



แบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี/รายงานประจำปี 2565
(แบบ 56-1 One Report)
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)



สารบัญ

	หน้า
สารจากประธานคณะกรรมการผู้บริหารแผนและประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	1
ส่วนที่ 1 การประกอบธุรกิจและการดำเนินงาน	
1. โครงสร้างและการดำเนินงานของกลุ่มบริษัท	3
- ความเป็นมาของบริษัทฯ	3
- วิสัยทัศน์ พันธกิจ	8
- ค่านิยมหลัก	9
- กลยุทธ์	10
- ความคืบหน้าในการดำเนินงานตามแผนพื้นที่กิจการ	11
- รางวัลที่บริษัทฯ ได้รับ	17
- ลักษณะการประกอบธุรกิจ	18
กิจการขนส่งทางอากาศ	20
กิจการขนส่งผู้โดยสาร	20
กิจการขนส่งสินค้า พัสดุและไปรษณียภัณฑ์	59
หน่วยธุรกิจ	61
ธุรกิจการบริการคลังสินค้า	61
ธุรกิจบริการภาคพื้น	65
ธุรกิจครัวการบิน	69
กิจการอื่น ๆ	71
ธุรกิจการซ่อมบำรุงอากาศยาน	71
ธุรกิจสนับสนุนการขนส่ง	72
2. การบริหารจัดการความเสี่ยง	85
3. การขับเคลื่อนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน	96
4. การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ (Management Discussion and Analysis: MD&A)	108
5. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น	129



สารบัญ

	หน้า	
ส่วนที่ 2		
การกำกับดูแลกิจการ		
6. นโยบายการกำกับดูแลกิจการ	132	
- นโยบายและแนวปฏิบัติการกำกับดูแลกิจการ	133	
- นโยบายและแนวปฏิบัติที่เกี่ยวกับคณะกรรมการ	133	
- นโยบายและแนวปฏิบัติที่เกี่ยวกับผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสีย	134	
- การป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์	135	
- การต่อต้านทุจริตและคอร์รัปชัน	138	
- จรรยาบรรณธุรกิจ	143	
7. โครงสร้างการกำกับดูแลกิจการ และข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับคณะกรรมการ คณะกรรมการชุดย่อย ผู้บริหาร พนักงานและอื่น ๆ	146	
8. รายงานผลการดำเนินงานสำคัญด้านการกำกับดูแลกิจการ	161	
9. การควบคุมภายในและรายการระหว่างกัน	166	
- การควบคุมภายใน	166	
- รายการระหว่างกัน	175	
ส่วนที่ 3		
งบการเงิน	195	
- รายงานของผู้ตรวจสอบบัญชีรับอนุญาต	196	
- งบการเงิน	205	
- หมายเหตุประกอบงบการเงิน	215	
เอกสารแนบ		
เอกสารแนบ 1	รายละเอียดเกี่ยวกับผู้บริหารแผน กรรมการบริษัทฯ ผู้บริหาร และผู้เชี่ยวชาญ	331
เอกสารแนบ 2	รายละเอียดเกี่ยวกับผู้ควบคุมบัญชี หัวหน้างานตรวจสอบภายใน และหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัทฯ และเลขานุการบริษัท	355
เอกสารแนบ 3	รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการของบริษัทย่อย	348
เอกสารแนบ 4	นโยบายและแนวปฏิบัติการกำกับดูแลกิจการและจรรยาบรรณธุรกิจ	349
เอกสารแนบ 5	รายงานของผู้กำกับดูแลในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบประจำปี 2565	350

สารจากประธานคณะกรรมการผู้บริหารแผน และประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

ท่ามกลางวิกฤตการณ์แพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) ผู้คนทั่วโลกอยู่ในสภาวะหยุดนิ่ง การเดินทางไปมาหาสู่กันของผู้คนจากภูมิภาคต่าง ๆ หยุดชะงักโดยสิ้นเชิง แต่ละประเทศออกมาตรการจำกัดการเดินทางเข้าออก ระหว่างประเทศ ส่งผลให้บริษัทฯ มีผลกระทบดำเนินงานลดถอยอย่างต่อเนื่อง ต้องตัดสินใจยุ่นงบประมาณฟื้นฟูกิจการในวันที่ 26 พฤษภาคม 2563 ซึ่งศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งให้บริษัทฯ ฟื้นฟูกิจการและแต่งตั้งผู้ทำแผนเมื่อวันที่ 14 กันยายน 2563 โดยบริษัทฯ ได้นำส่งแผนฟื้นฟูกิจการต่อเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ในวันที่ 2 มีนาคม 2564 และที่ประชุมเจ้าหนี้ได้มีมติ ยอมรับแผนฟื้นฟูกิจการเมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2564 และแต่งตั้งคณะกรรมการเจ้าหนี้ ต่มาศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่ง เห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการดังกล่าวเมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2564 พร้อมกับการแต่งตั้งผู้บริหารแผน

นับแต่วันที่ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการเป็นต้นมา คณะกรรมการผู้บริหารแผน ฝ่ายบริหาร พนักงานของบริษัทฯ ทุกระดับได้ร่วมกันทุ่มเทสรับภาระ ให้ความร่วมมือในการดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการและแก้ไขปัญหาเพื่อ därang กิจการ ในภาวะที่ไม่สามารถหารายได้จากธุรกิจการบินซึ่งเป็นธุรกิจหลัก โดยในขณะนี้รายได้กว่าร้อยละ 90 ของบริษัทฯ มาจาก การปรับลดค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร การปรับโครงสร้างและขนาดองค์กรตัวยโคงการร่วมใจกองค์กร (Mutual Separation Plan: MSP) ซึ่งมีพนักงานที่มีความเข้าใจและเสียสละเข้าร่วมโครงการประมาณ 7,000 คน ยินยอมให้บริษัทฯ ผ่อนชำระค่าตอบแทน ในการเข้าร่วมโครงการ ส่งผลให้ค่าใช้จ่ายด้านบุคลากรโดยรวมลดลงกว่าร้อยละ 60 รวมทั้งพนักงานที่เหลืออยู่พร้อมใจกัน เสียสละโดยยินยอมให้บริษัทฯ ปรับปรุงสภาพการจ้างและปรับลดสิทธิประโยชน์พนักงาน ไม่ว่าจะเป็นสิทธิในการปรับชั้นโดยสาร สำหรับบัตรโดยสารพนักงานระดับบริหาร สิทธิบัตรโดยสารของพนักงานที่ว่าไปและครอบครัว สวัสดิการค่ารักษาพยาบาลและ สวัสดิการอื่น ๆ อีกหลายรายการ มีการปรับลดตำแหน่งงานบริหารและลำดับชั้นบังคับบัญชาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ความคล่องตัวในการทำงานและยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขัน นอกจากนี้บริษัทฯ ยังได้จำหน่ายทรัพย์สินที่ไม่อยู่ใน แผนการใช้งานและทรัพย์สินรอง ได้แก่ อาคารศูนย์ ที่ดินและอาคารสำนักงานในประเทศไทยและในต่างประเทศ เงินลงทุนใน บริษัทอื่น บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง ทำให้บริษัทฯ มีรายได้รวมกว่า 9,000 ล้านบาท ในระหว่างปี 2564-2565 ส่งผลให้ บริษัทฯ ผ่านวิกฤตความสุ่มเสี่ยงในการขาดสภาพคล่องในขณะนี้มาได้

ต่อมาเมื่อสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) มีแนวโน้มที่ดีขึ้น รัฐบาลประเทศไทยต่าง ๆ มีการผ่อนคลายและยกเลิกข้อจำกัดการเดินทางเข้าออกประเทศไทยและต่างประเทศทั่วโลก ปริมาณความต้องการเดินทาง ทางอากาศเติบโตต่อเนื่อง บริษัทฯ เริ่มกลับไปให้บริการในเส้นทางบินต่าง ๆ ด้วยความถี่เที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น สร้างรายได้จากการ กิจกรรมการขนส่งทางอากาศในระดับที่ใกล้เคียงกับก่อนการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) ส่งผลให้ บริษัทของการฟื้นฟูกิจการเปลี่ยนแปลงไปจากช่วงเวลาที่บริษัทฯ ไม่สามารถทำการบินได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องระดับ ความต้องการสินเชื่อที่ลดลงอย่างมีนัยสำคัญอันเนื่องมาจากสภาพคล่องของบริษัทที่ปรับตัวดีขึ้นจากสถานะกระแสเงินสดส่วนเพิ่ม ขึ้นเป็นผลมาจากการที่บริษัทฯ เริ่มมีกำไรจากการดำเนินงาน (EBIT) กำไรต่อเนื่องในไตรมาสที่ 3 และ 4 ของปี 2565 บริษัทฯ จึงได้ยืนยันว่า แผนฟื้นฟูกิจการโดยมีสาระสำคัญที่เปลี่ยนแปลงไป ได้แก่ การปรับลดจำนวนสินเชื่อที่ต้องการจัดหา การปรับโครงสร้างทุนโดยการแปลงหนี้เป็นทุนและการจำหน่ายหุ้นสามัญเพิ่มทุน และกำหนดให้ส่วนทุนเป็นบวกเป็นเงื่อนไขหนึ่ง ของผลสำเร็จของแผนโดยมีเป้าหมายในการสร้างความเข้มแข็งทางการเงินของบริษัทฯ และทำให้หลักทรัพย์ของบริษัทฯ สามารถ กลับไปซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ได้หลังจากออกจากแผนฟื้นฟูกิจการ สร้างความมั่นใจให้แก่ผู้ถือหุ้นและนักลงทุน บริษัทฯ ได้ยืนยันว่า แผนฟื้นฟูกิจการต่อเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2565 และเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์

ได้จัดให้มีการประชุมเจ้าหนี้เพื่อพิจารณาแผนฟื้นฟูกิจการฉบับแก้ไขดังกล่าวเมื่อวันที่ 1 กันยายน 2565 โดยที่ประชุมเจ้าหนี้ มีมติยอมรับข้อเสนอของแก้ไขแผนฟื้นฟูกิจการ และศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการฉบับที่แก้ไขในวันที่ 20 ตุลาคม 2565

ความคืบหน้าในการฟื้นฟูกิจการที่รุดหน้ากว่าเป้าหมายและประมาณการทางการเงินที่สะท้อนให้เห็นจากผลการดำเนินงานและตัวชี้วัดสำคัญทางการเงินในงบการเงินของบริษัทฯ ประจำปี 2565 ล้วนสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 ไม่ว่าจะเป็นรายได้ที่เติบโตอย่างก้าวกระโดด EBITDA จากการดำเนินงานหลังหักเงินสดจ่ายหนี้สินตามสัญญาเช่าเครื่องบิน 19,689 ล้านบาท มีกระแสเงินสดสิ้นงวด 34,042 ล้านบาท และสามารถดำเนินการตามที่แผนฟื้นฟูกิจการกำหนดไว้ ถือได้ว่า เป็น “ปรากฏการณ์” ที่สำคัญที่เป็นผลจากความร่วมแรง ร่วมใจ ทุ่มเท เสียสละของฝ่ายบริหารและพนักงานทุกคน โดยไม่ได้รับการสนับสนุนทางการเงินจากรัฐบาล แหล่งเงินทุน หรือสถาบันการเงินภาคเอกชนใดในช่วงระยะเวลาเกือบ 3 ปี ตั้งแต่บริษัทฯ เข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการ แต่บริษัทฯ สามารถดำเนินการตามกำหนดการต่อไป ในช่วงเวลาดังกล่าวและผลักลับมาทำกำไรจากการดำเนินงานได้อีกครั้ง ถือเป็นการฟื้นฟูกิจการในธุรกิจการบินที่มีปริบทแตกต่างอย่างสิ้นเชิงจากการฟื้นฟูกิจการของสายการบินชั้นนำระดับโลกที่เคยผ่านกระบวนการฟื้นฟูกิจการได้รับการชื่นชมยกให้เป็นกรณีศึกษา และสายการบินชั้นนำอื่น ๆ ที่สามารถแก้ไขปัญหาวิกฤตทางการเงินระหว่างการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) ซึ่งล้วนแต่ได้รับการสนับสนุนทางการเงินจากรัฐบาลในรูปแบบต่าง ๆ คิดเป็นจำนวนเงินมหาศาล

คณะกรรมการและผู้บริหารแผน ฝ่ายบริหาร และพนักงานทุกคนของบริษัทฯ จะยังคงมุ่งมั่นที่จะขับเคลื่อนการฟื้นฟูกิจการให้สำเร็จ ลุล่วงตามเป้าหมายและครอบเวลาที่กำหนดไว้ จะร่วมกันพัฒนาเพื่อส่งมอบประสบการณ์ที่ดีให้แก่ผู้โดยสารและผู้มีส่วนได้เสีย กลุ่มต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง รวมทั้งการพัฒนา ปรับปรุงเพื่อยกระดับผลิตภัณฑ์และบริการให้กลับไปเป็นสายการบินชั้นนำ ใน 10 อันดับแรกของโลกเช่นที่เคยเป็นมาในอดีต

ในนามคณะกรรมการและฝ่ายบริหาร ขอให้ความมั่นใจว่าการบินไทยดำเนินธุรกิจโดยยึดหลักธรรมาภิบาล โปร่งใส สุจริต และเป็นธรรม ตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี รวมทั้งให้ความสำคัญกับการแสดงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้เสียกลุ่มต่าง ๆ และในโอกาสนี้ขอขอบคุณผู้ถือหุ้น พนักงานและธุรกิจ ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกท่านที่ให้การสนับสนุนการบินไทยด้วยดีเสมอมา รวมถึงขอขอบคุณพนักงานการบินไทยทุกคนที่ร่วมมือ ร่วมแรงร่วมใจ ทุ่มเททำงานอย่างหนัก เพื่อให้การบินไทยก้าวผ่านวิกฤตการณ์สามารถดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการอย่างประสบความสำเร็จ เติบโตอย่างมั่นคง ยั่งยืน สร้างภาพลักษณ์ที่ดงามให้ประเทศไทย เป็นสายการบินแห่งชาติที่คุณในชาติภูมิใจต่อไป

(นายปิยะสวัสดิ์ อัมราณันทน์)
ประธานคณะกรรมการและผู้บริหารแผน

(นายชาญ เอี่ยมศิริ)
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร



ส่วนที่ 1 การประกอบธุรกิจและผลการดำเนินงาน

1. โครงสร้างและการดำเนินงานของกลุ่มบริษัท

1.1 นโยบายและการประมวลผลการประกอบธุรกิจ

1.1.1 ความเป็นมาของบริษัทฯ

ปี 2503

ปี 2503 รัฐบาลไทยได้จัดตั้ง บริษัท การบินไทย จำกัด เพื่อให้ประเทศไทยมีสายการบินแห่งชาติที่ให้บริการในระดับสากล โดยการร่วมทุนระหว่างบริษัท เดินอากาศไทย จำกัด กับสายการบินสแกนดิเนเวียนแอร์ไลน์ซิสเต็มมีวัตถุประสงค์แรกเริ่มเพื่อดำเนินธุรกิจการบินระหว่างประเทศ โดยบริษัทฯ ได้รับการสนับสนุนทางด้านการบริหาร และด้านเทคนิคจากสายการบินสแกนดิเนเวียนแอร์ไลน์ซิสเต็ม โดยใช้รหัสสายการบิน TG เมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2503 บริษัทฯ ได้จดทะเบียนเป็นบริษัทจำกัด ด้วยทุนจดทะเบียนแรกเริ่ม 2 ล้านบาท มีบริษัท เดินอากาศไทย จำกัด ถือหุ้นร้อยละ 70 และสายการบินสแกนดิเนเวียนแอร์ไลน์ซิสเต็ม ถือหุ้นร้อยละ 30 ของทุนจดทะเบียน

ปี 2520

การดำเนินการของบริษัทฯ ประสบผลสำเร็จด้วยดี หลังการก่อตั้งในวันที่ 30 มีนาคม 2520 สายการบินสแกนดิเนเวียนแอร์ไลน์ซิสเต็ม ได้โอนหุ้นที่มีอยู่ทั้งหมดให้แก่ บริษัท เดินอากาศไทย จำกัด ทำให้การร่วมทุนสิ้นสุดลง และบริษัทฯ ได้ทำการเพิ่มทุนโดยมีกระทรวงการคลังเข้าเป็นผู้ถือหุ้น

ปี 2531

วันที่ 1 เมษายน 2531 รัฐบาลในสมัยนายกรัฐมนตรี พลเอกเปรม ติณสูลานนท์ ได้รวมกิจการการบินภายในประเทศที่บริษัท เดินอากาศไทย จำกัด ให้บริการเข้ากับกิจการของบริษัทฯ ตามมติคณะรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจ ส่งผลให้เงินทุนจดทะเบียนของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นเป็น 2,230 ล้านบาท โดยมีกระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่

ปี 2534

ปี 2554

วันที่ 19 กรกฎาคม 2534 บริษัทฯ ได้เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย โดยได้เปล่งกำไรสะสมให้เป็นทุนของบริษัทฯ ทำให้ทุนจดทะเบียนเพิ่มขึ้นเป็น 13,000 ล้านบาท และปี 2554 บริษัทฯ มีทุนชำระแล้ว 21,827,719,170 บาท

ปี 2556

วันที่ 17 ตุลาคม 2556 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ด้วยทุนจดทะเบียน 1,800 ล้านบาท ชำระแล้วร้อยละ 100 เป็นเงิน 1,800 ล้านบาท บริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 100 สายการบินไทยสมายล์ได้เริ่มทำการบินตั้งแต่วันที่ 10 เมษายน 2557 ด้วยรหัสสายการบิน WE

ปี 2562

วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทฯ มีทุนจดทะเบียน 26,989,009,500 บาท มีทุนชำระแล้ว 21,827,719,170 บาท กระทรวงการคลังและธนาคารออมสินถือหุ้น คิดเป็นร้อยละ 53.16 ส่วนที่เหลือร้อยละ 46.84 ถือหุ้นโดยประชาชนทั่วไป ทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ



ปี 2563

วันที่ 22 พฤษภาคม 2563 กระทรวงการคลังได้ลดสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ลงต่ำกว่าร้อยละ 50 ของจำนวนหุ้นที่ออกและเรียกชำระแล้วทั้งหมดของบริษัทฯ โดยจำนวนหุ้นคิดเป็นร้อยละ 3.17 ของจำนวนหุ้นที่ออกและเรียกชำระแล้วทั้งหมดของบริษัทฯ ให้แก่กองทุนรวมวัสดุภัณฑ์ หนึ่ง โดยกระทรวงการคลังยังคงเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ และถือหุ้นคิดเป็นร้อยละ 47.86 ของจำนวนหุ้นที่ออกและเรียกชำระแล้วทั้งหมดของบริษัทฯ ทั้งนี้ ภายหลังการลดสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ของกระทรวงการคลังดังกล่าว บริษัทฯ จึงพ้นจากสภาพการเป็นรัฐวิสาหกิจตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

การฟื้นฟูกิจการบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ปี 2563

วันที่ 26 พฤษภาคม 2563 บริษัทฯ ได้ยื่นคำร้องขอฟื้นฟูกิจการต่อศาลล้มละลายกลาง และในวันที่ 14 กันยายน 2563 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งให้ฟื้นฟูกิจการของการบินไทย และแต่งตั้งผู้ทำแผนฟื้นฟู ได้แก่

1. บริษัท อีวาย คอร์ปอเรทแอดไวซอรี่ เซอร์วิสเซส จำกัด
2. พลอากาศเอก ชัยพฤกษ์ ดิษยะศริน
3. นายจักรกฤษ්ṇ พาราพันธุ์
4. นายพีระพันธุ์ สาลีรัฐวิภาค
5. นายบุญทักษิณ หวังเจริญ
6. นายปิยสวัสดิ์ อัมรนันทน์
7. นายชาญศิลป์ ตรีนุชกร

โดยมีอำนาจหน้าที่ตามพระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 มาตรา 90/25 อำนาจหน้าที่ในการจัดการกิจการและทรัพย์สินของลูกหนี้ ยกเว้นสิทธิที่จะได้รับเงินปันผลตกแก่ผู้ทำแผน

ปี 2564

วันที่ 2 มีนาคม 2564 คณะกรรมการพิทักษ์ทรัพย์ ซึ่งเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ได้กำหนดให้มีการประชุมเจ้าหนี้ในวันที่ 12 พฤษภาคม 2564 แต่ได้เลื่อนกำหนดออกไป ตามคำร้องขอของเจ้าหนี้จำนวน 20 ราย ซึ่งมีจำนวนหนี้รวมกันไม่น้อยกว่า 1 ใน 10 ของจำนวนหนี้ทั้งหมดของเจ้าหนี้ซึ่งได้เข้าร่วมประชุม และได้กำหนดการประชุมเจ้าหนี้ครั้งใหม่เป็นวันที่ 19 พฤษภาคม 2564



ปี 2564

วันที่ 19 พฤษภาคม 2564 เจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ได้จัดให้มีการประชุมเจ้าหนี้ของบริษัทฯ และที่ประชุมเจ้าหนี้ได้มีมติตามมาตรา 90/46 แห่งพระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 โดยมีเจ้าหนี้ที่มีจำนวนหนึ่งร่วมกันในสัดส่วนร้อยละ 91.56 ของจำนวนหนี้ของเจ้าหนี้ ทั้งหมดที่เข้าร่วมประชุมและออกเสียงลงคะแนนยอมรับแผนฟื้นฟูกิจการที่ผู้ทำแผนฟื้นฟู กิจการได้ยื่นต่อเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์เมื่อวันที่ 2 มีนาคม 2564 และตามคำร้องขอแก้ไข แผนฟื้นฟูกิจการจำนวน 3 ฉบับ ที่เสนอโดยผู้ทำแผนฟื้นฟูกิจการ และเจ้าหนี้อีก 2 ราย ได้แก่ ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และชุมนุมสหกรณ์ออมทรัพย์แห่งประเทศไทย จำกัด และที่ประชุมเจ้าหนี้มีมติแต่งตั้งคณะกรรมการเจ้าหนี้จำนวน 7 ราย ได้แก่

1. กระทรวงการคลัง
2. ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
3. สหกรณ์ออมทรัพย์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ จำกัด
4. บริษัท ไทยสมุทรประกันชีวิต จำกัด (มหาชน)
5. ธนาคารออมสิน
6. ชุมนุมสหกรณ์ออมทรัพย์แห่งประเทศไทย จำกัด
7. สหกรณ์ออมทรัพย์การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย จำกัด

วันที่ 15 มิถุนายน 2564 ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการ และคำร้องขอแก้ไขแผน และแผนได้กำหนดผู้บริหารแผน ได้แก่

1. นายปิยสวัสดิ์ อัมรันนันทน์
2. นายพรชัย ฐีระเวช
3. นายไกรสร บำรุงอยชัย
4. นายศิริ จิราพงษ์พันธ์
5. นายชาญศิลป์ ตรีนุชกร

โดยพระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 มาตรา 90/59 ให้บรรดาสิทธิและ อำนาจหน้าที่ของผู้ทำแผนตกเป็นของผู้บริหารแผน ตั้งแต่ผู้บริหารแผนได้ทราบคำสั่งศาล ซึ่งผู้บริหารแผนจะต้องบริหารกิจการและทรัพย์สินของบริษัทฯ รวมถึงบริษัทร่วม/ย่อย ให้เป็นไปตามที่กำหนดในแผนฟื้นฟูกิจการ และตามอำนาจหน้าที่ ความรับผิดชอบที่ กำหนดไว้ในแห่งพระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 และกฎหมายอื่น



ปี 2565

วันที่ 1 กรกฎาคม 2565 คณะผู้บริหารແຜນຢືນຄໍາຮ້ອງຂອແກ້ໄຂແຜນຕ່ອເຈົາພັນກາງພິທັກຍ່າ
ທຣັພຍ ກອງຝຶ່ນຝູກີຈາກຂອງລູກໜີ້

ວັນທີ 1 ກັນຍາຍັນ 2565 ເຈົາພັນກາງພິທັກຍ່າທຣັພຍໄດ້ຈັດໃຫ້ມີການຈັດກາປະຊຸມເຈົ້າໜີ້ຂອງ
ບຣີ້ສ໌ທາ ໂດຍທີ່ປະຊຸມເຈົ້າໜີ້ໄດ້ມີມິນຕິຕາມມາຕາ 90/46 ແທ່ງພຣະຣາຊບໍ່ຢູ່ຕິລົມລະລາຍ
ພຸທອະກົຮາ 2483 ເຈົ້າໜີ້ທີ່ມີຈຳນວນໜີ້ຮົມກັນໃນສັດສ່ວນຮ້ອຍລະ 78.59 ຂອງຈຳນວນໜີ້
ຂອງເຈົ້າໜີ້ທີ່ໜີ້ທີ່ມີຈຳນວນໜີ້ຮົມກັນໃນສັດສ່ວນຮ້ອຍລະ 78.59 ຂອງຈຳນວນໜີ້
ແຜນຝຶ່ນຝູກີຈາກທີ່ຜູ້ບຣີ້ສ໌ທາແຜນໄດ້ຢືນຕ່ອເຈົາພັນກາງພິທັກຍ່າທຣັພຍ

ວັນທີ 14 ກັນຍາຍັນ 2565 ສາລົມລະລາຍກາງໄດ້ນັດພິຈານາຂ້ອເສັນຂອແກ້ໄຂແຜນຝຶ່ນຝູ
ກີຈາກ ແລະເນື່ອງຈາກມີເຈົ້າໜີ້ຢືນຄໍາຮ້ອງຄັດຄ້ານ ສາລົງກຳທັນດັດໄຕ່ສ່ວນໃນວັນທີ 21 ແລະ
22 ກັນຍາຍັນ 2565

ວັນທີ 20 ຕຸລາຄົມ 2565 ສາລົມລະລາຍກາງມີຄໍາສັ່ງເຫັນຂອບການຂອແກ້ໄຂແຜນຝຶ່ນຝູກີຈາກ
ແລະເນື່ອງວັນທີ 21 ຕຸລາຄົມ 2565 ນາຍໄກຮສ ບາຣມີວຍຊີ້ ແລະນາຍົກີ ຈິරະພົງໝົ່ງພັນຈີ
ຜູ້ບຣີ້ສ໌ທາແຜນໄດ້ລາວອກຈາກການເປັນຜູ້ບຣີ້ສ໌ທາແຜນຂອງບຣີ້ສ໌ທາ ໂດຍຜູ້ບຣີ້ສ໌ທາແຜນ
3 ທ່ານ ທີ່ເຫຼືອອຸ່ນມີຈຳນວນຈາກຮໍາການໃນຮຽນະຜູ້ບຣີ້ສ໌ທາແຜນຂອງບຣີ້ສ໌ທາ ຕ່ອໄປໄດ້
ຕາມມາຕາ 90/65 (6) ແທ່ງພຣະຣາຊບໍ່ຢູ່ຕິລົມລະລາຍ ພຸທອະກົຮາ 2483 ແລະຂ້ອ 10.6 (2)
ຂອງແຜນຝຶ່ນຝູກີຈາກ

ວັນທີ 14 ຮັນວາຄົມ 2565 ບຣີ້ສ໌ທາ ໄດ້ດຳເນີນການຈົດທະເບີນຕ່ອນຍາທະເບີນບຣີ້ສ໌
ມາຫານ ກຣມພື້ນນາຊຸຮົງກີຈາກຮ້າ ກຣະທຽວພາຜົນໝໍ ເພື່ອເພີ່ມຖຸນຈົດທະເບີນຈາກເດີມ
ຈຳນວນ 21,827,719,170 ບາທ ເປັນຖຸນຈົດທະເບີນຈຳນວນ 336,824,601,650 ບາທ ແລະ
ຈົດທະເບີນແກ້ໄຂເພີ່ມເຕີມໜັງສື່ອບຣີຄົນໜີ້ສະນີ ຂ້ອ 4. ເພື່ອໃຫ້ສອດຄລື່ອງກັນເຮືອບວ້ອຍແຕ່ວ້າ





สำหรับคณะกรรมการเจ้าหนี้ทั้ง 7 ราย มีผู้รับมอบอำนาจตามรายละเอียด ดังนี้

1. นายชีรัชย์ อัตนวนิช ประธานกรรมการ
(ผู้แทนกระทรวงการคลัง เจ้าหนี้รายที่ 9497)
2. นายธวัช ตระวรรณกุล รองประธานกรรมการ
(ผู้รับมอบอำนาจ ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เจ้าหนี้รายที่ 6414)
3. ผศ.ดร.ประชา คุณธรรมดี กรรมการ
(ผู้รับมอบอำนาจ สาขาวิชาลัทธิธรรมศาสตร์ เจ้าหนี้รายที่ 2252)
4. นางนุสรา บัญญติปิยพจน์ กรรมการ
(ผู้รับมอบอำนาจ บมจ.ไทยสมุทรประกันชีวิต เจ้าหนี้รายที่ 8879)
5. นางลภารวรรณ จันทร์กระจาด กรรมการ
(ผู้รับมอบอำนาจ ธนาคารออมสิน เจ้าหนี้รายที่ 10047)
6. นางสุวรรณा อนันthanนท์ กรรมการ
(ผู้รับมอบอำนาจ ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) เจ้าหนี้รายที่ 9602)
7. นายชาติชาย โอลันรัตนางกูร กรรมการและเลขานุการ
(ผู้รับมอบอำนาจ สาขาวิชา การไฟฟ้าฝ่ายผลิตฯ เจ้าหนี้รายที่ 2089)

หมายเหตุ: กรรมการเจ้าหนี้ ลำดับที่ 6. นางสุวรรณा อนันthanนท์ เป็นผู้รับมอบอำนาจ ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) เจ้าหนี้รายที่ 9602 ตามแผนฟื้นฟูกิจการ ซึ่งได้รับการคัดเลือกจากที่ประชุมเจ้าหนี้ให้เป็นคณะกรรมการเจ้าหนี้ เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2565 ทดแทน พล.ต.ท. วีโรจน์ สัตย์สัมพสกุล (ผู้รับมอบอำนาจ ชุมนุมสาขาวิชา แห่งประเทศไทย เจ้าหนี้รายที่ 2263) ที่ถึงแก่กรรมเมื่อวันที่ 21 เมษายน 2565 และแจ้งต่อที่ประชุมคณะกรรมการผู้บริหารแผนร่วมกับคณะกรรมการเจ้าหนี้ ในการประชุมครั้งที่ 12/2565 วันศุกร์ที่ 7 ตุลาคม 2565





วิสัยทัศน์

“สายการบินคุณภาพสูง ที่ให้บริการเต็มรูปแบบด้วยความแข็งแกร่งของอัตลักษณ์ความเป็นไทย เชื่อมโยงประเทศไทย สู่ทั่วโลกและสร้างผลกำไรที่ดีอย่างต่อเนื่อง”



พันธกิจ

- เป็นสายการบินในใจของลูกค้าที่ลูกค้านิยมอยู่เสมอ เพื่อให้ประเทศไทยเป็นต้นทางและปลายทางในการเดินทาง
- ความเป็นเลิศด้านการพาณิชย์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านผลตอบแทนต่อผู้โดยสาร (Yield) และเพิ่มรายได้จากธุรกิจอื่น ๆ
- เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านต้นทุนในการดำเนินงาน ด้วยการนำเกณฑ์มาตรฐาน (Benchmark) ใน การดำเนินงานตลอดทั้งกระบวนการ (End-to-End) ของบริษัทฯ ในอุตสาหกรรมการบินมาปรับใช้ใน การดำเนินงานของบริษัทฯ
- เป็นสายการบินชั้นนำ ที่มีการกำกับดูแลให้เป็นไปตามมาตรฐานการดำเนินงานระดับโลกในภาคเอกชน เพื่อเสริมสร้างความโปร่งใสในการดำเนินงาน



ค่านิยมหลัก (Core Values)

บริษัทฯ มีนโยบายในการปลูกฝังค่านิยมหลักองค์กร (Corporate Core Values) ที่กำหนดขึ้นตามวิสัยทัศน์ (Vision) และพันธกิจ (Mission) ที่ปรับเปลี่ยนไปตามแผนธุรกิจ และกลยุทธ์ทางธุรกิจ โดยมุ่งหวังให้พนักงานได้นำค่านิยมหลักองค์กร มาแปรเปลี่ยนเป็นพัฒนาระบบ ซึ่งจะเป็นฐานสำคัญในการสร้างวัฒนธรรมองค์กรอันพึงประสงค์ของบริษัทฯ ต่อไป

ผู้บริหารในทุกระดับจะต้องเป็นแบบอย่างที่ดี (Role Model) ในการปฏิบัติตามบทบาท และบรรลุถ้วนหน้าของค่านิยมหลักที่บริษัทฯ ได้กำหนดไว้ เพื่อกระตุ้นให้พนักงานเกิดพัฒนาการอันพึงประสงค์ตามค่านิยมหลักองค์กรอย่างจริงจัง และส่งเสริมบรรยากาศการทำงานร่วมกันบนแบบแผนของค่านิยมหลักองค์กร เพื่อการพัฒนาสู่วัฒนธรรมองค์กร อันพึงประสงค์ของบริษัทฯ ซึ่งบริษัทฯ ได้กำหนดให้ผู้บริหารและพนักงานทุกคนพึงมีพัฒนาการอันพึงประสงค์ตามค่านิยมหลักของบริษัทฯ ดังนี้



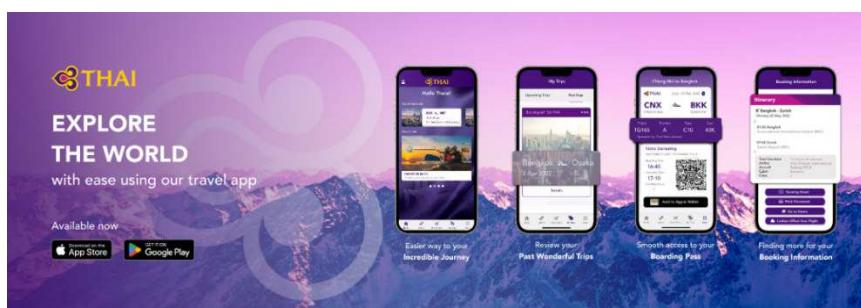
ค่านิยมหลัก	พัฒนาการอันพึงประสงค์	สอดรับกับวิสัยทัศน์
A Agility for Growth ยืดหยุ่น คล่องตัว swiftly	มีความยืดหยุ่น คล่องตัวในการทำงาน มุ่งสู่เป้าหมายการต่อรือร้น และ เปิดรับการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว รวมถึงการแสวงหาโอกาสใหม่ ๆ ใน การพัฒนาตนเอง และธุรกิจให้เติบโต เพื่อสร้างผลกำไรที่ดีอย่างต่อเนื่อง	สร้างผลกำไรที่ดีอย่างต่อเนื่อง
I Integrity for Trust โปร่งใส ร่วมมือ ชื่อเดียว	ผู้บริหาร และพนักงานต้องปฏิบัติตาม ด้วยความโปร่งใส ซื่อตรง ร่วมมือ ร่วมใจ มีความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ในการทำงาน เพื่อแสดงอัตลักษณ์ ความเป็นไทยให้โลกเห็น	ความแข็งแกร่งของ อัตลักษณ์ความเป็นไทย เชื่อมโยงไทยสู่ทั่วโลก
M Mastery for Professionalism คิดใหม่ ทำใหม่ อย่างมืออาชีพ	คิดใหม่ ทำใหม่ มีทักษะหลากหลาย ก้าวทันเทคโนโลยี มีความชำนาญ และความสามารถในการปฏิบัติงานที่ ได้รับมอบหมายได้อย่างมืออาชีพ เพื่อ มุ่งสู่การเป็นสายการบินคุณภาพสูง ที่ให้บริการลูกค้าอย่างเต็มรูปแบบ	การเป็นสายการบิน คุณภาพสูง ที่ให้บริการ เต็มรูปแบบ



กลยุทธ์

ภายหลังจากคาดคะเนถึงผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) มีแนวโน้มที่ดีขึ้น มีการผ่อนคลายมาตรการการเดินทางระหว่างประเทศและมาตรการทางสาธารณสุขในการกักกันโรค ทำให้บริษัทฯ สามารถสร้างรายได้จากการทำการบินขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น ประกอบกับบริษัทฯ ได้ศึกษาและปรับปรุงแผนการดำเนินธุรกิจทั้งธุรกิจการบิน (Flight Business) และธุรกิจสนับสนุนการบิน (Non-flight Business) และดำเนินการต่างๆ เพื่อสร้างรายได้ตลอดจนทำกำไรได้อย่างยั่งยืน โดยบริษัทฯ จะขับเคลื่อนยุทธศาสตร์และพัฒนาแบบองค์รวม ซึ่งประกอบด้วยแนวทางการดำเนินงานดังนี้

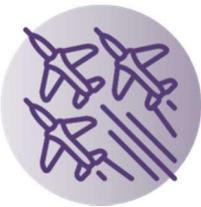
1. การออกแบบผลิตภัณฑ์และบริการเพื่อส่งมอบประสบการณ์ที่ดีที่สุดให้กับลูกค้าด้วยการบริหารต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ นำเสนอวิธีการเสริมเพื่อเป็นตัวเลือกอย่างเต็มรูปแบบ การผสมผสานช่องทางการจัดจำหน่ายทั้งแบบออนไลน์ และอฟฟิลайнที่ทำให้เกิดการตลาดแบบผสมผสานกันในหลากหลายช่องทาง (Omnichannel) อีกทั้งพัฒนาขีดความสามารถด้านการพาณิชย์ด้วยการลงทุนด้านดิจิทัล
2. การบริหารจัดการเครือข่ายเส้นทางบินและผู้บินให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาดในแต่ละช่วงเวลา กำลังการผลิต ตำแหน่งทางการตลาด และขีดความสามารถในการแข่งขันของบริษัทฯ ในเส้นทางต่าง ๆ โดยมุ่งเน้นเส้นทางบินที่มีความสามารถในการทำกำไร มีส่วนแบ่งการตลาดสูงต่อเนื่อง และมีศักยภาพในการเติบโตในอนาคตเพื่อรักษา rate ดับความสามารถในการแข่งขันในอุตสาหกรรมการบิน รวมทั้งขยายเครือข่ายเส้นทางบินให้ครอบคลุมลูกค้าทุกกลุ่มเป้าหมาย ทั่วโลกผ่านความร่วมมือกับสายการบินพันธมิตร สถาาร์ อัลไลแอนซ์ และความร่วมมือกับสายการบินไทยสมายล์
3. การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านต้นทุน ได้แก่ การปรับปรุงสัญญาเช่าเครื่องบินที่เป็นประโยชน์ต่อบริษัทฯ การบริหารจัดการค่าใช้จ่ายกับพันธมิตรทางธุรกิจอย่างเข้มงวด รวมถึงการปรับลดความซับซ้อนของโครงสร้างองค์กร ให้เหมาะสมกับธุรกิจเพื่อให้มีความกระชับมากขึ้น การปรับลดจำนวนพนักงานให้อยู่ในสถานะที่สามารถแข่งขันกับสายการบินอื่น ๆ ได้ รวมทั้งพัฒนาศักยภาพและขีดความสามารถของพนักงานในทุกระดับ การเปลี่ยนแปลงวัฒนธรรมองค์กรและทัศนคติของพนักงาน การปรับใช้ การปรับปรุงระบบ และกระบวนการในการทำงานให้ทันสมัย เพื่อการเป็นสายการบินชั้นนำ
4. การดำเนินธุรกิจที่สนับสนุนด้านการบิน (Non-Flight Business) ได้แก่ การบริการคลังสินค้า การบริการลูกค้าภาคพื้น การบริการอุปกรณ์ภาคพื้น ครัวการบิน การบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน การบริการอำนวยความสะดวกบิน การจำหน่ายสินค้าที่ระลึก และบริการเครื่องฝึกบินจำลอง เป็นต้น ซึ่งเป็นธุรกิจที่สามารถต่อยอดทางธุรกิจได้อย่างครบวงจรและยั่งยืนต่อไปได้โดยนำความสามารถด้านโครงสร้างพื้นฐานในธุรกิจการบิน และขยายธุรกิจร่วมกับพันธมิตร เพื่อทำให้เกิดความสามารถในการแข่งขันระยะกลาง และระยะยาว





ความคืบหน้าในการดำเนินงานตามแผนฟื้นฟูกิจการ ได้แก่

1. การปรับปรุงประสิทธิภาพฝูงบิน (Restructure Fleet) และปรับลดต้นทุนอากาศยานที่อยู่ในแผนการดำเนินธุรกิจ โดยลดจำนวนแบบอากาศยานในฝูงบินเพื่อลดภาระค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ ยกระดับความสามารถในการแข่งขันด้านต้นทุนอากาศยาน และเพิ่มประสิทธิภาพในการตอบสนองความต้องการของผู้โดยสาร โดยการลดระยะเวลาอากาศยานที่มีเทคโนโลยีที่ล้ำสมัย มือถือการสื่อสารที่ไม่น้ำมันเชื้อเพลิงและต้นทุนค่าเช่าสูง ความสะดวกสบายของห้องโดยสารและอุปกรณ์ห้องโดยสารที่ไม่ตอบสนองต่อความต้องการของผู้โดยสารในปัจจุบันและอนาคต ดังนี้



1.1 เจรจาเพื่อจัดทำสัญญาเช่า/เช่าซื้อเครื่องบิน และสัญญาอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับการเช่า/เช่าซื้อเครื่องบิน ให้เหมาะสมกับบริบทการดำเนินธุรกิจขององค์กรในช่วงการฟื้นฟูกิจการที่ผ่านมาซึ่งบริษัทฯ ไม่สามารถปฏิบัติการบินได้ตามปกติ โดยเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขในสัญญาเดิมให้เป็นไปตามเงื่อนไขของบันทึกข้อตกลง (Letter of Intent) เพื่อให้สอดคล้องกับสภาวะขององค์กรเมื่อสามารถกลับมาปฏิบัติการบินได้ตามปกติ เป็นจำนวนทั้งหมด 57 ลำ

1.2 ใช้สิทธิตามกฎหมายยกสัญญาเช่าอากาศยานที่มีภาระเกินครัวเรือนโดยชั่วคราว จำนวน 16 ลำ

1.3 จำหน่ายอากาศยานที่ไม่อยู่ในฝูงบินบริษัทฯ ในปัจจุบันกลับมาใช้ในการปฏิบัติการบิน จำนวน 5 ลำ ได้แก่ อากาศยานแบบแอร์บัส 330-300 จำนวน 3 ลำ และอากาศยานแบบโบอิ้ง 777-200ER จำนวน 2 ลำ โดยเริ่มนำอากาศยานดังกล่าวมาใช้ในการปฏิบัติการบินตั้งแต่ช่วงไตรมาสที่ 4 ปี 2565 เป็นต้นไป

1.5 จัดหาอากาศยานเพิ่มเติมเพื่อให้สอดคล้องกับอุปสงค์ (Demand) ในแต่ละตลาด และรักษาขีดความสามารถในการแข่งขัน บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเช่าอากาศยานแบบแอร์บัส 350-900 จำนวน 2 ลำ โดยเข้าประจำการในฝูงบินของบริษัทฯ เรียบร้อยแล้ว และคาดว่าจะปฏิบัติการบินได้ในไตรมาสที่ 2 ปี 2566 โดยในปี 2566 บริษัทฯ มีการจัดหาอากาศยานเพิ่มเติมรวมทั้งสิ้นเป็นจำนวน 9 ลำ ตามแผนฟื้นฟูกิจการฉบับที่ศาลเห็นชอบด้วยแผนที่แก้ไข

2. การปรับลดต้นทุนค่าเช่ามบำรุงอากาศยาน บริษัทฯ ได้ดำเนินการเจรจาต่อรองปรับปรุงอัตราค่าบริการในสัญญากับผู้ให้บริการแล้วเสร็จ ส่งผลให้สามารถลดต้นทุนได้อย่างมีนัยสำคัญ

3. การปรับโครงสร้างธุรกิจ บริษัทฯ จัดทำรายงานผลการศึกษาความเหมาะสม ความคุ้มค่า ความจำเป็น และความเป็นไปได้ในการแยกหน่วยธุรกิจต่อองค์กรตามการเจ้าหนี้ โดยพิจารณาจากความสามารถในการแข่งขัน และประโยชน์ที่บริษัทฯ จะได้รับจากการปรับโครงสร้างธุรกิจ อาทิ แสวงหาพันธมิตรที่มีศักยภาพและความเชี่ยวชาญในด้านต่าง ๆ เข้าร่วมลงทุนกับบริษัทฯ เพื่อขยายโอกาสในส่วนของธุรกิจสนับสนุนการบินไม่ว่าจะเป็นครัวการบิน บริการภาคพื้น การซ่อมบำรุงอากาศยานและเครื่องยนต์ บริการคลังสินค้า และการพาณิชย์สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ ขณะนี้ บริษัทฯ อยู่ระหว่างการศึกษาเชิงลึกเพื่อพิจารณาแนวทางและความคุ้มค่า ตลอดจนความเป็นไปได้ของแนวทางในการพัฒนาต่อยอด ปรับปรุงโครงสร้างทางธุรกิจที่กล่าวไว้ข้างต้น

4. การเพิ่มประสิทธิภาพในการสร้างรายได้อย่างต่อเนื่องทั้งธุรกิจการบิน (Flight Business) และธุรกิจสนับสนุนการบิน (Non-Flight Business) ตามแนวทางการปรับโครงสร้างธุรกิจที่กล่าวไว้ข้างต้น บริษัทฯ ปรับเพิ่มจุดบิน ความถี่เที่ยวบิน และปรับแบบเครื่องบินให้เหมาะสมกับสภาพตลาดในแต่ละช่วงเวลาเพื่อรับปริมาณความต้องการการเดินทางของนักท่องเที่ยวที่มีแนวโน้มปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) มีแนวโน้มดีขึ้น การผ่อนคลายและยกเลิกข้อจำกัดการเดินทางระหว่างประเทศอย่างต่อเนื่องทั้งของประเทศไทยและ



ทั่วโลก รวมทั้งปรับรูปแบบการให้บริการขนส่งสินค้าโดยการเช่าพื้นที่ใต้ท้องเครื่องแบบเช่าเหมาลำบนเที่ยวบินโดยสาร เพื่อรับประมานการขนส่งสินค้าที่เติบโตอย่างรวดเร็ว อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ติดตามประเมินสถานการณ์และผลกระทบต่อ การดำเนินธุรกิจอย่างสม่ำเสมอ เพื่อพิจารณาเพิ่มหรือปรับลดจำนวนเที่ยวบินให้สอดคล้องกับความต้องการในแต่ละตลาดทั้งใน ด้านผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า โดยคำนึงถึงความปลอดภัยและความเชื่อมั่นของผู้โดยสารเป็นสำคัญ



- ธุรกิจการบิน (Flight Business)

ปรับเพิ่มจุดบิน ความถี่เที่ยวบิน และปรับแบบเครื่องบินให้เหมาะสมกับสภาพตลาดในแต่ละ ช่วงเวลา



- ธุรกิจสนับสนุนการบิน (Non-Flight Business)

ปรับรูปแบบการให้บริการขนส่งสินค้า โดยการเช่าพื้นที่ใต้ท้องเครื่องแบบเช่าเหมาลำบน เที่ยวบินโดยสาร

5. การหาประโยชน์จากทรัพย์สินรองที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ในการดำเนินธุรกิจ โดยการจำหน่ายอสังหาริมทรัพย์ ภาย ในประเทศไทยและต่างประเทศที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์แล้ว เครื่องจำลองการบินที่ไม่ได้ใช้งานแล้ว รวมทั้ง เงินลงทุน (หุ้น) ใน บริษัทย่อย



- การจำหน่ายอสังหาริมทรัพย์ในประเทศไทย

- ที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างอาคารรักคุณเท่าฟ้า กรุงเทพฯ
- ที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างสำนักงาน จังหวัดเชียงราย

- การจำหน่ายอสังหาริมทรัพย์ต่างประเทศ

- สำนักงาน Manila
- ห้องพัก Singapore จำนวน 2 แห่ง
- สำนักงาน Rome



- การบริหารจัดการพื้นที่สำนักงานใหญ่

- สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ เช่าพื้นที่อาคาร 3 ชั้น 4, 5, 6, 7



- การจำหน่ายเครื่องจำลองการบิน

- Flight Simulator B747-400
- Flight Simulator A330-300



6. การยื่นคำร้องขอแก้ไขแผนพื้นฟูกิจการ

กรอบระยะเวลาการยื่นคำร้องขอแก้ไขแผนฯ

- 1 กรกฎาคม 2565: การบินไทยยื่นคำร้องขอแก้ไขแผนต่อเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์
- 1 กันยายน 2565: เจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์จัดการประชุมเจ้าหนี้เพื่อพิจารณาเสนอแก้ไขแผนฯ โดยเจ้าหนี้ที่มาประชุมและออกเสียงร้อยละ 78.59 ยอมรับข้อเสนอขอแก้ไขแผนฯ
- 14 กันยายน 2565: ศาลกำหนดวันนัดไต่สวนเพื่อพิจารณาข้อเสนอแก้ไขในแผนฯ
- 20 ตุลาคม 2565: ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฯ ที่แก้ไข



7. การปรับโครงสร้างทุนโดยการเพิ่มทุน

14 ธันวาคม 2565: บริษัทฯ เพิ่มทุนจดทะเบียนจากเดิมจำนวน 21,827,719,170 บาท เป็นทุนจดทะเบียนจำนวน 336,824,601,650 บาท และจดทะเบียนแก้ไขเพิ่มเติมหนังสือบริคณห์สนธิ ข้อ 4. เพื่อให้สอดคล้องกัน เรียบร้อยแล้ว ทั้งนี้ เพื่อรองรับการใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนของผู้สนับสนุนสินเชื่อใหม่ การแปลงหนี้เดิมของเจ้าหนี้ตามแผนเป็นหุ้นสามัญเพิ่มทุน การใช้สิทธิแปลงหนี้ด้วยใหม่ตั้งแต่พัสดุแผนเป็นหุ้นสามัญเพิ่มทุน และการใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนของผู้ถือหุ้นเดิมและ/หรือของพนักงานและ/หรือของนักลงทุน โดยมีเป้าหมายในการทำให้ส่วนทุนเป็นบวกเพื่อสร้างความมั่นคงทางสถานะการเงินของบริษัทฯ เพื่อให้หลักทรัพย์ของบริษัทฯ สามารถกลับไปซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ได้อีกครั้ง



1.1.2 การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญ

การพัฒนาทรัพยากรบุคคล

บริษัทฯ ได้ส่งเสริมและพัฒนาพนักงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้พนักงานเป็นผู้มีความรู้ ความสามารถ และมีศักยภาพตรงกับความต้องการของบริษัทฯ ในอนาคตอย่างยั่งยืน โดยมีการจัดทำแผนการพัฒนาและฝึกอบรมพนักงานในบริษัทฯ เพื่อให้การดำเนินงานมีความชัดเจน (Training Roadmap) รวมถึงการสนับสนุนให้มีการจัดการองค์ความรู้ภายในองค์กร (Knowledge Management) ของแต่ละสายงาน ในขณะเดียวกันการดำเนินธุรกิจการขนส่งทางอากาศยังจำเป็นที่ต้องมีการอบรมพนักงานที่ปฏิบัติงานให้มีความรู้ทั่วไปอย่างมาก และข้อกำหนดต่าง ๆ ทั้งในและต่างประเทศ

โดยบริษัทฯ มีการดำเนินการสำหรับการพัฒนาพนักงานดังนี้

- จัดทำโครงการบริหารจัดการพนักงานผู้มีศักยภาพสูง (Talent Management) เพื่อเป็นการรักษาพนักงานที่มีคุณค่าให้คงอยู่กับบริษัทฯ โดยมีการประเมินผลเพื่อการพัฒนา (Assessment) การจัดทำแผนพัฒนารายบุคคล (Individual Development Plan) การสร้างโอกาสในเส้นทางความก้าวหน้าทางอาชีพ (Career Path) และแผนสืบทอดตำแหน่งงาน (Succession Plan) เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมให้กับพนักงานที่มีศักยภาพสูง ในการทดแทนตำแหน่งงานที่ว่างลง และยังเป็นการสร้างความมั่นคงอย่างยั่งยืนให้กับบริษัทฯ ในอนาคต

- ขยายขีดความสามารถในการดำเนินการจัดหลักสูตรฝึกอบรมด้านการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และด้านภาษาอังกฤษ รวมทั้งด้าน Soft Skills ต่าง ๆ และจัดทดสอบความสามารถทางภาษาอังกฤษ (THAI Test of English Proficiency: THAI-TEP) ให้กับพนักงานรวมถึงลูกค้าภายนอกเพื่อเพิ่มรายได้ให้กับบริษัทฯ

- ส่งเสริมให้มีการอบรมเพื่อ Reskill และ Upskill ผ่านหลักสูตรตามสมรรถนะที่จำเป็นของแต่ละสายงาน (Functional Training) ให้กับพนักงานหลังจากเข้าสู่โครงสร้างองค์กรใหม่ เพื่อให้พนักงานมีความพร้อมในการรับมือกับ



การปรับเปลี่ยนวิธีการทำงาน พร้อมทั้งส่งเสริมให้พนักงานเพิ่มศักยภาพในการทำงานข้ามสายงาน หรือปฏิบัติงานหลายหน้าที่ (Multi-Tasking)

- พัฒนาหลักสูตรตามกฎหมายและข้อบังคับ ทั้งในประเทศและสากลให้ได้มาตรฐานเป็นที่ยอมรับขององค์กรการบินที่กำกับดูแลมาตรฐานการอบรมด้านความปลอดภัย และความมั่นคงการบิน โดยบริษัทฯ ได้รับการรับรองตามมาตรฐาน ISO 9001:2015 ให้ดำเนินการจัดอบรมหลักสูตรอาชีวอนามัยและความปลอดภัย (Occupational Health Safety)

- ดำเนินการอบรมแบบ e-Learning และ Virtual Classroom ทดแทนหลักสูตร Classroom อย่างเต็มรูปแบบ เพื่อส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาความรู้อย่างต่อเนื่อง และพนักงานได้รับความรู้ที่ทันสมัยอยู่เสมอ



- เริ่มโครงการ Leadership Competency Self-Learning (LCS) ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างและส่งเสริมให้พนักงานระดับบริหารและพนักงานที่มีศักยภาพสูง ได้มีโอกาสเรียนรู้ผ่านแพลตฟอร์มบริหารจัดการการเรียนรู้ภายใต้แนวคิด All-in-One Learning Experience การเรียนรู้เกิดขึ้นได้ทุกที่ทุกเวลา เพื่อพัฒนาและเสริมสร้างสมรรถนะที่สำคัญในการเป็นผู้นำภายใต้ Leadership Competency 3 ประการ คือ Make it Happen, Provide Solution และ Inspire People โดยโครงการดังกล่าวมีระยะเวลาดำเนินการ 1 ปี ระหว่างกรกฎาคม 2565 ถึง มิถุนายน 2566

- ริเริ่มการใช้งาน HR Training Dashboard เพื่อสนับสนุนการบริหารจัดการหลักสูตรด้านการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ โดยมีเป้าหมายให้พนักงานต้องเข้ารับการอบรมบททวน (Recurrent) ตามข้อกำหนดต่าง ๆ

การบริหารจัดการด้านการเงินและการบัญชี

ในการจัดการด้านบัญชี บริษัทฯ ได้เลือกปฏิบัติตามมาตรฐานรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุงที่ออกโดยสาขาวิชาชีพบัญชีซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับระยะเวลาบัญชีที่เริ่มใหม่หลังวันที่ 1 มกราคม 2565 มาถือปฏิบัติ ส่วนรายการทางบัญชีที่สำคัญในระหว่างปี 2565 มีดังนี้

- จากแผนพื้นฟูกิจการ ซึ่งศalaล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนที่แก้ไข เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 โดยปรับเปลี่ยนวิธีการชำระหนี้เจ้าหนี้เงินกู้ยืมและเจ้าหนี้ผู้ถือหุ้นกู้จากเดิมที่จะได้รับชำระด้วยเงินสดจนครบถ้วนในปีที่ 12 ถึง 15 ของแผนพื้นฟูกิจการ (แตกต่างกันไปของเจ้าหนี้แต่ละกลุ่ม) เป็นได้รับชำระหนี้ด้วยการแปลงหนี้เงินต้นตามแผนพื้นฟูกิจการในอัตรา้อยละ 24.50 ของภาระหนี้เงินต้นคงค้างของเจ้าหนี้แต่ละรายตามคำสั่งถึงที่สุดให้ได้รับชำระหนี้ เป็นหุ้นสามัญเพิ่มทุนที่ราคา 2.5452 บาทต่อหุ้น โดยจะได้รับชำระภายในปี 2567 โดยภาระหนี้เงินต้นคงค้างส่วนที่เหลือจะได้รับชำระหนี้จากกระแสเงินสดตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ในแผนพื้นฟูกิจการที่ศาลเห็นชอบตามเดิมและกำหนดให้เจ้าหนี้ได้รับดอกเบี้ยของ



ภาระหนี้เงินต้นคงค้างส่วนที่ได้รับชำระหนี้จากการแปลงหนี้เดิมของเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการเป็นหุ้นสามัญเพิ่มทุนในระหว่างที่ยังไม่มีการแปลงหนี้เป็นทุน โดยเป็นไปตามอัตราเฉลี่ยของดอกเบี้ยใหม่ตามแผนฟื้นฟูกิจการฉบับที่ศาลเห็นชอบและได้กำหนดเพิ่มอัตราดอกเบี้ยใหม่จากการหนี้เงินต้นคงค้างส่วนที่ได้รับชำระหนี้จากการแปลงหนี้ 13 ของแผนฟื้นฟูกิจการเป็นต้นไป จนกว่าจะชำระภาระหนี้เงินต้นครบถ้วน (สำหรับเจ้าหนี้กลุ่มที่ 5 และ กลุ่มที่ 6 เจ้าหนี้เงินกู้ยืม) และใน 2 ปีสุดท้ายก่อนครบกำหนดระยะเวลาไอล์อนหุ้นกู้ตามแผนฟื้นฟูกิจการ (สำหรับเจ้าหนี้กลุ่มที่ 18 – 31 เจ้าหนี้ผู้ถือหุ้นกู้) โดยเพิ่มขึ้นจากเดิมอีกร้อยละ 0.25 ต่อปี บริษัทฯ ได้ปรับปรุงเจ้าหนี้เงินกู้ยืมและเจ้าหนี้ผู้ถือหุ้นกู้ให้เป็นไปตามมูลหนี้วันครบกำหนดชำระและอัตราดอกเบี้ยตามแผนฟื้นฟูกิจการที่ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนที่แก้ไข ส่งผลให้บริษัทรับรู้ขาดทุนจากการปรับโครงสร้างหนี้จำนวน 10,124 ล้านบาท

