2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

2.1 โครงสร้างรายได้ของบริษัทฯ บริษัทย่อยและบริษัทร่วม

ข้อมูลงานธุรกิจสายการบิน	ดำเนินการโดย	การถือหุ้นของบริษัทฯ	ปี 2554		ปี 2555		ปี 2556		งวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557	
		ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
<u>รายได้จากธุรกิจสายการบิน</u>										
ค่าโดยสาร										
- เส้นทางบินภายในประเทศ	บริษัทฯ	100.0	7,259.7	46.8	9,038.4	46.3	10,434.6	50.4	5,469.4	49.8
- เส้นทางบินระหว่างประเทศ	บริษัทฯ	100.0	4,045.3	26.1	5,515.0	28.3	5,969.5	28.8	3,197.9	29.1
ค่าระวางขนส่ง	บริษัทฯ	100.0	190.2	1.2	265.3	1.4	250.4	1.2	152.6	1.4
บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำ	บริษัทฯ	100.0	104.0	0.7	45.2	0.2	80.1	0.4	10.3	0.1
รวมรายได้จากธุรกิจสายการบิน			**11,599.1**	**74.7**	**14,863.9**	**76.1**	**16,734.7**	**80.8**	**8,830.2**	**80.4**
<u>รายได้จากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน</u>										
บริการภาคพื้น	BFS Ground	90.0	1,088.4	7.0	1,223.0	6.3	1,488.0	7.3	750.8	6.9
บริการภาคพื้น	PGGS	100.0	273.1	1.8	269.8	1.4	211.4	1.0	120.1	1.1
บริการครัวการบิน	BAC	90.0	697.9	4.5	803.0	4.1	936.0	4.5	455.0	4.1
บริการคลังสินค้า (ดอนเมือง)	BFS Cargo DMK[(1)]	69.9	-	-	4.8	0.0	20.7	0.1	11.5	0.1
รวมรายได้จากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน			**2,059.5**	**13.3**	**2,300.5**	**11.8**	**2,656.1**	**12.8**	**1,337.4**	**12.2**
<u>รายได้ธุรกิจสนามบิน</u>										
ค่าธรรมเนียมผู้โดยสาร	บริษัทฯ	100.0	368.8	2.4	447.0	2.3	485.5	2.3	269.1	2.5
รวมรายได้จากธุรกิจสนามบิน			**368.8**	**2.4**	**447.0**	**2.3**	**485.5**	**2.3**	**269.1**	**2.5**
<u>รายได้อื่น</u>										
รายได้จากเงินปันผล	บริษัทฯ และบริษัทย่อย	n/a	91.6	0.6	135.3	0.7	219.6	1.1	243.8	2.2
รายได้จากการขายเงินลงทุน	บริษัทฯ และบริษัทย่อย	n/a	325.3	2.1	818.9	4.2	41.6	0.2	3.4	0.0
รายได้จากการขายเงินลงทุนในบริษัทย่อย	บริษัทฯ	100.0	-	-	226.8	1.2	3.0	0.0	-	-
รายได้อื่นๆ[(2) (3)]	บริษัทฯ และบริษัทย่อย	n/a	1,078.8	6.9	727.5	3.7	580.8	2.8	296.4	2.7
รวมรายได้อื่น			**1,495.6**	**9.6**	**1,908.5**	**9.8**	**845.0**	**4.1**	**543.6**	**5.0**
รวมรายได้			**15,523.0**	**100.0**	**19,519.9**	**100.0**	**20,721.4**	**100.0**	**10,980.3**	**100.0**

<u>หมายเหตุ</u>

(1) ถือผ่านบริษัท BFS Ground และ บริษัท BFS Cargo ในสัดส่วน ร้อยละ 51.0 และ ร้อยละ 49.0 ตามลำดับ

(2) รายได้อื่นๆ ได้แก่ ค่าธรรมเนียมบัตรโดยสาร ค่าสัมภาระส่วนเกิน ดอกเบี้ยรับ กำไรจากการขายทรัพย์สิน รายได้จากการขายสินค้าปลอดอากร รวมถึงรายได้จากการขายและบริการในปี 2554 และ ปี 2555 ของบริษัทย่อยที่บริษัทฯ ได้ขายกิจการออกไปแล้ว

(3) รวมถึงรายได้จากการเลิกสัญญาซื้อขายเครื่องบินในปี 2554 จำนวน 545.8 ล้านบาท

2.2 ลักษณะผลิตภัณฑ์หรือบริการ

ผลิตภัณฑ์หรือบริการของบริษัทฯ สามารถแบ่งออกเป็นธุรกิจหลักและกลุ่มธุรกิจ ดังนี้

2.2.1 ธุรกิจสายการบิน

2.2.1.1 การบริการขนส่งผู้โดยสาร

การให้บริการขนส่งผู้โดยสารของบริษัทฯ ประกอบด้วยการให้บริการเที่ยวบินแบบประจำ และการให้บริการเที่ยวบินเช่าเหมาลำ ทั้งนี้ รายได้จากการให้บริการขนส่งผู้โดยสาร คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 73.5 ร้อยละ 74.8 ร้อยละ 79.6 และร้อยละ 79.0 ของรายได้รวมของบริษัทฯ ในปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และสำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 ตามลำดับ

(1) <u>การให้บริการเที่ยวบินแบบประจำ</u>

บริษัทฯ ให้บริการเที่ยวบินแบบประจำโดยเป็นการให้บริการแบบเต็มรูปแบบ โดยมุ่งเน้นการให้บริการระดับพรีเมี่ยมแก่กลุ่มผู้โดยสารที่ใช้บริการสายการบินเพื่อการท่องเที่ยวและเพื่อวัตถุประสงค์ทางธุรกิจ โดยการให้บริการเที่ยวบินแบบประจำนั้นโดยประมาณคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 72.8 ร้อยละ 74.6 ร้อยละ 79.2 และร้อยละ 78.9 ของรายได้รวมของบริษัทฯ ในปี 2554 และปี 2555 ปี 2556 และสำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 ตามลำดับ

ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่มีรายได้จากลูกค้ารายใดในสัดส่วนเกินกว่าร้อยละ 10 ของรายได้รวมของบริษัทฯ ในปี ปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และสำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557

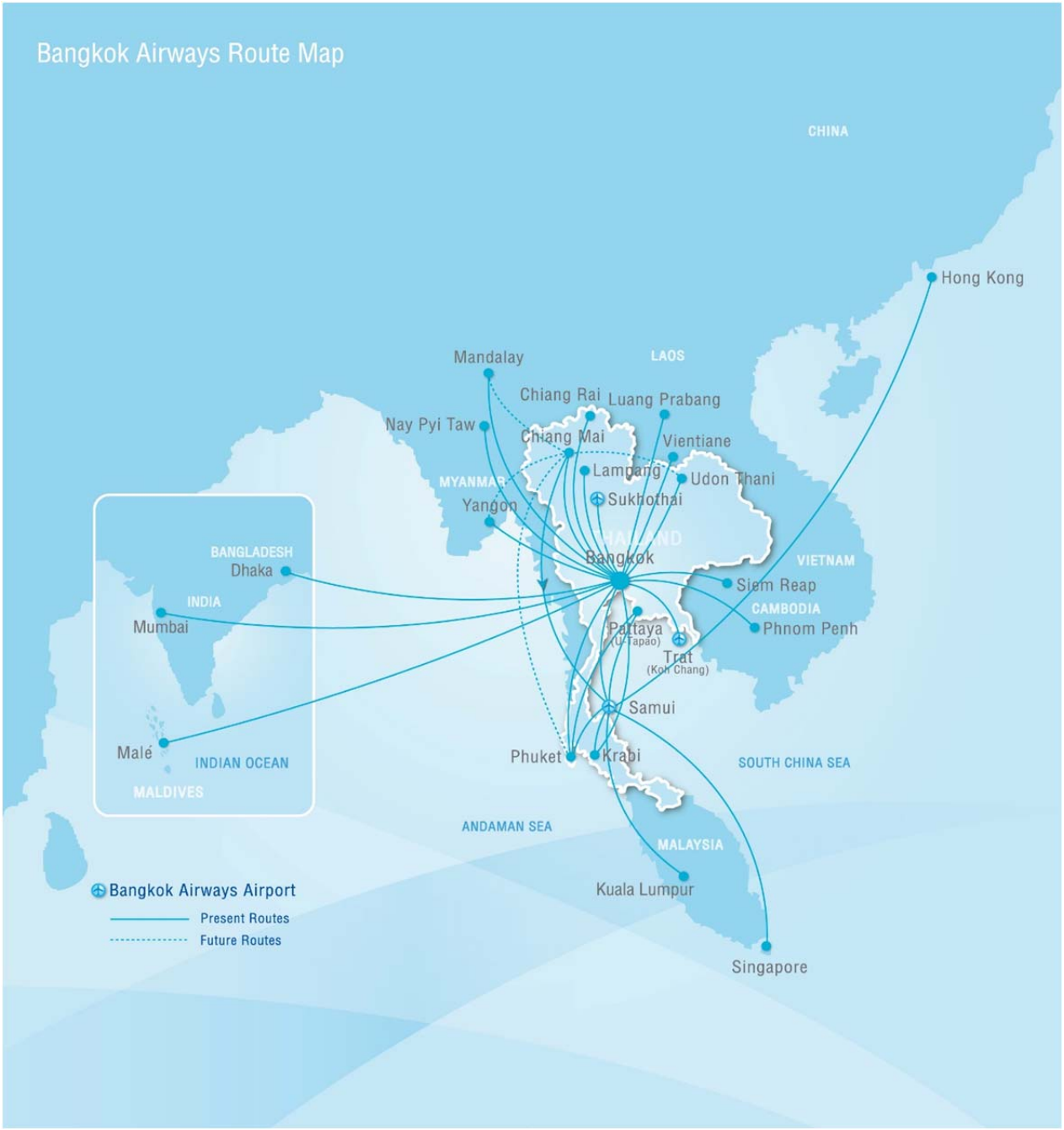
(2) <u>เครือข่ายเส้นทางการบิน</u>

ณ วันที่ 30 มิถุนายน2557 เครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ ครอบคลุมจุดหมายปลายทาง 23 แห่ง (ไม่รวมถึงกรุงเทพมหานคร) ใน 10 ประเทศ (รวมถึงประเทศไทย) โดยได้ให้บริการเที่ยวบินสัปดาห์ละ 1,186 เที่ยว นอกจากนี้ ด้วยความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) ทำให้ ณ วันที่ 30 มิถุนายน2557 เครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ ได้ขยายออกไปครอบคลุมจุดหมายปลายทางในต่างประเทศอีก 8 แห่ง ใน 5 ประเทศ (ไม่รวมถึงประเทศไทย) โดยได้ให้บริการเที่ยวบินระหว่างประเทศแบบประจำอีก 353 เที่ยว ต่อสัปดาห์

บริษัทฯ เน้นให้บริการเส้นทางการบินระยะใกล้ไปยังสนามบินที่อยู่ใกล้เคียงกับบริเวณที่เป็นจุดหมายปลายทางของแหล่งท่องเที่ยวและแหล่งวัฒนธรรมที่สำคัญ ซึ่งโดยปกติอยู่ในรัศมีไม่เกิน 3,120 กิโลเมตร และระยะเวลาของเที่ยวบินไม่เกิน 5 ชั่วโมง อย่างไรก็ดี ด้วยความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) และความร่วมมือกับสายการบินอื่น ส่งผลให้ บริษัทฯ สามารถเข้าถึงผู้โดยสารจากจุดหมายปลายทางอื่นๆ ทั้งในทวีปยุโรป และประเทศญี่ปุ่น และบริษัทฯ ยังสามารถเข้าถึงผู้โดยสารในประเทศจีนโดยการให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำ

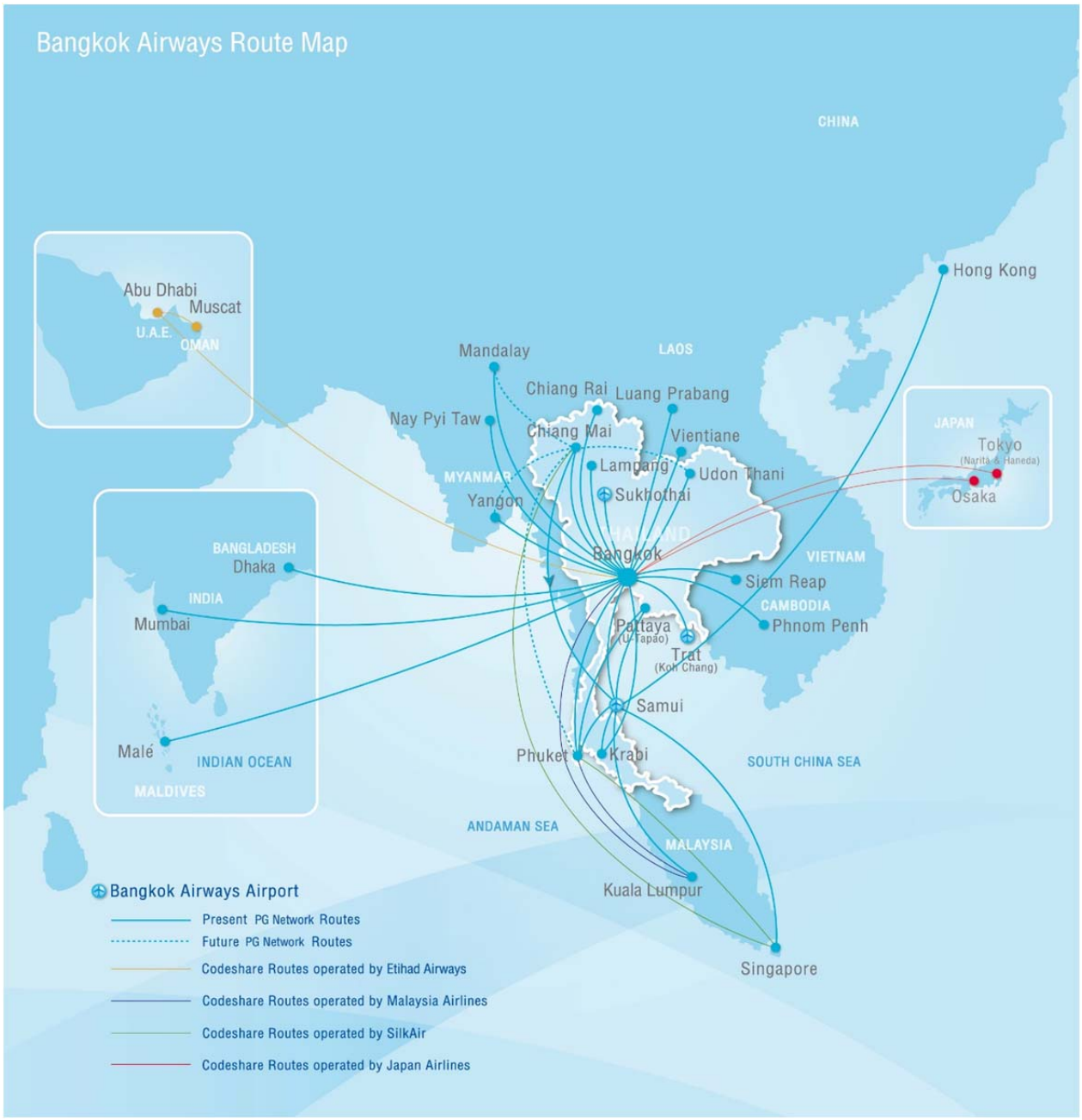
(ก) <u>เครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ ทั้งในประเทศ และระหว่างประเทศ</u>

แผนที่ดังต่อไปนี้ แสดงถึงเครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557



(ข) <u>เครือข่ายเส้นทางการบินส่วนขยายของบริษัทฯ ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ</u>

แผนที่ดังต่อไปนี้ แสดงถึงเครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 ที่ขยายครอบคลุมออกไป อันเป็นผลมาจากการเข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement)



ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 เครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ ครอบคลุมจุดหมายปลายทางภายในประเทศแบบประจำจำนวน 10 แห่ง (ไม่รวมถึงกรุงเทพมหานคร) และจุดหมายปลายทางระหว่างประเทศแบบประจำ 13 แห่ง โดยให้บริการเที่ยวบินภายในประเทศแบบประจำสัปดาห์ละ 826 เที่ยวและให้บริการเที่ยวบินระหว่างประเทศแบบประจำสัปดาห์ละ 360 เที่ยว

ในปี 2532 บริษัทฯ ได้สร้างสนามบินบนเกาะสมุย และทำให้เกาะสมุยเป็นจุดหมายปลายทางเพื่อการพักผ่อนที่สำคัญ และได้พัฒนาให้เกาะสมุยเป็นศูนย์ปฏิบัติการการบินที่สามารถริเริ่มให้บริการในเส้นทางการบินอื่นๆ ที่น่าดึงดูดใจ เช่น เส้นทางบินระหว่างเกาะสมุย–คุนหมิง เกาะสมุย–กวางโจว เกาะสมุย–ปักกิ่ง และเกาะสมุย–เซี่ยงไฮ้ และเนื่องด้วยบริษัทฯ ยังคงเป็นผู้ดำเนินกิจการสนามบินสมุย ซึ่งช่วยให้บริษัทฯ จะยังคงสามารถรักษาตารางเวลาในการบินขึ้น-ลง (Slot) ส่วนใหญ่ของสนามบินสมุยได้ ซึ่งทำให้บริษัทฯ สามารถนำข้อได้เปรียบในการแข่งขันนี้ไปใช้ในการพัฒนาเส้นทางการบินในอนาคตที่มีความน่าดึงดูดใจซึ่งบริษัทฯ คาดว่าจะเป็นผู้ให้บริการหลักได้

แผนที่ด้านล่างแสดงถึงเส้นทางการบินไปยังตอนเหนือของเอเชียที่บริษัทฯ คาดว่าจะเป็นผู้ให้บริการในอนาคต

(ค) <u>ตารางการบินในปัจจุบันและตารางการบินสำหรับเส้นทางการบินที่บริษัทฯ มีแผนที่จะเพิ่มหรือลดจำนวนเที่ยวบิน หรือเปิดเส้นทางใหม่ หรือยกเลิกบางเส้นทางการบิน ภายในสิ้นปี 2557</u>

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 ตารางการบินในปัจจุบันและตารางการบินสำหรับเส้นทางการบินที่บริษัทฯ มีแผนจะเพิ่มหรือลดจำนวนเที่ยวบิน หรือเปิดเส้นทางใหม่ หรือยกเลิกบางเส้นทางการบิน ภายในสิ้นปี 2557 มีรายละเอียดโดยสรุปดังต่อไปนี้ (จำนวนเที่ยวบินที่สามารถให้บริการได้จริง ขึ้นอยู่กับการได้รับอนุญาตจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในอนาคต)

	ตารางการบิน ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557		**ตารางการบินตามที่วางแผนไว้ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557**	
	วันที่เริ่มให้บริการ	**จำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์**	**วันที่คาดว่าจะเริ่มหรือเพิ่มการให้บริการ[1]**	**จำนวนเที่ยวบิน ที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นต่อสัปดาห์**
เส้นทางการบินในประเทศ[2]:				
กรุงเทพฯ—เชียงใหม่	ตุลาคม 2544	98	ตุลาคม 2557	14
กรุงเทพฯ—สุโขทัย	เมษายน 2539	28	ตุลาคม 2557	14
เชียงใหม่—เกาะสมุย[3]	พฤษภาคม 2548	14	-	-
กรุงเทพฯ—ตราด	ธันวาคม 2546	42	-	-
ภูเก็ต—อู่ตะเภา	มีนาคม 2547	14	-	-
อู่ตะเภา—เกาะสมุย	เมษายน 2536	14	-	-
กรุงเทพฯ—เกาะสมุย	เมษายน 2532	266	-	-
กรงเทพฯ—เชียงราย	มีนาคม 2557	28	พฤศจิกายน 2557	14
เกาะสมุย—กระบี่	ตุลาคม 2550	14	-	-
กรุงเทพฯ—ภูเก็ต	พฤศจิกายน 2545	112	-	-
เกาะสมุย—ภูเก็ต	ตุลาคม 2532	70	-	-
กรุงเทพฯ—ลำปาง	มีนาคม 2555	42	-	-
กรุงเทพฯ—กระบี่	เมษายน 2556	42	ตุลาคม 2557	14
กรุงเทพฯ—อุดรธานี	พฤศจิกายน 2556	42	-	-
เชียงใหม่—ภูเก็ต	-	-	ตุลาคม 2557	14
เชียงใหม่—อุดรธานี	-	-	ตุลาคม 2557	28
รวม		**826**		**98**

	ตารางการบิน ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557		ตารางการบินตามที่วางแผนไว้ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557	
	วันที่เริ่มให้บริการ	จำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์	วันที่คาดว่าจะเริ่มหรือเพิ่มการให้บริการ(1)	จำนวนเที่ยวบิน ที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นต่อสัปดาห์
เส้นทางการบินระหว่างประเทศ(2):				
กรุงเทพฯ—พนมเปญ	กันยายน 2540	70	-	-
กรุงเทพฯ—เสียมราฐ	มกราคม 2541	70	-	-
กรุงเทพฯ—หลวงพระบาง	ตุลาคม 2545	28(4)	-	-
กรุงเทพฯ—ย่างกุ้ง	เมษายน 2547	56	-	-
เกาะสมุย—ฮ่องกง	เมษายน 2548	28	-	-
เกาะสมุย—สิงคโปร์	มีนาคม 2540	14	-	-
กรุงเทพฯ—มัลดีฟส์	ตุลาคม 2547	14	-	-
กรุงเทพฯ—ดาการ์	มีนาคม 2554	14	-	-
กรุงเทพฯ—มุมไบ	มีนาคม 2554	14	-	-
เกาะสมุย—กัวลาลัมเปอร์	มีนาคม 2555	14	-	-
กรุงเทพฯ—เวียงจันทน์	พฤศจิกายน 2555	14	-	-
กรุงเทพฯ—มัณฑะเลย์	กันยายน 2556	14	-	-
กรุงเทพฯ—เนปิดอร์	กันยายน 2556	10	-	-
เชียงใหม่—ย่างกุ้ง	-	-	ตุลาคม 2557	8
เชียงใหม่—มัณฑะเลย์	-	-	ตุลาคม 2557	6
รวม		**360**		**14**
รวมทั้งสิ้น		**1,186**		**112**

<u>หมายเหตุ</u>

(1) อาจมีการเปลี่ยนแปลง ขึ้นอยู่กับการอนุญาตจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

(2) เป็นเส้นทางการบินไป-กลับ เว้นแต่ระบุไว้เป็นอย่างอื่น

(3) บริษัทฯ เริ่มให้บริการเส้นทางการบินเชียงใหม่-เกาะสมุย ตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2548 และต่อมาได้เริ่มให้บริการเส้นทางการบินเกาะสมุย-เชียงใหม่ เมื่อเดือนธันวาคม 2556

(4) อาจมีการเปลี่ยนแปลงในช่วงที่มีความต้องการเดินทางน้อย (Low Season)

(ง) <u>ตารางสรุปตารางการบินของเครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ ซึ่งมีการทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement)</u>

การเข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) ช่วยเพิ่มอัตราการขนส่งผู้โดยสารให้แก่บริษัทฯ และเป็นผลให้บริษัทฯ มีรายได้จากการดำเนินงานเพิ่มขึ้น เนื่องจากการเข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) จะช่วยอำนวยความสะดวกให้ผู้โดยสารซึ่งเดินทางจากจุดหมายปลายทางระหว่างประเทศโดยสายการบินอื่น สามารถเชื่อมต่อการเดินทางเข้ากับเครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ ได้ ทั้งนี้ ตารางดังต่อไปนี้ สรุปเที่ยวบินของเครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ ซึ่งมีการทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) กับสายการบินอื่น ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 ซึ่งในเส้นทางการบินเดียวกันสายการบินมากกว่าหนึ่งสายการบินสามารถทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) ได้

	สายการบินพันธมิตรที่มีความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Partners)												
	สายการบินแอร์เบอร์ลิน (Air Berlin)	**สายการบินแอร์ฟรานซ์ (Air France)**	**สายการบินฟินแอร์ (Finnair)**	**สายการบินอีวีเอแอร์ (EVA Airways)**	**สายการบินเอทิฮัดแอร์เวย์ส (Etihad Airways)**	**สายการบินเจแปนแอร์ไลน์ (Japan Airlines)**	**สายการบินเคแอลเอ็มรอยัลดัทช์แอร์ไลน์ (KLM Royal Dutch Airlines)**	**สายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ (Malaysia Airlines)**	**สายการบินซิลค์แอร์ (Silk Air)**	**สายการบินกาตาร์แอร์เวย์ (Qatar Airways)**	**สายการบินบริติชแอร์เวย์ (British Airways)**	**สายการบินคาเธ่ย์แปซิฟิค (Cathay Pacific Airways)**	**สายการบินแควนตัสแอร์เวย์ (Qantus Airways)**
เส้นทางการบินในประเทศ:													
กรุงเทพฯ—เชียงใหม่	98	14	-	49	70	21	21	28	-	77	98	28	35
กรุงเทพฯ—สุโขทัย	-	-	-	-	-	-	14	-	-	28	-	-	-
เชียงใหม่—เกาะสมุย	-	-	-	-	-	-	-	-	14	14	-	-	-
กรุงเทพฯ—ตราด	42	14	-	-	28	-	21	-	-	42	-	-	-
ภูเก็ต—อู่ตะเภา	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
อู่ตะเภา—เกาะสมุย	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
กรุงเทพฯ—เกาะสมุย	266	14	21	63	266	28	28	28	-	266	266	-	63
เกาะสมุย—กระบี่	-	-	-	-	14	-	-	-	-	-	-	-	-
กรุงเทพฯ—ภูเก็ต	105	14	-	56	112	35	21	28	-	112	112	-	42
ภูเก็ต—เกาะสมุย	70	-	-	-	70	-	-	28	70	-	-	-	-
กรุงเทพฯ—ลำปาง	-	-	-	-	-	-	-	-	-	42	-	-	-
กรุงเทพฯ—เชียงราย	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14
กรุงเทพฯ—กระบี่	42	14	-	-	35	-	-	-	-	42	-	28	42
กรุงเทพฯ—อุดรธานี	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รวม	**623**	**70**	**21**	**168**	**595**	**84**	**105**	**112**	**84**	**623**	**476**	**56**	**196**

	สายการบินพันธมิตรที่มีความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Partners)												
	สายการบินแอร์เบอร์ลิน (Air Berlin)	**สายการบินแอร์ฟรานซ์ (Air France)**	**สายการบินฟินแอร์ (Finnair)**	**สายการบินอีวีเอแอร์ (EVA Airways)**	**สายการบินเอทิฮัดแอร์เวย์ส (Etihad Airways)**	**สายการบินเจแปนแอร์ไลน์ (Japan Airlines)**	**สายการบินเคแอลเอ็มรอยัลดัทช์แอร์ไลน์ (KLM Royal Dutch Airlines)**	**สายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ (Malaysia Airlines)**	**สายการบินซิลค์แอร์ (Silk Air)**	**สายการบินกาตาร์แอร์เวย์ (Qatar Airways)**	**สายการบินบริติชแอร์เวย์ (British Airways)**	**สายการบินคาเธ่ย์แปซิฟิค (Cathay Pacific Airways)**	**สายการบินแควนตัสแอร์เวย์ (Qantus Airways)**
เส้นทางการบินระหว่างประเทศ													
กรุงเทพฯ—พนมเปญ	56	14	-	-	56	-	14	-	-	56	-	-	-
กรุงเทพฯ—เสียมราฐ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
กรุงเทพฯ—หลวงพระบาง	-	14	-	-	28	-	-	-	-	-	-	-	-
กรุงเทพฯ—ย่างกุ้ง	-	14	-	-	35	-	-	-	-	56	-	-	-
เกาะสมุย—ฮ่องกง	-	14	18	-	-	-	-	-	-	-	-	28	-
เกาะสมุย—สิงคโปร์	-	14	14	-	14	-	14	-	14	-	14	-	14
กรุงเทพฯ—มัลดีฟส์	-	-	-	-	-	14	-	-	-	-	-	-	-
กรุงเทพฯ—ดาการ์	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
กรุงเทพฯ—มุมไบ	-	-	-	-	-	14	-	-	-	-	-	-	-
เกาะสมุย—กัวลาลัมเปอร์	-	-	-	-	-	-	-	14	-	-	-	-	-
กรุงเทพฯ—เวียงจันทน์	-	14	-	-	14	-	-	-	-	-	-	-	-
กรุงเทพฯ—มัณฑะเลย์	-	-	-	-	14	-	-	-	-	14	-	-	-
กรุงเทพฯ—เนปิดอร์	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รวม	56	84	32	0	161	28	28	14	14	126	14	28	14
รวมทั้งสิ้น	679	154	53	168	756	112	133	126	98	749	490	84	210

(จ) <u>สรุปตารางการบินในเครือข่ายเส้นทางการบินส่วนขยายของบริษัทฯ</u>

ณ วันที่ 30 มิถุนายน2557 เครือข่ายเส้นทางการบินส่วนขยายของบริษัทฯ ได้เพิ่มจุดหมายปลายทางระหว่างประเทศแบบประจำอีก 8 แห่ง และเที่ยวบินระหว่างประเทศแบบประจำอีก 353 เที่ยว ต่อสัปดาห์ บนเครือข่ายเส้นทางการบินของ บริษัทฯ โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “ความร่วมมือกับสายการบินอื่น ส่วนที่ 2 หน้า 22”

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 ตารางการบินในปัจจุบันและตารางการบินสำหรับเส้นทางการบินของเครือข่ายส่วนขยายของบริษัทฯ ที่บริษัทฯ มีแผนจะเพิ่มหรือลดจำนวนเที่ยวบิน หรือเปิดเส้นทางการบินใหม่ หรือยกเลิกเส้นทางการบินบางเส้นทางภายในสิ้นปี 2557 มีรายละเอียดโดยสรุปดังต่อไปนี้

	ตารางการบิน ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557		**ตารางการบินตามที่วางแผนไว้ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557**
	วันที่เริ่มให้บริการ	**จำนวนเที่ยวบินไปกลับต่อสัปดาห์**	**สายการบินที่ให้บริการ(1)**
เส้นทางการบินระหว่างประเทศ:			
กรุงเทพฯ—อาบูดาบี	ตุลาคม 2555	42	เอทิฮัดแอร์เวย์ส
อาบูดาบี—มัสกัต	ตุลาคม 2555	35	เอทิฮัดแอร์เวย์ส
กรุงเทพฯ—นาริตะ—ฮาเนดะ(2)	ธันวาคม 2555	52	เจแปนแอร์ไลน์
กรุงเทพฯ—โอซาก้า	ธันวาคม 2555	14	เจแปนแอร์ไลน์
กรุงเทพฯ—กัวลาลัมเปอร์	ตุลาคม 2555	56	มาเลเซียแอร์ไลน์
กัวลาลัมเปอร์—ภูเก็ต	ตุลาคม 2555	28	มาเลเซียแอร์ไลน์
สิงคโปร์—ภูเก็ต	ตุลาคม 2555	84	ซิลค์แอร์
สิงคโปร์—เชียงใหม่	ตุลาคม 2555	28	ซิลค์แอร์
สิงคโปร์—สมุย	ตุลาคม 2555	14	ซิลค์แอร์
รวมทั้งสิ้น		353	-

<u>หมายเหตุ</u>

(1) สายการบินที่ให้บริการในเส้นทางการบินข้างต้น (Operating Airline) ซึ่งบริษัทฯได้เข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement)

(2) การนับจำนวนจุดหมายปลายทางระหว่างประเทศแบบประจำที่ให้บริการในเครือข่ายเส้นทางการบินส่วนขยายของบริษัทฯ จะนับนาริตะ และฮาเนดะเป็นหนึ่งจุดหมายปลายทาง เนื่องจากสนามบินทั้งสองแห่งอยู่ในกรุงโตเกียว

(3) <u>ความร่วมมือกับสายการบินอื่น</u>

ความร่วมมือระหว่างสายการบินอาจแบ่งได้เป็น การทำความตกลงรับขนผู้โดยสารระหว่างสายการบินแบบ Interline Cooperation Agreement และการทำความตกลงเที่ยวบินร่วมแบบ Code Share Agreement

การทำความตกลงรับขนผู้โดยสารระหว่างสายการบินแบบ Interline Cooperation Agreement หมายถึง การที่สายการบินคู่สัญญาตกลงกันให้สายการบินคู่สัญญาแต่ละฝ่ายสามารถออกและขายตั๋วโดยสาร ใบตราส่ง และเอกสารการเดินทางอื่นๆ ของสายการบินคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งได้ โดยสายการบินคู่สัญญาดังกล่าวจะยอมรับตั๋วโดยสาร ใบตราส่ง และเอกสารการเดินทางอื่นๆ ที่ออกและจำหน่ายโดยสายการบินคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งตามข้อตกลงระหว่างสายการบิน ซึ่งทำให้ผู้โดยสารได้รับความสะดวกโดยจะสามารถจองและซื้อตั๋วโดยสารเพียงครั้งเดียวในการเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางที่ต้องเดินทางโดยเที่ยวบินของสายการบิน 2 สายการบิน

ในขณะที่การทำความตกลงเที่ยวบินร่วมแบบ Code Share Agreement คือ ความตกลงที่สายการบินที่ไม่ได้เป็นผู้ทำการบิน สามารถขายที่นั่งโดยสาร (Marketing Carrier) บนเที่ยวบินที่ทำการบินโดยสายการบินคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง (Operating Carrier) โดยใช้รหัสเที่ยวบินร่วมกัน และสายการบินที่ไม่ได้เป็นผู้ทำการบินต้องเป็นผู้รับผิดชอบในความเสียหายใดๆ ที่เกิดขึ้นแก่ผู้โดยสาร หรือสินค้าตลอดเที่ยวบินนั้น ซึ่งเสมือนว่าเป็นการให้บริการเที่ยวบินแก่ผู้โดยสารโดยสายการบินของตนเอง ดังนั้น สายการบินคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายจึงต้องมีการตรวจสอบ (audit) ซึ่งกันและกัน เพื่อให้มาตรฐานทั้งในด้านการจัดการ ความปลอดภัย และความมั่นคงในการให้บริการการบิน และการให้บริการผู้โดยสารอยู่ในระดับเดียวกัน ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้รับอนุญาตให้จำหน่ายบัตรโดยสารสำหรับที่นั่งโดยสารของสายการบินที่บริษัทฯ มีการทำความตกลงเที่ยวบินร่วมแบบ Code Share Agreement ในรูปแบบการขายระวางที่นั่งผ่านระบบ (Global Distribution System (GDS)) (free-sale basis) หรือในรูปแบบการซื้อขายระวางที่นั่งตามที่บริษัทฯ กำหนด (block seat) โดยบริษัทฯ หรือสายการบินที่เป็นคู่สัญญาจะเรียกเก็บเงินจากคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งตามราคาที่ตกลงในความตกลงเที่ยวบินร่วมแบบ Code Share Agreement

เนื่องจากความตกลงรับขนผู้โดยสารระหว่างสายการบินแบบ Interline Cooperation Agreement เป็นการให้บริการการบินโดยบริษัทฯ เอง ดังนั้น ความรับผิดใดๆ ที่เกิดจากกรณีต่างๆ เช่น การเกิดอุบัติเหตุ และความเสียหาย ในชีวิตหรือทรัพย์สิน จะตกแก่บริษัทฯ ในขณะที่ความตกลงเที่ยวบินร่วมแบบ Code Share Agreement อาจจะเป็นการให้บริการเที่ยวบินโดยบริษัทฯ หรือโดยสายการบินที่เป็นพันธมิตรเที่ยวบินร่วม (Code Share Partner) กับบริษัทฯ โดยใช้รหัสเที่ยวบินเดียวกัน ดังนั้นหากเกิดกรณีใดๆ ในการให้บริการเที่ยวบิน เช่น การเกิดอุบัติเหตุ และความเสียหายในชีวิต หรือทรัพย์สิน ความรับผิดจะตกแก่สายการบินที่ไม่ได้เป็นผู้ทำการบิน แต่สามารถขายที่นั่งโดยสาร (Marketing Carrier) บนเที่ยวบินที่ทำการบินโดยสายการบินคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง (Operating Carrier) โดยใช้รหัสเที่ยวบินร่วมกันเป็นผู้ให้บริการเที่ยวบินนั้นเป็นหลัก อย่างไรก็ตาม สายการบินที่ไม่ได้เป็นผู้ทำการบิน สามารถเรียกร้องความรับผิดที่เกิดขึ้นกับสายการบินผู้ให้บริการต่อได้

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

ทั้งนี้ เนื่องจากบริษัทฯ มีศูนย์ปฏิบัติการการบิน ที่สนามบินสุวรรณภูมิซึ่งเป็นสนามบินนานาชาติหลักของประเทศไทยและเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารของสายการบินระหว่างประเทศ และสนามบินสมุย บริษัทฯ จึงสามารถให้บริการในการเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารจากสายการบินอื่นที่มีความตกลงรับขนผู้โดยสารระหว่างสายการบินแบบ Interline Cooperation Agreement และการทำความตกลงเที่ยวบินร่วมแบบ Code Share Agreement และให้บริการเชื่อมต่อเที่ยวบินแก่ผู้โดยสารเหล่านั้นไปยังจุดหมายปลายทางภายในประเทศและในภูมิภาค ซึ่งอยู่ในเครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และสะดวกกว่าการใช้บริการของสายการบินของประเทศไทยอื่นๆ ซึ่งมีศูนย์ปฏิบัติการการบินอยู่ที่สนามบินนานาชาติดอนเมือง เนื่องจากผู้โดยสารไม่ต้องเดินทางจากสนามบินสุวรรณภูมิไปยังสนามบินนานาชาติดอนเมืองเพื่อเปลี่ยนเที่ยวบิน

บริษัทฯ ได้เข้าเป็นสมาชิกของสำนักหักบัญชีของ IATA (IATA Clearing House) ซึ่งช่วยอำนวยความสะดวกในการหักทอนบัญชีที่เกิดจากตามความร่วมมือระหว่างสายการบินสมาชิกอื่นๆ โดยการชำระเงินจะต้องทำตามกฎระเบียบของ IATA ซึ่งใช้บังคับกับทุกสายการบินสมาชิก

ทั้งนี้ รายได้จากการที่บริษัทฯ เข้าทำความตกลงรับขนผู้โดยสารระหว่างสายการบินแบบ Interline Cooperation Agreement และการทำความตกลงเที่ยวบินร่วมแบบ Code Share Agreement คิดเป็นร้อยละ 18.5 ของรายได้ค่าโดยสาร สำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557

ทั้งนี้ บริษัทฯได้เข้าทำความตกลงรับขนผู้โดยสารระหว่างสายการบินแบบ Interline Coorperation Agreement และความตกลงเที่ยวบินร่วมแบบ Code Share Agreement กับสายการบินต่างๆ ดังมีรายละเอียดต่อไปนี้

1) <u>สายการบินพันธมิตรตามความตกลงรับขนผู้โดยสารระหว่างสายการบินแบบ Interline Coorperation Agreement</u>

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ ได้เข้าทำความตกลงรับขนผู้โดยสารระหว่างสายการบินแบบ Interline Coorperation Agreement กับสายการบินต่างๆจำนวน 82 สายการบิน ซึ่งได้ช่วยเพิ่มปริมาณผู้โดยสารในเครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ โดยสายการบินคู่สัญญารวมถึงสายการบินตามความตกลงเที่ยวบินร่วมแบบ Code Share Agreement ทั้งหมด

2) <u>สายการบินพันธมิตรตามความตกลงเที่ยวบินร่วมแบบ Code Share Agreement</u>

บริษัทฯ ประสบความสำเร็จในการเข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วมแบบ Code Share Agreement กับสายการบินอื่นหลายสายการบิน ซึ่งรวมถึงการบินไทย (ในปัจจุบันบริษัทฯ ไม่มีเส้นทางการบินที่มีเที่ยวบินร่วมกันกับการบินไทย บริษัทฯ อยู่ระหว่างการเจรจากับการบินไทยเพื่อให้บรรลุความตกลงในเส้นทางการบินร่วมแบบ Code Share ในอนาคต) สายการบินเอทิฮัดแอร์เวย์ส สายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ สายการบินฟินแอร์ สายการบินเคแอลเอ็มรอยัลดัชท์แอร์ไลน์ สายการบินแอร์ฟรานซ์ สายการบินซิลค์แอร์ สายการบินอีวีเอแอร์ สายการบินแอร์เบอร์ลิน (ในปัจจุบัน ข้อตกลงเกี่ยวกับความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) ระหว่างบริษัทฯ และสายการบินแอร์เบอร์ลินยังคงมีผลใช้บังคับอยู่ อย่างไรก็ตาม สายการบินแอร์เบอร์ลินไม่ได้มีเที่ยวบินมายังประเทศไทยแล้ว) สายการบินเจแปนแอร์ไลน์ สายการบินกาตาร์แอร์เวย์ สายการบินแควนตัสแอร์เวย์ สายการบินคาเธ่ย์แปซิฟิค และสายการบินบริติชแอร์เวย์ นอกจากนี้ บริษัทฯ กำลังดำเนินการเจรจาเข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วมแบบ Code Share Agreement กับสายการบินหลักอื่นๆ ในทวีปเอเชีย และยุโรป เพื่อที่จะขยายเครือข่ายเส้นทางการบินในปี 2557

โดยปกติ บริษัทฯ จะทำความตกลงเที่ยวบินร่วมแบบ Code Share Agreement กับสายการบินอื่น ซึ่งจะช่วยเพิ่มปริมาณผู้โดยสารในเครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ และช่วยขยายเครือข่ายเส้นทางการบินให้ครอบคลุมจุดหมายปลายทางที่บริษัทฯ ต้องการ ทั้งนี้การเข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วมแบบ Code Share Agreement ช่วยให้บริษัทฯ สามารถเข้าถึงและเชื่อมต่อผู้โดยสารที่เดินทางโดยสายการบินอื่นจากจุดหมายปลายทางนานาชาติทั้งในทวีปยุโรป ภูมิภาคเอเชียใต้ ตะวันออกกลาง และประเทศญี่ปุ่น จีน ออสเตรเลียและอื่นๆ

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 ความตกลงเที่ยวบินร่วมแบบ Code Share Agreement ได้ช่วยขยายเครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ ให้ครอบคลุม จุดหมายปลายทาง 8 แห่ง ใน 5 ประเทศ (ไม่รวมประเทศไทย)

(4) ***<u>สิทธิการบินและการเปิดเส้นทางการบินใหม่</u>***

สายการบินต้องได้รับสิทธิการบินเพื่อดำเนินการบริการขนส่งผู้โดยสารภายในประเทศและระหว่างประเทศ และต้องได้รับการจัดสรรเวลาเข้าออกของเครื่องบิน ณ สนามบินนั้นๆ ซึ่งกำหนดเวลาดังกล่าวจะสอดคล้องกับขีดความสามารถในการรองรับการให้บริการของสนามบิน และความสามารถในการใช้สนามบินตามวันและเวลาที่กำหนดไว้ โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “กฎหมายและกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย ส่วนที่ 2 หน้า 113”

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ ได้รับสิทธิการบินในเส้นทางการบินทุกเส้นทางที่บริษัทฯ ดำเนินการในปัจจุบัน รวมถึงเส้นทางการบินระหว่างประเทศใหม่อีก 2 เส้นทาง ทั้งนี้ สิทธิการบินสำหรับเส้นทางการบินภายในประเทศใหม่อีก 2 เส้นทาง อยู่ระหว่างการพิจารณาอนุมัติจากกระทรวงคมนาคม โดย ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ ได้เริ่มขายบัตรโดยสารสำหรับเส้นทางการบินใหม่ทั้งสิ้น 4 เส้นทางแล้ว แต่ ณ วันที่ของเอกสารฉบับนี้ บริษัทฯ ยังไม่ได้เริ่มให้บริการการบิน อย่างไรก็ดี สิทธิการบินในประเทศใดๆ ที่ให้แก่สายการบินต่างๆ อาจถูกเพิกถอนได้โดยรัฐบาลของประเทศนั้น นอกจากนี้ กำหนดเวลาการใช้สนามบิน อาจส่งผลต่อการเพิ่มจำนวนเที่ยวบินไปยังจุดหมายปลายทางในปัจจุบันและการเปิดให้บริการเส้นทางการบินใหม่ของบริษัทฯ

บริษัทฯ ต้องได้รับอนุมัติจากกระทรวงคมนาคมในการเปิดให้บริการเส้นทางการบินภายในประเทศเส้นทางใหม่ ซึ่งบริษัทฯ จะยื่นขออนุญาตผ่านกรมการบินพลเรือน นอกจากนี้ ในการเพิ่มจำนวนเที่ยวบินภายในประเทศที่มีอยู่ บริษัทฯ จำเป็นต้องได้รับอนุญาตจากกรมการบินพลเรือนเช่นกัน

ในส่วนของเส้นทางการบินระหว่างประเทศนั้น บริษัทฯ ต้องยื่นขออนุญาตต่อกรมการบินพลเรือนเพื่อขอเป็นสายการบินของประเทศไทยภายใต้ข้อตกลงแบบทวิภาคีที่เกี่ยวข้องระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลต่างประเทศที่บริษัทฯ ประสงค์จะเปิดให้บริการเส้นทางการบิน 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 ซึ่งได้แก่ประเทศสิงคโปร์ มาเลเซีย กัมพูชา ลาว และเมียนมาร์ นอกจากนี้ประเทศไทยยังได้ลงนามข้อตกลง "เปิดน่านฟ้าเสรี" กับประเทศเวียดนาม อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ และบรูไน

ในการพิจารณาเปิดให้บริการเส้นทางการบินใหม่ในเครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ บริษัทฯ จะพิจารณาปัจจัยต่างๆ เช่น ศักยภาพในการเพิ่มอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor) การเชื่อมต่อเครือข่ายเพื่อสนับสนุนเครือข่ายของบริษัทฯ ความหนาแน่นของประชากรและอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ต้นทางและจุดหมายปลายทาง ภาวะการแข่งขันทั้งในปัจจุบันและในอนาคต ค่าธรรมเนียมสนามบิน สิทธิการบิน และระยะทางบิน นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้ทำการวิจัยการตลาดและวิเคราะห์เชิงปริมาณเกี่ยวกับการตอบรับของลูกค้า และทำการสำรวจเพื่อทราบความต้องการของลูกค้า พฤติกรรมและลักษณะการเดินทางของลูกค้าของบริษัทฯ และลูกค้าของสายการบินคู่แข่ง บริษัทฯ ใช้ข้อมูลเหล่านี้เพื่อสนับสนุนการวิเคราะห์ในการเปิดเส้นทางการบินใหม่และเพื่อที่จะทำให้เส้นทางการบินใหม่สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้ ซึ่งกระบวนการพิจารณาการเปิดเส้นทางการบินใหม่โดยปกติใช้เวลา 3 เดือน และเส้นทางการบินใหม่จะได้รับการอนุมัติโดยคณะกรรมการของบริษัทฯ ในการพิจารณาอนุมัติแผนการประจำปีของบริษัทฯ โดยหากเส้นทางการบินใหม่ไม่สามารถทำกำไรได้หลังจากที่ให้บริการไปแล้วประมาณ 18-24 เดือน บริษัทฯ จะพิจารณาถึงมาตรการใดๆ ที่เป็นไปได้ในการแก้ไขปรับปรุง ก่อนที่จะดำเนินการลดจำนวนเส้นทางการบินหรือยกเลิกเส้นทางการบินนั้น ยกตัวอย่างเช่น การยกเลิกเส้นทางการบินไป-กลับบังกาลอร์ในประเทศอินเดียในเดือนตุลาคม 2555 เนื่องจากเส้นทางการบินดังกล่าวไม่สามารถทำกำไรได้ตั้งแต่เริ่มดำเนินการในเดือนกันยายน 2554 เนื่องจากมีปริมาณผู้โดยสารใช้บริการไม่เพียงพอ อย่างไรก็ดี ในปี 2556 และไตรมาสที่ 2 ปี 2557 บริษัทฯ ไม่ได้ยกเลิกเส้นทางการบินใดๆ

(5) ผลการดำเนินงานของธุรกิจบริการขนส่งผู้โดยสารโดยเที่ยวบินแบบประจำ

ตารางดังต่อไปนี้แสดงข้อมูลบางส่วนโดยสรุป เกี่ยวกับผลการดำเนินงานของธุรกิจการให้บริการขนส่งผู้โดยสาร โดยเที่ยวบินแบบประจำของบริษัทฯ สำหรับระยะเวลาที่ระบุไว้

		รอบปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม			รอบหกเดือนสิ้นสุด วันที่ 30 มิถุนายน	
	หน่วย	2554	2555	2556	2556	2557
รายได้จากการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำ[1]	ล้านบาท	11,780.7	14,848.1	16,859.8	8,330.9	9,046.9
เส้นทางการบินภายในประเทศ		7,565.6	9,222.4	10,724.5	5,306.4	5,709.1
เส้นทางการบินระหว่างประเทศ		4,215.1	5,625.7	6,135.3	3,024.5	3,337.8
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK)[2]	ล้านที่นั่ง-กม.	2,899.5	3,587.3	4,062.8	1,912.8	2,726.9
เส้นทางการบินภายในประเทศ		1,599.6	1,856.2	2,175.4	1,026.3	1,546.8
เส้นทางการบินระหว่างประเทศ		1,299.9	1,731.1	1,887.4	886.5	1,180.1
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK)[2]	ล้านที่นั่ง-กม.	1,957.9	2,405.4	2,759.2	1,332.9	1,788.4
เส้นทางการบินภายในประเทศ		1,206.1	1,399.6	1,667.8	804.4	1,084.8
เส้นทางการบินระหว่างประเทศ		751.8	1,005.9	1,091.5	528.6	703.7
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor)[2]	ร้อยละ	67.5	67.1	67.9	69.7	65.6
เส้นทางการบินภายในประเทศ		75.4	75.4	76.7	78.4	70.1
เส้นทางการบินระหว่างประเทศ		57.8	58.1	57.8	59.6	59.6
จำนวนผู้โดยสารที่ขนส่ง[2]	พันคน	3,108.9	3,631.2	4,173.4	2,036.9	2,363.4
เส้นทางการบินภายในประเทศ		2,340.6	2,671.8	3,118.7	1,523.2	1,762.3
เส้นทางการบินระหว่างประเทศ		768.2	959.4	1,054.7	513.7	601.1
จำนวนที่นั่งทั้งหมด	พันที่นั่ง	4,516.5	5,192.0	6,005.2	2,852.6	3,602.9
เส้นทางการบินภายในประเทศ		3,153.7	3,582.7	4.122.7	1,960.8	2,495.8
เส้นทางการบินระหว่างประเทศ		1,362.8	1,609.3	1,882.6	891.8	1,107.1
ระยะทางบินโดยเฉลี่ย	กิโลเมตรต่อเที่ยวบิน	629.8	662.4	661.2	654.4	756.7
ระยะทางบิน[2]	ล้านกิโลเมตร	25.2	30.1	32.2	15.5	21.5
การใช้เครื่องบิน[3]	จำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวันต่อเครื่องบิน	9.67	10.03	9.14	9.18	9.09
แอร์บัส เอ 320		9.81	10.91	9.92	10.38	9.87
แอร์บัส เอ 319		11.25	10.81	10.08	9.03	8.98
เอทีอาร์72-500		8.41	8.92	8.38	8.57	8.55
รายได้ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK) [4]	บาท	4.33	4.49	4.50	4.60	3.47
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK) [4]		3.87	3.87	4.00	4.47	3.72
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารไม่รวมต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง (CASK - Fuel)[4]		2.94	2.79	2.98	3.48	2.76
RASK – CASK [4]		0.46	0.62	0.49	0.13	(0.25)
จำนวนเที่ยวบิน	เที่ยวบิน	42,512	47,205	51,441	24,715	29,716
เส้นทางการบินภายในประเทศ		30,457	33,213	35,914	17,357	20,765
เส้นทางการบินระหว่างประเทศ		12,055	13,992	15,527	7,358	8,951
รายได้จากการขนส่งผู้โดยสารต่อหน่วย (Passenger Yield)[5]	บาทต่อคน-กม.	6.0	6.2	6.1	6.3	5.1

	หน่วย	รอบปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม			รอบหกเดือนสิ้นสุด วันที่ 30 มิถุนายน	
		2554	2555	2556	2556	2557
จำนวนจุดหมายปลายทางที่ให้บริการตามตารางบิน (ตารางการบินในภาคฤดูหนาว/ฤดูร้อน)(6)	เที่ยวบินต่อสัปดาห์	17/19	19/20	23/22	20	24
จำนวนของเที่ยวบินแบบประจำ (ตารางการบินในภาคฤดูหนาว และฤดูร้อน)(6)		841/798	920/896	1,045/951	981/961	1,212/1,167
จำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นปี	ลำ	18	21	25	23	25
แอร์บัส เอ 320		3	5	7	5	7
แอร์บัส เอ 319		7	8	10	10	10
เอทีอาร์72-500		8	8	8	8	8
จำนวนเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงานโดยเฉลี่ย	ลำ	17	19	23	21	25
อัตราค่าโดยสารโดยเฉลี่ย(7)	บาท	3,789.4	4,089.0	4,039.9	4,089.9	3,928.2
ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง	บาร์เรล	728,857	882,581	1,004,683	471,990.9	595,978.4
ราคาเฉลี่ยของเชื้อเพลิง	เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล	125.59	126.84	122.99	122.3	120.9

<u>หมายเหตุ</u>

(1) ตัวเลขเหล่านี้จะแตกต่างจากตัวเลขที่แสดงในงบการเงินรวมเนื่องจากเป็นตัวเลขที่รวมรายได้จากเที่ยวบินแบบประจำ รายได้สุทธิจากการแลกเปลี่ยนการรับขนส่งผู้โดยสารสุทธิจากเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอื่นและขายโดยบริษัทฯ ตามความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) รายได้จากการขายที่นั่งโดยสารบนเที่ยวบินของสายการบินอื่นซึ่งไม่ได้เป็นเที่ยวบินร่วม (Interline) รายได้ค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและเงินค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสาร แต่ไม่รวมรายได้จากการให้บริการคลังสินค้า การให้บริการเที่ยวบินเช่าเหมาลำ และรายได้อื่น และยังไม่ได้หักส่วนลดและค่าคอมมิชชั่น

(2) ไม่รวมเที่ยวบินซึ่งไม่ได้อยู่ในตารางการบิน และเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอื่นและขายโดยบริษัทฯ แต่รวมเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยบริษัทฯ และขายโดยสายการบินอื่น

(3) ไม่รวมเที่ยวบินซึ่งไม่อยู่ในตารางการบิน

(4) ไม่เท่ากับข้อมูลผลการดำเนินงานของสายการบินที่คำนวณโดย SAP เนื่องจากใช้สมมุติฐานที่แตกต่างกัน (โปรดดูข้อมูลเพิ่มเติมในคำนิยามของ RASK และ CASK)

(5) รายได้จากผู้โดยสารแบบประจำ ไม่รวมรายได้ค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันเชื้อเพลิง และเงินค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสาร และไม่รวมรายได้ค่าสัมภาระน้ำหนักเกินหารด้วยปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPKs)

(6) ตารางการบินในภาคฤดูหนาวเริ่มตั้งแต่วันอาทิตย์สุดท้ายของเดือนตุลาคมของปีก่อนหน้าถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนมีนาคม ส่วนตารางการบินในภาคฤดูร้อนเริ่มตั้งแต่วันอาทิตย์สุดท้ายของเดือนมีนาคมถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนตุลาคมของแต่ละปี

(7) คำนวณโดยนำผลรวมของรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำหารด้วยจำนวนผู้โดยสารที่ขนส่งทั้งหมด

<u>การวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงผลการดำเนินงานที่สำคัญ</u>

การที่บริษัทฯ มีรายได้จากการให้บริการเที่ยวบินแบบประจำเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เป็นหลัก จากการที่บริษัทฯ ได้มีการขยายฝูงบิน เส้นทางการบิน และความถี่ของเที่ยวบิน ในขณะที่อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor) และรายได้ค่าโดยสารต่อผู้โดยสารต่อกิโลเมตร (Passenger Yield) นั้น อยู่ในระดับที่ค่อนข้างคงที่ อย่างไรก็ดี รายได้ค่าโดยสารต่อผู้โดยสารต่อกิโลเมตร (Passenger Yield) ลดลงเล็กน้อยในงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 เนื่องจาก (1) ความถี่ของจำนวนเที่ยวบินและจำนวนผู้โดยสารในเที่ยวบินระยะสั้นเพิ่มมากขึ้น เช่น เส้นทางการบินกรุงเทพฯ-ภูเก็ต กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ กรุงเทพฯ-กระบี่ และ กรุงเทพฯ-ลำปาง ซึ่งเป็นเส้นทางการบินที่มีรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารต่อหน่วยต่ำ และ (2) บริษัทฯ เริ่มเปิดดำเนินการเที่ยวบินระยะสั้นเพิ่มเติม เช่น เส้นทางการบิน กรุงเทพฯ-

อุดรธานี และเชียงราย ซึ่งเป็นเส้นทางการบินที่มีรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารต่อหน่วยต่ำ และ (3) การลดลงของจำนวนผู้โดยสารของเส้นทางการบินกรุงเทพฯ-เสียมราฐ ซึ่งเป็นเส้นทางการบินที่มีรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารต่อหน่วยสูง โดยการเพิ่มขึ้นของความถี่ของเที่ยวบินของเที่ยวบินระยะสั้นและการเริ่มดำเนินการเที่ยวบินระยะสั้นเพิ่มเติมทำให้จำนวนผู้โดยสารและรายรับเพิ่มขึ้น แต่ทำให้ค่าโดยสารเฉลี่ยและรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารต่อหน่วยลดลง

จากที่กล่าวมาข้างต้น บริษัทฯ สามารถรักษารายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK) ในระหว่างปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 อย่างไรก็ดี สำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารลดลงเหลือ 3.5 บาทต่อที่นั่งต่อกิโลเมตร จาก 4.6 บาทต่อที่นั่งต่อกิโลเมตรในงวดเดียวกันของปี 2556 ซึ่งโดยหลักเกิดจาก (1) การเพิ่มขึ้นของความถี่ของเที่ยวบินและจำนวนของผู้โดยสารในเที่ยวบินระยะสั้น เช่น กรุงเทพฯ-ภูเก็ต เชียงใหม่ ลำปาง และกระบี่ (2) การเริ่มดำเนินการเที่ยวบินระยะสั้นเพิ่มเติม เช่น กรุงเทพฯ-อุดรธานี และเชียงราย และ (3) การเปลี่ยนแปลงเที่ยวบินของบริษัทฯ ซึ่งเดินทางเข้าและออกจากสนามบินสมุยทำให้เส้นทางที่มีรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารต่อหน่วยสูงและค่าโดยสารสูงมีน้อยลง ทั้งนี้ แม้ว่ารายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารในงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 จะลดลง บริษัทฯ ยังคงเชื่อว่ารายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารของบริษัทฯ อยู่ในระดับที่สูงกว่าผู้ประกอบธุรกิจสายการบินแบบเต็มรูปแบบ และเป็นไปตามกลยุทธ์ในการกำหนดราคาขายตั๋วโดยสารให้สอดคล้องกับการให้บริการในระดับพรีเมี่ยม ซึ่งสะท้อนถึงกลยุทธ์การตลาดโดยรวมของบริษัทฯ

(6) <u>การดำเนินงานของสายการบิน</u>

(ก) <u>การใช้เครื่องบิน</u>

ในปี 2556 บริษัทฯ ใช้เครื่องบินในการดำเนินงานโดยเฉลี่ยประมาณ 9.14 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อหนึ่งวันการใช้งาน (block hour per day utilization) ซึ่งเป็นระดับปกติเช่นเดียวกับสายการบินอื่นๆ ในภูมิภาคที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบ บริษัทฯ ใช้เครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 320 โดยเฉลี่ยประมาณ 9.92 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อหนึ่งวันการใช้งาน เครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 319 โดยเฉลี่ยประมาณ 10.08 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อหนึ่งวันการใช้งาน และเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-500 โดยเฉลี่ยประมาณ 8.38 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อหนึ่งวันการใช้งาน

