



แบบแสดงรายการข้อมูล ประจำปี (แบบ 56-1)

---

บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563

## 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 34
	4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ	ส่วนที่ 1 หน้าที่ 43
	5. ข้อพิพาททางกฎหมาย	ส่วนที่ 1 หน้าที่ 65
	6. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น	ส่วนที่ 1 หน้าที่ 66
<b>ส่วนที่ 2</b>	<b>การจัดการและการกำกับดูแลกิจการ</b>	
	7. ข้อมูลหลักทรัพย์และผู้ถือหุ้น	ส่วนที่ 2 หน้าที่ 2
	8. โครงสร้างการจัดการ	ส่วนที่ 2 หน้าที่ 4
	9. การกำกับดูแลกิจการ	ส่วนที่ 2 หน้าที่ 31
	10. ความรับผิดชอบต่อสังคม	ส่วนที่ 2 หน้าที่ 34
	11. การควบคุมภายในและการบริหารจัดการความเสี่ยง	ส่วนที่ 2 หน้าที่ 47
	12. รายการระหว่างกัน	ส่วนที่ 2 หน้าที่ 50
<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

สร้างความแตกต่างในสินค้าและบริการโดยเน้นการสร้าง ความพึงพอใจให้กับลูกค้า สร้างความแข็งแกร่งด้านเครือข่ายเส้นทางบินและขยายพันธมิตร มีประสิทธิภาพในการจัดการและบริหารต้นทุน โดยพัฒนาทบทวนและปรับปรุงคุณภาพสินค้าและการให้บริการอย่างต่อเนื่อง

#### 4. ด้านความรับผิดชอบต่อสังคม

ให้การสนับสนุนและมีส่วนร่วมในการให้บริการและบำเพ็ญประโยชน์ต่อสังคมอย่างต่อเนื่อง

## ความป็นมาของบริษัทฯ

นายแพทย์ปราเสริฐ ปราสาททองโอสถ ได้ก่อตั้งธุรกิจสายการบินขึ้นในปี 2511 โดยจัดตั้งเป็นแผนกการบินของ บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด ซึ่งนายแพทย์ปราเสริฐ ปราสาททองโอสถ เป็นเจ้าของ หลังจากนั้น ในปี 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 กรุงเทพฯ-เกาะสมุย พร้อมกับได้รับรหัสการบินจาก IATA คือรหัสการบิน “PG” ต่อมา ในปี 2537 จึงได้เข้าร่วมในสำนักหักบัญชีของ IATA (IATA Clearing House) และได้เริ่มนำเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72 จำนวน 2 ลำมาใช้ในฝูงบิน

ในปี 2541 บริษัทฯ ได้เริ่มดำเนินการในสนามบินแห่งที่สอง คือ สนามบินสุโขทัย และในปี 2543 ได้เริ่มการบินด้วยเครื่องบิน ไอพ่นซึ่งมีความรวดเร็วและมีจำนวนที่นั่งมากขึ้นเพื่อเพิ่มความจุผู้โดยสารและลดความถี่ของเที่ยวบินลงโดยนำเครื่องบินแบบโบอิง 717-200 ลำแรกมาใช้ในการดำเนินงาน ซึ่งช่วยเพิ่มความสามารถในการปฏิบัติการการบินของบริษัทฯ และลดความถี่ของเที่ยวบินในเส้นทางกรุงเทพฯ-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 2563 บริษัทฯ มีทุนจดทะเบียนจำนวน 2,100,000,000 บาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญจำนวน 2,100,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท และมีทุนชำระแล้วจำนวน 2,100,000,000 บาท

## การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญและรางวัลเกียรติคุณของบริษัทฯ ในช่วงปี 2559 จนถึงปัจจุบัน

ปี	พัฒนาการที่สำคัญและรางวัลเกียรติคุณ
2559	<ul style="list-style-type: none"> <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 สายการบินที่ดีที่สุดของโลก (Top Ten Airline Overall– Worldwide) และอันดับที่ 4 สายการบินที่มีการบริการบนเครื่องยอดเยี่ยมของโลก (Best in Cabin Service – Worldwide) จาก smartraveltrends เอเชีย คอท คอม (SmartTravelAsia.com) เว็บไซต์ท่องเที่ยวชั้นนำของเอเชีย ที่มีการทำสำรวจความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวว่าหลายล้านคนทั่วโลกในหัวข้อ “สุดยอดแบรนด์ท่องเที่ยวประจำปี 2559 (Best in Travel 2016) ในหมวดธุรกิจการท่องเที่ยวและบริการ</li> </ul>

ปี	พัฒนาการที่สำคัญและรางวัลเกียรติคุณ
2560	<ul style="list-style-type: none"> <li>● บริษัทฯ ได้รับรางวัลสายการบินแห่งภูมิภาคยอดเยี่ยมของโลกและรางวัลสายการบินแห่งภูมิภาคยอดเยี่ยมของเอเชีย 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 ดำเนินงานและมีผลการดำเนินงานที่โดดเด่น</li> <li>● บริษัทฯ ได้รับรางวัลสุดยอดแบรนด์ท่องเที่ยวประจำปี 2560 โดย สมาร์ท แทรเวล เอเชีย ได้แก่ รางวัลที่มอบให้ แก่สายการบินที่ดีที่สุด ในโลก (Top Ten Airline Overall – Worldwide) รางวัลที่มอบให้สายการบินที่มีการบริการ บนเครื่องบินที่ดีที่สุด โลก (Top Five Best in Cabin Service – Worldwide) และ รางวัลที่มอบให้สนามบินที่ดีที่สุดในโลก (สนามบินสมุย) (Top Ten Airport Worldwide) ได้รับถึง 3 รางวัลจากสมาร์ททราเวลเอเชียในปีนีซึ่งรางวัล จัดทำโดย SmartTravelAsia.com เว็บไซต์ และนิตยสารท่องเที่ยวออนไลน์ชั้นนำของเอเชีย ที่ทำการสำรวจความ คิดเห็นของนักท่องเที่ยวที่มาจากหลายล้านคนทั่วโลก ในหมวดธุรกิจการท่องเที่ยวและบริการ</li> <li>● บริษัทฯ ได้รับรางวัลสายการ บินระดับภูมิภาคยอดเยี่ยมประจำปี 2560 จากการประกาศรางวัล ทีทีจี ทราเวล อวอร์ดส์ ครั้งที่ 28 รางวัลที่ทีจี ทราเวล อวอร์ดจัดขึ้นเป็นประจำทุกปี เพื่อเป็นเกียรติแก่บุคคลและองค์กรใน อุตสาหกรรมท่องเที่ยวที่มีความ โดดเด่นในประเภทต่างๆ ของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก</li> </ul>
2561	<ul style="list-style-type: none"> <li>● บริษัทฯ ได้รับรางวัลจาก สมาร์ท แทรเวล เอเชีย (Smart Travel Asia) จำนวน 2 รางวัล คือ รางวัลที่มอบให้ แก่สายการบินที่ดีที่สุด ในโลก (Top Ten Airline Overall – Worldwide) และรางวัลที่มอบให้สายการบินที่มีการ บริการบนเครื่องบินที่ดีที่สุด ในโลก (Top Ten Best in Cabin Service – Worldwide)</li> <li>● บริษัทฯ ได้รับรางวัลจากทริปแอดไวเซอร์ จำนวน 2 รางวัล คือสายการบินยอดเยี่ยมในภูมิภาคเอเชีย และสาย การบินที่มีที่นั่งชั้นประหยัดยอดเยี่ยมในภูมิภาคเอเชีย</li> <li>● บริษัทฯ ได้รับรางวัลจากการประกาศผลรางวัล สกายแทร็กซ์ เวิลด์ แอร์ไลน์ อวอร์ด ประจำปี 2561 จำนวน 2 รางวัล คือสายการบินภูมิภาคที่ดีที่สุด ในโลก และสายการบินภูมิภาคที่ดีที่สุด ในเอเชีย</li> <li>● บริษัทฯ ได้รับรางวัลจาก ทีทีจี ทราเวล อวอร์ด คือ สายการบินธุรกิจยอดเยี่ยมประจำปี 2561</li> <li>● บริษัทฯ ได้รับรางวัลจากงาน Thailand’s Smart Awards 2561 คือรางวัลองค์กรที่มีความโดดเด่นด้านการ บริหารงาน และจัดการธุรกิจยอดเยี่ยม</li> <li>● บริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับเป็นอันดับที่ 5 ของสายการบินตรงต่อเวลาที่สุดในโลก และได้รับการจัดอันดับ เป็นอันดับที่ 2 ของสายการบินที่ตรงต่อเวลาที่สุดในโลกในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก จากโอเอจี 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> </ul>

ปี	พัฒนาการที่สำคัญและรางวัลเกียรติคุณ
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• บริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับเป็นสายการบินตรงต่อเวลาที่สุดในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก 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 ได้รับรางวัลที่อบอุ่นสายการบินที่มีการบริการบนเครื่องที่ดีที่สุดในโลก (Top Ten Best in Cabin Service - Worldwide) จากการจัดอันดับแบบสำรวจความคิดเห็น สุดยอดแบรนด์ท่องเที่ยวประจำปี 2562 โดย สมาร์ท แทรเวล เอเชีย</li> </ul>
2563	<ul style="list-style-type: none"> <li>• รางวัล Thailand Best Employer Brand Awards 2020 (Airline &amp; Aviation) จากสถาบันด้านการบริหารทรัพยากรบุคคล (World HRD Congress)</li> </ul>

### ภาพรวมการประกอบธุรกิจ

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

บริษัทฯ ดำเนินงานผ่านศูนย์ปฏิบัติการการบินหลัก 3 แห่ง คือ สนามบินสุวรรณภูมิที่กรุงเทพฯ สนามบินสมุยที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี ซึ่งเป็นสนามบินที่บริษัทฯ เป็นเจ้าของและดำเนินการเอง และสนามบินเชียงใหม่

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

## ในปี 2563 บริษัทฯ ได้ดำเนินธุรกิจตามกลยุทธ์ ซึ่งประสบความสำเร็จในหลายด้าน สรุปได้ดังนี้

### เครือข่ายการบิน

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

ในปีนี้ บริษัทฯ ได้เพิ่มปริมาณการผลิตผู้โดยสาร ทั้งนี้เพื่อรองรับเครือข่ายเส้นทางบินที่เพิ่มขึ้นในภูมิภาค และตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารในเส้นทางนั้นๆ

### ตารางแสดงจำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นปี 2563 และปี 2562

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

- การเปิดเส้นทางบินและการเพิ่มความถี่เที่ยวบิน

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

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



เส้นทางบิน	จำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์
<b>การเพิ่มความถี่เที่ยวบิน</b>	
กรุงเทพฯ-สมุย ไปและกลับ	79
กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ไปและกลับ	25
กรุงเทพฯ-ภูเก็ต ไปและกลับ	25
กรุงเทพฯ-ลำปาง ไปและกลับ	21
กรุงเทพฯ-สุโขทัย ไปและกลับ	14
กรุงเทพฯ-กระบี่ ไปและกลับ	14
กรุงเทพฯ-ตราด ไปและกลับ	7
สมุย-ภูเก็ต ไปและกลับ	2
ภูเก็ต-อุตะเถา ไปและกลับ	3
ภูเก็ต-หาดใหญ่ ไปและกลับ	7

#### ยกเลิกเที่ยวบิน

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

#### การพัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการ

- ห้องรับรองผู้โดยสารที่สนามบิน

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

**ความร่วมมือจากสายการบินพันธมิตร**

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

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

ทั้งนี้การเข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วมแบบ Code Share Agreement เป็นการเพิ่มปริมาณผู้โดยสารในเครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ และช่วยขยายเครือข่ายเส้นทางการบินให้ครอบคลุมจุดหมายปลายทางต่างๆ ทั้งทวีปยุโรป ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ตะวันออกกลาง ประเทศออสเตรเลีย เป็นต้น

**การเข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Sharing)**

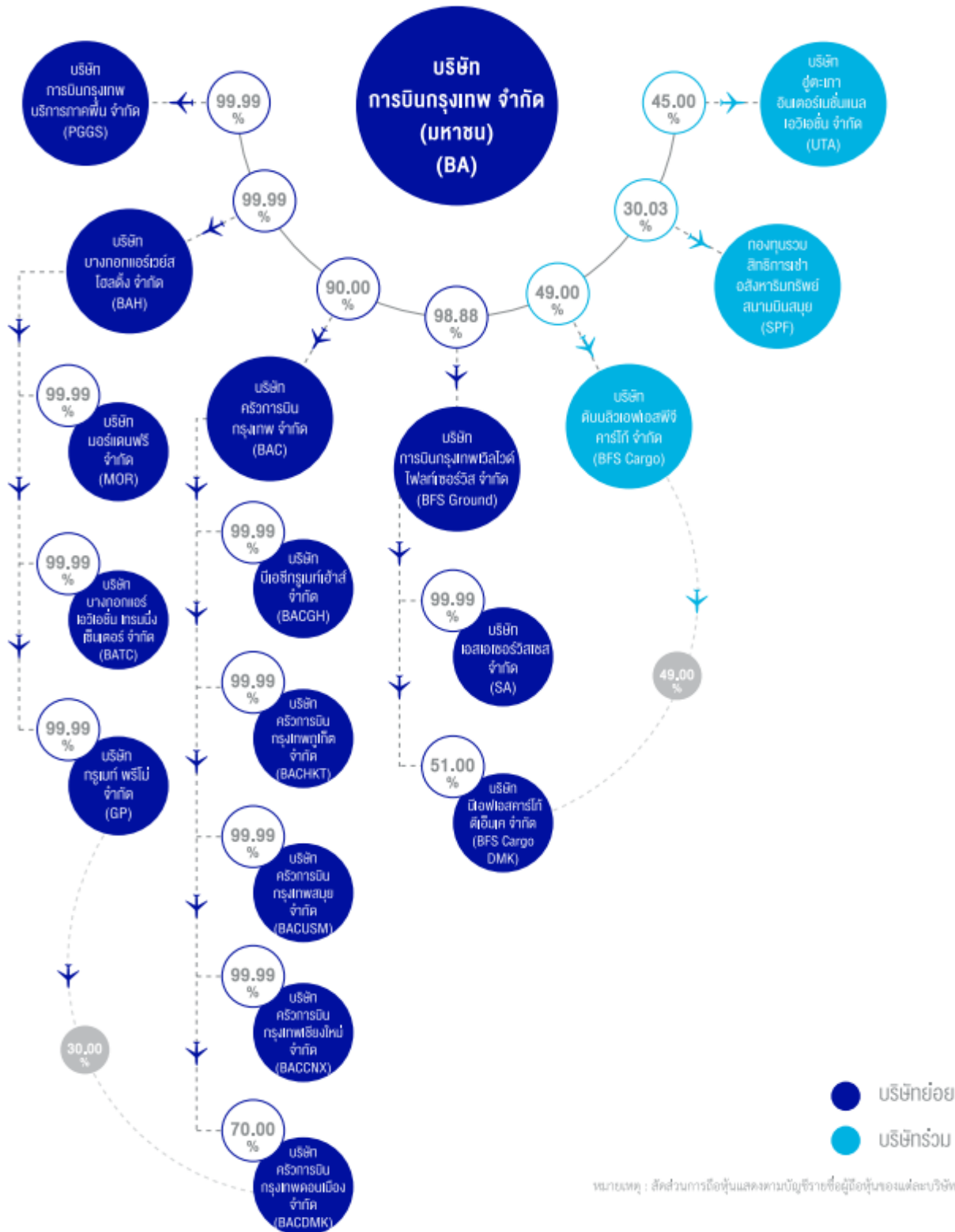
ปี	สายการบิน
2550	<ul style="list-style-type: none"> <li>การบินไทย</li> </ul>
2552	<ul style="list-style-type: none"> <li>สายการบินแอร์เบอร์ลิน *</li> <li>สายการบินเอทิฮัดแอร์เวย์ส</li> <li>สายการบินแอร์ฟรานซ์</li> </ul>
2553	<ul style="list-style-type: none"> <li>สายการบินอีวีเอแอร์</li> </ul>
2554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

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

\* ยกเลิกความตกลงเที่ยวบินร่วมแบบ Code Share Agreement ในเดือนตุลาคม 2560

\*\* ปิดกิจการ เมื่อปลายปี 2562

## โครงสร้างการถือหุ้นของบริษัท บริษัทย่อย บริษัทร่วม และสัดส่วนการถือหุ้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563



**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 เซอร์วิสเชส 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 กูร์เม่ต์ 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 กูร์เม่ต์ พรีเม่ จำกัด <sup>(3)</sup>	การผลิตและแปรรูปอาหาร	115.75	99.99
12. บริษัท มอร์แคนพรี จำกัด <sup>(3)</sup>	ร้านค้าปลอดภาษี	20.00	99.99
13. บริษัท บางกอกแอร์ เอวิเอชั่น เทรนนิงเซ็นเตอร์ 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	9,208.10	30.03
3. บริษัท อุตะภา อินเตอร์เนชั่นแนล เอวิเอชั่น จำกัด	กิจการสนามบิน	4,500.0	45.00

- หมายเหตุ : (1) ถือหุ้นโดยบริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวิลด์ ไซด์ไฟลท์เซอร์วิส จำกัด
- (2) ถือหุ้นโดยบริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด
- (3) ถือหุ้นโดยบริษัท บางกอกแอร์เวย์ส โฮลดิ้ง จำกัด
- (4) ถือหุ้นโดยบริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด และ บริษัท กูร์เมท์ ปรี่ โม จำกัด ในสัดส่วน 70:30

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

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

\*ปี 2563 ไม่รวมรายได้ดอกเบี้ย เนื่องจากมีการจัดกลุ่มรายการใหม่เพื่อแสดงเป็นรายได้ทางการเงิน

## 2. ลักษณะผลิตภัณฑ์และบริการ

ผลิตภัณฑ์หรือบริการของบริษัทฯ สามารถแบ่งออกเป็นธุรกิจหลักและกลุ่มธุรกิจ ดังนี้

### 1. ธุรกิจสายการบิน

- การให้บริการเที่ยวบินแบบประจำ

บริษัทฯ ให้บริการเที่ยวบินแบบประจำโดยเป็นการให้บริการแบบเต็มรูปแบบ โดยมุ่งเน้นการให้บริการระดับพรีเมียมแก่กลุ่มผู้โดยสารที่ใช้บริการสายการบินเพื่อการท่องเที่ยวและเพื่อวัตถุประสงค์ทางธุรกิจ

#### เครือข่ายเส้นทางการบิน

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

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



*เครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ*

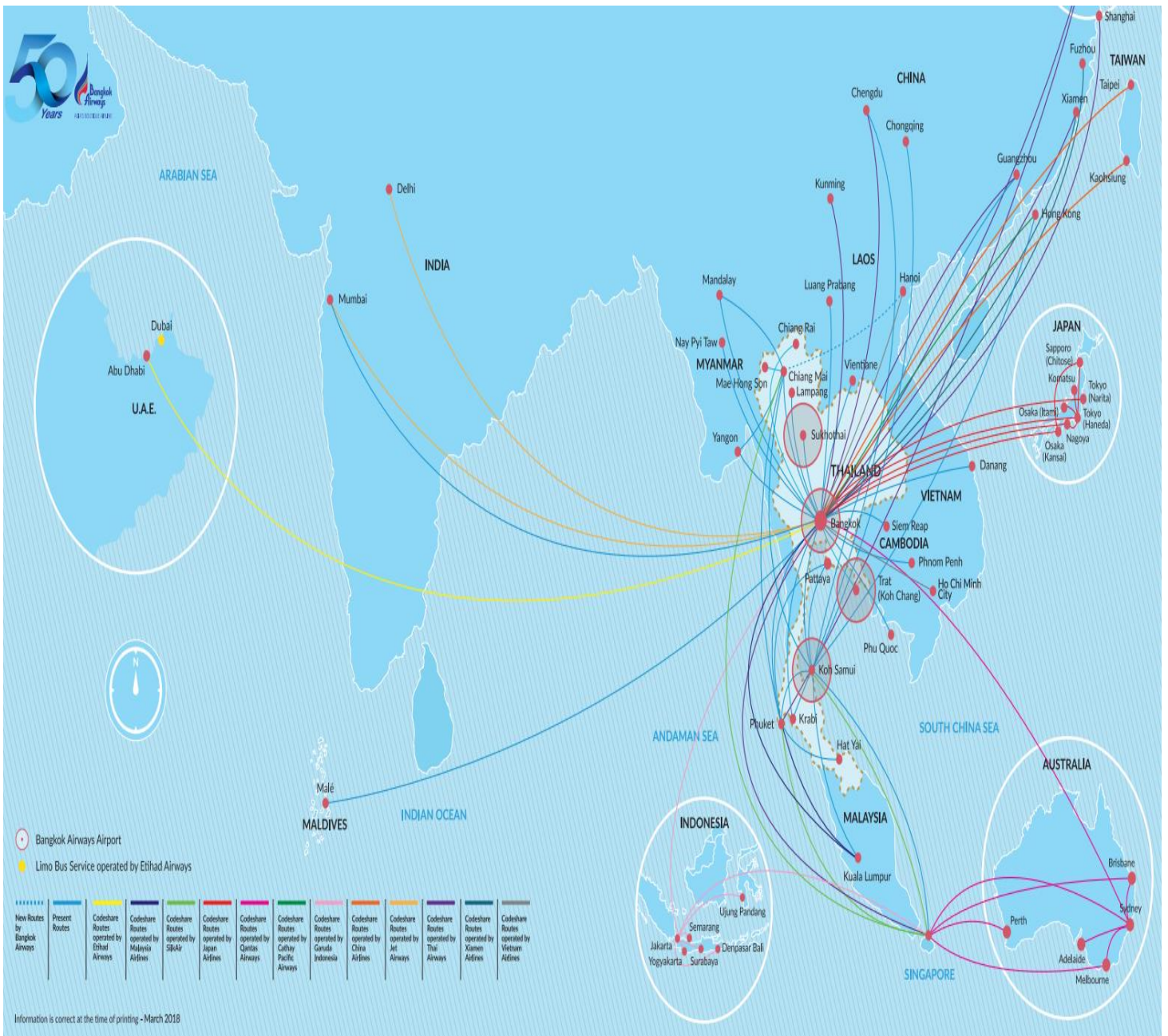
แผนที่ดังต่อไปนี้ แสดงถึงเครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ ณ วันที่ 31 ธันวาคม

2563



เครือข่ายเส้นทางการบินส่วนขยายของบริษัทฯ ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ

แผนที่ดังต่อไปนี้ แสดงถึงเครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 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 28 สายการบิน

- การดำเนินงานของสายการบิน

1. เครื่องบิน และการใช้เครื่องบิน

วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทฯ มีเครื่องบินที่นำมาให้บริการขนส่งผู้โดยสารรวมทั้งสิ้น 39 ลำ โดยมีรายละเอียดดังนี้

แบบเครื่องบิน	จำนวนเครื่องบิน (ลำ)	ภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (ลำ)	ภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (ลำ)	กรรมสิทธิ์ของบริษัทฯ (ลำ)
แอร์บัส เอ 320	9	-	9	-
แอร์บัส เอ 319	15	-	15	-
เอทีอาร์ 72-500	2	-	-	2
เอทีอาร์ 72-600	13	9	-	4
<b>รวมทั้งสิ้น</b>	<b>39</b>	<b>9</b>	<b>24</b>	<b>6</b>

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

## 2. การวางแผนเส้นทางการบิน

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

บริษัทฯ ได้ประสานงานกับกรมการบินพลเรือน ในการยื่นขอสิทธิการบินเพิ่มเติมภายใต้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศฉบับที่มีผลใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันและฉบับใหม่ ทั้งนี้ ความสามารถของบริษัทฯ ที่จะขยายเครือข่ายเส้นทางการบิน เพิ่มจำนวนเที่ยวบินและจำนวนที่นั่งโดยสารขึ้นอยู่กับกรณีที่บริษัทฯ จะสามารถขอรับสิทธิการบินและได้รับจัดสรรเวลาการใช้สนามบิน (Slot) 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 ศูนย์ควบคุมการปฏิบัติการการบินจะควบคุมติดตามเที่ยวบินโดยการใช้ระบบแสดงผลเรดาร์ภาคพื้นอากาศและภาคพื้นดิน การสื่อสารทางระบบวิทยุ ระบบการสื่อสารและรายงานทางอากาศ (Air Communication Addressing and Reporting System) และระบบการสื่อสารแบบเชื่อมโยงข้อมูลจากภาคพื้นอากาศสู่ภาคพื้นดิน (Air-to-Ground Data Link Communications) ซึ่งถ้าหากเกิดเหตุการณ์ผิดปกติศูนย์ควบคุมการปฏิบัติการการบินอาจปรับเปลี่ยนตารางเที่ยวบิน รวมเที่ยวบิน และยกเลิกเที่ยวบินในกรณีจำเป็น

#### 5. ศูนย์ปฏิบัติการการบิน

##### ศูนย์ปฏิบัติการการบินในกรุงเทพฯ และสิ่งอำนวยความสะดวก

บริษัทฯ เชื่อว่ากรุงเทพฯ มีข้อได้เปรียบและเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค ข้อได้เปรียบเช่นนี้ได้แก่การที่กรุงเทพมหานครเป็นประตูสู่ภูมิภาคอินโดจีน ภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง ภูมิภาคเอเชียใต้และประเทศจีนตอนใต้ อีกทั้งกรุงเทพฯ ยังตั้งอยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสมเป็นจุดแวะพักสำหรับเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างทวีปยุโรปกับทวีปเอเชียตอนเหนือ และทั้งทวีปยุโรปและเอเชียตอนเหนือกับจุดบินต่างๆ ในประเทศออสเตรเลียและประเทศนิวซีแลนด์ และภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

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

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

นอกจากนี้บริษัทฯ ได้เช่าที่ดินในสนามบินดอนเมืองเพื่อใช้ในกิจการซ่อมบำรุงอากาศยาน ซึ่งประกอบไปด้วยโรงซ่อมบำรุงอากาศยาน ศูนย์ซ่อมบำรุงใหญ่ชั้น C-Check รวมทั้งยังมีพื้นที่อยู่ในบริเวณติดกันสำหรับการซ่อมอุปกรณ์ต่างๆ ส่วนประกอบของเครื่องบิน หรือวัสดุสำหรับห้องโดยสารภายในเครื่องบินด้วย

### ศูนย์ปฏิบัติการการบินในภาวะสมุย และสิ่งอำนวยความสะดวก

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

ในปี 2540 สนามบินสมุยได้มีการพัฒนาเพื่อรองรับเที่ยวบินต่างประเทศ โดยเพิ่มศุลกากรและหน่วยงานตรวจคนเข้าเมือง พร้อมกับอาคารผู้โดยสารแห่งใหม่ เพื่อรองรับเที่ยวบินเส้นทางใหม่มายังสนามบินรวมถึงการให้บริการที่มีจุดหมายปลายทางยังต่างประเทศ

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

การเติบโตของสนามบินสมุยทำให้ท้องเที่ยวเกาะสมุยเติบโตขึ้นด้วย ปัจจุบันเกาะสมุยเป็นจุดหมายปลายทางที่ได้รับความนิยมจากชาวยุโรป เอเชีย และจากภูมิภาคอื่นๆ

ด้วยขนาดของพื้นที่ทางวิ่ง 2,100 เมตร บริษัทฯ สามารถเพิ่มขนาดของเครื่องบินที่ให้บริการมายังสนามบิน โดยปัจจุบันมีการให้บริการด้วยเครื่องบินแบบ แอร์บัส เอ 319 และ เครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72 ทั้งนี้ สนามบินสมุยยังได้เปิดให้บริการแก่สายการบินอื่นด้วย

สนามบินสมุยได้รับหลายรางวัลในด้านการออกแบบและสถาปัตยกรรม ประกอบด้วยรางวัลด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สนามบิน ได้นำต้นมะพร้าวมาใช้ในการตกแต่ง และการใช้อากาศจากธรรมชาติในระบบการทำความเย็นแบบเปิดในอาคารรับรองผู้โดยสาร

### ศูนย์ปฏิบัติการการบินเชียงใหม่ และสิ่งอำนวยความสะดวก

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

#### 6. การให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำ

การให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำนั้น เป็นการช่วยเสริมอัตราการใช้เครื่องบินและเพิ่มรายได้ของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม การให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำนั้น บริษัทฯ จะคำนึงถึงจำนวนเครื่องบินที่สามารถนำมาให้บริการได้ โดยจะให้ความสำคัญกับการให้บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำก่อน

## 7. การซ่อมบำรุงอากาศยาน

บริษัทฯ มีศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานที่ท่าอากาศยานดอนเมือง ซึ่งได้ไปรับรองให้มีความสามารถทำการซ่อมบำรุงอากาศยาน 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 ความมีประสิทธิภาพในการทำงาน 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 ระบบสมุดคู่มือประวัติ (Operators Technical Log System)
- 7.7 การส่งมอบความสมควรเดินอากาศของอากาศยาน (Transfer of Aircraft Continuing Airworthiness)

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

การซ่อมบำรุงอากาศยาน โดยปกติมีการกำหนดให้มีการซ่อมบำรุงย่อยและซ่อมบำรุงใหญ่ในแต่ละช่วงเวลา หรือแต่ละรอบการบิน หรือแต่ละช่วงของชั่วโมงบินโดยผู้ผลิตเครื่องบิน ซึ่งขึ้นอยู่กับแต่ละประเภทของเครื่องบิน โดยภาพรวมสามารถแบ่งออกตามลักษณะการซ่อมบำรุงอย่างกว้างๆ ได้ดังนี้

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

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

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



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

การซ่อมบำรุงของบริษัทฯ ถูกรับรองจาก กพท ให้ทำการการซ่อมบำรุงอุปกรณ์และส่วนประกอบของเครื่องบิน ยกเว้นการซ่อมบำรุงเครื่องยนต์และอุปกรณ์หลัก และการให้บริการสอบเทียบมาตรฐาน (Calibration) ส่วนใหญ่บริษัทฯ ได้ว่าจ้างให้ผู้ให้บริการกับบริษัทภายนอกเป็นผู้ดำเนินการและต้องเป็นบริษัทที่ได้รับรองและผ่านกระบวนการตรวจสอบตามข้อกำหนดคุณภาพของบริษัทเท่านั้น

นอกจากนี้ ภายใต้สัญญาเช่าเครื่องบินของบริษัทฯ นั้น บริษัทฯ จะได้รับประโยชน์จากการรับประกันและความช่วยเหลือจากผู้ผลิตเครื่องบินผ่านทางผู้ให้เช่าเครื่องบิน

ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้เก็บเงินส่วนอะไหล่คงคลังที่ใช้แล้วหมดไปและที่สามารถใช้หมุนเวียนสลับเปลี่ยนได้ ณ โรงซ่อมบำรุงอากาศยานที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สนามบินดอนเมือง สนามบินสมุยและอื่นๆ

#### 8. สิทธิและประโยชน์จากการได้รับการส่งเสริมการลงทุน

##### กิจการสายการบิน

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

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทฯ ได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุน รวมจำนวน 13 บัตร ซึ่งยังคงได้รับสิทธิประโยชน์ในการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล โดยได้มีการใช้สิทธิประโยชน์สำหรับเครื่องบินไปแล้วจำนวน 28 ลำ จากทั้งหมด 38 ลำ คงเหลือจำนวนเครื่องบินที่สามารถนำเข้าภายใต้สิทธิประโยชน์ดังกล่าว อีก 2 ลำ

## 2. ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน

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

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

- การให้บริการลูกค้าภาคพื้น และการให้บริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น

BFS Ground ให้บริการลูกค้าภาคพื้น และให้บริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้นแก่เที่ยวบินภายในและระหว่างประเทศแบบประจำและเที่ยวบินเช่าเหมาลำ ณ สนามบินสุวรรณภูมิ โดยในการดำเนินงาน BFS Ground ได้ว่าจ้างให้ Worldwide Flight Services Holding S.A. “(WFS)” ให้บริการสนับสนุนการดำเนินงานตามสัญญาสนับสนุนการบริหารการให้บริการกิจการภาคพื้น โดย WFS จะให้บริการเกี่ยวกับการควบคุมและประเมินผลคุณภาพการดำเนินงานบริการ การตลาด และสิ่งอำนวยความสะดวกของ BFS Ground การพัฒนาการควบคุมและวิธีการดำเนินงานที่ดีที่สุดเพื่อลดต้นทุนการดำเนินงาน การบริหารจัดการให้ BFS Ground ดำเนินการตามสัญญาต่างๆ โดยรวมไปถึงสัญญาโครงการอุปกรณ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง และการให้ความช่วยเหลือในการจัดหาใบรับรองในการประกอบอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง

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

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

### 1. การให้บริการลูกค้าภาคพื้น

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

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

## 2. การให้บริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น

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

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

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

### • การให้บริการครัวการบิน

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

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

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

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

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

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

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

#### • การให้บริการคลังสินค้า

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

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

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

ตารางแสดงถึงจำนวนน้ำหนักของสินค้าที่ให้บริการเก็บรักษา และอัตราการใช้งาน

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

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 BFS Cargo มีจำนวนลูกค้ายากกว่า 80 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 ได้ดำเนินการขยายสนามบินสมุย เพื่อให้มีขีดความสามารถที่จะรองรับการบริการผู้โดยสารเพิ่มขึ้น

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

สนามบินสมุยสามารถรองรับเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-500/72-600 เครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 319 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 ตกลงที่จะเป็นผู้รับผิดชอบในบรรดาค่าใช้จ่ายสำหรับการรักษาสภาพแวดล้อม โดยรวมของทรัพย์สินที่เช่าและสนามบินสมุยให้อยู่ในสภาพที่ดี และรับผิดชอบในการจัดให้มีกิจกรรมด้านการตลาดที่จำเป็น

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

รายได้หลักที่ได้รับจากการดำเนินงานสนามบินสมุยมาจากค่าบริการผู้โดยสารขาออกที่เรียกเก็บจากผู้โดยสารขาออก ค่าบริการในการลงจอดอากาศยาน ค่าบริการที่จอดอากาศยาน และค่าบริการภาคพื้นดิน ที่เรียกเก็บจากสายการบินอื่นๆ ที่เข้ามาใช้ บริการสนามบินสมุย รวมถึงรายได้จากการให้เช่าพื้นที่ในเชิงพาณิชย์ในสนามบินสมุย

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

- **สนามบินตราด**

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

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

- **สนามบินสุโขทัย**

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

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

### 3. การตลาดและภาวะการแข่งขัน

#### นโยบายการตลาด

- การยกระดับประสบการณ์การใช้บริการของผู้โดยสาร

บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะยกระดับประสบการณ์การใช้บริการของผู้โดยสาร ด้วยการให้บริการระดับพรีเมียมและมีคุณภาพ รวมถึงการให้บริการห้องพักรับรองผู้โดยสารที่สนามบินโดยไม่เสียค่าใช้จ่าย การให้บริการด้วยความเป็นมิตร และการให้บริการที่เน้นความใส่ใจในผู้โดยสาร การใช้เครื่องบินที่มีอายุการใช้งานต่ำ และการให้บริการในจุดหมายปลายทางอันเป็นแหล่งวัฒนธรรม และสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ

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

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

- การโฆษณาและการส่งเสริมการขาย

บริษัทฯ เชื่อว่าการที่ประเทศไทยเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยม บริษัทฯ มีนโยบายทางการตลาดโดยให้ความสำคัญกับวัฒนธรรมไทยอันเป็นเอกลักษณ์ที่ดึงดูดใจ รวมถึงการต้อนรับนักท่องเที่ยวอย่างมีไมตรีด้วยมนุษยสัมพันธ์อันดีของคนไทย โดยบริษัทฯ มีความมุ่งหมายที่จะเสริมสร้างภาพลักษณ์ให้ดีขึ้นและสร้างชื่อเสียงที่โดดเด่นในด้านคุณภาพการให้บริการแก่ผู้โดยสาร

ค่าใช้จ่ายทางการตลาดของบริษัทฯ เป็นค่าใช้จ่ายในการโฆษณาและประชาสัมพันธ์สื่อต่างๆ รวมทั้งการสนับสนุนกิจกรรมของบริษัทท่องเที่ยวและตัวแทนการท่องเที่ยวเป็นหลัก โดยส่วนใหญ่บริษัทฯ จะโฆษณาผ่านช่องทางอินเทอร์เน็ต บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ สื่อสังคมออนไลน์ งานแสดงสินค้าทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ แผ่นป้ายโฆษณากลางแจ้งหนังสือพิมพ์ และโทรทัศน์ และ การโฆษณาทางวิทยุ

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

- **การกำหนดราคาและการบริหารจัดการรายได้**

จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการและค่าบัตรโดยสารที่เรียกเก็บมีผลต่อธุรกิจของบริษัทฯ บริษัทฯ ได้ติดตั้งระบบการบริหารจัดการรายได้เพื่อเพิ่มรายได้ในแต่ละเที่ยวบินให้เหมาะสม ทั้งนี้ การบริหารจัดการรายได้เป็นกระบวนการที่ใช้ในการคำนวณราคาบัตรโดยสารและจำนวนที่นั่งผู้โดยสารที่มีอยู่สำหรับผู้โดยสารชั้นธุรกิจและผู้โดยสารชั้นประหยัด เพื่อเพิ่มรายได้จากการขายบัตรโดยสารให้สูงที่สุด บนพื้นฐานของพฤติกรรมทางด้านอุปสงค์ที่คาดการณ์ไว้ในแต่ละตลาด

จากการใช้ระบบการบริหารจัดการรายได้ในปัจจุบัน บริษัทฯ พยายามที่จะเพิ่มรายได้ให้ได้ในแต่ละเที่ยวบิน โดยการจัดสรรที่นั่งผู้โดยสารที่มีอยู่ตามราคาบัตรโดยสารในแต่ละชั้นเพื่อให้บริษัทฯ ได้รับประโยชน์สูงสุด

บริษัทฯ มีโครงสร้างราคาค่าบัตรโดยสารที่หลากหลายเพื่อที่จะตอบสนองความต้องการในแต่ละกลุ่มตลาด ที่นั่งผู้โดยสารบนเครื่องบินได้ถูกแบ่งออกเป็นชั้นธุรกิจและชั้นประหยัด โดยบริษัทฯ จะกำหนดจำนวนที่นั่งในแต่ละราคาผ่านกระบวนการวิเคราะห์การแข่งขันอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเป็นหนึ่งในกระบวนการในการบริหารจัดการรายได้ การคาดการณ์ล่วงหน้า และการกำหนดราคาที่เหมาะสมที่สุด ทั้งนี้ บริษัทฯ ใช้การคาดการณ์ซึ่งอ้างอิงจากข้อมูลการสำรองที่นั่งในอดีต รวมถึงการสำรองที่นั่งในปัจจุบัน ประกอบกับงานหรือเหตุการณ์ (event) ที่กำลังจะเกิดขึ้นในอนาคต รวมถึงแรงกดดันจากภาวะการแข่งขัน และปัจจัยอื่นๆ ในการกำหนดโครงสร้างราคาค่าบัตรโดยสารเพื่อเพิ่มรายได้สูงสุด

บริษัทฯ ใช้ระบบการบริหารจัดการรายได้ที่พัฒนาขึ้น โดยระบบดังกล่าวนี้ได้ใช้แบบจำลองในการคาดคะเนและกำหนดราคาที่เหมาะสมเพื่อที่จะวิเคราะห์ความสัมพันธ์เชิงเศรษฐศาสตร์ เพื่อการกำหนดจำนวนที่นั่งในแต่ละราคา ซึ่งทำให้บริษัทฯ สามารถเพิ่มรายได้บนขีดความสามารถที่มีอยู่ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ใช้ระบบดังกล่าวทั้งในเส้นทางการบินระหว่างประเทศ และเส้นทางการบินภายในประเทศมาตั้งแต่ปี 2551

บริษัทฯ ใช้นโยบายการตลาดและการขายเพื่อเป็นการเพิ่มรายได้ในการขนส่งผู้โดยสารสูงสุดดังนี้

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

เช่นเดียวกับสายการบินส่วนใหญ่ บริษัทฯ รับสำรองที่นั่งมากกว่าจำนวนที่นั่งโดยสารในบางเที่ยวบินเพื่อทดแทนในกรณีที่ผู้โดยสารได้สำรองที่นั่งแล้วแต่ไม่ได้เดินทาง โดยอัตราส่วนของการสำรองที่นั่งในลักษณะดังกล่าวแตกต่างกันไปในแต่ละเส้นทางการบินและขึ้นอยู่กับอัตราส่วนในอดีตของปริมาณผู้โดยสารที่สำรองที่นั่งแต่ไม่ได้เดินทาง และกรณีการยกเลิกบัตรโดยสารล่าช้า



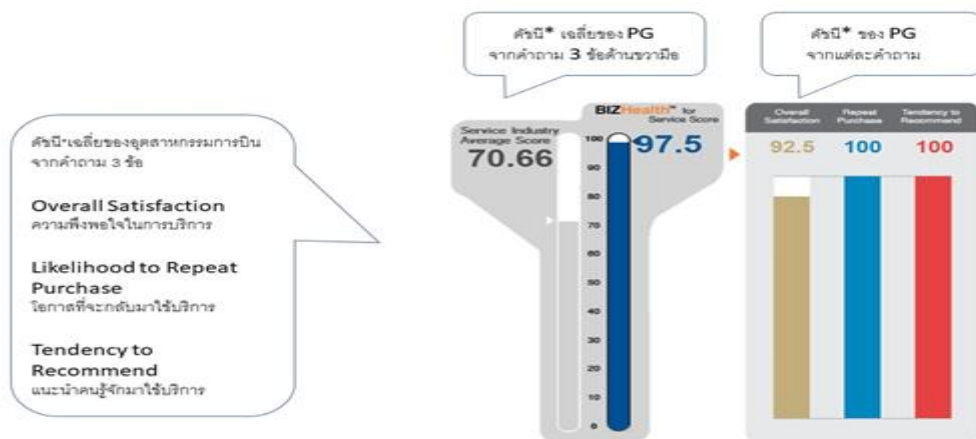
- **การรักษาลูกค้าประจำโดยโปรแกรม FlyerBonus**

ตั้งแต่มีการจัดตั้งโปรแกรมสะสมไมล์ (Frequent Flyer Program) ของบริษัทฯ ในชื่อ “FlyerBonus” ในปี 2548 โปรแกรมดังกล่าว ก็มีบทบาทสำคัญในการดำเนินกลยุทธ์ทางการตลาดของบริษัทฯ และเป็นหนึ่งในวิธีการพื้นฐานในการสร้างและรักษาลูกค้าของบริษัทฯ โปรแกรม FlyerBonus ของบริษัทฯ ประกอบด้วยสมาชิกสองระดับ อันได้แก่ สมาชิกระดับธรรมดา และสมาชิกระดับพิเศษ โดยสมาชิกระดับพิเศษเป็นสมาชิกที่มาจากการเชิญเชิญของบริษัทฯ เท่านั้น ทั้งนี้ โปรแกรมสะสมไมล์จะสนับสนุนความซื่อมั่นให้แก่ลูกค้าในการใช้บริการของบริษัทฯ การแลกเปลี่ยนโดยสารจะช่วยส่งเสริมให้ลูกค้าใช้บริการของบริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ สมาชิกสามารถสะสม ไมล์ได้จากเที่ยวบินของบริษัทฯ และจากเที่ยวบินของสายการบินภายใต้ความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) ในกิจกรรมส่งเสริมการขายของโปรแกรม FlyerBonus บริษัทฯ จะเพิ่มคะแนนสะสมให้สองหรือสามเท่าในบางครั้งเพื่อส่งเสริมเส้นทางการบินใหม่ของบริษัทฯ คะแนนสะสมไมล์สามารถแลกเปลี่ยนโดยสาร โดยไม่เสียค่าใช้จ่าย หรือแลกเปลี่ยนเป็นส่วนลด หรือยกระดับชั้นโดยสารในเที่ยวบินของบริษัทฯ หรือแลกเปลี่ยนสินค้าที่ขายบนเที่ยวบิน ทั้งนี้ โปรแกรม FlyerBonus มีพันธมิตรผู้ประกอบการกิจการเดินทาง ซึ่งรวมถึงสายการบินทั้งหมดตามความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) สถาบันการเงิน บริษัทให้เช่ารถยนต์ และ โรงแรมทั้งในท้องถิ่นและระหว่างประเทศ ทำให้สมาชิกสามารถทำการสะสมไมล์ได้ทุกวันผ่านการจับจ่ายใช้สอยประจำ การเช่ารถยนต์และการเข้าพักในโรงแรม

นอกจากนี้ ฟลายเออร์ โบนัสยังมอบแทนลูกค้าของสายการบินฯ โดยเพิ่มสิทธิประโยชน์ให้กับสมาชิกอย่างต่อเนื่อง อาทิ การมอบส่วนลดและสิทธิประโยชน์จาก โรงแรม ร้านอาหาร และร้านค้าชื่อดังมากกว่า 200 ร้านค้าที่ตั้งอยู่ในเส้นทางต่างๆ ที่สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส รวมถึงโปร โมชั่นพิเศษสะสมคะแนนและแลกรางวัลจากสายการบินฯ และ โปร โมชั่นร่วมกับคู่ค้า

- **กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย**

กลุ่มลูกค้าเป้าหมายของบริษัทฯ ในปัจจุบัน คือ กลุ่มนักท่องเที่ยวเป็นหลัก เนื่องจากประเทศไทยยังคงมีศักยภาพด้านการท่องเที่ยว ประกอบกับการให้บริการห้องพักรับรองผู้โดยสาร โดยไม่เสียค่าใช้จ่าย ถือเป็นจุดเด่นของบริษัทฯ เมื่อเปรียบเทียบกับสายการบินอื่นๆ โดยในอดีตที่ผ่านมา ผู้โดยสารของบริษัทฯ เป็นผู้โดยสารจากต่างประเทศเป็นหลัก และยังคงเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง สำหรับผู้โดยสารภายในประเทศเองมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องและมีศักยภาพที่ดีขึ้น บริษัทฯ จึงได้ดำเนินการขยายตลาดผู้โดยสารภายในประเทศควบคู่กันไปเช่นกัน ทั้งนี้ เพื่อเป็นการใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุดและเป็นการลดความเสี่ยงจากการพึ่งพิงผู้โดยสารจากต่างประเทศ โดยทางบริษัทมีการจัดทำผลสำรวจความพึงพอใจของลูกค้า ประจำปี 2563