- บริษัทฯ กลับรายการผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้จำนวน 8,467 ล้านบาท, เครื่องยนต์จำนวน 1,067 ล้านบาท และขาดทุนจากการด้อยค่าอุปกรณ์การบินหมุนเวียนจำนวน 13 ล้านบาท รวมสุทธิกลับรายการด้อยค่า 9,521 ล้านบาท ซึ่งสาเหตุเกิดจากการคำนวนมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์เพิ่มขึ้น เนื่องจากมีเที่ยวบินเพิ่มมากขึ้นจากสถานการณ์วิกฤตการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) เริ่มลดความรุนแรงลงทั่วโลก เป็นผลให้มีการผ่อนคลายมาตราการการเดินทางระหว่างประเทศและมาตรการทางสาธารณสุขลงตามลำดับ ทำให้เกิดการฟื้นตัวของธุรกิจสายการบิน

ในด้านการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน บริษัทฯ มีนโยบายการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันเครื่องบินอย่างต่อเนื่องเป็นระบบ โดยได้ปรับนโยบายการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันฯ ให้สามารถจัดทำประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันฯ ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 20 และไม่เกินร้อยละ 80 ของปริมาณการใช้ในรอบหนึ่งปีงบประมาณ และระยะเวลาประกันไม่เกิน 18 เดือน ทั้งนี้ การป้องกันความเสี่ยงในปริมาณที่สูงหรือต่ำกว่าระดับที่กำหนดไว้นี้จะต้องได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริหารแผน โดยบริษัทฯ จะจัดทำประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันฯ ด้วยเครื่องมือทางการเงินแบบต่าง ๆ เพื่อให้เหมาะสมต่อสภาพตลาดในแต่ละช่วงเวลา โดยจะพิจารณาถึงการลดความผันผวนของราคาน้ำมันเป็นสำคัญ เนื่องจากบริษัทฯ อยู่ระหว่างกระบวนการฟื้นฟูกิจการภายใต้ศาลมั่ลละลายกลาง บริษัทฯ จึงต้องการทำประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ 2563 ทั้งนี้ อยู่ระหว่างการศึกษาการประกันความเสี่ยงราคาน้ำมัน เพื่อที่จะจัดทำอนุพันธ์ประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันได้อย่างเหมาะสมกับสถานการณ์บริษัทฯ และอุตสาหกรรมการบินที่กำลังฟื้นตัวต่อไป

การบริหารจัดการด้านการบริการบนเครื่องบิน

การให้บริการผู้โดยสารชั้นหนึ่ง (First Class Service)

เพื่อสร้างความพึงพอใจสูงสุดแก่ผู้โดยสารชั้นหนึ่ง บริษัทฯ ได้มีการปรับเปลี่ยนและปรับเพิ่มเมนูอาหารให้มีความหลากหลายและเป็นที่นิยมในแต่ละเส้นทางบิน พนักงานต้อนรับบนเครื่องบินที่จะปฏิบัติหน้าที่ในชั้นหนึ่ง จะได้รับการอบรมเพิ่มเติมเพื่อปฏิบัติงานในชั้นหนึ่งอย่างมีประสิทธิภาพและอย่างมืออาชีพ

การให้บริการผู้โดยสารชั้นธุรกิจ (Business Class Service)

บริษัทฯ ได้ปรับเปลี่ยนการบริการผู้โดยสารในชั้นธุรกิจ เพื่อให้ตรงกับความต้องการของผู้โดยสารมากที่สุด โดยปรับลดขั้นตอนในการเตรียมงานก่อนให้บริการ เพื่อให้ผู้โดยสารได้รับความพึงพอใจจากการบริการเพิ่มขึ้น การบริการในชั้นธุรกิจ มีการบริการ 3 แบบ ได้แก่ Exotic Express, Transcend Thai และ Luxury Royal Service โดยมีรูปแบบการบริการที่ต่างกันเป็นไปตามชั้นมองบิน มีการฝึกอบรมพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน ให้มีทักษะพิเศษด้านการถ่ายภาพด้วยโทรศัพท์มือถือ ในโครงการ Snap A Journey เพื่อให้พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน สามารถให้บริการถ่ายภาพให้กับผู้โดยสาร โดยใช้อุปกรณ์



โตรศัพท์มือถือของผู้โดยสาร เพื่อเก็บภาพความประทับใจในเที่ยวบิน เพื่อสร้าง The Magical Journey แต่ยังคงไว้ซึ่งมาตรการเกี่ยวกับสุขอนามัยของผู้โดยสารในระหว่างการเดินทาง โดยปรับการบริการให้สอดคล้องกับมาตรการของรัฐ และข้อกำหนดของสถานีต่างประเทศ เพื่อลดโอกาสของการแพร่เชื้อในเที่ยวบิน

การอบรมพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน

บริษัทฯ ได้จัดระบบการฝึกอบรมพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน โดยเข้มโถงหลักการฝึกอบรมแบบ Competency Base Training และพื้นฐานความรู้ด้านความปลอดภัย (Safety) ความมั่นคง (Security) และการบริการ (Service) เพื่อสร้างมั่นทัศน์ ด้านการบริการที่มุ่งเน้นการจัดการการเสริมสร้างประสบการณ์ลูกค้า (Customer Experience Management) พัฒนาศักยภาพพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินให้มีคุณภาพ สร้างจิตสำนึกด้านการให้บริการที่มุ่งเน้นบทบาท และหน้าที่ในการให้บริการที่มีความปลอดภัยและมีคุณภาพ รวมถึงการสร้างความภาคภูมิใจในการเป็นพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินของบริษัทฯ ที่มีส่วนผลักดันให้บริษัทฯ มีศักยภาพในการแข่งขันระดับโลก

ฝ่ายฝึกอบรมพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน ได้จัดทำหลักสูตรเพิ่มเติมอีก 12 หลักสูตร เพื่อตอบสนองนโยบายของบริษัทฯ ใน การพัฒนาพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินในทุกระดับชั้น ตามการวิเคราะห์ผลจากองค์กรด้านการประเมิน และจัดอันดับเกี่ยวกับอุตสาหกรรมการบินชั้นนำของโลก (SKYTRAX) และ IATA-Airport โดยหลักสูตรที่เพิ่มเติมดังกล่าว สามารถนำไปสู่การสร้างจิตสำนึก ทัศนคติ จิตวิทยาในการบริการ บทบาทหน้าที่รับผิดชอบทั้งในส่วนของพนักงานและหัวหน้างาน การสร้างทีม การสื่อสารกับลูกค้า บุคลิกภาพ และความเป็นมืออาชีพในงานบริการด้วยเสน่ห์ของความเป็นไทย

นอกจากนี้ยังมีโครงการ หลักสูตรทางเลือก (Selective Course) เพิ่มศักยภาพการเรียนรู้ด้านต่าง ๆ เพิ่มเติม ให้กับพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินนอกเหนือจากการเข้าฝึกอบรมทบทวนทักษะด้านการบริการ อีกกว่า 10 หลักสูตร ที่ช่วยเพิ่มพูนทักษะแก่พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน ทั้งด้านภาษาและการสื่อสาร จิตใจ บุคลิกภาพ และ Social media ให้พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน ได้เลือกเรียน

โครงการขยายช่องทางจัดจำหน่ายผลิตภัณฑ์และบริการ เพื่อเพิ่มรายได้จากธุรกิจ On Ground Catering Services ภายในประเทศไทย

ฝ่ายครัวการบิน ได้มุ่งเน้นการปรับปรุงพัฒนาผลิตภัณฑ์และบรรจุภัณฑ์รูปแบบใหม่ เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลงไป มีการขยายช่องทางการจัดจำหน่ายผลิตภัณฑ์เพื่อให้สามารถเข้าถึงกลุ่มผู้บริโภคได้มากขึ้น

ทั้งนี้ จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) ส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ อย่างรุนแรง ฝ่ายครัวการบิน จึงได้เร่งดำเนินโครงการเพื่อพัฒนาและขยายช่องทางการจัดจำหน่ายผลิตภัณฑ์ของบริษัทฯ ซึ่งได้แก่ เบเกอรี่พฟ์แอนด์พาย (Puff & Pie) อาหารว่างกล่อง (Snack Box) และอาหารพร้อมทาน รวมถึงผลิตภัณฑ์อื่น ๆ เพื่อเป็นการสร้างรายได้เพิ่มให้กับบริษัทฯ โดยมีการพัฒนาและขยายช่องทางที่สำคัญ เช่น การขายผ่านช่องทางออนไลน์ (Online Delivery) โดยใช้บริการจัดหน่ายอาหารและเบเกอรี่บนแพลตฟอร์มของแอปพลิเคชันที่ให้บริการในธุรกิจการส่งอาหารถึงที่ (Food Delivery) ได้แก่ Wongnai, Line-man, Grab, Food Panda และ Robinhood โครงการทำธุรกิจร่วมกับลูกค้ากลุ่ม B2B (Business-to-Business) ได้แก่ ร้านเซเว่น อีเลฟเว่น (7-Eleven) ห้อปส์ชูปเปอร์มาร์เก็ต (Tops) ร้านกาแฟเมโซน (Café Amazon) และร้านอินทนิล การขยายพื้นที่ทางธุรกิจ การขยายสาขาธุรกิจร้านเบเกอรี่พฟ์แอนด์พาย (Puff & Pie) การจัดกิจกรรมทางการตลาดตามเทศบาล โครงการพิเศษต่าง ๆ รวมทั้งการจัดจำหน่ายผลิตภัณฑ์ของบริษัทฯ นอกสถานที่ เพื่อเป็นการขยายฐานลูกค้า และสามารถเข้าถึงลูกค้ากลุ่มเป้าหมายได้廣ขึ้น



1.1.3 วัตถุประสงค์ของการระดมทุน

การใช้เงินที่ได้จากการระดมทุนเป็นไปตามวัตถุประสงค์หรือไม่

- ในปี 2565 บริษัทฯ ไม่มีการระดมทุน และไม่ได้ออกตราสารหนี้

1.1.4 ข้อมูลพันธุ์บริษัทฯ ให้คำมั่นไว้ในแบบแสดงรายการข้อมูลการเสนอขายหลักทรัพย์

- ไม่มี

1.1.5 รางวัลที่บริษัทฯ ได้รับ



รางวัลที่การบินไทยได้รับ ประจำปี 2565

SKYTRAX World Airline Awards 2022

- รางวัลพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินที่ดีที่สุดของโลก (World's Best Airline Cabin Crew) อันดับ 4
- รางวัลสายการบินที่มีพนักงานให้บริการที่ดีที่สุดของเอเชีย (Best Airline Staff in Asia) อันดับ 4
- สายการบินที่ให้บริการภาคพื้นที่สนามบินที่ดีที่สุดของโลก (World's Best Airport Services) อันดับ 8
- สายการบินที่ให้บริการอาหารสำหรับชั้นประหยัดที่ดีที่สุด (Best Economy Class Airline Catering) อันดับ 8
- สายการบินที่ให้บริการห้องรับรองพิเศษชั้นหนึ่งที่ดีที่สุด (Best First Class Airline Lounges in 2022) อันดับ 10

THAILAND Zocial Awards 2022

- รางวัลยอดเยี่ยม Best Brand Performance on Social Media สาขากลุ่มธุรกิจบริการขนส่งสาธารณะ (Transportation Readers' Choice Awards 2022)

- โปรแกรมสะสมไมล์ รอยัล ออร์คิด พลัส (Royal Orchid Plus: ROP) ได้รับการจัดอันดับเป็น 1 ใน 5 โปรแกรมสะสมไมล์ยอดเยี่ยม (Best Frequent Flier Program) ในเอเชียแปซิฟิก

Business Traveller Asia-Pacific Awards 2022

- รางวัลสายการบินยอดเยี่ยมของเอเชียแปซิฟิก อันดับ 3 (Best Asia-Pacific Airline)



1.2 ลักษณะการประกอบธุรกิจ

โครงสร้างรายได้ของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

รายได้ของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ใน 3 ปีที่ผ่านมา มีดังนี้*

	ปี 2565		ปี 2564		ปี 2563	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากการขนส่ง						
ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	73,408	69.8	5,529	6.2	34,163	70.2
ค่าระหว่างขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	23,784	22.6	10,928	12.1	6,893	14.2
รวมรายได้จากการขนส่ง	97,192	92.4	16,457	18.3	41,056	84.4
รายได้การบริการอื่น ๆ ⁽¹⁾	6,674	6.3	5,115	5.7	6,660	13.7
รวมรายได้จากการขายหรือการให้บริการ	103,866	98.7	21,572	24.0	47,716	98.1
รายได้อื่น ⁽²⁾	1,346	1.3	68,409	76.0	921	1.9
รวมรายได้	105,212	100.0	89,981	100.0	48,637	100.0

หมายเหตุ: ⁽¹⁾ รายได้การบริการอื่น ๆ ประกอบด้วย รายได้จากหน่วยธุรกิจและรายได้จากการสนับสนุนอื่น ๆ

⁽²⁾ รายได้อื่น ประกอบด้วย ดอกเบี้ยรับ รายได้อื่น ๆ กำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุน กำไรจากการขายเงินลงทุน และกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้

ในฐานะที่บริษัทฯ เป็นบริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และดำรงสถานะเป็นสายการบินแห่งชาติ ที่ดำเนินกิจการและให้บริการเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศแบบครบวงจรด้านการบินพาณิชย์ทั้งเส้นทางบินระหว่างประเทศและเส้นทางบินในประเทศ โดยแบ่งการบริหารจัดการธุรกิจออกเป็น 3 กิจการ ประกอบด้วย กิจการขนส่งทางอากาศ (Core Business) หน่วยธุรกิจ (Business Unit) และกิจการอื่น ๆ โดยสรุปสามารถจำแนกได้ดังนี้

1. กิจการขนส่งทางอากาศ

กิจการขนส่งทางอากาศถือเป็นกิจการหลักของบริษัทฯ ประกอบด้วยการบริการขนส่งผู้โดยสาร การบริการขนส่งสินค้าพัสดุภัณฑ์และไปรษณีย์ภัณฑ์ โดยให้บริการขนส่งในเส้นทางบินไปยังจุดบินต่าง ๆ ทั้งแบบเที่ยวบินประจำและเที่ยวบินเช่าเหมาลำ ครอบคลุมทั้งเส้นทางบินระหว่างประเทศและภายในประเทศ ซึ่งให้บริการโดยบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อย



2. หน่วยธุรกิจ

หน่วยธุรกิจของบริษัทฯ เป็นหน่วยงานสนับสนุนให้การดำเนินธุรกิจสายการบินเป็นไปอย่างราบรื่น โดยแต่ละหน่วยธุรกิจมีความเกี่ยวเนื่องโดยตรงกับกิจกรรมของบริษัทฯ มีการดำเนินงานที่สอดคล้องกันอย่างเป็นระบบ เพื่อให้เครื่องบินสามารถเดินทางจากสถานีต้นทางถึงสถานีปลายทางตามกำหนดเวลาที่ระบุในตารางบิน ด้วยความสะดวกสบาย รวดเร็ว และปลอดภัย ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่จะช่วยสร้างความน่าเชื่อถือให้แก่บริษัทฯ พร้อมทั้งสร้างความมั่นใจและความพึงพอใจให้แก่ผู้ใช้บริการ ทั้งนี้ธุรกิจที่เกี่ยวเนื่องโดยตรงกับกิจกรรมของบริษัทฯ ได้แก่ บริการดังนี้

2.1 ธุรกิจการบริการคลังสินค้า (Cargo & Mail Terminal Services)

ให้บริการจัดการคลังสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์สำหรับการขนส่งสินค้าทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และบริการจัดการคลังสินค้า ณ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย และท่าอากาศยานหาดใหญ่ โดยการดำเนินงานบริการคลังสินค้าแบบครบวงจร ทั้งสินค้าขาเข้า สินค้าขาออก และสินค้าถ่ายลำ โดยมีสินค้าที่ขนส่งทางอากาศ หลายประเภท เช่น สินค้าควบคุมอุณหภูมิ สัตว์มีชีวิต สินค้าที่มีมูลค่า สินค้าอันตราย สินค้าเร่งด่วน และสินค้าที่ไม่สามารถนำเข้าประเทศได้ ทั้งนี้ บริการนี้มุ่งเน้นให้คำแนะนำและสนับสนุนแก่ลูกค้าในการจัดการคลังสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพ

2.2 ธุรกิจการบริการภาคพื้น (Ground Services) ประกอบด้วย 2 กิจกรรมดังนี้

2.2.1 การบริการลูกค้าภาคพื้น (Ground Customer Services) ให้บริการอำนวยความสะดวกโดยตรงกับผู้โดยสารตั้งแต่เดินทางเข้ามาสู่ท่าอากาศยาน ผ่านขั้นตอนและพิธีการต่าง ๆ จนเข้าสู่ตัวอากาศยานและจากตัวอากาศยานสู่ภาคพื้น ในเที่ยวบินทั้งขาเข้าและขาออก ครอบคลุมการบริการตั้งแต่ก่อนเที่ยวบิน (Pre-Flight Services) ไปจนถึงการบริการหลังเที่ยวบิน (Post-Flight Services) โดยให้บริการทั้งผู้โดยสารของบริษัทฯ และผู้โดยสารของสายการบินลูกค้า

2.2.2 การบริการอุปกรณ์ภาคพื้น (Ground Equipment Services) ให้บริการที่เกี่ยวข้องกับอากาศยาน อำนวยความสะดวกและสนับสนุนการบิน ให้กับบริษัทฯ และสายการบินลูกค้า ให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย มีความปลอดภัยสูงสุด พร้อมทำการบินเข้า-ออก ได้ตรงเวลา

2.3 ธุรกิจครัวการบิน (Catering Services)

ดำเนินการในการผลิตอาหารสำหรับบริการผู้โดยสารทั้งเที่ยวบินในประเทศและระหว่างประเทศของบริษัทฯ รวมถึงอาหารสำหรับบริการผู้โดยสารของสายการบินชั้นนำอื่น ๆ พร้อมทั้งดำเนินธุรกิจภาคพื้นที่เกี่ยวข้องกับอาหาร เช่น ภัตตาคาร ณ ท่าอากาศยานนานาชาติ ร้านเบเกอรี่พฟ์แอนด์พาย (Puff & Pie Bakery House) การให้บริการจัดเลี้ยงทั้งในและนอกสถานที่ ร้านอาหารสวัสดิการพนักงาน การบริการอาหารในโรงพยาบาล การบริการอาหารห้องรับรองพิเศษสายการบิน (Airlines Lounge) และเป็นพันธมิตรกับองค์กรต่าง ๆ ในการจำหน่าย ให้บริการอาหารและเครื่องดื่ม เช่น เมืองทองธานี บริษัทฯ ขนส่ง จำกัด ร้านคาเฟ่อเมซอน และร้านอินทนิล เป็นต้น

3. กิจการอื่น ๆ

ในส่วนของกิจการอื่น ๆ ที่สนับสนุนการขนส่ง ได้แก่ ฝ่ายซ่าง การบริการอำนวยความสะดวก และการจำหน่ายสินค้าที่ระลึก เป็นต้น



โดยมีรายละเอียดลักษณะการประกอบธุรกิจ ดังนี้

1. กิจการขนส่งทางอากาศ

บริษัทฯ เป็นสายการบินแห่งชาติ ที่ให้บริการด้านการขนส่งทางอากาศ เป็นกิจการหลักซึ่งได้พัฒนาการขนส่งไปสู่ภูมิภาคต่าง ๆ ของโลก ประกอบด้วย กิจการขนส่งผู้โดยสาร และกิจการขนส่งสินค้า พัสดุภัณฑ์และไปรษณียภัณฑ์ โดยมีรายละเอียดเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์และบริการ ดังนี้

1.1 กิจการขนส่งผู้โดยสาร

กิจการขนส่งผู้โดยสารมีเป้าหมายในการพัฒนาตลาดและเครือข่ายเส้นทางบินอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้สามารถแข่งขันได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยเน้นขีดความสามารถและดำเนินการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้เป็นศูนย์กลางการบิน (Hub) ที่สำคัญของภูมิภาค

ลักษณะผลิตภัณฑ์ หรือบริการ

(ก) ผู้บินของบริษัทฯ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทฯ และสายการบินไทยสมายล์ มีจำนวนเครื่องบินที่ใช้ปฏิบัติการบินจำนวน 64 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบินพิสัยไกลที่ใช้ทำการบินเส้นทางข้ามทวีปจำนวน 29 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 โบอิ้ง 777-300ER เครื่องบินพิสัยกลางที่ใช้ทำการบินเส้นทางภูมิภาคจำนวน 15 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 โบอิ้ง 777-200ER โบอิ้ง 787-8 โบอิ้ง 787-9 และเครื่องบินลำตัวแคบที่ใช้ทำการบินเส้นทางระยะใกล้จำนวน 20 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแบบแอร์บัส A320-200

เครื่องบินที่ใช้ในการปฏิบัติการบิน

แบบเครื่องบิน	จำนวน (ลำ)	
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564
แอร์บัส A380-800	-	-
แอร์บัส A350-900	12	12
โบอิ้ง 747-400	-	-
โบอิ้ง 777-200ER	4	4
โบอิ้ง 777-300ER	17	14
แอร์บัส A330-300	3	-
โบอิ้ง 787-8	6	6
โบอิ้ง 787-9	2	2
แอร์บัส A320-200	20	20
รวม	64	58



(ข) การพัฒนาเส้นทางการบินและจุดบิน

ในปี 2565 บริษัทฯ มีเป้าหมายปรับเพิ่มจุดบินและความถี่เที่ยวบินที่ให้บริการ เพื่อรองรับปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสารทั่วโลกที่มีการฟื้นตัวอย่างต่อเนื่อง อันเป็นผลจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) เริ่มคลี่คลาย ส่งผลให้ธุรกิจของประเทศไทยต่าง ๆ ทั่วโลกทยอยผ่อนคลายและยกเลิกมาตรการควบคุมและจำกัดการเดินทาง รวมทั้งประเทศไทยมีการทยอยผ่อนคลายมาตรการควบคุมการเดินทางเรื่อยมา และเปิดประเทศอย่างเต็มรูปแบบในวันที่ 1 กรกฎาคม 2565 ดังนั้น เพื่อให้บริษัทฯ บรรลุเป้าหมายตามแผนพื้นที่ภารกิจการบริษัทฯ และการเติบโตอย่างยั่งยืนในระยะยาว บริษัทฯ ทำการปรับปรุงเครือข่ายเส้นทางบิน โดยดำเนินการปรับเวลา หรือแบบเครื่องบิน ให้เหมาะสมกับสภาพตลาดของแต่ละจุดบิน รวมทั้งพัฒนาต่อไป โดยเน้นการปรับเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินในจุดบินที่มีศักยภาพ สร้างความแข็งแกร่งของเครือข่ายเส้นทางบิน โดยเปิดให้บริการจุดบินใหม่ และเพิ่มการใช้ประโยชน์จากการร่วมมือกับสายการบินพันธมิตร เพื่อขยายเครือข่ายเส้นทางบินให้ครอบคลุมลูกค้าได้ทุกกลุ่มเป้าหมาย เพิ่มความคล่องตัวในการปรับแผนตารางการบินให้สอดคล้องกับสภาวะความต้องการในแต่ละฤดูกาลและการผ่อนคลายมาตรการควบคุมการเดินทางของแต่ละประเทศ

ช่วงไตรมาสที่ 2 ของปี 2565 บริษัทฯ เพิ่มความถี่เที่ยวบินในภูมิภาคเอเชีย เส้นทางสายตะวันตก ได้แก่ เส้นทางเจนไน เบงกาลูรู เดลี มุมไบ ละหอร์ การาจี และอิสلامาบัด เพิ่มความถี่จาก 29 เที่ยวบิน เป็น 45 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ โดยเริ่มในวันที่ 1 เมษายน 2565 รวมทั้ง เส้นทางสายอินโดจีน ได้แก่ ฮานอย โฮจิมินห์ และพนมเปญ เพิ่มความถี่แต่ละเส้นทางจาก 4 เที่ยวบิน เป็น 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ โดยเริ่มในวันที่ 1 พฤษภาคม 2565 และในเส้นทางข้ามทวีป ได้แก่ ลอนדון เพิ่มความถี่จาก 11 เที่ยวบิน เป็น 14 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ และเมลเบิร์น เพิ่มความถี่จาก 4 เที่ยวบินเป็น 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ โดยเริ่มในวันที่ 1 พฤษภาคม 2565 ส่วนเส้นทางไปยังแฟรงก์เฟิร์ต เพิ่มความถี่จาก 10 เที่ยวบินเป็น 14 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ โดยเริ่มในเดือนมิถุนายน 2565 และช่วงไตรมาสที่ 3 ของปี 2565 บริษัทฯ เพิ่มความถี่เที่ยวบินในเส้นทางข้ามทวีป ได้แก่ โคเปนเฮเกน ซูริก และมิวนิก จากความถี่ 5 เที่ยวบินเป็น 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ในเดือนกรกฎาคม 2565

ส่วนจุดบินที่เพิ่มในไตรมาสที่ 2 ของปี 2565 ได้แก่ ปีนัง สัปดาห์ละ 4 เที่ยวบิน เวียงจันทน์ สัปดาห์ละ 3 เที่ยวบิน ไฮเดอราบัด สัปดาห์ละ 7 เที่ยวบิน และย่างกุ้ง สัปดาห์ละ 7 เที่ยวบิน และในไตรมาสที่ 3 ของปี 2565 ทำการเพิ่มจุดบิน ได้แก่ 雅加ดา สัปดาห์ละ 7 เที่ยวบิน

ในปี 2565 บริษัทฯ ได้จัดทำตารางบินเป็นสองช่วงฤดู ประกอบด้วย ตารางบินฤดูร้อน (Summer Schedule) เริ่มจากวันอาทิตย์สุดท้ายของเดือนมีนาคมถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนตุลาคมของแต่ละปี และตารางบินฤดูหนาว (Winter Schedule) เริ่มจากวันอาทิตย์สุดท้ายของเดือนตุลาคมถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนมีนาคมของแต่ละปี ซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association: IATA) โดยมีเป้าหมายเพื่อปรับปรุงเครือข่ายเส้นทางบินตามแผนพื้นที่ภารกิจการ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทฯ และสายการบินไทยสมายล์มีเครือข่ายเส้นทางบินให้บริการครอบคลุม 56 จุดบิน ใน 23 ประเทศทั่วโลก โดยแบ่งเป็น 10 จุดบินภายในประเทศ (ไม่รวมกรุงเทพมหานคร) ดังรายละเอียดในข้อ (ค) ตารางข้อมูลเส้นทางบิน



(ค) ตารางข้อมูลเส้นทางบิน

เส้นทางบินภายในประเทศ

บริษัทฯ มีการให้บริการเที่ยวบินตรงภายในประเทศไทยแบบประจำโดยสายการบินไทยสมายล์ เพื่อให้สอดคล้องกับการผ่อนคลายมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) จึงดำเนินการปรับเพิ่มจำนวนเที่ยวบินจากปีที่ผ่านมา ด้วยความถี่ 259 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ดังนี้ ภาคเหนือ ได้แก่ เชียงใหม่ และเชียงราย ภาคอีสาน ได้แก่ ขอนแก่น อุดรธานี และอุบลราชธานี ภาคใต้ ได้แก่ ภูเก็ต กระบี่ ศรีราชา ญี่ปุ่น หาดใหญ่ และนราธิวาส

ข้อมูลเส้นทางบินภายในประเทศ

	ปี 2565	ปี 2564	ปี 2563
รายได้จากการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านบาท) ⁽¹⁾	5,628.5	2,037.7	4,290.8
ร้อยละของรายได้การขนส่งผู้โดยสารรวม (%)	9.2	38.4	13.8
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPKs) (ล้านคน-กม.) ⁽²⁾	2,139.4	870.4	1,560.1
ปริมาณการผลิตต้านผู้โดยสาร (ASKs) (ล้านที่นั่ง-กม.) ⁽²⁾	2,725.0	1,305.0	2,364.6
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (%)	78.5	66.7	66.0
จำนวนจุดหมายปลายทางที่ให้บริการตามตารางการบิน (ตารางการบินประจำเดือน/ฤดูกาล) ⁽³⁾	13/12	13/12	*
จำนวนของเที่ยวบินแบบประจำ (เที่ยวบินต่อสัปดาห์) (ตารางการบินประจำเดือน/ฤดูกาล) ⁽³⁾	243/200	243/200	*

หมายเหตุ:

⁽¹⁾ รวมรายได้จากเที่ยวบินแบบประจำ รายได้ค่าน้ำหนักส่วนเกิน รายได้สุทธิจากการแลกเปลี่ยนการรับขนส่งผู้โดยสารสุทธิ จากเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอื่นและขายโดยบริษัทฯ ตามความตกลงเที่ยวบินร่วม และรายได้จากการขายที่นั่งโดยสารบนเที่ยวบินของสายการบินอื่น ซึ่งไม่ได้เป็นเที่ยวบินร่วมแต่ไม่รวมรายได้จากเที่ยวบินซึ่งไม่ได้อยู่ในตารางการบิน และไม่รวมรายได้ค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและเงินค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสาร

⁽²⁾ ไม่รวมเที่ยวบินซึ่งไม่ได้อยู่ในตารางการบิน และเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอื่นและขายโดยบริษัทฯ แต่รวมเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยบริษัทฯ และขายโดยสายการบินอื่น

⁽³⁾ ไม่รวมกรุงเทพฯ ตารางการบินในภาคคตุ์หน้าเริ่มตั้งแต่วันอาทิตย์สุดท้ายของเดือนตุลาคมไปจนถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนมีนาคมและตารางการบินในภาคคตุ์ร้อนเริ่มตั้งแต่วันอาทิตย์สุดท้ายของเดือนมีนาคมไปจนถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนตุลาคมของทุกปี

* ผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) บริษัทฯ ต้องปรับแผนเส้นทางบินเพื่อรับรับการเดินทางที่เหมาะสม จึงไม่สามารถบุข้อมูลเป็นตารางการบินประจำเดือน/ฤดูกาล เช่นเดียวกับสภาพการณ์ปกติ



เส้นทางบินระหว่างประเทศ

บริษัทฯ มีการให้บริการเที่ยวบินเส้นทางระหว่างประเทศทั้งสิ้น 463 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ (ตารางบินฤดูหนาว 2565/2566) โดยแบ่งเป็น 2 เส้นทางหลัก ได้แก่ เส้นทางภูมิภาคเอเชีย 379 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง 37 จุดบินใน 16 ประเทศ และเส้นทางข้ามทวีป 84 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง 9 จุดบินใน 7 ประเทศ ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

เส้นทางภูมิภาคเอเชีย

บริษัทฯ ได้ปรับแผนเครือข่ายเส้นทางบินตามมาตรการผ่อนคลายจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) ในแต่ละประเทศที่เพิ่มขึ้นของภูมิภาคเอเชีย ครอบคลุม 37 จุดบินใน 16 ประเทศ โดยปรับลด แบ่งเส้นทางบินในภูมิภาคเอเชียเป็น 5 เส้นทางหลัก ได้แก่ เส้นทางสายเหนือ เส้นทางสายใต้ เส้นทางสายตะวันตก เส้นทางสายตะวันออกกลาง และเส้นทางสายอินโดจีน

ข้อมูลเส้นทางภูมิภาคเอเชีย

	ปี 2565	ปี 2564	ปี 2563
รายได้จากการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านบาท) (1)	26,112.7	1,025.3	13,312.2
ร้อยละของรายได้การขนส่งผู้โดยสารรวม (%)	42.6	19.3	42.9
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPKs) (ล้านคน-กม.) (2)	8,954.3	228.1	5,583.1
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASKs) (ล้านที่นั่ง-กม.) (2)	15,821.3	5,055.0	10,063.5
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (%)	56.6	4.5	55.5
จำนวนจุดหมายปลายทางที่ให้บริการตามตารางการบิน (ตารางการบินในภาคฤดูหนาว/ฤดูร้อน) (3)	19/12	19/12	*
จำนวนของเที่ยวบินแบบประจำ (เที่ยวบินต่อสัปดาห์) (ตารางการบินในภาคฤดูหนาว/ฤดูร้อน) (3)	79/38	79/38	*

หมายเหตุ:

(1) รวมรายได้จากเที่ยวบินแบบประจำ รายได้ค่าน้ำหนักส่วนเกิน รายได้สุทธิจากการแลกเปลี่ยนการรับขนส่งผู้โดยสารสุทธิ จากเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอื่นและขายโดยบริษัทฯ ตามความตกลงเที่ยวบินร่วม และรายได้จากการขาย ที่นั่งโดยสารบนเที่ยวบินของสายการบินอื่นซึ่งไม่ได้เป็นเที่ยวบินร่วมแต่ไม่รวมรายได้จากเที่ยวบินซึ่งไม่ได้อัญญาในตาราง การบิน และไม่รวมรายได้ค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและเงินค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสาร

(2) ไม่รวมเที่ยวบินซึ่งไม่ได้อัญญาในตารางการบิน และเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอื่นและขายโดยบริษัทฯ แต่รวมเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยบริษัทฯ และขายโดยสายการบินอื่น

(3) ไม่รวมกรุงเทพฯ ตารางการบินในภาคฤดูหนาวเริ่มตั้งแต่วันอาทิตย์สุดท้ายของเดือนตุลาคมไปจนถึงวันเสาร์สุดท้ายของ เดือนมีนาคม และตารางการบินในภาคฤดูร้อนเริ่มตั้งแต่วันอาทิตย์สุดท้ายของเดือนมีนาคมไปจนถึงวันเสาร์สุดท้ายของ เดือนตุลาคมของทุกปี

* ผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) บริษัทฯ ต้องปรับแผนเส้นทางบิน เพื่อรองรับการเดินทางที่เหมาะสม จึงไม่สามารถระบุข้อมูลเป็นตารางการบินประจำฤดูหนาว/ฤดูร้อน เช่นเดียวกับ สภาพการณ์ปกติ



เส้นทางสายเหนือ

ในเส้นทางนี้มีการพื้นตัวซ้ำ เนื่องจากนโยบายการจัดการการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) ได้จำกัดการเดินทางเป็นระยะเวลานาน รวมทั้งข้อจำกัดที่เข้มงวดในบางประเทศ ประกอบกับประเทศไทยยังคงปิด โดยบริษัทฯ ได้ทำการบินไปยัง 11 จุดบิน ใน 4 ประเทศ ด้วยความถี่รวม 119 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ได้แก่ โตเกียว (นาริตะและฮาเนดะ) โอซาก้า พุกุโอะกะ นาโกยา ชัปปोโร โซล มนิลา ไทเป และย่องกง

สำหรับจุดบินของสายการบินไทยสมายล์ ได้แก่ เกาะสอง

เส้นทางสายใต้

เส้นทางสายใต้เป็นเส้นทางที่บังคับมีการแข่งขันสูง บริษัทฯ ได้ทำการบินไปยัง 5 จุดบิน ใน 3 ประเทศ ด้วยความถี่รวม 70 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ได้แก่ สิงคโปร์ จาการ์ตา เด็นปาชาร์ และกัวลาลัมเปอร์

สำหรับจุดบินของสายการบินไทยสมายล์ ได้แก่ ปีนัง

เส้นทางสายตะวันตก

ในเส้นทางนี้ บริษัทฯ ยังคงมีสัดส่วนการตลาด (Market Share) ที่ดี โดยเป็นเส้นทางที่มีการเปิดประเทศตั้งแต่ ต้นปี 2565 ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ทำการบิน โดยมีจุดบินไปยัง 14 จุดบิน ใน 5 ประเทศ ด้วยความถี่รวม 116 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ได้แก่ เดลี มุมไบ เจนไน บังคาลอร์ ไฮเดอร์บัด ราดา ภาราชี ละหอร์ และอิสลามาบัด

สำหรับจุดบินของสายการบินไทยสมายล์ ได้แก่ ย่างกุ้ง กัลกัตตา อาห์เมดาบัด พุธกคยา และกาฐมาณฑุ

เส้นทางสายตะวันออกกลาง

บริษัทฯ ได้ทำการบินไปยัง 1 จุดบิน ใน 1 ประเทศ ด้วยความถี่รวม 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ได้แก่ เจดดาห์ ซึ่งเป็น จุดบินใหม่ โดยเปิดทำการบินเมื่อวันที่ 19 สิงหาคม 2565

เส้นทางสายอินโดจีน

เป็นเส้นทางที่ยังมีศักยภาพในการเริ่มต้นโดยสาร เนื่องจากมีการผ่อนคลายมาตรการควบคุม การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) เพิ่มขึ้น บริษัทฯ ได้ทำการบินโดยสายการบินไทยสมายล์ ไปยัง 6 จุดบิน ใน 3 ประเทศ ด้วยความถี่รวม 70 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ได้แก่ เวียงจันทน์ หลวงพระบาง พนมเปญ เสียมราฐ يانอย และ ໂຂຈົມິນໜໍ

เส้นทางข้ามทวีป

บริษัทฯ มีการให้บริการเที่ยวบินในเส้นทางข้ามทวีป ใน 2 เส้นทางหลัก ได้แก่ เส้นทางยุโรป และเส้นทาง ออสเตรเลีย-นิวซีแลนด์ ครอบคลุม 9 จุดบิน ใน 7 ประเทศ ด้วยความถี่รวม 84 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ได้แก่ ลอนดอน แฟรงก์เฟิร์ต มิวนิก ปารีส โคเปนเฮเกน สตอกโฮล์ม ชูริก ซิดนีย์ และเมลเบิร์น



เส้นทางยุโรป

เส้นทางนี้มีระดับการฟื้นตัวสูงอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่ต้นปี 2565 โดยบริษัทฯ ได้ทำการบินไปยัง 7 จุดบิน ใน 6 ประเทศ ด้วยความถี่ร่วม 63 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ได้แก่ ลอนดอน แฟรงก์เฟิร์ต มิวนิก ปารีส โคเปนเฮเกน สตอกโฮล์ม และซูริก

ข้อมูลเส้นทางยุโรป

	ปี 2565	ปี 2564	ปี 2563
รายได้จากการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านบาท) ⁽¹⁾	23,327.9	1,996.4	9,979.1
ร้อยละของรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารรวม (%)	38.0	37.6	32.1
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPKs) (ล้านคน-กม.) ⁽²⁾	12,381.1	950.8	6,435.2
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASKs) (ล้านที่นั่ง-กม.) ⁽²⁾	16,203.4	4,065.0	8,893.4
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (%)	76.4	23.4	72.4
จำนวนจุดหมายปลายทางที่ให้บริการตามตารางการบิน (ตารางการบินในภาคคุณภาพ/คุณร้อน) ⁽³⁾	7/5	7/5	*
จำนวนของเที่ยวบินแบบประจำ (เที่ยวบินต่อสัปดาห์) (ตารางการบินในภาคคุณภาพ/คุณร้อน) ⁽³⁾	27/10	27/10	*

หมายเหตุ:

(1) รวมรายได้จากเที่ยวบินแบบประจำ รายได้ค่าน้ำหนักส่วนเกิน รายได้สุทธิจากการแลกเปลี่ยนการรับขนส่งผู้โดยสาร สุทธิจากเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอื่นและขายโดยบริษัทฯ ตามความตกลงเที่ยวบินร่วม และรายได้จากการขายที่นั่งโดยสารบนเที่ยวบินของสายการบินอื่นซึ่งไม่ได้เป็นเที่ยวบินร่วมแต่ไม่รวมรายได้จากเที่ยวบินซึ่งไม่ได้อยู่ในตารางการบินและไม่รวมรายได้ค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและเงินค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสาร

(2) ไม่รวมเที่ยวบินซึ่งไม่ได้อยู่ในตารางการบินและเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอื่นและขายโดยบริษัทฯ แต่รวมเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยบริษัทฯ และขายโดยสายการบินอื่น

(3) ไม่รวมกรุงเทพฯ ตารางการบินในภาคคุณภาพเริ่มตั้งแต่วันอาทิตย์สุดท้ายของเดือนตุลาคมไปจนถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนมีนาคม และตารางการบินในภาคคุณร้อนเริ่มตั้งแต่วันอาทิตย์สุดท้ายของเดือนมีนาคมไปจนถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนตุลาคมของทุกปี

* ผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) บริษัทฯ ต้องปรับแผนเส้นทางบินเพื่อรับการเดินทางที่เหมาะสม จึงไม่สามารถระบุข้อมูลเป็นตารางการบินประจำคุณภาพ/คุณร้อน เช่นเดียวกับสภาพการณ์ปกติ



เส้นทางօสเตรเลียและนิวซีแลนด์

บริษัทฯ ได้ทำการบินไปยัง 2 จุดบิน ใน 1 ประเทศ ด้วยความถี่รวม 21 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ได้แก่ ชิดนีร์ และเมลเบิร์น

ข้อมูลเส้นทางօสเตรเลียและนิวซีแลนด์

	ปี 2565	ปี 2564	ปี 2563
รายได้จากการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านบาท) ⁽¹⁾	6,306.4	243.8	3,475.4
ร้อยละของรายได้การขนส่งผู้โดยสารรวม (%)	10.3	4.6	11.2
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPKs) (ล้านคน-กม.) ⁽²⁾	2,636.5	98.3	1,779.2
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASKs) (ล้านที่นั่ง-กม.) ⁽²⁾	3,644.1	761.5	2,377.2
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (%)	72.3	12.9	74.8
จำนวนจุดหมายปลายทางที่ให้บริการตามตารางการบิน (ตารางการบินในภาคคุณภาพ/คุณร้อน) ⁽³⁾	1/1	1/1	*
จำนวนของเที่ยวบินแบบประจำ (เที่ยวบินต่อสัปดาห์) (ตารางการบินในภาคคุณภาพ/คุณร้อน) ⁽³⁾	7/2	7/2	*

หมายเหตุ:

(1) รวมรายได้จากเที่ยวบินแบบประจำ รายได้ค่าน้ำหนักส่วนเกิน รายได้สุทธิจากการแลกเปลี่ยนการรับขนส่งผู้โดยสารสุทธิ จากเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอื่นและขายโดยบริษัทฯ ตามความตกลงเที่ยวบินร่วม และรายได้จากการขาย ที่นั่งโดยสารบนเที่ยวบินของสายการบินอื่นซึ่งไม่ได้เป็นเที่ยวบินร่วมแต่ไม่รวมรายได้จากเที่ยวบินซึ่งไม่ได้อยู่ในตาราง การบินและไม่รวมรายได้ค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและเงินค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสาร

(2) ไม่รวมเที่ยวบินซึ่งไม่ได้อยู่ในตารางการบินและเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอื่นและขายโดยบริษัทฯ แต่รวม เที่ยวบินที่ดำเนินการโดยบริษัทฯ และขายโดยสายการบินอื่น

(3) ไม่รวมกรุงเทพฯ ตารางการบินในภาคคุณภาพเริ่มตั้งแต่วันอาทิตย์สุดท้ายของเดือนตุลาคมไปจนถึงวันเสาร์สุดท้ายของ เดือนมีนาคม และตารางการบินในภาคคุณร้อนเริ่มตั้งแต่วันอาทิตย์สุดท้ายของเดือนมีนาคมไปจนถึงวันเสาร์สุดท้ายของ เดือนตุลาคมของทุกปี

* ผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) บริษัทฯ ต้องปรับ แผนเส้นทางบินเพื่อรองรับการเดินทางที่เหมาะสม จึงไม่สามารถระบุข้อมูลเป็นตารางการบินประจำคุณภาพ/คุณร้อน เช่นเดียวกับสภาพการณ์ปกติ



(๑) การบริการลูกค้า

ในปี 2565 บริษัทฯ ยังคงมุ่งมั่นพัฒนาปรับปรุงคุณภาพผลิตภัณฑ์และการบริการอย่างต่อเนื่อง ในทุกจุดบริการหลัก เพื่อให้ลูกค้าในแต่ละกลุ่มเป้าหมายได้สัมผัสประสบการณ์การบินที่โดดเด่นดงดงามพسانเอกสารลักษณะของความเป็นไทย ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้มีการกำหนด Brand Position Statement โดยย่อว่า The Magical Journey of Leisure โดยนำอย่างต้นหัวทั้ง 6 มาเติมเต็มรูปแบบการบริการ ซึ่งเป็นแกนคิดที่ใช้อ้างอิงภายใต้องค์กร ครอบคลุมตั้งแต่การบริการก่อนเที่ยวบิน (Pre-flight Services) การบริการบนเที่ยวบิน (In-flight Services) ไปจนถึงการให้บริการหลังเที่ยวบิน (Post-flight Services) โดยมี แผนการดำเนินงาน แนวคิดและภาพลักษณ์ที่ชัดเจนภายใต้แนวโน้มการบริการจากใจ (Service from the Heart) ซึ่งพนักงาน ทุกคนยึดมั่นมาตลอด 6 ทศวรรษของการให้บริการ ด้วยตระหนักรู้ว่าคุณภาพของการบริการลูกค้าเป็นปัจจัยหลักสู่ความสำเร็จ ของการกิจการให้บริการการขนส่ง และขับเคลื่อนให้บริษัทฯ สามารถแข่งขันกับสายการบินคู่แข่งได้อย่างยั่งยืน

เพื่อเน้นย้ำถึงการบริการที่เป็นเลิศ สม่ำเสมอ และเป็นไปตามมาตรฐานที่ตกลงไว้ ซึ่งการบริการลูกค้าถือว่าเป็นหัวใจ สำคัญในการดำเนินธุรกิจ บริษัทฯ ได้จัดทำข้อตกลงระดับการให้บริการ (Service Level Agreement: SLA) กับทุกจุดบริการหลัก และกำหนดขั้นตอนการให้บริการ (Service Operation Procedure) ตั้งแต่การสำรองที่นั่ง จนเสร็จสิ้นการเดินทางถึงจุดหมายปลายทาง มีการตรวจประเมินและติดตามคุณภาพการบริการทุกจุดบริการอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เป็นไปตามข้อตกลงระดับ การให้บริการ และขั้นตอนการให้บริการ ทั้งจากหน่วยงานภายในและหน่วยงานภายนอก การสุ่มตรวจการปฏิบัติงานแบบไม่ แจ้งให้ผู้รับการตรวจทราบ (Mystery Shopping) โดยมีการสำรวจความพึงพอใจ และการประเมินภาพรวมของแบรนด์ (Brand Health Check) ตลอดจนการตรวจประเมินคุณภาพผลิตภัณฑ์และการบริการจากสถานที่ได้รับการยอมรับระดับโลก เพื่อให้แน่ใจว่าลูกค้าจะได้รับความพึงพอใจสูงสุดจากการใช้บริการและผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพตลอดการเดินทาง

การประเมินผลและการกำกับดูแลข้อตกลงระดับการให้บริการที่ดี นอกจากเป็นการเสริมสร้างประสบการณ์ที่ดีในการเดินทาง (Customer Experiences) ให้ลูกค้าเกิดความพึงพอใจ ภักดีต่อผลิตภัณฑ์และบริษัทฯ (Brand Loyalty) อันเป็น การรักษาฐานลูกค้าเดิมให้กลับมาใช้บริการอีก และยังช่วยให้เกิดการตลาดแบบปากต่อปาก (Word of Mouth) โดยเฉพาะจาก ผู้บริโภคที่ชอบพูดถึงแบรนด์หรือผลิตภัณฑ์ใด ๆ ที่ตนชื่นชอบ (Brand Advocates) ทางสื่อสังคมออนไลน์ (Social Media) สำหรับรายละเอียดของการพัฒนาการบริการลูกค้าในแต่ละขั้นตอน ดังนี้

ด้านการบริการก่อนเที่ยวบิน

บริษัทฯ ได้พัฒนาระบบการให้บริการผ่านอินเทอร์เน็ต โทรศัพท์มือถือ (Electronic and Mobile Service) เพื่อเพิ่ม ความสะดวกสบายและความรวดเร็วให้ลูกค้าสามารถเข้าถึงข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางได้ง่ายขึ้น อาทิ ข้อมูลการจอง บัตรโดยสาร การตรวจสอบรายละเอียดเกี่ยวกับเที่ยวบิน ตารางบิน ตลอดจนการแจ้งข้อมูลให้ลูกค้าทราบเมื่อเที่ยวบินไม่เป็นไป ตามปกติ นอกจากนี้ ยังเพิ่มช่องทางการจ่ายเงินในเว็บไซต์ให้มากขึ้น รวมทั้ง เพิ่มช่องทางการเช็คอินด้วยตนเองผ่าน อินเทอร์เน็ต โทรศัพท์มือถือ และเครื่อง Kiosk สำหรับการบริการที่ท่าอากาศยาน ได้เพิ่มเคาน์เตอร์ THAI Bag-Drop ที่ท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิสำหรับลูกค้าที่เช็คอินด้วยตนเอง (e-Check in)

ด้านการบริการบนเครื่องบิน

บริษัทฯ มุ่งเน้นการพัฒนาการบริการของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน ให้เหมาะสมกับความต้องการของผู้โดยสาร โดย มุ่งเน้นความหลากหลาย สุขลักษณะทางอาหาร (Food Hygiene) และปรับรูปแบบการให้บริการเป็นแบบเฉพาะบุคคล สำหรับ ผู้โดยสารชั้นหนึ่ง ชั้นธุรกิจ และชั้นประหยัด ปรับเปลี่ยนอุปกรณ์ รายการอาหารและเครื่องดื่มที่ให้บริการ ให้มีความเหมาะสม มากขึ้น ตามความต้องการของผู้โดยสารและลักษณะที่หลากหลายของแต่ละเที่ยวบิน



ในส่วนของอุปกรณ์บริการบนเครื่องบิน ได้คัดสรรและจัดหาอุปกรณ์สำหรับใช้บริการบนเครื่องบินระดับโลก (World Class) ที่ถือเป็นจุดบริการ (Touch Point) ของ Five Star Airlines Rating ได้แก่

- หูฟังสำหรับผู้โดยสารชั้นหนึ่งและชั้นธุรกิจ ให้บริการด้วยแบรนด์ AKG ซึ่งได้รับรางวัลยอดเยี่ยมในเรื่องของรูปแบบและคุณภาพ
- Comfort Wear สำหรับผู้โดยสารชั้นหนึ่งแบรนด์ Boggi Milano
- ชุดอ่อนนุนความสะดวกระหว่างการเดินทาง (Travel Kit) สำหรับผู้โดยสารชั้นหนึ่งแบรนด์ Porsche Design
- ชุดอ่อนนุนความสะดวกระหว่างการเดินทาง (Travel Kit) สำหรับผู้โดยสารชั้นธุรกิจแบรนด์ Mandarina Duck แบรนด์ Lacoste และแบรนด์ GC

ในการพัฒนาการบริการในด้านอาหารและเครื่องดื่ม ได้ยึดหลักการ 5 ข้อ คือ

1. ด้านงบประมาณ โดยคำนึงถึงการใช้งบประมาณอย่างเหมาะสม และระบบที่เอื้อประโยชน์ร่วมกันระหว่างผู้ประกอบการกับบริษัทฯ (Win-Win)

2. Operation System ต้องเป็น Single System ทั้งระบบเพื่อให้การดำเนินการเป็นไปในทางเดียวกัน และตรวจสอบได้

3. Seasoning and Promotion ในด้านของอาหารและเครื่องดื่ม จะมีการพิจารณาถึงถูกต้องของวัตถุดิบ ที่มาของวัตถุดิบ ความต้องการของลูกค้า เพื่อให้การบริหารต้นทุน และคุณภาพเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด ในอีกด้านหนึ่งต้องมีการสร้าง Promotion เพื่อเป็นการตอบแทนลูกค้า และสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าของบริษัทฯ ตลอดทั้งปี

4. Partner & Vendor ในส่วนของผู้ประกอบการ และผู้ให้บริการด้านอาหารที่เกี่ยวข้อง จะให้ความร่วมมือที่ดีเพื่อให้เกิดประโยชน์ทั้งสองฝ่าย และสามารถพัฒนาคุณภาพของการบริการไปถึงเป้าหมายที่กำหนดได้

5. Executive Chef Officer ในส่วนของ Menu Planning รวมทั้งเครื่องดื่ม จะจัดให้มีมีงานที่เป็นผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านอาหารและเครื่องดื่มเพื่อกำหนดแนวทางวางแผนพัฒนา และรวมทั้งดูแลต้นทุนเพื่อให้เกิดมูลค่าสูงสุดในการบริการ โดยการวางแผนด้านเมนู จะมุ่งเน้นออกแบบเป็น 2 ส่วน เป็นส่วนของ Standard Menu ที่ให้บริการบนเครื่องบินกับ Promotion Menu ซึ่งจะถูกจัดเตรียมอยู่ในระบบบริการเลือกอาหารล่วงหน้า (Pre-Selected Meals) ใน e-System เพื่อให้ผู้โดยสารเลือกก่อนเดินทาง

อุปกรณ์และบริการ

บริษัทฯ มีแผนการให้บริการโดยยึดหลัก Customer Centric เป็นแกนหลัก เพื่อตอบสนองความพึงพอใจของลูกค้า เป็นหลัก และยังสนับสนุนการทำงานของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินเพื่อให้บริการเป็นเลิศ มีรายละเอียด ดังนี้

1. การปรับปรุงคุณภาพสื่อสาระบันเทิง

มีการปรับปรุง เพิ่มจำนวนและประเภทสื่อสาระบันเทิง โดยมีการวางแผนพัฒนารูปแบบการให้บริการผู้โดยสาร อาทิ เช่น การเลือกภาพยนตร์ รายการโทรทัศน์ ที่มีความหลากหลายครบถ้วน รวมทั้งการนำเสนอสื่อรูปแบบใหม่ ๆ เช่น หนังสือเสียง (Audio Books) และรายการเพลง (Playlist) เพื่อเป็นการจับคู่ (Pairing) กับอาหาร เครื่องดื่ม และบรรยากาศ การเดินทาง



2. การพัฒนาด้านดิจิทัล

บริษัทฯ ได้ปรับปรุงระบบต่าง ๆ เพื่อให้ทันต่อ New Normal ลดการสัมผัส และเสริมสร้างความแข็งแกร่งทางด้านบริการ อาทิเช่น Digital Magazine, THAI e-Library และ Pre-Selected Meals โดยโครงการ Pre-Selected Meals เป็นการเปิดระบบให้ผู้โดยสารชั้นหนี่ง (First Class) และชั้นธุรกิจ (Business Class) และสมาชิกสะสมไมล์บัตรแพลทินัม และบัตรทอง (ROP Platinum & Gold) สามารถเลือกอาหารล่วงหน้าได้ เพื่อลดปัญหาที่ผู้โดยสารไม่ได้รับอาหารตามเมนูที่ต้องการรวมถึงเปิดบริการ www.royalorchidholidays.com เพื่ออำนวยความสะดวกในการจองที่พัก และกิจกรรมท่องเที่ยวต่าง ๆ

3. การเปิดระบบการให้บริการ WiFi บนเที่ยวบิน (WiFi Onboard)

บริษัทฯ ดำเนินการเปิดระบบ WiFi เพื่อให้บริการอินเทอร์เน็ตระหว่างเที่ยวบิน โดยมีการปรับแนวทางเป็นรูปแบบการจ่ายค่าบริการตามยอดขายจริง (Revenue Sharing Model) กับบริษัทคู่สัญญาเพื่อลดความเสี่ยงในการลงทุนซื้อ Data มาเพื่อจำหน่ายผู้โดยสาร โดยจะมีการแบ่งจำนวนเป็น Unlimited Package ให้ผู้โดยสาร 3 ระดับคือ Chat & Message, Browsing และ Streaming

4. การพัฒนาด้านผลิตภัณฑ์อาหารและเครื่องดื่ม

บริษัทฯ ปรับปรุงและเพิ่มผลิตภัณฑ์อาหารและเครื่องดื่ม เพื่อเพิ่มความพึงพอใจของผู้โดยสาร อาทิเช่น การปรับปรุงเมนูอาหาร การเพิ่มบริการในชั้นธุรกิจ ผลิตภัณฑ์กาแฟพิเศษในโครงการ Barista Onboard และความร่วมมือกับโครงการพัฒนาดอยตุง (พื้นที่ท่องเที่ยว) อันเนื่องมาจากพระราชดำริ นำเสนอกาแฟเบลนด์ Exclusive ของการบินไทยชื่อ Black Silk Blend ซึ่งเป็นกาแฟที่ผลิตจากแหล่งผลิตอย่างยั่งยืน เสิร์ฟพร้อม “กาวนเวลา” Chocolate Bar แบรนด์ระดับโลกของไทยใช้เมล็ดโกโก้จากหมู่บ้านคลองลอด จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ซึ่งเป็นการจับคู่เสิร์ฟอย่างลงตัว พิรุณการให้บริการ Coffee Drip Presenting อย่างพิถีพิถันต่อหน้าผู้โดยสาร

(จ) การปฏิบัติการบิน ความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัยการบิน และมาตรฐานการบิน

ความปลอดภัยในการปฏิบัติการบินถือเป็นอีกหนึ่งหัวใจสำคัญของธุรกิจการบิน ตลอดระยะเวลา 6 ศศวรรษ บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะสร้างความปลอดภัยสูงสุดในการเดินทางของผู้โดยสาร โดยเน้นที่การปฏิบัติการบินตามมาตรฐานความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยการบินตามกฎของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) (Civil Aviation Authority of Thailand: CAAT) องค์กรการการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) หน่วยงานควบคุมความปลอดภัยด้านการบินของยุโรป (European Aviation Safety Agency: EASA) สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association: IATA) และหน่วยงานกำกับดูแลด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยการบินของกัมพูชา ทั่วโลก