(ข) <u>การวางแผนเส้นทางการบิน</u>

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

บริษัทฯ ได้ประสานงานกับกรมการบินพลเรือน ในการยื่นขอสิทธิการบินเพิ่มเติมภายใต้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศฉบับที่มีผลใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันและฉบับใหม่ ทั้งนี้ ความสามารถของบริษัทฯ ที่จะขยายเครือข่ายเส้นทางการบิน เพิ่มจำนวนเที่ยวบินและจำนวนที่นั่งโดยสารขึ้นอยู่กับการที่บริษัทฯ จะสามารถขอรับสิทธิการบินและได้รับจัดสรรเวลาการใช้สนามบิน (Slot) ไปยังจุดหมายปลายทางเหล่านี้อย่างเพียงพอ

ปัจจัยหลักที่นำมาพิจารณาในการเพิ่มเส้นทางการบินใหม่เข้ากับเครือข่ายเส้นทางการบินที่มีอยู่ของบริษัทฯ หรือในการเพิ่มจำนวนเที่ยวบินในเส้นทางการบินเดิม ได้แก่ ความพร้อมของเครื่องบินและประมาณการอัตราการขนส่งผู้โดยสาร และพัสดุภัณฑ์ ความสามารถในการสร้างรายได้ของเส้นทางการบิน และการส่งเสริมปริมาณการขนส่งในเส้นทางการบินอื่นๆ

ทั้งนี้ ตามยุทธศาสตร์เครือข่ายเส้นทางการบินปัจจุบันของบริษัทฯ บริษัทฯ จะให้ความสำคัญกับการเชื่อมต่อเครือข่ายผ่านศูนย์ปฏิบัติการการบินของบริษัทฯ ในกรุงเทพฯ และสนามบินของบริษัทฯ มากขึ้น โดยเฉพาะสนามบินสมุย บริษัทฯ ยังมีความตั้งใจที่จะเชื่อมต่อนักท่องเที่ยวผ่านเส้นทางจากจังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งเปรียบเสมือนประตูสู่ภาคเหนือของประเทศไทย นอกจากนี้การเข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) และความร่วมมือกับสายการบินอื่นๆ ยังเป็นกลยุทธ์ที่สำคัญที่ทำให้บริษัทฯ สามารถขยายเครือข่ายเส้นทางการบินและเพิ่มอัตราผู้โดยสาร โดยผู้โดยสารสามารถเชื่อมต่อเที่ยวบินของบริษัทฯ จากสถานที่ต่างๆ ทั่วโลกทั้งในทวีปยุโรป ภูมิภาคเอเชียใต้ ประเทศญี่ปุ่น และประเทศอื่นๆ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังสามารถเข้าถึงผู้โดยสารในประเทศจีนโดยการให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำ ในการนี้บริษัทฯ จะตรวจสอบให้แน่ใจอย่างสม่ำเสมอว่าเที่ยวบินในเครือข่ายส่วนขยายมีตารางเวลาในการบินสอดคล้องกับเที่ยวบินในเครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ เพื่อที่จะทำให้มีจำนวนเที่ยวบินที่จะเชื่อมต่อกับเที่ยวบินของบริษัทฯ เพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารให้ได้มากที่สุด และบริษัทฯ ยังต้องติดตามตรวจสอบปริมาณการขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางการบินทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศเป็นระยะๆ เพื่อปรับเปลี่ยนจำนวนเที่ยวบินและจำนวนที่นั่งโดยสารตามความต้องการของตลาดในช่วงที่มีผู้โดยสารเดินทางมากและเพื่อให้สอดคล้องกับความผันผวนในอุปสงค์ของตลาดในเส้นทางการบินเหล่านี้

(ค) <u>ตารางการบิน</u>

ฝ่ายการจัดการด้านเครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ จะจัดทำตารางการบินให้มีความสอดคล้องกับอุปสงค์ของตลาดในเส้นทางการบินต่างๆ และตามแนวปฏิบัติของ IATA ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้จัดทำตารางการบินเป็น 2 ฤดู อันประกอบด้วยตารางการบินในภาคฤดูหนาวและตารางการบินในภาคฤดูร้อน โดยตารางการบินในภาคฤดูหนาวเริ่มตั้งแต่วันอาทิตย์สุดท้ายของเดือนตุลาคมของปีก่อนหน้าถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนมีนาคม ส่วนตารางการบินในภาคฤดูร้อนเริ่มตั้งแต่วันอาทิตย์สุดท้ายของเดือนมีนาคมถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนตุลาคมของแต่ละปี ทั้งนี้ บริษัทฯ อาจเปลี่ยนแปลงอัตราความถี่ของเที่ยวบินและแบบของเครื่องบินที่ใช้ในเส้นทางการบินแบบประจำในบางเส้นทางได้ตามความเหมาะสมในแต่ละช่วงฤดูกาล

(ง) <u>การปฏิบัติการการบิน</u>

บริษัทฯ กำกับดูแลและควบคุมเที่ยวบินต่างๆ ของบริษัทฯ โดยผ่านศูนย์ควบคุมการปฏิบัติการการบิน ซึ่งตั้งอยู่นอกบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ เพื่อให้การปฏิบัติการการบินเป็นไปตามตารางการบิน กฎหมายและข้อบังคับต่างๆ ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยศูนย์ควบคุมการปฏิบัติการการบินจะเก็บรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวกับน้ำหนักที่เครื่องบินสามารถบรรทุกได้ สภาพอากาศ สภาพสนามบิน และสถานะของเครื่องบิน อนุมัติการอำนวยการบิน และประสานงานกับการบริการอุปกรณ์ภาคพื้นและบริการการซ่อมบำรุงที่จำเป็นแก่เครื่องบินของบริษัทฯ ศูนย์ควบคุมการปฏิบัติการการบินจะควบคุมติดตามเที่ยวบินโดยการใช้ระบบแสดงผลเรดาร์ภาคพื้นอากาศและภาคพื้นดิน การสื่อสารทางระบบวิทยุ ระบบการสื่อสารและรายงานทางอากาศ (Air Communication Addressing and Reporting System) และระบบการสื่อสารแบบเชื่อมโยงข้อมูลจากภาคพื้นอากาศสู่ภาคพื้นดิน (Air-to-Ground Data Link Communications) ซึ่งถ้าหากเกิดเหตุการณ์ผิดปกติศูนย์ควบคุมการปฏิบัติการการบินอาจปรับเปลี่ยนตารางเที่ยวบิน รวมเที่ยวบิน และยกเลิกเที่ยวบินในกรณีจำเป็น โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “การยกระดับประสบการณ์การใช้บริการของผู้โดยสาร ส่วนที่ 2 หน้า 50” สำหรับรายละเอียดเกี่ยวกับตารางเที่ยวบินหรือเที่ยวบินที่ถูกเลื่อนหรือถูกยกเลิก

(จ) <u>ค่าเช่า ค่าธรรมเนียม และค่าบริการสนามบิน</u>

ตารางต่อไปนี้แสดงถึงจำนวนและประเภทของค่าเช่า อันรวมไปถึง ค่าเช่า ค่าธรรมเนียมสนามบิน และค่าธรรมเนียมอื่นๆ ที่ต้องชำระให้แก่สนามบินต่างๆ ที่บริษัทฯ ดำเนินการอยู่ สำหรับช่วงเวลาที่ระบุไว้

หน่วย : (ล้านบาท)

	รอบปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม			**งวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน**	
	2554	2555	2556	2556	2557
ค่าเช่า[1]	36.0	38.0	40.9	20.1	23.9
ค่าธรรมเนียมและค่าบริการ[2]	708.3	920.6	1,182.5	534.3	737.19
ค่าธรรมเนียมลงจอดเครื่องบินและค่าจอดเครื่องบิน	192.4	214.1	256.1	113.9	164.0
ค่าไฟฟ้า ค่าน้ำ และค่าโทรศัพท์	31.7	36.3	32.5	16.0	18.2
รวมทั้งสิ้น	968.4	1,209.0	1,512.0	684.3	943.3

<u>หมายเหตุ</u>

(1) ค่าเช่า รวมถึงค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับเที่ยวบินในสถานีต่างๆ ที่ตั้งอยู่นอกประเทศไทย

(2) บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายที่จ่ายให้ BAGS Ground ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่บริษัทฯ ได้ขายออกไปเมื่อปี 2555 ทั้งนี้ โปรดพิจารณาข้อมูลเพิ่มเติมได้ในหัวข้อ "รายการระหว่างกัน" ในส่วนที่ 2.3.14 หน้า 332 ของเอกสารฉบับนี้

(7) <u>ศูนย์ปฏิบัติการการบิน</u>

(ก) <u>ศูนย์ปฏิบัติการการบินในกรุงเทพฯ และสิ่งอำนวยความสะดวก</u>

บริษัทฯ เชื่อว่ากรุงเทพฯ มีข้อได้เปรียบเหนือเมืองอื่นๆ ในการที่เป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค ข้อได้เปรียบเช่นว่านี้ได้แก่การที่กรุงเทพมหานครเป็นประตูสู่ภูมิภาคอินโดจีน ภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ภูมิภาคเอเชียใต้และประเทศจีนตอนใต้ อีกทั้งกรุงเทพฯ ยังตั้งอยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสมเป็นจุดแวะพักสำหรับเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างทวีปยุโรปกับทวีปเอเชียตอนเหนือ และทั้งทวีปยุโรปและเอเชียตอนเหนือกับจุดบินต่างๆ ในประเทศออสเตรเลียและประเทศนิวซีแลนด์ และภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

<u>สนามบินสุวรรณภูมิ</u>

ศูนย์ปฏิบัติการการบินหลักของบริษัทฯ อยู่ที่สนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งเป็นสนามบินนานาชาติหลักและเป็นสนามบินในประเทศที่ใหญ่ที่สุดของประเทศไทยทั้งในด้านของปริมาณเครื่องบินที่ขึ้นลงและจำนวนผู้โดยสาร ทั้งนี้ตามข้อมูลของทอท. จำนวนผู้โดยสารโดยประมาณที่ใช้บริการสนามบินสุวรรณภูมิ ในปี 2556 เท่ากับ 88.3 ล้านคน โดยประกอบด้วย ผู้โดยสารระหว่างประเทศเป็นจำนวน 55.2 ล้านคน และผู้โดยสารภายในประเทศเป็นจำนวน 33.1 ล้านคน

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

ภายหลังจากบริษัทฯ ได้เริ่มดำเนินงานในสนามบินสุวรรณภูมิ บริษัทฯ ได้โอนย้ายการดำเนินงานส่วนใหญ่ซึ่งเคยอยู่ที่สนามบินดอนเมืองมายังสนามบินสุวรรณภูมิ ยกเว้นในส่วนบริการการซ่อมบำรุงเครื่องบิน ทั้งนี้ บริษัทฯ ต้องชำระค่าเช่า ค่าธรรมเนียมการบิน และค่าบริการหลายรายการให้แก่ ทอท. ซึ่งเป็นผู้ดำเนินการสนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งรวมถึงค่าธรรมเนียม

การลงจอดและการจอดเครื่องบิน ค่าเช่าพื้นที่และค่าธรรมเนียมอื่นๆ และบริษัทย่อยหรือบริษัทร่วมของบริษัทฯ ต้องจ่ายค่าสัมปทานสำหรับธุรกิจที่ได้รับสัมปทานให้ดำเนินการที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

นอกจากนี้บริษัทฯ ได้เช่าที่ดินในสนามบินดอนเมืองเพื่อใช้ในกิจการซ่อมบำรุงอากาศยาน ซึ่งประกอบไปด้วยโรงซ่อมบำรุงอากาศยาน ศูนย์ซ่อมเครื่องบินขั้น C-Check รวมทั้งยังมีพื้นที่อยู่ในบริเวณติดกันสำหรับการซ่อมอุปกรณ์ต่างๆ ส่วนประกอบของเครื่องบิน หรือวัสดุสำหรับห้องโดยสารภายในเครื่องบินด้วย โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ "การซ่อมบำรุงอากาศยาน ส่วนที่ 2 หน้า 31"

(ข) <u>ศูนย์ปฏิบัติการการบินในเกาะสมุยและสิ่งอำนวยความสะดวก</u>

โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ "ธุรกิจสนามบิน- สนามบินสมุย ส่วนที่ 2 หน้า 45"

(8) <u>การให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำ</u>

การให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำนั้น เป็นการช่วยเสริมอัตราการใช้เครื่องบินและเพิ่มรายได้ของบริษัทฯ อย่างไรก็ดี ในการให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำนั้น บริษัทฯ จะคำนึงถึงจำนวนเครื่องบินที่สามารถนำมาให้บริการได้ โดยจะให้ความสำคัญกับการให้บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำก่อน และเนื่องจากบริษัทฯ ได้เพิ่มการให้บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำ การให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำจะมีปริมาณที่ลดลง โดยการให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำ คิดเป็นมูลค่าประมาณ ร้อยละ 0.67 ร้อยละ 0.23 ร้อยละ 0.39 และร้อยละ 0.09 ของรายได้รวมของบริษัทฯ ในปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และสำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 ตามลำดับ

(9) <u>การซ่อมบำรุงอากาศยาน</u>

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

การซ่อมบำรุงอากาศยาน โดยปกติมีการกำหนดให้มีการซ่อมบำรุงย่อยและซ่อมบำรุงใหญ่ในแต่ละช่วงเวลา หรือแต่ละรอบการบิน หรือแต่ละช่วงของชั่วโมงบินโดยผู้ผลิตเครื่องบิน ซึ่งขึ้นอยู่กับแต่ละประเภทของเครื่องบิน โดยภาพรวมสามารถแบ่งออกตามลักษณะการซ่อมบำรุงอย่างกว้างๆ ได้ดังนี้

1. การซ่อมบำรุงย่อย เป็นการซ่อมบำรุงอากาศยานขั้น A Check และ B Check
2. การซ่อมบำรุงใหญ่ประกอบด้วยการซ่อมบำรุงอากาศยานขั้น C Check และ D Check

อย่างไรก็ตาม สำหรับฝูงบินของบริษัทฯ ประกอบด้วยเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-500 และเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 319 และเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 320 นอกเหนือจากการซ่อมบำรุงอากาศยานรายวัน (Daily Check) ซึ่งเป็นการตรวจสภาพก่อนและหลังการให้บริการการบินตามตารางที่กำหนด เพื่อให้เครื่องบินอยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน อาทิเช่น การตรวจสอบด้วยสายตา การ

ตรวจสอบอุปกรณ์และความสะอาด การตรวจสอบระดับน้ำมัน การตรวจสอบการทำงานของอุปกรณ์ฉุกเฉินต่างๆ เป็นต้นแล้ว ยังมีการกำหนดการซ่อมบำรุงอีก 3 ขั้นคือ A Check B Check และ C Check ดังนี้

	การซ่อมบำรุงย่อยขั้น A Check/ B Check	**การซ่อมบำรุงใหญ่ขั้น C Check**
กำหนดเวลาในการตรวจสอบเครื่องบินแบบ ATR 72-500	ทุกๆ 500 ชั่วโมง	ทุกๆ 5,000 ชั่วโมง
กำหนดเวลาในการตรวจสอบเครื่องบินแบบ Airbus A319 และ A320	ทุกๆ 4 เดือน หรือ 750 ชั่วโมงบิน (Flight Hour) หรือ 750 รอบการบิน (Cycles) แล้วแต่ว่ารอบเวลาใดจะถึงก่อน	ทุกๆ 24 เดือน หรือ 7,500 ชั่วโมงบิน (Flight Hour) หรือ 5,000 รอบการบิน (Cycles) แล้วแต่ว่ารอบเวลาใดจะถึงก่อน
สถานที่ตรวจสอบ	หลุมจอดหรือจุดจอดเครื่องบิน	โรงซ่อมบำรุงอากาศยาน
ขอบเขต	การตรวจสอบระดับ A Check จะรวมการซ่อมบำรุงขั้นที่ต่ำกว่า คือการซ่อมบำรุงอากาศยานรายวัน (Daily Check) เข้าไปด้วย สำหรับการซ่อมบำรุงย่อยขั้น B Check เป็นการซ่อมบำรุงส่วนประกอบและระบบของอากาศยานที่มีรายละเอียดมากขึ้น ซึ่งอาจต้องใช้อุปกรณ์และการทดสอบพิเศษ ทั้งนี้ การตรวจสอบระดับ B Check นี้จะรวมการซ่อมบำรุงขั้นที่ต่ำกว่า คือการซ่อมบำรุงอากาศยานรายวัน (Daily Check) และ A Check เข้าไปด้วย	การตรวจสอบระดับนี้ จะรวมการซ่อมบำรุงขั้นที่ต่ำกว่าคือการซ่อมบำรุงอากาศยานรายวัน (Daily Check) A Check และ B Check เข้าไปด้วย
<u>ตัวอย่าง</u> การซ่อมบำรุงตามตารางที่ผู้ผลิตกำหนด	• ตรวจสอบโครงสร้างของเครื่องบิน ไม่ชำรุด ผุกร่อน หรือได้รับความเสียหาย • ตรวจสอบการทำงานของอุปกรณ์ต่างๆ เช่น เปิด-ปิดปุ่มควบคุม • ตรวจสอบการทำงานของระบบอ๊อกซิเจน • ตรวจสอบระบบไฟฉุกเฉินภายในเครื่องบิน • ตรวจสอบระบบไฮโดรลิคต่างๆ	• ตรวจสอบโครงสร้างภายในเครื่องบิน สายไฟฟ้าต่างๆ ด้วยการรื้อเก้าอี้เพื่อเปิดผนังเครื่องบินออก • ตรวจสอบระบบความปลอดภัยทางออกและทางออกฉุกเฉิน • ตรวจสอบความมั่นคงแข็งแรงโดยการทดสอบรอยรั่วของประตูเครื่องบิน • ตรวจสอบระบบความดันภายในเครื่องบิน • ทดสอบระบบการจ่ายไฟฟ้าสำรอง ระบบไฟฟ้ากระแสตรง • ตรวจสอบช่องประตูรับลม (Ramp air turbine) ซึ่งจะเข้าไปหล่อเลี้ยงในระบบไฮโดรลิค • ตรวจสอบระบบต้าน/ปะทะของลม (Flap) • ตรวจสอบกลไกและระบบควบคุมการบินต่างๆ

การซ่อมบำรุงอากาศยาน ขั้น D Check เป็นการซ่อมบำรุงใหญ่ โดยเป็นการตรวจซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างของอากาศยานอย่างละเอียดว่ามีความบกพร่องเกิดขึ้นในชิ้นส่วน ส่วนประกอบ หรือโครงสร้างของอากาศยานหรือไม่ (non-destructive test) โดยรวมไปถึงการตรวจหาถึงร่องรอยการผุกร่อน ความผิดปกติของโครงสร้างอากาศยาน การแตกหัก หรือร่องรอยความเสียหายอื่นซึ่งมีความจำเป็นที่จะต้องมีการแยกส่วนประกอบของอากาศยานเพื่อทำการตรวจซ่อมบำรุง โดยจะต้องใช้อุปกรณ์พิเศษและ

กระทำโดยผู้มีความรู้ความชำนาญทางเทคนิคขั้นพิเศษ ซึ่งบริษัทฯ ไม่มีการให้บริการการซ่อมบำรุงใหญ่ขั้น D Check กรณีที่เครื่องบินของบริษัทฯ ต้องการการซ่อมในลักษณะนี้ บริษัทฯ จะส่งเครื่องบินไปยังผู้ซ่อมเครื่องบินรายอื่น

ทั้งนี้ ในปี 2556 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายจากการซ่อมบำรุงเครื่องบินเป็นจำนวน 1,411.2 ล้านบาท ซึ่งรวมถึงค่าใช้จ่ายที่ได้สำรองสำหรับการซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องบินและส่งมอบให้แก่ผู้ให้เช่าตามข้อกำหนดและเงื่อนไขภายใต้สัญญาเช่าเครื่องบิน

ทั้งนี้ ภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) และสัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Lease) ในรูปแบบสัญญาซื้อขายแบบมีเงื่อนไข (Conditional Sale Agreement) โดยทั่วไป ตลอดระยะเวลาการเช่า บริษัทฯ ยังต้องชำระเงินค่าเช่าเพิ่มเติมซึ่งถือเป็นค่าเช่าและเป็นทรัพย์สินของผู้ให้เช่า โดยผู้ให้เช่าจะต้องรักษาเงินค่าเช่าเพิ่มเติมดังกล่าวไว้ และในกรณีที่บริษัทฯ ได้มีการซ่อมบำรุงเครื่องบินตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญาเช่าแล้ว บริษัทฯ สามารถเบิกเงินค่าซ่อมบำรุงดังกล่าวจากผู้ให้เช่าได้ โดยผู้ให้เช่าจะจ่ายคืนให้แก่บริษัทฯ จากเงินในบัญชีดังกล่าว เมื่อบริษัทฯ ได้แสดงเอกสารหลักฐานว่าได้ดำเนินการซ่อมบำรุงที่จำเป็นโดยครบถ้วนแล้วโดยมีเงื่อนไขว่าต้องไม่มีเหตุผิดนัดชำระหนี้เกิดขึ้น โดยภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) และสัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Lease) ในรูปแบบสัญญาซื้อขายแบบมีเงื่อนไข (Conditional Sale Agreement) ผู้ให้เช่าจะไม่คืนเงินค่าเช่าเพิ่มเติมดังกล่าวในส่วนที่เหลือให้แก่ผู้เช่าเมื่อสัญญาเช่าดังกล่าวสิ้นสุดลง โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “สัญญาเช่าและสัญญาซื้อขายเครื่องบิน”

ตั้งแต่ปี 2542 บริษัทฯ มีโรงซ่อมบำรุงอากาศยาน ณ สนามบินดอนเมือง ซึ่งสามารถซ่อมบำรุงอากาศยานได้ในขั้น C-Check และมีพื้นที่ในบริเวณติดกันสำหรับการซ่อมอุปกรณ์ต่างๆ ส่วนประกอบของเครื่องบิน หรือวัสดุสำหรับห้องโดยสาร นอกจากบริษัทฯ จะทำการซ่อมบำรุงเครื่องบินของบริษัทฯ เองแล้ว บริษัทฯ ยังสามารถให้บริการซ่อมบำรุงเครื่องบินให้กับสายการบินอื่นได้อีกด้วย

ณ สนามบินดอนเมือง บริษัทฯ ได้ให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยานในโรงซ่อมบำรุงอากาศยานที่สามารถรองรับเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 320 เครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 319 และเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-500 ได้ ด้วยระบบสนับสนุนที่ครบวงจร และในบริเวณหลุมจอดหรือจุดจอดเครื่องบิน โดยในปี 2556 และสำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 มีสายการบินอื่นที่เป็นลูกค้าของบริษัทฯ อาทิเช่น สายการบินโอเรียนท์ไทยแอร์ไลน์ สายการบินไทยแอร์เอเชีย และสายการบินนกแอร์ โดยบริษัทฯ มีรายได้จากการให้บริการดังกล่าวประมาณหนึ่งล้านบาทในแต่ละช่วงเวลา นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยานบริเวณหลุมจอดหรือจุดจอดเครื่องบิน ณ สนามบินสุวรรณภูมิด้วย โดยในปี 2556 และสำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 มีสายการบินอื่นที่เป็นลูกค้าของบริษัทฯ เช่นสายการบินดรุ๊กแอร์ (Druk Air) สายการบินบัลแกเรียแอร์ และสายการบินแอร์บากาน (Air Bagan) โดยมีรายได้จากการให้บริการดังกล่าวเป็นจำนวนน้อย

บริษัทฯ ยังได้ดำเนินการซ่อมบำรุงอากาศยานขั้นลานจอด (Line Maintenance) และการซ่อมบำรุงย่อย (Light Maintenance) ณ สนามบินสมุย

สำหรับการซ่อมบำรุงอื่นๆ อันได้แก่ การซ่อมบำรุงส่วนประกอบเครื่องบิน การซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ และการให้บริการสอบเทียบมาตรฐาน (Calibration) บริษัทฯ ได้ว่าจ้างให้ผู้ให้บริการซึ่งเป็นบุคคลภายนอกเป็นผู้ดำเนินการ

นอกจากนี้ ภายใต้สัญญาเช่าเครื่องบินของบริษัทฯ นั้น บริษัทฯ จะได้รับประโยชน์จากการรับประกันและความช่วยเหลือจากผู้ผลิตผ่านผู้ให้เช่าเครื่องบิน

ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้เก็บชิ้นส่วนอะไหล่คงคลังที่ใช้แล้วหมดไปและที่สามารถใช้หมุนเวียนสับเปลี่ยนได้ ณ โรงซ่อมบำรุงอากาศยานที่สนามบินดอนเมืองและสนามบินสมุย

(10) สิทธิและประโยชน์จากการได้รับการส่งเสริมการลงทุน

กิจการสายการบิน

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

ณ วันที่ 31 กรกฎาคม 2557 บริษัทฯ ได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุน จำนวน 5 บัตร ซึ่งยังคงได้รับสิทธิประโยชน์ในการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล โดยได้มีการใช้สิทธิประโยชน์สำหรับเครื่องบินไปแล้วจำนวน 16 ลำ ดังมีรายละเอียดตามตารางต่อไปนี้

โครงการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน	เงื่อนไขเฉพาะโครงการ	วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการตามบัตรส่งเสริมการลงทุน	วันสิ้นสุดการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล	เครื่องบินที่บริษัทฯ ได้นำเข้ามาตามโครงการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน
2072(2)/2548	เครื่องบินโดยสารจำนวน 5 ลำ มีความจุผู้โดยสารรวม 651 ที่นั่ง เครื่องบินจะต้องนำเข้ามาภายในวันที่ 23 พฤษภาคม 2554 ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับการยกเว้นมีมูลค่าไม่เกิน 3,563,228,423.66 บาท(1)	1 กรกฎาคม 2550	30 มิถุนายน 2558	MSN 3421 MSN 3424 MSN 3454 MSN 3694 MSN 833
2199(2)/2551	เครื่องบินโดยสารจำนวน 3 ลำ มีความจุผู้โดยสารรวม 430 ที่นั่ง เครื่องบินจะต้องนำเข้ามาภายในวันที่ 19 มิถุนายน 2557 ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับการยกเว้นมีมูลค่าไม่เกิน 2,209,870,822 บาท(1)	30 มกราคม 2552	29 มกราคม 2560	MSN 3911 MSN 3759 MSN 2648
1204(2)/2555	เครื่องบินโดยสารจำนวน 2 ลำ มีความจุผู้โดยสารรวม 306 ที่นั่ง และมีระวางบรรทุกสินค้ารวม 31.5 ตัน เครื่องบินจะต้องนำเข้ามาภายในวันที่ 15 สิงหาคม 2557 ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับการยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 1,459,200,000 บาท(1)	11 มีนาคม 2555	10 มีนาคม 2563	MSN 2660 MSN 2531
2019(2)/2555	เครื่องบินโดยสารจำนวน 1 ลำ มีความจุผู้โดยสารรวม 162 ที่นั่ง เครื่องบินจะต้องนำเข้ามาภายในวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2558 ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับการยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 745,003,000 บาท(1)	30 พฤศจิกายน 2555	29 พฤศจิกายน 2563	MSN 2417

โครงการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน	เงื่อนไขเฉพาะโครงการ	วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการตามบัตรส่งเสริมการลงทุน	วันสิ้นสุดการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล	เครื่องบินที่บริษัทฯ ได้นำเข้ามาตามโครงการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน
1208(2)/2556	เครื่องบินโดยสารจำนวน 13 ลำ มีความจุผู้โดยสารรวม 2,283 ที่นั่ง และมีระวางบรรทุกสินค้ารวม 19.8 ตัน บริษัทฯ ได้ใช้สิทธิประโยชน์ไปแล้ว 4 ลำ เครื่องบินจะต้องนำเข้ามาภายในวันที่ 14 สิงหาคม 2558 ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับการยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 13,996,000,000 บาท(1)	18 พฤษภาคม 2556	17 พฤษภาคม 2564	MSN 2634 MSN 2664 MSN 2783 MSN 2366 MSN 2600

<u>หมายเหตุ</u>

(1) ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้นมีมูลค่าไม่เกินจำนวนที่กำหนดในบัตรส่งเสริมการลงทุน ทั้งนี้ จำนวนดังกล่าวจะปรับเปลี่ยนตามจำนวนเงินลงทุนโดยไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียนที่แท้จริงในวันเปิดดำเนินการตามโครงการที่ได้รับการส่งเสริม

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้รับสิทธิที่จะนำเข้าเครื่องบินเพิ่มเติมเป็นจำนวน 21 ลำภายใต้บัตรส่งเสริมการลงทุนจำนวน 2 บัตร เมื่อรวมกับสิทธิประโยชน์ภายใต้บัตรส่งเสริมเลขที่ 1208(2)/2556 อีกจำนวน 8 ลำ ซึ่งบริษัทฯ ยังไม่ได้ใช้สิทธินำเข้าเครื่องบิน ทำให้บริษัทฯ คงเหลือสิทธิที่จะนำเข้าเครื่องบินภายใต้บัตรส่งเสริมรวมทั้งสิ้น 29 ลำ ซึ่ง ณ วันที่ 31 กรกฎาคม 2557 บริษัทฯ ยังมิได้ดำเนินการนำเข้าเครื่องบินแต่อย่างใด ดังมีรายละเอียดตามตารางต่อไปนี้

โครงการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน	วันที่โครงการได้รับอนุมัติให้การส่งเสริม	เงื่อนไขเฉพาะโครงการ
2604(2)/2555	14 กันยายน 2555	เครื่องบินโดยสารจำนวน 20 ลำ มีความจุผู้โดยสารรวม 2,753 ที่นั่ง และมีระวางบรรทุกสินค้ารวม 64 ตัน เครื่องบินจะต้องนำเข้ามาภายในวันที่ 30 เมษายน 2558 ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับการยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 13,657,000,000 บาท(1)
1055(2)/2556	4 ธันวาคม 2555	เครื่องบินโดยสารจำนวน 1 ลำ มีความจุผู้โดยสารรวม 120 ที่นั่งเครื่องบินจะต้องนำเข้ามาภายในวันที่ 16 กรกฎาคม 2558 ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับการยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 394,000,000 บาท(1)

<u>หมายเหตุ</u>

(1) ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้นมีมูลค่าไม่เกินจำนวนที่กำหนดในบัตรส่งเสริมการลงทุน ทั้งนี้ จำนวนดังกล่าวจะปรับเปลี่ยนตามจำนวนเงินลงทุนโดยไม่รวมค่าที่ดิน และทุนหมุนเวียนที่แท้จริงในวันเปิดดำเนินการตามโครงการที่ได้รับการส่งเสริม

อนึ่ง บริษัทฯ เคยได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุนสำหรับเครื่องบินจำนวน 10 ลำ (ได้แก่ MSN 680, 692, 700, 704, 710, 708, 715, 2254, 2310, และ 2509) ซึ่งสิทธิประโยชน์ในการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลได้สิ้นสุดลงแล้ว อย่างไรก็ดีบริษัทฯ ยังคงต้องดำเนินการตามเงื่อนไขภายใต้บัตรส่งเสริมการลงทุนต่อไปจนกว่าจะดำเนินการยกเลิกบัตรส่งเสริมการลงทุนดังกล่าว โดยเงื่อนไขที่สำคัญที่ต้องปฏิบัติตาม เช่น การไม่จำหน่ายจ่ายโอนเครื่องจักรภายใต้โครงการ การที่ต้องมีบุคคลผู้มีสัญชาติไทยถือหุ้นรวมทั้งสิ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 และการรายงานการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนผู้ถือหุ้น การรายงานฐานะทางการเงิน และผลการดำเนินงาน เป็นต้น

กิจการสนามบินพาณิชย์

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ ได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุนตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) สำหรับกิจการสนามบินพาณิชย์ โดยได้รับสิทธิประโยชน์ที่สำคัญซึ่งรวมถึงการได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิมีกำหนดเวลา 8 ปี นับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการสำหรับโครงการ การได้รับอนุญาตให้หักเงินลงทุนในการติดตั้งหรือก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกร้อยละ 25 ของเงินลงทุนนอกเหนือไปจากการหักค่าเสื่อมราคาตามปกติ การได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักร การได้รับยกเว้นไม่ต้องนำเงินปันผลที่ได้รับจากโครงการไปรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้ตลอดระยะเวลาที่บริษัทฯ ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับโครงการ ในกรณีที่ประกอบกิจการขาดทุนในระหว่างเวลาได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล บริษัทฯ ได้รับอนุญาตให้นำผลขาดทุนประจำปีที่เกิดขึ้นในระหว่างเวลานั้นไปหักออกจากกำไรสุทธิที่เกิดขึ้นภายหลังระยะเวลาได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลมีกำหนดเวลาไม่เกิน 5 ปี นับแต่วันพ้นกำหนดเวลานั้น โดยจะเลือกหักจากกำไรสุทธิของปีใดปีหนึ่งหรือหลายปีก็ได้ ตลอดจนได้รับสิทธิในการนำคนต่างด้าวซึ่งเป็นช่างฝีมือหรือผู้ชำนาญการเข้ามาในราชอาณาจักรตามจำนวนและกำหนดระยะเวลาเท่าที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเห็นสมควร

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ ได้รับบัตรส่งเสริม จำนวน 1 บัตร ซึ่งยังคงได้รับสิทธิประโยชน์ในการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล สำหรับสนามบินสมุย (ส่วนขยายเพิ่มเติม) ดังมีรายละเอียดตามตารางต่อไปนี้

โครงการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน	เงื่อนไขเฉพาะโครงการ	วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการตามบัตรส่งเสริม	วันสิ้นสุดการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล
1352(2)/2550	ชนิดการบริการ สนามบินพาณิชย์ ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับการยกเว้นมีมูลค่าไม่เกิน 740,000,000 บาท	1 พฤษภาคม 2550	30 เมษายน 2558

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

กิจการผลิตอาหารพร้อมรับประทานหรือกึ่งพร้อมรับประทาน (SET MENU)

บริษัทฯ ได้รับบัตรส่งเสริมสำหรับกิจการผลิตอาหารพร้อมรับประทานหรือกึ่งพร้อมรับประทาน (SET MENU) ตามบัตรส่งเสริมการลงทุนเลขที่ 2110(3)/2549 ภายใต้บัตรส่งเสริมการลงทุนดังกล่าว วันแรกที่ได้รับสิทธิประโยชน์ในการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลคือ วันที่ 16 ธันวาคม 2549 จนถึงวันที่ 15 ธันวาคม 2557 โดยมีเงื่อนไขเฉพาะโครงการที่จะต้องมีกำลังผลิตอาหารพร้อมรับประทานหรือกึ่งพร้อมรับประทาน (SET MENU) ปีละประมาณ 850 ตัน หรือ 2.6 ล้านชุด โดยมีชนิดผลิตภัณฑ์คือ อาหารพร้อมรับประทานหรือกึ่งพร้อมรับประทาน (SET MENU) และได้รับสิทธิประโยชน์ที่สำคัญซึ่งรวมถึง การได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิมีกำหนดเวลา 8 ปี นับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการสำหรับโครงการ การได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักร การได้รับอนุญาตให้หักเงินลงทุนในการติดตั้งหรือก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกร้อยละ 25 ของเงินลงทุนนอกเหนือไปจากการหักค่าเสื่อมราคาตามปกติ การได้รับยกเว้นไม่ต้องนำเงินปันผลที่ได้รับจากโครงการไปรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้ ตลอดระยะเวลาที่บริษัทฯ ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับโครงการ และในกรณีที่ประกอบกิจการขาดทุนในระหว่างเวลาได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล บริษัทฯ จะได้รับอนุญาตให้นำผลขาดทุน

ประจำปีที่เกิดขึ้นในระหว่างเวลานั้นไปหักออกจากกำไรสุทธิที่เกิดขึ้นภายหลังระยะเวลาได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลมีกำหนดเวลาไม่เกิน 5 ปี นับแต่วันพ้นกำหนดเวลานั้น โดยจะเลือกหักจากกำไรสุทธิของปีใดปีหนึ่งหรือหลายปีก็ได้ ตลอดจนได้รับสิทธิประโยชน์ในการนำคนต่างด้าวซึ่งเป็นช่างฝีมือหรือผู้ชำนาญการเข้ามาในราชอาณาจักรตามจำนวนและกำหนดระยะเวลาเท่าที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเห็นสมควร

ทั้งนี้ เงื่อนไขที่สำคัญที่ต้องปฏิบัติตาม เช่น การไม่จำหน่ายจ่ายโอนเครื่องจักรภายใต้โครงการ บุคคลผู้มีสัญชาติไทยถือหุ้นรวมทั้งสิ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 และการรายงานการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนผู้ถือหุ้น การรายงานฐานะการเงิน และผลการดำเนินงาน เป็นต้น

2.2.1.2 การบริการขนส่งสินค้า และกิจการที่สนับสนุนการขนส่ง

บริษัทฯ ให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศทั่วไป อย่างไรก็ดี ในปัจจุบัน การให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศคิดเป็นมูลค่าที่น้อยและไม่มีนัยสำคัญเมื่อเทียบกับรายได้รวมของบริษัทฯ

2.2.2 ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน

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

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

ตารางต่อไปนี้แสดงข้อมูลการดำเนินการและข้อมูลทางการเงินของบริษัทย่อยและบริษัทร่วมของบริษัทฯ ในการบริการที่เกี่ยวข้องกับสนามบินในระยะเวลาที่ระบุไว้ ดังต่อไปนี้

	รอบปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม			รอบหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน	
	2554	**2555**	**2556**	**2556**	**2557**
ข้อมูลการบริการภาคพื้นดิน[1]:					
รายได้ (ล้านบาท) [2]	1,400.3	1,571.1	1,893.9	895.3	996.3
EBITDA (ล้านบาท)	218.5	252.5	373.9	176.4	147.4
กำไรสุทธิ (ล้านบาท)	102.6	148.1	258.1	129.0	75.4
กำไรสุทธิในส่วนของบริษัทฯ [7] (ล้านบาท)	90.4	130.5	230.9	114.7	67.9
จำนวนเที่ยวบินที่ให้บริการ	38,417	43,856	51,838	24,454	27,984
ข้อมูลการบริการครัวการบิน[3]:					
รายได้ (ล้านบาท) [4]	899.6	1,083.6	1,231.4	608.0	646.8
EBITDA (ล้านบาท)	196.9	310.4	324.2	191.0	189.6
กำไรสุทธิ (ล้านบาท)	83.1	168.4	183.9	115.1	118.7
กำไรสุทธิในส่วนของบริษัทฯ [7] (ล้านบาท)	49.7	100.7	145.2	83.3	106.8
จำนวนที่อาหารที่ผลิตและให้บริการ (ล้านที่)	6.3	7.5	8.6	4.3	4.4
- บริษัทฯ	2.2	2.9	3.4	1.6	2.0
- สายการบินอื่น	4.1	4.6	5.2	2.7	2.4
ข้อมูลการบริการคลังสินค้าระหว่างประเทศ [5]:					
รายได้ (ล้านบาท) [6]	1,186.7	1,370.9	1,420.8	682.9	759.8
EBITDA (ล้านบาท)	505.3	608.1	622.8	297.4	320.1
กำไรสุทธิ (ล้านบาท)	248.5	372.0	389.7	184.0	209.9
กำไรสุทธิในส่วนของบริษัทฯ [7] (ล้านบาท)	121.8	182.3	191.0	90.2	102.9
น้ำหนักของสินค้าที่ให้บริการ (ตัน)	328,901	369,245	349,935	171,833	181,509
ปริมาณการรองรับสินค้า (ตันต่อปี)	400,000	400,000	550,000	275,000	275,000
การใช้งาน (Utilization) (ร้อยละ)	82.2	92.3	63.6	62.5	66.0
จำนวนใบตราส่ง (ใบ)	658,017	690,119	694,451	230,679	361,406

(1) BFS Ground เป็นบริษัทย่อย ซึ่งบริษัทฯ ถือหุ้นจำนวนร้อยละ 90.00 และได้รวมอยู่ในงบการเงินรวม ตามที่ปรากฏในเอกสารฉบับนี้

(2) รายได้ที่ BFS Ground ให้บริการแก่บริษัทฯ เท่ากับ 295.6 ล้านบาท 330.0 ล้านบาท 372.1 ล้านบาท และ 221.6 ล้านบาท ในปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และ งวดหกเดือน ปี 2557 ตามลำดับ คิดเป็นสัดส่วนเท่ากับร้อยละ 21.1 ร้อยละ 21.0 ร้อยละ 19.6 และ ร้อยละ 22.2 ของรายได้ทั้งหมดของ BFS Ground ตามลำดับ

(3) BAC เป็นบริษัทย่อย ซึ่งบริษัทฯ ถือหุ้นจำนวนร้อยละ 90.00 และได้รวมอยู่ในงบการเงินรวม ตามที่ปรากฏในเอกสารฉบับนี้

(4) รายได้ที่ BAC ให้บริการแก่บริษัทฯ เท่ากับ 204.5 ล้านบาท 308.8 ล้านบาท 345.4 ล้านบาท และ 211.3 ล้านบาท ในปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และ งวดหกเดือน ปี 2557 ตามลำดับ คิดเป็นสัดส่วนเท่ากับร้อยละ 22.7 ร้อยละ 28.5 ร้อยละ 28.1 และ ร้อยละ 27.8 ของรายได้ทั้งหมดของ BAC ตามลำดับ

(5) BFS Cargo เป็นบริษัทร่วม ซึ่งบริษัทฯ ถือหุ้นจำนวนร้อยละ 49.00 และบริษัทฯ บันทึกส่วนแบ่งกำไร/ขาดทุน ในบัญชีส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม ในงบการเงินรวม ตามที่ปรากฏในเอกสารฉบับนี้ตามวิธีส่วนได้เสีย (Equity Method)

(6) รายได้ที่ BFS Cargo ให้บริการแก่บริษัทฯ เท่ากับ 8.1 ล้านบาท 12.3 ล้านบาท 10.7 ล้านบาท และ 7.8 ล้านบาท ในปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และ งวดหกเดือน ปี 2557 ตามลำดับ คิดเป็นสัดส่วนเท่ากับร้อยละ 0.7 ร้อยละ 0.9 ร้อยละ 0.8 และ ร้อยละ 1.0 ของรายได้ทั้งหมดของ BFS Cargo ตามลำดับ

(7) คำนวณจากกำไรสุทธิคูณด้วยสัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯ

2.2.2.1 การให้บริการลูกค้าภาคพื้น และการให้บริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น

BFS Ground ให้บริการลูกค้าภาคพื้น และให้บริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้นแก่เที่ยวบินภายในและระหว่างประเทศแบบประจำและเที่ยวบินเช่าเหมาลำของบริษัทฯ และเที่ยวบินของสายการบินอื่น ณ สนามบินสุวรรณภูมิ โดยในการดำเนินกิจการ BFS Ground ได้ว่าจ้างให้ WFS ให้บริการสนับสนุนการดำเนินกิจการตามสัญญาสนับสนุนการบริหารการให้บริการกิจการภาคพื้น โดย WFS จะให้บริการเกี่ยวกับการควบคุมและประเมินผลคุณภาพการดำเนินงานบริการ การตลาด และสิ่งอำนวยความสะดวกของ BFS Ground การพัฒนาการควบคุมและวิธีการดำเนินงานที่ดีที่สุดเพื่อลดต้นทุนการดำเนินงาน การบริหารจัดการให้ BFS Ground ดำเนินการตามสัญญาต่างๆ โดยรวมไปถึงสัญญาโครงการอุปกรณ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง และการให้ความช่วยเหลือในการจัดหาใบรับรองในการประกอบอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง โดยสัญญาสนับสนุนการบริหารการให้บริการกิจการภาคพื้น มีกำหนดระยะเวลา 7 ปี และได้สิ้นสุดลงในวันที่ 27 กันยายน 2556 โดยคู่สัญญาอาจตกลงร่วมกันต่ออายุสัญญาดังกล่าวได้ ทั้งนี้ ในปี 2556 คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายได้ทำสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมเพื่อขยายระยะเวลาของสัญญาดังกล่าวออกไปชั่วคราวเป็นเวลา 6 เดือนหลังจากสัญญาหมดอายุ และต่อมาในปี 2557 คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายได้ต่ออายุสัญญาดังกล่าว เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2557 โดยได้ทำสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมเพื่อขยายระยะเวลาของสัญญาดังกล่าวออกไปอีก 4 ปี 6 เดือน หรือจนถึงวันที่ 27 กันยายน 2561

โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “ข้อมูลสำคัญอื่น– สรุปสาระสำคัญของสัญญาที่เกี่ยวข้อง–สัญญาสนับสนุนการบริหารการให้บริการกิจการภาคพื้น ส่วนที่ 2 หน้า 190”

BFS Ground ได้รับสัมปทานจาก ทอท. ตามสัญญาโครงการอุปกรณ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง ซึ่งอนุญาตให้ BFS Ground ดำเนินงานและให้บริการตามโครงการอุปกรณ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง โดยสัญญานี้มีอายุใช้บังคับเป็นระยะเวลา 20 ปี นับตั้งแต่วันที่ 28 กันยายน 2549 ซึ่งเป็นวันที่สนามบินสุวรรณภูมิเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการ โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ– สัญญาให้สัมปทาน– สัญญาโครงการอุปกรณ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง ส่วนที่ 2 หน้า 177”

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

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ให้บริการลูกค้าภาคพื้น และให้บริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้นที่สนามบินสมุย ผ่าน PGGS ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่บริษัทฯ ถือหุ้นเป็นสัดส่วนร้อยละ 99.99

ในสนามบินในต่างประเทศ ผู้ให้บริการภาคพื้นหรือสายการบินหลักที่มีฐานในสนามบินต่างๆ ได้จัดให้มีบริการภาคพื้นสำหรับเที่ยวบินของบริษัทฯ โดยทั่วไปตั้งอยู่บนพื้นฐานของค่าบริการตามสัญญาที่ได้มีการกำหนดล่วงหน้า

(ก) <u>การให้บริการลูกค้าภาคพื้น</u>

BFS Ground ให้บริการต่างๆ แก่ผู้โดยสารสำหรับเที่ยวบินแบบประจำของสายการบินอื่น เที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำ และเครื่องบินส่วนตัว ณ สนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งการบริการเหล่านี้ประกอบไปด้วย การบริการเช็คอิน การบริการออกบัตรโดยสาร การบริการห้องพักรับรองผู้โดยสาร (ทั้งผู้โดยสารชั้นธุรกิจและผู้โดยสารชั้นประหยัด) การบริการติดตามกระเป๋าและสัมภาระ และการบริการติดตามกระเป๋าและสัมภาระระหว่างสายการบิน นอกจากนี้ BFS Ground ได้ให้บริการจัดการห้องพักรับรองผู้โดยสาร ณ

สนามบินสุวรรณภูมิ สำหรับสายการบินบริติชแอร์เวย์ สายการบินแควนตัสแอร์เวย์ สายการบินเอมิเรตส์แอร์เวย์ สายการบินแอร์ฟรานซ์ และสายการบินเคแอลเอ็ม รอยัลดัทช์ แอร์ไลน์

BFS Ground ให้บริการผู้โดยสารในเที่ยวบินต่างๆ มากกว่า 40 สายการบิน ที่สนามบินสุวรรณภูมิ และมีลูกค้าหลัก ได้แก่ สายการบินเอมิเรตส์แอร์เวย์ สายการบินฮ่องกงแอร์ไลน์ สายการบินศรีลังกา สายการบินกาตาร์แอร์เวย์ และสายการบินบริติชแอร์เวย์ ทั้งนี้ โดยทั่วไปแล้ว สัญญาการให้บริการลูกค้าภาคพื้น จะมีระยะเวลา 2 ถึง 3 ปี และกำหนดค่าบริการเป็นสกุลเงินบาท

(ข) <u>การให้บริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น</u>

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

BFS Ground ให้บริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้นแก่สายการบินต่างๆ 60 สายการบินในสนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งรวมถึงสายการบินเอมิเรตส์แอร์เวย์ สายการบินบริติชแอร์เวย์ สายการบินแควนตัสแอร์เวย์ และสายการบินกาตาร์แอร์เวย์ ทั้งนี้ โดยทั่วไปแล้ว สัญญาการให้บริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น จะมีระยะเวลา 2 ถึง 3 ปี และกำหนดค่าบริการเป็นสกุลเงินบาท

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 BFS Ground เป็นผู้ดำเนินการรายแรกและรายเดียวในประเทศไทยที่ได้รับการรับรองมาตรฐานการตรวจสอบความปลอดภัยของการปฏิบัติการภาคพื้นจาก IATA (International Air Transport Association Safety Audit for Ground Operations: ISAGO)

2.2.2.2 การให้บริการครัวการบิน

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 BAC ผลิตอาหารเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารในเที่ยวบินของบริษัทฯ และผู้โดยสารของสายการบินอื่นๆ อีก 20 สายการบิน ณ สนามบินสุวรรณภูมิ โดย BAC เป็นผู้ให้บริการด้านครัวการบินหนึ่งในสามราย ณ สนามบินสุวรรณภูมิ โดยได้รับสัมปทานจาก ทอท. ตามสัญญาโครงการครัวการบิน ซึ่งอนุญาตให้ BAC ดำเนินงานและให้บริการตามโครงการครัวการบิน ณ สนามบินสุวรรณภูมิ โดยสัญญานี้มีอายุใช้บังคับเป็นระยะเวลา 20 ปี นับตั้งแต่วันที่ 28 กันยายน 2549 ซึ่งเป็นวันที่สนามบินสุวรรณภูมิเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการ โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ–สัญญาให้สัมปทาน–สัญญาโครงการครัวการบิน ส่วนที่ 2 หน้า 179”

โรงครัวของ BAC ตั้งอยู่ที่สนามบินสุวรรณภูมิ โดยมีพื้นที่ประมาณ 20,000 ตารางเมตร แบ่งเป็นพื้นที่สำหรับการเตรียมอาหารโคเชอร์ (Kosher meals) 2,000 ตารางเมตร และสำหรับการเตรียมอาหารธรรมดา 6,000 ตารางเมตร และอีก 5,000 ตารางเมตร สำหรับการเตรียมอาหารฮาลาล (Halal meals)

ตารางดังต่อไปนี้ แสดงถึงจำนวนอาหารที่ผลิตโดย BAC สำหรับเที่ยวบินของบริษัทฯ และสายการบินอื่นสำหรับปี 2556 และสำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557

	ปี 2556	**รอบหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557**
จำนวนอาหารที่ผลิตสำหรับเที่ยวบินของบริษัทฯ (ล้านที่)	3.4	2.0
จำนวนอาหารที่ผลิตสำหรับเที่ยวบินของสำหรับสายการบินอื่น (ล้านที่)	5.2	2.4
จำนวนอาหารที่ผลิตต่อวันโดยเฉลี่ย (ที่)	23,430	24,306

นอกจากนี้ BAC ยังให้บริการผลิตอาหารสำหรับเที่ยวบินเช่าเหมาลำ และผลิตอาหารโคเชอร์ (Kosher meals) แบบแช่แข็ง สำหรับเที่ยวบินของบริษัทฯ และสำหรับเที่ยวบินของสายการบินอื่นด้วย โดยในปี 2556 และสำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 BAC ผลิตอาหารโคเชอร์ (Kosher Meals) แบบแช่แข็ง เป็นจำนวนมากกว่า 54,000 ที่และ 34,000 ที่ ตามลำดับ สำหรับเที่ยวบินของบริษัทฯ และเที่ยวบินสำหรับสายการบินอื่น และมีสัดส่วนรายได้จากการผลิตอาหารโคเชอร์ (Kosher meals) แบบแช่แข็ง คิดเป็น ร้อยละ 3.4 ร้อยละ 2.4 ร้อยละ 2.2 และร้อยละ 2.8 ของรายได้ของ BAC ในปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และสำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 ตามลำดับ

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

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 BAC มีจำนวนลูกค้า 21 รายโดยมีลูกค้าที่สำคัญ (นอกจากบริษัทฯ แล้ว) ได้แก่ สายการบินเอมิเรตส์แอร์เวย์ สายการบินกาตาร์แอร์เวย์ สายการบินเตอร์กิชแอร์ไลน์ สายการบินแอลอัลอิสราเอลแอร์ไลน์ สายการบินไชน่าเซาท์เทิร์นแอร์ไลน์ สายการบินเคนย่าแอร์เวย์ สายการบินโอมานแอร์ และสายการบินเอธิโอเปียแอร์ไลน์ โดยสัญญาของธุรกิจครัวการบินโดยทั่วไปจะมีระยะเวลา 1 ถึง 3 ปี และจะกำหนดราคาเป็นสกุลเงินบาท

ทั้งนี้ BAC เป็นผู้ให้บริการครัวการบินหนึ่งในสามราย ณ สนามบินสุวรรณภูมิ โดยคู่แข่งหลักของ BAC ได้แก่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทแอลเอสจี สกายเชฟส์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทในกลุ่มบริษัทสายการบินลุฟท์ฮันซ่า

BAC จัดซื้อวัตถุดิบจากผู้ให้บริการหลายราย โดยในปี 2556 และสำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 BAC ไม่ได้จัดซื้อวัตถุดิบจากผู้ให้บริการรายใดมีมูลค่าเกินร้อยละ 10 ของต้นทุนในการขายของ BAC

นอกจากนี้ BAC ยังให้บริการอาหารสำหรับห้องพักรับรองผู้โดยสารชั้นธุรกิจและชั้นประหยัดของบริษัทฯ และห้องพักรับรองผู้โดยสารชั้นธุรกิจของสายการบินเอมิเรตส์แอร์เวย์ และสายการบินโอมานแอร์ ณ สนามบินสุวรรณภูมิ และให้บริการอาหารนอกสถานที่ในเขตกรุงเทพฯ โดยผ่านทางบริษัท บีเอซี กูร์เมท์ เฮ้าส์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ BAC ที่ดำเนินกิจการร้านอาหารฝรั่งเศสระดับหรู “Brasserie 9” ซึ่งตั้งอยู่ที่ เอเชียทีค เดอะ ริเวอร์ฟร้อนท์ และร้านอาหารเลบานอนและอินเดียระดับหรู “Al Saray” ซึ่งตั้งอยู่ที่โรงพยาบาลกรุงเทพ โปรดพิจารณารายละเอียดรายการระหว่างกันได้จากหัวข้อ “รายการระหว่างกัน–บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีรายการกับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง-รายการระหว่างกันกับ บริษัท บีเอซี กูร์เมท์ เฮ้าส์ จำกัด ส่วนที่ 2 หน้า 320”

2.2.2.3 การให้บริการคลังสินค้า

BFS Cargo ให้บริการคลังสินค้าที่สนามบินสุวรรณภูมิ ทั้งนี้ ในการดำเนินกิจการ BFS Cargoได้ว่าจ้างให้ WFS ซึ่งเป็นผู้ให้บริการคลังสินค้าแก่สายการบินทั่วโลกในการบริหารจัดการตามสัญญาสนับสนุนการบริหารคลังสินค้า โดย WFS จะให้บริการการควบคุมและประเมินผลคุณภาพการดำเนินงานบริการ การตลาด และสิ่งอำนวยความสะดวกของ BFS Cargo การพัฒนาการควบคุมและวิธีดำเนินงานที่ดีที่สุดเพื่อลดต้นทุนการดำเนินงาน การบริหารจัดการให้ BFS Cargo ปฏิบัติตามสัญญาต่างๆ โดยรวมไปถึงสัญญาโครงการคลังสินค้า และการให้ความช่วยเหลือในการจัดหาใบรับรองในการประกอบอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง โดยสัญญาสนับสนุนการบริหารคลังสินค้ามีกำหนดระยะเวลา 7 ปีและได้สิ้นสุดลงในวันที่ 27 กันยายน 2556 โดยคู่สัญญาอาจตกลงร่วมกันต่ออายุสัญญาดังกล่าวได้ ทั้งนี้ ในปี 2556 คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายได้ทำสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมเพื่อขยายระยะเวลาของสัญญาดังกล่าวออกไปชั่วคราวเป็นเวลา 6 เดือนหลังจากสัญญาหมดอายุ และต่อมาในปี 2557 คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายได้ต่ออายุสัญญาดังกล่าว เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2557 โดยได้ทำสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมเพื่อขยายระยะเวลาของสัญญาดังกล่าวออกไปอีก 4 ปี 6 เดือน หรือจนถึงวันที่ 27 กันยายน 2561

โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “ข้อมูลสำคัญอื่น–สรุปสาระสำคัญของสัญญาที่เกี่ยวข้อง–สัญญาสนับสนุนการบริหารการให้บริการกิจการคลังสินค้า ส่วนที่ 2 หน้า 189”

BFS Cargo ได้รับสัมปทานจาก ทอท. ตามสัญญาโครงการคลังสินค้า โดยสัญญาโครงการคลังสินค้า นี้มีอายุใช้บังคับเป็นระยะเวลา 20 ปี นับตั้งแต่วันที่ 28 กันยายน 2549 ซึ่งเป็นวันที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการ ซึ่งอนุญาตให้ BFS Cargo เข้าดำเนินงานและให้บริการตามสัญญาโครงการคลังสินค้าโดยครอบคลุมการดำเนินการและข้อกำหนดของการให้บริการคลังสินค้า สำหรับสินค้าที่มีการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศในสนามบินสุวรรณภูมิ โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ– สัญญาให้สัมปทาน–สัญญาโครงการคลังสินค้า ส่วนที่ 2 หน้า 175”

ทั้งนี้ BFS Cargo มีอาคารคลังสินค้าที่สามารถเก็บรักษาและดูแลสินค้าชนิดพิเศษ รวมถึงสินค้าสดและสินค้ามีค่า เนื่องจากสินค้าประเภทดังกล่าวสามารถสร้างผลตอบแทนได้มากกว่า ทั้งนี้ BFS Cargo ได้ให้ความสำคัญในเรื่องของความปลอดภัยในอาคารคลังสินค้า โดยได้ทำการติดตั้งโทรทัศน์วงจรปิดจำนวน 186 เครื่องครอบคลุมทั้งอาคารคลังสินค้า โดยเฉพาะในบริเวณที่มีการเก็บรักษาสินค้าที่มีมูลค่าสูงจะมีการติดตั้งกล้องประจำพื้นที่อีกด้วย นอกจากนี้ยังมีเครื่องเอกซเรย์เพื่อที่จะตรวจสอบวัตถุระเบิด และมีการว่าจ้างเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยที่ได้รับการฝึกอบรมในด้านการเดินอากาศ และพนักงานรักษาความปลอดภัยทั้งสิ้นจำนวน 113 คน

ในปี 2553 BFS Cargo ได้ทำการติดตั้งระบบตรวจสอบรหัสสินค้าเพื่อที่จะสามารถติดตามตำแหน่งจัดเก็บสินค้าและสถานะของสินค้าทั้งหมดได้ โดยทำให้ลูกค้าสามารถทำการติดตามสินค้าของตนผ่านทางเว็บไซต์ที่ได้รับการปรับปรุงให้ทันสมัยอยู่เสมอตลอด 24 ชั่วโมงและตลอด 7 วันใน 1 สัปดาห์

