได้แก่ - นายพุฒิพงษ์ ปราสาททองโอสธ - นางเด่นนภา ปราสาททองโอสธ	524,187,900	24.95
	523,387,900	24.92
	800,000	0.03
2. นางอาริญา ปราสาททองโอสธ	243,440,900	11.59
3. กลุ่มนายปราเสริฐ และนางวัลลีย์ ปราสาททองโอสธ อันได้แก่ - นายปราเสริฐ ปราสาททองโอสธ - นางวัลลีย์ ปราสาททองโอสธ	227,903,300	10.85
	227,653,300	10.84
	250,000	0.01
4. นางสาวปรมาภรณ์ ปราสาททองโอสธ	136,250,000	6.49
5. ธนาคาร กรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	105,000,000	5.00
6. นางสาวสมฤทัย ปราสาททองโอสธ	77,542,900	3.69
7. บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด	69,213,602	3.27
8. บริษัท สินสทกล จำกัด <sup>(1)</sup>	63,934,400	3.04
9. กองทุนเปิด บัวหลวงหุ้นระยะยาว	57,918,100	2.76
10. บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) <sup>(2)</sup>	40,000,000	1.90

<sup>(1)</sup> บริษัท สินสทกล จำกัด ถือหุ้นใหญ่ โดยครอบครัว ปราสาททองโอสธ ร้อยละ 100.0

<sup>(2)</sup> บริษัทฯ ถือครองหุ้นตาม โครงการซื้อหุ้นคืนเพื่อการบริหารทางการเงิน

### 7.3 นโยบายการจ่ายเงินปันผลของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

คณะกรรมการบริษัทฯ หรือบริษัทย่อย อาจพิจารณาจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นตามนโยบายดังต่อไปนี้

#### 7.3.1 นโยบายการจ่ายเงินปันผลของบริษัทฯ

บริษัทฯ มีนโยบายการจ่ายเงินปันผลในอัตราไม่ต่ำกว่าร้อยละ 50 ของกำไรสะสม จากงบเฉพาะกิจการภายหลังหักภาษีเงินได้นิติบุคคลและหักหักสำรองต่างๆทุกประเภทตามที่กฎหมายกำหนดและตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม

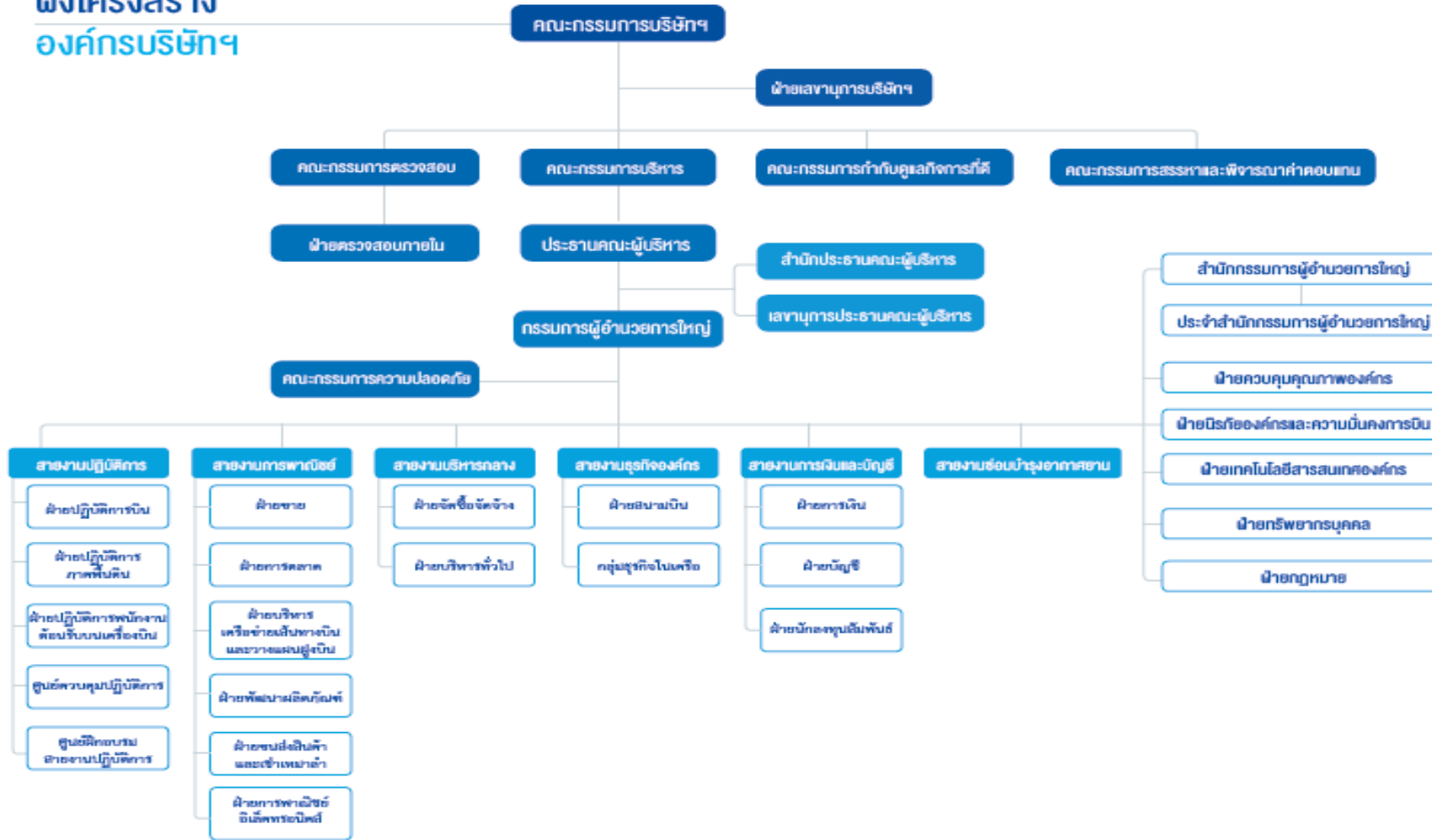
ตาม การจ่ายเงินปันผลดังกล่าวอาจมีการเปลี่ยนแปลง ได้ขึ้นอยู่กับกรขยายธุรกิจและความต้องการใช้เงินทุนของบริษัทฯ ในแต่ละปี หรือขึ้นอยู่กับความจำเป็นและความเหมาะสมอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ เห็นสมควร ทั้งนี้ ต้องได้รับอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น ยกเว้นการจ่ายเงินปันผลระหว่างกาล ซึ่งคณะกรรมการบริษัทฯ อาจอนุมัติจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลได้เป็นครั้งคราว เมื่อเห็นว่าบริษัทฯ มีกำไรสมควรพอที่จะทำเช่นนั้นได้

#### 7.3.2 นโยบายการจ่ายเงินปันผลของบริษัทย่อย

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

8. โครงสร้างการจัดการ

ผังโครงสร้าง  
องค์กรบริษัทฯ



### คณะกรรมการของบริษัทฯ

คณะกรรมการของบริษัทฯ ประกอบด้วย คณะกรรมการจำนวน 5 ชุด คือ คณะกรรมการบริษัทฯ คณะกรรมการบริหาร คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน และคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- คณะกรรมการบริษัทฯ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วย กรรมการจำนวน 11 ท่าน ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. พลอากาศเอกเกษมธร โรจนนิล	ประธานกรรมการ/กรรมการอิสระ
2. นายวุฒิพงษ์ ปราสาททองโอสถ	รองประธานกรรมการ
3. พลตำรวจโทวิสนุ ปราสาททองโอสถ	กรรมการ
4. นายประดิษฐ์ ทีฆกุล	กรรมการ
5. นายศรีภพ สารสาส	กรรมการ/กรรมการอิสระ
6. พลเอกวิจิต ยาทิพย์ <sup>(1)</sup>	กรรมการ/กรรมการอิสระ
7. นายสหรัตน์ เพ็ญกุล	กรรมการ/กรรมการอิสระ
8. นางนฤมล น้อยอ่ำ	กรรมการ
9. นางอาริญา ปราสาททองโอสถ	กรรมการ
10. นายอนวัช ลีละวัฒน์วัฒนา	กรรมการ
11. นายสมบุญรณ์ กิติญาณทรัพย์	กรรมการ/กรรมการอิสระ

<sup>(1)</sup> พลเอก วิจิต ยาทิพย์ ลาออกจากตำแหน่งกรรมการบริษัท เมื่อวันที่ 6 พฤษภาคม 2562

### 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 ควรทบทวนนโยบายและการปฏิบัติตามนโยบายดังกล่าวเป็นประจำ 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. แต่งตั้งเลขานุการบริษัท ตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

2. จัดให้มีกฏบัตรของคณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการชุดย่อย ตลอดจนให้ความเห็นชอบข้อเสนอของกรรมการชุดย่อยในการปรับเปลี่ยนเนื้อหาในกฏบัตรให้มีความเป็นปัจจุบัน และเหมาะสมกับระเบียบ ข้อบังคับ และสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป
3. ปฏิบัติหน้าที่อื่นๆ ตามที่กำหนดไว้ในประกาศ ข้อกำหนด พระราชบัญญัติ หรือกฎหมายอื่นใด ที่กำกับดูแลบริษัทฯ

ทั้งนี้ อำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบดังกล่าวข้างต้นไม่สามารถใช้กับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง มีส่วนได้ส่วนเสีย หรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ในลักษณะอื่นใดกับบริษัทฯ หรือบริษัทย่อย และไม่รวมถึงการดำเนินการเกี่ยวกับรายการเกี่ยวโยงกัน และรายการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สินที่สำคัญของบริษัทจดทะเบียนตามกฎหมายของตลาดหลักทรัพย์ฯ 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 มีประสิทธิภาพทันกับสภาวการณ์ เกิดประโยชน์สูงสุดกับบริษัทฯ คณะกรรมการบริษัทฯ จึงได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารของบริษัทฯ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 คณะกรรมการบริหารของบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 3 ท่านและกำหนดวาระในการดำรงตำแหน่งคณะกรรมการบริหารเป็นระยะเวลา 3 ปีรายชื่อคณะกรรมการบริหารมีดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1 นายพุดพิงศ์ ปราสาททองโอสถ	กรรมการบริหาร
2 นายประดิษฐ์ ทีฆกุล	กรรมการบริหาร
3 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 รวมจนถึงสิทธิการเช่าในที่ดินและ/หรืออาคาร ซึ่งต้องจดทะเบียนสิทธิการเช่ากับสำนักงานที่ดินจะต้องได้รับอนุมัติการลงทุนจากคณะกรรมการบริษัทฯในทุกกรณี

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

2. อนุมัติหรือทบทวนวงเงินให้กู้ยืมแก่บริษัทย่อย ในวงเงินไม่เกิน 100 ล้านบาท โดยบริษัทย่อยดังกล่าวจะต้องไม่มีบุคคลที่เกี่ยวข้องกับบริษัทแม่ถือหุ้นเกินร้อยละ 5 ของจำนวนหุ้นที่ออกและเรียกชำระแล้วในบริษัทย่อยดังกล่าว และให้รายงานให้คณะกรรมการบริษัทฯทราบในการประชุมครั้งถัดไป

#### ด้านการควบคุม และการตรวจสอบภายใน และการบริหารความเสี่ยง

1. กำกับดูแลให้บริษัทฯมีระบบปฏิบัติการควบคุมภายใน และระบบการจัดการและควบคุมความเสี่ยงที่เหมาะสมรัดกุม และเป็นไปตามข้อเสนอแนะทั้งเชิงของคณะกรรมการตรวจสอบ

#### 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) และหลักการการปรับเงินเดือนประจำปีของบริษัทฯ และบริษัทย่อย (ทั้งนี้ไม่รวมตำแหน่งประธานคณะกรรมการผู้บริหารและกรรมการผู้อำนวยการใหญ่) เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบ

#### ด้านการลงทุน

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

#### ด้านอื่นๆ

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

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

• คณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบของบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน และมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่กำหนดโดยประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน และตลาดหลักทรัพย์ฯ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 คณะกรรมการตรวจสอบของบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการบริษัทฯ ที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารบริษัทฯ ซึ่งมีรายชื่อ ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายศรีภพ สารสาส	ประธานกรรมการตรวจสอบ
2. พลเอกวิชิต ยาทิพย์ <sup>(1)</sup>	กรรมการตรวจสอบ
3. นายสหรัตน์ เพ็ญกุล	กรรมการตรวจสอบ
4. นายสมบุญ ฤทธิญาณทรัพย์ <sup>(2)</sup>	กรรมการตรวจสอบ

<sup>(1)</sup> พลเอก วิชิต ยาทิพย์ ลาออกจากตำแหน่งกรรมการตรวจสอบ เมื่อวันที่ 6 พฤษภาคม 2562

<sup>(2)</sup> นายสมบุญ ฤทธิญาณทรัพย์ ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการตรวจสอบ เมื่อวันที่ 23 พฤษภาคม 2562 ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 05/2562

นายศรีภพ สารสาส เป็นกรรมการตรวจสอบที่มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงินของบริษัทฯ โดยมี นายไพโรจน์ ฉันทศิลป์ 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 รวมถึงเสนอถอดถอนผู้สอบบัญชีในกรณีที่เห็นว่าไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ หรือละเลยไม่ปฏิบัติหน้าที่ หรือปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบ
3. จัดให้มีกระบวนการรับแจ้งเบาะแสจากพนักงานเกี่ยวกับรายการในงบการเงินที่ไม่เหมาะสมหรือประเด็นอื่นๆ โดยต้องทำให้ผู้แจ้งเบาะแสมั่นใจได้ว่ามีกระบวนการสอบสวนที่เป็นอิสระ และมีการดำเนินการในการติดตามที่เหมาะสม

### ด้านการควบคุม และการตรวจสอบภายใน และการบริหารความเสี่ยง

1. สอบทานให้บริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายใน (Internal Control) และระบบการตรวจสอบภายใน (Internal Audit) ที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ โดยสอบทานร่วมกับผู้ตรวจสอบอิสระภายนอกและผู้ตรวจสอบภายใน ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบควรพิจารณาความเป็นอิสระของหน่วยงานตรวจสอบภายใน
2. สอบทานหลักฐานการได้ส่วนภายในเมื่อมีข้อสงสัยหรือสันนิษฐานว่าอาจมีการทุจริตหรือมีสิ่งผิดปกติหรือความบกพร่องสำคัญในระบบการควบคุมภายใน และนำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาต่อไป
3. สั่งการและสอบทานหลักฐานหากมีข้อสงสัยว่าอาจมีการฝ่าฝืนกฎหมายหรือข้อกำหนดใดๆ ของตลาดหลักทรัพย์ฯ ซึ่งมีหรืออาจมีผลกระทบต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทฯ อย่างมีนัยสำคัญ
4. ว่าจ้างหรือนำผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านมาสนับสนุนงานตรวจสอบและสอบสวน โดยปฏิบัติตามระเบียบของบริษัทฯ ในกรณีที่คณะกรรมการตรวจสอบพบหรือมีข้อสงสัยว่ามีรายการหรือการกระทำซึ่งอาจมีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทฯ 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 การจ้างผู้เชี่ยวชาญให้ความเห็นในเรื่องที่

ต้องใช้ความชำนาญเฉพาะด้าน โดยบริษัทฯ รับผิดชอบค่าใช้จ่าย เป็นต้น ในกรณีที่คณะกรรมการตรวจสอบเห็นว่ามีความจำเป็นต้องปรับเปลี่ยนเนื้อหาความในกฎบัตรดังกล่าวให้เหมาะสมกับระเบียบ ข้อบังคับ และสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป ให้คณะกรรมการตรวจสอบเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ให้มีการพิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป

3. ปฏิบัติหน้าที่อื่นๆ ตามที่คณะกรรมการของบริษัทฯ มอบหมาย

ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบขึ้นตรงต่อคณะกรรมการบริษัทฯ โดยประธานกรรมการตรวจสอบและกรรมการตรวจสอบมีวาระในการดำรงตำแหน่ง 3 ปี

• คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนของบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการบริษัทฯ ที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารอย่างน้อย 3 ท่าน โดยส่วนใหญ่ต้องเป็นกรรมการอิสระ และประธานคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนต้องเป็นกรรมการอิสระ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนของบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 2 ท่าน และกรรมการบริษัทฯ ที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารอีก 1 ท่าน รวมเป็น 3 ท่าน ซึ่งมีรายชื่อ ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. พลเอก วิชิต ยาทิพย์ <sup>(1)</sup>	ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
2. นายศรีภพ สารสาส <sup>(2)</sup>	ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
3. นายสมบุรณ์ กิติญาณทรัพย์	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
4. นางอริญา ปราสาททองโอสธ <sup>(3)</sup>	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

<sup>(1)</sup> พลเอก วิชิต ยาทิพย์ ลาออกจากตำแหน่งประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เมื่อวันที่ 6 พฤษภาคม 2562

<sup>(2)</sup> นายศรีภพ สารสาส ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เมื่อวันที่ 23 พฤษภาคม 2562 ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 05/2562

<sup>(3)</sup> นางอริญา ปราสาททองโอสธ ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เมื่อวันที่ 23 พฤษภาคม 2562 ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 05/2562

พลเอก วิชิต ยาทิพย์ และนายศรีภพ สารสาส เป็นประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนที่มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอในการดำรงตำแหน่งดังกล่าว โดยมีนางสาวศรีศรัณย์ สีตกะสิน เลขานุการบริษัท เป็นเลขานุการคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

**ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน**

**ด้านทรัพยากรบุคคล**

**เกี่ยวกับกรรมการบริษัทฯ**

- กำหนดคุณสมบัติที่เหมาะสมของกรรมการบริษัทฯ วิธีการสรรหา และหลักเกณฑ์ในการสรรหากรรมการบริษัทฯ รวมทั้งดำเนินการสรรหาบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมสำหรับการเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการและนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาเสนอให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นเลือกตั้งต่อไป

- พิจารณารูปแบบ หลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทน และกำหนดค่าตอบแทนของกรรมการบริษัทฯ กรรมการชุดย่อย เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ก่อนเสนอให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นพิจารณา โดยรูปแบบ หลักเกณฑ์ และอัตราค่าตอบแทนเหล่านั้น ต้องมีความชัดเจน โปร่งใส เป็นธรรม และสอดคล้องกับความรับผิดชอบ และผลการดำเนินงาน ในลักษณะที่สามารถดูใจและรักษากรรการที่มีคุณภาพและศักยภาพไว้ได้

#### เกี่ยวกับประธานคณะกรรมการและกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

- กำหนดคุณสมบัติที่เหมาะสม วิธีการสรรหา และหลักเกณฑ์ในการสรรหาตำแหน่งประธานคณะกรรมการและกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ รวมทั้งดำเนินการสรรหาบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมสำหรับการเข้าดำรงตำแหน่ง นำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาเพื่อให้ความเห็นชอบ
- พิจารณารูปแบบและหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนของประธานคณะกรรมการและกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาเพื่อให้ความเห็นชอบ โดยรูปแบบและหลักเกณฑ์เหล่านั้น ต้องมีความชัดเจน โปร่งใส เป็นธรรม และสอดคล้องกับหน้าที่ ความรับผิดชอบ และผลการปฏิบัติหน้าที่
- จัดทำหลักเกณฑ์และวิธีการประเมินผลการปฏิบัติหน้าที่ของประธานคณะกรรมการและกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบ

#### เกี่ยวกับหลักเกณฑ์การปรับเงินเดือน และแผนการสืบทอดตำแหน่งผู้บริหาร

- ประเมินการผลปฏิบัติหน้าที่ของประธานคณะกรรมการและกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ตามหลักเกณฑ์ที่ได้รับ ความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริษัทฯ และพิจารณากำหนดค่าตอบแทนประจำปี โดยพิจารณาจากผลการ ประเมิน และเสนอให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบ
- จัดทำแผนการสืบทอดตำแหน่งผู้บริหาร (Succession planning) สำหรับตำแหน่งประธานคณะกรรมการและ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และเสนอให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบ

#### ด้านอื่น ๆ

- จัดทำรายงานของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน โดยเปิดเผยไว้ในรายงานประจำปีของบริษัทฯ
- สอบทานกฎบัตรของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเป็นประจำทุกปี ในกรณีที่เห็นว่ามีความ จำเป็นต้องปรับเปลี่ยนเนื้อความในกฎบัตรดังกล่าวให้เหมาะสมกับระเบียบ ข้อบังคับ และสถานการณ์ที่ เปลี่ยนแปลงไปให้คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
- ปฏิบัติหน้าที่อื่นๆ ตามที่คณะกรรมการของบริษัทฯ มอบหมาย

ทั้งนี้ คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนขึ้นตรงต่อคณะกรรมการบริษัทฯ โดยประธานกรรมการสรรหาและ กำหนดค่าตอบแทนและกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน มีวาระในการดำรงตำแหน่งตามวาระของการเป็นกรรมการ บริษัทฯ

• คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการ

คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการบริษัทฯ ที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารอย่างน้อย 3 ท่าน โดยส่วนใหญ่ต้องเป็นกรรมการอิสระ และประธานคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการต้องเป็นกรรมการอิสระ คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 2 ท่าน และกรรมการบริษัทฯ ที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารอีก 1 ท่าน รวมเป็น 3 ท่านซึ่งมีรายชื่อ ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายสมบุรณ์ กิติญาณทรัพย์	ประธานกรรมการกำกับดูแลกิจการ
2. นางอริญา ปราสาททอง โอสถ	กรรมการกำกับดูแลกิจการ
3. นายสหรัตน์ เพ็ญกุล	กรรมการกำกับดูแลกิจการ

นายสมบุรณ์ กิติญาณทรัพย์ เป็นประธานกรรมการกำกับดูแลกิจการที่มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอในการดำรงตำแหน่งดังกล่าว โดยมีนายคนุสรณ์ ชูเชิดวัฒน์ศักดิ์ ผู้ช่วยเลขานุการบริษัท เป็นเลขานุการคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการ

**ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการ**

**ด้านนโยบาย และการกำกับดูแล**

- กำหนดนโยบายการกำกับดูแลกิจการ รวมทั้งแนวปฏิบัติ และข้อกำหนดด้านจริยธรรมและจรรยาบรรณทางธุรกิจให้สอดคล้องและเป็นไปตามกรอบของกฎหมาย หลักเกณฑ์ ระเบียบ แนวทาง มาตรฐานและข้อกำหนดที่เป็นปัจจุบันของหน่วยงานที่ทำหน้าที่กำกับดูแลบริษัทจดทะเบียน ได้แก่ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และของสถาบันหรือองค์กรที่มีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับทางด้านนการกำกับดูแลกิจการที่ดีในระดับประเทศและในระดับสากล เพื่อสนับสนุนการดำเนินธุรกิจ กลยุทธ์การดำเนินกิจการและเป้าหมายความสำเร็จทางการค้าและทางสังคมอย่างยั่งยืนของบริษัทฯ รวมทั้งการพิจารณาทบทวนนโยบาย แนวปฏิบัติและข้อกำหนดดังกล่าวให้มีความทันสมัยและเป็นปัจจุบันสามารถนำมาใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- กำกับดูแล ติดตามและประเมินผล เพื่อให้มั่นใจว่า บริษัทฯ และบุคคลกร รวมทั้งผู้มีส่วนได้เสียได้ปฏิบัติหรือดำเนินการตามนโยบายและแนวปฏิบัติหรือข้อกำหนดต่างๆ รวมทั้งให้คำแนะนำ หรือข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงหรือยกระดับการปฏิบัติงานตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการ

**ด้านทรัพยากรบุคคล**

- พิจารณาและให้ความเห็นชอบ และเสนอความเห็นหรือข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการประเมินผลการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ ประธานคณะผู้บริหาร และกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ทางด้านนการกำกับดูแลกิจการ

**ด้านอื่น ๆ**

- สนับสนุนและส่งเสริมให้มีการเผยแพร่ความรู้ สร้างความเข้าใจ และความเชื่อมั่นในระบบการกำกับดูแลกิจการให้แก่บุคคลกรในบริษัทฯ และบริษัทในเครือ

2. สนับสนุน ให้คำปรึกษาและข้อเสนอแนะแก่บริษัทฯ ในการเตรียมความพร้อมเพื่อเข้าร่วมรับการประเมินหรือการจัดอันดับด้านการกำกับดูแลกิจการ
3. จัดทำรายงานของคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการ โดยเปิดเผยไว้ในรายงานประจำปีของบริษัทฯ
4. สอบทานกลยุทธ์ของคณะกรรมการสรรหากำกับดูแลกิจการเป็นประจำทุกปี ในกรณีที่เห็นว่ามีความจำเป็นต้องปรับเปลี่ยนเนื้อความในกลยุทธ์ดังกล่าวให้เหมาะสมกับระเบียบ ข้อบังคับ และสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปให้คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
5. ปฏิบัติหน้าที่อื่นๆ ตามที่คณะกรรมการของบริษัทฯ มอบหมาย

ทั้งนี้ คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการขึ้นตรงต่อคณะกรรมการบริษัทฯ โดยประธานกรรมการกำกับดูแลกิจการและกรรมการกำกับดูแลกิจการ มีวาระในการดำรงตำแหน่งตามวาระของการเป็นกรรมการบริษัทฯ

• คณะผู้บริหาร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 คณะผู้บริหารประกอบด้วยผู้บริหารจำนวน 16 ท่าน ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
นายวุฒิพงษ์ ปราสาททองโอสถ	ประธานคณะผู้บริหาร กรรมการผู้อำนวยการใหญ่/ กรรมการรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายปฏิบัติการ/ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่อาวุโส สายงานการพาณิชย์/ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายทรัพยากรบุคคล
นายประดิษฐ์ ติมกุล	กรรมการรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายงานบริหารกลาง/ ผู้อำนวยการอาวุโสสำนักประธานคณะผู้บริหาร/ กรรมการรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายงานธุรกิจองค์กร
นายอนวัช ลิละ วัฒนวิวัฒนา	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่อาวุโส สายงานการเงินและบัญชี/ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายการเงิน/ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายการบัญชี
นายคริสทอป คลาเรนซ์	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่อาวุโส ฝ่ายซ่อมบำรุงอากาศยาน
นายจุลิน กอเจริญ <sup>(1)</sup>	รักษาการรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายขาย
นายณรงค์ชัย อดิชาตแสง <sup>(2)</sup>	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายสนามบิน
พลอากาศโท เดชศรี เจริญวงศ์ <sup>(3)</sup>	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายปฏิบัติการบิน รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่อาวุโส สายงานปฏิบัติการ
นายพรต เสตสุวรรณ <sup>(4)</sup>	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายพัฒนาธุรกิจ



นางสาวอณิญา เนตรประไพ นางสาวอมรรัตน์ คงสวัสดิ์ <sup>(5)</sup>	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบริหารทั่วไป รักษาการรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบริหารเครือข่ายเส้นทาง การบินและวางแผนการบิน
นางจันทร์ทิพย์ ทองกันยา นายวงศ์ อิศรเสนา ณ อยุธยา <sup>(6)</sup> นายนิวัฒน์ ปิยะพันธ์ <sup>(7)</sup>	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายขาย รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายสนามบิน รักษาการรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายปฏิบัติการภาคพื้น
นางสาวพุดสุข ชีรวาณิชย์ผล นายทองสุข ชมพูนุช นางสาวตรีศรัณย์ สีตะกะลิน นายไพโรจน์ ฉันททิลป	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบัญชีบริหาร รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ส่วนช่างซ่อมบำรุงอากาศยาน รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายเลขานุการบริษัท รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ประจำสำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

(1) นายจุลิน กอเจริญ เข้าดำรงตำแหน่ง วันที่ 1 กันยายน 2562 แทนนายวงศ์ อิศรเสนา ณ อยุธยา ซึ่งไปดำรงตำแหน่ง  
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายการตลาด

(2) นายณรงค์ชัย อดิชาตเสง เกษียณอายุการทำงาน วันที่ 31 สิงหาคม 2562

(3) พลอากาศโท เดชศรี เจริญวงศ์ เข้าดำรงตำแหน่ง รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่อาวุโส สายงานปฏิบัติการ เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2562

(4) นายพรต เสตสุวรรณ เข้าดำรงตำแหน่ง เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2562

(5) นางสาวอมรรัตน์ คงสวัสดิ์ เข้าดำรงตำแหน่ง เมื่อ วันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2562

(6) นายวงศ์ อิศรเสนา ณ อยุธยา เข้าดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 1 กันยายน 2562 แทนนายพรต เสตสุวรรณ ซึ่งไปดำรงตำแหน่ง  
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายพัฒนาธุรกิจ

(7) นายนิวัฒน์ ปิยะพันธ์ เข้าดำรงตำแหน่ง เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2562

### ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานคณะผู้บริหาร (Chief Executive Officer)

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานคณะผู้บริหาร (Chief Executive Officer) มีดังต่อไปนี้

ด้านนโยบายและการกำกับดูแล

1. ร่วมกับคณะกรรมการบริหารในการดูแลให้มีการกำหนดวิสัยทัศน์ ทิศทางการดำเนินธุรกิจ นโยบาย กลยุทธ์ของ  
บริษัทฯ
2. สื่อสารวิสัยทัศน์ ทิศทางการดำเนินธุรกิจ นโยบาย กลยุทธ์ของบริษัทฯ ที่ได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการ  
บริษัทฯ ให้ผู้บริหารระดับสูงของบริษัทฯ ใช้เป็นกรอบในการจัดทำแผนงานและบริหารจัดการธุรกิจของแต่ละ  
หน่วยงาน
3. ดูแลให้บริษัทฯ มีการจัดทำแผนธุรกิจ แผนงบประมาณ แผนการลงทุน และแผนงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม  
ขององค์กร (Corporate Social Responsibility: CSR) ให้สอดคล้องกับนโยบายและกลยุทธ์ที่วางไว้ ตลอดจน  
กลั่นกรองแผนดังกล่าว และเสนอคณะกรรมการบริหารพิจารณา

4. ดูแลการปฏิบัติงานของบริษัทฯ ให้เป็นไปตามแผนงานต่างๆ ที่วางไว้ รวมทั้งให้เป็นไปตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ และข้อกำหนดของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนกฎ ระเบียบ ข้อบังคับของบริษัทฯ และนำมาซึ่งผลประกอบการที่ได้ตั้งเป้าหมาย ทั้งในส่วนที่เป็นเป้าหมายทางการเงิน และมีใช้การเงิน
5. ดูแลให้การบริหารจัดการของบริษัทฯ 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

#### ด้านสัมพันธ์ภาพกับบุคคลภายนอก

1. เป็นตัวแทนของบริษัทฯ ในการประชาสัมพันธ์องค์กรต่อสาธารณะ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนของ การสร้างเครือข่ายความสัมพันธ์และภาพลักษณ์ที่ดีขององค์กรในระดับประเทศและระดับสากล

#### ด้านอื่น ๆ

1. ปฏิบัติหน้าที่อื่นๆ ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริหาร  
ทั้งนี้ประธานคณะผู้บริหารหรือผู้รับมอบอำนาจจากประธานคณะผู้บริหาร ไม่สามารถอนุมัติรายการที่ตนหรือบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง (ตามที่นิยามไว้ในประกาศคณะกรรมการ ก.ล.ต.หรือประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน)อาจมีส่วนได้เสียหรืออาจได้รับประโยชน์ในลักษณะใดๆหรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อื่นใดกับบริษัทฯหรือบริษัทย่อยของบริษัทฯยกเว้นเป็นการอนุมัติรายการที่เป็นไปตามนโยบายและหลักเกณฑ์ที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือคณะกรรมการบริษัทฯได้พิจารณาอนุมัติไว้

## ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของกรรมการผู้ว่าการใหญ่ (President)

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของกรรมการผู้ว่าการใหญ่ (President) มีดังต่อไปนี้

1. กำหนดวิสัยทัศน์ (Vision)/พันธกิจ (Mission)/วัตถุประสงค์ (Objective)/เป้าหมาย (Goal) ของบริษัทฯ ในการกำหนดทิศทางการดำเนินธุรกิจขององค์กร เพื่อสร้างกรอบการดำเนินงานที่ชัดเจนให้ทุกคนในองค์กรดำเนินการตามอย่างเป็นระบบ และเป็นไปในทิศทางเดียวกัน
2. กำกับดูแลการดำเนินธุรกิจด้วยความถูกต้องบนพื้นฐานของระเบียบข้อบังคับ กฎเกณฑ์ กฎหมาย ฯลฯ ด้วยความโปร่งใส สามารถตรวจสอบได้ ความเป็นธรรมต่อผู้ถือหุ้น 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 กรรมการผู้ว่าการใหญ่ หรือผู้รับมอบอำนาจจากกรรมการผู้ว่าการใหญ่ ไม่สามารถอนุมัติรายการที่ตนหรือบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง (ตามที่นิยามไว้ในประกาศคณะกรรมการ ก.ล.ด. หรือประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน) อาจมีส่วนได้เสีย หรืออาจได้รับประโยชน์ในลักษณะใดๆ หรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อื่นใดกับบริษัทฯ หรือบริษัทย่อยของบริษัทฯ ยกเว้นเป็นการอนุมัติรายการที่เป็นไปตามนโยบายและหลักเกณฑ์ที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือคณะกรรมการบริษัทฯ ได้พิจารณาอนุมัติไว้

### • อำนาจอนุมัติ

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำหนดให้รายการต่อไปนี้ คือ งบลงทุนประจำปี การเสนองบประมาณค่าใช้จ่ายประจำปีการอนุมัติโครงการหรือสินทรัพย์ที่มีความต้องการอย่างเร่งด่วนระหว่างปีที่มีมูลค่าเกินกว่า 100 ล้านบาท การอนุมัติค่าใช้จ่ายนอกงบประมาณที่มีมูลค่าเกินกว่า 100 ล้านบาท การจัดหา จัดซื้อ และการเช่าระยะยาวเครื่องบิน การทำรายการระหว่างกันกรณีที่เป็นข้อตกลงทางการค้าที่ไม่เป็นเงื่อนไขการค้า โดยทั่วไป การลงทุนในธุรกิจและหลักทรัพย์ที่มีมูลค่ามากกว่า 500 ล้านบาท จะต้องได้ผ่านการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ

ทั้งนี้ ในกรณีที่เป็นการลงทุนในหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ที่มีความเกี่ยวข้องหรือเกี่ยวข้องกับบริษัทฯ ผู้บริหาร หรือกรรมการของบริษัทฯ 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 เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปี ทั้งนี้ ลักษณะต้องห้ามดังกล่าวไม่รวมถึงกรณีที่กรรมการอิสระเคยเป็นข้าราชการ หรือที่ปรึกษาของส่วนราชการซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ
3. ไม่เป็นบุคคลที่มีความสัมพันธ์ทางสายโลหิต หรือโดยการจดทะเบียนตามกฎหมายในลักษณะที่เป็นบิดามารดา คู่สมรส พี่น้อง และบุตร รวมทั้งคู่สมรสของบุตรของ ผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ผู้มีอำนาจควบคุม หรือบุคคลที่จะได้รับการเสนอให้เป็น ผู้บริหารหรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯหรือบริษัทย่อย
4. ไม่มีหรือเคยมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ ในลักษณะที่อาจเป็นการขัดขวางการใช้วิจารณญาณอย่างอิสระของตนรวมทั้งไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย หรือผู้มีอำนาจควบคุมของผู้ที่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปี
5. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของสำนักงานสอบบัญชี ซึ่งมีผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ สังกัดอยู่ เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปี
6. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ให้บริการทางวิชาชีพใดๆ ซึ่งได้รับค่าบริการเกินกว่าสองล้านบาทต่อปีจากบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของผู้ให้บริการทางวิชาชีพนั้นด้วย เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปี
7. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งขึ้นเพื่อเป็นตัวแทนของกรรมการของบริษัทฯ ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่
8. ไม่ประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของบริษัทฯ หรือบริษัทย่อย หรือไม่เป็นหุ้นส่วน หรือกรรมการ ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษาที่รับเงินเดือนประจำ หรือถือหุ้นเกินร้อยละหนึ่ง

ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทอื่น ซึ่งประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของบริษัทฯ หรือบริษัทย่อย

9. ไม่มีลักษณะอื่นใดที่ทำให้ไม่สามารถให้ความเห็นอย่างเป็นทางการเกี่ยวกับการดำเนินงานของบริษัทฯ

## 2. กรรมการและผู้บริหารของบริษัทฯ

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน (Nominating & Remuneration Committee) จะเป็นผู้กำหนดหลักเกณฑ์ในการดำเนินการสรรหากรรมการและผู้บริหารของบริษัทฯ ให้เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ตามที่ตลาดหลักทรัพย์ฯ กำหนด ด้วยความโปร่งใส ตามหลักธรรมาภิบาล

เมื่อกรรมการที่ดำรงตำแหน่งครบวาระ หรือมีเหตุจำเป็นที่จะต้องแต่งตั้งกรรมการเพิ่ม คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะหารือร่วมกันเพื่อพิจารณาคัดเลือกกรรมการเพื่อขอมติแต่งตั้งต่อคณะกรรมการบริษัทฯ โดยใช้หลักเกณฑ์และวิธีการสรรหา โดยพิจารณาถึงความรู้ความสามารถ รวมถึงประสบการณ์การทำงาน ประกอบการพิจารณาเพื่อกำหนดตัวบุคคลที่มีความเหมาะสมทั้งด้านประสบการณ์ ความรู้ ความสามารถที่จะเป็นประโยชน์ต่อบริษัทฯ เข้ามาเป็นกรรมการ ทั้งนี้บุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทฯ จะต้องมีคุณสมบัติครบถ้วนตามมาตรา 68 แห่งพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) และประกาศคณะกรรมการ ก.ล.ต. และไม่มีลักษณะต้องห้ามตาม พ.ร.บ. หลักทรัพย์ กฎหมายอื่น และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง โดยภายหลังจากที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ มีมติแต่งตั้งแล้ว จะเสนอรายชื่อกรรมการดังกล่าวต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป (ตามแต่ละกรณี)

องค์ประกอบและการแต่งตั้ง การถอดถอน หรือการพ้นจากตำแหน่งกรรมการของบริษัทฯ นั้น จะมีกำหนดไว้ในข้อบังคับของบริษัทฯซึ่งสามารถสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

1. คณะกรรมการของบริษัทฯประกอบด้วยกรรมการอย่างน้อย 5 คน และกรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมดนั้น จะต้องมีถิ่นที่อยู่ในประเทศไทย
2. ที่ประชุมผู้ถือหุ้นเป็นผู้เลือกตั้งกรรมการ โดยใช้เสียงข้างมากตามหลักเกณฑ์และวิธีการดังต่อไปนี้
  - (1) ผู้ถือหุ้นคนหนึ่งมีคะแนนเสียงเท่ากับหนึ่ง (1) หุ้นต่อหนึ่ง (1) เสียง โดยผู้ถือหุ้นจะต้องใช้คะแนนเสียงที่มีอยู่ทั้งหมดเลือกตั้งบุคคลเดียวหรือหลายคนเป็นกรรมการ แต่จะแบ่งคะแนนเสียงให้ผู้ใดมากที่สุดเพียงคนเดียวไม่ได้
  - (2) ให้ผู้ถือหุ้นออกเสียงลงคะแนนเลือกตั้งกรรมการเป็นรายบุคคล
  - (3) บุคคลที่ได้รับคะแนนเสียงสูงสุดตามลำดับลงมาเป็นผู้ได้รับเลือกตั้งเป็นกรรมการเท่าจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ในกรณีที่บุคคลซึ่งได้รับการเลือกตั้งในลำดับถัดลงมา มีคะแนนเสียงเท่ากันเกินจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ให้ประธานที่ประชุมผู้ถือหุ้นเป็นผู้ออกเสียงชี้ขาด
3. ในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปีทุกครั้ง ให้กรรมการออกจากตำแหน่งจำนวนหนึ่งในสาม ถ้าจำนวนกรรมการจะแบ่งออกให้ตรงเป็นสามส่วนไม่ได้ ก็ให้ออกโดยจำนวนใกล้เคียงที่สุดกับส่วนหนึ่งในสาม กรรมการที่จะต้องออกจากตำแหน่งในปีแรกและปีที่สองภายหลังจดทะเบียนบริษัทนั้นให้จับสลากกัน 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 โดยให้นโยบายดังกล่าวสอดคล้องและเป็นไปตามกฎหมาย กฎเกณฑ์ ประกาศระเบียบ ข้อกำหนด และหนังสือเวียนที่เกี่ยวข้องที่ประกาศโดยสำนักงาน ก.ล.ด.

- (3) ดำเนินการให้บริษัทย่อย จัดทำรายงานทางการเงิน เพื่อให้แสดงถึงสถานะทางการเงินและผลการประกอบการของบริษัทฯ โดยอยู่บนพื้นฐานของข้อมูลทางบัญชีที่ถูกต้อง ครบถ้วน และเพียงพอตามมาตรฐานการบัญชีซึ่งเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป และรายงานการทำรายการระหว่างบริษัทย่อยดังกล่าวกับบุคคลที่อาจมีส่วนได้เสีย หรือมีความขัดแย้งกันในทางผลประโยชน์ รวมถึงรายการการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ของบริษัทย่อยดังกล่าว โดยให้มีการนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อทราบอย่างน้อยปีละ 4 ครั้ง
- (4) ดำเนินการให้บริษัทย่อยที่เป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจหลักจัดให้มีหน่วยงานตรวจสอบภายใน (Internal Audit) หรือผู้ตรวจสอบภายในจากภายนอก เข้ามาจัดทำแผนงานการตรวจสอบภายในประจำปีของบริษัทดังกล่าว และจัดให้มีการตรวจสอบตามแผนงานตรวจสอบภายในประจำปีที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการตรวจสอบของบริษัทฯ รวมถึงจัดให้มีรายงานผลการตรวจสอบและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับระบบการควบคุมภายใน ว่าระบบการควบคุมภายในของบริษัทดังกล่าว มีความรัดกุมเพียงพอหรือไม่ และพนักงาน ผู้บริหาร และกรรมการของบริษัทดังกล่าว ได้มีการปฏิบัติให้สอดคล้องกับนโยบายการควบคุมภายในมากน้อยเพียงใด เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการของบริษัทย่อยภายในระยะเวลาที่เหมาะสมอย่างสม่ำเสมอ

- การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน

บริษัทฯ มีนโยบายและวิธีการดูแลกรรมการ และผู้บริหารในการนำข้อมูลภายในของบริษัทฯ ซึ่งยังไม่เปิดเผยต่อสาธารณชน ไปใช้เพื่อแสวงหาประโยชน์ส่วนตนดังนี้

1. ให้ความรู้แก่กรรมการและผู้บริหาร เกี่ยวกับหน้าที่ในการรายงานการถือครองหลักทรัพย์ของตน คู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ต่อสำนักงานคณะกรรมการ ก.ล.ด. ตามมาตรา 59 และบทกำหนดโทษตามมาตรา 275 แห่งพ.ร.บ. หลักทรัพย์ รวมทั้งการรายงานการได้มาหรือจำหน่ายหลักทรัพย์ของตน 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. ห้ามมิให้กรรมการ ผู้บริหาร พนักงานและลูกจ้างของบริษัทฯ ใช้ข้อมูลภายในของบริษัทฯ ที่มีหรืออาจมีผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงราคาของหลักทรัพย์ของบริษัทฯซึ่งยังมิได้เปิดเผยต่อสาธารณชนซึ่งตนได้ล่วงรู้มาในตำแหน่งหรือฐานะเช่นนั้น มาใช้เพื่อการซื้อหรือขายหรือเสนอซื้อหรือเสนอขายหรือชักชวนให้บุคคลอื่นซื้อหรือขายหรือเสนอซื้อ หรือเสนอขายซึ่งหุ้นหรือหลักทรัพย์อื่น (ถ้ามี) ของบริษัทฯ ไม่ว่าทั้งทางตรงหรือทางอ้อม

ในประการที่น่าจะเกิดความเสียหายแก่บริษัทฯ ไม่ว่าทั้งทางตรงหรือทางอ้อมและไม่ว่าการกระทำดังกล่าวจะทำให้ประโยชน์ต่อตนเองหรือผู้อื่นหรือนำข้อเท็จจริงเช่นนั้นออกเปิดเผยเพื่อให้ผู้อื่นกระทำการดังกล่าวโดยตนได้รับผลประโยชน์ตอบแทนหรือไม่ก็ตาม

- **ค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชี**

ในรอบบัญชี สิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทฯ ได้จ่ายค่าตอบแทนให้แก่ผู้สอบบัญชีคือ นางสาวรุ่งนภา เลิศสุวรรณกุล จากบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด สำหรับการสอบบัญชีงบการเงินเท่ากับ 5.2 ล้านบาท โดยไม่รวมค่าบริการอื่น

### การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ

- **การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ**

คณะกรรมการบริษัท มีการกำหนดการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ไว้อย่างเป็นทางการล่วงหน้าตลอดปี คือทุกวันพฤหัสบดีที่ 4 ของทุกเดือน ทั้งนี้ไม่รวมการประชุมวาระพิเศษ โดยตารางการประชุมในแต่ละปีจะแจ้งให้คณะกรรมการบริษัทฯ ทราบล่วงหน้า โดยในการประชุมแต่ละครั้งจะมีการกำหนดวาระการประชุมที่ชัดเจน ทั้งวาระเพื่อทราบและพิจารณา มีเอกสารประกอบการประชุมครบถ้วน ซึ่งฝ่ายเลขานุการบริษัท จะดำเนินการจัดส่งให้คณะกรรมการบริษัทฯ ล่วงหน้าอย่างน้อย 7 วัน

ในปี 2562 บริษัทฯ มีการจัดประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ จำนวน 14 ครั้ง โดยมีรายละเอียดการเข้าประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ดังนี้

ชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม/การประชุมทั้งหมดในปี 2562
1. พลอากาศเอก เกษตร โรจนนิล	14/14
2. นายวุฒิพงษ์ ปราสาททองโอสถ	14/14
3. พลตำรวจโท วิสณุ ปราสาททองโอสถ	11/14
4. นายประดิษฐ์ ทีฆกุล	14/14
5. นายศรีภพ สารสาส	14/14
6. พลเอก วิชิต ยาทิพย์ <sup>(1)</sup>	4/14
7. นายสหรัตน์ เพ็ญกุล	13/14
8. นางนฤมล น้อยอ่ำ	13/14
9. นางอาริญา ปราสาททองโอสถ	14/14
10. นายอนวัช ลีละวัฒน์วัฒนา	14/14
11. นายสมบุญ ฤทธิญาณทรัพย์	14/14

<sup>(1)</sup> พลเอก วิชิต ยาทิพย์ ลาออกจากตำแหน่งกรรมการบริษัท เมื่อวันที่ 6 พฤษภาคม 2562



- การประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ

ในปี 2562 บริษัทฯ มีการจัดประชุมคณะกรรมการตรวจสอบจำนวน 5 ครั้ง โดยมีรายละเอียดการเข้าประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ ดังนี้

ชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม/การประชุมทั้งหมดในปี 2562
1. นายศรีภพ สารสาส	5/5
2. พลเอก วิจิต ยาทิพย์ <sup>(1)</sup>	2/5
3. นายสหรัตน์ เพ็ญกุล	5/5
4. นายสมบุญรณ์ กิติญาณทรัพย์ <sup>(2)</sup>	2/5

<sup>(1)</sup> พลเอก วิจิต ยาทิพย์ ลาออกจากตำแหน่งกรรมการตรวจสอบ เมื่อวันที่ 6 พฤษภาคม 2562

<sup>(2)</sup> นายสมบุญรณ์ กิติญาณทรัพย์ ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการตรวจสอบ เมื่อวันที่ 23 พฤษภาคม 2562 ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 05/2562

- การประชุมคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

ในปี 2562 บริษัทฯ มีการจัดประชุมคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจำนวน 3 ครั้ง โดยมีรายละเอียดการเข้าประชุมคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ดังนี้

ชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม/การประชุมทั้งหมดในปี 2562
1. พลเอก วิจิต ยาทิพย์ <sup>(1)</sup>	2/3
2. นายศรีภพ สารสาส	3/3
3. นายสมบุญรณ์ กิติญาณทรัพย์	3/3
4. นางอาริญา ปราสาททองโอสธ <sup>(2)</sup>	0/3

<sup>(1)</sup> พลเอก วิจิต ยาทิพย์ ลาออกจากตำแหน่งกรรมการสรรหาฯ เมื่อวันที่ 6 พฤษภาคม 2562

<sup>(2)</sup> นางอาริญา ปราสาททองโอสธ ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการสรรหาฯ เมื่อวันที่ 23 พฤษภาคม 2562 ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 05/2562

- การประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการ

ในปี 2562 บริษัทฯ มีการจัดประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการจำนวน 4 ครั้ง โดยมีรายละเอียดการเข้าประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการ ดังนี้

ชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม/การประชุมทั้งหมดในปี 2562
1. นายสมบุญรณ์ กิติญาณทรัพย์	4/4
2. นายสหรัตน์ เพ็ญกุล	3/4
3. นางอาริญา ปราสาททองโอสธ	4/4

- การประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัท

บริษัทฯ มีนโยบายจัดให้คณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อย มีการประเมินผลการปฏิบัติงานอย่างน้อยปีละ 1 ครั้งเป็นประจำทุกปี เพื่อช่วยให้คณะกรรมการได้มีการพิจารณาทบทวนผลงาน ประเด็นและอุปสรรคต่างๆ ในระหว่างปีที่ผ่าน

มา และเพิ่มประสิทธิผลการทำงานของคณะกรรมการ ตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยประเมินในด้านต่างๆ คือ (1) โครงสร้างและคุณสมบัติของคณะกรรมการ (2) บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ (3) การประชุมคณะกรรมการ และการทำหน้าที่ของกรรมการ (4) การพัฒนาตนเองของกรรมการและการพัฒนาผู้บริหาร

สำหรับกระบวนการในการประเมินผลงานคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อย ตามรายละเอียดดังนี้

- เลขานุการบริษัท จะนำส่งแบบประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการ ส่งให้คณะกรรมการทุกคนประเมินผลการปฏิบัติงานประจำปีทั้งแบบคณะและชุดย่อย ซึ่งภายหลังจากกรรมการแต่ละคนประเมินเสร็จเรียบร้อยแล้ว จะนำส่งแบบประเมินกลับมายังเลขานุการบริษัท

- เพื่อรวบรวมผลคะแนนการประเมินของกรรมการแต่ละคน และสรุปผลวิเคราะห์การประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทในรอบปี และรายงานให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณาเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่กล่าวข้างต้น

#### เลขานุการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้ง นางสาวตรีศรัณย์ สิตะคะลิน เป็นเลขานุการบริษัทฯ นับตั้งแต่วันที่ 28 มกราคม 2559 โดยได้ผ่านการฝึกอบรมหลักสูตรที่เกี่ยวข้องของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ดังต่อไปนี้

หลักสูตร	รุ่นที่อบรม
BRP - Board Reporting Program	BRP 19/2016
SFE - Successful Formulation & Execution of Strategy	SFE 26/2016
CGE - Corporate Governance for Executives	CGE 6/2016
CSP - Company Secretary Program	CSP 70/2016
CRP - Company Reporting Program	CRP 16/2016
DAP - Directors Accreditation Program	DAP 138/2017
ACPG - Anti Corruption: The practical Guide	ACPG 39/2017
ELP - Ethical Leadership Program	ELP 12/2018

เลขานุการบริษัทมีหน้าที่และความรับผิดชอบหลักดังนี้

1. ให้คำแนะนำและคำปรึกษาแก่คณะกรรมการบริษัท ในการดำเนินงานตามหน้าที่และความรับผิดชอบตามกฎหมายและกฎระเบียบข้อบังคับของบริษัทจดทะเบียน ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และหน่วยงานกำกับที่เกี่ยวข้อง
2. จัดให้มีการบรรยายให้แก่กรรมการใหม่ (Orientation) เพื่อให้ทราบลักษณะธุรกิจ ผลการดำเนินงานแผนธุรกิจ โครงการลงทุนที่สำคัญ บทบาทและความรับผิดชอบของกรรมการตามหลักการกำกับดูแลกิจการสำหรับบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และหน่วยงานราชการที่กำกับดูแล
3. แจ้งให้คณะกรรมการ ทราบการได้รับประเมินผล บทบาทและหน้าที่ของกรรมการ โดยสถาบันกรรมการบริษัทไทยเป็นประจำทุกปี

4. เลขานุการบริษัทมีหน้าที่ในการให้คำแนะนำและเป็นที่ปรึกษาให้แก่กรรมการของบริษัท รวมทั้งรับผิดชอบในการติดต่อสื่อสารข้อมูลระหว่างกรรมการบริษัท และบริษัทย่อยอย่างมีประสิทธิภาพ ถูกต้องตามกฎหมาย กฎระเบียบของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย คณะกรรมการตลาดทุน สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องต่างๆ และมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น
5. ประธาน ติดตามข้อมูลจากฝ่ายบริหาร ด้านการเงิน งบประมาณการบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน การตรวจสอบภายในรายงานให้คณะกรรมการบริษัททราบสม่ำเสมอทุกไตรมาส
6. จัดทำและเก็บรวบรวมทะเบียนประวัติกรรมการ
7. เก็บรักษาบันทึกเกี่ยวกับนโยบายและระเบียบต่างๆ ของบริษัทที่ผ่านการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท รวมทั้งเอกสารประกอบการประชุมคณะกรรมการบริษัท และรายงานการประชุมคณะกรรมการบริษัทให้ครบถ้วนสมบูรณ์
8. จัดทำและจัดเก็บรักษาหนังสือนัดประชุมผู้ถือหุ้น เอกสารประกอบการประชุมผู้ถือหุ้น และรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นให้ครบถ้วนภายในกำหนดเวลาของกฎหมาย
9. จัดเก็บรักษารายงานการมีส่วนร่วมได้เสียที่รายงานโดยกรรมการและผู้บริหาร
10. ดูแล กำกับ รับผิดชอบการจัดทำ และจัดเก็บรักษาแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1) และรายงานประจำปี (แบบ 56-2)
11. ดูแลให้มีการเปิดเผยข้อมูลและรายงานสารสนเทศต่อหน่วยงานที่กำกับดูแล
12. ส่งเสริมให้กรรมการปฏิบัติตามแนวปฏิบัติที่ดีของกรรมการบริษัทจดทะเบียน ตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียน ปี 2555 ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและ Asean CG Scorecard เช่น การฝึกอบรมหลักสูตรต่างๆ ของกรรมการ การประเมินตนเองของคณะกรรมการปีละครั้งและรายงานผลการประเมินให้คณะกรรมการทราบและพิจารณาจัดทำแผนเพื่อพัฒนาการปฏิบัติงานต่อไป
13. การกิจอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

#### ผู้ที่ได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบโดยตรงในการควบคุมดูแลการทำบัญชี

นายอนวัช ลีละวัฒน์วัฒนา รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่อาวุโส สายงานการเงินและบัญชี เป็นผู้รับผิดชอบสูงสุดในสายงานการเงินและบัญชี โดยมีนางวิวรรธน์ บุญสม ซึ่งเป็นผู้มีคุณสมบัติตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในประกาศกรมพัฒนาธุรกิจการค้า ได้รับการแต่งตั้งเป็นผู้ควบคุมดูแลการทำบัญชีของบริษัท โดยมีหน้าที่แจ้งรายละเอียดที่เกี่ยวข้องกับการทำบัญชีให้ถูกต้องครบถ้วนตามมาตรฐานการบัญชีและมาตรฐานรายงานทางการเงิน ซึ่งทั้ง 2 ท่าน มีการพัฒนาความรู้ต่อเนื่องทางวิชาชีพตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และระยะเวลาที่กฎหมายกำหนด

- คำตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

คำตอบแทนที่เป็นตัวเงิน

(ก) ค่าตอบแทนของกรรมการบริษัทฯ

ในปี 2562 บริษัทฯ ได้จ่ายค่าตอบแทนให้แก่กรรมการจำนวน 11 ท่าน เป็นจำนวนทั้งสิ้น 28.38 ล้านบาท โดยค่าตอบแทนดังกล่าวเป็นค่าตอบแทนในรูปแบบค่าบำเหน็จ และค่าเบี้ยประชุมในฐานะกรรมการท่านนั้น โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

	รายชื่อคณะกรรมการบริษัทและตำแหน่ง		บำเหน็จกรรมการ	ค่าเบี้ยประชุม					ค่าตอบแทนรวมในฐานะกรรมการ ปี 2562 (ล้านบาท)
				คณะกรรมการบริษัท	คณะกรรมการตรวจสอบ	คณะกรรมการบริหาร	คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการ	คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน	
1	พล.อ.อ.เกษตร์ โรจนนิล	ประธานกรรมการ / กรรมการอิสระ	3,000,000.00	1,680,000.00					4.68
2	นายศรียุทธ สารสาส์	กรรมการ / กรรมการอิสระ / ประธานกรรมการตรวจสอบ / ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	1,288,888.89	840,000.00	300,000.00			90,000.00	2.52
3	พล.อ.วิชิต ยาทิพย์	กรรมการ / กรรมการอิสระ / ประธานคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน / กรรมการตรวจสอบ	400,000.00	300,000.00	80,000.00			90,000.00	0.87
4	นายสหรัตน์ เพ็ญกุล	กรรมการ / กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบ / กรรมการกำกับดูแลกิจการ	1,288,888.89	780,000.00	200,000.00		90,000.00		2.36
5	นายสมบูรณ์ กิติญาณทรัพย์	กรรมการ / กรรมการอิสระ / ประธานคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการ / กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน / กรรมการตรวจสอบ	1,288,888.89	840,000.00	80,000.00		180,000.00	90,000.00	2.48
6	พล.ต.ท.วิสัน ปราสาททองโอสถ	กรรมการ	1,288,888.89	660,000.00					1.95
7	นางนฤมล น้อยอำ	กรรมการ	1,288,888.89	780,000.00					2.07
8	นางอาริญา ปราสาททองโอสถ	กรรมการบริษัท / กรรมการกำกับดูแลกิจการ / กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	1,288,888.89	840,000.00			120,000.00		2.25
9	นายอนวัช ลีละวัฒน์วัฒนา	กรรมการ / กรรมการบริหาร	1,288,888.89	840,000.00		720,000.00			2.85
10	นายพณิพงศ์ ปราสาททองโอสถ	รองประธานกรรมการ / กรรมการบริหาร	1,288,888.89	840,000.00		1,380,000.00			3.51
11	นายประดิษฐ์ ทีฆกุล	กรรมการ / กรรมการบริหาร	1,288,888.89	840,000.00		720,000.00			2.85
		<b>รวม</b>	<b>15,000,000.00</b>	<b>9,240,000.00</b>	<b>660,000.00</b>	<b>2,820,000.00</b>	<b>390,000.00</b>	<b>270,000.00</b>	<b>28.38</b>

**ข) ค่าตอบแทนของผู้บริหารบริษัทฯ**

ในปี 2562 บริษัทฯ ได้จ่ายค่าตอบแทนให้แก่ประธานคณะกรรมการ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และผู้บริหาร รวม 19 ท่าน เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้นประมาณ 185.8 ล้านบาท โดยค่าตอบแทนดังกล่าวเป็นค่าตอบแทนในรูปแบบเงินเดือน โบนัส และค่าตอบแทนอื่นๆ

**ค่าตอบแทนอื่น**

**สิทธิประโยชน์อื่นๆ สำหรับกรรมการบริษัทฯ มีรายละเอียดหลักเกณฑ์และเงื่อนไข ดังต่อไปนี้**

1. ให้กรรมการได้รับสิทธิประโยชน์เกี่ยวกับค่ารักษาพยาบาล โดยสำหรับกรรมการแต่ละท่านในวงเงินไม่เกิน 1,000,000 บาท (หนึ่งล้านบาท) ต่อปี และรวมกันในระหว่างวาระการดำรงตำแหน่ง 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 2562 บริษัทฯ มีพนักงานรวมทั้งสิ้นจำนวน 3,010 คน โดยแบ่งตามหน้าที่ได้ดังนี้

จำนวนบุคลากร	ณ 31 ธันวาคม 2562
ลูกเรือบนเที่ยวบิน:	
นักบิน	361
พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน	635
พนักงานภาคพื้นดิน:	
ฝ่ายบริการลูกค้าภาคพื้น	458
ฝ่ายช่าง	399
หน้าที่อื่นๆ :	
ฝ่ายการตลาด การสำรองที่นั่ง การขายพื้นที่ และระวางสินค้า	137
อื่นๆ	1,020
<b>รวมทั้งสิ้น</b>	<b>3,010</b>

บริษัทฯ กำหนดให้มีคำว่าจ้างนักบิน 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 พยายามสร้างแรงจูงใจเพื่อรักษาพนักงานของบริษัทฯ โดยให้ผลตอบแทนตามการปฏิบัติงาน พร้อมทั้งยกระดับ และทักษะความสามารถของพนักงานด้วยการฝึกอบรม ทั้งนี้ บริษัทฯ ให้พนักงานของบริษัทฯ เข้าร่วมการประชุมและเข้ารับการ ฝึกอบรมอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้พนักงานได้รับและพัฒนาทักษะและความสามารถที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ การฝึกอบรมขณะ ปฏิบัติงานเป็นแนวทางสำคัญอีกประการหนึ่งในการถ่ายทอดความรู้จากผู้เชี่ยวชาญไปยังพนักงานใหม่หรือพนักงานระดับล่าง การลงทุนในทรัพยากรมนุษย์ช่วยเพิ่มขีดความสามารถของพนักงาน นอกจากนี้ ด้านการพัฒนาทักษะเหล่านี้ยังช่วยเตรียมความ พร้อมให้แก่พนักงานระดับล่างและระดับกลาง เพื่อรับผิดชอบงานของผู้บริหารระดับสูงต่อไป

### กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บริษัทฯ ได้จัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2542 กับบริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน ไทยพาณิชย์ จำกัด โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการออมของพนักงานในระยะยาว สร้างหลักประกันให้กับพนักงานและครอบครัวในกรณีที่อยู่จาก งาน เกษียณอายุ หรือเสียชีวิต นอกจากนี้ กองทุนสำรองเลี้ยงชีพยังเป็นแรงจูงใจให้พนักงานทำงานกับบริษัทฯ เป็นระยะเวลานาน ก่อให้เกิดความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างนายจ้างและลูกจ้าง ซึ่งช่วยให้ประสิทธิภาพในการทำงานดีขึ้น ต่อมาเมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2543 บริษัทฯ ได้แต่งตั้งบริษัทหลักทรัพย์ กองทุนรวม จำกัด (มหาชน) ภายหลังได้เปลี่ยนชื่อบริษัทเป็น “บริษัทหลักทรัพย์จัดการ กองทุน เอ็มเอฟซี จำกัด (มหาชน)” เป็นบริษัทจัดการกองทุนรวมสำรองเลี้ยงชีพ โดยบริษัทฯ สมทบเงินร้อยละ 3-8 ของเงินเดือน ของพนักงานเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพ และพนักงานจ่ายเงินสะสมเข้ากองทุนในอัตราร้อยละ 3-15 ของเงินเดือนของพนักงานแต่ละ ราย

### นโยบายในการพัฒนาบุคลากร

#### การฝึกอบรมผู้บริหารและพนักงาน

บริษัทฯ ส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนาศักยภาพของพนักงานอย่างต่อเนื่อง โดยจัดให้มีการฝึกอบรมและพัฒนาการ เรียนรู้ทั้งภายในและภายนอกองค์กรให้กับผู้บริหารและพนักงานแต่ละระดับ เพื่อสนองต่อพันธกิจของบริษัทฯ ในการส่งเสริม และสนับสนุนการพัฒนาศักยภาพของพนักงาน ตามค่านิยมหลักขององค์กร (Core Values) , สมรรถนะหลัก(Core Competency) , สมรรถนะด้านผู้นำ (Leadership Competency) , สมรรถนะตามสายงาน (Functional Competency) ที่บริษัทฯ กำหนด ทั้งยัง สนับสนุนการขับเคลื่อนทางธุรกิจขององค์กร โดยบริษัทฯ มุ่งเน้นการพัฒนาหลักสูตรให้เหมาะสมกับบุคลากรในแต่ละระดับ/ สายอาชีพ ซึ่งบริษัทฯ ได้รับความร่วมมือจากสถาบันการอบรมชั้นนำและ/หรือมหาวิทยาลัยในประเทศในการพัฒนาหลักสูตรทั้ง ระยะสั้นและระยะยาว เช่น หลักสูตรพัฒนาความรู้ทางธุรกิจและการบริหารจัดการสำหรับผู้บริหาร (Leadership Development Program), หลักสูตรพัฒนาทักษะหัวหน้างาน (Supervisory Skills) หลักสูตรภาคบังคับสำหรับพนักงาน (Fundamental Development Program) , หลักสูตรพื้นฐานและการบริหารจัดการธุรกิจสายการบิน (Airline Business Knowledge Development Program) เป็นต้น นอกจากนี้ บริษัทฯ จัดให้มีการฝึกอบรมเพื่อพัฒนาทักษะ ความรู้ ความสามารถทั่วไป (General Training) หรือ สาขาวิชาอื่นๆ เพิ่มเติม อาทิ หลักสูตรพัฒนาวิทยากรภายในของบริษัทฯ ผู้ทำหน้าที่สอนพนักงานภายในบริษัทฯ (Internal Trainer

Development Program) และ หลักสูตรเสริมทักษะฯ ตามแผนฝึกอบรมประจำปี เพื่อสนับสนุนนโยบาย และกลยุทธ์ทางธุรกิจขององค์กรในแต่ละปี ซึ่งบริษัทฯ ให้ความสำคัญของการพัฒนาศักยภาพพนักงานทุกระดับครอบคลุมตั้งแต่พนักงานใหม่จนถึงพนักงานในปัจจุบันอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้มั่นใจได้ว่าบุคลากรขององค์กรมีความพร้อมทางด้านความรู้ ทักษะ และความสามารถในการปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

บริษัทฯ ยังให้ความสำคัญและส่งเสริมการพัฒนาบุคลากรในองค์กรอย่างต่อเนื่อง จึงมีนโยบายสนับสนุนให้บุคลากรจัดทำแผนพัฒนารายบุคคล (Individual Development Plan-IDP) ผ่านระบบบริหารทรัพยากรบุคคล (SAP Success Factors : PG-HRC) โดยในแต่ละปีพนักงานและผู้บังคับบัญชาจะจัดทำแผนพัฒนาฯ ร่วมกันและระบุวิธีการพัฒนาซึ่งมีแนวทางที่หลากหลาย อาทิ เข้าอบรมหลักสูตรภายในที่บริษัทฯ จัดขึ้น หรือกำหนดวิธีการพัฒนาอื่น ๆ ตามที่ต้องการ เช่น การหมุนเวียนงาน (Job Rotation), การศึกษาด้วยตนเอง (Self-Learning) ฯลฯ ทั้งนี้ ภายหลังจากจบการพัฒนาตามแผนพัฒนาบุคลากรเป็นรายบุคคลในแต่ละปีแล้ว พนักงานจะได้รับการประเมินการเรียนรู้ หรือ Feedback จากผู้สอนงานหรือผู้ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้พนักงานร่วมกับผู้บังคับบัญชาสามารถนำไปใช้เป็นข้อมูลสำหรับการวางแผนการพัฒนาบุคคลของตนในปีถัดไป อีกทั้งเป็นการสร้างวัฒนธรรมแห่งการเรียนรู้ในองค์กรอย่างยั่งยืน อันแสดงถึงความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ที่จะพัฒนาศักยภาพบุคลากรอย่างต่อเนื่อง เพื่อส่งเสริมความสามารถในการปฏิบัติงานได้อย่างมืออาชีพ และมุ่งสู่ความเป็นเลิศในการเป็นสายการบินที่ดีที่สุดในภูมิภาคเอเชีย

### การฝึกอบรมนักบิน

บริษัทฯ จัดให้มีการฝึกอบรมและพัฒนาความรู้ความสามารถของนักบินอย่างต่อเนื่อง ทั้งการฝึกอบรมภาคพื้น (Ground Training Course) และการฝึกปฏิบัติจริงผ่านหลักสูตรต่างๆ ซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานของกรมการบินพลเรือน องค์กรการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (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 ปลอดภัยและมีความสามารถในการแก้ไขปัญหาที่อาจจะเกิดขึ้นในขณะปฏิบัติการบินได้อย่างมีประสิทธิภาพ 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 จะสามารถดูแลผู้โดยสาร ได้เป็นอย่างดีทั้งในด้านการบริการและการให้ความช่วยเหลือในกรณีฉุกเฉิน นอกจากนี้ เพื่อให้เกิดการพัฒนาด้านการบริการบนเครื่องบินและสามารถตอบสนองความต้องการตามประเภทและกลุ่มผู้โดยสาร บริษัทฯ มีการส่งเสริมให้ผู้ฝึกอบรม (Cabin crew instructor) เข้ารับการอบรมและสัมมนาในหลักสูตรต่างๆ ทั้งภายในและภายนอกประเทศเพื่อกลับมาพัฒนารูปแบบการฝึกอบรมและงานด้านการบริการให้มีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น

### สรุปข้อมูลการพัฒนาบุคลากร (ในภาพรวม)

หน่วย: ชั่วโมงต่อคนต่อปี

จำนวนชั่วโมงอบรมเฉลี่ยต่อคนต่อปี	ปี 2560	ปี 2561	ปี 2562*
ผู้บริหารและพนักงาน	73.64	73.01	62.68

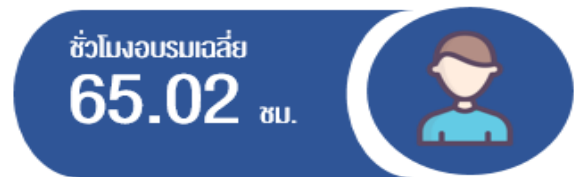
\*อ้างอิงข้อมูลประวัติฝึกอบรมของพนักงานในระบบ PG-HRC ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562

จำนวนชั่วโมงอบรมแบ่งตามเพศเฉลี่ยต่อคนต่อปี 2562

#### จำนวนชั่วโมงอบรมเฉลี่ยต่อคนต่อปี แบ่งตามเพศ

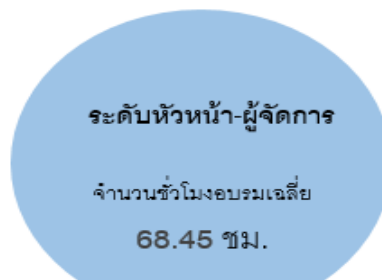
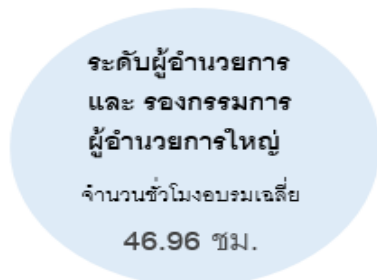


จำนวนชั่วโมงอบรมเฉลี่ยทั้งหมด 95,296.62 ชม.



