

**3 การประกอบธุรกิจของแต่ละสายผลิตภัณฑ์****3.1 ลักษณะผลิตภัณฑ์หรือบริการ**

ผลิตภัณฑ์หรือบริการของบริษัทฯ สามารถแบ่งออกเป็นธุรกิจหลักและกลุ่มธุรกิจ ดังนี้

**3.1.1 ธุรกิจสายการบิน****3.1.1.1 การบริการขนส่งผู้โดยสาร**

การให้บริการขนส่งผู้โดยสารของบริษัทฯ ประกอบด้วย การให้บริการเที่ยวบินแบบประจำ และการให้บริการเที่ยวบินเช่าเหมาลำ ทั้งนี้ รายได้จากการให้บริการขนส่งผู้โดยสาร คิดเป็นมูลค่าประมาณร้อยละ 88.4 ร้อยละ 83.2 และร้อยละ 83.9 ของรายได้ทั้งหมดของบริษัทฯ ในปี 2553 ปี 2554 และปี 2555 ตามลำดับ

**(1) การให้บริการเที่ยวบินแบบประจำ**

บริษัทฯ ให้บริการเที่ยวบินแบบประจำโดยเป็นการให้บริการแบบเต็มรูปแบบ โดยมุ่งเน้นการให้บริการระดับพรีเมียมแก่กลุ่มผู้โดยสารที่ใช้บริการสายการบินเพื่อการท่องเที่ยวและเพื่อวัตถุประสงค์ทางธุรกิจ โดยการให้บริการเที่ยวบินแบบประจำ นั้นโดยประมาณคิดเป็นมูลค่าร้อยละ 85.54 ร้อยละ 82.46 และร้อยละ 83.62 ของรายได้รวมของบริษัทฯ ในปี 2553 ปี 2554 และปี 2555 ตามลำดับ

ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่มีรายได้จากลูกค้ารายใดในสัดส่วนเกินกว่าร้อยละ 10 ของรายได้รวมของบริษัทฯ ในปี 2553 ปี 2554 หรือ ปี 2555 สำหรับรายละเอียดรายได้ที่เกิดจากการขายบัตรโดยสาร โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน”

**(2) เครือข่ายเส้นทางบิน**

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 เครือข่ายเส้นทางบินของบริษัทฯ ครอบคลุมจุดหมายปลายทาง 19 แห่ง (ไม่รวมถึงกรุงเทพมหานคร) ใน 10 ประเทศ (รวมถึงประเทศไทย) โดยได้ให้บริการเที่ยวบินสัปดาห์ละ 990 เที่ยวบิน นอกจากนี้ ด้วยความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Sharing) ทำให้ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 เครือข่ายเส้นทางบินของบริษัทฯ ได้ขยายครอบคลุมจุดหมายปลายทางอีก 8 แห่ง ใน 4 ประเทศ (ไม่รวมถึงประเทศไทย)

บริษัทฯ เน้นให้บริการเส้นทางบินระยะใกล้ไปยังสนามบินที่อยู่ใกล้เคียงกับบริเวณที่เป็นจุดหมายปลายทางของแหล่งท่องเที่ยวและแหล่งวัฒนธรรมที่สำคัญ ซึ่งโดยปกติอยู่ในรัศมีไม่เกิน 3,120 กิโลเมตร และระยะเวลาของเที่ยวบินไม่เกิน 5 ชั่วโมง ด้วยความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Sharing) และความร่วมมือกับสายการบินอื่น ส่งผลให้ บริษัทฯ สามารถเข้าถึงผู้โดยสารจากจุดหมายปลายทางอื่นๆ ทั้งในภูมิภาคยุโรป ญี่ปุ่น และจีน

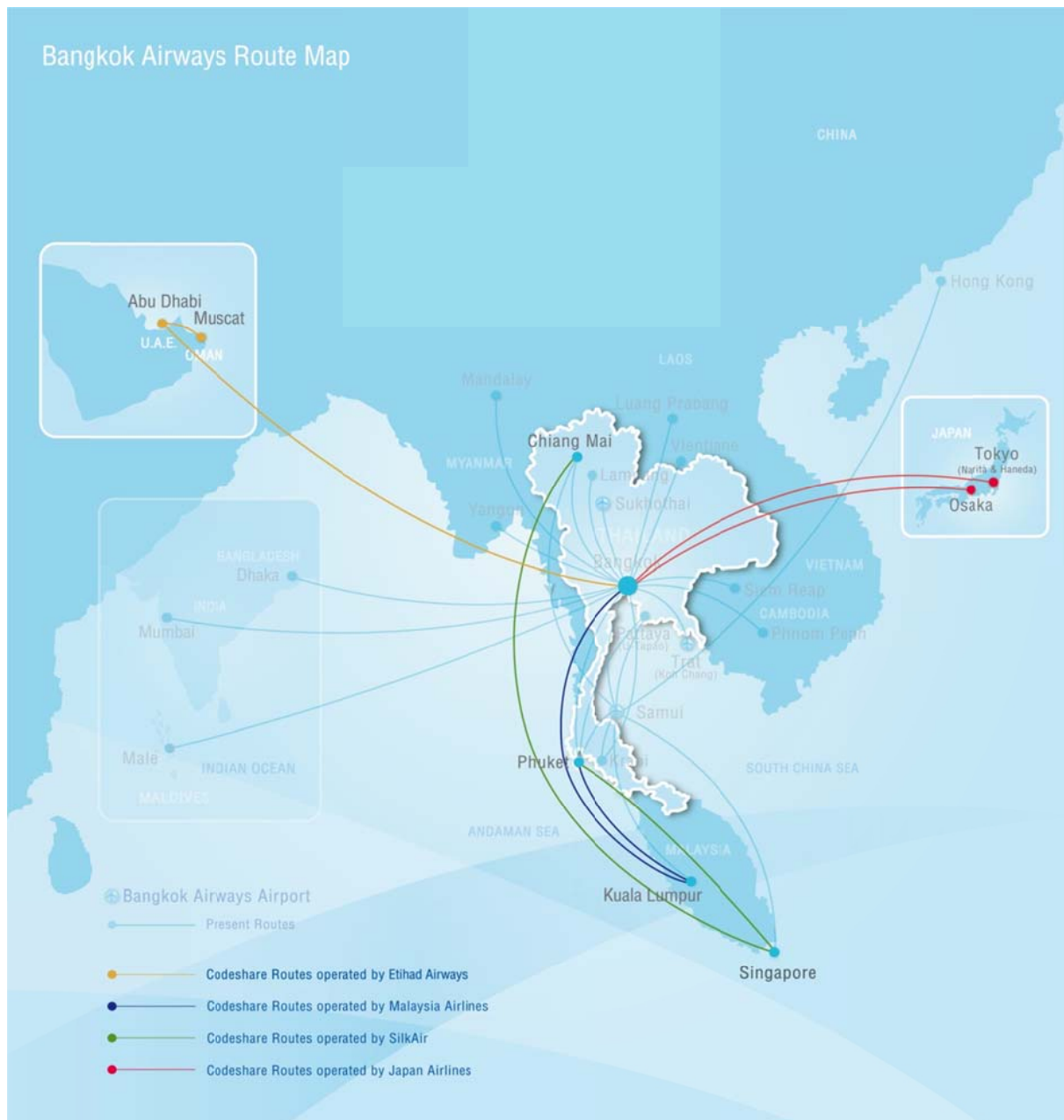
(ก) เครือข่ายเส้นทางบินของบริษัทฯ ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ

แผนที่ดังต่อไปนี้ แสดงถึงเครือข่ายเส้นทางบินของบริษัทฯ ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556



(ข) เครือข่ายเส้นทางบินส่วนขยายของบริษัทฯ ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ

แผนที่ดังต่อไปนี้ แสดงถึงเครือข่ายเส้นทางบินของบริษัทฯ ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 ที่ขยายครอบคลุมออกไป อันเป็นผลมาจากความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Sharing)



ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 เครือข่ายเส้นทางบินของบริษัทฯ ครอบคลุมจุดหมายปลายทางภายในประเทศแบบประจำจำนวน 8 แห่ง (ไม่รวมถึงกรุงเทพมหานคร) และจุดหมายปลายทางแบบประจำระหว่างประเทศ 11 แห่ง โดยให้บริการเที่ยวบินภายในประเทศแบบประจำสัปดาห์ละ 686 เที่ยวบินและให้บริการเที่ยวบินระหว่างประเทศแบบประจำสัปดาห์ละ 304 เที่ยวบิน

(ค) ตารางการบินในปัจจุบันและตารางการบินสำหรับเส้นทางบินที่บริษัทฯ มีแผนจะเพิ่มหรือลดจำนวนเที่ยวบิน หรือเปิดเส้นทางใหม่ หรือยกเลิกบางเส้นทางบิน ภายในสิ้นปี 2556

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 ตารางการบินในปัจจุบันและตารางการบินสำหรับเส้นทางบินในส่วนของเครือข่ายเส้นทางบินของบริษัทฯ ที่บริษัทฯ มีแผนจะเพิ่มหรือลดจำนวนเที่ยวบิน หรือเปิดเส้นทางใหม่ หรือยกเลิกบางเส้นทางบิน ภายในสิ้นปี 2556 มีรายละเอียดโดยสรุปดังต่อไปนี้ (จำนวนเที่ยวบินที่สามารถให้บริการได้จริง ขึ้นอยู่กับกาได้รับอนุญาตจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในอนาคต)

แบบเครื่องบิน ที่ใช้	ตารางการบิน ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556		ตารางบินตามที่วางแผนไว้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556	
	วันที่เริ่มให้บริการ	จำนวน เที่ยวบินไป กลับต่อ สัปดาห์	วันที่คาดว่าจะเริ่ม <sup>(1)</sup> หรือ เพิ่มการ ให้บริการ	จำนวน เที่ยวบินไปกลับ ที่คาดว่าจะ เพิ่มขึ้นต่อ สัปดาห์
<b>เส้นทางบินในประเทศ:</b>				
กรุงเทพฯ—เชียงใหม่ (เที่ยวเดียว).....	ตุลาคม 2544	42	-	-
เชียงใหม่—กรุงเทพฯ (เที่ยวเดียว)	ตุลาคม 2544	35	ธันวาคม 2556	7
กรุงเทพฯ—สุโขทัย (ไปกลับ).....	เมษายน 2539	28	-	-
เชียงใหม่—เกาะสมุย (เที่ยวเดียว).....	พฤษภาคม 2548	7	-	-
กรุงเทพฯ—ตราด (ไป-กลับ).....	เมษายน 2546	42	-	-
ภูเก็ต—อุตะเถา (ไป-กลับ) .....	มีนาคม 2547	14	-	-
อุตะเถา—เกาะสมุย (ไป-กลับ).....	เมษายน 2536	14	-	-
กรุงเทพฯ-เกาะสมุย (ไป-กลับ).....	เมษายน 2532	266	-	-
เกาะสมุย—กระบี่ (ไป-กลับ).....	ตุลาคม 2550	14	-	-
กรุงเทพฯ—ภูเก็ต (ไป-กลับ) .....	พฤศจิกายน 2545	98	-	-
เกาะสมุย—ภูเก็ต (ไป-กลับ).....	ตุลาคม 2532	70	-	-
กรุงเทพฯ—ลำปาง (ไป-กลับ).....	มีนาคม 2555	28	-	-
เกาะสมุย—เชียงใหม่ (เที่ยวเดียว).....	-	-	ธันวาคม 2556	7
กรุงเทพฯ—กระบี่ (ไป-กลับ).....	-	-	เมษายน 2556	14
กรุงเทพฯ—อุดรธานี .....	-	-	ตุลาคม 2556	28
รวม.....		686		49
<b>เส้นทางบินระหว่างประเทศ:</b>				
กรุงเทพฯ—พนมเปญ (ไป-กลับ) .....	กันยายน 2540	56	-	-

กรุงเทพฯ—เสียมราฐ (ไป-กลับ).....	มกราคม 2541	70	-	-
กรุงเทพฯ—หลวงพระบาง (ไป-กลับ).....	ตุลาคม 2545	28 <sup>(2)</sup>	-	-
กรุงเทพฯ—ย่างกุ้ง (ไป-กลับ).....	เมษายน 2547	42	-	7
เกาะสมุย—ฮ่องกง (ไป-กลับ).....	เมษายน 2548	28	-	-
เกาะสมุย—สิงคโปร์ (ไป-กลับ).....	มีนาคม 2540	14	-	-
กรุงเทพฯ—มัลดีฟส์ (ไป-กลับ).....	ตุลาคม 2547	10	-	-
กรุงเทพฯ—ชากา (ไป-กลับ).....	มีนาคม 2554	14	-	-
กรุงเทพฯ—มุมไบ (ไป-กลับ).....	มีนาคม 2554	14	-	-
เกาะสมุย—กัวลาลัมเปอร์ (ไป-กลับ).....	มีนาคม 2555	14	-	-
กรุงเทพฯ—เวียงจันทน์.....	พฤศจิกายน 2555	14	-	-
กรุงเทพฯ—มันซะเลย์.....	-	-	กันยายน 2556	14
รวม.....		304		28
รวมทั้งสิ้น.....		990		77

(1) อาจมีการเปลี่ยนแปลง ขึ้นอยู่กับการอนุญาตจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

(2) จะมีการลดจำนวนเที่ยวบินไปกลับเป็น 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ โดยเริ่ม ณ วันที่ 13 พฤษภาคม 2556

(ง) ตารางสรุปเที่ยวบินของเครือข่ายเส้นทางบินของบริษัทฯ ซึ่งมีการทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Sharing)

การเข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Sharing) ทำให้บริษัทฯ เพิ่มอัตราการบินส่งผู้โดยสาร และเป็นผลให้รายได้จากการดำเนินการเพิ่มขึ้น เนื่องจากการเข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Sharing) จะช่วยอำนวยความสะดวกให้ผู้โดยสารซึ่งเดินทางจากจุดหมายปลายทางระหว่างประเทศโดยสายการบินอื่น สามารถเชื่อมต่อการเดินทางเข้ากับเครือข่ายเส้นทางบินของบริษัทฯ ได้ ทั้งนี้ ตารางดังต่อไปนี้ สรุปถึงเที่ยวบินของเครือข่ายเส้นทางบินของบริษัทฯ ซึ่งมีการทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Sharing) กับสายการบินอื่น ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 โดยสายการบินอื่นมากกว่าหนึ่งสายการบิน สามารถทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Sharing) ในเส้นทางบินเดียวกันของบริษัทฯ ได้

สายการบินพันธมิตรที่มีความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code-share Partners)

เส้นทางบินในประเทศ:	สายการบิน				สายการบิน
	แอร์เบอร์ลิน (Air Berlin)	แอร์ฟรานซ์ (Air France)	ฟินแอร์ (Finnair)	อีวีเอแอร์ (EVA Airways)	เอทิฮัดแอร์ เวย์ส (Ethihad Airways)
กรุงเทพฯ—เชียงใหม่.....	4	2	3	6	8
กรุงเทพฯ—สุโขทัย.....	-	-	-	-	-
เชียงใหม่—เกาะสมุย (เที่ยวเดียว).....	-	-	-	-	-
กรุงเทพฯ—ตราด.....	2	2	-	-	14
ภูเก็ต—อุตะเถา.....	-	-	-	-	-
อุตะเถา—เกาะสมุย.....	-	2	-	-	-
กรุงเทพฯ—เกาะสมุย.....	49	-	4	7	30
เกาะสมุย—กระบี่.....	-	-	-	-	2

กรุงเทพฯ—ภูเก็ต .....	14	2	3	9	13
ภูเก็ต—เกาะสมุย .....	10	-	-	-	10
กรุงเทพฯ—ลำปาง .....	-	-	-	-	-
เกาะสมุย—เชียงใหม่ (เที่ยวเดียว).....	-	-	-	-	-
กรุงเทพฯ—กระบี่ .....	-	-	-	-	-
กรุงเทพฯ—อุดรธานี .....	-	-	-	-	-
รวม.....	<u>79</u>	<u>8</u>	<u>10</u>	<u>22</u>	<u>63</u>

เส้นทางบินระหว่างประเทศ:

กรุงเทพฯ—พนมเปญ.....	3	2	-	-	5
กรุงเทพฯ—เสียมราฐ .....	-	-	-	-	-
กรุงเทพฯ—หลวงพระบาง .....	3	2	-	-	4
กรุงเทพฯ—ย่างกุ้ง.....	2	-	-	-	4
เกาะสมุย—ฮ่องกง.....	-	-	3	-	-
เกาะสมุย—สิงคโปร์.....	-	-	2	-	2
กรุงเทพฯ—มัลดีฟส์.....	-	-	-	-	-
กรุงเทพฯ—ธากา.....	-	-	-	-	-
กรุงเทพฯ—มุมไบ.....	-	-	-	-	-
เกาะสมุย—กัวลาลัมเปอร์.....	-	-	-	-	-
กรุงเทพฯ—เวียงจันทน์ .....	-	2	-	-	-
รวม.....	<u>8</u>	<u>6</u>	<u>5</u>	<u>-</u>	<u>15</u>
รวมทั้งสิ้น .....	<u>87</u>	<u>14</u>	<u>15</u>	<u>22</u>	<u>78</u>

สายการบินพันธมิตรที่มีความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code-share Partners)

	สายการบิน เจแปนแอร์ไลน์ (Japan Airlines)	สายการบินเคแอลเอ็ม รอยัลดัตช์แอร์ไลน์ (KLM Royal Dutch Airlines)	สายการบิน มาเลเซียแอร์ไลน์ (Malaysia Airlines)	สายการบินซิลค์แอร์ (Silk Air)
เส้นทางบินในประเทศ:				
กรุงเทพฯ—เชียงใหม่.....	4	2	4	-
กรุงเทพฯ—สุโขทัย.....	-	2	-	-
เชียงใหม่—เกาะสมุย (เที่ยวเดียว).....	-	-	-	1
กรุงเทพฯ—ตราด .....	-	2	-	-
ภูเก็ต—อุตะเภ.....	-	-	-	-
อุตะเภ—เกาะสมุย .....	-	-	-	-
กรุงเทพฯ—เกาะสมุย.....	5	2	8	-
เกาะสมุย—กระบี่.....	-	-	-	-
กรุงเทพฯ—ภูเก็ต .....	-	2	4	-

ภูเก็ต—เกาะสมุย .....	21	-	4	4
กรุงเทพฯ—ลำปาง .....	-	-	-	-
เกาะสมุย—เชียงใหม่ (เที่ยวเดียว).....	-	-	-	-
กรุงเทพฯ—กระบี่ .....	-	-	-	-
กรุงเทพฯ—อุดรธานี .....	-	-	-	-
รวม .....	<u>12</u>	<u>10</u>	<u>20</u>	<u>5</u>

**เส้นทางบินระหว่างประเทศ:**

กรุงเทพฯ—พนมเปญ .....	-	-	-	-
กรุงเทพฯ—เสียมราฐ .....	-	-	-	-
เกาะสมุย—กัวลาลัมเปอร์	-	-	2	-
กรุงเทพฯ—หลวงพระบาง .....	-	-	-	-
กรุงเทพฯ—ย่างกุ้ง.....	-	-	-	-
เกาะสมุย—ฮ่องกง.....	-	-	-	-
เกาะสมุย—สิงคโปร์.....	-	2	-	4
กรุงเทพฯ—มัลดีฟส์.....	-	-	-	-
กรุงเทพฯ—ชากา.....	-	-	-	-
กรุงเทพฯ—มুমไบ.....	-	-	-	-
กรุงเทพฯ—กัวลาลัมเปอร์.....	-	-	-	-
กรุงเทพฯ—เวียงจันทน์ .....	-	-	-	-
กรุงเทพฯ—มันจาเลย์ .....	-	-	-	-
รวม .....	<u>12</u>	<u>12</u>	<u>2</u>	<u>4</u>
รวมทั้งสิ้น .....	<u><u>12</u></u>	<u><u>12</u></u>	<u><u>22</u></u>	<u><u>9</u></u>

(จ) ตารางสรุปเที่ยวบินในเครือข่ายเส้นทางบินส่วนขยายของบริษัทฯ

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 เครือข่ายเส้นทางบินส่วนขยายของบริษัทฯ ได้เพิ่มจุดหมายปลายทางระหว่างประเทศแบบประจำอีก 10 แห่ง และเที่ยวบินระหว่างประเทศแบบประจำอีก 102 เที่ยวบิน ต่อสัปดาห์ บนเครือข่ายเส้นทางบินของบริษัท โพรคพิการรายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ-“ความร่วมมือกับสายการบินอื่น”

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 ตารางการบินในปัจจุบันและตารางการบินสำหรับเส้นทางบินในส่วนของเครือข่ายส่วนขยายของบริษัทฯ ที่บริษัทฯ มีแผนจะเพิ่มหรือลดจำนวนเที่ยวบิน หรือเปิดเส้นทางใหม่ หรือยกเลิกบางเส้นทางบิน ภายในสิ้นปี 2556 มีรายละเอียดโดยสรุปดังต่อไปนี้

ตารางบิน ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556		ตารางบินตามที่วางแผนไว้ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556			
			จำนวนเที่ยวบินไป	จำนวนเที่ยวบินไป	
		วันที่คาดว่าจะเริ่มหรือเพิ่มการให้บริการ หรือ	กลับที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นหรือ (ยกเลิก)		
วันที่เริ่มให้บริการ	จำนวนเที่ยวบินไปกลับต่อสัปดาห์	ยกเลิกการให้บริการ	ต่อสัปดาห์	สายการบินที่ให้บริการ <sup>(1)</sup>	
<b>เส้นทางบินระหว่างประเทศ:</b>					
กรุงเทพฯ—อาบูดาบี.....	ตุลาคม 2555	21	-	-	เอทิฮัดแอร์เวย์ส
อาบูดาบี—มัสกัต.....	ตุลาคม 2555	14	-	-	เอทิฮัดแอร์เวย์ส
กรุงเทพฯ—นาริตะ.....	ธันวาคม 2555	14	-	-	เจแปนแอร์ไลน์
กรุงเทพฯ—ฮานดะ.....	ธันวาคม 2555	7	-	-	เจแปนแอร์ไลน์
กรุงเทพฯ—โอซาก้า.....	ธันวาคม 2555	7	-	-	เจแปนแอร์ไลน์
กรุงเทพฯ—กัวลาลัมเปอร์.....	ตุลาคม 2555	28	-	-	มาเลเซียแอร์ไลน์
กัวลาลัมเปอร์—ภูเก็ต.....	ตุลาคม 2555	14	-	-	มาเลเซียแอร์ไลน์
สิงคโปร์—ภูเก็ต.....	ตุลาคม 2555	35	-	-	ซิลค์แอร์
สิงคโปร์—เชียงใหม่.....	ตุลาคม 2555	14	-	-	ซิลค์แอร์
รวมทั้งสิ้น.....		161			

(1) สายการบินที่ให้บริการในเส้นทางบินข้างต้นซึ่งบริษัทฯ ได้เข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Sharing)

(3) ความร่วมมือกับสายการบินอื่น

(ก) ความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Sharing)

บริษัทฯ ประสบความสำเร็จในการเข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Sharing) กับสายการบินอื่นหลายสายการบิน ซึ่งรวมถึงสายการบินเอทิฮัดแอร์เวย์ส สายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ สายการบินฟินแอร์ สายการบินเคแอลเอ็ม รอยัลดัตช์แอร์ไลน์ สายการบินแอร์ฟรานซ์ สายการบินซิลค์แอร์ สายการบินอีวีเอแอร์ สายการบินแอร์เบอร์ลิน และสายการบินเจแปนแอร์ไลน์ นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้เข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Sharing) กับการบินไทย ซึ่งในปัจจุบันไม่มีเส้นทางบินที่มีเที่ยวบินร่วมกัน แต่ในขณะนี้อยู่ระหว่างการเจรจาเพื่อกำหนดเที่ยวบินร่วมกันอีกครั้ง นอกจากนี้



บริษัทฯ กำลังดำเนินการเจรจาเข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Sharing) กับสายการบินหลักอื่นๆ ในทวีปเอเชีย ยุโรป และออสเตรเลีย เพื่อที่จะขยายเครือข่ายเส้นทางบินในปี 2556

โดยปกติ บริษัทฯ จะทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Sharing) กับสายการบินอื่น ซึ่งจะช่วยให้เพิ่มปริมาณผู้โดยสารในเครือข่ายเส้นทางบินของบริษัทฯ หรือช่วยขยายเครือข่ายเส้นทางบินให้ครอบคลุมจุดหมายปลายทางที่บริษัทฯ ต้องการ ทั้งนี้การเข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Sharing) ช่วยให้บริษัทฯ สามารถเข้าถึงและเชื่อมต่อผู้โดยสารที่เดินทางโดยสายการบินอื่นจากจุดหมายปลายทางนานาชาติทั้งในภูมิภาคยุโรป เอเชียใต้ ตะวันออกกลาง ญี่ปุ่น จีน และประเทศอื่นๆ

ความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Sharing) และทำให้บริษัทฯ สามารถขยายการบริการไปยังตลาดระหว่างประเทศ และให้บริการผู้โดยสารระหว่างประเทศได้มากขึ้นโดยไม่ต้องทำการบินในเที่ยวบินระหว่างประเทศและลงทุนในเส้นทางบินระยะไกล และบริษัทฯ เชื่อว่าการทำความตกลงในลักษณะดังกล่าวเป็นวิธีการที่ช่วยให้บริษัทฯ สามารถบริหารต้นทุนได้ดีขึ้นในการที่จะขยายขอบเขตการให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสร้างภาพลักษณ์ของบริษัทฯ ในตลาดระหว่างประเทศให้ดีขึ้น

ทั้งนี้ โดยผ่านศูนย์ปฏิบัติการการบินของบริษัทฯ ที่สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินสมุย บริษัทฯ สามารถให้บริการในการเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารจากสายการบินอื่นที่มีความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Sharing) ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และให้บริการเชื่อมต่อเที่ยวบินแก่ผู้โดยสารเหล่านั้นไปยังจุดหมายปลายทางภายในประเทศและในภูมิภาคซึ่งอยู่ในเครือข่ายเส้นทางบินของบริษัทฯ

นอกจากนี้ การทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Sharing) ทำให้บริษัทฯ สามารถขยายเครือข่ายเส้นทางบินครอบคลุมออกไป โดย ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 ความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Sharing) ได้ช่วยขยายเครือข่ายเส้นทางบินของบริษัทฯ ให้ครอบคลุมจุดหมายปลายทาง 8 แห่งใน 4 ประเทศ (ไม่รวมประเทศไทย) และบริษัทฯ ยังมีแผนที่จะขยายเครือข่ายเส้นทางบินของบริษัทฯ ให้ครอบคลุมจุดหมายปลายทางอีก 8 แห่งใน 5 ประเทศ (ไม่รวมประเทศไทย) นอกจากนี้ ความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Sharing) ยังช่วยให้บริษัทฯ สามารถขยายเครือข่ายเส้นทางบินของบริษัทฯ เพื่อให้บริการในจุดหมายปลายทางที่สำคัญอื่นๆ ที่บริษัทฯ ไม่สามารถให้บริการได้เอง เนื่องจากมีปริมาณผู้โดยสารใช้บริการน้อย

#### (ง) ความตกลงรับขนส่งผู้โดยสารระหว่างสายการบิน (Interline Cooperation Agreement)

ความตกลงรับขนส่งผู้โดยสารระหว่างสายการบินคือ การทำความตกลงด้านการตลาดซึ่งเป็นไปตามระเบียบของ IATA โดยสายการบินคู่สัญญาจะยอมรับบัตรโดยสาร ใบตราส่ง และเอกสารการเดินทางอื่นๆ ที่ออกโดยสายการบินคู่สัญญาอีกฝ่ายที่เข้าทำความตกลงด้วย

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 บริษัทฯ ได้ทำความตกลงรับขนส่งผู้โดยสารระหว่างสายการบิน (Interline) กับสายการบินอื่นมากกว่า 70 สายการบิน ซึ่งรวมถึงสายการบินตามความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Sharing) ทั้งหมด นอกจากสายการบินพันธมิตรตามความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Sharing) บริษัทฯ ได้ทำความตกลงรับขนส่งผู้โดยสารระหว่างสายการบิน (Interline) กับสายการบินกาตาร์แอร์เวย์ สายการบินแอล อัล อิสราเอลแอร์ไลน์ สายการบินออสเตรเลียแอร์ไลน์ และสายการบินออล นิปปอน แอร์เวย์

นอกจากนี้บริษัทฯ ได้เข้าเป็นสมาชิกของสำนักหักบัญชีของ IATA (IATA Clearing House) ซึ่งช่วยอำนวยความสะดวกในการหักทอนบัญชีที่เกิดจากตามความตกลงรับขนส่งผู้โดยสารระหว่างสายการบิน (Interline) ระหว่างสายการบิน

สมาชิก ทั้งนี้ ความตกลงรับขนผู้โดยสารระหว่างสายการบินนั้นอาจอยู่ในรูปแบบการขายบัตรโดยสารหรือการให้บริการพื้นที่ระวางสินค้าบนเที่ยวบิน ทั้งนี้ การชำระเงินตามความตกลงรับขนผู้โดยสารระหว่างสายการบินจะต้องทำตามกฎระเบียบของ IATA ซึ่งใช้บังคับกับทุกสายการบินสมาชิก

#### (4) สิทธิการบินและการเปิดเส้นทางบินใหม่

สายการบินต้องได้รับสิทธิการบินเพื่อดำเนินการบริการขนส่งผู้โดยสารภายในประเทศและระหว่างประเทศ และต้องได้รับการจัดสรรเวลาเข้าออกของเครื่องบิน ณ สนามบินนั้นๆ ซึ่งกำหนดเวลาดังกล่าวจะสอดคล้องกับขีดความสามารถในการรองรับการให้บริการของสนามบิน และความสามารถในการใช้สนามบินตามวันและเวลาที่กำหนดไว้ โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ“กฎหมายและกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย” สำหรับรายละเอียดเพิ่มเติม

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 บริษัทฯ ได้รับสิทธิการบินในเส้นทางบินทุกเส้นทางที่บริษัทฯ ดำเนินการในปัจจุบัน รวมถึงเส้นทางบินใหม่อีกหนึ่งเส้นทางที่บริษัทฯ ได้เริ่มขายบัตรโดยสารแล้ว แต่ ณ วันที่ของเอกสารฉบับนี้ บริษัทฯ ยังไม่ได้เริ่มให้บริการการบิน อย่างไรก็ตาม สิทธิการบินในประเทศใดๆ ที่ให้แก่สายการบินต่างๆ อาจถูกเพิกถอนโดยรัฐบาลของประเทศนั้น นอกจากนี้ กำหนดเวลาการใช้สนามบิน อาจส่งผลกระทบต่อความสามารถของบริษัทฯ ในการเพิ่มจำนวนเที่ยวบินไปยังจุดหมายปลายทางในปัจจุบันและการเปิดให้บริการเส้นทางบินใหม่

บริษัทฯ ต้องได้รับอนุมัติจากกระทรวงคมนาคมในการเปิดให้บริการเส้นทางบินภายในประเทศเส้นทางใหม่ ซึ่งบริษัทฯ จะยื่นขออนุญาตผ่านกรมการบินพลเรือน นอกจากนี้ ในการเพิ่มจำนวนเที่ยวบินภายในประเทศที่มีอยู่ บริษัทฯ จำเป็นต้องได้รับอนุญาตจากกรมการบินพลเรือนเช่นกัน

ในส่วนของเส้นทางบินระหว่างประเทศนั้น บริษัทฯ ต้องยื่นขออนุญาตต่อกรมการบินพลเรือนเพื่อขอเป็นสายการบินของประเทศไทยภายใต้ข้อตกลงแบบทวิภาคีที่เกี่ยวข้องระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลต่างประเทศที่บริษัทฯ ประสงค์จะเปิดให้บริการเส้นทางบิน ก่อนที่จะยื่นขออนุญาตกับหน่วยงานที่มีหน้าที่กำกับดูแลในประเทศดังกล่าว นอกจากนี้ ปฏิญญาว่าด้วยความร่วมมือในอาเซียน ฉบับที่ 2 (Bali Concord II) มีเป้าหมายที่จะจัดตั้งประชาคมอาเซียนที่สมบูรณ์ โดยมุ่งเน้นให้ความสำคัญกับการเดินทางทางอากาศและการท่องเที่ยว ทั้งนี้ ภายใต้ความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยบริการเดินอากาศ (ASEAN Multilateral Agreement on Air Services) มีการคาดหมายว่าประเทศสมาชิกอาเซียนจะเข้าทำพิธีสารระหว่างกัน เพื่อดำเนินการ “เปิดน่านฟ้าเสรี” ซึ่งครอบคลุมเที่ยวบินทั้งหมดระหว่างเมืองหลวงทุกแห่งในภูมิภาคอาเซียน ซึ่งสอดคล้องกับปฏิญญาว่าด้วยความร่วมมือในอาเซียน ฉบับที่ 2 (Bali Concord II) โดยจะมีผลบังคับใช้ภายในปี 2558

ประเทศไทยได้ลงนามข้อตกลง “เปิดน่านฟ้าเสรี” กับประเทศที่บริษัทฯ มีการให้บริการเที่ยวบินไปถึง ซึ่งได้แก่ สิงคโปร์ มาเลเซีย กัมพูชา ลาว พม่า นอกจากนี้ประเทศไทยยังได้ลงนามข้อตกลง “เปิดน่านฟ้าเสรี” กับเวียดนาม อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ และบรูไน

ในการพิจารณาเปิดให้บริการเส้นทางบินใหม่ในเครือข่ายเส้นทางบิน บริษัทฯ จะพิจารณาปัจจัยต่างๆ เช่น ศักยภาพในการเพิ่มอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (load factor) การเชื่อมต่อเครือข่ายเพื่อสนับสนุนเครือข่ายของบริษัทฯ ความหนาแน่นของประชากรและอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ต้นทางและจุดหมายปลายทาง ภาวะการแข่งขันทั้งในปัจจุบันและในอนาคต ค่าธรรมเนียมสนามบิน สิทธิการบิน และระยะทางบิน นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้ทำการวิจัยการตลาดและวิเคราะห์เชิงปริมาณเกี่ยวกับการตอบรับของลูกค้า และทำการสำรวจเพื่อทราบความต้องการของลูกค้า พฤติกรรมและ

ลักษณะการเดินทางของลูกค้านักบินของบริษัทฯ และลูกค้านักบินคู่แข่ง บริษัทฯ ใช้ข้อมูลเหล่านี้เพื่อสนับสนุนการวิเคราะห์ในการเปิดเส้นทางบินใหม่และเพื่อที่จะทำให้เส้นทางบินใหม่สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้ ซึ่งกระบวนการพิจารณาการเปิดเส้นทางบินใหม่โดยปกติใช้เวลา 3 เดือน และเส้นทางบินใหม่จะได้รับการอนุมัติโดยคณะกรรมการของบริษัทฯ ในการพิจารณาอนุมัติแผนการประจำปีของบริษัทฯ โดยหากเส้นทางบินใหม่ไม่สามารถทำกำไรได้หลังจากช่วงทดลองดำเนินการระหว่าง 12-36 เดือน บริษัทฯ จะพิจารณาถึงมาตรการใดๆ ที่เป็นไปได้ในการแก้ไขปรับปรุง ก่อนที่จะดำเนินการลดจำนวนเส้นทางบินหรือยกเลิกเส้นทางบินนั้น ยกตัวอย่างเช่น การยกเลิกเส้นทางบินไปกลับยังเมืองบังกาลอร์ในประเทศอินเดียใน ตุลาคม 2555 เนื่องจากเส้นทางบินดังกล่าวไม่สามารถทำกำไรได้ตั้งแต่เริ่มดำเนินการในเดือนกันยายน 2554 เนื่องจากมีปริมาณผู้โดยสารใช้บริการไม่เพียงพอ

#### (5) ผลการดำเนินงานของธุรกิจบริการขนส่งผู้โดยสารโดยเที่ยวบินแบบประจำ

ตารางดังต่อไปนี้ แสดงข้อมูลบางส่วนโดยสรุป เกี่ยวกับผลการดำเนินงานของธุรกิจการให้บริการขนส่งผู้โดยสารโดยเที่ยวบินแบบประจำของบริษัทฯ สำหรับระยะเวลาที่ระบุไว้

	รอบปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม		
	2553	2554	2555
รายได้จากการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำ (ล้านบาท) <sup>(1)</sup>	10,149.4	11,780.7	14,848.1
เส้นทางบินภายในประเทศ .....	6,560.1	7,565.6	9,222.4
เส้นทางบินระหว่างประเทศ .....	3,589.3	4,215.1	5,625.7
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กม.) <sup>(2)</sup>	2,270.6	2,901.5	3,587.0
เส้นทางบินภายในประเทศ .....	1,473.8	1,599.6	1,856.2
เส้นทางบินระหว่างประเทศ .....	796.9	1,301.9	1,730.8
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กม.) <sup>(2)</sup> ....	1,511.6	1,957.9	2,410.5
เส้นทางบินภายในประเทศ .....	1,034.7	1,206.0	1,399.6
เส้นทางบินระหว่างประเทศ .....	476.9	751.8	1,011.0
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร <sup>(1)</sup> .....	66.6	67.5	67.2
เส้นทางบินภายในประเทศ .....	70.2	75.4	75.4
เส้นทางบินระหว่างประเทศ .....	59.8	57.8	58.4
จำนวนผู้โดยสารที่ขนส่ง (พันคน) <sup>(2)</sup> .....	2,651	3,109	3,631
เส้นทางบินภายในประเทศ .....	2,031	2,341	2,672
เส้นทางบินระหว่างประเทศ .....	620	768	959
จำนวนที่นั่งทั้งหมด (ล้านที่นั่ง).....	4.0	4.5	5.2
เส้นทางบินภายในประเทศ .....	2.9	3.2	3.6
เส้นทางบินระหว่างประเทศ .....	1.1	1.4	1.6
ระยะทางบิน โดยเฉลี่ย (กิโลเมตร) <sup>(2)</sup> .....	20,005,489	25,154,973	30,093,807
ระยะทางบิน (ล้านกิโลเมตร) <sup>(2)</sup> .....	20.0	25.2	30.1
การใช้เครื่องบิน			
(จำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบิน) <sup>(3)</sup> .....	8.1	9.6	10.1
แอร์บัสเอ320 .....	8.3	9.8	10.8
แอร์บัสเอ319 .....	9.2	10.3	10.3
เอทีอาร์เอ72-500.....	7.1	8.4	8.9

รายได้ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (บาท).....	4.8	4.7	4.9
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (บาท)..	4.5	4.4	4.3
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร ไม่รวมต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง (บาท) .....	3.7	3.4	3.2
RASK less CASK (บาท) .....	0.3	0.3	0.6
จำนวนเที่ยวบิน .....	37,521	42,512	47,205
เส้นทางบินภายในประเทศ .....	28,043	30,457	33,213
เส้นทางบินระหว่างประเทศ .....	9,478	12,055	13,992
รายได้จากการขนส่งผู้โดยสารต่อหน่วย (บาทต่อคน-กม.) <sup>(4)</sup> .....	6.7	6.0	6.2
จำนวนจุดหมายปลายทางที่ให้บริการตามตารางบิน (ตารางการบินในภาคฤดูหนาว / ฤดูร้อน) <sup>(5)</sup> ....	15/15	17/19	19/20
จำนวนของเที่ยวบินแบบประจำ (เที่ยวบินต่อสัปดาห์) (ตารางการบินในภาคฤดูหนาว / ฤดูร้อน).....	716/654	798/813	903/1033
จำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นปี.....	17	18	21
แอร์บัส 320 .....	3	3	5
แอร์บัส 319 .....	6	7	8
เอทีอาร์ 72-500.....	8	8	8
จำนวนเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงานโดยเฉลี่ย .....	17	17	19
อัตราค่าโดยสารโดยเฉลี่ย <sup>(6)</sup> .....	3,828	3,789	4,089
ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง (บาร์เรล) .....	558,962	704,339	860,687
ราคาเฉลี่ยของน้ำมันเชื้อเพลิง (ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล) .....	90.07	125.59	126.84
ประสิทธิภาพในการตรงต่อเวลา (ร้อยละ)	90.68	90.68	83.31

(1) รวมรายได้จากเที่ยวบินแบบประจำ รายได้สุทธิจากการแลกเปลี่ยนการรับขนส่งผู้โดยสารสุทธิจากเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอื่นและขายโดยบริษัทฯ ตามความตกลงเที่ยวบินร่วม และรายได้จากการขายที่นั่งโดยสารบนเที่ยวบินของสายการบินอื่นซึ่งไม่ได้เป็นเที่ยวบินร่วม แต่ไม่รวมรายได้จากการให้บริการคลังสินค้า และการให้บริการเที่ยวบินเช่าเหมาลำ และไม่รวมรายได้ค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและเงินค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสาร

(2) ไม่รวมเที่ยวบินซึ่งไม่ได้อยู่ในตารางการบิน และเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอื่นและขายโดยบริษัทฯ แต่รวมเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยบริษัทฯ และขายโดยสายการบินอื่น

(3) ไม่รวมเที่ยวบินซึ่งไม่อยู่ในตารางบิน

(4) รายได้จากผู้โดยสาร ไม่รวมรายได้ค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและเงินค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสาร และไม่รวมรายได้ค่าสัมภาระน้ำหนักเกิน หากรด้วยปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPKs)

(5) ตารางการบินในภาคฤดูหนาวเริ่มตั้งแต่วันที่อาทิตย์สุดท้ายของเดือนตุลาคมของปีก่อนหน้าถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนมีนาคม ส่วนตารางการบินในภาคฤดูร้อนเริ่มตั้งแต่วันที่อาทิตย์สุดท้ายของเดือนมีนาคมถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนตุลาคมของแต่ละปี

(6) คำนวณโดยนำผลรวมของรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำหารด้วยจำนวนผู้โดยสารที่ขนส่งทั้งหมด

(6) การดำเนินงานของสายการบิน

(ก) การใช้เครื่องบิน

บริษัทฯ ใช้เครื่องบิน ในการดำเนินงานโดยเฉลี่ยประมาณ 9.5 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อหนึ่งวันการใช้งาน (block hour per day utilization) ซึ่งเป็นกรณีปกติเช่นเดียวกับสายการบินอื่นๆ ในภูมิภาคที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบ บริษัทฯ ใช้เครื่องบินในการดำเนินงานโดยเฉลี่ยประมาณ 10.76 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อหนึ่งวันการใช้งาน (block hour per day utilization) 10.25 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อหนึ่งวันการใช้งาน และ 8.92 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อหนึ่งวันการใช้งาน สำหรับเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ320 แอร์บัส เอ319 และ เอทีอาร์ 72-500 ตามลำดับ

(ข) การวางแผนเส้นทางบิน

บริษัทฯ เน้นให้บริการเส้นทางบินระยะใกล้ไปยังสนามบินที่อยู่ในและใกล้เคียงกับบริเวณที่เป็นจุดหมายปลายทางของแหล่งท่องเที่ยวและแหล่งวัฒนธรรมที่สำคัญ ซึ่งโดยปกติอยู่ในรัศมีไม่เกิน 3,120 กิโลเมตร และระยะเวลาของเที่ยวบินไม่เกิน 5 ชั่วโมงจากศูนย์ปฏิบัติการการบินของบริษัทฯ ในสนามบินสุวรรณภูมิ และสนามบินสมุย

บริษัทฯ ได้ร่วมมืออย่างใกล้ชิดกับกรมการบินพลเรือน ในการยื่นขอสิทธิการบินเพิ่มเติมภายใต้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศฉบับที่มีผลใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันและฉบับใหม่ ทั้งนี้ ความสามารถของบริษัทฯ ที่จะขยายเครือข่ายเส้นทางบิน เพิ่มจำนวนเที่ยวบินและจำนวนที่นั่งโดยสารขึ้นอยู่กับการที่บริษัทฯ จะสามารถขอรับสิทธิการบินและได้รับจัดสรรเวลาการใช้สนามบิน (time slots) ไปยังจุดหมายปลายทางเหล่านี้เพียงพอ

ปัจจัยหลักที่นำมาพิจารณาในการเพิ่มเส้นทางบินใหม่เข้ากับเครือข่ายเส้นทางบินที่มีอยู่ของบริษัทฯ หรือในการเพิ่มจำนวนเที่ยวบินในเส้นทางบินเดิม ได้แก่ ความพร้อมของเครื่องบินและประมาณการอัตราการแข่งขันผู้โดยสาร และพัสดุภัณฑ์ ความสามารถในการสร้างรายได้ของเส้นทางบิน และการส่งเสริมปริมาณการแข่งขันในเส้นทางบินอื่นๆ

ทั้งนี้ ตามยุทธศาสตร์เครือข่ายเส้นทางบินปัจจุบันของบริษัทฯ บริษัทฯ จะให้ความสำคัญกับการเชื่อมต่อเครือข่ายผ่านศูนย์ปฏิบัติการการบินของบริษัทฯ ในกรุงเทพมหานครและศูนย์ปฏิบัติการการบินในสนามบินของบริษัทฯ มากขึ้น โดยเฉพาะสนามบินสมุย นอกจากนี้การเข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Sharing) และความร่วมมือกับสายการบินอื่นๆ ยังเป็นกลยุทธ์ที่สำคัญที่ทำให้บริษัทฯ สามารถขยายเครือข่ายเส้นทางบินและเพิ่มอัตราผู้โดยสาร โดยผู้โดยสารสามารถเชื่อมต่อเที่ยวบินของ บริษัทฯ จากสถานที่ต่างๆ ทั่วโลกทั้งในภูมิภาคยุโรป เอเชียใต้ ญี่ปุ่น จีน และประเทศอื่นๆ ในการนี้บริษัทฯ จะตรวจสอบเพื่อให้แน่ใจว่าเที่ยวบินในเครือข่ายส่วนขยายมีตารางเวลาในการบินสอดคล้องกับเที่ยวบินในเครือข่ายเส้นทางบินของบริษัทฯ เพื่อที่จะทำให้มีจำนวนเที่ยวบินที่จะเชื่อมต่อกับเที่ยวบินของบริษัทฯ เพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารให้ได้มากที่สุด และบริษัทฯ ยังต้องติดตามตรวจสอบปริมาณการแข่งขันผู้โดยสารในเส้นทางบินทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศเป็นระยะเพื่อปรับเปลี่ยนจำนวนเที่ยวบินและจำนวนที่นั่งโดยสารตามความต้องการของตลาดโลกในช่วงที่มีผู้โดยสารเดินทางมากและเพื่อให้สอดคล้องกับความผันผวนในอุปสงค์ของตลาดในเส้นทางบินเหล่านี้