BFS Cargo ได้รับการรับรองจากสมาคมป้องกันทรัพย์สินที่มีการขนส่ง (Transported Asset Protection Association (TAPA)) และองค์การมาตรฐานสากล (International Organization of Standards: ISO) โดย ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 BFS Cargo เป็นผู้ให้บริการรายแรกและรายเดียวที่ได้ผ่านการรับรองมาตรฐานการตรวจสอบความปลอดภัยของการปฏิบัติการภาคพื้นจากสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (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 โดยมีช่องสำหรับรับส่งสินค้าได้โดยตรง 4 ช่อง พื้นที่เก็บรักษาสินค้าที่ต้องการความปลอดภัยที่ควบคุมการเข้าออกด้วยระบบพิเศษ สำหรับสินค้ามีค่า โดยมีพื้นที่ระบายอากาศ

สำหรับสินค้ามีชีวิต และมีพื้นที่สำหรับเก็บสินค้าอันตรายขนาด 120 ตารางเมตร ทั้งนี้ อาคารคลังสินค้าของ BFS Cargo มีความจุ 550,000 ตันต่อปี

ในเดือนมกราคม 2556 ความจุในการเก็บรักษาสินค้าได้เพิ่มขึ้น เมื่อ BFS Cargo เริ่มเปิดดำเนินการระบบคลังสินค้าอัตโนมัติ (automatic storage and retrieval system) ซึ่งทำให้สามารถขยายพื้นที่เก็บรักษาสินค้าให้มีความสูงถึง 4.9 เมตร เมื่อเทียบกับชั้นวางสินค้าปกติ ซึ่งมีความสูงเพียง 2.6 เมตร นอกจากนี้ การติดตั้งระบบดังกล่าวได้เพิ่มปริมาณการรองรับสินค้าในคลังสินค้าอีก 150,000 ตัน เป็นจำนวน 550,000 ตันต่อปี ทั้งนี้ เพื่อเป็นการเพิ่มรายได้ ในปี 2556 BFS Ground มีการปรับราคา และเปลี่ยนแปลงวิธีการเก็บค่าธรรมเนียมต่างๆ เช่น การคิดค่าธรรมเนียมสินค้าด้วยการคำนวณหน่วยน้ำหนักแทนที่จะคิดตามใบตราส่งสินค้าทางอากาศ

ตารางดังต่อไปนี้ แสดงถึงจำนวนน้ำหนักของสินค้าที่ให้บริการเก็บรักษา และสัดส่วนการให้บริการคลังสินค้าเมื่อเทียบกับความจุสำหรับระยะเวลาที่ระบุไว้

	รอบปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม			**รอบหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน**	
	2554	**2555**	**2556**	**2556**	**2557**
น้ำหนักของสินค้าที่ให้บริการ (ตัน)	328,901	369,245	349,935	171,833	181,509
ปริมาณการรองรับสินค้า (ตันต่อปี)	400,000	400,000	550,000	275,000	275,000
การใช้งาน (Utilization) (ร้อยละ)	82.2	92.3	63.6	62.5	66.0

ในปี 2556 น้ำหนักของสินค้าที่ให้บริการลดลงเมื่อเทียบกับปี 2555 เนื่องจากในปี 2555 น้ำหนักของสินค้าที่ให้บริการเพิ่มขึ้นอย่างมากจากปี 2554 เกิดจากการนำเข้าเครื่องจักร และวัตถุดิบอื่นๆ เพื่อทดแทนเครื่องจักรและวัตถุดิบที่เสียหายอันเนื่องมาจากเหตุอุทกภัยในปี 2554 อย่างไรก็ดี น้ำหนักสินค้าที่ให้บริการในปี 2556 ยังคงมีปริมาณที่สูง และมีแนวโน้มการเติบโตเมื่อเทียบกับปี 2554 แม้ว่าในปี 2556 ประเทศไทยจะประสบปัญหาเศรฐกิจที่ซบเซา และความไม่สงบทางการเมือง

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 BFS Cargo มีจำนวนลูกค้ามากกว่า 50 ราย โดยเป็นลูกค้าหลักซึ่งไม่นับรวมบริษัทฯ ได้แก่ สายการบินกาตาร์แอร์เวย์ เฟดเอ็กซ์ และดีเอชแอล โดยทั่วไปแล้ว สัญญาการให้บริการคลังสินค้าจะ มีระยะเวลา 2 ถึง 3 ปีและกำหนดค่าบริการเป็นสกุลเงินบาท

ทั้งนี้ BFS Cargo เป็นผู้ให้บริการคลังสินค้าระหว่างประเทศหนึ่งในสองราย ณ สนามบินสุวรรณภูมิ โดยคู่แข่งหลักของ BFS Cargo คือ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

2.2.3 ธุรกิจสนามบิน

บริษัทฯ เป็นเจ้าของและผู้ดำเนินกิจการสนามบินสมุย สนามบินตราด และสนามบินสุโขทัย

ตารางต่อไปนี้ แสดงข้อมูลจำนวนผู้โดยสารทั้งหมดของสนามบินทั้ง 3 แห่งของบริษัทฯ

สนามบิน	รอบปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม			รอบหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน	
	2554	**2555**	**2556**	**2556**	**2557**
สมุย	1,420,597	1,660,479	1,848,855	945,496	949,982
ตราด	72,856	61,391	68,812	35,954	41,210
สุโขทัย	89,244	56,370	50,893	24,827	22,928
รวมทั้งสิ้น	1,582,797	1,778,240	1,968,560	1,006,277	1,014,120

ตารางต่อไปนี้ แสดงข้อมูลจำนวนผู้โดยสารทั้งหมดของสนามบินทั้ง 3 แห่งของบริษัทฯ ในปี 2556 และสำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 แยกตามประเภทและสัดส่วน

ประเภทของผู้โดยสาร	ปี 2556	รอบหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557
ผู้โดยสารระหว่างประเทศ (ร้อยละ)	13.1	13.0
ผู้โดยสารภายในประเทศ (ร้อยละ)	86.9	87.0

ตารางต่อไปนี้ แสดงข้อมูลสัดส่วนของจำนวนผู้โดยสารทั้งหมดของสนามบินแต่ละแห่งของบริษัทฯ เปรียบเทียบกับจำนวนผู้โดยสารแบบประจำทั้งหมดของบริษัทฯ

สนามบิน	ร้อยละของผู้โดยสารแบบประจำทั้งหมดของบริษัทฯ ในปี 2556	ร้อยละของผู้โดยสารแบบประจำทั้งหมดของบริษัทฯ สำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557
สนามบินสมุย	44.3	40.2
สนามบินตราด	1.7	1.7
สนามบินสุโขทัย	1.2	1.0

2.2.3.1 สนามบินสมุย

สนามบินสมุยนับเป็นสนามบินที่มีความสำคัญเป็นอย่างยิ่งต่อบริษัทฯ ทั้งในเรื่องของจำนวนผู้โดยสารและรายได้ของบริษัทฯ โดยตารางดังต่อไปนี้ แสดงถึงรายได้จากการดำเนินงานสนามบินสมุย เปรียบเทียบกับรายได้จากการดำเนินงานของบริษัทฯ และจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการสนามบินสมุย ตามระยะเวลาที่ระบุไว้

ปี	รายได้บัตรโดยสารจากธุรกิจสายการบินที่บินเข้าและออกสนามบินสมุย (ล้านบาท)	คิดเป็นร้อยละของรายได้ค่าโดยสารของบริษัทฯ	จำนวนผู้โดยสารโดยประมาณ (คน)
2554	5,873.0	51.5	1,420,597
2555	7,286.2	49.9	1,660,479
2556	8,572.4	52.0	1,848,855
งวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557	4,440.3	51.2	949,982

ทั้งนี้ เที่ยวบินไปกลับจากสนามบินสมุยคิดเป็นร้อยละ 45.7 ร้อยละ 45.7 ร้อยละ 43.6 และร้อยละ 37.7 ของจำนวนเที่ยวบินแบบประจำทั้งหมดของบริษัทฯ ในปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และสำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 ตามลำดับ

บริษัทฯ เริ่มดำเนินกิจการสนามบินสมุยเมื่อปี 2532 ในฐานะสนามบินสาธารณะในประเทศไทยที่เอกชนเป็นเจ้าของ โดยดำเนินกิจการสนามบินสมุยภายใต้ใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินสมุยซึ่งหมดอายุลงเมื่อวันที่ 31 มกราคม 2552 ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ยื่นขอต่ออายุใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินสมุยเมื่อวันที่ 26 พฤษภาคม 2551 ซึ่งขณะนี้ บริษัทฯ อยู่ในระหว่างการรอรับรายงานผลการตรวจสอบจากกรมการบินพลเรือนที่ยืนยันว่าบริษัทฯ ได้ดำเนินการแก้ไขข้อปรับปรุงที่ตรวจพบโดยกรมการบินพลเรือน และได้ดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมายฉบับใหม่เกี่ยวกับลักษณะทางกายภาพของสนามบิน อันมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 9 มกราคม 2556 นอกจากนี้บริษัทฯ ต้องจัดให้มีใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะในการดำเนินงานสนามบินสมุย โดยบริษัทฯ ได้ยื่นคำขอรับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะเมื่อวันที่ 20 สิงหาคม 2553 แต่เนื่องจากยังไม่มีการออกกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะมาบังคับใช้ อันเป็นผลให้ไม่สามารถออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะให้แก่ผู้ดำเนินงานสนามบินรายใดในประเทศไทยรวมทั้งบริษัทฯ ด้วย ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังต้องได้รับใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ สำหรับสนามบินสมุย โดยใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศสำหรับสนามบินสมุย ลงวันที่ 13 สิงหาคม 2557 มีผลบังคับใช้ได้จนกว่าใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินสมุยจะถูกเพิกถอน ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังคงสามารถดำเนินกิจการสนามบินจนกว่าจะได้รับการแจ้งจากกรมการบินพลเรือนเป็นประการอื่น ภายใต้พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) กฎกระทรวงที่เกี่ยวข้อง และตามหนังสือที่ออกโดยกรมการบินพลเรือนถึงบริษัทฯ เมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2557 โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “ปัจจัยความเสี่ยง-ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ-บริษัทฯ จำเป็นต้องได้รับใบอนุญาตที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินกิจการสนามบินเพื่อดำเนินกิจการสนามบิน และการที่บริษัทฯ ไม่สามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดหรือไม่สามารถดำเนินการต่ออายุใบอนุญาตต่างๆ ได้ อาจทำให้เกิดผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ ส่วนที่ 2 หน้า 128”

ในปี 2548 บริษัทฯ ได้ดำเนินการขยายสนามบินสมุย เพื่อให้มีขีดความสามารถที่จะรองรับการบริการผู้โดยสารจำนวน 16,000 คนต่อวัน และ 6 ล้านคนต่อปี ในปี 2556 สนามบินสมุยให้บริการผู้โดยสารเข้าและออกรวมประมาณ 1.8 ล้านคน และ 22,417 เที่ยวบิน

ในอดีต บริษัทฯ เป็นสายการบินรายเดียวที่ทำการบินสู่เกาะสมุย ซึ่งแม้ว่าในเวลาต่อมาในเดือนกุมภาพันธ์ 2551 การบินไทยได้ทำการบินสู่เกาะสมุยด้วยจำนวน 2 เที่ยวบินต่อวันก็ตาม บริษัทฯ ก็ยังคงเป็นผู้ให้บริการเที่ยวบินสู่เกาะสมุยเป็นส่วนใหญ่

บริษัทฯ เป็นผู้ให้บริการภาคพื้นในสนามบินสมุย แก่เที่ยวบินของบริษัทฯ ด้วยตนเอง แต่บริษัทฯ ได้ให้สิทธิในการให้บริการภาคพื้นในสนามบินสมุยแก่ PGGS เพื่อให้บริการภาคพื้นแก่สายการบินอื่นๆ ที่เข้ามาใช้บริการในสนามบินสมุย ซึ่งได้แก่ การบินไทย สายการบินซิลค์แอร์ และสายการบินฟายเออร์ฟลาย

ทั้งนี้ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 เที่ยวบินที่เข้าและออกจากสนามบินสมุยในแต่ละวันมีจำนวน 36 เที่ยวบิน โดยมีรายละเอียดดังนี้

สายการบิน	เที่ยวบินต่อวัน
บริษัทฯ	32
การบินไทย	2
ซิลค์แอร์	1
ฟลายเออร์ฟลาย	4(1)

<u>หมายเหตุ</u>

(1) เที่ยวบินต่อสัปดาห์

ทั้งนี้ ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมมีผลต่อการจำกัดความสามารถในการเพิ่มจำนวนเที่ยวบินขาเข้าและขาออกของสนามบินสมุย เนื่องจากการขอเพิ่มจำนวนเที่ยวบินขาเข้าและขาออกจากสนามบินสมุย ต้องได้รับความเห็นชอบจากกรมการบินพลเรือนซึ่งต้องพิจารณาในเรื่องของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้วย เมื่อวันที่ 24 มิถุนายน 2556 บริษัทฯ ได้ยื่นการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเพิ่มจำนวนเที่ยวบินขาเข้าและขาออกจากสนามบินสมุยเป็นไม่เกิน 50 เที่ยวบินต่อวัน ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมแล้ว เมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2557 บริษัทฯ ได้ยื่นคำขออนุญาตต่อกรมการบินพลเรือนเพื่อเพิ่มตารางเที่ยวบินขาเข้าและขาออกจากสนามบินสมุยตามรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับความเห็นชอบดังกล่าว เมื่อบริษัทฯ ได้รับอนุญาตจากกรมการบินพลเรือนแล้ว บริษัทฯ จะดำเนินการศึกษาเส้นทางการบินเพื่อเพิ่มจำนวนเที่ยวบิน และบริษัทฯ คาดว่าจะทยอยเพิ่มจำนวนเที่ยวบินได้โดยเริ่มจากฤดูหนาว ปี 2558 เป็นอย่างช้า โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “การบริการขนส่งผู้โดยสาร-การให้บริการเที่ยวบินแบบประจำ-เครือข่ายเส้นทางการบิน ส่วนที่ 2 หน้า 14” สำหรับรายละเอียดเพิ่มเติมในเส้นทางการบินกรุงเทพ-สมุยของบริษัทฯ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังระมัดระวังในการดูแลให้การเพิ่มจำนวนเที่ยวบินสอดคล้องกับความสามารถของโรงแรมและที่พักในการรองรับผู้โดยสาร ทั้งนี้ เพื่อรักษาความสัมพันธ์ที่ดีกับชุมชนท้องถิ่น โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “ปัจจัยความเสี่ยง–ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ– ธุรกิจสายการบินและสนามบินของ บริษัทฯ ต้องพึ่งพาตลาดการท่องเที่ยวในประเทศไทยและตลาดการท่องเที่ยวในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้โดยนักท่องเที่ยวชาวไทย และนักท่องเที่ยวจากภูมิภาคนี้และทวีปยุโรปเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเกาะสมุย จังหวัดภูเก็ต และเชียงใหม่ และในประเทศกัมพูชา เช่น เมืองเสียมราฐ และพนมเปญ และการลดลงของอุปสงค์ในการเดินทางทางอากาศในตลาดเหล่านี้อาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ ส่วนที่ 2 หน้า 134”

เกาะสมุยตั้งอยู่บนพื้นที่ห่างจากกรุงเทพฯ เป็นระยะทางประมาณ 700 กิโลเมตร และเป็นเกาะที่มีขนาดใหญ่เป็นอันดับสามของประเทศไทย โดยมีจำนวนประชากรที่อาศัยอยู่บนเกาะประมาณ 50,000 คน เกาะสมุยเป็นที่ตั้งของโรงแรมและที่พักตากอากาศจำนวนมากกว่า 450 แห่ง และในปี 2556 มีผู้เดินทางมาเยือนเกาะสมุยเป็นจำนวนมากกว่าหนึ่งล้านคน

สนามบินสมุยเปิดดำเนินการเป็นเวลา 16 ชั่วโมงต่อวัน โดยมีพื้นที่ทั้งหมดประมาณ 600 ไร่ ประกอบด้วยทางวิ่ง 1 ทางวิ่ง ซึ่งมีระยะทาง 2,060 เมตร ซึ่งสามารถรองรับการจราจรได้โดยประมาณ 4.5 เที่ยวบินต่อชั่วโมง หรือคิดเป็นจำนวน 72 เที่ยวบินต่อวัน มีทางขับจำนวน 4 ทางขับ และมีลานจอดอากาศยานคิดเป็นพื้นที่ประมาณ 28,000 ตารางเมตร สนามบินสมุยสามารถรองรับจำนวนเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 319 ได้จำนวน 7 ลำ หรือเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 319 จำนวน 5 ลำ และเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-500 อีกจำนวน 4 ลำ โดยสนามบินสมุยสามารถรองรับเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-500 เครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 319 และเครื่องบินแบบโบอิ้ง 737-400 รวมทั้งเครื่องบินไอพ่นที่ใช้ในเที่ยวบินธุรกิจ และเที่ยวบินส่วนบุคคล อย่างไรก็ดีในปัจจุบันจะมีการจราจรสูงสุดเพียงไม่เกินจำนวน 36 เที่ยวบินต่อวัน

สนามบินสมุยมีอาคารผู้โดยสารจำนวน 6 อาคารซึ่งครอบคลุมพื้นที่ 12,113 ตารางเมตร โดยเป็นพื้นที่ในเชิงพาณิชย์ 1,939 ตารางเมตร ทั้งนี้ ภายในอาคารผู้โดยสารยังประกอบด้วย เคาน์เตอร์ตรวจคนเข้าเมืองจำนวน 8 เคาน์เตอร์ โดยเปิดดำเนินการเป็นเวลา 16 ชั่วโมงต่อวัน

ในอดีตได้มีรายงานข่าวว่าอาจจะมีการก่อสร้างสนามบินแห่งที่สองบนเกาะสมุย เพื่อที่จะรองรับการเติบโตของจำนวนนักท่องเที่ยวที่คาดการณ์ไว้ โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “ปัจจัยความเสี่ยง– ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ– การแข่งขันจากสนามบินและจุดหมายปลายทางอื่นอาจส่งผลกระทบในทางลบในธุรกิจสนามบินของบริษัทฯ อย่างมีนัยสำคัญ โดยเฉพาะอย่างยิ่งต่อปริมาณการใช้บริการในสนามบินสมุย ส่วนที่ 2 หน้า 134”

ในเดือนพฤศจิกายน 2549 บริษัทฯ ให้เช่าทรัพย์สินในส่วนของสนามบินสมุยแก่กองทุนรวมเป็นเวลา 30 ปี ตั้งแต่วันที่ 24 พฤศจิกายน 2549 ภายใต้สัญญาเช่าระยะยาวโดยบริษัทฯ ตกลงที่จะเป็นผู้รับผิดชอบในบรรดาค่าใช้จ่ายสำหรับการรักษาสภาพแวดล้อมโดยรวมของทรัพย์สินที่เช่าและสนามบินสมุยให้อยู่ในสภาพที่ดี และรับผิดชอบในการจัดให้มีกิจกรรมด้านการตลาดที่จำเป็น โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “ข้อมูลสำคัญอื่น– สรุปสาระสำคัญของสัญญาที่เกี่ยวข้อง–สัญญาเช่าระยะยาวและสัญญาตกลงกระทำการ ส่วนที่ 2 หน้า 191” ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้รับเงินค่าเช่าเป็นจำนวน 9,300 ล้านบาทภายใต้สัญญาเช่าระยะยาวดังกล่าว

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

ทั้งนี้ รายได้หลักที่ได้รับจากการดำเนินงานสนามบินสมุยมาจากค่าบริการผู้โดยสารขาออกที่เรียกเก็บจากผู้โดยสารขาออก ค่าบริการในการลงจอดอากาศยาน ค่าบริการที่จอดอากาศยาน และค่าบริการภาคพื้นดิน ที่เรียกเก็บจากสายการบินอื่นๆ ที่เข้ามาใช้บริการสนามบินสมุย ทั้งนี้โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “กฎหมายและกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย–กฎและระเบียบในประเทศของอุตสาหกรรมการบิน–ค่าบริการสนามบิน ส่วนที่2 หน้า 124” รวมถึงรายได้จากการให้เช่าพื้นที่ในเชิงพาณิชย์ในสนามบินสมุย อย่างไรก็ดี เนื่องจากบริษัทฯ ได้ให้สิทธิในการให้บริการภาคพื้นดิน

แก่ PGGS เพื่อให้บริการภาคพื้นดินแก่สายการบินอื่นๆ ที่เข้ามาใช้บริการในสนามบินสมุย ดังนั้น บริษัทฯ จึงไม่มีรายได้จากการให้บริการภาคพื้นดินให้แก่สายการบินอื่นโดยตรง แต่จะได้รับรายได้จากการให้สิทธิในการบริการภาคพื้นดินจาก PGGS ซึ่งเงินจากรายได้หลักที่ได้รับจากการดำเนินงานสนามบินสมุยดังกล่าวเป็นส่วนใหญ่ จะถูกจ่ายต่อไปยังกองทุนรวมในรูปของค่าเช่า ค่าบริการคงที่ และค่าบริการผันแปร และเนื่องจากบริษัทฯ ถือหน่วยลงทุนในสัดส่วนร้อยละ 25 ในกองทุนรวม บริษัทฯ จะได้รับรายได้เหล่านี้กลับคืนมาในรูปแบบของเงินปันผลจากการถือหน่วยลงทุนในกองทุนรวมตามสัดส่วนที่ถืออยู่

ทั้งนี้ ตามมาตรฐานการบัญชี บริษัทฯ ได้บันทึกการให้เช่าทรัพย์สินและเช่าทรัพย์สินกลับดังกล่าวเป็นการกู้ยืมโดยบันทึกเงินค่าเช่าที่ได้รับภายใต้สัญญาเช่าระยะยาวจำนวน 9,300 ล้านบาท เป็นเงินกู้ยืมระยะยาว และได้บันทึกค่าเช่าตามสัญญาเช่าช่วงและค่าบริการตามสัญญาให้บริการที่ต้องชำระให้กองทุนรวมเป็นการชำระคืนเงินต้น ดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายทางการเงิน ในระหว่างปี 2556 บริษัทฯ ได้เปลี่ยนแปลงวิธีการบันทึกบัญชีเงินกู้ยืมระยะยาว โดยนำค่าเช่าคงที่ ค่าบริการคงที่และค่าบริการผันแปรมารวมคำนวณเพื่อหาอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ-การเปลี่ยนแปลงเกณฑ์ในการจัดทำงบการเงิน ส่วนที่ 2 หน้า 357” และหมายเหตุประกอบงบการเงินรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 ข้อ 4.2 และข้อ 26

2.2.3.2 สนามบินตราด

ตารางดังต่อไปนี้ แสดงถึงรายได้จากการดำเนินงานสนามบินตราด เปรียบเทียบกับรายได้จากการดำเนินงานของบริษัทฯ และจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการสนามบินตราดตามระยะเวลาที่ระบุไว้

ปี	รายได้บัตรโดยสารจากธุรกิจสายการบินที่บินเข้าและออกสนามบินตราด (ล้านบาท)	คิดเป็นร้อยละของรายได้ค่าโดยสารของบริษัทฯ	จำนวนผู้โดยสาร (คน)
2554	173.0	1.5	72,956
2555	179.6	1.2	61,391
2556	202.8	1.2	68,812
งวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557	121.0	1.4	41,210

บริษัทฯ ได้เริ่มดำเนินกิจการสนามบินตราดเมื่อปี 2549 โดยดำเนินกิจการภายใต้ใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินตราดซึ่งมีผลบังคับใช้จนถึงวันที่ 14 มีนาคม 2559 นอกจากนี้ บริษัทฯ ต้องจัดให้มีใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะในการดำเนินงานสนามบินตราด โดยบริษัทฯ ได้ยื่นคำขอรับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะเมื่อวันที่ 20 สิงหาคม 2553 แต่เนื่องจากยังไม่มีการออกกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะมาบังคับใช้ อันเป็นผลให้ไม่สามารถออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะให้แก่ผู้ดำเนินงานสนามบินรายใดในประเทศไทยรวมทั้งบริษัทฯ ด้วย อย่างไรก็ดี ภายใต้พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) บริษัทฯ ยังคงสามารถดำเนินกิจการสนามบินตราดต่อไปได้จนกว่าจะได้รับแจ้งจากกรมการบินพลเรือนเป็นประการอื่น โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “ปัจจัยความเสี่ยง- ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ–บริษัทฯ จำเป็นต้องได้รับใบอนุญาตที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินกิจการสนามบินเพื่อดำเนินกิจการสนามบิน และการที่บริษัทฯ ไม่สามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดหรือไม่สามารถดำเนินการต่ออายุใบอนุญาตต่างๆ ได้ อาจทำให้เกิดผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ ส่วนที่ 2 หน้า 128” ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 11 มีนาคม 2556 กระทรวงการคลังได้ประกาศให้สนามบินตราดเป็นสนามบินศุลกากร (Custom Inspection and Quarantine Airport)

สนามบินตราดอยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ไปทางทิศตะวันออกเป็นระยะทาง 387 กิโลเมตร และจังหวัดตราดเป็นเมืองที่อยู่ใกล้ชิดพรมแดนประเทศกัมพูชามากที่สุด โดยบริษัทฯ เป็นสายการบินเพียงแห่งเดียวที่มีการบินไปยังจังหวัดตราด ทั้งนี้ ในปี 2556 บริษัทฯ ได้ดำเนินการรองรับผู้โดยสารขาเข้าและขาออกจากสนามบินตราดประมาณ 68,812 คน

สนามบินตราดเปิดดำเนินการเป็นเวลา 13 ชั่วโมงต่อวัน และสามารถรองรับผู้โดยสารได้มากถึง 3,640 คนต่อวัน โดยมีพื้นที่ทั้งหมดประมาณ 1,300 ไร่ ประกอบด้วยทางวิ่ง 1 ทางวิ่ง มีระยะทาง 1,800 เมตร สนามบินตราดสามารถรองรับการจราจรได้สูงสุดโดยประมาณ 4 เที่ยวบินต่อชั่วโมง หรือคิดเป็นจำนวน 52 เที่ยวบินต่อวัน แม้ว่าในปัจจุบัน จะมีการจราจรสูงสุดเพียงไม่เกินจำนวน 3 เที่ยวบินต่อวัน

บริษัทฯ วางแผนที่จะเริ่มก่อสร้างลานจอดเครื่องบินพื้นที่ประมาณ 4,800 ตารางเมตร ทมีหลุมจอดสำหรับเครื่องบิน 4 ลำ เนื่องจากในปัจจุบัน สนามบินตราดยังไม่มีลานจอดเครื่องบินที่เหมาะสม โดยสนามบินตราดมีอาคารผู้โดยสารจำนวน 1 อาคาร ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ 2,560 ตารางเมตร โดยเป็นพื้นที่ในเชิงพาณิชย์ 1,250 ตารางเมตร ทั้งนี้ ในปี 2557 บริษัทฯ อยู่ระหว่างการพิจารณาก่อสร้างลานจอดรถเครื่องบินในส่วนแรกเพื่อรองรับเครื่องบินจำนวน 2 ลำ โดยคาดว่ามูลค่าการลงทุนในส่วนแรกนี้จะเท่ากับประมาณ 16.5 ล้านบาท

2.2.3.3 สนามบินสุโขทัย

ตารางดังต่อไปนี้ แสดงถึงรายได้จากการดำเนินงานสนามบินสุโขทัย เปรียบเทียบกับรายได้จากการดำเนินงานของบริษัทฯ และจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการสนามบินสุโขทัย ตามระยะเวลาที่ระบุไว้

ปี	รายได้บัตรโดยสารจากธุรกิจสายการบินที่บินเข้าและออกสนามบินสุโขทัย (ล้านบาท)	คิดเป็นร้อยละของรายได้ค่าโดยสารของบริษัทฯ	จำนวนผู้โดยสาร (คน)
2554	158.3	1.4	89,244
2555	123.3	0.8	56,370
2556	119.1	0.7	50,893
งวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557	47.8	0.6	22,928

บริษัทฯ ได้เริ่มดำเนินกิจการสนามบินสุโขทัยเมื่อปี 2541 โดยดำเนินกิจการภายใต้ใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินสุโขทัยซึ่งหมดอายุลงเมื่อวันที่ 31 มกราคม 2551 โดยบริษัทฯ ได้ยื่นขอต่ออายุใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินสุโขทัยเมื่อวันที่ 27 สิงหาคม 2550 ซึ่งบริษัทฯ ยังอยู่ในระหว่างการรอรับรายงานผลการตรวจสอบจากกรมการบินพลเรือนที่ยืนยันว่าบริษัทฯ ได้ดำเนินการแก้ไขข้อปรับปรุงที่ตรวจพบโดยกรมการบินพลเรือน และได้ดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมายฉบับใหม่เกี่ยวกับลักษณะทางกายภาพของสนามบิน อันมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 9 มกราคม 2556 นอกจากนี้บริษัทฯ ต้องจัดให้มีใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะในการดำเนินงานสนามบินสุโขทัย โดยบริษัทฯ ได้ยื่นคำขอรับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะเมื่อวันที่ 20 สิงหาคม 2553 อย่างไรก็ดี กฎหมายที่เกี่ยวข้องในการออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะยังไม่มีการออกมาบังคับใช้ อันเป็นผลให้ใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะไม่สามารถออกให้แก่ผู้ดำเนินงานสนามบินรายใดในประเทศไทยรวมทั้งบริษัทฯ ด้วย บริษัทฯ ยังคงสามารถดำเนินกิจการสนามบินจนกว่าจะได้รับการแจ้งจากกรมการบินพลเรือนเป็นประการอื่น ภายใต้พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) กฎกระทรวงที่เกี่ยวข้อง และตามหนังสือที่ออกโดยกรมการบินพลเรือนถึงบริษัทฯ เมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2557 โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “ปัจจัยความเสี่ยง-บริษัทฯ จำเป็นต้องได้รับใบอนุญาตที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินกิจการสนามบินเพื่อดำเนินกิจการสนามบิน และการที่บริษัทฯ ไม่สามารถปฏิบัติตาม

ข้อกำหนดหรือไม่สามารถดำเนินการต่ออายุใบอนุญาตต่างๆ ได้ อาจทำให้เกิดผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ ส่วนที่ 2 หน้า 128"

สนามบินสุโขทัยตั้งอยู่ในจังหวัดสุโขทัยซึ่งห่างจากกรุงเทพฯ ไปทางทิศเหนือเป็นระยะทาง 440 กิโลเมตร มีประชากรอาศัยอยู่ประมาณ 600,000 คน ทั้งนี้ อุทยานประวัติศาสตร์สุโขทัยซึ่งตั้งอยู่ในบริเวณพื้นที่ทางทิศตะวันตกเป็นระยะทาง 12 กิโลเมตร ได้รับการประกาศให้เป็นแหล่งมรดกโลกจากองค์การยูเนสโกตั้งแต่ปี 2534 ทั้งนี้ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ เป็นสายการบินเพียงแห่งเดียวที่มีการบินไปยังจังหวัดสุโขทัย โดยมีเที่ยวบินไปยังสุโขทัย 2 เที่ยวบินต่อวัน

สนามบินสุโขทัยเปิดดำเนินการเป็นเวลา 12 ชั่วโมงต่อวันและสามารถรองรับผู้โดยสารได้มากถึง 3,360 คนต่อวัน โดยมีพื้นที่ทั้งหมดของสนามบินที่ได้รับอนุญาตประมาณ 1,018 ไร่ ประกอบด้วยทางวิ่ง 1 ทางวิ่ง มีระยะทาง 2,100 เมตร ซึ่งสามารถรองรับการจราจรได้โดยประมาณ 4 เที่ยวบินต่อชั่วโมง หรือคิดเป็นจำนวน 48 เที่ยวบินต่อวัน และมีทางขับจำนวน 1 ทางขับ ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ 3,870 ตารางเมตร และมีจำนวน 2 ลานจอดอากาศยานที่พร้อมใช้งาน คิดเป็นพื้นที่ประมาณ 9,975 ตารางเมตร อย่างไรก็ดีในปัจจุบันจะมีการจราจรสูงสุดเพียงไม่เกินจำนวน 2 เที่ยวบินต่อวัน สนามบินสุโขทัยมีอาคารผู้โดยสารจำนวน 2 อาคาร ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ 1,026 ตารางเมตร โดยเป็นพื้นที่ในเชิงพาณิชย์ 784 ตารางเมตร

2.3 การตลาดและภาวะการแข่งขัน

2.3.1 นโยบายการตลาด

2.3.1.1 การยกระดับประสบการณ์การใช้บริการของผู้โดยสาร

บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะยกระดับประสบการณ์การใช้บริการของผู้โดยสาร ด้วยการให้บริการระดับพรีเมี่ยมและมีคุณภาพ รวมถึงการให้บริการห้องพักรับรองผู้โดยสารที่สนามบินโดยไม่เสียค่าใช้จ่าย การให้บริการด้วยความเป็นมิตร และการให้บริการที่เน้นความใส่ใจในผู้โดยสาร การใช้เครื่องบินที่มีอายุการใช้งานต่ำ และการให้บริการในจุดหมายปลายทางอันเป็นแหล่งวัฒนธรรม และสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ

บริษัทฯ สร้างความแตกต่างให้ประสบการณ์การใช้บริการของผู้โดยสาร ด้วยการให้บริการห้องพักรับรองผู้โดยสารโดยไม่มีค่าใช้จ่าย โดยห้องพักรับรองสำหรับผู้โดยสารชั้นประหยัดของบริษัทฯ ได้ให้บริการอาหารว่าง เครื่องดื่ม และการให้บริการอินเทอร์เน็ตโดยไม่เสียค่าใช้จ่าย ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ให้บริการห้องพักรับรองผู้โดยสารชั้นธุรกิจหรือ "Blue Ribbon" แยกออกจากผู้โดยสารชั้นประหยัด เพื่อให้บริการผู้โดยสารชั้นธุรกิจโดยเฉพาะ โดยห้องพักรับรองผู้โดยสารชั้นธุรกิจจะให้บริการอาหารจานร้อน ห้องอาบน้ำ ห้องสมุด และการให้บริการอินเทอร์เน็ต

บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะให้บริการด้วยคุณภาพระดับสูง และเชื่อถือได้โดยถือว่าความตรงต่อกำหนดเวลาการบิน เป็นสิ่งสำคัญในการสร้างความพึงพอใจให้แก่ผู้โดยสาร ชื่อเสียงของบริษัทฯ และการควบคุมค่าใช้จ่าย ทั้งนี้ จากรายงานภายในของบริษัทฯ ในปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 ประสิทธิภาพในการตรงต่อเวลา (เที่ยวบินที่เข้าและออกภายใน 1 นาที ตามกำหนดเวลาในตารางการบินขาเข้าและขาออก) คิดเป็น ร้อยละ 88.6 ร้อยละ 83.3 และ ร้อยละ 82.9 ตามลำดับ ในปี 2556 บริษัทฯ เชื่อว่าการตรงต่อเวลาของกำหนดเวลาการบินลดลง เป็นผลมาจากปัจจัยภายในและภายนอกต่างๆ ที่บริษัทฯ เชื่อว่าอยู่นอกเหนือจากการควบคุมของบริษัทฯ อันได้แก่ การปิดซ่อมสนามบินสุวรรณภูมิเมื่อปี 2555 ความล่าช้าของสายการบินที่ทำความตกลงเที่ยวบินร่วมกับบริษัทฯ การติดขัดในการจราจรในสนามบิน ข้อจำกัดในสิ่งอำนวยความสะดวกของสนามบิน การควบคุมการจราจรทางอากาศ และสภาพอากาศที่เลวร้าย โดยบริษัทฯ พยายามที่จะบริหารจัดการเที่ยวบินให้มีประสิทธิภาพซึ่งอาจมีการเปลี่ยนแปลงและยกเลิก

ตารางเวลาเที่ยวบิน โดยบริษัทฯ พยายามอย่างมากที่สุดที่จะไม่ให้การเปลี่ยนแปลงหรือยกเลิกเที่ยวบินดังกล่าวกระทบต่อการใช้บริการของผู้โดยสาร โดยในปี 2554 ปี 2555 และ ปี 2556 ตารางเวลาเที่ยวบินมีการเปลี่ยนแปลงหรือเที่ยวบินมีการยกเลิกในอัตราร้อยละ 0.4 ร้อยละ 0.7 และร้อยละ 0.5 ของเที่ยวบินของบริษัทฯ ตามลำดับ

ในการให้บริการด้วยคุณภาพระดับที่ดีที่สุดแก่ผู้โดยสาร บริษัทฯ มุ่งรับพนักงานที่มีความสามารถในการสื่อสารภาษาอังกฤษได้ มีมนุษย์สัมพันธ์ที่ดี และมีความเป็นมืออาชีพ ทั้งนี้ การรับพนักงานจะต้องผ่านขั้นตอนที่เข้มงวด และจะมีการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่องและเข้มข้น และมีกิจกรรมการเสริมสร้างสมรรถภาพในการทำงาน ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้จัดสรรงบประมาณเป็นการเฉพาะสำหรับการฝึกอบรมพนักงานที่ให้บริการผู้โดยสารทุกปี เพื่อให้แน่ใจได้ว่าพนักงานได้รับการเตรียมความพร้อมมาเป็นอย่างดีในการให้ความช่วยเหลือแก่ผู้โดยสารได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2.3.1.2 การโฆษณาและการส่งเสริมการขาย

บริษัทฯ เชื่อว่าการที่ประเทศไทยเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยมมาตั้งแต่ในอดีตเป็นข้อได้เปรียบในการแข่งขันของบริษัทฯ ทั้งนี้ นโยบายทางการตลาดของบริษัทฯ ที่ผ่านมาให้ความสำคัญกับวัฒนธรรมไทยอันเป็นเอกลักษณ์ที่ดึงดูดใจ รวมถึงการต้อนรับนักท่องเที่ยวอย่างมีไมตรีด้วยมนุษยสัมพันธ์อันดีของคนไทย โดยบริษัทฯ มีความมุ่งหมายที่จะเสริมสร้างภาพลักษณ์ในฐานะที่เป็นสายการบินบูติกให้ดีขึ้นและสร้างชื่อเสียงที่โดดเด่นในด้านคุณภาพการให้บริการแก่ผู้โดยสาร

ในปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และสำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายด้านการโฆษณาและการประชาสัมพันธ์ทั้งสิ้น 249.9 ล้านบาท 261.4 ล้านบาท 456.3 ล้านบาท และ 155.6 ล้านบาท หรือคิดเป็น ร้อยละ 2.2 ร้อยละ 1.8 ร้อยละ 2.8 และร้อยละ 1.8 ของรายได้ค่าโดยสารรวมของบริษัทฯ ตามลำดับ

ค่าใช้จ่ายทางด้านการตลาดของบริษัทฯ เป็นค่าใช้จ่ายในการโฆษณาและประชาสัมพันธ์ทางสื่อต่างๆ รวมทั้งการสนับสนุนกิจกรรมของบริษัทท่องเที่ยวและตัวแทนการท่องเที่ยวเป็นหลัก โดยส่วนใหญ่บริษัทฯ จะโฆษณาผ่านช่องทางอินเทอร์เน็ตบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ สื่อโซเชี่ยลมีเดีย งานแสดงสินค้าทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ แผ่นป้ายโฆษณากลางแจ้ง หนังสือพิมพ์และโทรทัศน์ และ การโฆษณาทางวิทยุ โดยบริษัทฯ ยังมีกลุ่มเป้าหมายที่เป็นนักศึกษาซึ่งบริษัทฯ คาดหวังว่าจะกลายมาเป็นผู้โดยสารในอนาคต โดยการจัดแคมเปญโฆษณาที่สถานศึกษา ให้ส่วนลดราคาค่าโดยสารสำหรับเที่ยวบินในช่วงที่มีผู้โดยสารเดินทางน้อย ทั้งนี้ แม้ว่าการทำการตลาดของบริษัทฯ จะเน้นในจุดหมายปลายทางภายในประเทศไทยและภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ก็ตาม บริษัทฯ ก็ยังคงสามารถรองรับผู้โดยสารระหว่างประเทศที่ต้องการเชื่อมต่อกับเส้นทางการบินที่บริษัทฯ ให้บริการอยู่ทั้งภายในประเทศและภายในภูมิภาค ด้วยการเข้าทำความความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) และข้อตกลงระหว่างสายการบินอื่นๆ และการที่บริษัทฯ มีผู้แทนจำหน่ายบัตรโดยสารและสำนักงานด้านการตลาดของบริษัทฯ ตั้งอยู่ในหลายพื้นที่ทั่วโลก

2.3.1.3 การกำหนดราคาและการบริหารจัดการรายได้

จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการและค่าบัตรโดยสารที่เรียกเก็บมีผลกระทบต่อธุรกิจของบริษัทฯ บริษัทฯ ได้ติดตั้งระบบการบริหารจัดการรายได้เพื่อเพิ่มรายได้ในแต่ละเที่ยวบินในตลาดต่างๆ และในการดำเนินการทั้งหมดของบริษัทฯ ให้สูงที่สุด ทั้งนี้ การบริหารจัดการรายได้เป็นกระบวนการทางธุรกิจที่ใช้ในการคำนวณหาราคาและจำนวนที่นั่งผู้โดยสารที่มีอยู่สำหรับผู้โดยสารชั้นธุรกิจและผู้โดยสารชั้นประหยัด เพื่อเพิ่มรายได้จากการขายบัตรโดยสารให้สูงที่สุด บนพื้นฐานของพฤติกรรมทางด้านอุปสงค์ที่คาดการณ์ไว้ในแต่ละตลาด จากการใช้ระบบการบริหารจัดการรายได้ในปัจจุบัน บริษัทฯ พยายามที่จะเพิ่มรายได้ให้ได้มากที่สุดในแต่ละเที่ยวบิน โดยการจัดสรรที่นั่งผู้โดยสารที่มีอยู่ตามราคาค่าโดยสารในแต่ละชั้นให้บริษัทฯ ได้รับประโยชน์มากที่สุด

บริษัทฯ มีโครงสร้างราคาค่าบัตรโดยสารที่หลากหลายเพื่อที่จะตอบรับความต้องการในแต่ละกลุ่มตลาด ที่นั่งผู้โดยสารบนเครื่องบินบางลำของบริษัทฯ ได้ถูกแบ่งออกเป็นชั้นธุรกิจและชั้นประหยัด และราคาค่าโดยสารแบ่งออกเป็นจำนวน 15 ถึง 16 กลุ่มย่อย โดยบริษัทฯ จะกำหนดจำนวนที่นั่งในแต่ละราคาผ่านกระบวนการวิเคราะห์การแข่งขันอย่างต่อเนื่องซึ่งเป็นหนึ่งในกระบวนการที่สำคัญในการบริหารจัดการรายได้ การคาดการณ์ล่วงหน้า และการกำหนดราคาที่เหมาะสมที่สุด ทั้งนี้ โดยทั่วไป ประวัติการสำรองที่นั่งผู้โดยสารและแนวโน้มของผู้โดยสารที่ใช้บริการการบินในแต่ละฤดูกาลจะถูกนำมาใช้ในการคาดการณ์ความต้องการของตลาด ซึ่งบริษัทฯ ใช้การคาดการณ์ซึ่งอ้างอิงจากข้อมูลการสำรองที่นั่งในอดีต รวมเข้ากับการสำรองที่นั่งในปัจจุบัน ประกอบกับงานหรือเหตุการณ์ (event) ที่กำลังจะมีในอนาคต รวมถึงแรงกดดันจากภาวะการแข่งขัน และปัจจัยอื่นๆ ในการกำหนดโครงสร้างราคาค่าบัตรโดยสารเพื่อเพิ่มรายได้สูงสุด

บริษัทฯ ใช้ AirVision Revenue Manager หรือระบบการบริหารจัดการรายได้ที่พัฒนาโดย Sabre Inc. ระบบดังกล่าวนี้ได้ใช้แบบจำลองในการคาดคะเนและกำหนดราคาที่เหมาะสมเพื่อที่จะวิเคราะห์ความสัมพันธ์เชิงเศรษฐศาสตร์ที่ต้องเกิดขึ้นเพื่อการกำหนดจำนวนที่นั่งในแต่ละราคา ซึ่งทำให้บริษัทฯ สามารถเพิ่มรายได้สูงสุดบนขีดความสามารถที่มีอยู่ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ใช้ระบบดังกล่าวทั้งในเส้นทางการบินระหว่างประเทศ และเส้นทางการบินภายในประเทศตั้งแต่ปี 2551

บริษัทฯ บริหารจัดการกำไรจากการขนส่งผู้โดยสารโดยใช้นโยบายการตลาดและการขายเพื่อเป็นการเพิ่มรายได้ในการขนส่งผู้โดยสารสูงสุดให้แก่บริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ ใช้มาตรการดังต่อไปนี้เพื่อเพิ่มรายได้ในการขนส่งผู้โดยสาร

- กำหนดโครงสร้างราคาที่ไม่ซับซ้อนและนำเสนอนโยบายด้านราคาในแต่ละจุดขายเพื่อเพิ่มรายได้สูงสุดให้สัมพันธ์กับลักษณะของแต่ละจุดขายและช่องทางการจัดนำหน่ายเพื่อให้บริษัทฯ มีผลตอบแทนสูงสุดและลดการสูญเสียรายได้ให้น้อยที่สุด
- ใช้ระบบบัตรโดยสารอัตโนมัติเพื่อป้องกันการสูญเสียรายได้เนื่องจากความผิดพลาดจากตัวบุคคลและเพิ่มรายได้จากค่าบริการเสริมได้แก่ ค่าธรรมเนียมจากสัมภาระส่วนเกิน
- ใช้แผนการตลาดส่งเสริมการขายในตลาดที่ให้ผลตอบแทนสูง เช่น สมุย และเสียมราฐ
- จัดสรรที่นั่งสำหรับบัตรโดยสารในแต่ละระดับราคาให้เกิดประโยชน์สูงสุด รวมถึงการจัดสรรที่นั่งในแต่ละราคาตามอุปสงค์ที่คาดการณ์ไว้ซึ่งพิจารณาจากข้อมูลที่ผ่านมาของแต่ละเส้นทางการบิน (เช่น การจัดสรรที่นั่งราคาต่ำให้น้อยลงสำหรับเส้นทางการบินที่คาดว่ามีความต้องการสูง) และ
- จัดลำดับการจัดสรรที่นั่งให้แก่ผู้โดยสารให้เกิดประโยชน์สูงสุด ตามอุปสงค์ที่คาดการณ์ไว้เพื่อที่จะเพิ่มรายได้ให้แก่ทั้งเครือข่ายการบินให้ได้มากที่สุดไม่ใช่เพียงแต่เพิ่มรายได้เฉพาะในบางเส้นทางการบินเท่านั้น

เช่นเดียวกับสายการบินส่วนใหญ่ บริษัทฯ รับสำรองที่นั่งมากกว่าจำนวนที่นั่งโดยสารในบางเที่ยวบินเพื่อทดแทนในกรณีที่ผู้โดยสารได้สำรองที่นั่งไว้แล้วแต่ไม่ได้เดินทาง โดยอัตราส่วนของการสำรองที่นั่งในลักษณะดังกล่าว แตกต่างกันไปในแต่ละเส้นทางการบินและขึ้นอยู่กับอัตราส่วนในอดีตของปริมาณผู้โดยสารที่สำรองที่นั่งแต่มิได้เดินทาง และกรณีการยกเลิกบัตรโดยสารล่าช้า ทั้งนี้ ในปี 2556 มีอัตราการสำรองที่นั่งมากกว่าจำนวนที่นั่งโดยสารโดยรวมของบริษัทฯ ตามข้อมูลจากระบบมีจำนวนประมาณ 14,969 ที่นั่ง

2.3.1.4 การรักษาลูกค้าประจำโดยโปรแกรม FlyerBonus

ตั้งแต่มีการจัดตั้งโปรแกรมสะสมไมล์ (Frequent Flyer Program) ของบริษัทฯ ในชื่อ "FlyerBonus" ในปี 2548 โปรแกรมดังกล่าวก็มีบทบาทสำคัญในการดำเนินกลยุทธ์ทางการตลาดของบริษัทฯ และเป็นหนึ่งในวิธีการพื้นฐานในการสร้างและรักษาลูกค้าบริษัทฯ โปรแกรม FlyerBonus ของบริษัทฯ ประกอบด้วยสมาชิกสองระดับ อันได้แก่ สมาชิกระดับธรรมดา และสมาชิกระดับพิเศษ โดยสมาชิกระดับพิเศษเป็นสมาชิกที่มาจากการเรียนเชิญของบริษัทฯ เท่านั้น ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ มีสมาชิกระดับธรรมดาเป็นจำนวนประมาณ 390,000 คน และสมาชิกระดับพิเศษประมาณ 2,300 คนที่เข้าร่วมและจำนวนสมาชิกของ โปรแกรมฟลายเออร์โบนัสโดยรวมคิดเป็นร้อยละ 16.6 ของจำนวนผู้โดยสารทั้งหมด สำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 ทั้งนี้ ทางบริษัทฯ เชื่อว่าโปรแกรมสะสมไมล์จะสนับสนุนความยึดมั่นให้แก่ลูกค้าในการใช้บริการของบริษัทฯ โดยการแลกบัตรโดยสารจะช่วยส่งเสริมให้ลูกค้าใช้บริการของบริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ สมาชิกสามารถสะสมไมล์ได้จากเที่ยวบินของบริษัทฯ และจากเที่ยวบินทั้งหมดของสายการบินภายใต้ความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) ในกิจกรรมส่งเสริมการขายของโปรแกรม FlyerBonus บริษัทฯ จะเพิ่มคะแนนสะสมให้สองหรือสามเท่าในบางครั้ง เพื่อส่งเสริมเส้นทางการบินใหม่ของบริษัทฯ คะแนนสะสมไมล์สามารถแลกเพื่อรับบัตรโดยสารโดยไม่เสียค่าใช้จ่ายใดๆ หรือแลกเป็นส่วนลด หรือยกระดับชั้นโดยสารในเที่ยวบินของบริษัทฯ หรือแลกเป็นสินค้าที่ขายบนเที่ยวบิน ทั้งนี้ โปรแกรม FlyerBonus มีพันธมิตรผู้ประกอบธุรกิจเดินทางมากกว่า 30 ราย ซึ่งรวมถึงสายการบินทั้งหมดตามความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) สถาบันการเงิน บริษัทให้เช่ารถยนต์ และโรงแรมในเครือทั้งในท้องถิ่นและระหว่างประเทศ ทำให้สมาชิกสามารถทำการสะสมไมล์ได้ทุกวันผ่านการจับจ่ายใช้สอยประจำ การเช่ารถยนต์และการเข้าพักในโรงแรม

โปรแกรม FlyerBonus ช่วยเพิ่มรายได้ให้แก่บริษัทฯ โดยช่วยเพิ่มยอดขายบัตรโดยสารในเที่ยวบินของบริษัทฯ และกระตุ้นยอดขายบัตรโดยสารของสายการบินพันธมิตรตามความตกลงรับขนผู้โดยสารระหว่างสายการบิน (Interline) ซึ่งสมาชิกสามารถได้รับไมล์สะสมจากรายการสะสมไมล์อื่นๆ ของสายการบินพันธมิตรตามความตกลงรับขนผู้โดยสารระหว่างสายการบิน (Interline) นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีรายได้เพิ่มจากการแลกรับรางวัลบัตรโดยสารโดยสายการบินพันธมิตร เมื่อสมาชิกรายการสะสมไมล์เดินทางของสายการบินดังกล่าวขอแลกรับรางวัลเป็นบัตรโดยสารของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม จำนวนที่นั่งโดยสารที่จัดให้สำหรับการแลกรับรางวัลด้วยไมล์สะสมของสมาชิกโปรแกรม FlyerBonus จะถูกจำกัดในแต่ละเที่ยวบิน และชั้นโดยสาร ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งในความพยายามของบริษัทฯ ที่จะเพิ่มรายได้สูงสุดให้แก่บริษัทฯ นอกจากนี้ จำนวนไมล์สะสมอาจหมดอายุ หากสมาชิกไม่นำไมล์สะสมมาแลกรับรางวัลภายใน 3 ปี

2.3.2 กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย

กลุ่มลูกค้าเป้าหมายของบริษัทฯ ในปัจจุบัน คือ กลุ่มนักท่องเที่ยวเป็นหลัก เนื่องจากประเทศไทยยังคงมีศักยภาพทางด้านการท่องเที่ยว ประกอบกับการให้บริการห้องพักรับรองผู้โดยสารโดยไม่เสียค่าใช้จ่าย ถือเป็นจุดเด่นเมื่อเปรียบเทียบกับสายการบินอื่นๆ โดยในอดีตที่ผ่านมา ผู้โดยสารของบริษัทฯ จะเป็นผู้โดยสารจากต่างประเทศเป็นหลัก และแม้ว่าในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมาผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นจะยังคงเป็นผู้โดยสารจากต่างประเทศเป็นส่วนใหญ่ก็ตาม แต่เนื่องจากตลาดของผู้โดยสารภายในประเทศเองก็มีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องและมีศักยภาพ บริษัทฯ จึงได้ดำเนินการขยายตลาดผู้โดยสารภายในประเทศควบคู่กันไปอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ เพื่อเป็นการใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุดและเป็นการลดความเสี่ยงจากการพึ่งพิงผู้โดยสารจากต่างประเทศ

2.3.3 การจำหน่ายและช่องทางการจำหน่าย

บริษัทฯ มีช่องทางการจัดจำหน่ายหลัก 2 ช่องทาง ได้แก่ การขายทางตรง โดยผ่านสำนักงานขายของบริษัทฯ ศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ และเว็บไซต์ และการขายทางอ้อม

ตารางต่อไปนี้แสดงสัดส่วนของการสำรองที่นั่งโดยรวมของบริษัทฯ ผ่านแต่ละช่องทางการจัดจำหน่ายหลัก สำหรับช่วงเวลาที่ระบุไว้ ดังต่อไปนี้

ช่องทางจัดจำหน่าย	รอบปีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม						สำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน			
	2554		2555		2556		2556		2557	
	ร้อยละของผู้โดยสาร	ร้อยละของรายได้	ร้อยละของผู้โดยสาร	ร้อยละของรายได้	ร้อยละของผู้โดยสาร	ร้อยละของรายได้	ร้อยละของผู้โดยสาร	ร้อยละของรายได้	ร้อยละของผู้โดยสาร	ร้อยละของรายได้
การขายทางตรง :										
สำนักงานขาย เคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสาร และเคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสารประจำสนามบิน	16.99	14.64	12.62	11.27	16.46	14.45	16.30	13.78	15.45	13.46
อินเทอร์เน็ต	23.10	21.35	26.61	24.82	26.86	25.13	25.77	23.91	28.00	25.93
รวม	40.09	35.99	39.23	36.09	43.32	39.58	42.07	37.69	43.45	39.39
การขายทางอ้อม :										
สายการบินที่มีความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) และสายการบินที่มีความตกลงรับขนผู้โดยสารระหว่างสายการบิน (Interline)	4.57	4.81	4.40	4.49	4.57	4.76	4.63	4.91	5.24	5.29
ผู้แทนจำหน่ายบัตรโดยสารที่ได้รับอนุญาตจาก IATA	52.72	55.81	53.32	55.92	49.81	53.44	51.09	55.24	48.92	52.49
ผู้แทนจำหน่ายบัตรโดยสารแบบทั่วไป	2.62	3.39	3.05	3.50	2.30	2.22	2.21	2.16	2.39	2.82
รวม	59.91	64.01	60.77	63.91	56.68	60.42	57.93	62.31	56.55	60.61
รวมทั้งสิ้น	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

2.3.3.1 การขายทางตรง

บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารทางตรงผ่านช่องทางต่างๆ รวมถึงสำนักงานขาย เคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสาร เคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสารประจำสนามบิน ศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ และผ่านช่องทางบนหน้าเว็บไซต์

(1) <u>สำนักงานขาย เคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสาร และเคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสารประจำสนามบิน</u>

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ มีสำนักงานขายบัตรโดยสาร ซึ่งดำเนินการโดยบริษัทฯ 33 สำนักงานขาย และผ่านทางตัวแทนจำหน่าย 50 สำนักงานขายในทวีปยุโรป เช่น ประเทศแคนาดา ออสเตรเลีย และในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เช่น ประเทศไทย สิงคโปร์ กัมพูชา ลาว และเมียนมาร์ และฮ่องกง นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังขายบัตรโดยสารที่เคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสารซึ่งตั้งอยู่ในสนามบินที่บริษัทฯ ให้บริการอยู่ ซึ่งสำนักงานขาย เคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสาร และเคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสารประจำสนามบินเหล่านี้ ได้ช่วยอำนวยความสะดวกให้แก่ลูกค้าที่ต้องการเข้ามาสำรองที่นั่งหรือเปลี่ยนแปลงการสำรองที่นั่งด้วยตนเอง โดยสามารถชำระค่าบัตรโดยสารด้วยเงินสด บัตรเครดิต หรือบัตรเดบิต

(2) <u>ศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ (Call Center)</u>

ผู้โดยสารสามารถสำรองที่นั่งบนเที่ยวบินของบริษัทฯ ได้ตลอด 24 ชั่วโมง ผ่านทางศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์หมายเลข 1771 โดยผู้โดยสารสามารถชำระเงินจากการสำรองที่นั่งผ่านศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ผ่านบัตรเครดิต หรือชำระเงินผ่านทางโทรศัพท์เคลื่อนที่ หรือผ่านทางช่องทางอื่นๆ รวมถึงร้านสะดวกซื้อทั่วประเทศ

(3) <u>การขายทางอินเทอร์เน็ต</u>

บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารทางอินเทอร์เน็ต ผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ www.bangkokair.com โดยในการสำรองที่นั่งทางออนไลน์นั้น ผู้โดยสารจะต้องชำระเงินผ่านบัตรเครดิตหรือบัตรเดบิต ซึ่งช่วยลดความเสี่ยงด้านเครดิตและกระบวนการทางบัญชี และยังช่วยปรับปรุงกระแสเงินสดในการดำเนินงานของบริษัทฯ เนื่องจากธนาคารผู้ให้บริการของบริษัทฯ จะเป็นผู้รับรายได้ทั้งหมดจากการขายทางอินเทอร์เน็ต และนำเข้าบัญชีบริษัทฯ โดยตรง ทั้งนี้ในปี 2553 บริษัทฯ ได้พัฒนาเว็บไซต์ของบริษัทฯ เพื่อจะเพิ่มการขายผ่านทางอินเทอร์เน็ต และลดค่าคอมมิชชั่นจากตัวแทนจำหน่าย และยังปรับปรุงแผนผังเว็บไซต์เพื่อให้การแสดงค่าโดยสารและสิทธิพิเศษให้เห็นเด่นชัดขึ้น ทั้งนี้ การใช้ช่องทางอินเทอร์เน็ตในการสำรองเที่ยวบินคิดเป็นสัดส่วนจาก ร้อยละ 23.10 ของจำนวนผู้โดยสารทั้งหมดในปี 2554 เป็นร้อยละ 26.61 ของจำนวนผู้โดยสารทั้งหมดในปี 2555 และเพิ่มเป็นร้อยละ 26.86 ของจำนวนผู้โดยสารทั้งหมดในปี 2556 และร้อยละ 28.00 ของจำนวนผู้โดยสารทั้งหมดสำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 และบริษัทฯ คาดว่าแนวโน้มดังกล่าวจะคงดำเนินไปอย่างต่อเนื่องในอนาคต ทั้งนี้ การขายทางอินเทอร์เน็ตเป็นช่องทางการจัดจำหน่ายที่มีต้นทุนการดำเนินงานต่ำที่สุดของบริษัทฯ เนื่องจากมีค่าใช้จ่ายโสหุ้ยและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานที่ต่ำกว่า