จำนวนชั่วโมงอบรมเฉลี่ยทั้งหมด 93,297.28 ชม.

#### จำนวนชั่วโมงอบรมเฉลี่ยต่อคนต่อปี แบ่งตามระดับพนักงาน



จำนวนชั่วโมงอบรมเฉลี่ยทั้งหมด 3,662.83 ชม. จำนวนชั่วโมงอบรมเฉลี่ยทั้งหมด 73,376.44 ชม. จำนวนชั่วโมงอบรมเฉลี่ยทั้งหมด 111,554.63 ชม.  
จำนวนพนักงานทั้งหมด 78 คน จำนวนพนักงานทั้งหมด 1,072 คน จำนวนพนักงานทั้งหมด 1,859 คน



## 9. การกำกับดูแลกิจการ

บริษัทฯ ได้ยึดถือและปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีในการดำเนินกิจการผ่านทางกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน และถือว่าหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีนี้เป็นปัจจัยสำคัญในการส่งเสริมความสำเร็จในภาพรวมของบริษัทฯ ในฐานะที่เป็นองค์กรหนึ่งที่มีความรับผิดชอบต่อสังคม โดยนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ เป็นไปตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนปี 2560 ตามแนวทางที่ตลาดหลักทรัพย์ฯ กำหนด โดยคณะกรรมการได้พิจารณาและทบทวนการนำหลักปฏิบัติตาม CG Code ไปปรับใช้ตามบริบททางธุรกิจของบริษัทแล้ว

- **นโยบายเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Good Corporate Governance)**

นโยบายด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ ประกอบด้วยหลักการและแนวปฏิบัติที่ดีเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการ โดยแบ่งออกเป็น 5 หมวด ดังมีรายละเอียดต่อไปนี้

**หมวดที่ 1. สิทธิของผู้ถือหุ้น**

**หลักการ:**

ผู้ถือหุ้นมีสิทธิในความเป็นเจ้าของบริษัทฯ บริษัทฯ จึงควรส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นได้ใช้สิทธิของตน

**แนวปฏิบัติที่ดี:**

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของการใช้สิทธิของผู้ถือหุ้น และจะไม่กระทำการใดๆ อันเป็นการละเมิด จำกัด หรือลดทอนสิทธิของผู้ถือหุ้น โดยบริษัทฯ จะสนับสนุน ส่งเสริม และอำนวยความสะดวกให้ผู้ถือหุ้นทุกกลุ่มเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้น และใช้สิทธิของตนในเรื่องต่างๆ เพื่อประโยชน์ของบริษัทฯ และผู้ถือหุ้นอย่างสม่ำเสมอ

สิทธิของผู้ถือหุ้นนั้น รวมถึงแต่ไม่จำกัดอยู่เพียง สิทธิในการซื้อขาย หรือจำหน่าย จ่าย โอนหุ้น สิทธิในเงินปันผล สิทธิในการได้รับข้อมูลข่าวสารที่สำคัญของกิจการ หรือมีผลกระทบต่อกิจการ สิทธิในการเข้าร่วมประชุมและออกเสียงลงคะแนนในที่ประชุมผู้ถือหุ้นในเรื่องต่างๆ

**หมวดที่ 2. การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน**

**หลักการ:**

ผู้ถือหุ้นทุกรายควรได้รับการปฏิบัติที่เท่าเทียมกันและเป็นธรรม

**แนวปฏิบัติที่ดี:**

บริษัทฯ จะกำกับดูแลให้มีการปฏิบัติที่เท่าเทียมกันและเป็นธรรมแก่ผู้ถือหุ้นทุกกลุ่ม ทั้งผู้ถือหุ้นรายใหญ่และรายย่อย โดยกำหนดแนวทางและวิธีการเปิดเผยและเข้าถึงข้อมูลอย่างเท่าเทียมกัน เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นรายย่อยหรือส่วนน้อยเข้ามีส่วนร่วมในการเสนอหรือพิจารณาเรื่องต่างๆ ในที่ประชุมผู้ถือหุ้น เช่น ผู้ถือหุ้นรายย่อยสามารถเสนอชื่อบุคคลเพื่อเข้าเป็นกรรมการได้ โดยเสนอชื่อล่วงหน้าในเวลาอันสมควร หรือผู้ถือหุ้นรายย่อยสามารถร่วมกันขอให้เพิ่มวาระการประชุมได้ รวมทั้งกำหนดมาตรการป้องกันการใช้อิทธิพลภายในเพื่อหาผลประโยชน์ให้แก่ตนเอง หรือผู้อื่นในทางมิชอบ (Abusive Self-dealing) ซึ่งถือเป็นการเอาเปรียบหรืออาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ถือหุ้นโดยรวมได้ เช่น การซื้อขายหลักทรัพย์โดยใช้ข้อมูลภายใน (Insider Trading) อีกทั้ง กำหนดให้มีการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับส่วนได้เสียของกรรมการ ผู้บริหาร และผู้ที่เกี่ยวข้องเพื่อขจัดความขัดแย้งของผลประโยชน์ โดยกำหนดไม่ให้กรรมการและ/หรือผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียมีส่วนร่วมในการพิจารณา หรือให้ความเห็น หรือการ

ตัดสินใจทำธุรกรรมที่มีความขัดแย้งของผลประโยชน์ อีกทั้ง บริษัทฯ จะจัดกิจกรรมเพื่อเสริมสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างผู้ถือหุ้น และผู้ถือหุ้นกับบริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง

### หมวดที่ 3. บทบาทของผู้มีส่วนได้เสีย

#### หลักการ:

ผู้มีส่วนได้เสียควรได้รับการดูแลจากบริษัทฯ ตามสิทธิที่มีตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และบริษัทฯ ควรจัดให้มีกลไกหรือกระบวนการเพื่อส่งเสริมความร่วมมือระหว่างบริษัทฯ กับผู้มีส่วนได้เสีย

#### แนวปฏิบัติที่ดี:

บริษัทฯ กำหนดนโยบายให้มีการปฏิบัติอย่างดีและเป็นธรรมต่อผู้มีส่วนได้เสียแต่ละกลุ่ม โดยคำนึงถึงสิทธิของผู้มีส่วนได้เสียตามกฎหมาย หรือตามข้อตกลงทางการค้าหรือพันธกิจที่มีกับบริษัทฯ เป็นหลัก ทั้งนี้ บริษัทฯ จะพัฒนากลไกการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้เสีย รวมทั้งความร่วมมือระหว่างบริษัทฯ กับผู้มีส่วนได้เสียแต่ละกลุ่มเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของบริษัทฯ ซึ่งจะสร้างความมั่นคงและมั่นคงอย่างยั่งยืนให้แก่กิจการ

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายความรับผิดชอบต่อสังคม โดยคำนึงถึงปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมและสังคมซึ่งมีความเกี่ยวพันโดยตรงกับการประกอบกิจการของบริษัทฯ เป็นหลัก

เพื่อวัตถุประสงค์ของแนวปฏิบัตินี้ ผู้มีส่วนได้เสียที่สำคัญ ได้แก่ ลูกค้า คู่ค้า พนักงาน ผู้ถือหุ้น นักลงทุน เจ้าหนี้ ชุมชน หน่วยงานภาครัฐ คู่แข่งขันทางการค้า เป็นต้น

อย่างไรก็ดี บริษัทฯ อยู่ระหว่างทบทวนข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนาการกำกับดูแลกิจการตามโครงการ CGR ประจำปี 2561 เกี่ยวกับนโยบายการดูแลเรื่องความปลอดภัยและสุขอนามัย โดยจะเปิดเผยถึงการปฏิบัติ สถิติการเกิดอุบัติเหตุ หรืออัตราการหยุดงาน การเจ็บป่วยจากการทำงาน รวมถึงนโยบายและแนวปฏิบัติเกี่ยวกับการไม่ล่วงละเมิดทรัพย์สินทางปัญญา และส่งเสริมให้ความรู้และฝึกอบรมพนักงานในเรื่องสิ่งแวดล้อม โดยจะกำหนดไว้เป็นนโยบายต่อไป

### หมวดที่ 4. การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส

#### หลักการ:

บริษัทฯ ควรกำกับดูแลให้มีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวข้องกับบริษัทอย่างถูกต้อง ครบถ้วน ทันเวลา โปร่งใส ผ่านช่องทางที่เข้าถึงได้ง่าย มีความเท่าเทียมกันและเชื่อถือได้

#### แนวปฏิบัติที่ดี:

บริษัทฯ ตระหนักและให้ความสำคัญกับคุณภาพของข้อมูล และการเปิดเผยข้อมูลอย่างถูกต้อง ครบถ้วน ทันเวลา โปร่งใส ผ่านช่องทางที่เข้าถึงข้อมูลได้ง่ายและน่าเชื่อถือ โดยได้กำหนดนโยบายและกำกับดูแลให้มีการจัดทำและการเปิดเผยข้อมูล ทั้งที่เป็นข้อมูลทางการเงิน และที่ไม่ใช่ข้อมูลทางการเงินอย่างเพียงพอ เชื่อถือได้ ตรงเวลาและเป็นปัจจุบัน โดยข้อมูลที่เปิดเผยจะจัดทำขึ้นอย่างรอบคอบ มีความชัดเจน ถูกต้อง และตรวจสอบได้ ใช้ภาษาที่กระชับ เข้าใจง่าย ทั้งนี้ การเปิดเผย

สารสนเทศที่สำคัญให้กระทำอย่างสม่ำเสมอ โดยเสนอข้อสารสนเทศทั้งด้านบวกและด้านลบ โดยจะต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามข้อกำหนด กฎหมาย ระเบียบของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง และข้อบังคับบริษัทฯ

#### หมวดที่ 5. ความรับผิดชอบของคณะกรรมการ

**หลักการ:** คณะกรรมการมีบทบาทสำคัญในการกำกับดูแลกิจการเพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ คณะกรรมการมีความรับผิดชอบต่อปฏิบัติหน้าที่ต่อผู้ถือหุ้นและเป็นอิสระจากฝ่ายบริหาร

#### **แนวปฏิบัติที่ดี:**

คณะกรรมการประกอบด้วยกรรมการที่มีคุณสมบัติด้านประสบการณ์การทำงานที่หลากหลาย มีทักษะและความชำนาญเฉพาะด้านที่เป็นประโยชน์กับการดำเนินกิจการของบริษัทฯ

กรรมการจะปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์ สุจริต ด้วยความระมัดระวังและความรอบคอบ โดยคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ และผู้ถือหุ้นโดยรวม กรรมการทุกคนพร้อมที่จะอุทิศเวลาเพื่อปฏิบัติหน้าที่ตามความรับผิดชอบอย่างเต็มที่ และเป็นหน้าที่ของกรรมการที่จะต้องเข้าประชุมคณะกรรมการทุกครั้ง เว้นแต่กรณีที่มีความจำเป็นหรือเหตุผลพิเศษ

คณะกรรมการจะกำหนดวิสัยทัศน์ ทิศทาง และกลยุทธ์การดำเนินงานของคณะกรรมการที่ชัดเจนและถือปฏิบัติได้ พร้อมทั้งกระบวนการกำกับดูแล ติดตาม และประเมินการบริหารงานของฝ่ายบริหารที่มีประสิทธิภาพ กรรมการทุกคนมีความเข้าใจหน้าที่ความรับผิดชอบของกรรมการและลักษณะการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ เป็นอย่างดี พร้อมทั้งจะแสดงความคิดเห็นของตนอย่างเป็นอิสระและก้าวทันความเปลี่ยนแปลงที่อาจเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา

คณะกรรมการจะจัดให้มีการแบ่งแยกบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบระหว่างคณะกรรมการและฝ่ายบริหารที่ชัดเจน และกำกับดูแลให้บริษัทฯ มีระบบงานที่เชื่อมั่นได้ว่าจะสามารถดำเนินการไปโดยถูกต้องตามกฎหมายและไม่ขัดกับจริยธรรมทางธุรกิจ

บริษัทฯ มีกระบวนการสรรหาผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการเพื่อให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นพิจารณาแต่งตั้งซึ่งมีความโปร่งใสและปราศจากการครอบงำของผู้ถือหุ้นที่มีอำนาจควบคุมหรือฝ่ายบริหาร กรรมการไม่สามารถพิจารณากำหนดค่าตอบแทนซึ่งเป็นผลประโยชน์โดยตรงของตนเอง และต้องจัดให้มีกระบวนการกำหนดค่าตอบแทนที่โปร่งใสและปราศจากการครอบงำใดๆ

## 10. ความรับผิดชอบต่อสังคม

### นโยบายภาพรวม

บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ตระหนักและให้ความสำคัญกับการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม โดยกำหนดไว้เป็น 1 ข้อในพันธกิจของบริษัทฯ ว่า “บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นให้การสนับสนุนและมีส่วนร่วมในการให้บริการและบำเพ็ญประโยชน์ต่อสังคมอย่างต่อเนื่อง” เพื่อสนับสนุนให้องค์กรบรรลุวิสัยทัศน์ “มุ่งมั่นสร้างสรรค์ความเป็นเลิศ เพื่อเป็นสายการบินที่ดีที่สุดของเอเชีย”

### นโยบายบริหารจัดการด้านความรับผิดชอบต่อสังคมขององค์กร

เพื่อให้การดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ มีประสิทธิภาพและพัฒนาอย่างยั่งยืน บริษัทฯ จึงกำหนด “นโยบายบริหารจัดการด้านความรับผิดชอบต่อสังคมขององค์กร” ซึ่งให้ความสำคัญกับการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานอย่างมีความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม ประกอบด้วย 7 หัวข้อ ได้แก่

- 1) **Corporate Governance:** ยึดมั่นในหลักการกำกับกิจการที่ดี ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง ทั้งในระดับประเทศ ภูมิภาค และระหว่างประเทศอย่างเคร่งครัด
- 2) **Performance:** มุ่งมั่นพัฒนาเครือข่ายเส้นทางการบินและให้บริการที่ครอบคลุมอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อสร้างคุณค่าในห่วงโซ่อุปทาน ควบคู่กับคุณค่าทางเศรษฐกิจระดับมหภาค
- 3) **Knowledge:** มุ่งเสริมทักษะ ความรู้และความเชี่ยวชาญเฉพาะให้กับบุคลากร รวมถึงปัจจัยแวดล้อมที่เอื้อต่อการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้
- 4) **Safety:** บริหารจัดการความปลอดภัยแก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกระดับ วางแผนบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ ระบบสนับสนุน และบุคลากร เพื่อพร้อมรองรับเหตุฉุกเฉิน
- 5) **Humanity:** คำนึงถึงหลักมนุษยธรรมและให้ความสำคัญเรื่องสิทธิมนุษยชนของกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย
- 6) **Social:** ส่งเสริมกิจกรรมทางสังคมและปลูกฝังค่านิยมการมีส่วนร่วมรับผิดชอบต่อสังคมและพัฒนาสังคมให้กับพนักงานทุกระดับ
- 7) **Environment:** ตระหนักและถือปฏิบัติตามข้อกำหนดของกฎหมายสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจ

### วิสัยทัศน์และกลยุทธ์ของ CSR

ในส่วนของการดำเนินงานด้านสังคม บริษัทฯ มุ่งมั่นสร้างสังคมดีมีสุขให้กับชุมชนรอบสนามบินและเส้นทางอื่นที่ทำการบิน เพื่อองค์กรและชุมชนเติบโตไปด้วยกันอย่างยั่งยืน โดยใช้กลยุทธ์การเป็นผู้จัดหา/ เชื่อมโยงองค์ความรู้ต่าง ๆ สู่มุมชน เพื่อดูแลชุมชนให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีใน 5 มิติ ได้แก่ เศรษฐกิจ สังคม การศึกษา สุขภาพ และสิ่งแวดล้อม ภายใต้แนวคิด “BLUE HEART – A Love to Share” คือการส่งต่อความรักที่จริงใจ ความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมผ่านโครงการต่าง ๆ เป็นโอกาสที่ทำให้บริษัทฯ ได้ส่งมอบคุณค่าให้กับชุมชน ทั้งประสบการณ์ แรงบันดาลใจ และการมีส่วนร่วม

## การเสริมทักษะความรู้และความเชี่ยวชาญเฉพาะให้แก่บุคลากร

บริษัทฯ ถือว่าทรัพยากรบุคคลเป็นทรัพยากรที่มีความสำคัญที่สุด จึงให้ความสำคัญต่อกระบวนการบริหารจัดการและพัฒนาทรัพยากรบุคคล สนับสนุนผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน และส่งเสริมการพัฒนาศักยภาพของบุคลากรอย่างต่อเนื่อง ด้วยการจัดฝึกอบรมและพัฒนาการเรียนรู้ทั้งภายในและภายนอกองค์กรให้กับผู้บริหารและพนักงานแต่ละระดับ อีกทั้งสนับสนุนการขับเคลื่อนธุรกิจขององค์กร โดยมุ่งเน้นการจัดอบรมหลักสูตรความรู้เฉพาะทางให้กับพนักงานในแต่ละสายอาชีพ เพื่อพัฒนาทักษะ ความรู้ และความเชี่ยวชาญเฉพาะ ทำให้มั่นใจได้ว่าบุคลากรทุกคนขององค์กรจะมีความพร้อมและความสามารถปฏิบัติงานตามสายอาชีพได้อย่างมีประสิทธิภาพ

## การจัดการความรู้และนวัตกรรม

เพื่อให้ทุกคนในองค์กรสามารถเข้าถึงความรู้ และพัฒนาตนเองเป็นผู้รู้ รวมถึงปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งเป็นกลไกที่สำคัญในการสร้าง “องค์กรแห่งการเรียนรู้ หรือ Learning Organization” ที่สนับสนุนให้บุคลากรเรียนรู้ และพัฒนาศักยภาพอย่างต่อเนื่อง ซึ่งจะส่งผลให้บริษัทฯ มีความสามารถในการแข่งขันสูงสุด

โดยการจัดการความรู้ในองค์กร ขับเคลื่อนด้วยพันธกิจหลัก คือ การสร้างวัฒนธรรมการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ เพื่อมุ่งไปสู่การเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ การบูรณาการการจัดการความรู้ร่วมกับการทำงาน และการพัฒนาเทคโนโลยีที่เอื้อต่อการจัดการ และการเข้าถึงความรู้ ซึ่งในปี 2562 บริษัทฯ ได้มีกิจกรรมเสริมสร้างวัฒนธรรมการแลกเปลี่ยนเรียนรู้และพัฒนาบุคลากรหลายรูปแบบ ดังนี้

### 1. กิจกรรม Knowledge Sharing

คือการจัดเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ภายในองค์กร โดยแต่ละฝ่ายแบ่งปันความรู้ที่สำคัญอย่างน้อย 1 ครั้ง/ปี รวม 28 ฝ่าย มีการจัด KM Event จำนวน 7 ครั้ง การแบ่งปันความรู้ผ่านเนื้อหาบทความ โดย 28 ฝ่ายร่วมแบ่งปัน

### 2. กิจกรรม PG Innovation Award

เป็นเวทีที่เปิดโอกาสทางความคิดใหม่ๆ ให้กับพนักงานทุกคนในบริษัทฯ กำหนดไว้ 5 ประเภท ได้แก่ 1. Service Innovation 2. Process Innovation 3. Product Performance Innovation 4. Profits / New Business Model Innovation และ 5. Green Innovation

ในปี 2562 มีพนักงานส่งผลงานเข้าประกวดจำนวน 40 โครงการ ได้ผู้ชนะเลิศการประกวดทั้งหมด 5 โครงการ และรางวัล PG Innovation Popular Vote 1 โครงการ

### 3. กิจกรรมการจัดการความรู้บนระบบ Intranet (SharePoint)

บริษัทฯ มีระบบภายใน เรียกว่า PG Online เพื่อใช้สื่อสารในองค์กรและเก็บข้อมูลต่างๆ โดยในส่วนของจัดการความรู้นั้น ได้บูรณาการระบบนี้ ให้เป็นประโยชน์ต่อการทำงานของพนักงานและเป็นแหล่งจัดเก็บความรู้ทั่วไปสำหรับพนักงาน ทั้งความรู้ภายในและภายนอกองค์กร โดยจัดเก็บในหลายรูปแบบ เช่น บทความ คลิปวิดีโอ รวมถึงมีการปรับปรุงข้อมูลอย่างต่อเนื่อง

### การบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ

บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นในการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Management – BCM) ที่ประกอบด้วยธุรกิจหลัก 2 ประเภท ได้แก่ ธุรกิจสายการบิน และธุรกิจสนามบิน เพื่อสร้างความมั่นใจให้กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน ให้เชื่อมั่นได้ว่าการบริหารจัดการในภาวะชะงักงัน (Disruptive Situation) บทบาทขององค์กร และธุรกิจทั้งหมด จะสามารถขับเคลื่อนไปได้อย่างต่อเนื่อง และเสริมสร้างความยืดหยุ่นขององค์กร (Resilience) ให้มีประสิทธิภาพสูงสุด



### แผนภาพกรอบการทำงานของการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ

นโยบายการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจของบริษัทฯ มุ่งเน้นการเตรียมความพร้อมรองรับเหตุการณ์วิกฤตที่ไม่คาดคิด ซึ่งอาจเกิดขึ้นกับการดำเนินงานของบริษัทฯ โดยมีวัตถุประสงค์ให้สามารถกลับมาปฏิบัติงานที่สำคัญภายใต้กรอบระยะเวลาที่กำหนด ตลอดจนลดผลกระทบต่อบุคลากร ทรัพย์สิน ชื่อเสียง และสินทรัพย์ รวมถึงเป็นนโยบายที่สอดคล้องกับมาตรฐานระดับสากลด้านการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (ISO 22301)

ในปี 2562 บริษัทฯ จัดทำแผนดำเนินงานต่าง ๆ เช่น การทบทวนนโยบายการบริหารความต่อเนื่องระดับองค์กร การทบทวนความเสี่ยงรายปัจจัย (Business Impact Analysis) การประชุมเชิงปฏิบัติการการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Plans) รวมถึงการพิจารณาแนวทางในการฝึกซ้อมแผนรองรับด้านการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Plans Test) โดยได้ดำเนินกิจกรรมต่างๆอย่างต่อเนื่อง ครอบคลุมพื้นที่การปฏิบัติงานทั้งส่วนสายการบินและสนามบิน

### การวางแผนรองรับเหตุฉุกเฉิน

เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีการเตรียมความพร้อมรับมือกับเหตุการณ์ภาวะฉุกเฉินที่อาจเกิดขึ้น และเป็นไปตามข้อกำหนดของ IATA Operational Safety Audit (IOSA) และคู่มือบริหารภาวะวิกฤตและรองรับภาวะฉุกเฉิน - Crisis & Emergency

Response Manual (CERM) ของบริษัทฯ ซึ่งได้รับการอนุมัติจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ที่ระบุว่าผู้ที่มิมีบทบาทหน้าที่ในการรับมือเหตุฉุกเฉิน ต้องได้รับการฝึกอบรมในบทบาทหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายในแผนฉุกเฉินฯ อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง แผนกวางแผนรองรับเหตุฉุกเฉิน จึงจัดฝึกอบรมและฝึกซ้อมสถานการณ์ฉุกเฉิน โดยเน้นไปที่กรณีอากาศยานอุบัติเหตุ ให้กับพนักงานของบริษัทฯ รวมถึงพนักงานสัญญาจ้าง ในทุกสถานีการบินที่บริษัทฯ เปิดทำการบิน รวมถึงผู้บริหารระดับสูง ผู้บริหาร และพนักงานระดับปฏิบัติการในส่วนกลาง เพื่อให้พนักงานทั่วทั้งองค์กร มีความรู้ความเข้าใจ ตระหนักถึงความสำคัญในการเตรียมความพร้อมต่อเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้น มุ่งเน้นไปที่การดูแลผู้โดยสาร พนักงาน ญาติ และผู้ที่ได้รับผลกระทบอื่น ๆ เพื่อลดความเสียหายที่จะเกิดขึ้นทั้งทางตรงและทางอ้อม รวมถึงสามารถฟื้นคืนการให้บริการของสายการบินกลับสู่ภาวะปกติได้ตามเวลาที่เหมาะสม โดยเป็นไปตามกฎข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

### การดูแลความปลอดภัยในการทำงานให้กับพนักงาน

บริษัทฯ ให้ความสำคัญเรื่องความปลอดภัยในการทำงานอย่างยิ่ง ทั้งในส่วนบุคคลและกระบวนการทำงาน เพื่อให้พนักงาน ผู้โดยสาร คู่ธุรกิจ ผู้รับเหมา และผู้มาติดต่อมีความปลอดภัย โดยดำเนินการบนพื้นฐานของกฎหมาย มาตรฐานที่ได้รับการยอมรับทั้งในประเทศและสากล รวมถึงข้อกำหนดและนโยบายของบริษัทฯ เพื่อป้องกันความเสี่ยงด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน

บริษัทฯ เสริมสร้างการดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานอย่างเป็นระบบตามมาตรฐานบริษัทฯ และตามที่กฎหมายกำหนด สนับสนุนการจัดกิจกรรม Safety Day อย่างสม่ำเสมอในหลายพื้นที่ ทั้งนี้ ในปี 2562 สนามบินตราดได้รับเกียรติบัตรรางวัลสถานประกอบการต้นแบบดีเด่นด้านความปลอดภัย ด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (ระดับจังหวัด) และสถานีภูเก็ต ได้รับประกาศเกียรติคุณ ระดับต้น กิจกรรมการรณรงค์ลดอุบัติเหตุจากการทำงานให้เป็นศูนย์ (Zero Accident Campaign)

นอกจากนี้ บริษัทฯ ส่งเสริมให้มีการรายงานข้อมูลด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานอย่างต่อเนื่องผ่านระบบ Integrated Quality and Safety Management System (IQ SMS OSH) เพื่อนำข้อมูลมาวางแผนบริหารจัดการดูแลเรื่องความปลอดภัยในการทำงานให้กับพนักงาน

### การดำเนินงานด้านสังคม

ภายใต้แนวคิด “BLUE HEART – A Love to Share” บริษัทฯ โดยส่วนรับผิดชอบต่อสังคม ดำเนินงานด้านสังคม โดยแบ่งเป็น 2 โครงการหลัก ได้แก่ 1. โครงการสานพลังรัก ชุมชนที่ยั่งยืน (Community of Love) และ 2. โครงการรักษ์โลก ดูแลโลก (Love Earth Save Earth)

ทั้งนี้ กลยุทธ์การดำเนินงานด้านสังคมขององค์กร มุ่งเน้นการดูแลชุมชนรอบ 3 สนามบิน ได้แก่ สนามบินสมุย สนามบินสุโขทัย และสนามบินตราด โดยในปี 2562 ส่วนรับผิดชอบต่อสังคมได้ดำเนินโครงการเพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตชุมชนของทั้ง 3 สนามบิน รวมกว่า 12 โครงการ โดยการสนับสนุนของพนักงานในสถานีพื้นที่ ได้ปฏิบัติงานลงพื้นที่ชุมชนเพื่อสร้างความสัมพันธ์ที่ดีกับชุมชนอย่างต่อเนื่อง ทำให้บริษัทกับชุมชนมีความเข้าใจอันดีต่อกัน ช่วยลดปัญหาความขัดแย้ง และทำให้เกิดความร่วมมือระหว่างกันที่ดี

โดยโครงการเพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตชุมชนที่บริษัทฯ ดำเนินการดังนี้

โครงการก่อสร้างอาคารเรียน โรงเรียนวัดบุญพิริการาม อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี เป็นโรงเรียนอยู่ในพื้นที่ติดสนามบินสมุย เพื่อให้โรงเรียนมีอาคารเรียนที่ได้มาตรฐานสำหรับนักเรียน และรองรับนักเรียนเพียงพอ

โครงการสนับสนุนงบประมาณก่อสร้างอาคารที่ทำการชมรมอาสาสมัครสาธารณสุข (อสม.) อำเภอเกาะสมุย ในพื้นที่ของสำนักงานสาธารณสุขอำเภอเกาะสมุย เพื่อเป็นสถานที่แลกเปลี่ยนเรียนรู้ เพิ่มทักษะ และวางแผนปฏิบัติงานด้านสาธารณสุข

โครงการรวมใจพัฒนา เป็นโครงการเพื่อพัฒนาชุมชนรอบสนามบินสมุย ประกอบด้วย 3 หมู่บ้าน (8 ชุมชน)

#### โครงการพัฒนาศักยภาพผู้สูงอายุ ร่วมกับธนาคารออมสิน

บริษัทฯ เห็นความสำคัญของการเติมเต็มศักยภาพให้กับผู้สูงอายุ เพื่อมีสุขภาพร่างกายแข็งแรงและจิตใจเข้มแข็งสมบูรณ์ ซึ่งตรงกับนโยบายของธนาคารออมสิน ภายใต้แนวคิด “ออมสิน ออมสุขภาพ” โดยจัดกิจกรรม 3 ครั้ง สำหรับ 3 พื้นที่ (สมุย สุโขทัย และตราด) ในปี 2562 ให้บริการทันตกรรม (โดยการสนับสนุนจากองค์กร iServe Thailand) บริการตรวจวัดสายตา ประกอบแว่น บริการตรวจสุขภาพ และกิจกรรมสันทนาการ



#### โครงการปลูกมะพร้าวเพื่อเกาะสมุย

เกาะสมุยเป็นแหล่งผลิตมะพร้าวที่สำคัญของไทย บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของมะพร้าวเกาะสมุย จึงได้ดำเนินโครงการ “ปลูกมะพร้าวเพื่อเกาะสมุย ปีที่ 1-5” เพื่อรณรงค์ให้ประชาชนและเกษตรกรหันมาอนุรักษ์ต้นมะพร้าว ซึ่งเป็นสัญลักษณ์ที่สำคัญทางการท่องเที่ยวของเกาะสมุย



#### โครงการรักษ์โลก ร่วมปลูกป่าชายเลนกับบางกอกแอร์เวย์ส จังหวัดตราด

บริษัทฯ ให้ความสำคัญเรื่องการปลูกป่าชายเลน เพื่อเพิ่มพื้นที่สีเขียว เพราะป่าชายเลนเป็นแหล่งกักเก็บก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่สำคัญ เป็นแหล่งอนุบาลสัตว์น้ำ ลดความรุนแรงของคลื่นที่กัดเซาะชายฝั่ง และช่วยเพิ่มพื้นดินตามแนวชายฝั่ง โดยบริษัทฯ ได้เริ่มโครงการมาตั้งแต่ปี 2559 – ปัจจุบัน





โครงการส่งเสริมอาชีพชุมชน อาทิเช่น ทอพีไอกะทิ ชุมชนบางรักย์ เกาะสมุย โดยบริษัทฯ ร่วมกับกรมการพัฒนาชุมชน กระทรวงมหาดไทย หมู่บ้านใบตอง ตำบลคลองกระจง อำเภอสวรรคโลก จังหวัดสุโขทัย เป็นต้น

โครงการตัดแยกขยะต้นทาง สู่ปลายทางที่ยั่งยืน ร่วมกับบริษัท เซ็นทรัลเฟมิลีมาร์ท จำกัด