(ค) ตารางการบิน

ฝ่ายการจัดการด้านเครือข่ายเส้นทางบินของบริษัทฯ จะจัดทำตารางการบินให้มีความสอดคล้องกับอุปสงค์ของตลาดในเส้นทางบินต่างๆ และตามแนวปฏิบัติของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ทั้งนี้บริษัทฯ ได้จัดทำตารางการบินเป็น 2 ฤดู อันประกอบด้วย ตารางการบินในภาคฤดูหนาวและตารางการบินในภาคฤดูร้อน โดยตารางการบินในภาคฤดูหนาวเริ่มตั้งแต่วันที่อาทิตย์สุดท้ายของเดือนตุลาคมของปีก่อนหน้าถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนมีนาคม ส่วนตาราง

การบินในภาคฤดูร้อนเริ่มตั้งแต่วันที่อาทิตย์สุดท้ายของเดือนมีนาคมถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนตุลาคมของแต่ละปี ทั้งนี้ บริษัทฯ อาจเปลี่ยนแปลงอัตราความถี่ของเที่ยวบินและแบบของเครื่องบินที่ใช้ในเส้นทางบินแบบประจำในบางเส้นทางได้ตามความเหมาะสมในแต่ละช่วงฤดูกาล

(ง) การปฏิบัติการการบิน

บริษัทฯ กำกับดูแลและควบคุมเที่ยวบินต่างๆ ของบริษัทฯ โดยผ่านศูนย์กลางควบคุมการปฏิบัติการการบิน ซึ่งตั้งอยู่นอกบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ เพื่อให้การปฏิบัติการการบิน เป็นไปตามตารางการบิน กฎหมายและข้อบังคับต่างๆ ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยศูนย์กลางควบคุมการปฏิบัติการการบินจะเก็บรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับน้ำหนักที่เครื่องบินสามารถบรรทุกได้ สภาพอากาศ สภาพสนามบิน และสถานะของเครื่องบิน อนุมัติการอำนวยความสะดวก และประสานงานกับการบริการอุปกรณ์ภาคพื้นและบริการการซ่อมบำรุงที่จำเป็นแก่เครื่องบินของบริษัทฯ ศูนย์ควบคุมการปฏิบัติการการบินจะควบคุมติดตามเที่ยวบิน โดยการใช้ระบบแสดงผลเรดาร์ภาคพื้นอากาศและภาคพื้นดิน การสื่อสารทางระบบวิทยุ ระบบการสื่อสารและรายงานทางอากาศ (Air Communication Addressing and Reporting System) และระบบการสื่อสารแบบเชื่อมโยงข้อมูลจากภาคพื้นอากาศสู่ภาคพื้นดิน (Air-to-Ground Data Link Communications) ซึ่งถ้าหากเกิดเหตุการณ์ผิดปกติศูนย์กลางควบคุมการปฏิบัติการการบินอาจปรับเปลี่ยนตารางเที่ยวบิน รวมเที่ยวบิน และยกเลิกเที่ยวบินในกรณีจำเป็น โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ“ประสบการณ์ของผู้โดยสาร” สำหรับรายละเอียดเกี่ยวกับตารางเที่ยวบินหรือเที่ยวบินที่ถูกเลื่อนหรือถูกยกเลิก

(7) ศูนย์ปฏิบัติการการบิน

(ก) ศูนย์ปฏิบัติการการบินในกรุงเทพมหานครและสิ่งอำนวยความสะดวก

บริษัทฯ เชื่อว่ากรุงเทพมหานครมีข้อได้เปรียบเหนือเมืองอื่นๆ ในฐานะที่เป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคข้อได้เปรียบเช่นนี้ได้แก่การที่กรุงเทพมหานครเป็นประตูสู่ภูมิภาคอินโดจีน ภูมิภาคกลุ่มน้ำโขง ภูมิภาคเอเชียใต้และประเทศจีนตอนใต้ อีกทั้งกรุงเทพมหานครยังตั้งอยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสมเป็นจุดแวะสำหรับเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างทวีปยุโรปกับเอเชียตอนเหนือ และทั้งยุโรปและเอเชียตอนเหนือกับจุดบินต่างๆ ในประเทศออสเตรเลียและนิวซีแลนด์และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

สนามบินสุวรรณภูมิ

ศูนย์ปฏิบัติการการบินหลักของบริษัทฯ อยู่ที่สนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งเป็นสนามบินนานาชาติหลักและเป็นสนามบินในประเทศที่ใหญ่ที่สุดของประเทศไทยทั้งในแง่ของปริมาณเครื่องบินที่ขึ้นลงและจำนวนผู้โดยสาร โดยจำนวนผู้โดยสารโดยประมาณที่ใช้บริการสนามบินสุวรรณภูมิ ในปี 2553 เท่ากับ 1.3 ล้านคน ในปี 2554 เท่ากับ 1.4 ล้านคน และในปี 2555 เท่ากับ 1.7 ล้านคน ตามลำดับ

สนามบินสุวรรณภูมิได้เปิดบริการในปี 2549 มีพื้นที่ประมาณ 20,000 ไร่ ตั้งอยู่ที่อำเภอบางพลี ในจังหวัดสมุทรปราการ ห่างจากกรุงเทพมหานคร ไปทางฝั่งตะวันออกเป็นระยะทางประมาณ 25 กิโลเมตร

ภายหลังจากบริษัทได้เริ่มดำเนินงานในสนามบินสุวรรณภูมิ บริษัทฯ ได้โอนย้ายการดำเนินงานส่วนใหญ่ซึ่งเคยอยู่ที่สนามบินดอนเมืองมายังสนามบินสุวรรณภูมิ ยกเว้นในส่วนบริการซ่อมบำรุงเครื่องบิน ทั้งนี้ บริษัทฯ ต้อง

ชำระค่าเช่า ค่าธรรมเนียมการบิน และค่าบริการหลายรายการให้แก่ ทอท. ซึ่งเป็นผู้ดำเนินการสนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งรวมถึงค่าธรรมเนียมการลงจอดและการจอดเครื่องบิน ค่าเช่าพื้นที่และค่าธรรมเนียมอื่นๆ และบริษัทย่อยหรือบริษัทร่วมของบริษัทฯ ต้องจ่ายค่าสัมปทานสำหรับธุรกิจที่ได้รับสัมปทานให้ดำเนินการที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ

#### สนามบินดอนเมือง

สนามบินดอนเมืองตั้งอยู่ห่างจากใจกลางกรุงเทพมหานครไปทางเหนือประมาณ 24 กิโลเมตร และในปัจจุบันเป็นสนามบินสำหรับเที่ยวบินภายในประเทศ เที่ยวบินต่างประเทศ และเที่ยวบินเช่าเหมาลำ

บริษัทฯ เช่าที่ดินในสนามบินดอนเมืองเพื่อใช้ในกิจการซ่อมบำรุงอากาศยาน ซึ่งประกอบไปด้วยโรงซ่อมอากาศยาน ศูนย์ซ่อมเครื่องบินชั้น C-Check รวมทั้งยังมีพื้นที่อยู่ในบริเวณติดกันสำหรับการซ่อมอุปกรณ์ต่างๆ ส่วนประกอบของเครื่องบิน หรือวัสดุสำหรับห้องโดยสารภายในเครื่องบินด้วย โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “การดำเนินงานของสายการบิน- การซ่อมบำรุงเครื่องบิน ซ่อมแซมและซ่อมบำรุงใหญ่”

(จ) ศูนย์ปฏิบัติการการบินในภาวะสมุยและสิ่งอำนวยความสะดวก

โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “การดำเนินกิจการสนามบิน- สนามบินสมุย”

(ค) อัตราค่าเช่า ค่าธรรมเนียม และค่าบริการสนามบิน

ตารางด้านล่างแสดงถึงจำนวนและประเภทของค่าเช่า ค่าธรรมเนียมสนามบิน และค่าธรรมเนียมอื่นๆ ที่ต้องชำระให้แก่สนามบินต่างๆ ที่บริษัทฯ ดำเนินการอยู่ สำหรับช่วงเวลาที่ระบุไว้

	รอบปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม		
	2553	2554	2555
			(บาท)
ค่าเช่า.....	36,596,512.46	40,224,261.28	41,037,711.89
ค่าธรรมเนียมและค่าบริการ.....	579,733,861.72	708,286,611.21	920,577,337.43
ค่าธรรมเนียมลงจอดเครื่องบิน ค่าจอดเครื่องบินค่าสะพาน เทียบเครื่องบิน และค่าสัมปทาน (บริการครีวการบิน และ สแนคบาร์).....	148,940,905.91	192,357,472.99	214,089,043.24
ค่าไฟฟ้า ค่าน้ำ และค่าโทรศัพท์.....	33,726,224.82	31,683,852.89	36,322,552.68
รวมทั้งสิ้น.....	789,997,504.91	972,552,198.37	1,212,026,645.24

(8) การให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำ

ในการให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำนั้น บริษัทฯ จะคำนึงถึงจำนวนเครื่องบินที่สามารถนำมาให้บริการได้ โดยจะให้ความสำคัญกับการให้บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำก่อน และเนื่องจากบริษัทฯ ได้เพิ่มการให้บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำ การให้บริการเที่ยวบินเช่าเหมาลำจะมีปริมาณที่ลดลง โดยการให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำคิดเป็นมูลค่าประมาณร้อยละ 2.85 ร้อยละ 0.76 และ ร้อยละ 0.26 ของรายได้รวมของบริษัทฯ ในปี 2553 ปี 2554 และ ปี 2555 ตามลำดับ

**(9) การซ่อมบำรุงอากาศยาน**

การซ่อมบำรุงเครื่องบิน ซ่อมแซม และซ่อมบำรุงใหญ่ (Maintenance Repair and Overhaul (MRO)) เป็นสิ่งสำคัญสำหรับความปลอดภัยและความสบายใจของผู้โดยสาร ความมีประสิทธิภาพในการใช้งาน และการดูแลรักษาเครื่องบินของบริษัท และการใช้ประโยชน์ในเครื่องบินของบริษัท ได้อย่างเหมาะสมที่สุด โดยตารางและวงจรในการซ่อมบำรุงเครื่องบินของบริษัท อาจแตกต่างกันออกไปขึ้นอยู่กับปัจจัยบางอย่าง ซึ่งรวมถึง อายุ และประเภทของเครื่องบิน และคุณลักษณะที่กำหนดโดยผู้ผลิต บริษัทฯ ดำเนินการซ่อมบำรุงตามหลักเกณฑ์ในการซ่อมบำรุงที่ออกโดยองค์การความปลอดภัยด้านการบินแห่งสหภาพยุโรป (EASA) และองค์กรตรวจสอบความปลอดภัยของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA Operational Safety Audit (IOSA)) นอกจากนี้ การซ่อมบำรุงอากาศยานของบริษัทฯ ได้ผ่านการรับรองโดยองค์การระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐาน (ISO) และได้รับอนุญาตจากกรมการบินพลเรือน

ตั้งแต่ปี 2547 บริษัทฯ ดำเนินการซ่อมบำรุงโครงสร้างของเครื่องบินสำหรับเครื่องบินทั้งหมด ของบริษัทฯ เอง และบริษัทฯ ยังให้บริการการซ่อมบำรุงเครื่องบินให้กับสายการบินอื่นๆ เป็นจำนวน 131 ลำ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 นอกจากนี้ ในปี 2555 และ ไตรมาสแรกของปี 2556 สิ้นสุด ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 บริษัทฯ ได้ดำเนินการซ่อมบำรุงอากาศยานชั้นลานจอด (line maintenance) และการซ่อมบำรุงย่อย (light maintenance) สำหรับเครื่องบินของบริษัทฯ เป็นจำนวน 21 ลำและจำนวน 21 ลำ ตามลำดับ และสำหรับเครื่องบินของสายการบินอื่นเป็นจำนวน 0 ลำและจำนวน 0 ลำ ตามลำดับ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ให้บริการการซ่อมบำรุงใหญ่ (heavy maintenance) สำหรับเครื่องบินของบริษัทฯ ในปี 2555 ถึง ไตรมาสแรกของปี 2556 สิ้นสุด ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 เป็นจำนวน 12 ลำ

บริษัทฯ ได้ให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยานชั้นลานจอด (line maintenance) และการซ่อมบำรุงย่อย (light maintenance) ณ ศูนย์อำนวยความสะดวกในการซ่อมบำรุงของบริษัทฯ ที่สนามบินสุวรรณภูมิสำหรับเครื่องบินของบริษัทฯ และสำหรับเครื่องบินของสายการบินอื่น นอกจากนี้ บริษัทฯ มีโรงซ่อมอากาศยาน ณ สนามบินดอนเมืองที่สามารถรองรับเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ320 แอร์บัส เอ319 และ เอทีอาร์ 72-500 ของบริษัทฯ ได้ ด้วยระบบสนับสนุนที่ครบวงจร

บริษัทฯ ยังได้ดำเนินการซ่อมบำรุงอากาศยานชั้นลานจอด (line maintenance) และการซ่อมบำรุงย่อย (light maintenance) ณ สนามบินสมุย สำหรับการซ่อมบำรุงอื่นๆ อันได้แก่ การซ่อมบำรุงส่วนประกอบเครื่องบิน การซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ และการให้บริการสอบเทียบมาตรฐาน บริษัทฯ ได้ว่าจ้างให้ผู้ให้บริการซึ่งเป็นบุคคลภายนอกเป็นผู้ดำเนินการ นอกจากนี้ ภายใต้สัญญาเช่าเครื่องบินของบริษัทฯ นั้น บริษัทฯ จะได้รับประโยชน์จากการรับประกันและความช่วยเหลือจากผู้ผลิตผ่านผู้ให้เช่าเครื่องบิน

ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้เก็บเงินส่วนอะไหล่คงคลังที่ใช้แล้วหมดไปและที่สามารถใช้หมุนเวียนสับเปลี่ยนได้ ณ ศูนย์อำนวยความสะดวกในการซ่อมบำรุงที่สนามบินดอนเมืองและสนามบินสมุย

**(10) สิทธิและประโยชน์จากการได้รับการส่งเสริมการลงทุนสำหรับธุรกิจสายการบิน**

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 บริษัทฯ ได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุนตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 สำหรับกิจการสายการบิน โดยได้รับสิทธิประโยชน์ที่สำคัญซึ่งรวมถึงการได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิมีกำหนดเวลา 8 ปี นับแต่วันที่มีรายได้จากการประกอบกิจการสำหรับแต่ละโครงการ ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักร ได้รับยกเว้นไม่ต้องนำเงินปันผลที่ได้รับจากแต่ละโครงการ ไปรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้ ตลอดระยะเวลาที่บริษัทฯ ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับโครงการนั้นๆ และได้รับอนุญาตให้นำผลขาดทุนประจำปีที่เกิดขึ้นในระหว่างเวลาประกอบกิจการที่ขาดทุนในระหว่างเวลาได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลไปหักออกจากกำไรสุทธิที่เกิดขึ้น



ภายหลังระยะเวลาได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลมีกำหนดเวลาไม่เกิน 5 ปี นับแต่วันพ้นกำหนดเวลานั้น ตลอดจนได้รับสิทธิในการนำคนต่างด้าวซึ่งเป็นช่างฝีมือและผู้ชำนาญการเข้ามาในราชอาณาจักรตามจำนวนและกำหนดระยะเวลาเท่าที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเห็นสมควร

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 บริษัทฯ ได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุน จำนวน 4 บัตร ซึ่งยังคงได้รับสิทธิประโยชน์ในการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล สำหรับเครื่องบินจำนวน 11 ลำอยู่ ดังมีรายละเอียดตามตารางต่อไปนี้

โครงการที่ได้รับบริการส่งเสริมการลงทุน	เงื่อนไขเฉพาะโครงการ	วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการตามบัตรส่งเสริม	วันสิ้นสุดการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล
2072(2)/2548 <sup>(1)</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>เครื่องบินโดยสารจำนวน 5 ลำ มีความจุผู้โดยสารรวม 651 ที่นั่ง</li> <li>เครื่องบินจะต้องนำเข้ามาภายในวันที่ 23 พฤษภาคม 2554</li> <li>ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับการยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 3,563,228,423.66 บาท<sup>(2)</sup></li> </ul>	11 มีนาคม 2551 17 มีนาคม 2551 13 เมษายน 2551 21 พฤศจิกายน 2551 26 พฤศจิกายน 2551	30 มิถุนายน 2558 <sup>(3)</sup>
2199(2)/2551	<ul style="list-style-type: none"> <li>เครื่องบินโดยสารจำนวน 3 ลำ มีความจุผู้โดยสารรวม 430 ที่นั่ง</li> <li>เครื่องบินจะต้องนำเข้ามาภายในวันที่ 19 มิถุนายน 2556</li> <li>ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับการยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 2,209,870,822 บาท<sup>(2)</sup></li> </ul>	30 มกราคม 2552 27 พฤษภาคม 2552 2 ธันวาคม 2554	29 มกราคม 2560 <sup>(3)</sup>
1204(2)/2555	<ul style="list-style-type: none"> <li>เครื่องบินโดยสารจำนวน 2 ลำ มีความจุผู้โดยสารรวม 306 ที่นั่ง และมีระวางบรรทุกสินค้ารวม 31.5 ตัน</li> <li>เครื่องบินจะต้องนำเข้ามาภายในวันที่ 15 สิงหาคม 2557</li> <li>ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับการยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 1,459,200,000 บาท<sup>(2)</sup></li> </ul>	11 มีนาคม 2555 21 ธันวาคม 2555	10 มีนาคม 2563 <sup>(3)</sup>
2019(2)/2555	<ul style="list-style-type: none"> <li>เครื่องบินโดยสารจำนวน 1 ลำ มีความจุผู้โดยสารรวม 162 ที่นั่ง</li> <li>เครื่องบินจะต้องนำเข้ามาภายในวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2558</li> <li>ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับการยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 745,003,000 บาท<sup>(2)</sup></li> </ul>	30 พฤศจิกายน 2555	29 พฤศจิกายน 2563

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้รับสิทธิที่จะนำเข้าเครื่องบินเพิ่มเติมเป็นจำนวน 34 ลำภายใต้บัตรส่งเสริมจำนวน 3 บัตร ซึ่ง ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 บริษัทฯ ยังมีได้ดำเนินการนำเข้าเครื่องบิน แต่อย่างไรก็ตาม ดังมีรายละเอียดตามตารางต่อไปนี้

โครงการที่ได้รับ การส่งเสริมการ ลงทุน	วันที่โครงการได้รับ อนุมัติให้การส่งเสริม	เงื่อนไขเฉพาะโครงการ
2604(2)/2555	14 กันยายน 2555	<ul style="list-style-type: none"> <li>เครื่องบินโดยสารจำนวน 20 ลำ มีความจุผู้โดยสารรวม 2,753 ที่นั่ง และมีระวางบรรทุกสินค้ารวม 64 ตัน</li> <li>เครื่องบินจะต้องนำเข้ามาภายในวันที่ 30 เมษายน 2558</li> <li>ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับการยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 13,657,000,000 บาท<sup>(1)</sup></li> </ul>
1055(2)/2556	4 ธันวาคม 2555	<ul style="list-style-type: none"> <li>เครื่องบินโดยสารจำนวน 1 ลำ มีความจุผู้โดยสารรวม 120 ที่นั่ง</li> <li>เครื่องบินจะต้องนำเข้ามาภายในวันที่ 16 กรกฎาคม 2558</li> <li>ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับการยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 394,000,000 บาท<sup>(1)</sup></li> </ul>
1208(2)/2556	26 ธันวาคม 2555	<ul style="list-style-type: none"> <li>เครื่องบินโดยสารจำนวน 13 ลำ มีความจุผู้โดยสารรวม 2,283 ที่นั่ง และมีระวางบรรทุกสินค้ารวม 19.8 ตัน</li> <li>เครื่องบินจะต้องนำเข้ามาภายในวันที่ 14 สิงหาคม 2558</li> <li>ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับการยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 13,996,000,000 บาท<sup>(1)</sup></li> </ul>

(1) ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้นมีมูลค่าไม่เกินจำนวนที่กำหนดในบัตรส่งเสริมการลงทุน ทั้งนี้ จำนวนดังกล่าวจะปรับเปลี่ยนตามจำนวนเงินลงทุน โดยไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียนที่แท้จริงในวันเปิดดำเนินการตาม โครงการที่ได้รับการส่งเสริม

อนึ่ง บริษัทฯ เคยได้รับบัตรส่งเสริมสำหรับเครื่องบินจำนวน 9 ลำ ซึ่งสิทธิประโยชน์ในการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลได้สิ้นสุดลงแล้ว อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ยังคงต้องดำเนินการตามเงื่อนไขภายใต้บัตรส่งเสริมต่อไปจนกว่าจะดำเนินการยกเลิกบัตรส่งเสริมดังกล่าว โดยเงื่อนไขที่สำคัญที่ต้องปฏิบัติตาม เช่น การไม่จำหน่ายจ่ายโอนเครื่องจักรภายใต้โครงการ บุคคลผู้มีสัญชาติไทยถือหุ้นรวมทั้งสิ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 และการรายงานการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนผู้ถือหุ้น การรายงานสถานะทางการเงิน และผลการดำเนินงาน เป็นต้น

### 3.1.1.2 การบริการขนส่งสินค้า และ กิจการที่สนับสนุนการขนส่ง

บริษัทฯ ให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศทั่วไปอีกด้วย อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบัน การให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศคิดเป็นมูลค่าที่น้อยและไม่มีความสำคัญเมื่อเทียบกับรายได้รวมของบริษัทฯ

บริษัทฯ จำหน่ายสินค้าที่ระลึกภายใต้สัญลักษณ์ของบริษัทฯ เช่น เครื่องบินจำลอง กระเป๋าต่าง ๆ เสื้อยืด พวงกุญแจ เป็นต้น ทั้งนี้ บริษัทฯ มีการเปิดร้านจำหน่ายสินค้าที่ระลึกโดยนอกร้านจำหน่ายบนเครื่องบินแล้ว ยังจำหน่ายที่สนามบินสมุยและสำนักงานใหญ่ของบริษัทฯ ด้วย รวมทั้งมีการจำหน่ายสินค้าปลอดภาษี อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบัน รายได้ในส่วนนี้คิดเป็นมูลค่าที่น้อยและไม่มีความสำคัญเมื่อเทียบกับรายได้รวมของบริษัทฯ

### 3.1.2 ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน

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

ลักษณะ	บริษัท	สัดส่วนหุ้น (ร้อยละ)	ประกอบธุรกิจ
บริษัทย่อย	บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพ เวลด์ไวส์โฟลท์ เซอร์วิสจำกัด	90	การให้บริการลูกค้าภาคพื้น และการให้บริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น
บริษัทย่อย	บริษัท ครัวการบินกรุงเทพ จำกัด	90	การให้บริการครัวการบิน
บริษัทร่วม	บริษัท ดับบลิวเอฟเอสพีจีคาร์โก้ จำกัด	49	การให้บริการคลังสินค้าระหว่างประเทศ

ตารางต่อไปนี้แสดงข้อมูลการดำเนินการและข้อมูลทางการเงินของบริษัทย่อยและบริษัทร่วมของบริษัทฯ ในการบริการที่เกี่ยวข้องกับสนามบินในระยะเวลาที่ระบุไว้ ดังต่อไปนี้

	รอบปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม			งวดไตรมาสสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม	
	2553	2554	2555	2555	2556
ข้อมูลการบริการคลังสินค้าระหว่างประเทศ:					
รายได้.....	986,061	1,186,702	1,370,852	330,623	321,081
Freight EBITDA.....	376,123	505,261	608,111	131,966	126,570
รายได้สุทธิ.....	154,071	248,460	372,033	76,791	73,621
การใช้งาน (ร้อยละ).....	66	78	90		
ระวางบรรทุก.....	262,936	311,184	367,272	91,929	
จำนวนใบตราส่ง.....	601,100	658,017	690,119	170,965	157,210
จำนวนพัสดุภัณฑ์.....	-	-	-	-	-
จำนวนเที่ยวบินที่ให้บริการ.....	-	-	-	-	-
ข้อมูลการบริการครัวการบิน:					
รายได้.....	722.77	899.63	1083.12	291.62	
Catering EBITDA.....	155.26	196.89	310.13	95.45	
รายได้สุทธิ.....	38.36	83.09	168.37	55.40	
จำนวนที่อาหารที่ผลิตและให้บริการ.....	4.98	6.32	7.53	1.95	
ข้อมูลการให้บริการกิจการภาคพื้น:					
รายได้.....	1,105,133	1,400,268	1,571,129	400,447	437,746
Ground EBITDA.....	136,055	218,464	254,940	91,865	96,847

รายได้สุทธิ .....	5,249	102,621	151,537	64,974	71,252
จำนวนเที่ยวบินที่ให้บริการ .....	32,196	38,417	43,856	11,129	

### 3.1.2.1 การให้บริการลูกค้าภาคพื้น และการให้บริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น โดย BFS Ground

BFS Ground ให้บริการลูกค้าภาคพื้น และให้บริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น

BFS Ground ให้บริการแก่เที่ยวบินภายในประเทศแบบประจำและเที่ยวบินเช่าเหมาลำของบริษัทฯ และเที่ยวบินของสายการบินอื่น ณ สนามบินสุวรรณภูมิ โดยในการดำเนินงานกิจการ BFS Ground ได้ว่าจ้างให้ WFS ให้บริการสนับสนุนการดำเนินงานกิจการตามสัญญาสนับสนุนการบริหารการให้บริการกิจการภาคพื้น โดยดับบลิวเอฟเอสจะให้บริการเกี่ยวกับการควบคุมและประเมินผลคุณภาพการดำเนินงานบริการ การตลาด และสิ่งอำนวยความสะดวกของ BFS Ground การพัฒนาการควบคุมและวิธีดำเนินงานที่ดีที่สุดเพื่อลดต้นทุนการดำเนินงาน การดำรงไว้และการดำเนินการให้เป็นไปตามทุกข้อตกลงของ BFS Ground โดยรวมไปถึงสัญญาโครงการอุปกรณ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง และการให้ความช่วยเหลือในการจัดหาซึ่งใบรับรองในการประกอบอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง โดยสัญญาสนับสนุนการบริหารการให้บริการกิจการภาคพื้น มีกำหนดระยะเวลา 7 ปี และจะสิ้นสุดลงในวันที่ 27 กันยายน 2556 ซึ่งคู่สัญญาอยู่ระหว่างการหารือและเจรจากับ WFS โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “สรุปสาระสำคัญของสัญญา –สัญญาสนับสนุนการบริหารการให้บริการกิจการภาคพื้น”

BFS Ground ได้รับสัมปทานจาก ทอท. ตามสัญญาโครงการอุปกรณ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง ซึ่งอนุญาตให้ BFS Ground เข้าดำเนินงานและให้บริการตามโครงการอุปกรณ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง โดยสัญญานี้มีอายุใช้บังคับจนสิ้นสุดเป็นระยะเวลา 20 ปี นับตั้งแต่วันที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการ กล่าวคือ วันที่ 28 กันยายน 2549 โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “สัญญาโครงการอุปกรณ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง”

คู่แข่งหลักของ BFS Ground คือ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) โดยส่วนแบ่งการตลาดของ BFS Ground ได้เพิ่มขึ้นนับตั้งแต่เริ่มดำเนินธุรกิจในปี 2547 โดย เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 45 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 เป็นร้อยละ 52 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ให้บริการลูกค้าภาคพื้น และให้บริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้นที่สนามบินสมุย ผ่าน BAGS ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่บริษัทฯ ถือหุ้นเป็นสัดส่วนร้อยละ 99.99

ในสนามบินในต่างประเทศ ผู้ให้บริการกิจการภาคพื้นหรือสายการบินหลักที่มีฐานในสนามบินต่างๆ ได้จัดให้มีบริการภาคพื้นสำหรับเที่ยวบินของบริษัทฯ โดยทั่วไปตั้งอยู่บนพื้นฐานของค่าบริการตามสัญญาที่ได้มีการกำหนดล่วงหน้า

#### (ก) การให้บริการลูกค้าภาคพื้น

BFS Ground ให้บริการต่างๆ แก่ผู้โดยสารสำหรับสายการบินอื่น เพื่อเที่ยวบินเช่าเหมาลำ และเครื่องบินส่วนตัว ณ สนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งการบริการเหล่านี้ประกอบไปด้วย การบริการเช็คอิน บริการจองบัตรโดยสาร การบริการห้องพักรับรองผู้โดยสาร (ทั้งผู้โดยสารชั้นธุรกิจและผู้โดยสารชั้นประหยัด) การบริการติดตามกระเป๋าและสัมภาระ และการบริการติดตามกระเป๋าและสัมภาระระหว่างสายการบิน โดย BFS Ground ได้ให้บริการจัดการห้องพักรับรองผู้โดยสาร ณ สนามบินสุวรรณภูมิ

สำหรับสายการบินบริติชแอร์เวย์ สายการบินแควนตัสแอร์เวย์ สายการบินเอมิเรตส์แอร์เวย์ สายการบินแอร์ฟรานซ์ และสายการบินเคแอลเอ็ม รอยัลดัตช์แอร์ไลน์

BFS Ground ให้บริการผู้โดยสารในเที่ยวบินต่างๆ มากกว่า 30 สายการบิน ที่สนามบินสุวรรณภูมิ และมีลูกค้าหลักอันได้แก่ สายการบินบริติชแอร์เวย์ สายการบินเอมิเรตส์แอร์เวย์ สายการบินเจ็ทสตาร์แอร์เวย์ สายการบินแควนตัสแอร์เวย์ และสายการบินกาตาร์แอร์เวย์ ทั้งนี้ โดยทั่วไปแล้ว สัญญาการให้บริการลูกค้าภาคพื้น จะมียุทธศาสตร์ 2 ถึง 3 ปี และกำหนดค่าบริการเป็นเงินบาท

ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 BFS Ground เป็นผู้ดำเนินการรายแรกและรายเดียวในประเทศไทยที่ได้รับการรับรองมาตรฐานการตรวจสอบความปลอดภัยของการปฏิบัติการภาคพื้นจากสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association Safety Audit for Ground Operations: ISAGO)

### (จ) การให้บริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น

BFS Ground ให้บริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้นแก่สายการบินต่างๆ เที่ยวบินเช่าเหมาลำ และเครื่องบินส่วนตัว ที่สนามบินสุวรรณภูมิ ทั้งนี้บริการดังกล่าวได้รวมถึง การขนถ่ายและลำเลียงเครื่องบิน บริการอุปกรณ์เคลื่อนย้ายเครื่องบิน บริการขนย้ายสัมภาระกระเป๋าผู้โดยสาร รถบันไดบริการผู้โดยสารขึ้นลงอากาศยาน บริการทำความสะอาด ห้องขับเครื่องบิน บริการการปรับอากาศ บริการถ่ายเพลิงปฏิกรณ์ บริการน้ำดื่ม บริการอุปกรณ์ซ่อมบำรุงภาคพื้น บริการขนถ่ายลูกเรือ และการให้ความช่วยเหลือในการดำเนินการการบิน

นอกจากนี้ BFS Ground ยังให้บริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้นสายการบินต่างๆ มากกว่า 50 สายการบิน ในสนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งรวมถึงสายการบินเอมิเรตส์แอร์เวย์ สายการบินบริติชแอร์เวย์ สายการบินแควนตัสแอร์เวย์ และสายการบินกาตาร์แอร์เวย์ ทั้งนี้ โดยทั่วไปแล้ว สัญญาการให้บริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น จะมียุทธศาสตร์ 2 ถึง 3 ปี และกำหนดค่าบริการเป็นเงินบาท

#### 3.1.2.2 การให้บริการครัวการบินโดย BAC

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 BAC ผลิตอาหารเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารในเที่ยวบินของบริษัทฯ และผู้โดยสารของสายการบินอื่นๆ อีก 23 สายการบิน ณ สนามบินสุวรรณภูมิ โดยเป็นหนึ่งในสามของผู้ให้บริการด้านครัวการบินในสนามบินสุวรรณภูมิ โดยได้รับสัมปทานจาก ทอท. ตามสัญญาโครงการครัวการบิน ซึ่งอนุญาตให้ บริษัท ครัวการบินกรุงเทพ จำกัด เข้าดำเนินงานและให้บริการตามโครงการครัวการบิน ณ สนามบินสุวรรณภูมิ โดยสัญญานี้มีอายุใช้บังคับจนถึงสิ้นสุดเป็นระยะเวลา 20 ปี นับตั้งแต่วันที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการกล่าวคือ วันที่ 28 กันยายน 2549 โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “สรุปสาระสำคัญของสัญญาโครงการครัวการบิน”

โรงครัวของ BAC ตั้งอยู่ที่สนามบินสุวรรณภูมิ โดยมีพื้นที่ประมาณ 20,000 ตารางเมตร แบ่งเป็นพื้นที่สำหรับการเตรียมอาหาร โคเชอร์ (Kosher meals) 2,000 ตารางเมตร และสำหรับการเตรียมอาหารธรรมดา 6,000 ตารางเมตร และอีก 5,000 ตารางเมตรสำหรับการเตรียมอาหารฮาลาล (Halal meals) โดยตารางดังต่อไปนี้ แสดงถึงจำนวนอาหารที่ผลิตโดย BAC สำหรับเที่ยวบินของบริษัทฯ และสายการบินอื่นสำหรับปี 2555

จำนวนอาหารที่ผลิตสำหรับเที่ยวบินของบริษัทฯ	2.9 ล้านที่
จำนวนอาหารที่ผลิตสำหรับเที่ยวบินของสายการบินอื่น	4.6 ล้านที่
ค่าเฉลี่ยของจำนวนอาหารที่ผลิตต่อวัน	20,572 ที่

โดย BAC มีแผนที่จะเพิ่มจำนวนการผลิตเป็น 26,000 ที่ภายในปี 2558

นอกจากนี้ BAC ยังให้บริการผลิตอาหารสำหรับเที่ยวบินเช่าเหมาลำ และผลิตอาหาร โคเชอร์ (Kosher meals) แบบแช่แข็งสำหรับเที่ยวบินของบริษัทฯ และสำหรับเที่ยวบินของสายการบินอื่นด้วย โดยตารางดังต่อไปนี้ แสดงถึงจำนวนอาหาร โคเชอร์ (Kosher Meals) แบบแช่แข็งที่ผลิตโดย BAC จำกัดสำหรับเที่ยวบินของบริษัทฯ และสายการบินอื่น และสัดส่วนรายได้จากการผลิตอาหาร โคเชอร์ (Kosher Meals) แบบแช่แข็งสำหรับระยะเวลาที่ระบุไว้

ปี	2553	2554	2555
จำนวนอาหารโคเชอร์ (Kosher meals) แบบแช่แข็งที่ผลิตสำหรับเที่ยวบินของบริษัทฯ (ล้านที่)	-	0.22	0.22
จำนวนอาหารโคเชอร์ (Kosher meals) แบบแช่แข็งที่ผลิตสำหรับเที่ยวบินของสายการบินอื่น (ล้านที่)	39.40	55.98	50.93
สัดส่วนรายได้จากการผลิตอาหารโคเชอร์ (Kosher meals) แบบแช่แข็ง เปรียบเทียบกับรายได้รวม (ร้อยละ)	3.12	3.41	2.41

อาหารทุกที่ที่ได้รับการผลิตโดยระบบวิธีการที่ดีในการผลิตอาหาร (GMP) และระบบการวิเคราะห์อันตราย และจุดวิกฤติ (HACCP) ที่ต้องควบคุมตามมาตรฐานทั่วโลก โดยได้รับการรับรองสำหรับครัวอาหารฮาลาล (Halal meals) จากสำนักคณะกรรมการกลางอิสลามแห่งประเทศไทย และครัวอาหารโคเชอร์ (Kosher meals) จากบริษัท ไทยคาซรุสเซอริวิสเซส จำกัด

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 BAC มีจำนวนลูกค้า 23 รายโดยมีลูกค้าที่สำคัญ (นอกจากบริษัทฯ แล้ว) ได้แก่ สายการบินเอมิเรตส์แอร์เวย์ สายการบินกาตาร์แอร์เวย์ สายการบินเตอร์กิชแอร์ไลน์ สายการบินแอลอัลอิสรอาเอลแอร์ไลน์ สายการบินไชน่าเซาท์เทิร์นแอร์ไลน์ สายการบินเคนย่าแอร์เวย์ สายการบินโอมานแอร์ และสายการบินเอธิโอเปียแอร์ไลน์ โดยสัญญาของธุรกิจครัวการบินโดยทั่วไปจะมีระยะเวลา 1 ถึง 3 ปี และจะกำหนดราคาเป็นเงินบาท

ส่วนแบ่งการตลาดจากจำนวนมืออาหารของ BAC ซึ่งสำรวจและรายงานโดยผู้ตรวจสอบอิสระ ซึ่งเป็นผู้รับจ้างจากบริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ณ รอบระยะเวลา 6 เดือนหลังของปี 2553 เป็นร้อยละ 16.72 เพิ่มขึ้น ร้อยละ 18.46 ของรอบปี 2554 และร้อยละ 18.66 สำหรับรอบ 6 เดือนแรกของปี 2555 โดยคู่แข่งหลักของ BAC ได้แก่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทแอลเอสจี สกายเซฟส์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทในกลุ่มบริษัทสายการบินดิวตี้ฟรี

BAC จัดซื้อวัตถุดิบจากผู้ให้บริการหลายราย โดยในปี 2555 มีผู้ให้บริการที่มีมูลค่าเกินร้อยละ 10 ของต้นทุนในการขายของ BAC คือ บจ. ซีพีเอฟ เทรดดิ้ง

นอกจากนี้ BAC ยังให้บริการอาหารสำหรับห้องพักรับรองผู้โดยสารชั้นธุรกิจและชั้นประหยัดของบริษัทฯ เช่นเดียวกับห้องพักรับรองผู้โดยสารชั้นธุรกิจของสายการบินเอมิเรตส์แอร์เวย์ และสายการบินโอมานแอร์ ณ สนามบินสุวรรณภูมิ และให้บริการอาหารนอกสถานที่ในเขตกรุงเทพมหานครโดยผ่านทางบริษัท บีเอซี กูร์เมท์ เฮาส์ จำกัดซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ BAC ซึ่งดำเนินกิจการร้านอาหารสไตล์ฟิวชั่น “Bistro 7” ร้านอาหารฝรั่งเศสระดับหรู “Brasserie 9” และร้านอาหารเลบานอนและอินเดียระดับหรู “Al Saray” โดยรายได้ของบริษัท บีเอซี กูร์เมท์ เฮาส์ จำกัด คิดเป็นร้อยละ 0.06 ร้อยละ 0.20 และร้อยละ 4.16 ของรายได้ทั้งหมดของ BAC ในปี 2553 ปี 2554 และปี 2555

### 3.1.2.3 การให้บริการคลังสินค้า

BFS Cargo ให้บริการคลังสินค้าที่สนามบินสุวรรณภูมิ ทั้งนี้ ในการดำเนินกิจการ BFS Cargo ได้ว่าจ้างให้ WFS ซึ่งเป็นผู้ให้บริการแก่สายการบินในการให้บริการบริการภาคพื้น ให้บริการในลานจอด และให้บริการคลังสินค้า ให้บริการสนับสนุนการดำเนินกิจการ ตามสัญญาสนับสนุนการบริหารการให้บริการกิจการคลังสินค้า โดย WFS จะให้บริการการควบคุมและประเมินผลคุณภาพการดำเนินงานบริการ การตลาด และสิ่งอำนวยความสะดวกของ BFS Cargo การพัฒนาการควบคุมและวิธีดำเนินงานที่ดีที่สุดเพื่อลดต้นทุนการดำเนินงาน การดำรงไว้และการดำเนินการให้เป็นไปตามทุกข้อตกลงของ BFS Cargo โดยรวมไปถึงสัญญาโครงการคลังสินค้า และการให้ความช่วยเหลือในการจัดหาซึ่งใบรับรองในการประกอบอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง โดยสัญญาสนับสนุนการบริหารการให้บริการกิจการคลังสินค้านี้มีกำหนดระยะเวลา 7 ปีและจะสิ้นสุดลงในวันที่ 27 กันยายน 2556 ซึ่งคู่สัญญาอยู่ในระหว่างการหารือและเจรจากับ WFS โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “สรุปสาระสำคัญของสัญญา-สัญญาสนับสนุนการบริหารการให้บริการกิจการคลังสินค้า”

BFS Cargo ได้รับสัมปทานจาก ทอท. ตามสัญญาโครงการคลังสินค้า โดยสัญญาโครงการคลังสินค้านี้มีอายุใช้บังคับจนสิ้นสุดเป็นระยะเวลา 20 ปี นับตั้งแต่วันที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการ กล่าวคือ วันที่ 28 กันยายน 2549 ซึ่งอนุญาตให้ BFS Cargo เข้าดำเนินงานและให้บริการตามสัญญาโครงการคลังสินค้าโดยครอบคลุมการดำเนินการและข้อกำหนดของการให้บริการคลังสินค้า สำหรับสินค้าที่มีการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศในสนามบินสุวรรณภูมิ โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “ข้อมูลอื่นที่เกี่ยวข้อง-สรุปสาระสำคัญของสัญญาโครงการคลังสินค้า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ”

ทั้งนี้ BFS Cargo มีอาคารคลังสินค้าที่สามารถเก็บรักษาและดูแลสินค้าชนิดพิเศษ รวมถึงสินค้าสดและวัตถุมีค่าเนื่องจากสินค้าประเภทดังกล่าวข้างต้นสามารถสร้างรายได้จากการขนส่งได้มากกว่า ทั้งนี้ BFS Cargo ได้ให้ความสำคัญในเรื่องความปลอดภัยในอาคารคลังสินค้า โดยได้ทำการติดตั้งโทรทัศน์วงจรปิดจำนวน 186 เครื่องตลอดอาคารคลังสินค้า โดยเฉพาะในบริเวณที่มีการเก็บรักษาสินค้าที่มีมูลค่าสูงจะมีการติดตั้งกล้องประจำพื้นที่อีกด้วย นอกจากนี้ยังมีเครื่องเอกซเรย์เพื่อที่จะตรวจสอบวัตถุระเบิด และมีการว่าจ้างเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยที่ได้รับการฝึกอบรมในด้านการเดินอากาศจำนวน 50 คน และพนักงานรักษาความปลอดภัยจำนวน 35 คน

ในปี 2553 BFS Cargo ได้ทำการติดตั้งระบบตรวจสอบรหัสสินค้าเพื่อที่จะสามารถติดตามที่อยู่และสถานะของสินค้าทั้งหมดได้ โดยทำให้ลูกค้าสามารถทำการติดตามสินค้าของตนผ่านทางเว็บไซต์ที่ได้รับการปรับปรุงให้ทันสมัยอยู่เสมอตลอด 24 ชั่วโมงใน 1 วันและตลอด 7 วันใน 1 สัปดาห์

BFS Cargo ได้รับการรับรองจากสมาคมป้องกันทรัพย์สินที่มีการขนส่ง (Transported Asset Protection Association) และองค์การมาตรฐานสากล (International Organization of Standards: ISO) โดย ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 BFS Cargo เป็นผู้

ให้บริการรายแรกและรายเดียวที่ได้ผ่านการรับรองมาตรฐานการตรวจสอบความปลอดภัยของการปฏิบัติการภาคพื้นจากสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association Safety Audit for Ground Operations: ISAGO) คลังสินค้าของ BFS Cargo ตั้งอยู่ ณ สนามบินสุวรรณภูมิ มีพื้นที่ 55,370 ตารางเมตร โดยเป็นพื้นที่สำหรับโกดังสินค้า 39,744 ตารางเมตร ซึ่งประกอบด้วยพื้นที่ห้องทำความเย็นสำหรับเก็บรักษาสินค้าจำนวน 16,000 ตารางเมตร โดยมีที่สำหรับรับส่งสินค้าได้โดยตรง 4 ที่ พื้นที่เก็บรักษาสินค้าที่ต้องการความปลอดภัยที่ควบคุมการเข้าออกด้วยระบบพิเศษ สำหรับสินค้ามีค่า โดยมีพื้นที่ระบายอากาศสำหรับสินค้ามีชีวิต และมีพื้นที่สำหรับเก็บสินค้าอันตรายขนาด 120 ตารางเมตร ทั้งนี้ อาคารคลังสินค้าของ BFS Cargo มีความจุ 400,000 ตันต่อปี

ในเดือนมกราคม 2556 ความจุในการเก็บรักษาสินค้าได้เพิ่มขึ้น เมื่อ BFS Cargo เริ่มเปิดดำเนินการระบบคลังสินค้าอัตโนมัติ (automatic storage and retrieval system) ซึ่งทำให้สามารถขยายพื้นที่เก็บรักษาสินค้าให้มีความสูงถึง 4.9 เมตร เมื่อเทียบกับชั้นวางสินค้าโดยปกติ ซึ่งมีความสูงเพียง 2.6 เมตร นอกจากนี้ การติดตั้งระบบดังกล่าวได้เพิ่มความจุของอาคารคลังสินค้าอีก 100,000 ตัน ไปเป็นจำนวน 500,000 ตันต่อปี

ตารางดังต่อไปนี้ แสดงถึงจำนวนน้ำหนักของสินค้าที่ให้บริการเก็บรักษา และสัดส่วนการให้บริการคลังสินค้าเมื่อเทียบกับความจุสำหรับระยะเวลาที่ระบุไว้

ปี	2553	2554	2555
น้ำหนักของสินค้าที่ให้บริการเก็บรักษา (ตัน)	262,936	311,184	367,272
ร้อยละของความจุ	66	78	90
รายได้จากการให้บริการคลังสินค้าคิดเป็นร้อยละของรายได้รวมของบริษัทฯ	1.43	1.38	1.69