2.3.3.2 การขายทางอ้อม

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

ตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารที่ได้รับอนุญาตจาก IATA อาจเป็นผู้จำหน่ายบัตรโดยสารเที่ยวบินของบริษัทฯ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ มีผู้แทนจำหน่ายบัตรโดยสารที่ได้รับอนุญาตจาก IATA ในกว่า 40 ประเทศทั่วโลกเนื่องจากบริษัทฯ เองได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกของ IATA BSP ตั้งแต่ปี 2543 ทำให้การชำระราคาบัตรโดยสารที่จำหน่ายผ่านผู้แทนจำหน่ายบัตรโดยสารที่ได้รับอนุญาตจากสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศมีการชำระผ่านระบบชำระเงิน โดยผ่านทางธนาคารที่บริหารจัดการโดยสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ทั้งนี้ การให้บริการโดยบริษัทตัวแทนการท่องเที่ยวเป็นประโยชน์อย่างยิ่งแก่นักท่องเที่ยวที่ไม่สามารถเข้าถึงอินเทอร์เน็ต และ/หรือไม่สะดวกที่จะใช้บัตรเครดิต โดยเฉพาะในบริเวณพื้นที่ที่ห่างไกลในประเทศไทยหรือประเทศกำลังพัฒนาอื่นๆ

2.3.4 ภาพรวมอุตสาหกรรมการบิน

2.3.4.1 ความเป็นมา

1. <u>อุตสาหกรรมการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก</u>

จาก ข้อมูลของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association หรือ IATA) ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกเป็นตลาดอุตสาหกรรมการบินที่ใหญ่ที่สุดในปี 2552 และมีการเติบโตของการเดินทางทางอากาศอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปีดังกล่าวเป็นต้นมาและในปัจจุบันมีการประมาณการว่ากว่า 1 ใน 4 ของการเดินทางของผู้โดยสารทั่วโลกเดินทางเข้าออกหรือ ภายในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกโดยเที่ยวบินพาณิชย์ โดยคาดการณ์ว่าจะยังคงมีอัตราการเติบโตอย่างมากในภูมิภาคนี้ต่อไปอีกใน 20 ปีข้างหน้า ทั้งนี้ หากจำนวนประชากรในเอเชียที่ใช้บริการสายการบินอยู่ในอัตราเท่ากับการบริการสารการบินของประชากรในสหรัฐอเมริกา ที่ใช้บริการสายการบินต่อปี อุตสาหกรรมการบินทั่วโลกจะมีขนาดเพิ่มขึ้นถึง 3 เท่าของขนาดในปัจจุบัน

อัตราการเติบโตอย่างรวดเร็วทั้งในอดีตและอนาคตของอุตสาหกรรมการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกเป็นผลมาจากปัจจัยต่างๆ หลายประการ ซึ่งรวมถึง

- การเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างมากของประเทศส่วนใหญ่ ส่งผลให้เกิดการเพิ่มขึ้นของความต้องการเดินทางของผู้โดยสารทั้งในและระหว่างประเทศ และการนำเข้าสินค้า
- การเติบโตทางเศรษฐกิจทั่วทั้งภูมิภาคและส่วนอื่นๆในโลก ซึ่งส่งผลให้เกิดการเติบโตอย่างมากของผู้โดยสารขาเข้าระหว่างประเทศและความต้องการในการส่งออกสินค้า
- การเปิดเสรีทางการตลาด (market liberalization) ทำให้มีสายการบินต้นทุนต่ำมากขึ้น(Low-Cost Carriers หรือ LCCs) และสภาพการแข่งขันที่สูงขึ้น ส่งผลให้ค่าโดยสารปรับลดลง และเกิดการบริการและตลาดใหม่ๆ

2. <u>อุตสาหกรรมการบินในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้</u>

อุตสาหกรรมการบินในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีอัตราการเติบโตอย่างมากด้วยปัจจัยต่างๆ หลายประการ ซึ่งรวมถึง

- การเติบโตอย่างมากของสายการบินต้นทุนต่ำ โดยในปี 2555 มีการเปิดตัวสายการบินต้นทุนต่ำในภูมิภาค 3 สายการบิน และสายการบินต้นทุนต่ำเหล่านี้มีส่วนแบ่งการตลาดกว่าร้อยละ 50 ของความสามารถในการบินรวมในภูมิภาค[1]
- การพัฒนาทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็วและการเพิ่มขึ้นของชนชั้นกลางที่มีกำลังซื้อในการเดินทางทางอากาศ
- การท่องเที่ยวที่มีแนวโน้มในการเติบโตอย่างมาก

3. <u>อุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย</u>

อุตสาหกรรมการบินในประเทศไทยเติบโตขึ้นอย่างมีนัยสำคัญในช่วงสองถึงสามทศวรรษที่ผ่านมา ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากการเปิดเสรีทางการตลาดและปัจจัยการเติบโตทางเศรษฐกิจที่ส่งผลต่อตลาดในภูมิภาคเอเชียและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ทั้งนี้ แนวโน้มที่เกิดขึ้นในภูมิภาคเอเชียบางอย่าง ได้ปรากฏอย่างชัดเจนในประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งแนวโน้มการให้บริการสายการบินต้นทุนต่ำ นอกจากนี้ ข้อตกลงการเปิดน่านฟ้าเสรี (Open Skies Agreements) ได้เพิ่มทางเลือกในการเดินทางเข้าออกประเทศไทย ปัจจัยดังกล่าวส่งผลให้อัตราการเติบโตโดยเฉลี่ยต่อปีของการเดินทางของผู้โดยสารอยู่ที่ร้อยละ 8.5 ในช่วงปี 2548 ถึงปี 2556 อยู่ที่ร้อยละ 8.5 ต่อปี แม้ว่าจะมีเหตุการณ์ความไม่สงบทางการเมือง ภัยธรรมชาติ และวิกฤตเศรษฐกิจต่างๆ ที่ทำให้การเติบโตในช่วงระยะเวลาดังกล่าวหยุดชะงักไปก็ตาม

ความต้องการการบินทั้งขาเข้าและขาออกและภายในประเทศไทยถูกขับเคลื่อนจากการท่องเที่ยวในประเทศ การเดินทางเพื่อธุรกิจ และการท่องเที่ยวต่างประเทศ โครงสร้างพื้นฐานการท่องเที่ยวของประเทศไทยได้รับการพัฒนาเป็นอย่างดีและเป็นที่ดึงดูดต่อนักท่องเที่ยวทั่วโลก สถานที่ท่องเที่ยวในประเทศไทย ประกอบด้วย รีสอร์ทติดชายทะเล สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญทางวัฒนธรรม และการท่องเที่ยวเชิงการแพทย์

กิจกรรมการบินที่สนามบินหลักในประเทศกว่าครึ่งดำเนินการโดย 4 สายการบินใหญ่ที่สุดในประเทศไทย ได้แก่ บางกอกแอร์เวย์ส ไทยแอร์เอเชีย นกแอร์ และการบินไทย

สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส (บริษัทฯ หรือสายการบินฯ) เริ่มให้บริการแบบประจำในปี 2529 ซึ่งเป็นเวลาหลายปีหลังเริ่มธุรกิจการให้บริการการบินเช่าเหมาลำ (ตั้งแต่ปี 2511) บางกอกแอร์เวย์สเป็นสายการบินเอกชนรายแรกของประเทศไทย ถือหุ้นร้อยละ 92 โดยครอบครัวปราสาททองโอสถ โดยในปี 2532 บริษัทฯ สร้างสนามบินของตัวเองที่เกาะสมุย ประเทศไทย ซึ่งเป็นการลงทุนที่มีความโดดเด่นและหลังจากนั้นบริษัทฯ ได้มีการพัฒนาสนามบินในจังหวัดสุโขทัยและตราด สายการบินฯ มีฐานปฏิบัติการด้านการบิน ณ สนามบินนานาชาติสุวรรณภูมิ มีฝูงบินจำนวน 25 ลำ ซึ่งประกอบด้วยเครื่องบินรุ่น เอทีอาร์ 72-500s จำนวน 8 ลำ เครื่องบินรุ่น แอร์บัส เอ 319s จำนวน 10 ลำ และเครื่องบินรุ่น แอร์บัส เอ 320s จำนวน7 ลำ

สายการบินไทยแอร์เอเชียเป็นบริษัทในเครือสายการบินแอร์เอเชียกรุ๊ป (AirAsia group of airlines) อันประกอบด้วย อินโดนีเซียแอร์เอเชีย (Indonesia AirAsia) แอร์เอเชียฟิลิปปินส์ (AirAsia Philippines) แอร์เอเชียแจแปน (AirAsia Japan) และแอร์เอเชียเอ็กซ์ (AirAsia X) โดยแอร์เอเชียจัดตั้งขึ้นในปี 2544 ในประเทศมาเลเซียโดยเน้นการบริการด้วยต้นทุนต่ำ ไทยแอร์

[1] ข้อมูลจาก Center for Aviation ปี 2556

เอเชียเริ่มดำเนินธุรกิจในประเทศไทยในเดือนกุมภาพันธ์ 2547 โดยให้บริการทั้งเส้นทางการบินภายในและในภูมิภาคโดยมีฐานปฏิบัติการด้านการบิน ณ สนามบินนานาชาติดอนเมือง ทั้งนี้ สายการบินดังกล่าวให้บริการเส้นทางการบินไปยังจุดหมายปลายทางในประเทศไทยและประเทศอื่นๆ ด้วยฝูงบิน แอร์บัส เอ-320 จำนวน 37 ลำ[2] โดยให้บริการผู้โดยสารประเภทเดียว จำนวน 180 ที่นั่ง สายการบินไทยแอร์เอเชียถือหุ้นโดย บมจ.เอเชีย เอวิเอชั่น (Asia Aviation PCL) ในอัตราร้อยละ 55 และถือหุ้นโดยบริษัทแอร์เอเชีย เบอร์ฮาด (AirAsia Berhad) ในอัตราร้อยละ 45

ทั้งนี้ แอร์เอเชียเอ๊กซ์ซึ่งเป็นบริษัทในเครือ มีวัตถุประสงค์ในการให้บริการในเส้นทางการบินจากกรุงเทพมหานครไปยังจุดหมายปลายทางที่มีระยะเวลาการบินตั้งแต่ 4 ชั่วโมง ถึง 9 ชั่วโมง ได้เริ่มให้บริการแบบเช่าเหมาลำในเดือนเมษายน 2557 และมีแผนในการดำเนินกิจการในเชิงพาณิชย์ในเดือนมิถุนายน 2557 โดยเครื่องบินรุ่น เอ 330 ซึ่งมีจำนวนที่นั่ง 377 ที่นั่ง

สายการบินนกแอร์เป็นสายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทยที่ให้บริการเที่ยวบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ โดยการบินไทยถือหุ้นบางส่วน สายการบินนกแอร์ได้ดำเนินการอย่างเป็นอิสระจากบริษัทแม่ตั้งแต่เริ่มก่อตั้ง สายการบินนกแอร์ดำเนินการการบินด้วยเครื่องบินจำนวนทั้งสิ้น 16 ลำ โดยเป็นเครื่องบินรุ่น โบอิ้ง บีB-737-800 จำนวน 14 ลำ และเครื่องบินรุ่น เอทีอาร์ 72-500 จำนวน 2 ลำ และมีฐานปฏิบัติการด้านการบินหลักอยู่ที่สนามบินนานาชาติดอนเมือง[3]

สายการบินนกสกู๊ต (NokScoot) เป็นสายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทยที่จัดตั้งขึ้นโดยความตกลงร่วมกันระหว่างสายการบินนกแอร์และสายการบินสกู๊ต (Scoot) จากประเทศสิงคโปร์ สายการบินนกสกู๊ต มีแผนในการให้บริการเส้นทางบินระยะกลาง (medium-haul service) จากสนามบินนานาชาติดอนเมืองไปยังประเทศจีน ญี่ปุ่น และเกาหลีใต้ โดยเครื่องบินรุ่น โบอิ้ง 777-200ERs จำนวน 2-3 ลำ โดยคาดว่าจะเปิดให้บริการในช่วงครึ่งปีหลังของปี 2557

การบินไทยเป็นสายการบินแห่งชาติและเป็นสายการบินที่ใหญ่ที่สุดในประเทศไทย การบินไทยให้บริการสำหรับเที่ยวบินในประเทศ ภูมิภาค และระหว่างประเทศอย่างเต็มรูปแบบ โดยระบบศูนย์กลางและควบคุม (hub and spoke) จากฐานปฏิบัติการด้านการบินในกรุงเทพมหานครไปยังจุดหมายปลายทางทั่วโลกและภายในประเทศไทย การบินไทยจัดตั้งขึ้นในปี 2503 ในรูปแบบกิจการร่วมค้าระหว่าง บจก. สายการบินไทย (Thai Airways Company) และสแกนดิเนเวียน แอร์ไลน์ ซิสเตม (Scandinavian Airlines System) ต่อมาในปี 2520 รัฐบาลไทยได้ทำการถือหุ้นทั้งหมดของสายการบินและนำบริษัทเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยในปี 2534 นอกจากนี้ การบินไทยยังเป็นผู้ดำเนินการสายการบินไทยสมายล์ (Thai Smile) ซึ่งเป็นสายการบินในเครือที่ให้บริการสำหรับเที่ยวบินในประเทศและระหว่างประเทศโดยเครื่องบินรุ่น เอ 320 ซึ่งมีจำนวนที่นั่ง 174 ที่นั่ง ทั้งนี้ ไทยสมายล์มีแผนในการให้บริการด้วยเครื่องบินจำนวนทั้งสิ้น 20 ลำ ภายในปี 2558[4]

4. <u>สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส</u>

สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส ดำเนินการภายใต้แนวคิด “Boutique Airline” โดยทำการบินในเส้นทางเฉพาะและนำเสนอบริการที่เป็นเอกลักษณ์ให้กับผู้โดยสาร เช่น การเปิดให้บริการห้องรับรองพิเศษ (airport lounges) สำหรับผู้โดยสารทุกท่าน และการพัฒนาสนามบินเพื่อเพิ่มจำนวนผู้โดยสารในเส้นทางที่เป็นสถานที่ท่องเที่ยวทางวัฒธรรมและสันทนาการ

---

[2] ข้อมูล ณ วันที่ 31 มีนาคม 2557 จาก AirAsia Berhad, พฤษภาคม 2557

[3] ข้อมูลจากบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556

[4] ข้อมูลจากบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด, พฤษภาคม 2557

เอกลักษณ์ของสายการบินและการเลือกเส้นทางการบินมุ่งเน้นในการส่งเสริมเส้นทางบินที่แปลกใหม่ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ด้วยกลยุทธ์ดังกล่าว ทำให้สายการบินฯ หลีกเลี่ยงเส้นทางการบินที่มีการแข่งขันที่สูงและเลือกให้บริการเส้นทางบินที่ไม่เคยมีการให้บริการ สายการบินฯ เป็นผู้ให้บริการแต่เพียงผู้เดียวในหลายเส้นทางที่ให้บริการอยู่ ซึ่งเป็นการลดการแข่งขันทางด้านราคา นอกจากนี้ สายการบินฯ ยังให้บริการแบบเต็มรูปแบบ ซึ่งรวมไปถึงบริการและสิ่งอำนวยความสะดวกที่นอกเหนือจากสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบอื่นๆ เสนอ ตัวอย่างกลยุทธ์ที่แสดงให้เห็นถึงความแตกต่างของการให้บริการของสายการบินได้แก่ การเสนออาหารว่าง แม้บนเที่ยวบินระยะสั้น และการให้บริการห้องรับรองพิเศษสำหรับลูกค้าชั้นประหยัด

2.3.4.2 กิจกรรมการบินในประเทศไทย

<u>ข้อมูลผู้โดยสารทางอากาศ</u>

จากข้อมูลในตารางที่ 1 ด้านล่าง จำนวนผู้โดยสารที่เดินทางทางอากาศที่สนามบินพาณิชย์ในประเทศไทยมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปี (CAGR) ที่ร้อยละ 8.5 ระหว่างปี 2548 – 2556 โดยมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปี (CAGR) ของจำนวนผู้โดยสารภายในประเทศที่ร้อยละ 9.2 และอัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปี (CAGR) ของจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศที่ร้อยละ 7.9

ประเทศไทยมีอัตราการเติบโตที่สูงในช่วงหลายปีที่ผ่านมา ซึ่งอัตราการเติบโตดังกล่าวอาจมีความผันผวนอย่างมากเนื่องจากภัยธรรมชาติและเหตุการณ์ความไม่สงบทางการเมือง อย่างไรก็ตาม แม้ว่าจะมีภัยธรรมชาติและความไม่แน่นอนทางการเมืองในประเทศ ประเทศไทยยังคงมีอัตราการเติบโตของผู้โดยสารในอัตราที่สูงอยู่ที่ร้อยละ 18.8 ในระหว่างปี 2553 ถึงปี 2554 และร้อยละ 10.6 ในระหว่างปี 2554 ถึงปี 2555 และร้อยละ 17.4 ในระหว่างปี 2555 ถึงปี 2556

<u>ตารางที่ 1</u>

ผู้โดยสารที่เดินทางทางอากาศ

ปี 2548-2556

	2548	2549	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556	CAGR 2548~2556
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	10,325,193	11.2%
สนามบิน AOT	17,102,635	19,772,586	20,727,678	20,021,472	21,109,118	21,549,308	27,765,695	28,437,557	33,063,538	8.6%
รวม	21,529,203	24,596,278	26,104,093	24,317,611	26,201,922	27,202,887	34,297,055	36,280,068	43,388,731	9.2%
ผู้โดยสารระหว่างประเทศ (ก)	29,999,039	34,256,445	35,433,805	33,683,888	32,828,075	36,690,283	41,605,432	47,694,714	55,227,292	7.9%
รวมทั้งสิ้น	51,528,242	58,852,723	61,537,898	58,001,499	59,029,997	63,893,170	75,902,487	83,974,782	98,616,023	8.5%
อัตราการเติบโต										
ผู้โดยสารภายในประเทศ		14.2%	6.1%	(6.8%)	7.7%	3.8%	26.1%	5.8%	19.6%	
ผู้โดยสารระหว่างประเทศ		14.2%	3.4%	(4.9%)	(2.5%)	11.8%	13.4%	14.6%	15.8%	
อัตราการเติบโตรวม		14.2%	4.6%	(5.7%)	1.8%	8.2%	18.8%	10.6%	17.4%	

ที่มา: AOT และ DCA, เดือนพฤษภาคม 2557

(ก) สนามบิน AOT

ประมาณการปี 2556 สำหรับข้อมูลบางสนามบินของ AOT

จากข้อมูลในตารางที่ 2 ด้านล่าง การบินไทยมีส่วนแบ่งผู้โดยสารสูงสุด ณ สนามบินที่ดำเนินการโดยทอท.ในปี 2555 (ซึ่งเป็นข้อมูลล่าสุดของทอท.) โดยบางกอกแอร์เวย์สมีส่วนแบ่งผู้โดยสารเป็นอันดับที่ 3 ในปี 2555 ซึ่งคิดเป็นอัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปี (CAGR) ที่ร้อยละ 6.2 ระหว่างปี 2549 ถึงปี 2555

ตารางที่ 2

จำนวนผู้โดยสารตามสายการบิน

สำหรับสนามบินในประเทศไทยที่ดำเนินการโดย ทอท. ปี 2549-2555

สายการบิน	2549	2550	2551	2552	2553	2554	2555	CAGR 2549~2555
สายการบินไทย	22,463,733	23,308,495	22,342,145	22,517,047	21,637,221	21,644,398	18,582,337	(3.1%)
ไทยแอร์เอเชีย	4,251,827	4,762,073	5,773,827	6,728,445	7,418,362	8,725,383	7,542,037	10.0%
บางกอกแอร์เวย์ส	2,499,257	2,515,311	2,466,657	2,875,734	3,141,726	3,753,765	3,585,029	6.2%
นกแอร์	2,537,281	3,354,441	2,624,959	1,819,988	2,975,343	4,239,135	2,388,489	(1.0%)
โอเรียลไทย	2,741,923	2,084,766	1,184,326	753,151	1,406,138	2,130,001	1,817,879	(6.6%)
คาเธ่ย์แปซิฟิค	1,442,158	1,337,343	1,314,490	1,401,463	1,392,701	1,515,482	1,718,672	
เอมิเรต	926,827	996,814	918,992	1,001,111	1,220,538	1,363,056	1,434,284	7.5%
โคเรียลแอร์	742,850	762,028	734,030	654,932	769,554	912,649	1,027,212	5.6%
ไทเกอร์แอร์เวย์	492,265	476,539	146,270	187,508	255,673	703,433	903,405	10.6%
สิงค์โปร์แอร์ไลน์	1,315,323	1,206,930	1,104,283	814,221	671,320	674,627	858,638	(6.9%)
ไชน่าแอร์ไลน์	1,267,394	1,164,394	1,136,886	1,001,783	783,804	801,523	801,719	(7.3%)
แอร์เอเชีย	580,111	583,362	297,512	329,197	413,618	918,696	730,616	3.9%
อีว่าแอร์	701,845	669,745	669,338	614,978	534,491	601,393	561,335	(3.7%)
ซิลล์แอร์	338,238	281,080	374,077	339,250	335,661	370,996	387,701	2.3%
อินโดนีเซียแอร์เอเชีย	-	14,293	59,882	96,543	92,464	182,845	82,167	-
อื่นๆ	11,727,999	12,643,869	12,557,686	12,801,842	15,190,977	20,833,745	33,710,751	19.2%
รวม	54,029,031	56,161,483	53,705,360	53,937,193	58,239,591	69,371,127	76,132,271	5.9%

ที่มา: AOT, พฤษภาคม 2557

ข้อมูลในตารางที่ 3 ด้านล่าง แสดงถึงส่วนแบ่งทางการตลาดของสายการบินโดยคิดจากจำนวนผู้โดยสาร (ภายในประเทศและระหว่างประเทศ) ณ สนามบินที่ดำเนินการโดย ทอท.[5] ระหว่างปี 2549 ถึงปี 2555 สำหรับสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ และสายการบินต้นทุนต่ำ

ระหว่างปี 2549 ถึงปี 2555 บางกอกแอร์เวย์สมีส่วนแบ่งผู้โดยสารที่ให้บริการ ณ สนามบินที่ดำเนินการโดย ทอท. เพิ่มจากร้อยละ 4.6 เป็นร้อยละ 4.7 ของผู้โดยสารทั้งหมด โดยบางกอกแอร์เวย์สมีส่วนแบ่งผู้โดยสาร ณ สนามบินที่ดำเนินการโดย ทอท. มากเป็นอันดับที่ 3 ในปี 2555 ซึ่งเพิ่มขึ้นจากลำดับที่ 5 ในปี 2549

[5] ที่มาทอท. พฤษภาคม 2557 ทั้งนี้ ข้อมูลของสายการบินต่างๆ จากทอท. มีจนถึงปี 2555 นอกจากนี้ โดยสนามบินที่ดำเนินการโดยทอท. ได้แก่ สนามบินนานาชาติสุวรรณภูมิ และดอนเมือง ณ จังหวัดกรุงเทพฯ และสนามบินนานาชาติ เชียงใหม่ เชียงราย ภูเก็ต และหาดใหญ่ นอกจากนี้ ไม่มีข้อมูลเฉพาะของสายการบินสำหรับสนามบินพาณิชย์อื่นๆ ข้อมูลของทอท. คิดเป็นอัตราส่วนประมาณร้อยละ 90 ของจำนวนการจราจรทางอากาศทั้งหมดในประเทศไทย และเกือบทั้งหมดของประเทศสำหรับการจราจรทางอากาศระหว่างประเทศ

ตารางที่ 3

ส่วนแบ่งทางการตลาดของสายการบินโดยคิดจากจำนวนผู้โดยสาร

ณ สนามบินที่ดำเนินการโดย ทอท. ปี 2549 ถึงปี 2555

		ปี						
สายการบิน	ประเภท	2549	2550	2551	2552	2553	2554	2555
สายการบินไทย	FSC	41.6%	41.5%	41.6%	41.7%	37.2%	31.2%	24.4%
ไทยแอร์เอเชีย	LCC	7.9%	8.5%	10.8%	12.5%	12.7%	12.6%	9.9%
บางกอกแอร์เวย์ส	FSC	4.6%	4.5%	4.6%	5.3%	5.4%	5.4%	4.7%
นกแอร์	LCC	4.7%	6.0%	4.9%	3.4%	5.1%	6.1%	3.1%
โอเรียลไทย	FSC	5.1%	3.7%	2.2%	1.4%	2.4%	3.1%	2.4%
คาเธ่ย์แปซิฟิค	FSC	2.7%	2.4%	2.4%	2.6%	2.4%	2.2%	2.3%
เอมิเรต	FSC	1.7%	1.8%	1.7%	1.9%	2.1%	2.0%	1.9%
โคเรียลแอร์	FSC	1.4%	1.4%	1.4%	1.2%	1.3%	1.3%	1.3%
ไทเกอร์แอร์เวย์	LCC	0.9%	0.8%	0.3%	0.3%	0.4%	1.0%	1.2%
สิงค์โปร์แอร์ไลน์	FSC	2.4%	2.1%	2.1%	1.5%	1.2%	1.0%	1.1%
ไชน่าแอร์ไลน์	FSC	2.3%	2.1%	2.1%	1.9%	1.3%	1.2%	1.1%
แอร์เอเชีย	LCC	1.1%	1.0%	0.6%	0.6%	0.7%	1.3%	1.0%
อีว่าแอร์	FSC	1.3%	1.2%	1.2%	1.1%	0.9%	0.9%	0.7%
ซิลล์แอร์	FSC	0.6%	0.5%	0.7%	0.6%	0.6%	0.5%	0.5%
อินโดนีเซียแอร์เอเชีย	LCC	0.0%	0.0%	0.1%	0.2%	0.2%	0.3%	0.1%
อื่นๆ	n.a.	21.7%	22.5%	23.4%	23.7%	26.1%	30.0%	44.3%
รวม FSC (ไม่รวมอื่นๆ)		63.7%	61.1%	60.0%	59.3%	54.8%	48.7%	40.4%
รวม LCC (ไม่รวมอื่นๆ)		14.6%	16.4%	16.6%	17.0%	19.2%	21.3%	15.3%
อื่นๆ		21.7%	22.5%	23.4%	23.7%	26.1%	30.0%	44.3%
รวม		100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

ที่มา: AOT, พฤษภาคม 2557

2.3.4.3 ประมาณการกิจกรรมการบิน

ในหัวข้อนี้จะแสดงถึงอัตราการเติบโตของผู้โดยสารตั้งแต่อดีตและประมาณการในอนาคตในแต่ละตลาดการบิน การประมาณการได้ใช้ข้อมูลอุตสาหกรรมที่เผยแพร่ ซึ่งอาศัยการวิเคราะห์ทางเศรษฐมิติ (Econometric) ของปัจจัยการเติบโตทางเศรษฐกิจสังคม การสำรวจโดยรวมของจุดเริ่มต้น และจุดหมายปลายทาง และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และปัจจัยและการวิเคราะห์

เช่นเดียวกับการประมาณการกิจกรรมการบินส่วนใหญ่ การประมาณการจะใช้วิจารณญานค่อนข้างสูงและผลที่เกิดจริงอาจมีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญกับการประมาณการ

1. <u>อัตราการเติบโตของการท่องเที่ยวทางอากาศทั่วโลกในอดีตและประมาณการในอนาคต</u>

ตามที่ปรากฏในตารางที่ 4 จำนวนผู้โดยสารทั่วโลกที่ท่องเที่ยวทางอากาศ วัดจากปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (RPK) มีอัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปี (CAGR) ที่ร้อยละ 4.8 ระหว่างปี 2528 ถึง ปี 2555

ข้อมูลจากทั้งโบอิ้งและแอร์บัส ซึ่งเป็นผู้ผลิตเครื่องบินรายใหญ่ที่สุด แสดงถึงการเดินทางท่องเที่ยวทางอากาศในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกวัดจาก RPK มีอัตราการเติบโตสูงที่สุดภูมิภาคหนึ่งในโลกเมื่อเปรียบเทียบกับภูมิภาคอื่นในช่วงระยะเวลาเดียวกัน และคาดว่าจะยังคงเติบโตอย่างต่อเนื่องในอนาคต

การท่องเที่ยวทางอากาศในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก วัดจาก RPK ที่ประมาณการโดยโบอิ้ง มีอัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปี (CAGR) ที่ร้อยละ 6.5 ระหว่างปี 2555 ถึง 2575 ซึ่งเป็นผลมาจากการคาดการณ์ว่าจะมีอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจที่แข็งแกร่งและการเติบโตของประชากร รวมถึงข้อตกลงทางการค้าที่มีมาอย่างต่อเนื่องและการเติบโตของสายการบินต้นทุนต่ำ ทั้งนี้ การท่องเที่ยวทางอากาศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งวัดจาก RPK ที่ประมาณการโดยโบอิ้ง จะมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปี (CAGR) ที่ร้อยละ 7.5 ในระยะเวลา 20 ปี ดังกล่าว

อัตราการเติบโตของกิจกรรมผู้โดยสารภายในภูมิภาคต่างๆ ของโลกระหว่างปี 2528 ถึงปี 2575 ปรากฏในตารางที่ 4 ต่อไปนี้

<u>ตารางที่ 4</u>

จำนวนผู้โดยสารท่องเที่ยวทางอากาศ วัดจากรายได้ผู้โดยสารต่อกิโลเมตร (RPK) ปี 2528 – 2575

	CAGR						
	สถิติในอดีต						ประมาณการ
	2528~2533	2533~2538	2538~2543	2543-2548	2548~2553	2528~2555	2555~2575
ทั่วโลก	6.8%	3.3%	5.6%	3.6%	3.9%	4.8%	5.0%
ภูมิภาค							
จีน	16.7%	25.4%	4.7%	18.2%	15.4%	15.4%	6.9%
ยุโรป	8.7%	3.5%	7.5%	5.0%	2.6%	5.4%	3.6%
ตะวันออกกลาง	1.9%	1.3%	6.1%	11.8%	9.8%	5.7%	5.7%
อเมริกาเหนือ	4.6%	2.6%	5.1%	2.5%	-1.0%	2.7%	2.3%
เอเชียตะวันออกเฉียงเหนือ	9.2%	6.1%	3.1%	-2.3%	0.9%	4.2%	2.5%
โอเชียเนีย	7.1%	10.2%	2.9%	5.8%	3.7%	6.2%	4.5%
อเมริกาใต้	2.8%	3.2%	5.1%	4.7%	12.6%	5.8%	7.4%
เอเชียใต้	2.1%	5.6%	1.0%	9.5%	14.5%	6.7%	9.6%
เอเชียตะวันออกเฉียงใต้	11.1%	12.5%	-0.1%	12.2%	6.2%	8.3%	7.5%

ที่มา: โบอิ้ง, รายงาน Current Market Outlook, 2544 - 2556
เอเชียตะวันออกเฉียงเหนือ: ญี่ปุ่น เกาหลีเหนือ และเกาหลีใต้
เอเชียใต้: อินเดีย ปากีสถาน และอัฟกานิสถาน
เอเชียตะวันออกเฉียงใต้: บรูไน เมียนมาร์ กัมพูชา อินโดนีเซีย ลาว มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงค์โปร์ ไต้หวัน ไทย และเวียดนาม
โอเชียเนีย: ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ หมู่เกาะโพลีนีเซีย หมู่เกาะเมลานีเซีย และหมู่เกาะไมโครนีเซีย

2. <u>อัตราการเติบโตของการท่องเที่ยวทางอากาศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในอดีตและประมาณการในอนาคต</u>

เอเชียตะวันออกเฉียงใต้นับเป็นภูมิภาคหนึ่งที่มีการเปลี่ยนแปลงของการท่องเที่ยวทางอากาศมากที่สุด โดยการท่องเที่ยวทางอากาศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งวัดจาก RPK มีอัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปี (CAGR) ที่ร้อยละ 8.3 ระหว่างปี 2528 ถึงปี 2555 และแม้ว่าการเติบโตในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีการชะลอลงในช่วงภาวะเศรษฐกิจตกต่ำ จำนวนผู้โดยสารที่ท่องเที่ยวทางอากาศภายในภูมิภาคคาดว่าจะมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปี (CAGR) อยู่ที่ร้อยละ 7.5 ระหว่างปี 2555 ถึงปี 2575 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงระยะเวลาเดียวกัน จำนวนผู้โดยสารภายในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกคาดว่าจะขยายตัวอยู่ที่ร้อยละ 6.5 และจำนวนผู้โดยสารทั่วโลกคาดว่าจะขยายตัวที่ร้อยละ 5.0 (จากข้อมูลโดยโบอิ้ง)

อัตราการเติบโตของทั้งในอดีตและประมาณการในอนาคตของกิจกรรมผู้โดยสารภายในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และภูมิภาคอื่นทั่วโลก แสดงดังตารางที่ 5 ต่อไปนี้

<u>ตารางที่ 5</u>

อัตราการเติบโตของกิจกรรมผู้โดยสาร (RPK) ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และภูมิภาคอื่นในโลก

ปี 2528-2575

	CAGR						
	สถิติในอดีต						**ประมาณการ**
	2528~2533	2533~2538	2538~2543	2543-2548	2548~2553	2528~2555	2555~2575
ภายในเอเชียตะวันออกเฉีย	11.1%	12.5%	(0.1%)	12.2%	6.2%	8.3%	7.5%
<u>ระหว่างเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และ:</u>							
จีน	12.4%	9.7%	5.0%	13.8%	3.6%	8.5%	4.0%
โอเชียเนีย	14.7%	6.4%	6.9%	4.2%	2.0%	6.6%	16.7%
ตะวันออกกลาง	(6.2%)	13.4%	3.1%	4.2%	13.8%	5.5%	6.7%
อเมริกาเหนือ	13.8%	11.1%	4.4%	1.9%	(2.7%)	5.8%	20.1%
เอเชียตะวันออกเฉียงเหนือ	15.2%	6.4%	1.8%	7.9%	1.2%	7.1%	14.5%
ยุโรป	11.8%	7.3%	7.8%	0.9%	(0.1%)	3.8%	0.9%
เอเชียใต้	0.5%	6.9%	6.2%	13.3%	6.9%	6.6%	9.4%

ที่มา: โบอิ้ง, รายงาน Current Market Outlook, 2544 - 2556

เอเชียตะวันออกเฉียงเหนือ: ญี่ปุ่น เกาหลีเหนือ และเกาหลีใต้

เอเชียใต้: อินเดีย ปากีสถาน และอัฟกานิสถาน

เอเชียตะวันออกเฉียงใต้: บรูไน เมียนมาร์ กัมพูชา อินโดนีเซีย ลาว มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงค์โปร์ ไต้หวัน ไทย และเวียดนาม

โอเชียเนีย: ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ หมู่เกาะโพลีนีเซีย หมู่เกาะเมลานีเซีย และหมู่เกาะไมโครนีเซีย

ประมาณการอัตราการเติบโตของกิจกรรมผู้โดยสารภายในภูมิภาคและระหว่างภูมิภาคอื่นๆ ทั่วโลก แสดงดังตารางที่ 6 ดังนี้

ตารางที่ 6

ประมาณการอัตราการเติบโตของกิจกรรมผู้โดยสาร (RPK) ภายในภูมิภาคและระหว่างภูมิภาคอื่นๆทั่วโลก ปี 2528-2575

	ประมาณการ CAGR (2555~2575)					
ภูมิภาค	**อัฟริกา**	**ลาตินอเมริกา**	**ตะวันออกกลาง**	**ยุโรป**	**อเมริกาเหนือ**	**เอเชียแปซิฟิค**
เอเชียแปซิฟิค	7.1%	5.7%	7.3%	5.5%	4.5%	6.5%
อเมริกาเหนือ	5.8%	5.0%	6.4%	3.5%	2.3%	
ยุโรป	4.8%	4.7%	5.0%	3.6%		
ตะวันออกกลาง	7.5%	-	5.7%			
ลาตินอเมริกา	8.7%	6.9%				
อัฟริกา	6.3%					
รวมทั่วโลก/ภูมิภาค	5.7%	8.6%	6.3%	4.2%	2.7%	6.3%

ที่มา: โบอิ้ง, รายงาน Current Market Outlook 2556

3. <u>ประมาณการความสามารถในการบิน</u>

ผู้ผลิตเครื่องบิน เช่น โบอิ้งและแอร์บัส ได้ประมาณการอัตราการเติบโตอย่างต่อเนื่องสำหรับอุปสงค์ของเครื่องบินลำใหม่และได้ดำเนินการลงทุนอย่างต่อเนื่องเพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการดังกล่าว โดยแอร์บัสได้ประมาณการความต้องการสำหรับเครื่องบินลำใหม่ระหว่างปี 2556 ถึงปี 2575 ไว้เป็นจำนวน 29,226 ลำ ในขณะที่โบอิ้งได้ประมาณการความต้องการสำหรับเครื่องบินลำใหม่ในช่วงระยะเวลาดังกล่าวไว้ที่จำนวน 35,280 ลำ

ทั้งนี้ ความแตกต่างหลักของประมาณการของทั้งสองผู้ผลิตเครื่องบินเป็นผลเนื่องมาจากความเห็นที่แตกต่างในเรื่องของขนาดเครื่องบินโดยเฉลี่ย ผู้ผลิตเครื่องบินทั้งสองรายได้ประมาณการความต้องการเครื่องบินลำใหม่ในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกไว้ในอัตราที่สูง โดยโบอิ้งคาดการณ์ว่าสายการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก จะมีความต้องการเครื่องบินลำใหม่ สำหรับระยะเวลา 20 ปีข้างหน้า เป็นจำนวน 12,820 ลำ ซึ่งเป็นอัตราความต้องการที่มากกว่าจำนวนเครื่องบินทั้งหมดในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกขณะนี้ถึงเกือบสามเท่า

อุปสงค์และอุปทานของเครื่องบินในอุตสาหกรรมการบินสามารถทำให้สอดคล้องกันได้โดยการปรับฝูงบินของสายการบินต่างๆ และการเพิ่มการผลิตของผู้ผลิตเครื่องบิน ทั้งนี้ อุปสงค์และอุปทานอาจไม่สอดคล้องกันในระยะสั้น อย่างไรก็ตาม ในระยะกลางจนถึงระยะยาว ความสามารถในการบินของเครื่องบินสามารถบริหารจัดการได้โดยการปลดระวางเครื่องบิน การขาย การนำส่งคืนผู้ให้เช่า รวมถึงการบริหารจัดการฝูงบินอื่นๆ และการผลิตเครื่องบินลำใหม่โดยผู้ผลิตเครื่องบิน เนื่องจากมีการเปลี่ยนแปลงคำสั่งซื้อในระยะยาว

2.3.4.4 ปัจจัยการเติบโตและความสัมพันธ์กับการท่องเที่ยวทางอากาศ

1. <u>ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP)</u>

ผลิตภัณฑ์มวลรวมและกิจกรรมการท่องเที่ยวทางอากาศทั่วโลก

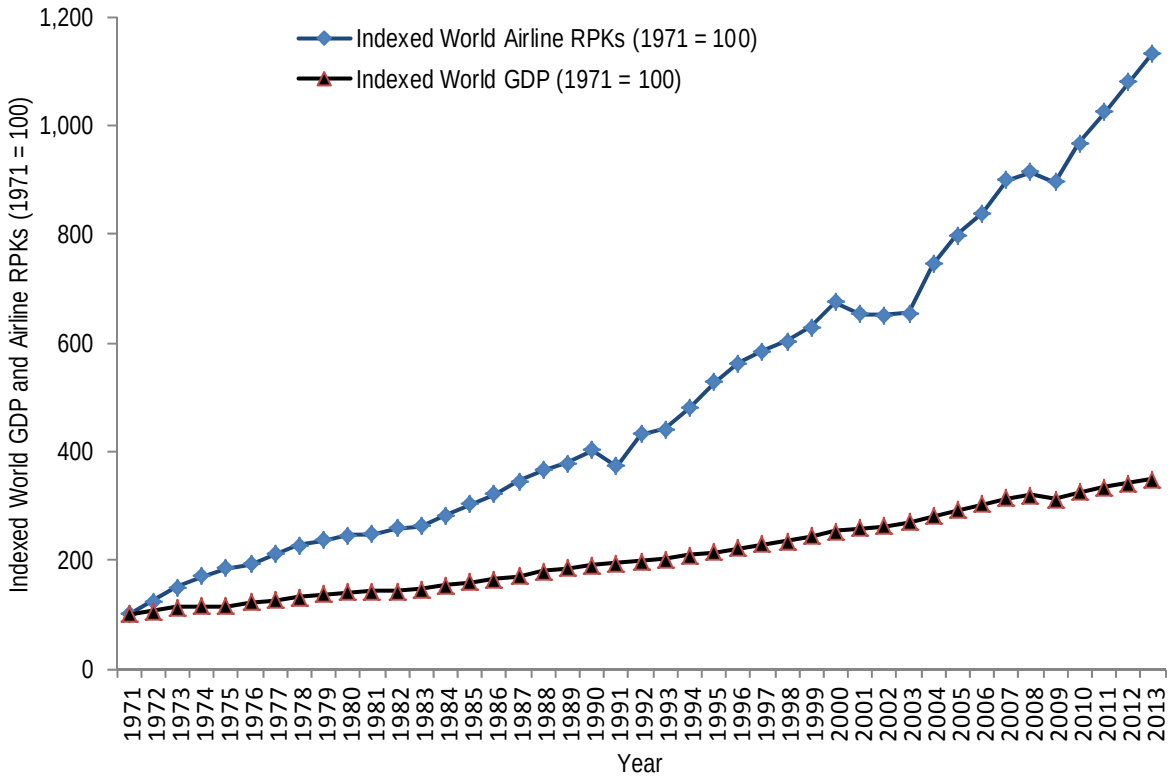
ในอดีตกิจกรรมการท่องเที่ยวทางอากาศมีความสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดกับภาวะเศรษฐกิจโดยรวม ซึ่งวัดได้จากตัวเลขผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ทั้งนี้ ในช่วงเวลากว่า 4 ทศวรรษที่ผ่านมา กิจกรรมทางการบินทั่วโลกมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยต่อปีเป็นสองเท่าของผลิตภัณฑ์มวลรวมทั่วโลก

ภาพที่ 1 แสดงตัวอย่างความสัมพันธ์ของผลิตภัณฑ์มวลรวมและกิจกรรมการบิน โดยระหว่างปี 2514 ถึง ปี 2556 ผลิตภัณฑ์มวลรวมทั่วโลกมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปี (CAGR) ที่ร้อยละ 3.0 ในขณะ RPK ของสายการบินทั่วโลกมี อัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปี ที่ร้อยละ 6.0

<u>ภาพที่ 1</u>

ความสัมพันธ์ระหว่างผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศและ RPK ทั่วโลก

2514-2556



ที่มา:

RPKs: Airline Monitor, Boeing Current Market Outlook, และ IATA, มีนาคม 2557
GDP: World Bank, World Development Indicators, including estimated 2013, มีนาคม 2557 (GDP is World GDP in current US dollars indexed to 1971)

ผลิตภัณฑ์มวลรวมต่อหัวและกิจกรรมท่องเที่ยวทางอากาศ

อัตราการเติบโตของรายได้ต่อหัว เป็นผลจากการเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศและการจ้างงาน โดยการเพิ่มขึ้นของรายได้มาจากการเติบโตของชนชั้นกลางในประเทศต่างๆ ที่มีการเพิ่มขึ้นของรายได้ต่อหัวและรายได้ครัวเรือน

พื้นที่ส่วนใหญ่ของโลก ระดับผลิตภัณฑ์มวลรวมต่อหัวมีความสัมพันธ์กับระดับการท่องเที่ยวทางอากาศต่อประชากร ประเทศที่มีระดับผลิตภัณฑ์มวลรวมต่อหัวสูงมักจะมีระดับการท่องเที่ยวทางอากาศที่สูง ในขณะที่ประเทศที่มีระดับผลิตภัณฑ์มวลรวมต่อหัวต่ำมักจะมีการท่องเที่ยวทางอากาศต่ำกว่าค่าเฉลี่ย ประเทศที่ล้อมรอบด้วยน้ำหรือมีการเดินทางทดแทนแบบอื่นๆที่ค่อนข้างจำกัดมักจะมีระดับการเดินทางที่สูงกว่าค่าเฉลี่ยมากว่าประเทศอื่นๆ

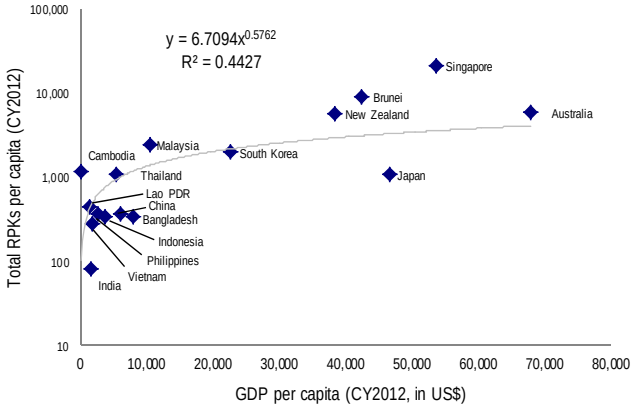
ภาพที่ 2 แสดงถึงความสัมพันธ์ดังกล่าวของ 16 ประเทศในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ทั้งนี้ แนวโน้มการท่องเที่ยวในประเทศไทยเทียบกับระดับรายได้ต่อหัวอยู่ในระดับสูง เมื่อเทียบกับประเทศอื่นๆ ที่มีระดับผลิตภัณฑ์มวลรวมต่อหัวที่ใกล้เคียง สาเหตุส่วนหนึ่งเนื่องมาจากการท่องเที่ยวขาเข้าในประเทศที่ค่อนข้างแข็งแกร่ง ข้อมูลในภาพที่ 2 ระบุว่าการที่ผลิตภัณฑ์มวลรวมต่อหัวเติบโตขึ้น ความต้องการการท่องเที่ยวน่าจะเติบโตสูงอย่างต่อเนื่อง เมื่อเทียบกับประเทศต่างๆ ที่มีระดับผลิตภัณฑ์มวลรวมต่อหัวที่ใกล้เคียงกัน (หมายเหตุ RPK รวมการเดินทางของคนในประเทศและนักท่องเที่ยวต่างชาติ)

ภาพที่ 2

ความสัมพันธ์ของผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติและกิจกรรมการบิน

16 ประเทศในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ปี 2555

ประเทศ	ในประเทศ และ ต่างประเทศ RPKs (ล้าน)	ต่อประชากร GDP (in current US$)	ต่อประชากร ในประเทศ และ ต่างประเทศ RPKs (ล้าน)
ออสเตรเลีย	135,664	67,857	5,919
บังคลาเทศ	5,305	7,950	343
บรูไน	3,675	42,380	9,188
กัมพูชา	18,000	118	1,180
จีน	500,258	6,078	369
อินเดีย	102,380	1,515	83
อินโดนีเซีย	82,042	3,591	336
ญี่ปุ่น	138,059	46,530	1,082
ลาว PDR	3,000	1,380	451
มาเลเซีย	71,015	10,387	2,421
นิวซีแลนด์	25,571	38,381	5,759
ฟิลิปปินส์	34,589	2,612	361
สิงค์โปร์	111,526	53,520	20,995
เกาหลีใต้	98,727	22,590	1,974
ไทย	74,449	5,390	1,097
เวียดนาม	25,038	1,753	282



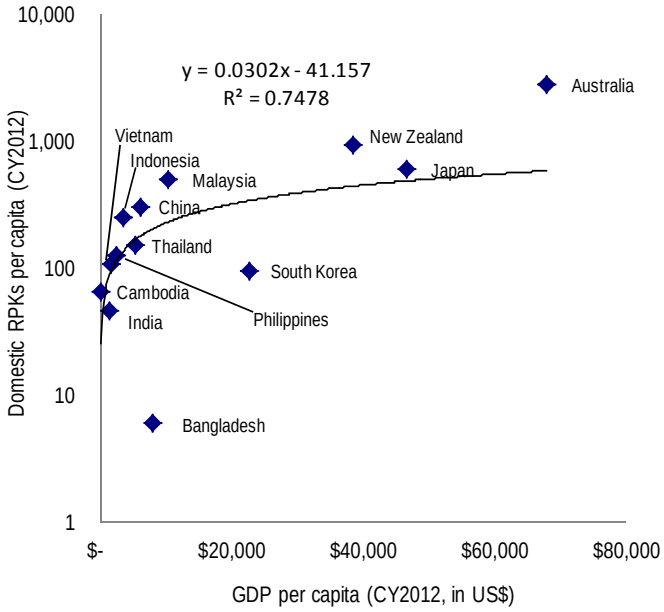
ที่มา: The S-A-P Group reference files , including ICAO, 2012 Annual Report and IMF 2012 GDP and Population figures
หมายเหตุ: จำนวนการท่องเที่ยวทางอากาศทั้งการท่องเที่ยวทั้งในประเทศและต่างประเทศ ที่เข้าออกสนามบินในประเทศต่างๆ อาจรวมผู้โดยสารที่มีการเปลี่ยนเครื่องด้วย

ภาพที่ 3 ต่อไปนี้ แสดงถึงความสัมพันธ์ระหว่างผลิตภัณฑ์มวลรวมต่อหัวและการเดินทางทางอากาศในประเทศของ 13 ประเทศในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก โดยประเทศเกาหลีใต้และญี่ปุ่น ซึ่งมีความได้เปรียบด้านการแข่งขันด้านระบบขนส่ง มีการเดินทางในประเทศทางอากาศต่อหัวที่ค่อนข้างต่ำ

ภาพที่ 3

ความสัมพันธ์ระหว่างผลิตภัณฑ์มวลรวมต่อหัวและการเดินทางทางอากาศในประเทศ ปี 2555

ประเทศ	ในประเทศ RPKs (ล้าน)	Per capita GDP (in current US$)	Per capita ใน ประเทศ RPKs
ออสเตรเลีย	63,585	$ 67,857	2,774
บังคลาเทศ	97	$ 7,950	6
กัมพูชา	1,000	$ 118	66
จีน	403,115	$ 6,078	298
อินเดีย	56,954	$ 1,515	46
อินโดนีเซีย	61,035	$ 3,591	250
ญี่ปุ่น	76,698	$ 46,530	601
มาเลเซีย	14,514	$ 10,387	495
นิวซีแลนด์	4,101	$ 38,381	924
ฟิลิปปินส์	12,213	$ 2,612	127
เกาหลีใต้	4,799	$ 22,590	96
ไทย	10,338	$ 5,390	152
เวียดนาม	9,678	$ 1,753	109



ที่มา: The S-A-P Group reference files , including ICAO, 2012 Annual Report and IMF 2012 GDP and Population figures
หมายเหตุ: ตัวเลขบางรายการมาจากการคาดการณ์

2. <u>ผลกระทบจากการเติบโตทางเศรษฐกิจต่อการเดินทางทางอากาศในเอเชีย</u>

อัตราค่าจ้างที่เพิ่มสูงขึ้นและการเพิ่มขึ้นของการกระจายรายได้อย่างรวดเร็วในประเทศกำลังพัฒนาในเอเชียจะส่งผลให้จำนวนประชากรที่สามารถเดินทางทางอากาศมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น

ประเทศไทย

ประเทศไทยมีอัตราการเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่ดีนับตั้งแต่ปี 2553 ถึง 2555 โดยประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านมีอัตราการเติบโตที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง แม้ว่าจะเกิดวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจและวิกฤตการณ์อื่นๆ และในขณะที่ประเทศอื่นๆ ในเอเชียได้เกิดการฟื้นตัวทางเศรษฐกิจและคาดการณ์การเติบโตในอนาคต สายการบินในประเทศไทยและต่างประเทศต่างมีโอกาสในการได้รับประโยชน์จากความต้องการการเดินทางทางอากาศที่ถูกกระตุ้นโดยปัจจัยการเติบโตทางเศรษฐกิจในภูมิภาค

ปัจจุบัน การเดินทางทางอากาศของคนไทยยังอยู่ในเกณฑ์ที่ไม่สูงนัก ซึ่ง SAP คาดว่าหากเศรษฐกิจของประเทศปรับตัวดีขึ้น และชนชั้นกลางของประเทศมีจำนวนเพิ่มขึ้นและกลายเป็นกลุ่มประชากรหลักของประเทศไทยแล้ว ความต้องการในการเดินทางทางอากาศจะปรับตัวสูงขึ้น ทั้งนี้ SAP คาดว่าหากชนชั้นกลางในประเทศมีจำนวนเพิ่มขึ้นในเมืองต่างๆ ที่มีความสำคัญรองลงมา ความต้องการในการเดินทางทางอากาศระหว่างเมืองดังกล่าวไปยังเมืองต่างๆ ภายในประเทศและระหว่างประเทศจะเพิ่มสูงขึ้น โดยการให้บริการเพื่อรองรับความต้องการดังกล่าวสามารถทำได้โดยการใช้เครื่องบิน ใบพัด (Turboprop) และเครื่องบินไอพ่น(jet)

SAP คาดการณ์ว่า การเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมและรายได้ต่อหัวของประชากรอย่างแข็งแกร่งและต่อเนื่อง และการลดลงของอัตราความยากจน รวมถึงรายได้หลังหักภาษีที่เพิ่มขึ้นจะช่วยสร้างอุปสงค์ที่แข็งแกร่งสำหรับบริการสายการบินในประเทศไทยและในเอเชีย

ประเทศจีน

จากข้อมูลของกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) ผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศจีน (หน่วยเงินตราของประเทศ) มีอัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปี (CAGR) ที่ร้อยละ 16.7 ตั้งแต่ปี 2545 ถึงปี 2555 แม้ว่าอัตราการเติบโตจะเป็นไปอย่างล่าช้าในช่วงเศรษฐกิจตกต่ำที่ผ่านมา แต่อัตราการเติบโตดังกล่าวถือได้ว่าอยู่ในระดับที่สูงเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่นๆ ทั่วโลก ทั้งนี้คาดการณ์ว่าผลิตภัณฑ์มวลรวมที่แท้จริงของประเทศจีนมีอัตราการเติบโตอยู่ที่ประมาณร้อยละ 7.56 ในช่วงปี 2557 ทั้งนี้หน่วยงานกำกับดูแลการบินพลเรือนของประเทศจีนรายงานถึงความคาดหมายตัวเลขการเติบโตของจำนวนผู้โดยสารการบินชาวจีนว่าจะปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นมากกว่าสองเท่าในระหว่างปี 2553 ถึงปี 2563 สืบเนื่องมาจากการเติบโตทางเศรษฐกิจซึ่งกระตุ้นความต้องการการเดินทางทางอากาศให้เพิ่มขึ้น

กิจกรรมการบินสำหรับการเดินทางเข้าออกหรือภายในประเทศจีนมีปริมาณเพิ่มขึ้นจากจำนวนผู้โดยสาร 2.3 ล้านคนเป็น 564.3 ล้านคน ในช่วงปี 2521 ถึงปี 2553 ทั้งนี้ การเดินทางภายในประเทศของผู้โดยสารประเทศจีนมีจำนวนมากเป็นอันดับสองของโลกรองจากประเทศสหรัฐอเมริกา อย่างไรก็ตาม อัตราการเติบโตอย่างต่อเนื่องทำให้ประเทศจีนเป็นประเทศหนึ่งในภูมิภาคเพื่อนบ้านที่สร้างโอกาสทางการค้า ความร่วมมือ และการท่องเที่ยวให้กับประเทศไทย โดยปัจจุบันประเทศจีนเป็นประเทศที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยมากที่สุด

ประเทศอินเดีย

ประเทศอินเดียมีจำนวนประชากรมากที่สุดเป็นอันดับสองของโลกและอยู่ห่างจากประเทศไทยโดยมีประเทศพม่าและอ่าวเบงกอลกั้น ทั้งนี้ ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศทั้งสองมีความก้าวหน้ามากขึ้นซึ่งเห็นได้จากการให้บริการทางอากาศที่เพิ่มขึ้นระหว่างสองประเทศดังกล่าว โดยการค้าระหว่างประเทศไทยและประเทศอินเดียมีอัตราการเติบโตสูงขึ้นจาก 4.7 พันล้านเหรียญสหรัฐ ในปี 2550 เป็น 8.3 พันล้านเหรียญสหรัฐ ในปี 2555 นอกจากนี้ การพิจารณาจัดทำความตกลงทางการค้าเสรีระหว่างประเทศจะช่วยส่งผลให้การค้าระหว่างประเทศไทยและประเทศอินเดียมีอัตราสูงขึ้นถึง 16 พันล้านเหรียญสหรัฐ ในสามปีข้างหน้า[7]

ทั้งนี้ คาดการณ์ว่าประเทศอินเดียจะมีอัตราการเติบโตของการเดินทางทางอากาศเพิ่มสูงขึ้นในอนาคตเนื่องจากการเพิ่มขึ้นของชนชั้นกลางซึ่งส่งผลให้มีกำลังซื้อเพื่อการเดินทางทางอากาศที่มากขึ้น

---

[6] ข้อมูลจาก IMF, World Economic Outlook เดือนเมษายน 2557

[7] จากบทสัมภาษณ์ของนายชาญชัย จรัญวัฒนากิจ กงสุลใหญ่, Royal Thai Consulate-General the India Times, เดือนมีนาคม 2566

3. <u>การเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรและความเป็นเมือง</u>

อัตราการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรได้ส่งผลกระทบต่อประเทศในเอเชียที่มีจำนวนประชากรมากเป็นอย่างมาก เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของอัตราการดังกล่าวเพียงเล็กน้อยจะส่งผลกระทบต่อจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้นทั้งหมดของประเทศนั้นๆ ทั้งนี้ การเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรในประเทศใหญ่ๆ เช่น ประเทศจีน ส่งผลให้การเติบโตทางเศรษฐกิจเพิ่มสูงขึ้นซึ่งส่งผลให้ความต้องการการเดินทางทางอากาศเพิ่มขึ้นด้วยเช่นกัน

อัตราความเป็นเมือง สามารถบ่งบอกถึงแนวโน้มความต้องการการเดินทางทางอากาศ เนื่องจากผู้ที่อยู่อาศัยในเมืองจะมีรายได้ที่สูงกว่ารายได้เฉลี่ยทั่วไป และพักอาศัยอยู่ใกล้สนามบินมากกว่าผู้ที่อาศัยอยู่นอกเมือง ทั้งนี้ การพัฒนาศูนย์กลางความเป็นเมืองทั้งที่มีอยู่เดิมและสร้างขึ้นใหม่นั้นจะสร้างจุดหมายปลายทางการบินใหม่ๆ ให้กับการท่องเที่ยวในภูมิภาคของเอเชีย

สัดส่วนจำนวนประชากรและความเป็นเมือง (ตามสัดส่วนของประชากรของแต่ละประเทศที่อาศัยอยู่ในเมือง) สำหรับประเทศมนภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกคาดว่าจะมีการเพิ่มขึ้นในช่วงระหว่างปี 2553 ถึงปี 2563 ตามตารางที่ 7 ด้านล่างนี้

<u>ตารางที่ 7</u>

การชี้วัดจำนวนประชากรสำหรับประเทศในภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก

	จำนวนประชากร		ความเป็นเมือง (สัดส่วนประชากรที่อาศัยในเขตเมือง)		เมืองที่มีประชากรอาศัย	
					จำนวนเมือง (a)	สัดส่วนประชากรในเมืองที่มี
	ประมาณ	CAGR	ตามจริง	คาดการณ์	ตามจริง	ตามจริง
ประเทศ	2556	2556-2561	2553	2563	2553	2553
อินโดนีเซีย	247,954,000	1.4%	44.3%	48.1%	7	20.2%
ฟิลิปปินส์	97,484,000	2.0%	48.9%	52.6%	2	28.7%
เวียดนาม	89,691,000	1.0%	30.4%	37.0%	2	33.6%
ไทย	68,229,000	0.4%	34.0%	38.9%	2	42.9%
เมียนม่าร์	64,932,000	2.0%	33.7%	40.7%	3	31.2%
มาเลเซีย	29,620,000	1.7%	72.2%	78.5%	3	17.9%
กัมพูชา	15,407,000	1.0%	21.1%	23.8%	1	47.8%
ลาว	6,772,000	1.9%	33.2%	44.2%	-	-
สิงคโปร์	5,399,000	1.1%	100.0%	100.0%	1	100.0%
ติมอร์ตะวันออก	1,187,000	3.0%	100.0%	100.0%	-	-
บรูไน	406,000	1.6%	100.0%	100.0%	-	-
จำนวนทั้งหมด	627,081,000	1.4%	42.0%	(b)	21	27.5%
จีน	1,360,763,000	0.5%	47.0%	55.0%	94	43.2%
อินเดีย	1,243,337,000	1.3%	30.0%	33.9%	43	40.0%
ญี่ปุ่น	127,341,000	(0.3%)	90.5%	95.3%	8	55.1%
เกาหลีใต้	50,220,000	0.4%	82.9%	85.4%	8	56.3%
ออสเตรเลีย	23,207,000	1.2%	88.9%	93.8%	5	69.1%
นิวซีแลนด์	4,479,000	0.8%	86.2%	86.8%	1	36.4%
รวมทั้งหมด (ทั่วโลก)	7,035,173,000	1.1%	50.4%	54.4%	449	38.9%

ที่มา: IMF World Economic Database, เมษายน 2557 และ UN World Urbanization Prospectus: 2011 revision.