บริษัทฯ และบริษัท เซ็นทรัลเฟมิลีมาร์ท จำกัด ร่วมสร้างความตระหนักเรื่องการคัดแยกขยะต้นทางและการลดปริมาณขยะ ให้กับนักเรียนโรงเรียนบ้านบางรักย์ และโรงเรียนบ้านปลายแหลม อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี ในกิจกรรม Workshop “คัดแยกขยะต้นทาง .. สู่ปลายทางที่ยั่งยืน” ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นเล็กๆ ของนักเรียนที่จะมีส่วนร่วมช่วยลดปัญหาสิ่งแวดล้อมภายในเกาะสมุย



### โครงการ English Club with Bangkok Airways

จังหวัดสุโขทัย เป็นหนึ่งในพื้นที่เป้าหมายหลักของการดำเนินโครงการด้านความรับผิดชอบต่อสังคมในมิติการศึกษา ในปี 2562 เป็นปีเริ่มต้นที่บริษัทฯ ได้ประสานความร่วมมือกับ Wall Street English Thailand สร้างสรรค์กิจกรรมที่เน้นเรื่องการสร้างแรงบันดาลใจด้านภาษาอังกฤษ และส่งเสริมการเรียนรู้ให้กับนักเรียนที่อยู่ในพื้นที่ห่างไกล



### โครงการบริหารจัดการขยะ (แยกขยะได้ประโยชน์)

นอกเหนือจากการดำเนินงานตามนโยบายการลดปริมาณขยะและการจัดการขยะในองค์กรอย่างต่อเนื่องจากปีที่ผ่านมาแล้ว ในปี 2562 บริษัทฯ ได้ร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และ 12 องค์กรในตลาดทุน รวมถึงเครือข่ายเพื่อความยั่งยืนแห่งประเทศไทย (Thailand Responsible Business Network: TRBN) เข้าร่วมในโครงการ “เสริมสร้างตลาดทุนธรรมาภิบาลเฉลิมพระเกียรติ เนื่องในโอกาสสมหามงคลพระราชพิธีบรมราชาภิเษก” เพื่อสืบสานพระราชปณิธานเรื่องปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง โดยการดำเนินธุรกิจด้วยความรับผิดชอบต่อ ค่านึงถึงประโยชน์ต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม โดยประกาศเจตนารมณ์รณรงค์ใช้วัสดุที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และบริหารจัดการขยะภายในองค์กรอย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

#### สิ่งแวดล้อม

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจสนามบินและสายการบินเพื่อการพาณิชย์ จัดอยู่ในประเภทโครงการขนส่งทางอากาศ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้าน โครงสร้างพื้นฐานและด้านอื่น ๆ แล้ว

จากมติเห็นชอบ โครงการสนามบินของบริษัทฯ ทั้ง 3 แห่ง ได้แก่ สนามบินสมุย สนามบินสุโขทัย และสนามบินตราด เป็นผลให้สนามบินต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม อย่างเคร่งครัด เป็นประจำทุก 6 เดือน โดยการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวจะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครอบคลุมใน 4 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต ซึ่งการดำเนินการตามมาตรการจะต้องติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในด้านต่างๆ เช่น คุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพน้ำใต้ดิน ทรัพยากรสัตว์ป่า ทรัพยากรชีวภาพแหล่งน้ำ และสภาพเศรษฐกิจและสังคม/ การมีส่วนร่วมของประชาชน โดยการปฏิบัติตามมาตรการ จะทำให้สนามบินรับรู้ถึงผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินการกิจการสนามบิน มากน้อยเพียงใด และทำให้สามารถแก้ไขปัญหาได้ทันเวลาที่

บริษัทฯ มีมาตรการทำการบินเพื่อลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมในด้านมลพิษทางอากาศ โดยการขับเคลื่อนอากาศยานในทางขับ โดยใช้เครื่องยนต์เพียงตัวเดียว เพื่อลดมลพิษทางอากาศที่เกิดจากเครื่องยนต์และลดการบริโภคน้ำมันเชื้อเพลิง และเพื่อลดผลกระทบทางด้านเสียงต่อชุมชน จึงมีการปฏิบัติการการบิน ในรูปแบบที่ส่งผลกระทบต่อด้านเสียงน้อยที่สุด ตามบริบทของสนามบินแต่ละแห่ง ซึ่งจากการดำเนินการมาตรการใช้น้ำมันอากาศยานอย่างมีประสิทธิภาพของฝ่ายปฏิบัติการการบิน ทำให้บริษัทฯ ประหยัดงบประมาณด้านน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน ได้ประมาณกว่า 300 ล้านบาท/ปี

## นโยบายต่อต้านทุจริตคอร์รัปชัน

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

บริษัทฯ ยังตระหนักถึงความสำคัญในเรื่องการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน โดยได้มีการกำหนดนโยบายต่อต้านคอร์รัปชัน (Anti-Corruption Policy) เป็นแนวทางการปฏิบัติเพื่อป้องกันและต่อต้านปัญหาทุจริตคอร์รัปชัน ของบริษัทฯ ให้ชัดเจนยิ่งขึ้น โดยกำหนดให้กรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน ภายในบริษัทฯ บริษัทย่อยและกิจการที่บริษัทฯ มีอำนาจควบคุม จะต้องไม่กระทำหรือสนับสนุนการกระทำดังกล่าวไม่ว่ากรณีใดๆ และจะปฏิบัติตามแนวทางการปฏิบัติในนโยบายต่อต้านคอร์รัปชันอย่างเคร่งครัด รวมถึงให้ความร่วมมือในกระบวนการตรวจสอบภายใน เพื่อป้องกันและร่วมแก้ไขปัญหาการทุจริตคอร์รัปชันที่อาจเกิดขึ้นภายในองค์กร

โดยบริษัทฯ ได้วางแนวทางการปฏิบัติเพื่อป้องกันและต่อต้านปัญหาทุจริตคอร์รัปชัน ดังนี้

- 1) กำหนดหลักการสำหรับการให้ หรือรับของขวัญ หรือการบันเทิง ไว้เป็นส่วนหนึ่งของจรรยาบรรณการปฏิบัติหน้าที่ทางธุรกิจของบริษัทฯ กล่าวคือ พนักงานต้องไม่เสนอ เรียกรับ หรือยินยอมที่จะรับเงิน สิ่งของ การเลี้ยงอาหารและความบันเทิงต่างๆ หรือประโยชน์อื่นใด ที่อาจมีผลให้เกิดข้อสงสัยในพฤติกรรมกรทำให้สินบน 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/หรือกรรมการ

ผู้อำนวยการใหญ่ (แล้วแต่กรณีตามความเหมาะสม) เพื่อให้มีการดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้อย่างทันเวลาและเหมาะสม

- 6) กำหนดช่องทางการแจ้งเบาะแส หรือข้อร้องเรียนมายังคณะกรรมการตรวจสอบของบริษัทฯ ในกรณีพบเหตุการณ์การกระทำที่สื่อถึงการทุจริตหรือประพฤตินิষอบของบุคคลรวมถึงบริษัทฯ โดยผู้แจ้งเบาะแสมารถแจ้งเบาะแสหรือร้องเรียนพร้อมส่งรายละเอียดหลักฐานต่างๆ 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 ดังนั้นกรณีที่ข้อมูลของผู้แจ้งเบาะแสมถูกเปิดเผย ผู้ที่มีหน้าที่ดูแลรับผิดชอบข้อมูลดังกล่าว จะต้องถูกดำเนินการลงโทษทางวินัยตามข้อบังคับการทำงานของบริษัทฯ

## 11. การควบคุมภายในและการบริหารจัดการความเสี่ยง

### 1. การควบคุมภายในและการบริหารจัดการความเสี่ยง

บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ตระหนักถึงความสำคัญของการควบคุมภายในอันเป็นปัจจัยหนึ่งที่สำคัญที่จะช่วยให้บริษัทสามารถบรรลุวัตถุประสงค์ทางธุรกิจที่วางไว้ และการสร้างระบบการควบคุมภายในตามแนวทางของ COSO (The Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission) เป็นหน้าที่และความรับผิดชอบของบุคลากรทุกคนในองค์กร โดยมุ่งเน้นให้มีระบบการควบคุมภายในที่ครอบคลุมในทุกกระบวนการและในหลายมิติ โดยครอบคลุมด้านการสร้างสภาพแวดล้อมการควบคุม (Control Environment) การประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment) การควบคุมการปฏิบัติงาน (Control Activities) ระบบสารสนเทศ และการสื่อสารข้อมูล (Information and Communication) ตลอดจนการติดตามประเมินผล (Monitoring Activities) โดยผลการประเมินการควบคุมภายใน สรุปได้ดังนี้

#### สภาพแวดล้อมการควบคุม

บริษัทฯ มีสภาพแวดล้อมของการควบคุมภายในที่เพียงพอและช่วยสร้างเสริมการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยให้ความรู้และสร้างความเข้าใจต่อบรรยากาศของการควบคุมเพื่อให้เกิดทัศนคติที่ดีต่อการควบคุมภายใน โดยส่งเสริมให้บุคลากรทุกคนในองค์กรเกิดจิตสำนึกที่ดีในการปฏิบัติงานในความรับผิดชอบ และตระหนักถึงความจำเป็นและความสำคัญของการควบคุมภายในรวมทั้งดำรงรักษาไว้ซึ่งสภาพแวดล้อมการควบคุมผ่านการดำเนินกิจกรรมและการบริหารจัดการด้านต่างๆ ดังต่อไปนี้

- มีการกำหนดนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีและจรรยาบรรณในการปฏิบัติหน้าที่ทางธุรกิจ ป้องกันมิให้พนักงานปฏิบัติตนในลักษณะที่มีความขัดแย้งด้านประโยชน์ส่วนตนกับกิจการขององค์กร รวมถึงมีมาตรการดำเนินการที่เหมาะสม เมื่อพบการปฏิบัติที่ไม่เป็นไปตามนโยบายและวิธีปฏิบัติที่บริษัทกำหนด

- การปรับปรุงโครงสร้างองค์กร เพื่อให้สอดคล้องกับสถานะของการดำเนินการธุรกิจสายการบิน และติดตามผลจากการเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้การดำเนินงานมีความคล่องตัวและมีความเหมาะสม สามารถปฏิบัติได้จริง

- มีการกำหนดนโยบายการจัดการการเปลี่ยนแปลง (Management of change) เพื่อกำหนดวิธีการบริหารจัดการความเสี่ยงจากการปฏิบัติงานในส่วนงานต่างๆ ขององค์กร ให้ทันกับการเปลี่ยนแปลงภายในองค์กร เพื่อให้ดำเนินกิจกรรมได้อย่างต่อเนื่อง ตลอดจนในการวางแผนบริหารจัดการ และกำหนดแนวทางในการลดผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงขององค์กร

- มีการกำหนดนโยบายและวิธีบริหารด้านทรัพยากรบุคคล ทั้งในเรื่องการคัดเลือก การฝึกอบรม การเลื่อนขั้นเลื่อนตำแหน่ง และการจ่ายผลประโยชน์ตอบแทนเป็นลายลักษณ์อักษร โดยในปีที่ผ่านมาบริษัทเน้นการพัฒนาทักษะที่มีอยู่ (Reskilling) และเสริมทักษะใหม่ (Upskilling) ซึ่งจะเป็นกุญแจสำคัญสำหรับการทำงานในอนาคต และส่งเสริมให้มีการพัฒนาทักษะอย่างต่อเนื่อง

ทั้งนี้บริษัทมีการประเมินปัจจัยต่างๆ ที่อาจส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมขององค์กร อันได้แก่ ด้านการเมือง ด้านการออกกฎระเบียบใหม่ ด้านกฎหมาย ด้านเศรษฐกิจ ด้านเทคโนโลยี และสภาพแวดล้อมทางธุรกิจ เป็นต้น เพื่อจัดให้มีสภาพแวดล้อมที่ดีและเอื้อต่อความสำเร็จและประสิทธิภาพของการควบคุมภายใน

## การบริหารความเสี่ยง

บริษัทมีการบริหารความเสี่ยงขององค์กรโดยรวม (Enterprise Wide Risk Management) โดยคำนึงถึงสภาพการณ์ทางธุรกิจที่เปลี่ยนแปลงไป ในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมาบริษัทเผชิญกับการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยี ที่ส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมของลูกค้า คู่แข่ง ทำให้มีการปรับโครงสร้างองค์กรโดยมีการจัดตั้งหน่วยงานใหม่เพื่อรับมือกับความเสี่ยง เช่น ส่วนการขายดิจิทัล ส่วนงานบริหารลูกค้าสัมพันธ์และประสบการณ์ลูกค้า ส่วนวิเคราะห์ข้อมูลลูกค้าองค์กร เป็นต้น

ผู้บริหารขององค์กรมีการสอบทานและทบทวนกระบวนการ กลยุทธ์ ค่านิยมและวัฒนธรรมองค์กร ซึ่งได้มีการพิจารณาจากความเสี่ยงทั้งหมดทั่วทั้งองค์กร ไม่ว่าจะเป็นความเสี่ยงเกี่ยวกับกลยุทธ์ การดำเนินงาน การปฏิบัติตามกฎระเบียบ และการเงิน โดยการประเมินและวิเคราะห์ความเสี่ยงมีความสอดคล้องกับแผนการดำเนินงานต่าง ๆ ขององค์กร เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ การตัดสินใจ และสามารถนำไปใช้กับองค์ประกอบอื่นๆ ในการบริหารขององค์กรได้เป็นอย่างดี อันเป็นกลไกส่วนหนึ่งของการขับเคลื่อนไปสู่การกำกับดูแลกิจการที่ดี นอกจากนี้บริษัทยังได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO 9001:2015 ซึ่งมีการเพิ่มข้อกำหนดในเรื่องการทำความเข้าใจกับองค์กรและบริบทองค์กร การทำความเข้าใจกับความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพื่อใช้สำหรับการบริหารจัดการกับความเสี่ยงและโอกาสรวมถึงข้อกำหนดอื่น ๆ ที่ช่วยส่งเสริมให้เกิดความตระหนักในเรื่องการจัดการเชิงกระบวนการและแนวความคิดเชิงความเสี่ยง ซึ่งเป็นพื้นฐานหนึ่งที่จะช่วยให้องค์กรสามารถมุ่งสู่การพัฒนาอย่างยั่งยืนได้ต่อไป

## กิจกรรมการควบคุม

กิจกรรมการควบคุมที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลถูกออกแบบขึ้นอย่างเหมาะสมและคำนึงถึงความเสี่ยงในด้านต่างๆ เพื่อป้องกันหรือลดความเสียหาย ความผิดพลาดที่อาจเกิดขึ้น และให้สามารถบรรลุผลสำเร็จตามวัตถุประสงค์ของการควบคุมภายใน สำหรับกิจกรรมการควบคุมแต่ละฝ่ายในองค์กรมีการแบ่งแยกหน้าที่งานภายในหน่วยงานอย่างเหมาะสมไม่มอบหมายให้บุคคลใดบุคคลหนึ่งมีหน้าที่เป็นผู้รับผิดชอบปฏิบัติงานที่สำคัญหรืองานที่เสี่ยงต่อความเสียหายตั้งแต่ต้นจนจบ แต่ถ้ามีความจำเป็นให้กำหนดกิจกรรมการควบคุมอื่นที่เหมาะสมทดแทน

ในด้านกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างบริษัทมีการปรับปรุงและพัฒนากระบวนการอย่างต่อเนื่องเพื่อให้เกิดความโปร่งใสตรวจสอบได้ และมีการแข่งขันอย่างเป็นธรรม โดยมีการดำเนินการตามระเบียบและนโยบายที่วางไว้ ตั้งแต่การกำหนดความต้องการและการขอใบประมาณ การเตรียมการจัดซื้อจัดจ้าง การจัดซื้อจัดจ้าง และการบริหารสัญญา

ในการทำธุรกรรมระหว่างบริษัทฯ หรือบริษัทย่อยกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่ กรรมการ ผู้บริหาร หรือบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับบริษัทฯ บริษัทฯ มีนโยบายและขั้นตอนที่ชัดเจนเพื่อให้การทำธุรกรรมนั้นมีความโปร่งใสและผ่านขั้นตอนการอนุมัติตามที่กำหนดในนโยบายอย่างเคร่งครัดทุกรายการ โดยปราศจากการมีส่วนร่วมในการทำรายการของผู้มีส่วนได้เสีย ทั้งยังมีการรายงานต่อคณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการบริษัทฯ โดยมีการติดตามผลการดำเนินงานสม่ำเสมอ

## ระบบสารสนเทศและการสื่อสารข้อมูล

บริษัทฯ มีการใช้งานระบบสารสนเทศและการสื่อสารที่เพียงพอต่อการปฏิบัติการ รวมถึงการบริหารจัดการการดำเนินการทางธุรกิจของบริษัทฯ บนพื้นฐานข้อมูลผ่านการวิเคราะห์แล้ว ทั้งจากภายในและภายนอก ทั้งนี้ทางบริษัทฯ ได้ดำเนินการปรับปรุงกระบวนการควบคุมทั่วไป และการรักษาความปลอดภัยระบบสารสนเทศ ตามแนวทางมาตรฐาน ISO 27001 เพื่อเป็นกรอบในการดำเนินการด้านระบบสารสนเทศของบริษัทฯ ให้เป็นมาตรฐานสากล ในส่วนของการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล

ทางบริษัทฯ ได้ดำเนินการพัฒนามาตรฐานด้านการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล เพื่อรองรับกฎหมายคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลและมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งหลักคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลของยุโรป (EU-GDPR) ที่มีประกาศบังคับใช้เมื่อวันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2561

บริษัทฯ มีระบบการสื่อสารภายในและภายนอกอย่างทั่วถึง เชื่อถือได้ และทันกาล ผ่านช่องทาง Intranet และ Website ของบริษัทฯ เพื่อสื่อสารข้อมูลข่าวสารภายในองค์กรและข้อมูลจากภายนอกอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง อาทิเช่น ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ระเบียบราชการ ผลสำรวจความพึงพอใจของลูกค้า ผลงานและรางวัลที่ได้รับ เป็นต้น เพื่อสะท้อนให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งหมดได้เห็นถึงความโปร่งใสของข้อมูลอันเป็นการสร้างความเชื่อมั่นต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ทั้งนี้บริษัทฯ ได้มีการกำหนดช่องทางสำหรับการแจ้งเบาะแส (Whistle Blower) เพื่อให้บุคคลทั้งภายในและภายนอกองค์กรสามารถแจ้งเบาะแสดังกล่าว การทุจริตคอร์รัปชันได้ตามนโยบายการต่อต้านคอร์รัปชัน (Anti-Corruption Policy) รวมไปถึงช่องทางในการรับฟังข้อร้องเรียน และข้อเสนอแนะจากภายนอก อาทิเช่น ลูกค้า คู่ค้า หรือผู้ถือหุ้น เพื่อนำมาปรับปรุงการบริหารจัดการภายในให้มีประสิทธิภาพ

### การติดตามประเมินผล

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการประเมินผลการควบคุมภายในอย่างต่อเนื่อง โดยมีการสอบทานระบบการควบคุมภายในจากส่วนงานตรวจสอบภายในและบรรจุกการติดตามประเมินผลการควบคุมภายในอยู่ในแผนงานอย่างสม่ำเสมอ เนื่องจากตระหนักดีว่าการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจนั้นเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง การปรับปรุงกระบวนการและออกแบบระบบควบคุมภายในให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปและติดตามการประเมินผลความเพียงพอเหมาะสมจะช่วยให้บริษัทสามารถบริหารจัดการความเสี่ยงได้อย่างทันทั่วถึง และเป็นการสร้างความมั่นใจให้แก่ผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม ในกรณีพบข้อตรวจพบที่ควรปรับปรุงได้มีการกำหนดวิธีปฏิบัติเพื่อให้ความมั่นใจว่า ข้อตรวจพบเหล่านั้นจะได้รับการแก้ไขอย่างทันทั่วถึง ทั้งยังมีการรายงานผลการตรวจสอบไปยังคณะกรรมการตรวจสอบทุกไตรมาส โดยบริษัทฯ มุ่งพัฒนาความรู้ความเข้าใจของทุกคนในองค์กรให้สามารถติดตามและประเมินความเสี่ยงของกระบวนการทางธุรกิจ และรายงานในที่ประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อวิเคราะห์และสรุปผลความเสี่ยงขององค์กรและวางแผนแก้ไขได้ทันต่อสถานการณ์

## 2. หัวหน้างานตรวจสอบภายในและหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัทฯ

ปัจจุบัน นายไพโรจน์ จันทศิลป์ ดำรงตำแหน่งเป็นหัวหน้าฝ่ายตรวจสอบภายใน เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2561 โดยมีพนักงานทั้งหมด 8 ท่าน (รวมหัวหน้างานตรวจสอบภายใน) โดยแบ่งออกเป็น 3 หน่วยงานได้แก่

1. Internal audit ซึ่งมีหน้าที่เป็นผู้ตรวจสอบและประเมินความเพียงพอและให้ความเชื่อมั่นต่อระบบควบคุมภายใน รวมถึงการบริหารจัดการขององค์กร เพื่อนำไปสู่การบรรลุตามวัตถุประสงค์ขององค์กร
2. Risk and compliance ซึ่งเป็นผู้ระบุ จัดลำดับ และดูแลการบริหารความเสี่ยง เพื่อให้แน่ใจว่าการดำเนินการต่างๆ จะเป็นไปตามวัตถุประสงค์ที่องค์กรวางไว้
3. IT Audit ซึ่งมีหน้าที่เป็นผู้ตรวจสอบ และประเมินผลระบบสารสนเทศ เพื่อให้มั่นใจว่าข้อมูลในระบบสารสนเทศมีความปลอดภัย เชื่อมโยงฐานข้อมูลกันอย่างถูกต้อง และมีการควบคุมการเข้าถึงข้อมูลตามมาตรฐานขององค์กร

## 12. รายการระหว่างกัน

### 12.1 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายการกับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง

#### (1) รายการระหว่างกันกับบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”)

	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2562 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
1	บริษัท พาราไดซ์ช้อปปิ้ง จำกัด ความสัมพันธ์ • มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	ลูกหนี้การค้า รายได้	200 10,987	บริษัท พาราไดซ์ช้อปปิ้ง จำกัด ใช้บริการขนส่งสินค้า ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
		เจ้าหนี้การค้า ค่าใช้จ่าย	57,340 202,563	บริษัทฯ ซื้อสินค้าที่ระลึก ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
		ลูกหนี้การค้า รายได้อื่น เงินมัดจำ	202,728 4,837,345 626,360	บริษัท พาราไดซ์ ช้อปปิ้ง จำกัด เช่าพื้นที่ในสนามบินสมุยและวางมัดจำเช่าพื้นที่ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการดังกล่าวมีความสมเหตุสมผล อัตราค่าเช่าและค่าบริการเป็นไปตามเงื่อนไขการค้าปกติ โดยจะต้องทบทวนสัญญาเช่าทุกปีและให้เรียกเก็บค่าเช่าและค่าบริการให้ครบถ้วนตามสัญญา
2	บริษัท สมุยแอควคอม จำกัด ความสัมพันธ์ • บริษัทร่วมของบริษัท ดินสอหก จำกัด  • มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	ค่าใช้จ่าย	20,600	บริษัทฯ ได้ใช้บริการรถขนส่งผู้โดยสารและสัมภาระ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
		ลูกหนี้การค้า รายได้อื่น	2,717,763 4,324,660	บริษัท สมุยแอควคอม จำกัด เช่าพื้นที่และลานจอดรถลิμουซีนที่สนามบินสมุยและวางมัดจำเช่าพื้นที่ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
		เงินมัดจำ	252,000	รายการดังกล่าวมีความสมเหตุสมผล อัตราค่าเช่าและค่าบริการเป็นไปตามเงื่อนไขการค้าปกติ



	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2562 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
3	บริษัท ธรรมชาตินาไทย จำกัด ความสัมพันธ์ • มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	ค่าใช้จ่าย	18,750	บริษัทฯ ซื้อข้าวออแกนนิค ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
		ลูกหนี้การค้า รายได้	10,150 39,705	บริษัท ธรรมชาตินาไทย จำกัด ใช้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
4	บริษัท บางกอกแตรเวล คลับ จำกัด -BTC ความสัมพันธ์ • มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	เจ้าหนี้การค้า ค่าใช้จ่าย	1,293,183 4,756,259	บริษัทฯ ใช้บริการการจัดหาที่พัก จัดทำวีซ่าและอื่นๆ ให้กับพนักงาน ผู้บริหาร ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการข้างต้นเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
		ลูกหนี้การค้า รายได้ เงินมัดจำ	1,124 843,130 346,400	BTC เช่าพื้นที่ และวางเงินมัดจำเช่าพื้นที่ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
5	บริษัท บางกอกแอร์ทัวร์ (1988) จำกัด - BAT ความสัมพันธ์ • มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	รายได้ เงินมัดจำ	24,488,705 577,000	BAT เป็นบริษัทตัวแทนจำหน่ายตั๋วโดยสาร อื่นๆ เป็นไปตามเงื่อนไขการค้าทั่วไป ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
		เจ้าหนี้การค้า ค่าใช้จ่าย	49,993 1,028,334	บริษัทฯ ใช้บริการการจัดหาตัวเครื่องบิน รวมทั้งการจัดทำวีซ่า การทำประกันค่าเดินทางและอื่นๆ ให้กับพนักงาน และผู้บริหาร ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล

	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2562 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
6	บริษัท บางกอก มีเดีย แอนด์ บรอดคาสติ้ง จำกัด - PPTV ความสัมพันธ์ • มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	เจ้าหน้าที่การค้า ค่าใช้จ่าย	121,746 3,676,025	บริษัทฯ ว่าจ้าง PPTV จัดทำภาพยนตร์โฆษณาประชาสัมพันธ์ของบริษัทฯ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
		รายได้	2,333,800	บริษัทฯ จำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบินแก่ PPTV ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
7	บริษัท สมุยปาล์มบีชรีสอร์ท จำกัด - SPB ความสัมพันธ์ • มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	เจ้าหน้าที่การค้า ค่าใช้จ่าย	4,217,462 21,991,625	บริษัทฯ ใช้บริการโรงแรมสำหรับเจ้าหน้าที่ที่เดินทางไปปฏิบัติงาน ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
		ลูกหนี้การค้า รายได้อื่น	13,696 153,600	รายได้อื่นเป็นค่าบริการพื้นที่โฆษณา ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
8	บริษัท ปราสาททองโฮสเทล จำกัด ความสัมพันธ์ • มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	ค่าใช้จ่าย	43,161	บริษัทฯ ซื้อเวชภัณฑ์ เช่น ยาหอม ยาคุม ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
9	บริษัท ร้านอาหารสนามบิน จำกัด ความสัมพันธ์ • มีผู้บริหารของบริษัทฯ เป็นกรรมการ	ค่าใช้จ่าย	340,585	บริษัทฯ ซื้ออาหารในรูปของอุปโภคอาหาร สำหรับเจ้าหน้าที่หน่วยงานราชการทุกหน่วย ที่เข้ามาปฏิบัติหน้าที่ภายในสนามบิน และผู้โดยสารกรณียกเลิกเที่ยวบิน ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการข้างต้นเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
		รายได้อื่น เงินมัดจำรับ	628,495 58,125	บริษัท ร้านอาหารสนามบิน จำกัด จ่ายชำระค่าประกอบกิจการในสนามบินให้แก่บริษัทฯ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการข้างต้นเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล

	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2562 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
10	บริษัท กรุงเทพลีμουซิน จำกัด ความสัมพันธ์ • มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	เจ้าหน้าที่การค้า	72,800	บริษัทฯ ว่างจ้างเพื่อทำการขนส่งผู้โดยสารและสัมภาระที่สนามบินตราด ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
		ค่าใช้จ่าย	202,650	
		รายได้อื่น	171,275	บริษัท กรุงเทพลีμουซิน จำกัด ว่างชำระค่าประกอบกิจการในสนามบินให้แก่บริษัทฯ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
11	บริษัท สมาร์ท ลิมุซิน แอนด์ คาร์เรน จำกัด ความสัมพันธ์ • มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	ลูกหนี้การค้า	246,382	บริษัทฯ สมาร์ท ลิมุซิน แอนด์ คาร์เรน จำกัด ว่างชำระค่าประกอบกิจการในสนามบินให้แก่บริษัทฯ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
		รายได้อื่น	340,263	
		เงินมัดจำ	150,000	
12	บริษัท ข้าวธรรมชาติ จำกัด ความสัมพันธ์ • มีผู้ถือหุ้นร่วม	เจ้าหน้าที่การค้า	188,263	บริษัทฯ ซื้อผลิตภัณฑ์ต่างๆ เช่น ขนมและชุดของขวัญ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
		ค่าใช้จ่าย	754,197	
		ลูกหนี้	3,885	บริษัทฯ ข้าวธรรมชาติ จำกัด ใช้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
		รายได้	61,910	
13	บริษัท สันททรัพย์สุโขทัย จำกัด ความสัมพันธ์ • มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	เจ้าหน้าที่การค้า	45,283	บริษัทฯ ใช้บริการโรงแรม สำหรับเจ้าหน้าที่ที่เดินทางไปปฏิบัติงาน ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
		ค่าใช้จ่าย	278,510	

	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2562 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
14	บริษัท กรุงเทพคูลิติเวซการ จำกัด (มหาชน) - BDMS ความสัมพันธ์ <ul style="list-style-type: none"> <li>มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม</li> </ul>	รายได้	1,453,800	BDMS ใช้บริการเช่าหาลำเครื่องบินของบริษัทฯ <i>ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ</i> การกำหนดราคาควรมีการพิจารณาต้นทุนและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริงและกำหนดอัตราค่าบริการตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
		เงินลงทุน	21,331,781,268	บริษัทฯ มีการลงทุนในหลักทรัพย์ของ BDMS โดยจัดเป็นหลักทรัพย์ประเภทเพื่อขาย <i>ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ</i>
		เงินปันผลรับ	404,104,224	รายการดังกล่าว มีความสมเหตุสมผล บริษัทฯ และบริษัทย่อย จะต้องดำเนินการภายใต้ นโยบายการลงทุนในหลักทรัพย์
		เจ้าหน้าที่การค้า ค่าใช้จ่าย	121,427 2,023,416	บริษัทฯ ใช้บริการตรวจสอบสุขภาพและรักษาพยาบาลของ BDMS <i>ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ</i> รายการข้างต้นเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
รายได้อื่น รายได้	1,362,621 212,500	บริษัทฯ ได้รับเงินสนับสนุนในการจัดกิจกรรมด้านกีฬา ซึ่งเป็นเงินไขทั่วไปที่ให้กับผู้สนับสนุนรายอื่น สำหรับรายได้ค่าบริการเป็นรายได้จากการทำบัตรเข้าการท่าอากาศยาน <i>ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ</i> รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล		
15	บริษัท สมิตีเวซ จำกัด (มหาชน) - SVH ความสัมพันธ์ <ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทย่อยของ BDMS</li> <li>มีกรรมการร่วม</li> </ul>	รายได้	5,600	SVH ให้อุปถัมภ์ส่วนลดค่าโดยสารของสายการบินบางกอก แอร์เวย์ส์ แก่ผู้มาใช้บริการ โรงพยาบาลสมิตีเวซ โดยบริษัทฯ จะเรียกเก็บค่าโดยสารจาก SVH เมื่อมีผู้โดยสารนำอุปถัมภ์ส่วนลดมารับบริการ <i>ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ</i> รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
		เจ้าหน้าที่การค้า ค่าใช้จ่าย	1,355,485 1,369,884	บริษัทฯ ใช้บริการตรวจสอบสุขภาพของ SVH <i>ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ</i> รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล

	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2562 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
16	บริษัท โรงพยาบาลกรุงเทพสมุย จำกัด - BSH <i>ความสัมพันธ์</i> • บริษัทย่อยของ BDMS  • มีกรรมการร่วม	ลูกหนี้การค้า รายได้ รายได้อื่น เงินมัดจำรับ	227,802 1,996,335 792,420 80,000	บริษัทฯ จำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบินแก่ BSH ส่วนรายได้อื่นเป็นค่าบริการพื้นที่โฆษณา <i>ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ</i> รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
17	บริษัท เปาโลเมดิค จำกัด - PLP <i>ความสัมพันธ์</i> • บริษัทย่อยของ BDMS  • มีกรรมการร่วม	เจ้าหนี้การค้า ค่าใช้จ่าย	947,209 1,369,884	บริษัทฯ ใช้บริการตรวจสอบสุขภาพกับ PLP <i>ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ</i> รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
18	บริษัท เซฟดริค เซ็นเตอร์ จำกัด - Save Drug <i>ความสัมพันธ์</i> • บริษัทย่อยของ BDMS  • มีกรรมการร่วม	เจ้าหนี้การค้า ค่าใช้จ่าย	21,671 383,521	บริษัทฯ ซื้อยาและเวชภัณฑ์ <i>ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ</i> รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล

	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2562 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
19	บริษัท เนชั่นเนล เฮลท์แคร์ ซิสเต็มส์ จำกัด - N-Health ความสัมพันธ์ • บริษัทย่อยของ BDMS • บริษัทร่วมของ SVH • มีกรรมการร่วม	ลูกหนี้การค้า รายได้	69,329 639,694	บริษัทฯ ให้บริการขนส่งทางอากาศ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
		ค่าใช้จ่าย	128,696	บริษัทฯ ซื้อเครื่องกระตุ้นหัวใจอัตโนมัติ ค่าแผ่นนำสัญญาณไฟฟ้า และค่าสอบเทียบเครื่องกระตุ้นหัวใจ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
20	บริษัท กรุงเทพเฮลิคอปเตอร์เซอร์วิสเซส จำกัด ความสัมพันธ์ • บริษัทย่อยของ BDMS • มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	ลูกหนี้การค้า รายได้	273,920 2,816,000	บริษัทฯ ให้บริการด้านการบริหารจัดการและซ่อมบำรุงเฮลิคอปเตอร์ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการบริหารจัดการ มีความสมเหตุสมผล และจะทำการทบทวนเงื่อนไขในสัญญาทุก 3 ปี