\* คะแนนเป็นการคิดจากคะแนนโดยผู้ตอบคำถามแต่ละระดับคะแนนด้วยน้ำหนักที่ต่างกัน คะแนนครั้งนี้จึงไม่เท่ากับคะแนน PG มีคะแนนเฉลี่ยคำถาม 3 ข้อข้างต้น ได้ 97.5 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 หรือบัตรเครดิต

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 ผู้โดยสารจะต้องชำระเงินผ่านบัตรเครดิตหรือบัตรเครดิต ซึ่งช่วยลดความเสี่ยงด้านเครดิตและกระบวนการทางบัญชี และยังช่วยปรับปรุงกระแสเงินสดในการดำเนินงานของบริษัทฯ เนื่องจากธนาคารผู้ให้บริการของบริษัทฯ 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 ทำให้การชำระราคาบัตรโดยสารที่จำหน่ายผ่านผู้แทนจำหน่ายบัตรโดยสารที่ได้รับอนุญาตจากสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศมีการชำระผ่านระบบชำระเงินผ่านทางธนาคารที่ให้บริการบริหารจัดการแก่สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ทั้งนี้ การให้บริการโดยบริษัทตัวแทนการท่องเที่ยวเป็นประโยชน์อย่างยิ่งแก่นักท่องเที่ยวที่ไม่สามารถเข้าถึงอินเทอร์เน็ต และ/หรือไม่สะดวกที่จะใช้บัตรเครดิต โดยเฉพาะในบริเวณพื้นที่ห่างไกลในประเทศไทยหรือประเทศกำลังพัฒนาอื่นๆ

นอกเหนือจากการบริหารจัดการช่องทางการจัดจำหน่ายผ่านระบบจัดจำหน่ายGDS (Global Distribution System) แล้ว ทางบริษัทฯ มีการขายระบบสำรองที่นั่งหลัก (Host System) เป็นระบบ Amadeus Altea เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพความต่อเนื่องในกิจกรรมต่างๆ ที่ทำ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การสนับสนุนการขายผ่านตัวแทนจำหน่ายทั่วโลกที่มีความถูกต้อง 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 17.3 และร้อยละ 9.4 ของต้นทุนรวมในปี 2562 และปี 2563 ตามลำดับด้วยเหตุที่ค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงถือเป็นรายการค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของบริษัทฯ รายการหนึ่งที่มีนัยสำคัญ การปรับเปลี่ยนหรือลดลงของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเพียงเล็กน้อยสามารถส่งผลกระทบต่อทั้งในทางบวกและทางลบต่อค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของบริษัทฯ กรณีที่น้ำมันเชื้อเพลิงขาดแคลนหรือราคาน้ำมันเชื้อเพลิงมีแนวโน้มปรับตัวสูงขึ้นหรือมีภาวะการณ์อื่นๆ ที่อาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจการบินบริษัทฯ อาจต้องลดเที่ยวบินแบบประจำลงในภาวะปกติ

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

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

บริษัทฯ จัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินโดยการซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงจากผู้จัดจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงรายใหญ่ 2 ราย คือ ซัสโก้ดีเซลเลอร์สและ ปตท. เป็นหลักโดยในปี 2563 ปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินของบริษัทฯ มาจากการซื้อน้ำมันเชื้อเพลิง จากซัสโก้ดีเซลเลอร์สในสัดส่วนร้อยละ 56 และจากปตท. ในสัดส่วนร้อยละ 37

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

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

บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าบริษัทฯ จะไม่ประสบเหตุการณ์ที่คล้ายคลึงกัน หรือเหตุการณ์ที่ร้ายแรงกว่าเหตุการณ์ดังกล่าวซึ่งรวมถึงเหตุการณ์ที่มีผู้ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าการคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยของบริษัทฯ จะครอบคลุมความสูญเสียหรือความเสียหายจากอุบัติเหตุหรือเหตุการณ์ใดๆ ในอนาคตได้อย่างเพียงพอ

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

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทฯ ได้ทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) กับสายการบินจำนวน 28 สายการบิน บริษัทฯ มีรายรับจากสายการบินอื่นตามความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) บริษัทฯ คาดการณ์ว่า บริษัทฯ ต้องพึ่งพาความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) มากขึ้น อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่า บริษัทฯ จะไม่ได้รับผลกระทบในทางลบจากการเปลี่ยนแปลงใดๆ ในอนาคตในความสัมพันธ์กับสายการบินที่บริษัทฯ ได้ทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) ด้วย นอกจากนี้ความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) บางฉบับ อาจถูกยกเลิกได้โดยไม่ต้องมีเหตุแห่งการเลิกสัญญาเกิดขึ้น หากคู่สัญญาฝ่ายที่ต้องการเลิกสัญญาแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรให้แก่ คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 30 วัน หรือสัญญาอาจถูกยกเลิกได้ทันทีหากเกิดเหตุแห่งการเลิกสัญญาขึ้น ทั้งนี้ การที่สัญญาสิ้นสุดลง โดยที่ไม่ได้มีการคาดการณ์มาก่อนหรือการที่สัญญาสิ้นสุดลงก่อนกำหนดระยะเวลาอาจก่อให้เกิดผลกระทบในทางลบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

### 1.4 ภาวะการแข่งขันที่รุนแรงในอุตสาหกรรมการบินและการแข่งขันจากการคมนาคมขนส่งในรูปแบบอื่น อาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

บริษัทฯ ต้องประสบกับปัญหาการแข่งขันที่สูงทั้งในเส้นทางการบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ สายการบินต่างแข่งขันกันในเรื่องระดับราคาค่าบัตรโดยสาร จำนวนเที่ยวบิน ความน่าเชื่อถือของการบริการ ภาพลักษณ์ของสายการบิน สิ่งอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร โปรแกรมสะสมไมล์ (Frequent Flyer Program) ตลอดจนความพร้อมและความสะอาดสบายของบริการอื่นๆ นอกจากนี้สายการบินบางแห่งที่เป็นคู่แข่งของบริษัทฯ นั้น มีขนาดใหญ่กว่าอาจมีชื่อเสียงและทรัพยากรทางการเงินมากกว่า และมีความสามารถในการช่วงชิงส่วนแบ่งตลาดในตลาดสำคัญซึ่งรวมถึงเส้นทางการบินภายในประเทศได้ดีกว่า บริษัทฯ สายการบินเหล่านั้นอาจมีความสามารถในการให้บริการในเส้นทางการบินบางเส้นทางที่ไม่ได้กำไรเป็นเวลานานกว่าที่ 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 73.3 ร้อยละ 66.6 และร้อยละ 55.2 ของรายได้รวมตามงบการเงินรวมของบริษัทฯ ในปี 2561 ปี 2562 และปี 2563 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 ซึ่งมีรายงานความรุนแรงเกิดขึ้นในหลายพื้นที่ของกรุงเทพฯ รวมถึงโรคระบาด โดยธุรกิจของบริษัทฯ จะได้รับผลกระทบในทางลบจากสถานการณ์ใดๆ ที่ทำให้ประเทศไทยในฐานะที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวมีความน่าสนใจลดลง ทั้งนี้บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าบริษัทฯ จะสามารถใช้มาตรการป้องกันเพื่อที่จะบรรเทาผลกระทบในทางลบที่อาจเกิดขึ้นต่อการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ นอกจากนี้ เนื่องจากนักท่องเที่ยวจากความตกลงรับขนส่งผู้โดยสารระหว่างสายการบิน (Interline) บางส่วนมาจากทวีปยุโรป ดังนั้นปัจจัยภายนอกในทางลบต่างๆ ซึ่งมีผลกระทบต่อการเดินทางจากทวีปยุโรปอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และ โอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

#### 1.6 บริษัทย่อยและบริษัทร่วม ได้รับสัมปทานเพื่อให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการบินที่สนามบินสุวรรณภูมิ

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

ปี 2561 รายได้จาก BFS Ground และ BAC คิดเป็นร้อยละ 7.8 และร้อยละ 3.8 ของรายรับรวมของบริษัทฯ ปี 2562 ร้อยละ 8.4 และร้อยละ 3.6 ของรายรับรวมของบริษัทฯ และสำหรับปี 2563 คิดเป็นร้อยละ 11.2 และร้อยละ 3.0 ของรายรับรวมของบริษัทฯ ทั้งนี้บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าสัญญาเหล่านี้สัญญาใดสัญญาหนึ่ง หรือหลายสัญญารวมกันจะไม่ถูกยกเลิกก่อนครบกำหนดระยะเวลา และเมื่อครบกำหนดระยะเวลาหรือเมื่อมีการเลิกสัญญาดังกล่าวแล้วหากบริษัทย่อยและบริษัทร่วมไม่สามารถต่อหรือขยายอายุสัญญาได้ บริษัทย่อยและบริษัทร่วมจะไม่มีสิทธิในการประกอบกิจการที่เกี่ยวข้องภายใต้สัญญาดังกล่าวได้ ซึ่งจะทำให้บริษัทฯ สูญเสียกระแสรายได้จากกิจการดังกล่าว และจะนำมาซึ่งผลกระทบในทางลบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และ โอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

#### 1.7 การปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบทางด้านสิ่งแวดล้อมอาจจะส่งผลกระทบการดำเนินงานทั้งในปัจจุบันและอนาคตของบริษัทฯ และทำให้บริษัทฯ มีต้นทุนเพิ่มขึ้น

ธุรกิจสายการบินถูกกำกับดูแลโดยกฎหมายและระเบียบทางด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งมีแนวโน้มว่าจะมีความเข้มงวดมากขึ้นในอนาคต กฎหมายและระเบียบทางด้านสิ่งแวดล้อมเข้ามากำกับดูแลในส่วนที่เกี่ยวข้องกับมลภาวะทางเสียงที่เกิดจากเครื่องบิน การใช้และครอบครองวัตถุดิบอันตราย การปล่อยก๊าซของเสีย การกำจัดสิ่งเจือปนในสิ่งแวดล้อม และอื่นๆ โดยประเทศต่างๆ ได้ออกคำสั่งที่เกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม และกฎระเบียบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับมลภาวะทางเสียงและการปล่อยก๊าซของเสียที่เกิดจากเครื่องบิน

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

#### 1.8 ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงของบริษัทฯ จะเพิ่มขึ้นตามอายุของฝูงบิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 อายุโดยเฉลี่ยของเครื่องบินของบริษัทฯ คือ 11.2 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 และอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

ปัจจัยอื่นๆ ที่อาจส่งผลกระทบต่อกลยุทธ์ทางธุรกิจของบริษัทฯ รวมถึง

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

ปัจจัยดังกล่าวข้างต้นหลายปัจจัยนั้นอยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัทฯ ดังนั้นบริษัทฯ จึงไม่สามารถรับประกันได้ว่า บริษัทฯ จะสามารถขยายธุรกิจในตลาดที่ให้บริการอยู่ได้สำเร็จ หรือสามารถสร้างตลาดใหม่ขึ้นมาได้ ซึ่งความล้มเหลวในการปรับใช้กลยุทธ์ทางธุรกิจของบริษัทฯ อาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ



### 1.11 ความสามารถในการกำหนดค่าโดยสารของบริษัทฯ ถูกจำกัดอัตราค่าโดยสารขั้นสูงที่กำหนดโดยรัฐบาล

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

### 1.12 ความผันผวนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

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

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

### 1.13 บริษัทฯ เผชิญกับความเสียหายบางประการที่ไม่ได้ทำประกันภัยไว้ และอาจเผชิญกับอุปสรรคในการทำมธรรม์ประกันภัยที่มีเงื่อนไขที่ยอมรับได้ในเชิงพาณิชย์ หรืออาจไม่สามารถจัดหาประกันภัยได้เลย

การประกันภัยเป็นพื้นฐานสำคัญของการดำเนินธุรกิจสายการบินและสนามบิน ทั้งนี้ การก่อการร้าย หรือเหตุการณ์ที่มีผลกระทบในระดับโลกอื่นๆ อาจมีผลทำให้บริษัทฯ ไม่สามารถทำประกันภัยเกี่ยวกับการบินในความเสี่ยงบางประเภท หรืออาจทำประกันภัยได้ในวงเงินประกันภัยที่ลดลง ซึ่งไม่เพียงพอกับจำนวนที่กำหนดโดยผู้ให้เช่าเครื่องบินของบริษัทฯ หรือตามกฎระเบียบของรัฐบาล การที่บริษัทฯ ไม่สามารถทำมธรรม์ประกันภัยในการประกอบธุรกิจโดยทั่วไป หรือในสินทรัพย์บางอย่างของบริษัทฯ ภายใต้เงื่อนไขและข้อกำหนดที่ยอมรับได้ในเชิงพาณิชย์ หรือไม่สามารถทำมธรรม์ประกันภัยได้เลยอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

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

## 2. ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบิน

### 2.1 ในช่วงภาวะเศรษฐกิจชะลอตัว อุตสาหกรรมการบินมีแนวโน้มที่จะมีผลประกอบการลดลง

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

### 2.2 ข้อจำกัดของสนามบินในกรุงเทพฯ และสนามบินอื่นๆ ในประเทศไทย อาจทำให้บริษัทฯ ไม่สามารถเพิ่มอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำต่อวัน ปรับปรุงการตรงต่อเวลาของเที่ยวบิน และให้บริการขนส่งทางอากาศอย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพได้

ถึงแม้ว่าโครงสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐานของการบินเชิงพาณิชย์ในประเทศไทยจะมีการพัฒนาขึ้นอย่างมาก โดยมีการเปิดใช้สนามบินสุวรรณภูมิในเดือนกันยายน 2549 และเปิดใช้สนามบินดอนเมืองอีกครั้งสำหรับเที่ยวบินภายในประเทศในเดือนมีนาคม 2550 แต่ทรัพยากรในหลายภาคส่วนของอุตสาหกรรมการบินเชิงพาณิชย์ ซึ่งรวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกของสนามบิน และระบบควบคุมการจราจรทางอากาศยังไม่เพียงพอในการรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว 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 และ โอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯอาจได้รับผลกระทบในทางลบ

### 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 และ โอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ จะได้รับผลกระทบในทางลบ

การระบาดของโรคติดต่อ ซึ่งรัฐบาลของประเทศที่ได้รับผลกระทบจากการระบาดใช้รับมือกับความเสี่ยงที่จะเกิดโรคระบาด อาจทำให้การประกอบธุรกิจของบริษัทฯ ดัดจริตซึ่งอาจส่งผลกระทบในทางลบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และ โอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

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

### 2.4 อุตสาหกรรมการบินอยู่ภายใต้การกำกับดูแลความปลอดภัยและมาตรฐานการบินในระดับสากล

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

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

#### 4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

##### 4.1 ทรัพย์สินถาวรและสินทรัพย์สิทธิการใช้หลักของบริษัทฯและบริษัทย่อย

ทรัพย์สินถาวรหลักที่บริษัทฯและบริษัทย่อยใช้ในการประกอบธุรกิจมีดังต่อไปนี้

ประเภท	งบการเงินรวม วันที่ 31 ธันวาคม 2562 (ล้านบาท)	งบการเงินรวม วันที่ 31 ธันวาคม 2563 (ล้านบาท)
เครื่องบิน	9,029.5	10,417.5
อะไหล่เครื่องบินและอุปกรณ์ภาคพื้น	1,311.6	1,125.6
ที่ดิน	2,600.8	2,937.0
อาคารและส่วนตกแต่ง	1,402.0	1,884.8
สนามบินและส่วนปรับปรุง	414.1	375.2
เฟอร์นิเจอร์และส่วนตกแต่ง	492.1	382.7
อื่นๆ คือ ยานพาหนะและงานระหว่างก่อสร้าง	358.1	416.6
<i>รวม</i>	<i>15,608.2</i>	<i>17,539.4</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 2562	มูลค่าตามบัญชี (ล้านบาท) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	ภาระหลักประกัน
อาคารสำนักงานใหญ่เป็นอาคาร 20 ชั้น ตั้งอยู่ที่ถ.วิภาวดีรังสิต เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร	บริษัทฯ เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในที่ดินและอาคาร	258.9	276.0	ปลอดภาระ
อาคารสำนักงาน (ทับสุวรรณ) เป็นอาคาร 4 ชั้น ตั้งอยู่ที่อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	บริษัทฯ เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในที่ดินและสิทธิการเช่าในอาคารและที่ดินบางส่วน <sup>(1)</sup>	229.4	240.0	ปลอดภาระ

ลักษณะสำคัญของทรัพย์สินถาวรหลัก	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชี (ล้านบาท) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562	มูลค่าตามบัญชี (ล้านบาท) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	ภาระหลักประกัน
โรงซ่อมอากาศยาน ตั้งอยู่ที่ สนามบินดอนเมือง ถ. วิทยาดิรั้งสิต เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร	บริษัทฯ เป็นเจ้าของสิทธิการเช่าในที่ดินและอาคาร <sup>(2)</sup>	4.5	4.5	ไม่มี
สนามบินสมุย ตั้งอยู่ที่ อ.เกาะสมุย จ. สุราษฎร์ธานี	บริษัทฯ เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในอาคารและที่ดินบางส่วน และสิทธิการเช่าในอาคารและที่ดินบางส่วน <sup>(3)</sup>	1,595.3	1,665.6	จดจำนองทรัพย์สินส่วนใหญ่เป็นหลักประกันกับกองทุนรวมในวงเงินจำนอง 20,900 ล้านบาท
สนามบินสุโขทัย ตั้งอยู่ที่ อ.สวรรคโลก จ.สุโขทัย	บริษัทฯ เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในอาคารและที่ดิน และสิทธิการเช่าในที่ดินบางส่วน <sup>(4)</sup>	308.8	539.1	ปลอดภาระ
สนามบินตราด ตั้งอยู่ที่ อ.เขาสมิง จ.ตราด	บริษัทฯ เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในที่ดินบางส่วน และกรรมสิทธิ์ในอาคารและสิทธิครอบครองในที่ดินบางส่วน	730.9	731.9	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 เช่าไว้เพื่อเป็นเขตความปลอดภัยในการเดินอากาศเท่านั้น
  6. ทั้งนี้ แม่น้ำพื้นที่เช่าข้างต้นจะมีระยะเวลาเช่าสิ้นสุดก่อนถึงวันที่สิ้นสุดของกองทุนรวม แต่พื้นที่เช่าดังกล่าวเป็นที่ๆ อยู่บริเวณรอบๆ สนามบินสมุย แม้ไม่มีการเช่าต่อก็ไม่กระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ
- (4) บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาเช่าที่ดินวันที่ 9 ธันวาคม 2542 เนื้อที่ประมาณ 18 ไร่ ซึ่งมีกำหนดระยะเวลาเช่า 30 ปี และต้องชำระค่าเช่าตามจำนวนที่ตกลงกัน โดยสัญญาเช่าฉบับนี้จะสิ้นสุดในวันที่ 8 ธันวาคม 2572

#### 4.1.1.2 BAC

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

#### 4.1.1.3 BFS Ground

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

#### 4.1.2 เครื่องบิน

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

**4.1.2.1 เครื่องบินที่บริษัทฯ เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์**

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

**4.1.2.2 เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease Agreement)**

ข้อมูลสรุปของสัญญาและเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) เป็นไปตามตารางดังต่อไปนี้

ลำดับที่	ชนิดของเครื่องบิน	เลขหมายประจำเครื่อง	วันที่ในสัญญา	วันที่รับมอบเครื่องบิน	ระยะเวลาการเช่า
1	Airbus A320	MSN2254	12 มีนาคม 2547 (แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดเมื่อ 17 ธันวาคม 2558)	10 กันยายน 2547	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



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

ลำดับที่	ชนิดของเครื่องบิน	เลขหมายประจำเครื่อง	วันที่ในสัญญา	วันที่รับมอบเครื่องบิน	ระยะเวลาการเช่า
17	Airbus A320-232	MSN2366	19 ธันวาคม 2556 (แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดเมื่อ 6 มีนาคม 2560)	20 ธันวาคม 2556	สัญญาต้นฉบับมีระยะเวลาจนถึง 20 มีนาคม 2560 มีการต่ออายุจนถึง 3 เมษายน 2566
18	Airbus A320-232	MSN2600	18 กรกฎาคม 2557 (แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดเมื่อ 18 ตุลาคม 2562)	23 กรกฎาคม 2557	จนถึง 30 พฤศจิกายน 2565
19	Airbus A320-132	MSN2362	10 ธันวาคม 2558	22 ธันวาคม 2559	จนถึง 21 ธันวาคม 2565
20	Airbus A320-232	MSN3672	17 ตุลาคม 2560	21 ธันวาคม 2560	จนถึง 20 ธันวาคม 2565
21	Airbus A319-132	MSN2383	4 พฤษภาคม 2560	5 กรกฎาคม 2560	จนถึง 4 กรกฎาคม 2566
22	Airbus A319-132	MSN2467	27 มีนาคม 2560	21 กรกฎาคม 2560	จนถึง 20 กรกฎาคม 2566
23	Airbus A319-132	MSN3428	21 ธันวาคม 2560	4 กรกฎาคม 2561	จนถึง 3 กรกฎาคม 2567
24	Airbus A319-132	MSN3685	21 พฤศจิกายน 2560	18 มกราคม 2562	จนถึง 17 มกราคม 2568

#### 4.1.2.3 เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Financial Lease Agreement)

ข้อมูลสรุปของสัญญาและเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Financial Lease Agreement) เป็นไปตามตารางดังต่อไปนี้

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

#### 4.2 ลักษณะสำคัญของสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนที่สำคัญ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตน ได้แก่

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

2) โปรแกรมคอมพิวเตอร์

ซึ่งทั้ง 2 รายการ มีมูลค่ารวมตามบัญชีสุทธิเท่ากับ 482.8 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 1.0 ของสินทรัพย์รวมของบริษัทฯ

#### 4.2.1 เครื่องหมายการค้า เครื่องหมายบริการ และลิขสิทธิ์

##### 4.2.1.1 บริษัทฯ

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจภายใต้ชื่อทางการค้า “Bangkok Airways” ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทฯมีการจดทะเบียนเครื่องหมายการค้าและเครื่องหมายบริการกับกรมทรัพย์สินทางปัญญา กระทรวงพาณิชย์แล้ว จำนวน 16 เครื่องหมาย เพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติเครื่องหมายการค้า พ.ศ. 2534 (และที่แก้ไขเพิ่มเติม) การจดทะเบียนเครื่องหมายการค้าและเครื่องหมายบริการดังกล่าว มีอายุ 10 ปี 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>โปสการ์ด</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

ลำดับที่	เครื่องหมายการค้า	สำหรับสินค้าประเภท	วันหมดอายุ
6		<ul style="list-style-type: none"> <li>กระเป๋าสตางค์</li> <li>กระเป๋าสตางค์</li> <li>กระเป๋าสตางค์</li> <li>กระเป๋าสตางค์</li> <li>ซองทำด้วยหนัง</li> <li>ร่มกันแดด</li> </ul>	9 ตุลาคม 2570
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>นาฬิกาโคร โนกราฟ</li> <li>กล่องบรรจุนาฬิกา</li> <li>ห่วงคล้องกุญแจ (ประเภทของตกแต่ง หรือรีโมทคอนโทรล)</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 (บรรจุกระดาษโน้ต)</li> <li>กระเป๋าสตางค์</li> <li>กระเป๋าสตางค์สำหรับผู้ชาย</li> <li>กระเป๋าสตางค์สำหรับผู้หญิง</li> <li>กระเป๋าสตางค์</li> <li>ร่ม</li> </ul>	17 กรกฎาคม 2565

ลำดับที่	เครื่องหมายการค้า	สำหรับสินค้าประเภท	วันหมดอายุ
3		<ul style="list-style-type: none"> <li>• นาฬิกาพกคล้องข้อมือ</li> <li>• นาฬิกาโครโนกราฟ</li> <li>• กล้องบรรจุนาฬิกา</li> <li>• ห่วงคล้องกุญแจ (ประเภทของตกแต่ง หรือรีโมทคอนโทรล)</li> <li>• เหรียญตรา</li> <li>• เข็ม (เน็คไท)</li> <li>• ที่หนีบเน็คไท</li> <li>• เข็มเน็คไท</li> <li>• เหรียญที่ระลึก (ทองแดง)</li> <li>• นาฬิกาข้อมือ</li> </ul>	17 กรกฎาคม 2565
4		<ul style="list-style-type: none"> <li>• กล่องบรรจุการ์ด (บรรจุกระดาษโน้ต)</li> <li>• กระเป๋าคาด</li> <li>• กระเป๋าคาดสำหรับผู้ชาย</li> <li>• กระเป๋าคาดสำหรับผู้หญิง</li> <li>• กระเป๋าเดินทาง</li> <li>• ร่ม</li> </ul>	17 กรกฎาคม 2565

ตารางต่อไปนี้จะแสดงถึงเครื่องหมายบริการของบริษัทฯ 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>• การจมน้ำเที่ยว</li> <li>• การบริการที่จอดรถ</li> <li>• การรับขนของ</li> <li>• การจองที่นั่งเพื่อการเดินทาง</li> <li>• การส่งข่าวสารหรือพัสดุภัณฑ์</li> <li>• การส่งหนังสือพิมพ์</li> <li>• การให้การดูแลนักท่องเที่ยว</li> <li>• การให้เช่าที่จอดยานพาหนะ</li> <li>• การให้เช่ายานพาหนะ</li> <li>• การให้เช่าโรงจอดอากาศยาน</li> </ul>	9 ตุลาคม 2570

ลำดับที่	เครื่องหมายบริการ	สำหรับบริการประเภท	วันหมดอายุ
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>• การจัดงานเที่ยว</li> <li>• การบริการที่จอดรถ</li> <li>• การรับขนของ</li> <li>• การจองที่นั่งเพื่อการเดินทาง</li> <li>• การส่งข่าวสาร หรือพัสดุภัณฑ์</li> <li>• การส่งหนังสือพิมพ์</li> <li>• การให้การดูแลนักท่องเที่ยว</li> <li>• การให้เช่าที่จอดรถยานพาหนะ</li> <li>• การให้เช่ายานพาหนะ</li> <li>• การให้เช่าโรงจอดอากาศยาน</li> </ul>	13 พฤษภาคม 2564
3		<ul style="list-style-type: none"> <li>• ขนส่งโดยรถโดยสาร</li> <li>• ขนส่งผู้โดยสาร</li> <li>• คลังสินค้า</li> <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>• จัดทำอาหารและเครื่องดื่ม</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> </ul>	1 กันยายน 2566

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

ตารางต่อไปนี้ แสดงถึงเครื่องหมายบริการของบริษัทฯ และประเภทการบริการที่ได้จดทะเบียนในประเทศไทย

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>• การบรรจุทุกสินค้า</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 บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด (BAC)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 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: สัญญาโครงการคลังสินค้านี้มีอายุใช้บังคับจนสิ้นสุดเป็นระยะเวลา 20 ปี นับตั้งแต่วันที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการ กล่าวคือ วันที่ 28 กันยายน 2549 ทั้งนี้ ภายใต้ข้อกำหนดของสัญญาโครงการคลังสินค้า เหตุแห่งการบอกเลิกสัญญา รวมถึงการไม่ปฏิบัติตามสัญญาโดยปราศจากการแก้ไข การล้มละลาย เหตุผลด้านความมั่นคงปลอดภัยของประเทศชาติตามคำสั่งของรัฐบาลเป็นต้น

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

ค่าธรรมเนียมการทำสัญญาและค่าผลประโยชน์ตอบแทนอื่น: BFS Cargo เป็นผู้รับผิดชอบสำหรับ (1) ค่าธรรมเนียมที่เกี่ยวข้องกับการอนุญาตในการดำเนินงานและการให้บริการตามอัตราที่กำหนดไว้ในระเบียบเกี่ยวกับการกำหนดอัตราค่าภาระสำหรับการดำเนินงานกิจการ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และ (2) ค่าผลประโยชน์ตอบแทนเป็นรายเดือนโดยคำนวณจากข้อกำหนดในสัญญาโครงการคลังสินค้า และเป็นจำนวนไม่น้อยกว่าจำนวนเงินตอบแทนขั้นต่ำตามที่กำหนดภายใต้ข้อกำหนดในสัญญาโครงการคลังสินค้า ทั้งนี้ ทอท. ตกลงยกเว้นการจ่ายเงินตอบแทนขั้นต่ำเป็นการชั่วคราวตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2552 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2552 ภายใต้ข้อกำหนดในสัญญาโครงการคลังสินค้า 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 และส่งมอบหลักประกันการปฏิบัติตามสัญญาในรูปแบบของหนังสือค้ำประกันอย่างไม่มีเงื่อนไขหรือในรูปแบบบัตร

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 ภายใต้บังคับแห่งสัญญานี้ที่ทอท.ตกลงอนุญาตให้ BFS Ground เข้าดำเนินงานและให้บริการอุปถัมภ์บริการภาคพื้น และบริการลานจอดสำหรับอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (“โครงการบริการภาคพื้นฯ”)

ภายใต้ข้อกำหนดของสัญญาโครงการอุปกรณบริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง BFS Ground ตกกลงเข้าดำเนินงานและให้บริการอย่างต่อเนื่องด้วยมาตรฐานอันเป็นที่ยอมรับในระดับสากลสำหรับท่าอากาศยานระหว่างประเทศในระดับเดียวกันกับผู้มีวิชาชีพเช่นเดียวกันพึงกระทำ 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 แก๊ว ต่อเติมอาคาร สิ่งปลูกสร้างและส่วนควบดังกล่าว จะต้องได้รับความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจาก ทอท.

ข้อพึงปฏิบัติอื่นๆภายใต้สัญญาโครงการอุปถัมภ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง BFS Ground ตกลงที่จะให้บริการอย่างต่อเนื่อง และตกลงที่จะชดใช้ทอท. และลูกจ้างของทอท. ให้หลุดพ้นจากความรับผิดที่เกี่ยวกับสัญญาโครงการอุปถัมภ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง และตกลงที่จะดำรงไว้ซึ่งการประกันภัย และส่งมอบหลักประกันการปฏิบัติตามสัญญาในรูปของหนังสือค้ำประกันอย่างไม่มีเงื่อนไขหรือในรูปของพันธบัตร

ในกรณีที่ BFS Ground ผิดสัญญาข้อใดข้อหนึ่งของสัญญาโครงการอุปถัมภ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง BFS Ground จะต้องชำระค่าปรับให้แก่ทอท. เป็นรายวัน ในจำนวนที่ได้กำหนดภายใต้ข้อกำหนดของสัญญาโครงการอุปถัมภ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง จนกว่าการผิดข้อสัญญานั้น จะได้รับการแก้ไข

สัญญาเช่าที่ดิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (สำหรับโครงการอุปถัมภ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง)

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

BFS Ground ตกลงว่าอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างและส่วนควบต่างๆของอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างที่สร้างขึ้นในสถานที่เช่า ให้ตกเป็นกรรมสิทธิ์ของกระทรวงการคลังนับแต่การก่อสร้างเสร็จสิ้น ทั้งนี้ ภายหลังจากที่ได้ส่งมอบกรรมสิทธิ์ให้แก่กระทรวงการคลังตามข้อกำหนดในสัญญาเช่าที่ดินการบริการภาคพื้น BFS Ground ยังคงมีสิทธิที่จะใช้สอยอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างและส่วนควบเช่นว่านั้นตลอดอายุสัญญานี้ เว้นแต่จะมีการบอกเลิกสัญญา

เหตุแห่งการบอกเลิกสัญญายกภายใต้สัญญาเช่าที่ดินการบริการภาคพื้น ได้แก่ การเป็นบุคคลล้มละลาย และการไม่ปฏิบัติตามสัญญาโดยไม่ทำการแก้ไข หรือการไม่ปฏิบัติตามสัญญาเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายต่อความปลอดภัยของประชาชน และกรณีเหตุผลด้านความมั่นคงปลอดภัยของประเทศชาติตามคำสั่งของรัฐบาลเป็นต้น ภายใต้อสัญญาเช่าที่ดินการบริการภาคพื้นทอท. มีสิทธิที่จะเข้าครอบครองสถานที่เช่า อาคาร สิ่งปลูกสร้างและส่วนควบต่างๆได้ทันทีเมื่อสัญญาเช่าที่ดินการบริการภาคพื้นสิ้นสุดลงหรือเมื่อมีการบอกเลิกสัญญานี้

คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายตกลงให้สัญญาเช่าที่ดินการบริการภาคพื้นนี้อยู่ภายใต้ระเบียบกระทรวงการคลัง กรมการบินพาณิชย์ ตลอดจนระเบียบอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดินราชพัสดุ นอกจากนี้ ภายใต้อสัญญาเช่าที่ดินการบริการภาคพื้น BFS Ground พึงต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขใดที่เกี่ยวกับการเช่าที่ดินเพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปตามที่กำหนดในสัญญาโครงการอุปถัมภ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง

#### 4.2.2.3 สัญญาโครงการครีวการบิน

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

ภายใต้ข้อกำหนดของสัญญาโครงการครีวการบิน BAC ตกลงเข้าดำเนินงานและให้บริการอย่างต่อเนื่องด้วยมาตรฐาน อันเป็นที่ยอมรับในระดับสากลสำหรับท่าอากาศยานระหว่างประเทศในระดับเดียวกันกับผู้มิวิชาชีพเช่นเดียวกันพึงกระทำ และให้บริการดังกล่าวด้วยค่าใช้จ่ายและความเสี่ยงภัยของ BAC โดยจะไม่เรียกร้องหลักประกันหรือการค้ำประกันใดๆจากทอท. ทั้งนี้ ทอท. ดำรงไว้ซึ่งสิทธิที่จะพัฒนา หรือปรับเปลี่ยนคุณภาพและมาตรฐานตามที่เห็นสมควร เพื่อให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพ

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

เมื่ออายุของสัญญานี้สิ้นสุดลงหรือเมื่อมีการบอกเลิกสัญญานี้ ทอท. มีสิทธิที่จะเข้าครอบครองอาคาร สิ่งปลูกสร้าง และ ส่วนควบต่างๆ ทั้งนี้ ภายใต้สัญญาโครงการครีวการบิน ทอท. มีสิทธิแต่เพียงฝ่ายเดียวที่จะพิจารณาคืนหรือซื้ออุปกรณ์

ค่าธรรมเนียมการทำสัญญาและค่าผลประโยชน์ตอบแทนอื่น: BAC เป็นผู้รับผิดชอบสำหรับ (1) ค่าธรรมเนียมที่เกี่ยวข้องกับการอนุญาตในการดำเนินงานและการให้บริการตามอัตราที่กำหนดไว้ในระเบียบเกี่ยวกับการกำหนดอัตราค่าภาระสำหรับการดำเนินงานท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ 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 กับทอท. เป็นสัญญาแยกต่างหากพร้อมกับสัญญานี้ โดยมีอายุการเช่าเช่นเดียวกันกับอายุสัญญานี้ ทั้งนี้ ค่าเช่าที่ดินเป็นไปตามที่กำหนดในสัญญาเช่าดังกล่าว

BAC จะเป็นผู้รับผิดชอบในการออกแบบและการก่อสร้างงานตามโครงการครีวการบินให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดในสัญญาโครงการครีวการบิน ทั้งนี้ BAC ตกลงว่าบรรดาอาคาร สิ่งปลูกสร้างและส่วนควบต่างๆของอาคารและสิ่งปลูกสร้างนี้ให้ตกเป็นกรรมสิทธิ์ของกระทรวงการคลังทันทีนับแต่การก่อสร้างเสร็จสิ้น และการเปลี่ยนแปลง แก้ไขต่อเติมอาคาร สิ่งปลูกสร้างและส่วนควบดังกล่าวจะต้องได้รับความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจากทอท. ก่อน

ข้อพึงปฏิบัติอื่นๆ: ภายใต้สัญญาโครงการครีวการบิน BAC ตกลงที่จะให้บริการอย่างต่อเนื่อง และตกลงที่จะชดใช้ให้กับทอท. และลูกจ้างของทอท. ให้หลุดพ้นจากความรับผิดชอบที่เกี่ยวข้องกับสัญญาโครงการครีวการบิน และตกลงที่จะดำรงไว้ซึ่งการประกันภัย และส่งมอบหลักประกันการปฏิบัติตามสัญญาในรูปแบบของหนังสือค้ำประกันอย่างไม่มีเงื่อนไขหรือในรูปของพันธบัตร

ในกรณีที่ BAC ผิดข้อสัญญาใดข้อสัญญาหนึ่งในสัญญาโครงการครีวการบิน BAC จะต้องชำระค่าปรับให้แก่ ทอท. เป็นรายวัน ในจำนวนที่ได้กำหนดภายใต้ข้อกำหนดของสัญญาโครงการครีวการบิน จนกว่าการผิดข้อสัญญานั้นจะได้รับการแก้ไข

#### สัญญาเช่าที่ดิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (สำหรับโครงการครีวการบิน)

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

BAC ตกลงว่าอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างและส่วนควบต่างๆของอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างที่สร้างขึ้นในสถานที่เช่าให้ตกเป็นกรรมสิทธิ์ของกระทรวงการคลังนับแต่การก่อสร้างเสร็จสิ้น ทั้งนี้ ภายหลังจากที่ได้ส่งมอบกรรมสิทธิ์ให้แก่กระทรวงการคลังตามข้อกำหนดในสัญญาเช่าที่ดินครีวการบิน BAC ยังคงมีสิทธิที่จะใช้สอยอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างและส่วนควบเช่นว่านั้น ตลอดอายุสัญญานี้ เว้นแต่จะมีการบอกเลิกสัญญา

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

คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายตกลงให้สัญญาเช่าที่ดินครีวการบินนี้อยู่ภายใต้ระเบียบกระทรวงการคลัง กรมการบินพาณิชย์ ตลอดจนระเบียบอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดินราชพัสดุ นอกจากนี้ ภายใต้สัญญาเช่าที่ดินครีวการบิน BAC พึงต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขใดที่เกี่ยวข้องกับการเช่าที่ดินเพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปตามที่กำหนดในสัญญาโครงการครีวการบิน

#### **4.3 นโยบายการลงทุนในธุรกิจและหลักทรัพย์**

บริษัทฯ กำหนดให้มีนโยบายในการลงทุนในธุรกิจและหลักทรัพย์ เพื่อเป็นหลักการและแนวทางในการปฏิบัติงานที่ชัดเจน ทั้งนี้ การลงทุน หมายถึง การลงทุนและจำหน่ายเงินลงทุน

#### 4.3.1 นโยบายการลงทุนในธุรกิจ

บริษัทฯ มีนโยบายการลงทุนในกิจการที่มีส่วนเกี่ยวเนื่องหรือที่เกี่ยวข้องกันกับธุรกิจหลักซึ่งมีความสอดคล้องเหมาะสมกับสภาพธุรกิจและแผนยุทธศาสตร์ของบริษัทฯ หรือเป็นการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของบริษัทฯ โดยบริษัทฯ มุ่งเน้นการลงทุนในบริษัทย่อย บริษัทร่วมและกิจการที่มีศักยภาพในการเติบโตและสร้างผลตอบแทนที่ดีจากการลงทุน โดยเน้นการลงทุนระยะยาวเป็นหลัก

ในการลงทุนบริษัทฯ จะพิจารณาปัจจัยพื้นฐานของธุรกิจที่จะเข้าไปลงทุน รวมถึงแนวโน้มของธุรกิจนั้นๆ รวมทั้งความเสี่ยงและมาตรการการลดความเสี่ยงจากการลงทุนที่อาจเกิดขึ้น นอกจากนี้บริษัทฯ มีนโยบายการลงทุนในสัดส่วนที่มากพอเพื่อให้สามารถมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการและกำหนดแนวทางการดำเนินธุรกิจของบริษัทย่อยและบริษัทร่วมและกิจการนั้นๆ รวมทั้งการส่งเสริมกิจการที่เข้าไปลงทุนให้มีการเจริญเติบโตอย่างยั่งยืน และจะควบคุมและ/หรือ กำกับดูแลโดยการส่งกรรมการเข้าไปเป็นตัวแทนตามจำนวนที่เหมาะสมหรือตามสัดส่วนการถือหุ้น

#### 4.3.2 นโยบายการลงทุนในหลักทรัพย์

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

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

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



#### 4.3.2.1 อำนาจในการพิจารณาอนุมัติเกี่ยวกับการลงทุน

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

#### 4.3.2.2 การดูแลมิให้มีการใช้ประโยชน์จากข้อมูลภายในจากการลงทุนในหลักทรัพย์

##### การดูแลข้อมูลภายใน

ข้อมูลภายในหมายถึง ข้อมูลเกี่ยวกับการวิเคราะห์ แนะนำ หรือเสนอแนะการลงทุน และข้อมูลการซื้อขายหลักทรัพย์ ตามที่ได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการบริหาร หรือคณะกรรมการบริษัทฯ

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

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

- 5) ฝ่ายกำกับและตรวจสอบภายใน เป็นผู้ทบทวนและประเมินประสิทธิภาพของระบบด้านการดูแลข้อมูลภายใน เพื่อรายงานข้อบกพร่องที่พบให้คณะกรรมการตรวจสอบทราบเพื่อการปรับปรุงหรือแก้ไข

#### การตรวจสอบการซื้อขายหลักทรัพย์ของบุคคลที่เข้าถึงข้อมูลภายใน

บุคคลที่เข้าถึงข้อมูลภายในจะต้องแจ้งบัญชีซื้อขายหลักทรัพย์ทุกบัญชีของตนและของกลุ่มสมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ให้ฝ่ายตรวจสอบภายในจัดเก็บไว้เพื่อการตรวจสอบในกรณีที่จำเป็น

#### จรรยาบรรณ และหลักปฏิบัติ

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

## 5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมิได้มีข้อพิพาททางกฎหมายที่ยังไม่สิ้นสุดซึ่งอาจมีผลกระทบด้านลบต่อสินทรัพย์ของบริษัทฯ หรือบริษัทย่อยสูงกว่าร้อยละ 5 ของส่วนของผู้ถือหุ้นและมิได้มีข้อพิพาททางกฎหมายที่มีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ อย่างมีนัยสำคัญ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ มีข้อพิพาททางกฎหมายซึ่งบริษัทฯ และบริษัทย่อยเป็นโจทก์หรือจำเลยในคดีที่เกี่ยวข้องกับจำนวนเงินที่อาจมีนัยสำคัญต่างๆ สรุปได้ดังนี้

### (ก) ข้อพิพาททางกฎหมายที่บริษัทฯ เป็นจำเลย

#### 1. การฟ้องร้องเกี่ยวกับกรณีละเมิด

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

#### 2. การฟ้องร้องเกี่ยวกับสัญญาจ้างแรงงาน

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

### (ข) ข้อพิพาททางกฎหมายซึ่งบริษัทฯ เป็นโจทก์

ไม่มีข้อพิพาททางกฎหมายที่มีนัยสำคัญซึ่งบริษัทฯ เป็น โจทก์ฟ้องร้องคดี

### (ค) ข้อพิพาททางกฎหมายที่บริษัทย่อยเป็นจำเลย

บริษัทย่อยยังมีคดีที่ถูกฟ้องจากอดีตพนักงานของบริษัทย่อยจำนวนหลายราย (โจทก์) เพื่อเรียกเงินชดเชยจากการเลิกจ้าง ค่าชดเชย และค่าเสียหายอื่น ๆ เป็นจำนวนเงินรวม 13 ล้านบาท ซึ่งในขณะนี้คดีอยู่ระหว่างการพิจารณา และไต่ถามไต่สวนของศาลแรงงานกลาง 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 อาคารเลครัชดา 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  
250 หมู่ที่ 7 ตำบลสุเทพ อำเภอเมือง  
จังหวัดเชียงใหม่ 50200  
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  
99 หมู่ที่ 14 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล  
เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900  
โทรศัพท์ : 02-265-5678  
โทรสาร : 02-265-5775

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

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

### บริษัทร่วม

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

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

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

บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

---

ส่วนที่ 2

การจัดการและการกำกับดูแลกิจการ

## 7. ข้อมูลหลักทรัพย์และผู้ถือหุ้น

### 7.1 หลักทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทฯ มีทุนจดทะเบียนจำนวน 2,100,000,000 บาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญจำนวน 2,100,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท และมีทุนชำระแล้วจำนวน 2,100,000,000 บาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญจำนวน 2,100,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาทโดยบริษัทฯ ได้เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเมื่อวันที่ 3 พฤศจิกายน 2557 ในหมวดธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ กลุ่มอุตสาหกรรมบริการ โดยใช้ชื่อย่อหลักทรัพย์ว่า “BA”

### 7.2 ผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทฯ มีรายชื่อผู้ถือหุ้นรายใหญ่ 10 รายแรก ดังต่อไปนี้

รายชื่อกลุ่มผู้ถือหุ้น	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 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	239,192,000	11.39
	238,942,000	11.38
	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	64,301,671	3.06
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