(a) เมืองหรือกลุ่มประชากรที่อาศัยอยู่รวมกันจำนวนมากกว่า 1 ล้านคน

(b) ไม่มีข้อมูล เนื่องจาก IMF ไม่ได้เปิดเผยการประมาณการประชากรในปี 2563

4. <u>การค้าและการท่องเที่ยว</u>

การค้าระหว่างประเทศและการเดินทางทางอากาศ

การประกอบธุรกิจระหว่างภูมิภาคที่เพิ่มขึ้นและการกีดกันทางการค้าระหว่างประเทศที่ลดลงช่วยส่งเสริมความต้องการเดินทางระหว่างประเทศ โดยระดับการค้าและกิจกรรมทางพาณิชย์ที่สูงทำให้เกิดความต้องการในการเดินทางทางอากาศเพื่อธุรกิจและการท่องเที่ยว ทั้งนี้ ประเทศที่มีการแข่งขันสูงในอุตสาหกรรมการบินและมีการแข่งขันทางด้านราคาได้ส่งผลให้ระดับกิจกรรมการบินต่อหัวมีการเพิ่มขึ้น ทั้งนี้ ประเทศส่วนใหญ่ในเอเชียมีความสัมพันธ์ที่ดีในเชิงธุรกิจที่ใกล้ชิดกันมากขึ้นประกอบกับมีการลดการกีดกันทางการค้า เพิ่มกิจกรรมการค้าและการท่องเที่ยว และเพิ่มอัตราการเดินทางทางอากาศ

การท่องเที่ยวและการเดินทางทางอากาศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

ตามที่ปรากฏในตารางที่ 8 ด้านล่าง การเดินทางระหว่างประเทศและอัตราการท่องเที่ยวสำหรับประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีการเติบโตสูงระหว่างปี 2554 ถึงปี 2555 โดยในปี 2555 ประเทศไทยเป็นอันดับสองด้านจำนวนผู้โดยสายขาเข้า มีอัตราการเติบโตสูงสุดเป็นอันดับสี่ และมีจำนวนการเพิ่มของนักท่องเที่ยวที่เข้ามาในกลุ่มประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้สูงที่สุด และหากนักท่องเที่ยวจากประเทศจีนและประเทศอื่นๆ ในเอเชียยังคงเดินทางภายในภูมิภาคอย่างต่อเนื่อง อัตราการเดินทางทางอากาศในภูมิภาคคาดว่าจะสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง

<u>ตารางที่ 8</u>

การเดินทางเข้าประเทศของผู้โดยสารต่างชาติ

การเดินทางเข้าประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ปี 2554-2555

	ผู้โดยสารเดินทางเข้าประเทศ		อัตราการเติบโต
	2554	2555	2554~2555
มาเลเซีย	24,714,000	25,033,000	1.3%
ไทย	19,098,000	22,354,000	17.0%
สิงคโปร์	10,390,000	11,067,459	6.5%
อินโดนีเซีย	7,650,000	8,044,000	5.2%
เวียดนาม	6,014,000	6,848,000	13.9%
ฟิลิปปินส์	3,917,000	4,273,000	9.1%
กัมพูชา	2,882,000	3,584,000	24.4%
เมียนม่าร์	391,000	593,000	51.7%
บรูไน	242,000	209,000	(13.6%)
ลาว	1,786	2 ,226	24.6%

ที่มา: World Tourism Organization (UNWTO), Tourism Highlights, ประจำปี 2556

หมายเหตุ: ข้อมูลบางรายการเป็นตัวเลขโดยประมาณเท่านั้น

การเดินทางขาเข้าโดยผู้โดยสารต่างประเทศในอดีต

จากภาพที่ 4 ด้านล่าง จำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาในประเทศไทยเพิ่มสูงขึ้นในช่วงทศวรรตที่ผ่านมา แม้จะมีเหตุการณ์สำคัญๆ ที่ส่งผลกระทบต่อการท่องเที่ยว ดังนี้

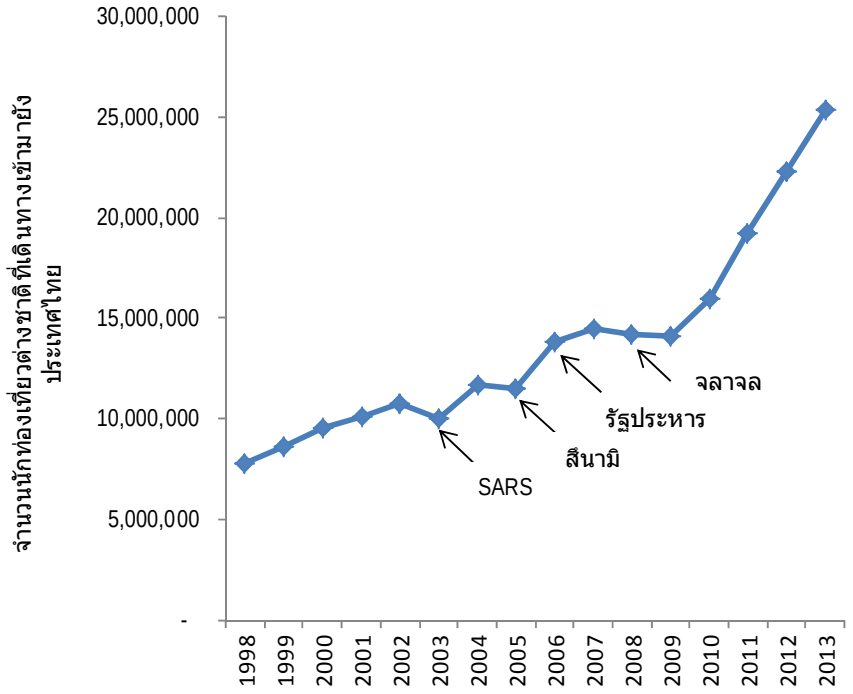
- ในช่วงปลายปี 2545 มีการพบคนไข้คนแรกที่ติดเชื้อ SARS (Severe Acute Respiratory Syndrome) ในเอเชียและในช่วงปี 2546 มีการแพร่กระจายอย่างรวดเร็วไปยังพื้นที่อื่นๆ ความหวาดกลัวของประชาชน และการประกาศงดการเดินทางเพื่อค้นหาและลดการแพร่กระจายของนักท่องเที่ยวที่ติดเชื้อ ส่งผลให้การท่องเที่ยวในประเทศไทยรวมไปถึงประเทศอื่นๆ ในเอเชียลดลงอย่างมีนัยสำคัญ
- เกิดเหตุสึนามิเมื่อปี 2547 จากแผ่นดินไหวในมหาสมุทรอินเดีย ทำให้มีผู้เสียชีวิตประมาณ 230,000 คน ในภูมิภาคซึ่งประเทศไทยเป็นหนึ่งในสี่ประเทศที่ได้รับผลกระทบมากที่สุด ซึ่งอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของประเทศไทยซบเซาลงอย่างมากหลังจากเหตุสึนามิดังกล่าว ถึงแม้สถานที่ท่องเที่ยวจะไม่ได้รับความเสียหายมาก แต่ผลกระทบทางจิตวิทยาต่อการท่องเที่ยวในประเทศไทยทำให้มีการท่องเที่ยวลดลง ซึ่งส่งผลไปถึงบริเวณชายหาดที่ไม่ได้รับผลกระทบต่อสึนามิด้วย
- ในเดือนกันยายนปี 2549 เกิดการรัฐประหารรัฐบาลที่มีนายทักษิณ ชินวัตร เป็นนายกรัฐมนตรี
- การเปลี่ยนแปลงทางการเมือง และเหตุการณ์ความไม่สงบทางการเมืองในประเทศไทยในปี 2551 ซึ่งรวมไปถึงการประท้วงที่ทำให้สนามบินสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมืองต้องหยุดดำเนินงานในปลายปี 2551 นั้น ทำให้กิจกรรมการท่องเที่ยวหยุดชะงักทันทีและสร้างผลกระทบต่อเนื่องต่อการท่องเที่ยวระหว่างปี 2551 ถึง 2552
- ในเดือนพฤษภาคมปี 2557 เกิดการรัฐประหารรัฐบาลรักษาการ ภายหลังจากที่ได้มีการประท้วงเป็นระยะเวลานานหลายเดือน รวมถึงการยุบสภาผู้แทนราษฎรในเดือนธันวาคม 2556 และการถอดถอนนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงต่างๆ โดยศาลรัฐธรรมนูญในเดือนพฤษภาคม 2557

ระหว่างปี 2552 (ปีที่มีเหตุการณ์สำคัญที่ส่งผลต่อการหยุดชะงักในประเทศไทย) ถึงปี 2556 จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางมาท่องเที่ยวในประเทศไทยเพิ่มสูงขึ้นในอัตราเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปี (CAGR) ที่ร้อยละ 17.2 ทั้งนี้ อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวมีส่วนแบ่งมากกว่าร้อยละ 6 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ซึ่งนับเป็นสัดส่วนที่สูงที่สุดเทียบกับประเทศในทวีปเอเชีย ตามที่ปรากฏในภาพที่ 4 ด้านล่าง มีนักท่องเที่ยวต่างชาติเข้ามาเที่ยวในประเทศไทยจำนวนมากกว่า 26.0 ล้านคน ในปี 2556

ภาพที่ 4

นักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้าประเทศไทย

ปี 2541-2556



ที่มา: กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา,ประเทศไทย, 2556

รูปแบบการเดินทางของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาในประเทศไทย

จากตาราง 9 ด้านล่าง แสดงให้เห็นว่าการเดินทางทางอากาศเป็นวิธีการเดินทางที่ใช้ในการเดินทางเข้าประเทศไทยมากที่สุดในปี 2555 ซึ่งเป็นปีที่มีข้อมูลล่าสุด

ตารางที่ 9

รูปแบบการเดินทางของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาในประเทศไทยปี 2555

	นักท่องเที่ยว	สัดส่วน
ทางอากาศ	17,803,421	79.6%
ทางบก	3,987,931	17.8%
ทางทะเล	562,551	2.5%
รวม	22,353,903	100.0%

ที่มา: สำนักงานสถิติแห่งชาติ, รายงานสถิติข้อมูลประจำปี 2556

นักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาในประเทศไทยแบ่งตามประเทศที่พำนัก

ตาราง 10 ด้านล่างสรุปจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาในประเทศไทยระหว่างปี 2555 ถึง ปี 2556 โดยแบ่งตามประเทศที่พำนัก โดย ในปี 2556 นักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาในประเทศไทยมากที่สุดมาจากประเทศจีน โดยระหว่างปี 2555 ถึงปี 2556 นักท่องเที่ยวจากประเทศจีนเพิ่มขึ้นร้อยละ 66.4

ตารางที่ 10

นักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้าประเทศไทย

ปี 2555-2556

	2555		2556		เปลี่ยนแปลง
สัญชาติ	**จำนวน**	**ส่วนแบ่ง**	**จำนวน**	**ส่วนแบ่ง**	2555-2556
มาเลเซีย	2,554,397	11.4%	3,041,097	11.5%	19.1%
ลาว	975,999	4.4%	976,639	3.7%	0.1%
สิงคโปร์	831,215	3.7%	955,468	3.6%	14.9%
เวียดนาม	618,670	2.8%	725,057	2.7%	17.2%
อินโดนีเซีย	447,820	2.0%	594,251	2.2%	32.7%
กัมพูชา	423,642	1.9%	481,595	1.8%	13.7%
ฟิลิปปินส์	289,566	1.3%	321,571	1.2%	11.1%
เมียนม่าร์	129,385	0.6%	172,383	0.6%	33.2%
บรูไน	10,459	-	14,205	0.1%	35.8%
รวม: ASEAN	6,281,153	28.1%	7,282,266	27.4%	15.9%
จีน	2,786,860	12.5%	4,637,335	17.5%	66.4%
ญี่ปุ่น	1,373,716	6.1%	1,536,425	5.8%	11.8%
เกาหลี	1,163,619	5.2%	1,295,342	4.9%	11.3%
ฮ่องกง	473,666	2.1%	588,335	2.2%	24.2%
ไต้หวัน	394,225	1.8%	502,176	1.9%	27.4%
อื่นๆ	51,975	0.2%	69,496	0.3%	33.7%
รวม: อื่นๆ ในเอเชีย	6,244,061	27.9%	8,629,109	32.5%	38.2%
ยุโรป	5,650,619	25.3%	6,305,945	23.8%	11.6%
เอเชียใต้	1,286,861	5.8%	1,347,585	5.1%	4.7%
สหรัฐอเมริกา	1,083,433	4.8%	1,166,633	4.4%	7.7%
โอเชียเนีย	1,046,755	4.7%	1,021,936	3.8%	(2.4%)
ตะวันออกกลาง	605,477	2.7%	630,243	2.4%	4.1%
แอฟริกา	155,544	0.7%	163,008	0.6%	4.8%
รวม: อื่นๆ	9,828,689	44.0%	10,635,350	40.1%	8.2%
รวมทั้งสิ้น	22,353,903	100.0%	26,546,725	100.0%	18.8%

ที่มา: กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, ประเทศไทย 2557

การท่องเที่ยวเชิงการแพทย์

ประเทศไทยถือเป็นประเทศอันดับต้นๆ ด้านการท่องเที่ยวเชิงการแพทย์ เนื่องจากมีชื่อเสียงระดับสากลด้านคุณภาพและราคา แม้ว่าสถิติจะมีความหลากหลายตามแหล่งที่มา จำนวนนักท่องเที่ยวเชิงการแพทย์ที่เดินทางมายังประเทศไทยมีการเติบโตที่แข็งแกร่งโดยระหว่างปี 2550 ถึงปี 2555 จำนวนนักท่องเที่ยวเชิงการแพทย์ที่เดินทางมายังประเทศไทยเพิ่มขึ้นในอัตราเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปี (CAGR) ที่ร้อยละ 13 ในขณะที่การใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวเชิงการแพทย์ในประเทศเพิ่มขึ้นที่อัตราเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปี (CAGR) ที่ร้อยละ 26.1

ตาราง 11 ด้านล่างแสดงให้เห็นถึงจำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางมายังประเทศไทยเพื่อการท่องเที่ยวเชิงการแพทย์ และจำนวนเงินที่ใช้จ่ายสำหรับปี 2550-2555

ตารางที่ 11

การท่องเที่ยวเชิงการแพทย์และจำนวนเงินที่ใช้จ่าย ปี 2550-2555

	ท่องเที่ยวเชิงการแพทย์	
ปี	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
2555	2.5	130.8

ที่มา: กรมสนับสนุนบริการสุขภาพ, ประเทศไทย 2557

จากข้อมูลของกรมสนับสนุนบริการสุขภาพ นักท่องเที่ยวเชิงการแพทย์ที่เดินทางมายังประเทศไทยมากที่สุดมาจาก

- ญี่ปุ่น
- สหรัฐอเมริกา
- สหราชอาณาจักร
- ตะวันออกกลาง
- ออสเตรเลีย

นักท่องเที่ยวเชิงการแพทย์เดินทางมายังประเทศไทยเนื่องด้วยปัจจัยหลายประการ ซึ่งรวมถึงปัจจัยดังต่อไปนี้

- ประหยัดค่าใช้จ่าย
- โรงพยาบาลที่ได้รับการรับรอง
- มีบุคคลกรทางการแพทย์ที่มีคุณภาพ
- ไม่ต้องรอรับการบริการนาน
- การบริการลูกค้าที่ดี

การประหยัดค่าใช้จ่ายสำหรับการเดินทางมาท่องเที่ยวเชิงการแพทย์ในประเทศไทยนั้น สามารถแสดงให้เห็นโดยยกตัวอย่างค่าผ่าตัดบายพาสหัวใจ ซึ่งในสหรัฐอเมริกาจะมีค่าใช้จ่ายอยู่ที่ประมาณ 130,000 เหรียญสหรัฐ โดยที่การผ่าตัดที่เหมือนกันในประเทศไทยอยู่ที่ประมาณ 11,000 เหรียญสหรัฐ จากข้อมูลของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย การผ่าตัดเปลี่ยนหัวเข่าในประเทศสหรัฐอเมริกาจะมีค่าใช้จ่ายอยู่ที่ 40,000 เหรียญสหรัฐ เทียบกับค่าใช้จ่ายในประเทศไทยที่ 10,000 เหรียญสหรัฐ

ในปี 2545 ประเทศไทยเป็นประเทศแรกในเอเชียที่ได้รับการรับรองจาก JCI ซึ่งปัจจุบันมีโรงพยาบาลที่ได้รับการรับรองดังกล่าวถึง 23 แห่ง ในปี 2555 คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้ออกแผนเพื่อสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางทางการแพทย์ของเอเชีย (Medical Hub of Asia) นอกจากนี้ยังมีการริเริ่มต่างๆ เพื่อช่วยส่งเสริมชื่อเสียงของประเทศไทยในการท่องเที่ยวเชิงการแพทย์ ทั้งนี้ ในปี 2556 สายการบินกาต้าร์แอร์เวย์ส ได้เพิ่มจำนวนเที่ยวบินสู่กรุงเทพฯ โดยให้เหตุผลว่ามีการท่องเที่ยวเชิงการแพทย์ในกรุงเทพฯ ที่มากขึ้น

ประเทศไทยดึงดูดนักท่องเที่ยวเชิงการแพทย์ได้มากที่สุดในแถบอาเซียน อย่างไรก็ตาม ประเทศไทยดึงดูดนักท่องเที่ยวเชิงการแพทย์จากประเทศในแถบอาเซียนเองได้น้อยกว่าประเทศสิงคโปร์ และมาเลเซีย การรวมตัวของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) คาดว่าจะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลง เนื่องจากมีการลดข้อจำกัดการลงทุนของชาวต่างชาติในโรงพยาบาลและความสำเร็จในการลงทุนในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเชิงการแพทย์คาดว่าจะมีสูงขึ้น อุตสาหกรรมการแพทย์เป็นหนึ่งในสี่อุตสาหกรรมการบริการที่มีความสำคัญต่อประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ซึ่งจะทำให้นักลงทุนจากประเทศอาเซียนสามารถถือหุ้นในธุรกิจการแพทย์ได้ถึงร้อยละ 70 ซึ่งจากการรายงานพบว่าประเทศไทยมีนักลงทุนต่างชาติถือหุ้นในธุรกิจทางการแพทย์เฉลี่ยร้อยละ 15 เท่านั้น

จากแนวโน้มปัจจุบันประกอบกับการให้ความสำคัญที่มากขึ้นต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเชิงการแพทย์ อุตสาหกรรมนี้ยังคาดว่าจะเป็นหนึ่งในปัจจัยที่ส่งเสริมการเติบโตของการเดินทางทางอากาศในประเทศไทย

2.3.4.5 ภาวะการแข่งขัน

ข้อจำกัดต่อศักยภาพการเติบโตในอนาคตของบริษัทฯ ได้แก่ การได้เปรียบทางการแข่งขันของสายการบินขนาดใหญ่ที่มีความมั่นคงในเอเชีย ประกอบกับการแข่งขันที่รุนแรงของสายการบินต้นทุนต่ำและสายการบินอื่น

1. <u>ฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงานที่สำคัญของสายการบิน</u>

ตาราง 12 แสดงให้เห็นถึงข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญของสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบและสายการบินต้นทุนต่ำในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ดังนี้

<u>ตารางที่ 12</u>

ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญของสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ
และสายการบินต้นทุนต่ำในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก

	ล้านเหรียญสหรัฐ		%	เซ็นต์สหรัฐ			Passenger Operations					ล้านเหรียญสหรัฐ	
สายการบินต้นทุนต่ำ	รายได้จากการดำเนินงาน	กำไรจากการดำเนินงาน	อัตรากำไรจากการดำเนินงาน	RASK (a)	CASK (b)	RASK-CASK Spread	RPKs (ล้าน)	ASKs (ล้าน)	อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร	ผู้โดยสาร (ล้านคน)	จำนวนเครื่องบินในฝูงบิน	กำไรจากการดำเนินงานต่อเครื่องบิน	ปีสิ้นสุดงบการเงิน
1 Jetstar/Jetstar Asia	$ 3,079	$ 129	4.2%	7.04	6.74	0.30	34,570	43,730	79.1%	20.4	86	$ 35.8	Jun-13
2 AirAsia	$ 1,605	$ 316	19.7%	5.18	4.16	1.02	25,333	31,582	80.2%	21.9	72	$ 22.3	Dec-13
3 SpiceJet	$ 949	$ (20)	(2.1%)	5.81	5.93	(0.12)	12,171	16,338	74.5%	12.7	55	$ 17.3	Mar-13
4 Cebu Pacific Air	$ 936	$ 55	5.9%	5.78	5.44	0.34	12,927	16,207	79.8%	14.4	48	$ 19.5	Dec-13
5 Thai AirAsia	$ 722	$ 70	9.7%	5.88	5.31	0.57	10,829	12,951	83.0%	10.5	35	$ 20.6	Dec-13
6 AirAsia X	$ 714	$ 11	1.6%	3.83	3.80	0.03	15,857	19,309	82.1%	3.2	19	$ 37.6	Dec-13
7 Tiger Airways	$ 587	$ (42)	(7.1%)	3.72	3.98	(0.26)	12,239	15,779	77.6%	7.1	49	$ 12.0	Mar-14
8 Indonesia AirAsia	$ 510	$ (11)	(2.2%)	4.54	4.64	(0.10)	9,293	12,136	76	7.9	30	17	Dec-13
เฉลี่ย (เอเชียแปซิฟิก 8 อันดับแรกที่รายงาน)			3.7%	5.22	5.00	0.22			79.0%			$ 22.8	
<u>สายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ</u>													
1 China Southern Airlines Group	$ 15,810	$ 242	1.5%	8.46	8.44	0.02	148,416	186,800	79.5%	91.8	561	$ 28.2	Dec-13
2 ANA Group	$ 15,780	$ 650	4.1%	15.40	12.85	2.55	68,475	102,498	66.8%	49.0	226	$ 69.8	Mar-14
3 Air China	$ 15,751	$ 661	4.2%	8.97	8.66	0.30	141,968	175,677	80.8%	77.7	316	$ 49.8	Dec-13
4 Qantas Group (excl. Jetstar)	$ 14,889	$ 191	1.3%	10.64	10.51	0.14	110,905	139,909	79.3%	48.3	312	$ 47.7	Jun-13
5 China Eastern Airlines	$ 14,157	$ 283	2.0%	9.31	9.43	(0.12)	120,461	152,075	79.2%	79.1	478	$ 29.6	Dec-13
6 Japan Airlines Group	$ 12,905	$ 1,644	12.7%	15.49	13.52	1.97	59,136	83,319	70.3%	38.9	222	$ 58.1	Mar-14
8 Cathay Pacific Group	$ 12,882	$ 482	3.7%	10.13	9.81	0.32	104,571	127,215	82.2%	29.9	192	$ 67.1	Dec-13
7 Singapore Airlines Group	$ 12,188	$ 207	1.7%	9.49	9.33	0.16	100,580	128,430	74.3%	22.0	103	$ 118.3	Mar-14
9 Korean Air	$ 11,572	$ (18)	(0.2%)	12.99	13.01	(0.02)	68,360	89,111	72.9%	24.3	147	$ 78.7	Dec-13
10 Thai Airways International	$ 6,509	$ (44)	(0.7%)	7.60	7.65	(0.05)	63,479	85,655	74.1%	21.5	100	$ 65.1	Dec-13
เฉลี่ย (เอเชียแปซิฟิก 10 อันดับแรกที่รายงาน)			3.0%	10.85	10.32	0.53			75.9%			$ 61.3	
บางกอกแอร์เวย์ส	$ 637	$ 77	12.1%	15.69	13.79	1.89	2,759	4,063	67.9%	4.2	25	$ 25.5	Dec-13

ที่มา: รายงานประจำปีและข้อมูลด้านอุตสาหรรมของสายการบินข้างต้น
(a) RASK คำนวณโดยรายได้จากการดำเนินงานหารด้วย ASK
(b) CASK คำนวณโดยค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงาน (รวม D&A, costs of operating leases แต่ไม่รวม fuel hedging effects, foreign exchange effects and net fianacial charges) หารด้วย ASK

ทั้งนี้ RASK CASK และ RASK – CASK Spread สำหรับปี 2556 ตามตารางนั้น ไม่เท่ากับข้อมูลผลการดำเนินงานของสายการบินที่คำนวณโดยบริษัทฯ เนื่องจากใช้สมมุติฐานที่แตกต่างกัน ซึ่งหากใช้ข้อมูลตามที่คำนวณโดยบริษัทฯ มาแปลงหน่วยเป็นเซ็นต์สหรัฐโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนที่ 32.46 บาทต่อเหรียญสหรัฐ (อัตราแลกเปลี่ยนตามธนาคารแห่งประเทศไทย ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557) จะได้ RASK CASK และ RASK – CASK Spread สำหรับปี 2556 เท่ากับ 13.85 เซ็นต์สหรัฐ 12.33 เซ็นต์สหรัฐ และ 1.52 เซ็นต์สหรัฐ ตามลำดับ

2. <u>การพัฒนาของสายการบินต้นทุนต่ำ</u>

ที่ผ่านมา อุตสาหกรรมการบินระดับโลกมุ่งเน้นที่จะสร้างโอกาสในการเพิ่มรายได้ อย่างไรก็ตามความสำเร็จของสายการบินต้นทุนต่ำทำให้สายการบินที่ให้บริการผู้โดยสารแบบดั้งเดิมหลายสายการบินเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานมากขึ้น มีการจัดตั้งบริษัทย่อยเพื่อประกอบธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ และทำการแข่งขันกับสายการบินต้นทุนต่ำที่เกิดใหม่ที่เพิ่งเริ่มดำเนินการ

แม้ว่าการเริ่มให้บริการการบินของสายการบินต้นทุนต่ำในระดับที่มีนัยสำคัญเกิดขึ้นในเอเชียจะช้ากว่าในสหรัฐอเมริกาและยุโรป แต่การให้บริการของสายการบินต้นทุนต่ำในเอเชียก็เติบโตอย่างรวดเร็วในช่วงทศวรรษที่ผ่านมาและยังคงเติบโตอย่างรวดเร็วต่อไป เนื่องจากภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีนโยบายทางการบินที่ผ่อนคลาย ภูมิภาคนี้จึงมีการเริ่มดำเนินการของสายการบินต้นทุนต่ำที่มีฐานอยู่ในเอเชียในสัดส่วนที่สูง การเข้ามาของสายการบินต้นทุนต่ำในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกทำให้ค่าใช้จ่ายในการเดินทางทางอากาศลดลงอย่างมากและเป็นการสร้างตัวเลือกในการเดินทางที่สามารถแข่งขันได้ให้กับผู้รับบริการ

ผลกระทบของสายการบินต้นทุนต่ำต่ออุตสาหกรรมการบินในเอเชีย

การเริ่มต้นและการเติบโตของสายการบินต้นทุนต่ำส่งผลกระทบหลากหลายต่ออุตสาหกรรมการบินในเอเชีย

- การแข่งขันของสายการบินต้นทุนต่ำกระตุ้นให้สายการบินที่ดำเนินการมาก่อนแล้วดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น ซึ่งทำให้อัตราเฉลี่ยของราคาบัตรโดยสารเครื่องบินต่ำลงและกระตุ้นให้เกิดอุปสงค์เพิ่มมากขึ้นไปทั่วทั้งตลาด สายการบินที่ดำเนินการอยู่แล้วอาจเลือกที่จะตอบสนองการแข่งขันกับสายการบินต้นทุนต่ำ เช่น การลดราคาบัตรโดยสาร เพิ่มความจุที่นั่งและความถี่เที่ยวบิน และเริ่มเที่ยวบินที่เดินทางแบบจุดต่อจุด (point-to-point) ทั้งนี้ มีสายการบินในเอเชียหลายสายการบินที่จัดตั้งหรือวางแผนที่จะจัดตั้งสายการบินต้นทุนต่ำของตัวเอง
- ผู้ให้บริการท่าอากาศยานบางแห่งได้ลดราคาค่าใช้จ่ายในการบิน (Aeronautical Charge) สำหรับเที่ยวบินเส้นทางใหม่และการใช้สิ่งอำนวยความสะดวกของท่าอากาศยานอย่างมีประสิทธิภาพ เช่น การนำเครื่องบินออกจากท่าอากาศยานได้อย่างรวดเร็ว
- การเติบโตอย่างรวดเร็วในการเดินทางทางอากาศซึ่งเป็นผลมาจากการให้บริการของสายการบินต้นทุนต่ำได้กระตุ้นให้รัฐบาลบางประเทศ และผู้ให้บริการท่าอากาศยานบางแห่งเปิดเสรีในการทำข้อตกลงการบินแบบทวิภาคี และพัฒนาท่าอากาศยานเพื่อให้รองรับอุปสงค์ที่เพิ่มขึ้น

3. <u>การพัฒนาของสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบและสายการบินแบบเฉพาะเจาะจง</u>

แม้จะมีการเติบโตอย่างมีนัยยะของสายการบินต้นทุนต่ำโดยเฉพาะในเอเชีย สายการบินหลายแห่งยังคงมุ่งเน้นที่จะให้บริการแบบเต็มรูปแบบและในตลาดที่มีลักษณะเฉพาะที่ให้บริการแก่นักเดินทางที่ให้ความสำคัญกับเวลา นักเดินทางที่เป็นนักธุรกิจ และนักเดินทางแบบตลาดเฉพาะ ตลาดที่มีลักษณะเหล่านี้สร้างผลตอบแทนได้สูงกว่าสายการบินต้นทุนต่ำและตลาดที่เจาะจงเน้นการสันทนาการ

สายการบินบางกอกแอร์เวย์สให้บริการลูกค้าที่เดินทางไปยังสถานที่ที่มีลักษณะเฉพาะ และยอมจ่ายราคาพรีเมี่ยมเพื่อสินค้าและบริการที่ดีกว่าจากสายการบิน เส้นทางของสายการบินบางกอกแอร์เวย์สมีเอกลักษณ์เฉพาะเจาะจง ซึ่งทำให้บริษัทฯ ได้รับผลตอบแทนสูงกว่าเส้นทางที่สายการบินหลายแห่งให้บริการ จากข้อมูลในตารางที่ 12 สายการบินฯ มีอัตรากำไรจากการดำเนินงานในปี 2556 ที่ร้อยละ 12.1 ซึ่งอัตรากำไรดังกล่าวสูงกว่าค่าเฉลี่ยของอัตรากำไรของสายการบินในเอเชียที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบสิบอันดับแรกและสายการบินแบบประหยัดแปดอันดับแรกอย่างมาก

สายการบินบางกอกแอร์เวย์สยังมุ่งเน้นในการดำเนินงานเพื่อให้เกิดผลตอบแทนจากการดำเนินงานที่สูงขึ้น โดยมุ่งเน้นการเป็นสายการบินที่มีเอกลักษณ์เฉพาะตัว (Boutique airline) ที่ไม่ได้เพียงให้บริการเดินทางไปยังสถานที่ที่เฉพาะแล้ว แต่ยังให้บริการแบบเฉพาะ เช่นอาหารบนเครื่องบิน ห้องพักรับรองสำหรับผู้โดยสารของสายการบินทุกท่านที่เดินทางกับสายการบินบางกอกแอร์เวย์ส นอกจากนี้สายการบินบางกอกแอร์เวย์สยังส่งเสริมการมีฝูงบินที่ใหม่เพื่อสินทรัพย์ที่มีความพิเศษและสร้างมูลค่าให้กับแบรนด์บางกอกแอร์เวย์ส

สายการบินบางกอกแอร์เวย์สพัฒนาสนามบินของตนเองและเป็นผู้บริหารเอง กลยุทธ์ที่เป็นเอกลักษณ์นี้ทำให้สายการบินฯ สามารถเข้าถึงเส้นทางการบินที่เฉพาะและสร้างรายได้จากสนามบินเพิ่มเติมจากรายได้จากสายการบินในเส้นทางการบินนั้น สิ่งเหล่านี้เป็นส่วนช่วยให้สายการบินบางกอกแอร์เวย์สเป็นสายการบินที่มีความเป็นเอกลักษณ์และโดดเด่น

4. <u>โครงสร้างพื้นทางของสายการบิน</u>

สายการบินหลายสายในเอเชียมีแผนการที่จะทำการเปลี่ยนเครื่องบินในฝูงบินของตนอย่างมีนัยสำคัญ การนำเครื่องบินใหม่ที่มีประสิทธิภาพสูงกว่ามาใช้ในการให้บริการผู้โดยสารของสายการบิน จะทำให้ต้นทุนในการดำเนินงานในระยะยาวลดลง และจะทำให้ต้นทุนในการให้บริการผู้โดยสารต่อหัวโดยรวมลดลง ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับโครงสร้างทางการเงินในการดำเนินการดังกล่าว ซึ่งจะส่งผลให้ราคาเฉลี่ยของบัตรโดยสารลดลงและอุปสงค์เพิ่มขึ้น

การปรับเปลี่ยนเครื่องบินในฝูงบินให้ใหม่ขึ้นจะทำให้สายการบินสามารถลดค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงและค่าใช้จ่ายในการดำเนินการอื่นๆ เช่นค่าดูแลรักษาเครื่องบิน การใช้งานรูปแบบเครื่องบินที่จำกัด จะทำให้สามารถประหยัดค่าใช้จ่ายในการฝึกฝนและค่าอะไหล่

ขนาดของเครื่องบินในเที่ยวบินที่สำคัญในเอเชียมีขนาดใหญ่ขึ้นมากเนื่องจากมีการจราจรที่หนาแน่นขึ้นและมีการนำเครื่องบินที่มีขนาดใหญ่เข้ามาสู่ฝูงบิน เช่น แอร์บัส เอ 380 สำหรับตลาดอื่นๆ ที่ไม่มีข้อจำกัดของท่าอากาศยาน มีการใช้เครื่องบินลำตัวแคบ และเครื่องบินแบบใบพัด (Turboprop) เพื่อการเพิ่มจำนวนเที่ยวบินด้วยเครื่องบินลำเล็กลง เครื่องบินแบบใบพัด (Turboprop) ถูกใช้ในหลายเส้นทางในประเทศไทยและเอเชียโดยทั่วไป เนื่องจากข้อจำกัดในการดำเนินงาน หรือความต้องการของตลาดทำให้เครื่องบินแบบดังกล่าวมีข้อได้เปรียบด้านการดำเนินงานและขนาดที่เหมาะสม

5. <u>การเติบโตของอุตสาหกรรมการบินในเอเชีย</u>

SAP เชื่อว่าตลาดในประเทศและระหว่างประเทศของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จะมีอัตราการเติบโตอย่างแข็งแกร่งในระยะยาว โดยมีสาเหตุหลายประการ

- <u>อยู่ใกล้ภูมิภาคที่มีจำนวนประชากรสูง</u> ประมาณร้อยละ 50 ของประชากรโลกอาศัยอยู่ในรัศมี 2,500 ไมล์ทะเลห่างจากกรุงเทพฯ ซึ่งแสดงให้เห็นถึงศักยภาพของตลาดการบินในภูมิภาค อย่างไรก็ตาม ผลของการมีผลิตภัณฑ์มวลรวมต่อหัวที่ต่ำในภูมิภาค และปัจจัยอื่นๆ ทำให้ประชากรส่วนใหญ่ในอดีตไม่สามารถจ่ายค่าโดยสารทางอากาศได้ ตามที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น อย่างไรก็ดี SAP เชื่อว่าความสามารถในการจ่ายค่าโดยสารทางอากาศจะเพิ่มขึ้นตามผลิตภัณฑ์มวลรวมต่อหัวที่สูงขึ้น จะทำให้การเดินทางทางอากาศสามารถเข้าสู่ประชากรจำนวนที่มากขึ้น
- <u>ตั้งอยู่บนเส้นทางการค้าหลัก</u> เอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีทำเลที่ตั้งที่ดี ระหว่างภูมิภาคยุโรปกับภูมิภาคแปซิฟิกและอยู่ระหว่างเอเชียเหนือกับเอเชียใต้
- <u>อยู่ใกล้กับประเทศจีน</u> ด้วยการเติบโตทางเศรษฐกิจที่แข็งแกร่งและมีการผ่อนผันข้อจำกัดการเดินทางไปยังประเทศอื่นๆ มากขึ้น นักท่องเที่ยวจากประเทศที่มีประชากรมากที่สุดนี้จะเพิ่มอุปสงค์การเดินทางทางอากาศอย่างมีนัยสำคัญสำหรับการท่องเที่ยวแบบสันทนาการและธุรกิจในประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
- <u>อยู่ใกล้กับประเทศออสเตรเลีย</u> ประเทศออสเตรเลียเป็นหนึ่งในประเทศที่มีเศรษฐกิจที่เติบโตเต็มที่แล้วมากที่สุดในภูมิภาคนี้ มีผลิตภัณฑ์มวลรวมต่อหัวสูง รายได้สูง (Disposable income) ความโน้มเอียงในการเดินทางต่อหัวสูง และมีสายสัมพันธ์การท่องเที่ยวที่ดีกับประเทศไทยและภูมิภาคอื่นๆ ในทวีปเอเชีย
- <u>ตั้งอยู่ระหว่างเอเชียใต้กับประเทศจีน</u> บทบาทของภูมิภาคนี้ ที่ เป็นจุดหมายปลายทางของนักท่องเที่ยวจะเพิ่มมากขึ้นจากประเทศจีน (ประเทศที่มีประชากรมากที่สุดในโลก) และเอเชียใต้ ซึ่งรวมถึง ประเทศอินเดีย (ประเทศที่มีประชากรมากที่สุดเป็นอันดับสอง) ปากีสถาน (อันดับสาม) และบังคลาเทศ (อันดับเจ็ด) เนื่องจากประชาชนของประเทศเหล่านี้เริ่มที่จะเดินทางบ่อยขึ้น
- <u>เป็นการทดแทนการเดินทางด้วยวิธีอื่น</u> เนื่องจากระดับรายได้ที่เพิ่มสูงขึ้นและค่าโดยสารเครื่องบินมีราคาลดลง SAP คาดว่าการเดินทางทางอากาศจะทดแทนการเดินทางทางบกและทางทะเล เช่น ทางรถไฟ รถประจำทาง และเรือเฟอร์รี่ เป็นต้น ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีรายได้ต่อหัวต่ำเมื่อเทียบกับประเทศอื่นในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ แต่มีแนวโน้มที่จะเดินทางมากกว่าประเทศที่มีระดับรายได้เท่าเทียมกัน ฉะนั้นเมื่อรายได้ในประเทศไทยมากขึ้น ประชาชนก็จะใช้ประโยชน์จากสายการบินต้นทุนต่ำในการเดินทาง เพราะฉะนั้น การเดินทางทางอากาศจึงคาดว่าจะเพิ่มขึ้นในอัตราที่สูงขึ้น
- <u>การเปิดเสรีในการทำสัญญาการบิน</u> ประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เริ่มเปิดเสรีในการทำสัญญาการบินทั้งกับประเทศในกลุ่มประเทศอาเซียนและประเทศอื่นๆ
- <u>โครงสร้างพื้นฐานสำหรับนักท่องเที่ยว</u> การที่ภูมิภาคมีการพัฒนาอย่างดีสำหรับโครงสร้างพื้นฐานสำหรับนักท่องเที่ยว จะยังคงดึงดูดให้นักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาเพื่อการสันทนาการ
- <u>ความเป็นเมือง</u> เป็นที่คาดการณ์ว่าจำนวนประชากรในประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่อยู่อาศัยในเมืองจะสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง

6. <u>ข้อจำกัดการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินในเอเชีย</u>

โอกาสในการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินอาจถูกถ่วงดุลโดย

- <u>ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่สูงขึ้น และ/หรืออัตราแลกเปลี่ยนเงินตราที่ไม่เอื้ออำนวย</u> อาจจำกัดอุปสงค์ในการบิน หากต้นทุนในการเดินทางทางอากาศและค่าเดินทางอื่นๆ เพิ่มขึ้นและระดับรายได้ของนักเดินทางลดลง
- <u>ความขัดแย้งภายในภูมิภาคหรือความหวาดกลัว</u> เหตุการณ์ความไม่สงบทางการเมือง เหตุการณ์การก่อการร้าย หรือเหตุการณ์อื่น ๆ อาจจำกัดกิจกรรมการบินในอนาคต
- <u>ข้อจำกัดในการเดินทาง</u> ข้อจำกัดในการเดินทางจากทางรัฐบาล โดยการจำกัดจำนวนการเข้า/ออกวีซ่า หรือเก็บค่าธรรมเนียมวีซ่าเป็นจำนวนที่สูงนั้นอาจจำกัดการเติบโตของการการบินในอนาคต
- <u>ปัจจัยทางสิ่งแวดล้อม</u> เหตุการณ์เกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากธรรมชาติและด้วยฝีมือมนุษย์ เช่น หมอก เถ้าภูเขาไฟ และภัยธรรมชาติต่างๆ อาจมีผลกระทบต่อระดับการให้บริการในอนาคต
- <u>ข้อจำกัดของโครงสร้างพื้นฐานที่ท่าอากาศยานภูมิภาค</u> ข้อจำกัดที่มีผลต่อการเติบโตของการเดินทางโดยเครื่องบินในอนาคตอาจเกิดขึ้น หากการเติบโตของโครงสร้างพื้นฐานที่ท่าอากาศยานภูมิภาคนอกประเทศไทยมีจำกัด

2.3.4.6 เกาะสมุยประเทศไทย

เกาะสมุยเป็นปัจจัยสำคัญต่อธุรกิจของบริษัทฯ มาเป็นเวลาหลายปี ก่อนที่บริษัทฯ จะสร้างสนามบินและเริ่มให้บริการสายการบินพาณิชย์ในปี 2532 นักท่องเที่ยวแบ็คแพคเกอร์ และนักท่องเที่ยวต่างๆ ต้องพึ่งพิงเรือหาปลาและเรือเฟอร์รี่ในการเดินทางมายังเกาะสมุย ซึ่งเข้าจากจังหวัดสุราษฎร์ธานี

เกาะสมุยมีพื้นที่รวม 229 ตารางกิโลเมตร เป็นเกาะที่มีพื้นที่ใหญ่ที่สุดเป็นอันดับสามรองจากเกาะภูเก็ต และเกาะช้าง มีนักท่องเที่ยวเดินทางมาเที่ยวกว่าหนึ่งล้านคนต่อปี โดย ณ เดือนธันวาคม ปี 2554 เกาะสมุยมีห้องพักจำนวน 17,204 ห้องและโรงแรม 448 แห่ง และโรงแรมอีกหลายแห่งที่กำลังจะเปิดในปี 2555 และภายหลังจากนั้น บนเกาะเต็มไปด้วยโรงแรมซึ่งบริหารโดยผู้ให้บริการระดับโลก เช่น Conrad Le Meridien Banyan Tree Intercontinental และ Starwood และนับเป็นหนึ่งในสถานที่ท่องเที่ยวระดับโลก ปัจจุบันเกาะสมุยมีผู้อยู่อาศัยประมาณ 50,000 คน โดยส่วนใหญ่ทำงานในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว

การพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติสมุย และการประชาสัมพันธ์เกาะสมุยโดยบริษัทฯ เป็นส่วนช่วยในการสร้างอุปสงค์ในเที่ยวบินสู่เกาะสมุย การสนับสนุนเหล่านี้ทำให้เกิดการขยายตัวของจำนวนห้องพัก ซึ่งทำให้เกิดความต้องการในบริการการเดินทางทางอากาศมากขึ้น โดยเที่ยวบินส่วนใหญ่ให้บริการโดยบริษัทฯ ซึ่งให้บริการเที่ยวบินสู่ท่าอากาศยานนานาชาติสมุยจาก 8 เส้นทาง ซึ่งได้แก่บริการจาก 5 เส้นทางภายในประเทศ และเส้นทางไป/กลับจาก กัวลาลัมเปอร์ สิงคโปร์ และฮ่องกง

ทั้งนี้ มีสายการบินที่ให้บริการในเส้นทางการบินกรุงเทพ-เกาะสมุยเป็นจำนวน 16 เที่ยวบิน[8]

[8] ข้อมูลจากตารางการบินระหว่าง 1-8 มิถุนายน 2557 มีเส้นทางการบินกรุงเทพ-เกาะสมุย เป็นจำนวน 15 เที่ยวบินต่อวัน

2.3.4.7 กฎระเบียบต่างๆ

1. <u>โครงสร้างของกฎระเบียบเกี่ยวกับสายการบินภายในประเทศของประเทศไทย</u>

กรมการบินพลเรือนเป็นผู้ดูแลการเดินอากาศในประเทศไทย โดยกรมการบินพลเรือนมีหน้าที่ "สนับสนุนพัฒนา และกำกับดูแลกิจการการบินพลเรือนของประเทศไทยให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล อีกทั้งขยายเครือข่ายการบินพลเรือนและการให้บริการต่างๆ เพื่อตอบสนองความต้องการของตลาด ส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว และการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ รวมทั้งทำให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้" ทั้งนี้ การประกอบกิจการการบินต้องได้รับอนุญาตและอยู่ภายใต้การกำกับดูแลโดยหน่วยงานราชการที่กำกับดูแลด้านสายการบินภายในประเทศที่ประกอบกิจการในประเทศไทยและสายการบินระหว่างประเทศที่ให้บริการในประเทศไทย

ความรับผิดชอบของกรมการบินพลเรือนได้แก่

1. เพื่อบังคับใช้ พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521 และกฎหมายการบินพลเรือนต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการให้ใบอนุญาตนักบิน การบำรุงรักษาเครื่องบินและหอบังคับการการบิน การจดทะเบียนเครื่องบิน การให้ใบอนุญาต สนามบินและสถานที่ลงจอดชั่วคราว การจดทะเบียนจัดตั้งสายการบิน นอกจากนี้ ยังต้องเฝ้าดูและตรวจตรากิจกรรมของสายการบินพลเรือนเพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานและข้อบังคับที่ต้องการ และเพื่อป้องกันความเสียหายต่อเครื่องบิน และท่าอากาศยาน ซึ่งรวมไปถึงการปล้นเครื่องบินและสอบสวนอุบัติเหตุทางการบินที่เกิดขึ้น
2. เพื่อส่งเสริมและพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกของการบินพลเรือนในการที่จะสร้างเครือข่ายการเดินทางทางอากาศทั่วประเทศ และพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของประเทศ
3. เพื่อทำให้การบินพลเรือนเป็นระบบที่สอดคล้องกับข้อบังคับและมาตรฐานสากล และเพื่อคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารและผู้ให้บริการ
4. เพื่อจัดตั้งและบริหารท่าอากาศยาน ที่ให้บริการที่มีคุณภาพแก่สาธารณะชน และรับรองความปลอดภัยของเครื่องบินโดยสาร ผู้โดยสาร และกิจกรรมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า กระเป๋าเดินทาง ไปรษณีย์ภัณฑ์ทางอากาศ
5. เพื่อประสานงานกับหน่วยงานหรือตัวแทนต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือน ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ เพื่อจัดการกับอนุสัญญาและข้อตกลงระหว่างประเทศ ได้แก่การทำการเจรจาทวิภาคี และพหุภาคี และการลงนามสัญญาสิทธิการจราจรทางอากาศและมาตรฐานการบิน นอกจากนี้ยังต้องเป็นผู้ค้นหาและช่วยเหลือเครื่องบินที่อยู่ในอันตราย

การบริหารจัดการท่าอากาศยานภายในประเทศส่วนใหญ่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของผู้อำนวยการฝ่ายท่าอากาศยาน กรมการบินพลเรือน โดยท่าอากาศยานที่สมุย สุโขทัย และตราด บริหารจัดการโดยบริษัทฯ ส่วนท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ ดอนเมือง เชียงใหม่ แม่ฟ้าหลวง-เชียงราย หาดใหญ่และภูเก็ต อยู่ภายใต้การบริหารจัดการของทอท. และท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา-พัทยา อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของกองทัพเรือ

2. <u>สนามบินนานาชาติสมุย</u>

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

ในปี 2540 สนามบินได้มีการพัฒนาเพื่อรองรับเที่ยวบินต่างประเทศ โดยเพิ่มศุลกากรและหน่วยงานตรวจคนเข้าเมือง พร้อมกับอาคารพักผู้โดยสารแห่งใหม่ เพื่อรองรับเที่ยวบินเส้นทางใหม่มายังสนามบินรวมถึงการให้บริการที่มีจุดหมายปลายทางยังต่างประเทศ

ตลอดระยะเวลาหลายปี บริษัทฯ เป็นเพียงสายการบินเดียวที่มีการให้บริการสนามบินสมุย โดยพื้นที่ทางวิ่งสามารถรองรับการให้บริการเครื่องบินขนาดเล็กได้เท่านั้น อาทิ เครื่องบินประเภท เอทีอาร์ แบบใบพัด (ATR turboprops) และมีสายการบินอื่นไม่กี่รายในภูมิภาคที่ใช้เครื่องบินประเภทดังกล่าว นอกจากนี้ ความยาวของทางวิ่งทำให้สายการบินมีข้อได้เปรียบทางกลยุทธ์ โดยที่สนามบินสมุยมีคู่แข่งน้อย จึงทำให้บริษัทฯ สามารถเรียกเก็บค่าธรรมเนียมต่างๆ ในอัตราที่สูงกว่าอัตราปกติทั่วไปซึ่งเรียกเก็บได้สำหรับการให้บริการในประเทศ

ในปี 2547 สนามบินได้เริ่มดำเนินการโครงการขยายอาคารรองรับผู้โดยสารอีก 6 อาคาร โดย 4 อาคารสำหรับเส้นทางบินในประเทศ และอีก 2 อาคารสำหรับเส้นทางการบินต่างประเทศ ด้วยเงินลงทุน 500 ล้านบาท นอกจากนี้ยังขยายพื้นที่ทางวิ่งให้มีความยาวถึง 2,100 เมตร บนพื้นที่ที่กองทุนรวมมีสิทธิการเช่าระยะยาวโดยมีการก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อปี 2550 สามารถรองรับผู้โดยสารได้ถึง 16,000 คนต่อวัน และสามารถเพิ่มจำนวนผู้โดยสารต่อปีจาก 1.3 ล้านคนเป็น 6 ล้านคน โดยในปี 2556 สนามบินได้ให้บริการผู้โดยสารทั้งสิ้น 2.0 ล้านคน และ 21,891 เที่ยวบิน[9]

การเติบโตของสนามบินสมุยทำให้เกิดการเติบโตของการท่องเที่ยวในเกาะสมุยที่ปัจจุบันมีนักท่องเที่ยวเดินทางมาจากทั่วโลก จากแบคแพคเกอร์ ปัจจุบันเกาะสมุยเป็นจุดหมายปลายทางที่ได้รับความนิยมจากชาวยุโรป เอเชีย และที่อื่นๆ

ด้วยขนาดของพื้นที่ทางวิ่ง 2,100 เมตร บริษัทฯ สามารถเพิ่มขนาดของเครื่องบินที่ให้บริการมายังสนามบิน โดยปัจจุบันมีการให้บริการด้วยเครื่อง แอรบัส เอ 319s และ เอทีอาร์ 72s ที่สนามบิน นอกจากนี้ขนาดของพื้นที่ทางวิ่งยังสามารถรองรับการลงจอดของเครื่องบินลำที่สองได้พร้อมกัน ปัจจุบันการบินไทยได้ให้บริการจากสนามบินสุวรรณภูมิมายังเกาะสมุย 2 เที่ยวบินต่อวันด้วยเครื่องบินแบบ โบอิ้ง บี737-400

สนามบินสมุยได้รับหลายรางวัลในด้านการออกแบบและสถาปัตยกรรม ประกอบด้วยรางวัลด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สนามบินมีการใช้ต้นปาล์มท้องถิ่นในการตกแต่ง และการใช้อากาศจากธรรมชาติในระบบการทำความเย็นแบบเปิดในอาคารรองรับผู้โดยสาร

สนามบินมีการให้บริการเชิงพาณิชย์ สมุยพาร์คอเวนิวอยู่ระหว่างอาคารผู้โดยสารขาเข้าและอาคารผู้โดยสารขาออกบนพื้นที่ 6,400 ตารางเมตร ด้วยพื้นที่ให้เช่า 20 ยูนิต ประกอบด้วยร้านค้า สปา และร้านอาหาร รวมทั้งโรงแรมต่างๆ

---

[9] ข้อมูลจากกรมการบินพลเรือน,เดือนพฤษภาคม 2557

2.4 ภาวะการแข่งขันในอุตสาหกรรม

2.4.1 ภาวะการแข่งขันในธุรกิจสายการบิน

อุตสาหกรรมการบินเป็นอุตสาหกรรมที่มีการแข่งขันสูงมาก บริษัทฯ ได้เผชิญกับการแข่งขันอย่างรุนแรงทั้งจากสายการบินอื่นที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบ และจากสายการบินราคาประหยัดในแต่ละตลาดเป้าหมายที่บริษัทฯ ให้บริการ การเข้ามาดำเนินธุรกิจของสายการบินรายใหม่โดยเฉพาะอย่างยิ่งสายการบินราคาประหยัด ทำให้เกิดการแข่งขันทางด้านราคามากขึ้น ทั้งนี้ บริษัทฯ พยายามสร้างความแตกต่างจากสายการบินอื่นๆ โดยเน้นการให้บริการแบบเต็มรูปแบบ และมุ่งเน้นการให้บริการระดับพรีเมี่ยมแก่ผู้โดยสาร และให้ความสำคัญกับความพึงพอใจของลูกค้าเป็นลำดับแรก คู่แข่งในปัจจุบันของบริษัทฯ ได้ใช้วิธีการตัดราคาและกลวิธีอื่นๆ รวมถึงการเพิ่มจำนวนเส้นทางการบินที่ให้บริการในปัจจุบัน หรือการลดราคาค่าโดยสาร หรือการดำเนินการในต้นทุนต่ำ เพื่อให้ได้มาซึ่งส่วนแบ่งตลาดโดยเฉพาะอย่างยิ่งในเส้นทางการบินที่เป็นที่นิยม ได้แก่ กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ และกรุงเทพฯ-มุมไบ โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “ปัจจัยความเสี่ยง – ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ– ภาวะการแข่งขันที่รุนแรงในอุตสาหกรรมการบินและการแข่งขันจากการคมนาคมขนส่งในรูปแบบอื่นอาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ ส่วนที่ 2 หน้า 132”

ปัจจุบัน บริษัทฯ แข่งขันกับสายการบินราคาประหยัดหลายรายและสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบที่มีการบินในเส้นทางภายในประเทศและระหว่างประเทศที่บริษัทฯ ให้บริการ

ตารางต่อไปนี้ แสดงรายละเอียดเกี่ยวกับสายการบินอื่นที่มีการบินในเส้นทางการบินเดียวกับบริษัทฯ ณ ปัจจุบันและในเส้นทางการบินที่บริษัทวางแผนไว้ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557

	สายการบินคู่แข่ง
เส้นทางการบินภายในประเทศ:	
กรุงเทพฯ—เชียงใหม่	การบินไทย ไทยสมายล์ ไทยแอร์เอเชีย นกแอร์ ไทยไลอ้อนแอร์
กรุงเทพฯ—สุโขทัย	-
เชียงใหม่—เกาะสมุย	-
กรุงเทพฯ—ตราด	-
ภูเก็ต—อู่ตะเภา	-
อู่ตะเภา—เกาะสมุย	-
กรุงเทพฯ—เกาะสมุย	การบินไทย
เกาะสมุย —กระบี่	-
กรุงเทพฯ—ภูเก็ต	การบินไทย ไทยสมายล์ ไทยแอร์เอเชีย นกแอร์ โอเรียนท์ ไทยแอร์ไลน์
เกาะสมุย —ภูเก็ต	-
กรุงเทพฯ—ลำปาง	-
กรุงเทพฯ—กระบี่	การบินไทย ไทยสมายล์ ไทยแอร์เอเชีย นกแอร์
กรุงเทพฯ—อุดรธานี	ไทยสมายล์ ไทยแอร์เอเชีย นกแอร์
กรุงเทพฯ—เชียงราย	การบินไทย ไทยสมายล์ ไทยแอร์เอเชีย นกแอร์
เชียงใหม่—ภูเก็ต(1)	ไทยแอร์เอเชีย ไทยสมายล์
เชียงใหม่—อุดรธานี(1)	นกแอร์
เส้นทางการบินระหว่างประเทศ:	
กรุงเทพฯ—พนมเปญ	การบินไทย ไทยแอร์เอเชีย กัมโบเดียอังกอร์แอร์ (Cambodia Angkor Air)
กรุงเทพฯ—เสียมราฐ	ไทยแอร์เอเชีย กัมโบเดียอังกอร์แอร์ (Cambodia Angkor Air)
กรุงเทพฯ—หลวงพระบาง	ลาวแอร์ไลน์ (Lao Airlines) ไทยสมายล์
กรุงเทพฯ—ย่างกุ้ง	การบินไทย นกแอร์ ไทยแอร์เอเชีย เมียนมาร์แอร์เวย์อินเตอร์เนชั่นแนล (Myanmar Airways International) โกลเด้นเมียนมาร์แอร์ไลน์ (Golden Myanmar Airlines)
เกาะสมุย —ฮ่องกง	-
เกาะสมุย —สิงคโปร์	ซิลค์แอร์ (Silk Air)
กรุงเทพฯ—มัลดีฟส์	-
กรุงเทพฯ—ดาการ์	การบินไทย ยูไนเต็ดแอร์เวย์บังคลาเทศ (United Airways Bangladesh) ดรุ๊กแอร์(Druk Air) ไบแมนบังคลาเทศแอร์ไลน์ส (Biman Bangladesh Airlines) รีเจนท์แอร์เวย์ (Regent Airways)
กรุงเทพฯ—มุมไบ	การบินไทย เจ็ทแอร์เวย์ (Jet Airways) แอร์อินเดีย (Air India) คาเธ่ย์แปซิฟิค (Cathay Pacific)
เกาะสมุย —กัวลาลัมเปอร์	ฟลายเออร์ฟลาย (FireFly)
กรุงเทพฯ—เวียงจันทน์(1)	การบินไทย ลาวแอร์ไลน์ (Lao Airlines)
กรุงเทพฯ—มัณฑะเลย์(1)	ไทยแอร์เอเชีย ไทยสมายล์
กรุงเทพฯ —เนปิดอร์	-
เชียงใหม่—ย่างกุ้ง(1)	แอร์บากาน (Air Bagan)
เชียงใหม่—มัณฑะเลย์(1)	เอเชียน วิงส์ แอร์เวย์ (Asian Wings Airways)

<u>หมายเหตุ</u>

(1) เส้นทางการบินที่วางแผนไว้ซึ่งอาจมีการเปลี่ยนแปลง ขึ้นอยู่กับการอนุญาตจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

2.4.2 ภาวะการแข่งขันในธุรกิจการให้บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำ

บริษัทฯ เผชิญกับการแข่งขันจากสายการบินอื่นๆ ที่ให้บริการในเส้นทางการบินเดียวกันกับบริษัทฯ ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ โดยทั่วไปสายการบินจะแข่งขันกันในอัตราค่าโดยสาร ความถี่ของเที่ยวบิน ความน่าเชื่อถือในการให้บริการ การทำให้ชื่อทางการค้าของตนเป็นที่รู้จัก สิ่งอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร โปรแกรมสะสมไมล์สำหรับผู้โดยสารที่เดินทางเป็นประจำ และความพร้อมในการอำนวยความสะดวกและให้บริการอื่นๆ แก่ผู้โดยสาร นอกจากนี้ ชื่อทางการค้าของสายการบินบางรายที่บริษัทฯ ต้องทำการแข่งขันด้วยนั้น อาจเป็นที่รู้จักในวงกว้างกว่าหรือสายการบินนั้นอาจมีแหล่งเงินทุนที่ใหญ่กว่า และมีส่วนแบ่งทางการตลาดในตลาดที่เป็นเป้าหมายหลักของบริษัทฯ รวมทั้งในประเทศไทยมากกว่า

ทั้งนี้ คู่แข่งรายอื่นๆ ของบริษัทฯ ยังรวมถึงสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบ และสายการบินราคาประหยัดทั้งในประเทศไทย ภูมิภาคเอเชียตะวันออก ประเทศจีน และประเทศอินเดีย และจากการขนส่งรูปแบบอื่นๆ นอกจากนี้ บริษัทฯ อาจต้องแข่งขันกับการขนส่งในทางอื่นๆ ทั้งในทางบกและทางทะเล ในเส้นทางการบินบางเส้นทางการบินของบริษัทฯ โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “ปัจจัยความเสี่ยง – ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ– ภาวะการแข่งขันที่รุนแรงในอุตสาหกรรมการบินและการแข่งขันจากการคมนาคมขนส่งในรูปแบบอื่น อาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ ส่วนที่ 2 หน้า 131”

โดยระดับความรุนแรงของการแข่งขันมีความแตกต่างกันไปในแต่ละเส้นทางการบิน และขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการรวมถึงความแข็งแกร่งของสายการบินที่เป็นคู่แข่งและคู่แข่งที่ประกอบธุรกิจขนส่งรูปแบบอื่นๆ ปัจจุบันบริษัทฯ เผชิญกับการแข่งขันในเส้นทางการบินหลักภายในประเทศจากสายการบินอื่น เช่น การบินไทย สายการบินไทยแอร์เอเชีย สายการบินนกแอร์ สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ และสายการบินไทยสไมล์ สำหรับในเส้นทางการบินไปและกลับจากเกาะสมุยนั้น บริษัทฯ ได้เผชิญกับการแข่งขันจากการบินไทย สายการบินซิลค์แอร์ และสายการบินฟลายเออร์ฟลาย นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้เผชิญกับการแข่งขันในเส้นทางการบินหลักระหว่างประเทศบางเส้นทางกับสายการบินอื่นๆ เช่น การบินไทย สายการบินแอร์เอเชีย สายการบินเมียนมาร์แอร์เวย์อินเตอร์เนชั่นแนล และสายการบินกัมโบเดียอังกอร์แอร์ และเมื่อไม่นานมานี้ บริษัทฯได้เผชิญกับการแข่งขันที่เพิ่มสูงขึ้นจากสายการบินราคาประหยัดในเส้นทางการบินเดียวกันกับบริษัทฯ บางเส้นทาง โดยจำนวนสายการบินราคาประหยัดได้เพิ่มสูงขึ้นในทวีปเอเชียและทวีปออสเตรเลีย อันได้แก่ สายการบินแอร์เอเชีย สายการบินเจ็ทสตาร์แอร์เวย์ส สายการบินไทยแอร์เอเชีย สายการบินไทเกอร์แอร์เวย์ และสายการบินไทยสไมล์

บริษัทฯ เชื่อมั่นในการให้บริการแบบเต็มรูปแบบโดย มุ่งเน้นการให้บริการระดับพรีเมี่ยมแก่ผู้โดยสาร และการให้บริการเส้นทางการบินไปสู่จุดหมายปลายทางของแหล่งท่องเที่ยวและแหล่งวัฒนธรรมที่มีเอกลักษณ์เฉพาะตัว ซึ่งทำให้การให้บริการของบริษัทฯ แตกต่างจากสายการบินคู่แข่งอื่น นอกจากนี้ บริษัทฯ เชื่อว่าการที่บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการเข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) กับสายการบินระหว่างประเทศอื่นจะทำให้บริษัทฯ สามารถเข้าถึงผู้โดยสารได้มากขึ้นจากตลาดที่กว้างขึ้น

2.4.3 ภาวะการแข่งขันในธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน

บริษัทฯ ได้เผชิญกับการแข่งขันในการบริการที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบินที่ทางบริษัทฯ ได้ดำเนินการ ณ สนามบินสุวรรณภูมิ รวมถึงการบริการคลังสินค้า การบริการภาคพื้นดิน และการบริการอาหารบนเที่ยวบิน โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ "ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับสนามบิน–การให้บริการคลังสินค้า" และหัวข้อ "การให้บริการลูกค้าภาคพื้น และการให้บริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น" และ "การให้บริการครัวการบิน ส่วนที่ 2 หน้า 37" สำหรับรายละเอียดเกี่ยวกับการแข่งขันของบริษัทฯ ในการให้บริการคลังสินค้า การให้บริการภาคพื้นดินและการบริการอาหารบนเที่ยวบิน"

2.4.4 ภาวะการแข่งขันในธุรกิจการดำเนินกิจการสนามบิน

สนามบินของบริษัทฯ ในเกาะสมุย จังหวัดสุโขทัย และจังหวัดตราด เป็นสนามบินแห่งเดียวที่ให้เปิดดำเนินการในพื้นที่ดังกล่าว อย่างไรก็ดี ในอดีตมีการรายงานเกี่ยวกับการสร้างสนามบินแห่งที่ 2 บนเกาะสมุย เพื่อที่จะรองรับการเติบโตของจำนวนนักท่องเที่ยวที่คาดการณ์ไว้ โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ "ธุรกิจสนามบิน–สนามบินสมุย" และจากหัวข้อ "ปัจจัยความเสี่ยง–ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ–การแข่งขันจากสนามบินและจุดหมายปลายทางอื่นอาจส่งผลกระทบในทางลบในธุรกิจสนามบินของบริษัทฯ อย่างมีนัยสำคัญ โดยเฉพาะอย่างยิ่งต่อปริมาณการใช้บริการของผู้โดยสารในสนามบินสมุย ส่วนที่ 2 หน้า 134"

2.5 ข้อได้เปรียบทางธุรกิจ

บริษัทฯ มีข้อได้เปรียบทางธุรกิจ ดังนี้

2.5.1 บริษัทฯ เป็นสายการบินแบบบูติก (Boutique Airline) ที่มอบและเพิ่มประสบการณ์ในการบินที่แตกต่างให้แก่ผู้โดยสาร ซึ่งช่วยขับเคลื่อนให้จำนวนผู้โดยสารของบริษัทฯ เติบโตยิ่งขึ้น ในขณะที่ทำให้บริษัทฯ ยังคงสามารถรักษาราคาค่าโดยสารให้อยู่ในระดับปกติได้ (Full Fares)

บริษัทฯ เป็นสายการบินแบบบูติกที่ให้บริการเต็มรูปแบบ ซึ่งนำเสนอบริการเส้นทางการบินให้แก่ลูกค้าไปยังจุดหมายปลายทางที่เป็นแหล่งวัฒนธรรมและแหล่งพักผ่อนที่ดึงดูดใจ มอบและเพิ่มประสบการณ์ในการเดินทางที่แตกต่างให้แก่ลูกค้าผสมผสานกับการให้บริการที่เป็นมิตรและเน้นความใส่ใจในผู้โดยสารซึ่งสะท้อนจุดแข็งในการให้บริการอย่างมีมิตรไมตรีของไทย

การให้บริการระดับพรีเมี่ยมของบริษัทฯ เริ่มตั้งแต่เมื่อลูกค้าเดินทางมาถึงสนามบิน ซึ่งผู้โดยสารทุกคนจะได้ใช้บริการห้องพักรับรองผู้โดยสาร (Passenger Lounge) พร้อมการบริการอาหารว่าง เครื่องดื่ม และอินเทอร์เน็ตโดยไม่เสียค่าใช้จ่าย นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้จัดให้มีบริการห้องพักรับรองระดับ Blue Ribbon เพื่อให้บริการผู้โดยสารชั้นธุรกิจโดยเฉพาะ ซึ่งจะมีบริการต่างๆ เพิ่มขึ้น อันประกอบด้วย บริการอาหารจานร้อน ห้องอาบน้ำ และห้องสมุด นอกจากนี้ บริษัทฯ ประสงค์ที่จะมอบประสบการณ์อันน่าประทับใจเป็นอย่างยิ่งสำหรับห้องโดยสาร โดยการใช้เครื่องบินที่มีความทันสมัย ประหยัดน้ำมัน และมีที่นั่งที่สะดวกสบาย ตลอดจนการบริการอาหารและเครื่องดื่มที่มีคุณภาพซึ่งจัดเตรียมโดยพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินที่ได้รับการฝึกฝนมาอย่างดี

บริษัทฯ เชื่อว่าความเป็นสายการบินแบบบูติกของบริษัทฯ สามารถสร้างความแตกต่างจากสายการบินคู่แข่งอื่นๆ ได้ และจะเป็นสิ่งที่ผลักดันให้มีการเติบโตของจำนวนผู้โดยสารของบริษัทฯ รวมทั้งสร้างความภักดีในหมู่ลูกค้าของบริษัทฯ ทั้งนี้ จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการของบริษัทฯ ได้เพิ่มจากประมาณ 3.1 ล้านคนในปี 2554 เป็นประมาณ 3.6 ล้านคนในปี 2555 และเป็นประมาณ 4.2 ล้านคนในปี 2556 และเป็นประมาณ 2.3 ล้านคนสำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 นอกจากนี้ ตัวเลขการจองบัตรโดยสารในแต่ละปีได้มีการเพิ่มขึ้นเป็นลำดับ ทั้งนี้ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ มีสมาชิกในโปรแกรมสะสมไมล์ FlyerBonus ของบริษัทฯ ในระดับมาตรฐานประมาณ 390,000 คนและลูกค้าระดับพิเศษประมาณ 2,300 คน

นอกจากนี้ ความเป็นสายการบินแบบบูติกของบริษัทฯ ยังช่วยสนับสนุนให้บริษัทฯ สามารถรักษาอัตราค่าโดยสารไว้ที่ระดับปกติ (Full Fares) ได้ ทั้งนี้ ค่าโดยสารโดยเฉลี่ยต่อเส้นทางการบินของบริษัทฯ ในปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และสำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 อยู่ที่ 3,789.4 บาท 4,089.0 บาท 4,039.9 บาท และ 3,928.2 บาท ตามลำดับ นอกจากนี้ บริษัทฯ เชื่อว่า ความเป็นสายการบินแบบบูติกของบริษัทฯ ที่ให้บริการที่คุ้มค่าและดึงดูดใจให้แก่ผู้โดยสารส่งผลให้บริษัทฯ สามารถมีผลกำไรต่อหน่วยที่สูงกว่า เมื่อเทียบกับสายการบินอื่นๆ ทั้งนี้ โดยวัดจากกำไรต่อหน่วยจากการคำนวณส่วนต่างระหว่างรายได้ต่อหน่วยจากการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK) และต้นทุนต่อหน่วยจากการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK)

ในปี 2549 ถึงปี 2550 และปี 2552 ถึงปี 2556 บริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับให้อยู่ใน 10 อันดับแรกของสายการบินที่ดีที่สุดทั่วโลกด้านการให้บริการบนเครื่องบิน จากผลการสำรวจทั่วโลกของนิตยสาร Smart Travel Asia Best in Travel Poll ซึ่งเป็นนิตยสารอิสระออนไลน์สำหรับผู้ที่เดินทางเป็นประจำโดยมีผู้อ่านมากกว่าหนึ่งล้านคน นอกจากนี้ ตั้งแต่ปี 2547 ถึงปี 2556 บริษัทฯ ได้รับรางวัลจาก Skytrax ซึ่งเป็นองค์กรวิจัยการขนส่งทางอากาศชั้นนำทุกปีอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2555 บริษัทฯ ได้รับรางวัล "สายการบินภูมิภาคยอดเยี่ยม (World's Best Regional Airline)" อันดับ 4 ของโลก และได้รับรางวัล "สายการบินภูมิภาคยอดเยี่ยม (Asia's Best Regional Airline)" อันดับ 3 ของภูมิภาคเอเชีย และในปี 2556 บริษัทฯ ได้รับรางวัล "สายการบินภูมิภาคยอดเยี่ยม (World's Best Regional Airline)" อันดับ 3 ของโลก และได้รับรางวัล "สายการบินภูมิภาคยอดเยี่ยม (Asia's Best Regional Airline)" อันดับ 2 ของภูมิภาคเอเชียในการประกาศรางวัล The World Airline Awards จาก Skytrax และล่าสุดในปี 2557 บริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับให้อยู่ในอันดับ 1 สำหรับรางวัล "World's Best Regional Airline" และ "Best Regional Airline in Asia" จาก Skytrax นอกจากนี้ ในปี 2556 BFS Ground และ BFS Cargo ได้รับรางวัล "ผู้ให้บริการในท่าอากาศยานยอดเยี่ยมแห่งปี 2556" (2013 Frost & SullivanThailand Aviation Support Services Provider of the Year) จากบริษัท Frost and Sullivan ซึ่งเป็นบริษัทที่ปรึกษาทางธุรกิจและวิจัยระดับสากล

บริษัทฯ เชื่อว่ารางวัลและการจัดอันดับเหล่านี้สะท้อนให้เห็นถึงความแข็งแกร่งของตราสินค้าของบริษัทฯ ในฐานะสายการบินแบบบูติกที่ให้บริการเต็มรูปแบบ (Boutique Full Service Airline) และบริษัทฯ เชื่อว่าบริษัทฯ สามารถใช้ประโยชน์จากการยอมรับในตราสินค้าเช่นนี้ซึ่งอาจจะทำให้บริษัทฯ อยู่ในสถานะที่สามารถขยายเครือข่ายเส้นทางการบินและเพิ่มจำนวนผู้โดยสารทั้งจากตลาดภายในและภายนอกประเทศได้อย่างต่อเนื่อง

2.5.2 บริษัทฯ มีเครือข่ายเส้นทางการบินที่ดึงดูดใจและแข็งแกร่งซึ่งรวมถึงจุดหมายปลายทางที่เป็นแหล่งวัฒนธรรมและพักผ่อนในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยเน้นจุดหมายปลายทางในภูมิภาคลุ่มน้ำโขงและอินโดจีนและบริษัทฯ ประสบความสำเร็จเป็นอย่างมากในการพัฒนาเส้นทางการบินและจุดหมายปลายทางใหม่ๆ ที่ดึงดูดใจ

เครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ เชื่อมโยงผู้โดยสารในภูมิภาคและทั่วโลกกับจุดหมายปลายทางที่เป็นแหล่งทางวัฒนธรรมและพักผ่อนมากกว่า 20 จุดหมายปลายทางทั่วทั้งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้โดยเน้นจุดหมายปลายทางในภูมิภาคลุ่มน้ำโขง และอินโดจีนรวมถึงอินเดีย ในปัจจุบัน บริษัทฯ ยังให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำ 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ไปยังประเทศจีน สำหรับในประเทศไทยเอง นอกเหนือจากศูนย์ปฏิบัติการการบินของบริษัทฯ ในกรุงเทพฯ แล้ว บริษัทฯ ยังให้บริการหลักๆ ในจุดหมายปลายทางที่สำคัญ ซึ่งประกอบด้วยเกาะสมุย จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดกระบี่ จังหวัดอุดรธานี และจังหวัดภูเก็ต

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังประสบความสำเร็จในการพัฒนาเส้นทางการบินไปยังจุดหมายปลายทางใหม่ๆ (Emerging Route) ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ซึ่งรวมถึงจุดหมายปลายทางในภูมิภาคลุ่มน้ำโขงและอินโดจีน เช่น เส้นทางบินจากกรุงเทพฯ ไปยังเวียงจันทน์และหลวงพระบางในประเทศลาว เส้นทางการบินจากกรุงเทพฯ ไปยังพนมเปญและเสียมราฐในประเทศกัมพูชา และเส้นทางบินจากกรุงเทพฯ ไปยังย่างกุ้ง มัณฑะเลย์ และเนปิดอว์ในประเทศเมียนมาร์ เป็นต้น ซึ่งเส้นทางเหล่านี้เป็นเส้นทางการบินที่มีสายการบินให้บริการอยู่ในปัจจุบันจำนวนจำกัด ทั้งนี้ บริษัทฯ เชื่อว่าบริษัทฯ อยู่ในฐานะที่ดีในการได้รับประโยชน์จากการเจริญเติบโตอย่างมากของการท่องเที่ยวในจุดหมายปลายทางเหล่านี้เช่น ระหว่างปี 2555 ถึง 2556 จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางมายังประเทศกัมพูชาและประเทศเมียนมาร์ได้เติบโตถึงร้อยละ 13.7 และ 33.2 ตามลำดับ

ทั้งนี้ บริษัทฯ มีความตั้งใจในการพัฒนาเส้นทางบินและจุดหมายปลายทางใหม่ที่ดึงดูดใจ โดยจะเห็นได้ชัดเจนจากเครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ ในปัจจุบันที่มีความแข็งแกร่งซึ่งนอกจากจะเป็นเส้นทางการบินและจุดหมายปลายทางที่มีความเป็นไปได้ในทางธุรกิจสำหรับบริษัทฯ แล้ว ยังดึงดูดใจให้สายการบินพันธมิตรเข้ามาทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) กับบริษัทฯ อีกด้วย ตัวอย่างเช่น บริษัทฯ ได้สร้างสนามบินบนเกาะสมุย และทำให้เกาะสมุยเป็นจุดหมายปลายทางเพื่อการพักผ่อนที่สำคัญและได้พัฒนาให้เกาะสมุยเป็นศูนย์ปฏิบัติการการบินที่สามารถริเริ่มให้บริการในเส้นทางการบินอื่นๆ ที่น่าดึงดูดใจ เช่น เส้นทางบินระหว่างเกาะสมุย–คุนหมิง เกาะสมุย–กวางโจว เกาะสมุย–ปักกิ่ง และเกาะสมุย–เซี่ยงไฮ้

2.5.3 บริษัทฯ อยู่ในสถานะที่จะได้รับประโยชน์เป็นอย่างมากจากความเจริญเติบโตอันเนื่องมาจากการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวในประเทศไทยและภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

อัตราการเดินทางระหว่างประเทศและการท่องเที่ยวสำหรับประเทศต่างๆ ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในระหว่างปี 2555 ถึง 2556 เพิ่มขึ้นด้วยอัตราที่สูงมาก เช่น ในระหว่างปี 2555 ถึง 2556 จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางไปยังประเทศกัมพูชาและประเทศเมียนมาร์ได้เติบโตถึงร้อยละ 13.7 และ 33.2 ตามลำดับโดยเฉพาะอย่างยิ่ง จำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางมายังประเทศไทยในช่วงระหว่างปี 2552 ถึง 2556 ยังเติบโตอย่างต่อเนื่องโดยมีอัตราการเติบโตโดยเฉลี่ยต่อปี (Compound Annual Growth Rate) อยู่ที่ร้อยละ 17.2 แม้ว่าจะมีการหยุดชะงักที่สำคัญจากปัญหาทางเศรษฐกิจ การเมือง สาธารณสุข และสิ่งแวดล้อม

ทั้งนี้ รายงานภาวะอุตสาหกรรมที่จัดทำขึ้นโดย SAP ระบุว่า ในปี 2555 ประเทศไทยมียอดรวมของนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาในประเทศสูงสุดเป็นอันดับสอง เมื่อเทียบกับประเทศอื่นๆ ในแถบภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยมีจำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาในประเทศจำนวนประมาณ 22.4 ล้านคน และมีอัตราการเติบโตสูงสุดเป็นอันดับสี่ โดยมีอัตราการเติบโตร้อยละ 17.0 นับจากปี 2554 ถึงปี 2555 นอกจากนี้ ยังมีจำนวนของนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาในประเทศเพิ่มขึ้นสูงที่สุดถึงประมาณ 3.3 ล้านคน โดยนับจากปี 2554 ถึงปี 2555 ทั้งนี้ เนื่องจากนักท่องเที่ยวจากประเทศจีนและประเทศอื่นๆ ในทวีปเอเชีย

ยังคงมีการเดินทางภายในภูมิภาคอย่างต่อเนื่อง จึงคาดว่าการเดินทางโดยทางอากาศในภูมิภาคจะยังคงเติบโตในอัตราที่สูงอย่างต่อเนื่อง

บริษัทฯ เชื่อว่าด้วยเครือข่ายเส้นทางการบินที่ดึงดูดใจซึ่งประกอบกับจุดหมายปลายทางที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมและการพักผ่อนในประเทศไทย ตลอดจนจุดหมายปลายทางใหม่ๆ (Emerging Route) ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ทำให้บริษัทฯ อยู่ในสถานะที่จะได้รับประโยชน์เป็นอย่างมากจากความเจริญเติบโตดังกล่าวได้

2.5.4 การที่บริษัทฯ มีสิทธิในการได้รับการจัดสรรตารางเวลาในการบินขึ้น-ลง (Slot) ส่วนใหญ่ของสนามบินสมุย ทำให้บริษัทฯ มีข้อได้เปรียบทางการแข่งขันในด้านเครือข่ายเส้นทางการบิน

บริษัทฯ เป็นสายการบินเดียวในประเทศไทยที่สร้างและดำเนินธุรกิจสนามบิน ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้สร้างและเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์พร้อมทั้งเป็นผู้ดำเนินกิจการสนามบินสมุยซึ่งเป็นสนามบินสาธารณะของเอกชน เกาะสมุยได้ถูกพัฒนาจนกลายเป็นจุดหมายปลายทางเพื่อการพักผ่อนที่สำคัญและหรูหราด้วยโรงแรมระดับ 5ดาวมากกว่า 24 แห่งโดยในเดือนพฤศจิกายน 2549 บริษัทฯ ได้ให้กองทุนรวมซึ่งจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ เช่าทรัพย์สินของสนามบินสมุยเป็นระยะเวลา 30 ปี โดยกองทุนรวมได้ให้บริษัทฯ เช่าช่วงทรัพย์สินของสนามบินสมุยกลับมาเพื่อดำเนินกิจการสนามบิน ทั้งนี้ บริษัทฯ ถือหน่วยลงทุนในอัตราร้อยละ 25 ในกองทุนรวม

บริษัทฯ ยังคงเป็นผู้ดำเนินกิจการสนามบินสมุย ซึ่งช่วยให้บริษัทฯ จะยังคงสามารถรักษาตารางเวลาในการบินขึ้น-ลง (Slot) ส่วนใหญ่ของสนามบินสมุยได้ ซึ่งทำให้บริษัทฯ มีความได้เปรียบในการแข่งขันด้านเครือข่ายเส้นทางการบิน เนื่องจากโดยส่วนใหญ่แล้ว บริษัทฯ จะเป็นสายการบินเดียวหรือเป็นสายการบินหลักสำหรับเส้นทางบินไปยังเกาะสมุย เช่น บริษัทฯ เป็นเพียงสายการบินเดียวที่ให้บริการในเส้นทางการบินระหว่างเกาะสมุย–ฮ่องกง และเป็นสายการบินที่ให้บริการในเส้นทางการบินระหว่างเกาะสมุย–สิงคโปร์มากที่สุด ยิ่งไปกว่านั้นบริษัทฯ ยังสามารถนำข้อได้เปรียบในการแข่งขันนี้ไปใช้ในการพัฒนาเส้นทางการบินในอนาคตที่มีความน่าดึงดูดใจซึ่งบริษัทฯ คาดว่าจะเป็นผู้ให้บริการหลักได้ เช่น เส้นทางบินระหว่าง เกาะสมุย-คุนหมิง เกาะสมุย–กวางโจว เกาะสมุย–ปักกิ่ง และเกาะสมุย–เซี่ยงไฮ้

2.5.5 เครือข่ายเส้นทางการบินที่เติบโตและแข็งแกร่งของสายการบินพันธมิตรที่เข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) กับบริษัทฯ ช่วยเพิ่มผู้โดยสารในเครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ

การเป็นสายการบินแบบบูติกที่ให้บริการเต็มรูปแบบ ที่สามารถให้บริการถึงจุดหมายปลายทางที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมและการพักผ่อนต่างๆ รวมทั้งการให้บริการในระดับพรีเมี่ยม ทำให้บริษัทฯ กลายเป็นที่สนใจของสายการบินระหว่างประเทศชั้นนำอื่นๆ ที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบเช่นกัน ในการเข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) กับบริษัทฯ เนื่องจาก บริษัทฯ สามารถให้บริการในการรับเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารจากสายการบินอื่นที่มีความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถให้บริการเชื่อมต่อเที่ยวบินแก่ผู้โดยสารเหล่านั้นไปยังจุดหมายปลายทางทั้งภายในประเทศและในภูมิภาคโดยผ่านศูนย์ปฏิบัติการการบินของบริษัทฯ ที่สนามบินสุวรรณภูมิซึ่งเป็นประตูหลักจากนานาชาติสู่ประเทศไทย ซึ่งตรงกันข้ามกับสายการบินอื่นบางรายในประเทศไทย เนื่องจากผู้โดยสารที่เดินทางมากับเที่ยวบินระหว่างประเทศมายังสนามบินสุวรรณภูมิที่จะใช้บริการของสายการบินอื่นเหล่านั้น จะต้องเคลื่อนย้ายไปยังสนามบินดอนเมืองเพื่อเดินทางต่อภายในประเทศ ดังนั้น บริษัทฯ เชื่อว่าด้วยบริการระดับพรีเมี่ยม ประกอบกับ บริษัทฯ มีความพร้อมของเครื่องบินที่จะให้บริการตามตารางการบิน (Dispatch Reliability) ที่มีอัตราที่สูงและจำนวนของเที่ยวบินที่มีความถี่สูง จะสร้างความมั่นใจแก่สายการบินพันธมิตรที่เข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) กับบริษัทฯ ว่าผู้โดยสารของตนจะเดินทางถึงจุดหมาย

ปลายทางด้วยความสะดวกสบายและตรงต่อเวลา ซึ่งจะยิ่งช่วยดึงดูดความสนใจจากสายการบินหลักรายอื่นๆ ให้สนใจเข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) มากยิ่งขึ้น

นอกจากนี้ เนื่องจากเครือข่ายเส้นทางบินของบริษัทฯ อยู่ในระดับภูมิภาค บริษัทฯ เชื่อว่า การที่บริษัทฯ ไม่ได้ให้บริการเที่ยวบินระยะไกล ทำให้บริษัทฯ ปฏิบัติการการบินในเส้นทางระยะสั้นๆ ให้มีความถี่ได้มากขึ้น อันจะนำมาซึ่งการมีจำนวนที่นั่งในการให้บริการในเส้นทางการบินในภูมิภาคสำหรับสายการบินพันธมิตรของบริษัทฯ มากกว่าสายการบินอื่นที่เป็นคู่แข่งของบริษัทฯ เนื่องจากสายการบินอื่นที่เป็นคู่แข่งของบริษัทฯ จะให้ความสำคัญ ในการให้บริการผู้โดยสารในเที่ยวบินระยะไกล หรือผู้โดยสารของสายการบินพันธมิตรของตนมากกว่า นอกจากนี้ การที่บริษัทฯ ไม่ได้แข่งขันกับสายการบินพันธมิตรของบริษัทฯ ในการให้บริการเที่ยวบินระยะไกล บริษัทฯ จึงเชื่อว่าสายการบินพันธมิตรที่ให้บริการเที่ยวบินระยะไกลจะให้ความสนใจแก่บริษัทฯ มากกว่าการให้ความสนใจแก่สายการบินอื่นที่เป็นคู่แข่งของบริษัทฯ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 บริษัทฯ ได้เข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) กับสายการบินระหว่างประเทศ จำนวน 6 สายการบิน อันได้แก่การบินไทย (ซึ่งปัจจุบันยังไม่มีเส้นทางการบินที่มีเที่ยวบินร่วมกันกับบริษัทฯ) สายการบินอีวีเอแอร์ สายการบินแอร์เบอร์ลิน (ปัจจุบันข้อตกลงเกี่ยวกับความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) ระหว่างบริษัทฯ และสายการบินแอร์เบอร์ลินยังคงมีผลใช้บังคับอยู่ อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันสายการบินแอร์เบอร์ลินไม่ได้มีเที่ยวบินมายังประเทศไทยแล้ว) สายการบินแอร์ฟรานซ์ สายการบินเอทิฮัดแอร์เวย์ส และสายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ ต่อมาในปี 2555 บริษัทฯ ประสบความสำเร็จในการเข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) กับสายการบินซิลค์แอร์ สายการบินเจแปนแอร์ไลน์ สายการบินฟินแอร์ และ สายการบินเคแอลเอ็มรอยัลดัชท์แอร์ไลน์ ในปี 2556 บริษัทฯ ได้เข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) กับสายการบินกาตาร์แอร์เวย์ สายการบินคาเธ่ย์แปซิฟิค และสายการบินบริติชแอร์เวย์ และในปี 2557 กับสายการบินแควนตัสแอร์เวย์ ทำให้เครือข่ายสายการบินพันธมิตรสำหรับความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 เพิ่มขึ้นเป็น 14 สายการบิน ทั้งนี้การเข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) จะช่วยป้อนผู้โดยสารจากตลาดโลกให้กับเส้นทางการบินของบริษัทฯ เอง โดยที่บริษัทฯ ไม่จำเป็นต้องลงทุนปฏิบัติการการบินในเส้นทางบินระยะไกลและแข่งขันกับสายการบินระหว่างประเทศที่ให้บริการเต็มรูปแบบ

2.5.6 บริษัทฯ มีช่องทางการจัดจำหน่ายที่หลากหลายซึ่งทำให้สามารถเข้าถึงผู้โดยสารทั้งในประเทศและนอกประเทศได้ในวงกว้าง

บริษัทฯ จำหน่ายบัตรโดยสารผ่านช่องทางการจำหน่าย 2 ช่องทางหลัก คือการจำหน่ายทางตรงและการจำหน่ายทางอ้อม ทั้งนี้ ในปี 2556 และสำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 การจำหน่ายบัตรโดยสารผ่านสำนักงานขาย ศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ และเว็บไซต์คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 39.58 และร้อยละ 39.39 ตามลำดับและการจำหน่ายบัตรโดยสารผ่านสายการบินที่มีความตกลงร่วม (Code Share Agreement) และความตกลงรับขนผู้โดยสารระหว่างสายการบิน (Interline Partner) คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 4.76 และร้อยละ 5.29ตามลำดับ ส่วนการจำหน่ายบัตรโดยสารผ่านตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารที่เป็นสมาชิกของ IATA BSP คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 53.44 และ 52.49 ตามลำดับและที่ไม่ได้เป็นสมาชิกของ IATA BSP คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 2.22 และ 2.82 ตามลำดับ ทั้งนี้ บริษัทฯ เชื่อว่าการมีช่องทางการจัดจำหน่ายที่หลากหลาย จะทำให้สามารถเข้าถึงผู้โดยสารทั้งในและนอกประเทศได้อย่างกว้างขวางขึ้น

ในปี 2556 และสำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ จำหน่ายบัตรโดยสารให้แก่ผู้โดยสารประมาณ 4.2 ล้านคน และ 2.3 ล้านคน ตามลำดับโดยผ่านระบบจัดจำหน่ายทั่วโลก (Global Distribution System (GDS)) มากกว่า 8 ระบบใน 43 ประเทศ เช่น ฝรั่งเศส เยอรมนี และสหราชอาณาจักร เป็นต้น

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ มีสำนักงานขายทั้งหมด 33 แห่งซึ่งตั้งอยู่ในประเทศไทย และประเทศรวมถึงเมืองต่างๆ เช่น สิงคโปร์ กัมพูชา ลาว เมียนมาร์ เยอรมนี และฮ่องกง และลูกค้าสามารถสำรองที่นั่งได้ 24 ชั่วโมงผ่านทางศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ และเว็บไซต์ โดยการสำรองเที่ยวบินผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ ได้เพิ่มจากร้อยละ 26.61 ของจำนวนผู้โดยสารทั้งหมดในปี 2555 ไปเป็นร้อยละ 26.86 ของจำนวนผู้โดยสารทั้งหมดในปี 2556 และ เป็นจำนวนร้อยละ 28.00 ของจำนวนผู้โดยสารทั้งหมดสำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 และบริษัทฯ คาดว่าแนวโน้มจะยังคงเป็นเช่นนี้ต่อไปในอนาคต

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้แต่งตั้งตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารทั่วไป (General Sale Agent) เพื่อขยายเครือข่ายช่องทางการจัดจำหน่าย โดยตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารทั่วไปเหล่านี้ทำหน้าที่ในลักษณะเดียวกันกับสำนักงานขายของบริษัทฯ และมีบทบาทสำคัญในการเชื่อมโยงผู้โดยสารขาเข้าที่เดินทางโดยเที่ยวบินความตกลงร่วมกันจากจุดหมายในต่างประเทศสู่เที่ยวบินในประเทศและในภูมิภาค

การเป็นสมาชิกของ IATA BSP ทำให้บริษัทฯ สามารถเข้าถึงเครือข่ายการท่องเที่ยวที่เป็นสมาชิกจาก IATA ได้โดยตรง ทั้งนี้ จำนวนประเทศที่บริษัทฯ ครอบคลุมภายใต้ IATA BSP ได้เพิ่มจากหนึ่งประเทศในปี 2543 ไปเป็น 40 ประเทศในปี 2556 บริษัทฯ เชื่อว่าเครือข่าย IATA BSP ช่วยผลักดันให้ยอดจำหน่ายของบริษัทฯ เพิ่มขึ้น พัฒนาความสัมพันธ์ของบริษัทฯ กับตัวแทนการท่องเที่ยวและจำหน่ายบัตรโดยสารที่ได้รับการรับรองจาก IATA และลดความเสี่ยงการไม่ได้รับชำระหนี้และลดขั้นตอนของเอกสารในการเรียกเก็บค่าโดยสาร

2.5.7 บริษัทฯ มีนโยบายในการดำรงไว้ซึ่งฝูงบินที่มีความทันสมัยและประหยัดน้ำมัน (Modern Fuel-Efficient Fleet) ที่เหมาะกับเครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ

บริษัทฯ มีนโยบายในการดำรงไว้ซึ่งฝูงบินที่มีความทันสมัยและประหยัดน้ำมัน (Modern Fuel-Efficient Fleet) รวมทั้งจำกัดความหลากหลายของเครื่องบินในฝูงบิน โดยดำเนินการใช้ฝูงบินที่มีประสิทธิภาพในการใช้เชื้อเพลิง ทั้งนี้ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 ฝูงบินของบริษัทฯ ประกอบด้วย เครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-500 จำนวน 8 ลำ เครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 319 จำนวน 10 ลำ และเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 320 จำนวน 7 ลำ ทั้งนี้ ฝูงบินของบริษัทฯ มีความเหมาะสมกับเครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ ซึ่งบินไปยังจุดหมายปลายทางที่เป็นแหล่งท่องเที่ยววัฒนธรรมและพักผ่อนในประเทศไทยและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ นอกจากนี้ การที่บริษัทฯ มีการจำกัดความหลากหลายของเครื่องบินในฝูงบิน จึงทำให้สามารถรักษาประสิทธิภาพของการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงและลดค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษา ทั้งนี้ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 มีอายุการใช้งานโดยเฉลี่ยประมาณ 8.7 ปี

เมื่อวันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2557 บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาซื้อขายเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-600 ใหม่จำนวน 6 ลำ นอกจากนี้ สัญญาซื้อขายเครื่องบินยังได้ให้สิทธิแก่บริษัทฯ ในการซื้อเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-600 เพิ่มอีกจำนวน 3 ลำด้วย และเมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม 2557 บริษัทฯ ได้ใช้สิทธิในการซื้อเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-600 ดังกล่าวทั้งหมด 3 ลำ และกำหนดส่งมอบเครื่องบินทั้ง 9 ลำอยู่ระหว่างไตรมาสที่ 4 ของปี 2557 ถึงไตรมาสที่ 1 ของปี 2560 ทั้งนี้ บริษัทฯ คาดว่า บริษัทฯ จะทยอยปลดระวางเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-500 ในที่สุด บริษัทฯ ประมาณการว่าเครื่องบินใหม่จะช่วยเพิ่มจำนวนที่นั่งผู้โดยสาร ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 จาก 3,014 ที่นั่ง ไปเป็น 5,682 ที่นั่ง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 นอกจากนี้ บริษัทฯ อยู่ระหว่างการติดต่อหารือกับผู้ผลิตเครื่องบินจำนวน 3 ราย เพื่อเตรียมแผนในการบริหารจัดการฝูงบินของบริษัทฯ ทั้งในระยะกลางและระยะยาว ซึ่งจะมีการเลือกซื้อและเช่าเครื่องบินรุ่นที่มีการพัฒนาใหม่ที่มีการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อทดแทนฝูงบินที่มีอยู่ในปัจจุบัน ทั้งนี้ ในวันที่ 18 กรกฎาคม 2557 บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาเช่าเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ320 จำนวน 1 ลำจาก

บุคคลภายนอก ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 กรกฎาคม 2557 บริษัทฯ ได้รับอนุมัติการส่งเสริมการลงทุนจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเพื่อรองรับเครื่องบินใหม่ในอนาคตอีกจำนวน 29 ลำ

เครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-500 ซึ่งเป็นเครื่องบินใบพัดประเภท 70 ที่นั่ง และเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-600 ซึ่งเป็นเครื่องบินใบพัดประเภท 70 ที่นั่ง เหมาะสำหรับเส้นทางบินระยะสั้นและสนามบินขนาดเล็ก เช่น สนามบินสมุย ซึ่งช่วยให้บริษัทฯ สามารถเข้าถึงสนามบินที่ไม่สามารถรองรับเครื่องบินขนาดใหญ่ได้ ตัวอย่างเช่น มีความจำเป็นต้องใช้เครื่องบินแบบเอทีอาร์สำหรับเที่ยวบินไปยังสนามบินตราด ซึ่งเครื่องบินไอพ่นไม่สามารถให้บริการได้ ด้วยเหตุนี้ ทำให้บริษัทฯ มีความสามารถในการปรับเปลี่ยน เพื่อให้สามารถบริหารจัดการความถี่ของเที่ยวบินในเส้นทางที่มีการใช้งานต่ำ หรือในระหว่างช่วงเวลาและเส้นทางการบินที่มีผู้โดยสารเดินทางน้อย หรือที่คาดหมายได้ว่าจะมีผู้โดยสารเดินทางน้อย สำหรับเส้นทางบินที่มีความถี่ของเที่ยวบินมาก บริษัทฯ เชื่อว่าเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-600 ทำให้มีความยืดหยุ่นและมีอรรถประโยชน์เช่นเดียวกับเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-500 โดยมีข้อดีที่เพิ่มขึ้นคือที่นั่งผู้โดยสารที่มีรูปทรงทันสมัย และห้องขับเครื่องบินรูปแบบใหม่ที่จะช่วยอำนวยความสะดวกแก่การฝึกอบรมนักบินและการเปลี่ยนไปใช้ฝูงบินที่มีขนาดใหญ่ขึ้น

เครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 319 ช่วยให้บริษัทฯ สามารถแบ่งห้องโดยสารออกเป็นสองชั้น คือ ชั้นประหยัดและชั้นธุรกิจ และมีความยืดหยุ่นในการให้บริการโดยมีรัศมีในการบินได้ไกลถึง 3,700 ไมล์ทะเล (ประมาณ 6,850 กิโลเมตร) ทั้งนี้ เครื่องบินรุ่นนี้ เป็นเครื่องบินขนาดใหญ่ที่สุดซึ่งสามารถขึ้นลงที่สนามบินสมุยได้ เนื่องจากข้อจำกัดของความยาวทางวิ่งซึ่งไม่สามารถรองรับเครื่องบินที่มีน้ำหนักมากกว่าเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 319

เครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 320 ซึ่งเป็นเครื่องบินประเภท 162 ที่นั่ง และมีห้องโดยสารเพียงชั้นเดียว สามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารได้มากขึ้นซึ่งช่วยให้บริษัทฯ สามารถขนส่งผู้โดยสารระหว่างศูนย์ปฏิบัติการการบินของบริษัทฯ ที่สนามบินสุวรรณภูมิและจุดหมายปลายทางที่เป็นแหล่งวัฒนธรรมและพักผ่อนในจำนวนที่มากขึ้นได้โดยเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 320 ซึ่งมีศักยภาพในการบินในระยะที่ไกลขึ้นช่วยให้บริษัทฯ สามารถเข้าถึงผู้โดยสารในจุดหมายปลายทางระหว่างประเทศ เช่น มุมไบ ได้เป็นอย่างดี

2.5.8 ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับสนามบินของบริษัทฯ เป็นแหล่งรายได้เพิ่มเติม และช่วยกระจายความเสี่ยงทางธุรกิจ

นอกเหนือจากรายได้จากธุรกิจสายการบินซึ่งเป็นธุรกิจหลักแล้ว บริษัทฯ ยังมีรายได้จากธุรกิจอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสายการบิน ซึ่งช่วยกระจายความเสี่ยงทางธุรกิจ โดยธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับสนามบินเหล่านี้ซึ่งดำเนินการโดยบริษัทย่อยและบริษัทร่วมของบริษัทฯ รวมถึงการให้บริการครัวการบินโดย BAC การให้บริการภาคพื้นดินโดย BFS Ground และการให้บริการคลังสินค้า โดย BFS Cargo ทั้งนี้ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 BFS Ground เป็นผู้ดำเนินการรายแรกและรายเดียวในประเทศไทยที่ได้รับการรับรองมาตรฐานการตรวจสอบความปลอดภัยของการปฏิบัติการภาคพื้นจากสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association Safety Audit for Ground Operations: ISAGO)

รายได้ของ BAC คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 4.5 และประมาณร้อยละ 4.1 ตามลำดับ และรายได้ของ BFS Ground คิดเป็นประมาณร้อยละ 7.3 และประมาณร้อยละ 6.9 ตามลำดับ ของรายได้รวมทั้งหมดในงบการเงินรวมของบริษัทฯ สำหรับปีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 และสำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 ในขณะที่ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม สำหรับปีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 และสำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 จาก BFS Cargo มีจำนวน 189.7 ล้านบาทและ 102.9 ล้านบาท ตามลำดับ

ธุรกิจอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสายการบินเหล่านี้ดำเนินการภายใต้สัมปทานที่ได้รับจาก ทอท. โดยลักษณะของรายได้จากธุรกิจเหล่านี้จะมีความต่อเนื่องเข้ามาเรื่อยๆ (Recurrent) และขึ้นอยู่กับจำนวนเที่ยวบิน ตลอดจนปริมาณสินค้าที่มากขึ้น (โดยรวมถึงสายการบินอื่นๆ ที่บินเข้ามาเพิ่มในสนามบินสุวรรณภูมิ ไม่ใช่แค่บริษัทฯ เพียงรายเดียว) ส่งผลให้มีอัตรากำไรที่สม่ำเสมอ (Stable Margin) ยิ่งไปกว่านั้น การที่มีผู้ประกอบการน้อยรายซึ่งดำเนินกิจการภายใต้สัมปทานที่ได้รับจาก ทอท. ทำให้ความเสี่ยงจากการมีผู้แข่งขันรายใหม่ๆ ในกิจการประเภทเดียวกันค่อนข้างน้อยไปด้วย ทั้งนี้ สัญญาสัมปทานแต่ละฉบับมีระยะเวลา 20 ปี โดยจะสิ้นสุดอายุวันที่ 27 กันยายน 2569

BAC BFS Ground และ BFS Cargo ให้บริการแก่บริษัทฯ และสายการบินอื่นๆ รวมถึงสายการบินพันธมิตรที่เข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) บางสายการบิน แม้ว่า BAC BFS Ground และ BFS Cargo จะเริ่มดำเนินธุรกิจมาเพียง 7 ปีก็ตาม แต่ละบริษัทก็ได้พิสูจน์ให้เห็นถึงความสามารถและความสำเร็จในการหาลูกค้าได้เป็นอย่างดี โดย ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 BAC ได้ให้บริการแก่ลูกค้าสายการบิน จำนวน 21 ราย BFS Ground ได้ให้บริการแก่ลูกค้าสายการบิน จำนวน 60 ราย และ BFS Cargo ได้ให้บริการแก่ลูกค้าสายการบิน จำนวน 54 ราย จากจำนวนสายการบินทั้งหมด 107 สายการบินที่ดำเนินการอยู่ที่สนามบินสุวรรณภูมิ ทั้งนี้ ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับสนามบินของบริษัทฯ ได้รับประโยชน์จากจำนวนผู้โดยสารและปริมาณสินค้าในสนามบินสุวรรณภูมิที่เพิ่มขึ้น และจะเป็นแหล่งที่มาของรายได้เพิ่มเติมซึ่งได้รับผลกระทบจากการแข่งขันและราคาน้ำมันเชื้อเพลิงน้อยกว่าธุรกิจสายการบิน

ทั้งนี้ BAC BFS Ground และ BFS Cargo มีทีมผู้บริหารจัดการเฉพาะที่มีประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องและมีความรู้ความชำนาญในกิจการของตนเอง เป็นผู้รับผิดชอบในการบริหารจัดการโดยตรง โดยทีมผู้บริหารเหล่านี้ได้บริหารกิจการให้สำเร็จและเป็นไปตามกลยุทธ์ที่ได้วางไว้ และสามารถสร้างความเติบโตให้แก่ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับสนามบินเหล่านี้ได้

เนื่องจากความสำเร็จของธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับสนามบินเหล่านี้เป็นไปในทิศทางเดียวกันและแปรผันโดยตรงกับการเติบโตของจำนวนเที่ยวบินที่เดินทางมายังกรุงเทพฯ บริษัทฯ เชื่อว่าธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับสนามบินเหล่านี้จะช่วยกระจายและลดความเสี่ยงทางธุรกิจ ยิ่งไปกว่านั้น บริษัทฯ เชื่อว่าความสำเร็จและชื่อเสียงในธุรกิจสายการบินของบริษัทฯ จะช่วยส่งเสริมความสำเร็จของธุรกิจเหล่านี้ โดยสอดรับกับความสัมพันธ์ทางธุรกิจระหว่างบริษัทฯ กับสายการบินพันธมิตรในปัจจุบัน และในอนาคตที่จะเพิ่มขึ้น เช่น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 สายการบินที่เข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) กับบริษัทฯ จำนวน 7 รายใน 14 รายเป็นลูกค้าที่ใช้บริการของ BFS Cargo และจำนวน 7 ราย ใน 14 ราย เป็นลูกค้าที่ใช้บริการของ BFS Ground ทั้งนี้ ธุรกิจเหล่านี้ยังคงอยู่ในระหว่างการเจรจากับผู้ที่แสดงความสนใจที่จะเข้ามาเป็นลูกค้าเพิ่มเติม

2.5.9 ทีมบริหารจัดการของบริษัทฯ และผู้ถือหุ้นเดิม มีประสบการณ์และความรับผิดชอบสูง และสามารถพิสูจน์ได้

ทีมผู้บริหารระดับสูงของบริษัทฯ ได้ร่วมงานกับบริษัทฯ มาเป็นเวลาเฉลี่ยถึง 17 ปีแล้ว และได้สะสมประสบการณ์ในการจัดการและความรู้ทางด้านเทคนิคมาอย่างมาก ตัวอย่างเช่น นายแพทย์ปราเสริฐ ปราสาททองโอสถ ประธานคณะผู้บริหารของบริษัทฯ มีบทบาทสำคัญในการก่อตั้งสายการบินบางกอกแอร์เวยส์ ขึ้นเมื่อปี 2511 ซึ่งขณะนั้นใช้ชื่อว่าสหกลแอร์ ในส่วนของนายพุฒิพงศ์ ปราสาททองโอสถ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่นั้นได้ดำรงตำแหน่งมาตั้งแต่ปี 2551 และได้รับประกาศนียบัตรนักบินพาณิชย์สำหรับเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 319 และเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 320 และยังเป็นกรรมการของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด อีกด้วย

ความสำเร็จในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมายาวนานของบริษัทฯ แสดงให้เห็นถึงความสามารถของทีมผู้บริหารในการขยายธุรกิจ วางรากฐานภาพลักษณ์องค์กรและรักษาความเชื่อมั่นของลูกค้า ในขณะเดียวกันก็สามารถขับเคลื่อนองค์กรผ่านวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจ การเมือง การสาธารณสุข และด้านสิ่งแวดล้อมมาได้อย่างมั่นคง

ทีมผู้บริหารของบริษัทฯ ถือหุ้นของบริษัทฯ รวมกันคิดเป็นจำนวนประมาณร้อยละ 55.4 ก่อนการเสนอขายหุ้นครั้งนี้ และภายหลังจากการเสนอขายหุ้นแล้ว ทีมผู้บริหารของบริษัทฯ จะถือหุ้นของบริษัทฯ รวมกันคิดเป็นจำนวนประมาณร้อยละ 41.7 บริษัทฯ เชื่อว่าการที่ทีมผู้บริหารถือหุ้นของบริษัทฯ จะทำให้ผลประโยชน์ของทีมผู้บริหารและผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นเป็นไปในทิศทางเดียวกัน และจะส่งผลต่อการเจริญเติบโตและการพัฒนาของบริษัทฯ ในระยะยาว

นอกจากนั้น บริษัทฯ ยังได้รับการสนับสนุนอย่างต่อเนื่องจากกลุ่มผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทฯ ซึ่งเป็นผู้วางรากฐานและบุกเบิกด้านการบินของไทย โดยกลุ่มผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทฯ มีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาความเป็นสายการบินแบบบูติก

2.6 ยุทธศาสตร์ในการแข่งขัน

2.6.1 บริษัทฯ จะยังคงเน้นที่การพัฒนาทั้งบริการและสินค้าเพื่อให้บริการแก่ลูกค้า การส่งเสริมให้ลูกค้าสามารถจดจำและเข้าใจในตราสินค้า และการสร้างความภักดีต่อตราสินค้าอย่างต่อเนื่อง

บริษัทฯ วางแผนที่จะให้บริการซึ่งมีระดับพรีเมี่ยมแก่ผู้โดยสารอย่างต่อเนื่องเพื่อส่งเสริมความเข้าใจในตัวสินค้าและการจดจำตราสินค้าในฐานะ “Asia Boutique Airline” อย่างต่อเนื่อง

ทั้งนี้ เพื่อเป็นการส่งเสริมให้ผู้บริโภครับรู้และเข้าใจตราสินค้าของบริษัทฯ ยิ่งขึ้น บริษัทฯ ตั้งใจที่เพิ่มกิจกรรมทางการตลาดและการประชาสัมพันธ์ทั้งในประเทศไทยและในตลาดภูมิภาคที่มีการประชาสัมพันธ์อยู่ และในตลาดใหม่ๆ ที่บริษัทฯ ตั้งใจที่จะให้บริการผ่านช่องทางการตลาดทั้งแบบดั้งเดิมและสื่อสังคมออนไลน์ โดยบริษัทฯ คาดว่าการดำเนินกิจกรรมการตลาดและประชาสัมพันธ์เหล่านี้จะเน้นประชาสัมพันธ์การบริการซึ่งมีคุณภาพระดับพรีเมี่ยมของบริษัทฯ รวมทั้งเครือข่ายเส้นทางการบินสู่จุดหมายปลายทางที่เป็นแหล่งทางวัฒนธรรมหรือการพักผ่อนที่มีเอกลักษณ์ ตัวอย่างเช่น บริษัทฯ ตั้งใจที่จะดำเนินการเชิงรุกมากขึ้นในการส่งเสริมการขายร่วมกับระบบ GDS ณ จุดหมายปลายทางทุกแห่งที่บริษัทฯ ให้บริการ และจัดให้มีการสำรวจความพึงพอใจของลูกค้า ณ เคาน์เตอร์จำหน่ายบัตรโดยสารของบริษัทฯ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังตั้งใจที่จะขยายเครือข่ายการจำหน่ายบัตรโดยสารด้วยการเพิ่มจำนวนตัวแทนการจำหน่ายบัตรโดยสารแบบอิเล็กทรอนิกส์ (E-Ticketing หรือ "IET") รวมทั้งการตั้งศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ขึ้นในประเทศเมียนมาร์และประเทศกัมพูชา

นอกจากนี้ เพื่อเพิ่มความภักดีต่อตราสินค้าของบริษัทฯ ให้มากขึ้น บริษัทฯ จะยังคงเน้นเสริมสร้างความสัมพันธ์กับลูกค้าในโปรแกรมสะสมไมล์ให้แน่นแฟ้นยิ่งขึ้น โดยบริษัทฯ จะเสาะหาพันธมิตรในธุรกิจไลฟ์สไตล์ให้มากขึ้น เช่นโรงแรมต่างๆ เพื่อเพิ่มสิทธิประโยชน์ของโครงการ FlyerBonus และจะเสนอสิทธิประโยชน์เพิ่มเติมให้สมาชิกที่เป็นบริษัท (Corporate Member) ให้มากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ บริษัทฯ จะสื่อสารกับลูกค้าที่เป็นสมาชิกของโครงการ FlyerBonus อย่างสม่ำเสมอโดยการใช้จดหมายอิเล็กทรอนิกส์เพื่อประชาสัมพันธ์รายการส่งเสริมการขายและสิทธิประโยชน์ต่างๆ

2.6.2 บริษัทฯ จะเพิ่มจำนวนผู้โดยสารให้มากขึ้นด้วยการเพิ่มขีดความสามารถ (Capacity) ในการให้บริการในเส้นทางการบินที่มีอยู่เดิม เพิ่มเส้นทางใหม่ และขยายจำนวนเที่ยวบินจากการเข้าทำความตกลงบินเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement)

ในประเทศไทย บริษัทฯ ตั้งใจจะเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินและเพิ่มจำนวนเครื่องบินที่เหมาะสมต่อเส้นทางการบินในเส้นทางการบินหลักๆ ในปัจจุบันของบริษัทฯ ที่มีศักยภาพในการเติบโตสูงโดยการอาศัยประโยชน์จากการดำเนินกิจการที่มีอยู่ในปัจจุบัน และการยอมรับในตราสินค้าของบริษัทฯ

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีแผนที่จะเพิ่มเส้นทางการบินใหม่ๆ โดยเน้นภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ด้วยการเสาะหาและเพิ่มจุดหมายปลายทางที่เป็นแหล่งทางวัฒนธรรมและการพักผ่อน ที่ความต้องการของนักท่องเที่ยวอยู่ในระดับสูง แต่มีสายการบินอื่นให้บริการน้อย โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริษัทฯ ตั้งใจที่จะขยายเครือข่ายเส้นทางการบิน โดยใช้ศูนย์ปฏิบัติการการบินของบริษัทฯ ที่สนามบินสุวรรณภูมิที่กรุงเทพฯ สนามบินสมุย และสนามบินเชียงใหม่เป็นฐานในการให้บริการเส้นทางการบินในประเทศไปยังจังหวัดภูเก็ต จังหวัดกระบี่ จังหวัดตราด จังหวัดสุโขทัย จังหวัดลำปาง จังหวัดเชียงราย จังหวัดอุดรธานี รวมถึงอู่ตะเภา (พัทยา) อีกทั้งบริษัทฯ ตั้งใจที่จะอาศัยประโยชน์จากการมีศูนย์ปฏิบัติการการบินของบริษัทฯ ที่สนามบินสมุย ในการขยายตลาดไปสู่จุดหมายปลายทางที่มีศักยภาพอื่นๆ ในเอเชีย ด้วยการพัฒนาเส้นทางบินระหว่างประเทศจากเกาะสมุยสู่จุดหมายปลายทางในประเทศจีน และเพิ่มความถี่ในเส้นทางการบินที่ให้บริการอยู่แล้วในปัจจุบันนอกจากนี้ บริษัทฯ ตั้งใจอย่างต่อเนื่องที่จะพัฒนาความสัมพันธ์กับสายการบินพันธมิตรให้แข็งแกร่ง โดยการเข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) เพื่อให้มีการป้อนผู้โดยสารที่เดินทางจากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียเหนือ ออสเตรเลีย ตะวันออกกลาง และยุโรป ให้แก่เครือข่ายเส้นทางบินของบริษัทฯ

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ เข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) กับสายการบินพันธมิตรจำนวน 14 สายการบิน ซึ่งบริษัทฯ คาดว่าผลประโยชน์ที่จะได้จากการทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) จะเพิ่มขึ้นตามการเข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) ที่จะขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ บริษัทฯ วางแผนที่จะมุ่งเน้นสายการบินหลักๆ ที่คาดว่าจะนำนักท่องเที่ยวกลุ่มใหม่ๆ เข้าสู่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และให้บริการแก่ตลาดสำคัญๆ ที่ปัจจุบันยังมิได้อยู่ในเครือข่ายตามความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) ทั้งนี้ SAP คาดว่าประเทศที่เป็นแหล่งของนักท่องเที่ยวกลุ่มใหม่ๆ ที่จะเดินทางมายังภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในประเทศต่างๆ ได้แก่ จีน ออสเตรเลีย อินเดีย ปากีสถาน และบังกลาเทศ โดยบริษัทฯ อยู่ในระหว่างการเจรจากับสายการบินรายใหม่ๆ เพื่อขยายเครือข่ายความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) เพิ่มเติม

2.6.3 บริษัทฯ วางแผนจะเพิ่มความสามารถในการทำกำไรตามรายได้ที่เพิ่มขึ้น

เพื่อเพิ่มความสามารถในการทำกำไร บริษัทฯ วางแผนจะใช้เส้นทางการบินต่างๆ ของบริษัทฯ ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ด้วยการประเมินเครือข่ายเส้นทางการบินอย่างต่อเนื่องเพื่อเพิ่มความถี่ในเส้นทางการบินที่ทำกำไร ยกเลิกเส้นทางที่ไม่สามารถทำกำไร และเพิ่มเส้นทางการบินใหม่ๆ สู่จุดหมายปลายทางที่คาดว่าจะมีการเจริญเติบโตสูง ทั้งนี้ บริษัทฯ มีแผนที่จะเพิ่มชั่วโมงการใช้งานต่อวันให้มากขึ้นอีกโดยการเพิ่มความถี่สำหรับบางเส้นทางการบิน และบริษัทฯ มีแผนที่จะเพิ่มอัตราขนส่งผู้โดยสารโดยการทำให้สายการบินของบริษัทฯเป็นที่รู้จักในกลุ่มผู้โดยสารมากขึ้น ทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศโดยผ่านความพยายามในการจัดกิจกรรมทางการตลาดและการประชาสัมพันธ์ เช่น การจัดงบประมาณสำหรับการโฆษณาทางโทรทัศน์ และการโฆษณาในเมืองต่างๆ เช่น เชียงใหม่ ภูเก็ต และฮ่องกง รวมถึงในประเทศต่างๆ เช่น สิงคโปร์ และเมียนมาร์ เป็นต้น

บริษัทฯ จะพยายามอย่างต่อเนื่องในการลดค่าใช้จ่ายสำหรับน้ำมันเชื้อเพลิงด้วยการใช้เครื่องบินที่มีความทันสมัยและประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง ควบคู่ไปกับพัฒนาเทคนิคการจัดการน้ำมันเชื้อเพลิงของเครื่องบินทุกประเภท ทั้งนี้ บริษัทฯ อยู่ในระหว่างการเจรจากับบริษัทผู้ผลิตเครื่องบิน 3 รายเพื่อพิจารณาคัดเลือกเครื่องบินรุ่นใหม่ที่ใช้เชื้อเพลิงอย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นตามแผนการจัดการฝูงบินของบริษัทฯ ในระยะกลางและระยะยาว ทั้งนี้ ในวันที่ 18 กรกฎาคม 2557 บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาเช่าเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 320 จำนวน 1 ลำจากบุคคลภายนอก