ในฐานะสายการบินแห่งชาติ บริษัทฯ พร้อมที่จะพัฒนาองค์กร รวมทั้งให้การสนับสนุนและความร่วมมือกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) เพื่อให้ประเทศไทยมีการดำเนินการด้านการบินตามมาตรฐานสากล โดยบริษัทฯ ได้ร่วมสนับสนุนข้อมูลสำหรับการประเมินผลการดำเนินงานของประเทศไทยตามแผน The Global Aviation Safety Plan (GASP) และ The Global Air Navigation Plan (GANP) ขององค์กรการการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO)



ในปี 2558 บริษัทฯ ได้รับใบอนุญาต Third Country Operators (TCO) จาก EASA โดยความเห็นชอบของ EU Air Safety Committee (ASC) ด้วยใบอนุญาตนี้ บริษัทฯ สามารถคงการปฏิบัติการบินไปยังสหภาพยุโรปได้ต่อไป และในปี 2560 บริษัทฯ ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศฉบับใหม่ (Air Operator Certificate: AOC) และใบอนุญาตขนส่งวัตถุอันตราย (Dangerous Goods Certificate) แสดงให้เห็นถึงศักยภาพของบริษัทฯ 在การขนส่งผู้โดยสาร สินค้าผลิตภัณฑ์เกษตรกรรม อาหารสดอย่างเต็มรูปแบบ รวมทั้งวัตถุสินค้าอื่น ๆ ที่มีการควบคุมด้านความปลอดภัย ทั้งนี้เพื่อสนับสนุนยุทธศาสตร์ของประเทศไทยในการเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมการบิน และโลจิสติกส์

บริษัทฯ มีระบบเตรียมการโดยดำเนินการตรวจสอบมาตรฐานการปฏิบัติงานภายในองค์กร (Operational Compliance Audit) ของทุกหน่วยปฏิบัติการ เพื่อให้มั่นใจว่าเป็นไปตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องอย่างครบถ้วนและมีการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง พร้อมรับการตรวจประเมินจากองค์กรภายนอก ทั้งนี้ บริษัทฯ สามารถผ่านการตรวจประเมินและได้รับใบรับรองคุณภาพสากลด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติการของสายการบิน (IATA Operational Safety Audit: IOSA) เป็นรายแรกของประเทศไทยตั้งแต่ปี 2547 และได้รับการรับรองอย่างต่อเนื่องมาโดยตลอด โดยผ่านการตรวจประเมินทุก 2 ปี ครั้งล่าสุดเมื่อเดือนพฤษภาคม 2565 และได้รับใบรับรองคุณภาพสากลด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติการของผู้ให้บริการภาคพื้น (IATA Safety Audit for Ground Operations: ISAGO) ตั้งแต่ปี 2560

หน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนของประเทศไทยต่าง ๆ ทั่วโลกยังคงให้ความสำคัญ ในการตรวจประเมินมาตรฐานความปลอดภัยของสายการบินของประเทศไทยที่ทำการบินเข้าในและประเทศ โดยบริษัทฯ มีผลการดำเนินงานที่อยู่ในระดับมาตรฐานสากล ผ่านการตรวจประเมินด้านความปลอดภัย (Ramp Safety Inspection) จากหน่วยงานกำกับดูแลด้านความปลอดภัยทุกหน่วยงาน กรณีที่พบข้อบกพร่อง สามารถแก้ไขได้ภายในเวลาที่กำหนดตลอดมา บริษัทฯ มีเป้าหมายที่จะสร้างวัฒนธรรมองค์กรในการปลูกจิตสำนึกรักษาความปลอดภัย โดยประยุกต์ใช้แนวคิดด้านความปลอดภัยที่มุ่งเน้นการเสริมสร้างทัศนคติในเชิงบวกให้แก่ผู้ปฏิบัติงาน ให้มีการบทวนกระบวนการทำงาน การประเมิน และปรับเปลี่ยนให้เหมาะสมกับสภาพการณ์ต่าง ๆ ที่เปลี่ยนแปลงไปเพื่อให้ปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพและมีความปลอดภัยสูงสุด

บริษัทฯ ได้ดำเนินการพัฒนาระบบบริหารจัดการการรักษาความปลอดภัยการบิน (Security Management Systems: SeMS) ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล เพื่อกำกับดูแลการดำเนินงานด้านการรักษาความปลอดภัยการบินให้เป็นไปตามนโยบายของบริษัทฯ และสอดคล้องตามมาตรฐานข้อกำหนดด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน (Aviation Security) ขององค์กรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ ได้แก่

- องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO)
- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (Civil Aviation Authority of Thailand: CAAT)
- หน่วยงานด้านการรักษาความปลอดภัยการบินในการเดินทางของประเทศไทยอสเตรเลีย (Australia's Office of Transport Security: OTS)
- กฎข้อบังคับของสหภาพยุโรป (European Union Regulations: EU Regulations)
- หน่วยงานด้านการรักษาความปลอดภัยการบินของสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี (German Civil Aviation Authority) โดยหน่วยงาน The Luftfahrt-Bundesamt: LBA
- หน่วยงานด้านการรักษาความปลอดภัยการบินของสหราชอาณาจักร (Department for Transport: DFT)
- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งชาติ สมាដ์ฟเฟอร์ส์วิส (The Federal Office of Civil Aviation: FOCA)
- หน่วยงานด้านการรักษาความปลอดภัยการบินของประเทศญี่ปุ่น (Japan's Civil Aviation Bureau: JCAB)



โดยบริษัทฯ มีผลการดำเนินงานที่อยู่ในระดับมาตรฐานสากล สามารถผ่านการตรวจสอบประเมินจากหน่วยงานกำกับดูแล ด้านการรักษาความปลอดภัยการบินทุกหน่วยงาน โดยไม่พบข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญ

บริษัทฯ มีศูนย์ควบคุมการปฏิบัติการ (THAI Operations Control Center: TOCC) เพื่อพัฒนาปรับปรุงประสิทธิภาพในการทำงานด้านการปฏิบัติการ การประสานงาน และการสั่งการของศูนย์ปฏิบัติการต่าง ๆ บูรณาการเข้าด้วยกัน เพื่อให้สามารถแก้ไขสถานการณ์ต่าง ๆ ได้รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพมากขึ้น ซึ่งจะส่งผลดีต่อความพึงพอใจในการเดินทางของผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า อีกทั้งยังสามารถลดปริมาณความล่าช้าของเที่ยวบินและเพิ่มประสิทธิภาพการตรวจต่อเวลาตามตารางบิน ส่งผลให้เป็นการลดต้นทุนในการประกอบการ

ในการปฏิบัติการบินในช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามนโยบายของกระทรวงสาธารณสุขอย่างเคร่งครัด โดยมีการป้องกันในการให้บริการต่อผู้โดยสาร และปฏิบัติตามกฎระเบียบ และมาตรการควบคุมโรคของประเทศไทยโดยเคร่งครัดเข่นกัน ทำให้การขนส่งสินค้า และการให้บริการผู้โดยสารตลอดช่วงเวลาในปี 2563-2565 บริษัทฯ สามารถทำการบินด้วยความปลอดภัยจากโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) และได้รับความมั่นใจในการเดินทางจากทั้งในประเทศและต่างประเทศ

ด้วยความตระหนักรในเรื่องของความปลอดภัย ในช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) บริษัทฯ ได้จัดทำกระบวนการทำงาน ที่เรียกว่า Special Handling Procedure during COVID-19 โดยเริ่มตั้งแต่ การเตรียมการบินของนักบินและลูกเรือ การขนส่งพัสดุภัณฑ์ต้องเครื่อง การเตรียมการนำผู้โดยสารขึ้นเครื่องจนถึงปิดประตูเครื่องพร้อมออกเดินทาง ทั้งนี้เพื่อรับการทำงานที่ปลอดภัยจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) ต่อทั้งผู้ปฏิบัติงาน และผู้โดยสาร เพื่อเป็นไปตามมาตรการของรัฐ

บริษัทฯ ได้พัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านการบินให้มีความรู้ความสามารถมาตรฐานสากล รวมทั้งให้มีจิตสำนึกสูงสุดด้านความปลอดภัย มุ่งเน้นการสร้างบุคลากรการบินที่มีคุณภาพระดับสากล โดยกำหนดให้มีการตรวจสอบความพร้อมทั้งด้านร่างกาย จิตใจ ความรู้ (Knowledge) ทักษะ (Skill) และพฤติกรรม (Behavior) นักบินของบริษัทฯ จะต้องผ่านการทดสอบและประเมินความถนัดในการเป็นนักบินพารามิชย์ (Aptitude Test) จากสถาบัน Scandinavian Institute of Aviation Psychology (SIAP) ประเทศสวีเดน ซึ่งเป็นสถาบันที่มีชื่อเสียงและได้รับการยอมรับด้านการคัดเลือกนักบินให้กับสายการบินชั้นนำของโลก การสอบจิตวิทยาการบิน (Aviation Psychology Test) จากสถาบันเวชศาสตร์การบิน กองทัพอากาศ รวมทั้งจะต้องผ่านการทดสอบความสามารถด้านทักษะการบิน (Ride Check) และการใช้ภาษาอังกฤษตามมาตรฐานสากล (English ICAO Proficiency) นอกจากนี้ ยังมุ่งเน้นการฝึกอบรมทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติแก่พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน เรื่องระบบความปลอดภัยและการบริการ เพื่อให้มีความรู้ความชำนาญแบบมืออาชีพ มีทักษะติดและใจรักต่องานบริการ ควบคู่ไปกับการตระหนักรึ่งความปลอดภัยอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ

บริษัทฯ ได้ดำเนินการผลิตหลักสูตร Safety Management System (SMS) เพื่อฝึกอบรมพนักงานของสายปฏิบัติการ เพื่อเสริมสร้างการตระหนักรู้และความเข้าใจด้าน SMS ใน การปฏิบัติการบิน โดยยึดหลักมาตรฐานและข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ซึ่งส่งผลให้บริษัทฯ เป็นสายการบินแรก ๆ ในภูมิภาคที่มีการพัฒนาด้าน SMS และสายปฏิบัติการยังพัฒนาหลักสูตร SMS อย่างต่อเนื่อง โดยล่าสุดได้พัฒนาเนื้อหาเฉพาะทาง (Specialist Content) ของหลักสูตร SMS ในส่วนของนักบิน ลูกเรือ และพนักงานในสายปฏิบัติการ โดยมีทั้งระดับพนักงานปฏิบัติการ (Operational Staff) ที่เน้นเรื่องการบ่งชี้อันตราย (Hazard Identification) และประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment) อีกทั้งยังเน้นในเรื่องการรายงานด้านความปลอดภัย (Safety Reporting) เพื่อกระตุ้นการมีส่วนร่วมและตระหนักรึ่งความปลอดภัยของ



การปฏิบัติงาน และพนักงานระดับบริหาร (Manager) ที่ต้องมีความรู้ในเรื่องการประกันความปลอดภัย (Safety Assurance) การพัฒนาด้าน SMS ของบริษัทฯ ตลอดมา ก็เพื่อตอบสนองระบบความปลอดภัยให้มีประสิทธิภาพและทันสมัย ต่อการเปลี่ยนแปลงองค์ความรู้ด้าน SMS ของ International Civil Aviation Organization (ICAO) ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยสูงสุดต่อทุกเที่ยวบินของการบินไทย

บริษัทฯ ตระหนักดีว่าการดูแลสุขภาพอนามัยและความปลอดภัยของพนักงาน รวมถึงการป้องกันอันตรายและส่งเสริม สุขภาพอนามัยเป็นสิ่งสำคัญยิ่ง ที่ต้องดำเนินการควบคู่ไปกับการดำเนินธุรกิจ บริษัทฯ จึงมีนโยบายในการดำเนินงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานบนพื้นฐานของมนุษยธรรม โดยถือประโยชน์ของพนักงานเป็นหลัก และได้ดำเนินการอย่างครบรอบ ได้แก่ ส่งเสริมสุขภาพอนามัย เฝ้าระวังและตรวจสอบเพื่อความปลอดภัย ป้องกันและควบคุม อุบัติเหตุและสภาพแวดล้อมที่เป็นอันตรายในการทำงาน เฝ้าระวังสุขภาพและป้องกันโรคจากการทำงาน การปฐมพยาบาล และการฟื้นฟูสมรรถภาพหลังการบาดเจ็บ

บริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการอาชีวอนามัยและความปลอดภัยในการทำงาน (Occupational Health and Safety Committee: OHSC) ซึ่งมีผู้แทนของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องร่วมเป็นคณะกรรมการฯ เพื่อทำหน้าที่ในการวางแผน กำหนดนโยบายและแนวทางการดำเนินงานให้เป็นระบบสอดคล้องกับข้อกำหนดของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยมีการจัดประชุม เพื่อติดตามการปฏิบัติงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานในภาพรวมของบริษัทฯ ให้ เกิดประสิทธิภาพสูงสุด

ในภาพรวมของการปฏิบัติการบิน บริษัทฯ ได้มุ่งเน้นในเรื่องของมาตรฐานด้านความปลอดภัยในระดับสูงสุด และ คุณภาพการให้บริการบนเครื่องบินที่ดีเลิศ โดยการนำเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัย และมีมาตรฐานด้านความปลอดภัยที่ เป็นที่ยอมรับในระดับสากลมาประยุกต์ใช้กับเอกสารกิจกรรมการให้บริการด้วยเส้นที่ไทย บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะรักษาคุณภาพ ความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัยการบิน และมาตรฐานการบินให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล อีกทั้งการปฏิบัติตาม กฎหมาย ข้อบังคับและกฎหมายที่เกี่ยวข้องนั้นเป็นปัจจัยหลักในการดำเนินธุรกิจที่บริษัทฯ ให้ความสำคัญเป็นอันดับแรกมา โดยตลอด และบริษัทฯ จะดำเนินนโยบายเชิงรุกในการดำเนินงานด้านความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัยการบิน และ มาตรฐานการบินอย่างต่อเนื่อง



(ฉบับ) ตารางรายละเอียดมาตรฐานสากล

ใบรับรองมาตรฐานสากล	หน่วยงานที่รับรอง
TCO: Third Country Operator มาตรฐานด้านความปลอดภัยการบินได้รับอนุญาตให้ทำการบินสู่ประเทศต่าง ๆ ในสหภาพยุโรปจาก EASA (European Aviation Safety Agency)	สภาพยูโรปจาก EASA (European Aviation Safety Agency)
EASA Part-145 หน่วยซ่อมองค์การความร่วมมือด้านการบินในกลุ่มสหภาพยุโรป	European Aviation Safety Agency – Approved Maintenance Organization
FAR 145: Federal Aviation Regulations 145 FAA Repair Station (Federal Aviation Administration of USA) หน่วยซ่อมองค์การบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา	Federal Aviation Administration of USA
IOSA: IATA Operational Safety Audit มาตรฐานการตรวจประเมินความปลอดภัยด้านการปฏิบัติการ	International Air Transport Association (IATA) สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ
ISAGO: IATA Safety Audit for Ground Operation มาตรฐานการตรวจสอบความปลอดภัยของการปฏิบัติการภาคพื้นจากสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ	
CAAT AMO.0013 Domestic Approved Maintenance Organization Certificate (Department of Civil Aviation, Thailand) หน่วยซ่อมสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
Regulated Agent (RA)/Regulated Postal Authority (RPA) ใบรับรองตัวแทนควบคุม/การไปรษณีย์ควบคุม	
REGULATED AGENT (RA3) การรับรองเป็นตัวแทนควบคุมและการรักษาความปลอดภัยสินค้าหรือไปรษณีย์ภัณฑ์ทางอากาศ	LBA German Authority
Good Distribution Practice (GDP) มาตรฐานขององค์กรอนามัยโลก	บริษัท SGS (Thailand) Co.,Ltd.
ISO 9001:2015 (ระบบบริหารงานคุณภาพ) ISO 14001:2015 (ระบบจัดการสิ่งแวดล้อม)	Bureau Veritas Certification (Thailand) Ltd.
HACCP: Hazard Analysis and Critical Control Points ระบบการวิเคราะห์อันตรายและจุดวิกฤตที่ต้องควบคุมในการผลิตอาหาร GHP: Good Hygiene Practice มาตรฐานสุขาภิบาลที่ดีในการผลิตอาหาร	
HALAL (มาตรฐานยาจาร)	สำนักงานคณะกรรมการอิสลามประจำจังหวัดสมุทรปราการ
HAL-Q (มาตรฐานยาจาร)	ศูนย์วิทยาศาสตร์ยาจาร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (The Halal Science Center Chulalongkorn University)
ISO/IEC 17025:2017 (ชี้กำหนดที่ว่าไปว่าด้วยความสามารถห้องปฏิบัติการทดสอบและสอบเทียบ)	Ministry of Industry, Thai Industrial Standard Institute สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม



(ช) สิทธิประโยชน์ด้านการส่งเสริมการลงทุน

ตามมติคณะกรรมการบริหาร เมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2547 บริษัทฯ ในฐานะรัฐวิสาหกิจซึ่งดำเนินการในรูปแบบของบริษัทมหาชน ได้รับความเห็นชอบให้ขอรับการส่งเสริมการลงทุนสำหรับการลงทุนส่วนเพิ่มในกิจการการขนส่งทางอากาศและกิจการสนับสนุนการบินอีก ๑ ได้ยกเว้นส่วนกิจการสนับสนุนการบิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เนื่องจากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ในฐานะผู้บริหารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นผู้ได้รับสัมปทานในการดำเนินกิจกรรมดังกล่าวจากภาครัฐ

บริษัทฯ ได้เริ่มดำเนินการยื่นขอรับการส่งเสริมการลงทุนสำหรับจัดหาเครื่องบินต่อสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) เมื่อเดือนเมษายน 2550 โดยยื่นขอรับการส่งเสริมการลงทุนตามปีที่มีการรับมอบเครื่องบิน และตามประเภทของเครื่องบิน ในปี 2565 บริษัทฯ ได้ยื่นขอรับส่งเสริมการลงทุนจำนวน 2 บัตร สำหรับเครื่องบิน 7 ลำ ทำให้ปัจจุบันมีบัตรส่งเสริมการลงทุนที่ได้รับอนุมัติแล้วจำนวนทั้งสิ้น 21 บัตร สำหรับเครื่องบินทั้งสิ้น 62 ลำ

ณ สิ้นปี 2565 บริษัทฯ มีบัตรส่งเสริมการลงทุน ที่หมดสิทธิประโยชน์ในการได้รับยกเว้นภาษีเงินได้จำนวน 12 บัตร สำหรับเครื่องบินจำนวน 36 ลำ ส่งผลให้ปัจจุบันบริษัทฯ คงเหลือบัตรส่งเสริมการลงทุนที่ยังคงได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษีฯ รวมทั้งสิ้น 9 บัตร สำหรับเครื่องบินจำนวน 26 ลำ ดังนี้

ลำดับที่	บัตรเลขที่	ประเภทเครื่องบิน	วิธีการจัดหาเครื่องบิน	จำนวนเครื่องบิน (ลำ)
1	2360 (2) / 2556	B777-300ER	Financial Lease	3
2	2362 (2) / 2556	B787-8	Operating Lease	2
3	2363 (2) / 2556	A350-900	Operating Lease	2
4	2364 (2) / 2556	A350-900	Financial Lease	2
5	2365 (2) / 2556	A350-900	Operating Lease	6
6	2366 (2) / 2556	B787-9	Operating Lease	2
7	2367 (2) / 2556	A350-900	Financial Lease	2
8	65-0130-1-00-1-0	B777-300ER	Operating Lease	3
9	65-1587-1-00-1-0*	A350-900	Operating Lease	4

หมายเหตุ: *ลำดับที่ 9 ยังไม่มีการนำเข้าเครื่องบินในปี 2565 โดยจะเริ่มมีรายได้มื่อนำเข้าเครื่องบิน ในปี 2566

สิทธิประโยชน์จากการได้รับการส่งเสริมการลงทุน คือการได้รับยกเว้นภาษีเงินได้ nitibukkul สำหรับกำไรสุทธิที่ได้จากการดำเนินงานด้วยเครื่องบินที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนเป็นระยะเวลา 8 ปี สำหรับบัตรส่งเสริมการลงทุนลำดับที่ 1-9 และได้รับการส่งเสริมการลงทุนเป็นระยะเวลา 5 ปี สำหรับบัตรส่งเสริมการลงทุนลำดับที่ 10-11 (นับจากวันที่เครื่องบินเริ่มมีรายได้จากการดำเนินงาน) โดยจำนวนเงินที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลนี้รวมกัน ไม่เกินร้อยละ 100 ของเงินลงทุนจัดหาเครื่องบินแต่ละลำ



ในกรณีที่ผลการดำเนินงานขาดทุน สามารถนำผลขาดทุนที่เกิดขึ้นไปหักออกจากกำไรสุทธิได้ตลอดระยะเวลาที่ได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษี และยังสามารถนำผลขาดทุนคงเหลือไปหักออกจากกำไรสุทธิภายในระยะเวลาที่สิทธิประโยชน์ทางภาษีสิ้นสุดลงต่อไปได้อีก มีกำหนดเวลาไม่เกินห้าปีนับแต่วันพ้นกำหนดยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล โดยจะเลือกหักจากกำไรสุทธิของปีใดปีหนึ่งหรือหลายปีก็ได้

บริษัทฯ ได้ยื่นขอใช้สิทธิประโยชน์ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลจากผลประกอบการปี 2553 ถึงสิ้นสุดเดือนธันวาคม 2565 และได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลแล้วเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 1,502.32 ล้านบาท

การตลาดและการแข่งขัน

(ก) การทำการตลาดของผลิตภัณฑ์และบริการที่สำคัญ

นโยบายและลักษณะตลาด

เป้าหมายหลักคือการรักษาภาพลักษณ์สายการบินชั้นนำระดับโลกที่ให้บริการเต็มรูปแบบ (Full Service Airlines) มีคุณภาพและมาตรฐานการให้บริการที่ยอดเยี่ยม สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้ทุกกลุ่ม แม้ว่าในปัจจุบัน สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) ได้คลี่คลายลง อย่างไรก็ตามในบางประเทศอาจยังมีข้อจำกัดในการเดินทาง บริษัทฯ ได้ปรับกลยุทธ์ตามสถานการณ์ในแต่ละประเทศอย่างใกล้ชิด โดยศึกษาและนำข้อมูลสำคัญ ต่าง ๆ เช่น ข้อกำหนดในการเดินทาง สภาพเศรษฐกิจ พฤติกรรมและความต้องการเดินทางของผู้โดยสารในแต่ละตลาดมาใช้ประกอบการพิจารณาตารางการบิน ทั้งการปรับลด เพิ่ม หรือยกลับมาบินสู่จุดบินที่มีศักยภาพ ทั้งนี้ เพื่อรักษาโอกาสในการสร้างรายได้ให้กับบริษัทฯ

สำหรับตลาดที่มีศักยภาพแต่ไม่สามารถจัดสรรตารางการบินได้ เนื่องด้วยข้อจำกัดต่าง ๆ จึงเน้นการใช้ประโยชน์จากข้อตกลงระหว่างสายการบินพันธมิตร (Interline Agreement) ข้อตกลงแบ่งส่วนรายได้พิเศษ (Special Prorate Agreement: SPA) และเที่ยวบินหัวร่วม (Codeshare Flight) ระหว่างกัน เพื่อขยายโอกาสการขยายบัตรโดยสารเพื่อเป็นช่องทางในการเพิ่มรายได้อีกทางหนึ่ง

แผนการสร้างรายได้ในปี 2565

จากการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจการบิน ตั้งแต่ไตรมาสที่ 2 ปี 2565 เป็นต้นมา เนื่องด้วยสถานการณ์ด้านสุขอนามัย ข้อกำหนดด้านการเดินทางโดยหน่วยงานรัฐบาลประเทศไทยต่าง ๆ ที่เคร่งครัดได้ฝ่ายนั้น ผลกระทบกับความต้องการเดินทางของผู้โดยสารมีปริมาณเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ บริษัทฯ จึงปรับกลยุทธ์การขาย การจัดจำหน่ายบัตรโดยสาร รวมถึงแผนการสร้างรายได้ให้สอดคล้องกับปริมาณความต้องการเดินทางที่เพิ่มขึ้น ดังต่อไปนี้

- กำหนดจุดหมายปลายทาง โดยวิเคราะห์เป็นรายเที่ยวบินถึงปริมาณความต้องการเดินทาง ความจำเป็นในการเดินทางของผู้โดยสาร ข้อกำหนดในการเดินทางทั้งขาเข้าและขาออก โดยแต่ละเที่ยวบินต้องสามารถทำกำไรให้กับบริษัทฯ ได้
- เน้นการใช้เครื่องบินอย่างมีประสิทธิภาพสูงที่สุดและสอดคล้องกับเส้นทางบินในแต่ละตลาด รวมทั้งจำกัดประเภทของเครื่องบิน และจำนวนของเครื่องบินที่นำมาใช้อย่างเหมาะสม เพื่อควบคุมค่าใช้จ่าย ในการซ่อมบำรุงและการบำรุงรักษาเครื่องบิน
- เน้นการขยายแบบเครือข่าย (Network) เชื่อมโยงจุดบินในแต่ละภูมิภาคทั่วโลก ทั้งนี้เป็นไปตามปริมาณ และความต้องการในการเดินทางของผู้โดยสารในแต่ละเส้นทาง



4. ประสานงานกับองค์กรภาครัฐและเอกชน เพื่อนำเสนอและจัดทำเที่ยวบินเช่าเหมาลำ (Charter Flight) รวมถึง เที่ยวบินพิเศษ (Special Flight) เพื่อขนส่งผู้โดยสารตามความต้องการของแต่ละองค์กร

5. ประสานงานอย่างใกล้ชิดกับฝ่ายขนส่งสินค้า พัสดุภัณฑ์และไปรษณียภัณฑ์ เพื่อเพิ่มโอกาสในการสร้างรายได้ให้กับ บริษัทฯ โดยใช้รายได้จากการขนส่งสินค้าเพื่อเป็นส่วนหนึ่งในการคำนวณผลประกอบการในแต่ละเที่ยวบิน

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้เร่งพัฒนาความร่วมมือกับพันธมิตรด้านการขนส่งผู้โดยสารประเภทอื่น ๆ (Non-Air) ให้ ครอบคลุมและเข้มต่อ กับเส้นทางบินหลักของบริษัทฯ เช่น พันธมิตรการขนส่งผู้โดยสารทางบก ได้แก่ รถไฟ รถบริการ สาธารณสุข รถบริการส่วนบุคคล รถเช่า และพันธมิตรการขนส่งทางน้ำ เช่น เรือสำราญ (Cruise) เพื่อเพิ่มโอกาสในการขาย บัตรโดยสารให้กับผู้โดยสารทั้งจากต้นทางและปลายทาง ทั้งนี้ เพื่อเป็นการตอบสนองต่อความต้องการของผู้โดยสาร ที่หลากหลาย รวมทั้งเป็นการต่อยอดและขยายการให้บริการให้ครอบคลุมการเดินทางอย่างครบวงจร

แผนการสนับสนุนการตลาดและการขาย

บริษัทฯ วางแผนนโยบายที่เหมาะสมสมควรห่วงใยการบินไทยและสายการบินไทยสมายล์ เพื่อสนับสนุนการตลาดและการขายของบริษัทฯ ด้วยกลยุทธ์ THAI Group สำหรับเป็นเครื่องมือในการบริหารจัดการต้นทุนและการขยายเครือข่ายเส้นทางบิน ทั้งเส้นทางภายในประเทศและเส้นทางภูมิภาค เพื่อสร้างศักยภาพการแข่งขันและครอบคลุมลูกค้าได้ทุกกลุ่มเป้าหมาย ด้วยแผน กลยุทธ์ร่วมกัน “One Network Under THAI Group” รวมถึงการจัดตั้งทีมขายร่วมกันในการขายทั่วโลก นอกจากนี้ ยังมี กลยุทธ์ด้านการปฏิบัติการบิน การให้บริการผู้โดยสาร การจัดเก็บรายได้จากข้อตกลงแบ่งส่วนรายได้พิเศษ (Special Prorate Agreement: SPA) เที่ยวบินรหัสร่วม (Codeshare Flight) ระหว่างกัน และระหว่างสายการบินไทยสมายล์กับสายการบินคู่ค้า

แผนด้านกิจกรรมสนับสนุนและส่งเสริมการตลาด

เผยแพร่และประชาสัมพันธ์ให้ผู้โดยสารรับทราบถึงการเดินทางในรูปแบบใหม่ (New Normal) รวมถึงข้อจำกัด ในการเดินทางเข้า-ออกของประเทศไทย อาทิ เนื่องมาจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) ในช่วงครึ่งปีแรก

รวมทั้งประสานความร่วมมือกับการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย และหน่วยงานต่าง ๆ จัดทำแพ็กเกจราคาประหยัดเพื่อ กระตุ้นการเดินทางในช่วงหลังการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) ในโครงการ Amazing New Chapter ประกอบด้วยความร่วมมือของโรงแรม ที่พักและบริการรับ-ส่งจากสนามบิน

นอกจากนี้ ยังประสานความร่วมมือกับพันธมิตรทางการค้าเพื่อเพิ่มโอกาสในการหารายได้ อาทิ เช่น บัตรเครดิต ห้างร้าน บริษัทประกันภัย และรถเช่า เป็นต้น

แผนการดูแลลูกค้า

บริษัทฯ ยังมุ่งมั่นพัฒนาปรับปรุงคุณภาพผลิตภัณฑ์และการบริการในทุกดิจิทัลให้ลูกค้าได้รับความพึงพอใจ ในแต่ละกลุ่มเป้าหมายได้สัมผัสประสบการณ์การบินที่โดดเด่น ดงาม ผ่านเอกสารลักษณ์ความเป็นไทย เริ่มตั้งแต่การบริการ ก่อนเที่ยวบิน (Pre-Flight Services) การบริการบนเครื่องบิน (In-Flight Services) ไปจนถึงการให้บริการหลังเที่ยวบิน (Post-Flight Services) ด้วยการบริการที่เป็นเลิศ สม่ำเสมอ เป็นไปตามมาตรฐาน และข้อตกลงระดับการให้บริการครบวงจร (Service Level Agreement: SLA) ตรวจประเมินทุกจุดบริการเหล่านั้นอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้แน่ใจว่าลูกค้าได้รับความพึงพอใจ สูงสุดจากการใช้บริการและผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพตลอดการเดินทาง มีการตรวจสอบตามคุณภาพการบริการให้เป็นไปตามคุณภาพ การปฏิบัติงาน (Service Operation Procedure) ด้วยการสุ่มตรวจการปฏิบัติงานแบบไม่แจ้ง (Mystery Shopping) รวมถึง



การประเมินความพึงพอใจเบรียบเทียบผลิตภัณฑ์ และการบริการจากหน่วยงานภายนอก (Third Party Survey) และมีการจัดตั้งคณะกรรมการบริหารจัดการประสบการณ์ลูกค้า Customer Experience Committee (CXC Committee) เพื่อให้การบริหารจัดการประสบการณ์ลูกค้าเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและครอบคลุมทุกจุดบริการ (Touch Point) ตลอดการเดินทางของลูกค้า (Customer Journey) ส่งผลให้เกิดความพึงพอใจสูงสุดแก่ลูกค้าและกลับมาใช้ผลิตภัณฑ์และการบริการของบริษัทฯ

นโยบายการตลาดและลักษณะตลาดของสายการบินไทยสมายล์

สายการบินไทยสมายล์ได้มีการปรับกลยุทธ์ทางการตลาดและการบริการเพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) จากการกำหนดตำแหน่งทางการตลาดว่าเป็นสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ (Full Service Airlines) มุ่งเน้นการบริการที่มีคุณภาพและมีมาตรฐานไทยสมายล์ได้ผ่านเกณฑ์ Amazing Thailand Safety and Health Administration (SHA) รับมอบตราสัญลักษณ์ SHA+ (SHA Plus) ตามข้อกำหนดของกระทรวงสาธารณสุขร่วมกับกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬานับเป็นสายการบินแรกร่วมกับการบินไทยที่ได้ยกระดับมาตรฐานคุณภาพความปลอดภัยและสุขอนามัยในการให้บริการบนอากาศยาน สร้างความมั่นใจให้แก่ผู้โดยสารบนเที่ยวบิน ควบคู่ไปกับการทำางานร่วมกันกับพันธมิตรทางธุรกิจทั้งภาครัฐและเอกชน เพื่อกระตุ้นการเดินทางอย่างปลอดภัย และสร้างความมั่นใจให้ผู้บริโภค

โดยในช่วงไตรมาสที่ 1 และไตรมาสที่ 2 ตลาดนักท่องเที่ยวในประเทศไทยคงเป็นกลุ่มหลัก โดยเฉพาะการท่องเที่ยวในจังหวัดเมืองรองที่ได้รับความนิยมมากขึ้น สายการบินไทยสมายล์ ได้มีการขยายเส้นทางเมืองรองเพื่อขับเคลื่อนธุรกิจตามแผนยุทธศาสตร์การขยายเส้นทางให้คลอบคลุมหัวเมืองสำคัญ กระจายโอกาสความเติบโตทั้งทางด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวทั่วทุกภูมิภาค

ไตรมาสที่ 3 และไตรมาสที่ 4 หลังสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) เริ่มบรรเทาลง มีการผ่อนคลายมาตรการควบคุมการเดินทางระหว่างประเทศ นักท่องเที่ยวต่างชาติเริ่มมีการเดินทางเข้ามายังประเทศไทยมากขึ้น ทำให้มีการปรับตารางและเส้นทางการปฏิบัติการบิน เพิ่มการให้บริการในเส้นทางต่างประเทศมากขึ้น โดยเน้นเส้นทางเมืองรองของประเทศอินเดีย และกลุ่มประเทศ CLMV (กัมพูชา ลาว เมียนมา และเวียดนาม) ซึ่งมีการดำเนินการด้านการตลาดเพื่อตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้าดังนี้

1. การออกแบบภัณฑ์ใหม่

เพื่อเป็นการเฉลิมฉลองครบรอบ 10 ปี สายการบินไทยสมายล์ ได้จัดทำแพ็กเกจ Time To Smile เป็นการเครดิตเงินสำหรับการชำระค่าบัตรโดยสาร และสถานการณ์เป็นสมาชิก ROP WE Prestige พิเศษ พร้อมรับสิทธิประโยชน์และสิทธิพิเศษอื่น ๆ เป็นระยะเวลา 2 ปี มีการจัดทำและจำหน่าย E-Flyer Voucher บัตรโดยสารราคาพิเศษในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ สำหรับการใช้สำรองที่นั่งล่วงหน้าเป็นระยะเวลา 1 ปี เพื่อเป็นการตอบสนองต่อพฤติกรรมการสำรองที่นั่งของผู้โดยสาร โดยมีช่องทางการจำหน่ายและใช้งานที่สะดวกสบายผ่านเว็บไซต์ของไทยสมายล์

2. การสนับสนุนการตลาดและการขายในปี 2565

จัดทำแคมเปญเพื่อกระตุ้นยอดจำหน่ายบัตรโดยสารล่วงหน้า โดยแบ่งเป็น แคมเปญรายเดือน แคมเปญต้อนรับเทศกาล เช่น ตรุษจีน สงกรานต์ แคมเปญแบ่งกลุ่มตลาดตามลักษณะของลูกค้า (Segmentation) เช่น Group & Go เน้นการเดินทางแบบกลุ่ม และแบบครอบครัว แคมเปญบัตรโดยสารราคาพิเศษจำหน่ายล่วงหน้า (Early Bird Ticket) แคมเปญเพื่อกระตุ้นการจำหน่ายและเปิดประสบการณ์การเดินทางในชั้น Smile Plus ให้เป็นที่รู้จักมากยิ่งขึ้น จัดทำแคมเปญบัตรโดยสารราคาพิเศษเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนคุณภาพชีวิตการเดินทางของผู้พิการ ให้ได้รับความสะดวกสบายและความปลอดภัย แคมเปญ Double Digit Date เพื่อกระตุ้นการขายและตอบสนองต่อพฤติกรรมการซื้อบัตรโดยสารของลูกค้า นอกจากนี้ยังมี



การทำแคมเปญร่วมกับกลุ่มพันธมิตรบัตรเครดิต พันธมิตรด้านการท่องเที่ยว พันธมิตรกลุ่มธุรกิจค้าปลีก กลุ่มธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ พันธมิตรแพลตฟอร์มอีคอมเมิร์ซ พันธมิตรแพลตฟอร์มเดลิเวอรี่ เพื่อมอบสิทธิพิเศษต่าง ๆ ให้กับผู้โดยสาร

แคมเปญร่วมกับการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย เช่น โครงการ Amazing Thailand Grand Sales 2022 ช้อปแลกเที่ยว แคมเปญส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองรอง โครงการเที่ยว 5 สไตล์ Amazing ยิ่งกว่าเดิม โครงการลดหัวหินทั่วไทย โครงการเราเที่ยวด้วยกัน และโครงการ TBEX Asia Phuket Thailand 2022 เพื่อตอบรับความพร้อมในการเปิดปีท่องเที่ยวไทยตามแคมเปญ Visit Thailand Year 2022: Amazing New Chapters

3. การจัดกิจกรรมส่งเสริมการตลาด

สายการบินไทยพยายามร่วมกิจกรรมประชาสัมพันธ์และเข้าร่วมกิจกรรมส่งเสริมการตลาดกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนในแต่ละพื้นที่ตามจุดหมายปลายทาง อาทิเช่น ด้านการสนับสนุนกิจกรรมงานประเพณีในแต่ละท้องถิ่น การสนับสนุนการจัดกิจกรรมคอนเสิร์ต งานวิ่งมาราธอน ความร่วมมือกับหอการค้าในจังหวัดต่าง ๆ ในด้านการส่งเสริมวัฒนธรรมได้ร่วมกับกระทรวงวัฒนธรรมในการเผยแพร่เมืองไทยไปรบกวน และการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยในการเผยแพร่สถานที่ท่องเที่ยวเพื่อสร้างรายได้ในเชิงรุก กระตุ้นการท่องเที่ยวและการเดินทาง สร้างการรับรู้ (Brand Awareness) และสร้างความสัมพันธ์กับภาครัฐ ภาคเอกชนและประชาชนในพื้นที่ตามจุดหมายปลายทางของสายการบินไทยพยายาม ด้านรักษาโลกและใส่ใจสิ่งแวดล้อม จัดทำโครงการ “Thai Smile คืนยิ้มให้โลก” มุ่งเน้นการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน

4. การส่งเสริมการขายผ่านช่องทางดิจิทัล

การพัฒนากลุ่มสมาชิกเว็บไซต์ สายการบินไทยพยายามได้จัดทำแคมเปญ New Member Acquisition เพื่อสร้างแรงจูงใจและกระตุ้นการสมัครสมาชิกใหม่ เพื่อรับสิทธิพิเศษและสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ของการเป็นสมาชิก แคมเปญ March Mission เพื่อรักษาความสัมพันธ์อันดีและการมีส่วนร่วมในการทำกิจกรรมการตอบแบบสอบถามเพื่อรับสิทธิพิเศษ Smile Member การนำ Gaming เข้ามาช่วยในการสร้างความสัมพันธ์ และเกิดการมีส่วนร่วมของสมาชิก (Member Engagement) ในแคมเปญ Songkran Maze-tival อีกทั้งยังมีแคมเปญวันเกิด (Birthday) สำหรับสมาชิก โดยเลือกเห็นถึงการรักษาฐานลูกค้าสมาชิกและสร้างสถานะสมาชิกให้พิเศษมากกว่าลูกค้าทั่วไป นอกจากนี้ สายการบินไทยพยายามได้ขยายระยะเวลาโครงการ Staff Privilege เพื่อสร้างการมีส่วนร่วมของพนักงาน (Employee Engagement) อีกทั้งยังสามารถเพิ่มพูนความรู้ความเข้าใจด้านบัตรโดยสารให้แก่พนักงานเพื่อให้สามารถส่งเสริมการขายผ่านช่องทางการตลาดดิจิทัล และสร้างรายได้ให้แก่สายการบินไทยพยายามได้อีกด้วย

ในวันที่ 1 มิถุนายน 2565 ที่ผ่านมา ประเทศไทยได้มีการเริ่มใช้งานพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล (Personal Data Protection: PDPA) ซึ่งไทยพยายามได้ให้ความสำคัญเป็นอย่างยิ่งและมีการสร้างกระบวนการภายในเพื่อรองรับพระราชบัญญัติดังกล่าว รวมไปถึงปรับโครงสร้างการใช้งานต่าง ๆ ของเว็บไซต์เพื่อให้สอดคล้องกับข้อบัญญัติ อาทิ การใช้งานคุกกี้ การยินยอมรับข่าวสาร การเปิดเผยตัวตน การลบข้อมูลส่วนบุคคล เป็นต้น โดยมีการจัดตั้งศูนย์บริหารข้อมูลส่วนตัว privacy@thaismileair.com เพื่อรองรับสถานการณ์และเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้น

สำหรับปี 2565 ส่วนงานดิจิทัลหรือช่องทางการขายออนไลน์ของไทยพยายาม อันได้แก่ เว็บไซต์ และโมบายแอปพลิเคชัน มีดัชนีชี้วัดความพึงพอใจ (Customer Satisfaction Index) ตลอดปี เฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 89.90 (หรือสูงสุดที่ร้อยละ 91.42 และต่ำสุดที่ร้อยละ 89.63) ทั้งนี้ สายการบินไทยพยายามยังคงมุ่งเน้นเรื่องการสร้างประสบการณ์ในการใช้งานแพลตฟอร์มดิจิทัลที่ดี และสร้างรายได้อย่างต่อเนื่องและยั่งยืนในอนาคต โดยคำนึงถึงการลงทุนที่คุ้มค่ากับผลตอบแทนที่สูดในไตรมาสที่ 1 และไตรมาสที่ 2 ของปี 2565 สายการบินไทยพยายามยังคงได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อ



ไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) ซึ่งส่งผลโดยตรงกับกระแสเงินสดในไตรมาสหลังของปี ดังนั้น สายการบินไทยสมายล์จึงมีการสร้างแพลตฟอร์มการขายเพื่อเร่งกระแสเงินสดเข้ามาในระบบ หรือ e-Flyer (e-Voucher) โดยให้บริการสำหรับช่องทางเว็บไซต์ ซึ่งแพลตฟอร์มดังกล่าวสามารถสนับสนุนรูปแบบการขายของโครงการสร้างรายได้ล่วงหน้าได้หลากหลาย เช่น บัตรกำนัลเงินสด กระเปาเครดิตเงินสด เป็นต้น

เพื่อตอบสนองมาตรการควบคุมค่าใช้จ่าย สายการบินไทยสมายล์จึงได้มีการเปลี่ยนรูปแบบการใช้บริการสื่อดิจิทัล ต่าง ๆ จากเดิมที่มีการอ้างอิงค่าใช้จ่ายจากยอดการมองเห็น (Cost Per Impression: CPI) หรือยอดคลิก (Cost Per Click: CPC) เป็นการคิดตามบัตรโดยสารที่มีการใช้บริการตามจริง (Cost Per Acquisition: CPA) ซึ่งเป็นโมเดลที่เหมาะสมกับช่วงเวลาที่มีความไม่แน่นอนของเที่ยวบินอันเกิดจากเหตุการณ์ต่าง ๆ ด้วยเหตุผลข้างต้น ไทยสมายล์จึงได้มีการใช้งานระบบการตลาดแบบพันธมิตร โดยวิธีการทำการตลาดอาศัย ตัวแทน นายหน้า เพื่อโฆษณาสินค้าหรือบริการ หรือ Affiliate Marketing เพื่อเพิ่มการเข้าถึงจากสื่อประชาสัมพันธ์ต่าง ๆ ภายนอกองค์กร เช่น Search Engine แฟนเพจต่าง ๆ กลุ่มลูกค้า Cashback ซึ่งมีการคิดค่าประชาสัมพันธ์ตามจริงจากบัตรโดยสารที่ถูกใช้งาน

นอกจากนี้ ไทยสมายล์ยังมีให้บริการพิเศษผ่านช่องทางดิจิทัลแก่ลูกค้า THAI Group เพื่อตอบสนองนโยบายบูรณาการของทั้งสองบริษัท โดยมีการจัดทำ e-Visa on Arrival เพื่อสร้างรายได้เสริมในหน้าสุดท้ายของการสำรองบัตรโดยสาร ผ่านเว็บไซต์ ซึ่งผู้โดยสารต่างชาติที่เดินทางมาจากต่างประเทศสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ และท่าอากาศยานภูเก็ต สามารถทำการสำรองและชำระ e-Visa ล่วงหน้าเพื่อเพิ่มความสะดวกสบายมากขึ้นได้ อีกทั้งยังมีการเพิ่มส่วนจัดแสดงและประชาสัมพันธ์การบริการของการบินไทยบนเว็บไซต์ไทยสมายล์เพื่อเพิ่มประสบการณ์ที่ดีต่อองค์กร อาทิ เช่น e-Library (เข้าถึงได้เฉพาะลูกค้า) และ Sawasdee Magazine (เข้าถึงได้โดยสาธารณะ) และเพื่อตอบอย่างรวดเร็ว บูรณาการร่วมกับการบินไทยด้านการขายดิจิทัล ทั้งสองสายการบินได้มีการเข้าร่วมประชุมพร้อมกันเพื่อเสนอแนวทาง คำแนะนำ และให้ปรึกษาในการគรรມสัญญาของระบบและผู้ให้บริการต่าง ๆ โดยใช้ปริมาณการใช้งาน (Volume) ของทั้งสองสายการบินในการเจรจาต่อรองราคากับผู้ให้บริการ พร้อมทั้งมีการร่วมร่างแผนงานโครงการ (Roadmap) ปี 2566 ร่วมกัน ซึ่งอาจจะเป็นจุดเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่ในการก้าวสู่โลกดิจิทัลอย่างสมบูรณ์ของการบินไทยและไทยสมายล์ในอนาคต

5. การพัฒนาความร่วมมือกับสายการบินพันธมิตร

จากการผ่อนคลายมาตรการควบคุมการเดินทางระหว่างประเทศ ในช่วงกลางปี ทำให้จำนวนผู้โดยสารต่อเครื่อง จำกัดสายการบินพันธมิตรมีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง สายการบินไทยสมายล์ได้ดำเนินการเพื่อเพิ่มศักยภาพในการเขื่อมต่อ กับสายการบินพันธมิตรตามเป้าหมายในระยะยาว โดยในปี 2565 สายการบินไทยสมายล์ได้เขื่อมต่อการขายโดยใช้ข้อตกลงร่วมของสายการบิน (Interline Agreement) กับสายการบินกาตาร์แอร์เวย์ (Qatar Airways) ได้สำเร็จ รวมทั้งเจรจาและจัดทำสัญญากับสายการบินอื่นอีกจำนวน 8 สายการบิน ได้แก่ สายการบินซาอุดิอาระเบียแอร์ไลน์ (Saudi Arabian Airlines) สายการบินแอร์แคนาดา (Air Canada) สายการบินเตอร์กิชแอร์ไลน์ (Turkish Airlines) สายการบินเอธิโอเปียแอร์ไลน์ (Ethiopian Airlines) สายการบินแอร์แอล อัล อิสราเอล แอร์ไลน์ (EL AL Israel Airlines) สายการบินรอยัลจอร์แดนแอร์ไลน์ (Royal Jordanian Airlines) สายการบินสตาร์ลักษ์แอร์ไลน์ (Starlux Airlines) และสายการบินคูเวตแอร์เวย์ (Kuwait Airways)



6. การสนับสนุนส่วนงานจัดจำหน่าย

ตามที่ประเทศไทยได้เปิดรับนักท่องเที่ยวจากทั่วโลก เพื่อให้สายการบินไทยสามารถมีความสามารถในการจัดจำหน่ายในต่างประเทศตามแผนกลยุทธ์ ได้มีการเพิ่มการจำหน่ายผ่านระบบสำรองที่นั่งเซเบอร์ (Sabre) เพื่อเพิ่มความแข็งแกร่งในการจำหน่าย เพื่ออำนวยความสะดวก สามารถเข้าถึงกลุ่มลูกค้าและสร้างประสบการณ์ที่ดีมากยิ่งขึ้น เพื่อการขยายตลาดไปสู่ประเทศอื่น ๆ ในอนาคต

กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย

ตลาดเป้าหมายของสายการบินไทยสามารถ劃分ตามหลักการแบ่งตลาดตามลักษณะทางภูมิศาสตร์ (Geographic Segmentation) ยังคงเป็นตลาดภายในประเทศ (Domestic) และระหว่างประเทศในภูมิภาคเอเชีย (Regional) ซึ่งประกอบด้วยตลาดจีน ตลาดอินเดีย และตลาดในกลุ่มประเทศอาเซียน โดยในช่วงแรกของปี 2565 จุดสนใจหลักของสายการบินยังคงเป็นตลาดภายในประเทศไทยที่มีศักยภาพทั้งเมืองหลักและเมืองรอง และในช่วงครึ่งหลังของปีที่การเดินทางระหว่างประเทศมีการขยายตัวมากขึ้น จามาตรการผ่อนคลายการเดินทาง และสายการบินไทยสามารถได้ก้าวมาเพิ่มเส้นทางในต่างประเทศมากขึ้นคาดว่า การเดินทางระหว่างประเทศจะเริ่มทยอยกลับเข้าสู่สภาวะปกติในปี 2566 โดยตลาดต่างประเทศจะกลับมาเป็นจุดสนใจหลักของสายการบินไทยสามารถเพื่อช่วยสร้างรายได้ให้กับสายการบินและประเทศไทยในการกระตุ้นการท่องเที่ยวและเศรษฐกิจของประเทศไทย โดยแบ่งกลุ่มเป้าหมายตามวัตถุประสงค์ของการเดินทางออกเป็น 4 กลุ่มหลัก ดังนี้

- กลุ่มเดินทางกลับบ้านเกิด (Homebound Traveler)
- กลุ่มเดินทางเพื่อธุรกิจ (Business Traveler)
- กลุ่มเดินทางเพื่อท่องเที่ยว (Leisure Traveler)
- กลุ่มเดินทางพร้อมครอบครัว (Leisure-Family Travel)

กลุ่มเดินทางกลับบ้านเกิด (Homebound Traveler) คือกลุ่มที่ทำงานในเมืองใหญ่ห่างไกลจากบ้านเกิดและครอบครัว กลุ่มนี้จะเดินทางเพื่อกลับไปเยี่ยมญาติและครอบครัวอย่างสมำเสมอหรือเมื่อโอกาสอำนวย

กลุ่มเดินทางเพื่อธุรกิจ (Business Traveler) คือกลุ่มที่มีความจำเป็นในการเดินทางจากเมืองหนึ่งไปยังอีกเมืองหนึ่ง เพื่อประกอบธุรกิจ ประชุม พนักงาน เดินทางเป็นประจำสมำเสมอตามความต้องการทางธุรกิจ

กลุ่มเดินทางเพื่อท่องเที่ยว (Leisure Traveler) คือกลุ่มที่เดินทางเพื่อสันนาการ เพื่อความสนุกสนานและประสบการณ์ชีวิต โดยจะเดินทางกับเพื่อนหรือคนสนิทเพื่อเห็นโลกในมุมมองใหม่และเปิดรับประสบการณ์ชีวิต

กลุ่มเดินทางพร้อมครอบครัว (Leisure-Family Travel) คือกลุ่มที่เดินทางพร้อมเด็กเล็ก และหรือผู้สูงอายุ เพื่อสันนาการทั้งครอบครัว สร้างประสบการณ์และความผูกพันในครอบครัวด้วยการใช้เวลาร่วมกัน

เพื่อให้สามารถออกแบบสินค้าและบริการ และสื่อสารให้เข้าถึงตรงความต้องการเชิงลึกได้มากยิ่งขึ้น บริษัทฯ ยังแบ่งกลุ่มเป้าหมายเดินทางเพื่อท่องเที่ยวเป็นกลุ่มย่อย (Sub Target) ตามหลักจิตวิทยา (Psychographic Segmentations) ได้ ดังนี้

กลุ่มท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพ (Medical and Wellness Traveler) เป็นกลุ่มนักเดินทางที่มีศักยภาพ มีความสามารถในการจ่ายสูง จากการวิเคราะห์ปัจจัยสำคัญ (Key Driver Analysis) ของนักท่องเที่ยวกลุ่มนี้ พบว่าให้ความสำคัญกับการได้รับการยอมรับจากองค์กรต่าง ๆ ความมีชื่อเสียง ความเชี่ยวชาญในการวินิจฉัยโรคของโรงพยาบาลหรือผู้ให้บริการ และความเป็นมืออาชีพของตัวแทนวางแผนท่องเที่ยว (Travel Agent) ในช่วงพักและหลังเดินทาง การให้



ความใส่ใจในรายบุคคล การติดตามผล ความรู้ความเขี่ยวชาญเฉพาะทางในการรักษา และคุณภาพการรักษา บริการด้านสุขภาพโดยรวมของแพทย์หรือพยาบาล ล้วนเป็นปัจจัยที่สำคัญที่มีผลต่อความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวกลุ่มเพื่อสุขภาพ

กลุ่มท่องเที่ยวเพื่อกิจกรรมกีฬา (Sport Tourism)

กลุ่มนักท่องเที่ยวที่มีวัตถุประสงค์เพื่อออกกำลังกายด้วยการเล่นกีฬา เช่น ดำน้ำ พายเรือ กอล์ฟ หรือเดินทางเพื่อเข้าร่วมหรือเข้าชมการแข่งขันกีฬา เนื่องจากประเทศไทยมีสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรทางธรรมชาติที่ได้เปรียบในการสนับสนุนกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงกีฬา ไม่ว่าจะเป็นความหลากหลายของพื้นที่ และสภาพอากาศที่สามารถเล่นกีฬาได้เกือบทั้งปี

กลุ่มท่องเที่ยวเชิงอาหาร (Foodie หรือ Gastronomic Tourism)

กลุ่มนักท่องเที่ยวที่ให้ความสนใจในวัฒนธรรมอาหารท้องถิ่นต่าง ๆ ปัจจุบันจะเห็นได้ว่าอาหารมีส่วนทำให้การท่องเที่ยวขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ผลของการท่องเที่ยวเชิงอาหารก็คือประโยชน์ทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว โดยการท่องเที่ยวเชิงอาหารก่อให้เกิดการกระจายรายได้สู่ชุมชนท้องถิ่นที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวในทุกกลุ่มคน

กลุ่มท่องเที่ยวเพื่อเนื้อหาในสังคมออนไลน์ (Instagrammable)

กลุ่มนักท่องเที่ยวที่ให้ความสนใจในสังคมออนไลน์ เดินทาง hab ประสบการณ์ และสร้างเรื่องราวของตัวเองผ่านช่องทางสังคมออนไลน์ “มุมถ่ายรูปสวย ๆ ” หรือ “การตกแต่งงานเก๋ ๆ ” การออกแบบสถานที่ท่องเที่ยวเพื่อให้ได้รูปสวย ๆ ในสื่อสังคมออนไลน์กลายเป็นปัจจัยหลักหรือเป้าหมายในการเลือกเดินทาง

แผนบริหารรายได้และพัฒนาช่องทางการจัดจำหน่าย

แผนบริหารรายได้

- เน้นการขายผ่านเว็บไซต์ของบริษัทฯ และสำนักงานขายของการบินไทยในจุดบินต่าง ๆ เพื่อลดการพึ่งพาตัวแทนจำหน่าย และลดค่าใช้จ่ายทางด้านการขาย

- แสวงหาตลาดและกลุ่มลูกค้าใหม่ ๆ โดยเน้นการเข้าถึงกลุ่มลูกค้าที่มีความต้องการที่หลากหลาย โดยการพัฒนาผลิตภัณฑ์ และการบริการให้ตอบสนองความต้องการของลูกค้าในแต่ละกลุ่มอย่างชัดเจน (Customer Segmentation)

- การใช้กลยุทธ์ด้านราคา (Pricing Strategy) แบบใหม่โดยใช้ Fare Families ที่เป็นการบูรณาการในการกำหนดราคาขายแบบสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ (Full Service Airlines) ผนวกกับการกำหนดราคาขายแบบสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Carrier: LCC) เข้าไว้ด้วยกัน ซึ่งถือเป็นกลยุทธ์ด้านการกำหนดระดับราคาขายในรูปแบบใหม่โดยให้สิทธิพิเศษ (Privilege) ที่ต่างกันในระดับราคาที่แตกต่าง อีกทั้งระดับราคาก็จะปรับตามประเภทของการเดินทาง (Journey Type) ระยะเวลาของการเดินทาง และจำนวนวันของการซื้อล่วงหน้าของผู้โดยสาร โดยมีการจัดทำราคาครอบคลุมทุกจุดบิน ของการบินไทย สายการบินไทยสมายล์ และสายการบินอื่นที่เป็นพันธมิตรทำให้สามารถเพิ่มรายได้ให้กับบริษัทฯ ได้มากขึ้น

การหารายได้เสริม

นอกเหนือจากการบินหลักที่บริษัทฯ ดำเนินงานด้านการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ บริษัทฯ ยังมีผลิตภัณฑ์และบริการเสริมต่าง ๆ เช่น การขายที่นั่งแควรหน้า (Preferred Seat) การขายน้ำหนักสัมภาระ (Excess Baggage) เป็นต้น เป็นรายได้เสริมองค์กรอีกทางหนึ่ง โดยบริษัทฯ ได้จัดทำบริการเสริมในรูปแบบการซื้อสินค้าและบริการออนไลน์ (Online Shopping) บนเว็บไซต์ เช่น การขายประกันภัยการเดินทางให้กับผู้โดยสาร การบริการรถเช่า โรงแรม รถรับ-ส่ง และกิจกรรมท่องเที่ยวรวมทั้งเสนอขายผลิตภัณฑ์และบริการที่บริษัทฯ มีอยู่แล้ว อาทิ สินค้า THAI Shop เป็นต้น รวมทั้งหาผลิตภัณฑ์ต่าง ๆ