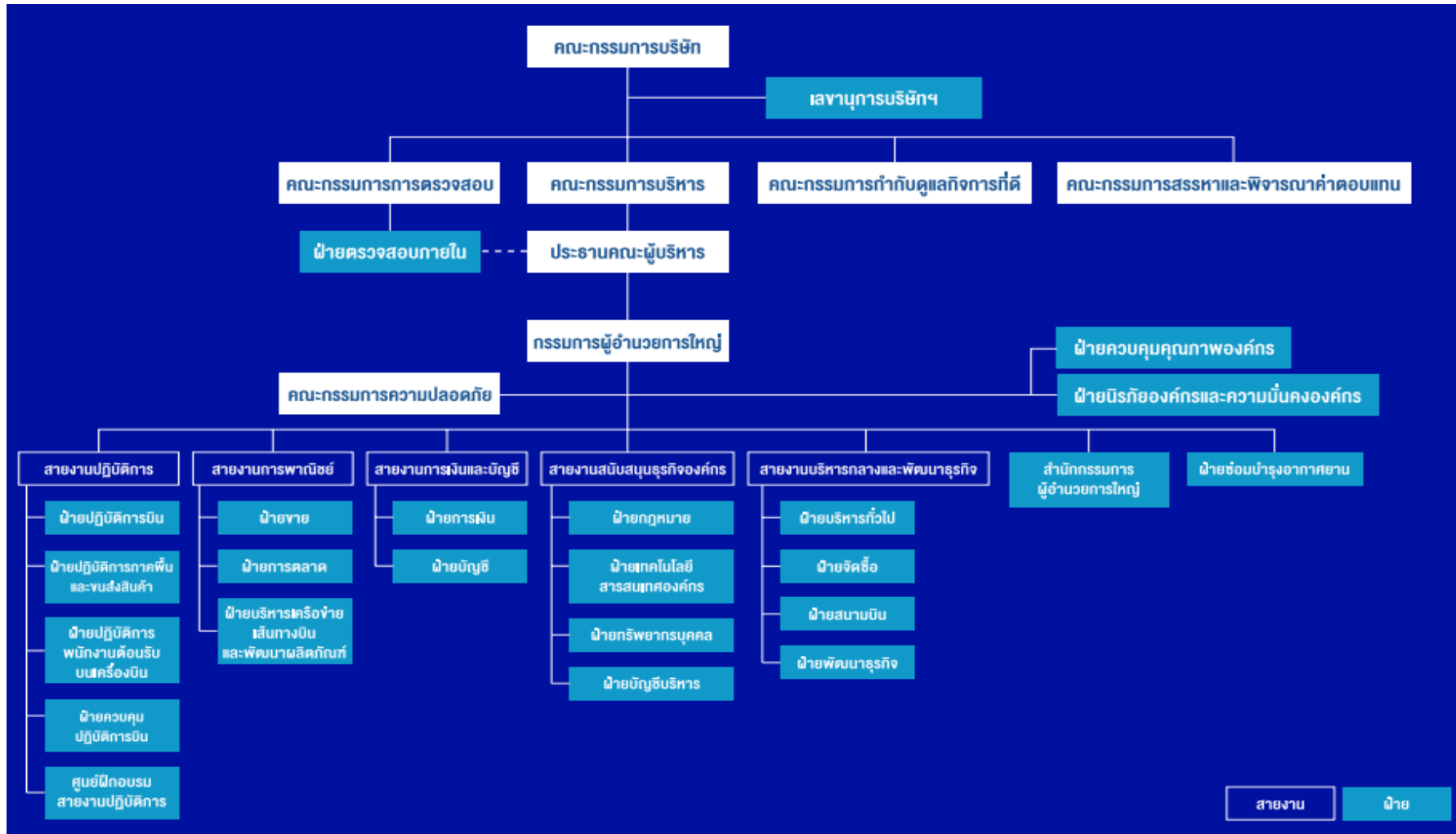


ตาม การจ่ายเงินปันผลดังกล่าวอาจมีการเปลี่ยนแปลง ได้ขึ้นอยู่กับกรขยายธุรกิจและความต้องการใช้เงินทุนของบริษัทฯ ในแต่ละปี หรือขึ้นอยู่กับความจำเป็นและความเหมาะสมอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ เห็นสมควร ทั้งนี้ ต้องได้รับอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น ยกเว้นการจ่ายเงินปันผลระหว่างกาล ซึ่งคณะกรรมการบริษัทฯ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

#### 7.3.2 นโยบายการจ่ายเงินปันผลของบริษัทย่อย

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

8. โครงสร้างการจัดการ



## คณะกรรมการของบริษัทฯ

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

### • คณะกรรมการบริษัทฯ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วย กรรมการจำนวน 10 ท่าน ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. พลอากาศเอกเกษม โรจนนิล	ประธานกรรมการ/กรรมการอิสระ
2. นายวุฒิพงษ์ ปราสาททองโอสถ	รองประธานกรรมการ
3. พลตำรวจโท วิสณุ ปราสาททองโอสถ	กรรมการ
4. นายประดิษฐ์ ทีฆกุล	กรรมการ
5. นายศรีภพ สารสาส	กรรมการ/กรรมการอิสระ
6. นายสหรัตน์ เพ็ญกุล	กรรมการ/กรรมการอิสระ
7. นางนฤมล น้อยอำ	กรรมการ
8. นางอาริญา ปราสาททองโอสถ	กรรมการ
9. นายอนวัช ลีละวัฒน์วัฒนา	กรรมการ
10. นายสมบุญ ฤทธิญาณทรัพย์	กรรมการ/กรรมการอิสระ

### 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

- ส่งเสริมให้มีการกำหนดจรรยาบรรณธุรกิจที่เป็นลายลักษณ์อักษร เพื่อให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนเข้าใจถึงมาตรฐานด้านจริยธรรมที่บริษัทฯ ใช้ในการดำเนินธุรกิจ และติดตามให้มีการปฏิบัติตามจรรยาบรรณดังกล่าวอย่างจริงจัง

#### ด้านการเงิน

- จัดให้มีระบบการรายงานทางการเงิน และการสอบบัญชีที่มีความน่าเชื่อถือ
- จัดให้มีการทำงบดุล และบัญชีกำไรขาดทุน ณ วันสิ้นสุดของรอบปีบัญชีของบริษัทฯ เสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นในการประชุมสามัญประจำปีเพื่อพิจารณาอนุมัติ ทั้งนี้คณะกรรมการบริษัทฯ ต้องจัดให้ผู้สอบบัญชีตรวจสอบงบดุลและบัญชีกำไรขาดทุนนั้นให้เสร็จก่อนนำเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้น

#### ด้านการควบคุม และการตรวจสอบภายใน และการบริหารความเสี่ยง

- จัดให้มีระบบการควบคุมภายใน (Internal Control) และการตรวจสอบภายใน (Internal Audit) ที่เหมาะสม โดยจัดให้มีบุคคลหรือหน่วยงานที่มีความเป็นอิสระในการปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้รับผิดชอบในการตรวจสอบระบบดังกล่าว และทบทวนระบบการควบคุมภายในอย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง
- จัดให้มีนโยบายด้านการบริหารความเสี่ยง (Risk Management Policy) การจัดการและควบคุมความเสี่ยงให้ครอบคลุมทั้งองค์กร
- ทบทวนระบบหรือประเมินประสิทธิผลของระบบการควบคุมภายในและการจัดการความเสี่ยงอย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง

#### ด้านทรัพยากรบุคคล

##### เกี่ยวกับกรรมการบริษัทฯ

- กลั่นกรองรายชื่อผู้สมควรได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทฯ เพื่อเสนอให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นเลือกตั้ง
- กลั่นกรองรูปแบบและหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนของกรรมการบริษัทฯ และกรรมการชุดย่อย เพื่อเสนอให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นให้ความเห็นชอบ
- คณะกรรมการควรพิจารณาคุณสมบัติของบุคคลที่จะเป็น “กรรมการอิสระ” เพื่อให้กรรมการอิสระของบริษัทมีความเป็นอิสระอย่างแท้จริง เหมาะสมกับลักษณะเฉพาะของบริษัท โดยความเป็นอิสระอย่างน้อยต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่สำนักงาน ก.ล.ต.และตลาดหลักทรัพย์ กำหนด นอกจากนี้ คณะกรรมการควรกำหนดให้กรรมการอิสระมีวาระดำรงตำแหน่งต่อเนื่อง ไม่นเกิน 9 ปี นับจากวันที่ได้รับตำแหน่งกรรมการอิสระครั้งแรก ในกรณีที่แต่งตั้งกรรมการอิสระนั้นให้ดำรงตำแหน่งต่อไป คณะกรรมการควรพิจารณาอย่างสมเหตุสมผลถึงความจำเป็นดังกล่าว ทั้งนี้ ในปี 2563 คณะกรรมการอิสระ ไม่มีท่านใดดำรงตำแหน่งเกิน 9 ปี
- คณะกรรมการกำหนดหลักเกณฑ์ในการให้กรรมการดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่นเพื่อให้มั่นใจว่ากรรมการสามารถทุ่มเทเวลาในการปฏิบัติหน้าที่ในบริษัทได้อย่างเพียงพอ โดยควรกำหนดจำนวนบริษัทที่กรรมการแต่ละคนจะไปดำรงตำแหน่งให้เหมาะสมกับลักษณะหรือสภาพธุรกิจของบริษัท ซึ่งไม่ควรเกิน 5 บริษัทจดทะเบียน ทั้งนี้ เนื่องจากประสิทธิภาพของการปฏิบัติหน้าที่ในฐานะกรรมการบริษัทอาจลดลง หากจำนวนบริษัทที่กรรมการไปดำรงตำแหน่งมีมากเกินไป

เกี่ยวกับประธานคณะกรรมการบริหารและกรรมการผู้่อำนวยการใหญ่

1. ให้ความเห็นชอบคุณสมบัติที่เหมาะสม วิธีการสรรหา หลักเกณฑ์ในการสรรหา ตลอดจนรูปแบบและหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนของประธานคณะกรรมการบริหารและกรรมการผู้่อำนวยการใหญ่
2. ให้ความเห็นชอบหลักเกณฑ์ วิธีการประเมินผลการปฏิบัติหน้าที่ และผลการประเมินการปฏิบัติหน้าที่ของประธานคณะกรรมการบริหารและกรรมการผู้่อำนวยการใหญ่
3. ให้ความเห็นชอบการพิจารณากำหนดค่าตอบแทนประจำปีสำหรับประธานคณะกรรมการบริหารและกรรมการผู้่อำนวยการใหญ่

เกี่ยวกับโครงสร้างองค์กร หลักเกณฑ์การปรับเงินเดือน และแผนการสืบทอดตำแหน่งผู้บริหาร

1. ให้ความเห็นชอบรูปแบบโครงสร้างองค์กรระดับบน ตลอดจนขอบเขตอำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบสำหรับผู้บริหารของระดับดังกล่าว
2. ให้ความเห็นชอบโครงสร้างเงินเดือนและหลักเกณฑ์การปรับเงินเดือนประจำปีของบริษัทฯ
3. ให้ความเห็นชอบแผนการสืบทอดตำแหน่งผู้บริหาร (Succession plan) สำหรับตำแหน่งประธานคณะกรรมการบริหารและกรรมการผู้่อำนวยการใหญ่

ด้านการจัดการความขัดแย้งทางผลประโยชน์

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

ด้านการติดต่อสื่อสารกับผู้ถือหุ้น

1. จัดให้มีช่องทางในการสื่อสารกับผู้ถือหุ้นอย่างเหมาะสม สม่าเสมอ และจัดให้มีการเปิดเผยข้อมูลอย่างเป็นมาตรฐานและโปร่งใส

ด้านการลงทุน

1. มีอำนาจในการพิจารณาอนุมัติเกี่ยวกับการลงทุนในทุกกรณี โดยอยู่ในระดับความเสี่ยงที่บริษัทฯ ขอมรับได้
2. มอบอำนาจให้คณะกรรมการบริหารมีอำนาจในการพิจารณาอนุมัติเกี่ยวกับการลงทุน ในวงเงินไม่เกิน 500 ล้านบาทต่อครั้ง และให้คณะกรรมการบริหารของบริษัทฯ จัดทำรายงานการอนุมัติการลงทุนให้คณะกรรมการบริหารรับทราบ เมื่อมีการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ในกรณีที่เป็นการลงทุนในหลักทรัพย์ของบริษัทที่มีความเกี่ยวข้องหรือเกี่ยวข้องกับบริษัทฯ ผู้บริหาร หรือกรรมการของบริษัทฯ ให้คณะกรรมการบริหารของบริษัทฯ นำ

เรื่องเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติเกี่ยวกับการลงทุนดังกล่าว โดยกรรมการที่มีส่วนเกี่ยวข้องหรือมีส่วนได้เสียจะไม่เข้าร่วมประชุมและออกเสียงลงคะแนนในการประชุมเรื่องดังกล่าว

#### ด้านอื่น ๆ

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

ทั้งนี้ อำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบดังกล่าวข้างต้นไม่สามารถใช้กับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง มีส่วนได้ส่วนเสีย หรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ในลักษณะอื่นใดกับบริษัทฯ หรือบริษัทย่อย และไม่รวมถึงการดำเนินการเกี่ยวกับรายการเกี่ยวโยงกัน และรายการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สินที่สำคัญของบริษัทจดทะเบียนตามกฎหมายเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์ฯ หรือประกาศอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง และบริษัทฯ จะต้องปฏิบัติตามไปตามกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับของตลาดหลักทรัพย์ฯ หรือประกาศอื่นๆ ที่เกี่ยวกับเรื่องนั้นๆ นอกจากนี้ อำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบดังกล่าวข้างต้นไม่รวมถึงเรื่องอื่นๆ ที่ข้อบังคับบริษัทฯ กำหนดให้ต้องขออนุมัติจากมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น และคณะกรรมการบริษัทฯ หรือผู้รับมอบอำนาจจากคณะกรรมการบริษัทฯ ไม่สามารถอนุมัติรายการที่ตนหรือบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง (ตามที่นิยามไว้ในประกาศคณะกรรมการ ก.ล.ด. หรือประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน) อาจมีส่วนได้เสีย หรืออาจได้รับประโยชน์ในลักษณะใดๆ หรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อื่นใดกับบริษัทฯ หรือบริษัทย่อยของบริษัทฯ ยกเว้นเป็นการอนุมัติรายการที่เป็นไปตามนโยบายและหลักเกณฑ์ที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือคณะกรรมการบริษัทฯ ได้พิจารณาอนุมัติไว้

#### • คณะกรรมการบริหาร

เพื่อให้การดำเนินงานของบริษัทฯ มีประสิทธิภาพทันกับสภาพการณ์ เกิดประโยชน์สูงสุดกับบริษัทฯ คณะกรรมการบริษัทฯ จึงได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารของบริษัทฯ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 คณะกรรมการบริหารของบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 3 ท่านและกำหนดวาระในการดำรงตำแหน่งคณะกรรมการบริหารเป็นระยะเวลา 3 ปีรายชื่อคณะกรรมการบริหารมีดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1 นายพุดพิงศ์ ปราสาททอง โอสถ	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 รายจ่ายลงทุนในอสังหาริมทรัพย์ประเภทที่ดินและ/หรือ สิ่งปลูกสร้าง รวมจนถึงสิทธิการเช่าในที่ดินและ/หรืออาคาร ซึ่งต้องจดทะเบียนสิทธิการเช่ากับสำนักงานที่ดินจะต้องได้รับอนุมัติการลงทุนจากคณะกรรมการบริษัทฯ ในทุกกรณี

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

2. อนุมัติหรือทบทวนวงเงินให้กู้ยืมแก่บริษัทย่อย ในวงเงินไม่เกิน 100 ล้านบาท โดยบริษัทย่อยดังกล่าวจะต้องไม่มีบุคคลที่เกี่ยวข้องกันกับบริษัทแม่ถือหุ้นเกินร้อยละ 5 ของจำนวนหุ้นที่ออกและเรียกชำระแล้วในบริษัทย่อยดังกล่าว และให้รายงานให้คณะกรรมการบริษัทฯทราบในการประชุมครั้งถัดไป

#### ด้านการควบคุม และการตรวจสอบภายใน และการบริหารความเสี่ยง

1. กำกับดูแลให้บริษัทฯมีระบบปฏิบัติการควบคุมภายใน และระบบการจัดการและควบคุมความเสี่ยงที่เหมาะสม รัดกุม และเป็นไปตามข้อเสนอแนะที่วางตั้งของคณะกรรมการตรวจสอบ

#### ด้านทรัพยากรบุคคล

1. กลั่นกรองและทบทวนรูปแบบ โครงสร้างองค์กร และขอบเขตอำนาจ หน้าที่ ความรับผิดชอบระดับบน (ระดับผู้อำนวยการใหญ่) เพื่อเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบ
2. ให้ความเห็นชอบแผนการสืบทอดตำแหน่งผู้บริหาร (Succession plan)
3. ให้ความเห็นชอบการแต่งตั้ง โยกย้าย หรือปลดผู้บริหารตั้งแต่ตำแหน่งระดับรองผู้อำนวยการใหญ่ ตลอดจนให้ความเห็นชอบในการพิจารณา กำหนดรายชื่อกิจกรรมบริษัทย่อย และกรรมการผู้จัดการของบริษัทย่อย เพื่อเป็น

แนวทางการดำเนินงานของบริษัทช่วยในการนำรายชื่อดังกล่าวผ่านขั้นตอนอนุมัติตามกฎหมาย 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 ในกรณีที่คณะกรรมการบริหารเห็นว่ามีความจำเป็นต้องปรับเปลี่ยนเนื้อหาในกฎบัตรดังกล่าวให้เหมาะสมกับระเบียบ ข้อบังคับ และสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป ให้คณะกรรมการบริหารเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ให้มีการพิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป
3. ปฏิบัติหน้าที่อื่นๆ ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ

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



- คณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบของบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน และมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่กำหนดโดยประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน และตลาดหลักทรัพย์ฯ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 คณะกรรมการตรวจสอบของบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการบริษัทฯ ที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารบริษัทฯ ซึ่งมีรายชื่อ ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายศรีภพ สารสาส	ประธานกรรมการตรวจสอบ
2. นายสหรัตน์ เพ็ญกุล	กรรมการตรวจสอบ
3. นายสมบุญรณ์ กิติญาณทรัพย์	กรรมการตรวจสอบ

นายศรีภพ สารสาส เป็นกรรมการตรวจสอบที่มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงินของบริษัทฯ โดยมี นายไพโรจน์ ฉันทศิลป์ เป็นเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ

**ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการตรวจสอบ**

**ด้านนโยบาย และการกำกับดูแล**

1. สอบทานให้บริษัทฯ ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ

**ด้านการเงิน**

1. สอบทานให้บริษัทมีการรายงานและการเปิดเผยข้อมูลในรายงานทางการเงินของบริษัทฯ ให้มีความถูกต้องครบถ้วนเป็นที่เชื่อถือได้ โดยการประสานงานกับผู้สอบบัญชีภายนอกและผู้บริหารที่รับผิดชอบจัดทำรายงานทางการเงินตามกรอบระยะเวลาที่ตลาดหลักทรัพย์ฯ กฎหมายที่เกี่ยวข้อง และหน่วยงานราชการกำหนด
2. พิจารณา คัดเลือก และเสนอแต่งตั้งบุคคลซึ่งมีความเป็นอิสระเพื่อทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ และเสนอคำตอบแทนของบุคคลดังกล่าว รวมทั้งเข้าร่วมประชุมกับผู้สอบบัญชี โดยไม่มีฝ่ายจัดการเข้าร่วมประชุมด้วยอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง รวมถึงเสนอถอดถอนผู้สอบบัญชีในกรณี que เห็นว่าไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ หรือละเลยไม่ปฏิบัติหน้าที่ หรือปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบ
3. จัดให้มีกระบวนการรับแจ้งเบาะแสจากพนักงานเกี่ยวกับรายการในงบการเงินที่ไม่เหมาะสมหรือประเด็นอื่นๆ โดยต้องทำให้ผู้แจ้งเบาะแสมั่นใจได้ว่ามีกระบวนการสอบสวนที่เป็นอิสระ และมีการดำเนินการในการติดตามที่เหมาะสม

**ด้านการควบคุม และการตรวจสอบภายใน และการบริหารความเสี่ยง**

1. สอบทานให้บริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายใน (Internal Control) และระบบการตรวจสอบภายใน (Internal Audit) ที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ โดยสอบทานร่วมกับผู้ตรวจสอบอิสระภายนอกและผู้ตรวจสอบภายใน ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบควรพิจารณาความเป็นอิสระของหน่วยงานตรวจสอบภายใน

2. สอบทานหลักฐานการได้สวนภายในเมื่อมีข้อสงสัยหรือสันนิษฐานว่าอาจมีการทุจริตหรือมีสิ่งผิดปกติหรือความบกพร่องสำคัญในระบบการควบคุมภายใน และนำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาต่อไป
3. สั่งการและสอบทานหลักฐานหากมีข้อสงสัยว่าอาจมีการฝ่าฝืนกฎหมายหรือข้อกำหนดใดๆ ของตลาดหลักทรัพย์ฯ ซึ่งมีหรืออาจมีผลกระทบต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทฯ อย่างมีนัยสำคัญ
4. ว่าจ้างหรือนำผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านมาสนับสนุนงานตรวจสอบและสอบสวน โดยปฏิบัติตามระเบียบของบริษัทฯ ในกรณีที่เกิดกรรมการตรวจสอบพบหรือมีข้อสงสัยว่ามีรายการหรือการกระทำซึ่งอาจมีผลกระทบต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทฯ โดยบริษัทฯ รับผิดชอบค่าใช้จ่าย
5. ในกรณีที่บริษัทฯ มีหน่วยงานตรวจสอบภายในของบริษัทฯ เอง คณะกรรมการตรวจสอบมีอำนาจในการให้ความเห็นชอบการแต่งตั้ง โยกย้าย เลิกจ้าง หัวหน้างานตรวจสอบภายใน และประเมินผลการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ที่ดำรงตำแหน่งหัวหน้าหน่วยตรวจสอบภายใน แต่ในกรณีที่บริษัทฯ ใช้บริการหน่วยงานภายนอกเป็นผู้ให้บริการด้านการตรวจสอบภายใน คณะกรรมการตรวจสอบมีอำนาจให้ความเห็นชอบการว่าจ้างและกำหนดค่าธรรมเนียมตอบแทนการว่าจ้างดังกล่าว
6. สอบทานให้บริษัทฯ มีระบบการจัดการและควบคุมความเสี่ยงที่เหมาะสม ครอบคลุมทั้งองค์กร และเสนอแนะแนวทางในการบริหารความเสี่ยงต่างๆ ที่เกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ อย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ
7. สอบทานการรายงานการบริหารความเสี่ยง และติดตามความเสี่ยงที่สำคัญ และนำเสนอรายงานความเห็นที่เกี่ยวกับความพอเพียงของระบบ และการควบคุมความเสี่ยงต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณา

#### ด้านการจัดการความขัดแย้งทางผลประโยชน์

1. พิจารณารายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ให้เป็นไปตามกฎหมายและข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่ารายการดังกล่าวสมเหตุสมผลและเป็นประโยชน์สูงสุดต่อบริษัทฯ

#### ด้านอื่น ๆ

1. จัดทำรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบโดยเปิดเผยไว้ในรายงานประจำปีของบริษัทฯ ซึ่งรายงานดังกล่าวต้องมีรายละเอียดตามประกาศตลาดหลักทรัพย์ฯ และระเบียบอื่นที่เกี่ยวข้อง
2. สอบทานกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบเป็นประจำทุกปี โดยกฎบัตรดังกล่าวควรมีรายละเอียดเกี่ยวกับขอบเขตของการดำเนินงานของคณะกรรมการตรวจสอบอย่างน้อยตามที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ ว่าด้วยคุณสมบัติและขอบเขตการดำเนินงานของคณะกรรมการตรวจสอบ และมีข้อกำหนดที่รองรับการทำหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบอย่างเพียงพอ เช่น การจ้างผู้เชี่ยวชาญให้ความเห็นในเรื่องที่ต้องใช้ความชำนาญเฉพาะด้าน โดยบริษัทฯ รับผิดชอบค่าใช้จ่าย เป็นต้น ในกรณีที่คณะกรรมการตรวจสอบเห็นว่ามีความจำเป็นต้องปรับเปลี่ยนเนื้อความในกฎบัตรดังกล่าวให้เหมาะสมกับระเบียบ 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 2563 คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนของบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 2 ท่าน และกรรมการบริษัทฯ ที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารอีก 1 ท่าน รวมเป็น 3 ท่าน ซึ่งมีรายชื่อ ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
2. นายศรีภพ สารสาส	ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
3. นายสมบุรณ์ กิติญาณทรัพย์	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
4. นางอาริญา ปราสาททอง โอสถ	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

นายศรีภพ สารสาส เป็นประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนที่มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอในการดำรงตำแหน่งดังกล่าว โดยมีนางสาวตรีศรัณย์ สีตกะลิน เลขานุการบริษัท เป็นเลขานุการคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

**ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน**

ด้านทรัพยากรบุคคล

เกี่ยวกับกรรมการบริษัทฯ

- กำหนดคุณสมบัติที่เหมาะสมของกรรมการบริษัทฯ วิธีการสรรหา และหลักเกณฑ์ในการสรรหากรรมการบริษัทฯ รวมทั้งดำเนินการสรรหาบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมสำหรับการเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการและนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาสั่งให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นเลือกตั้งต่อไป
- พิจารณารูปแบบ หลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทน และกำหนดค่าตอบแทนของกรรมการบริษัทฯ กรรมการชุดย่อย เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ก่อนเสนอให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นพิจารณา โดยรูปแบบ หลักเกณฑ์ และอัตราค่าตอบแทนเหล่านั้น ต้องมีความชัดเจน โปร่งใส เป็นธรรม และสอดคล้องกับความรับผิดชอบ และผลการดำเนินงาน ในลักษณะที่สามารถจูงใจและรักษากรรมการที่มีคุณภาพและศักยภาพไว้ได้

เกี่ยวกับประธานคณะผู้บริหารและกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

- กำหนดคุณสมบัติที่เหมาะสม วิธีการสรรหา และหลักเกณฑ์ในการสรรหาตำแหน่งประธานคณะผู้บริหารและกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ รวมทั้งดำเนินการสรรหาบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมสำหรับการเข้าดำรงตำแหน่งนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาเพื่อความเห็นชอบ

2. พิจารณารูปแบบและหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนของประธานคณะกรรมการผู้บริหารและกรรมการผู้่อำนวยการใหญ่ เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาเพื่อให้ความเห็นชอบ โดยรูปแบบและหลักเกณฑ์เหล่านั้น ต้องมีความชัดเจน โปร่งใส เป็นธรรม และสอดคล้องกับหน้าที่ ความรับผิดชอบ และผลการปฏิบัติหน้าที่
3. จัดทำหลักเกณฑ์และวิธีการประเมินผลการปฏิบัติหน้าที่ของประธานคณะกรรมการผู้บริหารและกรรมการผู้่อำนวยการใหญ่ให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบ

เกี่ยวกับหลักเกณฑ์การปรับเงินเดือน และแผนการสืบทอดตำแหน่งผู้บริหาร

1. ประเมินการผลปฏิบัติหน้าที่ของประธานคณะกรรมการผู้บริหารและกรรมการผู้่อำนวยการใหญ่ตามหลักเกณฑ์ที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริษัทฯ และพิจารณากำหนดค่าตอบแทนประจำปี โดยพิจารณาจากผลการประเมิน และเสนอให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบ
2. จัดทำแผนการสืบทอดตำแหน่งผู้บริหาร (Succession planning) สำหรับตำแหน่งประธานคณะกรรมการผู้บริหารและกรรมการผู้่อำนวยการใหญ่ และเสนอให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบ

ด้านอื่น ๆ

1. จัดทำรายงานของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน โดยเปิดเผยไว้ในรายงานประจำปีของบริษัทฯ
2. สอบทานกฎบัตรของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเป็นประจำทุกปี ในกรณีที่เห็นว่ามีความจำเป็นต้องปรับเปลี่ยนเนื้อความในกฎบัตรดังกล่าวให้เหมาะสมกับระเบียบ ข้อบังคับ และสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปให้คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
3. ปฏิบัติหน้าที่อื่นๆ ตามที่คณะกรรมการของบริษัทฯ มอบหมาย

ทั้งนี้ คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนขึ้นตรงต่อคณะกรรมการบริษัทฯ โดยประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนและกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน มีวาระในการดำรงตำแหน่งตามวาระของการเป็นกรรมการบริษัทฯ

• **คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการ**

คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการบริษัทฯ ที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารอย่างน้อย 3 ท่าน โดยส่วนใหญ่ต้องเป็นกรรมการอิสระ และประธานคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการต้องเป็นกรรมการอิสระ คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 2 ท่าน และกรรมการบริษัทฯ ที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารอีก 1 ท่าน รวมเป็น 3 ท่านซึ่งมีรายชื่อ ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1.นายสมบุรณ์ กิติญาณทรัพย์	ประธานกรรมการกำกับดูแลกิจการ
2.นางอาริญา ปราสาททองโอสถ	กรรมการกำกับดูแลกิจการ
3.นายสหรัตน์ เพ็ญกุล	กรรมการกำกับดูแลกิจการ

นายสมบูรณ์ กิติญาณทรัพย์ เป็นประธานกรรมการกำกับดูแลกิจการที่มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอในการดำรงตำแหน่งดังกล่าว โดยมีนายคนุตสรณ์ ชูเชิดวัฒน์ศักดิ์ ผู้ช่วยเลขานุการบริษัท เป็นเลขานุการคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการ

#### ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการ

##### ด้านนโยบาย และการกำกับดูแล

1. กำหนดนโยบายการกำกับดูแลกิจการ รวมทั้งแนวปฏิบัติ และข้อกำหนดด้านจริยธรรมและจรรยาบรรณทางธุรกิจให้สอดคล้องและเป็นไปตามกรอบของกฎหมาย หลักเกณฑ์ ระเบียบ แนวทาง มาตรฐานและข้อกำหนดที่เป็นปัจจุบันของหน่วยงานที่ทำหน้าที่กำกับดูแลบริษัทจดทะเบียน ได้แก่ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และของสถาบันหรือองค์กรที่มีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับทางด้านกิจการกำกับดูแลกิจการที่ดีในระดับประเทศและในระดับสากล เพื่อสนับสนุนการดำเนินธุรกิจ กลยุทธ์การดำเนินกิจการและเป้าหมายความสำเร็จทางการค้าและทางสังคมอย่างยั่งยืนของบริษัทฯ รวมทั้งการพิจารณาทบทวนนโยบาย แนวปฏิบัติและข้อกำหนดดังกล่าวให้มีความทันสมัยและเป็นปัจจุบันสามารถนำมาใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ
2. กำกับดูแล ติดตามและประเมินผล เพื่อให้มั่นใจว่า บริษัทฯ และบุคคลกร รวมทั้งผู้มีส่วนได้เสียได้ปฏิบัติตามหรือดำเนินการตามนโยบายและแนวปฏิบัติหรือข้อกำหนดต่างๆ รวมทั้งให้คำแนะนำ หรือข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงหรือยกระดับการปฏิบัติงานตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการ

##### ด้านทรัพยากรบุคคล

1. พิจารณาและให้ความเห็นชอบ และเสนอความเห็นหรือข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการประเมินผลการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ ประธานคณะผู้บริหาร และกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ทางด้านกิจการกำกับดูแลกิจการ

##### ด้านอื่น ๆ

1. สนับสนุนและส่งเสริมให้มีการเผยแพร่ความรู้ สร้างความเข้าใจ และความเชื่อมั่นในระบบการกำกับดูแลกิจการให้แก่บุคคลกรในบริษัทฯ และบริษัทในเครือ
2. สนับสนุน ให้คำปรึกษาและข้อเสนอแนะแก่บริษัทฯ ในการเตรียมความพร้อมเพื่อเข้าร่วมรับการประเมินหรือการจัดอันดับด้านการกำกับดูแลกิจการ
3. จัดทำรายงานของคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการ โดยเปิดเผยไว้ในรายงานประจำปีของบริษัทฯ
4. สอบทานกลยุทธ์ของคณะกรรมการสรรหากำกับดูแลกิจการเป็นประจำทุกปี ในกรณีที่เห็นว่ามีจำเป็นต้องปรับเปลี่ยนเนื้อความในกลยุทธ์ดังกล่าวให้เหมาะสมกับระเบียบ ข้อบังคับ และสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปให้คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
5. ปฏิบัติหน้าที่อื่นๆ ตามที่คณะกรรมการของบริษัทฯ มอบหมาย

ทั้งนี้ คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการขึ้นตรงต่อคณะกรรมการบริษัทฯ โดยประธานกรรมการกำกับดูแลกิจการ และกรรมการกำกับดูแลกิจการ มีวาระในการดำรงตำแหน่งตามวาระของการเป็นกรรมการบริษัทฯ

- คณะผู้บริหาร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 คณะผู้บริหารประกอบด้วยผู้บริหารจำนวน 16 ท่าน ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
นายวุฒิพงศ์ ปราสาททอง โอสถ	ประธานคณะผู้บริหาร
นายประดิษฐ์ ทิมกุล <sup>(1)</sup>	กรรมการผู้อำนวยการใหญ่/ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่อาวุโส สายงานการพาณิชย์/ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายทรัพยากรบุคคล
นายอนวัช ติละวัฒน์วัฒนา	กรรมการรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายงานบริหารกลางและพัฒนา ธุรกิจ/ ผู้อำนวยการอาวุโสสำนักประธานคณะผู้บริหาร/ รักษาการรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบริหารทั่วไป
นายคริสทอป คลาเรนซ์	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่อาวุโส สายงานการเงินและบัญชี/ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายการเงิน/
นายจุลิน กอเจริญ <sup>(2)</sup>	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายการบัญชี
พลอากาศโท เดชศรี เจริญวงศ์	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่อาวุโส ฝ่ายซ่อมบำรุงอากาศยาน
นายพรต เสตสุวรรณ <sup>(3)</sup>	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายขาย
นางสาวฉนิษฐา เนตรประไพ <sup>(4)</sup>	รักษาการรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายการตลาด
นางสาวอมรรัตน์ คงสวัสดิ์ <sup>(5)</sup>	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่อาวุโส สายงานปฏิบัติการ
นางจันทร์ทิพย์ ทองกันยา	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายปฏิบัติการบิน
นายวงศ์ อิศรเสนา ณ อยุธยา <sup>(6)</sup>	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายพัฒนาธุรกิจ
นายนิจพัฒน์ ปิยะพันธ์	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายพัฒนาธุรกิจ
นางสาวพุลสุข ธีรวานิชย์ผล	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบริหารเครื่องอำนวยความสะดวก และการพัฒนาผลิตภัณฑ์
นายทองสุข ชมพูนุช	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
นางสาวตรีศรัณย์ สีตกะลิน	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายการตลาด
นายไพโรจน์ ฉันทศิลป์	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายสนามบิน
นางสาวสิริพร หนูจัน <sup>(7)</sup>	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบัญชีบริหาร
	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ส่วนช่างซ่อมบำรุงอากาศยาน
	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายเลขานุการบริษัท
	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ประจำสำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
	รักษาการรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายปฏิบัติการภาคพื้น และ ขนส่งสินค้า

(1) นายประดิษฐ์ ทิมกุล เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายงานบริหารกลางและพัฒนาธุรกิจ กับรักษาการรอง  
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบริหารทั่วไป วันที่ 1 กันยายน 2563

(2) นายจุลิน กอเจริญ เข้าดำรงตำแหน่งรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายขาย วันที่ 1 มกราคม 2563 และเข้าดำรงตำแหน่ง รักษาการรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายการตลาด วันที่ 1 สิงหาคม 2563 แทนนายวงศ์ อิศรเสนา ณ อยุธยา ซึ่งลาออก

(3) นายพรต เสตสุวรรณ ลาออก เมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2563

(4) นางสาวฉนิษฐา เนตรประไพ พ้นจากตำแหน่งรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริหารทั่วไป และเข้าดำรงตำแหน่ง รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายพัฒนาธุรกิจ เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2563 แทนนายพรต เสตสุวรรณ ซึ่งลาออก

(5) นางสาวอมรรัตน์ คงสวัสดิ์ เข้าดำรงตำแหน่ง รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริหารเครือข่ายเส้นทางการบินและพัฒนาผลิตภัณฑ์ เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2563

(6) นายวงศ์ อิศรเสนา ณ อยุธยา ลาออก เมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2563

(7) นางสาวสิริพร หนูจั่น เข้าดำรงตำแหน่ง รักษาการรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายปฏิบัติการภาคพื้น และขนส่งสินค้า เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2563

### ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานคณะผู้บริหาร (Chief Executive Officer)

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานคณะผู้บริหาร (Chief Executive Officer) มีดังต่อไปนี้

#### ด้านนโยบายและการกำกับดูแล

1. ร่วมกับคณะกรรมการบริหารในการดูแลให้มีการกำหนดวิสัยทัศน์ ทิศทางการดำเนินธุรกิจ นโยบาย กลยุทธ์ของ บริษัทฯ
2. สื่อสารวิสัยทัศน์ ทิศทางการดำเนินธุรกิจ นโยบาย กลยุทธ์ของบริษัทฯ ที่ได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการ บริษัทฯ ให้ผู้บริหารระดับสูงของบริษัทฯ ใช้เป็นกรอบในการจัดทำแผนงานและบริหารจัดการธุรกิจของแต่ละหน่วยงาน
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 และนำมาซึ่งผล ประโยชน์ที่ได้ตั้งเป้าหมาย ทั้งในส่วนที่เป็นเป้าหมายทางการเงิน และมีใช้การเงิน
5. ดูแลให้การบริหารจัดการของบริษัทฯ เป็นไปอย่างโปร่งใส

#### ด้านการเงิน

1. อนุมัติรายจ่ายต่างๆตามแผนงานที่ได้รับการอนุมัติโดยคณะกรรมการบริษัทฯ คณะกรรมการบริหารและตามอำนาจที่ได้รับมอบหมาย

#### 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 สม่าเสมอ และจัดให้มีการเปิดเผยข้อมูลอย่างเป็นมาตรฐานและโปร่งใส

#### ด้านสัมพันธภาพกับบุคคลภายนอก

1. เป็นตัวแทนของบริษัทฯ ในการประชาสัมพันธ์องค์กรต่อสาธารณะ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนของ การสร้างเครือข่ายความสัมพันธ์และภาพลักษณ์ที่ดีขององค์กรในระดับประเทศและระดับสากล

#### ด้านอื่น ๆ

1. ปฏิบัติหน้าที่อื่นๆ ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริหาร  
ทั้งนี้ประธานคณะกรรมการหรือผู้รับมอบอำนาจจากประธานคณะกรรมการไม่สามารถอนุมัติรายการที่ตนหรือบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง (ตามที่นิยามไว้ในประกาศคณะกรรมการ ก.ล.ต.หรือประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน) อาจมีส่วนได้เสียหรืออาจได้รับประโยชน์ในลักษณะใดๆ หรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อื่นใดกับบริษัทฯ หรือบริษัทย่อยของบริษัทฯ ยกเว้นเป็นการอนุมัติรายการที่เป็นไปตามนโยบายและหลักเกณฑ์ที่ที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือคณะกรรมการบริษัทฯ ได้พิจารณาอนุมัติไว้

#### ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (President)

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (President) มีดังต่อไปนี้

1. กำหนดวิสัยทัศน์ (Vision)/พันธกิจ (Mission)/วัตถุประสงค์ (Objective)/เป้าหมาย (Goal) ของบริษัทฯ ในการกำหนดทิศทางการดำเนินธุรกิจขององค์กร เพื่อสร้างกรอบการดำเนินงานที่ชัดเจนให้ทุกคนในองค์กรดำเนินการตามอย่างเป็นระบบ และเป็นไปในทิศทางเดียวกัน
2. กำกับดูแลการดำเนินธุรกิจด้วยความถูกต้องบนพื้นฐานของระเบียบข้อบังคับ กฎเกณฑ์ กฎหมาย ฯลฯ ด้วยความโปร่งใส สามารถตรวจสอบได้ ให้ความสำคัญต่อผู้ถือหุ้น พนักงาน ลูกค้า และทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง
3. กำกับดูแลผลการดำเนินการ ผลประกอบการทางธุรกิจ และรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทฯ และผู้ถือหุ้น เพื่อคาดคะเนแนวโน้ม และกำหนดทิศทางการดำเนินงานทางธุรกิจ
4. กำหนดนโยบายเพื่อสร้างขีดความสามารถทางการบริหารของผู้บริหาร ในการเตรียมความพร้อมการพัฒนาบุคลากรภายในองค์กร เพื่อความอยู่รอดขององค์กร และการเจริญเติบโตของธุรกิจอย่างยั่งยืน



5. กำหนดแนวทางการเจริญเติบโตในระยะยาว เพื่อเตรียมความพร้อมต่อการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นของสภาพแวดล้อมเศรษฐกิจ และคู่แข่งทางธุรกิจในการสร้างประสิทธิภาพและศักยภาพทางการแข่งขัน
6. บริหาร สั่งการ ควบคุม และติดตามการดำเนินงานของผู้ได้บังคับบัญชา
7. กำกับดูแลการดำเนินธุรกิจภายใต้หลักจริยธรรมและการจัดการที่ดี โดยรับผิดชอบต่อสังคม และสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะสั้นและระยะยาวอันนำไปสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน
8. ปฏิบัติงานอื่นๆ ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ

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

- **อำนาจอนุมัติ**

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำหนดให้รายการต่อไปนี้ คือ งบลงทุนประจำปี การเสนองบประมาณค่าใช้จ่ายประจำปีการอนุมัติโครงการหรือสินทรัพย์ที่มีความต้องการอย่างเร่งด่วนระหว่างปีที่มีมูลค่าเกินกว่า 100 ล้านบาท การอนุมัติค่าใช้จ่ายนอกงบประมาณที่มีมูลค่าเกินกว่า 100 ล้านบาท การจัดหา จัดซื้อ และการเช่าระยะยาวเครื่องบิน การทำรายการระหว่างกันกรณีที่เป็นข้อตกลงทางการค้าที่ไม่เป็นเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไป 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 ลักษณะต้องห้าม

ดังกล่าวไม่รวมถึงกรณีที่กรรมการอิสระเคยเป็นข้าราชการ 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 หรือถือหุ้นเกินร้อยละหนึ่งของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทอื่น 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 ทั้งนี้

บุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทฯ จะต้องมีคุณสมบัติครบถ้วนตามมาตรา 68 แห่งพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) และประกาศคณะกรรมการ ก.ล.ด. 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 แต่จะแบ่งคะแนนเสียงให้ผู้ใดมากน้อยเพียงใดไม่ได้
    - (2) ให้ผู้ถือหุ้นออกเสียงลงคะแนนเลือกตั้งกรรมการเป็นรายบุคคล
    - (3) บุคคลที่ได้รับคะแนนเสียงสูงสุดตามลำดับลงมาเป็นผู้ได้รับเลือกตั้งเป็นกรรมการเท่าจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ในกรณีที่บุคคลซึ่งได้รับการเลือกตั้งในลำดับถัดลงมา มีคะแนนเสียงเท่ากันเกินจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ให้ประธานที่ประชุมผู้ถือหุ้นเป็นผู้ออกเสียงชี้ขาด
  3. ในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปีทุกครั้ง ให้กรรมการออกจากตำแหน่งจำนวนหนึ่งในสาม ถ้าจำนวนกรรมการจะแบ่งออกให้ตรงเป็นสามส่วนไม่ได้ ก็ให้ออกโดยจำนวนใกล้เคียงที่สุดกับส่วนหนึ่งในสาม กรรมการที่จะต้องออกจากตำแหน่งในปีแรกและปีที่สองภายหลังจดทะเบียนบริษัทนั้นให้จับสลากกัน ส่วนปีหลังๆ ต่อไปให้กรรมการคนที่อยู่ในตำแหน่งนานที่สุดนั้นเป็นผู้ออกจากตำแหน่งกรรมการที่ออกตามวาระนั้น 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 หรือผู้บริหารที่มีคุณสมบัติและประสบการณ์ที่เหมาะสมกับการดำเนินธุรกิจที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อเป็นกรรมการตัวแทนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม ทั้งนี้ เพื่อทำหน้าที่กำหนดนโยบายที่สำคัญในการบริหารงานและควบคุมการดำเนินธุรกิจของบริษัทย่อยและบริษัทร่วม ดังกล่าวตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ
- (2) ดำเนินการให้บริษัทย่อยกำหนดนโยบายการเข้าทำรายการของบริษัทย่อย กับบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน และรายการได้มาจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สิน โดยให้นโยบายดังกล่าวสอดคล้องและเป็นไปตามกฎหมาย กฎเกณฑ์ ประกาศระเบียบ ข้อกำหนด และหนังสือเวียนที่เกี่ยวข้องที่ประกาศโดยสำนักงาน ก.ล.ด.
- (3) ดำเนินการให้บริษัทย่อย จัดทำรายงานทางการเงิน เพื่อให้แสดงถึงสถานะทางการเงินและผลการประกอบกิจการของบริษัทฯ โดยอยู่บนพื้นฐานของข้อมูลทางบัญชีที่ถูกต้อง ครบถ้วน และเพียงพอตามมาตรฐานการบัญชีซึ่งเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป และรายงานการทำรายการระหว่างบริษัทย่อยดังกล่าวกับบุคคลที่อาจมีส่วนได้เสีย หรือมีความขัดแย้งกันในทางผลประโยชน์ รวมถึงรายการการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ของบริษัทย่อยดังกล่าว โดยให้มีการนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อทราบอย่างน้อยปีละ 4 ครั้ง
- (4) ดำเนินการให้บริษัทย่อยที่เป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจหลักจัดให้มีหน่วยงานตรวจสอบภายใน (Internal Audit) หรือผู้ตรวจสอบภายในจากภายนอก เข้ามาจัดทำแผนงานการตรวจสอบภายในประจำปีของบริษัทดังกล่าว และจัดให้มีการตรวจสอบตามแผนงานตรวจสอบภายในประจำปีที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการตรวจสอบของบริษัทฯ รวมถึงจัดให้มีรายงานผลการตรวจสอบและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับระบบการควบคุมภายใน ว่าระบบการควบคุมภายในของบริษัทดังกล่าว มีความรัดกุมเพียงพอหรือไม่ และพนักงาน ผู้บริหาร และกรรมการของบริษัทดังกล่าว ได้มีการปฏิบัติให้สอดคล้องกับนโยบายการควบคุมภายในอย่างน้อยเพียงใด เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการของบริษัทย่อยภายในระยะเวลาที่เหมาะสมอย่างสม่ำเสมอ

- การดูแลเรื่องการให้ข้อมูลภายใน

บริษัทฯ มีนโยบายและวิธีการดูแลกรรมการ และผู้บริหารในการนำข้อมูลภายในของบริษัทฯ ซึ่งยังไม่เปิดเผยต่อสาธารณชนไปใช้เพื่อแสวงหาประโยชน์ส่วนตนดังนี้