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 มีจำนวนลูกค้ามากกว่า 50 ราย โดยเป็นลูกค้าหลักที่มีใช้บริษัทฯ อันได้แก่ สายการบินกาดาร์แอร์เวย์ เฟลเอ็กซ์ และดีเอชแอล โดยทั่วไปแล้ว สัญญาการให้บริการคลังสินค้าจะมีระยะเวลา 2 ถึง 3 ปีและกำหนดค่าบริการเป็นเงินบาท

ส่วนแบ่งการตลาดของ BFS Cargo ได้เพิ่มขึ้นนับตั้งแต่ปี 2549 ซึ่งเป็นปีที่เริ่มเข้ามาในตลาด โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีส่วนแบ่งการตลาดอยู่ที่ร้อยละ 44 โดยมีคู่แข่งหลัก คือ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

### 3.1.3 ธุรกิจสนามบิน

บริษัทฯ เป็นเจ้าของและผู้ดำเนินการกิจการสนามบินสมุย สนามบินตราด และสนามบินสุโขทัย

ตารางต่อไปนี้ แสดงข้อมูลจำนวนผู้โดยสารทั้งหมดของสนามบินทั้ง 3 แห่งของบริษัทฯ

สนามบิน	รอบปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม			งวดไตรมาส สิ้นสุด วันที่ 31 มีนาคม
	2553	2554	2555	2555
สมุย.....	1,586,400	1,684,000	1,989,800	540,900
สุโขทัย.....	75,600	89,100	56,700	22,600
ตราด.....	68,600	80,700	64,500	30,400
รวมทั้งสิ้น.....	1,730,600	1,853,800	2,111,000	593,400



ตารางต่อไปนี้จะแสดงข้อมูลจำนวนผู้โดยสารทั้งหมดของสนามบินทั้ง 3 แห่งของบริษัทฯ ในปี 2555 แยกตามประเภทและสัดส่วน

ประเภทของผู้โดยสาร	ล้านคน
ผู้โดยสารระหว่างประเทศ	10.02
ผู้โดยสารภายในประเทศ	89.98

ตารางต่อไปนี้จะแสดงข้อมูลสัดส่วนของจำนวนผู้โดยสารทั้งหมดของสนามบินแต่ละแห่งของบริษัทฯ เปรียบเทียบกับจำนวนผู้โดยสารแบบประจำทั้งหมดของบริษัทฯ

สนามบิน	ร้อยละของผู้โดยสารแบบประจำทั้งหมดของบริษัทฯ ในปี 2555
สนามบินสมุย	45.7
สนามบินตราด	1.8
สนามบินสุโขทัย	1.6

### 3.1.3.1 สนามบินสมุย

สนามบินสมุยนับเป็นสนามบินที่มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อบริษัทฯ ทั้งในเรื่องของจำนวนผู้โดยสารและรายได้ของบริษัทฯ โดยตารางดังต่อไปนี้ แสดงถึงรายได้จากการดำเนินงานสนามบินสมุย เปรียบเทียบกับรายได้จากการดำเนินงานของบริษัทฯ และจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการของบริษัทฯ ตามระยะเวลาที่ระบุไว้

ปี	รายได้จากธุรกิจสายการบินที่บินเข้าและออกสนามบินสมุย <sup>(1)</sup> (ล้านบาท)	คิดเป็นร้อยละของรายได้ค่าโดยสารของบริษัทฯ	จำนวนผู้โดยสารโดยประมาณ (คน)
2553	5,364.3	49.98	1,334,789
2554	5,596.9	42.83	1,420,597

(1) เป็นรายได้จากค่าบัตรโดยสาร และรายได้ของสนามบิน

บริษัทฯ เริ่มดำเนินกิจการสนามบินสมุยในฐานะสนามบินสาธารณะในประเทศไทยที่เอกชนเป็นเจ้าของเมื่อปี 2532 โดยดำเนินกิจการสนามบินสมุยภายใต้ใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินสมุยซึ่งหมดอายุลงเมื่อวันที่ 31 มกราคม 2552 ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ยื่นขอต่ออายุใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินสมุยเมื่อวันที่ 26 พฤษภาคม 2551 ซึ่งขณะนี้ บริษัทฯ อยู่ในระหว่างการดำเนินการแก้ไขข้อปรับปรุงที่ตรวจพบโดยกรมการบินพลเรือน และการดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมายฉบับใหม่เกี่ยวกับลักษณะทางกายภาพของสนามบิน อันมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 9 มกราคม 2556 นอกจากนี้บริษัทฯ ต้องจัดให้มีใบรับรองการดำเนินงาน

สนามบินสาธารณะในการดำเนินงานสนามบินสมุย โดยบริษัทฯ ได้ยื่นคำขอรับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ เมื่อวันที่ 20 สิงหาคม 2553 แต่เนื่องจาก ยังไม่มีการออกกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะมาบังคับใช้ อันเป็นผลให้ไม่สามารถออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะให้แก่ผู้ดำเนินงานสนามบินรายใดในประเทศไทยรวมทั้งบริษัทฯ ด้วย อย่างไรก็ตาม ภายใต้พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 บริษัทฯ ยังคงสามารถดำเนินกิจการสนามบินสมุยต่อไปได้จนกว่าจะได้รับแจ้งจากกรมการบินพลเรือน เป็นประการอื่น โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “ปัจจัยความเสี่ยง-ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ-บริษัทฯ จำเป็นต้องดำเนินกิจการสนามบินภายใต้ใบอนุญาตที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับการดำเนินกิจการสนามบิน”

ในปี 2548 บริษัทฯ ได้ดำเนินการขยายสนามบินสมุยโดยลงทุนเป็นจำนวนเงิน 500 ล้านบาท เพื่อให้มีขีดความสามารถที่จะรองรับการบริการผู้โดยสารจำนวน 16,000 คนต่อวัน และ 6 ล้านคนต่อปี

ในอดีต บริษัทฯ เป็นสายการบินรายเดียวที่ทำการบินสู่เกาะสมุย แม้ว่าในเวลาต่อมา ได้มีสายการบินอื่นมาทำการบินสู่เกาะสมุยด้วย บริษัทฯ ก็ยังคงให้เป็นผู้ให้บริการเที่ยวบินเป็นส่วนใหญ่สู่เกาะสมุย

ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 เที่ยวบินที่เข้าและออกจากสนามบินสมุยในแต่ละวันมีจำนวน 34 เที่ยวบิน โดยมีรายละเอียดดังนี้

สายการบิน	จำนวนเที่ยวบินต่อวัน
บริษัทฯ	34
การบินไทย	2
ซิลค์แอร์ (Silk Air)	1
ไฟยเออร์ฟลาย (Firefly)	1

ทั้งนี้ ปัจจัยสิ่งแวดล้อมมีผลต่อการจำกัดความสามารถในการเพิ่มขึ้นของจำนวนเที่ยวบินขาเข้าและขาออกของ สนามบินสมุย เนื่องจากการขอเพิ่มจำนวนเที่ยวบินขาเข้าและขาออกของสนามบินสมุย ต้องได้รับความเห็นชอบจากกรมการ บินพลเรือนซึ่งต้องพิจารณาในเรื่องของการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมด้วย โดยในวันที่ 5 มีนาคม 2556 บริษัทฯ ได้ยื่นการ ประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเพื่อขอเพิ่มจำนวนเที่ยวบินขาเข้าและขาออกของสนามบินสมุยและหลังจากที่ได้รับการอนุมัติ ดังกล่าว บริษัทฯ จะยื่นขอจากจากกรมการบินพลเรือนในการเพิ่มตารางเที่ยวบินเข้าและออกจากสนามบินสมุยโปรดพิจารณา รายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “การให้บริการขนส่งผู้โดยสาร-การบริการผู้โดยสารแบบประจำ-เครือข่ายเส้นทางบิน- เครือข่ายของบริษัทฯ” สำหรับรายละเอียดเพิ่มเติมในเส้นทางบินกรุงเทพ-สมุยของบริษัทฯ นอกจากนี้ บริษัทฯยังระมัดระวังใน การดูแลให้การเพิ่มจำนวนเที่ยวบินสอดคล้องประสานกับความสามารถของโรงแรมและที่พักในการรองรับผู้โดยสาร ทั้งนี้ เพื่อรักษา ความสัมพันธ์ที่ดีกับชุมชนท้องถิ่น โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “ปัจจัยความเสี่ยง-ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับ การประกอบธุรกิจของบริษัทฯ-ธุรกิจสายการบินและสนามบินของ บริษัทฯ ต้องพึ่งพาดตลาดการท่องเที่ยวในประเทศไทยและ ตลาดการท่องเที่ยวในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้โดยนักท่องเที่ยวชาวไทย และนักท่องเที่ยวจากภูมิภาคนี้และยุโรปเป็น อย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเกาะสมุย และการลดลงของอุปสงค์ในการเดินทางทางอากาศในตลาดเหล่านี้อาจส่งผลกระทบต่อ ในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และ โอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ”

เกาะสมุยตั้งอยู่บนพื้นที่ห่างจากกรุงเทพมหานครเป็นระยะทางประมาณ 700 กิโลเมตร และเป็นเกาะที่มีขนาดใหญ่ เป็นอันดับสามของประเทศไทย โดยมีจำนวนประชากรที่อาศัยอยู่บนเกาะประมาณ 50,000 คน เกาะสมุยเป็นที่ตั้งของโรงแรม และที่พักตากอากาศจำนวนมากกว่า 450 แห่ง และในปี 2555 มีผู้เดินทางมาเยือนเกาะสมุยเป็นจำนวนมาก

สนามบินสมุยเปิดดำเนินการเป็นเวลา 16 ชั่วโมงต่อวัน โดยมีพื้นที่ทั้งหมดประมาณ 600 ไร่ ประกอบด้วยทางวิ่ง 1 ทางวิ่ง ซึ่งมีระยะทาง 2,080 เมตร มีทางขับจำนวน 4 ทางขับ ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ 2,100 ตารางเมตร และมีลานจอดอากาศยาน คิดเป็นพื้นที่ประมาณ 700,000 ตารางเมตร และมีหลุมจอดซึ่งสามารถรองรับจำนวนอากาศยานแบบแอร์บัส เอ 319 ได้จำนวน 7 ลำ หรืออากาศยานแบบแอร์บัส เอ 319 จำนวน 5 ลำ และอากาศยานแบบ เอทีอาร์-500 อีกจำนวน 4 ลำ โดยสนามบินสมุย สามารถรองรับอากาศยานประเภทเอทีอาร์ 72-500 แอร์บัส 319 และ โบอิง 737-400 รวมทั้งเครื่องบินไอพ่นที่ใช้ในธุรกิจ และส่วนบุคคล สนามบินสมุยสามารถรองรับการจราจรได้สูงสุดโดยประมาณ 50 เที่ยวบินต่อวัน แม้ว่าในปัจจุบันจะมีการจราจรสูงสุดเพียงไม่เกินจำนวน 36 เที่ยวบินต่อวัน

สนามบินสมุยมีอาคารผู้โดยสารจำนวน 5 อาคารซึ่งครอบคลุมพื้นที่ 12,113 ตารางเมตร โดยเป็นพื้นที่ในเชิงพาณิชย์ 1,585 ตารางเมตร ทั้งนี้ ภายในอาคารผู้โดยสารยังประกอบด้วยด่านตรวจคนเข้าเมืองจำนวน 5 ด่าน โดยเปิดดำเนินการเป็นเวลา 16 ชั่วโมงต่อวัน

นอกจากนี้ ในปี 2552 และปี 2553 สนามบินสมุยได้รับการจัดให้อยู่ใน 10 อันดับแรกของสนามบินที่ดีที่สุดในปี จากผลการสำรวจทั่วโลกของนิตยสาร Smart Travel Asia

ในอดีตได้มีรายงานข่าวว่าอาจจะมีการก่อสร้างสนามบินแห่งที่สองบนเกาะสมุย เพื่อที่จะรองรับการเติบโตของ จำนวนนักท่องเที่ยวที่คาดการณ์ไว้ โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “ปัจจัยความเสี่ยง-ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับ การประกอบธุรกิจของบริษัทฯ-การแข่งขันจากสนามบินและจุดหมายปลายทางอื่นอาจส่งผลกระทบต่อในแง่ลบอย่างมีนัยสำคัญ ในธุรกิจสนามบินของบริษัทฯ โดยเฉพาะอย่างยิ่งต่อปริมาณการใช้บริการในสนามบินสมุย”

ในเดือนพฤศจิกายน 2549 บริษัทฯ ได้ให้กองทุนรวมสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบินสมุยเช่าทรัพย์สินในส่วน  
ของสนามบินสมุยเป็นเวลา 30 ปี ตั้งแต่วันที่ 24 พฤศจิกายน 2549 ภายใต้สัญญาเช่าระยะยาว โดยกองทุนรวมสิทธิการเช่า  
อสังหาริมทรัพย์สนามบินสมุยได้ให้บริษัทฯ เช่าช่วงสนามบินสมุยกลับภายใต้สัญญาเช่าช่วง ทั้งนี้ บริษัทฯยังอยู่ในฐานะผู้  
ดำเนินงานสนามบินสมุย และได้ถือหน่วยลงทุนในสัดส่วนร้อยละ 25 ในกองทุนรวมสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบิน  
สมุย ซึ่งเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ภายใต้สัญญาเช่าระยะยาว บริษัทฯ ตกลงที่จะเป็น  
ผู้รับผิดชอบในบรรดาค่าใช้จ่ายที่จะรักษาไว้ซึ่งสภาพแวดล้อมโดยทั่วไปของสนามบินสมุย และการจัดให้มีกิจกรรมด้าน  
การตลาดที่จำเป็น โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “สรุปสาระสำคัญของสัญญา”

### 3.1.3.2 สนามบินตราด

ตารางดังต่อไปนี้ แสดงถึงรายได้จากการดำเนินงานสนามบินตราด เปรียบเทียบกับรายได้จากการดำเนินงานของ  
บริษัทฯ และ จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการของบริษัทฯ ตามระยะเวลาที่ระบุไว้

ปี	รายได้จากธุรกิจสายการบินที่บินเข้าและออก สนามบินตราด <sup>(1)</sup> (ล้านบาท)	คิดเป็นร้อยละของรายได้ค่าโดยสาร ของบริษัทฯ	จำนวนผู้โดยสาร (คน)
2553	241.2	2.4	68,578
2554	189.0	1.6	80,722
2555	186.4	1.3	64,322

(1) คิดเป็นร้อยละของรายได้ค่าโดยสารของบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้เริ่มดำเนินกิจการสนามบินตราดเมื่อปี 2549 โดยดำเนินกิจการภายใต้ใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินตราดซึ่งมี  
ผลบังคับใช้จนถึงวันที่ 14 มีนาคม 2559 นอกจากนี้บริษัทฯ ต้องจัดให้มีใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะในการ  
ดำเนินงานสนามบินตราด โดยบริษัทฯ ได้ยื่นคำขอรับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะเมื่อวันที่ 20 สิงหาคม 2553  
เนื่องจากยังไม่มีกรออกกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะมาบังคับใช้ อันเป็นผลให้  
ไม่สามารถออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะให้แก่ผู้ดำเนินงานสนามบินรายใดในประเทศไทยรวมทั้งบริษัทฯ  
ด้วย อย่างไรก็ตามภายใต้พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 บริษัทฯ ยังคงสามารถดำเนินกิจการสนามบินตราดต่อไปได้  
จนกว่าจะได้รับแจ้งจากกรมการบินพลเรือนเป็นประการอื่น โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “ปัจจัยความเสี่ยง-  
ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ-บริษัทฯ จำเป็นต้องดำเนินกิจการสนามบินภายใต้ใบอนุญาตที่  
เกี่ยวข้องเกี่ยวกับการดำเนินกิจการสนามบิน”

สนามบินตราดอยู่ห่างจากกรุงเทพมหานครไปทางทิศตะวันออกเป็นระยะทาง 387 กิโลเมตร และจังหวัดตราด  
เป็นเมืองขนาดใหญ่ที่อยู่ใกล้ชิดพรมแดนประเทศกัมพูชามากที่สุด โดยบริษัทฯ เป็นสายการบินเพียงแห่งเดียวที่มีการบินไป  
ยังจังหวัดตราด ทั้งนี้ ในปี 2555 บริษัทฯ ได้ดำเนินการรองรับผู้โดยสารขาเข้าและขาออกจากสนามบินตราดประมาณ  
64,322 คน

สนามบินตราดเปิดดำเนินการเป็นเวลา 13 ชั่วโมงต่อวัน และสามารถรองรับผู้โดยสารได้มากถึง 2,808 คนต่อวัน โดยมีพื้นที่ทั้งหมดประมาณ 1,300 ไร่ ประกอบด้วยทางวิ่ง 1 ทางวิ่ง มีระยะทาง 1,800 เมตร สนามบินตราดสามารถรองรับการจราจรได้สูงสุดโดยประมาณ 20 เที่ยวบินต่อวัน แม้ว่าในปัจจุบัน จะมีการจราจรสูงสุดเพียงไม่เกินจำนวน 3 เที่ยวบินต่อวัน

บริษัทฯ วางแผนที่จะเริ่มก่อสร้างลานจอดอากาศยานพื้นที่ประมาณ 4,800 ตารางเมตรในปี 2557 ทั้งนี้ เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ ลานจอดอากาศยานสามารถรองรับเครื่องบินได้ 4 ลำ และมีหลุมจอดที่สามารถรองรับจำนวนอากาศยานได้ 1 ลำ สนามบินตราดมีอาคารผู้โดยสารจำนวน 3 อาคารซึ่งครอบคลุมพื้นที่ 810 ตารางเมตร โดยเป็นพื้นที่ในเชิงพาณิชย์ 130 ตารางเมตร

### 3.1.3.3 สนามบินสุโขทัย

ตารางดังต่อไปนี้ แสดงถึงรายได้จากการดำเนินงานสนามบินสุโขทัย เปรียบเทียบกับรายได้จากการดำเนินงานของบริษัทฯ และจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการของบริษัทฯ ตามระยะเวลาที่ระบุไว้

ปี	รายได้จากธุรกิจสายการบินที่บินเข้าและออก สนามบินสุโขทัย(ล้านบาท)	คิดเป็นร้อยละของรายได้ค่าโดยสาร ของบริษัทฯ	จำนวนผู้โดยสาร (คน)
2553	183.7	1.8	75,556
2554	158.3	1.3	89,244
2555	123.3	0.8	56,370

บริษัทฯ ได้เริ่มดำเนินกิจการสนามบินสุโขทัยเมื่อปี 2541 โดยดำเนินกิจการภายใต้ใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินสุโขทัยซึ่งหมดอายุลงเมื่อวันที่ 31 มกราคม 2551 โดยบริษัทฯ ได้ยื่นขอต่ออายุใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินสุโขทัยเมื่อวันที่ 27 สิงหาคม 2550 ซึ่งบริษัทฯ ยังอยู่ในระหว่างการดำเนินการแก้ไขข้อปรับปรุงที่ตรวจพบโดยกรมการบินพลเรือน และการดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมายฉบับใหม่เกี่ยวกับลักษณะทางกายภาพของสนามบิน อันมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 9 มกราคม 2556 นอกจากนี้บริษัทฯ ต้องจัดให้มีใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะในการดำเนินงานสนามบินสุโขทัย โดยบริษัทฯ ได้ยื่นคำขอรับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะเมื่อวันที่ 20 สิงหาคม 2553 อย่างไรก็ตาม กฎหมายที่เกี่ยวข้องในการออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะยังไม่มีการออกมายังบังคับใช้ อันเป็นผลให้ใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะไม่สามารถออกให้แก่ผู้ดำเนินงานสนามบินรายใดในประเทศไทยรวมทั้งบริษัทฯ ด้วย อย่างไรก็ตาม ภายใต้พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 บริษัทฯ ยังคงสามารถดำเนินกิจการสนามบินสุโขทัยต่อไปได้จนกว่าจะได้รับแจ้งจากกรมการบินพลเรือนเป็นประการอื่น โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “ปัจจัยความเสี่ยง-ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ-บริษัทฯ จำเป็นต้องดำเนินกิจการสนามบินภายใต้ใบอนุญาตที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับการดำเนินการสนามบิน”

โดยสนามบินสุโขทัยตั้งอยู่ห่างจากกรุงเทพมหานครไปทางทิศเหนือเป็นระยะทาง 440 กิโลเมตร โดยมีประชากรอาศัยอยู่ประมาณ 600,000 คน ทั้งนี้ อุทยานประวัติศาสตร์สุโขทัยซึ่งตั้งอยู่ในบริเวณพื้นที่ทางทิศตะวันตกเป็นระยะทาง 12 กิโลเมตร ได้รับการประกาศให้เป็นแหล่งมรดกโลกจากองค์การยูเนสโกตั้งแต่ปี 2534 ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 บริษัทฯ เป็นสายการบินเพียงแห่งเดียวที่มีการบินไปยังจังหวัดสุโขทัย โดยมีเที่ยวบินไปยังสุโขทัย 2 เที่ยวบินต่อวัน

สนามบินสุโขทัยเปิดดำเนินการเป็นเวลา 12 ชั่วโมงต่อวันและสามารถรองรับผู้โดยสารได้มากถึง 700 คนต่อวัน โดยมีพื้นที่ทั้งหมดของสนามบินที่ได้รับอนุญาตประมาณ 1,018 ไร่ ประกอบด้วยทางวิ่ง 1 ทางวิ่ง มีระยะทาง 2,100 เมตร ซึ่งสามารถ

รองรับการจราจรได้โดยประมาณ 4 ลำ ต่อชั่วโมง หรือคิดเป็นจำนวน 48 เที่ยวบินต่อวัน และมีทางขับจำนวน 1 ทางขับ ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ 3,870 ตารางเมตร และมีจำนวน 2 ลานจอดอากาศยานที่พร้อมใช้งาน คิดเป็นพื้นที่ประมาณ 9,975 ตารางเมตร ทั้งนี้ สนามบินสุโขทัยสามารถรองรับการจราจรได้สูงสุดโดยประมาณ 20 เที่ยวบินต่อวัน แม้ว่าในปัจจุบัน จะมีการจราจรสูงสุดเพียงไม่เกินจำนวน 2 เที่ยวบินต่อวัน สนามบินสุโขทัยมีอาคารผู้โดยสารจำนวน 2 อาคารซึ่งครอบคลุมพื้นที่ 1,026 ตารางเมตร โดยเป็นพื้นที่ในเชิงพาณิชย์ 784 ตารางเมตร

## 3.2 การตลาดและภาวะการแข่งขัน

### 3.2.1 นโยบายการตลาด

#### 3.2.1.1 การยกระดับประสบการณ์การใช้บริการของผู้โดยสาร

บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะยกระดับประสบการณ์การใช้บริการของผู้โดยสาร ด้วยการให้บริการระดับพรีเมียมและมีคุณภาพ รวมถึงการให้บริการห้องพักรับรองผู้โดยสารที่สนามบินโดยไม่เสียค่าใช้จ่าย การให้บริการด้วยความเป็นมิตร และการให้บริการที่เน้นความใส่ใจในผู้โดยสาร การใช้เครื่องบินที่มีอายุการใช้งานต่ำ และการให้บริการในจุดหมายปลายทางอันเป็นแหล่งวัฒนธรรม และสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ

บริษัทฯ สร้างความแตกต่างให้ประสบการณ์การใช้บริการของผู้โดยสาร ด้วยการให้บริการห้องพักรับรองผู้โดยสารโดยไม่เสียค่าใช้จ่ายแก่ผู้โดยสารทั้งหมด โดยห้องพักรับรองสำหรับผู้โดยสารชั้นประหยัดของบริษัทฯ ได้ให้บริการอาหารว่าง เครื่องดื่ม และการให้บริการอินเทอร์เน็ตโดยไม่เสียค่าใช้จ่าย ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ให้บริการห้องพักรับรองผู้โดยสารชั้นธุรกิจแยกออกจากผู้โดยสารชั้นประหยัด หรือ “Blue Ribbon” เพื่อให้บริการผู้โดยสารชั้นธุรกิจโดยเฉพาะ โดยห้องพักรับรองผู้โดยสารชั้นธุรกิจจะให้บริการ อาหารจานร้อน ห้องอาบน้ำ ห้องสมุด และการให้บริการอินเทอร์เน็ต

บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะให้บริการด้วยคุณภาพระดับสูง และเชื่อถือได้ โดยถือว่าความตรงต่อกำหนดเวลาการบิน เป็นสิ่งสำคัญในการสร้างความพึงพอใจให้แก่ผู้โดยสาร ชื่อเสียงของบริษัทฯ และการควบคุมค่าใช้จ่าย ทั้งนี้ จากรายงานภายในของบริษัทฯ ในปี 2553 ปี 2554 และ ปี 2555 ค่าเฉลี่ยของความตรงต่อกำหนดเวลาการบิน (ซึ่งวัดจากสัดส่วนของเที่ยวบินขาออกและขาเข้า ภายใน 15 นาที ของตารางเวลาขาออกหรือขาเข้า คิดเป็นร้อยละ 90.68 ร้อยละ 88.60 และ ร้อยละ 83.31 ในขณะที่ในช่วงเวลาเดียวกันค่าเฉลี่ยความล่าช้าจากกำหนดเวลาการบินคิดเป็นร้อยละ 9.32 ร้อยละ 11.4 และร้อยละ 16.89 ของเที่ยวบินของบริษัทฯ ตามลำดับ อันเกิดจากปัจจัยที่บริษัทฯ เชื่อว่าอยู่นอกเหนือจากการควบคุมของบริษัทฯ อันได้แก่ การติดขัดในการจราจรในสนามบิน ข้อจำกัดในสิ่งอำนวยความสะดวกของสนามบิน การควบคุมการจราจรทางอากาศ สภาพอากาศที่เลวร้าย และการระงับเที่ยวบิน โดยบริษัทฯ พยายามที่จะจำกัดการเปลี่ยนแปลงตารางเวลาเที่ยวบินและการยกเลิกเที่ยวบิน โดยในปี 2553 ปี 2554 และ ปี 2555 ตารางเวลาเที่ยวบินมีการเปลี่ยนแปลงหรือเที่ยวบินมีการยกเลิก เพียงร้อยละ 0.11 ร้อยละ ร้อยละ 0.44 และร้อยละ 0.66 ของเที่ยวบินของบริษัทฯ ตามลำดับ

ในการให้บริการด้วยคุณภาพระดับที่สูงที่สุดแก่ผู้โดยสาร บริษัทฯ มุ่งรับพนักงานที่มีความสามารถในการสื่อสารภาษาอังกฤษได้ มีมนุษยสัมพันธ์ที่ดี และมีความเป็นมืออาชีพ ทั้งนี้ การรับพนักงานจะต้องผ่านขั้นตอนที่เข้มงวด และจะมีการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่องและเข้มข้น และมีกิจกรรมการเสริมสร้างสมรรถภาพในการทำงาน ทั้งนี้บริษัทฯ ได้จัดสรรงบประมาณเป็นการเฉพาะสำหรับการฝึกอบรมพนักงานที่ให้บริการผู้โดยสารทุกปี เพื่อให้แน่ใจได้ว่าพนักงานได้รับการเตรียมความพร้อมมาเป็นอย่างดีในการให้ความช่วยเหลือแก่ผู้โดยสารได้อย่างมีประสิทธิภาพ

### 3.2.1.2 การโฆษณาและการส่งเสริมการขาย

บริษัทฯ เชื่อว่าการที่ประเทศไทยเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยมมาตั้งแต่ในอดีตเป็นข้อได้เปรียบในการแข่งขันของบริษัทฯ ทั้งนี้ นโยบายทางการตลาดของบริษัทฯ ที่ผ่านมาให้ความสำคัญกับวัฒนธรรมไทยอันเป็นเอกลักษณ์ที่ดึงดูดใจ รวมถึงการต้อนรับนักท่องเที่ยวอย่างมีไมตรีและด้วยมนุษยสัมพันธ์อันดีของคนไทย โดยบริษัทฯ มีความมุ่งหมายที่จะเสริมสร้างภาพลักษณ์ในฐานะที่เป็นสายการบินบุคคลให้ดีขึ้นและสร้างชื่อเสียงที่โดดเด่นในด้านคุณภาพการให้บริการแก่ผู้โดยสารเป็นรายบุคคล

ในปี 2553 2554 และ 2555 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายด้านการโฆษณาและการประชาสัมพันธ์ทั้งสิ้น 158.0 ล้านบาท 248.5 ล้านบาท และ 320.3 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 1.56 ร้อยละ 2.11 และร้อยละ 2.16 ของรายได้จากการให้บริการผู้โดยสาร ตามลำดับ

ค่าใช้จ่ายทางการตลาดของบริษัทฯ เป็นค่าใช้จ่ายในการโฆษณาและประชาสัมพันธ์ทางสื่อต่างๆ รวมทั้งการสนับสนุนกิจกรรมของบริษัทท่องเที่ยวและตัวแทนการท่องเที่ยวเป็นหลัก โดยส่วนใหญ่บริษัทฯ จะโฆษณาผ่านช่องทางอินเทอร์เน็ตบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ สื่อโซเชียลมีเดีย งานแสดงสินค้าทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ แผ่นป้ายโฆษณา กลางแจ้ง หนังสือพิมพ์ และโทรทัศน์ และการโฆษณาทางวิทยุ โดยบริษัทฯ ยังมีกลุ่มเป้าหมายที่เป็นนักศึกษาซึ่งบริษัทฯ คาดหวังว่าจะกลายมาเป็นผู้โดยสารในอนาคต โดยการจัดแคมเปญโฆษณาที่สถานศึกษา ให้ส่วนลดราคาค่าโดยสารสำหรับเที่ยวบินในช่วงที่มีผู้โดยสารเดินทางน้อย ทั้งนี้ แม้ว่าการทำการตลาดของบริษัทฯ จะเน้นในจุดหมายปลายทางภายในประเทศไทยและภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ก็ตาม บริษัทฯ ก็ยังคงสามารถรองรับผู้โดยสารระหว่างประเทศที่ต้องการเชื่อมต่อกับเส้นทางบินที่บริษัทฯ ให้บริการอยู่ทั้งภายในประเทศและภายในภูมิภาค ด้วยการที่มีความความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Sharing) และข้อตกลงระหว่างสายการบินอื่นๆ และการที่บริษัทฯ มีผู้แทนจำหน่ายบัตรโดยสารและสำนักงานด้านการตลาดของบริษัทฯ ตั้งอยู่ในหลายพื้นที่ทั่วโลก

### 3.2.1.3 การกำหนดราคาและการบริหารจัดการรายได้

จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการและค่าบริการที่เรียกเก็บมีผลกระทบต่อธุรกิจของบริษัทฯ บริษัทฯ ได้ติดตั้งระบบการบริหารจัดการรายได้เพื่อเพิ่มรายได้ในเที่ยวบิน ในตลาดใดๆ และในการดำเนินการทั้งหมดของบริษัทฯ ให้สูงที่สุด ทั้งนี้ การบริหารจัดการรายได้เป็นกลุ่มกระบวนการทางธุรกิจที่ใช้ในการคำนวณหาราคาและจำนวนที่นั่งผู้โดยสารที่มีอยู่สำหรับผู้โดยสารชั้นพิเศษและผู้โดยสารชั้นประหยัด เพื่อเพิ่มรายได้จากการขายบัตรผู้โดยสารให้สูงที่สุด บนพื้นฐานของพฤติกรรมทางด้านอุปสงค์ที่คาดการณ์ไว้ในแต่ละตลาด จากการใช้ระบบการบริหารจัดการรายได้ในปัจจุบัน บริษัทฯ พยายามที่จะเพิ่มรายได้ให้ได้มากที่สุดในแต่ละเที่ยวบิน โดยการจัดสรรที่นั่งผู้โดยสารที่มีอยู่ตามราคาค่าโดยสารในแต่ละชั้นให้บริษัทฯ ได้รับประโยชน์มากที่สุดตามที่จะได้อธิบายต่อไป

บริษัทฯ มีโครงสร้างค่าโดยสารที่หลากหลายเพื่อที่จะตอบสนองความต้องการในแต่ละกลุ่มตลาด ห้องผู้โดยสารบนเครื่องบินบางลำของบริษัทฯ ได้ถูกแบ่งออกเป็นห้องผู้โดยสารชั้นธุรกิจและชั้นประหยัด ซึ่งได้แบ่งค่าโดยสารออกเป็นจำนวน 15 ถึง 16 กลุ่มย่อย โดยบริษัทฯ จะกำหนดจำนวนที่นั่งในแต่ละราคาผ่านกระบวนการวิเคราะห์การแข่งขันอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเป็นหนึ่งในกระบวนการที่สำคัญในการบริหารจัดการรายได้ การคาดการณ์ล่วงหน้า และการหาราคาที่เหมาะสมที่สุดโดยทั่วไป ประวัติการสำรองที่นั่งผู้โดยสารและแนวโน้มของผู้โดยสารที่ใช้บริการการบินในแต่ละฤดูกาลได้นำมาใช้คาดการณ์ความต้องการของตลาด ทั้งนี้ ทางบริษัทฯ ใช้การคาดการณ์ซึ่งมีมาแต่อดีต รวมเข้ากับการสำรองที่นั่งในปัจจุบัน เหตุการณ์ที่กำลังจะเกิดขึ้น แรงกดดันจากการแข่งขัน และปัจจัยอื่นๆ ในการกำหนดโครงสร้างค่าโดยสารเพื่อเพิ่มรายได้สูงสุด

บริษัทฯ ใช้ AirVision Revenue Manager หรือระบบการบริหารจัดการรายได้ที่พัฒนาโดย Sabre Inc. ระบบดังกล่าวนี้ได้ใช้ต้นแบบในการคาดการณ์และกำหนดราคาที่เหมาะสมเพื่อที่จะวิเคราะห์ข้อเสียเปรียบเชิงเศรษฐศาสตร์ที่ต้องเกิดขึ้นในการกำหนดจำนวนที่นั่งในแต่ละราคา ซึ่งทำให้บริษัทฯ สามารถเพิ่มรายได้สูงสุดบนขีดความสามารถที่มีอยู่ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ใช้ระบบดังกล่าวทั้งในเส้นทางบินระหว่างประเทศ และเส้นทางบินภายในประเทศตั้งแต่ปี 2551

บริษัทฯ บริหารจัดการกำไรจากการขนส่งผู้โดยสาร โดยใช้นโยบายการตลาดและการขายเพื่อเป็นการเพิ่มรายได้สูงสุดในการขนส่งผู้โดยสารให้แก่บริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้มีการใช้มาตรการดังต่อไปนี้เพื่อเพิ่มรายได้ในการขนส่งผู้โดยสาร

- กำหนดโครงสร้างราคาที่ไม่ซับซ้อนและนำเสนอขายในแต่ละจุดขายเพื่อเพิ่มรายได้สูงสุด เพื่อให้สัมพันธ์กับลักษณะของแต่ละจุดขายและช่องทางการจัดจำหน่ายเพื่อให้ผลตอบแทนสูงสุดและเพื่อลดการสูญเสียรายได้ให้น้อยที่สุด
- ใช้ระบบบัตรโดยสารอัตโนมัติเพื่อป้องกันการสูญเสียรายได้เนื่องจากความผิดพลาดจากตัวบุคคลและเพิ่มรายได้จากค่าบริการเสริมได้แก่ ค่าธรรมเนียมจากสัมภาระที่มากเกินไป
- ใช้แผนการตลาดส่งเสริมการขายในตลาดที่ให้ผลตอบแทนสูง เช่น สมุย และเสียมราฐ
- จัดสรรที่นั่งสำหรับบัตรโดยสารในแต่ละระดับราคาให้เกิดประโยชน์สูงสุด รวมถึงการจัดสรรที่นั่งในแต่ละราคาตามอุปสงค์ที่คาดการณ์ไว้ซึ่งพิจารณาจากข้อมูลที่ผ่านมาของแต่ละเส้นทางบิน (เช่น การจัดสรรที่นั่ง ราคาจำหน่าย น้อยลงสำหรับเส้นทางบินที่คาดว่าจะมีความต้องการสูง) และ
- จัดลำดับการจัดสรรที่นั่งให้แก่ผู้โดยสารให้เกิดประโยชน์สูงสุด ตามอุปสงค์ที่คาดการณ์ไว้เพื่อที่จะเพิ่มรายได้ให้แก่ทั้งเครือข่ายการบินให้ได้มากที่สุดไม่ใช่เพียงแค่เพิ่มรายได้เฉพาะในบางเส้นทางบินเท่านั้น

เช่นเดียวกับสายการบินอื่นๆ บริษัทฯ รับสำรองที่นั่งมากกว่าจำนวนที่นั่งโดยสารในบางเที่ยวบินเพื่อทดแทนในกรณี que ผู้โดยสารได้สำรองที่นั่งไว้แล้วแต่ไม่ได้เดินทาง โดยอัตราส่วนของการสำรองที่นั่งในลักษณะดังกล่าว แตกต่างกันไปในแต่ละเส้นทางบินและขึ้นอยู่กับอัตราส่วนในอดีตของปริมาณผู้โดยสารที่สำรองที่นั่งแต่ไม่ได้เดินทาง และกรณีการยกเลิกบัตรโดยสารล่าช้า ทั้งนี้ ในปี 2555 มีอัตราการสำรองที่นั่งมากกว่าจำนวนที่นั่งโดยสารโดยรวมของบริษัทฯ ตามข้อมูลจากระบบมีจำนวนประมาณ 16,000 ที่นั่ง

#### 3.2.1.4 การรักษาลูกค้าประจำโดยโครงการฟลายเออร์โบนัส (FlyerBonus)

ตั้งแต่มีการจัดตั้งโปรแกรมสะสมไมล์ (Frequent Flyer Program) ของบริษัทฯ ในชื่อ “ฟลายเออร์โบนัส (FlyerBonus)” ในปี 2548 โปรแกรมดังกล่าวก็มีบทบาทสำคัญในกลยุทธ์ทางการตลาดของบริษัทฯ และเป็นหนึ่งในวิธีการพื้นฐานในการสร้างและรักษาลูกค้า โปรแกรมฟลายเออร์โบนัส ประกอบด้วยสมาชิกสองระดับ อันได้แก่ สมาชิกระดับธรรมดา และสมาชิกระดับพิเศษ โดยสมาชิกระดับพิเศษนั้นจะมาจากการเชิญของบริษัทฯ เท่านั้น ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 บริษัทฯ มีสมาชิกระดับธรรมดาเป็นจำนวน 260,000 คน และสมาชิกระดับพิเศษมากกว่า 2,000 คนที่เข้าร่วม และจำนวนสมาชิกของโปรแกรมฟลายเออร์โบนัสโดยรวมคิดเป็นร้อยละ 7.13 ของจำนวนผู้โดยสารทั้งหมดในปี 2555 ตามลำดับ ทั้งนี้ ทางบริษัทฯ เชื่อว่าโปรแกรมสะสมไมล์จะสนับสนุนความยึดมั่นในการใช้บริการของลูกค้าที่มีต่อบริษัทฯ โดยการแลกบัตรโดยสารจะช่วยส่งเสริมให้ลูกค้าใช้บริการของบริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ สมาชิกสามารถสะสมไมล์ได้จากเที่ยวบินของบริษัทฯ และจากเที่ยวบินทั้งหมดของสายการบินภายใต้ความตกลงที่ขั้วบินร่วม (Code Sharing) ในบางครั้งบริษัทฯ จะเพิ่มคะแนนสะสมให้สองหรือสามเท่าในกิจกรรมส่งเสริมการขายของโปรแกรมฟลายเออร์โบนัส เพื่อส่งเสริมเส้นทางบินใหม่ของบริษัทฯ คะแนน



สะสมไมล์สามารถแลกเพื่อรับบัตรโดยสารโดยไม่เสียค่าใช้จ่ายใดๆ หรือแลกเปลี่ยนเป็นส่วนลด หรือยกระดับชั้นโดยสารในเที่ยวบินของบริษัทฯ หรือแลกเปลี่ยนสินค้าที่ขายบนเที่ยวบิน ทั้งนี้ โปรแกรมฟลายเออร์ โบนัสมีพันธมิตรผู้ประกอบธุรกิจเดินทางจำนวน 31 ราย ซึ่งรวมถึงสายการบินทั้งหมดตามความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Sharing) สถาบันการเงิน บริษัทให้เช่ารถยนต์ และโรงแรมในเครือทั้งในท้องถิ่นและระหว่างประเทศ ทำให้สมาชิกสามารถทำการสะสมไมล์ได้ทุกวันผ่านการจับจ่ายใช้สอย การเช่ารถยนต์และการเข้าพักในโรงแรม

โปรแกรมฟลายเออร์ โบนัสช่วยเพิ่มรายได้ให้แก่บริษัทฯ โดยช่วยเพิ่มยอดขายบัตรโดยสารในเที่ยวบินของบริษัทฯ และกระตุ้นยอดขายบัตรโดยสารของสายการบินพันธมิตรตามความตกลงรับขนส่งผู้โดยสารระหว่างสายการบิน (interline) ซึ่งสมาชิกสามารถได้รับไมล์สะสมจากรายการสะสมไมล์อื่นๆ ของสายการบินพันธมิตรตามความตกลงรับขนส่งผู้โดยสารระหว่างสายการบิน (interline) นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีรายได้เพิ่มจากการแลกรับรางวัลบัตรโดยสารโดยสารสายการบินพันธมิตร เมื่อสมาชิกรายการสะสมไมล์เดินทางของสายการบินดังกล่าวขอแลกรับรางวัลเป็นบัตรโดยสารของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม จำนวนที่นั่งโดยสารที่จัดให้สำหรับการแลกรับรางวัลด้วยไมล์สะสมของสมาชิก โปรแกรม ฟลายเออร์ โบนัส จะถูกจำกัดในแต่ละเที่ยวบิน และชั้นโดยสาร ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งในความพยายามของบริษัทฯ ที่จะเพิ่มรายได้สูงสุดให้แก่บริษัทฯ นอกจากนี้ จำนวนไมล์สะสมอาจหมดอายุ หากสมาชิกไม่นำไมล์สะสมมาแลกรับรางวัลภายใน 3 ปี

### 3.2.2 กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย

กลุ่มลูกค้าเป้าหมายของบริษัทฯ คือ กลุ่มนักท่องเที่ยว เนื่องจากประเทศไทยยังคงมีศักยภาพทางด้านการท่องเที่ยว ประกอบกับการให้บริการห้องพักรับรองผู้โดยสารโดยไม่เสียค่าใช้จ่าย ถือเป็นจุดเด่นเมื่อเปรียบเทียบกับสายการบินอื่น ๆ

### 3.2.3 การจำหน่ายและช่องทางการจำหน่าย

บริษัทฯ มีช่องทางการจัดจำหน่ายหลัก 2 ช่องทาง ได้แก่ การขายทางตรง โดยผ่านสำนักงานขายของบริษัทฯ ศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ และ เว็บไซต์ และ การขายทางอ้อม

ตารางต่อไปนี้แสดงสัดส่วนของการสำรองที่นั่งโดยรวมของบริษัทฯ ผ่านแต่ละช่องทางการจัดจำหน่ายหลัก สำหรับช่วงเวลาที่เหมาะสมไว้ดังต่อไปนี้

ช่องทางการจัดจำหน่าย	รอบปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม					
	2553		2554		2555	
	ร้อยละของผู้โดยสาร	ร้อยละของรายได้	ร้อยละของผู้โดยสาร	ร้อยละของรายได้	ร้อยละของผู้โดยสาร	ร้อยละของรายได้
<b>การขายทางตรง:</b>						
สำนักงานขายเคาน์เตอร์						
ขายบัตรโดยสาร และ						
เคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสาร						
ประจำสนามบิน.....	17.5	14.99	16.99	14.63	12.63	11.27
อินเทอร์เน็ต .....	22.32	23.57	23.10	21.35	26.61	24.82
รวม.....	39.82	38.56	40.09	35.98	39.24	36.09
<b>การขายทางอ้อม:</b>						
สายการบินที่มีความตกลง						
เที่ยวบินร่วม (Code						
Sharing) และ สายการบิน						
ที่มีความตกลงรับขน						
ผู้โดยสารระหว่างสายการ						
บิน .....	12.61	12.62	4.57	4.81	4.40	4.49
ผู้แทนจำหน่ายบัตร						
โดยสารที่ได้รับอนุญาต						
จาก IATA .....	45.51	46.32	42.72	55.81	53.32	55.92
ผู้แทนจำหน่ายบัตร						
โดยสารแบบทั่วไป.....						
	2.06	2.51	2.62	3.39	3.05	3.50
รวม .....	60.17	61.44	59.51	64.01	60.77	63.91
รวมทั้งสิ้น .....	100	100	100	100	100	100

### 3.2.3.1 การขายทางตรง

บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารทางตรงผ่านช่องทางต่างๆ รวมถึงสำนักงานขาย เคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสาร เคาน์เตอร์ประจำสนามบิน ศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ และผ่านช่องทางบนหน้าเว็บไซต์

#### (1) สำนักงานขาย เคาน์เตอร์ขายบัตร และเคาน์เตอร์ประจำสนามบิน

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 บริษัทฯ มีสำนักงานขายบัตรโดยสาร ซึ่งดำเนินการโดยบริษัทเอง 18 สำนักงานขาย และผ่านทางตัวแทนจำหน่าย 22 สำนักงานขาย ในแคนาดา ออสเตรเลีย ยุโรป ไทย สิงคโปร์ ฮองกง กัมพูชา ลาว และพม่า นอกจากนี้บริษัทฯ ยังขายบัตรโดยสารที่เคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสารซึ่งตั้งอยู่ในสนามบินที่บริษัทฯ ให้บริการอยู่ ซึ่งสำนักงานขาย เคาน์เตอร์ขายบัตร และเคาน์เตอร์ประจำสนามบินเหล่านี้ได้ช่วยอำนวยความสะดวกให้แก่ลูกค้าที่ต้องการเข้ามาสำรองที่นั่งหรือเปลี่ยนแปลงการสำรองที่นั่งด้วยตนเอง โดยสามารถชำระค่าบัตรโดยสารด้วยเงินสด บัตรเครดิต หรือบัตรเดบิต