	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2562 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
21	<p>บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด - AEROTHAI</p> <p>ความสัมพันธ์</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ในสังกัดกระทรวงคมนาคมมีหน้าที่รับผิดชอบด้านงานควบคุมจราจรทางอากาศ การบริหารระบบสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และติดตามอากาศยาน โดยมีกระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่</li> <li>มีกรรมการร่วม</li> </ul>	เงินลงทุน	5,270,900	บริษัทฯ ลงทุนในหุ้นใน AEROTHAI โดยจัดเป็นเงินลงทุนทั่วไป ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
		เจ้าหน้าที่การค้า	52,132,620	บริษัทฯ ใช้บริการด้านต่างๆ เช่น ค่าบำรุงรักษาวิทยุสื่อสารค่าบริการข้อมูลเรดาร์ และได้วางเงินมัดจำสำหรับการเข้าใช้บริการระบบ Radar Display กับ AEROTHAI
		ค่าใช้จ่าย	546,585,140	ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
		เงินมัดจำ	72,000	ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
		รายได้อื่น	45,730	ค่าบริการไฟฟ้าห้องบังคับการบินสมุย เรียกเก็บตามจำนวนการใช้งาน ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
		ลูกหนี้การค้า	377,908	บริษัทฯ จำหน่ายตั๋วโดยสารแก่ AEROTHAI
รายได้ค่าบริการโดยสาร	4,238,365	ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ		
รายได้ค่าธรรมเนียม	31,927	รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล		
22	<p>บริษัท บริการเช่าเครื่องบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) - BAFS</p> <p>ความสัมพันธ์</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม</li> </ul>	รายได้	205,770	BAFS ทำสัญญาเช่าวิทยุเพื่อใช้ดำเนินงานและมีค่าสาธารณูปโภค ที่สนามบินตราด
		ลูกหนี้การค้า	17,174	ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
		เงินประกัน	32,000	รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
		เงินมัดจำ	3,000	
		เงินลงทุน	1,896,175,750	บริษัทฯ มีการลงทุนในหลักทรัพย์ของ BAFS โดยจัดเป็นหลักทรัพย์ประเภทเผื่อขาย
		เงินปันผล	82,935,690	ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการดังกล่าว มีความสมเหตุสมผล บริษัทฯ และบริษัทย่อย จะต้องดำเนินการภายใต้ นโยบายการลงทุนในหลักทรัพย์
ค่าเช่า	1,088,786	บริษัทฯ ได้เช่าที่ดินจาก BAFS บริเวณใกล้กับสนามบินเชียงใหม่		
สิทธิการเช่า	395,574	ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ		
เงินมัดจำ	186,404	รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล		

	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2562 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
23	บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด - FPT ความสัมพันธ์ • บริษัทย่อยของ BAFS  • มีกรรมกรร่วม	เงินลงทุน	529,947,690	บริษัทฯ ลงทุนในหุ้นใน FPT โดยจัดเป็นเงินลงทุนทั่วไป ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการดังกล่าว มีความสมเหตุสมผล บริษัทฯ และบริษัทย่อย จะต้องดำเนินการภายใต้ นโยบายการลงทุนในหลักทรัพย์
24	บริษัท รักษาความปลอดภัย กรุงเทพ บีเอส เอส จำกัด – BSS ความสัมพันธ์ • บุคคลที่เสมือนมีความขัดแย้ง	เจ้าหน้าที่การค้า	3,420,666	บริษัทฯ ว่าจ้าง BSS เพื่อทำความสะอาด และรักษาความปลอดภัย ในสำนักงานใหญ่ สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินสมุยค่าบริการจะขึ้นอยู่กับจำนวนพนักงานที่ให้บริการ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
		ค่าใช้จ่าย	58,796,254	
		ลูกหนี้การค้า	146,873	BSS เช่าพื้นที่เช่าที่สนามบิน และวางเงินมัดจำค่าเช่า
		รายได้	542,256	โดยอัตราค่าบริการและเงื่อนไขอื่นๆ เป็นไปตามเงื่อนไขการค้าทั่วไป
เงินมัดจำ	347,200	ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ		
เงินมัดจำรับ	85,540	รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผลอย่างไรก็ตามควรมีการทบทวนและเปรียบเทียบราคาในการต่ออายุสัญญาทุกครั้ง		
25	บริษัท กรุงเทพบริการการบิน จำกัด - BASE ความสัมพันธ์ • บุคคลที่เสมือนมีความขัดแย้ง	เจ้าหน้าที่การค้า	9,331,466	BASE ให้บริการด้านการทำความสะอาด รักษาความปลอดภัย และบริการผู้โดยสารในสนามบิน ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
		ค่าใช้จ่าย	106,432,923	
		ค่าใช้จ่าย-ค่าเช่า	960,000	บริษัทฯ ได้เช่าอาคารจาก BASE เพื่อใช้เป็นสำนักงานขาย ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
		ลูกหนี้การค้า	11,663	BASE เช่าพื้นที่เช่าที่สนามบิน และวางเงินมัดจำค่าเช่า
รายได้อื่น	371,053	ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ		
เงินมัดจำ	543,120	รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล		
เงินมัดจำรับ	81,305			



	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2562 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
26	บริษัท แบ็กส์บริการภาคพื้น จำกัด -BAGS ความสัมพันธ์ • บุคคลที่เสมือนมีความขัดแย้ง	เจ้าหน้าที่การค้า	97,483,015	บริษัทฯ ว่าจ้าง BAGS เพื่อให้บริการภาคพื้นในสนามบินในประเทศทุกแห่ง ยกเว้นสนามบินสุวรรณภูมิ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
		ค่าใช้จ่าย	517,863,998	
		เงินมัดจำรับ	1,531,100	
		รายได้	5,611,897	
		รายได้อื่น	6,396,275	รายได้อื่น คือ รายได้ค่าสาธารณูปโภค ค่าเช่าวิทยุสื่อสาร และค่าบำรุงรักษาความปลอดภัย เป็นต้น ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
		ลูกหนี้การค้า	671,612	บริษัทฯ จำหน่ายตั๋วโดยสารและให้บริการขนส่งสัมภาระแก่ BAGS ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
		รายได้ค่าขายตั๋วโดยสาร	1,828,075	
		รายได้ค่าระวาง	106,447	

(2) รายการระหว่างกันกับบริษัท บางกอกแอร์เวย์สโฮลดิ้ง จำกัด (BAH)

	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2562 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
1	บริษัท กรุงเทพคูดิเวซการ จำกัด (มหาชน) - BDMS ความสัมพันธ์ • มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	เงินลงทุน เงินปันผลรับ	5,278,750,000 90,200,000	บริษัทฯ มีการลงทุนในหลักทรัพย์ของ BDMS โดยจัดเป็นหลักทรัพย์ประเภทเพื่อขาย ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการดังกล่าว มีความสมเหตุสมผล บริษัทฯ และบริษัทย่อย จะต้องดำเนินการภายใต้ นโยบายการลงทุนในหลักทรัพย์

(3) รายการระหว่างกันกับบริษัท กูร์เมท์ พรีเมียม จำกัด (GP)

- ไม่มีรายการ

(4) รายการระหว่างกันกับบริษัท บริษัท บางกอกแอร์ เอวิเอชัน เทรนนิ่ง เซ็นเตอร์ จำกัด (BATC)

	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2562 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
1	บริษัท กรุงเทพเฮลิคอปเตอร์เซอร์วิสเชส จำกัด ความสัมพันธ์ <ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทย่อยของ BDMS</li> <li>มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม</li> </ul>	รายได้	166,480	บริษัทฯ ให้บริการฝึกอบรม ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล

(5) รายการระหว่างกันกับบริษัท มอร์แดนเฟรี จำกัด (MOR)

	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2562 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
1	บริษัท ปราสาททองโอสถ จำกัด ความสัมพันธ์ <ul style="list-style-type: none"> <li>มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม</li> </ul>	เจ้าหน้าที่การค้า ค่าใช้จ่าย	176 8,939	บริษัทฯ ซื้อเวชภัณฑ์เช่น ชุดยาคุม ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล

(6) รายการระหว่างกันกับบริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเว็ลด์ไวด์ไฟท์เซอร์วิส จำกัด (BFS Ground)

	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2562 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
1	บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด - AEROTHAI ความสัมพันธ์ <ul style="list-style-type: none"> <li>หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ในสังกัดกระทรวงคมนาคมมีหน้าที่รับผิดชอบด้านงานควบคุมจราจรทางอากาศ การบริหารระบบสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และติดตามอากาศยาน โดยมีกระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่</li> <li>มีกรรมการร่วม</li> </ul>	เจ้าหน้าที่การค้า ค่าเช่า ค่าใช้จ่ายอื่น	12,840 23,586,360 112,570	BFS Ground เช่าวิทยุสื่อสาร เพื่อใช้ติดต่อภายในสนามบินสุวรรณภูมิ และบริการภาคพื้นจาก AEROTHAI ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
2	บริษัท กรุงเทพคู่มือเดินทาง จำกัด (มหาชน) - BDMS ความสัมพันธ์ <ul style="list-style-type: none"> <li>มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม</li> </ul>	ลูกหนี้การค้า รายได้	456,408 2,696,700	BFS Ground ให้บริการอำนวยความสะดวกที่สนามบินสุวรรณภูมิ (Meet and Assist Service) ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล

(7) รายการระหว่างกันกับบริษัท เอสเอ เซอร์วิสเชส จำกัด (SA)

- ไม่มีรายการ

(8) รายการระหว่างกันกับบริษัท บีเอฟเอส คาร์โก้ ดีเอ็มเค จำกัด (DMK)

- ไม่มีรายการ

(9) รายการระหว่างกันกับบริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด (BAC)

	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2562 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
1	บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด - AEROTHAI ความสัมพันธ์ <ul style="list-style-type: none"> <li>หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ในสังกัดกระทรวงคมนาคมมีหน้าที่รับผิดชอบดำเนินงานควบคุมจราจรทางอากาศ การบริหารระบบสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และติดตามอากาศยาน โดยมีกระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่</li> <li>มีกรรมการร่วม</li> </ul>	เจ้าหน้าที่การค้า ค่าเช่า ค่าติดตั้ง	169,649 1,837,900 5,850	BAC เข้าวิทยุสื่อสาร เพื่อใช้ติดต่อภายในสนามบินสุวรรณภูมิ และบริการภาคพื้นจาก AEROTHAI ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
2	บริษัท พาราไดซ์ช้อปปิ้ง จำกัด ความสัมพันธ์ <ul style="list-style-type: none"> <li>มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม</li> </ul>	ลูกหนี้การค้า รายได้	79,686 398,964	BAC ให้บริการเช่าพื้นที่จัดเก็บสินค้า และให้บริการการจัดเรียงสินค้าของที่ระลึก ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเช่าพื้นที่เก็บสินค้ามีความสมเหตุสมผล มีการกำหนดราคาตามเงื่อนไขการค้าปกติ ตามอัตราที่เทียบเท่ากับที่ให้กับผู้เช่าที่เป็นบุคคลภายนอกรายอื่น การจัดเรียงสินค้าเป็นรายการที่มีความสมเหตุสมผล โดยค่าบริการดังกล่าวมีการอ้างอิงจากต้นทุนและกำไร
3	บริษัท ธรรมชาตินาไทย จำกัด ความสัมพันธ์ <ul style="list-style-type: none"> <li>มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม</li> </ul>	เจ้าหน้าที่การค้า ค่าใช้จ่าย	14,300 338,650	BAC ซื้อข้าวหอมสุโขทัย ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
4	บริษัท กรุงเทพดุสิตเวชการ จำกัด (มหาชน) - BDMS ความสัมพันธ์ <ul style="list-style-type: none"> <li>มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม</li> </ul>	เจ้าหน้าที่การค้า ค่าใช้จ่าย	200,000 2,400,000	BAC ว่าจ้างแพทย์และพยาบาลมาประจำในคลินิก ตลอด 24 ชั่วโมง ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล อย่างไรก็ตามควรมีการทบทวนและเปรียบเทียบราคาและเงื่อนไขทางการค้าเป็นประจำทุกปี

	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2562 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
5	บริษัท รักษาความปลอดภัย เอ.พี. เซอร์ฟ จำกัด ความสัมพันธ์ • บุคคลที่เสมือนมีความขัดแย้ง	เจ้าหน้าที่การค้า ค่าใช้จ่าย	83,907 894,808	BAC ใช้บริการด้านการรักษาความสะอาด ภายในอาคารสำนักงานที่สนามบินสุวรรณภูมิ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผลอย่างไรก็ตามควรมีการทบทวนและเปรียบเทียบราคาและเงื่อนไขทางการค้าเป็นประจำทุกปี

(10) รายการระหว่างกันกับบริษัท บีเอซี กรุ๊ปเมท์ เฮ้าส์ จำกัด (BACGH)

	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2562 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
1	บริษัท โรงพยาบาลกรุงเทพเชียงใหม่ จำกัด - BCM ความสัมพันธ์ • บริษัทย่อยของ BDMS • มีกรรมกรร่วม	ลูกหนี้การค้า รายได้	1,865,768 22,648,175	BACGH ให้บริการด้านอาหารผู้ป่วยและการจัดเลี้ยงแก่ BCM ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
		ค่าใช้จ่าย	9,800	BACGH ใช้บริการตรวจสอบสุขภาพประจำปีกับ BCM ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล อย่างไรก็ตามควรมีการทบทวนและเปรียบเทียบราคาและเงื่อนไขทางการค้าเป็นประจำทุกปี

	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2562 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
2	บริษัท กรุงเทพคูตีเวซการ จำกัด (มหาชน) - BDMS ความสัมพันธ์ • มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	ลูกหนี้การค้า	13,979,911	BACGH ให้บริการอาหารผู้ป่วยแก่ BDMS
		รายได้	156,289,740	ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
		เจ้าหนี้การค้า	539,961	BACGH เข้าพื้นที่จาก BDMS เพื่อประกอบกิจการร้านอาหาร Alsaray อาหารอินเดีย-เลบานิส
		ค่าใช้จ่าย - ค่าเช่า	5,111,972	ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
		ค่าใช้จ่าย - ค่าน้ำ ค่าไฟ	653,292	รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผลและควรมีการทบทวนและเปรียบเทียบราคาในการต่ออายุสัญญา
		เงินมัดจำ	835,036	ทุกครั้ง

## (11) รายการระหว่างกันกับบริษัท ครัวการบินกรุงเทพสมุย จำกัด (BACUSM)

	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2562 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
1	บริษัท โรงพยาบาลกรุงเทพสมุย จำกัด - BSH ความสัมพันธ์ • บริษัทย่อยของ BDMS • มีกรรมการร่วม	รายได้	12,293,650	BACUSM ให้บริการด้านอาหารผู้ป่วยและการจัดเลี้ยงแก่ BSH
				ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
2	บริษัท รักษาความปลอดภัย กรุงเทพบีเอส เอส จำกัด - BSS ความสัมพันธ์ • บุคคลที่เสมือนมีความขัดแย้ง	เจ้าหนี้การค้า	184,672	BSS ให้บริการรักษาความปลอดภัยและพนักงานรักษาความปลอดภัย
		ค่าใช้จ่าย	3,442,232	ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล

(12) รายการระหว่างกันกับบริษัท ครัวการบินกรุงเทพภูเก็ต จำกัด (BACHKT)

	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2562 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
1	บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด - AEROTHAI ความสัมพันธ์ <ul style="list-style-type: none"> <li>หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ในสังกัดกระทรวงคมนาคมมีหน้าที่รับผิดชอบดำเนินงานควบคุมจราจรทางอากาศ การบริหารระบบสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศและติดตามอากาศยาน โดยมีกระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่</li> <li>มีกรรมการร่วม</li> </ul>	เจ้าหน้าที่การค้า ค่าเช่า	34,080 382,200	BACHKT เข้าวิทยุสื่อสาร เพื่อใช้ติดต่อภายในสนามบินภูเก็ต และบริการภาคพื้นจาก AEROTHAI ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
2	บริษัท แบ็กส์บริการภาคพื้น จำกัด –BAGS ความสัมพันธ์ <ul style="list-style-type: none"> <li>บุคคลที่เสมือนมีความขัดแย้ง</li> </ul>	ลูกหนี้การค้า รายได้	52,287 157,437	BACHKT ให้บริการด้านอาหารแก่ BAGS ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล

(13) รายการระหว่างกันกับบริษัท ครัวการบินกรุงเทพเชียงใหม่ จำกัด (BACCNX)

- ไม่มีรายการ

(14) รายการระหว่างกันกับบริษัท การบินกรุงเทพบริการภาคพื้น จำกัด (PGGS)

	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2562 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
1	บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด - AEROTHAI ความสัมพันธ์ <ul style="list-style-type: none"> <li>หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ในสังกัดกระทรวงคมนาคมมีหน้าที่รับผิดชอบด้านงานควบคุมจราจรทางอากาศ การบริหารระบบสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และติดตามอากาศยาน โดยมีกระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่</li> <li>มีกรรมการร่วม</li> </ul>	เจ้าหน้าที่การค้า เงินทรองจ่าย	1,126,073 13,157,464	PGGS จ่ายชำระค่าวิทยุการบินแทนลูกค้าที่เป็นสายการบิน และเรียกเก็บลูกค้าในภายหลัง ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
2	บริษัท กรุงเทพบริการการบิน จำกัด - BASE ความสัมพันธ์ <ul style="list-style-type: none"> <li>บุคคลที่เสมือนมีความขัดแย้ง</li> </ul>	เจ้าหน้าที่การค้า ค่าใช้จ่าย	266,652 2,904,956	PGGS ว่าจ้าง BASE ให้บริการผู้โดยสารประจำห้องรับรองสนามบินสมุย ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
3	บริษัท แบริกส์บริการภาคพื้น จำกัด - BAGS ความสัมพันธ์ <ul style="list-style-type: none"> <li>บุคคลที่เสมือนมีความขัดแย้ง</li> </ul>	เจ้าหน้าที่การค้า ค่าใช้จ่าย เงินมัดจำ	3,661,079 42,457,279 1,500,000	PGGS ว่าจ้าง BAGS ในการให้บริการภาคพื้น ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล อย่างไรก็ตามควรมีการทบทวนและเปรียบเทียบราคาในการต่ออายุสัญญาทุกครั้ง

(15) รายการระหว่างกันกับบริษัท บริษัท ครัวการบินกรุงเทพดอนเมือง จำกัด (BACDMK)

-ไม่มีรายการ-



บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

---

ส่วนที่ 3

ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

## 13. ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ

## ข้อมูลงานธุรกิจสายการบิน

ข้อมูลงานธุรกิจสายการบิน	หน่วย	รอบปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		
		2562	2561	2560
รายได้จากการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำ <sup>(1)</sup>	ล้านบาท	19,028.2	20,515.9	20,501.8
เส้นทางการบินภายในประเทศ		11,878.3	12,844.0	12,725.6
เส้นทางการบินระหว่างประเทศ		7,149.9	7,671.9	7,776.2
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) <sup>(2)</sup>	ล้านที่นั่ง-กม.	6,497.2	6,655.6	6,741.8
เส้นทางการบินภายในประเทศ		3,365.7	3,545.6	3,573.7
เส้นทางการบินระหว่างประเทศ		3,131.5	3,110.0	3,168.1
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) <sup>(2)</sup>	ล้านที่นั่ง-กม.	4,422.8	4,565.5	4,616.7
เส้นทางการบินภายในประเทศ		2,491.0	2,566.6	2,650.6
เส้นทางการบินระหว่างประเทศ		1,931.8	1,998.9	1,966.1
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor)	ร้อยละ	68.1	68.6	68.5
เส้นทางการบินภายในประเทศ		74.0	72.4	74.2
เส้นทางการบินระหว่างประเทศ		61.7	64.3	62.1
จำนวนผู้โดยสารที่ขนส่ง <sup>(2)</sup>	พันคน	5,860.2	5,952.6	5,944.5
เส้นทางการบินภายในประเทศ		4,007.6	4,141.6	4,254.8
เส้นทางการบินระหว่างประเทศ		1,852.6	1,811.0	1,689.7
จำนวนที่นั่งทั้งหมด	พันที่นั่ง	8,558.9	8,626.6	8,590.5
เส้นทางการบินภายในประเทศ		5,436.5	5,684.6	5,751.2
เส้นทางการบินระหว่างประเทศ		3,122.4	2,942.0	2,839.3
ระยะทางบิน โดยเฉลี่ย	กิโลเมตร	754.7	767.0	776.6
ระยะทางบิน <sup>(2)</sup>	ล้านกิโลเมตร	50.7	51.8	52.2
รายได้จากการขนส่งผู้โดยสารต่อหน่วย (Passenger Yield) <sup>(3)</sup>	บาทต่อคน-กม.	4.3	4.5	4.4
การใช้เครื่องบิน จำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบิน <sup>(4)</sup>	ต่อวัน	8.4	8.8	9.4
แอร์บัส เอ320		9.4	10.0	10.4
แอร์บัส เอ319		8.5	9.2	10.2
เอทีอาร์72		7.3	7.2	7.4
รายได้ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK)	บาท	3.33	3.45	3.34
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK)		3.58	3.49	3.43

ข้อมูลงานธุรกิจสายการบิน	หน่วย	รอบปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		
		2562	2561	2560
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร ไม่รวมค่าน้ำมันเชื้อเพลิง		2.86	2.75	2.80
RASK – CASK		(0.25)	(0.04)	(0.09)
จำนวนเที่ยวบิน		70,810	71,379	70,985
เส้นทางการบินภายในประเทศ		45,434	47,313	48,153
เส้นทางการบินระหว่างประเทศ		25,376	24,066	22,832
จำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นปี	ลำ	40	40	38
แอร์บัส เอ320		9	9	9
แอร์บัส เอ319		16	15	14
เอทีอาร์72-500		2	5	6
เอทีอาร์72-600		13	11	9

## หมายเหตุ :

- ตัวเลขเหล่านี้จะแตกต่างจากตัวเลขที่แสดงในงบการเงินรวมเนื่องจากเป็นตัวเลขที่รวมรายได้จากเที่ยวบินแบบประจำ รายได้สุทธิจากการแลกเปลี่ยนการรับขนส่งผู้โดยสารสุทธิจากเที่ยวบินที่ดำเนินการ โดยสายการบินอื่นและขายโดยบริษัทฯ ตามความตกลงเที่ยวบินร่วม (code-sharing) รายได้จากการขายที่นั่งโดยสารบนเที่ยวบินของสายการบินอื่นซึ่งไม่ได้เป็นเที่ยวบินร่วม (Interline) รายได้ค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและเงินค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสาร แต่ไม่รวมรายได้จากการให้บริการคลังสินค้า และการให้บริการเที่ยวบินเช่าเหมาลำ และยังไม่หักส่วนลดและค่าคอมมิชชั่น
- รายได้จากผู้โดยสาร ไม่รวมรายได้ค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและเงินค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสาร แต่ไม่รวมรายได้ค่าสัมภาระน้ำหนักเกิน หาด้วยปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK)

## 14. คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะการเงิน

### บทสรุปผู้บริหาร

เศรษฐกิจไทยในไตรมาสที่ 4 ปี 2562 ขยายตัวชะลอตัวลงจาก ไตรมาส 3 ปี 2562 ทั้งนี้ ปริมาณการส่งออกสินค้ามีแนวโน้มฟื้นตัวช้ากว่าที่คาด ตามปริมาณการค้าโลก ที่ชะลอตัวลงจากการกีดกันทางการค้า รวมถึงการเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างของเศรษฐกิจไทยที่กระทบต่อภาคการส่งออก ขณะที่ การใช้จ่ายภาครัฐและการลงทุนภาคเอกชนมีแนวโน้มขยายตัวต่ำกว่าที่ประเมินไว้ อย่างไรก็ตาม การบริโภคภาคเอกชน ในปี 2562 ขยายตัวดีกว่าที่ประเมินไว้จากผลดีของมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจระยะสั้นจากภาครัฐ (ที่มา: ธนาคารแห่งประเทศไทย) ทั้งนี้ตัวเลขผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ (Gross Domestic Product: GDP) ในไตรมาสที่ 4 นี้ ขยายตัวอยู่ที่ร้อยละ 1.6 ชะลอตัวลงจากร้อยละ 2.6 ในไตรมาสก่อนหน้า ส่งผลให้ภาพรวมของเศรษฐกิจไทยในปี 2562 ขยายตัวอยู่ที่ร้อยละ 2.4 ซึ่งเป็นการขยายตัวต่ำสุดในรอบ 5 ปี นับตั้งแต่ปี 2557 (ที่มา : ธนาคารไทยพาณิชย์) สำหรับผลิตภัณฑ์มวลรวมของทุกภูมิภาคทั่วโลก (World Gross Domestic Product: GDP) ในปี 2562 ขยายตัวอยู่ที่ร้อยละ 2.4 (ที่มา: กองทุนการเงินระหว่างประเทศ)

ภาคอุตสาหกรรมการบินทุกภูมิภาคทั่วโลกในปี 2562 มีอัตราการเติบโตของปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) เฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 4.2 ลดลงจากปี 2561 ซึ่งมีอัตราการเติบโตอยู่ที่ร้อยละ 7.3 โดยภูมิภาคแอฟริกา มีอัตราการเติบโตของปริมาณการขนส่งผู้โดยสารสูงสุดอยู่ที่ร้อยละ 4.9 รองลงมาคือสายการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกและยุโรป ที่มีอัตราเติบโตอยู่ที่ร้อยละ 4.8 และ 4.2 ตามลำดับ ซึ่งอัตราการเติบโตของปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ทุกภูมิภาคทั่วโลกโดยเฉลี่ยมีอัตราการเติบโตที่ลดลงเนื่องจากสงครามทางการค้าระหว่างสหรัฐกับจีนและกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ชะลอตัว ขณะที่ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) ของทุกภูมิภาคทั่วโลกมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยเพียงร้อยละ 3.4 ซึ่งภูมิภาคแอฟริกา มีอัตราการเติบโตของปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารสูงสุดอยู่ที่ร้อยละ 4.7 รองลงมาคือสายการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกและยุโรปที่ร้อยละ 4.5 และ 3.6 ตามลำดับ ในขณะที่อัตราการเติบโตของปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารในภูมิภาคตะวันออกกลางเติบโตเพียงร้อยละ 0.1 สำหรับปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) ที่เติบโตน้อยกว่าปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ส่งผลให้อัตราบรรทุกผู้โดยสาร (PLF) อยู่ที่ร้อยละ 82.6 เพิ่มขึ้นจากปี 2561 ร้อยละ 0.7 (ที่มา: สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ)

สำหรับภาคการท่องเที่ยวของประเทศไทยมีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติในไตรมาส 4 ปี 2562 เติบโตอยู่ที่ร้อยละ 6.1 เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีที่ผ่านมา โดยนักท่องเที่ยวจากภูมิภาคเอเชียใต้มีอัตราการเติบโตโดยรวมสูงสุดอยู่ที่ร้อยละ 20.1 รองลงมาคือนักท่องเที่ยวจากภูมิภาคตะวันออกกลางที่มีอัตราเติบโตอยู่ที่ร้อยละ 12.1 และภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีอัตราการเติบโตอยู่ที่ร้อยละ 12.0 ในขณะที่นักท่องเที่ยวจากภูมิภาคยุโรปเติบโตเพียงร้อยละ 2.4 ซึ่งจำนวนนักท่องเที่ยวจากประเทศส่วนใหญ่ในภูมิภาคยุโรปมีอัตราลดลง มีเพียงประเทศรัสเซียที่มีอัตราการเติบโตของนักท่องเที่ยวอยู่ที่ร้อยละ 8.5 (ที่มา: กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา)

สำหรับภาพรวมจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติในปี 2562 มีอัตราการเติบโตเพียงร้อยละ 4.2 โดยภูมิภาคเอเชียใต้เป็นภูมิภาคที่มีอัตราการเติบโตสูงสุด อยู่ที่ร้อยละ 20.8 รองลงมาคือภูมิภาคเอเชียตะวันออก และภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีอัตราการเติบโตอยู่ที่ร้อยละ 5.4 และ ร้อยละ 4.3 ตามลำดับ สำหรับตลาดนักท่องเที่ยวจีนซึ่งเป็นตลาดหลักนั้นมีอัตราการเติบโตในปี 2562 เพียงร้อยละ 4.4 ซึ่งในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ – มิถุนายน 2562 ได้รับผลกระทบจากเหตุการณ์การดกกลางทางการค้าของสหรัฐอเมริกากับจีนที่มีความไม่แน่นอนและการกีดกันทางการค้า ส่งผลให้จำนวนนักท่องเที่ยวชาวจีนลดลงร้อยละ 7.7 และเริ่มฟื้นตัวในเดือนกรกฎาคม 2562 อย่างไรก็ตาม แม้ว่าจำนวนนักท่องเที่ยวจะเริ่มฟื้นตัวแต่ยังไม่สามารถขยายตัวได้เท่ากับปี 2561 (ที่มา: กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา)

ในปี 2562 จำนวนผู้โดยสารของบริษัทฯ ลดลงร้อยละ 1.6 เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา ทั้งนี้เป็นผลมาจากสัดส่วนจุดขายบัตรโดยสาร (Point-of-Sale) ในประเทศไทยปรับตัวลดลง โดยสัดส่วนจุดขายบัตรโดยสาร (Point-of-Sale) ของบริษัทฯ ส่วนใหญ่มาจากต่างประเทศ โดยมีสัดส่วนร้อยละ 55.0 ซึ่งผู้โดยสารมาจากจุดขายบัตรโดยสาร (Point-of-Sale) ในทวีปเอเชีย (ยกเว้นประเทศไทย) และทวีปยุโรป เป็นหลัก ทั้งนี้ทวีปเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีอัตราการเติบโตของผู้โดยสารสูงสุดอยู่ที่ร้อยละ 16.0 รองลงมาคือทวีปอเมริกาเหนือ และทวีปเอเชียใต้ ซึ่งเติบโตร้อยละ 6.0 และร้อยละ 4.0 ตามลำดับ

บริษัทฯ มีรายได้รวม 28,609.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.4 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2561 โดยหลักเป็นผลมาจากกำไรจากการขายเงินลงทุนระยะยาวในหุ้นกรุงเทพอุตสาหกรรม (BDMS) ระหว่างปี จำนวน 1,990.8 ล้านบาท และเงินปันผลรับที่ได้รับจากการลงทุน รวมถึงผลจากรายได้ที่เพิ่มขึ้นจากการเติบโตของธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน ซึ่งเติบโตในอัตราร้อยละ 6.6 อย่างไรก็ตาม รายได้จากการดำเนินงานของธุรกิจการบินปรับตัวลดลงร้อยละ 6.9 อันเนื่องมาจากภาวะการแข่งขันในตลาดที่มีความรุนแรงมากขึ้น ส่งผลให้ราคาบัตรโดยสารเฉลี่ยลดลงร้อยละ 5.8 และอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor) เท่ากับ 68.1

ในปี 2562 บริษัทฯ มีกำไรสุทธิเท่ากับ 356.7 ล้านบาท โดยเป็นกำไรสุทธิที่เป็นส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ เท่ากับ 350.8 ล้านบาท กำไรต่อหุ้นเท่ากับ 0.17 บาทต่อหุ้น

## การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญในปี 2562

ในปี 2562 มีเหตุการณ์สำคัญต่างๆ ดังนี้

1. บริษัทฯ ได้ปรับเปลี่ยนจำนวนเที่ยวบิน เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการเดินทางของผู้โดยสารตามฤดูกาล และมีการเพิ่มเที่ยวบิน เปิดเส้นทางบินใหม่ ปรับลดเที่ยวบิน และยกเลิกเที่ยวบินที่มีผลการดำเนินงานไม่ตรงตามเป้าหมาย ดังนี้

### เที่ยวบินใหม่:

- กรุงเทพฯ – คัมภีร์/ญาจาง จำนวน 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ (ตั้งแต่เดือนมกราคม 2562)
- เชียงใหม่ – กระบี่ (เที่ยวเดียว) จำนวน 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ (ตั้งแต่เดือนมีนาคม 2562)
- เชียงใหม่ – หลวงพระบาง จำนวน 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ (ตั้งแต่เดือนเมษายน 2562)

### เพิ่มเที่ยวบิน:

- กรุงเทพฯ – ดานัง จากจำนวน 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เป็น 14 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ (ตั้งแต่เดือนมีนาคม 2562)
- เชียงใหม่ – กระบี่ (เที่ยวเดียว) จากจำนวน 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เป็น 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ (ตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2562)
- กระบี่ – กรุงเทพฯ (เที่ยวเดียว) จากจำนวน 21 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เป็น 28 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ (ตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2562)

### เพิ่มเที่ยวบิน (ตามฤดูกาล):

- กรุงเทพฯ – มัณฑะเลย์ จากจำนวน 11 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เป็น 14 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ (สำหรับตารางบินฤดูหนาวเท่านั้น)
- กรุงเทพฯ-ฟูโก๊วก จากจำนวน 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เป็น 14 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ (สำหรับตารางบินฤดูหนาวเท่านั้น)
- สมุย-กระบี่ จากจำนวน 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เป็น 10 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ (สำหรับตารางบินฤดูหนาวเท่านั้น)
- สมุย-อุตะเถา จากจำนวน 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เป็น 11 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ (สำหรับตารางบินฤดูหนาวเท่านั้น)

### ปรับลดเที่ยวบิน:

- เชียงใหม่ – มัณฑะเลย์ จากจำนวน 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เป็น 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ (ตั้งแต่เดือนตุลาคม 2562)
- เชียงใหม่ – ย่างกุ้ง จากจำนวน 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เป็น 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ (ตั้งแต่เดือนตุลาคม 2562)

ปรับลดเที่ยวบิน (ตามฤดูกาล):