1. ให้ความรู้แก่กรรมการและผู้บริหาร เกี่ยวกับหน้าที่ในการรายงานการถือครองหลักทรัพย์ของตน คู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ต่อสำนักงานคณะกรรมการ ก.ล.ต. ตามมาตรา 59 และบทกำหนดโทษตามมาตรา 275 แห่งพ.ร.บ. หลักทรัพย์ รวมทั้งการรายงานการได้มาหรือจำหน่ายหลักทรัพย์ของตน คู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะต่อสำนักงานคณะกรรมการ ก.ล.ต. ตามมาตรา 246 และบทกำหนดโทษ ตามมาตรา 298 แห่งพ.ร.บ. หลักทรัพย์
2. ให้กรรมการและผู้บริหารของบริษัทฯ รวมถึงคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ จัดทำและเปิดเผยรายงานการถือครองหลักทรัพย์และรายงานการเปลี่ยนแปลงการถือครองหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ต่อสำนักงานคณะกรรมการ ก.ล.ต. ตามมาตรา 59 และบทกำหนดโทษ ตามมาตรา 275 แห่งพ.ร.บ. หลักทรัพย์ และจัดส่งสำเนารายงานนี้ให้แก่บริษัทฯ ในวันเดียวกับวันที่ส่งรายงานต่อสำนักงานคณะกรรมการ ก.ล.ต.
3. กรรมการ ผู้บริหาร พนักงานและลูกจ้างของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ที่ได้รับทราบข้อมูลภายในที่เป็นสาระสำคัญซึ่งมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงราคาหลักทรัพย์ต้องใช้ความระมัดระวังในการซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ในช่วง 30 วันก่อนที่งบการเงินหรือข้อมูลภายในนั้นจะเปิดเผยต่อสาธารณชนและในช่วงระยะเวลา 24 ชั่วโมงภายหลังจากที่ข้อมูลภายในของบริษัทฯ ได้เปิดเผยต่อสาธารณชนแล้ว ผู้ที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลภายในต้องไม่เปิดเผยข้อมูลนั้นให้ผู้อื่นทราบจนกว่าจะได้มีการแจ้งข้อมูลนั้นให้แก่ตลาดหลักทรัพย์ฯ
4. ห้ามมิให้กรรมการผู้บริหารพนักงานและลูกจ้างของบริษัทฯ ใช้ข้อมูลภายในของบริษัทฯ ที่มีหรืออาจมีผลกระทบต่อราคาของหลักทรัพย์ของบริษัทฯซึ่งยังมิได้เปิดเผยต่อสาธารณชนซึ่งตนได้ล่วงรู้มาในตำแหน่งหรือฐานะเช่นนั้น มาใช้เพื่อการซื้อหรือขายหรือเสนอซื้อหรือเสนอขายหรือชักชวนให้บุคคลอื่นซื้อหรือขายหรือเสนอซื้อ หรือเสนอขายซึ่งหุ้นหรือหลักทรัพย์อื่น (ถ้ามี) ของบริษัทฯ ไม่ว่าทั้งทางตรงหรือทางอ้อมในประการที่น่าจะเกิดความเสียหายแก่บริษัทฯ ไม่ว่าทั้งทางตรงหรือทางอ้อมและไม่ว่าการกระทำดังกล่าวจะทำให้ประโยชน์ต่อตนเองหรือผู้อื่นหรือนำข้อเท็จจริงเช่นนั้นออกเปิดเผยเพื่อให้ผู้อื่นกระทำการดังกล่าวโดยตนได้รับผลประโยชน์ตอบแทนหรือไม่ก็ตาม

- ค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชี

ในรอบบัญชี สิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทฯ ได้จ่ายค่าตอบแทนให้แก่ผู้สอบบัญชีคือ นางสาวรุ่งนภา เลิศสุวรรณกุล จากบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด สำหรับการสอบบัญชีงบการเงินเท่ากับ 4.7 ล้านบาท โดยไม่รวมค่าบริการอื่น

### การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ

- การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัท มีการกำหนดการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ไว้อย่างเป็นทางการล่วงหน้าตลอดปี คือทุกวันพฤหัสบดีที่ 4 ของทุกเดือน ทั้งนี้ ไม่รวมการประชุมวาระพิเศษ โดยตารางการประชุมในแต่ละปีจะแจ้งให้คณะกรรมการบริษัทฯ

ทราบล่วงหน้า โดยในการประชุมแต่ละครั้งจะมีการกำหนดวาระการประชุมที่ชัดเจน ทั้งวาระเพื่อทราบและพิจารณา มีเอกสารประกอบการประชุมครบถ้วน ซึ่งฝ่ายเลขานุการบริษัท จะดำเนินการจัดส่งให้คณะกรรมการบริษัทฯ ล่วงหน้าอย่างน้อย 7 วัน

ในปี 2563 บริษัทฯ มีการจัดประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ จำนวน 8 ครั้ง โดยมีรายละเอียดการเข้าประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ดังนี้

ชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม/การประชุมทั้งหมดในปี 2563
1. พลอากาศเอก เกษตร โรจนนิล	8/8
2. นายวุฒิพงษ์ ปราสาททองโอสถ	8/8
3. พลตำรวจโท วิสณุ ปราสาททองโอสถ	8/8
4. นายประดิษฐ์ ทิฆมกุล	8/8
5. นายศรีภพ สารสาส	8/8
6. นายสหรัตน์ เพ็ญกุล	8/8
7. นางนฤมล น้อยอ่ำ	8/8
8. นางอาริญา ปราสาททองโอสถ	8/8
9. นายอนวัช ลีละวัฒน์วัฒนา	8/8
10. นายสมบูรณ์ กิติญาณทรัพย์	8/8

- **การประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ**

ในปี 2563 บริษัทฯ มีการจัดประชุมคณะกรรมการตรวจสอบจำนวน 5 ครั้ง โดยมีรายละเอียดการเข้าประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ ดังนี้

ชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม/การประชุมทั้งหมดในปี 2563
1. นายศรีภพ สารสาส	5/5
2. นายสหรัตน์ เพ็ญกุล	5/5
3. นายสมบูรณ์ กิติญาณทรัพย์	2/5

- **การประชุมคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน**

ในปี 2563 บริษัทฯ มีการจัดประชุมคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจำนวน 1 ครั้ง โดยมีรายละเอียดการเข้าประชุมคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ดังนี้

ชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม/การประชุมทั้งหมดในปี 2563
1. นายศรีภพ สารสาส	1/1
2. นายสมบูรณ์ กิติญาณทรัพย์	1/1
3. นางอาริญา ปราสาททองโอสถ	1/1

- การประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการ

ในปี 2563 บริษัทฯ มีการจัดประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการจำนวน 1 ครั้ง โดยมีรายละเอียดการเข้าประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการ ดังนี้

ชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม/การประชุมทั้งหมดในปี 2563
1. นายสมบุญ ฤทธิชัย	1/1
2. นายสหรัตน์ เพ็ญกุล	1/1
3. นางอาริญา ปราสาททองโอสถ	1/1

- การประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัท

บริษัทฯ มีนโยบายจัดให้คณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อย มีการประเมินผลการปฏิบัติงานอย่างน้อยปีละ 1 ครั้งเป็นประจำทุกปี เพื่อช่วยให้คณะกรรมการได้มีการพิจารณาทบทวนผลงาน ประเด็นและอุปสรรคต่างๆ ในระหว่างปีที่ผ่านมา และเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานของคณะกรรมการ 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 สีตะกลิน 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 ในการดำเนินงานตามหน้าที่และความรับผิดชอบตามกฎหมายและกฎระเบียบข้อบังคับของบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และหน่วยงานกำกับที่เกี่ยวข้อง
2. จัดให้มีการบรรยายให้แก่กรรมการใหม่ (Orientation) เพื่อให้ทราบลักษณะธุรกิจ ผลการดำเนินงานแผนธุรกิจ โครงการลงทุนที่สำคัญ บทบาทและความรับผิดชอบของกรรมการตามหลักการกำกับดูแลกิจการสำหรับบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และหน่วยงานราชการที่กำกับดูแล
3. แจ้งให้คณะกรรมการ ทราบการได้รับประเมินผล บทบาทและหน้าที่ของคณะกรรมการ โดยสถาบันกรรมการบริษัทไทยเป็นประจำทุกปี
4. เลขานุการบริษัทมีหน้าที่ในการให้คำแนะนำและเป็นที่ยอมรับให้แก่กรรมการของบริษัท รวมทั้งรับผิดชอบในการติดต่อสื่อสารข้อมูลระหว่างกรรมการบริษัท และบริษัทย่อยอย่างมีประสิทธิภาพ ถูกต้องตามกฎหมาย กฎระเบียบของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย คณะกรรมการตลาดทุน สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องต่างๆ และมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น
5. ประสาน ติดตามข้อมูลจากฝ่ายบริหาร ด้านการเงิน งบประมาณการบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน การตรวจสอบภายในรายงานให้คณะกรรมการบริษัททราบสม่ำเสมอทุกไตรมาส
6. จัดทำและเก็บรวบรวมทะเบียนประวัติกรรมการ
7. เก็บรักษามันที่เกี่ยวกับนโยบายและระเบียบต่างๆ ของบริษัทที่ผ่านการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท รวมทั้งเอกสารประกอบการประชุมคณะกรรมการบริษัท และรายงานการประชุมคณะกรรมการบริษัทให้ครบถ้วนสมบูรณ์
8. จัดทำและจัดเก็บรักษาหนังสือนัดประชุมผู้ถือหุ้น เอกสารประกอบการประชุมผู้ถือหุ้น และรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นให้ครบถ้วนภายในกำหนดเวลาของกฎหมาย
9. จัดเก็บรักษาเอกสารที่มีส่วนได้เสียที่รายงาน โดยกรรมการและผู้บริหาร
10. ดูแล กำกับ รับผิดชอบการจัดทำ และจัดเก็บรักษาแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1) และรายงานประจำปี (แบบ 56-2)
11. ดูแลให้มีการเปิดเผยข้อมูลและรายงานสารสนเทศต่อหน่วยงานที่กำกับดูแล
12. ส่งเสริมให้กรรมการปฏิบัติตามแนวปฏิบัติที่ดีของกรรมการบริษัทจดทะเบียน ตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียน ปี 2560 ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและ Asean CG Scorecard เช่น การฝึกอบรมหลักสูตรต่างๆ ของกรรมการ การประเมินตนเองของกรรมการปีละครั้งและรายงานผลการประเมินให้คณะกรรมการทราบและพิจารณาจัดทำแผนเพื่อพัฒนาการปฏิบัติงานต่อไป



## 13. ภารกิจอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

**ผู้ที่ได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบโดยตรงในการควบคุมดูแลการทำบัญชี**

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

- ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

## ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน

## (ก) ค่าตอบแทนของกรรมการบริษัทฯ

ในปี 2563 บริษัทฯ ได้จ่ายค่าตอบแทนให้แก่กรรมการจำนวน 10 ท่าน เป็นจำนวนทั้งสิ้น 22.25 ล้านบาท โดยค่าตอบแทนดังกล่าวเป็นค่าตอบแทนในรูปแบบค่าบำเหน็จ และค่าเบี้ยประชุมในฐานะกรรมการท่านนั้น โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

รายชื่อกรรมการ	บำเหน็จ กรรมการ	ค่าเบี้ยประชุม					ค่าตอบแทน รวมในฐานะ กรรมการ ปี 2563 (ล้านบาท)
		คณะ กรรมการ บริษัท	คณะ กรรมการ ตรวจสอบ	คณะ กรรมการ บริหาร	คณะ กรรมการ กำกับดูแล กิจการ	คณะ กรรมการ สรรหาและ พิจารณา ค่า ตอบแทน	
1. พล.อ.อ.เกษร โรจนนิล ประธานกรรมการ / กรรมการอิสระ	3,000,000.00	780,000.00	-	-	-	-	3.78
2. นายศรัทพ สารสาส กรรมการ / กรรมการสรรหาและพิจารณา ค่าตอบแทน / ประธานกรรมการตรวจสอบ	1,322,222.22	390,000.00	255,000.00	-	-	45,000.00	2.01
3. นายสรรัตน์ เพ็ญกุล กรรมการ / กรรมการกำกับดูแลกิจการ / กรรมการตรวจสอบ	1,322,222.22	390,000.00	170,000.00	-	22,500.00	-	1.90
4. นายสนบูรณ์ กิติญาณกรวิทย์ กรรมการ / กรรมการตรวจสอบ / ประธานกรรมการกำกับดูแลกิจการ	1,322,222.22	390,000.00	170,000.00	-	33,750.00	30,000.00	1.95
5. พล.ต.ท.วิมล ปราสาททองโอสภ กรรมการ	1,322,222.22	390,000.00	-	-	-	-	1.71
6. นางนฤมล น้อยอ่ำ กรรมการ	1,322,222.22	390,000.00	-	-	-	-	1.71
7. นางอารัญญา ปราสาททองโอสภ กรรมการ/กรรมการสรรหาและพิจารณา ค่าตอบแทน	1,322,222.22	390,000.00	-	-	22,500.00	30,000.00	1.76
8. นายอนวัช สีล-วัฒนวิวัฒนา กรรมการ / กรรมการบริหาร	1,322,222.22	390,000.00	-	570,000.00	-	-	2.28
9. นายพิศุภพพงศ์ ปราสาททองโอสภ กรรมการ / รองประธานกรรมการ / ประธานคณะผู้บริหาร / กรรมการ ผู้อำนวยการใหญ่	1,322,222.22	390,000.00	-	1,140,000.00	-	-	2.85
10. นายประสิทธิ์ ทัตกุล กรรมการ / กรรมการบริหาร / เลขาธิการ คณะ กรรมการ	1,322,222.22	390,000.00	-	570,000.00	-	-	2.28
<b>รวม</b>	<b>14,900,000.00</b>	<b>4,290,000.00</b>	<b>595,000.00</b>	<b>2,280,000.00</b>	<b>78,750.00</b>	<b>105,000.00</b>	<b>22.25</b>

22,248,750.00

**ข) ค่าตอบแทนของผู้บริหารบริษัทฯ**

ในปี 2563 บริษัทฯ ได้จ่ายค่าตอบแทนให้แก่ประธานคณะกรรมการผู้บริหาร กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และผู้บริหาร รวม 18 ราย เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้นประมาณ 89.7 ล้านบาท โดยค่าตอบแทนดังกล่าวเป็นค่าตอบแทนในรูปแบบเงินเดือน โบนัส และค่าตอบแทนอื่นๆ

**ค่าตอบแทนอื่น**

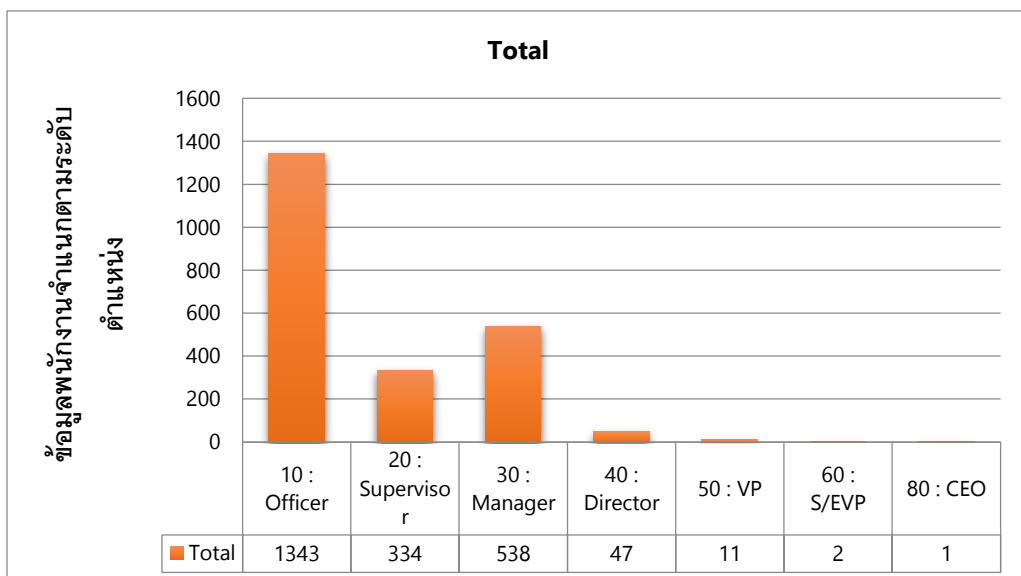
**สิทธิประโยชน์อื่นๆ สำหรับกรรมการบริษัทฯ มีรายละเอียดหลักเกณฑ์และเงื่อนไข ดังต่อไปนี้**

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 2563 บริษัทฯ มีพนักงานรวมทั้งสิ้นจำนวน 2,276 คน โดยแบ่งตามตำแหน่งได้ดังนี้



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

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 สร้างหลักประกันให้กับพนักงานและครอบครัวในกรณีที่ออกจาก งาน เกษียณอายุ หรือเสียชีวิต นอกจากนี้ กองทุนสำรองเลี้ยงชีพยังเป็นแรงจูงใจทำให้พนักงานทำงานกับบริษัทฯ 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

## 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 โดยคำนึงถึงปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมและสังคมซึ่งมีความเกี่ยวข้องโดยตรงกับการประกอบกิจการของบริษัทฯ เป็นหลัก

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

อย่างไรก็ดี บริษัทฯ อยู่ระหว่างทบทวนข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนาการกำกับดูแลกิจการตามโครงการ CGR 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 มีระบบงานที่เชื่อมั่นได้ว่า จะสามารถดำเนินการไปโดยถูกต้องตามกฎหมายและไม่ขัดกับจริยธรรมทางธุรกิจ

บริษัทฯ มีกระบวนการสรรหาผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการเพื่อให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นพิจารณาแต่งตั้งซึ่งมีความโปร่งใสและปราศจากการครอบงำของผู้ถือหุ้นที่มีอำนาจควบคุมหรือฝ่ายบริหาร กรรมการไม่สามารถพิจารณากำหนดค่าตอบแทนซึ่งเป็นผลประโยชน์โดยตรงของตนเอง และต้องจัดให้มีกระบวนการกำหนดค่าตอบแทนที่โปร่งใสและปราศจากการครอบงำใดๆ

## 10. ความรับผิดชอบต่อสังคม

### นโยบายภาพรวม

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

### นโยบายบริหารจัดการด้านความรับผิดชอบต่อสังคมขององค์กร

ด้วยผลกระทบจากความไม่แน่นอน ทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ในปี 2563 โดยเฉพาะอย่างยิ่งสถานการณ์การระบาดของโควิด-19 เป็นผลให้บริษัทฯ ต้องใช้นโยบายปรับตัวอย่างทันท่วงทีและต่อเนื่อง เพื่อให้บริษัทฯ อยู่รอดได้ท่ามกลางความท้าทาย และสามารถตอบสนองต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างสมดุล บนพื้นฐานของ “นโยบายบริหารจัดการด้านความรับผิดชอบต่อสังคมขององค์กร” 7 หัวข้อ ที่มุ่งให้การดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม สังคม และบรรษัทภิบาลของบริษัทฯ มีประสิทธิภาพและพัฒนาไปอย่างยั่งยืน

- 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:** ส่งเสริมกิจกรรมทางสังคมและปลูกฝังค่านิยมการมีส่วนร่วมรับผิดชอบต่อสังคมให้กับพนักงานทุกระดับ
- 7) **Environment:** ตระหนักและถือปฏิบัติตามข้อกำหนดของกฎหมายสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจ

นอกจากนี้ กระแสการลงทุนด้านความยั่งยืนที่มีบทบาทมากขึ้น บริษัทฯ จึงเพิ่มความสำคัญในการวางแผนงานสำหรับปี 2564 โดยจะเน้นการสื่อสารให้ทุกหน่วยงานเชื่อมโยงประเด็นสิ่งแวดล้อม สังคม และบรรษัทภิบาล หรือ “ESG” เข้าในกระบวนการทำงาน (ESG In Process) ซึ่งเป็นสิ่งที่พนักงานดำเนินการอยู่แล้ว แต่ทำให้ชัดเจน เพื่อมุ่งสู่เป้าหมายการยกระดับคุณภาพการรายงานข้อมูลด้านความยั่งยืน

สำหรับแนวทางปฏิบัติ เพื่อนำไปสู่ความยั่งยืนของบริษัทฯ นอกเหนือจากการสร้างความตระหนักให้กับพนักงานทุกคนแล้วนั้น บริษัทฯ ยังคงมุ่งมั่น “สร้างสังคมดีมีสุข” ให้กับชุมชนรอบสนามบินและเส้นทางอื่นที่ทำการบิน เพื่อองค์กรและชุมชน



เติบโตไปด้วยกันอย่างยั่งยืน โดยใช้กลยุทธ์การเป็นผู้จัดหา/ เชื่อมโยงองค์ความรู้ต่าง ๆ ชุมชน เพื่อดูแลชุมชนให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีใน 5 มิติ ได้แก่ เศรษฐกิจ สังคม การศึกษา สุขภาพ และสิ่งแวดล้อม ภายใต้แนวคิด “BLUE HEART – A Love to Share” คือการส่งมอบคุณค่าที่ชุมชนต้องการให้กับชุมชน ด้วยความรักที่จริงใจ

## การจัดการด้านความยั่งยืนในมิติสิ่งแวดล้อม

### ● การจัดการพลังงาน

สนามบินสมุย สนามบินสุโขทัย และสนามบินตราด

สนามบินมีแนวปฏิบัติด้านการจัดการพลังงานตามพระราชบัญญัติการส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน พ.ศ. 2535 (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2550) โดยนำระบบการจัดการพลังงานมาใช้ในหน่วยงาน เพื่อลดค่าใช้จ่ายด้านพลังงาน ลดการระคายเคืองพลังงานของประเทศ ซึ่งเป็นนโยบายหนึ่งของรัฐบาล นอกจากนี้ ยังช่วยลดผลกระทบจากภาวะโลกร้อน ทั้งนี้ ได้ระบุนโยบายอนุรักษ์พลังงาน เพื่อให้เจ้าหน้าที่ทุกคนมีส่วนร่วมในการจัดการพลังงานในหน่วยงาน ให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด

### แนวทางการจัดการพลังงานตามที่ระบุไว้ในนโยบายอนุรักษ์พลังงาน

1. ดำเนินการและพัฒนาระบบการจัดการพลังงานอย่างเหมาะสม โดยกำหนดให้การอนุรักษ์พลังงานเป็นส่วนหนึ่งของการดำเนินงานของสนามบินสมุย ซึ่งสอดคล้องกับกฎหมายและข้อกำหนดอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง
2. ดำเนินการปรับปรุงประสิทธิภาพการใช้ทรัพยากรพลังงานขององค์กรอย่างต่อเนื่อง และเหมาะสมกับการทำงานเทคโนโลยีที่ใช้ และแนวทางปฏิบัติงานที่ดี
3. กำหนดแผนและเป้าหมายการอนุรักษ์พลังงานในแต่ละปี และสื่อสารให้เจ้าหน้าที่ทุกคนเข้าใจและปฏิบัติได้อย่างถูกต้อง
4. สนามบิน ถือว่าการอนุรักษ์พลังงาน เป็นหน้าที่ความรับผิดชอบของผู้บริหารทุกระดับและเจ้าหน้าที่ทุกคน ที่ต้องให้ความร่วมมือในการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนด รวมถึงการติดตามตรวจสอบ และรายงานผลต่อคณะทำงานด้านการจัดการพลังงาน
5. ให้ความสำคัญที่จำเป็น รวมถึงทรัพยากรด้านบุคคล และงบประมาณ ในการทำงาน การฝึกอบรม และการมีส่วนร่วม นำเสนอข้อคิดเห็น เพื่อพัฒนาด้านพลังงาน
6. ผู้บริหารและคณะทำงานด้านการจัดการพลังงาน จะทบทวนและปรับปรุงนโยบาย เป้าหมาย และแผนการดำเนินงานด้านพลังงานทุกปี

### แผนลดการใช้ไฟฟ้า

สนามบินมีแผนลดปริมาณการใช้ไฟฟ้า โดยใช้มาตรการประหยัดพลังงานด้านต่าง ๆ เข้ามาเป็นกลไกและเครื่องมือในการลดพลังงาน โดยมีเป้าหมายลดการใช้ไฟฟ้า 5-20% จากปริมาณการใช้ไฟฟ้าของปีนั้นๆ

- **การจัดการขยะ ของเสีย และมลพิษ**

ฝ่ายสนามบินมีการกำหนดนโยบายสิ่งแวดล้อม เพื่อให้เป็นนโยบายหลักของฝ่ายและแต่ละสนามบินนำไปใช้ในการวางแผนการทำงานหรือมาตรการด้านต่างๆ ตลอดจนการจัดตั้งคณะทำงานสิ่งแวดล้อม เพื่อดำเนินการให้เป็นไปตามนโยบายของฝ่ายสนามบิน โดยการจัดการขยะของสนามบินให้เป็นไปตามกฎหมาย ระเบียบ และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง รวมถึงเพื่อให้การทำงานด้านการจัดการขยะและของเสียอันตราย ณ สนามบิน ดำเนินไปอย่างสอดคล้องกับกฎหมายด้านสาธารณสุข ด้านสิ่งแวดล้อม ด้านวัตถุอันตราย ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยในการทำงาน ตลอดจนปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ผู้บริหารสนามบินจึงมีนโยบายให้มีการจัดตั้งคณะทำงานด้านการจัดการขยะมูลฝอยและของเสียอันตราย ประจำสนามบิน นอกจากนี้ หน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการจัดการขยะภายในสนามบิน ได้กำหนดระเบียบให้หน่วยงานๆ ที่เกี่ยวข้องนำไปปฏิบัติ เพื่อให้เป็นไปตามมาตรการๆ ที่เกี่ยวข้อง

#### **หลักการ มาตรฐาน หรือแนวปฏิบัติด้านสิ่งแวดล้อมที่บริษัทอ้างอิง**

สนามบินดำเนินการจัดการเกี่ยวกับแนวทางและรูปแบบการจัดการขยะ ตามข้อกำหนดของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Mitigation Measures and Monitoring Program)

#### **แผนลดขยะ ของเสีย และมลพิษ**

ทั้ง 3 สนามบิน มีแผนลดปริมาณของเสียที่ต้องส่งให้เทศบาลนำไปกำจัด ให้ลดลง 30% จากปี 2562 โดยสนามบินมีเป้าหมายและแผนการลดปริมาณขยะที่เกิดขึ้น เพื่อเป็นการลดการทิ้งขยะให้เทศบาลนำไปกำจัด โดยกำหนดแผนพัฒนาระบบการจัดการสนามบิน ประจำปี 2563 ไว้และดำเนินการตามแผนงานๆ ที่วางไว้ให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุด

#### **การจัดการเพื่อลดปัญหาก๊าซเรือนกระจก**

บริษัทฯ มีมาตรการทำการบินเพื่อลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมในด้านมลพิษทางอากาศ โดยการขับเคลื่อนอากาศยานในทางขึ้น โดยใช้เครื่องยนต์เพียงตัวเดียว เพื่อลดมลพิษทางอากาศที่เกิดจากเครื่องยนต์และลดการบริโภคน้ำมันเชื้อเพลิง และเพื่อลดผลกระทบทางด้านเสียงต่อชุมชน จึงมีการปฏิบัติการการบิน ในรูปแบบที่ส่งผลกระทบด้านเสียงน้อยที่สุด ตามบริบทของสนามบินแต่ละแห่ง ซึ่งจากการดำเนินมาตรการใช้น้ำมันอากาศยานอย่างมีประสิทธิภาพของฝ่ายปฏิบัติการบิน ทำให้บริษัทฯ ประหยัดงบประมาณด้านน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน ได้กว่า 35 ล้านบาท

#### **การจัดการด้านความยั่งยืนในมิติสังคม**

- **นโยบายด้านการพัฒนาบุคลากร**

บริษัทฯ ส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนาศักยภาพของพนักงานอย่างต่อเนื่อง โดยจัดให้มีการฝึกอบรมและพัฒนาการเรียนรู้ ทั้งภายในและภายนอกองค์กร ให้กับผู้บริหารและพนักงานแต่ละระดับ ครอบคลุมทั้งพนักงานใหม่และพนักงานปัจจุบัน ตามแนวทางในการพัฒนาและฝึกอบรมบุคลากรที่บริษัทฯ จัดทำขึ้น (Bangkok Airways' Training Development

Framework) เป็นไปตามค่านิยมหลักขององค์กร (Core Values) สมรรถนะหลัก (Core Competency) สมรรถนะด้านผู้นำ (Leadership Competency) และสมรรถนะตามสายงาน (Functional Competency) เพื่อสนองต่อพันธกิจของบริษัทฯ ในการส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนาศักยภาพของพนักงาน และสนับสนุนการขับเคลื่อนทางธุรกิจขององค์กร รวมถึงการพัฒนาทักษะตามสาขาอาชีพหรือตำแหน่งงานที่เกี่ยวข้อง (Functional/ Specific Training) เพื่อการปฏิบัติงานตามมาตรฐานข้อกำหนดของอุตสาหกรรมการบินในระดับประเทศ ระดับภูมิภาค และระดับระหว่างประเทศ และให้บุคลากรในองค์กรมีความรู้และทักษะอย่างเหมาะสม สามารถปฏิบัติงานตามตำแหน่งงานได้อย่างเป็นมาตรฐาน ตามกฎหมาย กฎระเบียบ และข้อกำหนดของอุตสาหกรรมการบินที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้บริษัทฯ ยังได้จัดให้มีการฝึกอบรมเพื่อพัฒนาทักษะ ความรู้ความสามารถทั่วไป (General Training) หรือสาขาวิชาอื่นๆ เพิ่มเติมตามแผนฝึกอบรมประจำปี อาทิ หลักสูตรด้านการสร้างสรรค์นวัตกรรม (Innovation) เพื่อสนับสนุนนโยบายและกลยุทธ์ทางธุรกิจขององค์กรในแต่ละปีอีกด้วย

ในปี 2563 บริษัทฯ ได้ดำเนินการพัฒนาบุคลากรที่สอดคล้องกับมาตรการป้องกันการระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) เพื่อให้ผู้บริหารและพนักงานสามารถพัฒนาสมรรถนะ ความรู้ และความสามารถได้อย่างต่อเนื่องโดยปรับรูปแบบการฝึกอบรมให้เป็นการเรียนรู้ที่หลากหลาย นอกเหนือจากการจัดอบรมภายในบริษัทฯ แบบเรียนในห้องเรียนที่เว้นระยะห่าง (Classroom Training) โดยบริษัทฯ กำหนดแนวทางการพัฒนาบุคลากรในหลายรูปแบบ ผ่านช่องทางต่างๆ (Multi-Platform Learning) ตามความเหมาะสมกับเป้าหมายในการพัฒนาและเนื้อหาวิชา ได้แก่

- การจัดฝึกอบรมในรูปแบบห้องเรียนเสมือนจริง (Virtual Classroom) ผ่านโปรแกรม Microsoft Teams โดยผู้สอนและผู้เรียนไม่จำเป็นต้องมาพบกันในห้องเรียน แต่สามารถมีปฏิสัมพันธ์กันระหว่างการเรียนได้โดยผู้เรียนสามารถสื่อสาร / ชักถาม / ตอบคำถามผู้สอนได้โดยตรงระหว่างการเรียนผ่านไมโครโฟน หรือกระดานสนทนา (Chat)
- การส่งเสริมสนับสนุนให้ผู้บริหารและพนักงานเรียนรู้ด้วยตนเอง (Self-learning) ผ่านระบบ Learning Management System (LMS) ของบริษัทฯ โดยผู้บริหารและพนักงานสามารถค้นหาและเข้าถึงเนื้อหาออนไลน์ (Online Content) ที่พัฒนาโดยบริษัทฯ ได้ทุกที่ ทุกเวลา ผ่านทางอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นเครื่องคอมพิวเตอร์ โน้ตบุ๊ก ไอแพด หรือโทรศัพท์มือถือ และมีการวัดผลการเรียนรู้ผ่านการทำแบบทดสอบออนไลน์ (Online Quiz) ด้วย
- นอกเหนือจากเนื้อหาออนไลน์ที่เป็นหลักสูตรภายในของบริษัทฯ แล้ว ในปีนี้ บริษัทฯ ยังได้รับการสนับสนุนหลักสูตรออนไลน์ที่มีเนื้อหามากกว่า 5,000+ จาก SAP Thailand ร่วมกับสถาบัน Skill soft ซึ่งเป็นบริษัทชั้นนำระดับโลกด้าน Online Learning ในการให้บุคลากรของบริษัทฯ เข้าเรียนหลักสูตรออนไลน์ด้วยตนเอง (Online Self-Learning) และได้รับประกาศนียบัตร (Certificate) ของสถาบันฯ อาทิ กลุ่มหลักสูตรพัฒนาความรู้กลยุทธ์ทางธุรกิจ (Business Strategy and Digital Transformations) กลุ่มหลักสูตรการบริหารจัดการสำหรับผู้บริหาร (Management and Leadership Development) กลุ่มหลักสูตรบริหารโครงการ (PMI: Project Management) กลุ่มหลักสูตรพัฒนาทักษะหัวหน้างาน (Supervisory Skills) กลุ่มหลักสูตรเฉพาะทางด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ กลุ่มหลักสูตรด้านการบริการลูกค้าสัมพันธ์ (Customer Service) ฯลฯ รวมทั้งยังได้รับการสนับสนุนจากมหาวิทยาลัย / สถาบันอบรมชั้นนำภายในประเทศ และองค์กรการบินระหว่างประเทศในการส่งเสริมให้บุคลากรของบริษัทฯ

สามารถเข้าเรียนออนไลน์กับทางสถาบันฯ อาทิ หลักสูตร IATA-Distribution and Airline Retailing with NDC หลักสูตร Aviation Industry กลุ่มหลักสูตรวิชาชีพด้านบัญชีและการเงิน เป็นต้น

**สัดส่วนกลุ่มหลักสูตรสำหรับการพัฒนาผู้บริหารและพนักงาน**

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังให้ความสำคัญและส่งเสริมการพัฒนาศักยภาพบุคลากรในองค์กรอย่างต่อเนื่อง จึงมีนโยบายสนับสนุนให้บุคลากรจัดทำแผนพัฒนาพนักงานรายบุคคล (Individual Development Plan-IDP) ผ่านระบบบริหารทรัพยากรบุคคล (SAP Success Factors: PG-HRC) โดยในแต่ละปี พนักงานและผู้บริหารจะร่วมกันจัดทำแผนพัฒนาฯ และระบุวิธีการพัฒนา ซึ่งมีแนวทางที่หลากหลาย อาทิ เข้าอบรมหลักสูตรภายในที่บริษัทฯ จัดขึ้น หรือกำหนดวิธีการพัฒนาอื่น ๆ ตามที่ต้องการ เช่น การหมุนเวียนงาน (Job Rotation) การศึกษาดูด้วยตนเอง (Self-Learning) การฝึกอบรมในพื้นที่ปฏิบัติงานตามตำแหน่งงาน (On the Job Training) ฯลฯ ทั้งนี้ ภายหลังจากจบการพัฒนาตามแผนพัฒนาพนักงานรายบุคคลในแต่ละปีแล้ว พนักงานจะได้รับการประเมินการเรียนรู้ หรือ Feedback จากผู้สอนงานหรือผู้ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้พนักงานร่วมกับผู้บริหารสามารถนำไปใช้เป็นข้อมูลสำหรับการวางแผนการพัฒนารายบุคคลของตนในปีถัดไป อีกทั้งเป็นการสร้างวัฒนธรรมแห่งการเรียนรู้ในองค์กรอย่างยั่งยืน อันแสดงถึงความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ที่จะพัฒนาศักยภาพบุคลากรอย่างต่อเนื่อง เพื่อส่งเสริมความรู้ ทักษะ และความสามารถในการปฏิบัติงานได้อย่างมืออาชีพ และมุ่งสู่ความเป็นเลิศในการเป็นสายการบินที่ดีที่สุดในภูมิภาคเอเชีย รวมทั้งบริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อการปฏิบัติต่อพนักงานอย่างเป็นธรรมในด้านการฝึกอบรมและการพัฒนาพนักงาน มุ่งมั่นส่งเสริมการอบรมพัฒนาความรู้ความสามารถของพนักงานอย่างทั่วถึง โดยปราศจากอคติทางเพศ และอายุ เปิดโอกาสให้พนักงานทุกคน ทุกระดับ ได้รับการจัดสรรให้เข้าอบรมในหลักสูตรที่เหมาะสมกับตำแหน่งงาน อย่างเท่าเทียมกันตามแผนความเติบโตก้าวหน้าในสายอาชีพของพนักงาน เพื่อสนับสนุนการขับเคลื่อนการพัฒนาศักยภาพขององค์กรซึ่งถือเป็นการบริหารจัดการความรู้ของบุคลากรในองค์กรอย่างต่อเนื่อง ทั้งยังสนับสนุนให้บริษัทฯ สามารถดำเนินธุรกิจได้อย่างยั่งยืนอีกด้วย

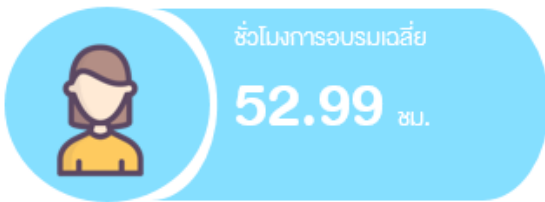
**สรุปข้อมูลการพัฒนาบุคลากร (ในภาพรวม)**

หน่วย: ชั่วโมงต่อคนต่อปี

จำนวนชั่วโมงอบรมเฉลี่ยต่อคนต่อปี	ปี 2561	ปี 2562	ปี 2563*
ผู้บริหารและพนักงาน	73.01	62.68	56.47

\*อ้างอิงข้อมูลประวัติฝึกอบรมของพนักงานในระบบ PG-HRC ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563

จำนวนชั่วโมงอบรมแบ่งตามเพศเฉลี่ยต่อคนต่อปี ในปี 2563



จำนวนชั่วโมงฝึกอบรมรวม: **60,404.12** ชม.  
จำนวนพนักงานหญิงรวม: **1,140** คน



จำนวนชั่วโมงฝึกอบรมรวม : **70,490.78** ชม.  
จำนวนพนักงานชายรวม: **1,178** คน

จำนวนชั่วโมงอบรมแบ่งตามระดับพนักงานต่อคนต่อปี ในปี 2563



จำนวนชั่วโมงฝึกอบรมรวม: **1,330.91** ชม.  
จำนวนพนักงานรวม: **65** คน

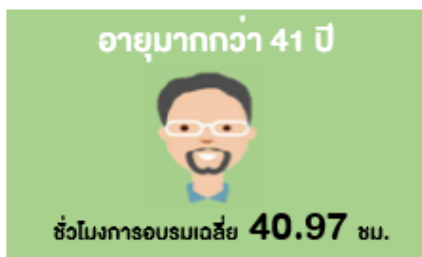


จำนวนชั่วโมงฝึกอบรมรวม: **49,511.61** ชม.  
จำนวนพนักงานรวม: **880** คน

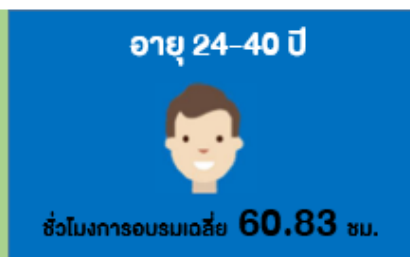


จำนวนชั่วโมงฝึกอบรมรวม: **80,052.38** ชม.  
จำนวนพนักงานรวม: **1,373** คน

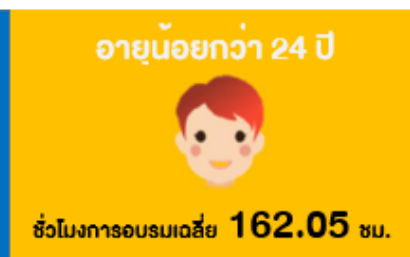
จำนวนชั่วโมงอบรมแบ่งตามช่วงอายุต่อคนต่อปี ในปี 2563



จำนวนชั่วโมงฝึกอบรมรวม: **26,713.49** ชม.  
จำนวนพนักงานรวม: **652** คน



จำนวนชั่วโมงฝึกอบรมรวม: **99,644.01** ชม.  
จำนวนพนักงานรวม: **1,638** คน



จำนวนชั่วโมงฝึกอบรมรวม: **4,537.4** ชม.  
จำนวนพนักงานรวม: **28** คน

- **ความรับผิดชอบต่อลูกค้า**

การให้บริการลูกค้า Customer Care โดย Call Center เป็นช่องทางสำคัญที่ทำให้ลูกค้าได้รับความสะดวกในการติดต่อเพื่อใช้บริการ เช่น สอบถามข้อมูลผลิตภัณฑ์และบริการ การทำสำรองที่นั่งและออกบัตรโดยสาร รับชำระค่าบัตรโดยสาร และค่าธรรมเนียมในการแปลงบัตรโดยสาร หรือให้บริการพิเศษกรณีต่างๆ แก่ลูกค้าสมาชิก Flyer bonus และลูกค้าทั่วไป ทั้งช่องทางทางโทรศัพท์ อีเมลล์ และ Live Chat

ในปี 2563 จากสถานการณ์แพร่ระบาดของ COVID-19 ซึ่งส่งผลกระทบต่อสายการบินและธุรกิจต่าง ๆ ทั่วโลก ประกอบกับรัฐบาลประกาศมาตรการปิดประเทศและสายการบินยกเลิกเส้นทางระหว่างประเทศตั้งแต่ 29 มีนาคม 2563 เป็นต้นมา รวมถึงมีการยกเลิกเที่ยวบินภายในประเทศตั้งแต่ 07 เมษายน – 14 พฤษภาคม 2563 ทาง Customer Care ได้สนับสนุนในการรับสายตอบอีเมลล์ตอบ Chat และดูแลลูกค้าที่ได้รับผลกระทบจากการยกเลิกเที่ยวบินเนื่องจากสถานการณ์โควิดตามนโยบายบริษัทฯ ในการคืนเงินค่าบัตรโดยสารหรือเลื่อนการเดินทางโดยยกเว้นค่าธรรมเนียม และด้วยมีการปรับเส้นทางบิน ทาง Call Center จึงปรับเวลาการให้บริการตั้งแต่ วันที่ 01 มิถุนายน 2563 เป็นต้นมาจากเดิม 24 ชม. ปรับเป็น 08.00 – 20.00 น. ของทุกวัน อีกทั้งปรับการเปิดให้บริการสำนักงานบัตรโดยสารภายในประเทศ โดยเปิดให้บริการ ณ 9 สถานี ได้แก่ สนามบินสุวรรณภูมิ สนามบินสมุยและสำนักงานเฉวง สนามบินเชียงใหม่และสำนักงานในเมือง สนามบินภูเก็ตและสำนักงานในเมือง สนามบินกระบี่ สนามบินหาดใหญ่ สนามบินตราด สนามบินสุโขทัย และสนามบินลำปาง ทั้งนี้ เพื่อให้สอดคล้องกับปริมาณเที่ยวบินและเวลาที่ขบวนรถรับบริการให้บริการด้านต่างๆ และช่วยเหลือลูกค้าที่ได้รับผลกระทบจากการยกเลิกเที่ยวบินอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ ส่วนงานดูแลและให้บริการลูกค้า Customer Care ยังให้บริการรับเรื่องและจัดการกับข้อร้องเรียนเบื้องต้นที่ลูกค้าไม่ได้รับความสะดวกในการให้บริการ เพื่อเสนอแนวทางช่วยเหลือและปิดข้อร้องเรียน ช่วยสร้างความพึงพอใจ จากนั้นประสานงานสื่อสารข้อมูลไปยังทางส่วนลูกค้าสัมพันธ์เพื่อดูแลผู้โดยสารในลำดับต่อไป

สำหรับสำนักงานบัตรโดยสารอื่นและสำนักงานบัตรโดยสารต่างประเทศนั้น ปิดให้บริการชั่วคราว เนื่องมาจากการยกเลิกเที่ยวบินและการปิดประเทศจากสถานการณ์โควิด

- **การรักษาข้อมูลลูกค้า**

ส่วนงานดูแลและให้บริการลูกค้า Customer Care คำนึงถึงความปลอดภัยในการรักษาข้อมูลลูกค้า และมีมาตรฐานในการจัดเก็บข้อมูลลูกค้าอย่างเคร่งครัด มีข้อกำหนดและขั้นตอนการปฏิบัติงานที่ตรวจสอบเพื่อให้มั่นใจว่า ลูกค้าที่ติดต่อเข้ามาเป็นเจ้าของข้อมูลจริง รวมถึงมีการกำหนดสิทธิ์การเข้าถึงข้อมูลในการตรวจสอบการให้บริการและระยะการจัดเก็บข้อมูลอย่างชัดเจน โดยตรวจสอบขั้นตอนในการปฏิบัติงานต่าง ๆ อย่างสม่ำเสมอ เพื่อมิให้ข้อมูลลูกค้ารั่วไหลไปถึงบุคคลอื่น และเป็นไปตามมาตรฐานพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล

- **การบริหารความยืดหยุ่นทางธุรกิจ**

ส่วนบริหารความยืดหยุ่นทางธุรกิจ มีภารกิจหลักที่สำคัญเพื่อสร้าง และรักษาไว้ ซึ่งความสามารถในการปรับตัวขององค์กรเพื่อตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลง หรือการเผชิญต่อภาวะวิกฤตและเหตุการณ์ฉุกเฉิน ที่อาจเกิดขึ้นโดยไม่คาดคิด ทั้งที่เกี่ยวข้องกับอากาศยาน และที่ไม่ใช่อากาศยาน รวมถึงความสามารถที่จะดำเนินการทางธุรกิจได้อย่างต่อเนื่อง และเป็นไปตาม

ข้อกำหนดทางกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับ ทั้งของหน่วยงานภาครัฐ และ องค์กรต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง มีการพัฒนาด้านกลยุทธ์ กระบวนการรับมือ การเตรียมความพร้อมด้านการฝึกอบรมและฝึกซ้อมให้กับผู้บริหารและบุคลากรในบริษัท การเตรียมความพร้อมด้านอุปกรณ์ เป็นต้น โดยมี 2 หน่วยงานหลักภายใต้การกำกับดูแล ดังนี้