#### (2) ศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ (Call Centers)

ผู้โดยสารสามารถสำรองที่นั่งบนเที่ยวบินของบริษัทฯ ได้ตลอด 24 ชั่วโมง ผ่านทางศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ หมายเลข 1771 ซึ่งผู้โดยสารสามารถชำระเงินจากการสำรองที่นั่งผ่านศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ผ่านบัตรเครดิตหรือบัตรเดบิต หรือชำระเงินผ่านทางโทรศัพท์เคลื่อนที่ หรือผ่านบริการธนาคารทางโทรศัพท์มือถือของธนาคารกสิกรไทย หรือผ่านบริการทางธนาคารทางอินเทอร์เน็ตของธนาคารกสิกรไทย และจุดบริการเคาน์เตอร์เซอร์วิสของร้านเซเว่น-อีเลฟเว่น ทั่วประเทศ

#### (3) การขายทางอินเทอร์เน็ต

บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารทางอินเทอร์เน็ต ผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ [www.bangkokair.com](http://www.bangkokair.com) โดยในการสำรองที่นั่งทางออนไลน์นั้น จะต้องชำระเงินผ่านบัตรเครดิตหรือบัตรเดบิต ซึ่งช่วยลดความเสี่ยงด้านเครดิตและกระบวนการทางบัญชี และยังช่วยปรับปรุงกระแสเงินสดในการดำเนินงานของบริษัทฯ เนื่องจากธนาคารผู้ให้บริการของบริษัทฯ จะเป็นผู้ได้รับรายได้ทั้งหมดจากการขายทางอินเทอร์เน็ต และนำเข้าบัญชีบริษัทฯ โดยตรง ทั้งนี้ในปี 2553 บริษัทฯ ได้พัฒนาเว็บไซต์ของบริษัทฯ ที่จะเพิ่มการขายผ่านทางอินเทอร์เน็ต และลดค่าคอมมิชชันจากตัวแทนจำหน่าย และยังปรับปรุงแผนผังเว็บไซต์ให้เห็นเด่นชัดขึ้นในด้านการขายด้วยการแสดงค่าโดยสารและสิทธิพิเศษ ทั้งนี้ การใช้ช่องทางอินเทอร์เน็ตในการสำรองเที่ยวบินช่วยเพิ่มจำนวนผู้โดยสารจากร้อยละ 22.32 ของจำนวนผู้โดยสารทั้งหมดในปี 2553 เป็นร้อยละ 26.61 ในปี 2555 และปี 2556 และบริษัทฯ คาดว่าแนวโน้มดังกล่าวจะคงดำเนินไปอย่างต่อเนื่องในอนาคต ทั้งนี้ การสำรองที่นั่งทางอินเทอร์เน็ตช่วยลดต้นทุนการดำเนินงานของบริษัทฯ ดังนั้น การขายทางอินเทอร์เน็ตจึงเป็นช่องทางการจัดจำหน่ายที่มีต้นทุนการดำเนินงานต่ำที่สุดของบริษัทฯ

### 3.2.3.2 การขายทางอ้อม

โดยทั่วไป บริษัทฯ จะแต่งตั้งตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารของบริษัทฯ ทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศเพื่อที่จะขายหรือช่วยการให้บริการและกลุ่มลูกค้า บริษัทฯ มีตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารในหลากหลายพื้นที่ รวมถึง สหรัฐอเมริกา แคนาดา ออสเตรเลีย และยุโรป โดยตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารจะทำหน้าที่คล้ายกับสำนักงานขายของบริษัทฯ รวมถึง งานด้านการตลาด การส่งเสริมการขาย และการจำหน่ายบัตรโดยสาร ทั้งนี้ ตัวแทนจำหน่ายมีความสำคัญสำหรับการขายบัตรโดยสารในเที่ยวบินตามความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Sharing) ซึ่งเป็นเที่ยวบินระหว่างประเทศเชื่อมต่อไปยังเที่ยวบินภายในประเทศและภายในภูมิภาคของบริษัทฯ

ทั้งนี้ ตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารที่ได้รับอนุญาตจากสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศอาจเป็นผู้จำหน่ายบัตรโดยสารเที่ยวบินของบริษัทฯ และ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 บริษัทฯ ได้แต่งตั้งผู้แทนจำหน่ายบัตรโดยสารดังกล่าวให้เป็นผู้จำหน่ายบัตรโดยสารเที่ยวบินของบริษัทฯ ในกว่า 30 ประเทศทั่วโลกเนื่องจากบริษัทฯ ได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกของ IATA BSP ทำให้การชำระราคาบัตรโดยสารที่จำหน่ายผ่านผู้แทนจำหน่ายบัตรโดยสารที่ได้รับอนุญาตจากสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศจะชำระผ่านระบบชำระเงิน โดยผ่านทางธนาคารที่บริหารจัดการโดยสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ทั้งนี้ การบริการจากตัวแทนการท่องเที่ยวเป็นประโยชน์อย่างยิ่งแก่นักท่องเที่ยวที่ไม่สามารถเข้าถึงอินเทอร์เน็ตและ/หรือไม่สะดวกที่จะใช้บัตรเครดิต โดยเฉพาะในบริเวณพื้นที่ที่ห่างไกลในประเทศไทยหรือประเทศกำลังพัฒนาอื่นๆ

### 3.2.4 อุตสาหกรรมการขนส่งทางอากาศในประเทศไทย

#### 3.2.4.1 ภาพรวมอุตสาหกรรมการบิน

##### (1) ความเป็นมา

##### (1.1) อุตสาหกรรมการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก

ข้อมูลจากสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ระบุว่าภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกเป็นภูมิภาคที่มีอุตสาหกรรมการบินขนาดใหญ่ที่สุดในปี 2552 และมีการเติบโตของการจราจรทางอากาศอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปีดังกล่าวเป็นต้นมา มีการประมาณการว่ากว่า 1 ใน 4 ของการเดินทางของผู้โดยสารในโลกรับเป็นการเดินทางเข้าออก หรือ ภายในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก โดยเที่ยวบินพาณิชย์ และมีการคาดการณ์ว่าจะยังคงมีอัตราการเติบโตอย่างรวดเร็วต่อไปอีก 20 ปีข้างหน้า ทั้งนี้ หากจำนวนผู้โดยสารในเอเชียมีอัตราการเติบโตปีเท่ากับในสหรัฐอเมริกา อุตสาหกรรมการบินโลกจะมีขนาดใหญ่ขึ้นถึง 3 เท่าของขนาดในปัจจุบัน

อัตราการเติบโตอย่างรวดเร็วทั้งในอดีตและอนาคตของอุตสาหกรรมการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกเป็นผลมาจากหลายปัจจัย ประกอบด้วย

- การเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็วของประเทศส่วนใหญ่ ซึ่งส่งผลต่อการเพิ่มขึ้นของความต้องการเดินทางของผู้โดยสารทั้งในและระหว่างประเทศ และการนำเข้าสินค้า
- การเติบโตทางเศรษฐกิจทั่วทั้งภูมิภาคและพื้นที่อื่นใน โลก ซึ่งส่งผลให้เกิดการเติบโตอย่างรวดเร็วของผู้โดยสารขาเข้าระหว่างประเทศและความต้องการในการส่งออกสินค้า
- มาตรการการเปิดเสรีตลาดทำให้มีสายการบินราคาประหยัดมากขึ้นและสภาพการแข่งขันที่สูงขึ้น ซึ่งส่งผลให้ค่าโดยสารปรับลดลง และเกิดการบริการและตลาดใหม่ๆ

##### (1.2) อุตสาหกรรมการบินในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

อุตสาหกรรมการบินในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีอัตราการเติบโตอย่างรวดเร็วด้วยปัจจัยต่างๆ ดังนี้

- การเติบโตอย่างรวดเร็วของสายการบินราคาประหยัด โดยในปี 2555 มีการเปิดตัวสายการบินราคาประหยัดในภูมิภาค 3 สายการบิน และสายการบินราคาประหยัดมีส่วนแบ่งการตลาดรวมกว่า 50%<sup>1</sup> ของความสามารถในการบินในภูมิภาค
- การพัฒนาทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็วและการเพิ่มขึ้นของชนชั้นกลางที่มีกำลังซื้อในการเดินทางทางอากาศ

- การเติบโตอย่างรวดเร็วของกระแสการท่องเที่ยว

<sup>1</sup> ข้อมูลจาก Center for Aviation, มกราคม 2556

### (1.3) อุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย

อุตสาหกรรมการบินในประเทศไทยมีการเติบโตอย่างมีนัยสำคัญในช่วงหลายทศวรรษที่ผ่านมา โดยบางส่วนเป็นผลมาจากการเปิดตลาดเสรีและการเติบโตทางเศรษฐกิจที่ส่งผลกระทบต่อตลาดในเอเชียและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ทั้งนี้พัฒนาการในบางเรื่องที่น่าปรากฏในเอเชียได้ปรากฏอย่างชัดเจนในประเทศไทย โดยเฉพาะแนวโน้มการให้บริการสายการบินราคาประหยัด ข้อตกลงการเปิดน่านฟ้าเสรียังกระตุ้นให้เกิดทางเลือกที่มากขึ้นของการเดินทางเข้าออกประเทศไทย ปัจจัยดังกล่าวส่งผลให้อัตราการเติบโตโดยเฉลี่ยต่อปีของการเดินทางในช่วงปี 2548 ถึงปี 2554 อยู่ที่ร้อยละ 6.7 ต่อปี แม้ว่าจะมีเหตุการณ์ต่างๆ ที่ส่งผลกระทบต่ออัตราการขยายตัวในช่วงเวลาดังกล่าวจากความไม่สงบทางการเมือง ภัยธรรมชาติ และวิกฤตเศรษฐกิจ

ความต้องการการบินทั้งขาเข้าและขาออกและภายในประเทศไทยถูกขับเคลื่อนจากการท่องเที่ยวในประเทศ การเดินทางเพื่อธุรกิจ และการท่องเที่ยวต่างประเทศ โครงสร้างพื้นฐานการท่องเที่ยวของประเทศไทยได้รับการพัฒนาเป็นอย่างดีและเป็นที่ยอมรับของนักท่องเที่ยวทั่วโลก สถานที่ท่องเที่ยวในประเทศไทย ประกอบด้วย รีสอร์ทพักผ่อนทะเล สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญทางวัฒนธรรม และการท่องเที่ยวเชิงการแพทย์

กิจกรรมการบินในประเทศที่สนามบินหลักในประเทศไทยกว่าครึ่งไทยดำเนินการโดย 4 สายการบินใหญ่ที่สุดในประเทศไทย ได้แก่ บางกอกแอร์เวย์ ไทยแอร์เอเชีย นกแอร์ และการบินไทย

สายการบินบางกอกแอร์เวย์ (สายการบินฯ) เริ่มให้บริการแบบประจำในปี 2529 ซึ่งเป็นเวลาหลายปีหลังเริ่มธุรกิจการให้บริการการบินเช่าเหมาลำ (ตั้งแต่ปี 2511) บางกอกแอร์เวย์เป็นสายการบินเอกชนรายแรกของประเทศไทย ถือหุ้น 92% โดยครอบครัวปราสาททองโอสถ ทางสายการบินฯ มีการลงทุนที่โดดเด่น โดยในปี 2535 ได้มีการสร้างสนามบินของตัวเองบนเกาะสมุย ประเทศไทย และหลังจากนั้นยังได้มีการพัฒนาสนามบินในจังหวัดสุโขทัยและตราด สายการบินฯ มีฐานปฏิบัติการด้านการบิน ณ สนามบินนานาชาติสุวรรณภูมิ ด้วยฝูงบินจำนวน 21 ลำ ซึ่งประกอบด้วยเครื่องบินรุ่น ATR 72-500s 8 ลำรุ่น Airbus A-319s 8 ลำ และรุ่น Airbus A-320s 5 ลำ

สายการบินไทยแอร์เอเชียเป็นบริษัทในเครือสายการบินแอร์เอเชียกรุ๊ป (AirAsia group of airlines) อันประกอบด้วย อินโดนีเซียแอร์เอเชีย (Indonesia AirAsia) แอร์เอเชียฟิลิปปินส์ (AirAsia Philippines) แอร์เอเชียแจแปน (AirAsia Japan) และแอร์เอเชียเอ็กซ์ (AirAsia X) แอร์เอเชียจัดตั้งขึ้นในปี 2544 ในประเทศมาเลเซียโดยเน้นการบริการด้วยต้นทุนต่ำ ไทยแอร์เอเชียเริ่มดำเนินการในประเทศไทยในเดือนกุมภาพันธ์ 2547 โดยให้บริการทั้งเส้นทางการบินภายในและระหว่างประเทศโดยมีฐานปฏิบัติการด้านการบิน ณ สนามบินนานาชาติดอนเมือง สายการบินบินไปยังจุดหมายปลายทางในประเทศไทยและประเทศอื่นๆ ด้วยฝูงบิน Airbus A-320 จำนวน 21 ลำ โดยให้บริการผู้โดยสารชั้นเดียวจำนวน 180 ที่นั่ง สายการบินไทยแอร์เอเชียถือหุ้น 55% โดย บมจ.เอเชีย เอวิเอชัน (AirAsia Aviation PCL) และ 45% โดยบริษัทแอร์เอเชีย เบอรัฮาด (AirAsia Berhad)

สายการบินนกแอร์เป็นสายการบินราคาประหยัดที่บินภายในประเทศ โดยการบินไทย ถือหุ้นบางส่วน สายการบินนกแอร์ ได้ดำเนินการอย่างเป็นทางการเป็นอิสระจากบริษัทแม่ตั้งแต่เริ่มก่อตั้ง นกแอร์ดำเนินการการบินด้วยเครื่องบินรุ่น Boeing B-737-400, Boeing B-737-800, และ ATR 72-200 และมีฐานปฏิบัติการด้านการบินหลักอยู่ที่สนามบินนานาชาติดอนเมือง

การบินไทยเป็นสายการบินแห่งชาติและเป็นสายการบินที่ใหญ่ที่สุดในประเทศไทย การบินไทยให้บริการเต็มรูปแบบเที่ยวบินในประเทศ ภูมิภาค และระหว่างประเทศโดยระบบศูนย์กลางและควบคุม (hub and spoke) จากฐานปฏิบัติการด้านการบินในกรุงเทพมหานครไปยังจุดหมายปลายทางทั่วโลกและภายในประเทศไทย การบินไทยจัดตั้งขึ้นในปี 2503 ในรูปแบบกิจการร่วมค้าระหว่าง บจก. สายการบินไทย (Thai Airways Company) และสแกนดิเนเวียน แอร์ไลน์ซิสเต็ม (Scandinavian Airlines System) ต่อมาในปี 2520 รัฐบาลไทยได้ทำการถือหุ้นทั้งหมดของสายการบินและนำบริษัทเข้าซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ในปี 2534 นอกจากนี้การบินไทยยังถือหุ้นในสายการบินนกแอร์ที่เป็นพันธมิตรสายการบินราคาประหยัดที่ให้บริการในเส้นทางการบินภายในประเทศไทย

#### (1.4) สายการบินบางกอกแอร์เวย์

สายการบินบางกอกแอร์เวย์ ดำเนินการภายใต้แนวคิด “Boutique Airline” โดยทำการบินในเส้นทางเฉพาะและนำเสนอบริการที่เป็นเอกลักษณ์ให้กับผู้โดยสาร เช่น การเปิดให้บริการห้องรับรองพิเศษ (airport lounges) สำหรับผู้โดยสารทุกท่าน และการพัฒนาสนามบินเพื่อเพิ่มจำนวนผู้โดยสารในเส้นทางเฉพาะที่เป็นสถานที่ท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมและันทนาการ

เอกลักษณ์ของสายการบินและการเลือกเส้นทางการบินมุ่งเน้นในการส่งเสริมเส้นทางบินที่แปลกใหม่ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ด้วยกลยุทธ์ดังกล่าว ทำให้สายการบินฯ ไม่ต้องเผชิญการแข่งขันที่สูงในเส้นทางบิน เนื่องจากเป็นการให้บริการเส้นทางบินที่ไม่เคยมีการให้บริการ สายการบินฯ เป็นผู้ให้บริการแต่เพียงผู้เดียวในหลายเส้นทางที่ให้บริการอยู่ ซึ่งเป็นการลดการแข่งขันทางด้านราคา นอกจากนี้ สายการบินฯ ยังให้บริการแบบเต็มรูปแบบ ซึ่งรวมไปถึงบริการและสิ่งอำนวยความสะดวกที่นอกเหนือจากสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบอื่นๆ เสนอ ตัวอย่างการกลยุทธ์ที่แสดงให้เห็นถึงความแตกต่างของสายการบิน ได้แก่ การเสนออาหารว่าง แม้มันเที่ยวบินระยะสั้น และการให้บริการห้องรับรองพิเศษสำหรับลูกค้าชั้นประหยัด

### (2) กิจกรรมการบินในประเทศไทย

#### (2.1) ข้อมูลผู้โดยสารทางอากาศ

จากข้อมูลในตารางที่ 1 ด้านล่าง จำนวนผู้โดยสารที่เดินทางทางอากาศจากสนามบินพาณิชย์ในประเทศไทยมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปี (CARG) ที่ร้อยละ 6.9 ระหว่างปี 2548 – 2555 โดยมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปี (CARG) ของจำนวนผู้โดยสารภายในประเทศที่ร้อยละ 7.7 และอัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปี (CARG) ของจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศที่ร้อยละ 6.3

ประเทศไทยมีอัตราการเติบโตที่สูงในช่วงหลายปีที่ผ่านมา แม้ว่าจะมีความผันผวนอันเนื่องมาจากภัยธรรมชาติและ ความไม่แน่นอนทางการเมืองในประเทศ โดยมีการเติบโตของผู้โดยสารร้อยละ 18.8 ในปี 2553-2554 และร้อยละ 8.2 ในปี 2554-2555

ตารางที่ 1									
สถิติจำนวนผู้โดยสารในประเทศและต่างประเทศ									
	2548	2549	2550	2551	2552	2553	2554	2555	CAGR 2548-2555
ผู้โดยสารในประเทศ									
สนามบิน DCA	4,426,568	4,823,692	5,376,415	4,296,139	5,092,804	5,653,579	6,531,360	7,842,511	8.5%
สนามบิน AOT	17,102,635	19,772,586	20,727,678	20,021,472	21,109,118	21,549,308	27,765,695	28,300,000	7.5%
รวม	21,529,203	24,596,278	26,104,093	24,317,611	26,201,922	27,202,887	34,297,055	36,142,511	7.7%
ผู้โดยสารต่างประเทศ (ก)	29,999,039	34,256,445	35,433,805	33,683,888	32,828,075	36,690,283	41,605,432	46,000,000	6.3%
รวมทั้งสิ้น	51,528,242	58,852,723	61,537,898	58,001,499	59,029,997	63,893,170	75,902,487	82,142,511	6.9%
อัตราการเติบโต									
ผู้โดยสารในประเทศ		14.2%	6.1%	-6.8%	7.7%	3.8%	26.1%	5.4%	
ผู้โดยสารต่างประเทศ		14.2%	3.4%	-4.9%	-2.5%	11.8%	13.4%	10.6%	
อัตราการเติบโตรวม		14.2%	4.6%	-5.7%	1.8%	8.2%	18.8%	8.2%	

ที่มา: AOT และ DCA, มกราคม 2556  
(ก) สนามบิน AOT

จากข้อมูลในตารางที่ 2 ด้านล่าง การบินไทยมีส่วนแบ่งผู้โดยสารสูงสุดบนสนามบินที่ดำเนินการโดย AOT ในประเทศไทยในปี 2554 โดยบางกอกแอร์เวย์มีส่วนแบ่งผู้โดยสารใหญ่เป็นอันดับที่ 4 ในปี 2554 ซึ่งคิดเป็นอัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปี (CAGR) ที่ร้อยละ 8.5 ระหว่างปี 2549 ถึงปี 2554

ตารางที่ 2							
จำนวนผู้โดยสารตามสายการบิน, ข้อมูลจาก AOT							
สายการบิน	2549	2550	2551	2552	2553	2554	CAAGR 2549-2554
สายการบินไทย	22,463,733	23,308,495	22,342,145	22,517,047	21,637,221	21,644,398	-0.7%
ไทยแอร์เอเชีย	4,251,827	4,762,073	5,773,827	6,728,445	7,418,362	8,725,383	15.5%
นกแอร์	2,537,281	3,354,441	2,624,959	1,819,988	2,975,343	4,239,135	10.8%
บางกอกแอร์เวย์	2,499,257	2,515,311	2,466,657	2,875,734	3,141,726	3,753,765	8.5%
โอเรียลไทย	2,741,923	2,084,766	1,184,326	753,151	1,406,138	2,130,001	-4.9%
คาเธ่ย์แปซิฟิค	1,442,158	1,337,343	1,314,490	1,401,463	1,392,701	1,515,482	1.0%
เอมิเรต	926,827	996,814	918,992	1,001,111	1,220,538	1,363,056	8.0%
แอร์เอเชีย	580,111	583,362	297,512	329,197	413,618	918,696	9.6%
โคเรียลแอร์	742,850	762,028	734,030	654,932	769,554	912,649	4.2%
ไชน่าแอร์ไลน์	1,267,394	1,164,394	1,136,886	1,001,783	783,804	801,523	-8.8%
ไทเกอร์แอร์เวย์	492,265	476,539	146,270	187,508	255,673	703,433	7.4%
สิงคโปร์แอร์เวย์	1,315,323	1,206,930	1,104,283	814,221	671,320	674,627	-12.5%
ฮิว่าแอร์	701,845	669,745	669,338	614,978	534,491	601,393	-3.0%
ซิลส์แอร์	338,238	281,080	374,077	339,250	335,661	370,996	1.9%
อินโดนีเซียแอร์เอเชีย	-	14,293	59,882	96,543	92,464	182,845	
อื่นๆ	11,727,999	12,643,869	12,557,686	12,801,842	15,190,977	20,833,745	12.2%
รวม	54,029,031	56,161,483	53,705,360	53,937,193	58,239,591	69,371,127	5.1%

ที่มา: AOT, มกราคม 2556

จากข้อมูลในตารางที่ 3 ด้านล่าง แสดงถึงส่วนแบ่งทางการตลาดของสายการบิน โดยคิดจากจำนวนผู้โดยสาร (ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ) ณ สนามบินที่ดำเนินการโดย AOT ระหว่างปี 2540 ถึงปี 2554 สำหรับสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ (FSC) และสายการบินราคาประหยัด (LCC)

ระหว่างปี 2540 ถึง 2554 บางกอกแอร์เวย์ส์มีส่วนแบ่งผู้โดยสารที่ให้บริการ ณ สนามบินที่ดำเนินการโดย AOT เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 4.6 เป็นร้อยละ 5.4 ของผู้โดยสารทั้งหมด

สายการบิน	ประเภท	ปี					
		2549	2550	2551	2552	2553	2554
สายการบินไทย	FSC	41.6%	41.5%	41.6%	41.7%	37.2%	31.2%
ไทยแอร์เอเชีย	LCC	7.9%	8.5%	10.8%	12.5%	12.7%	12.6%
นกแอร์	LCC	4.7%	6.0%	4.9%	3.4%	5.1%	6.1%
บางกอกแอร์เวย์	FSC	4.6%	4.5%	4.6%	5.3%	5.4%	5.4%
โอเรียลไทย	FSC	5.1%	3.7%	2.2%	1.4%	2.4%	3.1%
คาเธ่ย์แปซิฟิก	FSC	2.7%	2.4%	2.4%	2.6%	2.4%	2.2%
เอมิเรต	FSC	1.7%	1.8%	1.7%	1.9%	2.1%	2.0%
แอร์เอเชีย	LCC	1.1%	1.0%	0.6%	0.6%	0.7%	1.3%
โคเรียลแอร์	FSC	1.4%	1.4%	1.4%	1.2%	1.3%	1.3%
ไชน่าแอร์ไลน์	FSC	2.3%	2.1%	2.1%	1.9%	1.3%	1.2%
ไทเกอร์แอร์เวย์	LCC	0.9%	0.8%	0.3%	0.3%	0.4%	1.0%
สิงคโปร์แอร์เวย์	FSC	2.4%	2.1%	2.1%	1.5%	1.2%	1.0%
ฮิวแอร์	FSC	1.3%	1.2%	1.2%	1.1%	0.9%	0.9%
ซิลส์แอร์	FSC	0.6%	0.5%	0.7%	0.6%	0.6%	0.5%
อินโดนีเซียแอร์เอเชีย	LCC	0.0%	0.0%	0.1%	0.2%	0.2%	0.3%
อื่นๆ	n.a.	21.7%	22.5%	23.4%	23.7%	26.1%	30.0%
รวม FSC (ไม่รวมอื่นๆ)		63.7%	61.1%	60.0%	59.3%	54.8%	48.7%
รวม LCC (ไม่รวมอื่นๆ)		14.6%	16.4%	16.6%	17.0%	19.2%	21.3%
อื่นๆ		21.7%	22.5%	23.4%	23.7%	26.1%	30.0%
รวม		100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

ที่มา: AOT, มกราคม 2556

### (3) ประมาณการกิจกรรมอุตสาหกรรมการบิน

ในส่วนนี้แสดงถึงอัตราการเติบโตของผู้โดยสารตั้งแต่อดีตและประมาณการในอนาคต โดยการประมาณการในอนาคตประมาณการบนข้อมูลอุตสาหกรรมที่ปรากฏต่อสาธารณชน ซึ่งวิเคราะห์ทางเศรษฐมิติ (Econometric) บนปัจจัยภาวะเศรษฐกิจสังคม การสำรวจโดยรวมของจุดเริ่มต้น และจุดหมายปลายทาง และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และปัจจัยและการวิเคราะห์อื่นๆ

เช่นเดียวกับการประมาณการกิจกรรมการบินส่วนใหญ่ การประมาณการใช้วิจารณ์ก่อนข้างสูง และผลลัพธ์ที่แท้จริงอาจมีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญกับการประมาณการ



(3.1) อัตราการเติบโตการท่องเที่ยวทางอากาศทั่วโลกในอดีตและการประมาณการในอนาคตตามที่ปรากฏในตารางที่ 5 จำนวนผู้โดยสารทั่วโลกที่ท่องเที่ยวทางอากาศ วัดจากรายได้ผู้โดยสารต่อกิโลเมตร (RPK) มีอัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปีที่ร้อยละ 4.7 ระหว่างปี 2528 ถึง ปี 2554

ข้อมูลจากทั้ง โบอิงและแอร์บัส ซึ่งเป็นผู้ผลิตเครื่องบินรายใหญ่ แสดงถึงการเดินทางท่องเที่ยวทางอากาศในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก วัดจาก RPK ซึ่งมีอัตราการเติบโตสูงที่สุดในโลก เมื่อเทียบกับภูมิภาคอื่นในช่วงระยะเวลาเดียวกัน และคาดว่าจะยังคงเติบโตอย่างต่อเนื่องในอนาคต

การท่องเที่ยวทางอากาศในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก วัดจาก RPK ที่ประมาณการโดยโบอิง มีอัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปี (CARG) ที่ร้อยละ 6.7 ระหว่างปี 2554 ถึง 2574 ซึ่งเป็นผลมาจากอัตราการขยายตัวของเศรษฐกิจและเติบโตประชากรที่แข็งแกร่ง รวมทั้งข้อตกลงทางการค้าที่มีความก้าวหน้าและการขยายตัวของสายการบินราคาประหยัด

อัตราการเติบโตของกิจกรรมผู้โดยสารภายในภูมิภาคต่างๆ ของโลกระหว่างปี 2528 ถึง 2574 ปรากฏในตารางที่ 4 ด้านล่าง

ตารางที่ 4							
จำนวนผู้โดยสารท่องเที่ยวทางอากาศ วัดจากรายได้ผู้โดยสารต่อกิโลเมตร (RPK)							
	CAGR					ประมาณการ	
	สถิติในอดีต						
	2528-2533	2533-2538	2538-2543	2543-2548	2548-2553	2528-2554	2554-2574
ทั่วโลก	6.8%	3.3%	5.6%	3.6%	3.9%	4.7%	5.0%
<b>ภูมิภาค</b>							
จีน	16.7%	25.4%	4.7%	18.2%	15.4%	15.8%	6.9%
ยุโรป	8.7%	3.5%	7.5%	5.0%	2.6%	5.4%	3.5%
ตะวันออกกลาง	1.9%	1.3%	6.1%	11.8%	9.8%	6.1%	5.1%
อเมริกาเหนือ	4.6%	2.6%	5.1%	2.5%	-1.0%	2.8%	2.2%
เอเชียตะวันออกเฉียงเหนือ	9.2%	6.1%	3.1%	-2.3%	0.9%	3.1%	3.0%
โอเชียเนีย	7.1%	10.2%	2.9%	5.8%	3.7%	6.0%	4.4%
อเมริกาใต้	2.8%	3.2%	5.1%	4.7%	12.6%	6.0%	6.9%
เอเชียใต้	2.1%	5.6%	1.0%	9.5%	14.5%	6.8%	9.5%
เอเชียตะวันออกเฉียงใต้	11.1%	12.5%	-0.1%	12.2%	6.2%	8.4%	7.6%

ที่มา: บริษัทโบอิง, รายงาน Current Market Outlook, 2544 - 2555  
 เอเชียตะวันออกเฉียงเหนือ: ญี่ปุ่น, เกาหลีเหนือ และเกาหลีใต้  
 เอเชียใต้: อินเดีย, ปากีสถาน, และอัฟกานิสถาน  
 เอเชียตะวันออกเฉียงใต้: บรูไน, พม่า, กัมพูชา, อินโดนีเซีย, ลาว, มาเลเซีย, ฟิลิปปินส์, สิงคโปร์, ไต้หวัน, ไทย, และ เวียดนาม  
 โอเชียเนีย: ออสเตรเลีย, นิวซีแลนด์, หมู่เกาะโพลินีเซีย, หมู่เกาะเมลานีเซีย และหมู่เกาะไมโครนีเซีย

(3.2) อัตราการเติบโตการท่องเที่ยวทางอากาศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในอดีตและการประมาณการในอนาคตเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ นับเป็นภูมิภาคหนึ่งที่มีการเปลี่ยนแปลงของการท่องเที่ยวทางอากาศมากที่สุด โดยการท่องเที่ยวทางอากาศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ วัดจาก RPK มีอัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปี (CARG) ที่ร้อยละ 8.4 ระหว่างปี 2528 ถึงปี 2554 และแม้ว่าการเติบโตในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีการชะลอตัวในช่วงภาวะเศรษฐกิจ

ตกต่ำ จำนวนผู้โดยสารที่ท่องเที่ยวทางอากาศคาดว่าจะมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปี (CAGR) อยู่ที่ร้อยละ 7.6 ระหว่างปี 2554 ถึงปี 2574 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงระยะเวลาเดียวกัน จำนวนผู้โดยสารภายในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกคาดว่าจะขยายตัวอยู่ที่ร้อยละ 6.7 และจำนวนผู้โดยสารทั่วโลกคาดว่าจะขยายตัวที่ร้อยละ 5.0 (จากข้อมูลโดยไอบีจี้)

อัตราการเติบโตของทั้งในอดีตและประมาณการในอนาคตของกิจกรรมผู้โดยสารภายในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และภูมิภาคอื่นในโลก แสดงดังตารางที่ 5 ด้านล่าง

ตารางที่ 5

อัตราการเติบโตในอดีตและการประมาณการการท่องเที่ยวทางอากาศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และภูมิภาคอื่นในโลก

	CAGR						
	สถิติในอดีต					ประมาณการ	
	2528-2533	2533-2538	2538-2543	2543-2548	2548-2553		2528-2554
เอเชียตะวันออกเฉียงใต้	11.1%	12.5%	-0.1%	12.2%	6.2%	8.4%	7.6%
<b>เอเชียตะวันออกเฉียงใต้</b>							
จีน	12.4%	9.7%	5.0%	13.8%	3.6%	9.0%	7.7%
โอเชียเนีย	14.7%	6.4%	6.9%	4.2%	2.0%	6.8%	5.1%
ตะวันออกกลาง	-6.2%	13.4%	3.1%	4.2%	13.8%	5.5%	6.4%
อเมริกาเหนือ	13.8%	11.1%	4.4%	1.9%	-2.7%	5.4%	5.8%
เอเชียตะวันออกเฉียงเหนือ	15.2%	6.4%	1.8%	7.9%	1.2%	6.7%	5.4%
ยุโรป	11.8%	7.3%	7.8%	0.9%	-0.1%	5.4%	5.0%
เอเชียใต้	0.5%	6.9%	6.2%	18.1%	14.5%	9.4%	9.5%

ที่มา: บริษัทไอบีจี้, รายงาน Current Market Outlook, 2544 - 2555  
 เอเชียตะวันออกเฉียงเหนือ: ญี่ปุ่น, เกาหลีเหนือ และเกาหลีใต้  
 เอเชียใต้: อินเดีย, ปากีสถาน, และอัฟกานิสถาน  
 เอเชียตะวันออกเฉียงใต้: บรูไน, พม่า, กัมพูชา, อินโดนีเซีย, ลาว, มาเลเซีย, ฟิลิปปินส์, สิงคโปร์, ไต้หวัน, ไทย, และ เวียดนาม

ประมาณการอัตราการเติบโตกิจกรรมผู้โดยสารภายในและระหว่างภูมิภาคต่างๆ ทั่วโลก แสดงดังตารางที่ 6 ดังนี้

ตารางที่ 6

ประมาณการอัตราการเติบโตผู้โดยสารภายในภูมิภาคและทั่วโลก

ภูมิภาค	ประมาณการ CAGR					
	ตะวันออก					
	แอฟริกา	ลาตินอเมริกา	กลาง	ยุโรป	อเมริกาเหนือ	เอเชียแปซิฟิก
เอเชียแปซิฟิก	7.4%	5.4%	7.2%	5.7%	4.8%	6.7%
อเมริกาเหนือ	6.0%	5.1%	6.4%	3.8%	2.2%	
ยุโรป	4.8%	4.6%	5.1%	3.5%		
ตะวันออกกลาง	6.9%	0.0%	5.1%			
ลาตินอเมริกา	8.3%	6.5%				
แอฟริกา	6.2%					
รวมทั่วโลก/ภูมิภาค	5.6%	6.6%	6.4%	4.1%	2.8%	6.4%

ที่มา: บริษัทไอบีจี้, รายงาน Current Market Outlook 2555, กันยายน 2555

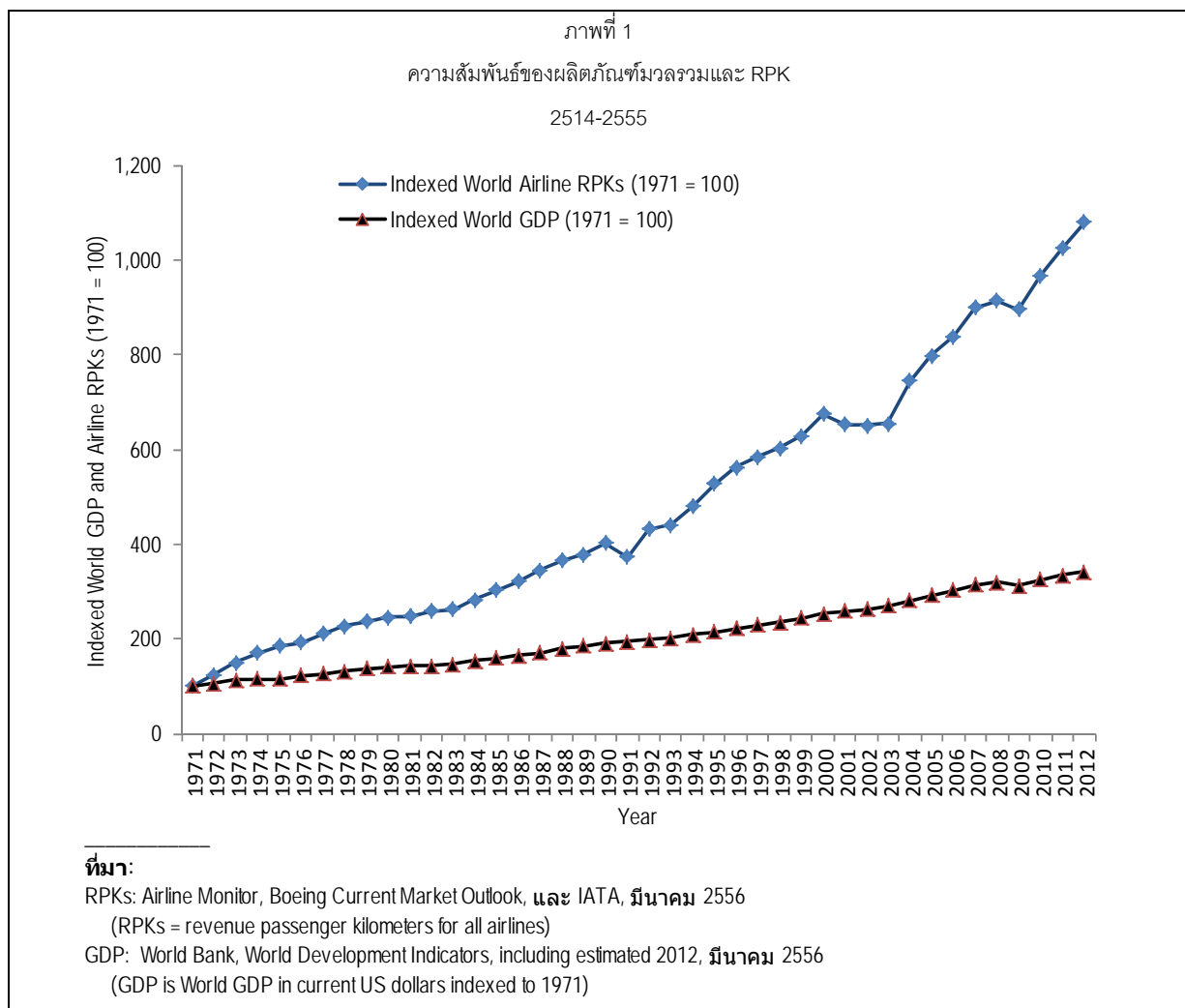
(4) ปัจจัยการเติบโตและความสัมพันธ์กับการท่องเที่ยวทางอากาศ

(4.1) ผลิตภัณ์ทั้มวลรวม (GDP)

(4.1.1) ผลิตภัณ์ทั้มวลรวมและกิจกรรมการท่องเที๋ยทางอากาศทั้วโลก

ในอดีตกิจกรรมการท่องเที๋ยทางอากาศมีความสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดกับภาวะเศรษฐกิจทั้ไป ซึ่งวัดได้จากตัวเลขผลิตภัณ์ทั้มวลรวมในประเทศ (GDP) ในช่วงมากกว่า 4 ทศวรรษที่ผ่านมา กิจกรรมทางการบินทั้วโลกมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยต่อปีเป็นสองเท่าของผลิตภัณ์ทั้มวลรวมทั้วโลก

ภาพที่ 1 แสดงตัวอย่างความสัมพันธ์ของผลิตภัณ์ทั้มวลรวมและกิจกรรมการบิน โดยระหว่างปี 2514 ถึง ปี 2555 ผลิตภัณ์ทั้มวลรวมทั้วโลกมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปี (CAGR) ที่ร้อยละ 3.0 ในขณะที่ RPK ของสายการบินทั้วโลกมีอัตราการเติบโตที่ร้อยละ 6.0

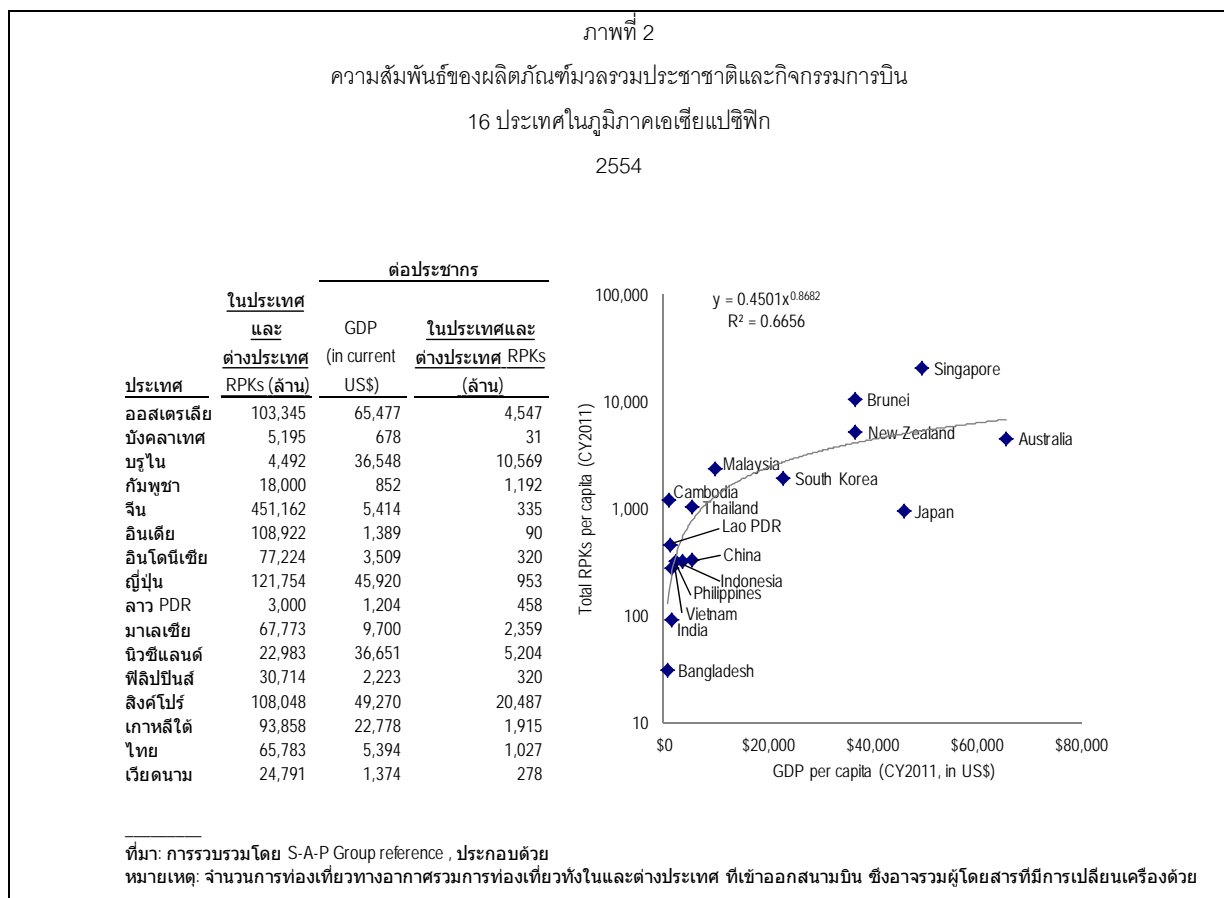


**(4.1.2) ผลกระทบที่มวลรวมต่อหัวและกิจกรรมท่องเที่ยวทางอากาศ**

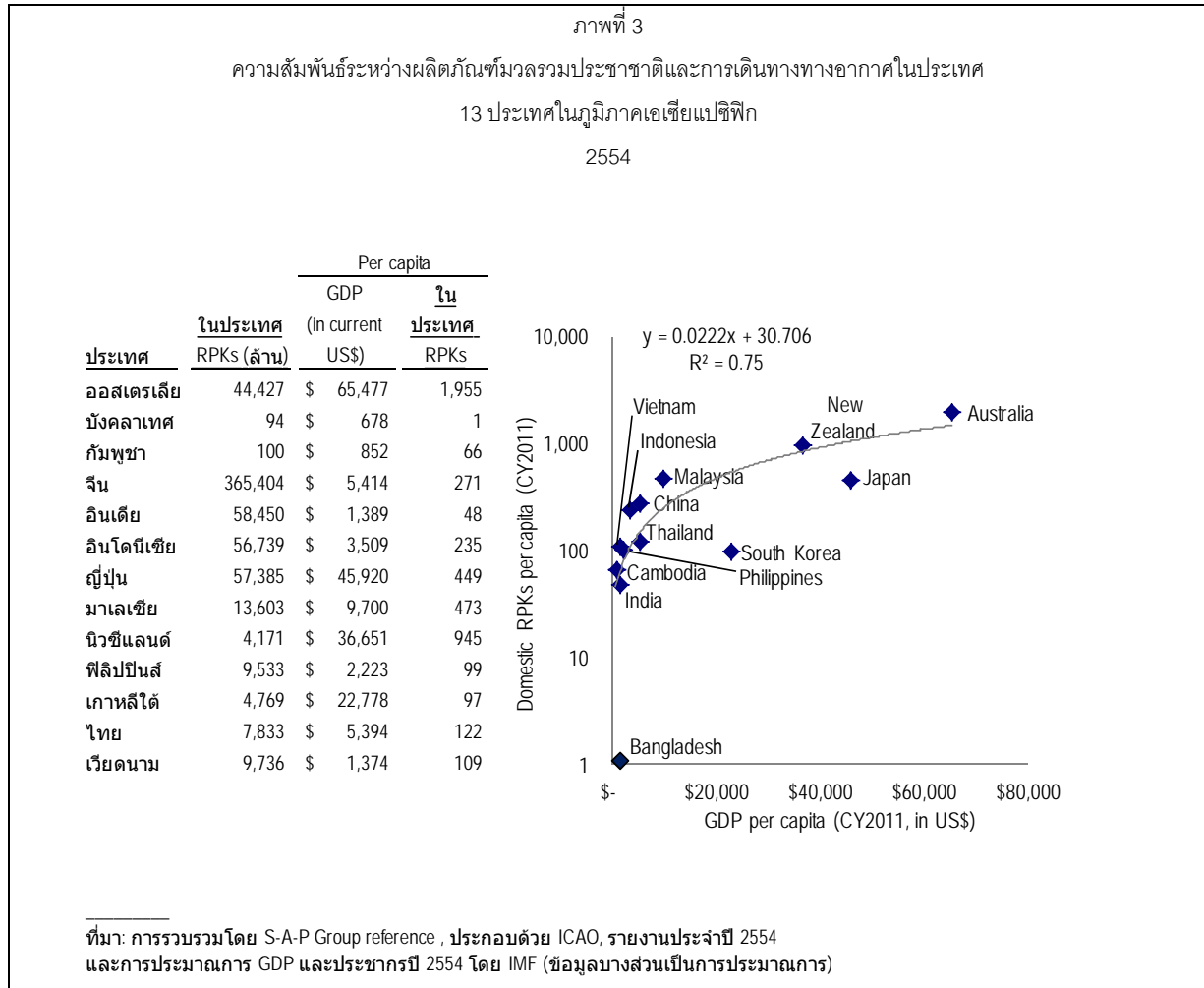
อัตราการเติบโตของรายได้ต่อหัว มาจากระดับการเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมและการจ้างงาน โดยการเพิ่มขึ้นของรายได้ (Disposable income) มากจากการเติบโตของชนชั้นกลางในประเทศที่มีการเพิ่มขึ้นของรายได้ต่อหัวและระดับรายได้ครัวเรือน

พื้นที่ส่วนใหญ่ของโลก ระดับผลิตภัณฑ์มวลรวมต่อหัวมีความสัมพันธ์กับระดับการท่องเที่ยวทางอากาศต่อประชากร ประเทศที่มีระดับผลิตภัณฑ์มวลรวมต่อหัวสูงมักจะมีระดับการท่องเที่ยวทางอากาศที่สูง ในขณะที่ประเทศที่มีระดับผลิตภัณฑ์มวลรวมต่อหัวต่ำมักจะมีการท่องเที่ยวทางอากาศต่ำกว่าค่าเฉลี่ย ประเทศที่ล้อมรอบด้วยน้ำหรือมีการขนส่งทดแทนที่ค่อนข้างจำกัดมักจะมีระดับการเดินทางที่สูงกว่าค่าเฉลี่ยมากกว่าประเทศอื่นๆ

ภาพที่ 2 แสดงความสัมพันธ์ของ 16 ประเทศในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก แนวโน้มการท่องเที่ยวในประเทศไทยเทียบกับระดับรายได้ต่อหัวอยู่ในระดับสูง เมื่อเทียบกับประเทศอื่นที่มีระดับผลิตภัณฑ์มวลรวมต่อประชากรที่ใกล้เคียง บางส่วนเนื่องมาจากการท่องเที่ยวเข้าในประเทศที่แข็งแกร่ง ข้อมูลระบุว่า การที่ผลิตภัณฑ์มวลรวมต่อประชากรเติบโต ความต้องการการท่องเที่ยวน่าจะเติบโตสูงอย่างต่อเนื่อง เมื่อเทียบกับประเทศอื่นที่มีระดับผลิตภัณฑ์มวลรวมต่อประชากรที่ใกล้เคียงกัน (หมายเหตุ จำนวน RPK รวมการเดินทางของคนในที่ทำนัในประเทศและนักท่องเที่ยวต่างชาติ)



ภาพที่ 3 ด้านล่าง แสดงถึงความสัมพันธ์ระหว่างผลิตภัณฑ์มวลรวมต่อประชากรและการเดินทางทางอากาศในประเทศของ 13 ประเทศในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก โดยประเทศเกาหลีใต้และญี่ปุ่น ซึ่งมีความได้เปรียบด้านการแข่งขันด้านระบบขนส่ง มีการเดินทางในประเทศทางอากาศต่อหัวที่ค่อนข้างต่ำ



#### (4.2) การค้าและการท่องเที่ยว

##### (4.2.1) การค้าระหว่างประเทศและการเดินทางทางอากาศ

การประกอบธุรกิจระหว่างภูมิภาคที่เพิ่มขึ้นและการกีดกันทางการค้าระหว่างประเทศที่ลดลงช่วยส่งเสริมความต้องการเดินทางระหว่างประเทศ โดยระดับการค้าและกิจกรรมทางพาณิชย์ที่สูง ทำให้เกิดความต้องการในการเดินทางเพื่อธุรกิจและการท่องเที่ยว ทั้งนี้ ประเทศที่มีการแข่งขันสูงในอุตสาหกรรมการบินและมีการแข่งขันทางด้านราคาส่งผลให้ระดับกิจกรรมการบินต่อหัวมีการเพิ่มขึ้น ซึ่งประเทศส่วนใหญ่ในเอเชียมีความสัมพันธ์ที่ดีในเชิงธุรกิจที่ใกล้ชิดกันมากขึ้น ประกอบกับการลดการกีดกันทางการค้า เพิ่มกิจกรรมการค้าและการท่องเที่ยว และเพิ่มอัตราการเดินทางทางอากาศ

**(4.2.2) การท่องเที่ยวและการเดินทางทางอากาศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้**

ตามที่ปรากฏในตารางที่ 10 ด้านล่าง การเดินทางระหว่างประเทศและอัตราการท่องเที่ยวสำหรับประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีการเติบโตอย่างมากจากปี 2554 ถึงปี 2555 โดยในปี 2554 ประเทศไทยเป็นอันดับสองด้านจำนวนผู้โดยสารขาเข้า มีอัตราการเติบโตสูงสุดเป็นอันดับสอง และมีจำนวนการเพิ่มของนักท่องเที่ยวที่เข้ามาในกลุ่มประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้สูงที่สุด และหากพิจารณาว่านักท่องเที่ยวจากประเทศจีนและประเทศอื่นๆ ในเอเชียยังคงเดินทางภายในภูมิภาคอย่างต่อเนื่อง อัตราการเดินทางทางอากาศในภูมิภาคจึงคาดว่าจะสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง

	ผู้โดยสารเดินทางเข้าประเทศ		อัตราการเติบโต
	2010	2011	2010-2011
มาเลเซีย	24,577,000	24,714,000	0.6%
ไทย	15,842,000	19,098,000	20.6%
สิงคโปร์	9,161,000	10,390,000	13.4%
อินโดนีเซีย	7,003,000	7,650,000	9.2%
เวียดนาม	5,050,000	6,014,000	19.1%
ฟิลิปปินส์	3,520,000	3,917,000	11.3%
กัมพูชา	2,399,000	2,882,000	20.1%
พม่า	311,000	391,000	25.7%
บรูไน	214,000	242,000	13.1%
ลาว	1,670,000	n.a.	n.a.