ที่คิดว่าเป็นที่น่าสนใจ คุณภาพที่คัดสรรมาอย่างดีจากที่ต่าง ๆ ทั้งในและต่างประเทศ ออาทิ ผลิตภัณฑ์ในสังกัดกระทรวงพาณิชย์ ผลิตภัณฑ์ OTOP นอกจากจะเป็นการส่งเสริมผลิตภัณฑ์ในประเทศไทยแล้ว ยังเป็นการสนับสนุนนโยบายรัฐบาลและต้อนรับ การเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) อีกด้วย ทั้งนี้ บริษัทฯ มีขีดความสามารถที่ จะหารายได้เสริมที่อื่น ๆ ได้นอกเหนือจากธุรกิจการบิน โดยการหาความร่วมมือทางธุรกิจที่มีความสอดคล้องกันเพิ่มขึ้น รวมทั้ง การเจรจาและต่อยอดธุรกิจกับพันธมิตรทางธุรกิจใหม่ ๆ ที่จะเข้ามาเสริมธุรกิจการบินให้เข้มแข็งขึ้น เพื่อตอบสนองรสนิยม (Lifestyle) ของลูกค้ายุคใหม่ที่ต้องการความสะดวกสบาย รวดเร็วและเป็นการเพิ่มมูลค่าเพิ่มให้กับแบรนด์ (Brand) ด้วย รวมทั้งจะทำให้เว็บไซต์ของบริษัทฯ มีบทบาทและแข็งแกร่งมากยิ่งขึ้น และเพิ่มความประทับใจให้กับลูกค้าของการบินไทยตาม ความต้องการในการใช้บริการที่แตกต่างกันในระหว่างการเดินทาง (Customer Experience Management) รวมถึงบริการเสริม ในการจองที่พัก กิจกรรมท่องเที่ยวและบริการเกี่ยวกับการเดินทางอื่นๆ ที่หลากหลายของบริการหัวร์เอ็งหลวง (Royal Orchid Holidays)

ธุรกิจการขนส่งทางอากาศ การท่องเที่ยวและการขนส่ง เป็นธุรกิจที่มีความโดดเด่นและอยู่ในความสนใจ ทั้งจาก ผู้บริโภคภายในประเทศและจากประเทศเพื่อนบ้าน โดยบริษัทฯ วางแผนอย่างเพื่อรับกับความต้องการของลูกค้าในระดับ นานาชาติและบริการจัดส่งแบบครบวงจร คือสิ่งที่ลูกค้าและผลิตภัณฑ์ผ่านออนไลน์ของบริษัทฯ จ่ายเงินและดำเนินการจัดส่ง ให้ถึงมืออย่างเรียบร้อย ทั้งนี้ ลูกค้าจะได้รับความสะดวกในการซื้อบริการเสริมต่าง ๆ ที่มีคุณภาพ มีความคุ้มราคากว่าการบินไทย คัดสรรมาแล้ว และนำเสนอเป็นทางเลือกตามรสนิยมและความต้องการของผู้โดยสารตามเส้นทางและวัตถุประสงค์ของการ เดินทาง ซึ่งบริการเสริมดังกล่าว จะทำให้ผู้โดยสารของการบินไทยได้รับประสบการณ์ที่ดีตลอดการเดินทาง และบอกรับต่อ ประสบการณ์การเดินทางผ่านสื่อสังคมออนไลน์ รวมทั้งกับเพื่อน ๆ เพื่อจูงใจให้หันกลับมาใช้บริการของการบินไทยต่อไป

กลุ่มลูกค้าและการพัฒนาช่องทางจัดจำหน่าย

กำหนดกลยุทธ์ในการบริหารช่องทางการจำหน่ายที่เหมาะสมกับบริษัทฯ ในสถานการณ์ปัจจุบัน โดยเน้นการขายใน ทุกช่องทางการจัดจำหน่าย ควบคู่ไปกับการบริหารช่องทางจัดจำหน่ายทั้ง Direct Offline, Direct Online และ Agency ให้มี ประสิทธิภาพสูงสุด โดยเน้นการเปิดช่องทางการขายใหม่ ๆ และให้ลูกค้าสามารถเข้าถึงผลิตภัณฑ์ของบริษัทฯ ได้อย่างราบรื่น สะดวก และรวดเร็ว

นอกจากนี้ ยังผลักดันให้ผลิตภัณฑ์ของบริษัทฯ เข้าไปอยู่ในแพลตฟอร์มหรือมาร์เก็ตเพลสอื่น ๆ ที่มีศักยภาพเพื่อ เสริมสร้างประสิทธิภาพ และขยายขอบเขตการขายไปสู่กลุ่มลูกค้าได้อย่างหลากหลายและกว้างขวางขึ้น

ไตรมาสที่ 1-2 ปี 2565 (มกราคม ถึง มิถุนายน 2565)

ในไตรมาสที่ 1-2 บริษัทฯ ภายหลังจากนโยบายของรัฐบาลในการใช้จังหวัดภูเก็ตเป็นพื้นที่ควบคุมก่อนเดินทางไปสู่จุดหมายอื่นในประเทศไทย จึงได้กำหนด กลุ่มลูกค้าที่เป็นป้าหมายหลักคือกลุ่มนักท่องเที่ยว (Leisure) ซึ่งมีความประสงค์ในการเดินทางมายังประเทศไทย บริษัทฯ จึง ได้จัดเที่ยวบินรองรับผู้โดยสารมายังจังหวัดภูเก็ตจากภูมิภาคต่าง ๆ ออาทิ เที่ยวบินจากญี่ปุ่นและอสเตรเลีย รวมถึงเพิ่ม เที่ยวบินระหว่างกรุงเทพฯ และภูเก็ต เพื่อความสะดวกของผู้เดินทางหลังจากครบกำหนดการกักตัวเป็นที่เรียบร้อยแล้ว

ไตรมาสที่ 3-4 ปี 2565 (กรกฎาคม ถึง ธันวาคม 2565)

ภายหลังจากนโยบายผ่อนผันในการเดินทางระหว่างประเทศเริ่มคลี่คลาย และการยกเลิกข้อกำหนดในหลายประเทศ โดยเฉพาะญี่ปุ่น อินเดีย ตะวันออกกลางและกลุ่มประเทศอาเซียน บริษัทฯ จึงได้จัดเที่ยวบินและเพิ่มจุดบินไปยังกลุ่มประเทศ



ข้างต้น อาทิเช่น ศหราชอาณาจักร ฝรั่งเศส เยอรมัน กลุ่มประเทศสแกนดิเนเวีย อินเดีย เพื่อรับความต้องการการเดินทางของผู้โดยสารในแต่ละตลาดข้างต้น ทำให้บริษัทฯ มีรายได้และผลประกอบการที่ดีขึ้น

การพัฒนาช่องทางการจัดจำหน่าย

เพื่อให้กลุ่มลูกค้าสามารถเข้าถึงผลิตภัณฑ์ของบริษัทฯ ได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และทั่วถึง ผ่านช่องทางการจัดจำหน่ายหลัก ดังต่อไปนี้

- ช่องทางการขายโดยตรงผ่านเว็บไซต์ของบริษัทฯ (www.thaiairways.com)
- ช่องทางการขายผ่านสำนักงานขายในประเทศไทยและต่างประเทศ
- ช่องทางการขายผ่านตัวแทนจำหน่ายในประเทศไทยและต่างประเทศ
- ช่องทางการขายผ่านตัวแทนจำหน่ายออนไลน์ผ่านทางเว็บไซต์ที่ให้บริการจำหน่ายบัตรโดยสารและโปรแกรมการท่องเที่ยว

กลุ่มลูกค้าสำคัญคือผู้โดยสารกลุ่มท่องเที่ยว กลุ่มนักธุรกิจ กลุ่มนักเรียน กลุ่มแรงงาน และกลุ่มเดินทางที่มีจุดประสงค์เพื่อยุ่งเพื่อนและญาติ (Local Visiting Friend and Relatives Travelers: VFR)

เนื่องจากประเด็นหนึ่งค้างค้างที่บริษัทฯ มีกับตัวแทนจำหน่ายต่าง ๆ ทั่วโลกนั้นยังคงมีอยู่และอยู่ในระหว่างการเร่งดำเนินการชำระหนี้ค้างนี้ให้กับตัวแทนจำหน่ายตามแผนฟื้นฟูกิจกรรมบริษัทฯ จึงทำให้การสนับสนุนการขายจากตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารนั้นที่ผ่านมาอยู่ในวงจำกัด และทำให้บริษัทฯ ต้องเน้นการขายผ่านเว็บไซต์ของบริษัทฯ เป็นส่วนใหญ่ สืบเนื่องจากการที่บริษัทฯ มีรายได้และสามารถชำระหนี้ค้างได้มากขึ้น ส่งผลให้สามารถบริหารจัดการและเพิ่มสัดส่วนการขายในช่องทางอื่น ๆ ได้มากยิ่งขึ้นตามไปด้วย

การขายแบบเครือข่าย (Network) และกลุ่มพันธมิตรการบิน .star อลไลแอนซ์ (Star Alliance)

เครือข่ายส่วนทางบินของกลุ่มพันธมิตรการบิน .star อลไลแอนซ์ ที่ครอบคลุมไปยังทุกทวีปทั่วโลก ช่วยให้บริษัทฯ มีโอกาสในการทำตลาดได้กว้างกว่าจุดบินที่ทำการบินเอง ผ่านความร่วมมือด้าน Interline/Codeshare กับสายการบินสมาชิก บริษัทฯ มีเป้าหมายในการเพิ่มการทำ Interline/Codeshare กับสายการบินสมาชิก เพื่อเพิ่มทางเลือกให้กับลูกค้าและเพิ่มรายได้ให้กับบริษัทฯ การเป็นส่วนหนึ่งของกลุ่มพันธมิตรการบิน .star อลไลแอนซ์ ยังช่วยยกระดับมาตรฐานและคุณภาพการบริการเพื่อเพิ่มประสบการณ์ที่ดีและความพึงพอใจสูงสุดของลูกค้าตลอดการเดินทาง ตามกลยุทธ์ของกลุ่มพันธมิตรการบิน .star อลไลแอนซ์ (Making Customer Journey Better Through Digital Technology) ปัจจุบันกลุ่มพันธมิตรการบิน .star อลไลแอนซ์ มีสมาชิกทั้งหมด 26 สายการบิน ให้บริการมากกว่า 10,000 เที่ยวบินต่อวัน ไปยัง 1,200 จุดบินใน 184 ประเทศทั่วโลก

THAI Contact Center (TCC)

THAI Contact Center ศูนย์บริการลูกค้า (02-356-1111) เป็นด่านแรกของจุดบริการหลักที่ลูกค้าจะตัดสินใจใช้บริการ บริษัทฯ เล็งเห็นความสำคัญในการให้บริการในส่วนนี้เป็นอย่างมาก โดยลูกค้าจะได้รับบริการเป็นไปตามมาตรฐานของ Call Center รวมถึงรับความคาดหวังของลูกค้าในการรับบริการจากเจ้าหน้าที่ที่มีประสบการณ์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความพึงพอใจสูงสุดให้กับลูกค้า

บริษัทฯ มีช่องทางในการตอบรับการบริการลูกค้าหลายช่องทางได้แก่ โทรศัพท์ อีเมล TG Chatbot "MAI" (M-Management, A-Assistant, I-Information) ผ่านไลน์ และเฟซบุ๊กแมสเซนเจอร์ รวมถึงโทรศัพท์หมายเลขพิเศษสำหรับ



ผู้โดยสารชั้นหนึ่งและชั้นธุรกิจ รวมถึงสมาชิก Royal Orchid Plus Platinum และในปี 2565 นี้ มีการนำระบบการจัดการลูกค้า สัมพันธ์ (Customer Relationship Management: CRM) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการลูกค้าได้รวดเร็วและเข้าถึงได้มากยิ่งขึ้น

การพัฒนาระบบการค้าดิจิทัล (Digital Commerce)

จากการเติบโตอย่างรวดเร็วของช่องทางดิจิทัล ประกอบกับการเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่องของเทคโนโลยีใหม่ที่กำลังเข้ามา ทำให้เกิดการแข่งขันอย่างรุนแรงในอุตสาหกรรมและธุรกิจการบินทั่วโลก จึงไม่สามารถปฏิเสธได้ว่า ผู้บริโภคจะมีบทบาทสำคัญมากขึ้น ทั้งการใช้โทรศัพท์มือถือสมาร์ทโฟน (Smart Phone) และเครือข่ายทางสังคมออนไลน์ (Social Network) ส่งผลให้เกิดสังคมแห่งอุปนิสัยใหม่ของผู้บริโภคที่เรียกว่า Socialnomics ทำให้แนวโน้มของผู้บริโภคหันมาใช้ช่องทางดิจิทัลในการซื้อขายโดยสารและการใช้บริการที่สามารถทำด้วยตนเองได้ (Self Service) รวมทั้งการสื่อสารต่าง ๆ กับบริษัทฯ ผ่านช่องทางดิจิทัลมากขึ้นเป็นลำดับ การบินไทยจึงให้ความสำคัญกับช่องทางดิจิทัล เช่น การพัฒนา Mobile Application เพื่อรับรับแนวการเติบโตของเทคโนโลยี รวมทั้งการสร้างสรรค์สิ่งใหม่ ๆ ที่แตกต่างไปจากเดิมและรวดเร็วกว่าคู่แข่งขัน บริษัทฯ จึงมุ่งเน้นการพัฒนาการให้บริการออนไลน์อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ลูกค้าสามารถใช้งานเว็บไซต์ของการบินไทยได้สะดวก ง่ายดายและทันสมัยอยู่ตลอดเวลาจากทุกอุปกรณ์ เช่น โทรศัพท์มือถือ สมาร์ทโฟน แท็บเล็ต แล็ปท็อป เป็นต้น

บริษัทฯ เน้นความสะดวกรวดเร็วในการค้นหาเที่ยวบินและเครือข่ายเส้นทางบินที่เชื่อมต่อกับสายการบินพันธมิตรทั่วโลก และสามารถให้บริการลูกค้าแบบบริการเบ็ดเสร็จในจุดเดียว (One-Stop Service) เพื่อปรับตัวและรับมือกับสภาพการแข่งขันต่าง ๆ ให้มีประสิทธิภาพที่แตกต่างกัน โดยการขยายช่องทางในการชำระเงิน เพื่อเพิ่มความสะดวกสบายให้กับลูกค้า เช่น การชำระเงินผ่านเคาน์เตอร์เซอร์วิส (Counter Service) ร้านเซเว่น-อีเลฟเว่น (7-Eleven) ห้างสรรพสินค้าโลตัส (Lotus's) บริการชำระเงินออนไลน์เพย์แพล (PayPal) ชำระเงินผ่านร้านค้าไลน์เพย์ (Line Pay) การชำระผ่านเครื่องทำธุรกรรมทางการเงินอัตโนมัติ (ATM) การโอนผ่านบัญชีธนาคาร (Bank Transfer) การชำระผ่านบริการพร้อมเพย์ (PromptPay) เป็นต้น นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังพัฒนาการสื่อสารข้อมูลโดยการสร้าง Life Style Hub, นิตยสารสวัสดิรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ (Sawasdee Online Magazine) รวมถึงส่งเสริมภาพลักษณ์ของบริษัทฯ ด้วยการขยายเครือข่ายและสร้างความสัมพันธ์กับชุมชนออนไลน์ (Online Community) ผ่านช่องทางสื่อสังคมออนไลน์ (Social Media) ของการบินไทย เช่น Banner หรือ Infographic หรือ Video สำหรับเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารในวงกว้าง สร้างแรงบันดาลใจ ดึงดูดความสนใจของลูกค้า และกระตุ้นให้เกิดการเดินทาง เพื่อเพิ่มโอกาสในการขายและส่งเสริมรายได้ให้บริษัทฯ ได้อีกช่องทางหนึ่ง

กิจกรรมส่งเสริมการตลาดและส่งเสริมการขาย

บริษัทฯ ได้ดำเนินการด้านส่งเสริมการขายและการตลาดทั้งในและต่างประเทศอย่างต่อเนื่อง เพื่อรักษาส่วนแบ่งตลาด เสริมความสามารถในการแข่งขัน และสร้างรายได้ให้มากที่สุดในสภาพแวดล้อมที่ได้รับผลกระทบจากปัจจัยพันภัยนอก ทั้งด้านเศรษฐกิจ การเมือง และการแข่งขันในตลาด รวมถึงกิจกรรมส่งเสริมการขายและการตลาดโดยโปรแกรมสะสมไมล์ รอยัล ออร์คิด พลัส (Royal Orchid Plus: ROP) และรายการแพ็คเกจท่องเที่ยว รอยัล ออร์คิด ฮอลิเดย์ (Royal Orchid Holidays: ROH) และทัวร์เอ็กซ์ป์ลอร์ที่หลากหลาย ซึ่งคัดสรรแล้วสำหรับนักท่องเที่ยวและผู้โดยสารของ การบินไทยและสายการบินไทยรายอื่นในการให้บริการเชื่อมต่อจากการโดยสารเครื่องบิน เช่น การบริการที่พักและแพ็คเกจท่องเที่ยว เป็นต้น



รอยัล ออร์คิด พลัส ดำเนินงานด้านโปรแกรมเสริมสร้างความภักดี (Loyalty Program) ของลูกค้าต่อธุรกิจของบริษัทฯ เพื่อเป็นกลยุทธ์ทางการตลาดในการรักษาฐานลูกค้าปัจจุบันและการขยายฐานลูกค้าใหม่ของบริษัทฯ ด้วยการสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้าจนเกิดเป็นความผูกพันและภักดีต่อแบรนด์ อันจะนำมาซึ่งลูกค้าประจำและใช้บริการซ้ำกับบริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง และยังยืน ตลอดจนบริษัทฯ ยังมุ่งเน้นในการใช้ประโยชน์จากระบบฐานข้อมูลของสมาชิกรอยัล ออร์คิด พลัส เพื่อนำมาวิเคราะห์และนำเสนอสินค้าและบริการให้สามารถตอบสนองความต้องการของสมาชิกที่มีอยู่ทั่วโลก และแบบเฉพาะกลุ่ม ปัจจุบันโปรแกรมสะสมไมล์ รอยัล ออร์คิด พลัส มีสมาชิกจำนวนประมาณ 4 ล้านคนทั่วโลก แบ่งเป็น 4 สถานภาพ ได้แก่ สถานภาพบัตรเบสิก บัตรเงิน บัตรทอง และบัตรแพลทินัม โดยรอยัล ออร์คิด พลัส ได้ปรับเปลี่ยนจากโปรแกรมที่สะสมไมล์ และแลกไมล์สะสมจากการบินเป็นหลัก (Frequent Flyer Program) พัฒนาเป็นโปรแกรมความร่วมมือจากหลากหลายธุรกิจ (Coalition Program) โดยสมาชิกสามารถสะสมไมล์เมื่อเดินทางกับการบินไทย สายการบินไทยสมายล์ และสายการบินพันธมิตร สถาาร์ อัลไลแอนซ์ รวมถึงสะสมไมล์กับคู่สัญญาและพันธมิตรธุรกิจทั่วโลก เช่น โรงแรม รถเช่า บัตรเครดิตและสถาบันการเงิน ตลอดจนคู่สัญญาทางด้านไลฟ์สไตล์ต่าง ๆ

ในปี 2565 บริษัทฯ ดำเนินการขยายระยะเวลาไมล์สะสมหมดอายุเพื่อให้สมาชิกสามารถใช้แลกรางวัลได้ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2566 รวมถึงยังได้มีการขยายสถานภาพสมาชิกบัตรแพลทินัมและบัตรทองที่จะหมดอายุในปี 2566 ไปอีก 1 ปี ทั้งนี้ ฝ่ายบริหารได้จัดทำผลิตภัณฑ์ใหม่ “Time to Gold Package” เพื่อกระตุ้นการสร้างรายได้ผ่านกลุ่มสมาชิกรอยัล ออร์คิด พลัส ทั้งสมาชิกใหม่และสมาชิกปัจจุบัน โดยนำ Cash credit voucher และบัตรทองรอยัล ออร์คิด พลัส มานำเสนอเพื่อกระตุ้นการเดินทาง พร้อมรับสิทธิประโยชน์จากสถานภาพสมาชิกบัตรทอง โดยแพ็คเกจ Time To Gold นี้ ได้สร้างกระแสตอบรับที่ดียิ่งจากกลุ่มสมาชิก รอยัล ออร์คิด พลัส และกลุ่มลูกค้าเป้าหมายของบริษัทฯ ซึ่งเป็นการสร้างความพึงพอใจให้กับสมาชิกรอยัล ออร์คิด พลัส โดยมุ่งเน้นการมอบประสบการณ์สุดพิเศษ (Exclusive Experiences) และข้อเสนอสุดประทับใจ (Exclusive Offers) เพื่อเพิ่มโอกาสและขีดความสามารถในการแข่งขันกับสายการบินอื่นๆ

รอยัล ออร์คิด พลัส ได้ให้บริการกับสมาชิกด้วยรางวัลที่หลากหลายทั้งผ่านทางระบบออนไลน์และสำนักงานการบินไทย โดยสมาชิกสามารถนำไมล์สะสมแลกเป็นรางวัล เช่น รางวัลบัตรโดยสารการบินไทย สายการบินไทยสมายล์ และสายการบินพันธมิตร สถาาร์ อัลไลแอนซ์ รางวัลอัพเกรดบัตรโดยสาร รางวัลโรงแรมคู่สัญญา รางวัลคู่สัญญาไลฟ์สไตล์ และรางวัลส่งเสริมการขายพิเศษ อีกทั้งสมาชิกยังจะได้รับสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ผ่านช่องทางของบริษัทฯ คู่สัญญา และพันธมิตรธุรกิจ โดยรอยัล ออร์คิด พลัส ได้มีการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารให้กับสมาชิกทั่วโลกในหลายช่องทางทั้งผ่านทางสำนักงานการบินไทย ศูนย์บริการทางโทรศัพท์ จดหมายอิเล็กทรอนิกส์ตระหง่านสมาชิก (Electronic Direct Mail) และทางเว็บไซต์ www.thaiairways.com/rop

รอยัล ออร์คิด โซลิเดีย มีการขายผ่านทั้งสำนักงานขายและตัวแทนจำหน่ายของการบินไทย มีการพัฒนาระบบ เพื่อให้รองรับการขายแบบออนไลน์ มีการพัฒนาแพลตฟอร์มการท่องเที่ยวทั้งในและต่างประเทศ ที่ตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้อย่างครบถ้วนและหลากหลาย โดยมีแนวคิดหลักในการผลิตรายการท่องเที่ยวให้มีความแตกต่าง ทั้งในด้านวัฒนธรรม (Cultural) การทำอาหาร (Culinary) และเน้นการเสริมสร้างประสบการณ์ (Experience Base) มีการส่งเสริมการขายผ่านสื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์ การจัดกิจกรรมและการเข้าร่วมงานแสดงสินค้าต่าง ๆ รวมทั้งการจัดรายการส่งเสริมการขายช่วงนอกฤดูกาลท่องเที่ยว ให้เป็นที่รู้จักมากขึ้น และยังเป็นการสนับสนุนนโยบายรัฐบาลในการส่งเสริมประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ด้วย



โครงการด้านการพัฒนาสังคม

ผลิตภัณฑ์กาแฟดรีปสูตรแบล็คชิลค์เบลนด์

ฝ่ายบริการลูกค้าและการตลาด ร่วมสนับสนุนและพัฒนาผลิตภัณฑ์กาแฟดรีปสูตร “แบล็คชิลค์เบลนด์” สำหรับให้บริการบนเครื่องบิน ในชั้นธุรกิจ (Business Class) และชั้นหนี่ง (First Class) บนเที่ยวบินระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นผลิตภัณฑ์จากโครงการพัฒนาดอยตุง (พื้นที่ทางภาคใต้) อันเนื่องมาจากพระราชดำริ มูลนิธิแม่ฟ้าหลวงในพระบรมราชูปถัมภ์ เพื่อให้การบินไทยได้มีส่วนร่วมในการพัฒนาวิถีชุมชนที่ยั่งยืน โดยการนำผลิตภัณฑ์การเกษตรแบบยั่งยืน เม็ดกาแฟอาราบิก้า มาทำเป็นผลิตภัณฑ์คุณภาพเสิร์ฟบนเที่ยวบิน อีกทั้งเป็นการยกระดับคุณภาพชีวิตด้วยการเพิ่มมูลค่าผลผลิตในท้องถิ่น สร้างงานส่งเสริมอาชีพที่เหมาะสมกับภูมิสังคมและภูมิปัญญาท้องถิ่น เพื่อเป็นพื้นฐานให้ชุมชนสามารถนำไปต่อยอดสร้างรายได้ระยะยาวที่มั่นคง

ผลิตภัณฑ์กาแฟเลาช็อกโกแลต

โครงการจัดทำผลิตภัณฑ์กาแฟเลาช็อกโกแลต เพื่อให้บริการบนเครื่องบินในชั้นธุรกิจ (Business Class) และชั้นหนี่ง (First Class) ได้แก่ บองบองช็อกโกแลตสดดaise (BON BON Chocolate) มีคุณภาพสูงจนได้รับรางวัลในระดับนานาชาติมากมาย โดยผลิตภัณฑ์ช็อกโกแลตกาแฟ เป็นการสนับสนุนผลิตภัณฑ์การเกษตรแบบยั่งยืนของชุมชนผู้ปลูกโกโก้ จากหมู่บ้านคลองล้อย จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ถือเป็นการส่งเสริมเศรษฐกิจ ก่อให้เกิดการจ้างงาน สร้างรายได้ให้เกษตรกรและคนในชุมชน มีส่วนร่วมในการพัฒนาสังคม เนื่องจากสนับสนุนให้เกษตรกรหันมาปลูกโกโก้ ทั้งยังจัดทำแหล่งรับซื้อย่างมั่นคงในราคายุติธรรม และรักษาสิ่งแวดล้อมอีกด้วย

โครงการด้านสิ่งแวดล้อม

โครงการ Upcycling โดยฝ่ายบริการลูกค้าและการตลาด บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัท พีทีที โกลบอล เคเมิคอล จำกัด (มหาชน) ในฐานะแกนนำธุรกิจเคมีภัณฑ์ของกลุ่ม ปตท. และดอยตุง ตระหนักรถึงความสำคัญด้านสิ่งแวดล้อม จึงได้ร่วมกันออกแบบ และพัฒนาผลิตภัณฑ์ชั้นผลิต มาจากขยะพลาสติก (Eco-Design) มาเป็นกระเบื้องด้านน้ำยความสะอาดบนเครื่องบิน (Amenity Bag) พร้อมนำมาให้บริการในชั้นธุรกิจ เป็นการเพิ่มมูลค่าของขยะพลาสติก และรักษาสิ่งแวดล้อมไปพร้อมๆ กันโดยในโอกาสต่อไปการบินไทยได้วางแผนต่อยอดโครงการ Upcycling โดยการผลิตกระเบื้องจากขยะพลาสติกในรูปทรงต่าง ๆ เป็นลาย “ตรา lange หมายรุก” (กระเบื้องแบบ) เพื่อนำมาจำหน่ายให้ผู้ที่สนใจได้ ณ ร้าน THAI Shop ภายในปี 2566

ช่องทางการจัดจำหน่ายของสายการบินไทยสมายล์

ตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2560 สายการบินไทยสมายล์ได้ดำเนินการพัฒนาระบบจัดจำหน่ายอะมาเดอุส (Amadeus-ALTEA) ซึ่งเป็นระบบเดียวกันกับการบินไทย ทำให้สามารถทำการขายแบบเชื่อมต่อ (Network) ในจุดบินต่าง ๆ ทั่วโลกมายังเส้นทางของสายการบินไทยสมายล์ และยังคงความร่วมมือแบบเที่ยวบินหัวร่วม (Code Share Agreement) กับการบินไทย ปัจจุบันมีพันธมิตรในรูปแบบ Code Share Agreement ที่นอกเหนือจากการบินไทยอีกหลายสายการบิน ได้แก่ สายการบินกลุ่มลufthansa (สายการบินลุฟท์ฮันซ่า (Lufthansa) สายการบินสวิสแอร์ (Swiss Air) และสายการบินอสเตรเรียน (Austrian Airlines) สายการบินอีวีแอร์ (EVA Air) สายการบินออลนิปปอนแอร์เวย์ (All Nippon Airways) สายการบินลาว (Lao Airlines) สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส (Bangkok Airways) สายการบินชานแอร์ (Hahn Air) สายการบินเซินเจิ้นแอร์ไลน์ (Shenzhen Airlines) สายการบินเอเชี่ยน่า (Asiana Airlines) สายการบินค่าเรย์แปซิฟิก (Cathay Pacific) สายการบิน



กัลฟ์แอร์ (Gulf Air) สายการบินอิรัก (Hong Kong Airlines) และสายการบินกาตาร์แอร์เวย์ (Qatar Airways) และยังสามารถดำเนินการ Through Check-In ระหว่างสายการบินพันธมิตร 6 สายการบิน ได้แก่ สายการบินลufthansa สายการบินสวิสแอร์ (Swiss Air) และสายการบินอสเตรีย (Austrian Airlines) สายการบินอีวีเอ แอร์ (EVA Air) สายการบินออนไลน์ปอนแอร์เวย์ (All Nippon Airways) และสายการบินบางกอกแอร์เวย์ส (Bangkok Airways) (ไม่รวมการบินไทย) เพื่อให้สามารถเชื่อมต่อโดยสารและกระเพาะระหว่างสายการบินที่มีจุดเชื่อมต่อกัน ทำให้ผู้โดยสารได้รับความสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น

ปัจจุบันสายการบินไทยสมายล์มีช่องทางการจัดจำหน่ายผ่านระบบจัดจำหน่ายตรง ระบบอิเล็กทรอนิกส์ และระบบจัดจำหน่ายระดับโลก (Global Distribution System: GDS) ได้แก่ ระบบอะมาเดอุส (Amadeus) ระบบทราเวลสกาย (Travel Sky) ระบบกาลิเลโอ (Galileo) และระบบเซเบอร์-อะบาคัส (Sabre-Abacus) ซึ่งทำให้สายการบินไทยสมายล์มีช่องทางการจัดจำหน่ายผ่านตัวแทนจำหน่ายในตลาดที่สำคัญ

(๗) สภาพการแข่งขัน

สภาพวอตสาหกรรมการบินและการแข่งขัน

กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (International Monetary Fund: IMF) คาดการณ์เศรษฐกิจโลกมีแนวโน้มชะลอตัวต่อเนื่อง โดยยังคงเผชิญความเสี่ยงหลายด้าน อาทิ วิกฤตความขัดแย้งที่ยืดเยื้อระหว่างรัสเซียและยูเครน วิกฤตค่าครองชีพจากอัตราเงินเฟ้อที่เพิ่มสูงขึ้น ภาวะการเงินโลกที่ตึงตัว รวมถึงการชะลอตัวของเศรษฐกิจจีน ในปี 2565 IMF ประมาณการขยายตัวเศรษฐกิจโลกอยู่ที่ร้อยละ 3.4 ชะลอตัวลงจากร้อยละ 6.2 ในปี 2564 ท่ามกลางความเสี่ยงดังกล่าวและการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) ที่ยังมีอยู่ ซึ่งกระทบต่อการชะลอตัวทางเศรษฐกิจของประเทศไทย เศรษฐกิจหลัก อาทิ สหรัฐอเมริกามีการหดตัวทางเศรษฐกิจในช่วงครึ่งปีแรก และกลุ่มประเทศพื้นที่ยุโร (Euro Zone) มีการหดตัวทางเศรษฐกิจในช่วงไตรมาสที่ 2 ปี 2565 ส่วนในปี 2566 IMF คาดการณ์เศรษฐกิจโลกขยายตัวร้อยละ 2.9 ซึ่งเป็นการขยายตัวที่น้อยที่สุดนับตั้งแต่ปี 2544 (ไม่รวมกรณีวิกฤตการเงินโลกและการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) จากการชะงักนั่นของเศรษฐกิจประเทศไทย เศรษฐกิจหลักที่มีขนาดใหญ่ 3 อันดับแรกของโลก ได้แก่ สหรัฐอเมริกา จีน และกลุ่มประเทศพื้นที่ยุโร (Euro Zone) ซึ่งเป็นผลจากการดำเนินนโยบายการเงินการคลังที่เข้มงวดและการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยของสหรัฐอเมริกา การดำเนินมาตรการล็อกดาวน์เพื่อควบคุมการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) ตามนโยบายโควิดเป็นศูนย์และวิกฤตภาคอสังหาริมทรัพย์ที่ชบเชื่องจีน การเผชิญกับวิกฤตพลังงานทั้งในด้านการขาดแคลนและราคาที่เพิ่มสูงขึ้นจากสงครามรัสเซียและยูเครนที่ยืดเยื้อ รวมถึงอัตราเงินเฟ้อที่เพิ่มสูงขึ้นทั่วโลก สำหรับเศรษฐกิจไทย มีแนวโน้มที่ดีขึ้น โดยในปี 2565 คาดการณ์ขยายตัวร้อยละ 3.2 เพิ่มขึ้นจากการหดตัวร้อยละ 1.5 ในปี 2564 และคาดการณ์ขยายตัวต่อเนื่องที่ร้อยละ 3.7 ในปี 2566 จากการฟื้นตัวของการเดินทางท่องเที่ยวตามการผ่อนคลายและยกเลิกข้อจำกัดการเดินทางระหว่างประเทศอย่างต่อเนื่องทั้งของประเทศไทยและทั่วโลก (คาดการณ์ ณ เดือนมกราคม 2566)

สำหรับอุตสาหกรรมการบินในปี 2565 สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association: IATA) คาดการณ์อุตสาหกรรมการบินพื้นตัวได้อย่างมีนัยสำคัญจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) และมีผลขาดทุนสุทธิลดลงเป็น 6.9 พันล้านдолลาร์สหรัฐฯ ขาดทุนลดลงอย่างมีนัยสำคัญและต่อเนื่องจากผลขาดทุนสุทธิจำนวน 137.7 พันล้านдолลาร์สหรัฐฯ ในปี 2563 และขาดทุนสุทธิจำนวน 42.0 พันล้านдолลาร์สหรัฐฯ ในปี 2564 จากการเปิดประเทศต่าง ๆ ทั่วโลกอย่างต่อเนื่อง อาทิ การเปิดประเทศของประเทศไทยในไตรมาส 3 และญี่ปุ่นในไตรมาสที่ 4 รวมถึงแรงหนุนจากความต้องการการเดินทางคงค้างและการขนส่งสินค้าในเส้นทางใหม่ ๆ ที่เปิดเพิ่มส่งผลให้



รายได้ผู้โดยสารต่อหน่วยและรายได้ต่อหน่วยของสินค้าและพัสดุภัณฑ์เพิ่มขึ้นอย่างมาก และผลประกอบการยังดีขึ้นในทุกภูมิภาค โดยสายการบินในภูมิภาคอเมริกาเหนือเริ่มกลับมาฟื้นตัวในปี 2565

IATA คาดการณ์ในปี 2566 อุตสาหกรรมการบินจะเติบโตได้ต่อเนื่องจากการกลับมาเปิดประเทศของจีนและขับเคลื่อนด้วยการขนส่งผู้โดยสารเป็นสำคัญ ท่ามกลางเศรษฐกิจโลกที่เติบโตน้อยที่สุดในรอบ 20 ปี แต่อุตสาหกรรมการบินจะกลับมาฟื้นตัวได้ 4.7 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยจะมีปริมาณการขนส่งผู้โดยสารคิดเป็นร้อยละ 85.5 ของระดับก่อนวิกฤตในปี 2562 ในขณะที่ปริมาณการขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์จะลดลงจากปีก่อนแต่จะสูงกว่าระดับก่อนวิกฤตในปี 2562 ที่ประมาณร้อยละ 4.8 (คาดการณ์ ณ เดือนธันวาคม 2565) และคาดการณ์ว่าจำนวนผู้โดยสารในประเทศจะฟื้นตัวสู่ระดับก่อนวิกฤตได้ในปี 2567 และจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศจะฟื้นตัวในปี 2568

สภาพการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ

ด้านการขนส่งผู้โดยสารสามารถฟื้นตัวได้ต่อเนื่องในปี 2565 คาดการณ์ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometre: ASK) และปริมาณขนส่งทางอากาศ (Revenue Passenger Kilometre: RPK) โดยรวมลดลงประมาณร้อยละ 28.1 และ 31.5 ตามลำดับ เมื่อเทียบกับปี 2562 มีอัตราส่วนการบรรทุก (Passenger Load Factor: PLF) เฉลี่ยในระดับร้อยละ 78.7 (จาก 82.6 ในปี 2562) โดยภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกฟื้นตัวช้าที่สุด คาดการณ์ ASK และ RPK ลดลงร้อยละ 49.4 และ 55.6 ตามลำดับ และเป็นการลดลงสูงกว่าค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรมส่งผลให้มี PLF เฉลี่ยที่ร้อยละ 71.8 ต่ำกว่าอุตสาหกรรมโดยรวมอย่างมีนัยสำคัญ

ด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศฟื้นตัวได้เร็วกว่าการขนส่งผู้โดยสารและมีความสำคัญในช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมา โดยมีสัดส่วนรายได้จากการขนส่งสินค้าทางอากาศเมื่อเทียบกับรายได้ทั้งหมดเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 12 ในปี 2562 เป็นร้อยละ 40.3 ในปี 2564 อย่างไรก็ได้ในปี 2565 IATA คาดการณ์ว่าอุตสาหกรรมการบินจะมีสัดส่วนรายได้การขนส่งสินค้าทางอากาศลดลงคิดเป็นร้อยละ 27.7 และมีปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ (Revenue Freight Tonne Kilometre: RFTK) ลดตัวร้อยละ 8 ในปี 2565 และลดตัวต่อเนื่องในอัตราที่ลดลง ที่ร้อยละ 4.1 ในปี 2566 เมื่อเทียบกับปีก่อน แต่ RFTK ของอุตสาหกรรมยังฟื้นตัวได้ต่อเนื่อง โดยในปี 2565 จะมีปริมาณไกล์เดียวปี 2562 หรือต่ำกว่าปี 2562 ที่ร้อยละ 1.6 และในปี 2566 จะขยายตัวที่ร้อยละ 4.8 เมื่อเทียบกับปี 2562 ในปี 2565 ภาพรวมอุตสาหกรรมมีปริมาณการผลิตด้านการขนส่งสินค้า (Available Freight Tonne Kilometre: AFTK) และ RFTK ลดลงร้อยละ 8.2 และ 1.6 ตามลำดับ เมื่อเทียบกับปี 2562 อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor: FLF) เฉลี่ยที่ร้อยละ 50.1 สายการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมีส่วนแบ่งการตลาดการขนส่งสินค้าสูงที่สุดประมาณร้อยละ 32.4 มี FLF เฉลี่ยที่ร้อยละ 58.3 สูงกว่าทุกภูมิภาคและอุตสาหกรรมโดยรวม

จากการคาดการณ์ของ IATA คาดว่ายอดการส่งมอบเครื่องบินในปี 2565 ยังคงต่ำกว่าช่วงก่อนการแพร่ระบาดของโควิดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) โดยในปี 2565 จะมียอดการส่งมอบเครื่องบินทั่วโลก จำนวน 971 ลำ โดยจะเป็นการส่งมอบให้กับสายการบินในภูมิภาคอเมริกาเหนือมากที่สุด จำนวน 293 ลำ ตามด้วยภูมิภาคยุโรป 270 ลำ ภูมิภาคเอเชีย 263 ลำ และภูมิภาคอื่นๆ อีก จำนวน 145 ลำ และคาดว่ายอดการส่งมอบเครื่องบินจะกลับมาใกล้เคียงกับระดับปี 2562 ได้ในปี 2566 สะท้อนภาพการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบินในอนาคตอันใกล้นี้ และเครื่องบินใหม่เหล่านี้ยังส่งผลกระทบต่อต้นทุนการดำเนินงานให้ต่ำลงจากการใช้น้ำมันอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้นรวมถึงเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น จะเป็นส่วนที่ช่วยสนับสนุนให้อุตสาหกรรมบรรลุเป้าหมายในการปลดปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สูตรเป็นศูนย์ภายในปี 2583 ได้ด้วยแนวโน้มสภาพอากาศทางอากาศ (จำนวนผู้โดยสาร) ในระยะเวลา 20 ปีข้างหน้า (2562-2584) ยังคงขยายตัว



อย่างต่อเนื่องในอัตราเฉลี่ยประมาณร้อยละ 3.3 ต่อปี โดยภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมีจำนวนผู้โดยสารขยายตัวสูงกว่าค่าเฉลี่ยวของอุตสาหกรรมที่ประมาณร้อยละ 4.5 ต่อปี จากการรายได้เฉลี่ยที่เพิ่มขึ้นและโครงสร้างประชากรชนชั้นกลางที่เพิ่มขึ้นเป็นสำคัญ

สำหรับประเทศไทย ภาพรวมการท่องเที่ยวพื้นตัวอย่างต่อเนื่องโดยเฉพาะการท่องเที่ยวระหว่างประเทศ ตามมาตรการผ่อนคลายและยกเลิกข้อจำกัดการเดินทางทั้งของประเทศไทยและหลายประเทศทั่วโลก ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2565 ประเทศไทยยกเลิกการตรวจสอบเอกสารที่เกี่ยวข้องกับโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) สำหรับผู้เดินทางเข้าประเทศไทย อาทิ เอกสารรับรองการได้รับวัคซีนและผลตรวจหาเชื้อโควิด-19 นักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางมาจังหวัดประเทศไทยปี 2565 (มกราคม-ธันวาคม) มีจำนวนประมาณ 11.1 ล้านคน คิดเป็นสัดส่วนรวมประมาณร้อยละ 28 ของช่วงเดียวกันในปี 2562 ก่อนวิกฤตการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) มีจำนวนนักท่องเที่ยวเฉลี่ยต่อวันเพิ่มขึ้นต่อเนื่องจาก 4,319 คนต่อวันในเดือนมกราคม เป็น 72,297 คนต่อวันในเดือนธันวาคม 2565 นักท่องเที่ยวคาดว่าร้อยละ 64 หรือประมาณ 4.5 ล้านคน เป็นนักท่องเที่ยวในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ในจำนวนนี้เป็นนักท่องเที่ยวในอาเซียนประมาณร้อยละ 41 สำหรับปี 2566 การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) คาดการณ์แนวโน้มพื้นตัวต่อเนื่องไว้ 3 กรณี ดังนี้

- กรณีดีที่สุด (Best Case) มีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติเข้าไทยประมาณ 30 ล้านคน สร้างรายได้ประมาณ 1.5 ล้านล้านบาท
- กรณีฐาน (Base Case) มีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติเข้าไทยประมาณ 18 ล้านคน สร้างรายได้ประมาณ 9.7 แสนล้านบาท
- กรณีเลวร้ายที่สุด (Worst Case) การพื้นตัวเลวร้ายที่สุด มีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติเข้าไทยประมาณ 11 ล้านคน สร้างรายได้ประมาณ 5.8 แสนล้านบาท

ททท. ตั้งเป้าหมายการท่องเที่ยวไทยในปี 2566 อยู่ในกรณีฐาน (Base Case) บนเงื่อนไขตลาดนักท่องเที่ยวจีนกลับมาท่องเที่ยวได้บางส่วน ขณะที่เที่ยวบินระยะไกลยังพื้นตัวได้ไม่เต็มที่ ส่งผลให้ ททท. ปรับกลยุทธ์มุ่งเป้าเน้นนักท่องเที่ยวตลาดเอเชีย โดยเฉพาะมาเลเซียและอินเดีย ซึ่งเป็นนักท่องเที่ยวต่างชาติเข้าไทยมากเป็นอันดับ 1 และ 2 ตามลำดับ จากการที่นักท่องเที่ยวจีนยังมีข้อจำกัดในการเดินทาง (ที่มา: การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย)

อุตสาหกรรมการบินและปริมาณการเดินทางของผู้โดยสารทางอากาศของประเทศไทย เป็นไปในทิศทางเดียวกับการท่องเที่ยว ภาพรวมจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางเข้า-ออกประเทศไทยและภายในประเทศที่ท่าอากาศยานหลักมีจำนวนเพิ่มขึ้น แม้การเดินทางภายในประเทศยังคงเป็นตัวหลักในการขับเคลื่อนธุรกิจการบินของประเทศไทย แต่การเดินทางระหว่างประเทศมีการพื้นตัวต่อเนื่อง ผู้โดยสารเดินทางเข้า-ออกประเทศไทยปี 2565 (มกราคม-ธันวาคม) มีจำนวนประมาณ 62.7 ล้านคน คิดเป็นสัดส่วนรวมร้อยละ 40 ของช่วงเดียวกันในปี 2562 ในจำนวนนี้เป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศร้อยละ 38.2 ซึ่งจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศเฉลี่ยต่อวันเพิ่มขึ้นจาก 15,008 คนต่อวันในเดือนมกราคม เป็น 141,145 คนต่อวันในเดือนธันวาคม 2565 ทั้งนี้ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีผู้โดยสารเดินทางเข้า-ออกมากที่สุดประมาณ 28.7 ล้านคน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 46 ของจำนวนผู้โดยสารทั้งหมด และมีจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศมากที่สุดคิดเป็นสัดส่วนกว่าร้อยละ 75 ของผู้โดยสารระหว่างประเทศทั้งหมด สำหรับการให้บริการการบินปี 2565 (มกราคม-ธันวาคม) มีสายการบินทำการบินเส้นทางระหว่างประเทศรวม 117 สายการบิน มีปริมาณที่นั่งให้บริการรวมประมาณ 33.6 ล้านที่นั่ง การบินไทยมีสัดส่วนปริมาณที่นั่งมากที่สุดที่ร้อยละ 20.3 รองลงมาได้แก่ สายการบินไทยแอร์เอเชีย ร้อยละ 7.3 และสายการบินเอมิเรตส์ ร้อยละ 4.5 และในช่วง 6 เดือนแรกปี 2566 (มกราคม-มิถุนายน) คาดการณ์สายการบินทำการบินเส้นทางระหว่างประเทศประมาณ 117 สายการบิน ปริมาณที่นั่งให้บริการประมาณ 32.7 ล้านที่นั่ง (ที่มา: Center for Aviation ข้อมูล ณ วันที่ 30 มกราคม 2566)



การแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินระหว่างประเทศ

สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) วิเคราะห์แนวโน้มการฟื้นตัวของเดินทางทางอากาศจำแนกตาม ภูมิภาคของสายการบิน ตั้งแต่ปี 2562 ถึงปี 2565 พบว่า

- ปริมาณการเดินทางของผู้โดยสารทั่วโลกในปี 2565 ฟื้นตัวต่อเนื่องและดีขึ้นกว่าปี 2564 อย่างมีนัยสำคัญ จากปริมาณการเดินทางที่เพิ่มขึ้น การผ่อนปรนข้อจำกัดการเดินทาง ที่ส่งผลให้เปิดตลาดหลักทั่วโลกได้เพิ่มขึ้น เม้าเจนยังไม่เปิดประเทศก็ตาม
- สัดส่วนปริมาณขนส่งผู้โดยสารทางอากาศทั่วโลก (RPK) ในปี 2565 RPK คิดเป็นร้อยละ 70.6 เมื่อเทียบกับปี 2562 ซึ่งใช้เป็นปีฐานในการคิดคำนวณ ซึ่งเป็นปีที่ยังไม่เกิดการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) เพิ่มจากปี 2564 ที่มีสัดส่วนร้อยละ 41.7 เทียบกับปี 2562 เพราะฉะนั้น เมื่อเทียบปริมาณการเดินทางของผู้โดยสารทั่วโลกในปี 2565 มีการฟื้นตัวดีขึ้นกว่าปี 2564

สายการบินในภูมิภาคเอเชียยังฟื้นตัวช้ากว่าภูมิภาคหลักอื่น ๆ ที่ปิดประเทศในระยะสั้นกว่าและมีข้อจำกัดการเดินทางน้อยกว่า ส่งผลให้สายการบินในภูมิภาคเอเชียยังมีส่วนแบ่งใน RPK ทั่วโลกน้อยกว่าภูมิภาคอื่น (ข้อมูล ณ เดือนธันวาคม 2565) ดังนี้

- ในปี 2565 สายการบินในภูมิภาคเอเชียมีส่วนแบ่งของ RPK ทั่วโลกลดลงจากร้อยละ 34.6 ในปี 2562 เป็นร้อยละ 22.4 และมีอันดับลดลงจากอันดับ 1 ในปี 2562 เป็นลำดับที่ 3 รองจากสายการบินในภูมิภาคยุโรปและอเมริกาเหนือ จากเส้นทางระหว่างประเทศของจีนที่ยังไม่ฟื้นจากนโยบายโควิดเป็นศูนย์ (ZERO COVID-19)
- สายการบินในภูมิภาคยุโรป มีส่วนแบ่งของ RPK ทั่วโลกเพิ่มจากร้อยละ 26.8 ในปี 2562 เป็นร้อยละ 30.4 ในปี 2565 และเป็นภูมิภาคที่มีขนาดตลาดใหญ่ที่สุดในปี 2565
- สายการบินในภูมิภาคอเมริกาเหนือมีส่วนแบ่งเพิ่มจากร้อยละ 22.3 ในปี 2562 เป็นร้อยละ 28.8 ในปี 2565

IATA ระบุว่าการกระจายตัวของการเดินทางทางอากาศในภูมิภาคต่าง ๆ จะยังคงพัฒนาต่อไปและฟื้นตัวจากวิกฤต ระบาดใหญ่ได้ในที่สุดจากการผ่อนปรนข้อจำกัดการเดินทางและยกเลิกข้อจำกัดต่าง ๆ ในลำดับถัดไป โดย IATA คาดว่าภูมิภาคเอเชียจะฟื้นตัวช้ากว่าภูมิภาคอื่น ๆ โดยจะฟื้นตัวในปี 2568 ในขณะที่ภูมิภาคอื่น ๆ จะฟื้นตัวในปี 2567

ธุรกิจการบินระหว่างประเทศของไทยฟื้นตัวในปี 2565 และคาดการณ์ฟื้นตัวต่อเนื่องในปี 2566 (ที่มา: Center for Aviation ข้อมูล ณ วันที่ 30 มกราคม 2566)

- ปี 2565 มี 117 สายการบินให้บริการเดินทางระหว่างประเทศเข้า-ออกประเทศไทยด้วยปริมาณที่นั่ง/สัปดาห์ 33.6 ล้านที่นั่ง เพิ่มขึ้นร้อยละ 287.4 เมื่อเทียบกับปี 2564 และคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 29.9 ของปี 2562
- มกราคม-มิถุนายน ปี 2566 คาดการณ์ 117 สายการบิน ให้บริการที่นั่ง/สัปดาห์ เดินทางระหว่างประเทศ เข้า-ออกประเทศไทยประมาณ 32.7 ล้านที่นั่ง คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 58.3 ของปี 2562
- สำหรับแผนการบิน การบินไทยมีปริมาณที่นั่ง/สัปดาห์มากที่สุดที่ร้อยละ 17.0 รองลงมา คือ สายการบินไทยแอร์เอเชีย ร้อยละ 10.4 และสายการบินเอมิเรตส์ร้อยละ 3.8



ภาวะอุตสาหกรรมและการแข่งขันของสายการบินไทยสมายล์

ปี 2565 ยังคงเป็นปีของการฟื้นตัวจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) และมีแนวโน้มกลับเข้าสู่ภาวะปกติมากขึ้นเป็นลำดับ ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากการเร่งฉีดวัคซีนป้องกันโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) รวมถึงการฉีดวัคซีนเข็มกระตุ้น ที่เพิ่มขึ้นในหลายประเทศ ขณะที่มาตรการควบคุมการระบาดยังผ่อนคลายต่อเนื่อง โดยหลายประเทศยกเว้นจีน ได้ปรับตัวเพื่อยื่นร่วมกับสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19)

ตามที่กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) ประกาศปรับลดตัวเลขที่ได้คาดการณ์การขยายตัวของเศรษฐกิจโลกในปี 2565 ไว้ว่า เศรษฐกิจโลกจะมีการขยายตัวร้อยละ 3.2 ในปี 2565 และร้อยละ 2.7 ในปี 2566 โดยแนวโน้มเศรษฐกิจโลกที่ปรับชะลอตัวลงมีสาเหตุ ดังนี้

1. สงเคราะห์สเซีย-ยูเครน ที่ยืดเยื้อ
 2. ธนาคารกลางสหรัฐ (Federal Reserve หรือ Fed) เร่งปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยนโยบายตามเศรษฐกิจที่กลับมาขยายตัวไก้ล้าสุด เคียงระดับศักยภาพ ภาวะตลาดแรงงานที่ดีงดงาม รวมถึงอัตราเงินเฟ้อที่ยังเร่งตัวและอยู่ในระดับสูง
 3. การชะลอตัวของเศรษฐกิจจีน จากนโยบายโควิดเป็นศูนย์ (ZERO COVID-19) และเศรษฐกิจโลกชะลอตัว

สำหรับเศรษฐกิจไทยมีแนวโน้มฟื้นตัวอย่างต่อเนื่อง โดย IMF คาดการณ์ว่า เศรษฐกิจไทยจะขยายตัวในปี 2565 และ 2566 ที่ร้อยละ 2.8 และ 3.7 ตามลำดับ ภาพรวมประมาณการเศรษฐกิจปี 2565 คาดว่าเศรษฐกิจไทยในช่วงที่เหลือของปี 2565 จะได้รับปัจจัยบวกจากการท่องเที่ยวและภาคบริการที่ฟื้นตัว ตามการเปิดประเทศและการผ่อนคลายมาตรการควบคุมโรค ทั้งนี้ การยกเลิก Thailand Pass ในเดือนกรกฎาคม 2565 ส่งผลให้นักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้าไทยฟื้นตัวได้เร็วขึ้น โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวจากตะวันออกกลาง เอเชียใต้ และอาเซียน อย่างไรก็ดี อัตราเงินฟื้นหัวไปมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น และอยู่ในระดับสูงต่อเนื่องจากหลายปัจจัย โดยเฉพาะราคากลางๆ การปรับขึ้นราคากำลังค่าให้สูงขึ้น สอดคล้องกับต้นทุนที่ปรับเพิ่มขึ้น กดดันการฟื้นตัวของเศรษฐกิจ (ที่มา: รายงานแนวโน้มเศรษฐกิจโลก (World Economic Outlook) กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF)-October 2022)

จากการคาดการณ์ของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ในการประชุมประจำปี (78th IATA Annual General Meeting: AGM) ที่กรุงโดฮา ประเทศ卡塔ร์ อุตสาหกรรมการบินจะกลับมาฟื้นตัวในปี 2566 เนื่องจากอุตสาหกรรมการบินฟื้นตัวจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) เร็วขึ้น ถึงแม้ว่าเศรษฐกิจโลกยังต้องเผชิญกับความท้าทายหลายประการ ได้แก่ สงครามในยูเครน ปัญหาเงินเพื่อสนับสนุนการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) และนโยบายโควิดเป็นศูนย์ (ZERO COVID-19) ของประเทศไทย

สำหรับแนวโน้มในปี 2565 IATA คาดว่า ภาพรวมอุตสาหกรรมการบิน จะขาดทุนอยู่ที่ 9.7 พันล้านдолลาร์สหรัฐฯ ลดลงจาก 1.16 หมื่นล้านдолลาร์สหรัฐฯ ที่คาดการณ์ไว้เมื่อเดือนตุลาคมปีที่ผ่านมา โดยมีแรงขับเคลื่อนที่สำคัญ คือ การฝ่อกลาย มาตรการการเดินทาง และความสามารถในการบริหารต้นทุนของสายการบิน IATA คาดว่า ปี 2565 รายได้อุตสาหกรรมการบินรวม จะอยู่ที่ 782 พันล้านдолลาร์สหรัฐฯ เพิ่มขึ้นร้อยละ 54.5 จากปี 2565 และเพิ่มขึ้นร้อยละ 93.3 จากปี 2563 โดยที่รายได้จากการขนส่งผู้โดยสารจะอยู่ที่ 498 พันล้านдолลาร์สหรัฐฯ เพิ่มขึ้นจากปี 2564 ซึ่งเท่ากับ 239 พันล้านдолลาร์สหรัฐฯ ในขณะที่รายได้จากการขนส่งสินค้าจะอยู่ที่ 191 พันล้านдолลาร์สหรัฐฯ ลดลงจากปี 2564 ซึ่งเท่ากับ 204 ล้านдолลาร์สหรัฐฯ แต่สูงกว่าปี 2562 เท่าตัว ทั้งนี้ IATA คาดว่าค่าใช้จ่ายจะเพิ่มสูงถึง 796 ล้านдолลาร์สหรัฐฯ โดยเพิ่มขึ้นร้อยละ 44 จากปี 2564 ซึ่งเป็นผลมาจากการค่าใช้จ่ายดำเนินงานที่เพิ่มสูงขึ้น โดยร้อยละ 24 ของค่าใช้จ่ายทั้งหมด มาจากค่าใช้จ่ายน้ำมันที่เพิ่มขึ้นจากปี 2564 (ร้อยละ 19) ในขณะที่ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ยังคงอยู่ภายใต้มาตรการจำกัดการเดินทางที่เข้มงวด (โดยเฉพาะจีน) ประกอบกับ



การได้รับวัคซีนยังไม่ทั่วถึง จึงทำให้ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกฟื้นตัวล่าช้า เนื่องจากข้อจำกัดการเดินทางลดลง ประกอบกับความต้องการการเดินทางคาดว่าจะเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว คาดการณ์ว่าปี 2565 การขาดทุนจะลดลงถึง 8.9 พันล้านдолลาร์สหรัฐ ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (RPKs) คาดว่าจะอยู่ที่ร้อยละ 73.7 ของปี 2565 และมีอัตราการบรรทุกอยู่ที่ร้อยละ 81.5 (ที่มา: IATA Press Release ณ วันที่ 20 มิถุนายน 2565)

การแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศ

สำหรับอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย จากการเปิดประเทศเต็มรูปแบบตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2565 โดยศูนย์บริหารสถานการณ์โควิด-19 (ศบค.) มีมติให้ยกเลิกระบบ Thailand Pass และยกเลิกการบังคับนักท่องเที่ยวต่างชาติ ทำประกันสุขภาพ กำหนดเดพยนักท่องเที่ยวต่างชาติแสดงใบรับรองการฉีดวัคซีน (Certificate of Vaccination) หรือแสดงผลการตรวจหาเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) เป็นลบ ด้วยวิธีตามที่กำหนด ในกรณีที่ยังไม่ได้ฉีดวัคซีนหรือฉีดไม่ครบโดส มาตรการดังกล่าวเป็นปัจจัยบวกโดยตรงต่ออุตสาหกรรมการบินที่กลับมาฟื้นตัวอย่างมีนัยสำคัญในรอบกว่า 2 ปี ซึ่งนอกจากการเปิดประเทศเต็มรูปแบบจะทำให้นักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางเข้าประเทศไทยได้สะดวกมากยิ่งขึ้น ยังส่งผลต่อบรรยากาศการท่องเที่ยวในประเทศ ทำให้การเดินทางมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจากเดือนมิถุนายน โดยเที่ยวบินภายในประเทศยังคงมีสัดส่วนมากกว่าเที่ยวบินระหว่างประเทศ เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) ในแต่ละประเทศมีความรุนแรงในระดับที่แตกต่างกัน รวมทั้งนโยบายการอนุญาตให้เดินทางเข้า-ออกประเทศของแต่ละประเทศมีความแตกต่างกัน ทำให้ปริมาณเที่ยวบินระหว่างประเทศ ยังไม่กลับมาเป็นปกติ

จากข้อมูลสถิติของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ในช่วงเดือนมกราคม-กันยายน 2565 ปริมาณการขึ้น-ลงของอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานของ ทอท. 6 แห่ง รวมทั้งสิ้น 231,326 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 108.9 ประกอบด้วยเที่ยวบินระหว่างประเทศ 99,232 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 96.1 และภายในประเทศ 132,094 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 119.7 ให้บริการผู้โดยสารรวมทั้งสิ้น 28,014,190 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 374.4 เป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศ 11,116,805 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 1,515.5 และผู้โดยสารภายในประเทศ 16,897,385 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 203.2

เมื่อเปรียบเทียบสัดส่วนผู้โดยสารภายในประเทศที่ใช้บริการเส้นทางบินภายในประเทศในปี 2565 จากข้อมูลเดือนมกราคม-กันยายน 2565 เปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่ผ่านมา พบว่าสายการบินไทยสามารถให้บริการผู้โดยสารภายในประเทศ 2.57 ล้านคน คิดเป็นร้อยละ 16.57 เพิ่มขึ้นร้อยละ 239.7 และมีเที่ยวบินภายในประเทศ 20,740 เที่ยวบิน คิดเป็นร้อยละ 18.3 เพิ่มขึ้นร้อยละ 165.4 (ที่มา: กลุ่มงานวิเคราะห์การตลาด บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)) และเมื่อเปรียบเทียบสัดส่วนจำนวนที่นั่งขายของสายการบิน (Seat Capacity) ที่ให้บริการเส้นทางบินภายในประเทศ ในช่วงเริ่มตารางบินฤดูหนาว ปี 2565 เทียบกับปี 2562 ซึ่งเป็นช่วงก่อนสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) พบว่าสายการบินไทยสามารถให้บริการจำนวนที่นั่งขาย คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 12.6 เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.9 (ที่มา: ฐานข้อมูล CAPA โดยกลุ่มงานวิเคราะห์และวิจัยธุรกิจการบิน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน))



การจัดทำผลิตภัณฑ์ หรือบริการ

(ก) แผนผังบิน

แผนผังบินประกอบด้วยเครื่องบินแบบแอร์บัส A320-200 แอร์บัส A330-300 แอร์บัส A350-900 และเครื่องบินแบบโบอิ้ง 787-8 โบอิ้ง 787-9 โบอิ้ง 777-200ER โบอิ้ง 777-300ER มาปฏิบัติการบินโดยมีแผนทำการบินระหว่างปี 2565-2569 ด้วยจำนวนเครื่องบินที่บริษัทฯ ได้รับความเห็นชอบจากผู้บริหารแผน ผู้ให้เช่า และเจ้าหนี้ทางการเงิน ดังนี้

ประเภทเครื่องบิน/ปี	2565	2566	2567	2568	2569
เครื่องบินแบบลำตัวแคบพิสัยใกล้	20	20	28	30	30
เครื่องบินแบบลำตัวกว้างพิสัยกลาง-ไกล	15	17	17	18	21
เครื่องบินแบบลำตัวกว้างพิสัยไกล	29	37	42	42	39
ผู้บิน ณ สิ้นปี	64	74	87	90	90

หมายเหตุ:

ผู้บินปี 2565 ประกอบด้วยเครื่องบินแบบแอร์บัส A320-200 แอร์บัส A330-300 แอร์บัส A350-900 และโบอิ้ง 787-8 โบอิ้ง 787-9 โบอิ้ง 777-200ER โบอิ้ง 777-300ER

- 1) จำนวนเครื่องบินใช้งานปี 2565-2569 ประมาณการจากแผนการบิน Scenario R2
- 2) จำนวนเครื่องบินใช้งานจริงปี 2565-2569 ขึ้นอยู่กับผลการเจรจา กับเจ้าหนี้การเงินและผู้ให้เช่าซึ่งอาจมีการปรับเปลี่ยนได้
- 3) เครื่องบินลำตัวแคบพิสัยใกล้ ได้แก่ เครื่องบินแบบแอร์บัส A320-200 ปัจจุบันทำการบินโดยสายการบินไทยสมายล์
- 4) เครื่องบินลำตัวกว้างพิสัยกลาง-ไกล ได้แก่ เครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 และเครื่องบินแบบโบอิ้ง 777-200ER โบอิ้ง 787-8 โบอิ้ง 787-9 โดยเครื่องบินแบบโบอิ้ง 777-200ER นำมาใช้ในปี 2565-2567
- 5) เครื่องบินลำตัวกว้างพิสัยไกล ได้แก่ เครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 และเครื่องบินแบบโบอิ้ง 777-300ER



(ข) กำลังการผลิตและปริมาณการผลิตที่เกี่ยวข้องกับการบิน

		ปี 2565	ปี 2564	ปี 2563
- จำนวนเครื่องบินที่ใช้บริการ (Number of Aircraft in Operation) ณ 31 ธ.ค.	(ลำ)	86	87	103
- จุดหมายปลายทาง (ไม่รวมกรุงเทพฯ) (Number of Destinations)	(จุดบิน)	56	29	82
- ระยะทางบิน (Kilometers Flown)	(พันกม.)	132,098	38,225	78,800
- จำนวนการลงของเครื่องบิน (Number of Landings)	(ครั้ง)	59,277	20,848	40,402
- จำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบิน (Flight Hours)	(ชั่วโมง/ปี)	192,994	57,318	116,526
- ชั่วโมงการใช้เครื่องบินโดยเฉลี่ย (Aircraft Utilization)	(ชั่วโมง/วัน)	10.4	5.4	6.6
การขนส่งผู้โดยสาร				
- ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seats Kilometer)	(ล้านที่นั่ง-กม.)	38,526	11,224	23,789
- ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometer)	(ล้านคน-กม.)	26,163	2,147	15,398
- อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor)	(ร้อยละ)	67.9	19.1	64.7
- จำนวนผู้โดยสาร (Number of Passengers)	(พันคน)	9,012	1,640	5,871
- รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (Passenger Yield)	(บาท/คน-กม.)	2.82	2.55	2.21
การขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์				
- ปริมาณการผลิตพัสดุภัณฑ์ (Available Dead Load Ton- Kilometer)	(ล้านตัน-กม.)	2,032	581	1,015
- ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Revenue Freight Ton- Kilometer)	(ล้านตัน-กม.)	1,283	547	595
- อัตราการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor)	(ร้อยละ)	63.1	94.1	58.6
- น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง (Cargo Carried)	(พันกก.)	340,390	132,347	167,531
- รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (Freight Yield)	(บาท/ตัน-กม.)	18.28	19.67	11.32
การขนส่งรวมทั้งระบบ				
- ปริมาณการผลิต (Available Ton-Kilometer)	(ล้านตัน-กม.)	5,885	1,699	3,394
- ปริมาณการขนส่ง (Revenue Ton-Kilometer)	(ล้านตัน-กม.)	3,950	774	2,151
- อัตราส่วนการบรรทุก (Load Factor)	(ร้อยละ)	67.1	45.5	63.4
- รายได้รวมทั้งระบบเฉลี่ยต่อหน่วย (System-Wide Yield)	(บาท/ตัน-กม.)	24.76	21.27	19.08

หมายเหตุ: ผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) บริษัทฯ ต้องปรับเส้นทางบิน

ตามสถานการณ์ จึงไม่สามารถระบุข้อมูลเป็นตารางการบินประจำเดือน/ฤดูร้อน เมื่อสถานการณ์ปกติ



(ค) โครงสร้างค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและปัจจัยการผลิตที่สำคัญ

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานที่สำคัญของบริษัทฯ ประกอบด้วย ค่าน้ำมันเครื่องบินซึ่งคิดเป็นร้อยละ 14.7 ของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานรวม นอกจากนี้ยังมีค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับพนักงานซึ่งเป็นทรัพยากรที่สำคัญในธุรกิจการให้บริการทั้งก่อนและหลังการขาย เพื่อรักษาฐานลูกค้าเก่าให้มีความภักดีต่อแบรนด์ (Brand Loyalty) มีความภูมิใจและประทับใจที่ใช้บริการ และเพิ่มฐานลูกค้ารายใหม่เพื่อการขยายตลาดอย่างต่อเนื่อง รวมไปถึงค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบินในด้านอื่น ๆ โดยสรุปได้ดังนี้

งบการเงินเฉพาะบริษัทฯ	ปี 2565		ปี 2564		ปี 2563	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	34,593	40.4	5,183	14.7	11,164	13.7
- ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	7,058	8.2	5,934	16.9	19,967	24.4
- ค่าบริการการบิน	8,245	9.6	2,225	6.3	6,186	7.5
- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	2,245	2.6	481	1.4	1,263	1.5
- ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	8,928	10.4	3,432	9.8	5,680	7.0
- ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	8,563	10.0	11,940	34.0	26,420	32.3
- ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	5,141	6.0	966	2.7	2,013	2.5
- ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	2,647	3.1	415	1.2	1,945	2.4
- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	3,998	4.7	568	1.6	1,458	1.8
- ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	478	0.6	399	1.1	564	0.7
- ค่าใช้จ่ายอื่น	3,676	4.4	3,608	10.3	5,064	6.2
รวม	85,572	100.0	35,151	100.0	81,724	100.0



(๑) การจัดหน้ามันเครื่องบิน

ราคาน้ำมันเครื่องบินที่บริษัทฯ จัดซื้อจะแปรผันไปตามราคาน้ำมันเครื่องบิน (Jet Spot Price) ซึ่งจะแปรผันตามราคาน้ำมันดิบอีกทีหนึ่ง โดยทั่วไปแล้วราคาน้ำมันเครื่องบิน (Jet Spot Price) จะมีความผันผวนสูงและไม่อาจคาดการณ์ล่วงหน้าได้ โดยในอดีตที่ผ่านมา มีปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดความผันผวน ได้แก่ อุปสงค์ อุปทาน สภาพอากาศ สถานการณ์การเมืองในประเทศต่าง ๆ และการเคลื่อนย้ายของเงินทุนเข้าสู่หรือออกจากสินค้าโภคภัณฑ์

บริษัทฯ จัดซื้อน้ำมันเครื่องบินโดยใช้ราคาอ้างอิงเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐฯ ต้นทุนค่าน้ำมันเครื่องบินของบริษัทฯ ในปี 2564 คิดเป็นร้อยละ 14 ของค่าใช้จ่ายรวมบริษัทฯ (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) และในปี 2565 คิดเป็นร้อยละ 40

บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดซื้อน้ำมันเครื่องบินจากผู้จำหน่ายน้ำมันในทุกสถานีที่บริษัทฯ ให้บริการการบินโดยบริษัทฯ ส่งหนังสือเชิญถึงผู้จำหน่ายน้ำมันทุกบริษัท ณ สถานีนั้น ๆ ภายหลังจากที่ได้รับข้อเสนอราคางานผู้จำหน่ายน้ำมันเครื่องบินและได้ดำเนินการเจรจาต่อรองจนเป็นที่สิ้นสุด บริษัทฯ จึงตกลงทำสัญญา ซึ่งมีอายุสัญญาตามที่ตกลงกันโดยทั่วไปคือ 1 ปี แต่มีบางกรณีที่เป็น 6 เดือนหรือ 2 ปี อีกทั้ง บริษัทฯ และสายการบินที่เป็นสมาชิกกลุ่มพันธมิตรการบิน สตาร์ อัลไลแอนซ์ ได้ร่วมกันจัดซื้อน้ำมันฯ ในบางสถานีเป็นครั้งคราว หากเห็นว่าบริษัทฯ สามารถซื้อน้ำมันฯ ได้ในราคาน้ำมันที่ต่ำลงและ/หรือเป็นประโยชน์ต่อบริษัทฯ

สำหรับปี 2565 นั้น บริษัทฯ ได้ซื้อน้ำมันเครื่องบินจากผู้จำหน่ายน้ำมันในประเทศไทยเป็นส่วนใหญ่สำหรับปริมาณความต้องการใช้ภายในประเทศไทย และจัดซื้อจากผู้จำหน่ายน้ำมันฯ ภายนอกประเทศไทยสำหรับปริมาณความต้องการใช้ภายนอกประเทศไทยในการซื้อน้ำมันเครื่องบิน บริษัทฯ มีได้พิจารณาเฉพาะด้านราคาน้ำมันนั้น แต่ยังพิจารณาถึงความมั่นคงในการจัดส่งน้ำมันและความจำเป็นในการรักษาความสัมพันธ์ระยะยาวกับผู้จำหน่ายด้วย หากแต่ในประเทศ เช่น ประเทศไทยลังกา บังคลาเทศ จีน ลาว และพม่า บริษัทฯ ต้องซื้อน้ำมันเครื่องบินจากผู้จำหน่ายน้ำมันที่ดำเนินธุรกิจลักษณะผูกขาดและมีเพียงรายเดียวในประเทศไทยเท่านั้น

บริษัทฯ ซื้อน้ำมันเครื่องบินจากผู้จำหน่ายน้ำมันในประเทศไทย ได้แก่ บริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) บริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน) บริษัท เชฟرون (ไทย) จำกัด บริษัท เอ็กซอน莫บิล จำกัด บริษัท สิงคโปร์ปิโตรเลียม (ประเทศไทย) บริษัท เชลล์แห่งประเทศไทย จำกัด และบริษัท ชัสโก้ ดีลเออร์ส จำกัด (มหาชน) โดยบริษัทฯ เชื่อว่าในกรณีที่ผู้จำหน่ายรายใดประสบภัยปัญหาไม่สามารถจัดหน้ามันให้แก่บริษัทฯ ได้ ผู้จำหน่ายน้ำมันรายอื่นจะสามารถจัดหน้ามันทดแทนตามความต้องการของบริษัทฯ ได้

บริษัทฯ ใช้บริการจัดส่งและเติมน้ำมัน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จากบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย โดยบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นร่วมกับบริษัทผู้จำหน่ายน้ำมันอีกหลายราย บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ประกอบการเพียงรายเดียวที่ได้รับสิทธิในการเป็นผู้ดำเนินธุรกิจบริการคลังเก็บรักษาน้ำมันที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และเป็น 1 ใน 2 ผู้ประกอบการที่ให้บริการเติมน้ำมันเครื่องบินแก่เครื่องบินที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ในปี 2565 บริษัทฯ เป็นสายการบินเพียงรายเดียวที่ซื้อน้ำมันเครื่องบินเพื่อการส่งมอบที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) จึงทำให้ในบางครั้งราคาน้ำมันที่บริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) จำหน่ายให้แก่บริษัทฯ ส่วนใหญ่เป็นราคาน้ำมันที่อ่อนประโยชน์ต่อบริษัทฯ และสามารถควบคุมต้นทุนค่าน้ำมันเครื่องบินของบริษัทฯ ได้บางส่วน อีกทั้งบริษัทฯ ได้ดำเนินการบริหารจัดการการใช้น้ำมันเครื่องบินให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยวางแผนการบิน



และการบรรทุกให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น การทำความสะอาดลำตัวเครื่องบินและเครื่องยนต์ ตลอดจนควบคุมปริมาณสำรองน้ำมันเครื่องบินสำหรับแต่ละเที่ยวบิน และการทำธุรกรรมป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเครื่องบินในปริมาณที่มากขึ้น

เนื่องจากน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นวัตถุดีบีที่สำคัญในการดำเนินธุรกิจขนส่งทางอากาศ บริษัทฯ อยู่ระหว่างศึกษาการประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันให้เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดความผันผวนของต้นทุนด้านน้ำมันเครื่องบิน และเพื่อให้ผลประกอบการของบริษัทฯ เป็นไปตามเป้าหมายและเป็นการปกป้องมูลค่าของบริษัทฯ ให้แก่ผู้ถือหุ้นและผู้ที่เกี่ยวข้อง มิใช่เป็นการแสวงหารายได้หรือหวังผลกำไรเพิ่มเติมจากการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน

นอกเหนือจากการประกันความเสี่ยงราคาน้ำมัน บริษัทฯ ยังมีนโยบายลดต้นทุนและลดความเสี่ยงจากน้ำมันให้อยู่ในระดับต่ำที่สุด โดยใช้กลยุทธ์การจัดการน้ำมันเชื้อเพลิงดังต่อไปนี้

- จัดหน้ามันเชื้อเพลิงด้วยตนเอง บริษัทฯ ได้ทำการซื้อน้ำมันเพื่อเป็นผู้ให้บริการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงในสนามบินด้วยตนเอง เช่นเดียวกับบริษัทให้บริการน้ำมันเชื้อเพลิงในสนามบินอื่น ๆ เพื่อลดต้นทุนค่าใช้ค่าจ่ายให้ได้มากที่สุด
- การเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขการชำระค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ปัจจุบัน บริษัทฯ ได้ทำการเจรจาคับผู้ให้บริการน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อปรับเปลี่ยนการชำระค่าน้ำมันฯ จากการจ่ายค่าน้ำมันเชื้อเพลิงล่วงหน้า เป็นการหักบัญชีจากบัญชีของผู้จ่ายโดยตรง ซึ่งจะทำให้บริษัทฯ ได้ผลประโยชน์จากการรักษาสภาพคล่องทางการเงินของบริษัทฯ และดอกเบี้ย ตลอดจนการเจรจาต่อรองเพื่อเปลี่ยนแปลงเป็นการจ่ายเงินเป็นแบบเครดิตอีกด้วย

(จ) การจัดหากำกันภัย

เพื่อลดผลกระทบในกรณีหากเกิดความเสียหายต่อบริษัทฯ และผู้มีส่วนได้เสียจากอุบัติเหตุและอุบัติภัยอื่นๆ รอบด้านที่อาจเกิดขึ้นได้ บริษัทฯ จึงได้มีการประกันภัยเครื่องบิน อะไหล่ และการรับผิดชอบใช้ตามกฎหมาย การประกันภัยทรัพย์สินและอุปกรณ์คอมพิวเตอร์พร้อมส่วนควบ และการประกันภัยเบ็ดเตล็ดประเภทอื่น เพื่อให้บริษัทฯ และผู้มีส่วนได้เสียได้รับความคุ้มครองครอบคลุมกว้างขวาง และเป็นไปตามมาตรฐานสากล โดยบริษัทฯ ทำประกันภัยตรงกับบริษัทประกันภัยในประเทศไทยให้กฏหมายไทย และบริษัทประกันภัยดังกล่าวได้จัดทำประกันภัยต่อเพื่อกระจายความเสี่ยงกับบริษัทฯ รับประกันภัยในต่างประเทศ

บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัยในปี 2564/65 ประมาณ 522,687,381.72 บาท (อัตราแลกเปลี่ยนถ้วนเฉลี่ยของธนาคารแห่งประเทศไทย ณ วันที่ 1 สิงหาคม 2565 อยู่ที่ 35.9484 บาทต่อдолลาร์สหรัฐฯ) ค่าใช้จ่ายการประกันภัยที่มีสัดส่วนสูงสุดเป็นค่าใช้จ่ายการประกันภัยเครื่องบิน อะไหล่ และการรับผิดชอบใช้ตามกฎหมาย โดยคิดเป็นร้อยละ 80.37 ของค่าใช้จ่ายการประกันภัยทั้งหมด (การประกันภัยเครื่องบินฯ เริ่มความคุ้มครองวันที่ 1 ธันวาคม 2564-วันที่ 30 พฤษภาคม 2565 โดยใช้ข้อมูลอ้างอิงจากมูลค่าฝุ่งบินโดยเฉลี่ย (Average Fleet Value) ของบริษัทฯ ณ วันที่ 1 ธันวาคม 2564 อยู่ที่ 5,443,256,566 долลาร์สหรัฐฯ โดยประมาณ) ส่วนค่าใช้จ่ายการประกันภัยตามสัดส่วนที่เหลือร้อยละ 19.63 เป็นค่าใช้จ่ายการประกันภัยทรัพย์สินประเภทอื่น ๆ ของบริษัทฯ (ค่าใช้จ่ายด้านประกันภัยข้างต้นเป็นค่าใช้จ่ายที่ได้หักลดค่าเบี้ยประกันภัยคืนในส่วนของการประกันภัยเครื่องบินฯ สำหรับปีก่อนรวม 2563 และปี 2564 แล้ว)



จากสถานการณ์การระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) ซึ่งส่งผลกระทบโดยตรงต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ผู้รับประกันภัยได้พิจารณาที่จะสนับสนุนบริษัทฯ โดยคืนค่าเบี้ยประกันภัยเครื่องบินฯ ของปีกรมธรรม์ 2563 และปี 2564 และยกเว้นการเรียกเก็บค่าเบี้ยประกันภัยเครื่องบินปีกรมธรรม์ 2564/65 งวดที่ 5 (ที่ยังไม่มีการเรียกเก็บ) เป็นกรณีพิเศษ โดยรวมทั้งสองส่วนเป็นจำนวน 3,422,929.72 ดอลลาร์สหรัฐฯ หรือประมาณ 113,120,639.09 บาท (อัตราแลกเปลี่ยนฯ ณ วันที่ 4 มกราคม 2565 อยู่ที่ 33.0479 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐฯ)

การประเมินสถานการณ์ต่าง ๆ ที่ผ่านมา สภาพโดยรวมของตลาดประกันภัยเครื่องบินยังคงอยู่ในสภาวะขีดความสามารถในการรับประกันภัย (Capacity) มีจำนวนจำกัด โดยผู้รับประกันภัยยังคงอยู่ภายใต้แรงกดดันในการทำกำไร การเรียกร้องสินไหมที่ยังเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับค่าใช้จ่ายในการรับประกันภัยต่อที่เพิ่มขึ้น ผู้รับประกันภัยยังคงมีความเข้มงวดในการรับประกันภัยและปฏิบัติตาม Actuarial Model ในการทำหนดค่าเบี้ยประกันภัย ซึ่งผู้รับประกันภัย มีเป้าหมาย ในการเพิ่มอัตราเบี้ยประกันภัยแต่ละระดับเฉลี่ยของการเพิ่มอัตราเบี้ยประกันภัยเริ่มมีจำนวนลดลง และส่วนใหญ่ มีการทำหนดเบี้ยประกันภัยขึ้นต่อ สำหรับให้อัตราเบี้ยประกันภัยปีต่ออายุเพิ่มขึ้นถึงแม้ว่า ข้อมูลเอาประกันภัย (Exposure) ลดลง ค่าเบี้ยประกันภัยที่เสนอโดยผู้รับประกันภัยต่อรายหลัก (Lead Premium) ไม่ได้รับการตอบสนอง หรือยอมรับจากผู้รับประกันภัยต่อรายอื่น ๆ (Following Markets) ทำให้ค่าเบี้ยประกันภัยโดยรวมที่เสนอจากผู้รับประกันภัยทั้งหมดที่เป็น Composite Premium เพิ่มสูงขึ้นตามไปด้วย กองประกันตลาดรับประกันภัยเครื่องบินได้รับผลกระทบจากการสูญเสียสะสม จากอุบัติเหตุครั้งใหญ่ในรอบระยะเวลา 10 ปีที่ผ่านมา ซึ่งยังคงเป็นความเสียหายที่เป็นตัวลดทอนกำไรของผู้รับประกันภัย อย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ตลาดประกันภัยประเภทอื่น ๆ ในภาพรวมไม่เพียงเฉพาะตลาดรับประกันภัยเครื่องบิน ยังได้รับผลกระทบอย่างรุนแรงทั้งจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) และสถานการณ์ ความชัดแย้งระหว่างรัสเซียและยูเครน ที่มีแนวโน้มการสู้รบที่จะยืดเยื้อต่อไปอีก

จากสถานการณ์ของตลาดประกันภัยตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้น สำหรับให้อัตราเบี้ยประกันภัยต่ออายุเพิ่มขึ้น โดยประมาณร้อยละ 20 จากปี 2563/64 รวมถึงการทำหนดเบี้ยประกันภัยขึ้นต่อในตลาดประกันภัยทุกประเภทรวมทั้งประกันภัย เครื่องบิน ซึ่งจะมีผลกระทบถึงเบี้ยประกันภัยสำหรับสายการบินรวมถึงเบี้ยประกันภัยของบริษัทฯ ด้วยเช่นกัน



1.2 กิจการขนส่งสินค้า พัสดุภัณฑ์และไปรษณียภัณฑ์

ลักษณะผลิตภัณฑ์และบริการ

ข้อมูลการบริการพาณิชย์สินค้า พัสดุภัณฑ์และไปรษณียภัณฑ์

การบริการขนส่งสินค้า พัสดุภัณฑ์และไปรษณียภัณฑ์	ปี 2565	ปี 2564	ปี 2563
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ADTK) (ล้านตัน-กม.) ⁽¹⁾	2,032	581	1,015
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (RFTK) (ล้านตัน-กม.) ⁽¹⁾	1,283	547	595
รายได้ค่าระหว่างขนส่ง (ล้านบาท) ⁽²⁾	23,784	10,928	6,893
รายได้ค่าระหว่างขนส่งเฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/ตัน-กม.) ⁽³⁾	18.28	19.67	11.32
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (%) ⁽¹⁾	63.1	94.1	58.6

หมายเหตุ:

- (1) รวมความจุจากเที่ยวบินแบบประจำ เที่ยวบินแบบไม่ประจำ และการเช่าพื้นที่ระหว่างบินเครื่องบินขนส่งสินค้า
- (2) รวมรายได้ค่าระหว่างขนส่งพัสดุภัณฑ์และไปรษณียภัณฑ์จากเที่ยวบินแบบประจำ เที่ยวบินแบบไม่ประจำ และการเช่าพื้นที่ระหว่างบินเครื่องบินขนส่งสินค้า
- (3) รายได้ค่าระหว่างขนส่งพัสดุภัณฑ์รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าธรรมเนียมความเสี่ยงภัยจากสังคม ไม่รวมค่าไปรษณียภัณฑ์หารด้วยปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์

จากการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) ทำให้รูปแบบการขนส่งสินค้าทางอากาศมีความหลากหลายมากขึ้น ตั้งแต่ปี 2563 ถึงปี 2564 ต่อเนื่องมาจนถึงไตรมาสที่ 1 ของปี 2565 ปริมาณการขนส่งสินค้าเติบโตอย่างต่อเนื่อง และได้มีการปรับรูปแบบไปเป็นการเช่าพื้นที่ให้ห้องเครื่องแบบเช่าเหมาลำบนเที่ยวบินโดยสาร (Cargo Charter Flight)

นอกจากนี้ในช่วงเวลาดังกล่าว ได้มีความต้องการทางสินค้าด้านอุปโภค บริโภค ยารักษาโรค ไปยังจุดหมายปลายทางในเส้นทางบินของการบินไทย และสายการบินไทยสมายล์ ซึ่งสินค้าที่ต้องการควบคุมอุณหภูมิตตลอดห่วงโซ่การขนส่ง เป็นสินค้าประเภทหนึ่งที่มีความต้องการจากตลาด อาทิ ผลิตภัณฑ์อาหารสด ผลิตภัณฑ์ผักผลไม้สด อาหารแช่แข็ง ผลิตภัณฑ์นม ผลิตภัณฑ์เครื่องดื่ม ผลิตภัณฑ์เวชสำอาง และยาที่ไม่ต้องการการดูแลอย่างเข้มงวด รวมถึงวัสดุชีนเพื่อรักษาสภาพของสินค้าให้ได้ตามมาตรฐานที่กำหนดจากผู้ส่งจนถึงมือผู้รับ

โดยบริษัทฯ ได้พัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการเพื่อรักษาสภาพสินค้าให้คงสภาพที่ดีตลอดเส้นทางการขนส่ง (Temperature Controlled Products: TGC) และให้บริการตู้คอนเทนเนอร์ควบคุมอุณหภูมิ (TG Temp) สำหรับผลิตภัณฑ์ TGC รวมถึงกำลังพัฒนาผลิตภัณฑ์ใหม่ที่ให้บริการนี้มีชื่อว่า TG Pharma Pro (TGP) เพื่อรองรับการขนส่งผลิตภัณฑ์ยาและเวชภัณฑ์ที่ต้องการการดูแลและควบคุมอุณหภูมิตตลอดการขนส่งอย่างเข้มงวด ให้เป็นไปตามข้อกำหนดและอีกทั้งยังรักษาคุณสมบัติของยาให้คงคุณภาพในการนำไปใช้รักษาโรคตามวัตถุประสงค์อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อสร้างความมั่นใจในทุกจุดของการให้บริการตามมาตรฐานการกระจายยา (Good Distribution Practice: GDP) โดยบริษัทฯ ได้รับการรับรองมาตรฐาน GDP ในส่วนของพื้นที่อาคารสินค้าระหว่างประเทศ และได้มีการจัดตั้งที่มีพนักงานมืออาชีพที่ผ่านการฝึกอบรมในระดับบุคคล ตามมาตรฐาน GDP โดยได้รับประกาศนียบตรรับรองจากบริษัท เอสจีเอส (ไทยแลนด์) จำกัด (SGS (Thailand) Co.,Ltd.) ซึ่งเป็นบริษัทระดับโลกที่ทำการตรวจสอบให้การรับรองมาตรฐานต่าง ๆ เป็นที่เรียบร้อยแล้ว



บริษัทฯ ยังเสนอบริการพิเศษสำหรับผลิตภัณฑ์ที่ให้บริการขนส่งสินค้าแบบเร่งด่วน (TG Force: TGX) ภายใต้การรับประกันในการขนส่งไปยังจุดหมายปลายทางตามกำหนดเวลา ที่ได้สำรองพื้นที่ระหว่างไว้

ผลิตภัณฑ์ที่ให้บริการขนส่งด่วนสำหรับสินค้าของสดทุกประเภท (TG Fresh: TGF)

ผลิตภัณฑ์ที่ให้บริการการขนส่งสินค้าเกษตร (TG Kool: TGK) โดยการปรับอุณหภูมิให้แก่ตัวสินค้าตามความต้องการและใช้ Thermal Blanket เป็นอุปกรณ์เพื่อใช้ในการขนส่งสินค้าที่สามารถป้องกันความร้อนจากภายนอก พร้อมทั้งรักษาอุณหภูมิภายในเพื่อไม่ให้เกิดการเปลี่ยนแปลง หรือมีการเปลี่ยนแปลงน้อยที่สุด โดยควบคุมอุณหภูมิให้สินค้าคงความเย็นอย่างต่อเนื่องตามกำหนด และเตรียมพร้อมก่อนการขนส่งในตู้คอนเทนเนอร์ที่จัดเตรียมสำหรับสินค้าประเภทนี้โดยเฉพาะ ด้วยกระบวนการและเครื่องมืออุปกรณ์พิเศษที่ทันสมัย และได้มาตรฐานในการรักษาคุณภาพของสินค้าให้สดใหม่จนถึงผู้บริโภคได้แก่ สินค้าประเภทผลไม้ที่ต้องการการควบคุมอุณหภูมิแบบเย็นจัด เช่น มะพร้าวน้ำหอม ข้าวเหนียวมะม่วง เป็นต้น

ผลิตภัณฑ์ที่ให้บริการขนส่งแบบสินค้าที่มีลำดับความสำคัญสูงในการขนส่ง (Priority Service: PRI)

ส่วนการให้บริการและสินค้าพิเศษอื่น ๆ บริษัทฯ มีบริการที่ครอบคลุมตามความต้องการขนส่ง เช่น สัตว์ หรือสั่งเมชีวิตประเภทต่าง ๆ สินค้าอันตราย สินค้ามีค่า สินค้าที่มีขนาดใหญ่ มีน้ำหนักมาก เช่น เครื่องจักร เครื่องกำเนิดไฟฟ้า หรือรถยนต์ เป็นต้น รวมถึงการขนส่งร่างของผู้เสียชีวิตยกตัว

การตลาดและการแข่งขัน

บริษัทฯ ให้บริการการขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศด้วยเครื่องบินขนส่งผู้โดยสารเป็นหลัก ครอบคลุมเส้นทางบินในทวีปเอเชีย ยุโรป และออสเตรเลีย โดยมีการเพิ่มเที่ยวบินไปยังเส้นทางต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง ตามจำนวนผู้โดยสาร และปริมาณความต้องการการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้น โดยมีสายการบินไทยสมายล์เป็นสายการบินที่จะสนับสนุนการขนส่งเส้นทางการบินภายในประเทศ และบางเส้นทางบินในภูมิภาค สำหรับเส้นทางที่ไม่มีเที่ยวบินตรง การบินไทยมีพันธมิตรธุรกิจที่สามารถให้บริการครอบคลุมเส้นทางการบินต่าง ๆ รวมถึงบริการการขนส่งด้วยรถบรรทุกระหว่างประเทศในทวีปยุโรป และออสเตรเลียเป็นหลัก

ในช่วงไตรมาสที่ 2 ปี 2565 หลายสายการบินมีการเพิ่มเที่ยวบินอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากนโยบายผ่อนปรนมาตรการในการเดินทางระหว่างประเทศ ส่งผลให้สภาวะการแข่งขันสูงขึ้น ประกอบกับปัจจัยภายนอกที่กระทบต่อการขนส่งสินค้าทางอากาศเป็นอย่างมาก เช่น ราคาน้ำมันโลก ผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยน และสถานการณ์ทางการตลาด เป็นต้น

ทั้งนี้บริษัทฯ จึงได้นำการให้บริการขนส่งสินค้า Premium Product และคัดเลือกเส้นทางที่มีศักยภาพเพื่อสร้างรายได้เพิ่มขึ้น รวมถึงการแสวงหาลูกค้ารายใหม่ ในเส้นทางที่กลับมาทำการบิน และเส้นทางที่เปิดให้บริการเพิ่ม



2. หน่วยธุรกิจ

บริษัทฯ ดำเนินกิจการที่เกี่ยวเนื่องโดยตรงกับการขนส่งโดยจัดตั้งเป็นหน่วยธุรกิจ ประกอบด้วยการบริการคลังสินค้า และไปรษณีย์ภัณฑ์ การบริการลูกค้าภาคพื้น การบริการลากจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น และครัวการบินโดยมีรายละเอียด ดังนี้

2.1 ธุรกิจการบริการคลังสินค้า

ปัจจุบันสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) คลี่คลายลง ทำให้การขนส่งสินค้ามีปริมาณเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง บริษัทฯ ในฐานะผู้ให้บริการคลังสินค้า จึงมีการวางแผนและเตรียมความพร้อมด้านเทคโนโลยี ด้านอุปกรณ์ และบุคลากร ในการให้บริการแก่สายการบินคู่ค้าและผู้ใช้บริการคลังสินค้าฯ ตลอด 24 ชั่วโมง เพื่อตอบสนอง ความต้องการของลูกค้า นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้จัดทำโครงการต่าง ๆ (Initiative Project) จำนวน 35 โครงการ เพื่อเพิ่ม ประสิทธิภาพในการให้บริการ ลดค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงาน และสร้างรายได้เพิ่ม อาทิ การพัฒนาปรับปรุงบริการคลังสินค้า ให้ทันสมัยตามความต้องการของลูกค้าอยู่เสมอ โดยได้ปรับปรุงพื้นที่ Perishable Center (2,000 ตร.ม.) บริเวณ Truck Dock ให้เป็นพื้นที่ควบคุมอุณหภูมิ โดยใช้ระบบการจัดการแบบ Cool Chain พร้อมติดตั้งอุปกรณ์ที่ทันสมัยมากขึ้นเพิ่มเติม เพื่อรับการขยายตัวของสินค้าที่ต้องการควบคุมอุณหภูมิเป็นพิเศษระหว่างการขนส่ง เพื่อเพิ่มโอกาสและขยายตลาดสินค้า Perishable ออกจากนี้ บริษัทฯ กำลังดำเนินการปรับปรุง Perishable Center ให้เป็นไปตามระบบมาตรฐาน Good Distribution Practice (GDP) ที่บริษัทฯ ได้รับการรับรองในเรื่องการจัดเก็บสินค้าประเภทยาและเวชภัณฑ์ ให้เป็นไปตาม คุณภาพมาตรฐานขององค์กรอนามัยโลก (WHO) เป็นการสร้างความมั่นใจว่าสินค้าประเภทดังกล่าว จะได้รับการดูแลเป็น พิเศษ ตลอดทั้งกระบวนการเมื่อใช้บริการผ่านคลังสินค้าของบริษัทฯ ซึ่งที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้ให้บริการคลังสินค้าและขนถ่าย ลำเลียงวัสดุชิ้นป้องกันเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) จากทั่วโลกอย่างต่อเนื่อง



การดำเนินการปรับปรุงพื้นที่ Express Center เพื่อจัดสรรพื้นที่ใช้งานให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยการปรับปรุงพื้นที่ การจัดเก็บและพื้นที่การปฏิบัติงานคลังสินค้า Express สำหรับรองรับปริมาณสินค้าการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (e-Commerce) ที่มีปริมาณมากขึ้น ในด้านเทคโนโลยี บริษัทฯ มีแผนการนำระบบดิจิทัล (Digitalization) มาพัฒนาปรับปรุง กระบวนการทำงานภายในที่ส่งผลให้เกิดโอกาสสร้างรายได้ผ่านช่องทางใหม่ ๆ รวมถึงโอกาสในการสร้างมูลค่าให้กับธุรกิจ และ มีแผนการนำระบบการจัดการคลังสินค้า (Warehouse Management System) เพื่อพัฒนาการให้บริการคลังสินค้าให้ทันสมัย มากยิ่งขึ้น และยังเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ในปัจจุบัน บริษัทฯ มีแผนงานพัฒนาระบบการชำระค่าบริการคลังสินค้า โดยเพิ่มช่องทางการชำระเงินค่าบริการ ระบบการชำระเงินออนไลน์ (Online Payment) การส่งใบเสร็จรอเล็กทรอนิกส์ (e-Receipt) และใบกำกับภาษีอิเล็กทรอนิกส์ (e-Tax) รวมทั้งการส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ให้กับกรมสรรพากรเพื่ออำนวยความสะดวก สะดวกให้แก่ลูกค้า และผู้ใช้บริการในการชำระเงินค่าบริการคลังสินค้า



บริษัทฯ มีโครงการเพิ่มรายได้จากการหาลูกค้าสายการบินรายใหม่ โดยนำเสนอบริการคลังสินค้าที่มีมาตรฐานระดับสากลและมีความทันสมัย การปรับขึ้นค่าบริการคลังสินค้าที่สามารถแข่งขันได้ บริษัทฯ ยังมีแผนการหารายได้เสริมจาก การดำเนินธุรกิจหลัก โดยจัดตั้งโครงการ THAI Cargo Academy (TCA) เพื่อเป็นแหล่งการเรียนรู้เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางอากาศทั้งภาคทุกภูมิและภาคปฏิบัติ

อีกทั้ง บริษัทฯ มีโครงการบริหารจัดการค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่ไม่จำเป็นให้เหมาะสมกับภาระสินค้าและธุรกิจอย่างต่อเนื่อง เช่น การบริหารจัดสรรพื้นที่เข้าในการจัดเก็บสินค้าและอุปกรณ์ การจัดสรรจำนวนรถยกสินค้า (Forklift) รวมถึง การจัดสรรจำนวนการเช่าแบบเตอร์ริตไฟฟ้า การจัดสรรจำนวนคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์วิทยุสื่อสาร การจัดสรรจำนวน พนักงานรักษาระดับความปลอดภัยและพนักงานทำความสะอาดให้เหมาะสมกับพื้นที่คลังสินค้า

บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นในการพัฒนาการให้บริการและมีนโยบายในการเพิ่มคุณภาพการให้บริการ ให้เป็นไปตาม มาตรฐานสากลอย่างต่อเนื่องในทุกๆ บริการ โดยนำความต้องการและข้อเสนอแนะของลูกค้าผู้ใช้บริการมาปรับปรุง การให้บริการเพื่อให้เกิดความพึงพอใจสูงสุดของลูกค้า เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน โดยมีเป้าหมายให้บริการคลังสินค้า ระบบปิดอย่างเต็มรูปแบบ เพื่อให้เป็นพื้นที่ห่วงห้ามสำหรับบุคคลภายนอก และให้เป็นไปตามข้อกำหนดด้านความปลอดภัย และความมั่นคงทางการบินขององค์กรการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (Civil Aviation Authority of Thailand: CAAT) สมาคมขนส่งทางอากาศ ระหว่างประเทศ (International Air Transport Association: IATA) บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (Airports of Thailand Public Co.,Ltd.: AOT) และบริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญสูงสุดด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติการของผู้ให้บริการ ภาคพื้น โดยได้รับใบรองรับจาก IATA เรื่อง IATA Safety Audit for Ground Operations (ISAGO) ในส่วนการให้บริการ ภาคพื้นด้านการบริการคลังสินค้า ใบรองรับจากคณะกรรมการการบินพลเรือน (CAAT) เรื่อง การจัดการการควบคุมการรักษา ความปลอดภัยสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ทางอากาศ (Regulated Agent (RA)) ในการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้า การขนส่งวัตถุอันตรายทางอากาศ และใบรองรับจากสภาพภูมิภาค เรื่อง การรับรองการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้า ทางอากาศที่ส่งสินค้าไปยังประเทศในสภาพภูมิภาค (Regulated Agent from Third Country (RA3))

เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) เริ่มคลี่คลาย สายการบินต่างๆ เริ่ม กลับมาทำการบินอีกรอบ บริษัทฯ ยังคงให้บริการสายการบินลูกค้ามากกว่า 50 สายการบิน โดยพบว่ามีภาระสินค้าผ่าน คลังสินค้าการบินไทยสูงขึ้นร้อยละ 14 เมื่อเทียบกับปี 2564 ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้ปรับปรุงกระบวนการทำงานภายในให้มี ความกระชับ และปรับขั้นตอนการทำงานที่เข้าช้อน โดยได้ดำเนินการบริหารจัดการทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัด ให้สอดคล้อง ตามปริมาณงานในแต่ละช่วงเวลาและในแต่ละพื้นที่ เพื่อรองรับภาระสินค้าและจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น ดังนี้

ด้านกำลังคนและอุปกรณ์

- งานด้านปฏิบัติการ (Operation) ได้เพิ่มบุคลากร (Outsource) ร้อยละ 30 เพื่อรองรับในงานปฏิบัติการคลังสินค้า ขาเข้าและขาออก และกระบวนการด้านงานเอกสาร
- เพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการดำเนินกิจกรรมในมิติต่าง ๆ เพื่อให้ต้นทุนต่าง ๆ เหมาะสม โดยการใช้งาน น้ำหนักบรรทุกสินค้าต่อคัน (Utilization) และเพิ่มจำนวนรถ Forklift ตามปริมาณการบริการที่คาดการณ์จะ เพิ่มขึ้นในปี 2566
- มีการบริหารจัดการด้านแรงงานและทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัดในปัจจุบัน ให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผล สูงสุด อาทิ การปรับตารางการทำงานของพนักงานให้เหมาะสมกับภาระงานในแต่ละช่วงเวลา



- พนักงานสามารถทำงานแบบหลากหลาย (Multi Skill) มากรขึ้น โดยพบว่าผลผลิตต่อคนของบริษัทฯ ได้เพิ่มขึ้นจากค่าเฉลี่ยก่อนสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) ที่ 450 เมตริกตัน/คน/ปี เพิ่มขึ้นเป็น 633 เมตริกตัน/คน/ปี หรือเฉลี่ยร้อยละ 40
- ดำเนินการจัดทำแผนจ้างงานแบบบริการเหมา (Outjob) เพื่อทดแทนการจ้างแรงงานภายนอก (Outsource) โดยให้ปฏิบัติงานในกิจกรรมที่ไม่ใช่งานหลัก เช่น การให้บริการในส่วนรถลากจูงสินค้าพร้อมพนักงานขับรถ เพื่อบริหารจัดการต้นทุนระยะยาวและแก้ไขปัญหาการขาดแคลนบุคลากรในอนาคต

ด้านการบริหารจัดการพื้นที่

- ลงทุนในอุปกรณ์ภาคพื้นเพิ่มเติม อาทิ จัดจ้างรถ Forklift เชิงสูง เพื่อนำมาบริหารจัดการพื้นที่จัดเก็บเชิงสูง เพิ่มขึ้นความสามารถในการจัดเก็บได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 30 ของชั้นวางสินค้า (Steel Shelf) ทั้งหมด ซึ่งจะสามารถจัดเก็บได้เพิ่มขึ้น 500 ตัน/วัน
- ดำเนินการบริหารจัดการพื้นที่ในส่วนการให้บริการคลังสินค้าเข้า ทำให้สามารถเพิ่มพื้นที่การคัดแยกสินค้าเข้าได้อีกร้อยละ 50 หรือมากกว่า 1,000 ตารางเมตร สามารถรองรับการจัดการสินค้าเข้าได้เพิ่มขึ้น ประมาณ 100 ULDs/วัน
- ประสานงานกับกรมศุลกากรในการเร่งดำเนินการเกี่ยวกับสินค้าตกลค้างภายในคลังสินค้า ซึ่งทำให้คลังสินค้ามีพื้นที่ใน การให้บริการได้มากขึ้น
- ปรับปรุงพื้นที่ให้บริการในส่วนคลังสินค้าเร่งด่วน (Express Cargo) โดยทำการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ทำงาน การย้ายอุปกรณ์การจัดเก็บสินค้าให้อยู่ในพื้นที่ที่เหมาะสม สามารถเพิ่มพื้นที่การให้บริการและทำให้การปฏิบัติงานมีความคล่องตัวมากขึ้น
- ปรับปรุงพื้นที่การปฏิบัติงานในส่วนการให้บริการคลังสินค้าออก และในส่วนการให้บริการคลังสินค้าถ่ายลำให้เป็นไปตามหลักการโลจิสติกส์ เพื่อลดระยะเวลา ลดเวลา และความผิดพลาดในการทำงาน

ด้านมาตรฐานการบริการ

- การจัดการด้านความปลอดภัยในคลังสินค้า ให้เป็นพื้นที่ห่วงห้ามบุคคลภายนอก และให้เป็นไปตามข้อกำหนดด้านความปลอดภัยของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (Airports of Thailand Public Company Limited: AOT) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (The Civil Aviation Authority of Thailand: CAAT) สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association: IATA) และองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ที่บริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญและได้ดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง โดยได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพการให้บริการภาคพื้น ด้านบริการคลังสินค้า (IATA Safety Audit Ground Operational: ISAGO) การรับรองมาตรฐานการให้บริการสินค้าแบบควบคุมอุณหภูมิ (Goods Distribution Practice: GDP)
- จัดหาและปรับเปลี่ยนเครื่องเอกซเรย์สแกนแบบ 2 มุมมอง (Dual View) จำนวน 5 เครื่อง ติดตั้งในคลังสินค้าของ การบินไทย และเพิ่มเครื่องตรวจร่องรอยสารวัตถุระเบิด (Explosive Trace Detector: ETD) อีกจำนวน 5 เครื่อง เพื่ออำนวยความสะดวกในการให้บริการมากยิ่งขึ้น



ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ

- ทำการต่อสัญญาระบบ CHORUS (Cargo Hub Operation and Revenue Utilization System) ซึ่งเป็นระบบบริหารจัดการด้านคลังสินค้า การขาย การบริหารจัดการพื้นที่ร่วาง รวมถึงการบริหารจัดการอุปกรณ์ (Unit Loading Devices:ULD)
- ดำเนินการจัดทำระบบ e-Express สำหรับงานให้บริการคลังสินค้าเร่งด่วน เพื่อเชื่อมต่อข้อมูลโดยตรงกับกรมศุลกากร ดำเนินการศึกษาระบบ e-Payment เพื่อเปลี่ยนแปลงระบบการชำระเงินค่าบริการคลังสินค้าในรูปแบบใหม่ เพื่อให้สอดคล้องกับการดำเนินธุรกิจในอนาคต รวมถึง การนำส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ให้กับกรมสรรพากร (e-Tax) และการนำส่งใบเสร็จรับเงินอิเล็กทรอนิกส์ให้กับลูกค้า (e-Receipt)
- ดำเนินการศึกษาและพัฒนาระบบ Truck Queueing ร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ (วช.)
- ดำเนินการศึกษาระบบบริหารจัดการคลังสินค้าเร่งด่วน (Express Center)
- ดำเนินการศึกษาระบบการบริหารจัดการคลังสินค้าในรูปแบบคลังสินค้าอัจฉริยะ (Smart Warehouse)

ด้านสิ่งแวดล้อม

บริษัทฯ ได้นำผ้าพลาสติกที่ใช้ป้องกันสินค้าไม่ให้เกิดความเสียหายจากความเปียกชื้นของเที่ยวบินขาเข้า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มาตรวจสอบ คัดแยก และพับเก็บไว้ เพื่อนำกลับมาใช้ใหม่ในการคลุมสินค้าบนแพ่นบรรทุกสินค้า เพื่อทำการส่งออกไปยังต่างประเทศ

- ลดการใช้พลาสติก (Reuse Plastic)
- ลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO_2)

บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นในการพัฒนาการให้บริการ และมีนโยบายที่จะเพิ่มคุณภาพการให้บริการและพัฒนาผลิตภัณฑ์ ของบริษัทฯ ให้มีคุณภาพและมาตรฐานอย่างต่อเนื่องในทุกๆ ด้าน โดยได้นำความต้องการและข้อเสนอแนะของลูกค้า ผู้ใช้บริการมาปรับปรุงการให้บริการ ให้เกิดความพึงพอใจมากที่สุด ลดระยะเวลาการให้บริการส่งมอบสินค้าและบริการให้กับลูกค้า

อีกทั้ง บริษัทฯ ได้ทำการศึกษาหาโอกาสทางธุรกิจใหม่ ๆ รวมถึงการค้ารูปแบบ e-Commerce พร้อมกับการหา พันธมิตรทางธุรกิจในด้านที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ และโซลูชันด้านไอทีเพื่อการพัฒนาคลังสินค้า และต่อยอดธุรกิจ ด้านโลจิสติกส์ต่อไปในอนาคต





2.2 ธุรกิจบริการภาคพื้น ประกอบด้วย 2 กิจกรรมหลัก กล่าวคือ

2.2.1 การบริการลูกค้าภาคพื้น (Ground Customer Services)

ประเภทของการให้บริการ ประกอบด้วย

1. บริการผู้โดยสาร ประกอบด้วยบริการตรวจรับบัตรโดยสาร ณ จุดบริการปกติ และจุดบริการพิเศษสำหรับผู้โดยสารชั้นหนึ่ง ชั้นธุรกิจ สมาชิกบัตรแพลทินัม และบัตรทอง จุดให้บริการโดยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (Kiosk) พร้อมจัดเคาน์เตอร์เฉพาะสำหรับรับสัมภาระ การตรวจเช็คเอกสารการเดินทาง หมายเลขที่นั่ง อาหารพิเศษ และ/หรือบริการพิเศษในแต่ละรูปแบบการเดินทางหรือตามที่ได้สำรองไว้ล่วงหน้า ตรวจสอบและบันทึกน้ำหนักสัมภาระของผู้โดยสาร รวมถึงบริการผู้โดยสารขาออกบริเวณห้องพักผู้โดยสารก่อนเข้าอากาศยาน ให้บริการตรวจทานเอกสารการเดินทาง จัดลำดับและระเบียบการเข้าสู่อากาศยาน และอำนวยความสะดวกสะดวกผู้โดยสารที่ออกจากอากาศยานสำหรับเที่ยวบินขาเข้า

2. บริการห้องรับรองพิเศษ สำหรับให้บริการแก่ผู้โดยสารชั้นหนึ่ง ชั้นธุรกิจ ผู้โดยสารสมาชิกบัตรแพลทินัม และสมาชิกบัตรทอง นอกจากนี้ยังมีห้องรับรองสำหรับการเดินทางเป็นหมู่คณะ



3. บริการด้านสัมภาระ ให้บริการรับแจ้งและติดตามสัมภาระลงท่าเบินผู้โดยสารขาเข้าที่เกิดความล่าช้า สูญหาย ชำรุด สิ่งของสูญหาย ให้บริการนำส่งสัมภาระตากล่องล่าช้าให้กับผู้โดยสารถึงที่พัก รวมถึงติดตามและจัดเก็บสิ่งของที่ผู้โดยสารลืมบนเครื่องบิน ทั้งเที่ยวบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ

4. บริการควบคุมการบรรทุก ให้บริการในทุกเที่ยวบินของการบินไทย เที่ยวบินของสายการบินลูกค้า รวมทั้งเที่ยวบินเช่าเหมาลำ บริการวางแผนการบรรทุก คำนวณน้ำหนักของเครื่องบินเพื่อให้เกิดความสมดุล ควบคุมการบรรทุกผู้โดยสาร สัมภาระสินค้าและไปรษณียรัณท์สำหรับเที่ยวบินขาออก (Loading) ให้เป็นไปตามแผนการบรรทุกภายในกรอบเวลาที่กำหนด และส่งข้อมูลสำคัญของเที่ยวบินไปยังสถานีปลายทาง ทั้งนี้ การปฏิบัติงานต้องคำนึงถึงความปลอดภัยสูงสุดทั้งในเรื่องความปลอดภัย (Safety) และความมั่นคง (Security) ให้สอดคล้องกับกฎหมายด้านการบิน นอกจากนี้ ยังให้การให้บริการเที่ยวบินขาเข้า (Unloading) ควบคุมการนำสัมภาระลงจากเครื่องบิน และนำส่งถึงผู้โดยสารและหน่วยงานเกี่ยวข้องให้เป็นไปตามเวลาที่กำหนด



5. บริการสนับสนุนการให้บริการ เช่น ดูแลช่วยเหลือผู้โดยสารที่ประสบปัญหาต่าง ๆ ทั้งเที่ยวบินขาเข้าและขาออก และผู้โดยสารต่อเครื่องหรือผู้โดยสารพิเศษ การต่อเที่ยวบิน (กรณีเที่ยวบินขาเข้าของการบินไทยล่าช้า) ให้สามารถเดินทางต่อไปยังจุดหมายปลายทางได้อย่างราบรื่น ได้รับความสะดวกและปลอดภัยมากที่สุด นอกจากนี้ยังมีการให้บริการพิเศษต่าง ๆ (Special Services) อาทิ การบริการเฉพาะบุคคลสำคัญ การบริการจัดโอนพิเศษสำหรับรับและตรวจรับบัตรโดยสารสำหรับผู้โดยสารชั้นหนึ่ง การบริการเช็คอินล่วงหน้าทางโทรศัพท์สำหรับผู้โดยสารชั้นหนึ่ง รวมทั้งการให้บริการผู้โดยสารสูงอายุ ผู้พิการ ผู้ป่วยที่แพทย์รับรองการเดินทาง และผู้โดยสารเดินทางลำพังที่มีอายุต่ำกว่า 16 ปี เป็นต้น พร้อมทั้งยังมีห้องจำหน่ายบัตรโดยสารเพื่อให้บริการสอบถามข้อมูลการเดินทาง สำรองที่นั่ง เปลี่ยนแปลงเที่ยวบิน (Information and Reservation) และบริการข้อมูล Royal Orchid Plus เป็นต้นแก่ผู้โดยสารอีกด้วย

6. บริการพิเศษเฉพาะลูกค้าของหน่วยงานเอกชน (Non-Airline Customer Services) อาทิ ธนาคารและบริษัทเอกชนต่าง ๆ ที่ต้องการให้บริษัทฯ อำนวยความสะดวกให้ลูกค้าของตนเป็นพิเศษ เช่น บริการด้านการอำนวยความสะดวกในการเดินทาง ห้องรับรองพิเศษ และการบริการพิเศษต่าง ๆ ตามที่ระบุในสัญญาการให้บริการ

7. บริการสายการบินลูกค้า (Airline Customer Services) ให้บริการผู้โดยสาร สัมภาระ การควบคุมระหว่างบรรทุก ห้องรับรองพิเศษ และการบริการพิเศษต่าง ๆ ตามที่มีระบุไว้ในสัญญาการให้บริการ



การตลาดและการแข่งขัน

ในส่วนด้านตลาดฝ่ายบริการลูกค้าภาคพื้น เน้นการเพิ่มส่วนแบ่งการตลาดการให้บริการลูกค้าภาคพื้น ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยฝ่ายบริการลูกค้าภาคพื้นมีสายการบินลูกค้าจำนวน 30 สายการบิน นอกจากรายการให้บริการเที่ยวบินของการบินไทยจำนวน 3,500 เที่ยวบิน สายการบินไทยสมายล์จำนวน 4,395 เที่ยวบิน และสายการบินลูกค้าจำนวน 3,446 เที่ยวบิน รวมเป็นจำนวน 11,341 เที่ยวบิน คิดเป็นสัดส่วนการตลาดที่ร้อยละ 40.76 ในอุตสาหกรรมการบริการแบบเดียวกันยังมีผู้ให้บริการรายอื่นอีกจำนวน 3 ราย ได้แก่ บริษัท บางกอกไฟลท์เซอร์วิส จำกัด (Bangkok Flight Services: BFS) บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และ บริษัท ลุฟท์汉ซ่า เชอร์วิส (ประเทศไทย) จำกัด (Lufthansa Services Thailand) มีสัดส่วนทางตลาดอยู่ร้อยละ 18.15, 13.14 และ 2.14 ตามลำดับ ส่วนสายการบินที่มีการบริการภาคพื้น ด้วยตนเองมีสัดส่วนอยู่ที่ร้อยละ 23.27 และเที่ยวบินพิเศษอื่น ๆ ร้อยละ 2.54 (ข้อมูล ณ ไตรมาส 3 ปี 2565) ทั้งนี้ ฝ่ายบริการลูกค้าภาคพื้นมีเป้าหมายเพิ่มสายการบินลูกค้ารายใหม่ และดึงลูกค้ารายเดิมให้กลับมาใช้บริการจากบริษัทฯ

ในส่วนของการให้บริการ ณ ท่าอากาศยานภูมิภาคเชียงใหม่ หาดใหญ่ ภูเก็ต กระบี่ เชียงราย สุราษฎร์ธานี และอุตรดิตถ์ ปัจจุบันมีคู่แข่งมากกว่าแห่งละ 1 ราย และสายการบินให้บริการด้วยตนเอง โดยสัดส่วนทางการตลาดของ



บริษัทฯ อยู่ร้อยละ 16.57 เนื่องจากให้บริการเฉพาะสายการบินไทยสมายล์ (ข้อมูล ณ ไตรมาส 3 ปี 2565) ทั้งนี้ ท่าอากาศยานภูเก็ต (บริการตอนกลางและสายการบินไทยสมายล์) เชียงใหม่ และกรุงเป็นตลาดที่มีอุปสงค์ (Demand) มาก ทั้งสายการบินแบบฤดูกาล (Seasonal) และแบบเช่าเหมาลำ (Charter) รวมทั้งสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Carrier) ซึ่งมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นตามลำดับ

การให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำ (Charter Flight) ณ ท่าอากาศยานภายในประเทศจะพิจารณาดำเนินการตามที่สายการบินขอใช้บริการ ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับสิ่งอำนวยความสะดวกความสะดวก ณ ท่าอากาศยานนั้นพร้อมทั้งหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในการอำนวยความสะดวกความสะดวก โดยรวมถึงเที่ยวบินที่มีภารกิจพิเศษต่าง ๆ ด้วย เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายการเปิดให้บริการท่าอากาศยานดอนเมืองของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ที่ประกาศใช้มาตั้งแต่ปี 2557 เป็นโอกาสในการขยายรูปแบบบริการที่จะสามารถเพิ่มรายได้จากการให้บริการภาคพื้น ณ ท่าอากาศยานต่าง ๆ อีกทางหนึ่งด้วย

การจัดหาผลิตภัณฑ์และการบริการ

ปัจจัยสำคัญที่มีผลกระทบอย่างยิ่งต่อการให้บริการลูกค้าภาคพื้นในทุก ๆ ท่าอากาศยานคือแรงงาน เนื่องจากในช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) ทำให้แรงงานที่เคยอยู่ในภาคอุตสาหกรรมการบินได้หันไปประกอบอาชีพอื่น ๆ จนสถานการณ์การแพร่ระบาดฯ คลี่คลาย ธุรกิจการบินได้กลับมาฟื้นตัวและให้บริการเต็มรูปแบบอีกครั้ง จึงส่งผลกระทบกับการจัดหาแรงงานซึ่งไม่สามารถนำแรงงานกลับคืนสู่ระบบอุตสาหกรรมการบินได้อย่างทันท่วงที สายการบินทั่วโลกต่างได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ที่เกิดขึ้นเช่นเดียวกัน

ในขณะเดียวกันได้ดำเนินการวางแผนอัตรากำลังคนให้มีความเหมาะสม โดยจัดตารางการทำงานของพนักงานแต่ละช่วงเวลาให้สอดคล้องกับปริมาณเที่ยวบินที่ให้บริการ ทั้งการบินไทยและสายการบินลูกค้า ดำเนินการอบรมให้ความรู้แก่พนักงานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและศักยภาพของพนักงานแต่ละคนให้ปฏิบัติหน้าที่ได้หลากหลายทักษะ (Multi Skill) ในหลายจุดบริการที่ให้บริการลูกค้า เช่น เช็คอิน (Check-in) และ บริเวณประตูขึ้นเครื่อง (Boarding Gate) เป็นต้น

2.2.2 การบริการอุปกรณ์ภาคพื้น (Ground Equipment Services)

ประเภทของการให้บริการประกอบด้วย

1. การให้บริการขนถ่ายสัมภาระได้ทุกประเภทในรูปแบบของสัมภาระผู้โดยสาร สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ ทั้งเที่ยวบินขาเข้าและขาออก โดยการให้บริการดังกล่าวร่วมถึงการขนถ่ายสินค้าขนาดใหญ่ที่ขนส่งด้วยอากาศยานแบบเครื่องบินขนส่งสินค้า (Freighter)

2. การให้บริการบันไดสำหรับขึ้น-ลง อากาศยาน การให้บริการขนส่งผู้โดยสารจากอาคารผู้โดยสารไปยังอากาศยาน และ/หรือจากอากาศยานมายังอาคารผู้โดยสาร ทั้งนี้ฝ่ายบริการภาคพื้นสามารถให้บริการแก่ผู้โดยสาร VIP ด้วยรถโดยสารพิเศษที่มีความหรูหรา และทันสมัยเหมาะสมกับระดับของผู้โดยสารแต่ละประเภทรวมถึงการให้บริการผู้โดยสารป่วยหรืออุบัติเหตุ

3. การให้บริการอากาศยานด้วยอุปกรณ์จ่ายกระแสไฟฟ้า อุปกรณ์ช่วยติดเครื่องยนต์ของอากาศยาน อุปกรณ์ส่งลมเย็นเพื่อช่วยปรับอุณหภูมิภายในห้องโดยสารของอากาศยาน การบริการขนถ่ายสิ่งปฏิกูลจากอากาศยาน การบริการเติมน้ำดื่มแก่อากาศยานด้วยมาตรฐานสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA Drinking-Water Quality Pool: IDQP) และเป็นไปตามข้อกำหนดขององค์กรอนามัยโลก (World Health Organization: WHO) รวมถึงการให้บริการเคลื่อนย้ายอากาศยานภาคพื้นดิน



4. การให้บริการทำความสะอาดภายในอากาศยานทั้งประเภทอากาศยานจอด静态 (Transit) และการทำความสะอาดขั้นลึกเข้ม (Deep Clean) ทั้งนี้การให้บริการทั้งสองประเภทนี้ เป็นการทำความสะอาดควบคู่ไปกับการตรวจสอบด้านความมั่นคงการบินไปในเวลาเดียวกัน (Secure Clean) รวมถึงการทำความสะอาดในรูปแบบการฆ่าเชื้อโรค (Disinfection) โดยทำความสะอาด 36 จุด (36 Touch point) ซึ่งเป็นจุดเสี่ยงที่เป็นจุดสัมผัสต่าง ๆ ภายในห้องโดยสาร ซึ่งจากความทุ่มเทและการพัฒนาด้านบุคลากรอย่างต่อเนื่องทำให้การทำความสะอาดภายในอากาศยานได้รับรางวัลจาก SKYTRAX และได้รับการชื่นชมจากสายการบินลูกค้ามาโดยตลอด

5. การให้บริการอากาศยานในสภาพฉุกเฉิน ทั้งกรณีฉุกเฉินทางการแพทย์ที่เป็นการติดต่อจากโรงพยาบาล การเตรียมรับสภาพฉุกเฉินเมื่ออากาศยานเกิดไฟไหม้ รวมถึงการย้ายฐานในกรณีที่ท่าอากาศยานสูญเสียไม่สามารถให้บริการได้ โดยการจัดทำแผนป้องกันและฝึกเตรียมความพร้อมสำหรับรองรับเหตุฉุกเฉินร่วมกับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง

นอกจากการให้บริการข้างต้นแล้ว ฝ่ายบริการภาคพื้นยังมีขีดความสามารถในการซ่อมบำรุงอุปกรณ์บริการภาคพื้น และตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสัมภาระของผู้โดยสาร (ULD) ซึ่งผ่านการรับรองแหล่งซ่อม ULD จากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.)