- **แผนวางแผนรองรับเหตุฉุกเฉิน** การบริหารจัดการภาวะวิกฤตและเหตุฉุกเฉิน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการให้ความช่วยเหลือด้านมนุษยธรรมแก่ผู้ประสบภัยพิบัติทางการบิน ทั้งผู้โดยสาร พนักงานปฏิบัติงานและครอบครัว รวมทั้งสายการบินพันธมิตร และสายการบินอื่นๆ ที่มีข้อตกลงร่วมกันในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุทางการบิน บริษัทฯ จึงพัฒนาและรักษาไว้ซึ่งคู่มือบริหารจัดการภาวะวิกฤต และ เหตุฉุกเฉิน ระดับองค์กร ( Crisis & Emergency Response Manual ) ซึ่ง ได้รับการพิจารณาและอนุมัติจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ให้มีความเป็นปัจจุบัน สอดคล้องกับข้อกำหนด และข้อกำหนดของทางภาครัฐ และองค์กรการบิน ทั้งภายในและภายนอกประเทศ รวมถึงวางแผนพัฒนาบุคลากร ในระดับผู้บริหาร และ พนักงาน ในหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ให้มีความรู้ ความเข้าใจ ในขั้นตอนการบริหารจัดการในภาวะวิกฤตและเหตุฉุกเฉิน ทั้งการฝึกอบรม และ การฝึกซ้อม เป็นต้น
- **แผนบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ** ตระหนักถึงความสำคัญและความจำเป็นของการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ เพื่อบริษัทฯ มีความมั่นใจ จะสามารถดำเนินธุรกิจได้อย่างต่อเนื่อง โดยธุรกิจจะไม่หยุดชะงักหรือได้รับผลกระทบน้อยที่สุด ดังนั้น การบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจเป็นหนึ่งในวัฒนธรรมสำคัญขององค์กร ที่ผู้บริหารและพนักงานทุกคนถือปฏิบัติ ทั้งการทบทวน ปรับปรุง และแก้ไขนโยบายการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ การจัดทำแผนแม่บทความต่อเนื่องทางธุรกิจของบริษัท (Business Continuity Management Master Plan ) แผนความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Plan –BCP) รวมไปถึงการระบุและประเมินผลกระทบทางธุรกิจ (Business Impact Analysis – BIA) และการมีส่วนร่วมในการฝึกอบรมและการฝึกซ้อมประจำปี เพื่อให้มั่นใจได้ว่าบริษัทฯ จะสามารถกลับมาดำเนินธุรกิจได้อย่างต่อเนื่องและฟื้นฟูธุรกิจโดยเร็วที่สุด หลังเกิดวิกฤตการณ์

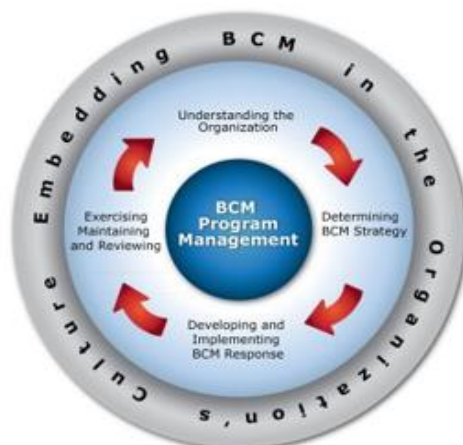
#### การวางแผนรองรับเหตุฉุกเฉิน ปี 2563

- **คู่มือบริหารจัดการภาวะวิกฤต และเหตุฉุกเฉินระดับองค์กร**  
ในปี 2563 แผนกได้ดำเนินการทบทวน และ แก้ไข ปรับปรุง คู่มือบริหารจัดการภาวะวิกฤตและเหตุฉุกเฉินขององค์กร (Crisis and Emergency Response Manual – CERM) เป็นจำนวน 2 ครั้ง ในรอบปีที่ผ่านมา ให้มีความทันสมัย และ สอดคล้องกับข้อกำหนด กฎระเบียบ ข้อบังคับของหน่วยงานภาครัฐ และ องค์กรการบินทั้งใน และต่างประเทศ ซึ่งได้รับการอนุมัติจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- **การฝึกอบรมและฝึกซ้อมให้กับผู้บริหารในทีมบริหารจัดการภาวะวิกฤตระดับองค์กร และ พนักงานในทีมรับมือเหตุฉุกเฉินระดับสถานี**  
ในปี 2563 ได้ดำเนินการจัดฝึกอบรมแบบ Online Training ( New Normal ) และฝึกซ้อมให้กับทีมผู้บริหารขององค์กร และพนักงานระดับสถานี ในรูปแบบ Table Top Exercise ได้อย่างครบถ้วน เป็นไปตามแผนงานที่กำหนดไว้

- การเตรียมความพร้อมด้านศูนย์ปฏิบัติการภาวะวิกฤตและเหตุฉุกเฉิน พร้อมทั้งอุปกรณ์  
 ทั้งนี้ เพื่อให้สามารถรับมือกับเหตุฉุกเฉินที่อาจเกิดขึ้น บริษัทฯ จึงมีศูนย์ปฏิบัติการภาวะวิกฤต (Crisis Management Centre – CMC) พร้อมใช้งานตลอด 24 ชม. เพื่อใช้เป็นห้องปฏิบัติการในการควบคุม สั่งการและบริหารจัดการของทีมผู้บริหารจัดการภาวะวิกฤตขององค์กร โดยแผนกฯ เป็นผู้ดูแลและตรวจสอบความพร้อมใช้งานของห้อง CMC รวมถึงอุปกรณ์ที่จำเป็นอื่นๆ ให้พร้อมใช้อยู่เสมอ
- การเฝ้าติดตามสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา สายพันธุ์ใหม่ 2019 (COVID-19)  
 ตั้งแต่เริ่มมีการรายงานพบผู้ติดเชื้อ COVID-19 ในประเทศไทย เมื่อต้นปี 2563 เป็นต้นมา ทางแผนกฯ ได้เฝ้าติดตามสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 อย่างสม่ำเสมอ รวมถึงการทำงานประสานร่วมกับหน่วยงานภายในองค์กรที่เกี่ยวข้องในการเตรียมความพร้อมของขั้นตอนการรับมือ หากมีรายงานพบผู้ติดเชื้อ COVID-19 เดินทางโดยเที่ยวบินของบริษัทฯ ทั้งนี้ให้เป็นไปตามมาตรฐานขององค์การอนามัยโลก ข้อปฏิบัติจากกรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข ประกาศของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ข้อปฏิบัติขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) เป็นต้น

#### การบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ ปี 2563

- นโยบายการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ  
 ด้วยบริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของการเตรียมความพร้อมรองรับเหตุการณ์วิกฤตที่ไม่คาดคิดที่อาจเกิดขึ้นและส่งผลให้การดำเนินงานของบริษัทฯ หยุดชะงัก ซึ่งในปี 2563 การบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ ได้ทำการทบทวนและปรับปรุงนโยบายการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ และนำเสนอต่อบริษัทฯ เพื่อพิจารณาและได้ประกาศใช้ เมื่อวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2563 โดยมีวัตถุประสงค์ให้บริษัทฯ สามารถรักษาการปฏิบัติงานหรือกิจกรรมที่สำคัญได้อย่างต่อเนื่อง มีกระบวนการฟื้นฟูและกลับคืนสู่ภาวะปกติภายในระยะเวลาเป้าหมายที่กำหนดไว้ ตลอดจนลดผลกระทบต่อบุคลากร ชื่อเสียง ภาพลักษณ์ และสินทรัพย์ของบริษัทฯ โดยได้กำหนดกรอบการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล
- การทบทวน ปรับปรุง กระบวนการในระบบบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ





ในปี 2563 แผนการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ ได้มีการทบทวน และปรับปรุงกระบวนการการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ โดยวิเคราะห์ความเสี่ยงจากปัจจัยภายในของกลุ่มสายปฏิบัติการและสายงานสนับสนุนสำนักงานใหญ่ เพื่อให้ทราบถึง จุดแข็งและจุดอ่อนขององค์กร รวมถึงความเสี่ยงจากปัจจัยภายนอก ที่มาจากการวิเคราะห์โอกาสและอุปสรรคโดยอ้างอิงเกณฑ์การวัดผลปัจจัยต่างๆจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงสถานการณ์ ต่างๆ ที่อาจส่งผลกระทบต่อรุนแรงต่อองค์กรทั้งในเชิงบวกและลบ และเพิ่มการวิเคราะห์แนวโน้มการเกิดเหตุชะงักระดับสากล โดยระบุปัจจัย ความเสี่ยงหลักและปัจจัยที่เป็น โอกาสที่ส่งผลกระทบต่อองค์กร ในระยะสั้นและระยะยาว ครอบคลุมด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และเทคโนโลยี เพื่อนำเข้ากระบวนการจัดทำ แผนกลยุทธ์ และแผนการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ นอกจากนี้ ยังได้มีกระบวนการที่สอดคล้องการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ อ้างอิงตามมาตรฐานการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ ISO 22301:2012 อย่างต่อเนื่อง เช่น การวิเคราะห์ผลกระทบทางธุรกิจ การระบุและประเมินความเสี่ยง การจัดทำแผนการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ การสื่อสาร การฝึกอบรม การทดสอบ การติดตามและการประเมินผล เป็นต้น

- **แผนการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ ( Business Continuity Plan – BCP )**

มีการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อดำเนินการแก้ไขแผนรองรับด้านการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจให้ครอบคลุม 4 พื้นที่หลัก ได้แก่ สำนักงานใหญ่, ท่าอากาศยานนานาชาติสมุย, โรงซ่อมอากาศยาน และส่วนปฏิบัติการประจำท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งแผนต่างๆที่ดำเนินการนั้น มีแนวคิดอ้างอิงจากประกาศนโยบายการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจประจำปี อีกทั้งได้รับการประสานงานและวิเคราะห์จากผู้เชี่ยวชาญประจำส่วนงานนั้นๆ ในการวิเคราะห์ขั้นตอนการดำเนินงานภายใน เพื่อสร้างความมั่นใจให้กับพนักงานที่ปฏิบัติงาน และ ผู้ส่วนเกี่ยวข้องว่า ภายใต้สถานการณ์ชะงักงันต่างๆ ขั้นตอนที่สำคัญจะมีแผนงานรองรับเพื่อลดความเสียหายและสนับสนุนกิจกรรมงานไปได้อย่างต่อเนื่อง โดยปัจจุบันประกอบด้วยแผนหลัก 3 แผนดังนี้ 1. แผนแม่บทหลัก (Master Plan) 2. แผนระดับพื้นที่ (Location Plan) และ 3.แผนระดับกิจกรรม (Activity Plan)

- **กรณีการระบาดของ COVID-19**

การบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ มีบทบาทเชิงส่งเสริม ร่วมกับหน่วยงานต่างๆที่เกี่ยวข้อง เช่น ส่วนบริหารทรัพยากรบุคคล, แผนกอาชีวอนามัยและความปลอดภัยในการทำงาน เพื่อรองรับการระบาดของโรคที่มีผลต่อการดำเนินงานของพนักงานในทุกระดับที่เกี่ยวข้อง โดยการประยุกต์แผนการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ เป็นแผนงานเฉพาะด้านโรคระบาด โดยอ้างอิงข้อมูลจากหน่วยงานด้านระบาดวิทยาของรัฐ รวมถึงข้อมูลแนะนำของหน่วยงานด้านการบิน เพื่อให้มั่นใจได้ว่า จะสามารถลดผลกระทบ หรือ ลดโอกาสการติดเชื้อในกระบวนการปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

#### **การดูแลความปลอดภัยในการทำงานให้กับพนักงาน**

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

บริษัทฯ เสริมสร้างการดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานอย่างเป็นระบบตามมาตรฐานบริษัทฯ และตามที่กฎหมายกำหนด สนับสนุนการจัดกิจกรรม Safety Day อย่างสม่ำเสมอในหลายพื้นที่

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

### ความรับผิดชอบต่อชุมชน/ สังคม

#### โครงการสนับสนุนเงินทุนในการประกอบอาชีพให้แก่ผู้พิการ

อ้างอิงมาตรา 35 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการ พ.ศ. 2550 บริษัทฯ ประสานความร่วมมือกับธนาคารออมสิน ดำเนินการ โครงการช่วยเหลือผู้พิการในพื้นที่ชุมชนรอบสนามบินสมุย สุโขทัย และตราด รวม 41 คน ในปี 2563 โดยธนาคารออมสิน ซึ่งแจ้งความประสงค์ดำเนินการตามมาตรา 35 ด้วยการให้ความช่วยเหลืออื่นใดแก่คนพิการหรือผู้ดูแลคนพิการ จำนวน 100 คนต่อปี ได้พิจารณาขอเงินช่วยเหลือผู้พิการใน 3 พื้นที่ดังกล่าว เป็นเวลาทั้งสิ้น 1 ปี (มกราคม-ธันวาคม 2563) คิดเป็นเงินโดยประมาณ 110,000 บาท/คน/ปี (คำนวณจากอัตราค่าจ้างต่ำสุด ปี 2562 จำนวน 308 บาท x 365 วัน) โดยส่วนรับผิดชอบต่อสังคม ร่วมกับผู้แทนธนาคารออมสิน ได้ลงพื้นที่คัดเลือกผู้พิการในทั้ง 3 ชุมชนร่วมกัน และส่วนรับผิดชอบต่อสังคมติดตามการนำเงินไปใช้ประโยชน์ตามวัตถุประสงค์ที่ผู้พิการ หรือผู้ดูแลผู้พิการแจ้งไว้อย่างต่อเนื่องตลอดปี 2563

ด้วยแนวทางดังกล่าว บริษัทฯ ได้รับผลตอบแทนที่ดีจากผู้เกี่ยวข้อง เพราะโครงการมีผลลัพธ์ชัดเจน กล่าวคือ ผู้พิการ หรือผู้ดูแลผู้พิการได้รับเงินช่วยเหลือโดยตรงและเต็มเม็ดเต็มหน่วย เพื่อนำไปเป็นทุนประกอบอาชีพตามที่ต้องการ อีกทั้งช่วยส่งเสริมการสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างบริษัทฯ กับชุมชนรอบสนามบิน ซึ่งเป็นเป้าหมายหลักของการดำเนินงานเพื่อความยั่งยืน โดยส่วนรับผิดชอบต่อสังคมพิจารณาจัดหาผู้พิการในพื้นที่รอบสนามบิน ให้คำปรึกษาเรื่องแผนอาชีพกับผู้พิการหรือผู้ดูแลผู้พิการเตรียมแบบขึ้นทะเบียนขอใช้สิทธิ์ตามมาตรา 35 และสัญญาการให้ความช่วยเหลืออื่นใด จัดเตรียมเอกสารที่เกี่ยวข้อง รวมถึงติดตามผลการดำเนินงาน

#### นโยบายต่อต้านทุจริตคอร์รัปชัน

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

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

อย่างเคร่งครัด รวมถึงให้ความร่วมมือในกระบวนการตรวจสอบภายใน เพื่อป้องกันและร่วมแก้ไขปัญหาการทุจริตคอร์รัปชันที่อาจเกิดขึ้นภายในองค์กร

โดยบริษัทฯ ได้วางแนวทางการปฏิบัติเพื่อป้องกันและต่อต้านปัญหาทุจริตคอร์รัปชัน ดังนี้

- 1) กำหนดหลักการสำหรับการให้ หรือรับของขวัญ หรือการบันเทิง ไว้เป็นส่วนหนึ่งของจรรยาบรรณการปฏิบัติหน้าที่ทางธุรกิจของบริษัทฯ กล่าวคือ พนักงานต้องไม่เสนอ เรียกรับ หรือยินยอมที่จะรับเงิน สิ่งของ การเลี้ยงอาหารและความบันเทิงต่างๆ หรือประโยชน์อื่นใด ที่อาจมีผลให้เกิดข้อสงสัยในพฤติกรรมกรทำให้สินบน และการทุจริต หากเป็นการรับของขวัญ ควรเป็นสิ่งที่มีความไม่มากนัก 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 หากคณะกรรมการตรวจสอบได้พบหรือมีข้อสงสัยว่ามีรายการหรือการกระทำที่อาจส่งผลกระทบต่อความโปร่งใสในการดำเนินงานของบริษัทฯ คณะกรรมการตรวจสอบมีอิสระในการรายงานสิ่งที่พบต่อคณะกรรมการบริษัทฯ และ/หรือกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (แล้วแต่กรณีตามความเหมาะสม) เพื่อให้มีการดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้อย่างทันเวลาและเหมาะสม
- 6) กำหนดช่องทางการแจ้งเบาะแส หรือข้อร้องเรียนมายังคณะกรรมการตรวจสอบของบริษัทฯ ในกรณีพบเหตุการณ์การกระทำที่สื่อถึงการทุจริตหรือประพฤตินิষอบของบุคคลรวมถึงบริษัทฯ โดยผู้แจ้งเบาะแสมสามารถแจ้งเบาะแสมหรือร้องเรียนพร้อมส่งรายละเอียดหลักฐานต่างๆ ทางไปรษณีย์มายัง บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เลขที่ 99 หมู่ที่ 14 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900 ตามประเภทของเรื่องต่างๆ ดังนี้

ประเภทของเรื่องแจ้งเบาะแส	ผู้รับข้อมูล
เรื่องการกระทำความผิดกฎหมาย ทูจริต ระเบียบ บริษัทและจรรยาบรรณการปฏิบัติหน้าที่ทางธุรกิจของบริษัทฯ	กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ หรือผู้ดำรงตำแหน่งบริหารสูงสุดของฝ่ายทรัพยากรบุคคล
เรื่องที่มีผลกระทบต่อชื่อเสียงและภาพพจน์ของบริษัทฯ	กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
เรื่องการกระทำความผิดจรรยาบรรณของกรรมการ	ประธานกรรมการบริษัท /หรือประธานกรรมการตรวจสอบ หรือเลขานุการบริษัท
เรื่องความผิดปกติของรายงานทางการเงิน	ประธานกรรมการตรวจสอบ

- 7) เพื่อป้องกันผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นกับผู้แจ้งเบาะแส บริษัทฯ มีกลไกในการคุ้มครองผู้แจ้งเบาะแส โดยให้ถือเป็นนโยบายในการเก็บความลับข้อมูล (ชื่อ-สกุล) ของผู้แจ้งเบาะแส ดังนั้นกรณีข้อมูลที่ผู้แจ้งเบาะแสดูเปิดเผย ผู้ที่มีหน้าที่ดูแลรับผิดชอบข้อมูลดังกล่าว จะต้องถูกดำเนินการลงโทษทางวินัยตามข้อบังคับการทำงานของ บริษัทฯ

## 11. การควบคุมภายในและการบริหารจัดการความเสี่ยง

### 1. การควบคุมภายในและการบริหารจัดการความเสี่ยง

บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เชื่อมโยงว่ากระบวนการตรวจสอบภายในนั้นมีส่วนช่วยสนับสนุนให้องค์กรบรรลุเป้าหมาย โดยฝ่ายตรวจสอบภายในขององค์กรได้ปรับกระบวนการตรวจสอบจากการตรวจสอบภายในที่วางแผนทรัพยากรตามความเสี่ยง เป็นการตรวจสอบภายในที่เชื่อมโยงกับกระบวนการบริหารความเสี่ยง Risk Based Internal Auditing (RBIA)

จากการที่องค์กรได้ปรับตัวต่อสถานการณ์การแพร่ระบาดและผลกระทบจากไวรัสโคโรนา (COVID-19) หน่วยงานตรวจสอบภายในจึงมีบทบาทสำคัญเพื่อให้ความเชื่อมั่น (Assurance) ให้คำแนะนำ (Advise) แก่ผู้บริหารและคณะกรรมการบริษัท ในความเสี่ยงและการควบคุมภายในที่เปลี่ยนแปลงไป รวมถึงคาดการณ์ (Anticipate) ถึงความเสี่ยงใหม่ที่อาจเกิดขึ้น โดยเน้นการวางแผนงานตรวจสอบแบบ Agile ซึ่งทำให้สามารถปฏิบัติงานในกรอบเวลาที่สั้นลงและปรับเปลี่ยนการตรวจสอบอย่างต่อเนื่อง เพื่อนำไปสู่เป้าหมายที่ชัดเจนจากทรัพยากรที่มีอยู่ ในปีที่ผ่านมาหน่วยงานตรวจสอบภายในได้ใช้การตรวจสอบจากระยะไกล โดยพิจารณาจากผลกระทบของการตรวจสอบจากระยะไกลต่อสภาพแวดล้อมของการควบคุมและวิธีการปฏิบัติงาน ร่วมกับผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งหมด นำการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงลึกมาใช้ในการปฏิบัติงานตรวจสอบเพื่อเพิ่มความครอบคลุม เน้นจุดที่อาจจะผิดปกติและลดผลกระทบต่อธุรกิจ โดยยังให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์และให้ความเชื่อมั่นอย่างเพียงพอและเหมาะสม

ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณาแบบประเมินความเสี่ยงของระบบการควบคุมภายใน โดยมีการซักถามข้อมูลจากฝ่ายบริหาร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อพิจารณาความเสี่ยงของระบบการควบคุมภายในตามแนวทางของ COSO (The Committee of Sponsoring Organizations of the Tread way Commission) โดยสรุปได้ดังนี้

#### สภาพแวดล้อมการควบคุม

บริษัทฯ มีการกำหนดเป้าหมายการดำเนินธุรกิจที่ชัดเจน และยึดมั่นในคุณธรรมและจริยธรรม ดำเนินธุรกิจอย่างโปร่งใสเพื่อประโยชน์ร่วมกันของผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย รวมทั้งสังคมและสิ่งแวดล้อม นอกจากนี้ยังมุ่งเน้นส่งเสริมวัฒนธรรมบริหารความเสี่ยงและตระหนักถึงทัศนคติและมุมมองของบุคลากรในองค์กรเป็นพื้นฐานสำคัญที่ทำให้เกิดความร่วมมือ (Engagement) เพื่อให้มั่นใจว่ามาตรการบริหารความเสี่ยงและความต่อเนื่องที่ไร้รับมือมีความชัดเจน เกิดความเข้าใจโดยทั่วกันกับทุกส่วนงาน และเปิดโอกาสให้บุคลากรทุกคนสามารถแสดงความคิดเห็นได้ และความคิดเห็นนั้นจะถูกนำไปใช้โดยผู้บริหารระดับสูง เพื่อให้สามารถสนับสนุนพันธกิจและวิสัยทัศน์ขององค์กรผ่านกระบวนการทำงานที่มีระบบควบคุมภายในที่เพียงพอและเหมาะสม โดยในปีที่ผ่านมาบริษัทมีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างองค์กร เพื่อสนับสนุนการสื่อสารภายในให้เป็นไปได้อย่างคล่องตัวมากยิ่งขึ้น ซึ่งการสื่อสารภายในที่ดีนั้นถือเป็นเครื่องมือสำคัญของผู้บริหารในทุกระดับสำหรับการทำความเข้าใจกับบุคลากรภายในและภายนอกองค์กรเพื่อสร้างวัฒนธรรมองค์กรให้มีความเข้มแข็งและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน ทั้งยังเน้นการก้าวไปสู่องค์กรแห่งการเรียนรู้เพื่อพร้อมเผชิญหน้ากับความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว เป็นองค์กรที่มีความยืดหยุ่นและพร้อมปรับเปลี่ยน เพื่อให้พนักงานทุกคนในองค์กรตระหนักถึงความเสี่ยง มองเห็นโอกาส และมีความพร้อมที่จะปรับตัวอย่างรวดเร็ว

#### การบริหารความเสี่ยง

บริษัทฯ เห็นความสำคัญของการบริหารความเสี่ยง และได้กำหนดให้ทุกคนในแต่ละฝ่ายขององค์กร ได้มีส่วนร่วมในการวิเคราะห์ ตรวจสอบ ประเมินความเสี่ยงอีกทั้งร่วมกันวางแผนป้องกันและควบคุมให้เหมาะสมกับการกิจ และผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับองค์กรอยู่เสมอ ซึ่งในปีที่ผ่านมาองค์กรมีความเสี่ยงหลายประการจากผลกระทบของการระบาดของ COVID-19

ในทุกส่วนงาน เช่น ความเสี่ยงด้านปฏิบัติการ (Operation) การดำเนินงานตามกฎระเบียบ (Compliance) การเงิน (Finance) และชื่อเสียงและภาพลักษณ์ (Reputation & Image) การเห็นความสำคัญของการบริหารความเสี่ยงจะสามารถลดสภาพปัญหาหรือหลีกเลี่ยงความเสี่ยงที่อาจสร้างความเสียหายหรือความสูญเสียให้กับองค์กรได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน

### กิจกรรมการควบคุม

จากสภาวะการณ์ในปัจจุบัน องค์กรต้องพบเจอสถานการณ์การที่ไม่แน่นอน ทำให้ทุกหน่วยงานในองค์กรได้มีการร่วมมือกัน ทำให้กิจกรรมควบคุมภายในมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล เหมาะสมกับเหตุการณ์ในปัจจุบันเพื่อตอบสนองสภาวะการณ์ โดยมุ่งเน้นการทำงานด้วยแนวทางการป้องกัน 3 ชั้น (Three Lines of Defense) เพื่อให้ทุกหน่วยงานในองค์กรสามารถสนับสนุน และพัฒนาการบริหารความเสี่ยง และการบริหารความต่อเนื่องขององค์กร โดยสามารถระบุวิธีการแก้ปัญหาอย่างฉับไว (Agile) โดยทุกฝ่ายในองค์กรต้องตระหนักถึงการเป็นส่วนหนึ่งที่จะเสริมสร้างระบบการควบคุมภายในที่เข้มแข็ง เพื่อป้องกันหรือลดความเสียหาย ความผิดพลาดที่อาจเกิดขึ้น และให้สามารถบรรลุผลสำเร็จตามวัตถุประสงค์ของการควบคุมภายใน โดยกิจกรรมการควบคุมมีอยู่ทุกระดับและทุกส่วนของหน่วยงาน เช่น นโยบายและระเบียบปฏิบัติ การอนุมัติ การมอบอำนาจ การตรวจสอบความถูกต้อง การสอบย้อนความถูกต้อง การสอบทานผลการดำเนินงาน การรักษาความปลอดภัย การจำกัดการเข้าถึงทรัพยากร การแบ่งแยกหน้าที่การงาน เป็นต้น ทั้งนี้ผู้บริหารระดับส่วนงานไม่เพียงแต่มีหน้าที่ในการพิจารณาว่ากิจกรรมการควบคุมที่มีสอดคล้องกับกระบวนการบริหารความเสี่ยงหรือไม่เท่านั้น แต่บริษัทฯ ได้มุ่งเน้นให้พนักงานทุกคนมีส่วนในการตรวจสอบ และพิจารณาด้วยว่ากิจกรรมการควบคุมดังกล่าว ได้นำไปใช้อย่างถูกต้องหรือไม่ เพื่อสนับสนุนการสร้างระบบควบคุมภายในที่ดีและทำให้เกิดความเข้าใจที่ตรงกัน

### ระบบสารสนเทศและการสื่อสารข้อมูล

บริษัทฯ มีการใช้งานระบบสารสนเทศและการสื่อสารที่เพียงพอต่อการปฏิบัติการ รวมถึงการบริหารจัดการการดำเนินการทางธุรกิจของบริษัทฯ บนพื้นฐานของข้อมูลที่ผ่านการวิเคราะห์แล้วทั้งจากภายในและภายนอกบริษัทฯ ทางบริษัทฯ ได้กำหนดมาตรการการรักษาความปลอดภัยระบบสารสนเทศตามแนวทางมาตรฐาน ISO 27001 และมาตรการที่เกี่ยวข้องในการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลเพื่อให้สอดคล้องกับข้อกำหนดหรือกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงระบบการป้องกันการโจมตีทางไซเบอร์ซึ่งมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นในแต่ละปี ทั้งนี้เพื่อรองรับการทำงานในสถานการณ์การทำงานในปัจจุบัน ทางบริษัทฯ จัดให้มีมาตรการและระบบสารสนเทศซึ่งมีความจำเป็นในการทำงานที่บ้าน (Work from Home, WFH) และ/หรือทำงานนอกสถานที่ อาทิเช่น VPN, Office365, MS Teams เป็นต้น เพื่อความต่อเนื่องในการดำเนินการทางธุรกิจของบริษัทฯ

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

## การติดตามประเมินผล

ในด้านการติดตามผลเรื่องการควบคุมภายในนั้นทางหน่วยงานตรวจสอบภายในได้จัดให้มีการติดตามผลการตรวจสอบ ซึ่งได้ถูกระบุอยู่ในแผนงานตรวจสอบอย่างชัดเจน ทั้งนี้การกำหนดให้มีการติดตามผลในระหว่างการปฏิบัติงาน (Ongoing Monitoring) อย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ โดยในการติดตามและประเมินผลได้มีการอธิบายขั้นตอนการตรวจติดตามแบบ Remote Audit ซึ่งถือเป็นเรื่องใหม่กับทั้งผู้ตรวจสอบ และหน่วยรับตรวจเอง การอธิบายและสร้างความเข้าใจเพิ่มเติมจึงมีความจำเป็นมากยิ่งขึ้นในสภาวะการณ์ในปัจจุบันที่มีความจำเป็นต้องปรับรูปแบบการทำงานเป็นการทำงานที่บ้าน (Work from home) โดยเฉพาะในประเด็นที่เป็นความแตกต่างจากการตรวจสอบติดตามแบบพบปะ (On-site) กับการตรวจสอบติดตามผ่านระบบสารสนเทศ (Remote Audit) ตลอดจนการแบ่งปันข้อมูลในรูปแบบต่างๆ ที่เกิดขึ้นในอนาคต เมื่อมีการลงตรวจติดตามตามแผนงาน Remote Audit เพื่อให้การติดตามและประเมินผลการควบคุมภายในบรรลุวัตถุประสงค์

นอกจากนี้ยังมีขั้นตอนการรายงานผลการตรวจสอบการควบคุมภายในในแต่ละไตรมาสแก่คณะกรรมการตรวจสอบและฝ่ายบริหาร มีการติดตามแนวทางแก้ไขปัญหาย่างต่อเนื่อง อีกทั้งมีการกำหนดให้ผู้บริหารและพนักงานทุกคนต้องรายงานต่อผู้กำกับดูแลที่เกี่ยวข้องทันทีในกรณีที่มีการทุจริต สงสัยว่ามีการทุจริต มีการไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับ หรือพบเห็นการกระทำอื่นใดที่จะมีผลกระทบต่อองค์กร

## 2. หัวหน้างานตรวจสอบภายในและหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัทฯ

ปัจจุบัน นายไพโรจน์ จันทศิลป์ ดำรงตำแหน่งเป็นหัวหน้าฝ่ายตรวจสอบภายใน เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2561 โดยมีพนักงานทั้งหมด 5 ท่าน (รวมหัวหน้างานตรวจสอบภายใน) โดยแบ่งออกเป็น 3 หน่วยงานได้แก่

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

## 12. รายการระหว่างกัน

### 12.1 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายการกับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง

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

	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2561 (บาท)	ปี 2562 (บาท)	ไตรมาสที่ 1 ปี 2563 (บาท)	ไตรมาสที่ 2 ปี 2563 (บาท)	ไตรมาสที่ 3 ปี 2563 (บาท)	ปี 2563 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
1	บริษัท พาราไดซ์ช้อปปิ้ง จำกัด ความสัมพันธ์ • มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	ลูกหนี้ค่าระวางสินค้า	1,444	200	-	350	200	-	บริษัท พาราไดซ์ช้อปปิ้ง จำกัด ใช้บริการขนส่งสินค้าเพื่อนำสินค้ามาจำหน่ายที่สนามบินสมุย บริษัทฯ จึงได้กำหนดอัตราส่วนลดร้อยละ 20 จากอัตราค่าบริการปกติ สำหรับการใช้บริการขนส่งที่เกินกว่า 45 กิโลกรัมต่อเที่ยว ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
		รายได้ค่าระวางสินค้า	13,122	10,987	400	1,150	1,350	1,350	
		เจ้าหนี้การค้า ค่าใช้จ่าย	104,094 563,122	57,340 202,563	300 9,243	- 14,144	- 22,664	- 23,364	
	ลูกหนี้การค้า รายได้อื่น เงินมัดจำ	181,985 3,733,990 371,160	202,728 4,837,345 626,360	399,968 1,148,944 626,360	51,712 1,236,669 626,360	96,203 1,400,632 626,360	126,805 1,596,174 446,360	บริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าและสัญญาบริการกับบริษัท พาราไดซ์ ช้อปปิ้ง จำกัด โดยมีกรคิดค่าเช่าพื้นที่ ค่าบริการ ค่าสาธารณูปโภค รวมถึงค่าประกอบกิจการในสนามบิน ตามราคาประกาศของบริษัทฯ (Price List) ที่สามารถเปรียบเทียบได้กับอัตราที่ให้บุคคลภายนอกเช่า ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ	



	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2561 (บาท)	ปี 2562 (บาท)	ไตรมาสที่ 1 ปี 2563 (บาท)	ไตรมาสที่ 2 ปี 2563 (บาท)	ไตรมาสที่ 3 ปี 2563 (บาท)	ปี 2563 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
									ทั้ง 3 รายการ มีความสมเหตุสมผล อัตราค่าเช่าและค่าบริการเป็นไปตามเงื่อนไขการค้าปกติ โดยจะต้องทบทวนสัญญาเช่าทุกปีและให้เรียกเก็บค่าเช่าและค่าบริการให้ครบถ้วนตามสัญญา
2	บริษัท สมุยแอกคอม จำกัด <i>ความสัมพันธ์</i> • บริษัทร่วมของบริษัท สิ้นสทกค จำกัด  • มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	เจ้าหนี้การค้า ค่าใช้จ่ายค่าบริการ	15,000 50,650	- 20,600	15,000 38,000	2,000 59,000	2,000 59,000	49,500 114,900	บริษัทฯ ได้ใช้บริการรถขนส่งผู้โดยสารและสัมภาระกับบริษัท สมุยแอกคอม จำกัด โดยอัตราค่าบริการและเงื่อนไขอื่นๆ เป็นไปตามเงื่อนไขการค้าทั่วไป <i>ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ</i> รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
		ลูกหนี้การค้า รายได้อื่น เงินมัดจำค่าเช่าพื้นที่	2,163,935 5,265,257 252,000	2,717,763 4,324,660 252,000	2,660,340 1,078,855 252,000	1,795,975 1,125,857 252,000	1,782,042 1,202,338 252,000	80,444 1,369,365 252,000	บริษัท สมุยแอกคอม จำกัด ได้เช่าพื้นที่บูธและลานจอดรถลิμουซีนที่สนามบินสมุยโดยมีการคิดค่าเช่าพื้นที่และค่าบริการ ตามราคาประกาศของบริษัทฯ (Price List) ที่สามารถเปรียบเทียบได้กับอัตราที่ให้นักกลางนอกเช่า <i>ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ</i> รายการดังกล่าวมีความสมเหตุสมผล อัตราค่าเช่าและค่าบริการเป็นไปตามเงื่อนไขการค้าปกติและให้เรียกเก็บค่าเช่าและค่าบริการให้ครบถ้วนตามสัญญา

	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2561 (บาท)	ปี 2562 (บาท)	ไตรมาสที่ 1 ปี 2563 (บาท)	ไตรมาสที่ 2 ปี 2563 (บาท)	ไตรมาสที่ 3 ปี 2563 (บาท)	ปี 2563 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
3	บริษัท ธรรมชาตินาไทย จำกัด ความสัมพันธ์ • มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	ค่าใช้จ่าย	7,000	18,750	-	-	-	-	บริษัทฯ ซื้อข้าวออแกนนิค โดยเป็นการซื้อขายสินค้าตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าทั่วไป ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
		ลูกหนี้การค้า รายได้ค่าระวางสินค้า	9,775 66,390	10,150 39,705	7,865 11,205	105 11,310	840 15,950	200 17,855	บริษัท ธรรมชาตินาไทย จำกัด ใช้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
4	บริษัท บางกอกแอร์เวย์ส คลับ จำกัด – BTC ความสัมพันธ์ • มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	เจ้าหนี้การค้า	92,750	1,293,183	1,800	1,800	-	-	บริษัทฯ ใช้บริการการจัดหาที่พัก จัดทำวีซ่าและอื่นๆ ให้กับพนักงาน ผู้บริหาร โดยอัตราค่าบริการและเงื่อนไขอื่นๆ เป็นไปตามเงื่อนไขการค้าทั่วไป ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการข้างต้นเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
		ค่าใช้จ่าย	9,240,184	4,756,259	200,898	200,898	200,898	200,898	
		ลูกหนี้การค้า รายได้ เงินมัดจำ	1,701 843,210 346,400	1,124 843,130 346,400	1,295 210,450 346,400	136,696 411,013 346,400	137,050 621,593 346,400	1,188 1,725,553 346,400	บริษัท บางกอก แอร์เวย์ส คลับ จำกัด เช่าพื้นที่ของบริษัทฯ และวางเงิน มัดจำค่าเช่าพื้นที่ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล

	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2561 (บาท)	ปี 2562 (บาท)	ไตรมาสที่ 1 ปี 2563 (บาท)	ไตรมาสที่ 2 ปี 2563 (บาท)	ไตรมาสที่ 3 ปี 2563 (บาท)	ปี 2563 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
5	บริษัท บางกอกแอร์ทัวร์ (1988) จำกัด - BAT ความสัมพันธ์ • มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	ลูกหนี้การค้า	5,495,770	-	230	-	19,688	235,278	BAT เป็นบริษัทตัวแทนจำหน่ายตั๋วโดยสาร ซึ่งมีการกำหนดราคาซื้อขาย อัตราส่วนลดต่อ ยอดขาย เครดิตทางการค้าและเงื่อนไขอื่นๆ เป็นไปตามเงื่อนไขการค้าทั่วไป <i>ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ</i> รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
		รายได้ค่าบริการโดยสาร	48,204,330	24,488,705	5,707,473	5,318,748	5,853,488	8,202,058	
		เงินมัดจำรับค่าตั๋ว	-	577,000	955,000	420,000	420,000	417,000	บริษัทฯ ใช้บริการการจัดหาตั๋วเครื่องบินและค่าบริการเช่าเหมาลำในเส้นทางที่บริษัทฯ ไม่ได้ให้บริการ รวมทั้งการจัดทำวีซ่า การทำประกัน ค่าเดินทางและอื่นๆ ให้กับพนักงาน ผู้บริหาร <i>ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ</i> รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
		เจ้าหนี้การค้า	585	49,993	403,776	941,774	585	585	
6	บริษัท บางกอก มีเดีย แอนด์ บรอด คาสติ้ง จำกัด – PPTV ความสัมพันธ์ • มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	ค่าใช้จ่ายค่าบริการโดยสาร	2,235,123	1,028,334	4,230	4,230	4,230	12,630	บริษัทฯ ว่าจ้าง PPTV จัดทำภาพยนตร์โฆษณา ประชาสัมพันธ์ของบริษัทฯ <i>ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ</i> รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
		เจ้าหนี้การค้า	1,872,849	121,746	121,746	121,746	121,746	121,746	
		ค่าใช้จ่ายค่าโฆษณา	3,526,125	3,676,025	-	-	-	-	บริษัทฯ จำหน่ายตั๋วโดยสารแก่ PPTV ซึ่งมีการกำหนดราคาซื้อขาย และเงื่อนไขอื่นๆ เป็นไปตามเงื่อนไขการค้าทั่วไป
		รายได้ค่าบริการโดยสาร	2,136,060	2,333,800	-	-	-	-	

	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2561 (บาท)	ปี 2562 (บาท)	ไตรมาสที่ 1 ปี 2563 (บาท)	ไตรมาสที่ 2 ปี 2563 (บาท)	ไตรมาสที่ 3 ปี 2563 (บาท)	ปี 2563 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
									ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้า ปกติที่มีความสมเหตุสมผล
7	บริษัท สมุยปาล์มบีชรีสอร์ท จำกัด - SPB ความสัมพันธ์ • มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	เจ้าหนี้การค้า ค่าใช้จ่าย	3,245,174 21,080,778	4,217,462 21,991,625	1,844,403 3,065,788	112,800 3,283,975	64,300 3,456,840	24,909 3,506,032	บริษัทฯ ใช้บริการโรงแรมสำหรับเจ้าหน้าที่ที่ เดินทางไปปฏิบัติงานและค่าบริการที่พัก สำหรับลูกเรือ โดยอัตราค่าบริการและเงื่อนไข อื่นๆ เป็นไปตามเงื่อนไขการค้าทั่วไป
		ลูกหนี้การค้า รายได้อื่น เงินมัดจำ	- 464,800 -	13,696 153,600 -	324,450 200,000 180,000	5,350 205,000 180,000	5,350 215,000 180,000	- 215,000 180,000	SPB ใช้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ ส่วน รายได้อื่นเป็นค่าบริการโฆษณาบนเครื่อง และ ค่าบริการแผนที่ ซึ่งอัตราและเงื่อนไขอื่นๆ เป็นไปตามเงื่อนไขการค้าทั่วไป ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ ทั้ง 2 รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไข การค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
8	บริษัท ปราสาททองโอสถ จำกัด ความสัมพันธ์ • มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	ค่าใช้จ่าย	3,572	43,161	-	-	-	-	บริษัทฯ ซื้อเวชภัณฑ์ เช่น ยาหอม ยาคุม เป็น การซื้อขายสินค้าตามราคาตลาดและเงื่อนไข การค้าทั่วไป ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้า ปกติที่มีความสมเหตุสมผล

	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2561 (บาท)	ปี 2562 (บาท)	ไตรมาสที่ 1 ปี 2563 (บาท)	ไตรมาสที่ 2 ปี 2563 (บาท)	ไตรมาสที่ 3 ปี 2563 (บาท)	ปี 2563 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
9	บริษัท ร้านอาหารสนามบิน จำกัด ความสัมพันธ์ • มีผู้บริหารของบริษัทฯ เป็น กรรมการ	เจ้าหนี้การค้า ค่าใช้จ่าย	41,834 1,127,700	- 340,585	- -	- -	- -	- -	บริษัทฯ ซื้ออาหารในรูปของอุปกรณ์อาหาร สำหรับเจ้าหน้าที่หน่วยงานราชการทุกหน่วย ที่ เข้ามาปฏิบัติหน้าที่ภายในสนามบินสมุย และ ผู้โดยสารกรณียกเลิกเที่ยวบิน
		ลูกหนี้การค้า รายได้อื่น เงินมัดจำรับ	235,045 713,220 -	- 628,495 58,125	- - -	- - -	- - -	- - -	บริษัท ร้านอาหารสนามบิน จำกัด จ่ายชำระค่า ประกอบกิจการในสนามบินให้แก่บริษัทฯ โดย คิดค่าบริการระหว่างกันตามราคาตลาดและ เงื่อนไขการค้าทั่วไป <i>ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ</i> ทั้ง 2 รายการข้างต้นเป็นไปตามราคาตลาดและ เงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
10	บริษัท กรุงเทพลิμουซีน จำกัด ความสัมพันธ์ • มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	เจ้าหนี้การค้า ค่าใช้จ่าย	163,500 331,460	72,800 202,650	61,540 103,600	540 103,600	540 103,600	540 103,600	บริษัทฯ ว่าจ้างเพื่อทำการขนส่งผู้โดยสารและ สัมภาระที่สนามบินตราด
		ลูกหนี้การค้า รายได้อื่น เงินมัดจำ	11,309 485,146 90,000	- 171,275 -	- - -	- - -	- - -	- - -	บริษัท กรุงเทพลิμουซีน จำกัด จ่ายชำระค่า ประกอบกิจการในสนามบินให้แก่บริษัทฯ โดย คิดค่าบริการระหว่างกันตามราคาตลาดและ เงื่อนไขการค้าทั่วไป <i>ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ</i> ทั้ง 2 รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไข การค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
11	บริษัท สมาร์ท ลิμουซีน แอนด์ คาร์เรน จำกัด ความสัมพันธ์ • มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	ลูกหนี้การค้า รายได้อื่น เงินมัดจำ	- - -	246,382 340,263 150,000	216,038 125,273 150,000	184,088 125,413 150,000	- 139,986 110,000	5,805 146,866 110,000	บริษัท สมาร์ท ลิμουซีน แอนด์ คาร์เรน จำกัด จ่าย ชำระค่าประกอบกิจการในสนามบินให้แก่ บริษัทฯ โดยคิดค่าบริการระหว่างกันตามราคา

	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2561 (บาท)	ปี 2562 (บาท)	ไตรมาสที่ 1 ปี 2563 (บาท)	ไตรมาสที่ 2 ปี 2563 (บาท)	ไตรมาสที่ 3 ปี 2563 (บาท)	ปี 2563 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
									ตลาดและเงื่อนไขการค้ำทั่วไปและวงเงินมัดจำ ค่าประกอบกิจการ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้ำ ปกติที่มีความสมเหตุสมผล
12	บริษัท ขาวธรรมชาติ จำกัด ความสัมพันธ์ • มีผู้ถือหุ้นร่วม	เจ้าหน้าที่การค้า ค่าใช้จ่าย	27,070 893,567	188,263 754,197	52,056 193,955	- 225,263	- 225,263	- 225,883	บริษัทฯ ซื้อผลิตภัณฑ์ต่างๆ เช่น ขนมและชุด ของขวัญ โดยเป็นการซื้อขายสินค้าตามราคา ตลาดและเงื่อนไขการค้ำทั่วไป ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้ำ ปกติที่มีความสมเหตุสมผล
		ลูกหนี้ค่าระวางสินค้า รายได้ค่าระวางสินค้า	8,733 72,833	3,885 61,910	5,135 16,543	3,580 22,193	2,850 32,548	5,280 41,758	บริษัท ขาวธรรมชาติ จำกัด ใช้บริการขนส่ง สินค้าทางอากาศ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้ำ ปกติที่มีความสมเหตุสมผล
13	บริษัท สินทรัพย์สุโขทัย จำกัด ความสัมพันธ์ • มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	เจ้าหน้าที่การค้า ค่าใช้จ่าย	46,783 207,891	45,283 278,510	2,800 77,611	- 87,872	16,760 108,582	- 130,433	บริษัทฯ ใช้บริการโรงแรม ซึ่งได้รับส่วนลด พิเศษสำหรับห้องพัก ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้ำ ปกติที่มีความสมเหตุสมผล