ที่มา: World Tourism Organization (UNWTO), Tourism Highlights, ประจำปี 2555

**(4.2.3) การเดินทางขาเข้าโดยผู้โดยสารต่างประเทศในอดีต**

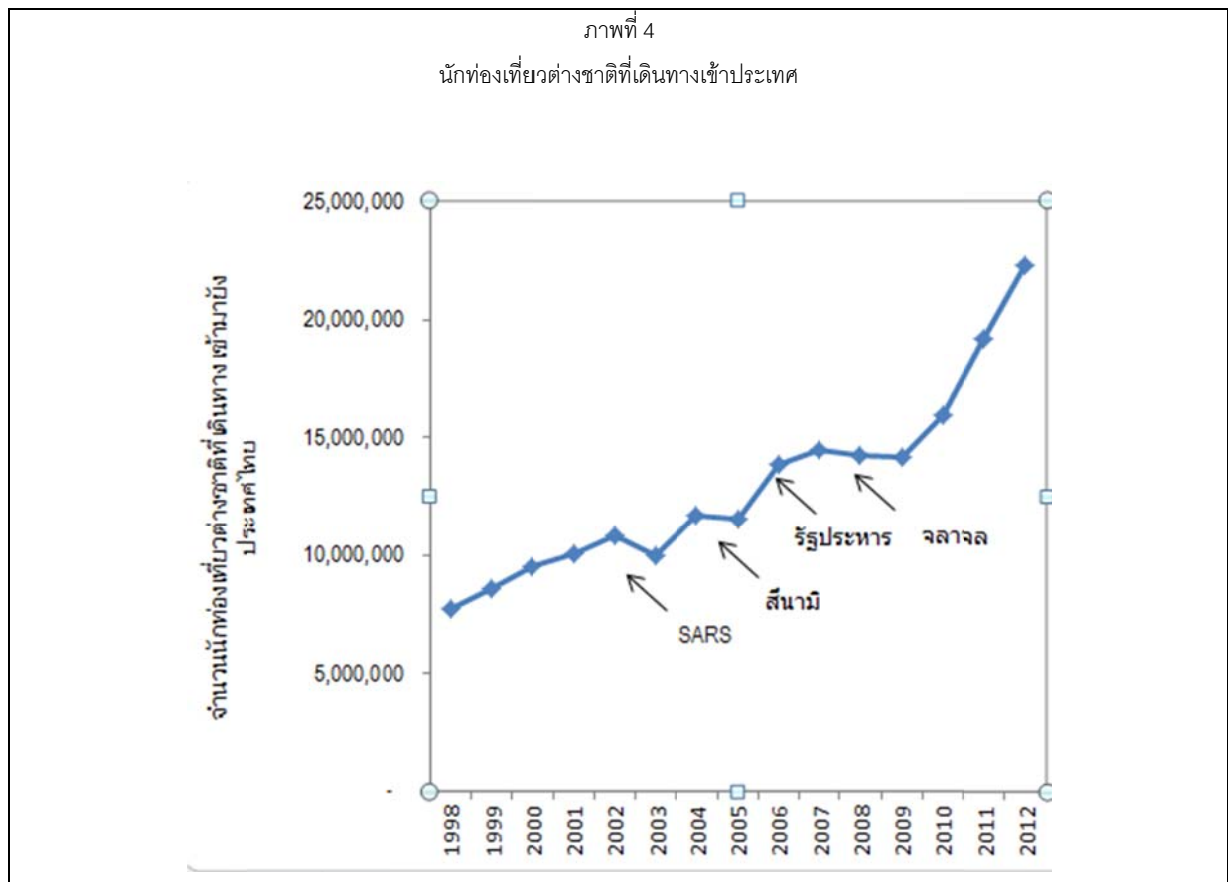
จากภาพที่ 4 ด้านล่าง จำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาในประเทศไทยเพิ่มสูงขึ้นในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา แม้จะมีเหตุการณ์สำคัญๆ ที่ส่งผลกระทบต่อการท่องเที่ยว ดังนี้

- ในช่วงปลายปี 2545 มีการพบคนไข้คนแรกที่เกิดเชื้อ SARS (Severe Acute Respiratory Syndrome) ในเอเชียและมีการแพร่กระจายอย่างรวดเร็วไปยังพื้นที่อื่นๆ ในช่วงปี 2546 ความหวาดกลัวของประชาชน และการเข้มงวดด้านการเดินทางอย่างเป็นทางการเพื่อระงับและลดการแพร่กระจายของนักท่องเที่ยวที่ติดเชื้อ ส่งผลให้การท่องเที่ยวในประเทศไทย รวมไปถึงประเทศอื่นๆ ในเอเชียลดลงอย่างมีนัยสำคัญ
- เกิดเหตุสึนามิเมื่อปี 2547 จากแผ่นดินไหวในมหาสมุทรอินเดีย ทำให้มีผู้เสียชีวิตประมาณ 230,000 คน ในภูมิภาค ประเทศไทยเป็นหนึ่งในสี่ประเทศที่ได้รับผลกระทบมากที่สุด ซึ่งอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของประเทศไทยซบเซาลงอย่างมากหลังจากเหตุสึนามิดังกล่าว ถึงแม้สถานที่ท่องเที่ยวจะ

ไม่ได้รับความเสียหายมาก แต่ผลกระทบทางจิตวิทยาต่อการท่องเที่ยวในประเทศไทยทำให้มีการท่องเที่ยวลดลง ซึ่งส่งผลไปถึงขนาดที่ไม่ได้รับผลกระทบต่อสินค้าด้วย

- เมื่อเดือนกันยายน 2549 เกิดการรัฐประหารรัฐบาลนายทักษิณ ชินวัตร
- การเปลี่ยนแปลงทางการเมือง และเหตุการณ์ความไม่สงบทางการเมืองในประเทศไทยในปี 2551 ซึ่งรวมไปถึงการประท้วงที่ทำให้สนามบินสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมืองต้องหยุดดำเนินงานในปลายปี 2551 นั้น ก่อให้เกิดการหยุดชะงักทันทีในกิจกรรมการท่องเที่ยวและสร้างผลกระทบต่อเนื่องต่อการท่องเที่ยวระหว่างปี 2551 ถึง 2552

ระหว่างปี 2552 (ปีที่มีการหยุดชะงักล่าสุดในประเทศไทย) ถึง 2555 จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางมาท่องเที่ยวในประเทศไทยเพิ่มสูงขึ้นในอัตราเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปี (CAGR) ที่ร้อยละ 16.4 อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวมีส่วนแบ่งมากกว่าร้อยละ 6 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศไทย ซึ่งนับเป็นสัดส่วนที่สูงที่สุดเทียบกับประเทศอื่นในทวีปเอเชีย ตามที่ปรากฏในแผนภูมิ 4 ด้านล่าง มีนักท่องเที่ยวต่างชาติเข้ามาเที่ยวในประเทศไทยมากกว่า 22,000,000 คนในปี 2555



## (4.2.4) วิธีการเดินทางของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาในประเทศไทย

จากตาราง 11 การเดินทางทางอากาศเป็นวิธีการเดินทางที่ใช้ในการเดินทางเข้าประเทศไทยมากที่สุดในปี 2553 ซึ่งเป็นปีที่มีข้อมูลล่าสุด

ตารางที่ 11		
วิธีการเดินทาง: 2553		
	นักท่องเที่ยว	สัดส่วน
ทางอากาศ	12,377,874	77.7%
ทางบก	3,072,585	19.3%
ทางทะเล	485,941	3.0%
รวม	15,936,400	100.0%

ที่มา: กรมการท่องเที่ยว, มกราคม 2555

## (4.2.5) นักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาในประเทศไทยแบ่งตามประเทศที่พำนัก

ตาราง 12 ด้านล่างสรุปจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาในประเทศไทยระหว่างปี 2553 ถึง ปี 2554 โดยแบ่งตามประเทศที่พำนัก ในปี 2555 นั้น นักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาในประเทศไทยมากที่สุดมาจากประเทศจีน โดยระหว่างปี 2554 ถึงปี 2555 นักท่องเที่ยวจากประเทศจีนเพิ่มขึ้นร้อยละ 62.1

ตารางที่ 12					
สัญชาติ	2554		2555		เปลี่ยนแปลง
	จำนวน	ส่วนแบ่ง	จำนวน	ส่วนแบ่ง	2554-2555
มาเลเซีย	2,500,280	13.0%	2,560,963	11.5%	2.4%
ลาว	891,950	4.6%	951,090	4.3%	6.6%
สิงคโปร์	682,364	3.5%	821,056	3.7%	20.3%
เวียดนาม	496,768	2.6%	617,804	2.8%	24.4%
อินโดนีเซีย	370,795	1.9%	448,748	2.0%	21.0%
กัมพูชา	265,903	1.4%	424,766	1.9%	59.7%
ฟิลิปปินส์	268,375	1.4%	288,889	1.3%	7.6%
พม่า	110,671	0.6%	129,924	0.6%	17.4%
บรูไน	7,471	0.0%	10,240	0.0%	37.1%
รวม: ASEAN	5,594,577	29.1%	6,253,480	28.0%	11.8%
จีน	1,721,247	9.0%	2,789,345	12.5%	62.1%
ญี่ปุ่น	1,127,893	5.9%	1,371,253	6.1%	21.6%
เกาหลี	1,006,283	5.2%	1,169,131	5.2%	16.2%
ฮ่องกง	411,834	2.1%	472,699	2.1%	14.8%
ไต้หวัน	447,610	2.3%	394,475	1.8%	-11.9%
อื่นๆ	36,422	0.2%	51,811	0.2%	42.3%
รวม: อื่นๆ ในเอเชีย	4,751,289	24.7%	6,248,714	28.0%	31.5%
ยุโรป	5,101,406	26.5%	5,617,817	25.2%	10.1%
สหรัฐอเมริกา	952,519	5.0%	1,080,148	4.8%	13.4%
เอเชียใต้	1,158,092	6.0%	1,289,641	5.8%	11.4%
โอเชียเนีย	933,534	4.9%	1,046,753	4.7%	12.1%
ตะวันออกกลาง	601,146	3.1%	604,659	2.7%	0.6%
แอฟริกา	137,907	0.7%	161,853	0.7%	17.4%
รวม: อื่นๆ	8,884,604	46.2%	9,800,871	43.9%	10.3%
รวมทั้งสิ้น	19,230,470	100.0%	22,303,065	100.0%	16.0%

ที่มา: กรมการท่องเที่ยวและกีฬา, ประเทศไทย 2556



## (4.2.6) การท่องเที่ยวเชิงการแพทย์

ประเทศไทยถือเป็นประเทศอันดับต้นๆ ด้านการท่องเที่ยวเชิงการแพทย์ เนื่องจากมีชื่อเสียงระดับสากลด้านคุณภาพและราคา แม้ว่า สถิติจากมีความหลากหลายตามแหล่งที่มา จำนวนนักท่องเที่ยวเชิงการแพทย์ที่เดินทางมายังประเทศไทยมีการเติบโตที่แข็งแกร่ง โดยระหว่างปี 2551 ถึงปี 2554 จำนวนนักท่องเที่ยวเชิงการแพทย์ที่เดินทางมายังประเทศไทยเพิ่มขึ้นในอัตราเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปี (CAGR) ที่ร้อยละ 13.1 ในขณะที่การใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวเชิงการแพทย์ในประเทศไทยเพิ่มขึ้นที่อัตราเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปี (CAGR) ที่ร้อยละ 24.3

ตาราง 13 ด้านล่างแสดงให้เห็นถึงจำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางมายังประเทศไทยเพื่อการท่องเที่ยวเชิงการแพทย์ และจำนวนเงินที่ใช้จ่าย

ปี	ท่องเที่ยวเชิงการแพทย์	
	นักท่องเที่ยว (ล้านคน)	จำนวนเงินที่ใช้จ่าย (พันล้านบาท)
2550	1.4	41.0
2551	1.4	50.9
2552	1.4	63.3
2553	2.0	78.7
2554	2.2	97.8

ที่มา: กรมสนับสนุนบริการสุขภาพ, ประเทศไทย 2556

จากข้อมูลของกรมสนับสนุนบริการสุขภาพ นักท่องเที่ยวเชิงการแพทย์ที่เดินทางมายังประเทศไทยมากที่สุดมาจาก

- ญี่ปุ่น
- สหรัฐอเมริกา
- สหราชอาณาจักร
- ตะวันออกกลาง
- ออสเตรเลีย

นักท่องเที่ยวเชิงการแพทย์เดินทางมายังประเทศไทยเนื่องด้วยปัจจัยหลายประการ ซึ่งรวมถึงปัจจัยดังต่อไปนี้

- ประหยัดค่าใช้จ่าย
- โรงพยาบาลที่ได้รับการรับรอง
- มีบุคลากรทางการแพทย์ที่มีคุณภาพ
- ไม่ต้องรอรับการบริการนาน
- การบริการลูกค้าที่ดี

การประหยัดค่าใช้จ่ายสำหรับการเดินทางมาท่องเที่ยวเชิงการแพทย์ในประเทศไทยนั้น สามารถแสดงให้เห็นโดย ยกตัวอย่างค่าผ่าตัดบายพาสหัวใจ ซึ่งในสหรัฐอเมริกาจะมีค่าใช้จ่ายอยู่ที่ประมาณ 130,000 ดอลลาร์สหรัฐ โดยที่ผ่าตัดที่ เหมือนกันในประเทศไทยอยู่ที่ประมาณ 11,000 ดอลลาร์สหรัฐ จากข้อมูลของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย การผ่าตัด เปลี่ยนหัวใจในประเศสหรัฐอเมริกาจะมีค่าใช้จ่ายอยู่ที่ 40,000 ดอลลาร์สหรัฐ เทียบกับค่าใช้จ่ายในประเทศไทยที่ 10,000 ดอลลาร์สหรัฐ

ในปี 2545 ประเทศไทยเป็นประเทศแรกในเอเชียที่ได้รับการรับรองจาก JCI ซึ่งปัจจุบันมีโรงพยาบาลที่ได้รับการ รับรองดังกล่าวถึง 23 แห่ง ในปี 2555 คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้ออกแผนเพื่อสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็น ศูนย์กลางทางการแพทย์ของเอเชีย (Medical Hub of Asia) นอกจากนี้ยังมีการริเริ่มอื่นๆ เพื่อช่วยส่งเสริมชื่อเสียงของ ประเทศไทยในการท่องเที่ยวเชิงการแพทย์ ในเดือนมกราคม ปี 2556 สายการบิน การ์ด้า แอร์เวย์ส ได้เพิ่มจำนวนเที่ยวบินสู่ กรุงเทพฯ โดยให้เหตุผลว่ามีการท่องเที่ยวเชิงการแพทย์ในกรุงเทพฯ ที่มากขึ้น

ประเทศไทยดึงดูดนักท่องเที่ยวเชิงการแพทย์ได้มากที่สุดแถบอาเซียน อย่างไรก็ตาม ประเทศไทยดึงดูด นักท่องเที่ยวเชิงการแพทย์จากประเทศในแถบอาเซียนเอง ได้น้อยกว่าประเทศสิงคโปร์ และมาเลเซีย การรวมตัวของ ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) คาดว่าจะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงขึ้น เนื่องจากมีการลดข้อจำกัดการลงทุนของ ชาวต่างชาติในโรงพยาบาลและความสำเร็จในการลงทุนในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเชิงการแพทย์คาดว่าจะมีสูงขึ้น อุตสาหกรรมการแพทย์เป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมบริการที่มีความสำคัญต่อประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ซึ่งจะทำให้นัก ลงทุนจากประเทศอาเซียนสามารถถือหุ้นในธุรกิจได้ถึงร้อยละ 70 ซึ่งขณะนี้ ประเทศไทยมีนักลงทุนต่างชาติถือหุ้นในธุรกิจ ทางการแพทย์เฉลี่ยร้อยละ 15 เท่านั้น

เมื่อแนวโน้มปัจจุบัน ประกอบกับการให้ความสำคัญที่เพิ่มขึ้นต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเชิงการแพทย์ อุตสาหกรรมนี้ยังคงจะเป็นหนึ่งในปัจจัยการเติบโตของการเดินทางทางอากาศในประเทศไทย

## (5) ภาวะการแข่งขัน

ข้อจำกัดต่อศักยภาพการเติบโตในอนาคตของบริษัทฯ ได้แก่ การได้เปรียบทางการแข่งขันของสายการบินขนาดใหญ่ที่มีความมั่นคงในเอเชีย และการแข่งขันที่รุนแรงของสายการบินราคาประหยัดและสายการบินอื่น

### (5.1) ฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงานที่สำคัญของสายการบินหลัก

ตาราง 14 แสดงให้เห็นถึงข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญของสายการบินหลัก

ตารางที่ 14

สายการบินราคาประหยัด	ล้านดอลลาร์สหรัฐ		%	US cents		Passenger Operations				ล้านดอลลาร์สหรัฐ			
	รายได้	กำไร	อัตรา	RASK	CASK	RASK-CASK Spread	RPKs (ล้าน)	ASKs (ล้าน)	อัตราส่วน การขนส่ง ผู้โดยสาร (ล้านคน)	จำนวน เครื่องบิน ในฝูงบิน	กำไร		
	จากการดำเนินงาน	จากการดำเนินงาน	กำไร								จากการดำเนินงาน	ต่อ เครื่องบิน	ปีสิ้นสุด
<b>เอเชียแปซิฟิก</b>													
1 Jetstar/Jetstar Asia	\$ 3,008	\$ 209	7.0%	7.37	6.85	0.51	32,353	40,830	79.2%	18.7	90	\$ 33.4	Jun-12
2 AirAsia	\$ 1,623	\$ 376	23.2%	5.72	4.40	1.32	22,731	28,379	80.1%	19.7	64	\$ 25.4	Dec-12
3 Skymark Airlines	\$ 1,018	\$ 236	23.2%	13.16	10.11	3.05	6,139	7,734	79.4%	6.3	26	\$ 39.2	Mar-12
4 spiceJet	\$ 836	\$ (110)	-13.1%	6.69	7.57	(0.88)	9,816	12,500	78.5%	9.0	40	\$ 20.9	Mar-12
5 Cebu Pacific Air	\$ 785	\$ 82	10.4%	6.35	5.69	0.66	10,531	12,369	85.1%	11.9	40	\$ 19.6	Dec-11
6 AirAsia X	\$ 637	\$ 16	2.5%	3.88	3.74	0.14	13,601	16,231	83.8%	2.6	11	\$ 57.9	Dec-12
7 Thai AirAsia	\$ 624	\$ 65	10.4%	5.94	5.33	0.61	8,618	10,499	82.1%	8.3	27	\$ 23.1	Dec-12
8 Air Do	\$ 547	\$ 45	8.2%	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	Mar-12
9 Tiger Airways	\$ 495	\$ (67)	-13.5%	4.73	5.37	(0.64)	8,494	10,447	81.3%	5.5	34	\$ 14.5	Mar-12
10 Indonesia AirAsia	\$ 465	\$ 38	8.1%	5.08	4.67	0.41	7,012	9,152	76.6%	5.8	22	\$ 21.1	Dec-12
<b>เฉลี่ย (เอเชียแปซิฟิก 10 อันดับแรกที่รวมงาน)</b>	<b>\$ 1,004</b>	<b>\$ 89</b>	<b>6.6%</b>	<b>6.55</b>	<b>5.97</b>	<b>0.58</b>	<b>13,255</b>	<b>16,460</b>	<b>80.7%</b>	<b>9.8</b>	<b>39</b>	<b>\$ 28.3</b>	<b>2011-12</b>
<b>เฉลี่ย (ยุโรป 10 อันดับแรก) (a)</b>	<b>\$ 2,865</b>	<b>\$ 176</b>	<b>5.2%</b>	<b>8.10</b>	<b>7.57</b>	<b>0.54</b>	<b>32,184</b>	<b>38,210</b>	<b>83.0%</b>	<b>23.6</b>	<b>94</b>	<b>\$ 32.5</b>	
<b>เฉลี่ย (อเมริกาเหนือ 6 อันดับแรก)</b>	<b>\$ 4,794</b>	<b>\$ 253</b>	<b>7.2%</b>	<b>7.83</b>	<b>7.19</b>	<b>0.64</b>	<b>47,986</b>	<b>58,729</b>	<b>83.4%</b>	<b>29.7</b>	<b>187</b>	<b>\$ 25.7</b>	
<b>สายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ</b>													
<b>เอเชียแปซิฟิก</b>													
1 ANA Group	\$ 17,897	\$ 1,230	6.9%	20.67	19.25	1.42	58,413	86,564	67.5%	44.9	187	\$ 95.7	Mar-12
2 Air China	\$ 15,260	\$ 971	6.4%	10.07	9.43	0.64	123,499	151,590	81.5%	48.7	271	\$ 56.3	Dec-11
3 Japan Airlines Group	\$ 15,191	\$ 2,584	17.0%	19.34	16.05	3.29	52,578	78,560	66.9%	35.8	215	\$ 70.7	Mar-12
4 China Southern Airlines Group	\$ 14,017	\$ 675	4.8%	9.28	8.83	0.45	122,344	151,064	81.0%	63.7	361	\$ 38.8	Dec-11
5 China Eastern Airlines	\$ 12,943	\$ 647	5.0%	10.14	9.63	0.51	100,744	127,700	78.9%	68.7	248	\$ 52.2	Dec-11
6 Cathay Pacific Group	\$ 12,766	\$ 230	1.8%	9.85	9.67	0.18	103,806	129,595	80.1%	29.0	176	\$ 72.5	Dec-12
8 Singapore Airlines Group	\$ 11,896	\$ 229	1.9%	9.97	9.78	0.19	92,293	119,315	77.4%	17.2	100	\$ 119.0	Mar-12
7 Qantas Group (excl. Jetstar)	\$ 11,024	\$ (22)	-0.2%	11.18	11.20	(0.02)	79,339	98,593	80.5%	28.0	218	\$ 50.6	Jun-12
9 Korean Air	\$ 10,676	\$ 356	3.3%	12.67	12.24	0.42	64,857	84,285	76.9%	23.3	147	\$ 72.6	Dec-11
10 Thai Airways International	\$ 6,361	\$ (80)	-1.3%	8.10	8.20	(0.10)	55,267	78,533	70.4%	18.4	86	\$ 74.0	Dec-11
<b>เฉลี่ย (เอเชียแปซิฟิก 10 อันดับแรกที่รวมงาน)</b>	<b>\$ 12,803</b>	<b>\$ 682</b>	<b>4.6%</b>	<b>12.13</b>	<b>11.43</b>	<b>0.70</b>	<b>85,314</b>	<b>110,580</b>	<b>76.1%</b>	<b>37.8</b>	<b>201</b>	<b>\$ 70.2</b>	<b>2011-12</b>
<b>บางกอกแอร์เวย์ส (b)</b>	<b>\$ 537</b>	<b>\$ 72</b>	<b>13.4%</b>	<b>14.93</b>	<b>12.93</b>	<b>2.01</b>	<b>2,405</b>	<b>3,595</b>	<b>66.9%</b>	<b>3.6</b>	<b>21</b>	<b>\$ 25.6</b>	<b>Dec-12</b>
<b>เฉลี่ย (ยุโรป 10 อันดับแรก) (c)</b>	<b>\$ 13,136</b>	<b>\$ 150</b>	<b>1.5%</b>	<b>10.20</b>	<b>10.08</b>	<b>0.26</b>	<b>89,117</b>	<b>111,602</b>	<b>78.1%</b>	<b>34.0</b>	<b>223</b>	<b>\$ 56.7</b>	
<b>เฉลี่ย (อเมริกาเหนือ 8 อันดับแรก)</b>	<b>\$ 16,728</b>	<b>\$ 552</b>	<b>5.2%</b>	<b>8.38</b>	<b>8.78</b>	<b>(0.40)</b>	<b>143,584</b>	<b>172,815</b>	<b>83.2%</b>	<b>71.9</b>	<b>610</b>	<b>\$ 28.0</b>	

ที่มา: The S-A-P Group, based on industry sources, March 2013, and Bangkok Airways. Carrier rankings (eg. "Top 10") based on operating revenues. Europe LCCs include: Ryanair, Air Berlin, EasyJet, Thomson Airways, Norwegian, Aer Lingus, Vueling Airlines, WZZ Air, Icelandair Group, Jet2. North America LCCs include: Southwest Airlines, JetBlue Airways, WestJet Airlines, Spirit Airlines, Virgin America, Allegiant Air. Europe Full-Service Carriers include: Lufthansa Group, Air France-KLM Group, International Airlines Group, Scandinavian Airlines (SAS), Aeroflot Russian Airlines, Alitalia, Virgin Atlantic Airways, TAP Portugal, Transaero Airlines, Finnair. North America Full-Service Carriers include: United Continental Holdings, Delta Air Lines, AMR Corporation, US Airways, Air Canada, Alaska Air Group, Republic Airways Holdings, Hawaiian Airlines.

(a) Average amounts exclude RASK, CASK, and RASK-CASK spread for WZZ Air and Icelandair Group.

(b) Source: Bangkok Airways, March 2013. Amounts exclude dividends from BGH and SPF and are converted to US\$ at US\$1 = THB 31.078, the average for CY2012. Source: fxtop.com.

(c) For 2012, SAS reported a shortened, 9-month fiscal year. Therefore, the average amounts exclude SAS operating revenue, operating profit, RPKs, AKSs, and number of passengers. All other SAS amounts are included in the averages.

(5.2) การพัฒนาของสายการบินราคาประหยัด

ที่ผ่านมา อุตสาหกรรมการบินระดับโลกมุ่งเน้นที่จะสร้างโอกาสในการเพิ่มรายได้ อย่างไรก็ตามความสำเร็จของสายการบินราคาประหยัดทำให้สายการบินที่ให้บริการผู้โดยสารแบบดั้งเดิมหลายสายการบินเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานมากขึ้น มีการจัดตั้งบริษัทย่อยเพื่อประกอบธุรกิจสายการบินราคาประหยัด และทำการแข่งขันกับสายการบินราคาประหยัดที่เกิดขึ้นใหม่ซึ่งเพิ่งเริ่มดำเนินการ

แม้ว่าการเริ่มให้บริการการบินของสายการบินราคาประหยัดในระดับที่มีนัยสำคัญเกิดขึ้นในเอเชียจะช้ากว่าในสหรัฐอเมริกาและยุโรป แต่การให้บริการของสายการบินราคาประหยัดในเอเชียก็เติบโตอย่างรวดเร็วในช่วงทศวรรษที่ผ่านมาและยังคงเติบโตอย่างรวดเร็วต่อไป เนื่องจากภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีนโยบายทางการบินที่ผ่อนคลาย ภูมิภาคนี้

จึงมีการเริ่มการดำเนินการของสายการบินราคาประหยัดที่มีฐานอยู่ในเอเชียในสัดส่วนที่สูง การเข้ามาของสายการบินราคาประหยัดในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกทำให้ค่าใช้จ่ายในการเดินทางทางอากาศลดลงอย่างมากและเป็นการสร้างตัวเลือกในการเดินทางที่สามารถแข่งขันได้ให้กับหลายๆ คน

### (5.2.1) ผลกระทบของสายการบินราคาประหยัดต่ออุตสาหกรรมการบินในเอเชีย

การเริ่มต้นและการเติบโตของสายการบินราคาประหยัดส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินในเอเชีย

- การแข่งขันของสายการบินราคาประหยัดกระตุ้นให้สายการบินที่ดำเนินการมาก่อนแล้วดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น ซึ่งทำให้อัตรากำไรของรายคาบตรี โดยสารเครื่องบินต่ำลงและกระตุ้นให้เกิดอุปสงค์เพิ่มมากขึ้นไปทั่วทั้งตลาด สายการบินที่ดำเนินการอยู่แล้วอาจเลือกที่จะตอบสนองการแข่งขันกับสายการบินราคาประหยัด เช่นการลดราคาตัวโดยสาร เพิ่มความถี่ที่นั่งและความถี่เที่ยวบิน และเริ่ม เที่ยวบินที่เดินทางแบบจุดต่อจุด (point-to-point) มีสายการบินในเอเชียหลายสายการบินที่จัดตั้งหรือวางแผนที่จะจัดตั้งสายการบินราคาประหยัดของตัวเอง
- ผู้ให้บริการทำอากาศยานบางแห่งได้ลดราคาค่าใช้จ่ายในการบิน (Aeronautical Charge) สำหรับเที่ยวบินเส้นทางใหม่และการใช้สิ่งอำนวยความสะดวกของทำอากาศยานอย่างมีประสิทธิภาพ เช่นการนำเครื่องบินออกจากทำอากาศยานได้อย่างรวดเร็ว
- การเติบโตอย่างรวดเร็วในการเดินทางทางอากาศซึ่งเป็นผลมาจากการให้บริการของสายการบินราคาประหยัดได้กระตุ้นให้รัฐบาลบางประเทศ และผู้ให้บริการทำอากาศยานบางแห่งเปิดเสรีในการทำข้อตกลงการบินแบบทวิภาคี และพัฒนาทำอากาศยานเพื่อให้รองรับอุปสงค์ที่เพิ่มขึ้น

### (5.3) การพัฒนาของสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบและสายการบินแบบเฉพาะเจาะจง

แม้จะมีการเติบโตอย่างมีนัยยะของสายการบินราคาประหยัด โดยเฉพาะในเอเชีย สายการบินหลายแห่งยังคงมุ่งเน้นที่จะให้บริการแบบเต็มรูปแบบและในตลาดเฉพาะเจาะจงที่ให้บริการแก่นักเดินทางที่ให้ความสำคัญกับเวลา นักเดินทางที่เป็นนักธุรกิจ และนักเดินทางแบบตลาดเฉพาะ ตลาดเหล่านี้สร้างอัตรากำไรได้มากกว่าสายการบินราคาประหยัดและตลาดที่เจาะจงเน้นการสันตนาการ

สายการบินบางกอกแอร์เวย์สให้บริการลูกค้าที่เดินทางไปยังสถานที่เฉพาะเจาะจงและยอมจ่ายราคาพรีเมียมเพื่อสินค้าและบริการที่ดีกว่าจากสายการบิน เส้นทางของสายการบิน บางกอก แอร์เวย์สเป็นเอกลักษณ์เฉพาะเจาะจงซึ่งทำให้บริษัทฯ ได้รับผลตอบแทนสูงกว่าเส้นทางที่สายการบินหลายแห่งให้บริการ จากที่แสดงให้เห็นในตารางก่อนหน้านี้ บริษัทฯ มีอัตรากำไรจากการดำเนินงานในปี 2555 ที่ร้อยละ 13.4 ซึ่งอัตรากำไรดังกล่าวสูงกว่าค่าเฉลี่ยของอัตรากำไรของสายการบินในเอเชียที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบสิบอันดับแรกและสายการบินแบบประหยัดสิบอันดับแรก กว่าสองเท่าตัว

สายการบินบางกอก แอร์เวย์สยังมุ่งเน้นในการดำเนินงานเพื่อให้เกิดผลตอบแทนจากการดำเนินงานที่สูงขึ้น โดยมุ่งเน้นการเป็นสายการบินที่มีเอกลักษณ์เฉพาะตัว (Boutique airline) ที่ไม่ได้เพียงให้บริการเดินทางไปยังสถานที่ที่เฉพาะแล้ว แต่ยังให้บริการแบบเฉพาะ เช่นอาหารบนเครื่องบิน ห้องพักรับรองสำหรับผู้โดยสารของสายการบินทุกท่านที่เดินทางกับสายการบินบางกอก แอร์เวย์ส สายการบินบางกอก แอร์เวย์สยังส่งเสริมการมีฝูงบินที่ใหม่เพื่อสินทรัพย์ที่มีความพิเศษและสร้างมูลค่าให้กับแบรนด์บางกอก แอร์เวย์ส

สายการบินบางกอก แอร์เวย์สพัฒนาสนามบินที่สายการบินเป็นเจ้าของและบริหารเอง กลยุทธ์ที่เป็นเอกลักษณ์นี้ทำให้สายการบินสามารถเข้าถึงเส้นบินที่เฉพาะและสร้างรายได้จากสนามบินเพิ่มเติมจากรายได้การให้บริการสายการบินในเที่ยวบินนั้น สิ่งเหล่านี้เป็นส่วนช่วยให้สายการบินบางกอก แอร์เวย์สเป็นสายการบินที่มีความเป็นเอกลักษณ์และโดดเด่น

#### (5.4) โครงสร้างพื้นฐานของสายการบิน

สายการบินหลายสายในเอเชียมีแผนการที่จะทำการเปลี่ยนเครื่องบินของคนอย่างมีนัยสำคัญ การนำเครื่องบินใหม่ที่มีประสิทธิภาพสูงกว่ามาใช้ในการให้บริการผู้โดยสารของสายการบิน จะทำให้ต้นทุนในการดำเนินงานในระยะยาวลดลง และจะทำให้ต้นทุนในการให้บริการผู้โดยสารต่อหัวโดยรวมลดลง ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับโครงสร้างทางการเงินในการดำเนินการดังกล่าว ซึ่งจะส่งผลให้ราคาเฉลี่ยของบัตรโดยสารเครื่องบินลดลงและอุปสงค์เพิ่มขึ้น

การปรับเปลี่ยนเครื่องบินในฝูงบินให้ใหม่ขึ้นจะทำให้สายการบินสามารถลดค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงและค่าใช้จ่ายในการดำเนินการอื่นๆ เช่นค่าดูแลรักษาเครื่องบิน การใช้งานรูปแบบเครื่องบินที่มีไม่มาก จะทำให้สามารถประหยัดค่าใช้จ่ายในการฝึกฝนและค่าอะไหล่

ขนาดของเครื่องบินในเที่ยวบินที่สำคัญในเอเชียมีขนาดใหญ่ขึ้นมากเนื่องจากการจราจรที่หนาแน่นขึ้นและมีการนำเครื่องบินที่มีขนาดใหญ่เข้ามาสู่ฝูงบิน เช่น Airbus A-380 ในตลาดอื่นๆ ที่ไม่มีข้อจำกัดของท่าอากาศยาน มีการใช้เครื่องบินลำตัวแคบ และเครื่องบิน Turboprop ในสนามบินที่มีข้อจำกัดซึ่งจะอนุญาตให้มีการเพิ่มจำนวนเที่ยวบินด้วยเครื่องบินลำเล็ก เครื่องบิน Turboprop มีใช้ในหลายเส้นทางในประเทศไทยและเอเชียโดยทั่วไป เนื่องจากข้อจำกัดในการดำเนินงาน หรือความต้องการของตลาดซึ่งมีลักษณะตรงกับขนาดและข้อได้เปรียบในการดำเนินงานของเครื่องบินแบบดังกล่าว

#### (5.5) การเติบโตของอุตสาหกรรมการบินในเอเชีย

SAP เชื่อว่าตลาดภายในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในประเทศและระหว่างประเทศจะมีอัตราการเติบโตอย่างแข็งแกร่งในระยะยาว โดยมีสาเหตุหลายประการ

- อยู่ในภูมิภาคที่มีจำนวนประชากรสูง ประมาณร้อยละ 50 ของประชากรโลกอาศัยอยู่ในระยะรัศมี 2,500 ไมล์ทะเล ห่างจากกรุงเทพฯ ซึ่งแสดงให้เห็นถึงศักยภาพของตลาดการบินในภูมิภาค อย่างไรก็ตาม ผลของการมีผลิตภัณฑ์มวลรวมต่อหัวที่ต่ำในภูมิภาค และปัจจัยอื่นๆ ทำให้ประชากรส่วนใหญ่ในอดีตไม่สามารถจ่ายค่าโดยสารทางอากาศได้ ตามที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น SAP เชื่อว่าความสามารถในการจ่ายค่าโดยสารทางอากาศจะเพิ่มขึ้นตามผลิตภัณฑ์มวลรวมต่อหัวที่สูงขึ้น ซึ่งจะทำให้การเดินทางทางอากาศสามารถแทรกซึมเข้าไปในประชากรจำนวนมากขึ้น
- ตั้งอยู่บนเส้นทางการค้าหลัก เอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีทำเลที่ตั้งที่ดี ระหว่างภูมิภาคยุโรปกับภูมิภาคแปซิฟิกและอยู่ระหว่างเอเชียเหนือกับเอเชียใต้
- อยู่ใกล้กับประเทศจีน ด้วยการเติบโตทางเศรษฐกิจที่แข็งแกร่งและการผ่อนผันข้อจำกัดการเดินทางไปยังประเทศอื่นๆ มากขึ้น นักท่องเที่ยวจากประเทศที่มีประชากรเยอะที่สุดนี้จะเพิ่มอุปสงค์การเดินทางทางอากาศอย่างมีนัยสำคัญสำหรับสันหนทางการและธุรกิจในประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
- อยู่ใกล้กับประเทศออสเตรเลีย ประเทศออสเตรเลียเป็นหนึ่งในประเทศที่มีเศรษฐกิจที่เติบโตเต็มที่แล้วมากที่สุด ในภูมิภาคนี้ มีผลิตภัณฑ์มวลรวมต่อหัวสูง รายได้สูง (Disposable income) ความนิยมเอียงใน

การเดินทางต่อหัวสูง และมีสายสัมพันธ์การท่องเที่ยวที่ดีกับประเทศไทยและภูมิภาคอื่นๆ ในทวีปเอเชีย

- ตั้งอยู่ระหว่างเอเชียใต้กับประเทศจีน บทบาทของภูมิภาคนี้ คือ เป็นจุดหมายของนักท่องเที่ยวจากประเทศจีน (ประเทศที่มีประชากรมากที่สุดในโลก) และเอเชียใต้ ซึ่งรวมถึง ประเทศอินเดีย (ประเทศที่มีประชากรมากที่สุดเป็นอันดับสอง) ปากีสถาน (อันดับสาม) และบังกลาเทศ (อันดับเจ็ด) จะเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากประชาชนของประเทศเหล่านี้เริ่มที่จะเดินทางบ่อยขึ้น
- เป็นการทดแทนการเดินทางด้วยวิธีอื่น เนื่องจากระดับรายได้ที่เพิ่มสูงขึ้นและค่าโดยสารเครื่องบินมีราคาลดลง SAP คาดว่าการเดินทางทางอากาศจะทดแทนการเดินทางทางบกและทางทะเล เช่น ทางรถไฟ ปรรถประจำทาง และเรือเฟอร์รี่ เป็นต้น จากที่แสดงให้เห็นในแผนภูมิก่อนหน้านี้ ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีรายได้ต่อหัวต่ำเมื่อเทียบกับประเทศอื่นในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ แต่มีความโน้มเอียงที่จะเดินทางมากกว่าประเทศที่มีระดับรายได้เท่าเทียมกัน ฉะนั้นเมื่อรายได้ในประเทศไทยมากขึ้น ประชากรก็จะใช้ประโยชน์จากสายการบินราคาประหยัดในการเดินทาง เพราะฉะนั้น การเดินทางทางอากาศจึงคาดว่าจะเพิ่มขึ้นในอัตราที่รุนแรง
- การเปิดเสรีในการทำสัญญาการบิน ประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เริ่มเปิดเสรีในการทำสัญญาการบินทั้งกับประเทศในกลุ่มประเทศอาเซียนและประเทศอื่นๆ
- โครงสร้างพื้นฐานสำหรับนักท่องเที่ยว การที่ภูมิภาคมีการพัฒนาอย่างดีสำหรับโครงสร้างพื้นฐานสำหรับนักท่องเที่ยว จะยังคงดึงดูดให้นักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาเพื่อการสนทนาการ
- ความเป็นเมือง เป็นที่คาดการณ์ว่าจำนวนประชากรในประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่อยู่อาศัยในเมืองจะสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง

#### (5.6) ข้อจำกัดการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินในเอเชีย

โอกาสในการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินอาจถูกถ่วงดุลโดย

- ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่สูงขึ้น และ/หรืออัตราแลกเปลี่ยนเงินตราที่ไม่เอื้ออำนวย อาจจำกัดอุปสงค์ในการบิน หากต้นทุนในการเดินทางทางอากาศและค่าเดินทางอื่นๆ เพิ่มขึ้นและระดับรายได้ของนักเดินทางลดลง
- ความขัดแย้งภายในภูมิภาคหรือความหวาดกลัว เหตุการณ์ความไม่สงบทางการเมือง เหตุการณ์การก่อการร้าย หรือเหตุการณ์อื่นๆ อาจจำกัดกิจกรรมการบินในอนาคต
- ข้อจำกัดในการเดินทาง ข้อจำกัดในการเดินทางจากทางรัฐบาล โดยการจำกัดจำนวนการเข้า/ออกวีซ่า หรือเก็บค่าธรรมเนียมวีซ่าเป็นจำนวนที่สูงนั้นอาจจำกัดการเติบโตของการการบินในอนาคต
- ปัจจัยทางสิ่งแวดล้อม เหตุการณ์เกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากธรรมชาติและด้วยฝีมือมนุษย์ เช่น หมอก ฝ้าภูเขาไฟ และภัยธรรมชาติต่างๆ อาจมีผลกระทบต่อระดับการให้บริการในอนาคต
- ข้อจำกัดของโครงสร้างพื้นฐานที่ทำอากาศยานภูมิภาค ข้อจำกัดที่มีผลต่อการเติบโตของการเดินทางโดยเครื่องบินในอนาคตอาจเกิดขึ้น หากการเติบโตของโครงสร้างพื้นฐานที่ทำอากาศยานภูมิภาคนอกประเทศไทยมีจำกัด

## (5.7) เกาะสมุยประเทศไทย

เกาะสมุยเป็นตัวแทนสำคัญต่อธุรกิจของสายการบินฯ มาเป็นเวลาหลายปี ก่อนที่สายการบินฯ จะสร้างสนามบิน และเริ่มการบริการสายการบินพาณิชย์ในปี 2532 นักท่องเที่ยวแบ็คแพคเกอร์ และนักท่องเที่ยวต่างๆ ต้องพึ่งพิงเรือหางปลา และเรือเฟอร์รี่ในการเดินทางมายังเกาะ ซึ่งมีทางเข้าจากแผ่นดินใหญ่ผ่านจังหวัดสุราษฎร์ธานี

ด้วยพื้นที่รวม 229 ตารางกิโลเมตร เกาะสมุยเป็นเกาะที่มีพื้นที่ใหญ่ที่สุดเป็นอันดับสามรองจากเกาะภูเก็ต และเกาะช้าง และมีนักท่องเที่ยวเดินทางมาเที่ยวมากกว่าหนึ่งล้านคนต่อปี ณ เดือนธันวาคม ปี 2554 เกาะสมุยมีห้องพักจำนวน 17,204 ห้องและโรงแรม 448 แห่ง ซึ่งมีอีกหลายโรงแรมที่กำลังจะเปิดในปี 2555 และภายหลังจากนั้น บนเกาะเต็มไปด้วยโรงแรมซึ่งบริหารโดยผู้ให้บริการระดับโลก เช่น Conrad Le Meridien Banyan Tree Intercontinental และ Starwood และนับเป็นหนึ่งในสถานที่ท่องเที่ยวระดับโลก ปัจจุบันเกาะสมุยมีผู้อยู่อาศัยประมาณ 50,000 คน โดยส่วนใหญ่ทำงานในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว

การพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติสมุย และการประชาสัมพันธ์เกาะสมุยโดยสายการบินฯ เป็นส่วนช่วยในการสร้างอุปสงค์ในเที่ยวบินสู่เกาะสมุย การสนับสนุนเหล่านี้ทำให้เกิดการขยายตัวของจำนวนห้องพัก ซึ่งทำให้เกิดความต้องการในบริการการเดินทางทางอากาศมากขึ้น โดยเที่ยวบินส่วนใหญ่ให้บริการโดยสายการบินฯ สายการบินฯ ให้บริการเที่ยวบินสู่ท่าอากาศยานนานาชาติสมุยจาก 8 เส้นทาง ซึ่งรวมไปถึง บริการจาก 5 เส้นทางภายในประเทศ และเส้นทางไป/กลับจาก กัวลาลัมเปอร์ สิงคโปร์ และฮ่องกง

## (6) กฎระเบียบต่างๆ

### (6.1) โครงสร้างของกฎระเบียบเกี่ยวกับสายการบินภายในประเทศของประเทศไทย

กรมการบินพลเรือนเป็นผู้ดูแลการเดินทางอากาศในประเทศไทย โดยกรมการบินพลเรือนมีหน้าที่ “สนับสนุนพัฒนาและกำกับดูแลกิจการการบินพลเรือนของประเทศไทยให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล อีกทั้งขยายเครือข่ายการบินพลเรือนและการให้บริการต่างๆ เพื่อตอบสนองความต้องการของตลาด ส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว และการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ รวมทั้งทำให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้” ทั้งนี้ การประกอบกิจการการบินต้องได้รับอนุญาตและอยู่ภายใต้การกำกับดูแลโดยหน่วยงานราชการที่กำกับดูแลด้านสายการบินภายในประเทศที่ประกอบกิจการในประเทศไทยและสายการบินระหว่างประเทศที่ให้บริการในประเทศไทย

ความรับผิดชอบของกรมการบินพลเรือนได้แก่

1. เพื่อบังคับใช้ Air Navigation Act, Act on Certain Offences against Air Navigation และกฎหมายการบินพลเรือนต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับทำให้ใบอนุญาตนักบิน การบำรุงรักษาเครื่องบินและหอบังคับการการบิน การจดทะเบียนเครื่องบิน การให้ใบอนุญาต Aerodrome และสถานที่ลงจอดชั่วคราว การจดทะเบียนจัดตั้งสายการบิน นอกจากนี้ยังต้องเฝ้าดูและตรวจตรากิจกรรมของสายการบินพลเรือนเพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานและข้อบังคับที่ต้องการ และเพื่อป้องกันความเสียหายต่อเครื่องบิน และท่าอากาศยาน ซึ่งรวมไปถึงการเปลี่ยนเครื่องบินและสอบสวนอุบัติเหตุทางการบินที่เกิดขึ้น
2. เพื่อส่งเสริมและพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกของการบินพลเรือนในการที่จะสร้างเครือข่ายการเดินทางทางอากาศทั่วประเทศ และพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของประเทศ

3. เพื่อให้การบินพลเรือนเป็นระบบที่สอดคล้องกับข้อบังคับและมาตรฐานสากล และเพื่อคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารและผู้ให้บริการ
4. เพื่อจัดตั้งและบริหารท่าอากาศยาน ที่ให้บริการที่มีคุณภาพแก่สาธารณะชน และรับรองความปลอดภัยของเครื่องบินโดยสาร ผู้โดยสาร และกิจกรรมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า กระเป๋าเดินทาง ไปรษณีย์ภัณฑ์ทางอากาศ
5. เพื่อประสานงานกับหน่วยงานหรือตัวแทนต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือน ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ เพื่อจัดการกับอนุสัญญาและข้อตกลงระหว่างประเทศ ได้แก่ การทำการเจรจาสิทธิ และพหุภาคี และการเซ็นสัญญาสิทธิการจราจรทางอากาศและมาตรฐานการบิน นอกจากนี้ยังต้องเป็นผู้ค้นหาและช่วยเหลือเครื่องบินที่อยู่ในอันตราย

การบริหารจัดการท่าอากาศยานภายในประเทศส่วนใหญ่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของผู้อำนวยความสะดวกฝ่ายท่าอากาศยาน กรมการบินพลเรือน โดยท่าอากาศยานที่สมุย สุโขทัย และตราด บริหารจัดการโดยบริษัทฯ ส่วนท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ ดอนเมือง เชียงใหม่ แม่ฟ้าหลวง-เชียงใหม่ หาดใหญ่และภูเก็ต อยู่ภายใต้การบริหารจัดการของทอท. และท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา-พัทลุง อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของกองทัพเรือ

#### (6.2) สนามบินนานาชาติสมุย

สนามบินนานาชาติสมุยพัฒนาโดยบริษัทฯ และเปิดให้บริการในปี 2532 ด้วยเงินลงทุนประมาณ 800 ล้านบาท สนามบินเปิดอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 25 เมษายน 2532 ด้วยขนาดพื้นที่รันเวย์ 1,800 เมตร ให้บริการการเดินทางในประเทศที่มีการไปและกลับจากกรุงเทพฯ

ในปี 2540 สนามบินได้มีการพัฒนาเพื่อรองรับเที่ยวบินต่างประเทศ โดยเพิ่มศุลกากรและหน่วยงานตรวจคนเข้าเมือง พร้อมกับอาคารผู้โดยสารแห่งใหม่ เพื่อรองรับการเดินทางเส้นทางใหม่มายังสนามบินรวมถึงการให้บริการที่มีจุดหมายปลายทางยังต่างประเทศ

ตลอดระยะเวลาหลายปี บริษัทฯ เป็นเพียงสายการบินเดียวที่มีการให้บริการสนามบินสมุย โดยรันเวย์สามารถรองรับการให้บริการเครื่องบินขนาดเล็กได้เท่านั้น อาทิเช่น เครื่องยนต์ประเภท ATR (ATR turboprops) และมีไม่กี่สายการบินอื่นในภูมิภาคที่ใช้เครื่องบินประเภทเดียวกัน

ในปี 2547 สนามบินได้เริ่มดำเนินการโครงการขยายอาคารรองรับผู้โดยสารอีก 6 อาคาร โดย 4 อาคารสำหรับเส้นทางบินในประเทศ และอีก 2 อาคารสำหรับต่างประเทศ ด้วยเงินลงทุน 500 ล้านบาท นอกจากนี้ยังขยายรันเวย์ให้มีความยาวถึง 2,100 เมตร โดยมีการก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อปี 2550 สามารถรองรับผู้โดยสารได้ถึง 16,000 คนต่อวัน และสามารถเพิ่มจำนวนผู้โดยสารต่อปี จาก 1.3 ล้านคนเป็น 6 ล้านคน โดยในปี 2555 สนามบินได้รองรับผู้โดยสารทั้งสิ้น 1.7 ล้านคน และ 19,320 เที่ยวบิน

การเติบโตของสนามบินสมุยเติบโตใกล้เคียงและพร้อมกับการเติบโตของการท่องเที่ยวในเกาะสมุย ที่ปัจจุบันมีนักท่องเที่ยวเดินทางมาจากทั่วโลก รวมทั้งแบคแพกเกอร์จากยุโรป เอเชีย และที่อื่นๆ ที่นิยมเดินทางมายังเกาะสมุย



จากขนาดของรันเวย์ 2,100 เมตร บริษัทฯ สามารถเพิ่มขนาดของเครื่องบินที่ให้บริการมายังสนามบิน โดยปัจจุบันมีการให้บริการด้วยเครื่อง A319s และ ATR 72s ที่สนามบิน นอกจากนี้ขนาดของรันเวย์ยังสามารถรองรับการลงจอดของเครื่องบินลำที่สองได้พร้อมกัน ปัจจุบันการบินไทยได้ให้บริการจากสนามบินสุวรรณภูมิมายังเกาะสมุย 2 เที่ยวบินต่อวัน ด้วยเครื่องบินแบบ B737-400

สนามบินสมุยได้รับหลายรางวัลในด้านการออกแบบและสถาปัตยกรรม ประกอบด้วยรางวัลด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สนามบินมีการใช้ต้นปาล์มท้องถิ่นในการตกแต่ง และการใช้อากาศจากธรรมชาติในระบบการทำความเย็นแบบเปิดในอาคารรองรับผู้โดยสาร

สนามบินยังขยายขอบเขตการให้บริการเชิงพาณิชย์ สมุยพาร์กเอเวนิวอยู่ระหว่างอาคารผู้โดยสารขาเข้าและอาคารผู้โดยสารขาออกบนพื้นที่ 6,400 ตารางเมตร ด้วยพื้นที่ให้เช่า 20 ยูนิต ประกอบด้วยร้านค้า สปา และร้านอาหาร รวมทั้งโรงแรมต่างๆ

### 3.2.5 ภาวะการแข่งขันในธุรกิจของบริษัทฯ

#### 3.2.5.1 ภาวะการแข่งขันในธุรกิจสายการบิน

อุตสาหกรรมการบินเป็นอุตสาหกรรมที่มีการแข่งขันสูงมาก บริษัทฯ ได้เผชิญกับการแข่งขันอย่างมากจากสายการบินอื่นที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบ และจากสายการบินราคาประหยัดในแต่ละตลาดเป้าหมายที่บริษัทฯ ให้บริการ การเข้ามาดำเนินธุรกิจของสายการบินรายใหม่โดยเฉพาะอย่างยิ่งสายการบินราคาประหยัด ทำให้เกิดการแข่งขันทางด้านราคาสูงขึ้น ทั้งนี้ บริษัทฯ พยายามสร้างความแตกต่างจากสายการบินอื่นๆ โดยเน้นการให้บริการแบบเต็มรูปแบบ โดยบริษัทฯ มุ่งเน้นการให้บริการระดับพรีเมียมแก่ผู้โดยสาร และให้ความสำคัญกับความพึงพอใจของลูกค้าเป็นลำดับแรก คู่แข่งในปัจจุบันของบริษัทฯ ได้ใช้วิธีการตัดราคาและกลยุทธ์อื่นๆ รวมถึงการเพิ่มศักยภาพในเส้นทางบินที่ให้บริการในปัจจุบัน หรือ การลดราคาค่าโดยสาร หรือ การดำเนินการในต้นทุนต่ำ เพื่อให้ได้มาซึ่งส่วนแบ่งตลาด โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเส้นทางบินที่เป็นที่นิยม ได้แก่ กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ และกรุงเทพฯ-มুমไบ โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “ปัจจัยความเสี่ยง – ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ- ภาวะการแข่งขันที่เข้มข้นในอุตสาหกรรมการบินและการแข่งขันจากการคมนาคมขนส่งในรูปแบบอื่น อาจส่งผลกระทบต่อในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ สถานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ”

สายการบินราคาประหยัดหลายรายและสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบได้ทำการบินในเส้นทางภายในประเทศและระหว่างประเทศที่บริษัทฯ ให้บริการ

ตารางต่อไปนี้นำแสดงรายละเอียดเกี่ยวกับสายการบินอื่นที่ได้ทำการบินในเส้นทางบินเดียวกับบริษัทฯ ณ ปัจจุบัน และในเส้นทางบินที่บริษัทวางแผนไว้ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556

สายการบินคู่แข่ง

เส้นทางบินภายในประเทศ:

กรุงเทพฯ—เชียงใหม่.....	การบินไทย ไทยสมายล์ ไทยแอร์เอเชีย นกแอร์
กรุงเทพฯ—สุโขทัย.....	-
เชียงใหม่—เกาะสมุย (เที่ยวเดียว).....	-
กรุงเทพฯ—ตราด.....	-
ภูเก็ต—อุตะเกา.....	-
อุตะเกา—เกาะสมุย.....	-
กรุงเทพฯ—เกาะสมุย.....	การบินไทย
เกาะสมุย—กระบี่.....	-
กรุงเทพฯ—ภูเก็ต.....	การบินไทย ไทยสมายล์ ไทยแอร์เอเชีย นกแอร์
เกาะสมุย—ภูเก็ต.....	-
กรุงเทพฯ—ลำปาง.....	-
เกาะสมุย—เชียงใหม่ (เที่ยวเดียว) <sup>(1)</sup> .....	-
กรุงเทพฯ—กระบี่ <sup>(1)</sup> .....	การบินไทย ไทยสมายล์ ไทยแอร์เอเชีย
กรุงเทพฯ—อุดรธานี <sup>(1)</sup> .....	การบินไทย ไทยแอร์เอเชีย นกแอร์

เส้นทางบินระหว่างประเทศ:

กรุงเทพฯ—พนมเปญ.....	การบินไทย ไทยแอร์เอเชีย กัมโบเดียแองกอร์แอร์ (Cambodia Angkor Air)
กรุงเทพฯ—เสียมราฐ.....	กัมโบเดียแองกอร์แอร์ (Cambodia Angkor Air)
กรุงเทพฯ—หลวงพระบาง.....	ลาวเอวิเอชัน (Lao Aviation)
กรุงเทพฯ—ย่างกุ้ง.....	การบินไทย ไทยแอร์เอเชีย เมียนมาร์แอร์เวย์ (Myanmar Airways)
เกาะสมุย—ฮ่องกง.....	-
เกาะสมุย—สิงคโปร์.....	-
กรุงเทพฯ—มัลดีฟส์.....	-
กรุงเทพฯ—ธากา.....	การบินไทย ยูไนเต็ดแอร์เวย์บังกลาเทศ (United Airways Bangladesh) ดรุ๊กแอร์ (Druk Air) ไบแมนบังกลาเทศแอร์ไลน์ส (Biman Bangladesh Airlines)
กรุงเทพฯ—มุมไบ.....	การบินไทย เจ็ทแอร์เวย์ (Jet Airways) อินดิโกแอร์ไลน์ (Indigo) แอร์อินเดีย (Air India) คาเธ่ย์แปซิฟิก (Cathay Pacific)
เกาะสมุย—กัวลาลัมเปอร์.....	-
กรุงเทพฯ—เวียงจันทน์ <sup>(1)</sup> .....	การบินไทย ลาวเอวิเอชัน (Lao Aviation) ลาวเซ็นทรัลแอร์ไลน์ (Lao Central Airline)
กรุงเทพฯ—มันจาเลย์ <sup>(1)</sup> .....	ไทยแอร์เอเชีย ไทยสมายล์

(1) เส้นทางบินที่วางแผนไว้ซึ่งอาจมีการเปลี่ยนแปลง ขึ้นอยู่กับการอนุญาตจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

### 3.2.5.2 ภาวะการแข่งขันในธุรกิจการให้บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำ

บริษัทฯ เฝ้าระวังการแข่งขันจากสายการบินอื่นๆ ที่ให้บริการในเส้นทางบินเดียวกันทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ในเบื้องต้นสายการบินทำการแข่งขันกันในอัตราค่าโดยสาร ความถี่ของเที่ยวบิน ความน่าเชื่อถือในการให้บริการ การทำให้ชื่อทางการค้าของตนเป็นที่รู้จักสิ่งอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร โปรแกรมสะสมไมล์สำหรับผู้โดยสารที่เดินทางเป็นประจำ และความพร้อมในการอำนวยความสะดวกและให้บริการอื่นๆแก่ผู้โดยสาร นอกจากนี้ ชื่อทางการค้าของสายการบินบางสายการบินที่บริษัทฯ ต้องทำการแข่งขันด้วยนั้น อาจเป็นที่รู้จักในวงกว้างกว่า หรือสายการบินนั้นอาจมีแหล่งเงินทุนที่ใหญ่กว่า และมีส่วนแบ่งทางการตลาด ในตลาดที่เป็นเป้าหมายหลักของบริษัทฯรวมทั้งในประเทศไทยมากกว่า

ทั้งนี้คู่แข่งรายอื่นๆของบริษัทฯยังรวมถึงสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบ และสายการบินราคาประหยัดทั้งในประเทศไทย ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ประเทศจีนและอินเดีย และจากการขนส่งรูปแบบอื่นๆ นอกจากนี้บริษัทฯอาจต้องแข่งขันกับการขนส่งในทางอื่นๆ ทั้งในทางบกและทางทะเล ในเส้นทางบินบางเส้นทางบินของบริษัทฯ โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “ปัจจัยความเสี่ยง- ภาวะการแข่งขันที่เข้มข้นในอุตสาหกรรมการบินและการแข่งขันจากการคมนาคมขนส่งในรูปแบบอื่น อาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ”

โดยระดับความรุนแรงของการแข่งขันมีความแตกต่างกันไปในแต่ละเส้นทางบิน และขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายอย่าง รวมถึงความแข็งแกร่งของสายการบินที่เป็นคู่แข่งและคู่แข่งที่ประกอบธุรกิจขนส่งรูปแบบอื่นๆ บริษัทฯได้เฝ้าระวังการแข่งขันในเส้นทางบินหลักภายในประเทศจากสายการบินอื่น เช่น การบินไทย สายการบินไทยแอร์เอเชีย สายการบินนกแอร์ และ สายการบินไทยสไมล์ ทั้งนี้ ในเส้นทางบินไปและกลับจากเกาะสมุยนั้น บริษัทฯได้เฝ้าระวังการแข่งขันจากการบินไทย สายการบินซิลค์แอร์ และ สายการบินฟลายเออร์ฟลาย นอกจากนี้ บริษัทฯได้เฝ้าระวังการแข่งขันในเส้นทางบินหลักระหว่างประเทศบางเส้นทางกับสายการบินอื่นๆ เช่น การบินไทย สายการบินแอร์เอเชีย สายการบินเมียนมาร์แอร์เวย์ และสายการบินกัมโบเดีย อังกอร์ แอร์ เมื่อไม่นานมานี้ บริษัทฯได้เฝ้าระวังการแข่งขันที่เพิ่มสูงขึ้นจากสายการบินราคาประหยัดในเส้นทางบินเดียวกันกับบริษัทฯบางเส้นทาง ทั้งนี้ มีจำนวนสายการบินราคาประหยัดเพิ่มสูงขึ้นในทวีปเอเชียและออสเตรเลีย อันได้แก่ สายการบินแอร์เอเชีย สายการบินเจ็ทสตาร์แอร์เวย์ส สายการบินไทยแอร์เอเชีย สายการบินไทเกอร์แอร์เวย์ และสายการบินไทยสไมล์

บริษัทฯเชื่อมั่นในการให้บริการแบบเต็มรูปแบบโดย มุ่งเน้นการให้บริการระดับพรีเมียมแก่ผู้โดยสาร และการให้บริการในเส้นทางบินไปสู่จุดหมายปลายทางของแหล่งท่องเที่ยวและแหล่งวัฒนธรรมที่มีเอกลักษณ์เฉพาะตัว ซึ่งทำให้การให้บริการของบริษัทฯแตกต่างจากสายการบินคู่แข่งอื่น นอกจากนี้ บริษัทฯเชื่อว่าการที่บริษัทฯให้ความสำคัญกับการเข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Sharing) กับสายการบินระหว่างประเทศอื่น จะทำให้บริษัทฯสามารถเข้าถึงผู้โดยสารได้มากขึ้นและจากตลาดที่กว้างขึ้น

### 3.2.5.3 ภาวะการแข่งขันในธุรกิจการบริการเกี่ยวข้องกับสนามบิน

บริษัทฯได้เฝ้าระวังการแข่งขันในการบริการที่เกี่ยวข้องกับสนามบินที่ทางบริษัทฯได้ดำเนินการ ณ สนามบินสุวรรณภูมิ รวมถึง การบริการคลังสินค้า การบริการภาคพื้น และการบริการอาหารบนเที่ยวบิน โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “การบริการที่เกี่ยวข้องกับสนามบิน –การให้บริการคลังสินค้า” และหัวข้อ “การให้บริการกิจการ

ภาคพื้น” และ “การบริการอาหารบนเที่ยวบิน” สำหรับรายละเอียดเกี่ยวกับการแข่งขันของบริษัทฯ ในการให้บริการ คลังสินค้า การให้บริการภาคพื้นและการบริการอาหารบนเที่ยวบิน”

### 3.2.5.4 ภาวะการแข่งขันในธุรกิจการดำเนินงานบิน

สนามบินของบริษัทฯ ในอำเภอสมุย จังหวัดสุโขทัย และจังหวัดตราด เป็นสนามบินแห่งเดียวที่เปิดดำเนินการ ในพื้นที่ดังกล่าว อย่างไรก็ตามในอดีตมีการรายงานเกี่ยวกับการสร้างสนามบินแห่งที่ 2 บนเกาะสมุย เพื่อที่จะรองรับการ เติบโตของจำนวนนักท่องเที่ยวที่คาดการณ์ไว้ โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “การดำเนินงานสนามบิน-สนามบินสมุย” สำหรับการพิจารณาต่อไป และโปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “ปัจจัยความเสี่ยง- ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ- การแข่งขันจากสนามบินและจุดหมายปลายทางอื่นอาจส่งผลกระทบต่อในแง่ลบอย่างมีนัยสำคัญในธุรกิจสนามบินของบริษัทฯ โดยเฉพาะอย่างยิ่งต่อปริมาณการใช้บริการของผู้โดยสารในสนามบินสมุย”

## 3.3 การจัดหาผลิตภัณฑ์หรือบริการ

### 3.3.1 เครื่องบิน

#### 3.3.1.1 ฟุ้งบิน

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 บริษัทฯ มีเครื่องบินที่นำมาให้บริการขนส่งผู้โดยสารรวมทั้งสิ้นจำนวน 21 ลำ ซึ่งได้แก่ เครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-500 จำนวน 8 ลำ เครื่องบินแบบแอร์บัส เอ319 จำนวน 8 ลำ และเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ320 จำนวน 5 ลำ ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่ได้ปลดระวางเครื่องบินลำใดๆ ในช่วงปี 2553 ถึงปี 2555

ตารางต่อไปนี้แสดงข้อมูลเกี่ยวกับฟุ้งบินของบริษัทฯ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556

แบบเครื่องบิน	จำนวน เครื่องบิน (ลำ)	ภายใต้		ความจุผู้โดยสาร ต่อลำ <sup>(1)</sup> (คน)	อายุโดย เฉลี่ย (ปี)
		สัญญาเช่า ทางการเงิน (ลำ)	ภายใต้สัญญา เช่าดำเนินงาน (ลำ)		
แอร์บัส 320 .....	5	-	5	162Y	8.02
แอร์บัส 319 .....	8	-	8	4: 20C/108Y 2: 138Y 2: 144Y	5.26
เอทีอาร์ 72-500 .....	8	6	2	72Y	9.61
รวมทั้งสิ้น .....	21	6	15		

(1) C = ที่นั่งโดยสารชั้นธุรกิจ; Y = ที่นั่งโดยสารชั้นประหยัด

ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม ปี 2553 ปี 2554 ปี 2555 และ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 ฟุงบินของบริษัทประกอบด้วย เครื่องบินจำนวน 17 ลำ 18 ลำ 21 ลำ และ 21 ลำ ตามลำดับ และอายุโดยเฉลี่ยของเครื่องบินของบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม ใน ปี 2553 ปี 2554 ปี 2555 และ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 อยู่ที่ 5.34 ปี 6.32 ปี 7.32 ปี และ 7.57 ปี ตามลำดับ โดยตามมาตรฐาน อุตสาหกรรม อายุการใช้งานตามจริงของเครื่องบินจะอยู่ในช่วงระยะเวลาระหว่าง 20-25 ปี ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับเครื่องบินแต่ละแบบ การซ่อมบำรุง อัตราการใช้งาน และสภาพแวดล้อมในการใช้งาน โดยเครื่องบินที่มีอายุการใช้งานมานานจะต้องได้รับการซ่อม บำรุงมากขึ้น เพื่อที่จะรักษาความปลอดภัยและความมีประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน

เครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-500 ช่วยให้บริษัทฯ สามารถเข้าถึงสนามบินที่มีขนาดเล็กในประเทศไทย รวมทั้งยัง เหมาะสมในการให้บริการในเส้นทางบินที่มีผู้โดยสารใช้บริการน้อย เช่น สนามบิน ตราด ซึ่งเครื่องบินที่มีขนาดใหญ่ เช่น เครื่องบินแบบแอร์บัสไม่สามารถเข้าถึงได้ นอกจากนี้เครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-500 ของบริษัทฯ ยังสามารถช่วยให้บริษัทฯ สามารถจัดสรรความถี่ของเที่ยวบินในเส้นทางบินที่มีความต้องการต่ำหรือในช่วงที่มีผู้โดยสาร เดินทางน้อย (off-season) ได้ อย่างมีประสิทธิภาพ ส่วนเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ319 นั้น ทำให้บริษัทฯ สามารถขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางบินขาเข้าและขา ออกจากสนามบินสมุย ซึ่งไม่สามารถรองรับเครื่องบินที่มีขนาดใหญ่กว่าเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ319 ได้ ในขณะที่ เครื่องบินแบบแอร์บัส เอ320 ทำให้บริษัทฯ สามารถขยายเส้นทางบินระหว่างประเทศไปยังประเทศต่างๆ เช่น อินเดีย กัมพูชา และ มัลดีฟส์ได้ โดยมีต้นทุนต่อที่นั่งต่ำลงซึ่งทำให้บริษัทฯ สามารถแข่งขันทางด้านราคาบัตรโดยสารและเพิ่มความสามารถใน การแข่งขันของบริษัทฯ ต่อสายการบินอื่นๆ ในภูมิภาค

เครื่องบินแบบ แอร์บัส เอ320 จำนวน 5 ลำ และเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ319 จำนวน 4 ลำ นั้น ได้ถูกออกแบบให้มีชั้น ที่นั่งโดยสารชั้นเดียว (single class) เพื่อให้มีจำนวนที่นั่งมากที่สุด ส่วนเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ319 ที่เหลือ 4 ลำนั้น ได้ถูก ออกแบบให้มีชั้นที่นั่งโดยสารสองชั้น (dual class) เพื่อเพิ่มอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารให้ได้มากที่สุดเพื่อรองรับผู้โดยสาร จากสายการบินอื่นที่บริษัทฯ ได้เข้าทำความตกลงร่วม (code sharing) ด้วย โดยเครื่องบินเหล่านี้สามารถรองรับลูกเรือบน เที่ยวบิน ซึ่งได้แก่ นักบิน 1 นาย ผู้ช่วยนักบิน 1 นาย และพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินได้ไม่เกิน 4 คน และเครื่องบินแบบ เอทีอาร์ 72-500 จำนวน 8 ลำได้รับการออกแบบให้มีที่นั่งผู้โดยสารจำนวน 72 ที่นั่ง ซึ่งสามารถรองรับลูกเรือบนเที่ยวบิน อัน ได้แก่ นักบิน 1 นาย ผู้ช่วยนักบิน 1 นาย และพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินได้ไม่เกิน 2 คน

### 3.3.1.2 แผนการจัดการและปลดระวางเครื่องบิน

ตามแผนธุรกิจของบริษัทฯ ในปัจจุบัน บริษัทฯ วางแผนว่าจะเพิ่มจำนวนเครื่องบิน 33 ลำในฝูงบินของบริษัทฯ ภายในสิ้นปี 2560

ตารางดังต่อไปนี้แสดงกำหนดเวลาการรับมอบเครื่องบินที่บริษัทฯ วางไว้ในอนาคต ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 ตาม แผนธุรกิจของบริษัทฯ ในปัจจุบัน

แบบเครื่องบิน	ปีที่คาดว่าจะมีการรับมอบ					รวม
	2556	2557	2558	2559	2560	
เครื่องบินขนาดไม่เกิน 78 ที่นั่ง .....	0	3	3	1	0	7
เครื่องบินขนาด 120-160 ที่นั่ง .....	4	5	4	3	1	17
รวมทั้งสิ้น .....	4	8	7	4	1	24

ข้อมูลข้างต้นแสดงถึงวันที่ที่คาดว่าจะมีการส่งมอบเครื่องบินเท่านั้น บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าบริษัทฯ จะสามารถเข้าทำสัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) หรือ ได้รับมอบเครื่องบินทั้งหมดหรือบางส่วนที่ตามที่ระบุในวันที่คาดการณ์ไว้ (โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ ปัจจัยความเสี่ยง-ความเสี่ยงเกี่ยวกับธุรกิจของบริษัทฯ การไม่มีเครื่องบินเพื่อส่งมอบ หรือปัญหาที่เกิดขึ้นกับเครื่องบินแบบ แอร์บัส เอ319 แอร์บัส เอ320 หรือ เอทีอาร์ 72-500 หรือ เครื่องยนต์รุ่น Intenational Aero Engines V2500 A-5 หรือ เครื่องยนต์รุ่น Pratt & Whitney PW 127F หรือ 127M ซึ่งรวมไปถึงการนำเครื่องบินหรือเครื่องยนต์รุ่นใหม่มาใช้ในการดำเนินงาน อาจส่งผลกระทบต่อต้นทุน ธุรกิจ สถานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และ โอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ)

### 3.3.1.3 กลยุทธ์ในการจัดหาและปลดระวางเครื่องบิน

บริษัทฯ มีความพยายามที่จะรักษาให้ฝูงบินของบริษัทฯ มีความทันสมัยและประหยัดน้ำมัน เพื่อให้บริการในเครื่องสายเส้นทางบินของบริษัทฯ

ในการประเมินแผนการจัดหาและปลดระวางเครื่องบิน บริษัทฯ จะพิจารณาจากหลายๆ ปัจจัย ซึ่งรวมถึงการคาดการณ์ความต้องการในอุตสาหกรรมการบินสำหรับเครื่องบินรุ่นใหม่ที่มีความสิ้นเปลืองน้ำมันต่ำและมีการผลิตในเชิงพาณิชย์ ความสามารถของฝูงบินในปัจจุบัน ข้อกำหนดสำหรับเครื่องบินทั้งในปัจจุบันและในอนาคต โครงสร้างเงินทุน กระแสเงินสด ค่าใช้จ่ายในการซื้อและการเช่า อัตราดอกเบี้ย และเงื่อนไขอื่นๆ ในตลาดซึ่งจะส่งผลกระทบต่อต้นทุนในการจัดหาแหล่งเงินทุน

ทั้งนี้ ในการปลดระวางเครื่องบินแต่ละลำ บริษัทฯ จะพิจารณาเป็นรายกรณี โดยพิจารณาจากหลายปัจจัย ซึ่งรวมถึงประสิทธิภาพในการดำเนินงานและความปลอดภัย และอุปสงค์ในตลาดสำหรับเครื่องบินบางแบบ นอกจากนี้บริษัทฯ ยังพยายามที่จะรักษาความสัมพันธ์ระหว่างปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงและค่าบำรุงรักษาเครื่องบินกับต้นทุนทางการเงิน รวมทั้งค่าเสื่อมราคาซึ่งอาจเกิดขึ้นในการจัดหาเครื่องบินแบบใหม่กว่าเพื่อมาใช้แทนเครื่องบินแบบเดิม ทั้งนี้ โดยปกติในการจัดหาเครื่องบินบริษัทฯ จะทำการจัดซื้อหรือเช่าเครื่องบินลำใหม่ โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “ฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงาน”

### 3.3.1.4 สัญญาเช่าเครื่องบิน

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 บริษัทฯ มีเครื่องบินจำนวน 21 ลำ แบ่งเป็นเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) เป็นจำนวนทั้งหมด 15 ลำ และเครื่องบินภายใต้สัญญาซื้อขายแบบมีเงื่อนไข (Conditional Sale Agreement) เป็นจำนวนทั้งหมด 6 ลำ ซึ่งบริษัทฯ ได้ดำเนินการจดทะเบียนเครื่องบินทั้งหมดในประเทศไทย

#### (1) เครื่องบินภายในภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease)

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 เครื่องบิน 15 ลำจาก 21 ลำที่บริษัทฯ ใช้ในการดำเนินงานเป็นเครื่องบินที่เช่าภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) ซึ่งโดยทั่วไปมีกำหนดระยะเวลาเช่าเริ่มแรกระหว่าง 4-8 ปี นับจากวันที่รับมอบเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดังกล่าว ทั้งนี้ระยะเวลาเช่าที่เหลือของสัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) ของบริษัทฯ โดยเฉลี่ยคือ 1-5 ปี ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556

ภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) บริษัทฯ มีสิทธินำเครื่องบินไปใช้ในการดำเนินกิจการและมีหน้าที่ในการชำระค่าเช่าตามเงื่อนไขที่กำหนดในสัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) ที่เกี่ยวข้อง โดยผู้ให้เช่าจะเป็นผู้ได้รับ

ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจและความเสี่ยงต่างๆ ในการเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในเครื่องบิน ซึ่งรวมไปถึงมูลค่าคงเหลือของเครื่องบินเมื่อกำหนดระยะเวลาการเช่าสิ้นสุดลง ทั้งนี้ บริษัทฯ จะต้องดำเนินการคืนเครื่องบินในสภาพที่ตกลงไว้เมื่อสิ้นสุดระยะเวลาการเช่า อย่างไรก็ตาม แม้ว่ากรรมสิทธิ์ในเครื่องบินยังเป็นของผู้ให้เช่า บริษัทฯ ในฐานะผู้เช่ามีหน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายที่ใช้บังคับ และมีหน้าที่ในการดูแลรักษาเครื่องบิน การให้บริการ การประกันภัย การชำระภาษี และการซ่อมแซมเครื่องบินในขณะที่สัญญาเช่ายังมีผลใช้บังคับอยู่ นอกจากนี้ ภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) ผู้ให้เช่าต้องดำเนินการ (1) โอนสิทธิและผลประโยชน์ต่างๆ ของการรับประกันและการให้ความสนับสนุนในด้านอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องของเครื่องบินนั้นๆ เท่าที่ผู้ให้เช่ามีสิทธิ หรือ (2) จะต้องแจ้งให้บริษัทฯ ทราบถึงการรับประกันและให้ความสนับสนุนในด้านอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องของเครื่องบินนั้นๆ และจะต้องดำเนินการเรียกทรัพย์สินในการรับประกันแทนบริษัทฯ และให้ความร่วมมือกับบริษัทฯ เพื่อให้บริษัทฯ ได้รับเงินประกันโดยตรง

การชำระค่าเช่าโดยทั่วไปจะต้องชำระเป็นรายเดือนหรือรายไตรมาส ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังต้องชำระเงินเพิ่มเติมและรักษา ระดับของเงินสำรองเพื่อการซ่อมบำรุงเครื่องบินตลอดระยะเวลาการเช่า การชำระเงินเพิ่มเติมเพื่อนำมาใช้เป็นเงินสำรองเพื่อการซ่อมบำรุงเครื่องบินขึ้นอยู่กับการใช้เครื่องบินในระหว่างระยะเวลาการเช่า ซึ่งโดยทั่วไปจะรวมถึงเงินสำรองเพื่อเป็นค่าซ่อมบำรุง โครงสร้างของเครื่องบิน ระบบการทำงานของเครื่องยนต์ ชิ้นส่วนและส่วนประกอบของเครื่องยนต์ ระบบลงจอด และเครื่องสำรองกำลัง (Auxiliary Power Unit) นอกจากนี้ บริษัทฯ มีหน้าที่ที่จะต้องดูแลรักษาเครื่องบินให้ได้มาตรฐานตามที่ตกลงไว้ในระหว่างระยะเวลาการเช่า โดยผู้ให้เช่าตกลงที่จะนำเงินจากเงินสำรองเพื่อการซ่อมบำรุงเครื่องบินมาชำระคืนค่าซ่อมบำรุง โดยเมื่อบริษัทฯ ได้แสดงเอกสารหลักฐานว่าได้ดำเนินการซ่อมบำรุงที่จำเป็น โดยครบถ้วนแล้วโดยมีเงื่อนไขว่าต้องไม่มีเหตุผิ ดนัดชำระหนี้เกิดขึ้น

นอกจากนี้ ภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) บางฉบับ ผู้ให้เช่าอาจจะไม่มีสิทธิในจำนวนเงินที่เหลือในเงินสำรองเพื่อการซ่อมบำรุงเครื่องบินเมื่อสัญญาเช่าสิ้นสุดลง และในสัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) บางฉบับ ผู้ให้เช่า มีสิทธิที่จะบอกเลิกสัญญาก่อนสัญญาเช่าครบกำหนด และเรียกคืนเครื่องบินถ้าหากมีเหตุแห่งการผิ ดนัดชำระหนี้เกิดขึ้น เช่น การไม่ชำระค่าเช่าตามกำหนด การไม่ชำระเงินเพิ่มเติมเพื่อรักษาระดับของเงินสำรองเพื่อการซ่อมบำรุงเครื่องบิน การที่ผู้เช่าไม่สามารถต่อสัญญาประกันภัยตัวเครื่องบินหรือไม่จัดหาประกันภัยสำหรับเครื่องบิน หรือการตกเป็นบุคคลล้มละลาย ทั้งนี้ สืบเนื่องจากภาวะเศรษฐกิจซบเซาในช่วงปี 2550 ถึงปี 2552 บริษัทฯ ได้ชำระค่าเช่าล่าช้า ภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) 8 ฉบับ และบริษัทฯ ได้รับจดหมายแจ้งการชำระค่าเช่าล่าช้า และได้เข้าร่วมเจรจากับผู้ให้เช่าเพื่อปรับเปลี่ยนเงื่อนไขการชำระค่าเช่าในสัญญาเช่าทั้งหมด 8 ฉบับ สำหรับเครื่องบิน 3 ลำ บริษัทฯ ได้เจรจาให้นำเงินสำรองเพื่อการซ่อมบำรุงเครื่องบินมาชำระค่าเช่าเครื่องบินที่ค้างอยู่ และตกลงที่จะออก Standby Letter of Credit เพื่อเป็นหลักประกันสำหรับเงินสำรองเพื่อการซ่อมบำรุง นอกจากนี้การชำระค่าเช่าล่าช้าภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน (Operating Lease) 8 ฉบับ ดังกล่าว บริษัทฯ ยังได้ขอคืนเครื่องบินหนึ่งลำ อีกทั้งต้องชำระค่าเสียหายในการคืนเครื่องบินก่อนกำหนด และบริษัทฯ ได้ยกเลิกการรับมอบเครื่องบินลำใหม่และถูกริบมัดจำภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) ดังกล่าว โปรดดูรายละเอียดเพิ่มเติมในหัวข้อ “ปัจจัยความเสี่ยง-ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ-บริษัทฯ ไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน (Operating Lease) ได้ในอดีต และการที่บริษัทฯ ไม่สามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดในสัญญาเช่าปฏิบัติการดำเนินงานเครื่องบิน (Operating Lease) ในอนาคต อาจส่งผลกระทบต่อในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ”

**(2) เครื่องบินภายใต้สัญญาซื้อขายแบบมีเงื่อนไข (Conditional Sales Agreement)**

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 สัญญาเช่า 6 ฉบับ จาก 21 ฉบับ ของบริษัทฯ เป็นสัญญาเช่าซึ่งผู้ให้เช่าที่เป็นบุคคลภายนอกได้ทำสัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Lease) และให้บริษัทฯ เช่าช่วงเครื่องบินภายใต้สัญญาซื้อขายแบบมีเงื่อนไข ทั้งนี้ สัญญาซื้อขายแบบมีเงื่อนไขที่บริษัทฯ ได้ทำขึ้นมักมีกำหนดระยะเวลาการเช่า 12 ปี และระยะเวลาเช่าที่เหลือภายใต้สัญญาซื้อขายมีแบบเงื่อนไขโดยเฉลี่ยคือ 4 เดือน ถึง 2.9 ปี ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 ภายใต้สัญญาซื้อขายแบบมีเงื่อนไข บริษัทฯ จะชำระเงินค่าเช่าให้แก่ผู้ให้เช่าซึ่งเป็นบุคคลภายนอก โปรดดูรายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “ปัจจัยความเสี่ยง-ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ-ผู้ถือหุ้นและผู้ให้เช่าเครื่องบินอาจมีสิทธิหลักประกันเหนือเครื่องบินของบริษัทฯ ที่ผู้ให้เช่าซื้อภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Lease) และอาจเข้าครอบครองเครื่องบินดังกล่าวในกรณีผู้ให้เช่าไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขในสัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Lease) และเอกสารกู้ยืมเงินอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องได้” โดยบริษัทฯ จะต้องเป็นผู้รับความเสี่ยงทางเศรษฐกิจและผลประโยชน์ในการเป็นเจ้าของเครื่องบิน โดยกรรมสิทธิ์ในเครื่องบินยังคงเป็นของเจ้าของเครื่องบิน ซึ่งภายใต้สัญญาซื้อขายแบบมีเงื่อนไข บริษัทฯ มีสิทธิในการซื้อเครื่องบินดังกล่าวจากผู้ให้เช่าเมื่อสัญญาดังกล่าวครบกำหนดหรือสิ้นสุดหรือในกรณีใช้สิทธิซื้อเครื่องบินก่อนครบกำหนดระยะเวลาโดยแจ้งเป็นหนังสือล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 60 วัน และจะได้รับกรรมสิทธิ์ในเครื่องบินหากบริษัทฯ ได้ชำระเงินที่ค้างจ่ายครบถ้วนแล้ว ทั้งนี้เงื่อนไขในสัญญาซื้อขายแบบมีเงื่อนไขนั้นขึ้นอยู่กับความตกลงของคู่สัญญา และโดยทั่วไปการชำระค่าเช่าตามสัญญาจะกำหนดเป็นรายเดือน

ภายใต้สัญญาซื้อขายแบบมีเงื่อนไข บริษัทฯ มีสิทธิในการบอกเลิกการเช่าก่อนครบกำหนด หากคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งตกลง และเงื่อนไขบางประการได้สำเร็จลง ทั้งนี้ หากมีเหตุแห่งการผิดนัดเกิดขึ้น ผู้ให้เช่ามีสิทธิบอกเลิกสัญญาก่อนครบกำหนดและเรียกให้บริษัทคืนเครื่องบินที่เช่า โดยเหตุแห่งการผิดนัดภายใต้สัญญาซื้อขายแบบมีเงื่อนไข รวมถึงแต่ไม่จำกัดเพียง การไม่ชำระค่าเช่า การไม่ชำระหนี้อื่นๆ เกินกว่าจำนวนที่กำหนด การตกเป็นบุคคลล้มละลาย และการยกเลิกเส้นทางการบินกรุงเทพฯ-สมุย ของบริษัทฯ โดย ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 ผู้ให้เช่ายังไม่ได้บอกเลิกสัญญาซื้อขายแบบมีเงื่อนไข หรือเรียกคืนเครื่องบินเนื่องจากการผิดนัดของบริษัทฯแต่อย่างใด

**3.3.2 การจัดหาน้ำมันเครื่องบิน**

น้ำมันเชื้อเพลิงเป็นองค์ประกอบหลักของต้นทุนสำหรับสายการบินต่างๆ โดยค่าน้ำมันเชื้อเพลิงของ บริษัทฯ ในปี 2553 ปี 2554 ปี 2555 มีจำนวนประมาณ 1,888 ล้านบาท 3,049 ล้านบาท 3,853 ล้านบาท คิดเป็นประมาณร้อยละ 25.13 ร้อยละ 32.43 ร้อยละ 32.94 ของต้นทุนการดำเนินงานรวมของบริษัทฯ ตามลำดับ (โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “ปัจจัยความเสี่ยง-ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ-ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ อาจได้รับผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญจากต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงและปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงไม่เพียงพอ”)