บริษัทฯ คาดว่าจะลดค่าใช้จ่ายที่ไม่เกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงโดยการฝึกอบรมนักบินฝึกหัดของบริษัทฯ ในเรื่องดังกล่าวนี้ และจะพยายามลดต้นทุนการดำเนินงานโดยการเสนอขายบัตรโดยสารที่ราคาต่ำที่สุดผ่านช่องทางอินเทอร์เน็ตเพื่อจูงใจให้ผู้โดยสารสำรองบัตรผ่านช่องทางอินเทอร์เน็ตซึ่งเป็นการช่วยลดค่าใช้จ่ายในการบริหารงานและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้อง

2.6.4 บริษัทฯ จะยังคงรักษาการเติบโตของรายได้จากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับสนามบินของบริษัทฯ และเสาะหาโอกาสทางธุรกิจใหม่ๆ

บริษัทฯ ตั้งใจที่จะเพิ่มรายได้ที่ได้มาจากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับสนามบิน อันได้แก่การให้บริการครัวการบิน การให้บริการภาคพื้นดิน และการให้บริการคลังสินค้า โดยอาศัยประโยชน์จากปริมาณเที่ยวบินที่สนามบินสุวรรณภูมิที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

BAC วางแผนจะสร้างความเติบโตให้แก่ธุรกิจครัวการบินด้วยการขยายเข้าสู่ตลาดเฉพาะกลุ่ม เช่น การจัดเตรียมอาหารให้แก่ลูกค้าที่เป็นโรงพยาบาล นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ร่วมลงทุนในครัวการบินที่ภูเก็ตซึ่งอยู่ระหว่างการขอใบอนุญาตที่จำเป็น และบริษัทฯ ได้ขยายครัวการบินที่สนามบินสมุยเพื่อรองรับความต้องการอาหารที่เพิ่มขึ้นสำหรับเที่ยวบินที่ออกจากสมุย

BFS Ground มีแผนจะขยายธุรกิจไปในภูมิภาค โดยขณะนี้อยู่ในขั้นตอนของการหารือเพื่อให้บริการภาคพื้นดินให้กับสนามบินในประเทศเพื่อนบ้านของไทย

นอกจากนี้ บริษัทฯ มีความตั้งใจในการสำรวจโอกาสทางธุรกิจใหม่ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องเกี่ยวกับเครื่องบินซึ่งบริษัทฯ ใช้ดำเนินการอยู่โดยสามารถอาศัยประสบการณ์จากการจัดการเครื่องบินเฉพาะแบบเหล่านี้ เช่น บริษัทฯ ได้ให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยานขั้นรายวัน (Daily Check) ให้กับสายการบินอื่นๆ ในสนามบินสุวรรณภูมิ

2.6.5 บริษัทฯ จะส่งเสริมการเจริญเติบโตของเกาะสมุยในฐานะที่เป็นจุดหมายปลายทางเพื่อการพักผ่อนเพื่อเพิ่มรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารโดยอาศัยความเป็นผู้นำตลาดที่แข็งแกร่ง

บริษัทฯ ตั้งใจที่จะดำเนินการส่งเสริมการเติบโตของเกาะสมุยในฐานะจุดหมายปลายทางเพื่อการพักผ่อนที่สำคัญต่อไป โดยเมื่อวันที่ 24 มิถุนายน 2556 บริษัทฯ ได้ยื่นรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อเพิ่มจำนวนเที่ยวบินขาเข้าและขาออกจากสนามบินสมุยเป็นไม่เกิน 50 เที่ยวบินต่อวัน ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมแล้ว เมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2557 บริษัทฯ ได้ยื่นคำขออนุญาตต่อกรมการบินพลเรือนเพื่อเพิ่มตารางเที่ยวบินขาเข้าและขาออกจากสนามบินสมุยตามรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับความเห็นชอบดังกล่าว เมื่อบริษัทฯ ได้รับอนุญาตจากกรมการบินพลเรือนแล้ว บริษัทฯ จะดำเนินการศึกษาเส้นทางการบินเพื่อเพิ่มจำนวนเที่ยวบิน และบริษัทฯ คาดว่าจะทยอยเพิ่มจำนวนเที่ยวบินได้โดยเริ่มจากฤดูหนาวปี 2558 เป็นอย่างช้า ซึ่งจะทำให้ยอดปริมาณผู้โดยสารในจุดหมายปลายทางที่สำคัญแห่งนี้เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ บริษัทฯ จะอาศัยประโยชน์จากการที่บริษัทฯ ได้รับการจัดสรรเวลาในการบิน (Slot) ส่วนใหญ่ของสนามบินสมุย (โดย ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 มีเที่ยวบินวันละ 36 เที่ยวที่ได้รับอนุญาตให้บินเข้าออกจากสนามบินสมุยโดยเป็นเที่ยวบินของบริษัทฯ จำนวน 32 เที่ยวบิน) เพื่อเพิ่มรายได้ที่จัดเก็บจากผู้โดยสารที่เกิดจากปริมาณผู้โดยสารที่มีแนวโน้มจะเติบโตขึ้น และเพื่อส่งเสริมความเป็นผู้นำทางการตลาดของบริษัทฯ ในเกาะสมุย

2.6.6 บริษัทฯ จะยังคงแสวงหาโอกาสที่จะใช้ความเชี่ยวชาญของบริษัทฯ ให้เป็นประโยชน์ในการสร้างสรรค์ การพัฒนาและการดำเนินกิจการในสนามบินต่างๆ

บริษัทฯ กำลังสำรวจโครงการพัฒนาสนามบินในประเทศไทยและต่างประเทศโดยอาศัยประสบการณ์ในการพัฒนาและการดำเนินงานในสนามบินสมุย ตราด และสุโขทัย ทั้งยังได้สำรวจโอกาสในการดำเนินกิจการในสนามบินที่มีอยู่ในประเทศไทยตลอดจนการร่วมลงทุนกับพันธมิตรท้องถิ่นของประเทศต่างๆ ในภูมิภาคเพื่อมีส่วนร่วมในการปรับปรุงและการดำเนินงานของสนามบินในประเทศนั้นๆ ในการนี้ อาจรวมถึงสนามบินปลายทางที่ไม่ได้อยู่ในเครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ ในปัจจุบัน นอกจากนี้ บริษัทฯ อาจพิจารณาให้จุดหมายปลายทางดังกล่าวเข้าอยู่ในเครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ ถ้าบริษัทฯ เล็งเห็นว่าพื้นที่นั้นๆ มีศักยภาพที่จะพัฒนาไปสู่จุดหมายปลายทางที่เป็นแหล่งทางวัฒนธรรมและการพักผ่อนแห่งใหม่ๆ

2.7 การจัดหาผลิตภัณฑ์หรือบริการ

2.7.1 เครื่องบิน

2.7.1.1 ฝูงบิน

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ มีเครื่องบินที่นำมาให้บริการขนส่งผู้โดยสารรวมทั้งสิ้นจำนวน 25 ลำ ซึ่งได้แก่เครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-500 จำนวน 8 ลำ เครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 319 จำนวน 10 ลำ และเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 320 จำนวน 7 ลำ ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่ได้ปลดระวางเครื่องบินลำใดๆ ระหว่างปี 2554 ถึงไตรมาสที่ 2 ของปี 2557

ตารางต่อไปนี้แสดงข้อมูลเกี่ยวกับฝูงบินของบริษัทฯ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 (2)

แบบเครื่องบิน	จำนวนเครื่องบิน (ลำ)	ภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (ลำ)	ภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (ลำ)	กรรมสิทธิ์ของบริษัทฯ (ลำ)	ความจุผู้โดยสารต่อลำ(1) (คน)	อายุโดยเฉลี่ย (ปี)
แอร์บัส เอ 320	7	-	7	-	162Y	9.1
แอร์บัส เอ 319	10	-	10	-	4 ลำ: 12C/108Y 4 ลำ: 138Y 2 ลำ: 144Y	6.9
เอทีอาร์ 72-500	8	5	2	1	70Y	10.5
รวมทั้งสิ้น	25	5	19	1		

<u>หมายเหตุ</u>

(1) C = ที่นั่งโดยสารชั้นธุรกิจ; Y = ที่นั่งโดยสารชั้นประหยัด

(2) นอกจากนี้ ในวันที่ 18 กรกฎาคม 2557 บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาเช่าเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ320 เพิ่มเติมอีก 1 ลำจากบุคคลภายนอก และในวันที่ 9 กรกฎาคม 2557 บริษัทฯ ได้รับโอนกรรมสิทธิ์ในเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-500 จำนวน 1 ลำ ซึ่งเดิมเป็นเครื่องบินที่อยู่ภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Lease) ในรูปแบบของสัญญาซื้อขายแบบมีเงื่อนไข (Conditional Sale Agreement) ทำให้หลังจากวันที่ดังกล่าวบริษัทฯ มีเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Lease) เหลือจำนวน 4 ลำ และบริษัทฯ เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์เครื่องบินเพิ่มเป็น 2 ลำ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม ปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 ฝูงบินของบริษัทประกอบด้วยเครื่องบินจำนวน 18 ลำ 21 ลำ 25 ลำ และ 25 ลำ ตามลำดับ และอายุโดยเฉลี่ยของเครื่องบินของบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม ในปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 อยู่ที่ 6.3 ปี 7.3 ปี 8.2 ปี และ 8.7 ปี ตามลำดับ โดยตามมาตรฐานอุตสาหกรรมอายุการใช้งานตามจริงของเครื่องบินจะอยู่ในช่วงระยะเวลาระหว่าง 20-25 ปี ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับเครื่องบินแต่ละแบบ การซ่อมบำรุง อัตราการใช้งานและสภาพแวดล้อมในการใช้งาน โดยเครื่องบินที่มีอายุการใช้งานมานานจะต้องได้รับการซ่อมบำรุงมากขึ้น เพื่อที่จะรักษาความปลอดภัยและความมีประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน ทั้งนี้ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 มีเครื่องบินจำนวน 21 ลำในฝูงบินของบริษัทฯ ที่มีอายุมากกว่า 6 ปี โดยเครื่องบินที่มีอายุมากที่สุดของบริษัทฯ มีอายุประมาณ 12.6 ปี

ในปี 2556 บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบินเพิ่มเติมอีกจำนวน 4 ลำ เป็นเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 319 จำนวน 2 ลำ และเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 320 จำนวน 2 ลำ ภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) โดยอายุเฉลี่ยของเครื่องบินทั้ง 4 ลำ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 เท่ากับ 8.7 ปี นอกจากนี้ เมื่อวันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2557 บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาซื้อขายเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-600 ใหม่จำนวน 6 ลำ นอกจากนี้ สัญญาซื้อขายเครื่องบินยังได้ให้สิทธิแก่บริษัทฯ ในการซื้อเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-600 เพิ่มอีกจำนวน 3 ลำด้วย และเมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม 2557 บริษัทฯ ได้ใช้สิทธิในการซื้อเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-600 ดังกล่าวทั้งหมด 3 ลำ และกำหนดส่งมอบเครื่องบินทั้ง 9 ลำอยู่ระหว่างไตรมาสที่ 4 ของปี 2557 ถึงไตรมาสที่ 1 ของปี 2560บริษัทฯ คาดว่าบริษัทฯ จะทยอยปลดระวางเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-500 ในที่สุด ทั้งนี้ ในวันที่ 18 กรกฎาคม 2557 บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาเช่าเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 320 จำนวน 1 ลำจากบุคคลภายนอก

เครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-500 ช่วยให้บริษัทฯ สามารถเข้าถึงสนามบินที่มีขนาดเล็กในประเทศไทย เช่น สนามบินลำปาง รวมทั้งยังเหมาะสมในการให้บริการในเส้นทางการบินที่มีผู้โดยสารใช้บริการน้อย เช่น สนามบินตราด ซึ่งเครื่องบินที่มีขนาดใหญ่ เช่น เครื่องบินแบบไอพ่นไม่สามารถเข้าถึงได้ นอกจากนี้เครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-500 ของบริษัทฯ ยังสามารถช่วยให้บริษัทฯ สามารถจัดสรรความถี่ของเที่ยวบินในเส้นทางการบินที่มีความต้องการต่ำหรือในช่วงที่มีผู้โดยสารเดินทางน้อย (off-season) หรือที่คาดหมายว่าจะมีผู้โดยสารเดินทางน้อย ได้อย่างมีประสิทธิภาพ บริษัทฯ เชื่อว่าเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-600 ทำให้บริษัทฯ มีความยืดหยุ่นและมีอรรถประโยชน์เช่นเดียวกับเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-500 ส่วนเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 319 นั้น ทำให้บริษัทฯ สามารถขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางการบินขาเข้าและขาออกจากสนามบินสมุย ซึ่งไม่สามารถรองรับเครื่องบินที่มีขนาดใหญ่กว่าเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 319 ได้ ในขณะที่เครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 320 ทำให้บริษัทฯ สามารถขยายเส้นทางการบินระหว่างประเทศไปยังประเทศต่างๆ เช่น อินเดีย กัมพูชา และมัลดีฟส์ เป็นต้น โดยมีต้นทุนต่อที่นั่งต่ำลง ทำให้บริษัทฯ สามารถแข่งขันทางด้านราคาบัตรโดยสารและเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของบริษัทฯ ต่อสายการบินอื่นๆ ในภูมิภาค

เครื่องบินแบบ แอร์บัส เอ 320 จำนวน 7 ลำ และเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 319 จำนวน 6 ลำ นั้นได้ถูกออกแบบให้มีชั้นที่นั่งโดยสารชั้นเดียว (single class) เพื่อให้มีจำนวนที่นั่งมากที่สุด ส่วนเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 319 ที่เหลือ 4 ลำนั้นได้ถูกออกแบบให้มีชั้นที่นั่งโดยสารสองชั้น (dual class) เพื่อเพิ่มอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารให้ได้มากที่สุดเพื่อรองรับผู้โดยสารจากสายการบินอื่นที่บริษัทฯ ได้เข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) ด้วย โดยเครื่องบินเหล่านี้สามารถรองรับลูกเรือบนเที่ยวบิน ซึ่งได้แก่ นักบิน 1 นาย ผู้ช่วยนักบิน 1 นาย และพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินได้ไม่เกิน 4 คน และเครื่องบินแบบ เอทีอาร์ 72-500 จำนวน 8 ลำได้รับการออกแบบให้มีที่นั่งผู้โดยสารจำนวน 70 ที่นั่ง ซึ่งสามารถรองรับลูกเรือบนเที่ยวบิน อันได้แก่ นักบิน 1 นาย ผู้ช่วยนักบิน 1 นาย และพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินได้ไม่เกิน 2 คน เครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-600 มีที่นั่งผู้โดยสารที่มีรูปทรงทันสมัยและห้องขับเครื่องบินรูปแบบใหม่ที่จะช่วยอำนวยความสะดวกแก่การฝึกอบรมนักบินและการเปลี่ยนไปใช้ฝูงบินที่มีขนาดใหญ่ขึ้น

2.7.1.2 แผนการจัดหาและปลดระวางเครื่องบิน

ตามแผนธุรกิจของบริษัทฯ ในปัจจุบัน บริษัทฯ วางแผนว่าจะเพิ่มจำนวนเครื่องบินให้มีเครื่องบินเป็นจำนวนทั้งสิ้น 43 ลำ ในฝูงบินของบริษัทฯ ภายในสิ้นปี 2561 ตารางดังต่อไปนี้แสดงกำหนดเวลาการรับมอบเครื่องบินที่บริษัทฯ วางไว้ในอนาคต ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 ตามแผนธุรกิจของบริษัทฯ ในปัจจุบัน

แบบเครื่องบิน	ปีที่คาดว่าจะมีการรับมอบ					รวม
	2557	2558	2559	2560	2561	
เครื่องบินขนาดไม่เกิน 78 ที่นั่ง	1	4	3	1	0	9
เครื่องบินขนาด 120-160 ที่นั่ง	4	3	4	3	3	17
รวมทั้งสิ้น	5	7	7	4	3	26

ข้อมูลข้างต้นแสดงถึงวันที่ที่คาดว่าจะมีการส่งมอบเครื่องบินเท่านั้น บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าบริษัทฯ จะสามารถเข้าทำสัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) หรือได้รับมอบเครื่องบินทั้งหมดหรือบางส่วนที่ตามที่ระบุในวันที่คาดการณ์ไว้ โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “ปัจจัยความเสี่ยง–ความเสี่ยงเกี่ยวกับธุรกิจของบริษัทฯ–ปัญหาใดๆ ที่เกิดขึ้นหรืออาจเกิดขึ้นกับเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 319 เครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 320 หรือ เครื่องบินแบบเอทีอาร์72-500 หรือเครื่องบินแบบ เอทีอาร์ 72-600 หรือเครื่องยนต์ประเภท International Aero Engines V2500-A5 หรือ Pratt & Whitney PW 127F หรือ 127M ซึ่งรวมถึงการไม่สามารถจัดหาเครื่องบินหรือเครื่องยนต์ดังกล่าวได้ หรือการตัดสินใจใช้เครื่องบินหรือเครื่องยนต์ประเภทใหม่ อาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ ส่วนที่ 2 หน้า 144” อนึ่ง บริษัทฯ อาจมีความจำเป็นต้องพิจารณาจัดหาเครื่องบินซึ่งเป็นรุ่นที่มีอยู่ในปัจจุบันเพิ่มเติมเพื่อนำมาใช้ในระหว่างที่บริษัทฯ รอการผลิตและการส่งมอบเครื่องบินรุ่นใหม่ที่บริษัทฯ จะจัดหาตามแผนการจัดหาเครื่องบินข้างต้น

2.7.1.3 กลยุทธ์ในการจัดหาและปลดระวางเครื่องบิน

บริษัทฯ มีความพยายามที่จะรักษาให้ฝูงบินของบริษัทฯ มีความทันสมัยและประหยัดน้ำมันเพื่อให้บริการในเครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ

ในการประเมินแผนการจัดหาและปลดระวางเครื่องบิน บริษัทฯ จะพิจารณาจากหลายๆ ปัจจัยซึ่งรวมถึงการคาดการณ์ความต้องการในอุตสาหกรรมการบินสำหรับเครื่องบินรุ่นใหม่ที่มีความทันสมัยและประหยัดน้ำมัน ความสามารถของฝูงบินในปัจจุบัน ข้อกำหนดสำหรับเครื่องบินทั้งในปัจจุบันและในอนาคต โครงสร้างเงินทุน กระแสเงินสด ค่าใช้จ่ายในการซื้อและการเช่า อัตราดอกเบี้ย และเงื่อนไขอื่นๆ ในตลาดซึ่งจะส่งผลกระทบต่อต้นทุนในการจัดหาแหล่งเงินทุน

ทั้งนี้ ในการปลดระวางเครื่องบินแต่ละลำ บริษัทฯ จะพิจารณาเป็นรายกรณี โดยพิจารณาจากหลายปัจจัย ซึ่งรวมถึงประสิทธิภาพในการดำเนินงานและความปลอดภัย และอุปสงค์ในตลาดสำหรับเครื่องบินบางแบบ นอกจากนี้บริษัทฯ ยังพยายามที่จะรักษาความสมดุลระหว่างปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงและค่าบำรุงรักษาเครื่องบินกับต้นทุนทางการเงิน รวมทั้งค่าเสื่อมราคาซึ่งอาจเกิดขึ้นในการจัดหาเครื่องบินแบบใหม่กว่าเพื่อมาใช้แทนเครื่องบินแบบเดิม ทั้งนี้ โดยปกติในการจัดหาเครื่องบิน บริษัทฯ จะจัดซื้อหรือเช่าเครื่องบินลำใหม่ โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “สัญญาเช่าและสัญญาซื้อขายเครื่องบิน-เครื่องบินภายใต้สัญญาซื้อขาย ส่วนที่ 2 หน้า 101” เมื่อวันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2557 บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาซื้อขายเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-600 ใหม่จำนวน 6 ลำ นอกจากนี้ สัญญาซื้อขายเครื่องบินยังได้ให้สิทธิแก่บริษัทฯ ในการซื้อเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-600 เพิ่มอีก

จำนวน 3 ลำด้วย และเมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม 2557 บริษัทฯ ได้ใช้สิทธิในการซื้อเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-600 ดังกล่าวทั้งหมด 3 ลำ และกำหนดส่งมอบเครื่องบินทั้ง 9 ลำอยู่ระหว่างไตรมาสที่ 4 ของปี 2557 ถึงไตรมาสที่ 1 ของปี 2560

สัญญาเช่าและสัญญาซื้อขายเครื่องบิน

นอกจากเครื่องบิน 1 ลำที่บริษัทฯ เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ มีเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) เป็นจำนวนทั้งหมด 19 ลำ และเครื่องบินที่เหลือเป็นเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Lease) ในรูปแบบของสัญญาซื้อขายแบบมีเงื่อนไข (Conditional Sale Agreement) เป็นจำนวนทั้งหมด 5 ลำ นอกจากนี้ ในวันที่ 18 กรกฎาคม 2557 บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาเช่าเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ320 เพิ่มเติมอีก 1 ลำจากบุคคลภายนอก และในวันที่ 9 กรกฎาคม 2557 บริษัทฯ ได้รับโอนกรรมสิทธิ์ในเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-500 จำนวน 1 ลำ ซึ่งเดิมเป็นเครื่องบินที่อยู่ภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Lease) ในรูปแบบของสัญญาซื้อขายแบบมีเงื่อนไข (Conditional Sale Agreement) ทำให้หลังจากวันที่ดังกล่าวบริษัทฯ มีเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Lease) เหลือจำนวน 4 ลำ และบริษัทฯ เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์เครื่องบินเพิ่มเป็น 2 ลำ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ดำเนินการจดทะเบียนเครื่องบินทั้งหมดในประเทศไทย

(1) <u>เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease)</u>

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 เครื่องบิน 19 ลำจาก 24 ลำที่บริษัทฯ ใช้ในการดำเนินงานเป็นเครื่องบินที่เช่าภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) ซึ่งโดยทั่วไปมีกำหนดระยะเวลาเช่าเริ่มแรกระหว่าง 4-8 ปี นับจากวันที่รับมอบเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดังกล่าว ทั้งนี้ ระยะเวลาเช่าที่เหลือของสัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) ของบริษัทฯ โดยเฉลี่ยคือ 3.4 ปี ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557

ภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) บริษัทฯ มีสิทธินำเครื่องบินไปใช้ในการดำเนินกิจการและมีหน้าที่ในการชำระค่าเช่าตามเงื่อนไขที่กำหนดในสัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) ที่เกี่ยวข้อง โดยผู้ให้เช่าจะเป็นผู้ได้รับผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจและความเสี่ยงต่างๆ ในการเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในเครื่องบิน ซึ่งรวมไปถึงมูลค่าคงเหลือของเครื่องบินเมื่อกำหนดระยะเวลาการเช่าสิ้นสุดลง ทั้งนี้ บริษัทฯ จะต้องคืนเครื่องบินในสภาพที่ตกลงไว้เมื่อสิ้นสุดระยะเวลาการเช่า อย่างไรก็ดี แม้ว่ากรรมสิทธิ์ในเครื่องบินยังเป็นของผู้ให้เช่า บริษัทฯ ในฐานะผู้เช่ามีหน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายที่ใช้บังคับ และมีหน้าที่ในการดูแลรักษาเครื่องบิน การให้บริการ การประกันภัย การชำระภาษี และการซ่อมแซมเครื่องบินในขณะที่สัญญาเช่ายังมีผลใช้บังคับอยู่ นอกจากนี้ ภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) ผู้ให้เช่าต้องดำเนินการ (1) โอนสิทธิและผลประโยชน์ต่างๆ ของการรับประกันและการให้ความสนับสนุนด้านอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องของเครื่องบินลำนั้นๆ เท่าที่ผู้ให้เช่ามีสิทธิ หรือ (2) จะต้องแจ้งให้บริษัทฯ ทราบถึงการรับประกันและการให้ความสนับสนุนด้านอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องของเครื่องบินลำนั้นๆ และจะต้องดำเนินการเรียกร้องสิทธิในการรับประกันแทนบริษัทฯ และให้ความร่วมมือกับบริษัทฯ เพื่อให้บริษัทฯ ได้รับเงินประกันโดยตรง

การชำระค่าเช่าโดยทั่วไปจะต้องชำระเป็นรายเดือนหรือรายไตรมาส ทั้งนี้ สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) โดยทั่วไป ตลอดระยะเวลาการเช่า บริษัทฯ ยังต้องชำระเงินค่าเช่าเพิ่มเติมซึ่งถือเป็นค่าเช่าและเป็นทรัพย์สินของผู้ให้เช่า โดยผู้ให้เช่าจะต้องรักษาเงินค่าเช่าเพิ่มเติมดังกล่าวไว้ และในกรณีที่บริษัทฯได้ซ่อมบำรุงเครื่องบินตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญาเช่าแล้ว บริษัทฯ สามารถเบิกเงินค่าซ่อมบำรุงดังกล่าวจากผู้ให้เช่าได้ โดยผู้ให้เช่าจะจ่ายคืนให้แก่บริษัทฯ จากเงินในบัญชีดังกล่าว เมื่อบริษัทฯ ได้แสดงเอกสารหลักฐานว่าได้ดำเนินการซ่อมบำรุงที่จำเป็นโดยครบถ้วนแล้วโดยมีเงื่อนไขว่าต้องไม่มีเหตุผิดนัดชำระหนี้เกิดขึ้น โดยภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) ผู้ให้เช่าจะไม่คืนเงินค่าเช่าเพิ่มเติมดังกล่าวในส่วนที่เหลือแก่บริษัทฯ เมื่อสัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) สิ้นสุดลง ทั้งนี้ จำนวนเงินค่าเช่าเพิ่มเติมนี้จะขึ้นอยู่กับการใช้เครื่องบินในระหว่างระยะเวลาการเช่า ซึ่งโดยทั่วไปจะรวมถึงเงินสำรองเพื่อเป็นค่าซ่อมบำรุงโครงสร้างของเครื่องบิน ระบบการทำงานของเครื่องยนต์ ชิ้นส่วนและส่วนประกอบของเครื่องยนต์ ระบบลงจอด และเครื่องสำรองกำลัง (Auxiliary Power Unit) นอกจากนี้ บริษัทฯ มีหน้าที่ที่จะต้องดูแล

รักษาเครื่องบินให้ได้มาตรฐานตามที่ตกลงไว้ในระหว่างระยะเวลาการเช่า นอกจากนี้ ภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) บางฉบับ ผู้ให้เช่ามีสิทธิที่จะบอกเลิกสัญญาก่อนสัญญาเช่าครบกำหนด และเรียกคืนเครื่องบินถ้าหากมีเหตุแห่งการผิดนัดชำระหนี้เกิดขึ้น เช่น การไม่ชำระค่าเช่าตามกำหนด การไม่ชำระเงินเพิ่มเติมเพื่อรักษาระดับของเงินสำรองเพื่อการซ่อมบำรุงเครื่องบิน การที่ผู้เช่าไม่สามารถต่อสัญญาประกันภัยตัวเครื่องบินหรือไม่จัดหาประกันภัยสำหรับเครื่องบิน หรือการตกเป็นบุคคลล้มละลาย ทั้งนี้สืบเนื่องจากภาวะเศรษฐกิจซบเซาในช่วงปี 2550 ถึงปี 2552 บริษัทฯ ได้ชำระค่าเช่าล่าช้า ภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) 9 ฉบับ และบริษัทฯ ได้รับจดหมายแจ้งการชำระค่าเช่าล่าช้า และได้เข้าร่วมเจรจากับผู้ให้เช่าเพื่อปรับเปลี่ยนเงื่อนไขการชำระค่าเช่าในสัญญาเช่าทั้งหมด 9 ฉบับ และสำหรับเครื่องบินอีก 3 ลำ ของบริษัทฯ บริษัทฯ ได้เจรจาให้นำเงินค่าเช่าเพื่อการซ่อมบำรุงเครื่องบินซึ่งเป็นเงินของผู้ให้เช่า แต่บริษัทฯ มีสิทธิเบิกจากผู้ให้เช่าเพื่อนำมาชดเชยค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงเครื่องบินตามแผนการที่ได้กำหนดไว้ในสัญญาเช่าดำเนินงานแต่ละฉบับ โอนมาชำระค่าเช่าเครื่องบินที่ค้างอยู่ และตกลงที่จะออก Standby Letter of Credit เพื่อเป็นหลักประกันแทนค่าเช่าเพื่อการซ่อมบำรุง นอกจากการชำระค่าเช่าล่าช้าภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน (Operating Lease) 9 ฉบับ ดังกล่าว บริษัทฯ ได้เจรจาขอคืนเครื่องบินอีกหนึ่งลำ อีกทั้งต้องชำระค่าเสียหายในการคืนเครื่องบินก่อนกำหนด และบริษัทฯ ได้ยกเลิกการรับมอบเครื่องบินลำใหม่และถูกริบมัดจำภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) ดังกล่าว อย่างไรก็ตาม Standby Letter of Credit ที่บริษัทฯ ออกให้เพื่อเป็นหลักประกันดังกล่าวหมดอายุแล้วในปี 2554 และ ปี 2555 ณ วันที่ในเอกสารฉบับนี้ บริษัทฯ มีความสามารถที่จะชำระค่าเช่าเครื่องบินตรงตามระยะเวลาที่กำหนดในสัญญา และไม่ได้มีการออก Standby Letter of Credit เพื่อเป็นหลักประกันแทนค่าเช่าเพื่อการซ่อมบำรุงแต่อย่างใด โปรดดูรายละเอียดเพิ่มเติมในหัวข้อ "ปัจจัยความเสี่ยง–ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ–บริษัทฯ ไม่สามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดในสัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) ได้ในอดีต และการที่บริษัทฯ ไม่สามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดในสัญญาเช่าดำเนินงาน ในอนาคตอาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ ส่วนที่ 2 หน้า 137"

(2) <u>เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Lease) ในรูปแบบของสัญญาซื้อขายแบบมีเงื่อนไข (Conditional Sale Agreement)</u>

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 สัญญาเช่า 5 ฉบับ จาก 24 ฉบับ ของบริษัทฯ เป็นสัญญาเช่าซึ่งผู้ให้เช่าที่เป็นบุคคลภายนอกได้ทำสัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Lease) และให้บริษัทฯ เช่าช่วงเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Lease) ในรูปแบบของสัญญาซื้อขายแบบมีเงื่อนไข (Conditional Sale Agreement) ทั้งนี้ สัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Lease) ในรูปแบบของสัญญาซื้อขายแบบมีเงื่อนไข (Conditional Sale Agreement) ที่บริษัทฯ ได้ทำขึ้นมักมีกำหนดระยะเวลาการเช่า 12 ปี และระยะเวลาเช่าที่เหลือภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Lease) ในรูปแบบของสัญญาซื้อขายแบบมีเงื่อนไข (Conditional Sale Agreement) โดยเฉลี่ยคือ 5 เดือน ถึง 1.4 ปี ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 ภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Lease) ในรูปแบบของสัญญาซื้อขายแบบมีเงื่อนไข (Conditional Sale Agreement) บริษัทฯ จะชำระเงินค่าเช่าให้แก่ผู้ให้เช่าซึ่งเป็นบุคคลภายนอก โปรดดูรายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ "ปัจจัยความเสี่ยง-ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ–ผู้ให้กู้ยืมของผู้ให้เช่าเครื่องบินอาจมีสิทธิในหลักประกันเหนือเครื่องบินของบริษัทฯ ที่ผู้ให้เช่าได้ซื้อมาภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Lease) และอาจเข้าครอบครองเครื่องบินดังกล่าวในกรณีผู้ให้เช่าไม่สามารถปฏิบัติการตามข้อกำหนดในสัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Lease) และเอกสารกู้ยืมเงินอื่นๆที่เกี่ยวข้องได้ ส่วนที่ 2 หน้า 137" โดยบริษัทฯ จะต้องเป็นผู้รับความเสี่ยงทางเศรษฐกิจและผลประโยชน์ในการเป็นเจ้าของเครื่องบิน โดยกรรมสิทธิ์ในเครื่องบินยังคงเป็นของเจ้าของเครื่องบิน ซึ่งภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Lease) ในรูปแบบของสัญญาซื้อขายแบบมีเงื่อนไข (Conditional Sale Agreement) บริษัทฯ มีสิทธิในการซื้อเครื่องบินลำดังกล่าวจากผู้ให้เช่าเมื่อสัญญาดังกล่าวครบกำหนดหรือสิ้นสุดหรือในกรณีใช้สิทธิซื้อเครื่องบินก่อนครบกำหนดระยะเวลาโดยแจ้งเป็นหนังสือล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 60 วัน และจะได้รับกรรมสิทธิ์ในเครื่องบินหากบริษัทฯ ได้ชำระเงินที่ค้างจ่ายครบถ้วนแล้ว ทั้งนี้

เงื่อนไขในสัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Lease) ในรูปแบบของสัญญาซื้อขายแบบมีเงื่อนไข (Conditional Sale Agreement) นั้น ขึ้นอยู่กับความตกลงของคู่สัญญา และโดยทั่วไปการชำระค่าเช่าตามสัญญาจะกำหนดเป็นรายเดือน

โดยการชำระเงินค่างวดตามสัญญาซื้อขายแบบมีเงื่อนไข (Conditional Sale Agreement) นั้น บริษัทฯ มีหน้าที่ในการชำระให้กับคู่สัญญาซื้อขายแบบมีเงื่อนไข (Conditional Sale Agreement) ที่มีสถานะเป็นนิติบุคคลเฉพาะกิจ (Special Purpose Vehicle) ซึ่งจัดตั้งขึ้นเป็นการเฉพาะภายใต้รูปแบบของโครงการสินเชื่อเพื่อการจัดหาเครื่องบินระหว่างบริษัทฯ และ ธนาคารต่างประเทศแห่งหนึ่ง (โดยมีลักษณะของธุรกรรมเป็นสัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Lease) ในรูปแบบของสัญญาซื้อขายแบบมีเงื่อนไข (Conditional Sale Agreement)) การจัดตั้งนิติบุคคลเฉพาะกิจ (Special Purpose Vehicle) เพื่อทำหน้าที่เป็นคู่สัญญากับบริษัทฯ นั้น เป็นไปตามรูปแบบซึ่งกำหนดโดยธนาคารต่างประเทศตามโครงการสินเชื่อดังกล่าว และธนาคารต่างประเทศยังเป็นผู้กำหนดบัญชีซึ่งบริษัทฯ จะต้องชำระเงินแต่ละงวดตามสัญญาซื้อขายแบบมีเงื่อนไข (Conditional Sale Agreement) อีกด้วย

นอกจากนี้ ในระหว่างที่กรรมสิทธิ์ในเครื่องบินยังไม่ได้โอนมายังบริษัทฯ ภายใต้โครงการสินเชื่อเพื่อการจัดหาเครื่องบิน บริษัทฯ มีหน้าที่ส่งเงินเพื่อการซ่อมแซมและบำรุงรักษาเครื่องบินให้แก่ผู้ผลิตเครื่องบิน เพื่อเป็นการสำรองไว้เพื่อซ่อมแซมและบำรุงรักษาเครื่องบินและอุปกรณ์ โดยในกรณีที่บริษัทฯได้มีการซ่อมบำรุงเครื่องบินตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Lease) ในรูปแบบของสัญญาซื้อขายแบบมีเงื่อนไข (Conditional Sale Agreement) แล้ว บริษัทฯ สามารถเบิกเงินค่าซ่อมบำรุงดังกล่าวจากผู้ผลิตเครื่องบินได้ตามจำนวนที่ใช้ไปจริงแต่ไม่เกินเงินเพื่อการซ่อมแซมและบำรุงรักษาเครื่องบินที่ได้ส่งไปแล้ว โดยผู้ผลิตเครื่องบินจะจ่ายคืนให้แก่บริษัทฯ จากเงินในบัญชีดังกล่าว เมื่อบริษัทฯ ได้แสดงเอกสารหลักฐานว่าได้ดำเนินการซ่อมบำรุงที่จำเป็นโดยครบถ้วนแล้วโดยมีเงื่อนไขว่าต้องไม่มีเหตุผิดนัดชำระหนี้เกิดขึ้น ทั้งนี้ ผู้ผลิตเครื่องบินจะคืนเงินเพื่อการซ่อมแซมและบำรุงรักษาเครื่องบินที่เหลือให้แก่บริษัทฯ เมื่อได้รับเอกสารหลักฐานที่แสดงว่าบริษัทฯ ได้รับโอนกรรมสิทธิ์ในเครื่องบินแล้ว ทั้งนี้ จำนวนเงินเพื่อการซ่อมแซมและบำรุงรักษาเครื่องบิน จะขึ้นอยู่กับการใช้เครื่องบิน ซึ่งโดยทั่วไปจะรวมถึงเงินสำรองเพื่อเป็นค่าซ่อมบำรุงโครงสร้างของเครื่องบิน ระบบการทำงานของเครื่องยนต์ ชิ้นส่วนและส่วนประกอบของเครื่องยนต์ และระบบลงจอด นอกจากนี้ บริษัทฯ มีหน้าที่ที่จะต้องดูแลรักษาเครื่องบินให้ได้มาตรฐานตามที่ตกลงไว้

ทั้งนี้ หากมีเหตุแห่งการผิดนัดเกิดขึ้นตามสัญญาซื้อขายแบบมีเงื่อนไข (Conditional Sale Agreement) คู่สัญญาของบริษัทฯ ตามสัญญาซื้อขายแบบมีเงื่อนไข (Conditional Sale Agreement) ดังกล่าวมีสิทธิบอกเลิกสัญญาก่อนครบกำหนดและเรียกให้บริษัทคืนเครื่องบินที่เช่า โดยเหตุแห่งการผิดนัดภายใต้สัญญาซื้อขายแบบมีเงื่อนไข รวมถึงแต่ไม่จำกัดเพียง การไม่ชำระค่าเช่า การไม่ชำภาระหนี้อื่นๆ เกินกว่าจำนวนที่กำหนด การตกเป็นบุคคลล้มละลาย และการยกเลิกเส้นทางการบินกรุงเทพฯ-สมุย ของบริษัทฯ โดย ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 ผู้ให้เช่ายังไม่ได้บอกเลิกสัญญาซื้อขายแบบมีเงื่อนไข หรือเรียกคืนเครื่องบินเนื่องจากการผิดนัดของบริษัทฯ แต่อย่างใด

(3) <u>เครื่องบินภายใต้สัญญาซื้อขาย</u>

บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาซื้อขายเครื่องบิน เมื่อวันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2557 บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาซื้อขายเครื่องบินสำหรับเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-600 ใหม่จำนวน 6 ลำ สัญญาซื้อขายเครื่องบินยังได้ให้สิทธิแก่บริษัทฯ ในการซื้อเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-600 เพิ่มอีกจำนวน 2 ลำด้วย และบริษัทฯ ได้รับสิทธิในการซื้อเครื่องบินแบบ เอทีอาร์ 72-600 เพิ่มอีก 1 ลำ ในวันที่ 27 พฤษภาคม 2557 นอกจากนี้ ในวันที่ 27 พฤษภาคม 2557 บริษัทฯ ได้ใช้สิทธิในการซื้อเครื่องบินแบบเอทีอาร์เพิ่มเติมทั้งหมด 3 ลำ โดยภายใต้สัญญาซื้อขายเครื่องบินดังกล่าว บริษัทฯ ตกลงซื้อและ Avions de Transport Regional G.I.E. (“**ATR**”) ตกลงขายเครื่องบินในราคา (List price) ลำละ24.6 ล้านเหรียญดอลล่าห์สหรัฐ โดยราคาสุดท้ายจะมีส่วนลดตามที่จะได้มีการเจรจากันต่อไป ทั้งนี้ เมื่อได้มีการ

ชำระเงินค่าเครื่องบินทั้งหมดแล้ว กรรมสิทธิ์และความเสี่ยงภัยในความสูญเสียหรือเสียหายของเครื่องบินดังกล่าวจะถูกโอนมาที่บริษัทฯ ทั้งนี้ กำหนดการส่งมอบเครื่องบินทั้ง 9 ลำของบริษัทฯ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

เครื่องบิน	กำหนดส่งมอบ
เครื่องบินลำที่ 1 ATR72-600	ไตรมาสที่ 4 ปี 2557
เครื่องบินลำที่ 2 ATR72-600	ไตรมาสที่ 1 ปี 2558
เครื่องบินลำที่ 3 ATR72-600	ไตรมาสที่ 3 ปี 2558
เครื่องบินลำที่ 4 ATR72-600	ไตรมาสที่ 4 ปี 2558
เครื่องบินลำที่ 5 ATR72-600	ไตรมาสที่ 4 ปี 2558
เครื่องบินลำที่ 6 ATR72-600	ไตรมาสที่ 1 ปี 2559
เครื่องบินลำที่ 7 ATR72-600	ไตรมาสที่ 2 ปี 2559
เครื่องบินลำที่ 8 ATR72-600	ไตรมาสที่ 4 ปี 2559
เครื่องบินลำที่ 9 ATR72-600	ไตรมาสที่ 1 ปี 2560

ภายใต้สัญญาซื้อขายเครื่องบินดังกล่าว บริษัทฯ จะต้องดำเนินการจัดทำประกันความเสี่ยงภัยเครื่องบิน และประกันความรับผิดอย่างกว้างขวางตามกฎหมายต่อสาธารณชน รวมถึงประกันความรับผิดต่อผู้โดยสารและบุคคลภายนอก ซึ่งมีผลคุ้มครองตั้งแต่วันที่ได้รับมอบเครื่องบินเป็นต้นไป

ทั้งนี้ ตามสัญญาซื้อขาย ผู้ขายตกลงจัดให้มีประกันความชำรุดบกพร่องตามปกติของเครื่องบิน และอะไหล่และอุปกรณ์จากผู้จำหน่ายสินค้า

อนึ่ง ตามสัญญาซื้อขายเครื่องบินนี้ ATR จะจัดให้มีการรับประกันการปฏิบัติตามสัญญา (performance guarantee) ในเรื่องการนำเครื่องบินขึ้น(take-offf) และลงจอด (landing) การบินที่ระดับความสูงด้วยเครื่องยนต์เดียว (single engine ceiling) ความเร็วสูงสุดในการเดินทางของเครื่องบิน (maximum cruise speed) และการปฏิบัติตามพันธกิจทั่วไป (typical mission performance) และน้ำหนักบรรทุกสูงสุดที่เครื่องบินสามารถบรรทุก (payload)

ทั้งนี้ คู่สัญญาสามารถบอกเลิกสัญญาไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วนโดยบอกกล่าวไปยังคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งเป็นลายลักษณ์อักษร ในกรณีที่มีเหตุผิดนัดผิดสัญญาเกิดขึ้นซึ่งรวมถึงกรณีที่คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งไม่สามารถชำระหนี้ได้ กรณีล้มละลายหรือมีหนี้สินล้นพ้นตัว กรณีชำระบัญชีจากการล้มละลายของกิจการหรือในส่วนที่เป็นสาระสำคัญของทรัพย์สินของกิจการ กรณีอยู่ในระหว่างถูกดำเนินการเกี่ยวกับทรัพย์สินของบริษัทในส่วนที่เป็นสาระสำคัญและการเลิกกิจการ (divestment) หรือในส่วนที่เป็นสาระสำคัญของทรัพย์สินของบริษัทและเหตุดังกล่าวยังคงมีอยู่เป็นระยะเวลาที่กำหนดไว้ตามสัญญา

อย่างไรก็ตาม ATR มีสิทธิบอกเลิกสัญญาไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน หรือฟ้องร้องต่อศาลให้ศาลมีคำสั่งให้ปฏิบัติตามสัญญา และ/หรือชดใช้ค่าเสียหายได้ หากเกิดเหตุการณ์ดังต่อไปนี้ และบริษัทฯ ไม่สามารถดำเนินการปฏิบัติให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่กำหนด นับจากวันที่ได้รับแจ้งจาก ATR เป็นลายลักษณ์อักษรให้แก้ไขเหตุการณ์ดังกล่าว

- ไม่สามารถรับมอบเครื่องบินตามวันส่งมอบที่กำหนดไว้
- ไม่สามารถออกหนังสือรับมอบเครื่องบิน (certificate of acceptance) ให้กับ ATR ก่อน หรือ ณ วันส่งมอบตามที่กำหนดไว้

- ไม่ชำระเงินค่าเครื่องบินก่อน หรือ ณ วันส่งมอบตามที่กำหนดไว้ หรือ
- ไม่ชำระเงินค่าใช้จ่ายอื่นใดที่ต้องชำระก่อนวันส่งมอบตามที่กำหนดไว้

นอกจากนี้ ATR ตกลงดำเนินการให้ฝ่าย Customer and Structured Finance ของ ATR ให้ความช่วยเหลือบริษัทฯ ในการหาแหล่งเงินทุนสำหรับเครื่องบินแก่บริษัทฯ เมื่อบริษัทฯ ร้องขอ โดยความช่วยเหลือรวมถึง (ก) ความช่วยเหลือทางการเงินจากหน่วยงานสินเชื่อเพื่อการส่งออก (Export Credit Agency)ในประเทศในยุโรป (European export credit financing support) โดยการยื่นขออนุญาตต่อหน่วยงานสินเชื่อเพื่อการส่งออก (Export Credit Agency) ของประเทศฝรั่งเศสและอิตาลี หรือ (ข) เงินทุนด้วยวิธีการอื่น เช่น การให้การสนับสนุนทางการเงิน หรือการเข้าทำสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน (Operating Lease) โดยการซื้อและให้เช่ากลับเครื่องบินทั้ง 9 ลำ ทั้งนี้ บริษัทฯ คาดว่าจะจัดหาเงินทุนสำหรับการซื้อเครื่องบินดังกล่าวของบริษัทฯ ผ่านการเข้าทำสัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Lease) กับบุคคลภายนอก

เมื่อบริษัทฯ ตัดสินใจซื้อเครื่องบิน บริษัทฯ อาจต้องระดมเงินทุนและก่อหนี้เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญเพื่อเป็นเงินทุนในการจัดหาเครื่องบินเพิ่มเติม บริษัทฯ ได้วางแผนที่จะระดมทุนเพื่อการซื้อเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-600 จำนวน 9 ลำดังกล่าวโดยการเข้าทำสัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Lease) กับบุคคลภายนอก บริษัทฯ อาจต้องกู้ยืมเงินเพื่อใช้ในการดำเนินกิจการ การลงทุนที่คาดว่าจะเกิดขึ้น เงินทุนหมุนเวียนที่จำเป็น และการขยายธุรกิจ

2.7.2 การจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบิน

น้ำมันเชื้อเพลิงเป็นองค์ประกอบหลักของต้นทุนสำหรับสายการบินต่างๆ โดยค่าน้ำมันเชื้อเพลิงของ บริษัทฯ ในปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และสำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 มีจำนวนประมาณ 3,049.20 ล้านบาท 3,852.73 ล้านบาท 4,158.78 ล้านบาท และ 2,606.93 ล้านบาท คิดเป็นประมาณร้อยละ 28.2 ร้อยละ 29.3 ร้อยละ 27.7 ร้อยละ 29.8 ของต้นทุนขายและบริการรวม ตามลำดับ โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “ปัจจัยความเสี่ยง–ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ–ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ อาจได้รับผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญจากต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงและปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงไม่เพียงพอ ส่วนที่ 2 หน้า 126”

ในการจัดซื้อน้ำมันเครื่องบิน บริษัทฯ มิได้พิจารณาเฉพาะด้านราคาเท่านั้น แต่ยังพิจารณาถึงความพร้อมในการจัดส่งน้ำมันและความจำเป็นในการรักษาความสัมพันธ์ระยะยาวกับผู้จำหน่ายน้ำมันด้วย โดยในปี 2556 และสำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ ซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงร้อยละ 68.1 และร้อยละ 68.7 ของค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบิน ตามลำดับ จาก ปตท. และร้อยละ 26.5 และร้อยละ 26.8 ของค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบิน ตามลำดับ จากเชลล์แห่งประเทศไทย ภายใต้สัญญาซื้อน้ำมันซึ่งมีกำหนดระยะเวลา 2-3 ปี โดยบริษัทฯ เชื่อว่าในกรณีที่ผู้จำหน่ายน้ำมันรายใดประสบกับปัญหาไม่สามารถจำหน่ายน้ำมันให้แก่บริษัทฯ ได้ ผู้จำหน่ายน้ำมันดังกล่าวข้างต้น หรือผู้จำหน่ายน้ำมันรายอื่นจะสามารถจำหน่ายน้ำมันตามความต้องการของบริษัทฯ ได้

ในภูมิภาคเอเชีย ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงจะมีการปรับเกณฑ์มาตรฐานตามราคาเฉลี่ยอ้างอิง MOPS (Mean of Platts Singapore: MOPS) โดยราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินจะเคลื่อนไหวสอดคล้องกับทิศทางราคาน้ำมันเชื้อเพลิงประเภทอื่น และมีความผันผวนสูงขึ้นอยู่กับปัจจัยทางเศรษฐกิจและภูมิรัฐศาสตร์ของโลก บริษัทฯ จึงปรับใช้กลยุทธ์บริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิงที่หลากหลายเพื่อบริหารความเสี่ยงของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่สูงขึ้นซึ่งรวมถึงการทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงดังกล่าว โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ ส่วนที่ 2 หน้า 363” ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่า บริษัทฯ จะสามารถเข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินได้อย่าง

ต่อเนื่อง และแม้ว่าจะสามารถทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวได้ บริษัทฯไม่สามารถรับประกันได้ว่าเงื่อนไขในสัญญาป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินจะสมเหตุสมผลในเชิงพาณิชย์

นอกจากการทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเชื้อเพลิงแล้ว บริษัทฯ ยังมีนโยบายลดต้นทุนและลดความเสี่ยงตามปกติให้อยู่ในระดับต่ำที่สุด โดยใช้กลยุทธ์การบริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิงดังต่อไปนี้

- ***นโยบายน้ำมันเชื้อเพลิง*** บริษัทฯ จัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงจากแหล่งที่มีราคาถูกที่สุด และจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงปริมาณที่พอเพียงในแต่ละครั้ง ภายใต้ข้อจำกัดทางการขนส่งที่เหมาะสมและเป็นไปตามระเบียบข้อบังคับ ทั้งนี้ เพื่อให้ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงต่ำที่สุด
- ***นโยบายการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง*** บริษัทฯ พยายามลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงให้ต่ำที่สุดด้วยการนำบทวิเคราะห์เกี่ยวกับการใช้น้ำมันอย่างมีประสิทธิภาพของ IATA มาใช้ (IATA Fuel Efficiency Gap Analysis) เป็นแนวทางซึ่งครอบคลุมทุกแง่มุมของการดำเนินการด้านการบินเพื่อให้สามารถคงอัตราการเผาไหม้น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินให้อยู่ในระดับต่ำที่สุดสำหรับการปฏิบัติการ แนวทางดังกล่าวรวมถึงการเลือกเส้นทางการบินที่มีระยะสั้นที่สุด การเลือกสนามบินสำรองที่ใกล้ที่สุด การให้เครื่องบินไต่ถึงระดับความสูงที่เหมาะสมที่สุดภายในเวลาสั้น การพิจารณากำหนดระดับความสูงที่เหมาะสมในการบินให้เหมาะสมกับสมรรถภาพเครื่องยนต์และน้ำหนักเครื่องบิน ทั้งนี้ อัตราการบริโภคน้ำมันเชื้อเพลิงจะอยู่ในระดับต่ำสุด ณ ระดับความสูงที่เหมาะสมที่สุดซึ่งจะใช้เป็นแนวทางการปฏิบัติทางเทคนิคการบินสำหรับเที่ยวบินทุกแบบโดยการบินเป็นเส้นทางตรง และการลดน้ำหนักโดยรวมของเครื่องบินด้วยการลดน้ำหนักส่วนเกินซึ่งรวมถึงการจัดอาหารและเครื่องดื่ม เอกสารบนอากาศยานและน้ำ ให้สอดคล้องกับประมาณการปริมาณความต้องการจริง
- ***ค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิง*** บริษัทฯ เริ่มเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเส้นทางการบินระหว่างประเทศทุกสาย โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่เดือนกันยายน 2544 และมีอัตราค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงอยู่ระหว่าง 33 เหรียญสหรัฐฯ ถึง 70 เหรียญสหรัฐฯ ต่อเที่ยวบิน ขึ้นอยู่กับระยะเวลาในเวลาบินในแต่ละเส้นทาง ทั้งนี้ กรมการบินพลเรือนห้ามการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงโดยแยกจากค่าโดยสารสำหรับเส้นทางการบินภายในประเทศ

2.7.3 ผู้จำหน่ายวัตถุดิบหลัก

ใน 2554 ปี 2555 ปี 2556 และสำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ มีผู้จำหน่ายวัตถุดิบหลักที่คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 10.0 หรือมากกว่าของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเพียง 1 ราย คือ ปตท. บริษัทฯ ซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินจาก ปตท. คิดเป็นสัดส่วนประมาณ ร้อยละ 68.7 ร้อยละ 66.7 ร้อยละ 68.1 และร้อยละ 68.7 ตามลำดับของค่าใช้จ่ายด้านน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบิน หรือคิดเป็นประมาณร้อยละ 19.4 ร้อยละ 19.5 ร้อยละ 18.8 และร้อยละ 20.5 ตามลำดับของต้นทุนขายและบริการรวมในปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และสำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 ตามลำดับ

นอกจากนี้ บริษัทฯ ซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินจาก เชลล์แห่งประเทศไทย คิดเป็นประมาณ ร้อยละ 25.5 ร้อยละ 25.3 ร้อยละ 26.5 และร้อยละ 26.8 ของค่าใช้จ่ายด้านน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบิน หรือคิดเป็นประมาณ ร้อยละ 7.2 ร้อยละ 7.4 ร้อยละ 7.3 และร้อยละ 8.0 ของต้นทุนขายและบริการรวมของบริษัทฯ ในปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และสำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 ตามลำดับ อย่างไรก็ดี นอกจากที่ได้เปิดเผยข้างต้น บริษัทฯ ไม่มีผู้จำหน่ายรายใดที่บริษัทฯ มีการซื้อวัตถุดิบหลักมากกว่าร้อยละ 10 ของต้นทุนขายรวมของบริษัทฯ ในปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และสำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557

ทั้งนี้ บริษัทฯ เชื่อว่า ผู้จำหน่ายที่ได้รับการยอมรับรายอื่นๆ มีความพร้อมในการจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินที่มีปริมาณและคุณภาพใกล้เคียงกับผู้จำหน่ายหลักข้างต้นได้

2.8 การประกันภัย

บริษัทฯ มีการประกันภัยหลายประเภทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการบินโดยกรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าวจะคุ้มครองถึงธุรกิจการบินและการขนส่ง ซึ่งครอบคลุมไปถึง (ก) ประกันภัยลำอากาศยานสำหรับการสูญเสียและเสียหายชิ้นส่วนอะไหล่เครื่องยนต์ และยังครอบคลุมไปถึงความรับผิดต่อบุคคลภายนอก (ซึ่งรวมถึงประกันภัยความเสี่ยงภัยทุกชนิดที่เกี่ยวกับการขนส่ง) โดยมีวงเงินคุ้มครอง 750 ล้านเหรียญสหรัฐต่ออุบัติเหตุแต่ละครั้งและตลอดระยะเวลาประกันภัย ซึ่งรวมถึงความรับผิดต่อความบาดเจ็บหรือเสียชีวิต หรือความสูญเสียหรือเสียหายต่อบุคคลภายนอก (ข) ประกันภัยต่อความเสียหายส่วนที่เกินจากกรมธรรม์หลัก ในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากภัยสงคราม การจี้เครื่องบิน และความเสียหายอื่นๆ ซึ่งมีการขยายวงเงินจำกัดความรับผิดเพื่อคุ้มครองความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อลำอากาศยานและบุคคลภายนอก (ค) ประกันภัยสงคราม (ง) ประกันภัยความเสี่ยงภัยทุกชนิดของสำนักงานและโรงซ่อมบำรุงเครื่องบิน (hangar) (จ) ประกันภัยค่าใช้จ่ายส่วนแรกสำหรับความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกับตัวลำอากาศยานและชิ้นส่วนอะไหล่เครื่องยนต์ (ฉ) ประกันภัยอุบัติเหตุของนักบินและลูกเรือ (ช) ประกันภัยการก่อการร้าย

บริษัทฯ เชื่อมั่นว่ากรมธรรม์ประกันภัยที่บริษัทฯ ได้ทำไว้ทั้งหมดนี้ สอดคล้องกับธรรมเนียมปฏิบัติของธุรกิจการบินและมีความคุ้มครองอยู่ในระดับที่เพียงพอ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้ทำประกันความเสี่ยงภัยอื่นๆ นอกเหนือจากที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการบินด้วย โดยครอบคลุมทรัพย์สินของบริษัทฯ ประกันภัยอุบัติเหตุและค่ารักษาพยาบาลสำหรับพนักงานและลูกจ้างของบริษัทฯ ประกันภัยสัญญาณไฟนีออน (neon sign) และประกันภัยเงิน อนึ่ง บริษัทฯ มีการทำประกันภัยกรณีธุรกิจหยุดชะงักสำหรับสนามบินสมุยด้วยเช่นกัน

บริษัทฯ ได้ทำประกันภัยกับบริษัทประกันภัยของประเทศไทยซึ่งจะจัดทำประกันภัยต่อสำหรับความเสี่ยงที่สำคัญต่างกับบริษัทประกันภัยต่างประเทศ ทั้งนี้ ค่าเบี้ยประกันภัยที่บริษัทฯ ชำระรวมถึงความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยที่บริษัทฯ ได้รับนั้นอยู่ในรูปของเงินสกุลบาทและเหรียญสหรัฐ

ตารางดังต่อไปนี้ แสดงถึงจำนวนเงินเอาประกันภัยรวมและจำนวนเบี้ยประกันภัยรวมที่ชำระแล้ว ภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยเกี่ยวกับเครื่องบินสำหรับช่วงระยะเวลาสิ้นสุดรอบระยะเวลาการทำประกันภัยที่ระบุไว้ ทั้งนี้ ปีกรมธรรม์เกี่ยวกับเครื่องบินจะเริ่มตั้งแต่วันที่ 28 มีนาคมของปีก่อนหน้าจนถึงวันที่ 27 มีนาคมของปีถัดไป

หน่วย : ล้านบาท

	รอบปีสิ้นสุดวันที่ 27 มีนาคม			รอบสามเดือนตั้งแต่วันที่ 28 มีนาคม - 28 มิถุนายน	
	2555	**2556**	**2557**	**2556**	**2557**
ความคุ้มครองความเสียหายของอากาศยาน:					
ความเสียหายของอากาศยาน: จำนวนเงินเอาประกันรวม (มูลค่าฝูงบิน)	16,516.2	17,888.1	25,992.3	5,838.0	6,498.1
มูลค่าเอาประกันสูงสุดต่ออากาศยาน(1)	2,250.0	2,250.0	2,400.0	562.5	600.0
ภัยจากสงครามและภัยที่เกี่ยวเนื่องรวมกัน	16,516.2	17,888.1	25,992.3	5,838.3	6,498.1
ความคุ้มครองความรับผิด:					
วงเงินรับผิดชดใช้รวม(2)	22,500.0	22,500.0	24,000.0	5,625.0	6,000.0
ความรับผิดชดใช้ตามกฎหมายต่อบุคคลภายนอกอันเนื่องจากภัยสงครามและภัยที่เกี่ยวเนื่อง (AV52E)(3)	22,500.0	22,500.0	24,000.0	5,625.0	6,000.0
เบี้ยประกันรวมชำระแล้ว(4)	123.6	133.5	87.9	29.8	22.0