- กรุงเทพฯ – ภูเก็ต (เที่ยวเดียว) จากจำนวน 56 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เป็น 49 เที่ยวบินต่อสัปดาห์  
(สำหรับตารางบินฤดูร้อน เท่านั้น)  
จากจำนวน 63 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เป็น 56 เที่ยวบินต่อสัปดาห์  
(สำหรับตารางบินฤดูหนาวเท่านั้น)
- เชียงใหม่ – กรุงเทพฯ (เที่ยวเดียว) จากจำนวน 42 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เป็น 35 เที่ยวบินต่อสัปดาห์  
(สำหรับตารางบินฤดูร้อนเท่านั้น)  
จากจำนวน 63 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เป็น 49 เที่ยวบินต่อสัปดาห์  
(สำหรับตารางบินฤดูหนาวเท่านั้น)
- เชียงใหม่ – แม่ฮ่องสอน จากจำนวน 14 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เป็น 10 เที่ยวบินต่อสัปดาห์  
(สำหรับตารางบินฤดูหนาวเท่านั้น)

ยกเลิกเที่ยวบิน

- ภูเก็ต – เชียงใหม่ (เที่ยวเดียว) จำนวน 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ (ตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2562)
- เชียงใหม่ – ฮานอย จำนวน 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ (ตั้งแต่เดือนตุลาคม 2562)

2. ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทฯ มีจำนวนเครื่องบิน รวมทั้งสิ้น 40 ลำ ประกอบด้วย

แบบเครื่องบิน	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561
แอร์บัส เอ 320	9	9
แอร์บัส เอ 319	16	15
เอทีอาร์ 72-500	2	5
เอทีอาร์ 72-600	13	11
<b>Total</b>	<b>40</b>	<b>40</b>

บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบินแอร์บัส เอ 319 จำนวน 1 ลำในเดือนมกราคม 2562 ภายใต้สัญญาเช่าดำเนินการ และในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2562 บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบินเอทีอาร์ 72-600 จำนวน 2 ลำ และได้ทำการขายเครื่องบินเอทีอาร์ 72-500 จำนวน 3 ลำ

3. บริษัทฯ มีจำนวนสายการบินพันธมิตรเป็นจำนวนทั้งสิ้น 27 สายการบิน โดยในปี 2562 บริษัทฯ ได้เข้าร่วมทำสัญญาเช่าทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Codeshare Agreement) เพิ่มเติม 1 สายการบิน ได้แก่ สายการบินเตอร์กิชแอร์ไลน์ (เดือนสิงหาคม 2562) และได้ประกาศยกเลิกสัญญาการเป็นสายการบินร่วมกับสายการบินเจ็ท แอร์เวย์ส ตั้งแต่ 30 มิถุนายน 2562 เป็นต้นไป โดยมีสาเหตุจากการที่สายการบินเจ็ท แอร์เวย์สถูกระงับจากการเป็นสมาชิก IATA Clearing House

4. บริษัทฯ ได้รับการต่อใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ (Air Operating License หรือ AOL) จากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย โดยใบอนุญาตมีอายุ 10 ปี และจะสิ้นสุดในปี 2572 (เดือนกุมภาพันธ์ 2562)
5. ในปี 2561 คณะกรรมการของบริษัทฯ ได้มีมติอนุมัติโครงการซื้อหุ้นสามัญคืน ในจำนวนหุ้นไม่เกินกว่า 40 ล้านหุ้น เพื่อเป็นการบริหารสภาพคล่องส่วนเกินของบริษัทฯ ให้เกิดประโยชน์สูงสุดและเพิ่มอัตราผลตอบแทนให้แก่ส่วนของผู้ถือหุ้น รวมถึงเพิ่มอัตรากำไรสุทธิต่อหุ้น ทั้งนี้บริษัทฯ ได้ดำเนินโครงการซื้อหุ้นสามัญคืนแล้วเสร็จในเดือนมีนาคม 2562 ด้วยมูลค่าซื้อคืน 492 ล้านบาท ในจำนวน 40 ล้านหุ้น
6. บริษัทฯ ได้ร่วมกับบริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) และบริษัท ซีโน-ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) ในนามของ “กิจการร่วมค้าบีทีเอส” เพื่อยื่นข้อเสนอเข้าร่วมลงทุนในโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออกต่อกองทัพเรือ (เดือนมีนาคม 2562)
7. บริษัท บางกอกแอร์ เอวิเอชัน เทรนนิง เซ็นเตอร์ จำกัด ทำการลงนามสัญญาเป็นพันธมิตรกับสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association – IATA) ว่าด้วยการจัดตั้งศูนย์ฝึกอบรมด้านการบินของ IATA ระดับภูมิภาค (เดือนมีนาคม 2562)
8. บริษัทฯ ดำเนินการปรับเปลี่ยนและย้ายระบบที่ให้บริการผู้โดยสาร (Passenger Service System : PSS) ได้แก่ ระบบสำรองที่นั่งและออกบัตรโดยสาร และระบบเช็คอินผู้โดยสาร เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการผู้โดยสาร และเพื่อให้ผู้โดยสารได้รับความสะดวกสบายมากขึ้น (เดือนกรกฎาคม 2562)
9. บริษัทฯ ได้ประกาศความร่วมมือด้านรายการสะสมคะแนนกับสายการบินเอมิเรตส์ โดยสมาชิกจะสามารถรับและแลกคะแนนสะสมเมื่อเดินทางบนเที่ยวบินของทั้งสองสายการบินและนำมาแลกของรางวัลและสิทธิประโยชน์ต่างๆ (เดือนพฤศจิกายน 2562)
10. บริษัทฯ ได้รับรางวัลสุดยอดแบรนด์แห่งปี 2561 (Superbrands Thailand 2018) โดยเป็นรางวัลที่ได้รับการโหวตจากผู้บริโภคในประเทศไทย ผู้ทรงคุณวุฒิด้านการตลาด สื่อมวลชน และรับคะแนนโหวตสูงสุดจากการตัดสินของคณะกรรมการอิสระที่คัดเลือกมาจากองค์กรชั้นนำทั่วประเทศไทยกว่า 500 องค์กร (เดือนเมษายน 2562)
11. บริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับเป็นสายการบินตรงต่อเวลาที่เร็วที่สุดในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก อันดับที่ 2 ประจำปี 2562 จาก โอเอจี (OAG) ซึ่งเป็นบริษัทชั้นนำในการวิเคราะห์ข้อมูลด้านอุตสาหกรรมการบินระดับโลก บริษัทฯ ยังเป็นสายการบินเดียวของประเทศไทยที่ติด 20 อันดับแรกด้านความตรงต่อเวลา จากการจัดอันดับของสายการบินจากทั่วโลก (Top 20 Airlines by On-Time Performance) (เดือนเมษายน 2562)
12. บริษัทฯ ได้รับรางวัลสายการบินยอดเยี่ยมในภูมิภาคเอเชีย รางวัลทราเวลเลอร์ส ช้อยส์ แอร์ไลน์ อวอร์ดส ประจำปี 2562 จากทริปแอดไวเซอร์ (TripAdvisor) ซึ่งเป็นเว็บไซต์ด้านการท่องเที่ยวชั้นนำของโลกที่มีการจัดอันดับความพึงพอใจในการใช้บริการสายการบินทั่วโลก (เดือนเมษายน 2562)



13. บริษัทฯ ได้รับรางวัลสายการบินภูมิภาคยอดเยี่ยมของโลก และรางวัลสายการบินภูมิภาคยอดเยี่ยมของเอเชีย ประจำปี 2562 จากการประกาศผลรางวัล สกายแทร็กซ์ เวิร์ลด์ แอร์ไลน์ อวอร์ด (SKYTRAX World Airline Awards 2019) (เดือนมิถุนายน 2562)
14. บริษัทฯ ได้รับรางวัลที่มอบให้แก่นักบินที่ให้บริการบนเครื่องบินที่ดีที่สุดของโลก (Top Ten Best in Cabin Service - Worldwide) จากการจัดอันดับแบบสำรวจความคิดเห็นสุดยอดแบรนด์ท่องเที่ยวประจำปี 2562 โดย สมาร์ท แทรเวล เอเชีย ซึ่งจัดทำโดย SmartTravelAsia.com เว็บไซต์และนิตยสารท่องเที่ยวออนไลน์ชั้นนำของเอเชีย (เดือนกรกฎาคม 2562)
15. บริษัทฯ ได้รับการประกาศให้เป็น สายการบิน 5 ดาวระดับภูมิภาค ในการจัดอันดับ Official Airline Ratings™ ของ APEX ประจำปี 2563 โดย APEX (Airline Passenger Experience Association) ซึ่งเป็นองค์กรแบบไม่แสวงหากำไรของประเทศสหรัฐอเมริกาที่ทำการประเมินคุณภาพการบริการของสายการบินทั่วโลก (เดือนกันยายน 2562)
16. บริษัทฯ ได้รับรางวัล Selling Travel Agents Choice Awards ประจำปี 2562 ประเภทสายการบินระดับภูมิภาคต่างประเทศ จากนิตยสาร Selling Travel ซึ่งเป็นนิตยสารชั้นนำด้านธุรกิจท่องเที่ยว โดยพิธีมอบรางวัลจัดขึ้นในงาน World Travel Market (WTM 2019) ณ ศูนย์เอ็กซ์เซล กรุงลอนดอน สหราชอาณาจักร (เดือนพฤศจิกายน 2562)

#### ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับสนามบินและการลงทุน

1. บริษัท คริวการบินกรุงเทพ จำกัด และบริษัท กูร์เมท์ ฟรี โม จำกัด ในนามกิจการร่วมค้าบีเอซีจีพี (BACGP) ได้รับสิทธิประกอบกิจการจัดส่งอาหารและเครื่องดื่มให้แก่อากาศยาน ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง โดยมีอายุสัญญา 5 ปี และได้จัดตั้งบริษัทย่อยแห่งใหม่คือ บริษัท คริวการบินกรุงเทพดอนเมือง จำกัด เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) โดยมีทุนจดทะเบียน 20 ล้านบาท (เดือนมิถุนายน 2562)
2. บริษัท คริวการบินกรุงเทพ จำกัด และบริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวสต์ไวด์โฟลท์เซอร์วิส จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยได้ลงนามในสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมสัญญาโครงการคริวการบินและโครงการอุปกรณ์ภาคพื้น และสิ่งอำนวยความสะดวกด้านอุปกรณ์ซ่อมบำรุง ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิกับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรับความช่วยเหลือและเยียวยาผู้ประกอบการที่ได้รับผลกระทบจากการปิดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ อันเนื่องมาจากเหตุการณ์ความขัดแย้งทางการเมืองภายในประเทศที่เริ่มตั้งแต่ต้นปี 2553 โดยยกเว้นค่าตอบแทนขั้นต่ำและให้ชำระค่าตอบแทนในอัตราร้อยละตามที่ระบุในสัญญาจากรายได้ที่เกิดขึ้นจริงในระหว่างเดือนเมษายนถึงเดือนธันวาคม 2553 และนอกจากนี้ บริษัท คริวการบินกรุงเทพ จำกัดยังได้รับการปรับลดค่าตอบแทนขั้นต่ำตั้งแต่เดือนมกราคม 2554 เป็นต้นไป ด้วยเหตุดังกล่าว ทอท. จึงออกใบลดหนี้ให้แก่บริษัทย่อยทั้ง 2 แห่ง รวมเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 140 ล้านบาท (เดือนกันยายน 2562)
3. ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัท คริวการบินกรุงเทพ จำกัด (BAC) มีจำนวนสายการบินลูกค้าเพิ่มขึ้น 6 สายการบิน เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้า โดยมีจำนวนสายการบินลูกค้าเพิ่มขึ้นจาก 20 สายการบินเป็น 26 สายการบิน

4. ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวิลด์ไวด์ไฟลท์เซอร์วิส จำกัด (BFS Ground) มีจำนวนสายการบินลูกค้าเพิ่มขึ้น 7 สายการบิน เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้า โดยมีจำนวนสายการบินลูกค้าที่ให้บริการด้านอุปกรณ์ภาคพื้นดินเพิ่มขึ้นจาก 79 สายการบิน เป็น 86 สายการบิน
5. ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัท ดับบลิวเอฟเอสพีจี คาร์โก้ จำกัด (BFS Cargo) มีจำนวนสายการบินลูกค้าเพิ่มขึ้น 6 สายการบิน เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้า โดยมีจำนวนสายการบินลูกค้าที่ให้บริการคลังสินค้าระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นจาก 69 สายการบิน เป็น 75 สายการบิน

### คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะการเงิน

บริษัทฯ เป็นสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ โดยมุ่งเน้นบริการระดับพรีเมียมให้แก่ผู้โดยสาร บริษัทฯ เป็นเจ้าของและดำเนินการกิจการสนามบิน 3 สนามบิน ได้แก่ สนามบินสมุย สนามบินสุโขทัย และสนามบินตราด นอกจากนี้จากธุรกิจสายการบินและธุรกิจสนามบินแล้ว บริษัทฯ ยังประกอบธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน ได้แก่ การให้บริการกิจการภาคพื้นดิน การให้บริการอาหารบนเที่ยวบิน และการให้บริการคลังสินค้าระหว่างประเทศ ให้กับสายการบินตนเองและสายการบินอื่นๆ

งบการเงินรวมของบริษัทฯ ประกอบด้วยงบการเงินเฉพาะกิจการ และงบการเงินของบริษัทย่อยจำนวน 14 บริษัท ได้แก่ 1) บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด (BAC) 2) บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเว็ลด์ไวด์ไฟลท์เซอร์วิส จำกัด (BFS Ground) 3) บริษัท การบินกรุงเทพบริการภาคพื้น จำกัด (PGGS) 4) บริษัท บางกอกแอร์เวย์ส โฮลดิ้ง จำกัด (PGH) 5) บริษัท เอสเอ เซอร์วิสเชส จำกัด 6) บริษัท บีเอฟเอส คาร์โก้ ดีเอ็มเค จำกัด 7) บริษัท บีเอซี กูร์เมท์ เฮาส์ จำกัด 8) บริษัท ครีวการบินกรุงเทพภูเก็ต จำกัด 9) บริษัท กูร์เมท์ ฟรีโม จำกัด 10) บริษัท ครีวการบินกรุงเทพสมุย จำกัด 11) บริษัท ครีวการบินกรุงเทพเชียงใหม่ จำกัด 12) บริษัท มอร์แดนฟรี จำกัด 13) บริษัท บางกอกแอร์ เอวิเอชั่น เทรนนิง เซ็นเตอร์ จำกัด และ 14) บริษัท ครีวการบินกรุงเทพดอนเมือง จำกัด

ผลการดำเนินงานสิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม 2562

หน่วย : ล้านบาท

	มกราคม - ธันวาคม			
	2562	2561	เปลี่ยนแปลง	
			จำนวน	%
รายได้รวม	28,609.2	27,943.6	665.6	2.4
รายได้จากการดำเนินงาน <sup>(1)</sup>	25,755.0	26,810.5	(1,055.5)	(3.9)
ค่าใช้จ่ายรวม	26,928.0	26,515.3	412.7	1.6
กำไรสำหรับปี/งวด	356.7	263.7	93.0	35.3
กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท	350.8	249.3	101.5	40.7
EBIT <sup>(2)</sup>	(364.2)	1,097.8	(1,462.0)	(133.2)
EBITDA <sup>(2)</sup>	1,057.3	2,478.0	(1,420.7)	(57.3)
EBITDAR <sup>(2)</sup>	2,619.6	4,041.2	(1,421.6)	(35.2)
EBIT Ratio (ร้อยละ)	(1.4)	4.1	(5.5)	
EBITDA Ratio (ร้อยละ)	4.1	9.2	(5.1)	
EBITDAR Ratio (ร้อยละ)	10.2	15.1	(4.9)	

**หมายเหตุ**

- (1) รายได้รวมหักรายได้เงินปันผล กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน ดอกเบี้ยรับ และรายได้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน
- (2) สำหรับการคำนวณ EBIT EBITDA และ EBITDAR ต่อรายได้จากการดำเนินงาน เป็นการคำนวณเพิ่มเติมซึ่งผู้ลงทุนไม่ควรพิจารณาเป็นการแสดงผลการดำเนินงานหรือสภาพคล่อง หรือใช้ทดแทนกำไรสำหรับปี/งวด หรือกระแสเงินสดจากการดำเนินงาน ซึ่งถูกแสดงในงบการเงินของ บริษัทฯ ที่จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการบัญชี ทั้งนี้ เนื่องจากมีวิธีการคำนวณ EBIT EBITDA และ EBITDAR หลายวิธี EBIT EBITDA และ EBITDAR ตามที่ปรากฏในเอกสารฉบับนี้ อาจไม่สามารถนำไปเปรียบเทียบกับมาตรฐานที่มีชื่อเรียกอย่างเดียวกันที่ใช้โดยบริษัทอื่น

**กำไรจากการดำเนินงานและกำไรสุทธิ**

บริษัทฯ มีรายได้จากการดำเนินงานในปี 2561 และปี 2562 เท่ากับ 26,810.5 ล้านบาท และ 25,755.0 ล้านบาทตามลำดับ ซึ่งลดลงร้อยละ 3.9 ในขณะที่ใช้จ่ายรวมเพิ่มขึ้นจาก 26,515.3 ล้านบาท เป็น 26,928.0 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 1.6

บริษัทฯ มีกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่ายและภาษีเงินได้ บวกด้วยค่าเสื่อมราคา ค่าตัดจำหน่าย และค่าเช่าเครื่องบิน (EBITDAR) ซึ่งคำนวณจากรายได้รวม (ไม่รวมรายได้เงินปันผล กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน ดอกเบี้ยรับ และรายได้อื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน) หักด้วยค่าใช้จ่ายรวม บวกกลับด้วยค่าเสื่อมราคา ค่าตัดจำหน่าย และค่าเช่าเครื่องบิน เท่ากับ 4,041.2 ล้านบาท และ 2,619.6 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 15.1 และร้อยละ 10.2 ของรายได้จากการดำเนินงานของปี 2561 และปี 2562 ตามลำดับ

ในปี 2562 บริษัทฯ มีกำไรก่อนหักภาษีเงินได้จำนวน 720.4 ล้านบาท บริษัทฯ มีกำไรสุทธิ เท่ากับ 356.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้า จำนวน 93.0 ล้านบาท หรือร้อยละ 35.3 ซึ่งเป็นกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ เท่ากับ 350.8 ล้านบาท

**รายได้**

รายได้รวมของบริษัทฯ (โดยไม่รวมรายได้ระหว่างสายธุรกิจ) สามารถแบ่งตามสายธุรกิจออกเป็น 4 ประเภทดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	มกราคม – ธันวาคม					
	2562	%	2561	%	เปลี่ยนแปลง	
					จำนวน	%
<b>1. ธุรกิจสายการบิน</b>	<b>19,063.9</b>	<b>66.6</b>	<b>20,475.4</b>	<b>73.3</b>	<b>(1,411.5)</b>	<b>(6.9)</b>
- รายได้สุทธิจากการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำ	18,516.1	64.7	19,708.8	70.5	(1,192.7)	(6.1)
- รายได้จากบริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำ	346.0	1.2	550.1	2.0	(204.1)	(37.1)
- ค่าระวางขนส่ง	201.8	0.7	216.5	0.8	(14.7)	(6.8)

	มกราคม – ธันวาคม					
	2562	%	2561	%	เปลี่ยนแปลง	
					จำนวน	%
2. ธุรกิจสนามบิน	547.3	1.9	598.1	2.1	(50.8)	(8.5)
3. ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบินและกลุ่มธุรกิจที่เกี่ยวข้อง	4,350.3	15.2	4,082.3	14.6	268.0	6.6
- บจ.ครีวการบินกรุงเทพ	1,024.0	3.6	1,048.8	3.8	(24.8)	(2.4)
- บจ.บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพ เวสต์ไวด์ไฟลท์เซอร์วิส	2,391.4	8.4	2,167.6	7.7	223.8	10.3
- บจ.การบินกรุงเทพบริการภาคพื้น	349.8	1.2	367.1	1.3	(17.3)	(4.7)
- รายได้อื่นๆ <sup>(1)</sup>	585.1	2.0	498.8	1.8	86.2	17.3
4. รายได้ที่ไม่ได้แบ่งตามสายธุรกิจ	4,647.7	16.3	2,787.8	10.0	1,859.9	66.7
<b>รวมรายได้</b>	<b>28,609.2</b>	<b>100.0</b>	<b>27,943.6</b>	<b>100.0</b>	<b>665.6</b>	<b>2.4</b>

หมายเหตุ (1) รายได้อื่นๆ คือรายได้จากบจ.บีเอซี กูร์เมท์ เฮาส์ ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบจ.ครีวการบินกรุงเทพ ประกอบธุรกิจร้านอาหารในย่านธุรกิจ และแหล่งท่องเที่ยวชั้นนำในกรุงเทพฯ บจ.กูร์เมท์ ฟรีโม้ และบจ.มอร์แคนดี้ ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบจ.บางกอกแอร์เวย์ส โฮลดิ้ง

### รายได้จากธุรกิจสายการบิน

ในปี 2562 รายได้จากธุรกิจสายการบินเป็นรายได้หลักของบริษัทฯ คิดเป็นร้อยละ 66.6 ของรายได้รวมของบริษัทฯ รายได้ค่าโดยสารประกอบด้วยรายได้จากการให้บริการเที่ยวบินแบบประจำ รายได้จากการให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำ และค่าระวางขนส่ง

ในปี 2562 รายได้จากการให้บริการเที่ยวบินแบบประจำ เท่ากับ 18,516.1 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 6.1 เมื่อเทียบกับปี 2561 โดยการลดลงของรายได้จากการให้บริการเที่ยวบินแบบประจำ เป็นผลมาจากจำนวนผู้โดยสารที่ปรับตัวลดลงร้อยละ 1.6 โดยเฉพาะจำนวนผู้โดยสารในเส้นทางภายในประเทศที่ลดลงร้อยละ 3.2 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า รวมถึงการแข่งขันที่รุนแรงในธุรกิจสายการบินและการแข็งค่าของเงินบาท ส่งผลให้ราคาบัตรค่าโดยสารเฉลี่ยลดลงร้อยละ 5.8 และรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารต่อหน่วยลดลงร้อยละ 4.3 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า

บริษัทฯ มีรายได้จากการให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำลดลงจาก 550.1 ล้านบาท เป็น 346.0 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 37.1 เมื่อเทียบกับปี 2561 โดยเป็นผลจากการปรับลดเที่ยวบินในการให้บริการแบบเช่าเหมาลำในเส้นทางสมุยไปยังเมืองจิ้งจก ตั้งแต่เดือนกันยายน 2561 และหยุดให้บริการในเส้นทางสมุยไปยังเมืองเกาะงาช้าง ตั้งแต่เดือนตุลาคม 2561

#### รายได้จากธุรกิจสนามบิน

ปี 2562 รายได้จากธุรกิจสนามบินคิดเป็นสัดส่วนในอัตราร้อยละ 1.9 ของรายได้รวมของบริษัทฯ รายได้จากธุรกิจสนามบินส่วนใหญ่มาจากจำนวนเที่ยวบินขาเข้าและขาออก รวมถึงรายได้ค่าบริการผู้โดยสารซึ่งได้รับจากผู้โดยสารขาออก โดยมาจากสนามบินสมุยเป็นหลัก โดยบริษัทฯ มีรายได้จากธุรกิจสนามบินเท่ากับ 547.3 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 8.5 เทียบกับปี 2561

#### รายได้จากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบินและกลุ่มธุรกิจที่เกี่ยวข้อง

##### **บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด (BAC)**

ปี 2562 รายได้ของ บจ.ครีวการบินกรุงเทพ (BAC) เท่ากับ 1,024.0 ล้านบาท ลดลงจากปี 2561 ร้อยละ 2.4 การลดลงดังกล่าวเป็นผลมาจากการปรับลดขนาดของเครื่องบินที่ให้บริการของสายการบินลูกค้ำและการลดจำนวนเที่ยวบินของสายการบินลูกค้ำรายใหญ่ ส่งผลให้ปริมาณอาหารที่ผลิตโดย BAC ในปี 2562 ลดลงร้อยละ 7.4 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า

นอกจากนี้ BAC ได้โอนธุรกิจในส่วน of ธุรกิจบริการอาหารกล่องโคเชอร์ (Kosher Box) ให้กับ บริษัท ครีวการบินกรุงเทพภูเก็ต จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อย ของ BAC ในการให้บริการแทนทั้งหมด ตั้งแต่ไตรมาสที่ 2 ของปี 2561

##### **บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวสต์ไวด์ไฟลท์เซอร์วิส จำกัด (BFS Ground)**

ปี 2561 และ 2562 รายได้ของ บจ.บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวสต์ไวด์ไฟลท์เซอร์วิส (BFS Ground) ในส่วนที่ให้บริการสายการบินอื่นเท่ากับ 2,167.6 ล้านบาท และ 2,391.4 ล้านบาทตามลำดับ เพิ่มขึ้นร้อยละ 10.3 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า

รายได้ที่เพิ่มขึ้นของ BFS Ground เป็นผลมาจากจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น โดยเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.6 เทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2561 และจำนวนสายการบินลูกค้ำที่เพิ่มขึ้นอีก 7 สายการบิน ส่งผลให้ ณ เดือนธันวาคม 2562 BFS Ground มีจำนวนสายการบินลูกค้ำ 86 สายการบิน

##### **บริษัท การบินกรุงเทพบริการภาคพื้น จำกัด (PGGS)**

ปี 2562 รายได้ของ บจ.การบินกรุงเทพบริการภาคพื้น (PGGS) เท่ากับ 349.8 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 4.7 ซึ่งเป็นผลจากจำนวนเที่ยวบินที่ให้บริการลดลง โดยหลักมาจากการหยุดปฏิบัติการบินเข้า-ออกสนามบินสมุยของการบินไทย โดยในปี 2562 PGGS มีจำนวนเที่ยวบินที่ให้บริการลดลงร้อยละ 17.0 เทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2561

### รายได้ที่ไม่ได้แบ่งตามสายธุรกิจ

บริษัทฯ มีรายได้ที่ไม่ได้แบ่งตามสายธุรกิจ เท่ากับ 4,647.7 ล้านบาทตามลำดับ หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 66.7 โดยหลักเป็นผลมาจากเงินปันผลรับที่ได้จากหุ้นกรุงเทพอุตสาหกรรม (BDMS) เงินลงทุนระยะยาวอื่น โอนกลับรายการค่าสัมปทานค้างจ่ายตามมาตรการช่วยเหลือของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) และรายได้อื่นๆ โดยในปี 2562 รายได้อื่นๆ ที่เพิ่มขึ้นส่วนใหญ่เป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของรายได้จากกำไรจากการขายทรัพย์สิน รายได้ค่าสัมปทาน รายได้ค่าธรรมเนียมบัตรโดยสาร ค่าสัมภาระส่วนเกิน และรายได้จากค่าเช่าพื้นที่

### ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม

ผลการดำเนินงานในปี 2562 บริษัทฯ มีส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมเท่ากับ 808.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.8 เมื่อเทียบกับปี 2561 การเพิ่มขึ้นส่วนใหญ่เป็นผลมาจากส่วนแบ่งกำไรที่เกิดจากการดำเนินงานที่ดีขึ้น ของบริษัท ดับบลิวเอฟ เอสพีจี การ์โก้ จำกัด

หน่วย : ล้านบาท

	มกราคม-ธันวาคม			
	2562	2561	เปลี่ยนแปลง	
			จำนวน	%
บริษัท ดับบลิวเอฟเอสพีจี การ์โก้ จำกัด	415.4	381.8	33.6	8.8
กองทุนรวมสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบินสมุย	393.3	420.7	(27.4)	(6.5)
<b>ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม</b>	<b>808.7</b>	<b>802.5</b>	<b>6.2</b>	<b>0.8</b>

### ค่าใช้จ่าย

ค่าใช้จ่ายประกอบด้วยต้นทุนขายและบริการ ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารเป็นหลัก โดยมีรายละเอียด ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	มกราคม-ธันวาคม					
	2562	%	2561	%	Variance	
					ล้านบาท	%
<b>1. ต้นทุนขายและบริการ</b>	<b>22,324.4</b>	<b>82.9</b>	<b>22,339.5</b>	<b>84.3</b>	<b>(15.1)</b>	<b>(0.1)</b>
➤ ธุรกิจสายการบิน	18,112.5	67.3	18,202.6	68.7	(90.1)	(0.5)
- ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบิน	4,667.3	17.3	4,934.9	18.6	(267.6)	(5.4)
- ค่าซ่อมแซมเครื่องบิน	3,547.6	13.2	3,536.2	13.3	11.4	0.3

	มกราคม-ธันวาคม					
	2562	%	2561	%	Variance	
					ล้านบาท	%
- เงินเดือน ค่าแรงและผลประโยชน์ อื่นๆ ของพนักงาน	3,427.1	12.7	3,444.8	13.0	(17.7)	(0.5)
- ค่าบริการผู้โดยสาร	3,040.9	11.3	3,151.4	11.9	(110.5)	(3.5)
- ค่าเช่าเครื่องบิน	1,562.3	5.8	1,563.2	5.9	(0.9)	(0.1)
- ค่าธรรมเนียมขึ้นลง พักค้าง และ ค่าธรรมเนียมวิทยุการบิน	1,188.4	4.4	1,196.0	4.5	(7.6)	(0.6)
- อื่นๆ	678.9	7.1	376.1	7.2	302.8	80.5
➤ ธุรกิจสนามบิน ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับ ธุรกิจสนามบินและกลุ่มธุรกิจที่ เกี่ยวข้อง และอื่นๆ	4,211.9	15.6	4,136.9	15.6	75.0	1.8
<b>2. ค่าใช้จ่ายในการขาย</b>	<b>1,894.7</b>	<b>7.0</b>	<b>2,099.2</b>	<b>7.9</b>	<b>(204.5)</b>	<b>(9.7)</b>
➤ ธุรกิจสายการบิน	1,858.8	6.9	2,065.7	7.8	(206.9)	(10.0)
➤ ธุรกิจสนามบิน ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับ ธุรกิจสนามบินและกลุ่มธุรกิจที่ เกี่ยวข้อง และอื่นๆ	35.9	0.1	33.5	0.1	2.4	7.2
<b>3. ค่าใช้จ่ายในการบริหาร</b>	<b>2,702.9</b>	<b>10.1</b>	<b>2,074.7</b>	<b>7.8</b>	<b>628.2</b>	<b>30.3</b>
➤ ธุรกิจสายการบิน	1,910.1	7.1	1,396.5	5.3	513.6	36.8
➤ ธุรกิจสนามบิน ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับ ธุรกิจสนามบินและกลุ่มธุรกิจที่ เกี่ยวข้อง และอื่นๆ	792.8	3.0	678.2	2.5	114.6	16.9
<b>4. ค่าใช้จ่ายอื่น</b>	<b>6.0</b>	<b>0.0</b>	<b>1.9</b>	<b>0.0</b>	<b>4.1</b>	<b>215.8</b>
<b>ค่าใช้จ่ายรวม</b>	<b>26,928.0</b>	<b>100.0</b>	<b>26,515.3</b>	<b>100.0</b>	<b>412.7</b>	<b>1.6</b>



### ต้นทุนขายและบริการ

ต้นทุนขายและบริการมีองค์ประกอบหลัก คือค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าซ่อมแซมเครื่องบิน เงินเดือน ค่าแรงและผลประโยชน์อื่นๆ ของพนักงาน ค่าบริการผู้โดยสาร และค่าเช่าเครื่องบิน

สำหรับปี 2562 และ ปี 2561 ต้นทุนขายและบริการเป็นค่าใช้จ่ายหลักของบริษัทฯ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 84.3 และร้อยละ 82.9 ของค่าใช้จ่ายรวม ตามลำดับ

### ค่าใช้จ่ายในการขาย

สำหรับปี 2561 และ ปี 2562 ค่าใช้จ่ายในการขายคิดเป็นร้อยละ 7.9 และร้อยละ 7.0 ของค่าใช้จ่ายรวม ตามลำดับ โดยในปี 2562 ค่าใช้จ่ายในการขายเท่ากับ 1,894.7 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 9.7 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า ซึ่งค่าใช้จ่ายที่ลดลงส่วนใหญ่เกิดจากค่าโฆษณา ค่าใช้จ่ายในการส่งเสริมการขาย และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับระบบที่สนับสนุนการขาย เป็นหลัก อย่างไรก็ตาม ยังมีค่าใช้จ่ายในการขายที่เพิ่มขึ้นในส่วน of ค่าสำรองที่นั่งผ่านตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสาร และเงินสำรองตามโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงานฉบับใหม่

### ค่าใช้จ่ายในการบริหาร

สำหรับปี 2561 และ ปี 2562 ค่าใช้จ่ายในการบริหารคิดเป็นร้อยละ 7.8 และร้อยละ 10.1 ของค่าใช้จ่ายรวม ตามลำดับ ทั้งนี้ค่าใช้จ่ายในการบริหารที่เพิ่มขึ้นส่วนใหญ่มาจากค่าวิชาชีพ ค่าใช้จ่ายในการบริหารอื่นๆ โดยหลักมาจากค่าเบี้ยปรับภาษี และภาษีเงินได้นิติบุคคลต่างประเทศ นอกจากนี้ยังรวมถึงการรับรู้ต้นทุนผลประโยชน์พนักงานเพิ่มเติมตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงานฉบับใหม่

### ค่าใช้จ่ายทางการเงิน

ค่าใช้จ่ายทางการเงินมีองค์ประกอบหลักคือ ค่าเช่าตามสัญญาเช่าช่วงจากกองทุนรวมสิทธิการเช่าสังหาริมทรัพย์ สนามบินสมุย ทั้งในส่วน of ค่าเช่าตามสัญญาเช่าช่วง และส่วนที่ผันแปรตามจำนวนผู้โดยสารขาออกและเที่ยวบินขาเข้า

นอกจากนี้ค่าใช้จ่ายทางการเงินยังรวมถึง ดอกเบี้ยจ่ายและค่าธรรมเนียมที่จ่ายชำระให้แก่สถาบันการเงิน และหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Lease)

หน่วย : ล้านบาท

	มกราคม-ธันวาคม			
	2562	2561	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
ดอกเบี้ยจ่ายกองทุนรวม	1,359.6	1,467.6	(108.0)	(7.4)
ดอกเบี้ยจ่ายและค่าธรรมเนียม <sup>(1)</sup>	409.9	406.5	3.4	0.8
<b>รวมค่าใช้จ่ายทางการเงิน</b>	<b>1,769.5</b>	<b>1,874.1</b>	<b>(104.6)</b>	<b>(5.6)</b>