	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2561 (บาท)	ปี 2562 (บาท)	ไตรมาสที่ 1 ปี 2563 (บาท)	ไตรมาสที่ 2 ปี 2563 (บาท)	ไตรมาสที่ 3 ปี 2563 (บาท)	ปี 2563 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
14	ห้างหุ้นส่วนจำกัด ร้านกินดีอยู่ดี ความสัมพันธ์ • มีญาติสนิทของกรรมการเป็นผู้ถือหุ้นและกรรมการ	เจ้าหน้าที่การค้า ค่าใช้จ่าย	33,750 33,750	- -	- -	- -	- -	- -	บริษัทฯ ซื้อชุดกระเช้าของที่ระลึก ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการข้างต้นเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไข การค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
15	บริษัท ท่องเที่ยวธรรมชาติ จำกัด ความสัมพันธ์ • มีญาติสนิทของกรรมการเป็นผู้ถือหุ้นและกรรมการ	ค่าใช้จ่ายจัดกิจกรรม	46,662	-	-	-	-	-	บริษัทฯ ว่าจ้างบริษัท ท่องเที่ยวธรรมชาติ จำกัด ในการจัดกิจกรรมเชื่อมความสัมพันธ์พนักงาน กลุ่มนักบินและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ สนามบินสุโขทัย ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้า ปกติที่มีความสมเหตุสมผล
16	บริษัท กรุงเทพดุสิตเวชการ จำกัด (มหาชน) – BDMS ความสัมพันธ์ • มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	รายได้ค่าเช่าเหมาลำ	12,688,392	1,453,800	540,634	540,634	1,540,634	1,977,634	บริษัทฯ ให้บริการเช่าเหมาลำแก่ BDMS ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ การกำหนดราคาควรมีการพิจารณาต้นทุนและ ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริงและกำหนดอัตรา ค่าบริการด้วยวิธีต้นทุนบวกอัตรากำไรไม่น้อย กว่าร้อยละ 15.0
		เงินลงทุน	22,684,941,643	21,331,781,268	15,657,113,241	18,556,578,656	16,071,322,586	17,148,266,883	บริษัทฯ มีการลงทุนในหลักทรัพย์ของ BDMS โดยจัดเป็นหลักทรัพย์ประเภทเพื่อขาย
		รายได้เงินปันผล	330,630,728	404,104,224	248,525,607	248,525,607	248,525,607	248,525,607	
		เจ้าหน้าที่การค้า	373,243	121,427	40,851	126,500	315,364	130,498	บริษัทฯ ใช้บริการตรวจสอบสุขภาพและ รักษาพยาบาลของ BDMS โดยอัตรากำบริการ
		ค่าใช้จ่าย	3,171,595	2,023,416	478,363	932,994	1,843,316	2,220,821	

	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2561 (บาท)	ปี 2562 (บาท)	ไตรมาสที่ 1 ปี 2563 (บาท)	ไตรมาสที่ 2 ปี 2563 (บาท)	ไตรมาสที่ 3 ปี 2563 (บาท)	ปี 2563 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
									และเงินไขอื่นๆ เป็นไปตามเงื่อนไขการค้าทั่วไป
		รายได้อื่น รายได้รับล่วงหน้า	2,869,159 -	1,362,621 212,500	214,717 -	214,717 -	214,717 -	214,717 -	บริษัทฯ ได้รับเงินสนับสนุนกิจกรรมรายการ Queen's Cup Bangkok Airways และรายการ Samui Blue Paradise Fest ซึ่งเป็นเงินไขทั่วไป ที่ให้กับผู้สนับสนุนรายอื่น <i>ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ</i> ทั้ง 4 รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
17	บริษัท สมิตีเวช จำกัด (มหาชน) - SVH <i>ความสัมพันธ์</i> • บริษัทย่อยของ BDMS  • มีกรรมการร่วม	ลูกหนี้การค้า รายได้ค่าบริการโดยสาร	69,300 305,200	- 5,600	- -	- -	- -	- -	SVH ให้คูปองส่วนลดค่าโดยสารของสายการบิน บางกอก แอร์เวย์ส แก่ผู้มาใช้บริการ โรงพยาบาล โดยบริษัทฯ จะเรียกเก็บค่าโดยสารจาก SVH เมื่อมีผู้โดยสารนำคูปองส่วนลดมารับบริการ
		เจ้าหนี้การค้า ค่าใช้จ่าย	- 25,870	1,355,485 1,369,884	- 9,030	21,740 65,650	- 173,065	- 173,065	บริษัทฯ ใช้บริการรักษาพยาบาลของ SVH โดยอัตราค่าบริการและเงินไขอื่นๆ เป็นไปตามเงื่อนไขการค้าทั่วไป <i>ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ</i> ทั้ง 2 รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล



	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2561 (บาท)	ปี 2562 (บาท)	ไตรมาสที่ 1 ปี 2563 (บาท)	ไตรมาสที่ 2 ปี 2563 (บาท)	ไตรมาสที่ 3 ปี 2563 (บาท)	ปี 2563 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
18	บริษัท โรงพยาบาลกรุงเทพสมุย จำกัด – BSH <i>ความสัมพันธ์</i> • บริษัทย่อยของ BDMS  • มีกรรมการร่วม	ลูกหนี้การค้า รายได้ค่าขายตั๋วโดยสาร รายได้อื่น เงินมัดจำรับอื่นๆ ค่าใช้จ่าย	363,081 2,056,140 2,726,932 80,000 -	227,802 1,996,335 792,420 80,000 -	62,182 255,010 4,268 80,000 -	24,500 275,310 4,268 80,000 1,961	- 340,875 5,570 -	7,946 367,610 8,430 -	บริษัทฯ จำหน่ายตั๋วโดยสาร ซึ่งกำหนดราคาซื้อขาย อัตราส่วนลดต่อยอดขาย เครดิตทางการค้า และเงื่อนไขอื่นๆ เป็นไปตามเงื่อนไขการค้าทั่วไป ส่วนรายได้อื่นเป็นค่าบริการพื้นที่โฆษณา ซึ่งอัตราและเงื่อนไขเป็นไปตามเงื่อนไขการค้าทั่วไป <i>ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ</i> รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
19	บริษัท เปาโลเมดิค จำกัด – PLP <i>ความสัมพันธ์</i> • บริษัทย่อยของ BDMS  • มีกรรมการร่วม	เจ้าหนี้การค้า ค่าใช้จ่าย	- -	947,209 942,114	145,600 235,269	114,000 389,956	152,000 613,206	155,800 838,646	บริษัทฯ ใช้บริการตรวจสุขภาพและรักษาพยาบาลของ PLP โดยอัตราค่าบริการและเงื่อนไขอื่นๆ เป็นไปตามเงื่อนไขการค้าทั่วไป <i>ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ</i> รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
20	บริษัท เซฟดรัก เซ็นเตอร์ จำกัด – Save Drug <i>ความสัมพันธ์</i> • บริษัทย่อยของ BDMS  • มีกรรมการร่วม	เจ้าหนี้การค้า ค่าใช้จ่าย	7,274 396,855	21,671 383,521	420,327 554,643	106,033 731,341	19,746 764,839	33,624 871,334	บริษัทฯ ซื้อยาและเวชภัณฑ์สำหรับเด็ก <i>ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ</i> รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล

	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2561 (บาท)	ปี 2562 (บาท)	ไตรมาสที่ 1 ปี 2563 (บาท)	ไตรมาสที่ 2 ปี 2563 (บาท)	ไตรมาสที่ 3 ปี 2563 (บาท)	ปี 2563 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
21	บริษัท เนชั่นเนล เฮลท์แคร์ ซิสเต็มส์ จำกัด – N-Health <i>ความสัมพันธ์</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทย่อยของ BDMS</li> <li>บริษัทร่วมของ SVH</li> <li>มีกรรมการร่วม</li> </ul>	ลูกหนี้การค้า รายได้ค่าระวางสินค้า	89,334 574,053	69,329 639,694	138,425 210,895	15,247 235,185	33,157 284,921	21,371 346,490	บริษัทฯ ให้บริการขนส่งทางวัสดุและอุปกรณ์การแพทย์ที่สนามบินสุโขทัยและสนามบินภูเก็ต ซึ่งมีปริมาณจำนวนมากและมีความต่อเนื่อง
		อุปกรณ์และเครื่องมือ	-	128,696	108,969	108,969	108,969	108,969	บริษัทฯ ซื้อเครื่องกระตุ้นหัวใจอัตโนมัติ ค่าแผ่นนำสัญญาณไฟฟ้า และค่าสอบเทียบเครื่องกระตุ้นหัวใจ <i>ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ</i> ทั้ง 2 รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
22	บริษัท กรุงเทพเฮลิคอปเตอร์เซอร์วิสเซส จำกัด <i>ความสัมพันธ์</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทย่อยของ BDMS</li> <li>มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม</li> </ul>	ลูกหนี้การค้า รายได้ค่าบริการ	821,760 3,115,257	273,920 2,816,000	273,920 784,354	273,920 1,552,354	273,920 2,320,354	273,920 3,088,354	บริษัทฯ ให้บริการด้านการบริหารจัดการและซ่อมบำรุงเฮลิคอปเตอร์ อัตราค่าบริการการบริหารจัดการเป็นไปตามสัญญาระหว่างกัน ส่วนค่าบริการซ่อมบำรุงจะเรียกเก็บเมื่อมีการให้บริการ <i>ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ</i> รายการบริหารจัดการ มีความสมเหตุสมผล เนื่องจากบริษัทฯ มีบุคลากรที่เชี่ยวชาญ เป็นการสร้างรายได้โดยไม่มีต้นทุนเพิ่มเติม และจะมีการทบทวนเงื่อนไขในสัญญาทุก 3 ปีสำหรับรายการซ่อมบำรุง มีความสมเหตุสมผล โดยกำหนดอัตราค่าบริการด้วยวิธีต้นทุนบวกอัตรากำไรไม่น้อยกว่าร้อยละ 15.0

	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2561 (บาท)	ปี 2562 (บาท)	ไตรมาสที่ 1 ปี 2563 (บาท)	ไตรมาสที่ 2 ปี 2563 (บาท)	ไตรมาสที่ 3 ปี 2563 (บาท)	ปี 2563 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
23	บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด - AEROTHAI ความสัมพันธ์ <ul style="list-style-type: none"> <li>หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ในสังกัดกระทรวงคมนาคมมีหน้าที่รับผิดชอบด้านงานควบคุมจราจรทางอากาศ การบริหารระบบสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศและติดตามอากาศยาน โดยมีกระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่</li> <li>มีกรรมการร่วม</li> </ul>	เงินลงทุน	5,316,200	5,270,900	5,270,900	5,270,900	4,661,700	4,661,700	บริษัทฯ ถือหุ้นใน AEROTHAI ตั้งแต่ปี 2546
		เจ้าหนี้การค้า	52,303,344	52,132,620	36,747,182	39,017,390	13,681,753	9,755,261	บริษัทฯ ใช้บริการด้านต่างๆ เช่น ค่าบำรุงรักษา
		ค่าใช้จ่าย	544,811,630	546,585,140	135,679,518	140,083,328	153,076,986	177,488,262	วิทยุสื่อสาร ค่าบริการข้อมูลเรดาร์ กับ AEROTHAI และได้วางเงินมัดจำสำหรับการ
		เงินมัดจำ	72,000	72,000	72,000	72,000	72,000	72,000	เช่าใช้บริการระบบ Radar Display
		รายได้ค่าบริการไฟฟ้า - หอบังคับการบินสมุย	49,790	45,730	11,650	23,310	35,160	46,060	ค่าบริการไฟฟ้าหอบังคับการบินสมุย เรียกเก็บตามจำนวนการใช้งาน
		ลูกหนี้การค้า	342,778	377,908	44,698	3,938	69,203	106,606	บริษัทฯ จำหน่ายตั๋วโดยสารแก่ AEROTHAI ซึ่ง
รายได้ค่าบัตรโดยสาร	6,541,825	4,238,365	585,690	585,690	775,910	923,705	มีการกำหนดราคาซื้อขาย และเงื่อนไขอื่นๆ		
รายได้ค่าระวางสินค้า	40,639	31,927	6,252	6,252	6,652	12,483	เป็นไปตามเงื่อนไขการค้าทั่วไป		
24	บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบิน กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) - BAFS ความสัมพันธ์ <ul style="list-style-type: none"> <li>มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม</li> </ul>	เงินลงทุน	1,982,586,688	1,896,175,750	1,191,881,900	1,478,698,400	1,306,608,500	1,516,940,600	บริษัทฯ ถือหุ้นใน BAFS ในปี 2561
		เงินปันผล	14,116,635	82,935,690	-	65,011,740	65,011,740	65,011,740	ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
		รายได้	129,705	205,770	54,320	91,210	144,828	192,048	รายการดังกล่าว มีความสมเหตุสมผล บริษัทฯ
		ลูกหนี้การค้า	18,313	17,174	19,271	18,629	18,415	17,580	และบริษัทย่อย จะต้องดำเนินการภายใต้
		เงินประกัน	23,000	32,000	32,000	32,000	32,000	32,000	นโยบายการลงทุนในหลักทรัพย์
		เงินมัดจำ-ค่าตัว	-	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000
								ระยะเวลา 1 ปี เริ่มวันที่ 1 สิงหาคม 2561 และมี	
								รายได้จากค่าสาธารณูปโภค ที่ BAFS เข้ามา	
								ประกอบกิจการในสนามบินตราด	
								ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ	

	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2561 (บาท)	ปี 2562 (บาท)	ไตรมาสที่ 1 ปี 2563 (บาท)	ไตรมาสที่ 2 ปี 2563 (บาท)	ไตรมาสที่ 3 ปี 2563 (บาท)	ปี 2563 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
									รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
		เจ้าหนี้การค้า	81,393	-	-	-	-	93,202	บริษัทฯ ได้เช่าที่ดินจาก BAFS บริเวณใกล้กับสนามบินเชียงใหม่ อายุสัญญาเช่ารวม 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2559 <i>ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ</i> รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
		ค่าเช่า	539,954	1,088,786	279,606	683,559	838,820	1,118,426	
		สิทธิการเช่า	410,316	395,574	-	-	-	-	
		เงินมัดจำ	177,528	186,404	186,404	186,404	186,404	186,404	
25	บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด - FPT <i>ความสัมพันธ์</i> • บริษัทย่อยของ BAFS  • มีกรรมกรร่วม	เงินลงทุน เงินปันผล	529,947,690 -	529,947,690 -	529,947,690 -	529,947,690 -	529,947,690 -	529,947,690 -	บริษัทฯ ถือหุ้นใน FPT ในปี 2559 <i>ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ</i> รายการดังกล่าว มีความสมเหตุสมผล บริษัทฯ และบริษัทย่อย จะต้องดำเนินการภายใต้นโยบายการลงทุนในหลักทรัพย์

	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2561 (บาท)	ปี 2562 (บาท)	ไตรมาสที่ 1 ปี 2563 (บาท)	ไตรมาสที่ 2 ปี 2563 (บาท)	ไตรมาสที่ 3 ปี 2563 (บาท)	ปี 2563 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น		
26	บริษัท รักษาความปลอดภัย กรุงเทพ บีเอสเอส จำกัด – BSS <i>ความสัมพันธ์</i> • บุคคลที่เสมือนมีความขัดแย้ง	เจ้าหน้าที่การค้า	3,475,240	3,420,666	3,332,761	-	2,484,916	2,395,162	บริษัทฯ ว่าจ้าง BSS เพื่อทำความสะอาด และรักษาความปลอดภัย ในสำนักงานใหญ่ สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินสมุย ค่าบริการจะขึ้นอยู่กับจำนวนพนักงานที่ให้บริการ <i>ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ</i> รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล		
		ค่าใช้จ่าย	61,107,617	58,796,254	14,532,327	26,127,032	35,544,707	46,414,747			
		ลูกหนี้การค้า	298,450	146,873	131,545	86,961	36,121	33,553	BSS เข้าพื้นที่เช่าที่สนามบิน เพื่อเป็นสำนักงาน โดยวางเงินมัดจำค่าเช่า โดยอัตราค่าบริการและเงื่อนไขอื่นๆ เป็นไปตามเงื่อนไขการค้าทั่วไป <i>ความเห็นคณะกรรมการตรวจสอบ</i> รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผลอย่างไรก็ตามควรมีการทบทวนและเปรียบเทียบราคาในการต่ออายุสัญญาทุกครั้ง		
		รายได้	404,449	542,256	86,030	159,646	234,576	298,295			
		เงินมัดจำอื่นๆ	347,200	347,200	347,200	347,200	347,200	347,200			
		เงินมัดจำรับ(เงินประกัน)	45,540	85,540	85,540	85,540	89,540	89,540			
27	บริษัท กรุงเทพบริการการบิน จำกัด - BASE <i>ความสัมพันธ์</i> • บุคคลที่เสมือนมีความขัดแย้ง	เจ้าหน้าที่การค้า	8,843,204	9,331,466	9,741,055	1,727,290	4,489,741	4,066,641	บริษัทฯ ว่าจ้าง BASE เพื่อทำความสะอาด รักษาความปลอดภัย บริการผู้โดยสารในสนามบิน		
		ค่าใช้จ่าย	105,775,895	106,432,923	28,596,998	51,860,270	72,091,498	86,030,958			
		เจ้าหน้าที่การค้า	80,000	-	-	-	-	-		-	บริษัทฯ ได้เช่าอาคารเพื่อใช้เป็นสำนักงานขายจาก BASE
		ค่าใช้จ่ายค่าเช่าอาคาร	960,000	960,000	239,365	478,730	720,726	962,721			
		ลูกหนี้การค้า	49,778	11,663	15,921	6,463	28,997	33,550	BASE เข้าพื้นที่เช่าที่สนามบิน เพื่อเป็นสำนักงาน โดยวางเงินมัดจำค่าเช่าโดยอัตราค่าบริการและเงื่อนไขอื่นๆ เป็นไปตามเงื่อนไขการค้าทั่วไป		
		รายได้อื่น	488,132	371,053	78,828	140,532	212,670	291,247			
		เงินมัดจำอื่นๆ	543,120	543,120	543,120	543,120	543,120	543,120			
		เงินมัดจำรับ (เงินประกัน)	78,305	81,305	81,305	81,305	92,305	92,305			

	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2561 (บาท)	ปี 2562 (บาท)	ไตรมาสที่ 1 ปี 2563 (บาท)	ไตรมาสที่ 2 ปี 2563 (บาท)	ไตรมาสที่ 3 ปี 2563 (บาท)	ปี 2563 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
									ความเห็นคณะกรรมการตรวจสอบ ทั้ง 3 รายการข้างต้นเป็นไปตามราคาตลาดและ เงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผลอย่างไร ก็ตามควรมีการทบทวนและเปรียบเทียบราคา ในการต่ออายุสัญญาทุกครั้ง
28	บริษัท แบ็กส์บริการภาคพื้น จำกัด - BAGS ความสัมพันธ์ • บุคคลที่เสมือนมีความขัดแย้ง	เจ้าหนี้การค้า ค่าใช้จ่าย เงินมัดจำรับ	105,944,547 561,453,853 1,214,560	97,483,015 517,863,998 1,531,100	80,574,482 126,870,400 1,531,100	26,245,112 194,238,326 1,531,100	10,265,574 206,718,929 1,576,100	19,068,871 234,909,467 1,576,100	บริษัทฯ ว่าจ้าง BAGS เพื่อให้บริการภาคพื้นใน สนามบินในประเทศทุกแห่ง ยกเว้นสนามบิน สุวรรณภูมิ โดยอัตราค่าบริการและเงื่อนไขอื่นๆ เป็นไปตามเงื่อนไขการค้าทั่วไป
		รายได้ค่าเช่าพื้นที่	5,489,880	5,611,897	1,373,940	2,076,480	2,924,230	3,647,980	BAGS เช่าพื้นที่เช่าที่สนามบินภูเก็ต เพื่อดำเนิน ธุรกิจ โดยพื้นที่ดังกล่าว บริษัทฯ เช่ามาจาก ท่าอากาศยาน นอกจากนี้ยังเช่าพื้นที่ใน สนามบิน สมุย เพื่อเป็นสำนักงาน
		รายได้อื่น	1,813,652	6,396,275	352,877	424,745	527,947	639,479	รายได้อื่น คือ รายได้ค่าสาธารณูปโภค ค่าเช่า วิทยุสื่อสาร และค่าบริการรักษาความปลอดภัย เป็นต้น
		ลูกหนี้การค้า รายได้ค่าขายตั๋วโดยสาร รายได้ค่าระวาง	1,017,326 1,173,705 123,665	671,612 1,828,075 106,447	189,146 276,275 11,568	327,977 278,475 14,878	199,444 282,275 16,000	218,440 300,135 20,716	บริษัทฯ จำหน่ายตั๋วโดยสารและให้บริการ ขนส่งสัมภาระแก่ BAGS สำหรับเจ้าหน้าที่ที่ไป ปฏิบัติหน้าที่ที่สนามบินบริษัทฯ จึงได้กำหนด อัตราส่วนลดร้อยละ 20 จากอัตราค่าบริการปกติ

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2561 (บาท)	ปี 2562 (บาท)	ไตรมาสที่ 1 ปี 2563 (บาท)	ไตรมาสที่ 2 ปี 2563 (บาท)	ไตรมาสที่ 3 ปี 2563 (บาท)	ปี 2563 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
								สำหรับการให้บริการขนส่งที่เกินกว่า 45 กิโลเมตรต่อเที่ยว ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ ทั้ง 4 รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล

(2) รายการระหว่างกันกับบริษัท บางกอกแอร์เวย์สโฮลดิ้ง จำกัด (BAH)

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2561 (บาท)	ปี 2562 (บาท)	ไตรมาสที่ 1 ปี 2563 (บาท)	ไตรมาสที่ 2 ปี 2563 (บาท)	ไตรมาสที่ 3 ปี 2563 (บาท)	ปี 2563 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
1 บริษัท กรุงเทพดุสิตเวชการ จำกัด (มหาชน) - BDMS ความสัมพันธ์ • มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	เงินลงทุน รายได้เงินปันผล	5,063,500,000 73,800,000	5,278,750,000 90,200,000	3,874,500,000 61,500,000	4,592,000,000 61,500,000	3,977,000,000 61,500,000	4,243,500,000 61,500,000	บริษัทฯ มีการลงทุนใน หลักทรัพย์ของ BDMS โดย จัดเป็นหลักทรัพย์ประเภทเพื่อ ขาย ความเห็นของคณะกรรมการ ตรวจสอบ รายการดังกล่าว มีความ สมเหตุสมผล บริษัทฯ และ บริษัทฯย่อย จะต้องดำเนินการ ภายใต้นโยบายการลงทุนใน หลักทรัพย์

(3) รายการระหว่างกันกับบริษัท กูร์เมท์ พรีเมียม จำกัด (GP)

- ไม่มีรายการ

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

	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2561 (บาท)	ปี 2562 (บาท)	ไตรมาสที่ 1 ปี 2563 (บาท)	ไตรมาสที่ 2 ปี 2563 (บาท)	ไตรมาสที่ 3 ปี 2563 (บาท)	ปี 2563 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
1	บริษัท กรุงเทพเฮลิคอปเตอร์เซอร์วิสเชส จำกัด ความสัมพันธ์ • บริษัทย่อยของ BDMS • มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	รายได้	-	166,480	-	-	-	-	บริษัทฯ ให้บริการฝึกอบรม ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความ ความสมเหตุสมผล
2	บริษัท สินทรัพย์สุขโขทัย จำกัด ความสัมพันธ์ • มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	เจ้าหน้าที่การค้า ค่าใช้จ่าย	- -	- -	- -	- -	- -	97,300 196,380	บริษัทฯ ใช้บริการ โรงแรม ซึ่งได้รับส่วนลดพิเศษ สำหรับห้องพัก ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความ ความสมเหตุสมผล
3	บริษัท สมุยแอควคอม จำกัด ความสัมพันธ์ • บริษัทร่วมของบริษัท สินสหกล จำกัด • มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	ค่าใช้จ่าย	-	-	-	-	-	50,000	บริษัทฯ ได้ใช้บริการรถขนส่งผู้โดยสารและสัมภาระ กับบริษัท สมุยแอควคอม จำกัด โดยอัตราค่าบริการและ เงื่อนไขอื่นๆ เป็นไปตามเงื่อนไขการค้าทั่วไป ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความ ความสมเหตุสมผล



	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2561 (บาท)	ปี 2562 (บาท)	ไตรมาสที่ 1 ปี 2563 (บาท)	ไตรมาสที่ 2 ปี 2563 (บาท)	ไตรมาสที่ 3 ปี 2563 (บาท)	ปี 2563 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
4	บริษัท แบริกส์บริการภาคพื้น จำกัด -BAGS <i>ความสัมพันธ์</i> • บุคคลที่เสมือนมีความขัดแย้ง	ค่าใช้จ่าย	-	-	-	-	-	35,650	บริษัทฯ ว่าจ้าง BAGS เพื่อให้บริการภาคพื้นในสนามบินในประเทศทุกแห่ง ยกเว้นสนามบินสุวรรณภูมิ โดยอัตราค่าบริการและเงื่อนไขอื่นๆ เป็นไปตามเงื่อนไขการค้าทั่วไป <i>ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ</i> รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
5	บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด - AEROTHAI <i>ความสัมพันธ์</i> • หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ในสังกัดกระทรวงคมนาคมมีหน้าที่รับผิดชอบด้านงานควบคุมจราจรทางอากาศ การบริหารระบบสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศและติดตามอากาศยาน โดยมีกระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ • มีกรรมการร่วม	เจ้าหน้าที่การค้า ค่าใช้จ่าย	-	-	-	-	-	30,442 44,088	บริษัทฯ ใช้บริการด้านต่างๆ เช่น ค่าบำรุงรักษาวิทยุสื่อสารค่าบริการข้อมูลเรดาร์ กับ AEROTHAI และได้วางเงินมัดจำสำหรับการเช่าใช้บริการระบบ Radar Display <i>ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ</i> รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
6	บริษัท บางกอกแอร์เวล คลับ จำกัด -BTC <i>ความสัมพันธ์</i> • มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	เจ้าหน้าที่การค้า ค่าใช้จ่าย	-	-	-	-	-	105,000 117,238	บริษัทฯ ใช้บริการการจัดหาที่พัก จัดทำวีซ่าและอื่นๆ ให้กับพนักงาน ผู้บริหาร <i>ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ</i> รายการข้างต้นเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล

	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2561 (บาท)	ปี 2562 (บาท)	ไตรมาสที่ 1 ปี 2563 (บาท)	ไตรมาสที่ 2 ปี 2563 (บาท)	ไตรมาสที่ 3 ปี 2563 (บาท)	ปี 2563 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
7	บริษัท สบาย สมาย สุโขทัย จำกัด ความสัมพันธ์ • มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	เจ้าหน้าที่การค้า ค่าใช้จ่าย	-	-	-	-	-	1,504,518 1,977,673	บริษัทฯ ใช้บริการโรงแรม ซึ่งได้รับส่วนลดพิเศษสำหรับห้องพัก  ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล

(5) รายการระหว่างกันกับบริษัท มอร์แดนพีรี จำกัด (MOR)

	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2561 (บาท)	ปี 2562 (บาท)	ไตรมาสที่ 1 ปี 2563 (บาท)	ไตรมาสที่ 2 ปี 2563 (บาท)	ไตรมาสที่ 3 ปี 2563 (บาท)	ปี 2563 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
1	บริษัท ปราสาททองโอสถ จำกัด ความสัมพันธ์ • มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	เจ้าหน้าที่การค้า ค่าใช้จ่าย	1,488 5,871	176 8,939	- 660	- 660	- 660	- 660	บริษัทฯ ซื้อเวชภัณฑ์เช่น ชุดยาคุม เป็นการซื้อขายสินค้าตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าทั่วไป  ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
2	บริษัท รักษาความปลอดภัย กรุงเทพบีเอสเอส จำกัด – BSS ความสัมพันธ์ • บุคคลที่เสมือนมีความขัดแย้ง	เจ้าหน้าที่การค้า ค่าใช้จ่าย	26,000 123,200	- -	- -	- -	- -	- -	บริษัทฯ ว่าจ้าง BSS เพื่อให้บริการทำความสะอาดที่สำนักงานใหญ่  ความเห็นคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผลอย่างไรก็ตามควรมีการทบทวนและเปรียบเทียบราคาในการต่ออายุสัญญาทุกครั้ง

	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2561 (บาท)	ปี 2562 (บาท)	ไตรมาสที่ 1 ปี 2563 (บาท)	ไตรมาสที่ 2 ปี 2563 (บาท)	ไตรมาสที่ 3 ปี 2563 (บาท)	ปี 2563 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
3	บริษัท กรุงเทพบริการการบิน จำกัด - BASE <i>ความสัมพันธ์</i> • บุคคลที่เสมือนมีความขัดแย้ง	ค่าใช้จ่าย	66,000	-	-	-	-	-	บริษัทฯ ว่าจ้าง BASE เพื่อให้บริการลำเดียวและจัดวางสินค้าในร้านค้า สนามบินสมุย <i>ความเห็นคณะกรรมการตรวจสอบ</i> รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล

(6) รายการระหว่างกันกับบริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวสต์ไวด์โฟลท์เซอร์วิส จำกัด (BFS Ground)

	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2561 (บาท)	ปี 2562 (บาท)	ไตรมาสที่ 1 ปี 2563 (บาท)	ไตรมาสที่ 2 ปี 2563 (บาท)	ไตรมาสที่ 3 ปี 2563 (บาท)	ปี 2563 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
1	บริษัท กรุงเทพดุสิตเวชการ จำกัด (มหาชน) - BDMS <i>ความสัมพันธ์</i> • มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	ลูกหนี้การค้า รายได้ค่าบริการ	454,696 2,477,050	456,408.50 2,696,700	185,217 397,650	- 397,650	- 397,650	- 397,650	BFS Ground ให้บริการอำนวยความสะดวกที่สนามบินสุวรรณภูมิ (Meet and Assist Service) แก่ BDMS ซึ่งมีการกำหนดราคาค่าบริการในอัตราที่เท่ากับลูกค้ารายอื่น <i>ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ</i> รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
2	บริษัท โรงพยาบาลพญาไท 2 จำกัด <i>ความสัมพันธ์</i> • บริษัทย่อยของบมจ.กรุงเทพดุสิตเวชการ  • มีกรรมการร่วม	ลูกหนี้การค้า รายได้ค่าบริการ	135,050 -	- -	- -	- -	- -	- -	BFS Ground ให้บริการอำนวยความสะดวกที่สนามบินสุวรรณภูมิ (Meet and Assist Service) ซึ่งมีการกำหนดราคาค่าบริการในอัตราที่เท่ากับลูกค้ารายอื่น <i>ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ</i> รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล

	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2561 (บาท)	ปี 2562 (บาท)	ไตรมาสที่ 1 ปี 2563 (บาท)	ไตรมาสที่ 2 ปี 2563 (บาท)	ไตรมาสที่ 3 ปี 2563 (บาท)	ปี 2563 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
3	บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด <i>ความสัมพันธ์</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ในสังกัดกระทรวงคมนาคมมีหน้าที่รับผิดชอบด้านงานควบคุมจราจรทางอากาศ การบริหารระบบสื่อสารระบบช่วยการเดินอากาศและติดตามอากาศยาน โดยมีกระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่</li> <li>มีกรรมการร่วม</li> </ul>	เจ้าหน้าที่การค้า ค่าเช่าวิทยุสื่อสาร ค่าใช้จ่ายอื่น	- 23,139,280 151,548	12,840 23,586,360 112,570	- 6,269,700 27,600	- 8,475,820 27,600	- 10,881,860 27,600	- 13,239,170 27,600	BFS Ground เช่าวิทยุสื่อสารจากบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด เพื่อใช้ติดต่อภายในสนามบินสุวรรณภูมิ ติดต่อสายการบินต่างๆ และบริการภาคพื้นซึ่งมีการกำหนดราคาตามเงื่อนไขการค้าปกติ  <i>ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ</i> รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล

## (7) รายการระหว่างกันกับบริษัท เอสเอ เซอร์วิส จำกัด (SA)

- ไม่มีรายการ

## (8) รายการระหว่างกันกับบริษัท บีเอฟเอส คาร์โก้ ดีเอ็มเค จำกัด (DMK)

- ไม่มีรายการ

## (9) รายการระหว่างกันกับบริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด (BAC)

	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2561 (บาท)	ปี 2562 (บาท)	ไตรมาสที่ 1 ปี 2563 (บาท)	ไตรมาสที่ 2 ปี 2563 (บาท)	ไตรมาสที่ 3 ปี 2563 (บาท)	ปี 2563 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
1	บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด - AEROTHAI <i>ความสัมพันธ์</i>	เจ้าหน้าที่การค้า ค่าเช่าวิทยุสื่อสาร ค่าติดตั้ง	158,200 1,783,872 -	169,649 1,837,900 5,850	169,649 475,650 -	126,153 593,550 -	207,687 748,350 13,800	42,051 866,250 13,800	BAC เช่าวิทยุสื่อสารจากบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด เพื่อใช้ติดต่อภายในสนามบินสุวรรณภูมิ ติดต่อสายการบินต่างๆ

	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2561 (บาท)	ปี 2562 (บาท)	ไตรมาสที่ 1 ปี 2563 (บาท)	ไตรมาสที่ 2 ปี 2563 (บาท)	ไตรมาสที่ 3 ปี 2563 (บาท)	ปี 2563 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
	<ul style="list-style-type: none"> <li>หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ในสังกัดกระทรวงคมนาคมมีหน้าที่รับผิดชอบด้านงานควบคุมจราจรทางอากาศ การบริหารระบบสื่อสารระบบช่วยการเดินอากาศและติดตามอากาศยาน โดยมีกระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่</li> <li>มีกรรมการร่วม</li> </ul>								และบริกรอากาศยานโดยมีอายุสัญญา 1 ปีซึ่งมีการกำหนดราคาตามเงื่อนไขการกำกับดูแล <i>ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ</i> รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความเหมาะสมผล
2	<p>บริษัท พาราไดซ์ช้อปปิ้ง จำกัด <i>ความสัมพันธ์</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม</li> </ul>	ลูกหนี้การค้า รายได้รับค่าเช่า	79,686 398,964	79,686 398,964	151,591 189,741	83,578 259,483	15,566 209,225	73,385 263,966	BAC ให้บริการเช่าพื้นที่จัดเก็บสินค้าโดยคิดราคาค่าเช่าพื้นที่สินค้าเป็นอัตราทั่วไปเปรียบเทียบได้กับที่ให้บริการลูกค้ารายอื่น นอกจากนี้ BAC ได้ให้บริการการจัดเรียงสินค้าของที่ระลึก โดยค่าบริการเป็นไปตามที่กำหนดในสัญญา <i>ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ</i> รายการเช่าพื้นที่เก็บสินค้ามีความเหมาะสมผล มีการกำหนดราคาตามเงื่อนไขการค้าปกติ ตามอัตราที่เทียบเท่ากับที่ให้กับผู้เช่าที่เป็นบุคคลภายนอกรายอื่น การจัดเรียงสินค้าเป็นรายการที่มีความเหมาะสมผล โดยค่าบริการดังกล่าวมีการอ้างอิงจากต้นทุนและกำไร
3	<p>บริษัท บางกอกแอร์ทัวร์ (1988) จำกัด <i>ความสัมพันธ์</i></p>	ค่าใช้จ่ายค่าบัตรโดยสาร	763,050	-	82,400	112,400	112,400	112,400	BAC ซื้อบัตรโดยสารจากบริษัท บางกอกแอร์ทัวร์ (1988) จำกัด ซึ่งเป็นการซื้อขายสินค้าตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าทั่วไป <i>ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ</i>

	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2561 (บาท)	ปี 2562 (บาท)	ไตรมาสที่ 1 ปี 2563 (บาท)	ไตรมาสที่ 2 ปี 2563 (บาท)	ไตรมาสที่ 3 ปี 2563 (บาท)	ปี 2563 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
	<ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทร่วมของบริษัท ลินสทอล จำกัด</li> <li>มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม</li> </ul>								รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความเหมาะสมผลและ BAC สามารถใช้บริการกับตัวแทนจำหน่ายอื่นได้ โดยไม่ถือเป็นการผูกขาด
4	บริษัท ธรรมชาตินาไทย จำกัด <i>ความสัมพันธ์</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม</li> </ul>	เจ้าหนี้การค้า ค่าใช้จ่าย	1,300 160,680	14,300 338,650	- 14,950	- 14,950	- 14,950	- 14,950	BAC ซื้อข้าวหอมสุโขทัย ซึ่งเป็นการซื้อขายสินค้าตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าทั่วไป <i>ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ</i> รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความเหมาะสมผล
5	บริษัท กรุงเทพดุสิตเวชการ จำกัด (มหาชน) - BDMS <i>ความสัมพันธ์</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม</li> </ul>	เจ้าหนี้การค้า ค่าพยาบาลประจำคลินิก	185,000 2,220,000	200,000 2,400,000	- -	- -	- -	- -	BAC ว่าจ้างแพทย์และพยาบาลมาประจำในคลินิกของ BAC ตลอด 24 ชั่วโมง <i>ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ</i> รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความเหมาะสมผล อย่างไรก็ตามควรมีการทบทวนและเปรียบเทียบราคาและเงื่อนไขทางการค้าเป็นประจำทุกปี
6	บริษัท รักษาความปลอดภัย เอ.พี. เซิร์ฟ จำกัด <i>ความสัมพันธ์</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>บุคคลที่เสมือนมีความขัดแย้ง</li> </ul>	เจ้าหนี้การค้า ค่าใช้จ่าย	69,210 770,155	83,907 894,808	88,168 243,409	48,929 380,694	48,758 517,590	48,812 654,597	BAC ว่าจ้าง บริษัท รักษาความปลอดภัย เอ.พี. เซิร์ฟ จำกัด เพื่อบริการรักษาความปลอดภัยในอาคารสำนักงานที่สนามบินสุวรรณภูมิ <i>ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ</i> รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความเหมาะสมผลอย่างไรก็ตามควรมีการทบทวนและเปรียบเทียบราคาและเงื่อนไขทางการค้าเป็นประจำทุกปี

(10) รายการระหว่างกันกับบริษัท บีเอซี กรุ๊ปเมท์ เฮ้าส์ จำกัด (BACGH)

	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2561 (บาท)	ปี 2562 (บาท)	ไตรมาสที่ 1 ปี 2563 (บาท)	ไตรมาสที่ 2 ปี 2563 (บาท)	ไตรมาสที่ 3 ปี 2563 (บาท)	ปี 2563 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
1	บริษัท โรงพยาบาลกรุงเทพเชียงใหม่ จำกัด - BCM ความสัมพันธ์ • บริษัทย่อยของ BDMS  • มีกิจกรรมร่วม	ลูกหนี้การค้า	1,621,348	1,865,768	1,140,437	18,596	60,046	34,026	โรงพยาบาลกรุงเทพเชียงใหม่ ซื้ออาหารจาก BACGH โดยเป็นการซื้อขายสินค้าตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าทั่วไป  ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล อย่างไรก็ตามควรมีการทบทวนและเปรียบเทียบราคาและเงื่อนไขทางการค้าเป็นประจำทุกปี
		รายได้ค่าอาหาร	16,109,682	22,648,175	4,347,512	4,368,395	4,424,213	4,472,834	
		ค่าตรวจสอบสุขภาพประจำปี	2,400	9,800	-	-	-	-	BACGH ใช้บริการตรวจสอบสุขภาพประจำปีกับโรงพยาบาลกรุงเทพเชียงใหม่ จำกัด  ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล อย่างไรก็ตามควรมีการทบทวนและเปรียบเทียบราคาและเงื่อนไขทางการค้าเป็นประจำทุกปี

	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2561 (บาท)	ปี 2562 (บาท)	ไตรมาสที่ 1 ปี 2563 (บาท)	ไตรมาสที่ 2 ปี 2563 (บาท)	ไตรมาสที่ 3 ปี 2563 (บาท)	ปี 2563 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
2	บริษัท กรุงเทพดุสิตเวชการ จำกัด (มหาชน) - BDMS <i>ความสัมพันธ์</i> • มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	ลูกหนี้การค้า	13,667,471	13,979,911	10,638,196	8,407,975	8,555,654	9,574,556	BACGH มีการให้บริการอาหารผู้ป่วยแก่ BDMS ซึ่งเป็นการซื้อขายสินค้าตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าทั่วไป <i>ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ</i> รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล อย่างไรก็ตามควรมีการทบทวนและเปรียบเทียบราคาและเงื่อนไขทางการค้าเป็นประจำทุกปี
		รายได้ค่าอาหาร	148,822,744	156,289,740	34,324,377	57,006,013	81,493,237	108,313,602	
		เจ้าหนี้การค้า	442,848	539,961	567,699	508,732	537,889	520,749	BACGH เข้าพื้นที่อาคารบางกอกพลาซ่าของโรงพยาบาลกรุงเทพ เพื่อประกอบกิจการร้านอาหาร Alsaray อาหารอินเดีย-เลบานิส โดยอัตราค่าเช่าเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าทั่วไป <i>ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ</i> รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล อย่างไรก็ตามควรมีการทบทวนและเปรียบเทียบราคาและเงื่อนไขทางการค้าเป็นประจำทุกปี
		ค่าเช่าพื้นที่	3,319,998	5,111,972	174,214	979,645	1,544,459	1,956,431	
		ค่าน้ำ ค่าไฟ ค่าแก๊ส	5,090,992	653,292	1,605,071	2,997,513	4,420,602	5,819,941	
		เงินมัดจำ	643,840	835,036	835,036	835,036	835,036	835,036	
3	Phnom Penh Medical Services Co., Ltd. - RPH <i>ความสัมพันธ์</i> • บริษัทย่อยของ BDMS  • มีกรรมการร่วม	รายได้ค่าอาหาร	1,106,699	-	-	-	-	-	RPH ซื้ออาหารจาก BACGH โดยเป็นการซื้อขายสินค้าตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าทั่วไป <i>ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ</i> รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล อย่างไรก็ตามควรมีการทบทวนและเปรียบเทียบราคาและเงื่อนไขทางการค้าเป็นประจำทุกปี



	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2561 (บาท)	ปี 2562 (บาท)	ไตรมาสที่ 1 ปี 2563 (บาท)	ไตรมาสที่ 2 ปี 2563 (บาท)	ไตรมาสที่ 3 ปี 2563 (บาท)	ปี 2563 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
									มีการทบทวนและเปรียบเทียบราคาและเงื่อนไขทางการค้าเป็นประจำทุกปี

(11) รายการระหว่างกันกับบริษัท ครัวการบินกรุงเทพสมุย จำกัด (BACUSM)

	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2561 (บาท)	ปี 2562 (บาท)	ไตรมาสที่ 1 ปี 2563 (บาท)	ไตรมาสที่ 2 ปี 2563 (บาท)	ไตรมาสที่ 3 ปี 2563 (บาท)	ปี 2563 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
1	บริษัท โรงพยาบาลกรุงเทพสมุย จำกัด - BSH ความสัมพันธ์ • บริษัทย่อยของ BDMS • มีกิจกรรมร่วม	ลูกหนี้การค้า รายได้ค่าอาหาร	1,938,591 11,334,750	- 12,293,650	- 3,572,363	- 4,874,852	- 5,654,347	- 6,064,784	BSH ซื้ออาหารจาก BACUSM โดยเป็นการซื้อขายสินค้าตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าทั่วไป ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบรายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
		ค่าตรวจสุขภาพประจำปี	115,480	-	-	-	-	38,890	BACUSM ใช้บริการตรวจสุขภาพประจำปีกับ BSH ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบรายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล อย่างไรก็ตามควรมีการทบทวนและเปรียบเทียบราคา-เงื่อนไขทางการค้าเป็นประจำทุกปี

	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2561 (บาท)	ปี 2562 (บาท)	ไตรมาสที่ 1 ปี 2563 (บาท)	ไตรมาสที่ 2 ปี 2563 (บาท)	ไตรมาสที่ 3 ปี 2563 (บาท)	ปี 2563 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
2	บริษัท รักษาความปลอดภัย กรุงเทพบีเอส เอส จำกัด - BSS <i>ความสัมพันธ์</i> • บุคคลที่เสมือนมีความขัดแย้ง	เจ้าหน้าที่การค้า ค่าใช้จ่าย	307,133 3,412,112	184,672 3,442,232	184,672 859,771	- 859,771	- 859,771	- 859,771	BACUSM ใช้บริการรักษาความปลอดภัยและพนักงานรักษาความปลอดภัย <i>ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ</i> รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล

## (12) รายการระหว่างกันกับบริษัท ครัวการบินกรุงเทพจำกัด (BACHKT)

	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2561 (บาท)	ปี 2562 (บาท)	ไตรมาสที่ 1 ปี 2563 (บาท)	ไตรมาสที่ 2 ปี 2563 (บาท)	ไตรมาสที่ 3 ปี 2563 (บาท)	ปี 2563 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
1	บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด - AEROTHAI <i>ความสัมพันธ์</i> • หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ในสังกัดกระทรวงคมนาคมมีหน้าที่รับผิดชอบด้านงานควบคุมจราจรทางอากาศ การบริหารระบบสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และติดตามอากาศยาน โดยมีกระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ • มีกรรมกรร่วม	เจ้าหน้าที่การค้า ค่าเช่าวิทยุสื่อสาร	34,080 352,434	34,080 382,200	34,080 95,550	- 107,150	83,728 185,400	7,597 190,950	BACHKT เช่าวิทยุสื่อสารจากบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด เพื่อใช้ติดต่อภายในสนามบิน ภูเก็ต ติดต่อสายการบินต่างๆ และบริการภาคพื้น โดยมีอายุสัญญา 1 ปีซึ่งมีการกำหนดราคาตามเงื่อนไขการค้าปกติ <i>ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ</i> รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล
2	บริษัท แมกส์บริการภาคพื้น จำกัด -BAGS <i>ความสัมพันธ์</i> • บุคคลที่เสมือนมีความขัดแย้ง	ลูกหนี้การค้า รายได้	6,875 109,290	52,287 157,437	47,442 47,294	36,339 58,633	116,087 125,178	138,205 177,249	BACHKT ให้บริการด้านอาหารแก่ BAGS <i>ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ</i> รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล

(13) รายการระหว่างกันกับบริษัท ครีวการบินกรุงเทพเชียงใหม่ จำกัด (BACCNX)  
- ไม่มีรายการ

(14) รายการระหว่างกันกับบริษัท ครีวการบินกรุงเทพดอนเมือง จำกัด (BACDMK)  
- ไม่มีรายการ

(15) รายการระหว่างกันกับบริษัท การบินกรุงเทพบริการภาคพื้น จำกัด (PGGS)

	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2561 (บาท)	ปี 2562 (บาท)	ไตรมาสที่ 1 ปี 2563 (บาท)	ไตรมาสที่ 2 ปี 2563 (บาท)	ไตรมาสที่ 3 ปี 2563 (บาท)	ปี 2563 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
1	<p>บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด - AEROTHAI</p> <p><i>ความสัมพันธ์</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ในสังกัดกระทรวงคมนาคมมีหน้าที่รับผิดชอบด้านงานควบคุมจราจรทางอากาศ การบริหารระบบสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และติดตามอากาศยาน โดยมีกระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่</li> <li>มีกรรมกรร่วม</li> </ul>	<p>เจ้าหน้าที่การค้า</p> <p>เงินทศรองจ่าย-จ่าย</p> <p>ชำระแทน ลูกค้า</p>	502,018	1,126,073	-	-	-	-	PGGS จ่ายค่าวิทยุการบินแทนลูกค้าสายการบิน Tibet Airlines, Chengdu Airlines และมีการเรียกเก็บลูกค้าในภายหลัง ค่าบริการและเงื่อนไขอื่นๆ เป็นไปตามเงื่อนไขการค้าทั่วไป <i>ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ</i> รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความเหมาะสมผล

	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2561 (บาท)	ปี 2562 (บาท)	ไตรมาสที่ 1 ปี 2563 (บาท)	ไตรมาสที่ 2 ปี 2563 (บาท)	ไตรมาสที่ 3 ปี 2563 (บาท)	ปี 2563 (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
2	บริษัท กรุงเทพบริการการบิน จำกัด - BASE ความสัมพันธ์ บุคคลที่เสมือนมีความขัดแย้ง	เจ้าหน้าที่การค้า ค่าใช้จ่ายค่าบริการ	244,035 2,736,840	266,652 2,904,956	266,600 747,201	- 747,201	- 747,201	- 747,201	PGGS ว่าจ้าง BASE ให้บริการผู้โดยสาร ประจำห้องรับรองสนามบินสมุย ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้า ปกติที่มีความสมเหตุสมผล
3	บริษัท แบ็กส์บริการภาคพื้น จำกัด - BAGS ความสัมพันธ์ บุคคลที่เสมือนมีความขัดแย้ง	เจ้าหน้าที่การค้า ค่าใช้จ่าย เงินมัดจำ	3,205,840 48,953,575 1,500,000	3,661,079 42,457,279 1,500,000	1,913,991 8,373,043 1,500,000	64,007 9,069,963 1,500,000	58,310 9,695,198 1,500,000	196,337 10,713,798 1,500,000	PGGS ว่าจ้าง BAGS ในการให้บริการภาคพื้น ในสนามบินสมุยโดยอัตราค่าบริการและ เงื่อนไขอื่นๆ เป็นเงื่อนไขการค้าทั่วไป ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ รายการเป็นไปตามราคาตลาดและเงื่อนไขการค้า ปกติที่มีความสมเหตุสมผล อย่างไรก็ตามควรมี การทบทวนและเปรียบเทียบราคาในการต่อ อายุสัญญาทุกครั้ง

บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

---

ส่วนที่ 3

ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

## 13. ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ

## ข้อมูลงานธุรกิจสายการบิน

ข้อมูลงานธุรกิจสายการบิน	หน่วย	รอบปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		
		2563	2562	2561
รายได้จากการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำ <sup>(1)</sup>	ล้านบาท	5,558.5	19,028.2	20,515.9
เส้นทางการบินภายในประเทศ		4,186.2	11,878.3	12,844.0
เส้นทางการบินระหว่างประเทศ		1,372.3	7,149.9	7,671.9
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) <sup>(2)</sup>	ล้านที่นั่ง-กม.	2,014.7	6,497.2	6,655.6
เส้นทางการบินภายในประเทศ		1,368.1	3,365.7	3,545.6
เส้นทางการบินระหว่างประเทศ		646.6	3,131.5	3,110.0
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) <sup>(2)</sup>	ล้านที่นั่ง-กม.	1,268.1	4,422.8	4,565.5
เส้นทางการบินภายในประเทศ		932.4	2,491.0	2,566.6
เส้นทางการบินระหว่างประเทศ		335.7	1,931.8	1,998.9
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor)	ร้อยละ	62.9	68.1	68.6
เส้นทางการบินภายในประเทศ		68.2	74.0	72.4
เส้นทางการบินระหว่างประเทศ		51.9	61.7	64.3
จำนวนผู้โดยสารที่ขนส่ง <sup>(2)</sup>	พันคน	1,884.6	5,860.2	5,952.6
เส้นทางการบินภายในประเทศ		1,529.7	4,007.6	4,141.6
เส้นทางการบินระหว่างประเทศ		354.9	1,852.6	1,811.0
จำนวนที่นั่งทั้งหมด	พันที่นั่ง	2,920.3	8,558.9	8,626.6
เส้นทางการบินภายในประเทศ		2,249.1	5,436.5	5,684.6
เส้นทางการบินระหว่างประเทศ		671.2	3,122.4	2,942.0
ระยะทางบิน โดยเฉลี่ย	กิโลเมตร	672.9	754.7	767.0
ระยะทางบิน <sup>(2)</sup>	ล้านกิโลเมตร	16.2	50.7	51.8
รายได้จากการขนส่งผู้โดยสารต่อหน่วย (Passenger Yield) <sup>(3)</sup>	บาทต่อคน-กม.	4.3	4.3	4.5
การใช้เครื่องบิน จำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบิน <sup>(4)</sup>	ต่อวัน	4.6	8.4	8.8
แอร์บัส เอ320		4.5	9.4	10.0
แอร์บัส เอ319		4.7	8.5	9.2
เอทีอาร์72		4.6	7.3	7.2
รายได้ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK)	บาท	3.05	3.33	3.45
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK)		4.84	3.58	3.49

ข้อมูลงานธุรกิจสายการบิน	หน่วย	รอบปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		
		2563	2562	2561
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารไม่รวมค่าน้ำมันเชื้อเพลิง		4.14	2.86	2.75
RASK – CASK		(1.79)	(0.25)	(0.04)
จำนวนเที่ยวบิน		24,901	70,810	71,379
เส้นทางการบินภายในประเทศ		19,612	45,434	47,313
เส้นทางการบินระหว่างประเทศ		5,289	25,376	24,066
จำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นปี	ลำ	39	40	40
แอร์บัส เอ320		9	9	9
แอร์บัส เอ319		15	16	15
เอทีอาร์72-500		2	2	5
เอทีอาร์72-600		13	13	11

## หมายเหตุ :

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

## 14. คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะการเงิน

### บทสรุปผู้บริหาร

เศรษฐกิจไทยในไตรมาสที่ 4 ปี 2563 เศรษฐกิจไทยหดตัวในทุกธุรกิจ แต่มีทิศทางปรับดีขึ้นจากไตรมาสก่อน โดยการบริโภคจากภาคเอกชนกลับมาขยายตัวได้ ตามกำลังซื้อที่ทยอยฟื้นตัวในภาพรวมของเศรษฐกิจ และมีแรงสนับสนุนจากมาตรการของภาครัฐ ประกอบกับมีปัจจัยสนับสนุนชั่วคราวจากการอนุมัติวันหยุดยาวพิเศษ แต่อย่างไรก็ตาม ภาคการท่องเที่ยวยังคงหดตัวสูง สืบเนื่องจากมาตรการจำกัดการเดินทางระหว่างประเทศ นอกจากนี้ ด้านเสถียรภาพทางเศรษฐกิจ อัตราเงินเฟ้อทั่วไป มีอัตราติดลบน้อยลงตามอัตราเงินเฟ้อหมวดพลังงานและอาหารสดที่มีอัตราสูงขึ้น ขณะที่อัตราเงินเฟ้อพื้นฐานมีการปรับลดลง (ที่มา: ธนาคารแห่งประเทศไทย) ทั้งนี้ ตัวเลขผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (Gross Domestic Product: GDP) ไตรมาสที่ 4/2563 มีอัตราลดลงร้อยละ 4.2 แต่ปรับตัวดีขึ้นจากที่ลดลงร้อยละ 6.4 ในไตรมาสที่ 3/2563 ส่งผลให้ภาพรวมของเศรษฐกิจไทยในปี 2563 นั้น ลดลงร้อยละ 6.1 (ที่มา: สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ)

ภาคอุตสาหกรรมการบินทุกภูมิภาคทั่วโลกในปี 2563 ได้รับผลกระทบอย่างหนักจากการระบาดของโควิด-19 ในภาพรวมของอุตสาหกรรม มีอัตราการเติบโตของปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometers: RPK) ของทุกภูมิภาคทั่วโลก ลดลงเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 65.9 ซึ่งสายการบินในภูมิภาคตะวันออกกลาง มีอัตราการลดลงสูงสุดอยู่ที่ประมาณร้อยละ 72.2 รองลงมาคือสายการบินในภูมิภาคยุโรปและแอฟริกา ซึ่งมีอัตราการลดลงของปริมาณการขนส่งผู้โดยสารร้อยละ 69.9 และ 68.8 ตามลำดับ ในด้านปริมาณการผลิตผู้โดยสาร (Available Seat Kilometers: ASK) ของทุกภูมิภาคทั่วโลกลดลงเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 56.5 ซึ่งสายการบินในภูมิภาคตะวันออกกลาง มีอัตราการลดลงสูงสุดอยู่ที่ประมาณร้อยละ 63.3 รองลงมาคือสายการบินในภูมิภาคยุโรปและแอฟริกา ซึ่งมีอัตราการลดลงของปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารร้อยละ 62.1 และ 61.0 ทั้งนี้ ในภาพรวมของอัตราการบรรทุกผู้โดยสาร (Passenger load factor: PLF) ของทุกภูมิภาคทั่วโลก โดยเปรียบเทียบกับปีก่อน ลดลงประมาณร้อยละ 17.8 ซึ่งมีอัตราการบรรทุกผู้โดยสารอยู่ที่ร้อยละ 64.8 (ที่มา: สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ)

สำหรับภาคการท่องเที่ยวของประเทศไทยในปี 2563 มีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติ หดตัวร้อยละ 83.21 เมื่อเทียบกับปีก่อน ซึ่งผลกระทบหลักยังคงมาจากการแพร่ระบาดของ Covid-19 อีกทั้งมาตรการจำกัดการเดินทางระหว่างประเทศของไทยที่ยังมีผลบังคับใช้อยู่ตั้งแต่เดือนเมษายน 2563 ที่ผ่านมา และ ถึงแม้ว่า ในเดือน ตุลาคม – ธันวาคม จะมีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างประเทศเพิ่มขึ้นจากการผ่อนคลามาตรการจำกัดการเดินทางระหว่างประเทศของภาครัฐ ที่อนุญาตให้นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติเดินทางเข้ามาในประเทศไทย โดยผ่านการตรวจลงตรานักท่องเที่ยวประเภทพิเศษ (Special Tourist VISA : STV) รวมถึงนักท่องเที่ยวกลุ่มสิทธิพิเศษ (Thailand Privilege Card) และกลุ่มอื่น ๆ เช่น นักธุรกิจ และผู้ที่เข้ามารักษาตัว และมีความจำเป็นในการรักษาตัวระยะยาว แต่โดยรวมแล้วก็ยังมีจำนวนนักท่องเที่ยวไม่มาก (ที่มา: กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา)

ในปี 2563 บริษัทฯ ได้รับความท้าทายอย่างมากจากผลกระทบของสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) อันเนื่องมาจากข้อจำกัดในการเดินทางและปริมาณความต้องการในการเดินทางของผู้โดยสารที่ลดลงอย่างมากตั้งแต่ต้นปี 2563 ในช่วงต้นเดือนมีนาคม 2563 บริษัทฯ ได้หยุดปฏิบัติการบินชั่วคราวและปิดดำเนินการบินในบางเส้นทางบินของบริษัทฯ เพื่อให้สอดคล้องกับคำสั่งของรัฐบาล รวมถึงประกาศจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) และตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2563 บริษัทฯ ได้กลับมาทำปฏิบัติการบินในเส้นทางภายในประเทศ โดยบริหารจัดการที่นั่งให้เหมาะสมกับความต้องการเดินทาง เส้นทางหลักที่เปิดทำการบินได้แก่ เส้นทางกรุงเทพ-สมุย, กรุงเทพ-เชียงใหม่, กรุงเทพ-สุโขทัย, กรุงเทพ-ลำปาง และกรุงเทพ-ภูเก็ต บริษัทฯ มีจำนวนผู้โดยสารเท่ากับ 1.9 ล้านคน โดยมีอัตราขนส่งผู้โดยสารอยู่ที่ร้อยละ 62.9



สำหรับปี 2563 บริษัทฯ มีรายได้รวมจำนวน 10,216.3 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 64.2 เทียบกับปีก่อนหน้า อันเป็นผลมาจาก รายได้ของธุรกิจสายการบินปรับตัวลดลงร้อยละ 70.4 ธุรกิจสนามบินลดลงร้อยละ 67.6 และธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน และกลุ่มธุรกิจที่เกี่ยวข้องลดลงร้อยละ 57.5 บริษัทฯ มีขาดทุนสุทธิเท่ากับ 5,327.8 ล้านบาท เป็นผลขาดทุนส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้น ของบริษัทฯ เท่ากับ 5,283.2 ล้านบาท และมีผลขาดทุนต่อหุ้นเท่ากับ 2.56 บาท

### การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญในปี 2563

ในปี 2563 มีเหตุการณ์สำคัญต่างๆ ดังนี้

#### ธุรกิจสายการบิน

ในปี 2563 ที่ผ่านมามีได้เกิดการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) บริษัทฯ ให้ความร่วมมือกับการประกาศการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉิน พ.ศ. 2558 (รวมทั้งประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย) และคำนึงถึงแผนปฏิบัติการบินเพื่อให้สอดคล้องกับมาตรการจำกัดด้านการเดินทาง รวมทั้งปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสารที่ลดลงตามสถานการณ์ที่เกิดขึ้น โดยบริษัทฯ ได้หยุดทำการปฏิบัติการบินชั่วคราวในช่วงเดือน มีนาคม 2563 ในเส้นทางในประเทศจำนวน 8 เส้นทาง และเส้นทางต่างประเทศทุกเส้นทาง และหยุดทำการปฏิบัติการบินทุกเส้นทางในระหว่างวันที่ 6 เมษายน - 14 พฤษภาคม 2563 ตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 97 โดยเส้นทางบินแรกที่เริ่มกลับมาปฏิบัติการบิน เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2563 คือ กรุงเทพ-สมุย จำนวน 14 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

เมื่อสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดต่อโควิด-19 ได้รับการควบคุมในทิศทางที่ดีขึ้น บริษัทฯ ได้ทำการปฏิบัติการบินในเส้นทางบินภายในประเทศจำนวน 4 เส้นทาง ในไตรมาส 2 ปี 2563 ได้แก่ กรุงเทพ-สมุย กรุงเทพ-สุโขทัย กรุงเทพ-ลำปาง และกรุงเทพ-เชียงใหม่

และในไตรมาส 3 ปี 2563 บริษัทฯ ได้ทำการเพิ่มความถี่เที่ยวบินเพื่อรองรับความต้องการในการเดินทางที่เพิ่มขึ้น และเริ่มปฏิบัติการบินเส้นทางบินในประเทศเพิ่มอีก 2 เส้นทาง ได้แก่ กรุงเทพ-ภูเก็ต จำนวน 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ และสมุย-ภูเก็ต จำนวน 2 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

ทั้งนี้ในไตรมาส 4 ปี 2563 บริษัทฯ ได้ทำการปรับจำนวนความถี่เที่ยวบินในเส้นทางบินภายในประเทศให้เหมาะสมกับความต้องการในการเดินทาง โดยเปรียบเทียบกับไตรมาส 3 ปี 2563 ดังนี้

เส้นทาง	ความถี่เที่ยวบิน (ต่อสัปดาห์)	
	ไตรมาสที่ 3/2563	ไตรมาสที่ 4/2563
กรุงเทพ-สมุย	98	79
กรุงเทพ-เชียงใหม่	21	25
กรุงเทพ-ลำปาง	14	21
กรุงเทพ-สุโขทัย	7	14
กรุงเทพ-ภูเก็ต	21	25
กรุงเทพ-ตราด	-	7
กรุงเทพ-กระบี่	-	14
ภูเก็ต-สมุย	-	2
ภูเก็ต-หาดใหญ่	-	7
ภูเก็ต-อุตะเถา	-	3

บริษัทฯ ได้ออกมาตรการเฝ้าระวังและเตรียมการป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดต่อโควิด-19 ทั้งในส่วนของสายการบิน และสนามบินทั้ง 3 แห่งของบริษัทฯ เพื่อเพิ่มความมั่นใจและความปลอดภัยให้แก่ผู้โดยสาร

ในไตรมาส 4 บริษัทฯ กลับมาเสิร์ฟอาหารร้อนบนเครื่องบินสำหรับเส้นทางในประเทศ ซึ่งจะให้บริการในรูปแบบของชุดอาหารอุ่นร้อนในเที่ยวบินที่ปฏิบัติการบิน โดยเครื่องบินแบบแอร์บัส และสำหรับเที่ยวบินที่ปฏิบัติการบินโดยเครื่องบินแบบเอทีอาร์จะให้บริการชุดอาหารอุ่นร้อนเฉพาะเที่ยวบินขาออกจากสนามบินสุวรรณภูมิ และ จะให้บริการชุดอาหารแบบไม่อุ่นร้อนในเที่ยวบินขาเข้าสนามบินสุวรรณภูมิ เพื่อให้เป็นไปตามแนวทางประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

นอกจากนี้ บริษัทฯ กลับมาเปิดให้บริการมุมบริการของว่างและเครื่องดื่ม ณ สนามบินสุโขทัย และสนามบินตราด

#### ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับสนามบินและการลงทุน

บมจ. ท่าอากาศยานไทย (ทอท.) ได้อนุมัติมาตรการให้ความช่วยเหลือผู้ประกอบการในสนามบินรวมถึง บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด (BAC) บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวสต์ไวด์ไฟท์เซอร์วิส จำกัด (BFS Ground) และ บริษัท ดับบลิวเอฟเอสพีจี คาร์โก้ จำกัด (WFS-PG Cargo) โดยได้รับการปรับลดค่าเช่าพื้นที่ในอัตราร้อยละ 50 และได้รับการยกเว้นผลประโยชน์ตอบแทนขั้นต่ำ

บริษัทบางกอกแอร์ เอวิเอชั่น เทรนนิง เซ็นเตอร์ จำกัด บริษัทย่อยของบริษัท บางกอกแอร์เวย์สโฮลดิ้ง จำกัด ได้รับการรับรองจาก สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ในหลักสูตรด้านการบิน

ในเดือนมิถุนายน 2563 กิจการร่วมค้าอันประกอบไปด้วย บมจ. การบินกรุงเทพ บมจ. บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ และ บมจ. ซีโน-ไทย เอ็นจิเนียริงแอนด์คอนสตรัคชั่น ได้ร่วมกันจัดตั้งนิติบุคคลเฉพาะกิจ ได้แก่ บริษัท อุตะเกา อินเตอร์เนชั่นแนล เอวิเอชั่น จำกัด โดยมีทุนจดทะเบียน 4,500 ล้านบาท ได้ลงนามสัญญาโครงการพัฒนาสนามบินอุตะเกาและเมืองการบินภาคตะวันออก ระหว่างสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก สำหรับสัมปทานเป็นระยะเวลา 50 ปี

### คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะการเงิน

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

งบการเงินรวมของบริษัทฯ ประกอบด้วยงบการเงินเฉพาะกิจการ และงบการเงินของบริษัทย่อยจำนวน 14 บริษัท ได้แก่ 1) บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด (BAC) 2) บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวสต์ไวด์ไฟลท์เซอร์วิส 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 พรีเมียม จำกัด 10) บริษัท ครีวการบินกรุงเทพสมุย จำกัด 11) บริษัท ครีวการบินกรุงเทพเชียงใหม่ จำกัด 12) บริษัท มอร์แดนเฟรี จำกัด 13) บริษัท บางกอกแอร์ เอวิเอชัน เทรนนิ่ง เซ็นเตอร์ จำกัด และ 14) บริษัท ครีวการบินกรุงเทพดอนเมือง จำกัด

ผลการดำเนินงานสิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม 2563

หน่วย : ล้านบาท

	มกราคม - ธันวาคม			
	2563	2562	เปลี่ยนแปลง	
			จำนวน	%
รายได้รวม	10,216.3	28,504.8 <sup>(3)</sup>	(18,288.5)	(64.2)
รายได้จากการดำเนินงาน <sup>(1)</sup>	7,946.4	25,755.0	(17,808.6)	(69.1)
ค่าใช้จ่ายรวม	14,914.2	26,928.0	(12,013.8)	(44.6)
กำไรสำหรับปี/งวด	(5,327.8)	356.7	(5,684.5)	(1,593.6)
กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท	(5,283.2)	350.8	(5,634.0)	(1,606.0)
EBIT <sup>(2)</sup>	(3,556.4)	(364.2)	(3,192.1)	(876.4)
EBITDA <sup>(2)</sup>	(713.8)	1,057.3	(1,771.1)	(167.5)
EBIT Ratio (ร้อยละ)	(44.8)	(1.4)	(43.3)	
EBITDA Ratio (ร้อยละ)	(9.0)	4.1	(13.1)	
EBITDAR Ratio (ร้อยละ)	10,216.3	10.2	(18,288.5)	

หมายเหตุ

(1) รายได้รวมหักรายได้เงินปันผล กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน ดอกเบี้ยรับ และรายได้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน

- (2) สำหรับการคำนวณ EBIT EBITDA EBIT margins และ EBITDA margins ต่อรายได้จากการดำเนินงาน เป็นการคำนวณเพิ่มเติมซึ่งผู้ลงทุนไม่ควรพิจารณาเป็นการแสดงผลการดำเนินงานหรือสภาพคล่อง หรือใช้ทดแทนกำไรสำหรับปี/งวด หรือกระแสเงินสดจากการดำเนินงาน ซึ่งถูกแสดงในงบการเงินของ บริษัทฯ ที่จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการบัญชี ทั้งนี้ เนื่องจากมีวิธีการคำนวณ EBIT และ EBITDA หลายวิธี EBIT และ EBITDA ตามที่ปรากฏในเอกสารฉบับนี้ อาจไม่สามารถนำไปเปรียบเทียบกับมาตรฐานที่มีชื่อเรียกอย่างเดียวกันที่ใช้โดยบริษัทอื่น
- (3) ไม่รวมดอกเบี้ยรับ เนื่องจากจัดกลุ่มรายการดอกเบี้ยรับใหม่เป็นรายได้ทางการเงิน

### กำไรจากการดำเนินงานและกำไรสุทธิ

บริษัทฯ มีรายได้รวมในปี 2563 เท่ากับ 10,216.3 ล้านบาท ซึ่งลดลงร้อยละ 64.2 ในขณะที่ค่าใช้จ่ายรวมเท่ากับ 14,914.2 ล้านบาท หรือลดลงในอัตราร้อยละ 44.6 บริษัทฯ มีขาดทุนก่อนดอกเบี้ยจ่ายและภาษีเงินได้ บวกด้วยค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย (EBITDA) ซึ่งคำนวณจากรายได้รวม (ไม่รวมรายได้เงินปันผล กำไรจากการขายเงินลงทุน กำไรจากการขายสินทรัพย์ ดอกเบี้ยรับ กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน และ โอนกลับรายการหนี้สินตามสัญญาเช่าระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน) หักด้วยค่าใช้จ่ายรวม บวกกลับด้วยค่าเสื่อมราคา ค่าตัดจำหน่าย เท่ากับ 713.8 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 167.5

ในปี 2563 บริษัทฯ มีขาดทุนสุทธิจำนวน 5,327.8 ล้านบาท ขาดทุนเพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้า จำนวน 5,684.5 ล้านบาท ซึ่งเป็นขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ เท่ากับ 5,283.2 ล้านบาท

### รายได้

รายได้รวมของบริษัทฯ (โดยไม่รวมรายได้ระหว่างสายธุรกิจ) สามารถแบ่งตามสายธุรกิจออกเป็น 4 ประเภทดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	มกราคม-ธันวาคม			
	2563	2562	เปลี่ยนแปลง	
			จำนวน	%
<b>1. ธุรกิจสายการบิน</b>	<b>5,639.6</b>	<b>19,063.9</b>	<b>(13,424.3)</b>	<b>(70.4)</b>
รายได้สุทธิจากการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำ	5,534.2	18,516.1	(12,981.9)	(70.1)
รายได้จากการให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำ	55.1	346.0	(290.9)	(84.1)
ค่าระวางขนส่ง	50.3	201.8	(151.5)	(75.1)
<b>2. ธุรกิจสนามบิน</b>	<b>177.3</b>	<b>547.3</b>	<b>(370.0)</b>	<b>(67.6)</b>
<b>3. ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบินและกลุ่มธุรกิจที่เกี่ยวข้อง</b>	<b>1,849.2</b>	<b>4,350.3</b>	<b>(2,501.1)</b>	<b>(57.5)</b>
บจ.ครีวการบินกรุงเทพ	302.8	1,024.0	(721.2)	(70.4)
บจ.บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวสต์ไวด์ไฟลท์เซอร์วิส	1,139.1	2,391.4	(1,252.3)	(52.4)

บจ.การบินกรุงเทพบริการภาคพื้น	98.0	349.8	(251.8)	(72.0)
รายได้อื่นๆ <sup>(1)</sup>	309.3	585.1	(275.8)	(47.1)
<b>4. รายได้ที่ไม่ได้แบ่งตามสายธุรกิจ</b>	<b>2,550.2</b>	<b>4,543.3<sup>(2)</sup></b>	<b>(1,993.1)</b>	<b>(43.9)</b>
<b>รวมรายได้</b>	<b>10,216.3</b>	<b>28,504.8</b>	<b>(18,288.5)</b>	<b>(64.2)</b>

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

(2) ไม่รวมดอกเบี้ยรับ เนื่องจากจัดกลุ่มรายการดอกเบี้ยรับใหม่เป็นรายได้ทางการเงิน

### รายได้จากธุรกิจสายการบิน

ในปี 2563 รายได้จากธุรกิจสายการบิน เป็นรายได้หลักของบริษัทฯ คิดเป็นร้อยละ 55.2 ของรายได้รวมของบริษัทฯ รายได้ค่าโดยสารประกอบด้วยรายได้จากการให้บริการเที่ยวบินแบบประจำ รายได้จากการให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำ และค่าระวางขนส่ง

รายได้จากการให้บริการเที่ยวบินแบบประจำ เท่ากับ 5,534.2 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 70.1 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า โดยรายได้จากการให้บริการเที่ยวบินแบบประจำที่ลดลงเป็นผลมาจากจำนวนผู้โดยสารลดลงร้อยละ 67.8 โดยเฉพาะจำนวนผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างประเทศที่ลดลงร้อยละ 80.8 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า จากการหยุดดำเนินการบินชั่วคราวในทุกเส้นทางบินระหว่างประเทศของบริษัทฯ ตามประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย อันเนื่องมาจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ณ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทฯ ได้เปิดปฏิบัติการบินในเส้นทางภายในประเทศ ดังนี้ เส้นทางกรุงเทพ-สมุย กรุงเทพ-ภูเก็ต กรุงเทพ-เชียงใหม่ กรุงเทพ-ลำปาง กรุงเทพ-ตราด กรุงเทพ-สุโขทัย กรุงเทพ-กระบี่ หาดใหญ่-ภูเก็ต อุตะภา-ภูเก็ต และสมุย-ภูเก็ต ปี 2563 บริษัทฯ มีอัตราขนส่งผู้โดยสารภายในประเทศและอัตราขนส่งผู้โดยสารรวม อยู่ที่ร้อยละ 68.2 และร้อยละ 62.9 ตามลำดับ มีราคาบัตรโดยสารเฉลี่ยเท่ากับ 2,949.4 บาทต่อผู้โดยสาร ลดลงร้อยละ 9.2 เมื่อเทียบกับปี 2562 ซึ่งเป็นผลมาจากการเปิดดำเนินการบินเส้นทางบินในประเทศเป็นหลัก

บริษัทฯ มีรายได้จากการให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำลดลงจาก 346.0 ล้านบาท เป็น 55.1 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 84.1 เมื่อเทียบกับปี 2562 โดยเป็นผลจากการหยุดปฏิบัติการบินแบบเช่าเหมาลำในเส้นทางสมุยไปยังเมืองฉงชิ่ง และ สมุยไปยังเมืองเฉิงตู ตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ 2563 รวมถึงมาตรการจำกัดการเดินทางระหว่างประเทศจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)

### รายได้จากธุรกิจสนามบิน

ในปี 2563 รายได้จากธุรกิจสนามบินคิดเป็นสัดส่วนในอัตราร้อยละ 1.7 ของรายได้รวมของบริษัทฯ รายได้จากธุรกิจสนามบินส่วนใหญ่มาจากรายได้ค่าบริการผู้โดยสารซึ่งได้รับจากผู้โดยสารขาออกสนามบินสมุย โดยจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ส่งผลให้ในปี 2563 บริษัทฯ มีรายได้จากธุรกิจสนามบินจำนวน 177.3 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 67.6 จากปี 2562

### รายได้จากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบินและกลุ่มธุรกิจที่เกี่ยวข้อง

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

ในปี 2563 บจ.ครีวการบินกรุงเทพ (BAC) มีรายได้เท่ากับ 302.8 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 70.4 จากช่วงเดียวกันของปี 2562 การลดลงดังกล่าวเป็นผลมาจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้สายการบินลูกค้าหยุดดำเนินการบินตามประกาศจากรัฐบาลของแต่ละประเทศทั่วโลก โดยปริมาณอาหารที่ผลิตโดย BAC ในปี 2563 มีจำนวน 2.1 ล้านที่ ลดลงร้อยละ 71.8 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า

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

บจ.บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวสต์ไวด์ไฟลท์เซอร์วิส (BFS Ground) ที่ให้บริการสายการบินอื่น ในปี 2563 มีรายได้เท่ากับ 1,139.1 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 52.4 เมื่อเทียบกับปี 2562

รายได้ที่ลดลงของ BFS Ground เป็นผลมาจากจำนวนเที่ยวบินที่ให้บริการลดลงร้อยละ 52.1 เทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2563 โดย ณ เดือนธันวาคม 2563 BFS Ground มีจำนวนสายการบินลูกค้า 94 สายการบิน แต่เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ส่งผลให้มีจำนวนสายการบินลูกค้ามาใช้บริการของ BFS Ground จำนวน 58 สายการบิน

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

รายได้ของ บจ.การบินกรุงเทพบริการภาคพื้น ในปี 2563 เท่ากับ 98.0 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 72.0 เทียบกับปี 2562 ซึ่งเป็นผลมาจากสถานการณ์โลกในการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) โดยมีจำนวนเที่ยวบินที่ให้บริการในปี 2563 ลดลงร้อยละ 72.6 เทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2562

### รายได้ที่ไม่ได้แบ่งตามสายธุรกิจ

บริษัทฯ มีรายได้ที่ไม่ได้แบ่งตามสายธุรกิจ เท่ากับ 2,550.2 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 43.9 โดยหลักเป็นผลมาจากเงินปันผลรับที่ได้จากหุ้นกรุงเทพดุสิตเวชการ (BDMS) กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน และรายได้อื่นๆ โดยในปี 2563 รายได้อื่นๆ ของบริษัทฯ ส่วนใหญ่มาจากรายได้ค่าธรรมเนียมที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสายการบิน และ โอนกลับรายการหนี้สินตามสัญญาเช่าระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน แต่อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ยังมีขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ในช่วงระหว่างปี

#### **ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม**

สำหรับปี 2563 บริษัทฯ มีส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมเท่ากับ 554.5 ล้านบาท โดยลดลงร้อยละ 34.1 เทียบกับปี 2562 การลดลงดังกล่าวเป็นผลมาจากส่วนแบ่งกำไรของกองทุนรวมสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบินสมุย (SPF) และบริษัท ดับบลิวเอฟเอสพีจี คาร์โก้ จำกัด ที่ลดลง

หน่วย : ล้านบาท

	มกราคม-ธันวาคม			
	2563	2562	เปลี่ยนแปลง	
			จำนวน	%
บริษัท ดับบลิวเอฟเอเอสพีจี การ์โก้ จำกัด	352.0	415.4	(63.4)	(15.3)
กองทุนรวมสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบินสมุย	209.6	393.3	(183.7)	(46.7)
บริษัท อุตะภา อินเตอร์เนชั่นแนล เอวิเอชั่น จำกัด	(7.1)	-	(7.1)	n.a.
<b>ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม</b>	<b>554.5</b>	<b>808.7</b>	<b>(254.2)</b>	<b>(31.4)</b>

### ค่าใช้จ่าย

ในปี 2563 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายรวมเท่ากับ 14,914.2 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 44.6 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายต้นทุนขายและบริการเท่ากับ 10,857.4 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 51.4 เทียบกับปีก่อนหน้า ค่าใช้จ่ายต้นทุนขายและบริการที่ลดลงมาจากค่าน้ำมันเชื้อเพลิงอันเป็นผลมาจากปริมาณการใช้ น้ำมันและราคาน้ำมันที่ลดลง รวมถึงค่าใช้จ่ายต่างๆที่เป็นผลมาจากแผนปฏิบัติการบิน เช่น ค่าชั่วโมงบิน ค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน ค่าขึ้น ลงพักค้างและค่าจอดเครื่องบิน และค่าบริการผู้โดยสารเป็นต้น รวมถึงผลจากค่าใช้จ่ายด้านบุคลากรลดลงจากโครงการร่วมใจจากองค์กร ปี 2563 บริษัทฯ มีค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายเพิ่มขึ้นจากการจัดทำสินทรัพย์สิทธิการใช้ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 รวมถึงมีผลขาดทุนจากการเข้าทำธุรกรรมตราสารอนุพันธ์ และค่าความนิยม จำนวน 1,644.6 ล้านบาท และ 26.2 ล้านบาทตามลำดับ

ค่าใช้จ่ายประกอบด้วยต้นทุนขายและบริการ ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารเป็นหลัก โดยมีรายละเอียด ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	มกราคม-ธันวาคม			
	2563	2562	เปลี่ยนแปลง	
			จำนวน	%
<b>1. ต้นทุนขายและบริการ</b>	<b>10,857.4</b>	<b>22,324.4</b>	<b>(11,467.0)</b>	<b>(51.4)</b>
➤ ธุรกิจสายการบิน	8,364.1	18,112.5	(9,748.4)	(53.8)
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบิน	1,397.3	4,667.3	(3,270.0)	(70.1)
ค่าซ่อมแซมเครื่องบิน	1,745.3	3,547.6	(1,802.3)	(50.8)
เงินเดือน ค่าแรงและผลประโยชน์อื่นๆ ของพนักงาน	1,839.3	3,427.1	(1,587.8)	(46.3)
ค่าธรรมเนียมขึ้นลง พักค้าง และค่าธรรมเนียมวิทยุการบิน	325.4	1,188.4	(863.0)	(72.6)
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	2,304.2	966.5	1,337.7	138.4
อื่นๆ*	752.6	4,315.6	3,563.0	(82.6)



	มกราคม-ธันวาคม			
	2563	2562	เปลี่ยนแปลง	
			จำนวน	%
➤ ธุรกิจสนามบิน ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน และกลุ่มธุรกิจที่เกี่ยวข้อง และอื่นๆ	2,493.3	4,211.9	(1,718.6)	(40.8)
<b>2. ค่าใช้จ่ายในการขาย</b>	<b>505.1</b>	<b>1,894.7</b>	<b>(1,389.6)</b>	<b>(73.3)</b>
➤ ธุรกิจสายการบิน	483.9	1,858.8	(1,374.9)	(74.0)
➤ ธุรกิจสนามบิน ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน และกลุ่มธุรกิจที่เกี่ยวข้อง และอื่นๆ	21.2	35.9	(14.7)	(40.9)
<b>3. ค่าใช้จ่ายในการบริหาร</b>	<b>1,879.2</b>	<b>2,702.9</b>	<b>(823.7)</b>	<b>(30.5)</b>
➤ ธุรกิจสายการบิน	1,323.3	1,910.1	(586.8)	(30.7)
➤ ธุรกิจสนามบิน ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน และกลุ่มธุรกิจที่เกี่ยวข้อง และอื่นๆ	555.9	792.8	(236.9)	(29.9)
<b>4. ค่าใช้จ่ายอื่น</b>	<b>1,672.5</b>	<b>6.0</b>	<b>1,666.5</b>	<b>27,775.0</b>
<b>ค่าใช้จ่ายรวม</b>	<b>14,914.2</b>	<b>26,928.0</b>	<b>(12,013.8)</b>	<b>(44.6)</b>

หมายเหตุ \*ส่วนใหญ่ประกอบด้วยค่าบริการผู้โดยสารสุทธิจากรายการระหว่างกัน

### ต้นทุนขายและบริการ

ต้นทุนขายและบริการมีองค์ประกอบหลัก คือค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าซ่อมแซมเครื่องบิน เงินเดือน ค่าแรงและผลประโยชน์อื่นๆ ของพนักงาน ค่าบริการผู้โดยสาร และ ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย สำหรับปี 2562 และปี 2563 ต้นทุนขายและบริการ เท่ากับ 22,324.4 ล้านบาท และ 10,857.4 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 82.9 และร้อยละ 72.8 ของค่าใช้จ่ายรวม ตามลำดับ

### ค่าใช้จ่ายในการขาย

สำหรับปี 2562 และปี 2563 ค่าใช้จ่ายในการขายคิดเป็นร้อยละ 7.0 และร้อยละ 3.4 ของค่าใช้จ่ายรวมตามลำดับ โดยในปี 2563 ค่าใช้จ่ายในการขายเท่ากับ 505.1 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 73.3 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า ซึ่งค่าใช้จายที่ลดลงส่วนใหญ่เกิดจากค่าสำรองที่นั่งผ่านตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสาร ค่าโฆษณาและค่าใช้จ่ายในการสนับสนุนการขายและการตลาดต่างๆ รวมถึงค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับระบบที่สนับสนุนการขาย เป็นหลัก

### ค่าใช้จ่ายในการบริหาร

สำหรับปี 2562 และปี 2563 ค่าใช้จ่ายในการบริหารคิดเป็นร้อยละ 10.0 และร้อยละ 12.6 ของค่าใช้จ่ายรวม ตามลำดับ ทั้งนี้ค่าใช้จ่ายในการบริหารที่ลดลงส่วนใหญ่มาจากค่าใช้จ่ายในการบริหารอื่นๆ ซึ่งโดยหลักมาจากค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับภาษี

### ค่าใช้จ่ายทางการเงิน

ค่าใช้จ่ายทางการเงินมีองค์ประกอบหลักคือ ค่าเช่าตามสัญญาเช่าช่วงจากกองทุนรวมสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์ สนามบินสมุย ทั้งในส่วนของค่าเช่าตามสัญญาเช่าช่วง และส่วนที่ผันแปรตามจำนวนผู้โดยสารขาออกและเที่ยวบินขาเข้า สนามบินสมุย นอกจากนี้ค่าใช้จ่ายทางการเงินยังรวมถึง ดอกเบี้ยจ่ายและค่าธรรมเนียมที่จ่ายชำระให้แก่สถาบันการเงิน และหนี้สินภายใต้สัญญาเช่า

หน่วย : ล้านบาท

	มกราคม-ธันวาคม			
	2563	2562	เปลี่ยนแปลง	
			จำนวน	%
ค่าใช้จ่ายทางการเงินจ่ายกองทุนรวม	690.5	1,359.6	(669.1)	(49.2)
ดอกเบี้ยจ่ายและค่าธรรมเนียม <sup>(1)</sup>	426.8	409.9	16.9	4.1
<b>รวมค่าใช้จ่ายทางการเงิน</b>	<b>1,117.3</b>	<b>1,769.5</b>	<b>(652.2)</b>	<b>(36.9)</b>

หมายเหตุ (1) ดอกเบี้ยจ่าย ค่าธรรมเนียมที่จ่ายชำระให้แก่สถาบันการเงิน, หนี้ตามสัญญาเช่า และค่าธรรมเนียมบัตรเครดิต

ปี 2563 บริษัทฯ มีดอกเบี้ยจ่ายกองทุนรวมจำนวน 690.5 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 49.2 เทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2562 การลดลงส่วนใหญ่เป็นผลมาจากจำนวนผู้โดยสารขาออกและจำนวนเที่ยวบินที่เข้าออกสนามบินสมุย ที่ลดลงร้อยละ 64.2 และร้อยละ 61.4 เทียบกับปีก่อนหน้าตามลำดับ

ดอกเบี้ยจ่าย และค่าธรรมเนียม เพิ่มขึ้นจาก 409.9 ล้านบาท เป็น 426.8 ล้านบาท ทั้งนี้เป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของดอกเบี้ยจ่ายที่ชำระให้แก่สถาบันการเงินอันเนื่องมาจากการเข้าทำสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาว รวมถึงดอกเบี้ยจ่ายหนี้สินตามสัญญาเช่าตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16

### สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทและบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมทั้งสิ้น 50,601.5 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 11,306.2 ล้านบาท โดยมีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่	31 ธันวาคม 2563	31 ธันวาคม 2562	เปลี่ยนแปลง
<b>สินทรัพย์หมุนเวียน</b>			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	2,181.1	5,273.1	(3,092.0)
เงินลงทุนชั่วคราว	-	4,046.1	(4,046.1)
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	400.7	1,535.4	(1,134.7)
ค่าใช้จ่ายค่าซ่อมแซมรอรับคืน	15.6	857.8	(842.2)
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	659.4	877.1	(217.7)
<b>รวมสินทรัพย์หมุนเวียน</b>	<b>3,256.8</b>	<b>12,589.5</b>	<b>(9,332.7)</b>
<b>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>			
เงินลงทุนในบริษัทร่วม	4,881.2	2,920.2	1,961.0
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	23,424.1	-	23,424.1
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	-	29,050.5	(29,050.5)
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์	9,776.8	15,608.2	(5,831.4)
สินทรัพย์สิทธิการใช้	7,762.5	-	7,762.5
เงินมัดจำ	529.0	643.7	(114.7)
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	971.1	1,095.6	(124.5)
<b>รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>	<b>47,344.7</b>	<b>49,318.2</b>	<b>(1,973.5)</b>
<b>รวมสินทรัพย์</b>	<b>50,601.5</b>	<b>61,907.7</b>	<b>(11,306.2)</b>

### สินทรัพย์หมุนเวียน

บริษัทฯ มีสินทรัพย์หมุนเวียน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 จำนวน 3,256.8 ล้านบาท ลดลงจาก วันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 9,332.7 ล้านบาท โดยมีรายการหลักที่เปลี่ยนแปลงได้แก่

- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด และเงินลงทุนชั่วคราว ลดลงจำนวน 7,138.1 ล้านบาท โดยหลักมาจากเงินสดจ่ายสำหรับกิจกรรมดำเนินงาน การจ่ายเงินลงทุนจดทะเบียนในบริษัทร่วม การชำระหนี้สินตามสัญญาเช่า และการจ่ายดอกเบี้ยระหว่างงวด
- ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น ลดลงจำนวน 1,134.7 ล้านบาท เป็นผลมาจากยอดการสำรองบัตรโดยสารล่วงหน้าที่ลดลง และเงินคืนค่าบัตรโดยสารระหว่างงวด
- ค่าใช้จ่ายค่าซ่อมแซมรอรับคืน ลดลงจำนวน 842.2 ล้านบาท โดยหลักมาจากเงินสดรับจากรายการการเงินเรียกคืนค่าใช้จ่ายสำรองค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน (Maintenance Reserve Fund)

### สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน

บริษัทฯ มีสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนมีจำนวน 47,334.7 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 1,973.5 ล้านบาท โดยมีรายการหลักที่เปลี่ยนแปลงได้แก่

- สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น และเงินลงทุนระยะยาวอื่น ลดลงจำนวน 5,626.4 ล้านบาท เป็นผลมาจากการปรับมูลค่าหุ้นของเงินลงทุนระยะยาวในหลักทรัพย์เพื่อขายตามมูลค่าตลาด
- ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ลดลงจำนวน 5,831.4 ล้านบาท ซึ่งเป็นผลจากการจัดประเภทรายการที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ เป็นสินทรัพย์สิทธิการใช้ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16
- สินทรัพย์สิทธิการใช้ จำนวน 7,762.5 ล้านบาท มาจากการจัดประเภทของรายการที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ และสินทรัพย์สิทธิการใช้ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 ซึ่งจำนวนดังกล่าวรวมรายการด้อยค่าของเครื่องบินในระหว่างงวด
- เงินลงทุนในบริษัทร่วม เพิ่มขึ้น 1,961.0 ล้านบาท โดยหลักมาจากการลงทุนในบริษัทร่วม คือ บริษัท อู่ตะเภา อินเตอร์เนชั่นแนล เอวิเอชัน จำกัด ในระหว่างงวด

### หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทและบริษัทย่อย มีหนี้สินรวมทั้งสิ้น 30,995.9 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 907.3 ล้านบาท โดยมีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่	31 ธันวาคม 2563	31 ธันวาคม 2562	เปลี่ยนแปลง
<b>หนี้สินหมุนเวียน</b>			
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	1,105.0	50.0	1,055.0
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	1,119.0	3,183.2	(2,064.2)
เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	916.9	582.9	334.0
ส่วนของหนี้สินตามสัญญาเช่าที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	4,240.7	-	4,240.7
ส่วนของหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าการเงินเครื่องบิน และส่วนของหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	-	411.7	(411.7)
รายได้รับล่วงหน้า	571.6	2,343.7	(1,772.1)
หนี้สินทางการเงินหมุนเวียนอื่น	1,089.0	-	1,089.0
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	1,635.2	2,685.0	(1,049.8)
<b>รวมหนี้สินหมุนเวียน</b>	<b>10,677.4</b>	<b>9,256.5</b>	<b>1,420.9</b>