หมายเหตุ

(1) ต่อครั้งและต่อวงเงินจำกัดความรับผิดต่อปีสำหรับอากาศยานแต่ละเครื่องในฝูงบินของบริษัทฯ

(2) รวมถึงความคุ้มครองความรับผิดต่อผู้โดยสาร สัมภาระกระเป๋า สินค้า ไปรษณียภัณฑ์ อากาศยานบุคคลภายนอกและบุคคลภายนอกทั่วไป ทั้งนี้อยู่ภายใต้วงเงินจำกัดความรับผิดที่เกี่ยวข้อง

(3) สำหรับการประกันภัยประเภทนี้ มีวงเงินความคุ้มครองส่วนแรกภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยการบิน (Main Aviation Insurance Policy) จำนวน 750 ล้านเหรียญสหรัฐต่อแต่ละครั้ง และตลอดระยะเวลาประกันภัย (กำหนดอัตราแลกเปลี่ยน 1 เหรียญสหรัฐ เท่ากับ 32 บาท)

(4) รวมค่านายหน้า

บริษัทฯ ตกลงชำระเบี้ยประกันภัย จำนวน 87.9 ล้านบาท (2.7 ล้านเหรียญสหรัฐ) สำหรับปี 2557 โดยอ้างอิงจากมูลค่าฝูงบินทั้งหมด จำนวน 25,992.3 ล้านบาท (800.9 ล้านเหรียญสหรัฐ)

เบี้ยประกันภัยของบริษัทฯ ได้รับผลกระทบไม่เพียงแต่จากเหตุการณ์และอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับบริษัทฯ แต่ยังได้รับผลกระทบจากเหตุการณ์และอุบัติเหตุที่เกิดกับสายการบินอื่นๆ ทั่วโลก ซึ่งด้วยเหตุการณ์หลายเหตุการณ์เกี่ยวกับสายการบินที่เกิดขึ้นทั่วโลกในปีก่อนหน้านี้ ทำให้บริษัทฯ คาดว่าโดยรวมแล้วเบี้ยประกันภัยสำหรับสายการบินรวมถึงเบี้ยประกันภัยของบริษัทฯ จะเพิ่มสูงขึ้น โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในหัวข้อ “ปัจจัยความเสี่ยง–ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ–บริษัทฯ เผชิญกับความเสี่ยงบางประการที่ไม่ได้ทำประกันภัยไว้ และอาจเผชิญกับอุปสรรคในการทำกรมธรรม์ประกันภัยที่มีเงื่อนไขที่ยอมรับได้ในเชิงพาณิชย์ หรืออาจไม่สามารถจัดหาประกันภัยได้เลย ส่วนที่ 2 หน้า 149”

2.9 เทคโนโลยีสารสนเทศ

บริษัทฯ ได้ลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีสารสนเทศ และการพัฒนาระบบต่างๆ เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของบริษัทฯ มาโดยตลอด และเพื่อให้บรรลุมาตรฐานการบริการลูกค้าที่สูงขึ้น รวมถึงการบูรณาการระบบต่างๆ และการปรับปรุงประสิทธิภาพของการดำเนินงานของบริษัทฯ โดยในวันที่ 1 เมษายน 2557 บริษัทฯ เริ่มใช้ซอฟต์แวร์ Enterprise Resource Planning (ERP) เพื่อปรับปรุงการจัดเก็บข้อมูลแบบรวมศูนย์ และเพื่อให้สามารถนำข้อมูลไปวิเคราะห์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการและวางแผนธุรกิจได้อย่างรวดเร็ว โดยในเบื้องต้นบริษัทฯ มีแผนการที่จะนำ ERP มาใช้กับงานด้านการเงิน บัญชี สินทรัพย์ บุคคล การจัดซื้อ วัสดุคงคลัง การขาย การวางแผนโครงการ (Project Management) และจะขยายออกไปให้ครอบคลุมถึงด้านอื่นๆ ต่อไป เช่น การวางแผนธุรกิจ การวิเคราะห์และบริหารรายได้และค่าใช้จ่าย เป็นต้น บริษัทฯ ได้ใช้

เทคโนโลยีสารสนเทศเป็นฐานในการเชื่อมต่อและแบ่งปันข้อมูลและทำธุรกรรมกับสายการบินอื่นๆ ตัวแทนบริษัทท่องเที่ยว บริษัทขนส่งสินค้า และหน่วยงานรัฐบาล โดยบริษัทฯ ได้จัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานและระบบต่างๆ ที่มีประสิทธิภาพสูง ซึ่งสามารถเข้าถึงได้ตลอด 24 ชั่วโมง โดยมีความพร้อมในการสำรองข้อมูล

บริษัทฯ มีการปรับปรุงเว็บไซต์ของบริษัทฯ ให้ทันสมัยอยู่เสมอเพื่อแสดงให้เห็นถึงอัตลักษณ์และการบริการต่างๆ ของบริษัทฯ ซึ่งเว็บไซต์ของบริษัทฯ ช่วยให้ลูกค้าสามารถทำการสำรองที่นั่งและซื้อบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ ระบุที่นั่งโดยสาร และสืบค้นข้อมูลเกี่ยวกับเที่ยวบิน ราคาบัตรโดยสาร เที่ยวบินขาเข้า เที่ยวบินขาออก การเช็คอิน โปรแกรม FlyerBonus เช่นเดียวกับข้อมูลตารางขนส่งสินค้า นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้เริ่มการให้บริการจำหน่ายตั๋วเครื่องบินอิเล็กทรอนิกส์ผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ ในเดือนกันยายน 2545 และให้บริการเช็คอินผ่านทางเว็บไซต์ในเดือนกันยายน 2551 นอกจากนี้ ในเดือนกันยายน 2555 บริษัทฯ ได้ขยายระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ให้ผู้แทนจำหน่ายบัตรโดยสารที่ได้รับอนุญาตจากสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศทั่วโลกใช้แทนบัตรโดยสารกระดาษ เพื่อเพิ่มความสะดวกสบายให้ผู้โดยสาร และเป็นการสนับสนุนโครงการลดโลกร้อน นอกจากนี้ ข้อมูลบนเว็บไซต์ยังประกอบไปด้วยข้อมูลสาธารณะต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ เป็นจำนวนมาก รวมถึงข้อมูลการจัดซื้อจัดจ้าง และโอกาสการร่วมงานกับบริษัทฯ ทั้งในปัจจุบันและอนาคต และข่าวประชาสัมพันธ์ต่างๆ ทั้งนี้ เว็บไซต์ของ BFS Cargo (www.bangkokflightservices.com/our_cargo_track.php) ให้บริการลูกค้าที่จะขนส่งสินค้าทางอากาศดำเนินการสำรองพื้นที่ ติดตามการส่งสินค้า และหาตาราง และข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับสินค้าของลูกค้าได้

บริษัทฯ ได้ใช้ระบบอัตโนมัติต่างๆ ในการดำเนินกิจการของบริษัทฯ โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ "ปัจจัยความเสี่ยง–ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ–บริษัทฯ ต้องพึ่งพาระบบอัตโนมัติและอินเทอร์เน็ตในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และความล้มเหลวหรือการละเมิดความปลอดภัยใดๆ ของระบบเหล่านี้อาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของ บริษัทฯ ส่วนที่ 2 หน้า 143"

2.10 ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

บริษัทฯ ได้ดำเนินการตามโครงการบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อมในการประกอบการของบริษัทฯ ทุกขั้นตอนเพื่อให้การประกอบการของบริษัทฯ ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด โครงการดังกล่าวรวมถึงการบำบัดน้ำเสียก่อนระบายออก การเลิกใช้สารเคมีที่เป็นอันตราย เช่น สารเคมีที่มีส่วนประกอบของก๊าซคลอโรฟลูออโรคาร์บอน (Chlorofluorocarbon) รวมทั้งดำเนินมาตรการต่างๆ เพื่อที่จะควบคุมและป้องกันไม่ให้เกิดการรั่วซึมของน้ำมันหรือสารเคมีที่มีพิษ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้ส่งเสริมการใช้กระดาษรีไซเคิลทั่วทั้งบริษัทฯ ด้วยบริษัทฯ เชื่อมั่นว่าเครื่องบนและเครื่องยนต์ของบริษัทฯ ผ่านมาตรฐานในด้านมลภาวะทางเสียงและการก่อให้เกิดมลภาวะต่างๆ ซึ่งเป็นมาตรฐานที่ใช้บังคับอยู่ในจุดหมายปลายทางที่บริษัทฯ ให้บริการ

ในส่วนของสนามบินสมุยรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการสนามบินสมุยที่เกี่ยวข้อง ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมที่สำคัญทั้งในด้านเสียง อากาศ และน้ำ ทั้งนี้บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวอย่างเคร่งครัด ซึ่งรวมถึงการหลีกเลี่ยงการบินในช่วงเวลากลางคืนในช่วงเวลาที่กำหนดไว้ การจัดตารางบินให้มีความเหมาะสม การปรับปรุงรางระบายน้ำและติดตั้งท่อระบายน้ำตามมาตรการที่กำหนด และการตรวจสอบและบำรุงรักษาสภาพเครื่องยนต์อย่างเคร่งครัดเป็นไปตามมาตรฐานของ ICAO อย่างไรก็ดี ตามรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการสนามบินสมุย บริษัทฯ ต้องดำเนินการชดเชยหรือลดผลกระทบสำหรับประชาชนที่อาศัยอยู่ภายในพื้นที่แนวเส้นเสียงซึ่งกำหนดขึ้นตามรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการสนามบินสมุยดังกล่าวโดยได้รับความเห็นชอบจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จึงได้มีการแต่งตั้งคณะทำงานพิจารณาการชดเชยตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการปรับปรุงการให้บริการสนามบินสมุย ("คณะทำงานพิจารณาการชดเชย") โดยกรมการบินพลเรือน

ซึ่งประกอบด้วยผู้แทนจากบริษัทฯ และหน่วยงานภาครัฐ ซึ่งประกอบด้วยผู้แทนจากกรมการบินพลเรือน ผู้แทนจากสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมภาค จังหวัดสุราษฎร์ธานี ผู้แทนจากกรมควบคุมมลพิษ ผู้แทนจากศูนย์วิจัยและฝึกอบรมด้านสิ่งแวดล้อม ผู้แทนจากสำนักงานโยธาธิการและผังเมือง นายอำเภอเกาะสมุย และผู้แทนจากเทศบาลเมืองเกาะสมุย และภาคประชาชน โดยคณะทำงานพิจารณาการชดเชยได้กำหนดมาตรการในการลดผลกระทบทางเสียง หรือจำนวนเงินค่าชดเชยที่ต้องจ่ายให้แก่ผู้ได้รับผลกระทบ ซึ่งเป็นไปตามหลักเกณฑ์การชดเชยตามที่ได้รับความเห็นชอบจากเทศบาลเมืองเกาะสมุยเพื่อใช้เป็นฐานในการพิจารณาจ่ายค่าชดเชยผู้ได้รับผลกระทบภายในเส้นเสียงที่กำหนดต่อไป ทั้งนี้ มีผู้ที่ได้รับผลกระทบจากเสียงจำนวน 239 หลังคาเรือน ณ วันที่ 4 มีนาคม 2557 บริษัทฯ ได้ดำเนินการจ่ายค่าชดเชยผู้ได้รับผลกระทบดังกล่าวไปแล้วจำนวน 229 หลังคาเรือน เป็นจำนวนเงิน 22,155,751.70 บาท ทั้งนี้ผู้ได้รับผลกระทบที่ไม่ยอมรับการจ่ายค่าชดเชยดังกล่าวมีจำนวนทั้งสิ้น 10 หลังคาเรือน คิดเป็นจำนวนเงิน 704,030.96 บาท โดยในขณะนี้เรื่องบริษัทฯ อยู่ในระหว่างการเจรจากับผู้ได้รับผลกระทบที่ไม่ยอมรับการจ่ายค่าชดเชยดังกล่าว ในส่วนของสนามบินสุโขทัย และสนามบินตราด รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการสนามบินสุโขทัย และสนามบินตราดได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมที่สำคัญทั้งในด้านเสียง อากาศ และน้ำ และบริษัทฯได้ปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวอย่างเคร่งครัด โดยในปัจจุบันบริษัทฯไม่มีประเด็นข้อขัดแย้งทางสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวกับสนามบินทั้งสองแห่งความปลอดภัยและคุณภาพ

2.11 ความปลอดภัยในการให้บริการการบิน

ความปลอดภัยและความมั่นคงด้านการบิน (aviation safety and security) เป็นสิ่งที่บริษัทฯ ให้ความสำคัญสูงสุดประการหนึ่ง บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นอย่างเต็มที่ในการดำเนินการเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารและพนักงาน ความมุ่งมั่นดังกล่าวสะท้อนให้เห็นจากระบบซ่อมบำรุงเครื่องบิน และระบบฝึกอบรมด้านความปลอดภัยอย่างครอบคลุมแก่นักบิน ลูกเรือ และพนักงาน นอกจากนี้ บริษัทฯ มีกระบวนการและระบบบริหารจัดการที่พัฒนามาตรฐานความปลอดภัยและความมั่นคงด้านการบินอย่างต่อเนื่อง และดำเนินงานในเชิงรุกในการพัฒนามาตรฐานความปลอดภัยโดยรวมและความปลอดภัยในด้านการบิน เพื่อทำให้บริษัทฯ มีความสามารถในการแข่งขัน และทำให้เกิดความมั่นใจในกระบวนการปฏิบัติงาน ผลิตภัณฑ์ และบริการของบริษัทฯ และในขณะเดียวกันบริษัทฯ ก็ดำเนินการให้เป็นไปตามกฎเกณฑ์ ข้อบังคับ มาตรฐานและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

เครื่องบินทุกลำของบริษัทฯ มีการติดตั้งระบบนำร่องลงจอด (Instrument Landing Systems (ILS)) ที่ทันสมัยและมีความแม่นยำอย่างสูง ซึ่งให้การนำทางทั้งในแนวขวางและแนวตั้งที่จำเป็นสำหรับนักบินในการบังคับเครื่องบินเพื่อการร่อนลงอย่างแม่นยำ การร่อนลงอย่างแม่นยำเป็นวิธีการปฏิบัติเพื่อนำเครื่องบินร่อนลงโดยใช้อุปกรณ์นำร่องที่สอดคล้องกับทางวิ่ง ทั้งนี้ ระบบ ILS ที่ติดตั้งในเครื่องบินของบริษัทฯ มีคุณสมบัติในการประกาศระดับความสูงให้ทราบ ซึ่งจะช่วยนักบินในการควบคุมการร่อนลงของเครื่องบินได้ดีขึ้น นอกจากนี้ เครื่องบินบริษัทฯ ยังติดตั้งเทคโนโลยีระบบเตือนภัยการจราจรและหลีกเลี่ยงการชนกันของอากาศยาน (Traffic Alert and Collision Avoidance System (TCAS)) และระบบแจ้งเตือนความใกล้กับพื้นดินขั้นสูง (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 ทั้งยังเป็นเครื่องชี้วัดมุมของเส้นทางการบินและประกาศระดับความสูงให้ทราบ

อย่างไรก็ดี ระบบความปลอดภัยในการให้บริการการบินดังกล่าวข้างต้นจะทำงานได้อย่างเต็มที่และมีประสิทธิภาพต่อเมื่อสนามบินที่เครื่องบินของบริษัทฯ ลงจอดมีระบบดังกล่าวรองรับด้วย

บริษัทฯ กำหนดกระบวนการที่ใช้ระบุปัญหาด้านความปลอดภัยที่อาจเกิดขึ้น กระบวนการเหล่านี้ ได้แก่

- การใช้โปรแกรมในการตรวจสอบความเที่ยงตรงของระบบและส่วนประกอบของเครื่องบิน
- การพิจารณาทบทวนผลของโปรแกรมตรวจสอบข้างต้นเป็นประจำทุกเดือน
- การอบรมด้านเทคนิคแก่ลูกเรือ และแนวทางปฏิบัติด้านความปลอดภัยภายในห้องโดยสาร ในกรณีสถานการณ์ฉุกเฉิน
- การอบรมเพื่อส่งเสริมให้พนักงานทั้งหมด ตระหนักถึงการทำงานด้วยความปลอดภัย
- การฝึกอบรมเพื่อให้พนักงานตระหนักถึงความปลอดภัยในลานจอด

บริษัทฯ ได้พัฒนาระบบที่มีความน่าเชื่อถือในการตรวจสอบความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการภาคพื้นดินและบนเครื่องบินในทุกด้าน อันเป็นส่วนหนึ่งของวัตถุประสงค์ด้านการบริหารจัดการคุณภาพโดยรวม ซึ่งคณะทำงานด้านการรับประกันคุณภาพของบริษัทฯ ทำหน้าที่ควบคุมดูแลและตรวจสอบการดำเนินการอากาศยานของบริษัทฯ ทุกด้านเพื่อให้มั่นใจว่ามีการปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยของอุตสาหกรรมอย่างเข้มงวด รวมถึงแนวทางปฏิบัติของกรมการบินพลเรือน ทั้งนี้ บริษัทฯ อยู่ภายใต้การดำเนินการตรวจสอบเป็นประจำโดยกรมการบินพลเรือน องค์กรตรวจสอบความปลอดภัยของ IATA (IATA Operational Safety Audit (IOSA)) และสายการบินที่มีความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) กับบริษัทฯ

ทั้งนี้ นับตั้งแต่เริ่มดำเนินการในปี 2529 เครื่องบินของบริษัทฯ ได้ประสบอุบัติเหตุร้ายแรง ในปี 2552 สืบเนื่องมาจากเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-500 สำหรับเที่ยวบินที่เดินทางจากจังหวัดกระบี่ไปเกาะสมุยได้ลื่นไถลออกจากทางวิ่งในระหว่างกำลังลงจอด และได้พุ่งชนเข้ากับอาคารซึ่งไม่ได้ใช้และไม่มีคนควบคุมในระหว่างที่เกิดลมกรรโชก ซึ่งกรมอุตุนิยมวิทยา เคยใช้อาคารดังกล่าวเป็นอาคารสำนักงาน ในช่วง 2-3 ปีก่อนการเกิดอุบัติเหตุ และภายหลังการเกิดอุบัติเหตุ จึงไม่ได้มีการใช้งานอาคารดังกล่าวอีก และอาคารดังกล่าวได้ถูกตัดจำหน่ายแล้วในปี 2552 โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “ปัจจัยความเสี่ยง-ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ-ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ อาจได้รับผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญ ในกรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉิน อุบัติเหตุ หรือเหตุการณ์ที่เกี่ยวกับเครื่องบินใดๆ ของบริษัทฯ ส่วนที่ 2 หน้า 127” ทั้งนี้ ภายหลังจากอุบัติเหตุดังกล่าว บริษัทฯ ได้ว่าจ้างที่ปรึกษาภายนอกเพื่อปรับปรุงโครงสร้างของหน่วยงานบริหารจัดการวิกฤตและการตอบรับฉุกเฉิน เพื่อให้สามารถบริหารจัดการวิกฤตได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ตัวอย่างเช่น บริษัทฯ จัดให้มีหน่วยงานบริหารจัดการวิกฤตและการตอบรับฉุกเฉินซึ่งประกอบด้วยบุคลากรในระดับผู้บริหารจำนวน 3 คนในระหว่างที่เกิดวิกฤตเพื่อให้เกิดความมั่นใจได้ว่าจะสามารถบริหารจัดการวิกฤตที่เกิดขึ้นได้อย่างทันท่วงทีและสามารถตัดสินใจแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นได้อย่างรวดเร็ว นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังจัดให้มี 3 แผนกภายในหน่วยงานดังกล่าว กล่าวคือ แผนกตอบรับฉุกเฉิน แผนกการให้ความช่วยเหลือทางครอบครัว และแผนกการบริหารจัดการวิกฤต เพื่อให้สามารถบริหารจัดการในด้านต่างๆ กรณีเกิดเหตุฉุกเฉินได้อย่างมีประสิทธิภาพ

เนื่องจากข้อมูลของเหตุการณ์ตามเวลาจริง (real time information) เป็นสิ่งจำเป็นมากในช่วงเวลาที่เกิดวิกฤต บริษัทฯ จึงได้ติดตั้งระบบการจัดการวิกฤตผ่านการทำงานทางเว็บไซต์ (web-based Crisis Management System) หรือ “WebEOC-Air” เพื่อทำให้สมาชิกคณะผู้ทำงานด้านวิกฤตทั้งหมดสามารถเข้าถึงข้อมูลล่าสุด สามารถป้อนข้อมูล ให้ข้อมูลที่เป็นปัจจุบัน และโต้ตอบผ่านระบบได้อย่างทันท่วงที ทั้งนี้ บริษัทฯ จัดให้มีการฝึกอบรมสมาชิกคณะผู้ทำงานด้านวิกฤตอย่างสม่ำเสมอซึ่งรวมถึงการ

ฝึกอบรมการตอบสนองต่อสื่อมวลชนและการช่วยเหลือด้านมนุษยธรรม ทั้งนี้ ระหว่างภาวะอุทกภัยที่เกิดขึ้นในวงกว้างในปี 2554 แผนกด้านการจัดการวิกฤตและการตอบสนองภาวะฉุกเฉินบริษัทฯ ได้เข้ามาทำหน้าที่ซึ่งทำให้บริษัทฯ สามารถลดข้อขัดข้องในการประกอบธุรกิจของในบริษัทฯ ให้น้อยที่สุด และสามารถประสานงานได้อย่างมีประสิทธิภาพในกรณีเที่ยวบินที่ถูกยกเลิก หรือเที่ยวบินที่ล่าช้า

บริษัทฯ ได้ใช้ระบบตรวจสอบข้อมูลการบิน (Flight Data Monitoring System (FDM)) เพื่อลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุและอุบัติการณ์โดยยังคงสามารถควบคุมต้นทุนให้อยู่ในระดับต่ำเพื่อรักษาระดับความสามารถในการแข่งขันให้อยู่ในระดับสูง ทั้งนี้ ระบบ FDM เป็นกระบวนการรับประกันคุณภาพซึ่งเกี่ยวข้องกับการวิเคราะห์ข้อมูลการบินเป็นประจำ โดยมีเป้าหมายเพื่อตรวจพบสถานการณ์ที่จำเป็นหรืออาจจำเป็นต้องได้รับการแก้ไขแต่เนิ่นๆ บริษัทฯ เชื่อว่าการปรับใช้ระบบ FDM มีส่วนช่วยเพิ่มความปลอดภัยด้านการบินและประสิทธิภาพของการดำเนินการ เนื่องจากระบบนี้ช่วยให้วิศวกรและผู้บริหารสามารถติดตามและประเมินแนวโน้มการดำเนินการด้านการบิน ระบุสัญญาณบ่งบอกความเสี่ยง และดำเนินการป้องกันและ/หรือเยียวยาที่เหมาะสม

2.11.1 มาตรการด้านความมั่นคงทางการบิน

ถึงแม้ว่าผู้ประกอบกิจการสนามบินที่เกี่ยวข้อง (หรือบริษัทฯ ในกรณีของสนามบินสมุย สนามบินตราด และสนามบินสุโขทัย) จะรับผิดชอบดูแลด้านความมั่นคงปลอดภัยของผู้โดยสารและสัมภาระ ณ จุดหมายปลายทางภายในประเทศและระหว่างประเทศ แต่บริษัทฯ ยังคงฝึกอบรมพนักงานให้มีความรอบคอบอยู่เสมอเพื่อให้พนักงานตระหนักถึงความสำคัญของความมั่นคงปลอดภัยทางการบินและสามารถรับมือกับความไม่มั่นคงปลอดภัยที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งรวมถึงให้สามารถจัดการกับผู้โดยสารที่ประพฤติตนไม่เหมาะสม บริษัทฯ จะทำการตรวจสอบประวัติภูมิหลังของพนักงานทุกคนก่อนที่จะรับเข้าทำงาน

บริษัทฯ ฝึกอบรมพนักงานอย่างเข้มงวดเพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าพนักงานของบริษัทฯ มีทักษะที่เหมาะสมในการปฏิบัติหน้าที่ที่เกี่ยวข้องตามมาตรฐานที่ระบุไว้ในคู่มือพนักงาน ทั้งนี้ ลูกเรือและพนักงานภาคพื้นดินทุกคนต้องผ่านการฝึกอบรม เพื่อเพิ่มความตระหนักสินค้าและวัตถุอันตราย และเพื่อให้สามารถตรวจสอบและระบุสินค้าและวัตถุที่อาจเป็นอันตรายซึ่งคุกคามต่อความปลอดภัยของเที่ยวบินได้อย่างมีประสิทธิภาพ (วัตถุอันตรายเหล่านี้รวมถึงสารเหลวที่ติดไฟได้และภาชนะที่อาจระเบิดภายใต้แรงดัน) นอกจากนี้ พนักงานในหน่วยงานด้านความมั่นคงทางการบินของบริษัทฯ ต้องเข้ารับการอบรมด้านความมั่นคงทางการบินซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานของอนุสัญญาชิคาโกและทางปฏิบัติที่ได้รับการแนะนำ และกฎหมายไทย

ภายหลังจากเกิดการก่อการร้ายในสหรัฐฯ เมื่อวันที่ 11 กันยายน 2544 ICAO บังคับให้รัฐสมาชิกใช้ระเบียบข้อบังคับและแนวทางที่กำหนดให้สายการบินต่างๆ ปฏิบัติตามมาตรการด้านความปลอดภัยบางประการ มาตรการเหล่านี้ ได้แก่

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

โดยกรมการบินพลเรือนได้ใช้ระเบียบข้อบังคับตามที่ได้กำหนดโดย ICAO และบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับทั้งหมดของกรมการบินพลเรือนที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการเดินอากาศ

2.12 กฎหมายและกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย

2.12.1 กฎและระเบียบระหว่างประเทศของอุตสาหกรรมการบิน

2.12.1.1 อนุสัญญาชิคาโก

กฎและระเบียบสำหรับการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศได้ถูกกำหนดขึ้นให้เป็นไปตามอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Convention on International Civil Aviation) (อนุสัญญาชิคาโก) ซึ่งจัดทำขึ้นที่เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ 7 ธันวาคม 2487 ซึ่งประเทศไทยได้ลงนามและให้สัตยาบันในปี 2487 และปี 2490 ตามลำดับ โดยหลักการสำคัญของอนุสัญญาชิคาโก คือ แต่ละประเทศมีอธิปไตยเหนือน่านฟ้าของตนเอง และมีสิทธิที่จะกำหนดกฎและระเบียบเกี่ยวกับการให้บริการทางอากาศทั้งแบบประจำและไม่ประจำที่บินอยู่เหนือหรือเข้ามาในอาณาเขตของตนได้

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

2.12.1.2 เสรีภาพในการบิน

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

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

สิทธิเสรีภาพที่ 1 (First Freedom) หรือที่เรียกว่า “สิทธิในการบินผ่าน” คือ สิทธิที่สายการบินของประเทศคู่สัญญาสามารถบินผ่านอาณาเขตของประเทศคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งได้โดยไม่แวะลง

สิทธิเสรีภาพที่ 2 (Second Freedom) คือ สิทธิที่สายการบินของประเทศคู่สัญญาสามารถแวะลงในดินแดนของประเทศคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งได้โดยมิได้มีวัตถุประสงค์เพื่อการค้า เช่น การแวะลงเพื่อเติมน้ำมันเชื้อเพลิง หรือเพื่อการซ่อม

สิทธิเสรีภาพที่ 3 (Third Freedom) หรือที่เรียกว่า "สิทธิในการขนส่ง" คือ สิทธิที่สายการบินของประเทศคู่สัญญาสามารถรับขนผู้โดยสาร ไปรษณียภัณฑ์ และสินค้าจากประเทศของตนเองไปยังอีกประเทศคู่สัญญาอีกฝ่าย

สิทธิเสรีภาพที่ 4 (Fourth Freedom) คือ สิทธิที่สายการบินของประเทศคู่สัญญาสามารถรับขนผู้โดยสารไปรษณียภัณฑ์และสินค้าจากประเทศคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งมายังประเทศของตนเอง

สิทธิเสรีภาพที่ 5 (Fifth Freedom) คือ สิทธิที่สายการบินของประเทศคู่สัญญาสามารถรับขนผู้โดยสารไปรษณียภัณฑ์และสินค้าจากประเทศคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งแล้วบินต่อไปยังประเทศที่สาม (โดยไม่ต้องกลับไปยังประเทศของตน) เพื่อส่งผู้โดยสาร ส่งไปรษณียภัณฑ์ และสินค้า ทั้งนี้ โดยที่เที่ยวบินดังกล่าวจะต้องมีต้นทางจากหรือมุ่งไปสู่ประเทศของสายการบินที่ขนส่งดังกล่าว

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

2.12.2 ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศ (Air Services Agreement)

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

ในส่วนของสิทธิการบินสำหรับการให้บริการเที่ยวบินแบบไม่ประจำนั้น โดยทั่วไปประเทศที่เป็นภาคีในอนุสัญญาชิคาโกจะให้สิทธิการบินแต่ฝ่ายเดียวในส่วนที่เกี่ยวกับน่านฟ้าของตนโดยตรงแก่สายการบินที่เกี่ยวข้อง 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 แม้ว่ารัฐบาลจะได้กำหนดให้มีสายการบินที่กำหนดเพิ่มเติมตามนโยบายการเปิดเสรีทางการบิน แต่สิทธิของบริษัทฯ โดยเฉพาะสิทธิที่เกี่ยวกับความถี่และความจุของเที่ยวบินตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศอาจไม่ได้รับผลกระทบจากการกำหนดให้มีสายการบินที่กำหนดเพิ่มขึ้นก็ได้ นอกจากนี้ สายการบินที่กำหนดสายใหม่ก็จะได้รับสิทธิทั้งหลายของประเทศไทยตามความตกลงต่างๆ ว่าด้วยการขนส่งทางอากาศในส่วนที่ยังไม่ได้นำใช้ อย่างไรก็ตาม รัฐบาลสามารถเลือกดำเนินการเจรจากับประเทศที่เป็นคู่สัญญาเพื่อขอรับสิทธิด้านการบินเพิ่มเติมสำหรับสายการบินที่กำหนดสายใหม่ของประเทศได้โดยไม่เป็นการลดทอนสิทธิต่างๆ ที่บริษัทฯ ใช้อยู่ในปัจจุบัน

2.12.3 ความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าและการให้บริการ

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

ข้อตกลงในภาคผนวกของข้อผูกพันที่กำหนดในความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการในส่วนที่เกี่ยวกับการให้บริการการขนส่งทางอากาศ (Air Transport Services) ใช้บังคับกับมาตรการใดๆ ที่มีผลกระทบต่อธุรกิจการให้บริการการขนส่งทางอากาศไม่ว่าแบบเที่ยวบินประจำหรือเที่ยวบินไม่ประจำ และบริการเสริมอื่นๆ ที่ไม่เกี่ยวกับข้อตกลงด้านสิทธิทางการบิน ซึ่งได้แก่ กิจกรรมการบริการซ่อมและบำรุงรักษาอากาศยาน (ไม่รวมการซ่อมบำรุงในลานจอด) กิจกรรมการขายและการตลาดของการบริการขนส่งทางอากาศ (เฉพาะที่ไม่เกี่ยวกับการกำหนดราคา และเงื่อนไขในการขายอื่นๆ) รวมทั้งระบบการบริการสำรองที่นั่งด้วยระบบคอมพิวเตอร์ (Computer Reservation System (CRS))

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

2.12.4 สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ

นอกเหนือจากกฎและระเบียบที่ใช้บังคับกับการบินพลเรือนระหว่างประเทศดังกล่าว ในปี 2488 สายการบินต่างๆ ได้ร่วมกันก่อตั้งสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association (IATA)) ขึ้นที่เมืองฮาวานา ประเทศคิวบา โดยองค์กรนี้มีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดระเบียบข้อบังคับสำหรับการประกอบธุรกิจขนส่งทางอากาศ และเป็นผู้ประสานงานและจัดการประชุมระหว่างสายการบินสมาชิก เพื่อกำหนดราคากลางของค่าโดยสารและของค่าระวางขนส่งสำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศ นอกจากนี้ สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ยังทำหน้าที่เป็นผู้ประสานงานระหว่างประเทศโดยการเรียกประชุมต่างๆ เพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินการให้ไปในทิศทางเดียวกันในระหว่างสายการบินสมาชิก

2.12.5 ข้อจำกัดระหว่างประเทศเกี่ยวกับความรับผิดของสายการบิน

อนุสัญญาวอร์ซอฉบับลงวันที่ 12 ตุลาคม 2472 และพิธีสารแห่งกรุงเฮกฉบับลงวันที่ 28 ตุลาคม 2498 ได้กำหนดการจำกัดความรับผิดสำหรับผู้ขนส่งทางอากาศ โดยตั้งอยู่บนสมมติฐานแห่งความผิด โดยผู้ขนส่งทางอากาศจะต้องรับผิดในทางการเงินเกินกว่าที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาวอร์ซอว์ก็ต่อเมื่อผู้ได้รับความเสียหายสามารถพิสูจน์ได้ว่าเป็นความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของบริษัทผู้ขนส่งทางอากาศ ทั้งนี้ มีบางประเทศ โดยเฉพาะประเทศสหรัฐอเมริกาได้โต้แย้งทั้งหลักการเกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดและจำนวนค่าเสียหายที่กำหนดไว้ตามอนุสัญญาวอร์ซอว์ อย่างไรก็ดี ประเทศไทยยังไม่ได้เข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาวอร์ซอว์หรือพิธีสารแห่งกรุงเฮกนี้

ในปี 2542 องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ได้ตกลงยอมรับอนุสัญญาเพื่อความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของกฎเกณฑ์บางประการของกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งหรืออนุสัญญามอนทรีออล (อนุสัญญามอนทรีออล) ซึ่งแก้ไขปรับปรุงอนุสัญญาวอร์ซอว์เกี่ยวกับการชดเชยความเสียหายให้แก่ผู้โดยสารและเจ้าของสินค้าอันเกิดจากภัยพิบัติทางอากาศ โดยอนุสัญญามอนทรีออลกำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ 2 ชั้น โดยความรับผิดในชั้นแรกเป็นความรับผิดโดยเคร่งครัดของบริษัทผู้ขนส่งทางอากาศ สำหรับ 100,000 IMF Special Drawing Rights แรก ส่วนความรับผิดในชั้นที่สองคือความรับผิดอย่างไม่จำกัด โดยเป็นความรับผิดในกรณีที่บริษัทผู้ขนส่งทางอากาศไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายมิได้เกิดจากความผิดของตน ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 ภายใต้กลไกการปรับเพิ่มอัตโนมัติของอนุสัญญามอนทรีออล ความรับผิดอย่างจำกัดสำหรับผู้โดยสารในชั้นแรกได้ปรับเพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 13.1 คือปรับเพิ่มเป็น 113,100 IMF Special Drawing Rights ต่อคนในกรณีผู้โดยสาร 19 IMF Special Drawing Rights ต่อกิโลกรัม ในกรณีที่เป็นการขนส่งสินค้า 1,131 IMF Special Drawing Rights ในกรณีที่เป็นสัมภาระ และ 4,694 IMF Special Drawing Rights สำหรับกรณีการขนส่งผู้โดยสารล่าช้า อนึ่ง ประเทศไทยยังมิได้เข้าเป็นภาคีของอนุสัญญามอนทรีออลดังกล่าว

อนุสัญญาวอร์ซอว์และพิธีสารแห่งกรุงเฮกหรืออนุสัญญามอนทรีออลใช้บังคับกรณีที่การขนส่งเริ่มต้นและสิ้นสุดในประเทศที่เป็นภาคีสมาชิกแห่งอนุสัญญาและพิธีสารดังกล่าว 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

2.12.6 การจัดสรรกำหนดเวลาการใช้สนามบินที่สนามบินระหว่างประเทศ

การใช้สนามบินระหว่างประเทศ จะเป็นไปตามการจัดสรรกำหนดเวลาการใช้อากาศยาน กำหนดเวลาดังกล่าวจะสอดคล้องกับขีดความสามารถในการรองรับการให้บริการของสนามบินและความสามารถของผู้ขนส่งในการลงจอดหรือการบินขึ้นจากสนามบินตามวันและเวลาที่กำหนดไว้

ผู้ประสานงานสนามบินที่ได้รับการแต่งตั้งจะรวบรวมแผนตารางเที่ยวบินต่างๆของสายการบินเพื่อจัดสรรเวลาการใช้สนามบินซึ่งจะทำขึ้นปีละ 2 ครั้ง ตามฤดูการบินที่กำหนดโดยสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) โดยมีขั้นตอนการดำเนินการ ดังนี้

(1) ผู้ประสานงานสนามบินแจ้งให้ผู้ขนส่งทางอากาศทุกรายทราบถึงความสามารถในการรองรับการให้บริการของสนามบินในฤดูการบินนั้น รวมถึงข้อมูลในการจัดสรรกำหนดเวลาการใช้สนามบินในฤดูที่ผ่านมา

(2) สายการบินยื่นคำร้องขอกำหนดเวลาการการใช้สนามบินไปยังผู้ประสานงานสนามบิน 5 เดือนก่อนเริ่มใช้ตารางการบินของแต่ละฤดู

(3) ผู้ประสานงานสนามบินจะจัดสรรกำหนดเวลาการใช้สนามบินให้แก่ สายการบินที่เคยมีกำหนดเวลาการใช้สนามบินอยู่แล้วในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมาของตารางการบิน หรือ "สิทธิสืบทอด (Grandfather rights)" ของสายการบินดังกล่าวก่อน

(4) ผู้ประสานงานสนามบินจะจัดส่งข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับการจัดสรรกำหนดเวลาการใช้สนามบินให้แก่สายการบินต่างๆ ซึ่งรวมถึงกำหนดเวลาการใช้สนามบินในช่วงที่เคยมีการจัดสรรให้สายการบินที่เคยทำการบินมายังสนามบินนั้นแล้ว และกำหนดเวลาใดที่ให้สายการบินต้องปรับเวลาการบินตามขีดความสามารถรองรับในการให้บริการของสนามบิน

(5) ผู้ประสานงานสนามบินจะทำการรวบรวมกำหนดเวลาที่ยังไม่ได้มีการจัดสรรเข้าด้วยกัน ไม่ว่าจะเป็นกำหนดเวลาที่เพิ่มขึ้นใหม่ หรือกำหนดเวลาที่ยังไม่ได้มีการนำไปใช้หรือถูกละทิ้งไม่ว่าด้วยสาเหตุใด และ

(6) ผู้ประสานงานสนามบินจะนำกำหนดเวลาที่มีอยู่แบ่งสรรให้สมาชิกใหม่และสายการบินที่เคยทำการบินมายังสนามบินนั้นอยู่แล้วตามส่วน

การขอรับการจัดสรรกำหนดเวลาการใช้สนามบินเพิ่มขึ้นจะทำได้ยากสำหรับสนามบินที่มีการขนส่งหนาแน่น ทั้งนี้ เมื่อสิ้นสุดกระบวนการจัดสรรเบื้องต้นของกำหนดเวลาการใช้สนามบิน สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) จะจัดให้มีการประชุมระหว่างสายการบินในเดือนมิถุนายนและพฤศจิกายนของทุกปี เพื่อให้สายการบินสามารถประสานกำหนดเวลาการใช้สนามบินที่ได้รับการจัดสรรเพื่อให้เที่ยวบินที่เชื่อมต่อระหว่างสนามบิน 2 แห่งสอดคล้องกันและเพื่อแลกเปลี่ยนกำหนดเวลาการใช้สนามบินระหว่างกันในกรณีที่กำหนดเวลาการใช้สนามบินที่ผู้ประสานงานสนามบินได้จัดสรรให้ในเบื้องต้นไม่เป็นไปตามที่ต้องการ ทั้งนี้ กำหนดเวลาที่ไม่ได้มีการนำไปใช้จะถูกนำไปจัดสรรอีกครั้ง

สายการบินที่เคยมีกำหนดเวลาการใช้สนามบินอยู่แล้วในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมาของแต่ละฤดูจะมีความได้เปรียบในเชิงพาณิชย์เหนือสายการบินอื่นๆ โดยเฉพาะในสนามบินที่มีการขนส่งหนาแน่น

2.12.7 ค่าธรรมเนียมการบินระหว่างประเทศและค่าธรรมเนียมสนามบินระหว่างประเทศ

สายการบินจะต้องเสียค่าธรรมเนียมการขนส่งทางอากาศต่างๆ ซึ่งแบ่งเป็นค่าธรรมเนียมการเดินอากาศและค่าธรรมเนียมสนามบิน สำหรับค่าธรรมเนียมการเดินอากาศ ประกอบด้วย ค่าธรรมเนียมเส้นทางการบินสำหรับการบินผ่านน่านฟ้าและค่าธรรมเนียมการนำร่องสำหรับการเดินอากาศ และในส่วนของค่าธรรมเนียมสนามบินจะประกอบด้วยค่าบริการในการลงจอดอากาศยาน โดยในปี 2556 บริษัทฯ ได้ชำระค่าธรรมเนียมต่างๆ ดังกล่าว เป็นจำนวนทั้งสิ้น 256.1 ล้านบาท

2.12.8 กฎและระเบียบในประเทศของอุตสาหกรรมการบิน

2.12.8.1 พระราชบัญญัติการเดินอากาศและประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58

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

2.12.8.2 กรมการบินพลเรือน

กรมการบินพลเรือนเป็นหน่วยงานระดับกรมสังกัดกระทรวงคมนาคมซึ่งมีหน้าที่บริหารจัดการกิจกรรมการบิน กรมการบินพลเรือนมีอำนาจหน้าที่ครอบคลุมการขนส่งคนโดยสาร ไปรษณียภัณฑ์และพัสดุภัณฑ์ จากหรือภายในน่านฟ้าไทย รวมถึงอำนาจหน้าที่ในการจดทะเบียนและรับรองอากาศยาน การรับรองบุคลากร การออกใบอนุญาตจัดตั้งสนามบิน การออกใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ การควบคุมการจราจรทางอากาศ และการรับรองคุณภาพบริภัณฑ์หรือชิ้นส่วนอากาศยาน

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

2.12.8.3 การประกอบอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย

ในการประกอบธุรกิจการขนส่งทางอากาศทั้งเที่ยวบินแบบประจำและไม่ประจำในประเทศไทย ปว.58 กำหนดให้ผู้ประกอบธุรกิจการขนส่งทางอากาศต้องมีใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ (Air Operating License หรือ “AOL”) ซึ่งออกให้โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม โดยใบอนุญาตดังกล่าวอาจถูกเพิกถอนหรือระงับโดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้ หากผู้ได้รับใบอนุญาตไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในใบอนุญาตหรือกฎหมาย และระเบียบที่เกี่ยวกับการเดินอากาศหรือมาตรฐานความปลอดภัยซึ่งกำหนดโดยกรมการบินพลเรือน โดยอายุของใบอนุญาตให้เป็นไปตามที่กำหนดโดยกรมการบินพลเรือน ซึ่งใบอนุญาตฉบับปัจจุบันของบริษัทฯ ออกให้เมื่อวันที่ 15 มกราคม 2552 และมีกำหนดอายุ 10 ปี นับตั้งแต่วันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2552

ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ ผู้ประกอบธุรกิจการขนส่งทางอากาศต้องได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Air Operator Certificate หรือ AOC) ซึ่งออกโดยกรมการบินพลเรือนภายใต้ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 85 ว่าด้วยใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ โดยใบรับรองดังกล่าวจะเป็นเครื่องแสดงว่าผู้ประกอบธุรกิจการขนส่งทางอากาศได้มีการปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยตามที่คณะกรรมการการบินพลเรือนกำหนดไว้สำหรับการให้บริการทางการบิน ใบรับรองนี้มีอายุตามที่กำหนดในใบรับรองแต่ไม่เกิน 5 ปีนับแต่วันที่ออก และสามารถต่ออายุได้ครั้งละไม่เกิน 5 ปี ภายใต้การผ่านการตรวจสอบมาตรฐานความปลอดภัยในการต่ออายุโดยกรมการบินพลเรือน อย่างไรก็ดี เมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2553 กรมการบินพลเรือนได้ออกประกาศว่าด้วยเรื่องแบบ อายุของใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศและข้อกำหนดการปฏิบัติการ ซึ่งได้ลดอายุของใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศที่ออกให้แก่ผู้ดำเนินการเดินอากาศในครั้งแรกให้มีอายุไม่เกิน 2 ปี โดยใบรับรอง

ผู้ดำเนินการเดินอากาศฉบับปัจจุบันของ บริษัทฯออกเมื่อวันที่17 เมษายน 2556 และมีผลใช้บังคับต่อไปจนถึงวันที่ 30 เมษายน 2561

ใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศอาจถูกระงับหรือเพิกถอนได้ หากผู้ประกอบธุรกิจการขนส่งทางอากาศไม่สามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดการปฏิบัติการแนบท้ายใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ หรือคู่มือปฏิบัติการบินตามที่ได้รับการอนุมัติจากพนักงานเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง หรือกฎและระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวกับการเดินอากาศหรือวิธีปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยที่กำหนดโดยกรมการบินพลเรือน ไปในทางที่อาจก่อหรือก่อให้เกิดอันตรายแก่การเดินอากาศ หรือกรณีที่ผู้ประกอบธุรกิจการขนส่งทางอากาศทำการแก้ไขคู่มือโดยไม่ได้รับความเห็นชอบจากพนักงานเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง และไม่สามารถดำเนินการแก้ไขให้เป็นไปตามที่พนักงานเจ้าหน้าที่กำหนด หรือกรณีที่ผู้ประกอบธุรกิจการขนส่งทางอากาศทำการแก้ไขคู่มือโดยไม่ได้รับความเห็นชอบจากพนักงานเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องไปในทางที่อาจก่อหรือก่อให้เกิดอันตรายแก่การเดินอากาศ 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) หุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ของหุ้นทั้งหมดต้องเป็นของบุคคลในประเภทต่อไปนี้แต่ละประเภทโดยลำพัง หรือหลายประเภทรวมกัน ได้แก่ บุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย และ/หรือกระทรวง ทบวง กรมในรัฐบาล (“หน่วยงานรัฐ”) และ/หรือบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งมีหน่วยงานรัฐ หรือบุคคลธรรมดาสัญชาติไทยถือหุ้นอยู่ไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ของหุ้นทั้งหมด

ในส่วนของอากาศยานที่จดทะเบียนในประเทศไทย (“อากาศยานไทย”) ผู้ประกอบธุรกิจการขนส่งทางอากาศต้องได้รับใบสำคัญการจดทะเบียนอากาศยานจากกรมการบินพลเรือนสำหรับอากาศยานไทยแต่ละลำเพื่อแสดงว่าอากาศยานตามที่ระบุในใบสำคัญได้จดทะเบียนในประเทศไทยแล้วตามอนุสัญญาชิคาโก และตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ

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

พระราชบัญญัติการเดินอากาศได้กำหนดให้มีคณะกรรมการการบินพลเรือนเพื่อกำหนดกฎเกณฑ์ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศและตามภาคผนวกของอนุสัญญาชิคาโกภายใต้ความเห็นชอบของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม รวมถึงให้อำนาจคณะกรรมการการบินพลเรือน (ก) กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณค่าโดยสารและค่าระวางสำหรับอากาศยานขนส่ง

ภายในประเทศ ภายใต้อัตราขั้นสูงสำหรับค่าโดยสารและค่าระวางสำหรับเส้นทางการบินภายในประเทศตามที่กำหนดในกฎกระทรวงที่เกี่ยวข้อง และ (ข) อนุมัติอัตราค่าบริการสำหรับการใช้เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ทั้งนี้ ตามกฎกระทรวงคมนาคมที่เกี่ยวข้อง อัตราขั้นสูงสำหรับค่าโดยสารในเส้นทางการบินภายในประเทศจะต้องเรียกเก็บตามระยะทางในอัตราไม่เกิน 30 บาทต่อกิโลเมตร และตามประกาศกรมการบินพลเรือน เรื่อง การกำหนดอัตราค่าโดยสารของผู้ประกอบการขนส่งสำหรับอากาศยานขนส่งภายในประเทศ ลงวันที่ 13 มกราคม 2553 เส้นทางการบินที่มีระยะทางบินเกินกว่า 300 กิโลเมตร ให้ผู้ประกอบการขนส่งกำหนดค่าโดยสารได้ไม่เกิน 13 บาท ต่อกิโลเมตร และเส้นทางการบินที่มีระยะทางบินไม่เกิน 300 กิโลเมตร และการเดินทางภาคพื้นดินไม่สะดวก ให้ผู้ประกอบการขนส่งกำหนดค่าโดยสารได้ไม่เกิน 22 บาท ต่อกิโลเมตร

2.12.8.4 สิทธิการบินภายในประเทศ

ในการดำเนินการบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศแบบประจำมีกำหนดภายในประเทศและการเปิดเส้นทางการบินใหม่ภายในประเทศ สายการบินจำเป็นต้องได้รับการรับรองสิทธิการบินภายในประเทศจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมโดยผ่านทางกรมการบินพลเรือน นอกจากนี้ สายการบินต้องได้รับอนุญาตจากกรมการบินพลเรือนในการเพิ่มความถี่ในเส้นทางการบินภายในประเทศที่มีอยู่ ทั้งนี้ โดยพิจารณาจากจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการและความทั่วถึงของการให้บริการ

2.12.8.5 สิทธิการบินระหว่างประเทศ

ในการดำเนินการบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศระหว่างประเทศนั้นขึ้นอยู่กับสิทธิการบินซึ่งเกิดจากการเจรจาระหว่างรัฐบาลแห่งประเทศไทยกับรัฐบาลของประเทศอื่น โดยสิทธิการบินดังกล่าวได้รับการปกป้องเป็นพิเศษภายใต้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศ (Air Services Agreement) ระหว่างรัฐบาลของสองประเทศภายใต้การเจรจาในเรื่องความสามารถในการให้บริการการบินระหว่างประเทศ โดยที่ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศเป็นการเจรจาและตกลงระหว่างรัฐบาลกับรัฐบาล สิทธิการบินตามที่ตกลงจึงเป็นสิทธิของรัฐบาลที่เกี่ยวข้อง สำหรับประเทศไทยการขอรับสิทธิการบินระหว่างประเทศจำเป็นต้องได้รับการอนุมัติและจัดสรรโดยกรมการบินพลเรือน ทั้งนี้ ความสามารถของบริษัทฯ ที่จะขยายเครือข่ายเส้นทางการบิน การเพิ่มจำนวนเที่ยวบิน และจำนวนที่นั่งโดยสารขึ้นอยู่กับการที่ บริษัทฯ จะสามารถขอรับสิทธิการบินและได้รับจัดสรรเวลาการใช้สนามบิน (time slots) ไปยังจุดหมายปลายทางเหล่านี้อย่างเพียงพอ

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

2.12.8.6 ค่าธรรมเนียมการเดินอากาศและค่าธรรมเนียมสนามบินภายในประเทศ

ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ คณะกรรมการการบินพลเรือนมีอำนาจในการออกข้อบังคับเกี่ยวกับค่าบริการในการลงจอดอากาศยาน ค่าบริการที่จอดอากาศยาน และค่าบริการผู้โดยสารขาออก โดยความเห็นชอบจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม โดยคณะกรรมการการบินพลเรือนจะเป็นผู้พิจารณากำหนดอัตราสูงสุดของอัตราค่าบริการในการลงจอดอากาศยานและค่าบริการที่จอดอากาศยาน รวมทั้งค่าบริการผู้โดยสารขาออกที่เรียกเก็บโดย บมจ. ท่าอากาศยานไทย และผู้ประกอบกิจการ

สนามบินรายอื่นๆ โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “กฎหมายและกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย-กฎหมายและระเบียบสำหรับกิจการสนามบิน-ค่าบริการสนามบิน ส่วนที่ 2 หน้า 124”

2.12.9 กฎและระเบียบในประเทศสำหรับกิจการสนามบิน

ในประเทศไทย สนามบินภายใต้การดำเนินงานของเอกชนอยู่ในบังคับของพระราชบัญญัติการเดินอากาศ โดยที่หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการกำกับดูแลกิจการสนามบิน คือ กรมการบินพลเรือน เช่นเดียวกับกิจการขนส่งทางอากาศในประเทศไทย

2.12.9.1 การประกอบกิจการสนามบินในประเทศไทย

พระราชบัญญัติการเดินอากาศได้กำหนดให้การจัดตั้งสนามบินสาธารณะในประเทศไทยต้องได้รับอนุญาตจากกรมการบินพลเรือนโดยอนุมัติรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ทั้งนี้การอนุญาตดังกล่าวจะออกให้ในรูปแบบของใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินสาธารณะ (Airport Incorporation License หรือ AIL)

ภายใต้กฎกระทรวงคมนาคมที่ออกใน พ.ศ. 2550 ผู้ขอรับใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินสาธารณะจะต้องเป็นบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด และมีคุณสมบัติและลักษณะดังต่อไปนี้

(1) จะต้องเป็นบริษัทที่จดทะเบียนบริษัทตามกฎหมายไทย และต้องมีสำนักงานใหญ่ของบริษัทตั้งอยู่ในราชอาณาจักร

(2) หุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ของหุ้นทั้งหมดต้องเป็นของบุคคลในประเภทต่อไปนี้ แต่ละประเภทโดยลำพัง หรือหลายประเภทรวมกัน 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 ดำเนินกิจการและดูแลรักษาสนามบินสาธารณะให้เป็นตามมาตรฐานที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน จัดให้มีวิธีดำเนินกิจการที่มีความปลอดภัย ซึ่งรวมถึงการจัดให้มีระบบการจัดการความปลอดภัยและการตรวจค้นผู้โดยสาร ผู้ประจำหน้าที่ หรือผู้ปฏิบัติงานที่จะขึ้นอากาศยาน จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดำเนินงานอย่างเพียงพอ ปรับปรุงหรือแก้ไขคู่มือสนามบินสาธารณะ และแผนแม่บทสนามบินสาธารณะ แจ้งต่อกรมการบินพลเรือนไม่น้อยกว่า 180 วัน เมื่อจะหยุดดำเนินกิจการสนามบินสาธารณะ (เว้นแต่เป็นการหยุดดำเนินกิจการเป็นการชั่วคราวเนื่องจากข้อจำกัดด้านเทคนิคและการให้บริการซึ่งมีผลต่อความปลอดภัยในการบิน) 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) ไม่อยู่ในระหว่างการพักใช้ใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ หรือไม่อยู่ในระหว่างถูกเพิกถอนใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะมายังไม่ครบ 3 ปี นับแต่วันที่ถูกเพิกถอน แล้วแต่กรณี 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 กฎหมายที่เกี่ยวข้องในเรื่องของการออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะยังไม่มีการออกมาบังคับใช้แต่อย่างใด และ ณ วันที่ของเอกสารฉบับนี้ ยังไม่มีผู้ดำเนินการสนามบินรายใดในประเทศไทยได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ

ใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะมีกำหนดอายุคราวละ 10 ปี แต่ทั้งนี้ต้องไม่เกินอายุใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินสาธารณะ โดยการขอต่ออายุใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะนั้น ผู้ได้รับใบรับรองใบดำเนินงานสนามบินสาธารณะต้องยื่นคำขอต่ออธิบดีก่อนวันที่ใบรับรองดังกล่าวสิ้นอายุไม่น้อยกว่า 90 วัน เมื่อได้ยื่นคำขอต่ออายุใบรับรองดังกล่าวแล้ว ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะสามารถดำเนินงานสนามบินอนุญาตต่อไปได้จนกว่าจะได้รับคำสั่งไม่อนุญาต

ภายใต้พระราชบัญญัติการเดินอากาศใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะอาจถูกระงับใช้ หากผู้ได้รับใบรับรองดังกล่าวไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ในการดำเนินงานสนามบินอนุญาต และไม่อาจแก้ไขปรับปรุงการดำเนินงานให้เกิดความปลอดภัยได้ภายในระยะเวลาตามคำสั่งของอธิบดี ซึ่งหน้าที่ของผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะรวมถึง การควบคุมการดำเนินงานผู้จัดการสนามบินสาธารณะ การจัดให้มีบุคลากรที่เพียงพอ การปรับปรุงระบบความปลอดภัยในการดำเนินงาน การแก้ไขและปรับปรุงคู่มือการดำเนินงานสนามบินอนุญาตให้มีความทันสมัยอยู่เสมอ และการควบคุมดูแลมิให้มีการใช้สนามบินอนุญาตโดยผู้อื่นที่ผิดไปจากเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ นอกจากนี้ ใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะอาจถูกระงับใช้หากผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะไม่ยินยอมให้อธิบดี หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ หรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของบุคคลดังกล่าวในการควบคุมการดำเนินงานสนามบินอนุญาต

ใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะสามารถถูกเพิกถอนได้ในกรณีที่ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติหน้าที่ที่กล่าวข้างต้น และการฝ่าฝืนหรือการไม่ปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าวก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยแก่ผู้ใช้บริการอย่างร้ายแรง หรือในกรณีที่ผู้ได้รับใบรับรองขาดคุณสมบัติและลักษณะที่กำหนดและไม่ดำเนินการแก้ไขภายในระยะเวลาตามคำสั่งของอธิบดี หรือกรณีผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะได้รับใบรับรองโดยแสดงข้อเท็จจริงอันเป็นเท็จหรือไม่ครบถ้วน โดยมีเจตนาเพื่อให้ได้รับใบรับรองโดยมิชอบด้วยกฎหมาย นอกจากนี้ ใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะอาจถูกเพิกถอนได้ด้วยเหตุผลอื่นๆ อันเกี่ยวกับความมั่นคงของชาติ การเปลี่ยนแปลงสภาพทางกายภาพของสนามบินอนุญาตในสาระสำคัญ การเปลี่ยนแปลงมาตรฐานเกี่ยวกับความปลอดภัยในการดำเนินงานสนามบินอนุญาต และกรณีการสั่งระงับใช้ใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะตั้งแต่ 2 ครั้งขึ้นไปภายในช่วงเวลา 2 ปี

2.12.9.2 เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ

เนื่องด้วยสนามบินต้องจัดให้มีเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ โดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศกำหนดให้ผู้จัดให้มีเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศต้องยื่นคำขอรับใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศจากกรมการบินพลเรือนโดยอนุมัติรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคมนาคม ทั้งนี้ตามข้อบังคับคณะกรรมการการบินพลเรือน เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศต้องดำเนินการให้เป็นไปตามบทบัญญัติในภาคผนวกของอนุสัญญาชิคาโก

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

2.12.9.3 ค่าบริการสนามบิน

(1) ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ สนามบินสาธารณะสามารถเรียกเก็บค่าบริการสำหรับการใช้สนามบินภายใต้ข้อกำหนดต่อไปนี้ค่าบริการผู้โดยสารขาออกสามารถเรียกเก็บได้เมื่อได้รับอนุมัติจากรัฐมนตรีกระทรวงคมนาคมโดยคำแนะนำของคณะกรรมการการบินพลเรือน ซึ่งค่าบริการผู้โดยสารขาออกให้เรียกเก็บได้ไม่เกินอัตราสูงสุดที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน 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	400/200
สนามบินตราด	400/400	200/200

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

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

ค่าบริการ ค่าภาระ หรือเงินตอบแทนอื่นใดสามารถเรียกเก็บได้โดยเป็นไปตามเงื่อนไขและอัตราตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการบินพลเรือนอนุมัติ ทั้งนี้ พระราชบัญญัติการเดินอากาศกำหนดให้คณะกรรมการการบินพลเรือนคำนึงถึงความเป็นธรรมของผู้บริโภคและความสามารถในการแข่งขันของสนามบินนั้นในการพิจารณาอนุมัติค่าบริการภาคพื้นดินดังกล่าวด้วย