ในการจัดซื้อน้ำมันเครื่องบิน บริษัทฯ มีได้พิจารณาเฉพาะด้านราคาเท่านั้น แต่ยังพิจารณาถึงความปลอดภัยในการจัดส่งน้ำมันและความจำเป็นในการรักษาความสัมพันธ์ระยะยาวกับผู้จำหน่ายด้วย โดยในปี 2555 บริษัทฯ ซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงร้อยละ 66.67 จาก ปตท. และร้อยละ 25.25 จาก เซลล์แห่งประเทศไทย ภายใต้สัญญาซื้อน้ำมันซึ่งมีกำหนด



ระยะเวลา 2-3 ปี โดยบริษัทฯ เชื่อว่าในกรณีที่ผู้จัดจำหน่ายรายใดประสบกับปัญหาไม่สามารถจำหน่ายน้ำมันให้แก่บริษัทฯ ได้ ผู้จำหน่ายน้ำมันดังกล่าวข้างต้น หรือผู้จำหน่ายน้ำมันรายอื่น จะสามารถจำหน่ายน้ำมันตามความต้องการของบริษัทฯ ได้

ในภูมิภาคเอเชีย ราคา น้ำมันเชื้อเพลิงจะมีการปรับเกณฑ์มาตรฐานตามราคาเฉลี่ยอ้างอิง MOPS (Mean of Platts Singapore: MOPS) โดยราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินจะเคลื่อนไหวสอดคล้องกับทิศทางราคาน้ำมันเชื้อเพลิงประเภทอื่น และมีความผันผวนสูงขึ้นอยู่กับปัจจัยทางเศรษฐกิจและภูมิรัฐศาสตร์ของโลก บริษัทฯ จึงปรับใช้กลยุทธ์บริหารจัดการ น้ำมันเชื้อเพลิงที่หลากหลาย เพื่อบริหารความเสี่ยงของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่สูงขึ้น ซึ่งรวมถึงการทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงดังกล่าว โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “ฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงาน” ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่า บริษัทฯ จะสามารถเข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินได้อย่างต่อเนื่อง และแม้ว่าจะสามารถทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวได้ บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าเงื่อนไขในสัญญาป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินจะสมเหตุสมผลในเชิงพาณิชย์

นอกจากการทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเชื้อเพลิงแล้ว บริษัทฯ ยังมีนโยบายลดต้นทุนและลดความเสี่ยงตามปกติให้อยู่ในระดับต่ำที่สุด โดยใช้กลยุทธ์การบริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิงดังต่อไปนี้

- **นโยบายน้ำมันเชื้อเพลิง** บริษัทฯ จัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงจากแหล่งที่มีราคาถูกที่สุด และจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงปริมาณมากในแต่ละครั้ง ภายใต้อำนาจจัดการขนส่งที่เหมาะสมและเป็นไปตามระเบียบข้อบังคับ ทั้งนี้ เพื่อให้ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงต่ำที่สุด
- **นโยบายการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง** บริษัทฯ พยายามลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงให้ต่ำที่สุด ด้วยการนำบทวิเคราะห์เกี่ยวกับการใช้น้ำมันอย่างมีประสิทธิภาพของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศมาใช้ (IATA Fuel Efficiency Gap Analysis) เป็นแนวทางซึ่งครอบคลุมทุกแง่มุมของการดำเนินการด้านการบิน เพื่อให้สามารถคงอัตราค่าเช่าน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินให้อยู่ในระดับต่ำที่สุดสำหรับการบินปฏิบัติการ แนวทางดังกล่าวรวมถึงการเลือกเส้นทางบินที่มีระยะสั้นที่สุด การเลือกท่าอากาศยานสำรองที่ใกล้ที่สุด การให้เครื่องบินได้ถึงระดับความสูงที่เหมาะสมที่สุดภายในเวลาสั้น การพิจารณากำหนดระดับความสูงที่เหมาะสมในการบินให้เหมาะสมกับสมรรถภาพเครื่องยนต์และน้ำหนักเครื่องบิน ทั้งนี้ อัตราการบริโภคน้ำมันเชื้อเพลิงจะอยู่ในระดับต่ำสุดบนระดับความสูงที่เหมาะสมที่สุด ซึ่งจะใช้เป็นแนวทางปฏิบัติทางเทคนิคการบินสำหรับเที่ยวบินทุกแบบ โดยการบินเป็นเส้นทางตรง และการลดน้ำหนักโดยรวมของเครื่องบินด้วยการลดน้ำหนักส่วนเกิน ซึ่งรวมถึงการลดอาหารและเครื่องดื่ม เอกสารบนอากาศยาน และน้ำ ให้สอดคล้องกับประมาณการปริมาณความต้องการจริง และ
- **ค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิง** บริษัทฯ เริ่มเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเส้นทางบินระหว่างประเทศทุกสาย โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่เดือนกันยายน 2544 และมีอัตราค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงอยู่ระหว่าง 33 ดอลลาร์สหรัฐฯ ถึง 70 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อเที่ยวบิน ขึ้นอยู่กับระยะเวลาในเวลาที่บินในแต่ละเส้นทาง ทั้งนี้ กรมการบินพลเรือนห้ามการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิง โดยแยกจากค่าโดยสารสำหรับเส้นทางบินภายในประเทศ

### 3.3.3 ผู้ขายวัตถุดิบหลัก

ในปี 2553 ปี 2554 และปี 2555 ผู้ขายวัตถุดิบของบริษัทฯ ที่คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 10 หรือมากกว่า ของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของบริษัทฯ คือ ปตท. บริษัทฯ ซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินจาก ปตท. จำกัด คิดเป็นประมาณร้อยละ

71.86 ร้อยละ 68.70 และร้อยละ 66.67 ของค่าใช้จ่ายด้านน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบิน และคิดเป็นประมาณร้อยละ 18.06 ร้อยละ 22.28 และร้อยละ 21.96 ของต้นทุนขาย ในปี 2553 ปี 2554 และปี 2555 ตามลำดับ

นอกจากนี้ บริษัทฯ ซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินจาก เซลล์แห่งประเทศไทย คิดเป็นประมาณร้อยละ 23.54 ร้อยละ 25.46 และร้อยละ 25.25 ของค่าใช้จ่ายด้านน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบิน และคิดเป็นประมาณร้อยละ 5.92 ร้อยละ 8.26 และ ร้อยละ 8.32 ของต้นทุนขาย ในปี 2553 ปี 2554 และปี 2555 ตามลำดับ

ทั้งนี้ บริษัทฯ เชื่อว่า ผู้จัดการหน่วยที่ได้รับการยอมรับรายอื่นๆ มีความพร้อม ในการจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินที่มี ปริมาณและคุณภาพใกล้เคียงกับผู้จัดการหน่วยหลักข้างต้นได้

### 3.4 การประกันภัย

บริษัทฯ มีการประกันภัยหลายประเภทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการบิน โดยกรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าวจะคุ้มครอง ถึงธุรกิจการบินและการขนส่ง ซึ่งครอบคลุมไปถึง (ก) ประกันภัยล่าอากาศยานสำหรับการสูญเสียและเสียหาย ชิ้นส่วน อะไหล่เครื่องยนต์ และยังครอบคลุมไปถึงความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก (ซึ่งรวมถึง ประกันภัยความเสียหายทุกชนิดที่ เกี่ยวกับการขนส่ง) โดยมีวงเงินคุ้มครอง 750 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ต่ออุบัติเหตุแต่ละครั้งและตลอดระยะเวลาประกันภัย ซึ่ง รวมถึงความรับผิดชอบต่อความบาดเจ็บหรือเสียชีวิต หรือความสูญเสียหรือเสียหายต่อบุคคลภายนอก (ข) ประกันภัยต่อความเสียหายส่วนที่เกินจากกรมธรรม์หลัก ในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากภัยสงคราม การจี้เครื่องบิน และความเสียหายอื่นๆ ซึ่งมิ การขยายวงเงินจำกัดความรับผิดเพื่อคุ้มครองความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อล่าอากาศยานและบุคคลภายนอก (ค) ประกันภัย สงคราม (ง) ประกันภัยความเสียหายทุกชนิดของสำนักงานและโรงซ่อมเครื่องบิน (hangar) (จ) ประกันภัยค่าใช้จ่ายส่วน แรกสำหรับความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกับตัวล่าอากาศยานและชิ้นส่วนอะไหล่เครื่องยนต์ (ฉ) ประกันภัยอุบัติเหตุ ของนักบินและลูกเรือ (ช) ประกันภัยการก่อการร้าย

บริษัทฯ เชื่อมั่นว่ากรมธรรม์ประกันภัยที่บริษัทฯ ได้ทำไว้ทั้งหมดนี้ สอดคล้องกับธรรมเนียมปฏิบัติของธุรกิจการ บินและมีความคุ้มครองอยู่ในระดับที่เพียงพอ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้ทำประกันความเสี่ยงภัยอื่นๆ นอกเหนือจากที่ เกี่ยวข้องกับธุรกิจการบินด้วย โดยครอบคลุมทรัพย์สินของบริษัท ประกันภัยอุบัติเหตุและค่ารักษาพยาบาลสำหรับพนักงาน และลูกจ้างของบริษัท ประกันภัยสัญญาณไฟนีออน (neon sign) และประกันภัยเงิน อนึ่ง บริษัทฯ มีการทำประกันภัยกรณี ธุรกิจหยุดชะงักสำหรับสนามบินสมุยด้วยเช่นกัน

บริษัทฯ ได้ทำประกันภัยกับบริษัทประกันภัยของประเทศไทย โดยมีการคุ้มครองความเสี่ยงภัยที่เกิดขึ้นนอก ราชอาณาจักรเป็นหลัก ทั้งนี้ ค่าเบี้ยประกันภัยที่บริษัทฯ ทำการชำระ รวมถึงความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยที่บริษัทฯ ได้รับนั้น อยู่ในรูปของเงินสดบาทและดอลลาร์สหรัฐ

ตารางดังต่อไปนี้ แสดงถึงจำนวนเงินเอาประกันภัยรวมและจำนวนเบี้ยประกันภัยรวมที่ชำระแล้ว ภายใต้กรมธรรม์ประกันภัย สำหรับช่วงระยะเวลาที่ระบุไว้

	รอบปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		
	2553	2554	2555
<b>ความคุ้มครองความเสียหายของอากาศยาน:</b>			(ล้านบาท)
ความเสียหายของอากาศยาน: จำนวนเงินเอาประกันรวม			
(มูลค่าฝูงบิน).....	16,345.50	16,516.20	17,888.10
มูลค่าเอาประกันสูงสุดต่ออากาศยาน <sup>(1)</sup> .....	2,250	2,250	2,250
ภัยจากสงครามและภัยที่เกี่ยวข้องรวมกัน .....	16,354.50	16,516.20	17,888
<b>ความคุ้มครองความรับผิด:</b>			
วงเงินรับผิดชดใช้รวม <sup>(2)</sup> .....	22,500	22,500	22,500
ความรับผิดชดใช้ตามกฎหมายต่อบุคคลภายนอกอันเนื่องจากภัยสงครามและภัยที่เกี่ยวข้อง			
(AV52E) <sup>(3)</sup> .....	22,500	22,500	22,500
เบี้ยประกันรวมชำระแล้ว <sup>(4)</sup> .....	132.00	123.60	133.50

(1) ต่อครั้งและต้องเงินจำกัดความรับผิดต่อปีสำหรับอากาศยานแต่ละเครื่องในฝูงบินของบริษัทฯ

(2) รวมถึงความคุ้มครองความรับผิดต่อผู้โดยสาร สัมภาระกระเป๋า สินค้า ไปรษณีย์ภัณฑ์ อากาศยานบุคคลภายนอกและบุคคลภายนอกทั่วไป ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับวงเงินจำกัดความรับผิดที่เกี่ยวข้อง

(3) สำหรับการประกันภัยประเภทนี้ มีวงเงินความคุ้มครองส่วนแรกภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยการบิน (Main Aviation Insurance Policy) จำนวน 750 ล้านดอลลาร์สหรัฐต่อครั้ง และโดยรวม ทั้งนี้ บริษัทฯ มิได้รวมกรมธรรม์ประกันภัยเพิ่มเติมซึ่งขยายวงเงินคุ้มครองเป็น 1,250 ล้านดอลลาร์สหรัฐต่อครั้ง

(4) รวมค่าขนานน้ำ

บริษัทฯ ตกลงชำระเบี้ยประกันภัย จำนวน 131,656,170 ล้านบาท (4,388,538, ล้านบาทเหรียญสหรัฐ) สำหรับปี 2556 โดยอ้างอิงจากมูลค่าฝูงบินทั้งหมด จำนวน 19,744,341,351 ล้านบาท (685,144,712 ล้านดอลลาร์สหรัฐ)

เบี้ยประกันภัยของบริษัทฯ ได้รับผลกระทบไม่เพียงแต่จากเหตุการณ์และอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับบริษัทฯ แต่ยังได้รับผลกระทบจากเหตุการณ์และอุบัติเหตุที่เกิดกับสายการบินอื่น ๆ ทั่วโลก ซึ่งด้วยเหตุการณ์หลายเหตุการณ์เกี่ยวกับสายการบินที่เกิดขึ้นทั่วโลกในปีก่อนหน้า ทำให้บริษัทฯ คาดว่าโดยรวมแล้วเบี้ยประกันภัยสำหรับสายการบินรวมถึงเบี้ยประกันภัยของบริษัทฯ จะเพิ่มสูงขึ้น โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในหัวข้อ “1. ปัจจัยความเสี่ยง – 1.1 ความเสี่ยงที่ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ – 1.1.32 บริษัทฯ เผชิญกับความเสี่ยงบางประการที่ไม่ได้ทำประกันภัยไว้ และอาจเผชิญกับอุปสรรคในการทำกรมธรรม์ประกันภัยที่มีเงื่อนไขที่ยอมรับได้ในเชิงพาณิชย์ หรืออาจไม่สามารถจัดหาประกันภัยได้เลย”

### 3.5 เทคโนโลยีสารสนเทศ

บริษัทฯ ได้ลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีสารสนเทศ และการพัฒนาระบบต่างๆ เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของบริษัทฯ มาโดยตลอด และเพื่อให้บรรลุมาตรฐานการบริการลูกค้าที่สูงขึ้น รวมถึงการปรับปรุงประสิทธิภาพของการดำเนินงานของบริษัทฯ นอกเหนือจากการบูรณาการระบบต่างๆ บริษัทฯ ได้ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศเป็นฐานในการเชื่อมต่อและแบ่งปันข้อมูลและทำธุรกรรมกับสายการบินอื่นๆ ตัวแทนบริษัทท่องเที่ยว บริษัทขนส่งสินค้า และหน่วยงานรัฐบาล โดยบริษัทฯ ได้จัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานและระบบต่างๆ ที่มีประสิทธิภาพสูง ซึ่งสามารถเข้าถึงได้ตลอด 24 ชั่วโมง โดยมีความพร้อมในการสำรองข้อมูล

บริษัทฯ มีการปรับปรุงเว็บไซต์ของบริษัทฯ ให้ทันสมัยอยู่เสมอเพื่อแสดงให้เห็นถึงอัตลักษณ์และบริการต่างๆ ของบริษัทฯ ซึ่งเว็บไซต์ของบริษัทฯ ช่วยให้ลูกค้าสามารถทำการสำรองที่นั่งและซื้อบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ ระบุที่นั่งโดยสาร และสืบค้นข้อมูลเกี่ยวกับเที่ยวบิน ราคาบัตรโดยสาร เที่ยวบินขาเข้า เที่ยวบินขาออก การเช็คอิน โครงการฟลายเออร์ โบนัส (Flyer Bonus) เช่นเดียวกับข้อมูลตารางขนส่งสินค้า นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้เริ่มการให้บริการจำหน่ายตั๋วเครื่องบินอิเล็กทรอนิกส์ผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ ในเดือนกันยายน 2545 และให้บริการเช็คอินผ่านทางเว็บไซต์ในเดือนกันยายน 2551 นอกจากนี้ในเดือนกันยายน 2555 บริษัทฯ ได้ขยายระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ให้ผู้แทนจำหน่ายบัตรโดยสารที่ได้รับอนุญาตจากสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศทั่วโลกใช้แทนบัตรโดยสารกระดาษ เพื่อเพิ่มความสะดวกสบายให้ผู้โดยสาร และเป็นการสนับสนุนโครงการลดโลกร้อน นอกจากนี้ข้อมูลบนเว็บไซต์ยังประกอบไปด้วยข้อมูลสาธารณะต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ เป็นจำนวนมาก รวมถึงข้อมูลการจัดซื้อจัดจ้าง และโอกาสการร่วมงานกับบริษัทฯ ทั้งในปัจจุบันและอนาคต รวมถึงข่าวประชาสัมพันธ์ต่างๆ ทั้งนี้ เว็บไซต์ของ ดับบลิวเอฟเอส ฟลีทเซอร์วิส (www.bangkokflightservices.com/our\_cargo\_track.php) ได้ให้บริการลูกค้าที่ขนส่งสินค้าทางอากาศดำเนินการสำรองที่นั่ง ติดตามการส่งสินค้า และหาตาราง และข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับสินค้าของลูกค้าได้

บริษัทฯ ได้ใช้ระบบอัตโนมัติต่างๆ ในการดำเนินงานของบริษัทฯ โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “ปัจจัยความเสี่ยง – ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ – บริษัทฯ ต้องพึ่งพาระบบอัตโนมัติและอินเทอร์เน็ตในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และความล้มเหลวหรือการละเมิดความปลอดภัยใดๆ ของระบบเหล่านี้อาจส่งผลกระทบต่อผลประกอบการของบริษัทฯ อย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ”

### 3.6 ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

บริษัทฯ ได้ดำเนินการตามโครงการบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อมในการประกอบการของบริษัทฯ ทุกขั้นตอน เพื่อให้การประกอบการของบริษัทฯ ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด โครงการดังกล่าวรวมถึงการบำบัดน้ำเสียก่อนระบายออก การเลิกใช้สารเคมีที่เป็นอันตราย เช่น สารเคมีที่มีส่วนประกอบของก๊าซคลอโรฟลูออโรคาร์บอน (Chlorofluorocarbon) รวมทั้งดำเนินมาตรการต่างๆ เพื่อที่จะควบคุมและป้องกันไม่ให้เกิดการรั่วซึมของน้ำมันหรือสารเคมีที่มีพิษ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้ส่งเสริมการใช้กระดาษรีไซเคิลทั่วทั้งบริษัทฯ ด้วยบริษัทฯ เชื่อมั่นว่าเครื่องบินและเครื่องยนต์ของบริษัทฯ ผ่านมาตรฐานในด้านมลภาวะทางเสียงและการก่อให้เกิดมลภาวะต่างๆ ซึ่งเป็นมาตรฐานที่ใช้บังคับอยู่ในจุดหมายปลายทางที่บริษัทฯ ให้บริการ

### 3.7 ความปลอดภัยและคุณภาพ

ความปลอดภัยและความมั่นคงด้านการบิน (aviation safety and security) เป็นสิ่งที่บริษัทฯ ให้ความสำคัญสูงสุดประการหนึ่ง บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นอย่างเต็มที่ในการดำเนินการเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารและพนักงาน ความมุ่งมั่นดังกล่าวสะท้อนให้เห็นจากระบบซ่อมบำรุงอากาศยาน และระบบฝึกอบรมด้านความปลอดภัยอย่างครอบคลุมแก่นักบิน ลูกเรือ และพนักงาน นอกจากนี้ บริษัทฯ มีกระบวนการและระบบบริหารจัดการที่พัฒนามาตรฐานความปลอดภัยและความมั่นคงด้านการบินอย่างต่อเนื่อง และดำเนินงานในเชิงรุกในการพัฒนามาตรฐานความปลอดภัยโดยรวมและความปลอดภัยในด้านการบิน เพื่อให้บริษัทฯ มีความสามารถในการแข่งขัน และทำให้เกิดความมั่นใจในกระบวนการปฏิบัติงาน ผลิตภัณฑ์และบริการของบริษัทฯ และในขณะเดียวกันบริษัทฯ ก็ดำเนินการให้เป็นไปตามกฎเกณฑ์ ข้อบังคับ มาตรฐานและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

### 3.7.1 ความปลอดภัยในการให้บริการการบิน

เครื่องบินทุกลำของ บริษัทฯ มีการติดตั้งระบบนำร่องลงจอด (Instrument Landing Systems “ILS”) ที่ทันสมัยและมีความแม่นยำอย่างสูง ซึ่งให้การนำทางทั้งในแนวขวางและแนวตั้งที่จำเป็นสำหรับนักบินในการบังคับเครื่องบินเพื่อการร่อนลงอย่างแม่นยำ การร่อนลงอย่างแม่นยำเป็นวิธีการปฏิบัติเพื่อนำเครื่องบินร่อนลงโดยใช้อุปกรณ์นำร่องที่สอดคล้องกับทางวิ่ง ทั้งนี้ ระบบ ILS ที่ติดตั้งในเครื่องบินของ บริษัทฯ มีคุณสมบัติในการประกาศระดับความสูงให้ทราบ ซึ่งจะช่วยให้นักบินในการควบคุมการร่อนลงของเครื่องบินได้ดีขึ้น นอกจากนี้ เครื่องบินบริษัทฯ ยังติดตั้งเทคโนโลยีระบบเตือนภัยการจราจรและหลีกเลี่ยงการชนกันของอากาศยาน (Traffic Alert and Collision Avoidance System (TCAS)) และระบบแจ้งเตือนความใกล้กับพื้นดินชั้นสูง (Enhanced Ground Proximity Warning System (EGPWS)) ทั้งนี้ เทคโนโลยี TCAS ช่วยให้นักบินตรวจพบเครื่องบินลำอื่นๆ ที่ติดตั้งระบบ TCAS และเครื่องบินที่ติดตั้งระบบเตือนภัยอื่นๆ รวมทั้งประสานงานการหลบหลีกระหว่างเครื่องบิน 2 ลำที่ติดตั้ง TCAS และอยู่ในทิศทางตรงข้ามกัน เพื่อลดความเสี่ยงในการชนกันกลางอากาศ ในขณะที่ EGPWS เป็นระบบเตือนภัยและวัดระยะห่างระหว่างพื้นดินกับเครื่องบิน ซึ่งใช้ข้อมูลต่างๆ ของเครื่องบิน รวมถึงตำแหน่งทางภูมิศาสตร์ ระดับความสูง ความเร็วของเครื่อง และวิถีร่อนลง รวมทั้งข้อมูลเรื่องสภาพพื้นผิวของทางวิ่ง สิ่งกีดขวาง และข้อมูลที่ได้จากฐานข้อมูลของท่าอากาศยาน โดยข้อมูลดังกล่าวข้างต้นจะถูกรวบรวมเพื่อประเมินความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นระหว่างเส้นทางการร่อนลงจอดของเครื่องบินอันเกิดจากสภาพพื้นผิวหรือสิ่งกีดขวาง นอกจากนี้ EGPWS ยังช่วยแจ้งเตือนเมื่อมีการเบี่ยงเบนของวิถีร่อนลงมากเกินไปหรือเมื่อองค์ประกอบในการลงจอดไม่ถูกต้อง ทั้งยังเป็นเครื่องชี้วัดมุมของเส้นทางบินและประกาศระดับความสูงให้ทราบ

บริษัทฯ กำหนดกระบวนการที่ใช้ระบุปัญหาด้านความปลอดภัยที่อาจเกิดขึ้น กระบวนการเหล่านี้ได้แก่

- การใช้โปรแกรมในการตรวจสอบความเที่ยงตรงของระบบและส่วนประกอบของเครื่องบิน
- การพิจารณาบทวนผลของโปรแกรมตรวจสอบข้างต้นเป็นประจำทุกเดือน
- การฝึกอบรมด้านเทคนิคแก่ลูกเรือ และแนวทางปฏิบัติด้านความปลอดภัยภายในห้องโดยสาร ในกรณีสถานการณ์ฉุกเฉิน
- การอบรมเพื่อส่งเสริมให้พนักงานทั้งหมด ตระหนักถึงการทำงานด้วยความปลอดภัย
- การฝึกอบรมเพื่อให้พนักงานตระหนักถึงความปลอดภัยในลานจอด

บริษัทฯ ได้พัฒนาระบบที่มีคุณภาพน่าเชื่อถือในการตรวจสอบความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการภาคพื้นดินและบนเครื่องบินในทุกด้าน อันเป็นส่วนหนึ่งของวัตถุประสงค์ด้านการบริหารจัดการคุณภาพโดยรวม ซึ่งคณะทำงานด้านการรับประกันคุณภาพของบริษัทฯ ทำหน้าที่ควบคุมดูแลและตรวจสอบการดำเนินการอากาศยานของ

บริษัทฯ ทุกด้าน เพื่อให้มั่นใจว่ามีการปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยของอุตสาหกรรมอย่างเข้มงวด รวมถึงแนวทางปฏิบัติของกรมการบินพลเรือน ทั้งนี้ บริษัทฯ อยู่ภายใต้การดำเนินการตรวจสอบเป็นประจำโดยกรมการบินพลเรือน องค์การตรวจสอบความปลอดภัยของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IOSA) และสายการบินที่มีความตกลงเกี่ยวกับร่วม (Code Sharing) กับบริษัทฯ

ทั้งนี้ นับตั้งแต่ เริ่มดำเนินการในปี 2529 บริษัทฯ ได้ประสบอุบัติเหตุร้ายแรง ในปี 2552 สืบเนื่องมาจาก เครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-500 สำหรับเที่ยวบินที่เดินทางจากจังหวัดกระบี่ไปเกาะสมุย ได้สิ้นเปลืองจากทางวิ่งในระหว่างกำลังลงจอด และได้พุ่งชนเข้ากับอาคารซึ่งไม่ได้ใช้และไม่มีคนควบคุม ในระหว่างที่เกิดลมกรรโชก โปรดพิจารณา รายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “ปัจจัยความเสี่ยง- ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ-ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯอาจได้รับผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญ ในกรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉิน อุบัติเหตุ หรือเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับเครื่องบินใดๆ ของบริษัทฯ” สำหรับรายละเอียดเพิ่มเติมของอุบัติเหตุ และการปรึกษาหารือถึงผลที่อาจเกิดขึ้นได้จากอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ในอนาคต ทั้งนี้ ภายหลังจากอุบัติเหตุดังกล่าว บริษัทฯ ได้ว่าจ้างที่ปรึกษาภายนอก เพื่อปรับปรุงโครงสร้างของหน่วยงานบริหารจัดการวิกฤตและการตอบรับฉุกเฉิน เพื่อให้สามารถบริหารจัดการวิกฤตได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ตัวอย่างเช่น บริษัทฯ จะจัดให้มีหน่วยงานบริหารจัดการวิกฤตและการตอบรับฉุกเฉินซึ่งประกอบด้วยบุคลากรในระดับผู้บริหารจำนวน 3 คนในระหว่างที่เกิดวิกฤต เพื่อให้เกิดความมั่นใจได้ว่าจะสามารถบริหารจัดการวิกฤตที่เกิดขึ้นได้อย่างทันท่วงทีและสามารถตัดสินใจแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นได้อย่างรวดเร็ว นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังจัดให้มี 3 แผนกภายในหน่วยงานดังกล่าว กล่าวคือ แผนกตอบรับฉุกเฉิน แผนกการให้ความช่วยเหลือทางครอบครัว และแผนกการบริหารจัดการวิกฤต เพื่อให้สามารถบริหารจัดการในด้านต่างๆกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินได้อย่างมีประสิทธิภาพ

เนื่องจากข้อมูลของเหตุการณ์ในขณะใดขณะหนึ่ง (real time information) เป็นสิ่งจำเป็นมากในช่วงเวลาที่เกิดวิกฤต บริษัทฯ จึงได้ติดตั้งระบบการจัดการวิกฤตผ่านการทำงานทางเว็บไซต์ (web-based Crisis Management System) หรือ “WebEOC-Air” เพื่อให้สมาชิกคณะผู้ทำงานด้านวิกฤตทั้งหมดสามารถเข้าถึงข้อมูลล่าสุด สามารถป้อนข้อมูล ให้ข้อมูลที่ เป็นปัจจุบัน และโต้ตอบผ่านระบบได้อย่างทันท่วงที ทั้งนี้ บริษัทฯ จัดให้มีการฝึกอบรมสมาชิกคณะผู้ทำงานด้านวิกฤตอย่างสม่ำเสมอซึ่งรวมถึงการฝึกอบรมการตอบสนองต่อสื่อมวลชนและการช่วยเหลือด้านมนุษยธรรม ทั้งนี้ ระหว่างภาวะฉุกเฉินที่เกิดขึ้นในวงกว้างในปี 2554 แผนกด้านการจัดการวิกฤตและการตอบสนองภาวะฉุกเฉินบริษัทฯ ได้เข้ามาทำหน้าที่ซึ่งทำให้บริษัทฯ สามารถลดข้อขัดข้องในการประกอบธุรกิจของในบริษัทฯ ให้น้อยที่สุด และสามารถประสานงานได้อย่างมีประสิทธิภาพในกรณีเที่ยวบินที่ถูกยกเลิก หรือเที่ยวบินที่ล่าช้า

บริษัทฯ ได้ใช้ระบบตรวจสอบข้อมูลการบิน (Flight Data Monitoring System (FDM)) เพื่อลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ โดยยังคงสามารถควบคุมต้นทุนให้อยู่ในระดับต่ำเพื่อรักษาระดับความสามารถในการแข่งขันให้อยู่ในระดับสูง ทั้งนี้ ระบบ FDM เป็นกระบวนการรับประกันคุณภาพซึ่งเกี่ยวข้องกับการวิเคราะห์ข้อมูลการบินเป็นประจำ โดยมีเป้าหมายเพื่อตรวจพบสถานการณ์ที่จำเป็นหรืออาจจำเป็นต้องได้รับการแก้ไขแต่เนิ่นๆ บริษัทฯ เชื่อว่าการปรับใช้ระบบ FDM มีส่วนช่วยเพิ่มความปลอดภัยด้านการบินและประสิทธิภาพของการดำเนินการ เนื่องจากระบบนี้ช่วยให้วิศวกรและผู้บริหาร สามารถติดตามและประเมินแนวโน้มการดำเนินการด้านการบิน ระบุสัญญาณบ่งบอกความเสี่ยง และดำเนินการป้องกันและ/หรือเยียวยาที่เหมาะสม

### 3.7.2 มาตรการด้านความมั่นคงทางการบิน

ถึงแม้ว่าผู้ประกอบการทำอากาศยานที่เกี่ยวข้อง (หรือบริษัทฯ ในกรณีของสนามบินสมุย สนามบินตราดและสนามบินสุโขทัย) จะรับผิดชอบดูแลด้านความมั่นคงปลอดภัยของผู้โดยสารและสัมภาระ ณ จุดหมายปลายทางภายในประเทศและระหว่างประเทศ แต่ บริษัทฯยังคงฝึกอบรมพนักงานให้มีความรอบคอบอยู่เสมอเพื่อให้พนักงานตระหนักถึงความสำคัญของความมั่นคงปลอดภัยทางการบินและสามารถรับมือกับความไม่มั่นคงปลอดภัยที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งรวมถึงให้สามารถจัดการกับผู้โดยสารที่ประพฤติตนไม่เหมาะสม บริษัทฯจะทำการตรวจสอบประวัติภูมิหลังของพนักงานทุกคนก่อนที่จะรับเข้าทำงาน

บริษัทฯ ฝึกอบรมพนักงานอย่างเข้มงวดเพื่อให้เกิดความมั่นใจว่า พนักงานของ บริษัทฯ มีทักษะที่เหมาะสมในการปฏิบัติหน้าที่ที่เกี่ยวข้องตามมาตรฐานที่ระบุไว้ในคู่มือพนักงาน ทั้งนี้ ลูกเรือและพนักงานภาคพื้นดินทุกคนต้องผ่านการฝึกอบรม เพื่อเพิ่มความตระหนักสินค้าและวัตถุอันตราย และเพื่อให้สามารถตรวจสอบและระบุสินค้าและวัตถุที่อาจเป็นอันตรายซึ่งคุกคามต่อความปลอดภัยของเที่ยวบินได้อย่างมีประสิทธิภาพ (วัตถุอันตรายเหล่านี้รวมถึงสารเหลวที่ติดไฟได้ และภาชนะที่อาจระเบิดภายใต้แรงดัน) นอกจากนี้ พนักงานในหน่วยงานด้านความมั่นคงทางการบินของบริษัทฯ ต้องเข้ารับการอบรมด้านความมั่นคงทางการบิน ซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานของอนุสัญญาชิคาโกและทางปฏิบัติที่ได้รับการแนะนำและกฎหมายไทย

ภายหลังจากเกิดการก่อการร้ายในสหรัฐฯ เมื่อวันที่ 11 กันยายน 2544 องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) บังคับให้รัฐสมาชิกใช้ระเบียบข้อบังคับและแนวทางที่กำหนดให้สายการบินต่างๆ ปฏิบัติตามมาตรการด้านความปลอดภัยบางประการ มาตรการเหล่านี้ ได้แก่

- การติดตั้งประตูเสริมความแข็งแรงและการทบทวนนโยบายและวิธีการปฏิบัติในการเข้าไปในห้องนักบิน
- การใช้ที่นั่งเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน (Jump Seat)
- การเคลื่อนย้ายสัมภาระที่เช็คอินแล้วออกจากเครื่องบิน เมื่อผู้โดยสารไม่สามารถขึ้นเครื่องบินได้
- การทบทวนสิ่งของที่ได้รับอนุญาตให้เป็นสัมภาระนำขึ้นห้องโดยสาร
- การยกระดับการตรวจตราสัมภาระ และ
- การฝึกอบรมลูกเรือเกี่ยวกับการจัดการผู้โดยสารที่ประพฤติตนไม่เหมาะสม และการตรวจประวัติผู้โดยสาร

โดยกรมการบินพลเรือนได้ใช้ระเบียบข้อบังคับตามที่กำหนดโดย ICAO และบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับทั้งหมดของกรมการบินพลเรือนที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการเดินอากาศ

### 3.8 กฎหมายและกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย

#### 3.8.1 กฎและระเบียบระหว่างประเทศของอุตสาหกรรมการบิน

##### 3.8.1.1 อนุสัญญาชิคาโก

กฎและระเบียบสำหรับการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศได้ถูกกำหนดขึ้นให้เป็นไปตามอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Convention on International Civil Aviation) (อนุสัญญาชิคาโก) ซึ่งจัดทำขึ้นที่เมืองชิคาโก

เมื่อวันที่ 7 ธันวาคม 2487 ซึ่งประเทศไทยได้ลงนามและให้สัตยาบันในปี 2487 และปี 2490 ตามลำดับ โดยหลักการสำคัญของอนุสัญญาชิคาโกคือ แต่ละประเทศมีอธิปไตยเหนือฟากของตนเอง และมีสิทธิที่จะกำหนดกฎและระเบียบเกี่ยวกับการให้บริการทางอากาศทั้งแบบประจำและไม่ประจำที่บินอยู่เหนือหรือเข้ามาในอาณาเขตของตนได้

อนุสัญญาชิคาโกยังได้กำหนดให้จัดตั้งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization หรือ ICAO) ซึ่งมีฐานะเป็นองค์การชำนาญพิเศษภายใต้การกำกับดูแลขององค์การสหประชาชาติ โดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ได้ดำเนินการพัฒนามาตรฐานและแนะนำการปฏิบัติการสำหรับกิจกรรมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ เช่น การใช้ข้อบังคับทางอากาศ กฎจราจรทางอากาศ ใบอนุญาตสำหรับเจ้าหน้าที่การบิน มาตรฐานความปลอดภัย การสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุ การบริการการเดินทางอากาศ การออกแบบสนามบิน และการควบคุมและป้องกันมลภาวะทางสิ่งแวดล้อม เป็นต้น ในฐานะที่ประเทศไทยเป็นสมาชิกขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ประเทศไทยได้นำเอามาตรฐานและแนวทางการปฏิบัติงานส่วนใหญ่ที่ได้กำหนดโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) มาใช้ในกิจการการบินด้วย

### 3.8.1.2 เสรีภาพในการบิน

สิทธิในการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศอยู่ภายใต้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศในรูปแบบพหุภาคี 2 ฉบับ ได้แก่ ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944 (International Air Transport Agreement of 1944 หรือ “Five Freedoms Agreement”) และความตกลงว่าด้วยบริการการเดินทางอากาศผ่านแดนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944 (International Air Services Transit Agreement of 1944 หรือ “Transit Agreement”) ทั้งนี้ สิทธิเหล่านั้นได้ถูกอ้างถึงในความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศ ซึ่งเป็นข้อตกลงที่ได้จัดทำขึ้นกันเองระหว่างประเทศต่างๆ

Five Freedoms Agreement ได้กำหนดหลักในเรื่องเสรีภาพของการบินระหว่างประเทศหรือสิทธิการบินที่ประเทศที่ลงนามอาจจะให้สิทธิแก่อีกประเทศโดยความตกลงระหว่างประเทศ ทั้งนี้ หลักการของเสรีภาพการบินเท่าที่รองรับอยู่ใน Five Freedoms Agreement มี 5 ประการซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

สิทธิเสรีภาพที่ 1 (First Freedom) หรือที่เรียกว่า “สิทธิในการบินผ่าน” คือ สิทธิที่สายการบินของประเทศคู่สัญญาสามารถบินผ่านอาณาเขตของประเทศคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งได้ โดยไม่แวะลง

สิทธิเสรีภาพที่ 2 (Second Freedom) คือ สิทธิที่สายการบินของประเทศคู่สัญญาสามารถแวะลงในดินแดนของประเทศคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งได้โดยมิได้มีวัตถุประสงค์เพื่อการค้า เช่น การแวะลงเพื่อเติมน้ำมันเชื้อเพลิง หรือเพื่อการซ่อม

สิทธิเสรีภาพที่ 3 (Third Freedom) หรือที่เรียกว่า “สิทธิในการขนส่ง” คือ สิทธิที่สายการบินของประเทศคู่สัญญาสามารถรับขนส่งผู้โดยสาร ไปรษณีย์ภัณฑ์ และสินค้าจากประเทศของตนเองไปยังอีกประเทศคู่สัญญาอีกฝ่าย

สิทธิเสรีภาพที่ 4 (Fourth Freedom) คือ สิทธิที่สายการบินของประเทศคู่สัญญาสามารถรับขนส่งผู้โดยสาร ไปรษณีย์ภัณฑ์ และสินค้าจากประเทศคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งมายังประเทศของตนเอง

สิทธิเสรีภาพที่ 5 (Fifth Freedom) คือ สิทธิที่สายการบินของประเทศคู่สัญญาสามารถรับขนส่งผู้โดยสาร ไปรษณีย์ภัณฑ์ และสินค้าจากประเทศคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งแล้วบินต่อไปยังประเทศที่สาม (โดยไม่ต้องกลับไปยังประเทศของตน) เพื่อส่งผู้โดยสาร ส่งไปรษณีย์ภัณฑ์ และสินค้า ทั้งนี้ โดยที่เที่ยวบินดังกล่าวจะต้องมีต้นทางจากหรือมุ่งไปสู่ประเทศของสายการบินที่ขนส่งดังกล่าว



ประเทศไทยไม่ได้เป็นภาคีในความตกลง Five Freedoms Agreement แต่ได้เข้าทำความตกลงระหว่างประเทศที่อ้างถึงเสรีภาพต่าง ๆ ดังกล่าว และประเทศไทยยังได้ลงนามความตกลง Transit Agreement ใน พ.ศ. 2487 และได้ให้สัตยาบันความตกลงดังกล่าวใน พ.ศ. 2490 โดยความตกลง Transit Agreement ให้สิทธิแก่สายการบินที่ประจำอยู่ในรัฐภาคีในการบินผ่านเหนืออาณาเขตของรัฐภาคีอื่นโดยไม่ลงจอดในรัฐนั้น ในขณะที่อนุสัญญาชิคาโกอนุญาตให้เที่ยวบินแบบไม่ประจำ (รวมถึงเที่ยวบินขนส่งสินค้า) สามารถบินเหนืออาณาเขตของรัฐที่ลงนาม และสามารถแวะลงจอดได้ด้วยวัตถุประสงค์ที่มีใช้เพื่อการค้าในอาณาเขตของรัฐดังกล่าว ทั้งนี้ ภายใต้ข้อจำกัดบางประการที่จะได้กำหนดโดยแต่ละประเทศ

### 3.8.2 ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศ (Air Services Agreement)

ณ วันที่ในเอกสารฉบับนี้ ประเทศไทยมีความตกลงทวิภาคีว่าด้วยการขนส่งทางอากาศ (Air Services Agreement) กับประเทศภาคี 99 ประเทศ ซึ่งเงื่อนไขของความตกลงแต่ละฉบับจะมีข้อกำหนดเกี่ยวกับสิทธิการบินต่างๆ ไว้ เช่น สิทธิในการลงจอด เส้นทางบิน ความจุของเที่ยวบิน การกำหนดพิกัดอัตราค่าขนส่ง (รวมถึงค่าระวางสินค้า) การขายและการตลาด กิจกรรมเชิงพาณิชย์ใดๆ และการอนุญาติดำเนินการ โดยสิทธิการบินที่ได้รับภายใต้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศในรูปแบบทวิภาคีอยู่บนพื้นฐานของหลักเสรีภาพทางการบินต่างๆ ตามที่กำหนดไว้ใน Five Freedoms Agreement ทั้งนี้ ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศแต่ละฉบับอาจมีการปรับปรุงเป็นครั้งคราวได้เมื่อมีการร้องขอจากประเทศคู่สัญญา

ในส่วนของสิทธิการบินสำหรับการบินให้บริการเที่ยวบินแบบไม่ประจำนั้น โดยทั่วไปประเทศที่เป็นภาคีในอนุสัญญาชิคาโกจะให้สิทธิการบินแต่ฝ่ายเดียวในส่วนที่เกี่ยวข้องกับน่านฟ้าของตนโดยตรงแก่สายการบินที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ประเทศเจ้าของสัญชาติของสายการบินดังกล่าวจะเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องเฉพาะในกรณีที่เกิดข้อพิพาทขึ้นเท่านั้น

แนวคิดในการเปิดเสรีการประกอบการบริการขนส่งทางอากาศในกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน หรือที่รู้จักกันในชื่อ Open Skies นั้นเริ่มต้นขึ้นในปี 2547 เพื่อที่จะทยอยผ่อนปรนข้อจำกัดต่างๆ และเพื่อให้เกิดความยืดหยุ่นตลอดจนให้สามารถดำเนินการให้บริการขนส่งทางอากาศในกลุ่มอาเซียนได้มากยิ่งขึ้นตามนโยบายที่ได้ริเริ่มขึ้นในปี 2547 อีกทั้งเพื่อที่จะสร้างตลาดการบินแบบหนึ่งเดียวในกลุ่มประเทศอาเซียนภายในปี 2558 นั้น ประเทศสมาชิกอาเซียนจึงได้ลงนามใน ASEAN Multilateral Agreement on Air Services ในปี 2552 และ ASEAN Multilateral Agreement on the Full Liberalisation of Passenger Air Services ในเดือนพฤศจิกายน ปี 2553

บริษัทฯ ได้รับการกำหนดให้เป็นสายการบินที่กำหนด (Designated airline) เพื่อใช้สิทธิการบินที่ประเทศไทยได้รับภายใต้ความตกลงระหว่างประเทศทั้งหลายว่าด้วยการขนส่งทางอากาศที่ประเทศไทยเป็นภาคี ทั้งนี้ แม้รัฐบาลจะได้กำหนดให้มีสายการบินที่กำหนดเพิ่มเติมตามนโยบายการเปิดเสรีทางการบิน แต่สิทธิของบริษัทฯ โดยเฉพาะสิทธิที่เกี่ยวกับความถี่และความจุของเที่ยวบินตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศอาจไม่ได้รับผลกระทบจากการกำหนดให้มีสายการบินที่กำหนดเพิ่มขึ้นก็ได้ นอกจากนี้ สายการบินที่กำหนดสายใหม่ก็จะได้รับสิทธิทั้งหลายของประเทศไทยตามความตกลงต่างๆ ว่าด้วยการขนส่งทางอากาศในส่วนที่ยังไม่ได้นำไปใช้ อย่างไรก็ตาม รัฐบาลสามารถเลือกดำเนินการเจรจากับประเทศที่เป็นคู่สัญญาเพื่อขอรับสิทธิด้านการบินเพิ่มเติมสำหรับสายการบินที่กำหนดสายใหม่ของประเทศไทยได้โดยไม่เป็นการลดทอนสิทธิต่างๆ ที่บริษัทฯ ใช้อยู่ในปัจจุบัน

### 3.8.3 ความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าและการให้บริการ

ประเทศไทยเป็นหนึ่งในสมาชิกผู้ก่อตั้งขององค์การการค้าโลก (World Trade Organization หรือ WTO) โดยได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกตั้งแต่วันที่ 28 ธันวาคม 2537 ทั้งนี้ กลุ่มสมาชิกขององค์การการค้าโลกซึ่งเป็นสมาชิกของความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการ (General Agreement on Trade in Services หรือ “GATS”) ด้วยนั้น ได้ยอมรับที่จะปฏิบัติตามข้อผูกพันที่กำหนดในความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการตามหลักการเปิดเสรีแบบก้าวหน้าเป็นลำดับ (Progressive Liberalization)

ข้อตกลงในภาคผนวกของข้อผูกพันที่กำหนดในความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการในส่วนที่เกี่ยวกับการให้บริการการขนส่งทางอากาศ (Air Transport Services) ใช้บังคับกับมาตรการใดๆ ที่มีผลกระทบต่อธุรกิจการให้บริการการขนส่งทางอากาศไม่ว่าแบบเที่ยวบินประจำหรือเที่ยวบินเช่าเหมาลำ และบริการเสริมอื่นๆ ที่ไม่เกี่ยวข้องกับข้อตกลงด้านสิทธิทางการบิน ซึ่งได้แก่ กิจกรรมการบริการซ่อมและบำรุงรักษาอากาศยาน (ไม่รวมการซ่อมบำรุงในลานจอด) กิจกรรมการขายและการตลาดของการบริการขนส่งทางอากาศ (เฉพาะที่ไม่เกี่ยวกับการกำหนดราคา และเงื่อนไขในการขายอื่นๆ) รวมทั้งระบบการบริการสำรองที่นั่งด้วยระบบคอมพิวเตอร์ (Computer Reservation System หรือ “CRS”)