ณ วันที่	31 ธันวาคม 2563	31 ธันวาคม 2562	เปลี่ยนแปลง
<b>หนี้สินไม่หมุนเวียน</b>			
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	2,046.4	2,400.7	(354.3)
เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	1,000.0	-	1,000.0
หนี้สินตามสัญญาเช่า - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	2,359.1	-	2,359.1
หนี้สินภายใต้สัญญาเช่าการเงินเครื่องบิน และหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	-	2,914.6	(2,914.6)
หนี้สินตามสัญญาเช่าระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	9,623.0	11,252.4	(1,629.4)
ผลประโยชน์ของพนักงาน	798.5	956.6	(158.1)
หนี้สินภาษีเงินได้รอตัดบัญชี	3,955.6	5,060.0	(1,104.4)
หนี้สินทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	522.3	-	522.3
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	13.6	62.4	(48.8)
<b>รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน</b>	<b>20,318.5</b>	<b>22,646.7</b>	<b>(2,328.2)</b>
<b>รวมหนี้สิน</b>	<b>30,995.9</b>	<b>31,903.2</b>	<b>(907.3)</b>

### หนี้สินหมุนเวียน

บริษัทฯ มีหนี้สินหมุนเวียน จำนวน 10,677.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 1,420.9 ล้านบาท โดยมีรายการหลักที่เปลี่ยนแปลงได้แก่

- ส่วนของหนี้สินตามสัญญาเช่าที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี จำนวน 4,240.7 ล้านบาท มาจากส่วนของหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าการเงินเครื่องบิน หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี และหนี้สินตามสัญญาเช่าจากการนำมามาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 มาใช้ (ซึ่งส่วนใหญ่แสดงยอดหนี้สินตามสัญญาเช่าเครื่องบิน ประเภท ATR72-600 จำนวน 9 ลำ เป็นหนี้สินหมุนเวียน)
- เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น จำนวน 1,119.0 ล้านบาท ลดลง 2,064.2 ล้านบาท เป็นผลมาจากการลดลงของค่าใช้จ่ายหลักๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการบินที่ลดลง
- รายได้รับล่วงหน้า ลดลงจำนวน 1,772.1 ล้านบาท เป็นผลจากการลดลงของการจองซื้อบัตรโดยสารล่วงหน้า ซึ่งได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)

- หนี้สินทางการเงินหมุนเวียนอื่น จำนวน 1,089.0 ล้านบาท การเพิ่มขึ้นดังกล่าวเป็นผลมาจากการเปลี่ยนแปลงมูลค่าตราสารอนุพันธ์ประเภทสัญญาแลกเปลี่ยนตราสารทุนระหว่างงวด

### หนี้สินไม่หมุนเวียน

บริษัทฯ มีหนี้สินไม่หมุนเวียน มีจำนวน 20,318.5 ล้านบาท ลดลงจำนวน 2,328.2 ล้านบาท จากวันที่ 31 ธันวาคม 2562 โดยมีรายการหลักที่เปลี่ยนแปลงได้แก่

- หนี้สินตามสัญญาเช่า – สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี จำนวน 2,359.1 ล้านบาท ลดลงจำนวน 555.5 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับ หนี้สินภายใต้สัญญาเช่าการเงินเครื่องบิน และหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี ณ สิ้นปี 2562 โดยหลักมาจากการหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16
- หนี้สินตามสัญญาเช่าระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน- สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี จำนวน 9,623.0 ล้านบาท โดยลดลงจำนวน 1,629.4 ล้านบาท เป็นผลมาจากการโอนกลับหนี้สินตามสัญญาเช่าระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน
- หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี ลดลงจำนวน 1,104.4 ล้านบาท ผลหลักมาจากการลดลงของกำไรที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงมูลค่าชุดกรรมของเงินลงทุนระหว่างงวด

### ส่วนของผู้ถือหุ้น

หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่	31 ธันวาคม 2563	31 ธันวาคม 2562	เปลี่ยนแปลง
<b>ส่วนของผู้ถือหุ้น</b>			
ทุนออกจำหน่ายและชำระแล้ว	2,100.0	2,100.0	-
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญและส่วนเกินทุนจากการใช้หุ้นเป็นเกณฑ์	9,319.5	9,319.5	-
หุ้นสามัญซื้อคืน	(491.6)	(491.6)	-
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น	14,264.4	18,934.9	(4,670.5)
กำไร (ขาดทุน) สะสม	(5,389.9)	296.3	(5,686.2)
อื่นๆ <sup>(1)</sup>	(196.9)	(154.6)	(42.3)
<b>รวมส่วนของผู้ถือหุ้น</b>	<b>19,605.5</b>	<b>30,004.5</b>	<b>(10,399.0)</b>

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

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทและบริษัทย่อย มีส่วนของผู้ถือหุ้นรวมทั้งสิ้น 19,605.5 ล้านบาท ลดลงจำนวน 10,399.0 ล้านบาท โดยหลักเป็นผลมาจากขาดทุนสะสม และการเปลี่ยนแปลงหลักทรัพย์เพื่อขายตามมูลค่าตลาด บริษัทฯ มีขาดทุนสะสมเท่ากับ 5,389.9 ล้านบาท

**งบกระแสเงินสด**

หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่	31 ธันวาคม 2563	31 ธันวาคม 2562
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	(4,268.5)	1,175.8
เงินสดสุทธิจากกิจกรรมลงทุน	2,419.2	1,495.1
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(1,242.7)	(1,745.6)
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวด</b>	<b>2,181.1</b>	<b>5,273.1</b>

**กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน**

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทและบริษัทย่อย มีขาดทุนจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน จำนวน 1,956.2 ล้านบาท และมีเงินสดจากการใช้ไปในกิจกรรมดำเนินงาน จำนวน 4,268.5 ล้านบาท

**กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน**

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทและบริษัทย่อย มีเงินสดสุทธิจากการใช้ไปในกิจกรรมลงทุน จำนวน 2,419.2 ล้านบาท ซึ่งเป็นผลจากเงินสดรับจากเงินฝากประจำ เงินปันผลรับจากการลงทุนในบริษัทร่วม และเงินลงทุนในตราสารทุน อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้ใช้เงินไปสำหรับการลงทุนในบริษัทร่วม (บริษัท อู่ตะเภา อินเตอร์เนชั่นแนล เอวิเอชัน จำกัด) และได้ลงทุนในที่ดินอาคารและอุปกรณ์เพิ่มเติมระหว่างงวด

**กระแสเงินสดจากกิจกรรมการจัดหาเงิน**

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทและบริษัทย่อย มีกระแสเงินสดสุทธิที่ใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 1,242.7 ล้านบาท โดยหลักเป็นการชำระหนี้สินตามสัญญาเช่า การชำระดอกเบี้ย และการจ่ายเงินปันผล อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้รับเงินจากเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินและกิจการที่เกี่ยวข้องกันระหว่างงวด

**อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ**

		ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
		2563	2562
อัตราส่วนสภาพคล่องและ การบริหารเงิน	อัตราส่วนสภาพคล่อง (เท่า)	0.3	1.4
	อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว (เท่า)	2.4	3.8
	ระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ย (วัน)	43.8	24.2
	ระยะเวลาขายสินค้าเฉลี่ย (วัน)	16.4	8.5
	ระยะเวลาชำระหนี้ (วัน)	43.9	33.5
อัตราส่วนแสดง ความสามารถ ในการทำกำไร	อัตรากำไรขั้นต้น (ร้อยละ)	(41.6)	6.8
	อัตรากำไรจากการดำเนินงาน (ร้อยละ)	(46.4)	(1.5)
	อัตรากำไร EBITDA (ร้อยละ)	(9.0)	4.1
	อัตรากำไรสุทธิ (ร้อยละ)	(52.2)	1.2
	อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (ร้อยละ)	(21.5)	1.2
อัตราส่วนแสดง ประสิทธิภาพ ในการดำเนินงาน	อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (ร้อยละ)	(9.5)	0.6
	อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร (ร้อยละ)	(19.6)	11.4
	อัตราหมุนของสินทรัพย์ (เท่า)	0.2	0.5
อัตราส่วนวิเคราะห์ นโยบายทางการเงิน	อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	1.6	1.1
	อัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ย (เท่า)	(0.6)	0.6



**นิยามศัพท์ด้านการบิน**

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

บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

---

ส่วนที่ 4

การรับรองความถูกต้องของข้อมูล

**การรับรองความถูกต้องของข้อมูล**

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

- งบการเงินและข้อมูลทางการเงินที่สรุปมาในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี ได้แสดงข้อมูลอย่างถูกต้องครบถ้วนในสาระสำคัญเกี่ยวกับฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสดของบริษัทฯ และบริษัทย่อยแล้ว
- บริษัทฯ ได้จัดให้มีระบบการเปิดเผยข้อมูลที่ดี เพื่อให้แน่ใจว่าบริษัทฯ ได้เปิดเผยข้อมูลในส่วนที่เป็นสาระสำคัญทั้งของบริษัทฯ และบริษัทย่อยอย่างถูกต้องครบถ้วนแล้ว รวมทั้งควบคุมดูแลให้มีการปฏิบัติตามระบบดังกล่าว
- บริษัทฯ ได้จัดให้มีระบบการควบคุมภายในที่ดีและควบคุมดูแลให้มีการปฏิบัติตามระบบดังกล่าว และบริษัทฯ ได้แจ้งข้อมูลการประเมินระบบการควบคุมภายใน ณ วันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2564 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 ทีฆกุล	กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม	.....
2. นายอนวัช ติละวัฒนวัฒนา	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	86	- วิทยาศาสตรบัณฑิต โรงเรียนนายเรืออากาศ	0.03	ไม่มี	2541-ปัจจุบัน 2561-ปัจจุบัน	กรรมการ ประธานกรรมการ กรรมการอิสระ	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน ธุรกิจ สนามบิน และธุรกิจที่ เกี่ยวข้อง
2. นายวุฒิพงษ์ ปราสาททองโอสถ กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม รองประธานกรรมการ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ อาวุโสสายงานการพาณิชย์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายทรัพยากรบุคคล	56	- 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)	24.95 (หมายเหตุ: เป็นหุ้นที่ ถือโดยนาง เด่นนภา ปราสาท ทองโอสถ (คู่สมรส) คิดเป็น สัดส่วน 0.03%)	นางอาริญา ปราสาททอง โอสถ เป็นน้อง ของนายวุฒิพงษ์ ปราสาททอง โอสถ พลตำรวจเอก วิสนุ ปราสาท ทองโอสถ เป็น ลูกพี่ลูกน้องของ นายวุฒิพงษ์ ปราสาททอง โอสถ	2551-ปัจจุบัน 2559-ปัจจุบัน 2562-ปัจจุบัน 2551-2563 2561-ปัจจุบัน 2562-ปัจจุบัน	กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม กรรมการบริหาร กรรมการ ผู้อำนวยการใหญ่ รองกรรมการผู้อำนวยการ ใหญ่อาวุโสสายงานการ พาณิชย์ รองกรรมการผู้อำนวยการ ใหญ่ ฝ่ายทรัพยากรบุคคล รองประธานกรรมการ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร กรรมการ/รองกรรมการ ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่าย ปฏิบัติการ	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน ธุรกิจ สนามบินและธุรกิจที่ เกี่ยวข้อง
					2561-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ให้บริการเติมน้ำมัน เครื่องบิน
					2562-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท กรุงเทพคูดิเวชการ จำกัด (มหาชน)	โรงพยาบาล

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท* (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา (พ.ศ.)	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท	ประเภทธุรกิจ
สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)					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	ซื้อขาย เช่า ที่ดิน
					2556-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท บางกอก มีเดีย แอนด์ บรอดคาสติ้ง จำกัด	วิทยุและโทรทัศน์
					ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ควอลิตี้ ดิลิเจียส จำกัด	อาหารและเครื่องดื่ม

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท* (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา (พ.ศ.)	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท	ประเภทธุรกิจ
					ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ควอลิตี้ ดิลิเจียส แอนด์ เซฟแมน จำกัด	อาหารและเครื่องดื่ม
					ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท อุตะเกา อินเทอร์เน็ตชั่นแนล เอไอเอชั่น จำกัด	สนามบิน
3. พลตำรวจโท วิสนุ ปราสาททองโอสถ กรรมการ	58	- เศรษฐศาสตรบัณฑิต Vanderbilt University, USA - บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต University of San Francisco, USA - รัฐศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมชิราช - 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)	0.01	นายพุดพิงศ์ และ นางอาริญา ปราสาททองโอสถ เป็นลูกพี่ลูกน้องกับ พลตำรวจเอก วิสนุ ปราสาททองโอสถ	2563-ปัจจุบัน	จเรตำรวจแห่งชาติ	สำนักงานตำรวจแห่งชาติ	หน่วยงานราชการ
					2560-2563	ผู้ช่วยผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ		
					2559-2560	ผู้บัญชาการสำนักงานกำลังพล		
					2557-2559	ผู้บัญชาการสำนักงานเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร		
					2556-2557	รองจเรตำรวจ สำนักงานจเรตำรวจ		
					2546-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน ธุรกิจสนามบิน และธุรกิจที่เกี่ยวข้อง
					2547-ปัจจุบัน	ประธานกรรมการตรวจสอบ	บริษัทหลักทรัพย์ ฟินันเซีย ไซรัส จำกัด	หลักทรัพย์
					ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท กรุงเทพธนาคม จำกัด	บริหารจัดการ
					ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัทหลักทรัพย์ เอสบีไอ ออนไลน์ จำกัด	หลักทรัพย์
					2549-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ไทยโคโพลีเอทิลีนอุตสาหกรรมพลาสติก 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 สายงานบริหาร กลาง และพัฒนาธุรกิจ ผู้อำนวยการอาวุโส สำนัก ประธานคณะผู้บริหาร	62	- นิติศาสตรบัณฑิต จุฬาลงกรณ์ มหาวิทยาลัย - ศิลปศาสตรบัณฑิต (รัฐศาสตร์) มหาวิทยาลัยรามคำแหง - Director Certification Program (DCP 29/2003) สมาคม ส่งเสริมสถาบันกรรมการ บริษัทไทย (IOD)	0.42	ไม่มี	2550-ปัจจุบัน	กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม กรรมการบริหาร ผู้อำนวยการอาวุโส สำนัก ประธานคณะผู้บริหาร	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน ธุรกิจ สนามบิน และธุรกิจที่ เกี่ยวข้อง		
					2563-ปัจจุบัน	กรรมการรองกรรมการ ผู้อำนวยการใหญ่ สายงานบริหารกลาง และ พัฒนาธุรกิจ รักษาการรองกรรมการ ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบริหารทั่วไป				
					2560-2563	กรรมการ/รองกรรมการ ผู้อำนวยการใหญ่ สายงานบริหารกลาง กรรมการ/รองกรรมการ ผู้อำนวยการใหญ่ สายงานธุรกิจองค์กร				
					2556-2562	กรรมการ			บริษัท บางกอก มีเดีย แอนด์ บรอด คาสติ้ง จำกัด	วิทยุและโทรทัศน์
					2555-ปัจจุบัน	กรรมการ			บริษัท โรงพยาบาลกรุงเทพเชียงใหม่ จำกัด	โรงพยาบาลเอกชน
					2555-2560	กรรมการ			บริษัท ครัวการบินกรุงเทพภูเก็ต จำกัด	การให้บริการครัวการบิน
					2529-ปัจจุบัน	กรรมการ			บริษัท เปาโลเมดิค จำกัด	โรงพยาบาลเอกชน
					2553-2560	กรรมการ			บริษัท บีเอซี กูร์เมท์ เฮาส์ จำกัด	ร้านอาหาร



ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท* (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา (พ.ศ.)	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท	ประเภทธุรกิจ
					2550-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท บางกอกแอร์เวย์ส โฮลดิ้ง จำกัด	การถือหุ้นในบริษัทอื่น
					2547-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ไทยปิโตรเลียมเซอร์วิส จำกัด	โกดัง หรือคลังสินค้า
					2547-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด	ให้บริการด้านครีวการบิน
					2547-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวิลด์ ไลฟ์ไฟลท์เซอร์วิส จำกัด	บริการภาคพื้น และการให้บริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น
					2547-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ดับบลิวเอฟเอสพีจีคาร์โก้ จำกัด	ให้บริการคลังสินค้า
					2536-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท สมิตเวช จำกัด (มหาชน)	โรงพยาบาลเอกชน
					2537-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท กรุงเทพคูดิเวชการ จำกัด (มหาชน)	โรงพยาบาลเอกชน
					2535-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท พาราไดซ์ ซ้อปปี้ง จำกัด	ค้าปลีก
					2536-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ศูนย์การแพทย์ไทย จำกัด (มหาชน)	โรงพยาบาลเอกชน
					2535-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท บางกอกโกลเด้นไลฟ์ จำกัด	สถานบริการด้านการกีฬา
					2535-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ประสิทธิ์พัฒนา จำกัด (มหาชน)	โรงพยาบาลเอกชน
					2561-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท มอร์แดนเฟรี จำกัด	จำหน่ายสินค้าปลอดอากร
					ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท สินสทกล จำกัด	ซื้อขายเช่าที่ดิน
					ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท อู่ตะเภา อินเตอร์เนชั่นแนล เอวิเอชั่น จำกัด	สนามบิน
					ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท เดอะวัน เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด	วิทยุและโทรทัศน์
5. นางนฤมล น้อยอำ กรรมการ	63	-ปริญญาโท ด้านบริหารธุรกิจ (สาขาการเงินการธนาคาร) มหาวิทยาลัยนอร์ทเท็กซัสสเตท USA	0.01	ไม่มี	ปัจจุบัน	กรรมการบริษัท กรรมการบริหาร กรรมการบริหารความเสี่ยง ประธานเจ้าหน้าที่บริหารด้านการเงิน	บริษัท กรุงเทพคูดิเวชการ 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>- ปริญญาตรีเศรษฐศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยม) การเงินและการคลัง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</li> <li>- ประกาศนียบัตร หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน (ว.ต.ท. 15)</li> <li>- หลักสูตรการเมืองการปกครองในระบอบประชาธิปไตยสำหรับนักบริหาร 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)</li> </ul>				รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่อาวุโส		
						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
						กรรมการ	บริษัท บางกอก มีเดีย แอนด์ บรอด คาสติ้ง จำกัด	วิทยุและโทรทัศน์
						กรรมการ	บริษัท อู่ตะเภา อินเตอร์เนชั่นแนล เอวิเอชั่น จำกัด	สนามบิน

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท* (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา (พ.ศ.)	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท	ประเภทธุรกิจ
		สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)						
6. นายศรีภพ สารสาส กรรมการ กรรมการอิสระ ประธานกรรมการตรวจสอบ ประธานกรรมการสรรหาและ กำหนดค่าตอบแทน	63	- 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 ธุรกิจ สนามบิน และธุรกิจที่ เกี่ยวข้อง
					2559-2562	กรรมการสรรหาและกำหนด ค่าตอบแทน		
					2562-ปัจจุบัน	ประธานกรรมการสรรหา และกำหนดค่าตอบแทน		
					2556-ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ ประธานกรรมการตรวจสอบ กรรมการอิสระ	บริษัท สุชาภัญจน์ จำกัด (มหาชน)	ผลิตแคลเซียมคาร์บอเนต
					2551-2560	กรรมการตรวจสอบ กรรมการอิสระ	บริษัท กรุงเทพอุตสาหกรรม จำกัด (มหาชน)	โรงพยาบาลเอกชน
					2560-ปัจจุบัน	กรรมการ ประธานเจ้าหน้าที่บริหารงาน กลาง		
					2551-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ปรุส (2008) จำกัด	อสังหาริมทรัพย์
					2551-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ชันซ์ จำกัด	บริการด้านธุรกิจ
					2551-ปัจจุบัน	ประธานกรรมการตรวจสอบ กรรมการอิสระ	บริษัท เกียรติธนาขนสง จำกัด (มหาชน)	บริการด้านการขนส่งทาง บก
					2547-ปัจจุบัน	กรรมการตรวจสอบ กรรมการอิสระ	บริษัท แอดวานซ์ อินโฟเมชั่น เทคโนโลยี จำกัด (มหาชน)	บริการเทคโนโลยี สารสนเทศและสื่อสาร

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท* (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา (พ.ศ.)	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท	ประเภทธุรกิจ
7. นายสรรัตน์ เพ็ญกุล กรรมการ กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ กรรมการกำกับดูแลกิจการ	56	- 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)	ไม่มี	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 ทรัพย์พาสนุก	ร้านอาหาร
8. นางอาริญา ปราสาททอง โอสถ กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม กรรมการกำกับดูแลกิจการ กรรมการสรรหาและพิจารณา ค่าตอบแทน	53	- BA in Arts มหาวิทยาลัยอีสต์แฮมซิง - MBA, National University, USA	11.59	นายพุดพิงศ์ ปราสาททอง โอสถ เป็นที่ของนางอา ริญา ปราสาททอง โอสถ	2559-ปัจจุบัน	กรรมการ กรรมการกำกับดูแลกิจการ	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน ธุรกิจ สนามบิน และธุรกิจที่ เกี่ยวข้อง
					2562-ปัจจุบัน	กรรมการสรรหาและ พิจารณาค่าตอบแทน		
					2555-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ริชเนส แอนด์ เวลดี จำกัด	น้ำดื่ม
					2555-ปัจจุบัน	กรรมการ	ห้างหุ้นส่วนจำกัด เกาะช้างแอดคอม	ตัวแทนจัดหาที่พัก

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท* (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา (พ.ศ.)	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท	ประเภทธุรกิจ
		- 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)		พลตำรวจเอก วิสณุ ปราสาททอง โอสถ เป็นลูกพี่ลูกน้องของนางอาริญา ปราสาททอง โอสถ	2550-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ทราดสีทอง จำกัด	กิจการค้าส่งพืชผลทางการเกษตร
					2547-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท กรุงเทพลิมุซัน จำกัด	บริการรับ-ส่งผู้โดยสาร
					2541-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท บางกอก แทรเวล คลับ จำกัด	ตัวแทนธุรกิจท่องเที่ยว
					2541-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ไฟไทย โฮลดิ้งส์ จำกัด	ตัวแทนธุรกิจท่องเที่ยว
					2538-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท สมุยแอสคอม 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 ลินสโกล จำกัด	ซื้อขายเช่าที่ดิน
9. นายอนวัช ลีละวัฒน์วัฒนา กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม กรรมการบริหาร รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่อาวุโส สายงานการเงินและบัญชี	54		0.01	ไม่มี	2559-ปัจจุบัน	กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่อาวุโส สายงานการเงินและบัญชี	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน ธุรกิจสนามบิน และธุรกิจที่เกี่ยวข้อง
					2557-ปัจจุบัน	กรรมการบริหาร		
					2556-2559	เลขานุการบริษัท		
					2555-2559	รองรองผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายการเงิน		

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท* (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา (พ.ศ.)	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท	ประเภทธุรกิจ
		วิทยาศาสตรบัณฑิตเอกพืชไรรณา มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ - MBA , Cleveland State University - Director Certificate Program (DCP 50/2004) ) - Company Secretary Program (CSP 60/2014) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)			2558-2560	กรรมการ	บริษัท บางกอก มีเดีย แอนด์ บรอดคาสติ้ง จำกัด	วิทยุและโทรทัศน์
					2559-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ครัวการบินกรุงเทพ จำกัด	ให้บริการด้านครัวการบิน
					2559-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ครัวการบินกรุงเทพสมุย จำกัด	ให้บริการด้านครัวการบิน
					2559-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ครัวการบินกรุงเทพภูเก็ต จำกัด	ให้บริการด้านครัวการบิน
					2559-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท บีเอซี กูร์เมท์ เฮาส์ จำกัด	ร้านอาหาร
					2559-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท กูร์เมท์ ฟรี โม จำกัด	ผลิตและแปรรูปอาหาร
					2559-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเว็ลด์ ไลน์ไฟลท์เซอร์วิส จำกัด	บริการภาคพื้น และการให้บริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น
					2561-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท มอร์แดนฟรี จำกัด	จำหน่ายสินค้าปลอดอากร
10. นายสมบุญ กิติญาณทรัพย์ กรรมการ กรรมการอิสระ กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ประธานกรรมการกำกับดูแลกิจการ กรรมการตรวจสอบ	62	- นิติศาสตรบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - Master of Comparative Laws, TheUniversity of Iowa, U.S.A. - Director Accreditation Program (DAP 129/2016) - Corporate Governance for Capital Market Intermediarie	ไม่มี	ไม่มี	2559-ปัจจุบัน	กรรมการอิสระ ประธานกรรมการกำกับดูแลกิจการ กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน ธุรกิจสนามบิน และธุรกิจที่เกี่ยวข้อง
					2562-ปัจจุบัน	กรรมการตรวจสอบ		
					อดีต - 2562	กรรมการ	บริษัท นอร์ดัน โรส ฟูลไบริท (ประเทศไทย) จำกัด	ที่ปรึกษากฎหมาย
					ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท แอดไวเลท โฮลดิ้ง จำกัด	ถือหุ้นในบริษัทอื่น

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท* (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา (พ.ศ.)	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท	ประเภทธุรกิจ
		(CGI 18/2017) - Director Certificate Program (DCP 259/2018) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)			ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท เอสอาร์พีที จำกัด	ที่ปรึกษากฎหมาย
11. นายคริสทอป โดมินิค โรเบิร์ต คลาเรนซ์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ อากาศโย ฝ้ายซ่อมบำรุง อากาศยาน	53	- 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	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ อากาศโย ฝ้ายซ่อมบำรุง อากาศยาน	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน ธุรกิจสนามบิน และธุรกิจที่เกี่ยวข้อง
					2550-2559	รองผู้อำนวยการใหญ่ อากาศโย ฝ้ายช่าง		
					2547-2550	รองผู้อำนวยการใหญ่ ฝ้ายช่าง		
12. นางจันทร์ทิพย์ ทองกันยา รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สำนักผู้อำนวยการใหญ่ ผู้อำนวยการ ฝ้ายควบคุมคุณภาพองค์กร	46	- ประกาศนียบัตรวิชาชีพ สาขา การโรงแรม สยามธุรกิจ พาณิชยการ	ไม่มี	ไม่มี	2560-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท การบินกรุงเทพ บริการภาคพื้น จำกัด	ให้บริการภาคพื้นบริการ ในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น ณ สนามบินสมุย
					2559-ปัจจุบัน	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สำนักผู้อำนวยการใหญ่ ผู้อำนวยการ ฝ้ายควบคุมคุณภาพองค์กร	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน ธุรกิจสนามบิน และธุรกิจที่เกี่ยวข้อง

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท* (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา (พ.ศ.)	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท	ประเภทธุรกิจ
					2557-2558	เลขานุการบริหารสำนักผู้อำนวยการใหญ่		
					2538-2557	ผู้จัดการสำนักกรรมการรองผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายปฏิบัติการ		
					2552	ผู้ช่วยกรรมการผู้อำนวยการใหญ่		
13. นายจุลิน กอเจริญ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายขาย <sup>(5)</sup> รักษาการรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายการตลาด <sup>(2)</sup> หมายเหตุ <sup>(5)</sup> เข้าดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 1 มกราคม 2563 <sup>(2)</sup> เข้าดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2563	49	- Diploma, Hotel Management Hotel Management School Les Roche, Switzerland - Master of Science, Tourism Marketing, University of Surrey, UK	ไม่มี	ไม่มี	2563-ปัจจุบัน	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายขาย รักษาการรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายการตลาด	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน ธุรกิจสนามบิน และธุรกิจที่เกี่ยวข้อง
					2562	รักษาการรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายขาย		
					2561-2562	ผู้อำนวยการอาวุโส ฝ่ายขาย		
					2557-2561	ผู้อำนวยการฝ่ายขาย-ตลาดยุโรป อเมริกา ออสเตรเลีย และแอฟริกา		
14. นายพรต เสตสุวรรณ <sup>(1)</sup> รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายพัฒนาธุรกิจ	57	- Bachelor of Accounting and Management, Benedictine College Kansas, USA	0.0	ไม่มี	2562-2563	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายพัฒนาธุรกิจ	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน ธุรกิจสนามบิน และธุรกิจที่เกี่ยวข้อง



ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท* (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา (พ.ศ.)	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท	ประเภทธุรกิจ
หมายเหตุ <sup>(1)</sup> ลาออกจากบริษัทฯ เมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2563		- ปริญญาโทด้านการจัดการ สถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจศศินทร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย			2559-2562	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายการตลาด		
15. นายวงศ์ อิศรเสนา ณ อยุธยา <sup>(1)</sup> รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายการตลาด หมายเหตุ <sup>(1)</sup> ลาออกจากบริษัทฯ เมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2563	53	- ปริญญาตรี สาขา Liberal Arts Hampshire College - ปริญญาโท, MBA สถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจศศินทร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	ไม่มี	ไม่มี	2562-2563	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายการตลาด	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน ธุรกิจสนามบิน และธุรกิจที่เกี่ยวข้อง
					2559-2562	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายขาย		
					2557-2558	ผู้อำนวยการฝ่ายขายประจำภูมิภาค-เอเชีย		
					2554-2557	ผู้อำนวยการฝ่ายขาย – ตลาดเอเชีย ส่วนการขายเช่าเหมาลำและขนส่งสินค้าพัสดุภัณฑ์		
16. นางสาวพุดสุข ธีรวานิชย์ผล รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบัญชีบริหาร	55	- ปริญญาตรี สาขาการเงิน จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - ปริญญาโท สาขาบัญชี มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย	ไม่มี	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 กรุ๊ปเมท์ เฮาส์ จำกัด	ร้านอาหาร

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท* (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา (พ.ศ.)	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท	ประเภทธุรกิจ
					2559-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท กูร์เมท์ ฟรี โม จำกัด	ผลิตและแปรรูปอาหาร
					2559-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท บริการอากาศยานการบินกรุงเทพเวิลด์ ไลน์ไฟลท์เซอร์วิส จำกัด	บริการอากาศยาน และการให้บริการในลานจอดและอุปกรณ์อากาศยาน
17. นายนิเจพัฒน์ ปิยะพันธ์ <sup>(1)</sup> รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายสนามบิน	51	- ประกาศนียบัตร การควบคุมจราจรทางอากาศ ศูนย์ฝึกการบินพลเรือน	0.0	ไม่มี	2560-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท การบินกรุงเทพ บริการอากาศยาน จำกัด	ให้บริการอากาศยานบริการในลานจอดและอุปกรณ์อากาศยาน สนามบินสมุย
หมายเหตุ <sup>(8)</sup> พ้นจากตำแหน่ง รักษาการรองกรรมการ ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่าย ปฏิบัติการภาคพื้นเมื่อ วันที่ 1 กันยายน 2563					2562-ปัจจุบัน	รองกรรมการผู้อำนวยการ ใหญ่ฝ่ายสนามบิน	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน ธุรกิจ สนามบิน และธุรกิจที่ เกี่ยวข้อง
				2562-2563	รักษาการรองกรรมการ ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่าย ปฏิบัติการภาคพื้น			
				2559-2562	รองกรรมการผู้อำนวยการ ใหญ่ส่วนปฏิบัติการภาคพื้น			
				2548-2558	ผู้อำนวยการ ฝ่ายปฏิบัติการ ภาคพื้นดิน			
18. นางสาวอมรรัตน์ คงสวัสดิ์ <sup>(1)</sup> รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบริหารเครือข่ายเส้นทาง บินและพัฒนาผลิตภัณฑ์	55	- ศึกษาศาสตร์ ภาษาอังกฤษ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์	0.0	ไม่มี	2563-ปัจจุบัน	รองกรรมการผู้อำนวยการ ใหญ่ ฝ่ายบริหารเครือข่าย เส้นทางบินและพัฒนา ผลิตภัณฑ์	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน ธุรกิจ สนามบิน และธุรกิจที่ เกี่ยวข้อง
				2563	รองกรรมการผู้อำนวยการ ใหญ่ ฝ่ายบริหารเครือข่าย			

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท* (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา (พ.ศ.)	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท	ประเภทธุรกิจ
หมายเหตุ <sup>(1)</sup> พ้นจากตำแหน่งรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริหารเครื่องอากาศยานและวางแผนฝูงบินและเข้าดำรงตำแหน่งรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบริหารเครื่องอากาศยานและพัฒนาผลิตภัณฑ์ เมื่อวันที่ 1 กันยายน 63						เส้นทางบินและวางแผนฝูงบิน		
					2562	รักษาการรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบริหารเครื่องอากาศยานและวางแผนฝูงบิน		
					2558-2562	ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาผลิตภัณฑ์ ผู้อำนวยการอาวุโส ฝ่ายขนส่งสินค้าและเช่าเหมาลำ		
19. นางสาวอัญญา เนตรประไพ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายพัฒนาธุรกิจ <sup>(1)</sup>	55	- ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขา กฎหมายเศรษฐกิจ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - Corporate Governance for Executives รุ่น 1/2014 (CGE) - Successful Formulation & Executive the Strategy รุ่น 20/2014 (SFE) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)	0.0	ไม่มี	2563-ปัจจุบัน	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายพัฒนาธุรกิจ	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน ธุรกิจ สนามบิน และธุรกิจที่เกี่ยวข้อง
หมายเหตุ <sup>(1)</sup> พ้นจากตำแหน่งรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริหารทั่วไปและเข้าดำรงตำแหน่งรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายพัฒนาธุรกิจเมื่อวันที่ 1 กันยายน 2563					2559-2563	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริหารทั่วไป		
					2558-2559	รองรองผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริหาร		
					2554-2557	ผู้อำนวยการ ส่วนประกันภัยและสิทธิประโยชน์		
					2561-ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท บางกอกแอร์เวย์ส เอวิเอชั่น เทรนนิง เซ็นเตอร์ จำกัด	สถาบันฝึกอบรมด้านธุรกิจการบิน
					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
20. นางสาวตรีศรัณย์ สัตตะกลิน รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ เลขานุการบริษัท	43	- 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 เอวิเอชั่น เทรนนิ่ง เซ็นเตอร์ จำกัด	สถาบันฝึกอบรมด้านธุรกิจการบิน

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท* (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา (พ.ศ.)	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท	ประเภทธุรกิจ
21. นายทองสุข ชมภูนุช รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ส่วนช่างซ่อมบำรุงอากาศยาน	58	- ประกาศนียบัตร ช่างอากาศยาน โรงเรียนท่าอากาศยาน	ไม่มี	ไม่มี	2559-ปัจจุบัน	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ส่วนช่างซ่อมบำรุงอากาศยาน	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน ธุรกิจสนามบิน และธุรกิจที่เกี่ยวข้อง
					2532-2559	ผู้อำนวยการอาวุโสฝ่ายซ่อมบำรุงอากาศยาน	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	
22. พลอากาศโท เดชสิทธิ์ เจริญวงศ์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายปฏิบัติการบิน รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ อาวุโส สายงานปฏิบัติการ	63	- 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 เทรนนิง เซ็นเตอร์ จำกัด	สถาบันฝึกอบรมด้านธุรกิจการบิน

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท* (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง				
					ช่วงเวลา (พ.ศ.)	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท	ประเภทธุรกิจ	
23. นายไพโรจน์ ถันทศิลป์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายตรวจสอบภายใน	55	- ปริญญาตรี สาขาบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์	ไม่มี	ไม่มี	2561-ปัจจุบัน	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายตรวจสอบภายใน	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน ธุรกิจสนามบิน และธุรกิจที่เกี่ยวข้อง	
					2560-2561	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ประจำสำนักผู้อำนวยการใหญ่	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)		
					2544-2559	ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ	บริษัท พรีเมียร์อินเตอร์ลิซซิ่ง จำกัด	ให้เช่ารถยนต์	
24. นางสาวสิริพร หนูจั่น <sup>(5)</sup> รักษาการรองกรรมการ ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่าย ปฏิบัติการภาคพื้น และขนส่ง สินค้า  หมายเหตุ <sup>(5)</sup> เข้าดำรงตำแหน่งเมื่อ วันที่ 1 กันยายน 2563	51	- ปริญญาตรี สาขามนุษยศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง - ปริญญาโท สาขาการจัดการ กลยุทธ์ วิทยาลัยการจัดการ มหาวิทยาลัยมหิดล	0.0	ไม่มี	2563-ปัจจุบัน	รักษาการรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายปฏิบัติการภาคพื้น และขนส่งสินค้า	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน ธุรกิจสนามบิน และธุรกิจที่เกี่ยวข้อง	
					2559-ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการอาวุโสฝ่ายควบคุมปฏิบัติการบิน			
					2559-2563	ผู้อำนวยการอาวุโสส่วนพิกัตอัตราค่าโดยสารและบริหารรายได้ค่าโดยสาร			

## 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	14	15	16	17	
1. นายพุดพิงศ์ ปราสาททองโอสถ	/, E, F	J	J	J	/	J	J	J			J	J	J		J	J	/	/	
2. นายประดิษฐ์ ฑิมกุล	/, D, G, E		/	/	/								/			/	/	/	
3. นายศรีภพ สารสาส	C																/	/	
4. นายอนวัช ทิละวัฒน์วัฒนา	/, E, H		/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/		/				
5. นางสาวพุดสุข ชีรวาณิชย์ผล	K		/	/		/	/	/	/	/	/	/		/					
6. นางสาวอัญญา เนตรประไพ	K		/											/					
7. นางจันทร์ทิพย์ ทองกันยา	K	/																	
8. นายนิจพัฒน์ ปิยะพันธ์	K	/																	
9. พลอากาศโท เดชศรี เจริญวงศ์	K													J					
10. นางสาวตรีศรัณย์ สิตกะลิน	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 ไลน์ไฟลท์เซอร์วิส จำกัด
4. บริษัท บางกอกแอร์เวย์สโฮลดิ้ง จำกัด
5. บริษัท ครีวการบินกรุงเทพภูเก็ต จำกัด
6. บริษัท บีเอซี กูร์เมท์ เฮาส์ จำกัด
7. บริษัท ครีวการบินกรุงเทพสมุย จำกัด
8. บริษัท เอสเอ เซอร์วิสเสส จำกัด
9. บริษัท บีเอฟเอส คาร์โก้ ดีเอ็มเค จำกัด
10. บริษัท กูร์เมท์ พรีเม่ จำกัด
11. บริษัท ครีวการบินกรุงเทพเชียงใหม่ จำกัด
12. บริษัท มอร์แดนฟรี จำกัด
13. บริษัท บางกอกแอร์ เอวิเอชั่น เทรนนิ่ง เซ็นเตอร์ จำกัด
14. บริษัท ครีวการบินกรุงเทพดอนเมือง จำกัด

**บริษัทร่วม**

15. บริษัท ดับบลิวเอฟเอสทีจีคาร์โก้ จำกัด
16. บริษัท อู่ตะเภา อินเตอร์เนชั่นแนล เอวิเอชั่น จำกัด

**บริษัทที่เกี่ยวข้อง**

17. 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 สีตกะดิน													/	
14. นายนิจพัฒน์ ปิยะพันธ์	/													
15. นางจันทร์ทิพย์ ทองกันยา	/													
16. นายสจ๊วต เจมส์ ซินแคลร์			//					//	//					
17. นายแบร์รี 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 ถิ่นทศิลป์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายตรวจสอบภายใน	55	- บัณฑิตบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - ปริญญาโท บริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์	2561-ปัจจุบัน	- รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายตรวจสอบภายใน	- บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
			2560-2561	- รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ประจำสำนักผู้อำนวยการใหญ่	- บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
			2544-2560	- ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ	- บริษัท พรีเมียร์อินเตอร์ลิซซิ่ง จำกัด
2. นายสุมิตร ฤทธิพิศ <sup>(1)</sup> ผู้เชี่ยวชาญอาวุโสงานบริหารความเสี่ยง และตรวจสอบภายในระบบสารสนเทศ	56	- ปริญญาตรี วิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาสถิติ-คอมพิวเตอร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง - Mini MBA คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	2562-2563	- ผู้เชี่ยวชาญอาวุโสงานบริหารความเสี่ยงและตรวจสอบภายใน ระบบสารสนเทศ	- บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
			2558-2562	- ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายในและกำกับดูแล การปฏิบัติตาม	- บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
			2556-2558	- นักวิจัยกลยุทธ์	- บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
			2551-2556	- ผู้อำนวยการฝ่ายสารสนเทศ	- บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
			2541-2550	- ผู้จัดการส่วนพัฒนาระบบ	- บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
			2537-2540	- เจ้าหน้าที่วิเคราะห์ระบบ	- บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
			2534-2536	- เจ้าหน้าที่พัฒนาโปรแกรม	- Automation Workgroup Co.Ltd.
			2531-2533	- เจ้าหน้าที่วิเคราะห์ระบบ	- บริษัท มานูจอร์จเอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด
3. นางสาว อัจฉริยา ปาลกะวงษ์ ณ อยุธยา ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน	36	- ปริญญาตรี บัญชี มหาวิทยาลัยราชชมงคลกรุงเทพ - ปริญญาโท จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการ	2563-ปัจจุบัน	- ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน	- บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
			2556-2563	- ผู้จัดการส่วนตรวจสอบภายใน	- บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
			2555-2556	- ผู้ตรวจสอบภายในอาวุโส	- บริษัท โกลเด้น แลนด์ เรสซิเดนซ์ จำกัด
			2553-2555	- ผู้ตรวจสอบภายใน	- บริษัท แคนาดอล กรุ๊ป จำกัด
			2549-2553	- ผู้ช่วยผู้ตรวจสอบบัญชี	- บริษัท ไพร์ซวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอบีเอส จำกัด

ชื่อ-นามสกุล / ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	ประสบการณ์ทำงาน		
			ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
4. นายสุชาติ เรืองคุณารมย์ ผู้จัดการ ส่วนตรวจสอบระบบสารสนเทศภายใน	46	- ปริญญาตรี สาขาเคมี คณะวิทยาศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	2561-ปัจจุบัน	-ผู้จัดการ-ส่วนตรวจสอบระบบสารสนเทศภายใน	-บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
		- ปริญญาโท สาขาวิทยาศาสตร์คอมพิวเตอร์ คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	2560-2560	-ผู้จัดการ-ส่วนบริการทางธุรกิจ	-บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
		- Mini MBA คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	2559-2560	-ผู้จัดการ-ส่วนพันธมิตรและพัฒนาธุรกิจ	-บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
		- Digital Marketing Certificate Program มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์	2554-2558	-นักวิเคราะห์ธุรกิจ-สายการพาณิชย์ (ระดับจัดการ)	-บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
			2554-2554	-นักวิเคราะห์ธุรกิจ-ระบบผู้บริหาร (ระดับจัดการ)	-บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
			2548-2553	-ผู้จัดการ-ส่วนวิเคราะห์ระบบ	-บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
			2544-2547	-ผู้ช่วยผู้จัดการ-ส่วนพัฒนาระบบ	-บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
			2543-2543	-นักวิเคราะห์ระบบอาวุโส	-บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
	2542-2542	-นักวิเคราะห์ระบบ	-บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)		
	2541-2542	-วิศวกรคอมพิวเตอร์	-บริษัท เจเอ็มพี คอนซัลแทนท์ (ประเทศไทย) จำกัด		
	2540-2541	-นักพัฒนาระบบ	-บริษัท ไอบีเอ็ม (ประเทศไทย) จำกัด		
5. นางสาวชานดา ลิ้มมหาสุคน ผู้ตรวจสอบภายใน	30	- ปริญญาตรี บริหารธุรกิจบัณฑิต (บัญชีบริหาร) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์	2561-ปัจจุบัน	-ผู้ตรวจสอบภายใน	-บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
			2556-2560	-ผู้ช่วยผู้ตรวจสอบบัญชีอาวุโส	-บริษัท เคพีเอ็มจี ภูมิภาค สอนบัญชี จำกัด
6. นางสาวปัฐมพร สมสกุล <sup>(2)</sup> ผู้ตรวจสอบภายใน	29	- ปริญญาตรี วิทยาศาสตร์บัณฑิต (สาธารณสุขศาสตร์) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์	2561-2563	-ผู้ตรวจสอบภายใน	-บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
		- ปริญญาโท วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต (การกำกับดูแลกิจการ(จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	2557-2561	-วิศวกรความปลอดภัย	-บริษัท ทีทีซีแอล จำกัด (มหาชน)
7. นายทศพร สมบูรณ์พรทวี <sup>(3)</sup> ผู้ตรวจสอบภายใน	29	- ปริญญาตรี บัณฑิตบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ	2561-2563	-ตรวจสอบภายใน	-บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
			2557-2561	-ผู้ช่วยผู้ตรวจสอบบัญชีอาวุโส	-บริษัท เคพีเอ็มจี ภูมิภาค สอนบัญชี จำกัด

ชื่อ-นามสกุล / ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	ประสบการณ์ทำงาน		
			ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
8. นายอรรถวิทย์ วงศ์สิทธิธารจารย์	28	- ปริญญาตรี บัญชี และการเงินบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์	2563-ปัจจุบัน	-ผู้ตรวจสอบภายใน	-บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
			2562-2563	-ผู้ช่วยผู้ตรวจสอบบัญชี	-บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด
			2561-2562	-ผู้ตรวจสอบภายใน	-บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด(มหาชน)

หมายเหตุ: (1) นายสุมิตร ฤทธิพิศ ลาออกจากบริษัท โดยมีผลวันที่ 1 สิงหาคม 2563

(2) นางสาวปัฐมพร สมสกุล ลาออกจากบริษัท โดยมีผลวันที่ 15 เมษายน 2563

(3) นายทศพร สมบูรณ์พรทวี ลาออกจากบริษัท โดยมีผลวันที่ 1 สิงหาคม 2563

บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

---

เอกสารแนบ 4

รายละเอียดเกี่ยวกับรายการประเมินทรัพย์สิน

-ไม่มี-



บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

---

เอกสารแนบ 5

รายละเอียดอื่นๆ

-ไม่มี-