หมายเหตุ (1) ดอกเบี้ยจ่าย ค่าธรรมเนียมที่จ่ายชำระให้แก่สถาบันการเงิน, หนี้สินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Lease) และค่าธรรมเนียมบัตรเครดิต

ปี 2562 บริษัทฯ มีดอกเบี้ยจ่ายกองทุนรวมจำนวน 1,359.6 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 7.4 เทียบกับปี 2561 การลดลงส่วนใหญ่เป็นผลมาจากจำนวนผู้โดยสารขาออกและจำนวนเที่ยวบินที่เข้าออกสนามบินสมุย ที่ลดลงร้อยละ 8.8 และ ร้อยละ 4.8 เทียบกับปีก่อนหน้า ตามลำดับ รวมถึงการยกเลิกปฏิบัติการบินเส้นทางบินเข้า-ออกสนามบินสมุย ของสายการบินการบินไทย (TG) ตั้งแต่ต้นเดือนกันยายน 2561 เป็นต้นมา

ดอกเบี้ยจ่าย และค่าธรรมเนียม เพิ่มขึ้นจาก 406.5 ล้านบาท เป็น 409.9 ล้านบาท ทั้งนี้เป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของดอกเบี้ยจ่ายที่ชำระให้แก่สถาบันการเงินอันเนื่องมาจากการเข้าทำสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาวสำหรับฝูงบินเครื่องบิน ATR 72-600 ที่เพิ่มขึ้น

### สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทและบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมทั้งสิ้น 61,907.7 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2561 จำนวน 159.3 ล้านบาท โดยมีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่	31 ธันวาคม 2562	31 ธันวาคม 2561	เปลี่ยนแปลง
<b>สินทรัพย์หมุนเวียน</b>			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด และ เงินลงทุนชั่วคราว	9,319.3	7,647.7	1,671.6
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	1,535.4	1,713.4	(178.0)
ค่าใช้จ่ายค่าซ่อมแซมรอรับคืน	857.8	1,050.3	(192.5)
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	877.0	1,018.4	(141.4)
<b>รวมสินทรัพย์หมุนเวียน</b>	<b>12,589.5</b>	<b>11,429.8</b>	<b>1,159.7</b>
<b>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>			
เงินลงทุนในบริษัทร่วม	2,920.2	2,902.1	18.1
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	29,050.5	30,270.0	(1,219.5)
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์	15,608.2	15,520.2	88.0
เงินมัดจำ	643.7	805.5	(161.8)
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	1,095.6	1,139.4	(43.8)
<b>รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>	<b>49,318.2</b>	<b>50,637.2</b>	<b>(1,319.0)</b>
<b>รวมสินทรัพย์</b>	<b>61,907.7</b>	<b>62,067.0</b>	<b>(159.3)</b>

### สินทรัพย์หมุนเวียน

บริษัทฯ มีสินทรัพย์หมุนเวียน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 12,589.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก วันที่ 31 ธันวาคม 2561 จำนวน 1,159.7 ล้านบาท โดยมีรายการหลักที่เปลี่ยนแปลงได้แก่

- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด และ เงินลงทุนชั่วคราว เพิ่มขึ้นจำนวน 1,671.6 ล้านบาท โดยหลักมาจากเงินสดรับจากกิจกรรมการดำเนินงาน เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน และการขายเงินลงทุนระยะยาวในหลักทรัพย์เพื่อขาย รวมถึงการได้รับเงินปันผลจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมและเงินลงทุนระยะยาวอื่น แต่อย่างไรก็ตามบริษัทฯ มีการจ่ายเงินปันผลและดอกเบี้ย รวมถึงการชำระคืนเงินกู้และหนี้สินที่เกิดจากสัญญาเช่าทางการเงินเครื่องบินระหว่างปี
- ค่าใช้จ่ายค่าซ่อมแซมรอรับคืน ลดลงจำนวน 192.5 ล้านบาท โดยหลักมาจากเงินสดรับจากรายการเงินเรียกคืนของค่าใช้จ่ายสำรองค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน (Maintenance Reserve Fund)

### สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน

บริษัทฯ มีสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนมีจำนวน 49,318.2 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2561 จำนวน 1,319.0 ล้านบาท โดยมีรายการหลักที่เปลี่ยนแปลงได้แก่

- เงินลงทุนระยะยาวอื่น ลดลงจำนวน 1,219.5 ล้านบาท ซึ่งเป็นผลมาจากการขายเงินลงทุนระยะยาวในหลักทรัพย์เพื่อขายระหว่างปี
- ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ เพิ่มขึ้นจำนวน 88.0 ล้านบาท ซึ่งเป็นผลจากบริษัทฯ ได้ลงทุนในที่ดิน อาคารและอุปกรณ์เพิ่มเติม โดยส่วนใหญ่คือการซื้อเครื่องบิน ATR 72-600 จำนวน 2 ลำ อะไหล่เครื่องบิน และที่ดิน ใดๆก็ตาม บริษัทฯ มีการขายเครื่องบิน ATR 72-500 จำนวน 3 ลำ ในปี 2562
- เงินมัดจำ ลดลงจำนวน 161.8 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นค่ามัดจำเครื่องบิน

### หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทและบริษัทย่อย มีหนี้สินรวมทั้งสิ้น 31,903.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2561 จำนวน 614.3 ล้านบาท โดยมีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่	31 ธันวาคม 2562	31 ธันวาคม 2561	เปลี่ยนแปลง
<b>หนี้สินหมุนเวียน</b>			
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	3,183.2	2,883.3	299.9
เงินกู้ยืมระยะยาว หนี้สินภายใต้สัญญาเช่าการเงินเครื่องบิน และหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	994.6	691.3	303.3
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย	277.3	13.1	264.2
รายได้รับล่วงหน้า	2,343.7	2,531.0	(187.3)
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	2,457.7	2,221.5	236.2
<b>รวมหนี้สินหมุนเวียน</b>	<b>9,256.5</b>	<b>8,340.2</b>	<b>916.3</b>
<b>หนี้สินไม่หมุนเวียน</b>			
เงินกู้ยืมระยะยาว หนี้สินภายใต้สัญญาเช่าการเงินเครื่องบิน และหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	5,315.3	5,502.9	(187.6)
เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน- สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	11,252.4	11,331.0	(78.6)
ผลประโยชน์ของพนักงาน	956.6	722.6	234.0
หนี้สินภาษีเงินได้รอตัดบัญชี	5,060.0	5,330.3	(270.3)
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	62.4	61.9	0.5
<b>รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน</b>	<b>22,646.7</b>	<b>22,948.7</b>	<b>(302.0)</b>
<b>รวมหนี้สิน</b>	<b>31,903.2</b>	<b>31,288.9</b>	<b>614.3</b>

### หนี้สินหมุนเวียน

บริษัทฯ มีหนี้สินหมุนเวียน จำนวน 9,256.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2561 จำนวน 916.3 ล้านบาท โดยมีรายการหลักที่เปลี่ยนแปลงได้แก่

- เงินกู้ยืมระยะยาว หนี้สินภายใต้สัญญาเช่าการเงินเครื่องบิน และหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี จำนวน 994.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2561 เป็นจำนวน 303.3 ล้านบาท โดยหลักมาจากเงินกู้ยืมระยะยาวที่เพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นผลมาจากการเข้าทำสัญญาเงินกู้ยืมฉบับใหม่สำหรับการรับมอบเครื่องบิน ATR72-600 จำนวน 2 ลำ
- ภาษีเงินได้ค้างจ่าย จำนวน 277.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจำนวน 264.2 ล้านบาท การเพิ่มขึ้นดังกล่าวเป็นผลมาจากภาษีค้างจ่ายจากการขายหลักทรัพย์เพื่อขายระหว่างปี

- รายได้รับล่วงหน้า ลดลงจำนวน 187.3 ล้านบาท จากวันที่ 31 ธันวาคม 2561 เป็นผลจากการลดลงของการจองซื้อบัตรโดยสารล่วงหน้าเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า
- หนี้สินหมุนเวียนอื่น จำนวน 2,457.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 236.2 ล้านบาท การเพิ่มขึ้นดังกล่าวเป็นผลมาจากสำรองค่าซ่อมแซมเครื่องบิน (Maintenance Reserve Fund) สำหรับเครื่องบิน ATR72-600 และหนี้สินอนุพันธ์ทางการเงิน

### หนี้สินไม่หมุนเวียน

บริษัทฯ มีหนี้สินไม่หมุนเวียน มีจำนวน 22,646.7 ล้านบาท ลดลงจำนวน 302.0 ล้านบาท จากวันที่ 31 ธันวาคม 2561 โดยมีรายการหลักที่เปลี่ยนแปลงได้แก่

- เงินกู้ยืมระยะยาว หนี้สินภายใต้สัญญาเช่าการเงินเครื่องบิน และหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน – สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี ลดลงจำนวน 187.6 ล้านบาท โดยหลักมาจากการคืนเงินกู้ยืมระยะยาว และในทางกลับกันบริษัทฯ ได้มีการเข้าทำสัญญาเงินกู้ยืมฉบับใหม่ระหว่างปีด้วย
- ผลประโยชน์ของพนักงาน เพิ่มขึ้นจำนวน 234.0 ล้านบาท เป็นผลมาจากการกำหนดอัตราค่าชดเชยเพิ่มเติมกรณีนายจ้างเลิกจ้าง สำหรับลูกจ้าง ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงานฉบับใหม่
- หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี ลดลงจำนวน 270.3 ล้านบาท เนื่องจากผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงในผลต่างชั่วคราวระหว่างฐานการคำนวณทางบัญชีกับฐานภาษีของมูลค่าหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าการเงินเครื่องบิน รวมถึงการปรับสัดส่วนการถือครองของหลักทรัพย์เพื่อขายระหว่างปี

### ส่วนของผู้ถือหุ้น

หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่	31 ธันวาคม 2562	31 ธันวาคม 2561	เปลี่ยนแปลง
<b>ส่วนของผู้ถือหุ้น</b>			
ทุนออกจำหน่ายและชำระแล้ว	2,100.0	2,100.0	-
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญและส่วนเกินทุนจากการใช้หุ้นเป็นเกณฑ์	9,319.5	9,319.5	-
หุ้นสามัญซื้อคืน	(491.6)	(366.8)	(124.8)
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น	18,934.9	19,836.7	(901.8)
กำไรสะสม	296.3	32.6	263.7
อื่นๆ <sup>(1)</sup>	(154.6)	(143.9)	(10.7)
<b>รวมส่วนของผู้ถือหุ้น</b>	<b>30,004.5</b>	<b>30,778.1</b>	<b>(773.6)</b>

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

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทและบริษัทย่อย มีส่วนของผู้ถือหุ้นรวมทั้งสิ้น 30,004.5 ล้านบาท ลดลง จำนวน 773.6 ล้านบาท โดยหลักเกิดจากการปรับสัดส่วนการถือครองของหลักทรัพย์เพื่อขาย โดยลดลงจำนวน 901.8 ล้านบาท บริษัทฯ มีกำไรสะสมจำนวน 296.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 263.7 ล้านบาท

### งบกระแสเงินสด

หน่วย : ล้านบาท

	มกราคม- ธันวาคม	
	2562	2561
เงินสดสุทธิจาก(ใช้ไปใน) กิจกรรมการดำเนินงาน	1,175.8	1,901.9
เงินสดสุทธิจากกิจกรรมการลงทุน	1,495.1	817.2
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(1,745.6)	(1,916.2)
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวด</b>	<b>5,273.1</b>	<b>4,347.7</b>

### กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทและบริษัทย่อย มีกำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน จำนวน 518.9 ล้านบาท และมีเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน จำนวน 1,175.8 ล้านบาท

### กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทและบริษัทย่อย มีเงินสดสุทธิจากการใช้ไปในกิจกรรมลงทุน จำนวน 1,495.1 ล้านบาท ซึ่งเป็นผลจากเงินที่ได้รับจากการขายสินทรัพย์ และการขายเงินลงทุนระยะยาวตามมูลค่าตลาด รวมถึงเงินปันผลรับจากการลงทุนในบริษัทร่วมและการลงทุนระยะยาวอื่น จำนวน 4,346.0 ล้านบาท ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ลงทุนในที่ดิน อาคารและอุปกรณ์เพิ่มเติม และมีการซื้อเงินลงทุนระยะยาวใน บมจ.บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ (BAFS) เพิ่มเติม

### กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทและบริษัทย่อย มีกระแสเงินสดสุทธิที่ใช้ในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 1,745.6 ล้านบาท โดยหลักเป็นการชำระดอกเบี้ย การชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาว การชำระดอกเบี้ยตามสัญญาเช่าทางการเงิน การจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้น และการซื้อหุ้นสามัญคืน

**อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ**

		ณ 31 ธันวาคม	
		2562	2561
อัตราส่วนสภาพคล่องและ การบริหารเงิน	อัตราส่วนสภาพคล่อง (เท่า)	1.4	1.4
	อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว (เท่า)	3.8	4.3
	ระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ย (วัน)	24.2	24.4
	ระยะเวลาขายสินค้าเฉลี่ย (วัน)	8.5	8.2
	ระยะเวลาชำระหนี้ (วัน)	33.5	34.2
อัตราส่วนแสดง ความสามารถ ในการทำกำไร	อัตรากำไรขั้นต้น (ร้อยละ)	6.8	11.2
	อัตรากำไรจากการดำเนินงาน (ร้อยละ)	(1.5)	4.4
	อัตรากำไร EBITDAR (ร้อยละ)	10.2	15.1
	อัตรากำไรสุทธิ (ร้อยละ)	1.2	0.9
	อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (ร้อยละ)	1.2	0.9
อัตราส่วนแสดง ประสิทธิภาพ ในการดำเนินงาน	อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (ร้อยละ)	0.6	0.4
	อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร (ร้อยละ)	11.4	11.0
	อัตราหมุนของสินทรัพย์ (เท่า)	0.5	0.5
อัตราส่วนวิเคราะห์ นโยบายทางการเงิน	อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	1.1	1.0
	อัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ย (เท่า)	0.6	1.3

**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 โอนกลับค่าเผื่อการด้อยค่าเงินลงทุนในบริษัทย่อย 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 27 กุมภาพันธ์ 2563 ต่อผู้สอบบัญชีและกรรมการตรวจสอบของบริษัทฯ แล้ว ซึ่งครอบคลุมถึงข้อบกพร่องและการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญของระบบการควบคุมภายใน รวมทั้งการกระทำที่มีขอบที่อาจมีผลกระทบต่อการจัดทำรายงานทางการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

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

ชื่อ	ตำแหน่ง	ลายมือชื่อ
1. นายประดิษฐ์ ทิฆมกุล	กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม	.....
2. นายอนวัช ติละวัฒน์วัฒนา	กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม	.....

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 รวมกลุ่มสมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ (ถ้ามี)

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท* (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา (พ.ศ.)	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท	ประเภทธุรกิจ
1. พลอากาศเอกเกษร โจนินิล กรรมการอิสระ ประธานกรรมการ	85	- วิทยาศาสตรบัณฑิต โรงเรียนนายเรืออากาศ	0.0	ไม่มี	2541-ปัจจุบัน 2561-ปัจจุบัน	กรรมการ ประธานกรรมการ กรรมการอิสระ	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน ธุรกิจ สนามบิน และธุรกิจที่ เกี่ยวข้อง
2. นายพิพิพงษ์ ปราสาททองโอสถ กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม รองประธานกรรมการ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ กรรมการ/รองกรรมการ ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายปฏิบัติการ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ อาวุโสสายงานการพาณิชย์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายทรัพยากรบุคคล	55	- บัณฑิตบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - Certificate in CPL (Commercial Pilot License) - Certificate in Senior Executive Program สถาบันบัณฑิต บริหารธุรกิจศศินทร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - Director Accreditation Program (DAP 100/2013) - Director Certificate Program (DCP 241/2017) - Board That Make a Different (BMD 9/2019) สมาคมส่งเสริมสถาบัน กรรมการบริษัทไทย (IOD)	24.93 (หมายเหตุ: เป็นหุ้นที่ ถือโดยนาง เด่นนภา ปราสาท ทองโอสถ (คู่สมรส) คิดเป็น สัดส่วน 0.01%)	นางอาริญา ปราสาททอง โอสถ เป็นน้อง ของนายพิพิพงษ์ ปราสาททอง โอสถ พลตำรวจโท วิสนุ ปราสาท ทองโอสถ เป็น ลูกพี่ลูกน้องของ นายพิพิพงษ์ ปราสาททอง โอสถ	2551-ปัจจุบัน	กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม กรรมการบริหาร กรรมการ ผู้อำนวยการใหญ่ กรรมการ/รองกรรมการ ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่าย ปฏิบัติการ รองกรรมการผู้อำนวยการ ใหญ่อาวุโสสายงานการ พาณิชย์	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน ธุรกิจ สนามบินและธุรกิจที่ เกี่ยวข้อง
					2559-ปัจจุบัน	รองกรรมการผู้อำนวยการ ใหญ่ ฝ่ายทรัพยากรบุคคล		
					2562-ปัจจุบัน	รองประธานกรรมการ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร		
					2561-ปัจจุบัน	กรรมการ		
					2556-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท บางกอก มีเดีย แอนด์ บรอดคาสติ้ง จำกัด	วิทยุและโทรทัศน์ จำกัด

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท* (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา (พ.ศ.)	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท	ประเภทธุรกิจ
					2555-ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ	บริษัท การบินกรุงเทพบริการภาคพื้น จำกัด	ให้บริการภาคพื้น บริการในลานจอด และอุปกรณ์ภาคพื้น ณ สนามบินสมุย
					2555-ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ	บริษัท ครีวการบินกรุงเทพภูเก็ต จำกัด	ให้บริการด้านครีวการบิน
					2558-ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ	บริษัท ครีวการบินกรุงเทพสมุย จำกัด	ให้บริการด้านครีวการบิน
					2560-ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ	บริษัท ครีวการบินกรุงเทพเชียงใหม่ จำกัด	ให้บริการด้านครีวการบิน
					2558-ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ	บริษัท กูร์เมท์ ฟรี โม จำกัด	ผลิตและแปรรูปอาหาร
					2553-ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ	บริษัท บีเอซี กูร์เมท์ เฮาส์ จำกัด	ประกอบธุรกิจร้านอาหาร
					2547-ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ	บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด	ให้บริการด้านครีวการบิน
					2547-ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ	บริษัท ดับบลิวเอฟเอสทีพีจีอาร์โก้ จำกัด	ให้บริการคลังสินค้า ณ ท่าอากาศยาน
					2547-ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ	บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเว็ลด์ ไลน์ไฟลท์เซอร์วิส จำกัด	บริการลูกค้าภาคพื้นและการให้บริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น
					2561-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท บางกอกแอร์เวย์ส โฮลดิ้ง จำกัด	ถือหุ้นในบริษัทอื่น
					2561-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท มอร์แดนฟรี จำกัด	จำหน่ายสินค้าปลอดอากร
					2559-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด	ขนส่งน้ำมันทางท่อ
					ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	จัดการจราจรทางอากาศ
					ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท สินสทกล จำกัด	ซื้อขายเช่าที่ดิน

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท* (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา (พ.ศ.)	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท	ประเภทธุรกิจ
3. พลตำรวจโท วิสณุ ปราสาททอง โอสถ กรรมการ	57	- เศรษฐศาสตรบัณฑิต Vanderbilt University, USA - บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต University of San Francisco, USA - รัฐศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยสุโขทัย นครราชสีมา - Federal Bureau Investigation (FBI) National Academy - Director Accreditation Program (DAP 11/2004) - Audit Committee Program (ACP 7/2005) - Finance for Non-Finance Director (FND 19/2015) - Corporate Governance for Capital Market Intermediarie (CGI 3/2015) - Advance Audit Committee Program (AACP 21/2005) - สมาคมส่งเสริมสถาบัน กรรมการบริษัทไทย (IOD)	0.0	นายปราเสริฐ ปราสาททอง โอสถ เป็นอา ของพลตำรวจ โทวิ สณุ ปราสาททอง โอสถ นายพุดิพงษ์ และ นางอริญา ปราสาททอง โอสถ เป็น ลูกพี่ลูกน้องกับ พลตำรวจโท วิสณุ ปราสาท ทองโอสถ	2559-2560	ผู้บัญชาการสำนักงาน กำลังพล	สำนักงานตำรวจแห่งชาติ	หน่วยงานราชการ
					2557-2559	ผู้บัญชาการสำนักงาน เทคโนโลยีสารสนเทศและ การสื่อสาร	สำนักงานตำรวจแห่งชาติ	หน่วยงานราชการ
					2556-2557	รองเรตำรวจ สำนักงานจเรตำรวจ	สำนักงานตำรวจแห่งชาติ	หน่วยงานราชการ
					2546-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน ธุรกิจ สนามบิน และธุรกิจที่ เกี่ยวข้อง
					2560-ปัจจุบัน	ผู้ช่วยผู้บัญชาการตำรวจ แห่งชาติ	สำนักงานตำรวจแห่งชาติ	หน่วยงานราชการ
					2547-ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ ตรวจสอบ	บริษัทหลักทรัพย์ ฟินันเซีย ไซรัส จำกัด	หลักทรัพย์
					ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท กรุงเทพธนาคม จำกัด	บริหารจัดการ
					ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัทหลักทรัพย์ เอสบีไอ ออนไลน์ จำกัด	หลักทรัพย์
					2549-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ไทยโลโพลีอุตสาหกรรมพลาสติก จำกัด	อุตสาหกรรมพลาสติก

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท* (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา (พ.ศ.)	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท	ประเภทธุรกิจ
4. นายประดิษฐ์ ติมกุล กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม กรรมการบริหาร กรรมการ/รองกรรมการ ผู้อำนวยการใหญ่ สายงานบริหารกลาง กรรมการ/รองกรรมการ ผู้อำนวยการใหญ่ สายงานธุรกิจองค์กร ผู้อำนวยการอาวุโส สำนัก ประธานคณะผู้บริหาร	61	- นิติศาสตรบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - ศิลปศาสตรบัณฑิต (รัฐศาสตร์) มหาวิทยาลัยรามคำแหง - Director Certification Program (DCP 29/2003) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)	0.42	ไม่มี	2550-ปัจจุบัน	กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม กรรมการบริหาร กรรมการรองกรรมการ ผู้อำนวยการใหญ่ สายงานบริหารกลาง ผู้อำนวยการอาวุโส สำนัก ประธานคณะผู้บริหาร	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน ธุรกิจ สนามบิน และธุรกิจที่ เกี่ยวข้อง
					2560-ปัจจุบัน	กรรมการ/รองกรรมการ ผู้อำนวยการใหญ่ สายงานธุรกิจองค์กร		
					2556-2562	กรรมการ		
					2555-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท โรงพยาบาลกรุงเทพเชียงใหม่ จำกัด	โรงพยาบาลเอกชน
					2555-2560	กรรมการ	บริษัท ครีวการบินกรุงเทพภูเก็ต จำกัด	การให้บริการครีวการบิน
					2529-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท เปาโลเมดิค จำกัด	โรงพยาบาลเอกชน
					2553-2560	กรรมการ	บริษัท บีเอสซี กูร์เมท์ เฮาส์ จำกัด	ร้านอาหาร
					2550-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท บางกอกแอร์เวย์ส โฮลดิ้ง จำกัด	การถือหุ้นในบริษัทอื่น
					2547-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ไทยปีโตรเลียมเซอร์วิส จำกัด	โกดัง หรือคลังสินค้า
					2547-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด	ให้บริการด้านครีวการบิน
					2547-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเว็ลด์ ไวต์ไฟลท์เซอร์วิส จำกัด	บริการภาคพื้น และการ ให้บริการในลานจอดและ อุปกรณ์ภาคพื้น
					2547-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ดับบลิวเอฟเอสพีจีคาร์โก้ จำกัด	ให้บริการคลังสินค้า

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท* (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา (พ.ศ.)	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท	ประเภทธุรกิจ
					2536-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท สมิตีเวช จำกัด (มหาชน)	โรงพยาบาลเอกชน
					2537-ปัจจุบัน	กรรมการที่ปรึกษาประธานคณะผู้บริหาร	บริษัท กรุงเทพดุสิตเวชการ จำกัด (มหาชน)	โรงพยาบาลเอกชน
					2535-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท พาราไดซ์ ซ้อปปี้ง จำกัด	ค้าปลีก
					2536-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ศูนย์การแพทย์ไทย จำกัด (มหาชน)	โรงพยาบาลเอกชน
					2535-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท บางกอกโกลด์เค้นโลฟ จำกัด	สถานบริการด้านการกีฬา
					2535-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ประสิทธิ์พัฒนา จำกัด (มหาชน)	โรงพยาบาลเอกชน
					2561-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท มอร์แดนฟรี จำกัด	จำหน่ายสินค้าปลอดอากร
					ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ลินสโกล จำกัด	ซื้อขายเช่าที่ดิน
					ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท เดอะวัน เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด	วิทยุและโทรทัศน์
5. นางนฤมล น้อยอำ กรรมการ	63	- ปริญญาโท ด้านบริหารธุรกิจ (สาขาการเงินการธนาคาร) มหาวิทยาลัยนอร์ทเท็กซัสสเตต USA - ปริญญาตรีเศรษฐศาสตร์ บัณฑิต (เกียรตินิยม) การเงินและการคลัง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - ประกาศนียบัตร หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิชาการตลาดทุน (ว.ต.ท. 15)	0.0	ไม่มี	ปัจจุบัน	ประธานเจ้าหน้าที่บริหารด้านการเงิน และรักษาการรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่	บริษัท กรุงเทพดุสิตเวชการ จำกัด (มหาชน)	โรงพยาบาลเอกชน
						กรรมการ	สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย	ดูแลบริษัทจดทะเบียน
						กรรมการ	บริษัท สมิตีเวช จำกัด (มหาชน)	โรงพยาบาลเอกชน
						กรรมการ	บริษัท ประสิทธิ์พัฒนา 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
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- หลักสูตรการเมืองการปกครอง ในระบอบประชาธิปไตย สำหรับนักบริหาร รุ่นที่ 13</li> <li>- สถาบันพระปกเกล้า (ปปร.13)</li> <li>- TLCA Leadership Development Program “Enhancing Competitiveness” สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย</li> <li>- Financial Executive Development Program รุ่นที่ 12 The Thai Institute of Banking and Finance for Executives</li> <li>- Director Certification Program (DCP 107/2008)</li> <li>- Successful Formulation &amp; Execution of Strategy (SFE 6/2010) สมาคมส่งเสริมสถาบัน กรรมการบริษัท ไทย (IOD)</li> </ul>						

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท* (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา (พ.ศ.)	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท	ประเภทธุรกิจ
6. นายศรีภพ สารสาส กรรมการ กรรมการอิสระ ประธานกรรมการตรวจสอบ ประธานกรรมการสรรหาและ กำหนดค่าตอบแทน	62	- วิทยาศาสตรบัณฑิต (เทคนิคการแพทย์) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - MBA, University of Southern California - Director Certification Program (DCP 22/2002) - Audit Committee Program (ACP 1/2004) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)	ไม่มี	ไม่มี	2556-ปัจจุบัน	กรรมการอิสระ ประธานกรรมการตรวจสอบ	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน ธุรกิจสนามบิน และธุรกิจที่เกี่ยวข้อง
					2559-2562	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน		
					2562-ปัจจุบัน	ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน		
					2556-ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ ประธานกรรมการตรวจสอบ กรรมการอิสระ	บริษัท สุราษฎร์ธานี จำกัด (มหาชน)	ผลิตแคลเซียมคาร์บอเนต
					2551-2560	กรรมการตรวจสอบ กรรมการอิสระ	บริษัท กรุงเทพดุสิตเวชการ จำกัด (มหาชน)	โรงพยาบาลเอกชน
					2560-ปัจจุบัน	กรรมการ ประธานเจ้าหน้าที่บริหารงานกลาง		
					2551-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ปรุส (2008) จำกัด	อสังหาริมทรัพย์
					2551-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ชันซ์ จำกัด	บริการด้านธุรกิจ
					2551-ปัจจุบัน	ประธานกรรมการตรวจสอบ กรรมการอิสระ	บริษัท เกียรติชนาขนส่ง จำกัด (มหาชน)	บริการด้านการขนส่งทางบก
					2547-ปัจจุบัน	กรรมการตรวจสอบ กรรมการอิสระ	บริษัท แอดวานซ์ อินโฟเมชั่น เทคโนโลยี จำกัด (มหาชน)	บริการเทคโนโลยีสารสนเทศและสื่อสาร

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท* (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา (พ.ศ.)	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท	ประเภทธุรกิจ
7. พลเอกวิจิต ยาทิพย์ <sup>(2)</sup> กรรมการ กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ ประธานกรรมการสรรหาและ กำหนดค่าตอบแทน  หมายเหตุ <sup>(2)</sup> พ้นจากตำแหน่ง กรรมการบริษัท กรรมการตรวจสอบ ประธานกรรมการ สรรหาฯ โดยมีผลวันที่ 6 พฤษภาคม 2562	73	<ul style="list-style-type: none"> <li>- วิทยาศาสตรบัณฑิต โรงเรียนนายร้อยพระจุลจอมเกล้า</li> <li>- วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่น 399</li> <li>- รัฐปศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยกรุงเทพ-ธนบุรี</li> <li>- Director Certificate Program (DCP 105/2008)</li> <li>- Audit Committee Program (ACP 29/2009)</li> <li>- The Role of Chairman Program (RCP 18/2008)</li> <li>- Corporate Governance for Capital Market Intermediarie (CGI 18/2017)</li> <li>- สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)</li> <li>- Leadership Program สถาบันวิทยาการตลาดทุน</li> <li>- Politics and Governance in Democratic Systems for Executive Course สถาบันพระปกเกล้า</li> </ul>	0.0	ไม่มี	2546-2562	กรรมการ	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน ธุรกิจสนามบิน และธุรกิจที่เกี่ยวข้อง
					2556-2562	กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ		
					2559-2562	ประธานกรรมการสรรหา และกำหนดค่าตอบแทน		
					2555-2560	ประธานกรรมการ	บริษัท นิปปอนแพ็ค (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)	ผลิตและจำหน่ายบรรจุภัณฑ์พลาสติก
					2552-2562	กรรมการอิสระ ประธานกรรมการตรวจสอบ	บริษัท ตรีซิกดีไฟฟ์ จำกัด (มหาชน)	ดำเนินธุรกิจด้านสื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์และจัดงานอีเว้นท์
					2549-2562	กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ	บริษัท วนชัยกรุ๊ป จำกัด (มหาชน)	จำหน่ายยางแอสฟัลท์
					2548-ปัจจุบัน	ที่ปรึกษา	บริษัท ทิปโก้แอสฟัลด์ จำกัด (มหาชน)	ผลิตภัณฑ์ยางมะตอย
					2553-2562	กรรมการ	บริษัท ชินเสียนเยอะเป้า จำกัด	หนังสือพิมพ์
					2557-2562	กรรมการอิสระ	บริษัท แม็กกรุ๊ป จำกัด (มหาชน)	ผลิตและจำหน่ายเครื่องแต่งกาย

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท* (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา (พ.ศ.)	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท	ประเภทธุรกิจ
8. นายสรรัตน์ เพ็ญกุล กรรมการ กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ กรรมการกำกับดูแลกิจการ	55	- รัฐประศาสนศาสตร์บัณฑิต บริหารการคลัง จุฬาลงกรณ์ มหาวิทยาลัย - M.B.A. International Banking, Texas A&M International University, U.S.A. - Director Accreditation Program (DAP 30/2004) - Director Certificate Program (DCP 131/2010) - Corporate Governance for Capital Market Intermediarie (CGI 18/2017) - Board That Make a Different (BMD 9/2019) สมาคมส่งเสริมสถาบัน กรรมการบริษัทไทย (IOD)	0.0	ไม่มี	2558-ปัจจุบัน	กรรมการอิสระกรรมการ ตรวจสอบ	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน ธุรกิจ สนามบิน และธุรกิจที่ เกี่ยวข้อง
					2559-ปัจจุบัน	กรรมการกำกับดูแลกิจการ		
					2544-ปัจจุบัน	ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ	บริษัท บริหารสินทรัพย์สุขุมวิท จำกัด	บริหารสินทรัพย์
					ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท โกรอัฟ 2014 จำกัด	ร้านอาหาร
					ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท พาสนุก จำกัด	ร้านอาหาร
					ปัจจุบัน	หุ้นส่วนผู้จัดการ	ห้างหุ้นส่วนจำกัด ธรรมชาติพาสนุก	ร้านอาหาร

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท* (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา (พ.ศ.)	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท	ประเภทธุรกิจ
9. นางอาริญา ปราสาททอง โอสถ <sup>(1)</sup> กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม กรรมการกำกับดูแลกิจการ กรรมการสรรหาและพิจารณา ค่าตอบแทน  หมายเหตุ <sup>(2)</sup> ได้รับแต่งตั้งเป็น กรรมการสรรหาฯ โดยมีผลวันที่ 23 พฤษภาคม 2562	52	- BA in Arts มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ - MBA, National University, USA - TLCA Executive Development Program ของสมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย (EDP 9) - Director Certificate Program (DCP 193/2014) - Corporate Governance for Capital Market Intermediaries (CGI 20/2018) - Board Matters & Trends Program (BMT 6/2018) - Ethical Leadership Program (ELP 14/2018) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)	11.59	นายปราเสริฐ ปราสาททอง โอสถเป็นบิดาของนางอาริญา ปราสาททอง โอสถ นายพุดพิงศ์ ปราสาททองโอสถ เป็นพี่ของนางอาริญา ปราสาททองโอสถ พลตำรวจโท วิสณุ ปราสาททองโอสถ เป็นลูกพี่ลูกน้องของนางอาริญา ปราสาททองโอสถ	2559-ปัจจุบัน	กรรมการ กรรมการกำกับดูแลกิจการ	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน ธุรกิจ สนามบิน และธุรกิจที่เกี่ยวข้อง
					2562-ปัจจุบัน	กรรมการสรรหาและพิจารณา ค่าตอบแทน		
					2555-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ริชเนส แอนด์ เวลต์ จำกัด	น้ำดื่ม
					2555-ปัจจุบัน	กรรมการ	ห้างหุ้นส่วนจำกัด เกาะช่างแอดคอม	ตัวแทนจัดหาที่พัก
					2550-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ตราดสีทอง จำกัด	กิจการค้าส่งพืชผลทางการเกษตร
					2547-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท กรุงเทพลิมูซีน จำกัด	บริการรับ-ส่งผู้โดยสาร
					2541-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท บางกอก แทรเวล คลับ จำกัด	ตัวแทนธุรกิจท่องเที่ยว
					2541-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ไฟไทย ฮอติเคิลส์ จำกัด	ตัวแทนธุรกิจท่องเที่ยว
					2538-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท สมุยแอดคอม จำกัด	ตัวแทนจัดการที่พัก
					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 สิ้นสทกล จำกัด	ซื้อขายเช่าที่ดิน
ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท สมุยปาล์มบีชรอยัลวิ้ง จำกัด	โรงแรม					