อย่างไรก็ตาม ประเทศไทยได้เข้าผูกพันในความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการเฉพาะในเรื่องการบริการซ่อมและบำรุงรักษาอากาศยาน การขายและการตลาดของการบริการขนส่งทางอากาศ เพื่อให้ประเทศที่ได้รับความอนุเคราะห์ยิ่ง (Most Favored Nation) สามารถเข้าถึงตลาดทางเศรษฐกิจของประเทศไทยได้เฉพาะในเรื่องที่ประเทศไทยได้ยอมเข้าผูกพันดังกล่าวเท่านั้น ทั้งนี้ การที่ประเทศไทยได้เข้าร่วมในความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการมิได้ทำให้ข้อผูกพันที่ประเทศไทยต้องปฏิบัติตามสัญญาพหุภาคีและสัญญาทวิภาคีลดลงแต่ประการใด

#### 3.8.4 สหประชาชาติระหว่างประเทศ

นอกเหนือจากกฎและระเบียบที่ใช้บังคับกับการบินพลเรือนระหว่างประเทศดังกล่าว ในปี 2488 สายการบินต่างๆ ได้ร่วมกันก่อตั้งสหประชาชาติระหว่างประเทศ (International Air Transport Association หรือ (IATA)) ขึ้นที่เมืองฮาวานา ประเทศคิวบา โดยองค์กรนี้มีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดระเบียบข้อบังคับสำหรับการประกอบธุรกิจขนส่งทางอากาศ และเป็นผู้ประสานงานและจัดการประชุมระหว่างสายการบินสมาชิก เพื่อกำหนดราคากลางของค่าโดยสารและของค่าระวางขนส่งสำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศ นอกจากนี้ สหประชาชาติระหว่างประเทศ (IATA) ยังทำหน้าที่เป็นผู้ประสานงานระหว่างประเทศ เพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินการให้ไปในทิศทางเดียวกันในระหว่างสายการบินสมาชิก

#### 3.8.5 ข้อจำกัดระหว่างประเทศเกี่ยวกับความรับผิดชอบของสายการบิน

อนุสัญญาออร์ชอและพิธีสารแห่งกรุงเฮกได้กำหนดการจำกัดความรับผิดชอบสำหรับผู้ขนส่งทางอากาศ โดยตั้งอยู่บนสมมติฐานแห่งความผิด โดยผู้ขนส่งทางอากาศจะต้องรับผิดชอบในทางการเงินเกินกว่าที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาออร์ชอว์ก็ต่อเมื่อผู้ได้รับความเสียหายสามารถพิสูจน์ได้ว่าเป็นความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของบริษัทผู้ขนส่งทางอากาศ ทั้งนี้ มีบางประเทศ โดยเฉพาะประเทศสหรัฐอเมริกา ได้โต้แย้งทั้งหลักการเกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดชอบและจำนวนค่าเสียหายที่กำหนดไว้ตามอนุสัญญาออร์ชอว์ อย่างไรก็ดี ประเทศไทยยังไม่ได้เข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาออร์ชอว์หรือพิธีสารแห่งกรุงเฮกนี้

ในปี 2542 องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ได้ตกลงยอมรับอนุสัญญาเพื่อความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของกฎเกณฑ์บางประการของกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งหรืออนุสัญญามอนทรีออล

(อนุสัญญามอนทรีออล) ซึ่งแก้ไขปรับปรุงอนุสัญญาออร์ซอว์เกี่ยวกับการชดเชยความเสียหายให้แก่ผู้โดยสารและเจ้าของสินค้าอันเกิดจากภัยพิบัติทางอากาศ โดยอนุสัญญามอนทรีออลกำหนดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้ 2 ชั้น โดยความรับผิดชอบชั้นแรกเป็นความรับผิดชอบโดยเคร่งครัดของบริษัทผู้ขนส่งทางอากาศ สำหรับ 100,000 IMF Special Drawing Rights แรก ส่วนความรับผิดชอบในชั้นที่สองคือความรับผิดชอบอย่างไม่จำกัด โดยเป็นความรับผิดชอบในกรณีของบริษัทผู้ขนส่งทางอากาศไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายมิได้เกิดจากความผิดของตน ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 ภายใต้อัตราการปรับเพิ่มอัตราดอกเบี้ยของอนุสัญญามอนทรีออล ความรับผิดชอบอย่างไม่จำกัดสำหรับผู้โดยสารในชั้นแรกได้ปรับเพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 13.1 คือปรับเพิ่มเป็น 113,100 IMF Special Drawing Rights ต่อคนในกรณีผู้โดยสาร 19 IMF Special Drawing Rights ต่อกิโลกรัม ในกรณีที่เป็นการขนส่งสินค้า 1,131 IMF Special Drawing Rights ในกรณีที่เป็นการสัมภาระ และ 4,694 IMF Special Drawing Rights สำหรับกรณีการขนส่งผู้โดยสารล่าช้า อนึ่ง ประเทศไทยยังมีได้เข้าเป็นภาคีของอนุสัญญามอนทรีออลดังกล่าว

อนุสัญญาออร์ซอว์และพิธีสารแห่งกรุงเฮกหรืออนุสัญญามอนทรีออลใช้บังคับกรณีที่มีการขนส่งเริ่มต้นและสิ้นสุดในประเทศที่เป็นภาคีสมาชิกแห่งอนุสัญญาและพิธีสารดังกล่าว แม้ว่าการขนส่งนั้นจะเชื่อมต่อไปยังประเทศซึ่งมิได้เป็นภาคีสมาชิกแห่งอนุสัญญาและพิธีสารดังกล่าวนั้นก็ตาม

นอกจากนี้ อนุสัญญาว่าด้วยความเสียหายซึ่งอากาศยานต่างประเทศก่อให้เกิดแก่บุคคลที่สามบนผิวพื้น (Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface) ที่ลงนาม ณ กรุงโรม เมื่อวันที่ 7 ตุลาคม 2495 (อนุสัญญากรุงโรม) ยังได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับความเสียหายของบุคคลที่สาม แต่เนื่องจากประเทศไทยยังไม่ได้ให้สัตยาบันต่ออนุสัญญากรุงโรม ดังนั้น ค่าเสียหายของบุคคลที่สามที่เกิดขึ้นในประเทศไทยจึงเป็นไปตามหลักกฎหมายไทย

### 3.8.6 การจัดสรรกำหนดเวลาการใช้สนามบินที่สนามบินระหว่างประเทศ

การใช้สนามบินระหว่างประเทศ จะเป็นไปตามการจัดสรรกำหนดเวลาการใช้อากาศยาน กำหนดเวลาดังกล่าวจะสอดคล้องกับขีดความสามารถในการรองรับการให้บริการของสนามบินและความสามารถของผู้ขนส่งในการลงจอดหรือการบินขึ้นจากสนามบินตามวันและเวลาที่กำหนดไว้

ผู้ประสานงานสนามบินที่ได้รับการแต่งตั้งจะรวบรวมแผนตารางเที่ยวบินต่างๆของสายการบินเพื่อจัดสรรเวลาการใช้สนามบินซึ่งจะทำขึ้นปีละ 2 ครั้ง ตามฤดูกาลบินที่กำหนดโดยสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) โดยมีขั้นตอนการดำเนินการ ดังนี้

- (1) ผู้ประสานงานสนามบินแจ้งให้ผู้ขนส่งทางอากาศทุกรายทราบถึงความสามารถในการรองรับการให้บริการของสนามบินในฤดูกาลบินนั้น รวมถึงข้อมูลในการจัดสรรกำหนดเวลาการใช้สนามบินในฤดูที่ผ่านมา
- (2) สายการบินยื่นคำร้องขอกำหนดเวลาการใช้สนามบินไปยังผู้ประสานงานสนามบิน 5 เดือนก่อนเริ่มใช้ตารางการบินของแต่ละฤดู
- (3) ผู้ประสานงานสนามบินจะจัดสรรกำหนดเวลาการใช้สนามบินให้แก่ สายการบินที่เคยมีกำหนดเวลาการใช้สนามบินอยู่แล้วในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมาของตารางการบิน หรือ “สิทธิสืบทอด (Grandfather rights)” ของสายการบินดังกล่าวก่อน
- (4) ผู้ประสานงานสนามบินจะจัดส่งข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับการจัดสรรกำหนดเวลาการใช้สนามบินให้แก่สายการบินต่างๆ ซึ่งรวมถึงกำหนดเวลาการใช้สนามบินในช่วงที่เคยมีการจัดสรรให้สายการบินที่เคยทำการบินมาซึ่ง

สนามบินนั้นแล้ว และกำหนดเวลาใดที่ให้สายการบินต้องปรับเวลาการบินตามขีดความสามารถรองรับในการให้บริการของสนามบิน

(5) ผู้ประสานงานสนามบินจะทำการรวบรวมกำหนดเวลาที่ยังไม่ได้มีการจัดสรรเข้าด้วยกัน ไม่ว่าจะเป็นการกำหนดเวลาที่เพิ่มขึ้นใหม่ หรือกำหนดเวลาที่ยังไม่ได้มีการนำไปใช้หรือถูกละทิ้งไม่ว่าด้วยสาเหตุใด และ

(6) ผู้ประสานงานสนามบินจะนำกำหนดเวลาที่มีอยู่แบ่งสรรให้สมาชิกใหม่และสายการบินที่เคยทำการบินมายังสนามบินนั้นอยู่แล้วตามส่วน

การขอรับการจัดสรรกำหนดเวลาการใช้สนามบินเพิ่มขึ้นจะทำให้ยากสำหรับสนามบินที่มีการขนส่งหนาแน่น ทั้งนี้ เมื่อสิ้นสุดกระบวนการจัดสรรเบื้องต้นของกำหนดเวลาการใช้สนามบิน สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) จะจัดให้มีการประชุมระหว่างสายการบินในเดือนมิถุนายนและพฤศจิกายนของทุกปี เพื่อให้สายการบินสามารถประสานกำหนดเวลาการใช้สนามบินที่ได้รับการจัดสรรเพื่อให้เที่ยวบินที่เชื่อมต่อระหว่างสนามบิน 2 แห่งสอดคล้องกัน และเพื่อแลกเปลี่ยนกำหนดเวลาการใช้สนามบินระหว่างกันในกรณีที่กำหนดเวลาการใช้สนามบินที่ผู้ประสานงานสนามบินได้จัดสรรไว้ในเบื้องต้นไม่เป็นไปตามที่ต้องการ ทั้งนี้ กำหนดเวลาที่ไม่ได้มีการนำไปใช้จะถูกนำไปจัดสรรอีกครั้ง

สายการบินที่เคยมีกำหนดเวลาการใช้สนามบินอยู่แล้วในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมาของแต่ละฤดูจะมีความได้เปรียบในเชิงพาณิชย์เหนือสายการบินอื่นๆ โดยเฉพาะในสนามบินที่มีการขนส่งหนาแน่น

### 3.8.7 ค่าธรรมเนียมการบินระหว่างประเทศและค่าธรรมเนียมสนามบินระหว่างประเทศ

สายการบินจะต้องเสียค่าธรรมเนียมการขนส่งทางอากาศต่างๆ ซึ่งแบ่งเป็นค่าธรรมเนียมการเดินทางอากาศและค่าธรรมเนียมสนามบิน สำหรับค่าธรรมเนียมการเดินทางอากาศ ประกอบด้วย ค่าธรรมเนียมเส้นทางบินสำหรับการบินผ่านน่านฟ้าและค่าธรรมเนียมการนำร่องสำหรับการเดินทางอากาศ และในส่วนของค่าธรรมเนียมสนามบินจะประกอบด้วยค่าบริการในการลงจอดอากาศยาน และค่าบริการที่เรียกเก็บจากผู้โดยสาร โดยในปี 2555 บริษัทฯ ได้ชำระค่าธรรมเนียมต่างๆ ดังกล่าว เป็นจำนวนทั้งสิ้น 213.70 ล้านบาท

### 3.8.8 กฎและระเบียบในประเทศของอุตสาหกรรมการบิน

#### 3.8.8.1 พระราชบัญญัติการเดินอากาศและประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58

การประกอบธุรกิจการขนส่งทางอากาศในประเทศไทยอยู่ภายใต้บังคับของประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 (“พ.ว. 58”) และพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 (รวมทั้งที่แก้ไขเพิ่มเติม) (“พระราชบัญญัติการเดินอากาศ”) โดยกรมการบินพลเรือน ถือเป็นหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการกำกับดูแลอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย

#### 3.8.8.2 กรมการบินพลเรือน

กรมการบินพลเรือนเป็นหน่วยงานระดับกรมสังกัดกระทรวงคมนาคมซึ่งมีหน้าที่บริหารจัดการกิจกรรมการบิน กรมการบินพลเรือนมีอำนาจหน้าที่ครอบคลุมการขนส่งคนโดยสาร ไปรษณีย์ภัณฑ์และพัสดุภัณฑ์ จากหรือภายในน่านฟ้าไทย รวมถึงอำนาจหน้าที่ในการจดทะเบียนและรับรองอากาศยาน การรับรองบุคลากร การออกใบอนุญาตจัดตั้งสนามบิน การออกใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ การควบคุมการจราจรทางอากาศ และการรับรองคุณภาพบริษัทหรือชิ้นส่วนอากาศยาน

วัตถุประสงค์หลักของกรมการบินพลเรือน คือ การสร้างความเชื่อมั่นในระบบการขนส่งทางอากาศซึ่งดำเนินการโดยผู้ให้บริการว่าผู้โดยสารจะได้รับความปลอดภัย และสร้างความเชื่อมั่นว่าผู้ประกอบการกิจการขนส่งทางอากาศได้ประกอบกิจการอย่างถูกต้องตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ในฐานะที่ประเทศไทยเป็นสมาชิกขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ประเทศไทยได้นำเอามาตรฐานและแนวทางการปฏิบัติงานส่วนใหญ่ที่ได้กำหนดโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) มาใช้ในการบัญญัติกฎหมายและกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับกิจการการบินด้วย

### 3.8.8.3 การประกอบอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย

ในการประกอบธุรกิจการขนส่งทางอากาศทั้งที่เวียนแบบประจำและไม่ประจำในประเทศไทย ปว.58 กำหนดให้ผู้ประกอบการกิจการขนส่งทางอากาศต้องมีใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ (Air Operating License หรือ "AOL") ซึ่งออกให้โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม โดยใบอนุญาตดังกล่าวอาจถูกเพิกถอนหรือระงับโดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้ หากผู้ได้รับใบอนุญาตไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในใบอนุญาตหรือกฎหมาย และระเบียบที่เกี่ยวกับการเดินอากาศหรือมาตรฐานความปลอดภัยซึ่งกำหนดโดยกรมการบินพลเรือน โดยอายุของใบอนุญาตให้เป็นไปตามที่กำหนดโดยกรมการบินพลเรือน ซึ่งใบอนุญาตฉบับปัจจุบันของ บริษัทฯ ออกให้เมื่อวันที่ 15 มกราคม 2552 และมีกำหนดอายุ 10 ปี นับตั้งแต่วันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2552

ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ ผู้ประกอบการกิจการขนส่งทางอากาศต้องได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Air Operator Certificate หรือ AOC) ซึ่งออกโดยกรมการบินพลเรือนภายใต้ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 85 ว่าด้วยใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ โดยใบรับรองดังกล่าวจะเป็นเครื่องแสดงว่าผู้ประกอบการกิจการขนส่งทางอากาศได้มีการปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยตามที่คณะกรรมการการบินพลเรือนกำหนดไว้สำหรับการให้บริการทางการบิน ใบรับรองนี้มีอายุตามที่กำหนดในใบรับรองแต่ไม่เกิน 5 ปี นับแต่วันที่ออก และสามารถต่ออายุได้ครั้งละไม่เกิน 5 ปี ภายใต้การผ่านการตรวจสอบมาตรฐานความปลอดภัยในการต่ออายุโดยกรมการบินพลเรือน อย่างไรก็ตามเมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2553 กรมการบินพลเรือนได้ออกประกาศว่าด้วยเรื่องแบบ อายุของใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ และข้อกำหนดการปฏิบัติการ ซึ่งได้ลดอายุของใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศที่ออกให้แก่ผู้ดำเนินการเดินอากาศในครั้งแรกให้มีอายุไม่เกิน 2 ปี โดยใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศฉบับปัจจุบันของ บริษัทฯออกเมื่อวันที่ 16 กรกฎาคม 2553 และมีการแก้ไขเพิ่มเติมครั้งล่าสุดเมื่อวันที่ 11 กันยายน 2555 และมีผลใช้บังคับต่อไปจนถึงวันที่ 30 เมษายน 2556 เว้นแต่จะนำมาคืน ถูกเพิกถอนหรือระงับ

ใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศอาจถูกระงับหรือเพิกถอนได้ หากผู้ประกอบการกิจการขนส่งทางอากาศไม่สามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดการปฏิบัติการแบบท้ายใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ หรือคู่มือปฏิบัติการบินตามที่ได้รับ การอนุมัติจากพนักงานเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง หรือกฎและระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวกับการเดินอากาศหรือวิธีปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยที่กำหนดโดยกรมการบินพลเรือน ไปในทางที่อาจก่อให้เกิดอันตรายแก่การเดินอากาศ หรือกรณีที่ผู้ประกอบการกิจการขนส่งทางอากาศทำการแก้ไขคู่มือโดยไม่ได้รับความเห็นชอบจากพนักงานเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง และไม่สามารถดำเนินการแก้ไขให้เป็นไปตามที่พนักงานเจ้าหน้าที่กำหนด หรือกรณีที่ผู้ประกอบการกิจการขนส่งทางอากาศทำการแก้ไขคู่มือโดยไม่ได้รับความเห็นชอบจากพนักงานเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องไปในทางที่อาจก่อให้เกิดอันตรายแก่การเดินอากาศ ใบรับรองการดำเนินการเดินอากาศอาจถูกระงับหรือเพิกถอนได้เช่นกัน

นอกจากนี้ พระราชบัญญัติการเดินอากาศยังควบคุมกิจกรรมการเดินอากาศในประเทศ ตลอดจนกำหนดกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการจดทะเบียนและเครื่องหมายอากาศยาน แบบอากาศยาน การผลิตอากาศยาน และการควบคุมความสมควรเดินอากาศ สมุดปูมเดินทาง สนามบินและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ มาตรการเมื่อเกิดอุบัติเหตุ คุณสมบัติของผู้ประจำหน้าที่ บริการในลานจอดอากาศยานและบริการช่างอากาศ

ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ ผู้ที่สามารถยื่นขอจดทะเบียนอากาศยานต่อกรมการบินพลเรือนได้นั้น (1) จะต้องเป็นผู้ที่เป็นเจ้าของอากาศยานที่ขอจดทะเบียน หรือ (2) มีสิทธิในการครอบครองอากาศยานดังกล่าวและได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมให้จดทะเบียนได้ โดยผู้ยื่นคำขอจะต้องเป็นบุคคลที่มีสัญชาติไทยเท่านั้น และในกรณีที่ผู้ยื่นคำขอเป็นบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด (1) จะต้องจดทะเบียนบริษัทตามกฎหมายไทย (2) ต้องไม่มีหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือ (3) กรรมการส่วนมากต้องมีสัญชาติไทย (4) ต้องมีสำนักงานใหญ่ของบริษัทตั้งอยู่ในราชอาณาจักร และ (5) ทุนไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ของหุ้นทั้งหมดต้องเป็นของบุคคลในประเภทต่อไปนี้แต่ละประเภทโดยลำพัง หรือหลายประเภทรวมกัน ได้แก่ บุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย และ/หรือ กระทรวง ทบวง กรมในรัฐบาล (“หน่วยงานรัฐ”) และ/หรือบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งมีหน่วยงานรัฐ หรือบุคคลธรรมดาสัญชาติไทยถือหุ้นอยู่ไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ของหุ้นทั้งหมด

ในส่วนของอากาศยานที่จดทะเบียนในประเทศไทย (“อากาศยานไทย”) ผู้ประกอบธุรกิจการขนส่งทางอากาศต้องได้รับใบสำคัญการจดทะเบียนอากาศยานจากกรมการบินพลเรือนสำหรับอากาศยานไทยแต่ละลำ เพื่อแสดงว่าอากาศยานตามที่ระบุในใบสำคัญได้จดทะเบียนในประเทศไทยแล้วตามอนุสัญญาชิคาโก และตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ

อากาศยานไทยจะสามารถทำการบินได้ต่อเมื่อได้รับใบสำคัญสมควรเดินอากาศ (Certificate of Airworthiness) ซึ่งออกโดยกรมการบินพลเรือน โดยกรมการบินพลเรือนจะออกใบสำคัญสมควรเดินอากาศเมื่อปรากฏว่าอากาศยานมีความเหมาะสมที่จะทำการบินโดยพิจารณาจากปัจจัยหลายประการ อาทิ แบบ โครงสร้าง และส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน รวมถึงผลการทดสอบโดยการบินทดลองและการทดสอบอย่างอื่นตามที่กำหนดโดยกรมการบินพลเรือน ทั้งนี้ ใบสำคัญสมควรเดินอากาศแบบมาตรฐานมีอายุคราวละ 3 ปี และสามารถขอต่ออายุได้เมื่อกรมการบินพลเรือนเห็นว่าอากาศยานนั้นได้รับการบำรุงรักษาให้คงสภาพตามแบบที่ได้รับการรับรองและอยู่ในสภาพที่ใช้งานได้อย่างปลอดภัย

พระราชบัญญัติการเดินอากาศได้กำหนดให้มีคณะกรรมการการบินพลเรือนเพื่อกำหนดกฎเกณฑ์ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศและตามภาคผนวกของอนุสัญญาชิคาโกภายใต้ความเห็นชอบของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม รวมถึงให้อำนาจคณะกรรมการการบินพลเรือน (ก) กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณค่าโดยสารและค่าระวางสำหรับอากาศยานขนส่งภายในประเทศ ภายใต้อัตราขั้นสูงสำหรับค่าโดยสารและค่าระวางสำหรับเส้นทางบินภายในประเทศตามที่กำหนดในกฎกระทรวงที่เกี่ยวข้อง และ (ข) อนุมัติอัตราค่าบริการสำหรับการใช้เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ทั้งนี้ ตามกฎกระทรวงคมนาคมที่เกี่ยวข้อง อัตราขั้นสูงสำหรับค่าโดยสารในเส้นทางบินภายในประเทศจะต้องเรียกเก็บตามระยะทางในอัตราไม่เกิน 30 บาทต่อกิโลเมตร และตามประกาศกรมการบินพลเรือน เรื่อง การกำหนดอัตราค่าโดยสารของผู้ประกอบการขนส่งสำหรับอากาศยานขนส่งภายในประเทศ ลงวันที่ 13 มกราคม 2553 เส้นทางบินที่มีระยะทางบินเกินกว่า 300 กิโลเมตร ให้ผู้ประกอบการขนส่งกำหนดค่าโดยสารได้ไม่เกิน 13 บาท ต่อกิโลเมตร และเส้นทางบินที่มีระยะทางบินไม่เกิน 300 กิโลเมตร และการเดินทางภาคพื้นดินไม่สะดวก ให้ผู้ประกอบการขนส่งกำหนดค่าโดยสารได้ไม่เกิน 22 บาท ต่อกิโลเมตร

#### 3.8.8.4 สิทธิการบินภายในประเทศ

ในการดำเนินการบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศแบบประจำมีกำหนดภายในประเทศและการเปิดเส้นทางบินใหม่ภายในประเทศ สายการบินจำเป็นต้องได้รับการรับรองสิทธิการบินภายในประเทศจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมโดยผ่านทางกรมการบินพลเรือน นอกจากนี้ สายการบินต้องได้รับอนุญาตจากกรมการบินพลเรือนในการเพิ่มความถี่ในเส้นทางการบินภายในประเทศที่มีอยู่ ทั้งนี้ โดยพิจารณาจากจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการและความทั่วถึงของการให้บริการ

### 3.8.8.5 สิทธิการบินระหว่างประเทศ

ในการดำเนินการบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศระหว่างประเทศนั้นขึ้นอยู่กับสิทธิการบินซึ่งเกิดจากการเจรจา ระหว่างรัฐบาลแห่งประเทศไทยกับรัฐบาลของประเทศอื่น โดยสิทธิการบินดังกล่าวได้รับการปกป้องเป็นพิเศษภายใต้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศ (Air Services Agreement) ระหว่างรัฐบาลของสองประเทศภายใต้การเจรจาในเรื่องความสามารถในการให้บริการการบินระหว่างประเทศ โดยที่ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศเป็นการเจรจาและตกลงระหว่างรัฐบาลกับรัฐบาล สิทธิการบินตามที่ตกลงจึงเป็นสิทธิของรัฐบาลที่เกี่ยวข้อง สำหรับประเทศไทยการขอรับสิทธิการบินระหว่างประเทศจำเป็นต้องได้รับการอนุมัติและจัดสรรโดยกรมการบินพลเรือน ทั้งนี้ ความสามารถของ บริษัทฯ ที่จะขยายเครือข่ายเส้นทางบิน การเพิ่มจำนวนเที่ยวบิน และจำนวนที่นั่งโดยสารขึ้นอยู่กับกรณีที่ บริษัทฯ จะสามารถขอรับสิทธิการบินและได้รับจัดสรรเวลาการใช้สล็อตบิน (time slots) ไปยังจุดหมายปลายทางเหล่านี้เพียงพอ

นอกเหนือจากการต้องได้รับจัดสรรสิทธิการบิน ผู้ประกอบธุรกิจการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศจะต้องปฏิบัติตามตารางการบินตามแนวทางที่สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) กำหนดไว้ ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ฤดู อันประกอบด้วย ตารางการบินในภาคฤดูร้อนและตารางการบินในภาคฤดูหนาว โดยตารางการบินในภาคฤดูร้อนเริ่มตั้งแต่วันที่อาทิตย์สุดท้ายของเดือนตุลาคมถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนมีนาคม และตารางการบินในภาคฤดูร้อนเริ่มตั้งแต่วันที่อาทิตย์สุดท้ายของเดือนมีนาคมถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนตุลาคมของแต่ละปี โดยทั่วไป บริษัทฯ จะจัดทำตารางการบินล่วงหน้าเป็นเวลาประมาณ 6 เดือน

### 3.8.8.6 ค่าธรรมเนียมการเดินอากาศและค่าธรรมเนียมสนามบินภายในประเทศ

ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ คณะกรรมการการบินพลเรือนมีอำนาจในการออกข้อบังคับเกี่ยวกับค่าบริการในการลงจอดอากาศยาน ค่าบริการที่จอดอากาศยาน และค่าบริการผู้โดยสารขาออก โดยความเห็นชอบจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม โดยคณะกรรมการการบินพลเรือนจะเป็นผู้พิจารณากำหนดอัตราสูงสุดของอัตราค่าบริการในการลงจอดอากาศยาน และค่าบริการที่จอดอากาศยาน รวมทั้งค่าบริการผู้โดยสารขาออกที่เรียกเก็บ โดย บมจ. ท่าอากาศยานไทยและผู้ประกอบกิจการสนามบินรายอื่นๆ โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “กฎหมายและกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย-กฎหมายและระเบียบสำหรับกิจการสนามบิน-ค่าบริการสนามบิน”

### 3.8.9 กฎและระเบียบในประเทศสำหรับกิจการสนามบิน

ในประเทศไทย สนามบินภายใต้การดำเนินงานของเอกชนอยู่ในบังคับของพระราชบัญญัติการเดินอากาศ โดยที่หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการกำกับดูแลกิจการสนามบิน คือ กรมการบินพลเรือน เช่นเดียวกับกิจการขนส่งทางอากาศในประเทศไทย

#### 3.8.9.1 การประกอบกิจการสนามบินในประเทศไทย

พระราชบัญญัติการเดินอากาศได้กำหนดให้การจัดตั้งสนามบินสาธารณะในประเทศไทยต้องได้รับอนุญาตจากกรมการบินพลเรือน โดยอนุมัติรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ทั้งนี้การอนุญาตดังกล่าวจะออกให้ในรูปแบบของใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินสาธารณะ (Airport Incorporation License หรือ AIL)

ภายใต้กฎกระทรวงคมนาคมที่ออกใน พ.ศ. 2550 ผู้ขอรับใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินสาธารณะ จะต้องเป็นบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด และมีคุณสมบัติและลักษณะดังต่อไปนี้

- (1) จะต้องเป็นบริษัทที่จดทะเบียนบริษัทตามกฎหมายไทย และต้องมีสำนักงานใหญ่ของบริษัทตั้งอยู่ในราชอาณาจักร
- (2) หุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ของหุ้นทั้งหมดต้องเป็นของบุคคลในประเภทต่อไปนี้ แต่ละประเภทโดยลำพัง หรือหลายประเภทร่วมกัน ได้แก่ บุคคลที่มีสัญชาติไทย หน่วยงานรัฐ บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งมีบุคคลที่มีสัญชาติไทย หรือหน่วยงานรัฐ ถือหุ้นอยู่ไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ของหุ้นทั้งหมด
- (3) กรรมการ ผู้จัดการ หรือบุคคลผู้มีอำนาจกระทำการผูกพันนิติบุคคลจะต้องมีลักษณะตามที่กำหนด
- (4) ผู้ขออนุญาตต้องมีกรรมสิทธิ์ สิทธิครอบครอง หรือสิทธิใช้ประโยชน์ในพื้นที่ที่ขออนุญาตจัดตั้งสนามบินสาธารณะ และ
- (5) ผู้ขออนุญาตจะต้องมีฐานะทางการเงินมั่นคงและมีศักยภาพเพียงพอที่จะก่อสร้างและดำเนินกิจการสนามบินสาธารณะ

ทั้งนี้ กรมการบินพลเรือนจะทำการตรวจสอบคุณสมบัติของผู้ขออนุญาต เมื่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้พิจารณาอนุมัติให้จัดตั้งสนามบินสาธารณะแล้ว ผู้ขออนุญาตต้องยื่นแบบก่อสร้างสนามบินสาธารณะให้กรมการบินพลเรือนอนุมัติ ในกรณีที่ผู้ขออนุญาตต้องดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ผู้ขออนุญาตต้องยื่นเอกสารรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งได้รับความเห็นชอบตามกฎหมายดังกล่าวด้วย เมื่อผู้ขออนุญาตดำเนินการก่อสร้างสนามบินสาธารณะแล้วเสร็จ ให้ผู้ขออนุญาตดำเนินการแจ้งให้กรมการบินพลเรือนทราบ พร้อมทั้งยื่นคู่มือสนามบินสาธารณะและจัดให้มีระบบการจัดการความปลอดภัยตามที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน

ใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินสาธารณะมีกำหนดอายุ 10 ปีนับแต่วันที่ออก และสามารถต่ออายุได้คราวละ 10 ปี โดยการยื่นคำขอต่ออายุใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินสาธารณะต่อกรมการบินพลเรือนก่อนวันที่ใบอนุญาตเดิมสิ้นอายุไม่น้อยกว่า 90 วัน และเมื่อได้ยื่นคำขอดังกล่าวแล้ว ให้สามารถดำเนินการต่อไปได้จนกว่าจะได้รับแจ้งการไม่อนุญาต

ใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินสาธารณะอาจถูกเพิกถอนหรือระงับโดยกรมการบินพลเรือน หากผู้ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินสาธารณะไม่สามารถปฏิบัติตามกฎกระทรวง หรือวิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดไว้เพื่อการนั้น ทั้งนี้ ภายใต้กฎกระทรวงคมนาคม กรมการบินพลเรือนอาจกำหนดเงื่อนไขให้ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องปฏิบัติตาม อาทิเช่น ดำเนินกิจการสนามบินสาธารณะด้วยตนเอง ดำเนินกิจการและดูแลรักษาสนามบินสาธารณะให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน จัดให้มีวิธีดำเนินการที่มีความปลอดภัย ซึ่งรวมถึงการจัดให้มีระบบการจัดการความปลอดภัยและการตรวจค้นผู้โดยสาร ผู้ประจำหน้าที่ หรือผู้ปฏิบัติงานที่จะขึ้นอากาศยาน จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดำเนินงานอย่างเพียงพอ ปรังปรุงหรือแก้ไขคู่มือสนามบินสาธารณะ และแผนแม่บทสนามบินสาธารณะ แจ้งต่อกรมการบินพลเรือนไม่น้อยกว่า 180 วัน เมื่อจะหยุดดำเนินการสนามบินสาธารณะ (เว้นแต่เป็นการหยุดดำเนินการเป็นการชั่วคราวเนื่องจาก



ข้อจำกัดด้านเทคนิคและการให้บริการซึ่งมีผลต่อความปลอดภัยในการบิน) และมีการให้บริการอย่างเสมอภาคและจัดเก็บค่าธรรมเนียม ค่าบริการ หรือค่าภาระอื่นใด ตามอัตราที่ได้รับความเห็นชอบจากอธิบดีกรมการบินพลเรือน (“อธิบดี”)

นอกจากนี้ ในการเปิดให้บริการแก่สาธารณะของสนามบินสาธารณะนั้น ผู้ประกอบกิจการยังต้องได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะจากอธิบดีตามที่กำหนดในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ รวมถึงจัดให้มีระบบจัดการด้านนิรภัย การรักษาความปลอดภัย ระบบการตรวจสอบภายใน และคู่มือการดำเนินงานของสนามบินสาธารณะที่ได้มาตรฐานตามที่กำหนดโดยอธิบดี

ในการขอรับใบรับรองการดำเนินการสนามบินสาธารณะ เจ้าของหรือผู้ดำเนินการของสนามบินที่ได้รับใบจัดตั้งสนามบินสาธารณะ (“สนามบินอนุญาต”) จะต้องยื่นคำขอใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะสำหรับสนามบินอนุญาตแต่ละแห่ง พร้อมทั้งคู่มือการดำเนินงานสนามบินสาธารณะและเอกสารอื่นใดต่ออธิบดี โดยผู้ขอรับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะต้องเป็นนิติบุคคล (1) เป็นบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัดที่จดทะเบียนตามกฎหมายไทยและมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในราชอาณาจักร (2) มีจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนหุ้นทั้งหมดเป็นของผู้ถือหุ้นที่มีสัญชาติไทย และ (3) ไม่อยู่ในระหว่างการพักใช้ใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะหรือไม่อยู่ในระหว่างถูกเพิกถอนใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะมายังไม่ครบ 3 ปี นับแต่วันที่ถูกเพิกถอนแล้วแต่กรณี นอกจากนี้ ผู้ขอรับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะดังกล่าวต้องมีเงินทุนเพียงพอและมีบุคลากรที่มีความรู้และความชำนาญเพียงพอในการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ

ทั้งนี้ อธิบดีจะออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะให้แก่ผู้ขอได้เมื่อปรากฏว่า (1) ผู้ขอมีคุณสมบัติและลักษณะดังที่กล่าวมาแล้วข้างต้น (2) มีทุนจดทะเบียนตามจำนวนที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมประกาศกำหนดและเป็นของบุคคลผู้มีสัญชาติไทยไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ของทุนทั้งหมด (3) การบริหารกิจการของผู้ขอรับใบรับรองต้องอยู่ภายใต้การควบคุมของบุคคลผู้มีสัญชาติไทย (4) กรรมการ ผู้จัดการ หรือบุคคลผู้มีอำนาจจัดการของผู้ขอต้องไม่มีลักษณะต้องห้ามตามที่กำหนดในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ และ (5) ผู้ขอต้องจัดให้มีผู้จัดการสนามบินสาธารณะที่มีใบรับรองผู้จัดการสนามบินสาธารณะเป็นผู้มีหน้าที่รับผิดชอบในการดำเนินงานสนามบินอนุญาต

นอกจากนี้ ลักษณะทางกายภาพของสนามบินอนุญาต ตลอดจนสิ่งอำนวยความสะดวก สิ่งติดตั้ง อุปกรณ์ และบริการทั้งในเวลาปกติ และเมื่อมีเหตุฉุกเฉิน นั้นเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ทั้งนี้ สนามบินอนุญาตต้องมีระเบียบเกี่ยวกับกระบวนการดำเนินงาน ระบบการจัดการด้านนิรภัย และ การรักษาความปลอดภัย ระบบการตรวจสอบภายใน และคู่มือการดำเนินงานสนามบินอนุญาต เป็นไปตามที่กำหนดในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ

อย่างไรก็ดี ณ วันที่ของเอกสารฉบับนี้ กฎหมายที่เกี่ยวข้องในเรื่องของการออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะยังไม่มีผลออกมาบังคับใช้แต่อย่างใด และ ณ วันที่ของเอกสารฉบับนี้ ยังไม่มีผู้ดำเนินการสนามบินรายใดในประเทศไทยได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ

ใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะมีกำหนดอายุคราวละ 10 ปี แต่ทั้งนี้ต้องไม่เกินอายุใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินสาธารณะ โดยการขอต่ออายุใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะนั้น ผู้ได้รับใบรับรองใบดำเนินงานสนามบินสาธารณะต้องยื่นคำขอต่ออธิบดีก่อนวันที่ใบรับรองดังกล่าวสิ้นอายุไม่น้อยกว่า 90 วัน เมื่อได้ยื่นคำขอต่ออายุใบรับรองดังกล่าวแล้ว ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะสามารถดำเนินการสนามบินอนุญาตต่อไปได้จนกว่าจะได้รับคำสั่งไม่อนุญาต

ภายใต้พระราชบัญญัติการเดินอากาศในรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะอาจถูกระงับใช้ หากผู้ได้รับใบรับรองดังกล่าวไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ในการดำเนินงานสนามบินอนุญาต และไม่อาจแก้ไขปรับปรุงการดำเนินงานให้เกิดความปลอดภัยได้ภายในระยะเวลาตามคำสั่งของอธิบดี ซึ่งหน้าที่ของผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะรวมถึง การควบคุมการดำเนินงานผู้จัดการสนามบินสาธารณะ การจัดให้มีบุคลากรที่เพียงพอ การปรับปรุงระบบความปลอดภัยในการดำเนินงาน การแก้ไขและปรับปรุงคู่มือการดำเนินงานสนามบินอนุญาตให้มีความทันสมัยอยู่เสมอ และการควบคุมดูแลมิให้มีการใช้สนามบินอนุญาต โดยผู้อื่นที่ผิดไปจากเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ นอกจากนี้ใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะอาจถูกระงับใช้หากผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ไม่ยินยอมให้อธิบดีหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ดำเนินการตามอำนาจหน้าที่หรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของบุคคลดังกล่าวในการควบคุมการดำเนินงานสนามบินอนุญาต

ใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะสามารถถูกเพิกถอนได้ในกรณีที่ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติหน้าที่ที่กล่าวข้างต้น และการฝ่าฝืนหรือการไม่ปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าวก่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้ใช้บริการอย่างร้ายแรง หรือในกรณีที่ผู้ได้รับใบรับรองขาดคุณสมบัติและลักษณะที่กำหนดและไม่ดำเนินการแก้ไขภายในระยะเวลาตามคำสั่งของอธิบดี หรือกรณีผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะได้รับใบรับรอง โดยแสดงข้อเท็จจริงอันเป็นเท็จหรือไม่ครบถ้วน โดยมีเจตนาเพื่อให้ได้รับใบรับรองโดยมิชอบด้วยกฎหมาย นอกจากนี้ ใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะอาจถูกเพิกถอนได้ด้วยเหตุผลอื่น ๆ อันเกี่ยวกับความมั่นคงของชาติ การเปลี่ยนแปลงสภาพทางกายภาพของสนามบินอนุญาตในสาระสำคัญ การเปลี่ยนแปลงมาตรฐานเกี่ยวกับความปลอดภัยในการดำเนินงานสนามบินอนุญาต และกรณีการสั่งระงับใช้ใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะตั้งแต่ 2 ครั้งขึ้นไป ภายในช่วงเวลา 2 ปี

### 3.8.9.2 เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ

เนื่องด้วยสนามบินต้องจัดให้มีเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ โดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศกำหนดให้ผู้จัดให้มีเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศต้องยื่นคำขอรับใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศจากกรมการบินพลเรือน โดยอนุมัติรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคมนาคม ทั้งนี้ตามข้อบังคับคณะกรรมการการบินพลเรือน เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศต้องดำเนินการให้เป็นไปตามบทบัญญัติในภาคผนวกของอนุสัญญาชิคาโก

ตามประกาศกรมการขนส่งทางอากาศซึ่งออกในปี พ.ศ. 2548 ใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศมีกำหนดอายุตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ในใบอนุญาตแต่ไม่เกิน 10 ปีนับแต่วันที่ออกใบอนุญาต ในการขอต่ออายุใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตยื่นคำขอก่อนวันที่ใบอนุญาตฉบับเดิมสิ้นสุดลงไม่น้อยกว่า 30 วัน

### 3.8.9.3 ค่าบริการสนามบิน

ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ สนามบินสาธารณะสามารถเรียกเก็บค่าบริการสำหรับการใช้สนามบินภายใต้ข้อกำหนดต่อไปนี้

- (1) ค่าบริการผู้โดยสารขาออกสามารถเรียกเก็บได้เมื่อได้รับอนุมัติจากรัฐมนตรีกระทรวงคมนาคม โดยคำแนะนำของคณะกรรมการการบินพลเรือน ซึ่งค่าบริการผู้โดยสารขาออกให้เรียกเก็บได้ไม่เกินอัตราสูงสุดที่กำหนดในข้อบังคับของ

คณะกรรมการการบินพลเรือน โดยค่าบริการผู้โดยสารขาออกที่เรียกเก็บได้ดังกล่าวจะแตกต่างกันไปตามอัตราที่กำหนดสำหรับสนามบินแต่ละแห่ง และแตกต่างกันสำหรับผู้โดยสารระหว่างประเทศและผู้โดยสารภายในประเทศ

ณ วันที่ของเอกสารฉบับนี้ อัตราค่าบริการสูงสุดที่ได้รับอนุญาตให้เรียกเก็บได้สำหรับการใช้สนามบินสมุย สนามบินสุโขทัย และสนามบินตราด มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

สนามบิน	ผู้โดยสารระหว่างประเทศ	ผู้โดยสารภายในประเทศ
	ค่าบริการสูงสุด/ค่าบริการในปัจจุบัน (บาท)	ค่าบริการสูงสุด/ค่าบริการในปัจจุบัน (บาท)
สนามบินสมุย	600/600	400/300
สนามบินสุโขทัย	500/500 <sup>(1)</sup>	400/200
สนามบินตราด	ไม่มีการกำหนด	200/200

(1) ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 สนามบินสุโขทัยได้ให้บริการเฉพาะเที่ยวบินภายในประเทศเท่านั้น ดังนั้นค่าบริการผู้โดยสารขาออกสำหรับผู้โดยสารระหว่างประเทศในจำนวนที่กำหนดไว้จึงไม่มีการเรียกเก็บแต่อย่างใด

(2) ค่าบริการในการลงจอดอากาศยานที่สามารถเรียกเก็บได้จะต้องไม่เกินอัตราสูงสุดที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ซึ่งอัตราสูงสุดดังกล่าวจะต้องไม่เกินอัตราขั้นสูงที่กำหนดในกฎกระทรวงคมนาคม ทั้งนี้ ณ วันที่ของเอกสารฉบับนี้ กฎกระทรวงคมนาคมกำหนดให้อัตราขั้นสูงสำหรับค่าบริการในการลงจอดอากาศยานสำหรับการลงจอดคราวละไม่เกิน 120,000 บาท โดยค่าบริการสูงสุดในการลงจอดอากาศยานที่สามารถเรียกเก็บได้จะแตกต่างกันตามมวลวิ่งขึ้นสูงสุดของแต่ละชนิดของอากาศยานตามที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน สำหรับค่าบริการสูงสุดในการลงจอดอากาศยานที่สามารถเรียกเก็บได้ ณ วันที่ของเอกสารฉบับนี้ สำหรับสนามบินสมุย สนามบินสุโขทัย และสนามบินตราดมีค่าเท่ากับ 100 บาท ต่อเมตรยกคัน

(3) ค่าบริการที่จอดอากาศยานที่สามารถเรียกเก็บได้จะต้องไม่เกินอัตราสูงสุดที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ซึ่งอัตราสูงสุดดังกล่าวจะต้องไม่เกินอัตราขั้นสูงที่กำหนดในกฎกระทรวงคมนาคม ทั้งนี้ ณ วันที่ของเอกสารฉบับนี้ กฎกระทรวงคมนาคมกำหนดให้อัตราขั้นสูงสำหรับค่าบริการที่จอดอากาศยานวันละไม่เกิน 10,000 บาท โดยค่าบริการสูงสุดสำหรับที่จอดอากาศยานที่สามารถเรียกเก็บได้จะแตกต่างกันตามมวลวิ่งขึ้นสูงสุดของแต่ละชนิดของอากาศยานตามที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน สำหรับค่าบริการสูงสุดสำหรับที่จอดอากาศยานที่สามารถเรียกเก็บได้ ณ วันที่ของเอกสารฉบับนี้ สำหรับสนามบินสมุย สนามบินสุโขทัย และสนามบินตราด มีค่าเท่ากับ 100 บาท ต่อเมตรยกคันต่อวัน

ค่าบริการภาคพื้นดินสามารถเรียกเก็บได้โดยเป็นไปตามเงื่อนไขและอัตราตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการการบินพลเรือนอนุมัติ ทั้งนี้ พระราชบัญญัติการเดินอากาศกำหนดให้คณะกรรมการการบินพลเรือนคำนึงถึงความเป็นธรรมของผู้บริโภคและความสามารถในการแข่งขันของสนามบินนั้นในการพิจารณาอนุมัติค่าบริการภาคพื้นดินดังกล่าวด้วย