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท* (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา (พ.ศ.)	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท	ประเภทธุรกิจ
10. นายอนวัช ลีละวัฒน์วัฒนา กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม กรรมการบริหาร รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ อาวุโส สายงานการเงินและ บัญชี	52	วิทยาศาสตรบัณฑิตเอกพีช ไร่นา มหาวิทยาลัยเกษตร ศาสตร์ - MBA , Cleveland State University - Director Certificate Program (DCP 50/2004) ) - Company Secretary Program (CSP 60/2014) สมาคมส่งเสริมสถาบัน กรรมการบริษัทไทย (IOD)	0.0	ไม่มี	2559-ปัจจุบัน	กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม รองกรรมการผู้อำนวยการ ใหญ่อาวุโส สายงานการเงิน และบัญชี	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน ธุรกิจ สนามบิน และธุรกิจที่ เกี่ยวข้อง
					2557-ปัจจุบัน	กรรมการบริหาร	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	
					2556-2559	เลขานุการบริษัท	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	
					2555-2559	รองรองผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายการเงิน	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	
					2558-2560	กรรมการ	บริษัท บางกอก มีเดีย แอนด์ บรอดคาสติ้ง จำกัด	วิทยุและโทรทัศน์
					2559-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด	ให้บริการด้านครีวการบิน
					2559-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ครีวการบินกรุงเทพสมุย จำกัด	ให้บริการด้านครีวการบิน
					2559-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ครีวการบินกรุงเทพภูเก็ต จำกัด	ให้บริการด้านครีวการบิน
					2559-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท บีเอซี กูร์เมท์ เฮาส์ จำกัด	ร้านอาหาร
					2559-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท กูร์เมท์ ฟรี โม จำกัด	ผลิตและแปรรูปอาหาร
					2559-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวิลด์ ไวด์ไฟลท์เซอร์วิส จำกัด	บริการภาคพื้น และการ ให้บริการในลานจอดและ อุปกรณ์ภาคพื้น
					2561-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท มอร์แดนฟรี จำกัด	จำหน่ายสินค้าปลอด อากร

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท* (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา (พ.ศ.)	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท	ประเภทธุรกิจ
11. นายสมบูรณ์ กิติญาณทรัพย์ <sup>(1)</sup> กรรมการ กรรมการอิสระ กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ประธานกรรมการกำกับดูแลกิจการ กรรมการตรวจสอบ  หมายเหตุ <sup>(2)</sup> ได้รับการแต่งตั้งเป็น กรรมการตรวจสอบ โดยมีผลวันที่ 23 พฤษภาคม 2562	61	- นิติศาสตรบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  - Master of Comparative Laws, TheUniversity of Iowa, U.S.A.  - Director Accreditation Program (DAP 129/2016)  - Corporate Governance for Capital Market Intermediarie (CGI 18/2017)  - Director Certificate Program (DCP 259/2018)  สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)	0.0	ไม่มี	2559-ปัจจุบัน	กรรมการอิสระ ประธานกรรมการกำกับดูแลกิจการ กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน ธุรกิจสนามบิน และธุรกิจที่เกี่ยวข้อง
					2562-ปัจจุบัน	กรรมการตรวจสอบ		
					อดีต - 2562	กรรมการ	บริษัท นอร์ดัน โรส ฟูลไทม์ (ประเทศไทย) จำกัด	ที่ปรึกษากฎหมาย
					ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท แอดไวเคท โซลติง จำกัด	ถือหุ้นในบริษัทอื่น
					2562-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท สมบูรณ์ แอนด์ พาร์ทเนอร์ จำกัด	ที่ปรึกษากฎหมาย
12. นายคริสทอป โคมินิค โรเบิร์ต คลาเรนซ์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ อาวุโส ฝ่ายซ่อมบำรุง อากาศยาน	51	- 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	2559-ปัจจุบัน	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่อาวุโส ฝ่ายซ่อมบำรุงอากาศยาน	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน ธุรกิจสนามบิน และธุรกิจที่เกี่ยวข้อง
					2550-2559	รองผู้อำนวยการใหญ่อาวุโส ฝ่ายช่าง		
					2547-2550	รองผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายช่าง		

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท* (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา (พ.ศ.)	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท	ประเภทธุรกิจ
13. นางจันทร์ทิพย์ ทองกันยา รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สำนักผู้อำนวยการใหญ่ ผู้อำนวยการ ฝ่ายควบคุม คุณภาพองค์กร	44	- ประกาศนียบัตรวิชาชีพ สาขา การโรงแรม สยามธุรกิจ พาณิชยการ	0.0	ไม่มี	2560-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท การบินกรุงเทพ บริการภาคพื้น จำกัด	ให้บริการภาคพื้นบริการ ในลานจอดและอุปกรณ์ ภาคพื้นดิน สนามบินสมุย
					2559-ปัจจุบัน	รองกรรมการผู้อำนวยการ ใหญ่ สำนักผู้อำนวยการ ใหญ่ ผู้อำนวยการฝ่ายควบคุม คุณภาพองค์กร	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน ธุรกิจ สนามบิน และธุรกิจที่ เกี่ยวข้อง
					2557-2558	เลขานุการบริหารสำนัก ผู้อำนวยการใหญ่		
					2538-2557	ผู้จัดการสำนักกรรมการรอง ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่าย ปฏิบัติการ		
14. นายณรงค์ชัย ถนัดช่างแสง <sup>(4)</sup> รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายสนามบิน  หมายเหตุ <sup>(4)</sup> เกษียณอายุการทำงาน โดยมีผลวันที่ 31 สิงหาคม 2562	68	- วิทยาศาสตรบัณฑิต สาขาฟิสิกส์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	0.0	ไม่มี	2557-2562	รองกรรมการผู้อำนวยการ ใหญ่ ฝ่ายสนามบิน	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน ธุรกิจ สนามบิน และธุรกิจที่ เกี่ยวข้อง
					2556-2557	รองรองผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายสนามบิน		
					2552-2555	รองผู้อำนวยการท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ	บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสนามบิน และธุรกิจ ที่เกี่ยวข้อง
					2552	ผู้ช่วยกรรมการผู้อำนวยการ ใหญ่		



ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท* (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา (พ.ศ.)	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท	ประเภทธุรกิจ
15. นายจุลิน กอเจริญวิญ <sup>(5)</sup> รักษาการรองกรรมการ ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายขาย  หมายเหตุ <sup>(5)</sup> เข้าดำรงตำแหน่งเมื่อ วันที่ 1 กันยายน 2562	48	- Diploma, Hotel Management Hotel Management School Les Roche, Switzerland  - Master of Science, Tourism Marketing, University of Surrey, UK	0.0	ไม่มี	2562-ปัจจุบัน	รักษาการรองกรรมการ ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายขาย	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน ธุรกิจ สนามบิน และธุรกิจที่ เกี่ยวข้อง
					2561-2562	ผู้อำนวยการอาวุโส ฝ่ายขาย		
					2557-2561	ผู้อำนวยการฝ่ายขาย-ตลาด ยุโรป อเมริกา ออสเตรเลีย และแอฟริกา		
16. นายพรต เสตสุวรรณ <sup>(6)</sup> รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายพัฒนาธุรกิจ  หมายเหตุ <sup>(6)</sup> พ้นจากตำแหน่งรอง กรรมการผู้อำนวยการ ใหญ่ฝ่ายการตลาด เมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2562 และเข้าดำรง ตำแหน่งรองกรรมการ ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่าย พัฒนาธุรกิจเมื่อ วันที่ 1 กันยายน 2562	57	- Bachelor of Accounting and Management, Benedictine College Kansas, USA  - ปริญญาโทด้านการจัดการ สถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจ ศศินทร์ จุฬาลงกรณ์ มหาวิทยาลัย	0.0	ไม่มี	2562-ปัจจุบัน	รองกรรมการผู้อำนวยการ ใหญ่ ฝ่ายพัฒนาธุรกิจ	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน ธุรกิจ สนามบิน และธุรกิจที่ เกี่ยวข้อง
					2559-2562	รองกรรมการผู้อำนวยการ ใหญ่ ฝ่ายการตลาด		

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการ ถือหุ้นใน บริษัท* (%)	ความสัมพันธ์ทาง ครอบครัวกับ กรรมการหรือ ผู้บริหารรายอื่น	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา (พ.ศ.)	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท	ประเภทธุรกิจ
17. นายวงศ์ อิศรเสนา ณ อยุธยา <sup>(7)</sup> รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายการตลาด หมายเหตุ <sup>(7)</sup> พ้นจากตำแหน่งรอง กรรมการผู้อำนวยการ ใหญ่ฝ่ายขาย เมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2562 และเข้าดำรง ตำแหน่งรองกรรมการ ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่าย การตลาด เมื่อวันที่ วันที่ 1 กันยายน 2562	52	- ปริญญาตรี สาขา Liberal Arts Hampshire College - ปริญญาโท, MBA สถาบันบัณฑิต บริหารธุรกิจศินทร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	0.0	ไม่มี	2562-ปัจจุบัน	รองกรรมการผู้อำนวยการ ใหญ่ฝ่ายการตลาด	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน ธุรกิจ สนามบิน และธุรกิจที่ เกี่ยวข้อง
					2559-2562	รองกรรมการผู้อำนวยการ ใหญ่ฝ่ายขาย		
					2557-2558	ผู้อำนวยการฝ่ายขายประจำ ภูมิภาค-เอเชีย		
					2554-2557	ผู้อำนวยการฝ่ายขาย – ตลาด เอเชีย ส่วนการขายเช่าเหมาลำ และขนส่งสินค้าพัสดุภัณฑ์		

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท* (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา (พ.ศ.)	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท	ประเภทธุรกิจ
18. นางสาวพูลสุข ชีรวาณิชผล รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบัญชีบริหาร	54	- ปริญญาตรี สาขาการเงิน จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - ปริญญาโท สาขาบัญชี - มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย	0.0	ไม่มี	2560-ปัจจุบัน	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบัญชีบริหาร	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน ธุรกิจสนามบิน และธุรกิจที่เกี่ยวข้อง
					2559-2560	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ส่วนบัญชี		
					2554-2558	ผู้อำนวยการ ส่วนบัญชีบริหาร		
					2559-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด	ให้บริการด้านครีวการบิน
					2559-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ครีวการบินกรุงเทพสมุย จำกัด	ให้บริการด้านครีวการบิน
					2559-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ครีวการบินกรุงเทพภูเก็ต จำกัด	ให้บริการด้านครีวการบิน
					2559-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท บีเอซี กูร์เมท์ เฮาส์ จำกัด	ร้านอาหาร
					2559-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท กูร์เมท์ พรีเม่ จำกัด	ผลิตและแปรรูปอาหาร
					2559-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเว็ลด์ ไวด์ไฟลท์เซอร์วิส จำกัด	บริการภาคพื้น และการให้บริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท* (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา (พ.ศ.)	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท	ประเภทธุรกิจ
19. นายนิจพัฒน์ ปิยะพันธ์ <sup>(8)</sup> รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายสนามบิน รักษาการรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายปฏิบัติการภาคพื้น  หมายเหตุ <sup>(8)</sup> เข้าดำรงตำแหน่งรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายสนามบิน เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2562	51	- ประกาศนียบัตร การควบคุมจราจรทางอากาศ ศูนย์ฝึกการบินพลเรือน	0.0	ไม่มี	2560-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท การบินกรุงเทพ บริการภาคพื้นจำกัด	ให้บริการภาคพื้นบริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น ณ สนามบินสมุย
					2562-ปัจจุบัน	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายสนามบิน รักษาการรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายปฏิบัติการภาคพื้น	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน ธุรกิจสนามบิน และธุรกิจที่เกี่ยวข้อง
					2559-ปัจจุบัน	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายปฏิบัติการภาคพื้น		
					2548-2558	ผู้อำนวยการ ฝ่ายปฏิบัติการภาคพื้นดิน		
20. นางสาวอมรรัตน์ คงสวัสดิ์ <sup>(9)</sup> รักษาการรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบริหารเครื่องช่วยการบินและวางแผนฝูงบิน  หมายเหตุ <sup>(9)</sup> เข้าดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2562	54	- ศึกษาศาสตร์ ภาษาอังกฤษ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์	0.0	ไม่มี	2562-ปัจจุบัน	รักษาการรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบริหารเครื่องช่วยการบินและวางแผนฝูงบิน	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน ธุรกิจสนามบิน และธุรกิจที่เกี่ยวข้อง
					2558-2562	ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาผลิตภัณฑ์ ผู้อำนวยการอาวุโส ฝ่ายขนส่งสินค้าและเช่าเหมาลำ		

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท* (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา (พ.ศ.)	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท	ประเภทธุรกิจ
21. นางสาวฉัญญา เนตรประไพ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบริหารทั่วไป	54	- ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขา กฎหมายเศรษฐกิจ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - Corporate Governance for Executives รุ่น 1/2014 (CGE) - Successful Formulation & Executive the Strategy รุ่น 20/2014 (SFE) สมาคมส่งเสริมสถาบัน กรรมการบริษัทไทย (IOD)	0.0	ไม่มี	2559-ปัจจุบัน	รองกรรมการผู้อำนวยการ ใหญ่ ฝ่ายบริหารทั่วไป	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน ธุรกิจ สนามบิน และธุรกิจที่ เกี่ยวข้อง
					2558-2559	รองรองผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบริหาร		
					2554-2557	ผู้อำนวยการ ส่วนประกันภัย และสิทธิประโยชน์		
					2561-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท บางกอกแอร์ เอวิเอชั่น เทรนนิง เซ็น เตอร์ จำกัด	สถาบันฝึกอบรมด้าน ธุรกิจการบิน
					2555-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ครัวการบินกรุงเทพ จำกัด	ให้บริการด้านครัวการบิน

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท* (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา (พ.ศ.)	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท	ประเภทธุรกิจ
22. นางสาวตรีศรัณย์ สีตกะลิน รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ เลขานุการบริษัท	42	- ปริญญาตรี บริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ - ปริญญาโท การท่องเที่ยว มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ - ปริญญาโท, MBA - สถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจ ศศินทร์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - Director Accreditation Program (DAP 138/2017) - Board Reporting Program (BRP 19/2016) - Corporate Governance for Executives (CGE 6/2016) - Company Secretary Program (CSP 70/2016) - Successful Formulation & Execution of Strategy (SFE 26/2016) - สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)	0.0	ไม่มี	2559-ปัจจุบัน	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ เลขานุการบริษัท	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน ธุรกิจสนามบิน และธุรกิจที่เกี่ยวข้อง
					2554-2558	ผู้อำนวยการฝ่ายบริการภาคพื้น	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	
					2561-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท บางกอกแอร์ เอวิเอชัน เทรนนิ่ง เซ็นเตอร์ จำกัด	สถาบันฝึกอบรมด้านธุรกิจการบิน

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท* (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา (พ.ศ.)	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท	ประเภทธุรกิจ
23. นายทองสุข ชมภูนุช รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ส่วนช่างซ่อมบำรุงอากาศยาน	57	- ประกาศนียบัตร ช่างอากาศยาน โรงเรียนจำอากาศยาน	ไม่มี	ไม่มี	2559-ปัจจุบัน	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ส่วนช่างซ่อมบำรุงอากาศยาน	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน ธุรกิจสนามบิน และธุรกิจที่เกี่ยวข้อง
					2532-2559	ผู้อำนวยการอาวุโสฝ่ายซ่อมบำรุงอากาศยาน	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	
24. พลอากาศโท เดชสิทธิ์ เจริญวงศ์ <sup>(10)</sup> รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายปฏิบัติการบิน รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ อาวุโส สายงานปฏิบัติการ  หมายเหตุ <sup>(10)</sup> เข้าดำรงตำแหน่งรอง กรรมการผู้อำนวยการ ใหญ่อาวุโส สายงาน ปฏิบัติการ เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2562	62	- ปริญญาตรี วิศวกรรมอากาศยาน โรงเรียนนายเรืออากาศ	ไม่มี	ไม่มี	2562-ปัจจุบัน	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่อาวุโส สายงานปฏิบัติการ	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน ธุรกิจสนามบิน และธุรกิจที่เกี่ยวข้อง
					2558-ปัจจุบัน	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายปฏิบัติการบิน		
					2555-2558	นักบิน		
					2561-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท บางกอกแอร์ เอวิเอชั่น เทรนนิ่ง เซ็นเตอร์ จำกัด	สถาบันฝึกอบรมด้านธุรกิจการบิน

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการ ถือหุ้นใน บริษัท* (%)	ความสัมพันธ์ทาง ครอบครัวกับ กรรมการหรือ ผู้บริหารรายอื่น	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา (พ.ศ.)	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท	ประเภทธุรกิจ
25. นายไพโรจน์ ฉันทศิลป์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายตรวจสอบภายใน	54	- ปริญญาตรี สาขาบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์	ไม่มี	ไม่มี	2561-ปัจจุบัน	รองกรรมการผู้อำนวยการ ใหญ่ฝ่ายตรวจสอบภายใน	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน ธุรกิจ สนามบิน และธุรกิจที่ เกี่ยวข้อง
					2560-2561	รองกรรมการผู้อำนวยการ ใหญ่ประจำสำนัก ผู้อำนวยการใหญ่	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	
					2544-2559	ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ	บริษัท พรีเมียร์อินเตอร์ลิซซิ่ง จำกัด	ให้เช่ารถยนต์



## 2. รายละเอียดของกรรมการ เจ้าหน้าที่บริหารและผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ ที่ดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการหรือเจ้าหน้าที่บริหารในบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง

รายชื่อกรรมการ	บริษัทฯ	รายชื่อบริษัท														
		บริษัทย่อย													บริษัทร่วม	บริษัทที่เกี่ยวข้อง
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13		
1. นายพุดพิงศ์ ปราสาททองโอสถ	/, E, F	J	J	J	/	J	J	J			J	J	J		J	/
2. นายประดิษฐ์ ทิมกุล	/, D, G, E		/	/	/								/		/	/
3. นายศรีภพ สารสาส	C															/
4. นายอนวัช ลีละวัฒน์วัฒนา	/, E, H		/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/			
5. นางสาวพุดสุข ธีรวานิชย์ผล	K		/	/		/	/	/	/	/	/	/				
6. นางสาวอัญญา เนตรประไพ	K		/											/		
7. นางจันทร์ทิพย์ ทองกันยา	K	/														
8. นายนิจอพัฒน์ ปิยะพันธ์	K	/														
9. พลอากาศโท เดชศรี เจริญวงศ์	K													J		
10. นางสาวตรีศรัณย์ สัตตะกลิน	K													/		

หมายเหตุ:

/ = กรรมการ

// = รองประธานกรรมการ

A = กรรมการตรวจสอบ

B = ประธานกรรมการบริหาร

C = กรรมการอิสระและประธานกรรมการตรวจสอบ

D = ผู้อำนวยการอาวุโส

E = กรรมการบริหาร

F = กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

G = กรรมการรองผู้อำนวยการใหญ่

H = รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่อาวุโส

I = ประธานคณะผู้บริหาร

J = ประธานกรรมการ

K = รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

**บริษัทย่อย**

- |  |   |  |
|--|---|--|
| 1. บริษัท การบินกรุงเทพบริการภาคพื้น จำกัด               | 2. บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด           | 3. บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเว็ลด์ ไซด์ไฟลท์เซอร์วิส จำกัด |
| 4. บริษัท บางกอกแอร์เวย์สโฮลดิ้ง จำกัด                   | 5. บริษัท ครีวการบินกรุงเทพภูเก็ต จำกัด     | 6. บริษัท บีเอซี กูร์เมท์ เฮ้าส์ จำกัด                             |
| 7. บริษัท ครีวการบินกรุงเทพสมุย จำกัด                    | 8. บริษัท เอสเอ เซอร์วิสเสส สจำกัด          | 9. บริษัท บีเอฟเอส คาร์โก้ ดีเอ็มเค จำกัด                          |
| 10. บริษัท กูร์เมท์ พรีเมโม จำกัด                        | 11. บริษัท ครีวการบินกรุงเทพเชียงใหม่ จำกัด | 12. บริษัท มอร์แดนพีรี จำกัด                                       |
| 13. บริษัท บางกอกแอร์ เอวิเอชัน เทรนนิ่ง เซ็นเตอร์ จำกัด |   |  |

**บริษัทร่วม**

14. บริษัท ดับบลิวเอฟเอสฟัจคาร์โก้ จำกัด

**บริษัทที่เกี่ยวข้อง**

15. บริษัท กรุงเทพอุตสาหกรรม จำกัด (มหาชน)

บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

---

เอกสารแนบ 2

รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการของบริษัทย่อย

## 1. รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการของบริษัทย่อย

รายชื่อกรรมการ	บริษัทย่อย													
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1. นายปราเสริฐ ปราสาททองโอสถ				X										
2. นางวัลลีย์ ปราสาททองโอสถ				/										
3. นางสาวสมฤทัย ปราสาททองโอสถ		/	/					X	X					
4. นายประดิษฐ์ ทิมกุล		/	/	/								/		
5. นายพุดพิงศ์ ปราสาททองโอสถ	X	X	X	/	X	X	X			X	X	X		X
6. นายอนวัช ลีละวัฒน์วัฒนา		/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/		/
7. นายประชา เหล่าจำเริญ		/	/		/	/	/			/	/			/
8. พลเอกกมลฤช ศรียะพันธ์			/											
9. นายลินุส คโนเบิล		//			//	//	//			//	//			
10. นางสาวพุดสุข ธีรวานิชย์ผล		/	/		/	/	/	/	/	/	/			/
11. นางสาวอัญญา เนตรประไพ		/											/	
12. พลอากาศโท เดชศรี เจริญวงศ์													X	

รายชื่อกรรมการ	บริษัทย่อย													
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
13. นางสาวตรีศรัณย์ สีดกะดิน													/	
14. นายนิจพัฒน์ ปิยะพันธ์	/													
15. นางจันทร์ทิพย์ ทองกันยา	/													
16. นายสจิวต เจมส์ ซินแคลร์			//					//	//					
17. นายแบร์รี่ แนสเบอร์ก			/											

หมายเหตุ:

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

**บริษัทย่อย**

- |  |   |   |
|--|---|---|
| 1. บริษัท การบินกรุงเทพบริการภาคพื้น จำกัด               | 2. บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด           | 3. บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเว็ลด์ไวด์ไฟลท์เซอร์วิส จำกัด |
| 4. บริษัท บางกอกแอร์เวย์สโฮลดิ้ง จำกัด                   | 5. บริษัท ครีวการบินกรุงเทพภูเก็ต จำกัด     | 6. บริษัท บีเอซี กูร์เมท์ เฮ้าส์ จำกัด                            |
| 7. บริษัท ครีวการบินกรุงเทพสมุย จำกัด                    | 8. บริษัท เอสเอ เซอร์วิสเชส จำกัด           | 9. บริษัท บีเอฟเอส คาร์โก้ ดีเอ็มเค จำกัด                         |
| 10. บริษัท กูร์เมท์ พรีเม่ จำกัด                         | 11. บริษัท ครีวการบินกรุงเทพเชียงใหม่ จำกัด | 12. บริษัท มอร์แดนฟรี จำกัด                                       |
| 13. บริษัท บางกอกแอร์ เอวิเอชัน เทรนนิ่ง เซ็นเตอร์ จำกัด | 14. บริษัท ครีวการบินกรุงเทพดอนเมือง จำกัด  |   |

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. นายไพโรจน์ ฉันทศิลป์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายตรวจสอบภายใน	55	- บัณฑิตบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - ปริญญาโท บริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์	2561-ปัจจุบัน 2560-2561 2544-2560	- รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายตรวจสอบภายใน - รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ประจำสำนักผู้อำนวยการใหญ่ - ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ	- บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) - บริษัท พรีเมียร์อินเตอร์ลิซซิ่ง จำกัด
2. นายสมิทร ฤทธิพิศ ผู้เชี่ยวชาญอาวุโสงานบริหาร ความเสี่ยงและตรวจสอบภายใน ระบบสารสนเทศ	55	- ปริญญาตรี วิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขา สถิติ- คอมพิวเตอร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง - Mini MBA คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	2562-ปัจจุบัน 2558-2562 2556-2558 2551-2556 2541-2550 2537-2540 2534-2536 2531-2533	- ผู้เชี่ยวชาญอาวุโสงานบริหารความเสี่ยงและตรวจสอบภายใน ระบบสารสนเทศ - ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายในและกำกับดูแลการปฏิบัติตาม - นักวิจัยกลยุทธ์ - ผู้อำนวยการฝ่ายสารสนเทศ - ผู้จัดการส่วนพัฒนาระบบ - เจ้าหน้าที่วิเคราะห์ระบบ - เจ้าหน้าที่พัฒนาโปรแกรม - เจ้าหน้าที่วิเคราะห์ระบบ	- บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)       - Automation Workgroup Co.Ltd. - บริษัท มาตรฐานเครื่องอิเล็กทรอนิกส์ จำกัด
3. นายสุชาติ เรือง कुमारย์ ผู้จัดการส่วนตรวจสอบระบบ สารสนเทศภายใน	45	- ปริญญาตรี สาขาเคมี คณะวิทยาศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - ปริญญาโท สาขาวิทยาศาสตร์คอมพิวเตอร์ คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - Mini MBA คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - Digital Marketing Certificate Program มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์	2561-ปัจจุบัน 2560-2560 2559-2560 2554-2558 2554-2554 2548-2553 2544-2547 2543-2543	- ผู้จัดการ-ส่วนตรวจสอบระบบสารสนเทศภายใน - ผู้จัดการ-ส่วนบริการทางธุรกิจ - ผู้จัดการ-ส่วนพันธมิตรและพัฒนารธุรกิจ - นักวิเคราะห์ธุรกิจ-สายการพาณิชย์ (ระดับจัดการ) - นักวิเคราะห์ธุรกิจ-ระบบผู้บริหาร (ระดับจัดการ) - ผู้จัดการ-ส่วนวิเคราะห์ระบบ - ผู้ช่วยผู้จัดการ-ส่วนพัฒนาระบบ - นักวิเคราะห์ระบบอาวุโส	- บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

ชื่อ-นามสกุล / ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	ประสบการณ์ทำงาน		
			ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
			2542-2542	- นักวิเคราะห์ระบบ	- บริษัท เจเอ็มที คอนซัลแทนท์ (ประเทศไทย) จำกัด - บริษัท ไอบีเอ็ม (ประเทศไทย) จำกัด
			2541-2542	- วิศวกรคอมพิวเตอร์	
			2540-2541	- นักพัฒนาระบบ	
4. นายกรรชิต คำแก้ว <sup>(1)</sup> ผู้จัดการด้านความเสี่ยง	42	- ปริญญาตรี มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีมหานคร หลักสูตร วิศวกรรมไฟฟ้า สาขาอิเล็กทรอนิกส์  - ปริญญาโท มหาวิทยาลัย Ballarat, Australia หลักสูตร บริหารจัดการธุรกิจ (MBA)  - ปริญญาโท มหาวิทยาลัย Portsmouth, UK หลักสูตร กลยุทธ์การบริหารคุณภาพแบบองค์รวม (MSc. in Strategic Quality Management)	2556-2562	- ผู้จัดการด้านความเสี่ยง (Risk Management)	- บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
			2556 - 2556	- ผู้จัดการด้านปรับปรุงกระบวนการ (Manager -Process Improvement)	- ธนาคารธนชาต จำกัด (มหาชน)
			2555 - 2555	- ผู้จัดการอาวุโส ด้านระบบการจัดการและการวางแผน (Sr. Manager - Systems Management and Planning)	- บริษัท เอ็มบีเค ฮอสพิทาลิตี้ แมเนจเม้นท์ จำกัด
			2549 - 2553	- Executive – Total Quality Management (Compliance)	- SCICOM (MSC) BERHAD (597426H), Kuala Lumpur, Malaysia
			2545 - 2546	- วิศวกรไฟฟ้า (Electrical Engineer)	- บริษัท พานาโซนิค ออโตโมทีฟ ซิสเต็มส์ ไทยแลนด์ จำกัด
			2545 - 2545	- วิศวกรประกันคุณภาพ (QA Engineer)	- บริษัท เดลต้า อิเล็กทรอนิกส์ ประเทศไทย จำกัด (มหาชน)
5. นางสาว อัจฉริยา ปาลกะวงษ์ ณ อยุธยา ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน	35	- ปริญญาตรี บัญชี มหาวิทยาลัยราชชมงคลกรุงเทพ  - ปริญญาโท จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการ	2562 - ปัจจุบัน	- ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน	- บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
			2556 - 2562	- ผู้จัดการส่วนตรวจสอบภายใน	- บริษัท โกลเด้น แลนด์ เรสซิเดนซ์ จำกัด - บริษัท แคนาดอล กรุ๊ป จำกัด
			2555 - 2556	- ผู้ตรวจสอบภายในอาวุโส	
			2553-2555	- ผู้ตรวจสอบภายใน	



ชื่อ-นามสกุล / ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	ประสบการณ์ทำงาน		
			ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
			2549 – 2553	- ผู้ช่วยผู้ตรวจสอบบัญชี	- บริษัท ไฟร์ชวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอบีเอ เอส จำกัด
6. นางสาวนภรัตน์ หาญพานิช <sup>(2)</sup> เจ้าหน้าที่วิเคราะห์ความเสี่ยง	35	- ปริญญาตรี บัญชี มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ - ปริญญาโท University of Essex หลักสูตร Accounting and Financial Management	2557 – 2562	- เจ้าหน้าที่วิเคราะห์ความเสี่ยง	- บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
			2556–2557	- เจ้าหน้าที่วิเคราะห์สินเชื่อ	- ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)
			2551 –2553	- ผู้ช่วยผู้สอบบัญชี	- บริษัท คีลออกท์ ทัช โรมาตุส ไชยศ สอบบัญชี จำกัด
7. นางสาวปรีณัฐ ศรียานงค์ <sup>(3)</sup> เจ้าหน้าที่วิเคราะห์ความเสี่ยง	33	- ปริญญาตรี บัญชี มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย - ปริญญาโท วิทยาลัยการจัดการ มหาวิทยาลัยมหิดล หลักสูตร Management Strategy	2559 – 2562	- เจ้าหน้าที่วิเคราะห์ความเสี่ยง	- บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
			2557 – 2559	- ผู้ตรวจสอบภายใน	
			2553 – 2556	- ผู้ช่วยผู้ตรวจสอบบัญชีอาวุโส	- บริษัท ไฟร์ชวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอบีเอ เอส จำกัด
8. นางสาวรชดา ลีมหาสุคน ผู้ตรวจสอบภายใน	29	- ปริญญาตรี บริหารธุรกิจบัณฑิต (บัญชีบริหาร) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์	2561 – ปัจจุบัน	- ผู้ตรวจสอบภายใน	- บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
			2556 - 2560	- ผู้ช่วยผู้ตรวจสอบบัญชีอาวุโส	- บริษัท เคทีเอ็มจี ภูมิไชย สอบบัญชี จำกัด
9. นางสาวปัฐมพร สมสกุล ผู้ตรวจสอบภายใน	28	- ปริญญาตรี วิทยาศาสตร์บัณฑิต (สาธารณสุขศาสตร์) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - ปริญญาโท วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต (การกำกับดูแลกิจการ) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	2561 – ปัจจุบัน	- ผู้ตรวจสอบภายใน	- บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
			2557 - 2561	- วิศวกรความปลอดภัย	- บริษัท ทีทีซีแอล จำกัด (มหาชน)

ชื่อ-นามสกุล / ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	ประสบการณ์ทำงาน		
			ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
10. นายทศพร สมบูรณ์พรทวี	28	- ปริญญาตรี บัญชีบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ	2561 – ปัจจุบัน	- ผู้ตรวจสอบภายใน	- บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
ผู้ตรวจสอบภายใน			2557 - 2561	- ผู้ช่วยผู้ตรวจสอบบัญชีอาวุโส	- บริษัท เคทีเอ็มจี ภูมิภาค สอนบัญชี จำกัด

- หมายเหตุ: <sup>(1)</sup> นายครรชิต คำแก้ว ลาออกจากบริษัทฯ โดยมีผลวันที่ 10 พฤศจิกายน 2562  
<sup>(2)</sup> นางสาวกัณต์ หาญพานิช ย้ายไปยังส่วนบัญชีรายได้ ฝ่ายการบัญชี โดยมีผลวันที่ 1 มกราคม 2563  
<sup>(3)</sup> นางสาวปาริณัฐ ศรียานงค์ ลาออกจากบริษัทฯ โดยมีผลวันที่ 12 สิงหาคม 2562

บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

---

เอกสารแนบ 4

รายละเอียดเกี่ยวกับรายการประเมินทรัพย์สิน

-ไม่มี-

บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

---

เอกสารแนบ 5

รายละเอียดอื่นๆ

-ไม่มี-