การบริการของฝ่ายบริการภาคพื้นได้จากการรับรองคุณภาพสากลด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติการบินของสายการบิน (IATA Operation Safety Audit: IOSA) และการรับรองคุณภาพสากลด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติการของผู้ให้บริการภาคพื้น (IATA Safety Audit for Ground Operation: ISAGO) ซึ่งเป็นมาตรฐานสากลที่ได้รับความเชื่อถือและเป็นที่ยอมรับในอุตสาหกรรมการบินมาตรฐานด้านคุณภาพ ISO 9001 และมาตรฐานด้านความมั่นคงการบินจาก การตรวจประเมินจากหน่วยงานด้านความปลอดภัยในการเดินทางของสหรัฐอเมริกา (Transportation Security Administration, Department of Homeland Security: TSA) หน่วยงานด้านความปลอดภัยในการเดินทางของประเทศออสเตรเลีย (Office of Transport Security: OTS) ทำให้ลูกค้ามั่นใจได้ว่าการใช้บริการจากฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้นจะได้รับความปลอดภัยตามมาตรฐานคุณภาพการให้บริการในระดับสากลและมีความมั่นคงทางการบินสูงสุด

นอกจากการให้บริการอุปกรณ์ภาคพื้นที่ท่าอากาศยานสูญเสียแล้ว ฝ่ายบริการภาคพื้นยังให้บริการที่ท่าอากาศยานภูมิภาคอีก 10 แห่ง ประกอบด้วยท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย ท่าอากาศยานภูเก็ต (บริการตนเองและสายการบินไทยสมายล์) ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานกระบี่ ท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานอุตรดิตถ์ ท่าอากาศยานชุมแพ ท่าอากาศยานขอนแก่น และท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี อย่างไรก็ตาม หากท่าอากาศยานอื่นใดไม่สามารถให้บริการข้างต้นมีความจำเป็นที่ต้องใช้บริการอุปกรณ์ภาคพื้น อาทิ การบริการเที่ยวบินภารกิจพิเศษ โดยเครื่องบินกองทัพอากาศหรือบริการเที่ยวบินเช่าเหมาลำ (Charter Flight) เช่น การบริการเที่ยวบินยั่งยืน ท่าอากาศยานราชวิถี เป็นต้น ฝ่ายบริการภาคพื้นสามารถนำอุปกรณ์ภาคพื้นจากท่าอากาศยานสูญเสียหรือท่าอากาศยานข้างเคียงมาให้บริการได้อย่างเต็มขีดความสามารถ

การตลาดและการแข่งขัน

การบริการอุปกรณ์ภาคพื้นที่สนามบินสูญเสียมีผู้ให้บริการรายอื่นอีก 1 ราย โดยฝ่ายบริการภาคพื้นมีสายการบินลูกค้า 43 สายการบิน รวมบริการเที่ยวบินของสายการบินไทย และสายการบินไทยสมายล์ มีสัดส่วนการให้บริการอุปกรณ์ภาคพื้นทั้งหมดร้อยละ 59.48 และบริษัทคู่แข่งมีสัดส่วนร้อยละ 37.36 ส่วนสายการบินที่มีการบริการอุปกรณ์ภาคพื้นด้วยตนเองมีสัดส่วนอยู่ร้อยละ 3.16 (ข้อมูล ณ ไตรมาส 3 ปี 2565) ทั้งนี้ ฝ่ายบริการภาคพื้นต้องมีศักยภาพ



ในการรักษาฐานลูกค้าเดิม และแสวงหาลูกค้าใหม่เพิ่มเติมอย่างต่อเนื่อง โดยการนำข้อมูลจากลูกค้าทั้งข้อมูลด้านการร้องเรียน (Complaint) และข้อมูลด้านการวัดความพึงพอใจมาศึกษา วิเคราะห์และวางแผนการทำงานเพื่อให้ลูกค้าได้รับการบริการเป็นไปตามมาตรฐาน ทั้งด้านคุณภาพและความปลอดภัยอันเป็นเป้าหมายของการบริการอุปกรณ์ภาคพื้น เพื่อให้เกิดความพึงพอใจในการรับบริการอย่างสูงสุด

สำหรับการหาลูกค้าใหม่นั้น ฝ่ายบริการภาคพื้นได้ใช้จุดแข็ง คือ การบริหารต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ จำนวนอุปกรณ์ที่ทันสมัยและครบครัน โดยให้บริการจากพนักงานที่เชี่ยวชาญและมีประสบการณ์โดยผ่านการฝึกอบรมที่ได้ตามมาตรฐานสากล รวมถึงการมีหน่วยงานควบคุมการบริการภาคพื้นที่มีขีดความสามารถในการตัดสินใจ ทั้งในสถานการณ์ปกติและสถานการณ์ฉุกเฉินเพื่อให้ลูกค้าเกิดความมั่นใจและตัดสินใจเลือกใช้บริการ

การจัดหาผลิตภัณฑ์และการบริการ

ปัจจัยสำคัญในการให้บริการอุปกรณ์ภาคพื้น คือ อุปกรณ์และแรงงาน ในด้านของอุปกรณ์ฝ่ายบริการภาคพื้น ได้จัดทำโครงการวางแผนอุปกรณ์ภาคพื้น (Ground Equipment Services Fleet Plan) เพื่อรองรับผู้บินของบริษัทฯ และสายการบินลูกค้าและเพื่อให้มีอุปกรณ์ที่พร้อมและเพียงพอต่อการให้บริการและทันสมัยอยู่เสมอ โดยมีค่าใช้จ่ายในการจัดหา อุปกรณ์และการซ่อมบำรุงต่ำที่สุด ส่วนในด้านแรงงานนั้น ได้ดำเนินการว่าจ้างแรงงานภายนอก โดยแรงงานกลุ่มดังกล่าวจะได้รับการฝึกอบรมภาคทฤษฎี และภาคปฏิบัติจากฝ่ายฝึกอบรมมาตรฐานของท่าอากาศยานและมาตรฐานสากล รวมทั้ง การพัฒนาแรงงานเดิมให้มีขีดความสามารถในการควบคุมการใช้งานอุปกรณ์ได้หลากหลายประเภท (Multi Skill) เพื่อเพิ่ม ประสิทธิภาพในการให้บริการอุปกรณ์และมีแรงงานเพียงพอต่อการปฏิบัติงานรวมถึงมีการบริหารต้นทุนให้อยู่ในระดับที่สามารถแข่งขันได้ นอกจากนี้ ฝ่ายบริการภาคพื้นได้จัดทีมงานนวัตกรรม เพื่อศึกษาวิเคราะห์และจัดหาอุปกรณ์ที่มีเทคโนโลยีที่ทันสมัยเหมาะสมกับพื้นที่ในการทำงานและอากาศยานทุกประเภท เช่น รถลากจูงขบวนสัมภาระแบบระบบไฟฟ้า (Electric Towing Tractor) เป็นรถที่ใช้ระบบไฟฟ้าในการขับเคลื่อนสำหรับลากจูงตู้สัมภาระเพื่อเป็นการตอบสนองต่อโครงการ Green Airport ซึ่งทำให้ประหยัดต้นทุนในการดำเนินการและรักษาสภาพแวดล้อมไปในคราวเดียวกัน

2.3 ธุรกิจครัวการบิน

ครัวการบิน เป็นหน่วยธุรกิจหนึ่งที่สนับสนุนธุรกิจหลักของบริษัทฯ มีการพัฒนา และเจริญเติบโตก้าวหน้าอย่างต่อเนื่อง โดยสามารถสร้างรายได้ และผลกำไรให้บริษัทฯ มาโดยตลอด ในปี 2562 ครัวการบินสามารถสร้างรายได้กว่า 8,533.5 ล้านบาท แต่ในช่วงสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) มีผลให้ครัวการบินมีรายได้ลดลง โดยปี 2563 มีรายได้ 2,262.4 ล้านบาท และปี 2564 มีรายได้ 612 ล้านบาท และปี 2565 มีรายได้ 2,793.3 ล้านบาท

ครัวการบิน มีฐานการปฏิบัติการ 3 แห่ง ดังนี้

1. ครัวการบิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตั้งอยู่ในเขตปลอดภัยบนพื้นที่ประมาณ 90,000 ตารางเมตร ดำเนินการผลิตอาหารเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารบนเที่ยวบินระหว่างประเทศของบริษัทฯ และสายการบินชั้นนำอื่น ๆ
2. ครัวการบิน ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง บนพื้นที่ประมาณ 34,000 ตารางเมตร ดำเนินการผลิตอาหารเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารบนเที่ยวบินภายในประเทศของบริษัทฯ นอกจากนี้ ยังมีธุรกิจภาคพื้นอื่น ๆ เช่น ธุรกิจภัตตาคาร ณ ท่าอากาศยานนานาชาติในประเทศไทย ได้แก่ เชียงใหม่ ภูเก็ต ธุรกิจเบเกอรี่พัฟแอนด์พาย (Puff & Pie) ธุรกิจให้บริการจัดเลี้ยงทั้งในและนอกสถานที่ ร้านอาหารสวัสดิการพนักงาน และธุรกิจการบริการอาหารในห้องรับรองพิเศษของสายการบิน



(Airline Lounge) เป็นต้น เพื่อเป็นการตอบสนองต่อความต้องการของผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลงไป ครัวการบินได้พัฒนาปรับปรุง ผลิตภัณฑ์และบรรจุภัณฑ์รูปแบบใหม่ ๆ รวมถึงการขยายช่องทางการจัดจำหน่ายผลิตภัณฑ์

3. ครัวการบิน ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพฯ บนพื้นที่ 1,200 ตารางเมตร ดำเนินการผลิตอาหารเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสาร บนเที่ยวบินภายในประเทศของบริษัทฯ และสายการบินชั้นนำอื่น ๆ และสายการบินเช่าเหมาลำจากยูโรป

กระบวนการผลิตอาหารและการให้บริการของครัวการบิน ได้รับการรับรองตามมาตรฐานสากล ซึ่งเป็นที่ยอมรับจาก สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) และองค์กรอนามัยโลก (WHO) ประกอบด้วย ระบบการจัดการคุณภาพ (ISO 9001: 2015) ระบบการประกันความปลอดภัยของอาหาร (Hazard Analysis and Critical Control Points: HACCP) ระบบ การจัดการสุขลักษณะที่ดีในการผลิตอาหาร (Good Hygine Practices: GHP) โดยได้บูรณาการทั้ง 3 ระบบข้างต้นเป็น ระบบ QHS (Quality-Hygiene-Safety) นอกจากนี้ ครัวการบินยังได้รับการรับรองระบบการผลิตอาหารตามมาตรฐาน HALAL จากสำนักงานคณะกรรมการอิสลามประจำจังหวัดสมุทรปราการ และมาตรฐาน HAL-Q จากศูนย์วิทยาศาสตร์ยาลาส จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (The Halal Science Center Chulalongkorn University) ระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม (ISO 14001) และมีการเตรียมความพร้อมเพื่อของการรับรองระบบการจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ระบบ ISO 45001 เพื่อหดแทน ระบบ OHSAS 18001)

จากประสบการณ์กว่า 60 ปี ฝ่ายครัวการบินดำเนินกิจการโดยคำนึงถึงคุณภาพ การให้บริการที่เป็นเลิศ ส่งผลให้ ครัวการบินได้รับความไว้วางใจจากลูกค้า ได้รับรางวัลทรงเกียรติต่าง ๆ อย่างต่อเนื่องมาโดยตลอด โดยในปี 2565 บริษัทฯ ได้รับรางวัล SKYTRAX อันดับ 8 สายการบินที่ให้บริการอาหารสำหรับชั้นประหยัดที่ดีที่สุด (Best Economy Class Airline Catering) อีกทั้งฝ่ายครัวการบินยังได้เป็นองค์กรรับรองคุณวุฒิวิชาชีพ สาขาผู้ประกอบอาหารไทย ขนาดมหึมา เบเกอรี่ และ การโรงแรม จากสถาบันรับรองคุณวุฒิวิชาชีพ สำนักนายกรัฐมนตรี ตั้งแต่ปี 2561-2565 โดยปี 2561 รับรองได้ 297 คน ปี 2562 รับรองได้ 321 คน ปี 2563 รับรองได้ 200 คน ปี 2564 รับรองได้ 210 คน ปี 2565 รับรองได้ 65 คน รวม 1,093 คน รางวัลระดับนานาชาติเหล่านี้ เป็นเครื่องยืนยันคุณภาพและการบริการของครัวการบิน ซึ่งนับเป็นความภาคภูมิใจของฝ่าย ครัวการบินเป็นอย่างยิ่ง

ในปี 2565 สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) เริ่มคลี่คลาย โดยตั้งแต่ ช่วง 6 เดือนหลังของปี 2565 สายการบินต่าง ๆ เริ่มกลับมาทำการบิน ทำให้ฝ่ายครัวการบินได้กลับมาให้บริการสายการบิน ทั้ง สายการบินไทย สายการบินไทยสมายล์ และสายการบินลูกค้าชั้นนำมากกว่า 27 สายการบิน อาทิ สายการบินอีวีเอแอร์ สายการบินกาตาร์แอร์เวย์ สายการบินออนไลน์ปอนด์แอร์เวย์ เป็นต้น





3. กิจการอื่น ๆ

นอกจากนี้ยังมีกิจการอื่นที่เป็นธุรกิจสนับสนุนการขนส่ง ได้แก่ ธุรกิจบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน ธุรกิจบริการอำนวยการบิน ธุรกิจจำหน่ายสินค้าปลอดภัยบนเครื่องบิน และธุรกิจจำหน่ายสินค้าที่ระลึก โดยมีรายละเอียดดังนี้

3.1 ธุรกิจบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน

สายช่าง เป็นหน่วยงานที่มีภารกิจรับผิดชอบในการซ่อมบำรุงอากาศยานของบริษัทฯ ตั้งแต่เริ่มเข้าประจำฝูงบินจนกระทั่งปลดประจำการ และจำหน่ายออกจากการฝูงบิน ให้คงสภาพความสมควรเดินอากาศ โดยให้มีคุณสมบัติครบถ้วนตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) และองค์กรต่าง ๆ ที่ควบคุมสายการบินพานิชย์ตามที่บริษัทฯ ตกลงรับที่จะผูกพัน ซึ่งมุ่งเน้นความปลอดภัยสูงสุด และนอกจากนี้ สายช่างยังให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยานของหน่วยงานราชการ และสายการบินลูกค้าอีกด้วย

การซ่อมบำรุงอากาศยานของสายช่างประกอบด้วยงานหลัก ดังนี้

1. งานซ่อมบำรุงอากาศยานขั้นลานจอด (Line Maintenance) เป็นการให้บริการตรวจทางเทคนิค และการซ่อมบำรุงอากาศยานทุกครั้งที่มีการจอดไฟ (Transit) ตลอดจนการจอดค้างคืน (Night Stop) ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานอื่น ๆ ทั้งในประเทศไทย และต่างประเทศ และการซ่อมบำรุงอากาศยาน ตามระยะเวลาบินหรือชั่วโมงบิน ดำเนินการที่ศูนย์ซ่อมอากาศยานฐานปฏิบัติการสุวรรณภูมิ และดอนเมือง

2. งานซ่อมบำรุงขั้นโรงงาน (Heavy/Base Maintenance) เป็นการให้บริการตรวจทางเทคนิค และการซ่อมบำรุงอากาศยาน ทั้งลำตัวอากาศยาน (Airframe) เครื่องยนต์ (Engine) อุปกรณ์ (Component) และส่วนประกอบต่าง ๆ ตามระยะเวลาบินหรือชั่วโมงบิน ดำเนินการที่ศูนย์ซ่อมอากาศยานฐานปฏิบัติการดอนเมือง และสุวรรณภูมิ

นอกจากงานหลักในการซ่อมบำรุงอากาศยาน เครื่องยนต์ และอุปกรณ์อากาศยานแล้ว สายช่าง ยังให้บริการทำสีลำตัวอากาศยาน (Exterior Aircraft Painting) ให้กับสายการบินต่างๆ ที่ท่าอากาศยานดอนเมือง เพื่อสร้างรายได้ให้การบินไทยอีกด้วย

ในการดำเนินธุรกิจซ่อมบำรุงอากาศยาน สายช่าง การบินไทยจะต้องผ่านกระบวนการตรวจสอบคุณสมบัติให้ตรงตามหลักเกณฑ์ และดำเนินการตามข้อกำหนดเพื่อให้ได้รับการรับรองขีดความสามารถจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) และจากองค์กรที่เกี่ยวข้อง เช่น สำนักงานบริหารการบินแห่งสหราชอาณาจักร (Federal Aviation Administration: FAA) และสำนักงานความปลอดภัยการบินแห่งสหภาพยุโรป (European Union Aviation Safety Agency: EASA) เป็นต้น แล้ว นอกจากนี้ ยังต้องดำเนินงานให้สอดคล้องกับกฎหมายและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง ต้องมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ทั้งด้านบุคลากร โรงซ่อม อุปกรณ์และเครื่องมือที่มีประสิทธิภาพ ทันสมัย ได้มาตรฐาน ทันต่อเทคโนโลยีอากาศยานที่พัฒนาอย่างรวดเร็ว และเพื่อให้มั่นใจว่าการบินไทยจะมีเครื่องบินที่พร้อมให้บริการตามแผนตารางบินตลอดเวลา โดยมุ่งเน้นให้ลูกค้าเกิดความพึงพอใจในบริการทั้งทางด้านคุณภาพการซ่อมบำรุงที่มุ่งเน้นความปลอดภัย ภายใต้ค่าบริการที่เหมาะสม และสามารถแข่งขันได้ในอุตสาหกรรมการซ่อมบำรุงอากาศยาน

ตามที่ บริษัทฯ ปรับโครงสร้างองค์กร และเข้าสู่แผนฟื้นฟูกิจการ สายช่าง มีภารกิจสำคัญเร่งด่วนในการเตรียมอากาศยานให้พร้อมกลับมาปฏิบัติการบินเพื่อสร้างรายได้ การเตรียมอากาศยานเพื่อส่งคืนให้กับผู้ให้เช่าตามสัญญาภายใต้เงื่อนไขในระยะเวลาที่จำกัด และการเตรียมอากาศยานเพื่อส่งมอบให้กับผู้ซื้อ นอกจากนี้ พนักงานได้ร่วมกันระดมความคิดเพื่อลดค่าใช้จ่าย สร้างรายได้ และเผยแพร่ภาพลักษณ์ความเป็นมืออาชีพของสายช่าง การบินไทย จำนวนหลายโครงการ เช่น



Initiative “Engine Rebirth” ซึ่งนำขึ้นส่วนเครื่องยนต์ GE CF6-80C2B1F ของเครื่องบินแบบโบอิ้ง 747-400 ที่การบินไทย ปลดประจำการมาประกอบเป็นเครื่องยนต์ ตามมาตรฐานของบริษัทผู้ผลิตเครื่องยนต์ ผ่านการทดสอบสมรรถนะจนได้ เครื่องยนต์ GE CF6-80C2B1F ที่สมบูรณ์พร้อมใช้งาน (Serviceable Engine) ได้รับใบอนุญาตประกอบการซ่อมจากสำนักงานการบิน พลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) และองค์กรบริหารการบินแห่งชาติสหรัฐอเมริกา (FAA) และสามารถจำหน่ายเครื่องยนต์ที่ ประกอบขึ้นใหม่ได้ในราคา 3.542 ล้านдолลาร์สหรัฐ (หรือประมาณกว่า 100 ล้านบาท) ซึ่งเป็นการสร้างมูลค่าเพิ่มจากเดิมที่มี มูลค่าเพียง 5.5 ล้านบาท เป็นต้น

จากการที่อุดสาหกรรมการบินฟื้นตัวอย่างรวดเร็ว บริษัทฯ ได้ปรับแผนธุรกิจให้สอดคล้องกับสถานการณ์โดย การปรับเพิ่มจำนวนเที่ยวบิน การจัดหาอากาศยานเพิ่มเพื่อรับปริมาณผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น รวมถึงการบริหารจัดการ ด้านต่าง ๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ สายช่าง ได้กำหนดกลยุทธ์ในการพัฒนาธุรกิจศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน การปรับปรุงรูปแบบ ในการดำเนินธุรกิจ การปรับปรุงกระบวนการให้บริการ การขยายขีดความสามารถและศักยภาพด้านการซ่อมบำรุง รวมถึง การร่วมมือกับพันธมิตรเพื่อแสวงหาโอกาสในการดำเนินธุรกิจเพื่อสร้างรายได้อย่างยั่งยืน



3.2 ธุรกิจสนับสนุนการขนส่ง

กิจการสนับสนุนการขนส่งประกอบด้วย การให้บริการอำนวยการบิน และการจำหน่ายสินค้าที่ระลึก

การให้บริการอำนวยการบิน (Flight Dispatch Services) เป็นการให้บริการวางแผนการบินและจัดเตรียมข้อมูล รายละเอียดของเส้นทางบิน พยากรณ์อากาศ ข้อมูลข่าวเกี่ยวกับความปลอดภัยในการบิน (Notice to Airmen: NOTAM) รวมทั้งเอกสารการบินที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ แก่เที่ยวบินของบริษัทฯ ให้เป็นไปตามกฎระเบียบการบินสากล และข้อกำหนด ตามที่ระบุในสัญญา เพื่อให้เที่ยวบินสามารถปฏิบัติการบินไปถึงที่หมายอย่างปลอดภัย อีกทั้งมีการขายบริการดังกล่าวให้กับ สายการบินอื่น ๆ ที่บินมายังสนามบินสุวรรณภูมิซึ่งเป็นการเพิ่มรายได้ให้กับบริษัทฯ อีกทางหนึ่งด้วย

บริษัทฯ ได้ศึกษาการเปลี่ยนแปลง การจำหน่ายสินค้าปลodorภายนอก โดยศึกษาความเป็นไปได้ที่จะใช้ Big Data เพื่อ เพิ่มยอดขายและไม่ผูกสัมปทานกับผู้ค้าเพียงรายเดียวเพื่อให้ลูกค้ามีทางเลือกในการซื้อสินค้าได้มากขึ้น และกำลังพัฒนา เพื่อเพิ่มให้ลูกค้าสามารถซื้อสินค้าที่เป็นบริการมากขึ้น เช่น การซื้อบริการ Limousine การซื้อบริการส่งกระเช้าถึงโรงแรม การซื้อสินค้าจากลับโดย Load มา กับ Cargo และการส่งสินค้าที่บ้าน เป็นต้น

การจำหน่ายสินค้าที่ระลึก (THAI Shop) บริษัทฯ ได้ดำเนินการเปิดร้านจำหน่ายสินค้าที่ระลึก ณ สำนักงานใหญ่ของ บริษัทฯ และจำหน่ายสินค้าออนไลน์ผ่านทางเว็บไซต์ thaishop.thaiairways.com เพื่อเพิ่มช่องทางการขายรองรับลูกค้าทั่วไป ใน ประเทศและต่างประเทศ สอดคล้องกับแนวโน้มการซื้อของที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน



ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ ประกอบด้วย

1. สินทรัพย์หลักของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์

หน่วย: ล้านบาท

ประเภท	มูลค่าตามบัญชี ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565
เครื่องบิน	48,483
ค่าตอกแต่งเครื่องบิน	2,401
อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	10,485
เครื่องมือ โรงซ่อมและอุปกรณ์	1,287
ที่ดิน อาคารและค่าปรับปรุง	14,463
สินทรัพย์ระหว่างติดตั้ง	437
ค่าเพื่อการด้อยค่า	(31,587)
รวม	45,969

สินทรัพย์สิทธิการใช้

หน่วย: ล้านบาท

ประเภท	มูลค่าตามบัญชี ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565
ที่ดินและอาคาร	4,176
เครื่องบิน	59,994
อุปกรณ์	15
ค่าเพื่อต้องค่า	(2,316)
รวม	61,869



ลักษณะสำคัญของสินทรัพย์หลัก

เครื่องบิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทฯ มีเครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงานจำนวน 86 ลำ และมีเครื่องบินที่ปลดระวางและอยู่ระหว่างดำเนินการขายจำนวน 17 ลำ รวมเป็นเครื่องบินทั้งหมดจำนวน 103 ลำ แบ่งเป็นเครื่องบินที่เป็นสินทรัพย์ของบริษัทฯ จำนวน 44 ลำ เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Financial Lease) จำนวน 17 ลำ และเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) จำนวน 42 ลำ (เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงินและภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน บริษัทแสดงเป็นสินทรัพย์สิทธิการใช้) โดยมีรายละเอียดดังนี้

เครื่องบิน	จำนวน (ลำ)	เครื่องบิน ที่เป็นกรรมสิทธิ์ ของบริษัทฯ	เครื่องบินภายใต้ สัญญาเช่าทางการเงิน (Financial Lease)	เครื่องบินภายใต้ สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease)
โบอิ้ง 747-400	7	7		
โบอิ้ง 777-300	6	6		
โบอิ้ง 777-200ER	6	6		
โบอิ้ง 777-200	6	6		
โบอิ้ง 737-400	1	1		
โบอิ้ง 777-300ER	17		6	11
โบอิ้ง 787-8	6			6
โบอิ้ง 787-9	2			2
แอร์บัส 380-800	6	6		
แอร์บัส 350-900	12		4	8
แอร์บัส 340-600	6	6		
แอร์บัส 340-500	3	3		
แอร์บัส 330-300	5	3	2	
แอร์บัส 320-200	20		5	15
รวม	103	44	17	42

หมายเหตุ: ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565



สินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนที่สำคัญประเภทเครื่องหมายการค้าที่ยังใช้งานอยู่ในปัจจุบัน
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565

เครื่องหมายการค้า/บริการ	สินค้า/บริการ
1. รูปแบบตราสัญลักษณ์บริษัทฯ 	<ul style="list-style-type: none">กระดาษหัวใจหมาย นิตยสาร
2. รูปแบบตราสัญลักษณ์บริษัทฯ 	<ul style="list-style-type: none">บริการขนส่งทางบกและทางอากาศ จัดทัวร์ ตัวแทน จำหน่ายบัตรโดยสาร เครื่องบิน ให้เช่าคลังสินค้า รับฝากสินค้า รับจ้างขนของ รับฝากของบริการดำเนินกิจการโรงแรม จัดหาที่พักอาศัยจองโรงแรม การจัดอาหาร และบริการบริการบำรุงรักษา ซ่อมแซมเครื่องบิน
3. รูปลักษณ์ตัวอักษร ใช้ประกอบตราสัญลักษณ์บริษัทฯ ภาษาอังกฤษ (ปัจจุบัน) THAI	<ul style="list-style-type: none">บริการขนส่งทางบกและอากาศ จัดทัวร์ ตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสาร เครื่องบิน ให้เช่าคลังสินค้า รับฝากสินค้า รับจ้างขนของ รับฝากของบริการโรงแรม จัดหาที่พักชั่วคราว จองโรงแรม จัดอาหารและเครื่องดื่มบริการบำรุงรักษา ซ่อมแซมเครื่องบิน
4. รูปลักษณ์ตัวอักษร ใช้ประกอบตราสัญลักษณ์บริษัทฯ ภาษาไทย (ปัจจุบัน) ໄທ	<ul style="list-style-type: none">บริการขนส่งทางบกและทางอากาศ จัดทัวร์ ตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสาร เครื่องบิน ให้เช่าคลังสินค้า รับฝากสินค้า รับจ้างขนของ รับฝากของบริการโรงแรม จัดหาที่พักชั่วคราว จองโรงแรม จัดอาหารและเครื่องดื่มบริการบำรุงรักษา ซ่อมแซมเครื่องบิน
5. สโลแกนภาษาอังกฤษ ใช้ประกอบตราสัญลักษณ์บริษัทฯ Smooth as silk	<ul style="list-style-type: none">บริการขนส่งทางบกและทางอากาศ จัดทัวร์ ตัวแทน จำหน่ายบัตรโดยสาร เครื่องบิน ให้เช่าคลังสินค้า รับฝากสินค้า รับจ้างขนของ รับฝากของบริการดำเนินกิจการโรงแรม จัดหาที่พักอาศัยจองโรงแรม การจัดอาหาร และบริการบริการบำรุงรักษา ซ่อมแซมเครื่องบิน
6. สโลแกนภาษาไทย ใช้ประกอบตราสัญลักษณ์บริษัทฯ รักคุณเท่าฝ่า	<ul style="list-style-type: none">บริการขนส่งทางบกและทางอากาศ จัดทัวร์ ตัวแทน จำหน่ายบัตรโดยสาร เครื่องบิน ให้เช่าคลังสินค้า รับฝากสินค้า รับจ้างขนของ รับฝากของบริการดำเนินกิจการโรงแรม จัดหาที่พักอาศัย จองโรงแรม การจัดอาหารและบริการ



เครื่องหมายการค้า/บริการ	สินค้า/บริการ
7. ตราสัญลักษณ์ร้าน Puff & Pie 	<ul style="list-style-type: none">บริการร้านอาหารและเครื่องดื่ม สเน็คบาร์
8. ตราสัญลักษณ์ร้าน Puff & Pie Supreme Bakery Delight 	<ul style="list-style-type: none">บริการจัดอาหารและเครื่องดื่ม
9. ตราสัญลักษณ์ เอื้องหลวง 	<ul style="list-style-type: none">บริการอาหารและเครื่องดื่ม
10. ตราสัญลักษณ์ โครงการไม่สร้างบุญ 	<ul style="list-style-type: none">บริการโปรแกรมพิเศษส่งเสริมการเดินทางใบ้ไม้ลีสสุม
11. รูปลักษณ์ตัวอักษร ใช้ประกอบตราสัญลักษณ์ บริษัทฯ ภาษาอังกฤษ (เดิม) 	<ul style="list-style-type: none">บริการขนส่งทางบกและทางอากาศ จัดทัวร์ ตัวแทน จำหน่ายบัตรโดยสาร เครื่องบิน ให้เช่าคลังสินค้า รับฝากสินค้า รับจ้างขนของ รับฝากของบริการโรงแรม จัดหาที่พักชั่วคราว จองโรงแรม จัดการ อาหารและเครื่องดื่มบริการบำรุงรักษา ซ่อมแซมเครื่องบิน
12. รูปลักษณ์ตัวอักษร ใช้ประกอบตราสัญลักษณ์ บริษัทฯ ภาษาไทย (เดิม) 	<ul style="list-style-type: none">บริการขนส่งทางบกและทางอากาศ จัดทัวร์ ตัวแทน จำหน่ายบัตรโดยสาร เครื่องบิน ให้เช่าคลังสินค้า รับฝากสินค้า รับจ้างขนของ รับฝากของบริการโรงแรม จัดหาที่พักชั่วคราว จองโรงแรม จัดการ อาหารและเครื่องดื่มบริการบำรุงรักษา ซ่อมแซมเครื่องบิน



เครื่องหมายการค้า/บริการ	สินค้า/บริการ
13. ตราสัญลักษณ์ร้าน THAI Shop 	<ul style="list-style-type: none">บริการจัดการขายสินค้า
14. ตราสัญลักษณ์  กัวร์เต้อ่องหลวง -CN	<ul style="list-style-type: none">บริการจัดหาที่พักอาศัย จองโรงแรมบริการจัดทัวร์ บริการจัดทัวร์และบริการอื่น ๆ เกี่ยวกับการเดินทาง
15. รูปลักษณ์ตัวอักษร ใช้ประกอบตราสัญลักษณ์บริษัทฯ ภาษาอังกฤษ STAR ALLIANCE	<ul style="list-style-type: none">คอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์ใช้เวิเคราะห์ จัดการ ดึงกลับมาใช้ และเก็บรายละเอียดซึ่งข้อมูลเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศบัตรพิมพ์ทำด้วยพลาสติก ในปัจจุบันใช้กับการบริการสายการบิน โบร์ชาร์ฟใช้กับการบริการสายการบิน ตัวใช้กับการบริการสายการบิน คุปองใช้กับสายการบิน จดหมายข่าวที่เกี่ยวกับการเดินทางบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ บริการขนส่งทรัพย์สินทางอากาศ บริการขนส่งไปรษณีย์ทางอากาศ บริการสำรองและจองที่เพื่อการเดินทางท่องเที่ยว บริการจอดรถ บริการสำรองและจองที่เพื่อการเดินทางทางเรือ บริการจัดการเพื่อการเดินทางท่องเที่ยวทางเรือ บริการดึงมาใช้และเก็บรายละเอียดข้อมูลทางคอมพิวเตอร์ที่เกี่ยวกับการขนส่งบริการจองโรงแรม
16. ตราสัญลักษณ์ STAR ALLIANCE 	<ul style="list-style-type: none">คอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์ใช้เวิเคราะห์ จัดการ ดึงกลับมาใช้ และเก็บรายละเอียดซึ่งข้อมูลเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศบัตรพิมพ์ทำด้วยพลาสติก ในปัจจุบันใช้กับการบริการสายการบิน โบร์ชาร์ฟใช้กับการบริการสายการบิน ตัวใช้กับการบริการสายการบิน คุปองใช้กับการบริการสายการบิน จดหมายข่าวที่เกี่ยวกับการเดินทางบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ บริการขนส่งทรัพย์สินทางอากาศ บริการขนส่งไปรษณีย์ทางอากาศ บริการสำรองและจองที่เพื่อการเดินทางท่องเที่ยว บริการสำรองและจองที่เพื่อการเดินทางทางเรือ และการจัดการเพื่อการเดินทางท่องเที่ยวทางเรือ บริการจอดรถ บริการดึงมาใช้และเก็บรายละเอียดข้อมูลทางคอมพิวเตอร์ที่เกี่ยวกับการขนส่งบริการจองโรงแรม



เครื่องหมายการค้า/บริการ	สินค้า/บริการ
17. ตราสัญลักษณ์ Yellow Orchid 	<ul style="list-style-type: none">บริการอาหารและเครื่องดื่ม
18. ตราสัญลักษณ์ THAI TGGS 	<ul style="list-style-type: none">บริการผู้โดยสารก่อนและหลังบิน
19. ตราสัญลักษณ์ Puff & Pie 	<ul style="list-style-type: none">สินค้าขนมปัง ขนวนพีฟ ขنمพายบริการจัดอาหารและเครื่องดื่ม
20. ตราสัญลักษณ์ ROYAL ORCHID PLUS 	<ul style="list-style-type: none">บริการสมาชิกของบริษัทฯ ทั้งก่อนและหลังการเดินทางบนส่วนทางอากาศ



2.นโยบายการลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม

ตามแผนพื้นฐานกิจการ บริษัทฯ พิจารณาจัดกลุ่มโครงสร้างบริษัทในเครือให้สอดคล้องกับอนาคตของตลาดและความสามารถในการแข่งขัน อีกทั้งอาจพิจารณาพันธมิตรที่เหมาะสมโดยใช้หลัก Return of Investment โดยแบ่งเป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

- กลุ่ม 1 คือ กิจการที่บริษัทฯ จัดตั้งขึ้นเพื่อรองรับกลยุทธ์ หรือสนับสนุนกิจการของบริษัทฯ โดยตรง และบริษัทฯ มีอำนาจเข้าควบคุม กำกับดูแล ให้แนวทางและทิศทางการดำเนินงานของบริษัทกลุ่มนี้ เพื่อสนับสนุนต่อเจตนาการมั่นคงของบริษัทฯ ให้สอดคล้องและสนับสนุนซึ่งกันและกัน โดยบริษัทฯ จะพิจารณาสัดส่วนการลงทุนตามแผนกลยุทธ์และนโยบายของบริษัทฯ เพื่อให้บริษัทฯ สามารถกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทย่อยและบริษัทร่วมให้สอดคล้องกับกลยุทธ์และนโยบายของบริษัทฯ ได้ตามเป้าหมาย

- กลุ่ม 2 คือ กลุ่มกิจการที่ดำเนินธุรกิจเกี่ยวพันกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ โดยตรง หรือมีรายการระหว่างกัน กับบริษัทฯ หรือประเภทธุรกิจที่ส่งเสริมกิจกรรมทางธุรกิจ หรือหุ้นส่วนทางธุรกิจ โดยบริษัทฯ จะพิจารณาสัดส่วนการลงทุน ตามความจำเป็นและเหมาะสม เพื่อเสริมการดำเนินงานของบริษัทฯ ให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

- กลุ่ม 3 คือ กลุ่มกิจการที่บริษัทฯ เข้าถือหุ้นเพื่อผลตอบแทนทางการเงิน หรือเนื่องมาจากการโภชนาญาติ แต่บริษัทฯ ไม่มีอำนาจเข้าควบคุมบริหารจัดการ โดยบริษัทฯ จะพิจารณาสัดส่วนการลงทุนตามผลการดำเนินงานและความสามารถในการสร้างผลตอบแทนให้กับบริษัทฯ

ทั้งนี้ บริษัทฯ จะมุ่งเน้นสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนทางเศรษฐกิจของกลุ่มโครงสร้างบริษัท ซึ่งรวมถึงบริษัทย่อย บริษัทร่วม ที่บริษัทฯ มีอำนาจควบคุม รวมถึงปรับปรุงกระบวนการกำกับดูแลและเพิ่มประสิทธิภาพการลงทุนในโครงการใหม่ ทั้งในด้านผลตอบแทนที่เป็นไปตามแผนงาน สร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจและเชิงกลยุทธ์ให้แก่กลุ่มธุรกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพ

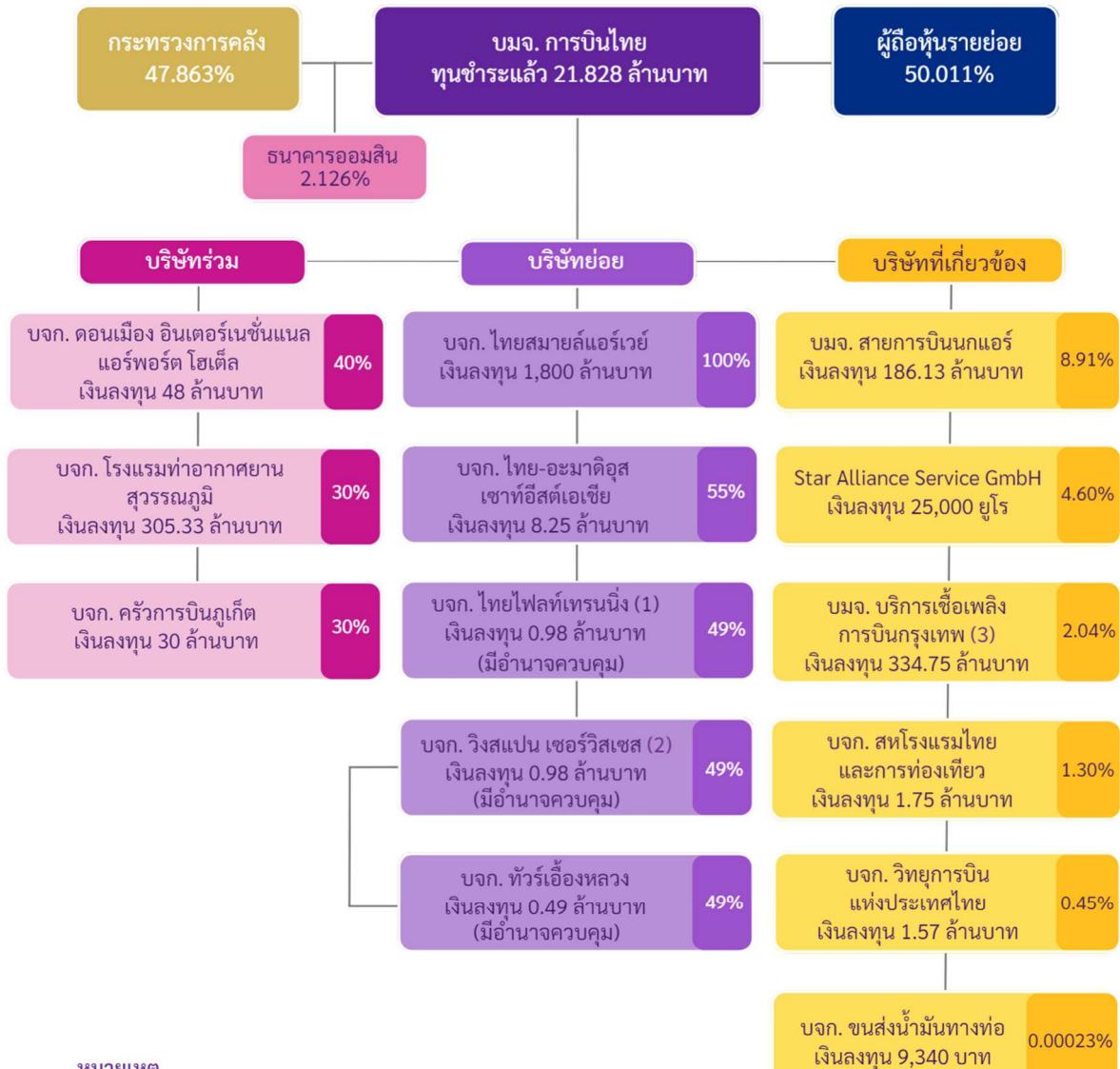
3. งานที่ยังไม่ส่งมอบ

- ไม่มี



1.3 โครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัท (ข้อมูลหลักทรัพย์และผู้ถือหุ้น)

1.3.1 โครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัท





ข้อมูลนิติบุคคลที่บริษัทฯ ถือหุ้นมากกว่าร้อยละ 10

บริษัทฯ มีการลงทุนในนิติบุคคลโดยถือหุ้นตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไปของจำนวนหุ้นที่ออกจำหน่ายได้แล้วทั้งหมด ดังนี้

ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ	ชนิดของหุ้น	ทุนจดทะเบียน ชำระแล้ว (ล้านบาท)	สัดส่วนการถือหุ้น (%)
บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900 โทรศัพท์ 0-2117-8824 โทรสาร 0-2117-8895	บริการขนส่งผู้โดยสาร และสินค้า	สามัญ	1,800.00	100.00
บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เชาห์อีสต์แอร์เวย์ จำกัด 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900 โทรศัพท์ 0-2207-9090 โทรสาร 0-2207-9180	บริการด้านคอมพิวเตอร์ สำหรับการสำรองที่นั่ง โดยสารและบริการเดินทางอื่น ๆ ให้กับตัวแทนจำหน่าย	สามัญ	15.00	55.00
บริษัท วิงสแปน เชอร์วิสเซส จำกัด 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900 โทรศัพท์ 0-2545-1267 โทรสาร 0-2545-1535	บริหารจัดการเรื่องบุคลากร ให้กับบริษัทฯ	สามัญ บุริมสิทธิ	0.98 1.02	49.00 (มีอำนาจควบคุม)
บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900 โทรศัพท์ 0-2545-4603 โทรสาร 0-2545-4602	บริการฝึกอบรมด้านการบิน	สามัญ บุริมสิทธิ	0.98 1.02	49.00 (มีอำนาจควบคุม)
บริษัท ทัวร์เอ็งหลวง จำกัด 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900 โทรศัพท์ 0-2356-2888 โทรสาร 0-2288-7158	บริการท่องเที่ยวและกิจกรรมท่องเที่ยว	สามัญ บุริมสิทธิ	0.49 0.51	ถือหุ้นผ่านบริษัท วิงสแปน เชอร์วิสเซส 49.00 (มีอำนาจควบคุม)
บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนลแอร์พอร์ต ไอเต็ล จำกัด 333 หมู่ 10 ถนนเชิดชาตกาล แขวงสีกัน เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร 10210 โทรศัพท์ 0-2566-1020-1 โทรสาร 0-2566-1941	โรงแรมและร้านอาหาร	สามัญ	120.00	40.00



ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ	ชนิดของหุ้น	ทุนจดทะเบียน ชำระแล้ว (ล้านบาท)	สัดส่วนการถือหุ้น (%)
บริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด 10/3 หมู่ 6 ถนนสนามบิน ตำบลไม้มข้าว อำเภอคลอง จังหวัดภูเก็ต 83110 โทรศัพท์ (076) 327-497-502 โทรสาร (076) 327-123-4	ครัวการบิน	สามัญ	100.00	30.00
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด 999 อาคารโรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หมู่ 1 ตำบลหนองปรือ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ 10540 โทรศัพท์ 0-2131-1035-46 โทรสาร 0-2131-1189	โรงแรมและร้านอาหาร	สามัญ	1,017.78	30.00

1.3.2 บุคคลที่อาจมีความขัดแย้งผลประโยชน์ในบริษัทอยู่ หรือบริษัทร่วมกันเกินกว่าร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงของบริษัทดังกล่าว

- ไม่มี

1.3.3 ความสัมพันธ์กับกลุ่มธุรกิจผู้ถือหุ้นใหญ่

บริษัทฯ มีผู้ถือหุ้นใหญ่คือ กระทรวงการคลัง ซึ่งการดำเนินธุรกิจหลักของบริษัทฯ มีได้มีความสัมพันธ์หรือเกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจอื่นของผู้ถือหุ้นรายใหญ่อย่างมีนัยสำคัญ





1.3.4 ผู้ถือหุ้น

รายชื่อผู้ถือหุ้นรายใหญ่ 10 รายแรก พร้อมทั้งจำนวนหุ้นที่ถือและสัดส่วนการถือหุ้น ณ วันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2566 ⁽¹⁾

ลำดับที่	ชื่อผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้นสามัญ	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
1	กระทรวงการคลัง	1,044,737,191	47.863
2	GERLACH & CO.-TD AMERITRADE CLEARING INCORPORATED ⁽²⁾	101,688,498	4.659
3	กองทุนรวม วายุภักษ์หนึ่ง โดย บลจ. เอ็มเอฟซี จำกัด (มหาชน)	82,581,932	3.783
4	กองทุนรวม วายุภักษ์หนึ่ง โดย บลจ. กรุงไทย จำกัด (มหาชน)	82,581,932	3.783
5	BNP PARIBAS NEW YORK BRANCH ⁽²⁾	63,988,057	2.932
6	บริษัท ไทยเร็นวีดีอาร์ จำกัด ⁽³⁾	61,192,694	2.803
7	นายทรงศักดิ์ จิตเจือจุน ⁽⁴⁾	57,394,400	2.629
8	GERLACH & CO.-NATIONAL FINANCIAL SERVICES LLC ⁽²⁾	54,748,754	2.508
9	ธนาคารออมสิน	46,409,885	2.126
10	SOUTH EAST ASIA UK (TYPE C) NOMINEES LIMITED ⁽²⁾	41,746,027	1.913
	ผู้ถือหุ้นอื่น	545,702,547	25.001
	ยอดรวมทุนชำระแล้ว	2,182,771,917	100.000
	ผู้ถือหุ้นสัญชาติไทย	1,831,893,116	83.930
	ผู้ถือหุ้นสัญชาติต่างด้าว	350,878,801	16.070

หมายเหตุ:

- (1) ข้อมูลตามที่บริษัทฯ ปิดสมุดบัญชีรายชื่อผู้ถือหุ้น ณ วันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2566
- (2) ผู้ถือหุ้นลำดับที่ 2, 5, 8 และ 10 เป็นผู้ลงทุนต่างประเทศและแต่งตั้งให้คัสโตรเดียนในประเทศไทยเป็นผู้รับฝากและดูแลหุ้น
- (3) ผู้ถือหุ้นลำดับที่ 6 เป็นผู้ลงทุนในแสดงสิทธิในผลประโยชน์ที่เกิดจากหลักทรัพย์อ้างอิง (Non-Voting Despository Receipt: NVDR) ไม่มีสิทธิออกเสียงในที่ประชุมผู้ถือหุ้น ยกเว้น กรณีการใช้สิทธิออกเสียงเพื่อลงมติเกี่ยวกับการเพิกถอนหุ้นออกจาก การเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- (4) ผู้ถือหุ้นลำดับที่ 7 ไม่ได้มีพฤติกรรมที่มีอิทธิพลต่อการกำหนดนโยบาย การจัดการของบริษัทฯ เช่น ส่งผู้แทนมาเป็นกรรมการของบริษัทฯ เป็นต้น



1.4 จำนวนทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้ว

1.4.1 ทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้ว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทฯ มีทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้ว ดังนี้

ทุนจดทะเบียน 33,682,460,165 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท รวมมูลค่า 336,824,601,650 บาท

ทุนชำระแล้ว 2,182,771,917 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท รวมมูลค่า 21,827,719,170 บาท

1.4.2 หุ้นประเภทอื่นที่มีสิทธิหรือเงื่อนไขแตกต่างจากหุ้นสามัญ

- ไม่มี

1.4.3 ในกรณีที่มีหุ้นหรือหลักทรัพย์แปลงสภาพของบริษัทเป็นหลักทรัพย์อ้างอิงในการออกหน่วยลงทุนของกองทุนเพื่อผู้ลงทุนซึ่งเป็นต่างด้าว (Thai Trust Fund) และใบแสดงสิทธิในผลประโยชน์อันเกิดจากหลักทรัพย์อ้างอิงไทย (NVDR) ให้ระบุจำนวนหุ้นและจำนวนหุ้นรับรองหลักทรัพย์แปลงสภาพที่เป็นหลักทรัพย์อ้างอิงดังกล่าว พร้อมทั้งオリบายลึงผลกระบทต่อสิทธิในการออกเสียงของผู้ถือหุ้น อันเนื่องมาจากกองทุนรวมหรือผู้ออก NVDR ไม่ใช้สิทธิออกเสียงในการประชุมผู้ถือหุ้น

- ไม่มี

1.5 การออกหลักทรัพย์อื่น

1.5.1 กรณีมีหลักทรัพย์แปลงสภาพ

ในปี 2565 ไม่มีการออกหลักทรัพย์อื่น

1.5.2 กรณีมีตราสารหนี้

ในปี 2565 ไม่มีการออกตราสารหนี้

1.6 นโยบายการจ่ายเงินปันผล

บริษัทฯ มีนโยบายการจ่ายเงินปันผลประจำปีในอัตราไม่ต่ำกว่าร้อยละ 25 ของกำไรสุทธิก่อนผลกำไรหรือขาดทุนจากการอัตราดอกเบี้ยเงินตราต่างประเทศ จากงบการเงินรวม ทั้งนี้ การจ่ายเงินปันผลดังกล่าวขึ้นอยู่กับแผนการลงทุน ความจำเป็น และความเหมาะสมอื่น ๆ ในอนาคต อย่างไรก็ตามบริษัทฯ อาจพิจารณาการจ่ายเงินปันผลในอัตราที่แตกต่างไปจากนโยบายที่กำหนดไว้ หรือคงจ่ายเงินปันผลตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ เห็นสมควร เมื่อคณะกรรมการบริษัทฯ มีมติเห็นชอบการจ่ายหรือคงจ่ายเงินปันผลประจำปีแล้วจะต้องนำเสนอขออนุมัติต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นต่อไป

พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 ห้ามมิให้บริษัทมหาชนจ่ายเงินปันผล หากยังมียอดขาดทุนสะสมอยู่ แม้ว่าบริษัทนั้นจะมีกำไรในปีนั้นก็ตาม นอกจากนี้ พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 และข้อบังคับของบริษัทฯ กำหนดไว้ว่า บริษัทฯ ต้องจัดสรรกำไรสุทธิประจำปีส่วนหนึ่งไว้เป็นทุนสำรองไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 ของกำไรสุทธิประจำปี หักด้วยยอดเงินขาดทุนสะสมมา (ถ้ามี) จนกว่าทุนสำรองนี้จะมีจำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของทุนจดทะเบียนของบริษัทฯ



2. การบริหารจัดการความเสี่ยง

2.1 นโยบายและแผนการบริหารความเสี่ยง

ภายใต้การดำเนินงานของแผนพื้นฟูกิจการ บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของการบริหารความเสี่ยง จึงได้นำการบริหารความเสี่ยงมาใช้เป็นเครื่องมือในการบริหารจัดการองค์กรตามมาตรฐานที่ดี และแนวปฏิบัติสากล The Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission: COSO ร่วมกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนปี 2560 (Thai Corporate Governance Code for Listed Companies 2017) มีการเชื่อมโยงนโยบาย กฎ ระเบียบ และมาตรฐานในการปฏิบัติงานของบริษัทฯ ครอบคลุมด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Good Governance) การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน (Risk Management and Internal Control) และการกำกับดูแลการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ (Compliance) หรือ Governance, Risk Management and Compliance (GRC) เพื่อให้การบริหารความเสี่ยงเป็นส่วนหนึ่งของกระบวนการจัดการภายในองค์กร และกำหนดให้กรรมการ ผู้บริหารและพนักงานทุกคน ต้องปฏิบัติตามนโยบายการบริหารความเสี่ยง ภายใต้การเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อม ทั้งปัจจัยภายในและภายนอก เพื่อให้มั่นใจต่อการบรรลุเป้าหมายตามแผนพื้นฟูกิจการ เพื่อตอบสนองต่อความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสีย ปกป้ององค์กรต่อความเสียหาย พร้อมทั้งแสวงหาโอกาสในการสร้างมูลค่าเพิ่มทางธุรกิจ และประโยชน์สูงสุดแก่ประเทศไทย

2.2 ปัจจัยเสี่ยง

ในปี 2565 บริษัทฯ ยังคงเผชิญกับความไม่แน่นอนของสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) ภาวะเศรษฐกิจโลกเกิดการชะลอตัว การดำเนินชีวิตของมนุษย์มีความเสี่ยงด้านความปลอดภัยทางสุขภาพเพิ่มขึ้น ทำให้มีการเปลี่ยนแปลงเชิงพฤติกรรมของผู้บริโภคอย่างมีนัยสำคัญ และส่งผลกระทบโดยตรงต่อความต้องการการเดินทางทางอากาศ ทำให้ธุรกิจการบินยังคงต้องเผชิญกับความไม่แน่นอน และมีปัจจัยความเสี่ยงหลากหลาย ดังนั้น เพื่อรับมือกับสถานการณ์ต่าง ๆ ที่อาจจะส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ จึงต้องมีกลไกการบริหารงานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ และเพิ่มความระมัดระวังในการดำเนินธุรกิจมากขึ้น เพื่อสร้างความแข็งแกร่งให้สามารถแข่งขันในสถานการณ์ต่าง ๆ ซึ่งบริษัทฯ ได้คำนึงถึงปัจจัยเสี่ยงที่มีผลกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ ดังนี้



2.2.1 ความเสี่ยงต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ หรือกลุ่มบริษัท

ปัจจัยความเสี่ยงระดับองค์กรต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ในปัจจุบัน

ปัจจัยเสี่ยงด้านการสร้างค่านิยมหลักและวัฒนธรรมองค์กร

ปัจจัยความเสี่ยง	มาตรการจัดการความเสี่ยงที่สำคัญ
จากสภาพแวดล้อมทางธุรกิจที่ไม่แน่นอน การปรับตัวขององค์กร และบุคลากรใหม่ที่ขาดความสามารถในการแข่งขันเป็นปัจจัยสำคัญ ซึ่งบริษัทฯ ได้ดำเนินการปรับโครงสร้าง ลดขนาดองค์กร ปรับเปลี่ยนสภาพการจ้างและโครงสร้างค่าตอบแทนบุคลากร เพื่อพร้อมรับกับรูปแบบการทำงานใหม่และสภาพแวดล้อมทางธุรกิจที่เปลี่ยนแปลงไป ทั้งนี้ บุคลากรเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้บริษัทฯ สามารถบรรลุวิสัยทัศน์และพันธกิจของบริษัทฯ ที่ได้กำหนดไว้ ดังนั้น บริษัทฯ ได้กำหนดค่านิยมหลักขององค์กรและมุ่งเน้นการผลักดันให้บุคลากรมีพุทธิกรรมที่สอดคล้องกับค่านิยมหลักขององค์กร (Core Values) เพื่อจำกัดความเสียหายอันเกิดจากพุทธิกรรมที่ไม่พึงประสงค์ของพนักงานและนำไปสู่การเปลี่ยนผ่านไปสู่วัฒนธรรมใหม่ขององค์กร	<p>บริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญและดำเนินการด้านการพัฒนาบุคลากร และเตรียมความพร้อมองค์กรอย่างต่อเนื่อง โดยมุ่งเน้นเสริมสร้างวัฒนธรรมและค่านิยมหลัก AIM โดยแสดงออกตามพุทธิกรรมหลัก 3 ประการ คือ Agility for Growth, Integrity for Trust, Mastery for Professionalism อย่างต่อเนื่อง โดยให้พนักงานทุกระดับรับรู้ค่านิยมหลักขององค์กร (Core Values Awareness) เพื่อผลักดันให้พนักงานเข้าใจและปฏิบัติในเชิงเป็นหนึ่งเดียวพร้อมรับกับการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none">จัด Core Value Roadshow บรรยายเป็น Introduction ในการอบรมหลักสูตรต่าง ๆจัดทำหลักสูตร e-learning หัวข้อ "AIM for Success" ให้พนักงานทุกคนทั่วบริษัทฯ เข้าเรียนเป็นหลักสูตรภาคบังคับ โดยแบ่งเป็นรอบตามสายงาน กำหนดเป็นตัวชี้วัดผู้บริหารและพนักงานระดับปฏิบัติการ และสื่อสารถ่ายทอดไปยังพนักงานทุกระดับ เพื่อสร้างความรู้ ความเข้าใจในการประเมินผลการปฏิบัติงาน เพื่อให้การดำเนินงานของบริษัทฯ ดำเนินไปตามแผนพื้นฐานกิจการโครงการบำรุงใจ พบร่วมกับพนักงาน เพื่อรับฟังปัญหา อุปสรรคในการทำงานโครงการ "Post It!! AIM" ทำกิจกรรมประชาสัมพันธ์ AIM ในการระบุพุทธิกรรมที่พึงประสงค์ ที่พนักงานสามารถใช้ในการทำงาน



ปัจจัยเสี่ยงด้านนโยบายการลงทุน (Portfolio Policy)

ปัจจัยความเสี่ยง	มาตรการจัดการความเสี่ยงที่สำคัญ
<p>บริษัทฯ มีการลงทุนในบริษัทต่าง ๆ ประกอบด้วย กลุ่มสนับสนุนการบิน (บริษัทย่อย) กลุ่มธุรกิจที่เกี่ยวข้อง กลุ่มการลงทุน ซึ่งเป็นการลงทุนในธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการบินและการท่องเที่ยว ในขณะที่ยังคงเผชิญกับสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) ภาวะเศรษฐกิจโลกชะลอตัว การเปลี่ยนแปลงเชิงพุทธิกรรมของผู้บริโภคอย่างมีนัยสำคัญ จะส่งผลกระทบอย่างต่อเนื่องกับอุปสงค์การท่องเที่ยว ทำให้เกิดผลกระทบโดยตรงกับผลการดำเนินของบริษัทต่าง ๆ ที่บริษัทฯ ร่วมทุน</p>	<ul style="list-style-type: none">กำหนด ดูแล ติดตาม และวิเคราะห์กลยุทธ์และแผนธุรกิจการลงทุนในประเด็นการดำเนินตามกรอบกลยุทธ์ของบริษัทฯจัดทำ “ข้อกำหนดการแต่งตั้งผู้แทนบริษัทเป็นกรรมการและการแต่งตั้งพนักงานปฏิบัติหน้าที่ที่ 2 ในบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)”จัดทำ “คู่มือการปฏิบัติหน้าที่และสิทธิประโยชน์ของกรรมการผู้แทนและผู้ปฏิบัติหน้าที่ที่ 2 ในบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)”กำหนดแนวทางกลยุทธ์การบริหารโครงสร้างกลุ่มบริษัท (Portfolio Management Strategy) และทบทวนเป็นประจำทุกปีกำหนดแนวทางกลยุทธ์การลงทุนและพัฒนาธุรกิจ (Investment and Business Development Strategy)จัดทำบันทึกข้อตกลง (Memorandum of Agreement: MoA) ร่วมกับบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด เพื่อส่งเสริมธุรกิจและปรับปรุงผลการดำเนินงานของสายการบินไทยสมายล์ และให้สอดคล้องกับการฟื้นฟูกิจการของการบินไทยในฐานะบริษัทใหญ่และเจ้าของ และทำให้การฟื้นฟูกิจการสำเร็จลุล่วงตามแผน และเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการดำเนินธุรกิจ ยกระดับขีดความสามารถและการแข่งขันของการบินไทย และสายการบินไทยสมายล์ในทุกมิติ อาทิ การหารายได้ การจัดการต้นทุน การปฏิบัติการบิน ประสบการณ์ลูกค้า การจัดการองค์กรและทรัพยากรบุคคล โดยการบินไทย กำกับดูแลในด้านนโยบาย และให้สายการบินไทยสมายล์ บูรณาการการทำงานร่วมกันในกิจกรรมการดำเนินธุรกิจทุกมิติ โดยมุ่งเน้นให้เกิดกระบวนการการทำงานที่เชื่อมโยงเป็นหนึ่งเดียวกัน



ปัจจัยเสี่ยงด้านความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ (Cyber Security)

ปัจจัยความเสี่ยงระดับองค์กร	มาตรการจัดการความเสี่ยงที่สำคัญ
<p>บทบาทของเทคโนโลยีและระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ มีความสำคัญมากขึ้น ใน การขับเคลื่อนธุรกิจต่าง ๆ และ ยังเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญที่ช่วยเสริมสร้าง ประสิทธิภาพในกระบวนการทำงานให้รองรับกลยุทธ์ของ ธุรกิจ ช่วยลดต้นทุนและเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน การเพิ่มความคล่องตัวในการดำเนินธุรกิจ และการขยาย การพัฒนาระบบนิเวศด้านเทคโนโลยี (Tech Ecosystem) ตั้งนั้น จากการทำธุรกิจที่มีการพึ่งพาเทคโนโลยีที่มากขึ้น และวิวัฒนาการด้านภัยคุกคามทางไซเบอร์ที่เพิ่มขึ้นอย่าง หลีกเลี่ยงไม่ได้ อาจส่งผลกระทบที่มีความรุนแรงทางด้าน การดำเนินงาน การสูญหายหรือการรั่วไหลของข้อมูลที่ สำคัญของบริษัทฯ รวมถึงข้อมูลส่วนบุคคลของลูกค้า คู่ค้า และพนักงาน โดยความเสียหายเหล่านี้อาจส่งผลกระทบ ต่อชื่อเสียงและความน่าเชื่อถือของบริษัทฯ และอาจยังมี ผลกระทบที่เป็นตัวเงินที่มาจากการถูกเรียกค่าไถ่ ค่าปรับ จากการถูกฟ้องร้อง หรือการสูญเสียรายได้ หรือกำไร</p>	<p>บริษัทฯ ต้องพึ่งพาเทคโนโลยี ระบบอัตโนมัติ และ อินเทอร์เน็ตในการดำเนินธุรกิจ ซึ่งรวมถึงเว็บไซต์ของ บริษัทฯ ระบบสำรองที่นั่ง และการดำเนินงานของหน่วยงาน ภายในบริษัทฯ เช่น ฝ่ายบัญชี ฝ่ายซั่ง ฝ่ายครัวการบิน ฝ่ายบริการลังสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ ฝ่ายบริการภาคพื้น รวมทั้งการสื่อสารภายในองค์กร ซึ่งการคุกคามด้านไซเบอร์ มีการพัฒนาเปลี่ยนแปลงวิธีการ และซอฟต์แวร์ตลอดเวลา บริษัทฯ ได้ดำเนินการพัฒนาความรู้ความสามารถของ บุคลากรในเรื่องนี้ รวมทั้งตรวจสอบและป้องกันในทุกวิธีผ่าน การจัดหา เครื่องมือรักษาปลอดภัย (Security Tools) ต่าง ๆ ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none">นำ Open Web Application Security Project (OWASP) Top 10 มาประยุกต์ใช้เพิ่มเติมในกระบวนการพัฒนา ระบบ System Development Life Cycle: SDLC Framework Workฝึกอบรมทีมพัฒนาให้มีความรู้ความเข้าใจใน Secure Coding ตาม System Development Life Cycle: SDLC Frameworkมีการจำลองเหตุการณ์การโจมตีจากผู้ไม่หวังดี (Penetration Test) อย่างน้อยปีละ 1 ครั้งมีเครื่องมือตรวจสอบของ trojan ของ Dynamic Application Security Testing (DAST) ซึ่งเป็นลักษณะของ Web Application ทุก 2 เดือนใช้เครื่องมือตรวจสอบและบันทึกข้อมูลการทำงานของ ผู้ดูแลระบบในระหว่างการเข้าไปบริหารจัดการระบบ คอมพิวเตอร์ (Privilege Account Management)กำหนดแผนการพัฒนาความรู้ความสามารถด้าน Cyber Security Awareness ให้กับพนักงานทุกระดับตามความ เหตุการณ์



ปัจจัยเสี่ยง Operation Disruption

ปัจจัยความเสี่ยง	มาตรการจัดการความเสี่ยงที่สำคัญ
บริษัทฯ ให้ความสำคัญอย่างสูงต่อความมั่นคง ความปลอดภัย และมาตรฐานการบิน รวมทั้งการปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับ กฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อการบริการลูกค้า และลดความเสี่ยงจากสถานการณ์ต่าง ๆ ที่อาจจะมีผลกระทบทำให้การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ	<p>บริษัทฯ มีระบบเตรียมการโดยดำเนินการตรวจประเมินมาตรฐานการปฏิบัติงานภายในองค์กร (Operational Compliance Audit) ของทุกหน่วยปฏิบัติการ เพื่อให้มั่นใจว่าเป็นไปตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องอย่างครบถ้วนและมีการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง พร้อมรับการตรวจประเมินจากองค์กรภายนอก</p> <ul style="list-style-type: none">มาตรฐานด้านความปลอดภัยการบินได้รับอนุญาตให้ทำการบินสู่ประเทศต่าง ๆ ในสหภาพยุโรปจากองค์กรความปลอดภัยด้านการบินแห่งสหภาพยุโรป (European Aviation Safety Agency: EASA)มาตรฐานการตรวจประเมินความปลอดภัยด้านการปฏิบัติการจากสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA Operational Safety Audit: IOSA)มาตรฐานการตรวจสอบความปลอดภัยของการปฏิบัติการภาคพื้นจากสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA Safety Audit for Ground Operation: ISAGO) นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดทำหลักสูตร Safety Management System (SMS) เพื่อสร้างความตระหนักรู้ด้านความปลอดภัย รวมทั้งการรายงานข้อมูลด้านความปลอดภัยให้กับพนักงานทั่วบริษัทฯจัดทำ SMS Audit and Safety Oversight ไปตามแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้องประสานกับทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้เพิ่มความระมัดระวัง กำกับดูแลเครื่องที่ทำการบิน รวมถึงอุปกรณ์ต่าง ๆ ด้วยติดตาม ประเมิน รายงานด้านความปลอดภัย กับผู้บริหารระดับสูงเป็นประจำ เพื่อจัดทำแนวทางแก้ไขข้อตรวจพบต่าง ๆ



ปัจจัยเสี่ยงด้านความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน

ปัจจัยความเสี่ยง	มาตรการจัดการความเสี่ยงที่สำคัญ
ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเป็นสิ่งที่ยากต่อการคาดเดา มีปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการเคลื่อนไหวของอัตราแลกเปลี่ยน ทั้งปัจจัยพื้นฐานทางเศรษฐกิจในประเทศ นโยบายการเงินการคลัง ภาวะเศรษฐกิจเสถียรภาพทางการเมือง การคาดการณ์ การเก็บกำไรและข่าวลือต่าง ๆ ซึ่งก่อให้เกิดความเสี่ยง	<ul style="list-style-type: none">บริษัทฯ บริหารจัดการเงินสดและอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงินต่าง ๆ ให้สอดคล้องระหว่างรายรับและรายจ่ายของบริษัทฯ โดยบริษัทฯ จะคุ้มครองรับและรายจ่ายในแต่ละสกุลเงินให้มากที่สุด (Natural Hedge) รวมไปถึงให้ดำเนินการปริวรรตเงินตราจากสกุลหลักเป็นสกุลเงินอื่นได้ ในการณ์ที่มีเงินสกุลนั้นไม่เพียงพอต่อค่าใช้จ่ายบริหารเงินสดส่วนเกิน (Surplus) ในสกุลเงินรอง ให้แปลงเป็นสกุลเงินหลัก (THB, USD, EUR, JPY และ GBP) ทั้งหมด เพื่อให้สอดคล้องกับค่าใช้จ่ายในแต่ละช่วงเวลา โดยเฉพาะอย่างยิ่งสกุลเงินдолลาร์สหรัฐ (USD) ซึ่งเป็นสกุลเงินที่เป็นค่าใช้จ่ายหลักของบริษัทฯ

ปัจจัยเสี่ยงของผลการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย

ปัจจัยความเสี่ยง	มาตรการจัดการความเสี่ยงที่สำคัญ
ผลการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย จะส่งผลกระทบต่อสภาพคล่อง และความสำเร็จในการพัฒนาธุรกิจการขายและการบริการ	<ul style="list-style-type: none">ปรับปรุงการบริหารราคาขายและการจัดสรรที่นั่งให้สอดคล้องกับความต้องการของลูกค้าและสามารถแข่งขันในธุรกิจได้ปรับปรุงกลไกทางการตลาดในการหารายได้เสริมเพิ่มรายได้จากการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยมีการปรับโครงสร้างราคากลางเพื่อให้สามารถตอบสนองได้ตามความต้องการของลูกค้าปรับปรุงแผนเครือข่ายสันทางบินให้เหมาะสมและทำกำไรส่งเสริมการขายช่องทางออนไลน์อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ลูกค้าสามารถเข้าถึงได้อย่างรวดเร็ว รวมทั้งสร้างความยืดหยุ่นในการหารายได้จากการขนส่งผู้โดยสาร และการขนส่งสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์เพิ่มสัดส่วนการขายออนไลน์ให้มากขึ้น เพื่อลดการพึ่งพาการขายจากตัวแทนจำหน่ายเครื่องครดการบริหารค่าใช้จ่ายให้เป็นไปตามกรอบงบประมาณ



ปัจจัยเสี่ยงด้านความผันผวนของราคาน้ำมัน

ปัจจัยความเสี่ยง	มาตรการจัดการความเสี่ยงที่สำคัญ
การบริหารจัดการน้ำมันเป็นปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญใน การดำเนินธุรกิจ เนื่องจากค่าใช้จ่ายน้ำมันอากาศยานเป็น ค่าใช้จ่ายหลักในการดำเนินธุรกิจ ซึ่งราคาน้ำมันอากาศยาน มีความผันผวนอย่างต่อเนื่อง บริษัทฯ มีนโยบายบริหาร ความเสี่ยงราคาน้ำมันอากาศยาน ซึ่งมีผลกระทบต่อการ ดำเนินงานของบริษัทฯ มิใช่เป็นการแสดงทางกำไร แต่เป็น การะลดและลดผลกระทบต่อต้นทุนด้านน้ำมันอากาศยาน ทางการค้ามีการปรับตัวสูงขึ้น	<ul style="list-style-type: none">กำหนดให้มีการเรียกเก็บเงินชดเชยค่าน้ำมันส่วนเพิ่มของ บริษัทฯ ผ่านทางค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันได้บางส่วน ขึ้นอยู่กับสภาวะของตลาด การแข่งขัน ความผันผวนของ ราคาน้ำมันอากาศยาน การตอบสนองของตลาด และการ ประเมินการค่าใช้จ่ายน้ำมันอากาศยานที่มีการเปลี่ยนแปลงการบริหารจัดการราคาน้ำมันอากาศยานของบริษัทฯ ที่สถานี กรุงเทพ โดยการจัดซื้อน้ำมันตามโครงสร้างราคาที่แตกต่างกัน ในแต่ละเดือน ผ่านการวางแผนการติ่งน้ำมันในแต่ละเดือนจาก ผู้ให้บริการน้ำมัน ที่มีโครงสร้างราคาตามสัญญาที่ต่ำที่สุด ในปริมาณที่มากที่สุดก่อนการบริหารน้ำมันคงคลัง โดยพิจารณาจัดซื้อน้ำมันเพื่อนำเข้า เก็บในคลังน้ำมัน เพื่อนำไปใช้ในเดือนถัดไปเมื่อพิจารณาแล้วว่า ราคาน้ำมันในเดือนปัจจุบัน มีต้นทุนที่ต่ำกว่าราคาน้ำมัน ในเดือนถัดไปการจัดซื้อน้ำมันส่วนเกินจากสัญญาด้วยราคาน้ำมันเดือนถัดไป ทำการตกลงกับผู้ให้บริการน้ำมัน เพื่อใช้สิทธิในการปรับใช้ ราคาน้ำมันอากาศยานเดือนถัดไปที่ซื้อขายในตลาดน้ำมัน ล่วงหน้า เมื่อราคាតั้งกล่าวถูกกว่าราคาน้ำมันที่จะต้องใช้จริงตาม สัญญาในปริมาณการใช้ส่วนเกินที่เพิ่มขึ้นจากสัญญา

ปัจจัยเสี่ยงด้านการติดตามหนี้และการรับชำระหนี้จากลูกหนี้การค้าค้างชำระ

ปัจจัยความเสี่ยง	มาตรการจัดการความเสี่ยงที่สำคัญ
บริษัทฯ มีนโยบายเร่งรัดและติดตามหนี้ให้เป็นไปตาม ภาคธุรกิจเอกชนทั่วไป โดยมีการบริหารจัดการอย่างรัดกุม เพื่อให้การรับชำระหนี้จากลูกหนี้เป็นไปตามแผน ที่วางไว้	<ul style="list-style-type: none">เจรจากับลูกหนี้การค้าเพื่อให้มีการชำระหนี้ที่ค้างชำระ และ จัดกลุ่มลูกหนี้การค้าตามระยะเวลาค้างชำระ รวมทั้งจัดทำ แผนงานติดตามลูกหนี้ค้างชำระอย่างต่อเนื่อง และเร่งรัดการ ชำระหนี้ก่อนการให้บริการใหม่ปรับปรุงระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการจำหน่ายหนี้สูญจาก บัญชีลูกหนี้ พ.ศ. 2545 และพิจารณากร่างระบุผลอนุมัติ สินเชื่อและการควบคุมสินเชื่อพิจารณา Credit Limit Control มาใช้โดยผ่านระบบ SAP



ปัจจัยความเสี่ยงต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ที่อาจเกิดขึ้นใหม่ Emerging Risk Factors (3-5 ปี)

ปัจจัยความเสี่ยงด้านการแข่งขัน (Competitiveness Risk)

ปัจจัยความเสี่ยง	มาตรการจัดการความเสี่ยงที่สำคัญ
<p>ด้วยสภาพแวดล้อมทางธุรกิจที่มีความผันผวน การแข่งขันทางการตลาดที่สูง พฤติกรรมของผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลงไป การเกิดแนวโน้มใหม่ (New Normal Trend) รวมถึงเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิด เช่น การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) เป็นต้น บริษัทฯ ต้องเพิ่มศักยภาพความสามารถให้ธุรกิจมีความเข้มแข็ง และมีความยืดหยุ่น เพื่อรักษาความสามารถในการแข่งขัน และสามารถดำเนินธุรกิจภายใต้ ความท้าทายและความผันผวนของสถานการณ์จากปัจจัยภายนอกได้อย่างยั่งยืน</p>	<ul style="list-style-type: none">ขยายฐานธุรกิจไปยังนอกกิจการการบิน (Non-Airline) เพื่อเป็นการเพิ่มศักยภาพการเติบโตในระยะยาว และกระจายความเสี่ยงจากการผันผวนของอุตสาหกรรมการบินในปัจจุบันยกระดับความสามารถในการแข่งขันด้วยการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัล ดังนี้<ul style="list-style-type: none">- เพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงาน ลดค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร และป้องกันปัญหาการขาดแคลนแรงงานในระยะยาว- บริหารจัดการการสั่งเชื้อเพลิง (Fuel Management) ให้เหมาะสมกับน้ำหนักเครื่องบิน วิเคราะห์ข้อมูลการบินในแต่ละเที่ยวบิน เพื่อเพิ่มโอกาสในประหยัดเชื้อเพลิงมากยิ่งขึ้น (Potential Fuel Saving)- ปรับปรุงและเพิ่มช่องทางการจำหน่ายผ่านระบบดิจิทัล ในการหารายได้และบริหารจัดการต้นทุนให้เหมาะสมปรับปรุงกระบวนการบริการบนเครื่องบินอย่างต่อเนื่องเพื่อสร้างความประทับใจที่มากกว่าการเดินทาง (Onboard Experience Beyond Traveling)ดำเนินการขอใบอนุญาตประกอบกิจการธุรกิจศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน ณ ท่าอากาศยาน ที่บริษัทฯ ให้บริการ การซ่อมบำรุงอากาศยานกับสายการบินลูกค้าพัฒนาศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน ณ ท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ (THAI MRO Center) เพื่อเป็นศูนย์กลางให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยานที่มีความพร้อมทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐาน เทคโนโลยี และบุคลากร เพื่อให้ครอบคลุมแบบอากาศยานของการบินไทยและสายการบินลูกค้า รวมถึงยกระดับมาตรฐานศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน ให้เป็นระดับแนวหน้าของภูมิภาคขยายชีดความสามารถด้านการซ่อมบำรุงของศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อ



ปัจจัยความเสี่ยง	มาตรการจัดการความเสี่ยงที่สำคัญ
	<p>สนับสนุนศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานดอนเมือง รวมถึงเป็นการเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของธุรกิจการซ่อมบำรุงอากาศยานร่วมมือกับพันธมิตร ในการดำเนินธุรกิจศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานที่สนามบินอู่ตะเภา เพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน</p> <ul style="list-style-type: none">ร่วมมือกับพันธมิตรที่มีศักยภาพ (Strategic Partner) ใน การดำเนินธุรกิจศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน รวมถึงศูนย์ฝึกอบรมด้านอุตสาหกรรมการบิน (Aviation Training Center) ที่ได้รับการรับรองมาตรฐานตามกฎหมายและ ข้อกำหนดของ Authority ทั้งในและต่างประเทศ และ มาตรฐานสากลที่เป็นที่ยอมรับ ณ สนามบินอู่ตะเภา ตาม ยุทธศาสตร์ชาติ ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน เพื่อเป็นกลไกในการขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจของชาติ และรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินของโลกบริหารจัดการ ส่งเสริมและพัฒนาพนักงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้พนักงานเป็นผู้มีความรู้ ความสามารถ และมี ศักยภาพตรงกับความต้องการของบริษัทฯ ในอนาคต อย่างยั่งยืน โดยมีการจัดทำแผนการพัฒนาและฝึกอบรม ของพนักงานในบริษัทฯ เพื่อให้การดำเนินงานมีความชัดเจน (Training Roadmap) รวมถึงการจัดการองค์ความรู้ภายใน องค์กร (Knowledge Management) โดยมุ่งหวังในการเพิ่ม ศักยภาพ ความสามารถในการแข่งขันให้ธุรกิจมีความ เชี่ยวชาญ และมีความยืดหยุ่น เพื่อรักษาความได้เปรียบใน การแข่งขันได้อย่างยั่งยืนหารายได้เสริม และการขนส่งสินค้าเพื่อทดแทนการขนส่ง ผู้โดยสารวางแผนกลยุทธ์ในการพัฒนาเส้นทางบินผ่านความร่วมมือกับ สายการบินพันธมิตรในการหารายได้ผู้โดยสาร และ การขนส่งสินค้าบริหารจัดการ และวางแผนเส้นทางบิน แบบของเครื่องบิน ให้เหมาะสมกับสถานการณ์ที่เกิดขึ้น



ปัจจัยความเสี่ยง	มาตรการจัดการความเสี่ยงที่สำคัญ
	<ul style="list-style-type: none">การบริหารจัดการต้นทุน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงาน และความคล่องตัวในการดำเนินธุรกิจ

ปัจจัยความเสี่ยงด้านภัยคุกคามไซเบอร์ (Cyber Threat Risk)

ปัจจัยความเสี่ยง	มาตรการจัดการความเสี่ยงที่สำคัญ
บริษัทฯ ต้องเป้าหมายในการนำเทคโนโลยีเพื่อพัฒนาไปสู่องค์กรดิจิทัล เพื่อยกระดับความสามารถในการแข่งขัน และสร้างความยืดหยุ่นรองรับโลกธุรกิจที่มีความซับซ้อนและมีความไม่แน่นอนสูง บริษัทฯ เห็นความสำคัญในการบริหารจัดการความเสี่ยงด้านภัยคุกคามทางไซเบอร์ การรักษาความปลอดภัยของข้อมูล รวมทั้งกำกับดูแลให้มีการดำเนินการให้สอดคล้องกับกฎหมาย กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง เช่น พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พระราชบัญญัติการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ เป็นต้น	<ul style="list-style-type: none">การป้องกันและตรวจจับมัลแวร์ที่มาจากอินเทอร์เน็ต และอีเมล การป้องกันและเฝ้าระวังการโจมตีระบบเครือข่าย การประยุกต์ใช้กรอบการรับมือภัยคุกคามไซเบอร์ (Cyber Security Framework) จัดทำแผนการปรับปรุงการรับมือภัยคุกคามไซเบอร์ (Cyber Security Roadmap) ตามกรอบดังกล่าว เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการรับมือ ซึ่งจะครอบคลุมทั้งการป้องกัน (Prevent) การตรวจจับ (Detect) การรับมือ (Response) และการฟื้นฟูระบบ (Recover)ปัจจุบันบริษัทฯ ได้ดำเนินการตาม Roadmap โดยให้ศูนย์ปฏิบัติการความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ (Cyber Security Operation Center) ทำงานร่วมกับคณะทำงานรับมือภัยคุกคามทางไซเบอร์ (Cyber Security)

ปัจจัยความเสี่ยงด้านบุคลากร (People Risk)

ปัจจัยความเสี่ยง	มาตรการจัดการความเสี่ยงที่สำคัญ
จากสภาวะแวดล้อมทางธุรกิจที่มีความไม่แน่นอน การเกิดแนวโน้มใหม่ (New Normal Trend) ที่ส่งผลให้พฤติกรรมของผู้บริโภคเปลี่ยนไป ประกอบกับการแข่งขันในธุรกิจที่เพิ่มขึ้น การปรับตัวขององค์กร และบุคลากรให้มีความยืดหยุ่น พร้อมรับกับรูปแบบการทำงานหรือสภาพแวดล้อมของธุรกิจ บริษัทฯ ให้ความสำคัญ และมุ่งมั่นที่จะเพิ่มประสิทธิภาพของบุคลากร เพื่อเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับธุรกิจทั้งในปัจจุบัน และตอบสนอง	<ul style="list-style-type: none">บริหารจัดการ กระบวนการขั้นตอนในการสรรหาคัดเลือก แต่งตั้ง โยกย้าย บุคลากรที่มีความรู้ ความสามารถ และมีศักยภาพ ให้สอดคล้องกับตำแหน่งที่ต้องการอย่างมีประสิทธิภาพ ด้วยวิธีการที่โปร่งใส เป็นธรรม โดยยึด เทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัย มาเป็นเครื่องมือในการบริหารจัดการบริหารจัดการ ส่งเสริมและพัฒนาพนักงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้พนักงานเป็นผู้มีความรู้ ความสามารถ และมีศักยภาพรองรับความต้องการของบริษัทฯ ในอนาคต



ปัจจัยความเสี่ยง	มาตรการจัดการความเสี่ยงที่สำคัญ
ความต้องการทางธุรกิจในอนาคตอย่างมีประสิทธิภาพและต่อเนื่อง	<p>อย่างยั่งยืน โดยมีการจัดทำแผนการพัฒนาและฝึกอบรมของพนักงานในบริษัทฯ เพื่อให้การดำเนินงานมีความชัดเจน (Training Roadmap) รวมถึงการจัดการองค์ความรู้ภายในองค์กร (Knowledge Management)</p> <ul style="list-style-type: none">บริหารจัดการพนักงานผู้มีศักยภาพสูง (Talent Management) เพื่อเป็นการรักษาบุคลากรที่มีคุณค่าให้คงอยู่กับบริษัทฯ โดยมีการประเมินผลเพื่อการพัฒนา (Assessment) การจัดทำแผนพัฒนารายบุคคล (Individual Development Plan) การสร้างโอกาสในเส้นทางความก้าวหน้าทางอาชีพ (Career Path) และแผนสืบทอดตำแหน่งงาน (Succession Planning) เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมให้กับพนักงานที่มีศักยภาพสูงในการทดแทนตำแหน่งงานที่ว่างลง และยังเป็นการสร้างความมั่งคงยั่งยืนให้กับบริษัทฯ ในอนาคตบริหารจัดการส่งเสริมให้พนักงานทุกคน สามารถปฏิบัติตามค่านิยมองค์กร/วัฒนธรรมองค์กร เพื่อเป็นแนวทางให้กับพนักงานทุกคนมีพฤติกรรมและปฏิบัติโน้มไปในทิศทางเดียวกันทั้งองค์กร โดยมุ่งเน้นไปสู่เป้าหมายเดียวกัน และยังเป็นการสร้างความผูกพันของพนักงานที่มีต่องค์กร

2.2.2 ความเสี่ยงต่อการลงทุนของผู้ถือหุ้นทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 กระทรวงการคลังถือหุ้นในบริษัทฯ ร้อยละ 47.86 ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของบริษัทฯ จึงทำให้กระทรวงการคลังสามารถควบคุมติ่งที่ประชุมผู้ถือหุ้นได้เกือบทั้งหมดไม่ว่าจะเป็นเรื่องการแต่งตั้งกรรมการ หรือการขอมติในเรื่องอื่นที่ต้องใช้เสียงส่วนใหญ่ของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ยกเว้นเรื่องที่กฎหมายหรือข้อบังคับบริษัทฯ กำหนดให้ต้องได้รับเสียง 3 ใน 4 ของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ดังนั้น ผู้ถือหุ้นรายอื่นจึงอาจไม่สามารถควบรวมคะแนนเสียงเพื่อตรวจสอบและต่อต้านได้

ปัจจุบัน บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจภายใต้แผนพื้นฟูกิจการฉบับที่ศาลมั่นคงกลางได้มีคำสั่งเห็นชอบการขอแก้ไขแผน เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565

2.2.3 ความเสี่ยงต่อการลงทุนในหลักทรัพย์ต่างประเทศ

- ไม่มี

จากการดำเนินการบริหารความเสี่ยงภายใต้การดำเนินงานแผนพื้นฟูกิจการ บริษัทฯ เชื่อมั่นว่าจะสามารถลดความเสี่ยงต่าง ๆ ลงได้



3. การขับเคลื่อนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน

3.1 นโยบายและเป้าหมายการจัดการด้านความยั่งยืน

บริษัทฯ ตระหนักถึงเรื่อง เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนเป็นสำคัญ ควบคู่กระบวนการธุรกิจสายการบินผ่านการดำเนินงาน ด้านความรับผิดชอบต่อสังคมอย่างต่อเนื่อง ตลอดจนพิจารณาเป็นองค์ประกอบสำคัญต่อการขับเคลื่อนการพัฒนาที่ยั่งยืน สอดคล้องตามเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนของสหประชาชาติ (United Nations Sustainable Development Goals: SDGs) เพื่อให้ผู้มีส่วนได้เสียและผู้สนใจได้รับทราบ ในช่วงการดำเนินงานตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม - 31 ธันวาคม 2565 บริษัทฯ ได้จัดทำ ตามมาตรฐานการจัดทำรายงานของ Global Reporting Initiative Standards (GRI Standards) และมีการเปิดเผยข้อมูลใน รูปแบบหลัก (Core Option)⁽¹⁾

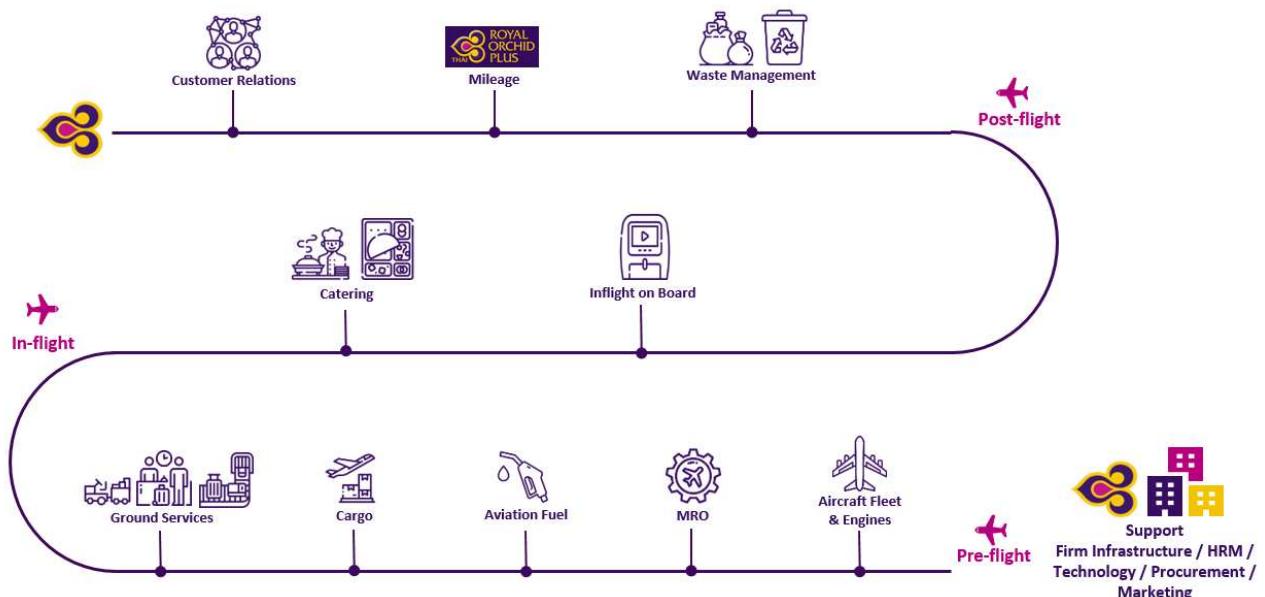
Material Topics		Sustainable Development Goals						
เศรษฐกิจ	<ul style="list-style-type: none"> ผลเชิงเศรษฐกิจ ผลกระทบทางอ้อมเชิงเศรษฐกิจ การต้านทุจริต 	            						
สิ่งแวดล้อม	<ul style="list-style-type: none"> พลังงาน มวลอากาศ น้ำ น้ำทิ้ง และของเสีย 	       						
สังคม	<ul style="list-style-type: none"> การจ้างงาน แรงงาน/ฝ่ายบริหารสัมพันธ์ ความหลากหลายและโอกาส แห่งความเท่าเทียม อาชีวอนามัยและความปลอดภัย เสรีภาพในการร่วมสมาคมและ เจรจาต่อรอง การปฏิบัติงานกฎหมาย เศรษฐกิจสังคม สุขภาพและความปลอดภัยลูกค้า การตลาด และการแสดงออก ความเป็นส่วนตัวลูกค้า 	      						

หมายเหตุ: (1) รูปแบบหลัก (Core Option) คือ การเปิดเผยข้อมูลตามตัวชี้วัดการดำเนินงาน (Indicator) อย่างน้อย 1 ตัวชี้วัดจากประเด็นสำคัญของธุรกิจ (Material Aspects)



3.2 การจัดการผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้เสียในห่วงโซ่คุณค่าทางธุรกิจ (102-9)

3.2.1 ห่วงโซ่คุณค่าของธุรกิจ



บริษัทฯ ได้แบ่งกิจกรรมในการส่งมอบคุณค่าให้กับลูกค้าในการดำเนินธุรกิจเป็น 2 ประเภท คือ

- กิจกรรมหลัก คือ การให้บริการขนส่งผู้โดยสาร พานิชย์สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ แบบครบวงจรทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ
- กิจกรรมสนับสนุน คือ กิจกรรมที่ดำเนินการเป็นขั้นตอนและเชื่อมโยงกัน เพื่อรองรับให้เกิดมูลค่าเพิ่มในการบริการของบริษัทฯ ได้แก่

- การจัดซื้อจัดจ้าง บริษัทฯ มีกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างแบบรวมศูนย์ ด้วยการกำหนดกลยุทธ์การจัดซื้อตามหมวดหมู่ (Category-based Sourcing) หรือการออกแบบบริการและผลิตภัณฑ์ที่สร้างคุณค่าสูงสุด (Design-to-Value) รวมทั้งกำหนดขั้นตอนที่เหมาะสมและคล่องตัวมากขึ้น มีความโปร่งใสในกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง ประกาศใช้นโยบายการจัดซื้อจัดจ้างใหม่ที่ทำให้พนักงานมุ่งเน้นประযุณ์ขององค์กรในการเจรจาต่อรองซื้อขาย เพื่อให้ได้ข้อเสนอที่ดีที่สุด รวมทั้งนำระบบดิจิทัลมาช่วยในการจัดเก็บข้อมูลการใช้จ่ายหรือการรวบรวมข้อมูลจากทุกแหล่ง รวมถึงแพลตฟอร์มที่เกี่ยวข้องมาเก็บไว้ในส่วนกลางเพียงที่เดียว ซึ่งจะเอื้อต่อการวิเคราะห์ข้อมูล ส่งผลให้บริษัทฯ สามารถกำหนดเป้าหมายเชิงกลยุทธ์เพื่อลดค่าใช้จ่ายได้อย่างเหมาะสม

- การใช้ระบบดิจิทัล บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการพัฒนาธุรกิจ เทคโนโลยี และบุคลากรไปพร้อมกัน เพื่อความสำเร็จในการเปลี่ยนแปลงไปสู่องค์กรยุคดิจิทัล มีการปรับปรุงสถาปัตยกรรมเทคโนโลยีสารสนเทศองค์กร (Enterprise IT Architecture) เพื่อบูรณาการโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล แอปพลิเคชันสำหรับการบริหารทรัพยากรองค์กร (Enterprise Resource Planning: ERP) คุณภาพข้อมูล ฐานข้อมูลที่จำเป็นต่อการบริหารผลการปฏิบัติงาน ตลอดจนธรรมาภิบาลข้อมูล (Data Governance) และเพื่อยกระดับความสามารถในการแข่งขันทั้งในมิติของความเป็นมิตรและการเข้าถึงกลุ่มลูกค้า เป้าหมาย เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการหารายได้ ความคล่องตัวและรวดเร็วในการดำเนินงาน รวมถึงการบริหารจัดการต้นทุน ด้านดิจิทัล โดยมีเป้าหมายระยะยาวเพื่อการเปลี่ยนผ่านองค์กรไปสู่ความเป็น Digital Airline ที่มีเทคโนโลยีสารสนเทศเป็นหัวใจสำคัญในกระบวนการทำงาน



- การบริหารทรัพยากรบุคคล บริษัทฯ มีแนวทางในการสร้างความเป็นเลิศด้านทุนมนุษย์ พัฒนาศักยภาพ และขีดความสามารถบุคลากรในทุกมิติอย่างต่อเนื่อง บูรณาการกระบวนการทำงาน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผล และให้เกิดความคล่องตัว ลดระยะเวลาดำเนินการ ตอบสนองต่อการแข่งขันได้ในเวลาที่เหมาะสม ตลอดจนสร้างวัฒนธรรมการทำงานใหม่ให้มีความยืดหยุ่นในการปรับตัวรับความเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา

- การบริหารองค์กร บริษัทฯ ออกแบบโครงสร้างองค์กรในภาพรวม เพื่อความเรียบง่ายและลดการทำงานที่ซ้ำซ้อนกันได้แก่

1. ธุรกิจหลักที่ขับเคลื่อนรายได้และมีประสิทธิภาพด้านต้นทุน
2. ส่วนงานสนับสนุนที่เอื้อต่อการควบคุมต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ
3. การฟื้นฟูองค์กรโดยการปรับปรุงและเปลี่ยนแปลงหน่วยธุรกิจ เพื่อความเป็นเลิศในการดำเนินงาน

3.2.2 การวิเคราะห์ผู้มีส่วนได้เสียในห่วงโซ่คุณค่าของธุรกิจ (102-40, 102-42)

บริษัทฯ มุ่งมั่นสร้างการยอมรับจากผู้มีส่วนได้เสียเป็นสำคัญ เพื่อมุ่งสู่การเป็นสายการบินของประเทศไทยที่มีการเติบโตอย่างยั่งยืนพร้อมกับการสร้างความมั่นคงให้แก่สังคม บริษัทฯ จึงให้ความสำคัญต่อกระบวนการสร้างการมีส่วนร่วมจากผู้มีส่วนได้เสียที่สำคัญทั้งหมด 6 กลุ่ม ได้แก่

- ลูกค้า
- คู่ค้า/เจ้าหนี้ ลูกหนี้ และคู่แข่งทางการค้า
- ประเทศไทย
- ผู้ถือหุ้น
- ผู้ได้บังคับบัญชา/พนักงาน
- สังคมและชุมชน

กระบวนการดังกล่าวทำให้บริษัทฯ รับทราบถึงผลกระทบจากการดำเนินธุรกิจทั้งทางบวกและทางลบ ตลอดจนข้อกังวลและข้อคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย อันนำไปสู่การกำหนดแนวทางบรรเทาผลกระทบที่สามารถตอบสนองต่อความต้องการของผู้มีส่วนได้เสียแต่ละกลุ่มได้อย่างเหมาะสม ดังรายละเอียดดังต่อไปนี้

ผู้มีส่วนได้เสีย (102-40)	ช่องทางการติดต่อ สื่อสารและความถี่ (102-43)	ความคาดหวังจาก ผู้มีส่วนได้เสีย (102-44)	การตอบสนองต่อ ผู้มีส่วนได้เสีย (102-44)
ลูกค้า	<ul style="list-style-type: none">• การเปิดหมายเลขพิเศษสำหรับผู้โดยสารชั้นธุรกิจ (Royal Silk Class)• การประเมินความพึงพอใจทางออนไลน์ (Electronic THAI Customer Satisfaction Survey: e-TCSS)• การประเมินความพึงพอใจเบรียบเทียบผลิตภัณฑ์ และการบริการกับสายการบินคู่แข่ง (International Air Transport Association-Airline Satisfaction: IATA-Airs@t)	<ul style="list-style-type: none">• ระบบบริหารสื่อสารข้อมูลที่มีประสิทธิภาพและทันต่อสถานการณ์• การเพิ่มประสิทธิภาพของเครือข่ายสื่อสาร (Network Optimization)• ช่องทางดิจิทัลในการซื้อบัตรโดยสาร และการใช้บริการที่สามารถทำได้ด้วยตนเองได้ (Self Service)• ความปลอดภัย และความสะดวกสบายในการรับบริการ	<ul style="list-style-type: none">• การพัฒนาการให้บริการที่สามารถตอบสนองได้ตรงต่อความต้องการของลูกค้า• การพัฒนานวัตกรรมการซื้อบัตรโดยสารให้มีความทันสมัยเพิ่มความสะดวกให้แก่ลูกค้า• การพัฒนานวัตกรรมการบินที่มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น



ผู้มีส่วนได้เสีย (102-40)	ช่องทางการติดต่อ สื่อสารและความถี่ (102-43)	ความคาดหวังจาก ผู้มีส่วนได้เสีย (102-44)	การตอบสนองต่อ ผู้มีส่วนได้เสีย (102-44)
	<ul style="list-style-type: none">การประเมินความพึงพอใจของสมาชิก สะสมไมล์ร่วมกับสายการบินพันธมิตร สตาร์ อัลไลแอนซ์ (Star Alliance Online Customer Satisfaction Survey: Star OCSS)การสำรวจความต้องการของลูกค้าในแต่ละกลุ่มลูกค้า (Customer Needs)การสื่อสารผ่านช่องทาง Online อาทิ Facebook, LINE Official, Instagram, WeChat		
คู่ค้า/เจ้าหนี้ ลูกหนี้ และ คู่แข่งทางการค้า	<ul style="list-style-type: none">ประชุมร่วมอีเมลระบบสารสนเทศของกลุ่มสมาชิกWebsite	<ul style="list-style-type: none">มีกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างที่โปร่งใส เป็นธรรมและตรวจสอบได้การปฏิบัติอย่างเสมอภาค และ เป็นธรรมโดยตั้งอยู่บนพื้นฐานของ ความสัมพันธ์ทางธุรกิจการได้รับผลตอบแทนที่เป็นธรรม ทั้งสองฝ่ายการหลีกเลี่ยงสถานการณ์ที่อาจเกิด ความขัดแย้งทางผลประโยชน์	<ul style="list-style-type: none">การปฏิบัติตามสัญญาหรือเงื่อนไข ต่าง ๆ ที่ตกลงกันไว้กับคู่สัญญาย่าง เคร่งครัด มีความรับผิดชอบการเปิดเผยข้อมูล หรือข้อเท็จจริงอัน จะก่อให้เกิดความเสียหายต่อเจ้าหนี้การรายงานฐานะการเงินของบริษัทฯ แก่เจ้าหนี้ทราบอย่างสมำเสมอด้วย ความถูกต้องและตรงเวลาการหาแนวทางแก้ไขร่วมกัน โดยยึด หลักการสารสัมพันธ์ผู้มีส่วนได้เสียการกำหนดนโยบายที่จะปฏิบัติต่อ คู่แข่งทางการค้าให้สอดคล้องกับหลัก ศักดิภาพัยใต้กรอบแห่งกฎหมายที่ เกี่ยวข้องมีการแข่งขันทางการค้าที่โปร่งใส ไม่ ละเมิดความลับทางการค้าของคู่แข่ง และกำหนดแนวทางปฏิบัติ โดย ประพฤติภายใต้กรอบแข่งขันที่ดี ไม่ทำลายชื่อเสียงของคู่แข่ง และไม่ เข้าถึงสารสนเทศที่เป็นความลับของ คู่แข่งด้วยวิธีการที่ไม่สุจริตหรือด้วย วิธีอื่นที่ไม่เหมาะสม



ผู้มีส่วนได้เสีย (102-40)	ช่องทางการติดต่อ สื่อสารและความถี่ (102-43)	ความคาดหวังจาก ผู้มีส่วนได้เสีย (102-44)	การตอบสนองต่อ ผู้มีส่วนได้เสีย (102-44)
ประเทศชาติ	• Social Media	<ul style="list-style-type: none">การยกระดับการแข่งขันของอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศการสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่องค์กรในระยะยาวดำเนินธุรกิจด้วยความโปร่งใสสามารถตรวจสอบได้ไม่กระทำการใด ๆ อันจะก่อให้เกิดผลเสียต่อประเทศไทย	<ul style="list-style-type: none">การพัฒนากระบวนการดำเนินธุรกิจให้สอดรับกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป ตลอดจนพัฒนานวัตกรรมการบินให้ทันสมัย และมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้นเพื่อยกระดับอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศและมุ่งสู่มาตรฐานระดับสากล
ผู้ถือหุ้น	<ul style="list-style-type: none">การประเมินคุณภาพการจัดประชุมสามัญผู้ถือหุ้น (AGM Checklist)การเข้าประชุม/ประชุมทางโทรศัพท์การจัดกิจกรรมผู้บริหารพบนักลงทุนสถาปัน และนักวิเคราะห์หลักทรัพย์ (ประจำทุกไตรมาส)การตอบข้อซักถามและให้ข้อมูลทางโทรศัพท์ และทางอีเมลการซื้อขายหุ้นรายไตรมาส (ปีละ 4 ครั้ง)	<ul style="list-style-type: none">การพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่ทันสมัยด้วยมาตรฐานคุณภาพระดับสากลการส่งเสริมอุตสาหกรรมด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการบินตามนโยบายของรัฐบาลการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารรายได้การปฏิบัติตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศ อาทิ สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association: IATA) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) (The Civil Aviation Authority of Thailand: CAAT) องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) เป็นต้นสิทธิและความเสมอภาคในการออกเสียง และการได้รับข้อมูลข่าวสารที่จำเป็น	<ul style="list-style-type: none">การปฏิบัติตามบรรทัดฐานกิจกรรมและจริยธรรมธุรกิจอย่างเคร่งครัดปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมกัน เป็นธรรม และเป็นไปตามข้อกำหนดกฎหมายการกำหนดกระบวนการติดตามตรวจสอบ และการประเมินความเสี่ยงด้านการทุจริตอย่างมีประสิทธิภาพการดำเนินธุรกิจเพื่อสร้างผลตอบแทนที่ดีอย่างต่อเนื่องและยั่งยืนการดำเนินตามข้อกำหนด และกฎหมายที่เกี่ยวข้องการขนส่งทางอากาศอย่างเคร่งครัด
ผู้ได้บังคับบัญชา / พนักงาน	<ul style="list-style-type: none">ระบบ Intranet (THAISphere) / Webboard / e-mailLine Group – TG Internal NetworkFacebook LiveViva Engage	<ul style="list-style-type: none">การพัฒนาศักยภาพบุคลากรทั้งด้าน Hard Skill และ Soft Skill เพื่อสร้างโอกาสความก้าวหน้าในวิชาชีพการส่งเสริมวัฒนธรรมการดำเนินงานภายใต้ความปลอดภัย การเฝ้าระวังและตรวจสอบเพื่อความปลอดภัย การป้องกัน	<ul style="list-style-type: none">การพัฒนาองค์ความรู้ให้กับผู้ปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างโอกาสความก้าวหน้าในวิชาชีพให้แก่ผู้ปฏิบัติงานทุกระดับ



ผู้มีส่วนได้เสีย (102-40)	ช่องทางการการติดต่อ สื่อสารและความถี่ (102-43)	ความคาดหวังจาก ผู้มีส่วนได้เสีย (102-44)	การตอบสนองต่อ ผู้มีส่วนได้เสีย (102-44)
		<ul style="list-style-type: none">ควบคุมอุบัติเหตุและสภาพแวดล้อมที่เป็นอันตรายในการทำงานการได้รับสวัสดิการและค่าตอบแทนที่เหมาะสม	<ul style="list-style-type: none">การให้ความสำคัญกับ “ผู้ปฏิบัติงาน” ในทุกระดับตั้งแต่กระบวนการสร้างคัดเลือก ที่มีความโปร่งใสและเป็นธรรมการเสริมสร้างบรรยากาศสpaเดลล้อมในการทำงานที่เอื้อต่อการทำงานภายใต้มาตรฐานอาชีวอนามัยและความปลอดภัยการสร้างองค์ความรู้ด้านความปลอดภัยในการทำงานให้แก่ผู้ปฏิบัติงานการกำหนดสวัสดิการและค่าตอบแทนที่เป็นธรรม และเป็นไปตามผลการดำเนินงาน
สังคมและชุมชน	<ul style="list-style-type: none">Social MediaWebsite	<ul style="list-style-type: none">การพัฒนาระบวนการดำเนินธุรกิจที่คำนึงถึงทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และประโยชน์ส่วนรวม โดยปลูกฝังให้เกิดจิตสำนึกรับผิดชอบต่อ “สังคมและส่วนรวม” ทั้งห่วงโซ่อุปทาน	<ul style="list-style-type: none">การร่วมพัฒนาชุมชนและสังคมผ่านโครงการ CSRการสร้างจิตสำนึกรับผิดชอบต่อสังคมให้แก่บุคลากรทุกระดับวางแผนกลยุทธ์การมีส่วนร่วมอย่างเคร่งครัด

3.3 การจัดการด้านความยั่งยืนในมิติสิ่งแวดล้อม (103-1, 103-2)

3.3.1 นโยบายและแนวปฏิบัติต้านสิ่งแวดล้อม

ในปัจจุบันสถานการณ์สิ่งแวดล้อมโลกได้ทวีความรุนแรงมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะปัญหาเรื่องมลพิษทางอากาศ และภัยพิบัติจากการเปลี่ยนแปลงแบบกระทันหันของสภาพอากาศ ที่ส่งผลกระทบทางอ้อมต่อการถูกทำลายของระบบนิเวศ ซึ่งเป็นปัญหาที่หลายประเทศทั่วโลก รวมทั้งประเทศไทยกำลังเผชิญอยู่ในขณะนี้ ดังนั้น บริษัทฯ ในฐานะสายการบินแห่งชาติ และเป็นที่รู้จักในระดับสากล จึงขอร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการบรรเทาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม โดยได้ผนวกประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมเข้ากับยุทธศาสตร์ของบริษัทฯ โดยมุ่งเน้นการขับเคลื่อนสู่สังคมคาร์บอนต่ำ (Low Carbon Society)

บริษัทฯ จัดทำนโยบายการจัดการสิ่งแวดล้อม ที่อ้างอิงตามการรับรองมาตรฐานการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001:2015 ระบบการจัดการพลังงาน ISO 50001:2018 นโยบาย 4 ป ประกอบด้วย ปกป้องสิ่งแวดล้อม ป้องกันการเกิดมลพิษ ปฏิบัติตามกฎหมาย และปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง เพื่อกำหนดเป็นแนวทางการดำเนินงานอย่างมีความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม ผ่านการสร้างสรรค์ผลิตภัณฑ์ และบริการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม อาทิการพัฒนาการจัดการสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากล การกำหนดให้ลดการทำกิจกรรมที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม การสร้างจิตสำนึกรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่อง การร่วมสนับสนุนการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมแก่สังคม และองค์กรต่าง ๆ ตลอดจนการเผยแพร่ข้อมูลด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ ซึ่งการดำเนินงานดังกล่าวสามารถลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากกระบวนการการทำงาน และการดำเนินธุรกิจหลักได้อย่างมีประสิทธิภาพ



ผลการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม

การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Climate Change) (103-1, 103-2, 103-3)

การลดปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Greenhouse Gas)

เนื่องจากปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ เป็นปัญหาที่ส่งผลกระทบในวงกว้าง และจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องอาศัยความร่วมมือจากหลายฝ่ายทั้งภาครัฐ เอกชน รัฐวิสาหกิจ และประชาชน ตลอดจนการผสนความร่วมมือในระดับสากล เพื่อร่วมทำแนวทางในการแก้ไขปัญหาผ่านการเข้าร่วมประชุมสมัชชาประเทศภาคีอนุสัญญาสหประชาชาติ ว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ สมัยที่ 21 (The twenty-first session of the Conference of the Parties to the United Nations Framework Convention on Climate Change: COP21) ณ กรุงปารีส สาธารณรัฐฝรั่งเศส โดยที่ประชุมมีมติเห็นชอบต่อข้อตกลงปารีส ซึ่งมีเป้าหมายในการควบคุมการเพิ่มขึ้นของอุณหภูมิเฉลี่ยของโลกให้ต่ำกว่า 2 องศาเซลเซียส เมื่อเทียบกับยุคก่อนอุตสาหกรรม

สำหรับภาคการบิน ที่ประชุมใหญ่สามัญองค์กรการการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ครั้งที่ 39 ได้มีมติเห็นชอบการกำหนดมาตรการ Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation: CORSIA เพื่อชดเชยและลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของภาคการบินระหว่างประเทศ โดยกำหนดให้สำนักงานการบินพลเรือนของแต่ละประเทศ เป็นผู้แทนในการดำเนินการเพื่อให้เป็นไปตามแผนงานท่องค์กรการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้กำหนดไว้ ซึ่งในประเทศไทย สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ได้จัดเตรียมความพร้อมสำหรับการดำเนินงานตามมาตรการ CORSIA ดังกล่าว พร้อมทั้งการมอบหมายให้สายการบินแต่ตั้งผู้แทน โดยนำส่ง Emission Monitoring Plan และ Annual Emission Report ให้แก่ กพท.

ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดทำ รายงานการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ประจำปี 2565 (CORSIA annual emission report) ให้แก่ กพท. ตามมาตรการ CORSIA

พร้อมทั้งจัดส่งรายงานการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และส่งมอบคาร์บอนเครดิต (Intra EU) ประจำปี 2565 ให้แก่ German Emissions Trading Authority: DEHSt ซึ่งเป็นหน่วยงานกำกับดูแลการบินไทย ในเดือนมีนาคมและเมษายน 2566 ตามลำดับ เพื่อให้เป็นไปตามระเบียบของ European Union Emission Trading Scheme: EU ETS

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้จัดทำรายงานการใช้น้ำมันของเที่ยวบินภายในประเทศประจำปี เพื่อส่งให้แก่ กพท. รวบรวมและจัดทำเป็นข้อมูลการลดปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่เกิดจากการทำการบินภายในประเทศ เพื่อนำส่งให้แก่หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง รวมถึงจัดทำรายงานข้อมูลการดำเนินงานมาตรการลดก๊าซเรือนกระจกภาคการบินประจำปี ผ่านแบบฟอร์มของ กพท. ภาคการบินรักษ์โลก (CAAT ENVI Form) ในส่วนของ Aeroplane Operator Improvements ให้แก่ กพท.



3.3.2 ผลการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม

ค่าสถิติประสิทธิภาพทางการบินที่สำคัญ (302-3, 302-5, 305-4)

ค่าสถิติประสิทธิภาพทางการบินที่สำคัญ Statistics of Effective flight operations	2562	2563	2564	2565
Actual Fuel Consumption in T.Ltr ปริมาณการใช้น้ำมันจริง (หน่วย: พันลิตร)	2,997,486	718,860	304,393	1,152,402
ปริมาณการบริโภคพลังงานจากการใช้น้ำมันจริง (เมกะจูล)	103,503,192	24,822,236	10,510,694	39,792,441
ปริมาณการใช้น้ำมันต่อปริมาณผู้โดยสาร-กิโลเมตร Litre/RP100Km (หน่วย: ลิตรต่อบริมาณผู้โดยสาร-กิโลเมตร)	4.28	5.24	4.85	4.97
ปริมาณการบริโภคพลังงานจากการใช้น้ำมันจริงต่อ ปริมาณผู้โดยสาร กิโลเมตร (หน่วย: เมกะจูลต่อบริมาณผู้โดยสาร-กิโลเมตร)	154.04	180.84	823.65	171.61
การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (หน่วย: ตันคาร์บอนไดออกไซด์) Carbon Emissions (Tons CO2e)	7,412,035	1,777,561	752,688	2,825,220
ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (กรัม) ต่อ ปริมาณผู้โดยสาร-กิโลเมตร Carbon Emissions (Gramme)/RPKm (หน่วย: กรัมต่อบริมาณผู้โดยสาร-กิโลเมตร)	110.31	129.5	589.83	122.88

การอนุรักษ์พลังงาน (302-4)

บริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญของการอนุรักษ์พลังงานในกระบวนการดำเนินธุรกิจหลัก โดยอุปนิสัยการจัดการพลังงานของการบินไทย ตามมาตรฐานระบบการจัดการพลังงาน ISO 50001 : 2011 โดยมีแนวทางการดำเนินงานที่เป็นรูปธรรม อาทิ การกำหนดวัตถุประสงค์ เป้าหมาย และแผนปฏิบัติด้านการอนุรักษ์พลังงาน การออกแบบจัดซื้อ จัดหา เครื่องมือ อุปกรณ์ที่คำนึงถึงประสิทธิภาพการพลังงานเป็นหลัก ตลอดจนการสร้างความตระหนักรู้เรื่องการอนุรักษ์พลังงาน ให้แก่บุคลากรและสังคม

การรักษาระบบนิเวศและความหลากหลายทางชีวภาพ (Biodiversity and Ecosystem Services) (304-3)

โครงการร่วมป้องกันการลักลอบขนส่งข้ามประเทศและผลิตภัณฑ์จากชาช้าง

ฝ่ายบริการคลังสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ของการบินไทยปฏิบัติตามข้อตกลงระหว่างประเทศภายใต้อันสัญญาว่าด้วยการระหว่างประเทศซึ่งนิยมสัตว์ป่าที่ใกล้สูญพันธุ์ (Convention on International Trade in Endangered Species of Wild Fauna and Flora: CITES) และปฏิบัติตามมาตรการป้องกันการลักลอบค้าสัตว์ป่าอย่างเคร่งครัดและอย่างต่อเนื่อง โดยได้ประกาศไม่รับขนส่งสินค้าข้ามประเทศและผลิตภัณฑ์ที่ทำจากชาช้าง บนเที่ยวนการบินไทย โดยดำเนินการมาตั้งแต่ปี 2557



3.4 การจัดการความยั่งยืนในมิติสังคม

3.4.1 นโยบายและแนวปฏิบัติด้านสังคม

การบินไทยมุ่งเน้นการสร้างคุณค่าในทุกมิติ โดยตระหนักถึงความสำคัญของการแบ่งปันและการพัฒนาคุณภาพชีวิตของคนในสังคมให้ยั่งยืนมาอย่างต่อเนื่อง และจากความมุ่งมั่นในการริเริ่มโครงการเพื่อพัฒนาสังคมในมิติเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ตลอดจนการสนับสนุนคุณภาพชีวิตของคนในสังคมอย่างต่อเนื่อง ในปี 2564 บริษัทฯ ได้ดำเนินโครงการและสนับสนุนกิจกรรมด้านความรับผิดชอบต่อสังคมที่สำคัญ notamment บริษัทฯ มองเห็นคุณค่าของบุคลากรในด้านศักยภาพ ความรู้ ความสามารถที่หลากหลาย เป็นพันเพื่องและแรงผลักดันให้เกิดผลลัพธ์ตามเป้าหมายที่พึงประสงค์ โดยคำนึงถึงสิทธิมนุษยชน และปฏิบัติตามหลักปฏิญญาสากระว่าด้วยสิทธิมนุษยชน (Universal Declaration of Human Rights) และหลักการซึ่งแนะนำของสหประชาชาติว่าด้วยธุรกิจกับสิทธิมนุษยชน (The United Nations Guiding Principles on Business and Human Rights: "UNGPs") โดยให้ความสำคัญต่อการปฏิบัติด้านแรงงานและการเคารพสิทธิมนุษยชนอย่างเป็นธรรม เท่าเทียม และไม่เลือกปฏิบัติ ทั้งในด้านการจ้างงาน การจ่ายค่าตอบแทน การเลื่อนตำแหน่ง การฝึกอบรมและพัฒนาพนักงาน โดยไม่แบ่งแยกความแตกต่างระหว่างเพศ อายุ สถาบันการศึกษา เชื้อชาติ และศาสนา รวมทั้งสนับสนุนการจ้างงานแก่พนักงานที่ขึ้นทะเบียนคนพิการ ให้คนพิการหรือผู้ดูแลคนพิการใช้พื้นที่สำหรับจำหน่ายสินค้าหรือบริการโดยไม่มีค่าใช้จ่ายใด ๆ เพื่อสร้างโอกาส สร้างอาชีพ อีกทั้งมีรายได้สำหรับตนเองและครอบครัว ซึ่งจะเป็นพื้นฐานสำคัญในการพัฒนาสังคมและประเทศไทยอย่างยั่งยืนต่อไป

3.4.2 ผลการดำเนินงานด้านสังคม

ผลการดำเนินงานด้านสังคม

บริษัทฯ ตระหนักถึงการพัฒนาอย่างยั่งยืนผ่านการดำเนินธุรกิจอย่างมีความรับผิดชอบต่อสังคม เน้นการดำเนินธุรกิจเพื่อส่งเสริมความสมดุลทั้งมิติสังคมและสิ่งแวดล้อม ซึ่งนำไปสู่เป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) โดยบริษัทฯ ดำเนินโครงการต่าง ๆ ดังนี้

โครงการเพื่อการส่งเสริมงานที่มีคุณค่าและการเติบโตทางเศรษฐกิจ (Decent Work and Economic Growth) (SDG เป้าหมายที่ 8) และ โครงการเพื่อให้มีแบบแผนการผลิตและการบริโภคอย่างมีความรับผิดชอบ (Responsible Consumption and Production) (เป้าหมายที่ 12):

บริษัทฯ แสวงหาพันธมิตรเพื่อร่วมบูรณาการสร้างคุณค่าร่วมระหว่างองค์กร (Creating Shared Value: CSV) อาทิ

- โครงการสนับสนุนด้านการศึกษาและพัฒนาบุคลากรซ่าง: บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้มีการทำบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) กับสถาบันการศึกษา ได้แก่ สถาบันการบินพลเรือน และสำนักงานการอาชีวศึกษา โดยมีวิทยาลัยอาชีวะ 6 สถาบัน ที่มีการจัดการเรียนการสอนหลักสูตรซ่างอาชีวศึกษา เพื่อให้การสนับสนุนในการเป็นสถานประกอบการที่ทำการฝึกภาคปฏิบัติด้านการซ่อมบำรุงอาชีวศึกษา ในหลักสูตรนายซ่างภาคพื้นดิน โดยโครงการการฝึกภาคปฏิบัติของนักศึกษา ดำเนินการภายใต้มาตรฐานของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ซึ่งเทียบเคียงได้กับมาตรฐาน European Union Aviation Safety Agency: EASA นักศึกษาจะได้มีโอกาสในการทำงานจริงกับส่วนงานต่าง ๆ ของสายซ่าง ในการซ่อมบำรุงอาชีวศึกษา การซ่อมอุปกรณ์อาชีวศึกษา และเครื่องยนต์ เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมในการสร้างบุคลากรซ่างอาชีวศึกษาเข้าสู่อุตสาหกรรมการบิน และรองรับการพื้นตัวของอุตสาหกรรมการบิน อีกทั้งการบินไทยยังมีโอกาสในการคัดเลือกผู้ที่มีความสามารถ มีทักษะดี เพื่อเข้ามาเป็นซ่างอาชีวศึกษารุ่นใหม่ของสายซ่างต่อไป



- โครงการความร่วมมือระหว่างการบินไทย และโครงการพัฒนาดอยตุง (พื้นที่ทรงงาน) อันเนื่องมาจากพระราชดำริ ในการนำผลิตภัณฑ์ระดับพรีเมียม จากแหล่งผลิตแบบยั่งยืน (Sustainable Production) ของโครงการพัฒนาดอยตุง มาให้บริการผู้โดยสารของการบินไทย เพื่อส่งเสริมการปลูกกาแฟบนยอดเขาสูง 1,200 เมตรเหนือระดับน้ำทะเล ช่วยส่งเสริมการสร้างงานและคุณภาพชีวิตชุมชนแบบยั่งยืน ก่อให้เกิดเศรษฐกิจหมุนเวียน โดยนำเมล็ดกาแฟที่ปลูกโดยเกษตรกรท้องถิ่น ผ่านกรรมวิธีในการคัดเลือกเมล็ดกาแฟอย่างพิถีพิถันและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม นำเข้าโรงคั่วของโครงการพัฒนาดอยตุง พร้อมคิดค้นสูตรพิเศษเฉพาะสำหรับการบินไทย จนออกมาเป็น “Black Silk Blend” กาแฟปริปักษ์คุณภาพพร้อมเสิร์ฟให้ผู้โดยสารให้ได้สัมผัสรสชาติ ความเข้มข้นของกาแฟไทยที่ผ่านการคัดสรรอย่างลงตัว สำหรับบริการให้ผู้โดยสารซึ่งหนึ่งและซึ่งรักกิจกรรมเที่ยวบิน ในเส้นทางบินสู่ญี่ปุ่น และเกาหลี ให้เพลิดเพลินและดื่มด่ำกับกาแฟที่มีกลิ่นหอมละมุนผ่านการคั่วและผสมมาอย่างลงตัว ตามสไตล์ “Magically Smooth”



**BLACK SILK
BLENDS**

Drip Coffee
Exclusively blended from
sustainable sources

- บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในฐานะสายการบินแห่งชาติ มีความภาคภูมิใจที่มีส่วนในการสนับสนุน
เกษตรกรไทยและผู้ประกอบการรายย่อย ในการสร้างงานเสริมอาชีพ รวมทั้งช่วยยกระดับผลผลิตที่มีคุณภาพจากเกษตรกร
ไทยไปสู่ตลาดสากล โดยให้บริการ “ช็อกโกแลตแทนด์ไทย” ช็อกโกแลตแบรนด์ไทยที่ได้รับรางวัลระดับโลกถึง 2 สถาบัน
คือ International Chocolate Awards 2020 และ Academy of Chocolate 2021 อีกทั้ง ช็อกโกแลตแทนด์ ยังได้รับ
รางวัลดาวรุ่งหน้าใหม่ International Rising Star Award ซึ่งถือเป็นครั้งแรกของแบรนด์ช็อกโกแลตไทย โดยการบินไทย
นำ “ช็อกโกแลตแทนด์” เสิร์ฟให้สำหรับผู้โดยสารชั้นหนึ่งและชั้นธุรกิจ ในเส้นทาง ยูโรป ออสเตรเลีย เกาหลี และญี่ปุ่น
ตลอดเดือนมิถุนายน 2565 เพื่อเป็นการสร้างประสบการณ์ใหม่อันน่าประทับใจ ด้วยช็อกโกแลตที่แสดงถึงอัตลักษณ์ความ
เป็นไทยเคียงคู่กับความเป็นสากล ซึ่งมี 4 รสชาติ ได้แก่ ฝรั่งพริกเกลือ ตะเก់ដឹក สาขามะพร้าวគោះ และເຊេលាទករាមេ
រាយໃតគុណឱ្យ ឡើ បាតិ ពួរ វីអូខនមហាពុជា ជាបីជុំអាហារ



KAN VELA
CRAFT CHOCOLATE

Indulge into a world of
Artisan Chocolate proudly presented
by THAI and Kanvela



- โครงการ TG & GC & Doitung Upstyling # Togeter to Net Zero: เป็นการร่วมมือระหว่างบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และ บริษัท พีทีโกลบอล เคมิคอล จำกัด (มหาชน) หรือ GC และ โดยตุ้ง ซึ่งเป็นแบรนด์ของ คนไทย ที่จะร่วมกันสร้างคุณค่าลดขยะของพลาสติก ตามหลักเศรษฐกิจหมุนเวียน (Circular Economy) โดย การบินไทยเชิญชวนพนักงานและผู้มีส่วนได้เสีย แยกทิ้งขยะพลาสติกใช้แล้วที่จุดรับพลาสติกใช้แล้ว ในโครงการ YOУ เทิร์น Drop Point ที่ตั้งไว้ ณ พื้นที่ของบริษัทฯ และนำส่งให้ GC แปลงเป็นผลิตภัณฑ์ใหม่ ซึ่งโดยตุ้งจะออกแบบแบบผลิตภัณฑ์ เพื่อใช้ สำหรับบริการผู้โดยสารบนเครื่องบิน ทั้งนี้ โครงการดังกล่าวได้ดำเนินการตามเป้าหมายเพื่อให้บรรลุการจัดการที่ยั่งยืนและ การใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพในการช่วยให้พลาสติกใช้แล้วไม่เป็นขยะอีกต่อไป



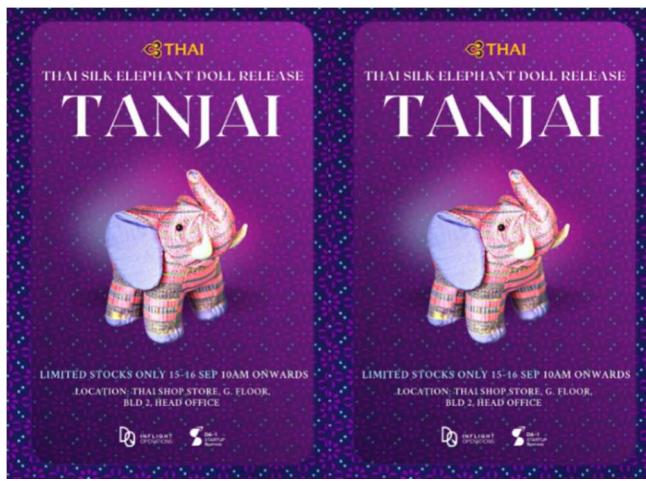
- โครงการ MOU เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ในการร่วมมือทางธุรกิจขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่าง บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ซึ่งดำเนินการตามแนวคิดการส่งเสริมแนวปฏิบัติด้านการ จัดซื้อจัดจ้างภาคสาธารณณะที่ยั่งยืนตามนโยบายและ การให้คำปรึกษาความสำคัญของประเทศไทย ในการเสริมสร้าง ขีดความสามารถที่จะขับเคลื่อนไปสู่รูปแบบการผลิตและบริโภคที่ยั่งยืนยิ่งขึ้น

โครงการเพื่อการปฏิบัติการอย่างเร่งด่วนเพื่อต่อสู้กับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและผลกระทบที่เกิดขึ้น (Climate Action) (เป้าหมายที่ 13)

- โครงการ “กล่องสร้างบุญ...ไปรษณีย์ reBOX” บริษัทฯ เท็นความสำคัญถึงโครงการที่ช่วยรักษารสิ่งแวดล้อม ด้วยการลดปริมาณขยะประเภทกล่องพัสดุและซอง จึงเข้าร่วมแคมเปญไปรษณีย์ reBOX เชิญชวนผู้มีส่วนได้เสียร่วมสร้างบุญ เปลี่ยนกล่องและซองที่ไม่ใช้แล้วเพื่อนำมาไปทำประโยชน์ให้สังคม โดยการประชาสัมพันธ์แคมเปญและ จัดพื้นที่รับบริจาคล่องและซอง ณ สำนักงานการบินไทย และส่งต่อให้ไปรษณีย์ไทยนำไปจัดทำเป็นโต๊ะและเก้าอี้สำหรับ นักเรียน เพื่อมอบให้โรงเรียนตัวจริงตรวจสอบรายได้จากการข้อมูลประจำปี/รายงานประจำปี 2565 (แบบ 56-1 One Report) | 106



- โครงการ “ตุ๊กตาช้าง - น้องแทนใจ” บริษัทฯ ได้พัฒนา Product ใหม่ ๆ ตามแนวทาง Upcycling ที่เกิดจากการนำวัสดุที่หมดอายุการใช้งานแล้ว มาเติมความคิดสร้างสรรค์และนวัตกรรมลงไป ซึ่งถูกขับเคลื่อนโดยโครงการ Initiative “From Planes to Planet”: จากการรับบริจาคชุดใหญ่ที่ไม่ได้ใช้แล้วของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินทั้งที่ยังทำงานอยู่และที่เกษียณไปแล้วนำมาบริจาคมเป็นจำนวนมาก หากนำไปตีทั้งหรือทำลายก็จะส่งผลกระทบต่อโลก ก่อให้เกิดขยะ และมลพิษในการเผาทำลาย และยังเสียค่าใช้จ่ายในการทำลายอีกด้วย จึงมีแนวคิดที่จะทำ Project upcycling เปลี่ยนผ้าใหม่ เป็นผลิตภัณฑ์ตุ๊กตาธุรกษา Thai Silk Elephant เนื่องจากช้างเป็นสัญลักษณ์ที่เป็นที่รู้จักทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ สามารถนำไปเป็นของที่ระลึกได้ ซึ่งแต่ละตัวมีความน่ารัก มีสีสรรและลวดลายที่ไม่เหมือนกัน มีเอกลักษณ์เฉพาะตัว



โครงการเพื่อสนับสนุนเพื่อให้คนมีชีวิตที่มีสุขภาพดีและส่งเสริมสวัสดิภาพของทุกคนในทุกวัย (Good Health and well-being) (เป้าหมายที่ 3)

- บริษัทฯ สนับสนุนการให้บริการขนส่งวัคซีนป้องกันโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) เพื่อช่วยให้คนในสังคมได้มีโอกาสเข้าถึงยาและวัคซีนจำเป็นที่ปลอดภัย มีประสิทธิผล มีคุณภาพ
- บริษัทฯ สนับสนุนและอำนวยความสะดวกให้พนักงานได้รับการฉีดวัคซีนวัคซีนป้องกันโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) และช่วยป้องกันการแพร่ระบาด
- บริษัทฯ จัดให้มีการประกันสุขภาพกลุ่มพนักงาน เพื่อบรรลุการมีหลักประกันสุขภาพล้วนหน้า รวมถึงการป้องกันความเสี่ยงทางการเงิน การเข้าถึงการบริการสาธารณสุขจำเป็นที่มีคุณภาพ

โครงการเพื่อลดความเหลื่อมล้ำ (Reduced Inequalities) (เป้าหมายที่ 10)

- โครงการ “ปันรัก จากการบินไทย” เพื่อช่วยเหลือชุมชนหูหนวกจังหวัดราชบุรี ซึ่งเป็นไปตามเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน Sustainable Development Goals (SDGs) ด้านการส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตของผู้มีความบกพร่องทางร่างกาย โดยบริษัทฯ ได้สนับสนุนบริจาคอุปกรณ์สำนักงาน โดย เก้าอี้ ชุดคอมพิวเตอร์ ที่หมุนตามความจำเป็นในการใช้งาน น้องๆ ทำการปิดสำนักงานของบริษัทฯ ให้กับชุมชนหูหนวกจังหวัดราชบุรี ซึ่งได้ดำเนินการรับมอบหมายที่ทำการจากบ้านส่วนตัวของประธานกรรมฯ มาเป็นที่ทำการที่คนพิการทางการได้ยินสะดวกต่อการขอรับบริการ เพื่อส่งเสริมความเสมอภาคของคนหูหนวกในการอยู่ร่วมกับคนในสังคม



4. การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ

(Management Discussion and Analysis: MD&A)

คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับปี 2565 ลิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทที่อยู่

1. บทสรุปผู้บริหาร

ในปี 2565 เศรษฐกิจโลกยังคงเผชิญกับความเสี่ยงจากอัตราเงินเฟ้อและราคากลางงานที่สูง รวมทั้งความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์ที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะความขัดแย้งระหว่างรัสเซีย-ยูเครนที่ยืดเยื้อมาตั้งแต่ต้นปี 2565 ความสัมพันธ์ระหว่างจีน-สาธารณรัฐประชาชนจีน ที่มีความไม่แน่นอน ส่งผลให้เศรษฐกิจชะลอตัวในหลายประเทศ โดยเฉพาะจากนโยบาย Zero-COVID ของจีน ส่งผลให้มีการขยายเวลาล็อกดาวน์เพื่อควบคุมโรค และการลงทุนภาครัฐสั่งห้ามทรัพย์ยังคงหดตัว ซึ่งปัจจัยเสี่ยงดังกล่าวและ การชะลอตัวของเศรษฐกิจจีนส่งผลกระทบต่อการเติบโตของภารกิจที่ล็อดลงและมีแนวโน้มเป็นตลาดแบ่งแยกกลุ่มเพิ่มขึ้น

อย่างไรก็ตาม อุตสาหกรรมการบินโลกในปี 2565 แนวโน้มปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสาร ทั้งภาคธุรกิจและท่องเที่ยวระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นต่อเนื่องมาตั้งแต่ไตรมาสที่ 1 จากความต้องการเดินทางคงค้างและประเทศในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกที่กลับมาเปิดรับนักท่องเที่ยวต่างชาติ อาทิ ญี่ปุ่น ผ่อนคลายข้อจำกัดการเดินทางในเดือนตุลาคม 2565 และจีนเริ่มมีการผ่อนคลายมาตรการควบคุมโควิด-19 บางรายการในช่วงปลายเดือนพฤษจิกายน 2565 เป็นต้น ในขณะที่การขนส่งสินค้าได้รับผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจชะลอตัว รวมถึง ต้นทุนการดำเนินงานสูงขึ้นภายใต้แรงกดดันจากราคาน้ำมันที่สูงขึ้นและค่าเงินของแต่ละประเทศ โดยจากรายงานของสมาคมสายการบินเอเชียแปซิฟิก (AAPA) ในปี 2565 มีจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศ เพิ่มขึ้นถึง 507% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนถึง 439% และ 144% ตามลำดับ อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนที่ 32.9% เป็น 72.8% ถึงแม้ว่าในช่วงดังกล่าวประเทศจีนยังคงเน้นนโยบาย Zero-COVID ในขณะที่ปริมาณการขนส่งสินค้า (Revenue Freight Ton-Kilometers: RFTK) ลดลง 8.2% ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (Available Dead Load Kilometer: ADTK) เพิ่มขึ้น 2.2% อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนที่ 74.1% เป็น 66.6% สอดคล้องกับรายงานของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศในอุตสาหกรรมโดยรวมมีการฟื้นตัวอย่างแข็งแกร่ง ในปี 2565 มีการขยายตัวของปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสารรวม 64.4% เป็นการขยายตัวของปริมาณการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศถึง 152.7% ในขณะที่ปริมาณการขนส่งสินค้ารวมขยายตัวลดลง 8% เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน (ข้อมูล ณ เดือนธันวาคม 2565)

เศรษฐกิจประเทศไทยในปี 2565 พื้นตัวอย่างต่อเนื่องจากภาคการท่องเที่ยวและบริการเป็นแรงขับเคลื่อนหลัก หลังจากรัฐบาลได้มีการผ่อนคลายมาตรการเข้าประเทศไทยมาเป็นลำดับ จนเมื่อตั้งแต่ 1 ตุลาคม 2565 ประเทศไทยยกเลิกการตรวจสอบเอกสารที่เกี่ยวข้องกับโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) สำหรับผู้เดินทางเข้าประเทศไทย ส่งผลให้นักท่องเที่ยวต่างชาติเข้าไทยในปี 2565 จากข้อมูลของกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา มีจำนวน 11,153,026 คน เพิ่มขึ้นอย่างมากเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนที่ 10 เดือนแรกยังไม่เปิดประเทศรับนักท่องเที่ยว สอดคล้องกับรายงานของ AOT ที่รายงานจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางเข้า-ออกประเทศไทยผ่านท่าอากาศยานหลัก 6 แห่งเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ โดยในปี 2565 มีจำนวนรวมประมาณ 62.8 ล้านคน เพิ่มขึ้น 287.7% เมื่อเทียบกับปีก่อน และคิดเป็นสัดส่วนประมาณ 43.9% ของ



ปี 2562 แม้การพื้นตัวของธุรกิจการบินยังคงขับเคลื่อนด้วยการเดินทางภายใต้มาตรการเดินทางระหว่างประเทศที่มีความเข้มงวดเพื่อรักษาสุขภาพของผู้เดินทาง แต่การเดินทางระหว่างประเทศที่มีความต้องการเดินทางอย่างต่อเนื่องอย่างเช่นนี้ ยังคงส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจไทยอย่างรุนแรง ด้วยสาเหตุที่ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการเดินทางท่องเที่ยวและค้าขายที่สำคัญที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ทำให้การเดินทางระหว่างประเทศเป็นภาระสำคัญสำหรับภาคธุรกิจและเศรษฐกิจไทย ไม่ว่าจะเป็นภาคการท่องเที่ยว ภาคการค้า หรือภาคการลงทุน ที่ต้องมีการเดินทางไปกลับอย่างต่อเนื่อง ทำให้เศรษฐกิจไทยได้รับผลกระทบอย่างรุนแรง ไม่ต่างจากประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ที่ต้องเผชิญกับภัยธรรมชาติและโรคระบาดที่ซับซ้อน

ในปี 2565 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ทำการบินและให้บริการเต็มรูปแบบในเส้นทางระหว่างประเทศ มาก่อน ต่อเนื่อง นับตั้งแต่รัฐบาลประกาศเปิดประเทศเมื่อปลายปี 2564 เพื่อขับเคลื่อนและฟื้นฟูเศรษฐกิจของประเทศไทย ซึ่งบริษัทฯ ทำการบินครอบคลุมภูมิภาคอยู่รอบโลก ออสเตรเลีย และเอเชีย พร้อมทั้งเพิ่มความถี่เที่ยวบินในเส้นทางระหว่างประเทศและกลับมาเปิดให้บริการในเส้นทางบินเพิ่มเติมจากที่หยุดบินไปนับตั้งแต่มีการระบาดของโควิด-19 เช่น โตเกียว (ญี่ปุ่น) ฟูกูโอกะ ซัปโปโร บรัสเซลล์ เมลเบิร์น เจดด้าห์ เป็นต้น สำหรับบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทที่อยู่ทำการบินในเส้นทางภายในประเทศไทยและเส้นทางบินในภูมิภาคเอเชีย เพื่อเป็นการบินเชื่อมต่อกับการบินไทยอย่างไร้รอยต่อ เตรียมศักยภาพการท่องเที่ยว และเชื่อมโยงวัฒนธรรมทั่วไทยและชาติเอเชีย เพื่อรองรับการเดินทางของผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น โดยจะเห็นได้จากอัตราบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) ที่กลับมาสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ต้นปี และจากความสำเร็จในการดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ ทั้งการหารายได้จากการขนส่งที่มีการเติบโตอย่างมีนัยสำคัญมาตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2564 เป็นต้นมา การปรับลดขนาดองค์กรและต้นทุนบุคลากร การปรับปรุงประสิทธิภาพฝูงบินและและการเจรจาลดค่าใช้จ่ายตามสัญญาในเรื่องค่าเช่าและค่าซ่อมบำรุงอากาศยาน และการหาประโยชน์จากทรัพย์สินรองที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ในการดำเนินธุรกิจ ทำให้บริษัทฯ มีระดับกระแสเงินสดในการดำเนินกิจการที่เปลี่ยนแปลงไปในทางที่ดีขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ส่งผลให้ระดับความต้องการสินเชื่อใหม่ลดลงจากเดิม คงจะผู้บริหารแผนฯ จึงได้ยื่นคำร้องขอแก้ไขแผนฟื้นฟูกิจการ ต่อเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2565 ต่อมาเมื่อวันที่ 1 กันยายน 2565 เจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ได้มีการจัดการประชุมเจ้าหนี้ของบริษัทฯ ซึ่งที่ประชุมมีมติยอมรับข้อเสนอการขอแก้ไขแผนฟื้นฟูกิจการตามที่ผู้บริหารแผนเสนอ และเมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งเห็นชอบการขอแก้ไขแผนฟื้นฟูกิจการ โดยมีสรุปสาระสำคัญของการแก้ไขดังนี้

1. การปรับปรุงผู้บิน การบริหารจัดการและปรับปรุงผู้บิน โดยการเพิ่มจำนวนของเครื่องบินในฝูงบิน ด้วยการนำเครื่องบินที่มีอยู่แล้วกลับมาใช้งานทำการบินหรือจัดหาเครื่องบินเพิ่มเติมเข้ามาในฝูงบิน เพื่อให้สอดคล้องกับอุปสงค์ของตลาดในแต่ละช่วง

2. การปรับเปลี่ยนวิธีการชำระหนี้ : เจ้าหนี้กู้ลุ่มที่ 1 เจ้าหนี้มีประกัน เจ้าหนี้กู้ลุ่มที่ 4 เจ้าหนี้เงินกู้ยืมจากผู้ถือหุ้นรายใหญ่ที่ไม่ใช่สถาบันการเงิน เจ้าหนี้กู้ลุ่มที่ 5 เจ้าหนี้สถาบันการเงินที่มีสิทธิตามสัญญาโอนสิทธิในการได้รับเงินจากการขายเครื่องบิน เจ้าหนี้กู้ลุ่มที่ 6 เจ้าหนี้สถาบันการเงินไม่มีประกัน และเจ้าหนี้กู้ลุ่มที่ 18 - 31 เจ้าหนี้ผู้ถือหุ้นกู้ เจ้าหนี้กู้ลุ่มที่ 9 เจ้าหนี้ผู้โดยสารที่ขอคืนค่าบัตรโดยสาร (Refund)

3. การก่อหนี้ และการระดมเงินทุน รวมถึงแหล่งของเงินทุนและเงื่อนไขแห่งหนี้สินและเงินทุน ความต้องการสินเชื่อใหม่ของบริษัทฯ ลดลงจากเดิม 50,000 ล้านบาท เหลือ 25,000 ล้านบาท เป็นการจัดหาสินเชื่อใหม่จำนวน 12,500 ล้านบาท แบบสินเชื่อระยะยาว (Term Loan) และ/หรือตราสารหนี้ที่มีอายุการไถ่ถอนไม่น้อยกว่า 6 ปี โดยมีหลักทรัพย์ค้ำประกัน เพื่อใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียน ค่าใช้จ่ายในการดำเนินธุรกิจปกติ ค่าใช้จ่ายในการลงทุนสำหรับบริษัทฯ และบริษัทย่อย การปรับปรุงหรือซ่อมแซมทรัพย์สินของบริษัทฯ การปรับปรุงและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภายในองค์กร ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการพาณิชย์ การปรับผุงบินให้เหมาะสมกับสถานการณ์ตลาด และการประกอบธุรกิจการบินที่อาจ



เปลี่ยนแปลงไป นอกจากนั้น บริษัทฯ ยังได้เตรียมการจัดหาสินเชื่อหมุนเวียน (Revolving Facility) ในวงเงินไม่เกิน 12,500 ล้านบาทอีกด้วย

4. การปรับโครงสร้างทุน : การเพิ่มทุนและการจัดสรรหุ้นเพิ่มทุน โดยเพิ่มทุนจดทะเบียนจำนวนไม่เกิน 31,500 ล้านหุ้น โดยมีเป้าหมายในการทำให้ส่วนทุนเป็นบวกเพื่อสร้างความมั่นคงทางสถานะการเงินของบริษัทฯ เพื่อให้หลักทรัพย์ของบริษัทฯ สามารถกลับไปซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ได้อีกครั้ง ทั้งนี้เมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2565 บริษัทฯได้ดำเนินการเพิ่มทุนจดทะเบียนจากเดิมจำนวน 21,827,719,170 บาท เป็น 336,824,601,650 บาท เพื่อร่วมรับการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนแล้ว

5. ผลสำเร็จของแผนพื้นที่กิจการ : จดทะเบียนเพิ่มทุน และดำเนินการตามแผนพื้นที่กิจการโดยไม่เกิดเหตุผิดนัด และมีกำไรกรอกหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย (EBITDA) จากการดำเนินงาน หลังหักเงินสต็อกจ่ายหนี้สิน ตามสัญญาเช่าเครื่องบิน ไม่น้อยกว่า 20,000 ล้านบาท ใน 12 เดือนก่อนที่จะรายงานศาลถึงผลสำเร็จของการพื้นที่กิจการ และส่วนของผู้ถือหุ้นในงบการเงินเป็นบวก และการแต่งตั้งกรรมการใหม่

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีเครื่องบินที่ใช้ทำการบินทั้งสิ้น 64 ลำ โดยมีอัตราการใช้ประโยชน์ของเครื่องบิน 10.4 ชั่วโมง มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้น 243.2% ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) เพิ่มขึ้นถึง 1,118.6% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 67.9% สูงกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ยที่ 19.1% และมีจำนวนผู้โดยสารที่ทำการขนส่งรวมทั้งสิ้น 9.01 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 449.4% สำหรับด้านการขนส่งสินค้ามีปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ADTK) สูงกว่าปีก่อน 249.7% ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (RFTK) สูงกว่าปีก่อน 134.6% อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เฉลี่ยเท่ากับ 63.1% ขณะที่ปีก่อนเฉลี่ยเท่ากับ 94.1%

ผลการดำเนินงานไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว ในปี 2565 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรจากการดำเนินงาน ก่อนต้นทุนทางการเงิน 7,797 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 27,499 ล้านบาท (139.6%) โดยมีรายได้รวมทั้งสิ้น 105,041 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 81,294 ล้านบาท (342.3%) สาเหตุหลักเกิดจากรายได้จากการขายส่งผู้โดยสารและสินค้าเพิ่มขึ้น 81,363 ล้านบาท (494.4%) เนื่องจากในปีนี้บริษัทฯ กลับมาทำการบินและให้บริการเที่ยวบินประจำในเส้นทางระหว่างประเทศครอบคลุม ภูมิภาคเอเชีย ยุโรป และอสเตรเลีย เพื่อรับความต้องการเดินทางของผู้โดยสาร ในขณะที่ในช่วง 10 เดือนแรกของปีก่อน บริษัทฯ ยังไม่ได้ทำการบินเที่ยวบินประจำ มีเฉพาะเที่ยวบินพิเศษและเที่ยวบินสนับสนุนนโยบายภาครัฐ Sandbox เท่านั้น



โดยมีอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ยอยู่ที่ 67.9% โดยเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องมาตั้งแต่ไตรมาสที่ 1 ประจำปี 2564 ได้จากการบริการอื่นๆ เพิ่มขึ้น 1,559 ล้านบาท (30.5%) จากเที่ยวบินลูกค้าที่เพิ่มขึ้น และมีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 97,244 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 53,795 ล้านบาท (123.8%) จากค่าใช้จ่ายดำเนินงานที่แปรผันตามปริมาณการผลิตและ/หรือปริมาณการขนส่งเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งค่าน้ำมันเครื่องบินที่เพิ่มสูงขึ้นมาก จากราคาน้ำมันที่สูงกว่าปีก่อนถึง 63.8% ในขณะที่ค่าใช้จ่ายคงที่ต่ำกว่าปีก่อน นอกจากนี้มีต้นทุนทางการเงิน (ซึ่งเป็นการรับรู้ต้นทุนทางการเงินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9: TFRS 9) จำนวน 12,387 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 2,897 ล้านบาท (30.5%)

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว ส่วนใหญ่เกิดจากกลับรายการผลขาดทุนจากการต้องค่าของสินทรัพย์ และกำไรจากการขายสินทรัพย์ ถึงแม้จะขาดทุนจากการปรับโครงสร้างหนี้ ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจากการตีมูลค่าทางบัญชี เนื่องจากการอ่อนค่าของเงินบาท โดยในปี 2565 มีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว-สุทธิ เป็นรายได้รวม 2,904 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนเป็นรายได้จำนวน 81,525 ล้านบาท ส่วนผลให้บริษัทฯ และบริษัทย่อยขาดทุนสุทธิจำนวน 252 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 55,365 ล้านบาท โดยเป็นขาดทุนส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 272 ล้านบาท คิดเป็นขาดทุนต่อหุ้น 0.12 บาท ในขณะที่ปีก่อนกำไรต่อหุ้น 25.25 บาท แต่มี EBITDA หลังหักเงินสดจ่ายหนี้สินตามเงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน รวมค่าเช่าเครื่องบินที่คำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour) เป็นกำไรจำนวน 17,241 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 19,953 ล้านบาท

2. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานปี 2565

งบการเงินรวมสำหรับปี 2565 ประกอบด้วยงบการเงินเฉพาะกิจการ และงบการเงินของบริษัทย่อย 5 บริษัท ได้แก่ 1) บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซชาทోస్టోఆశెయ จำกัด 2) บริษัท วิงสแปน เชอร์วิสเซส จำกัด 3) บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด 4) บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด และ 5) บริษัท ทัวร์เอ็กซ์เพรส จำกัด



ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) - งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

	ม.ค.-ธ.ค.			
	2565	2564	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	105,041	23,747	+81,294	+342.3
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	74,036	5,529	+68,507	+1,239.0
- ค่าระหว่างขนส่งและไปรษณียภัณฑ์	23,784	10,928	+12,856	+117.6
- รายได้กิจการอื่น	6,674	5,115	+1,559	+30.5
- อื่นๆ	547	2,175	-1,628	-74.9
ค่าใช้จ่ายรวม	97,244	43,449	+53,795	+123.8
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	38,378	5,926	+32,452	+547.6
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	58,866	37,523	+21,343	+56.9
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	7,797	(19,702)	+27,499	+139.6
ต้นทุนทางการเงิน	12,387	9,490	+2,897	+30.5
ขาดทุนจากการดำเนินงานไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	(4,590)	(29,192)	+24,602	+84.3
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้ และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน (กลับรายการ)	9,521	20,013	-10,492	-52.4
โครงการร่วมใจจากองค์กร	610	(4,681)	+5,291	+113.0
กำไรจากการขายสินทรัพย์	783	1,593	-810	-50.8
การปรับปรุงผลประโยชน์พนักงานจากการปรับโครงสร้างองค์กร	237	8,840	-8,603	-97.3
กำไรจากการขายเงินลงทุน	16	2,834	-2,818	-99.4
ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	(4)	(127)	+123	+96.9
เงินสดและภาระน้ำหนักงาน	(112)	(1,306)	+1,194	+91.4
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9	(113)	170	-283	-166.5
ปรับปรุงจำนวนไม้ลีฟะสม	(628)	-	-628	-
ปรับปรุงรายการที่เกี่ยวข้องกับการปรับบัญชีค่าสินทรัพย์สิทธิการใช้ เครื่องบิน	(656)	-	-656	-
ขาดทุนจากการหักลดเพลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(1,512)	(7,618)	+6,106	+80.2
กำไร (ขาดทุน) จากการปรับโครงสร้างหนี้	(5,238)	61,807	-67,045	-108.5
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้	(1,686)	52,333	-54,019	-103.2
กำไร(ขาดทุน)สุทธิ	(252)	55,113	-55,365	-100.5
กำไร(ขาดทุน)สุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	(272)	55,118	-55,390	-100.5
กำไร(ขาดทุน)ต่อหุ้น (บาท)	(0.12)	25.25	-25.37	-100.5



	ม.ค.-ธ.ค.			
	2565	2564	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ				
EBITDA หลังหักค่าเช่าเครื่องบิน	(ล้านบาท)	17,241	(2,712)	+19,953 +735.7
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	9.01	1.64	+7.37 +449.4
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	38,526	11,224	+27,302 +243.2
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	26,163	2,147	+24,016 +1,118.6
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	67.9	19.1	+48.8
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-กม.)	2.82	2.55	+0.27 +10.6
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	2,032	581	+1,451 +249.7
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	1,283	547	+736 +134.6
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	63.1	94.1	-31.0
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกก.)	340,390	132,347	+208,043 +157.2
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-กม.)	18.28	19.67	-1.39 -7.1
จำนวนเครื่องบิน ณ 31 ธ.ค.	(ลำ)	86	87	-1 -1.2
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	192,994	57,318	+135,676 +236.7
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	10.4	5.4	+5.0 +92.6
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย				
1 USD : THB		35.0614	31.9771	+3.0843 +9.6
1 EUR : THB		36.8731	37.8123	-0.9392 -2.5
100 JPY : THB		26.7756	29.1454	-2.3698 -8.1
ราคาน้ำมันเฉลี่ย	(USD/BBL)	135.16	82.54	+52.62 +63.8

หมายเหตุ: EBITDA หลังหักค่าเช่าเครื่องบิน = รายได้ (ไม่รวมกำไรจากการอัตราแลกเปลี่ยน กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ และกำไรจากการขายเงินลงทุน) - ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมค่าเช่าเครื่องบินที่คำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour) ต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิ์การใช้และอุปกรณ์การบินทุนเรียน ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 และผลขาดทุน จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ) หักเงินสดจ่ายหนี้สินตามเงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน รวมค่าเช่าเครื่องบินที่คำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour)



สรุปผลการดำเนินงาน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) และบริษัทย่อย

รายได้

ในปี 2565 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) จำนวน 105,041 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 81,294 ล้านบาท (342.3%) โดยมีรายละเอียดของรายได้ดังนี้

- รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน

รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินมีจำนวน 74,036 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 68,507 ล้านบาท (1,239%) เนื่องจากในปีนี้บริษัทฯ กลับมาทำการบินและให้บริการเที่ยวบินประจำ ในขณะที่ในช่วง 10 เดือนแรกของปีก่อน บริษัทฯ ยังไม่ได้ทำการบินเที่ยวบินประจำ รายได้มาจากการเที่ยวบินพิเศษและเที่ยวบินสนับสนุนนโยบายภูเก็ต Sandbox เท่านั้น

- ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 1,118.6% คิดเป็นเงินประมาณ 61,000 ล้านบาท เมื่อเทียบกับปีก่อน ที่บริษัทฯ ยังไม่สามารถดำเนินการบินได้ตามปกติทั้งปี ในขณะที่มีปริมาณการผลิตต้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 243.2% จากการที่ บริษัทฯ มีการเพิ่มจำนวนเที่ยวบิน และเส้นทางบินที่ให้บริการเพื่อรับประทานความต้องการเดินทางของผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นมาอย่างต่อเนื่อง โดยมีอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 67.9% สูงกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ย 19.1% โดยมี การเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ไตรมาสที่ 1 เป็นต้นมา

- รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย) เท่ากับ 2.82 บาท เพิ่มขึ้น 0.27 บาท (10.6%) หรือประมาณ 7,000 ล้านบาท

- รายได้จากการขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์

รายได้จากการขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ จำนวน 23,784 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 12,856 ล้านบาท (117.6%) เป็นผลจากปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Revenue Freight Ton-Kilometers: RFTK) เพิ่มขึ้น 134.6% คิดเป็นเงินประมาณ 14,500 ล้านบาท ถึงแม้ว่าจะมีรายได้จากการพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าประกันภัย) เท่ากับ 18.28 บาท ลดลง 1.39 บาท (7.1%) หรือประมาณ 1,800 ล้านบาท เนื่องจากปีก่อนส่วนใหญ่เป็นการให้บริการแบบเช่าเหมาลำ โดยมีอัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เฉลี่ย 63.1% ต่ำกว่าปีก่อนที่เฉลี่ย 94.1%

• รายได้กิจการอื่น ประกอบด้วยรายได้จากหน่วยธุรกิจ ได้แก่การบริการภาคพื้น ครัวการบิน การบริการคลังสินค้า และรายได้จากการสนับสนุนอื่นๆ รวมจำนวน 6,674 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 1,559 ล้านบาท (30.5%) สาเหตุหลัก เกิดจากจำนวนสายการบินลูกค้าที่เพิ่มขึ้น

• รายได้อื่น ๆ ต่ำกว่าปีก่อน 1,628 ล้านบาท สาเหตุหลักจากปีก่อนมีการบันทึกรายได้จากการหักกลบลบหนี้ ค่าบริการและซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ จำนวน 45.5 MUSD หรือประมาณ 1,457 ล้านบาท ตามที่ระบุในแผนพื้นฟูกิจการ

ค่าใช้จ่าย

ในปี 2565 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) 97,244 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 53,795 ล้านบาท (123.8%) สาเหตุหลักเนื่องจากการขยายการผลิต โดยมีรายละเอียด ดังนี้



- ค่าสำนักเครื่องบิน จำนวน 38,378 ล้านบาท คิดเป็น 39.5% ของค่าใช้จ่ายรวม เพิ่มขึ้น 32,452 ล้านบาท (547.6%) เป็นผลมาจากการจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น ทำให้มีปริมาณการใช้สำนักสูงกว่าปีก่อน ประกอบกับราคาน้ำมันเฉลี่ยสูงกว่าปีก่อน 63.8% รวมทั้งเงินบาทต่อдолลาร์สหรัฐอ่อนค่าลงเมื่อเทียบกับปีก่อน ทำให้ค่าสำนักมีอัตราเพิ่มเป็นเงินบาทเพิ่มขึ้น
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 58,866 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 21,343 ล้านบาท (56.9%) โดยมีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.			
	2565	2564	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
ค่าใช้จ่าย				
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	8,422	9,264	-842	-9.1
ค่าบริการการบิน	9,045	2,415	+6,630	+274.5
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	2,601	615	+1,986	+322.9
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	11,651	5,704	+5,947	+104.3
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	9,881	12,544	-2,663	-21.2
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	5,227	1,265	+3,962	+313.2
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	2,876	491	+2,385	+485.7
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	4,731	837	+3,894	+465.2
ค่าใช้จ่ายอื่น	4,432	4,388	+44	+1.0
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	58,866	37,523	+21,343	+56.9

สรุปค่าใช้จ่ายที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญ ได้แก่

- ค่าใช้จ่ายในส่วนที่แปรผันตามปริมาณการผลิตและ/หรือ ปริมาณการขนส่ง และ/หรือจำนวนผู้โดยสาร (Variable Cost) ซึ่งประกอบด้วย ค่าบริการการบิน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา รวมทั้งค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ที่ค่าเช่าเครื่องบินคำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour) ตามที่บริษัทฯ ได้จัดทำข้อตกลง (Letter of Intent: LOI) กับผู้ให้เช่าเครื่องบิน รวมทั้งสิ้นจำนวน 36,131 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 24,804 ล้านบาท (219%)
- ค่าใช้จ่ายคงที่ (Fixed Cost) ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย และ ค่าใช้จ่ายอื่น มีจำนวนรวม 22,735 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 3,461 ล้านบาท (13.2%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้
 - ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน (ไม่รวมสำรองเงินชดเชยพนักงานที่เข้าร่วมโครงการร่วมใจจากองค์กร เงินชดเชยกรณีเลิกจ้าง และรายการปรับปรุงผลประโยชน์พนักงานจากการปรับโครงสร้างองค์กร) มีจำนวน 8,422 ล้านบาท ลดลง 842 ล้านบาท (9.1%) สาเหตุหลักเกิดจากจำนวนพนักงานประจำและพนักงาน Outsource ที่ลดลง จากการปรับลดขนาดโครงสร้างองค์กร รวมทั้งมีการปรับปรุงสวัสดิการพนักงานให้สอดคล้องกับธุรกิจและอุตสาหกรรมตามแผนพื้นที่กิจการ



- ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย มีจำนวน 9,881 ล้านบาทลดลง 2,663 ล้านบาท (21.2%) สาเหตุหลักจาก การปรับปรุงมูลค่าสิทธิการใช้ตามการเปลี่ยนแปลงสัญญาเช่าเครื่องบินตามแผนพื้นฟูกิจการ

- ต้นทุนทางการเงิน ซึ่งเป็นการรับรู้ต้นทุนทางการเงินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 (TFRS 9) เพิ่มขึ้น จากปีก่อน 2,897 ล้านบาท (30.5%)

ขาดทุนจากการปรับโครงสร้างหนี้ จำนวน 5,238 ล้านบาท ประกอบด้วยขาดทุนจากการปรับปรุงหนี้สินให้เป็นไปตามแผนพื้นฟูที่แก้ไข ขาดทุนจากการการบอกรายเลิกสัญญาที่มีภาระเกินควรกว่าประโยชน์ที่จะเพียงได้ ขาดทุนจากการปรับปรุงสินทรัพย์และหนี้สินตามการแก้ไขสัญญาเช่า กำไรจากการตัดรายการหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยวิธีทุนตัดจำหน่ายและกำไรจากการปรับปรุงหนี้สินให้เป็นไปตามคำสั่งจากเจ้าหน้าที่พิทักษ์ทรัพย์ (หมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 5.4)

กำไรจากการขายสินทรัพย์ จำนวน 783 ล้านบาท ประกอบด้วย

- กำไรจากการขายเครื่องบิน จำนวน 106 ล้านบาท จากการขายเครื่องบิน B747-400 จำนวน 3 ลำ, B737-400 จำนวน 2 ลำ และ A300-600 จำนวน 1 ลำ

- กำไรจากการขายทรัพย์สิน จำนวน 677 ล้านบาท โดยเป็นกำไรจากการขายที่ดินและอาคารสำนักงาน จำนวน 219 ล้านบาท ขายเครื่องยนต์ จำนวน 386 ล้านบาท ขายเครื่องบินฝึกจำลอง A330-300 จำนวน 53 ล้านบาท และจากการขายทรัพย์สินอื่น ๆ

กำไรจากการขายเงินลงทุน จำนวน 16 ล้านบาท จากการขายหุ้น บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวมจำนวน 8.91 ล้านหุ้น

โครงการร่วมใจกองคงค์กร Mutual Separation Plan ("MSP") จากการปรับลดประมาณการภาษีของพนักงานที่เข้าโครงการ MSP B, C และ D จำนวน 610 ล้านบาท ตามการจ่ายจริง

รายการปรับปรุงผลประโยชน์พนักงาน ทำให้ค่าใช้จ่ายลดลง จำนวน 237 ล้านบาท จากการปรับปรุงสวัสดิการพนักงานให้สอดคล้องกับมาตรฐานอุตสาหกรรม

เงินชดเชยกรณีเลิกจ้างงาน จำนวน 112 ล้านบาท โดยเป็นการจ่ายค่าชดเชยพนักงานกรณีเลิกจ้างพนักงานที่ต่างประเทศ อันเนื่องมาจากบริษัทฯ เข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการ มีความจำเป็นต้องปรับปรุงองค์กรทุก ๆ ด้าน เพื่อลดต้นทุนและเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน ตลอดจนบริหารจัดการกระแสเงินสดให้เป็นไปตามแผนพื้นฟูกิจการ

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน (กลับรายการ) จำนวน 9,521 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้ (หมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 27)

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 จำนวน 113 ล้านบาท

การปรับปรุงจำนวนไม้สํะสม 628 ล้านบาท จากการรับรู้จำนวนไม้สํะสมเพิ่มขึ้น

ปรับปรุงรายการที่เกี่ยวข้องกับการปรับมูลค่าสินทรัพย์สิทธิการใช้เครื่องบิน ตามที่กำหนดไว้ในหนังสือข้อตกลงหรือสัญญาเช่าใหม่ของแต่ละสัญญาเช่า จำนวน 656 ล้านบาท



ขาดทุนจากการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ จำนวน 1,512 ล้านบาท ประกอบด้วย ขาดทุนจากการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Loss) จำนวน 595 ล้านบาท ซึ่งเกิดจากการปรับยอดเงินกู้รวมหนี้สินตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และสินทรัพย์หนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศเป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวดจากการที่เงินบาทต่อเงินสกุลдолลาร์สหรัฐฯ อ่อนค่าเมื่อเทียบ ณ 31 ธันวาคม 2565 กับ ณ 31 ธันวาคม 2564 และขาดทุนจากการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Loss) จำนวน 917 ล้านบาท

- ส่วนแบ่งขาดทุนจากการแลกเปลี่ยนเงินลงทุนในบริษัทร่วม มีจำนวน 4 ล้านบาท ขาดทุนต่ำกว่าปีก่อน 123 ล้านบาท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- บริษัทฯ ลดสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และเปลี่ยนการจัดประเภทจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมเป็นเงินลงทุนระยะยาวอื่น จึงไม่ต้องรับรู้ผลกำไร/ขาดทุนอีกต่อไป ในขณะที่ปีก่อนรับรู้ส่วนแบ่งขาดทุนใน บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) 76 ล้านบาท

- ส่วนแบ่งขาดทุนในบริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ตไฮเวย์ จำกัด 5 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 30 ล้านบาท

- ส่วนแบ่งกำไรใน บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด 11 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุน 0.1 ล้านบาท
- ส่วนแบ่งขาดทุนในบริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด 10 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 5 ล้านบาท

EBITDA หลังหักเงินสดจ่ายหนี้สินตามเงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบินรวมค่าเช่าเครื่องบินที่คำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour) ของปี 2565 มีกำไรจำนวน 17,241 ล้านบาท เปรียบเทียบกับปีก่อนซึ่งขาดทุน 2,712 ล้านบาท มีกำไรเพิ่มขึ้น 19,953 ล้านบาท

3. ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

ตารางแสดงรายจ่ายลงทุน

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.	
	2565	2564
เครื่องบิน	998	89
อื่น ๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	18	30
รวม	1,016	119

ในปี 2565 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายจ่ายเพื่อการลงทุน 1,016 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 897 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่เป็นการลงทุนซื้ออะไหล่เครื่องบินหมุนเวียน



สภาพคล่อง

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดจำนวน 34,540 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 17.4 ของสินทรัพย์รวม เพิ่มขึ้นจาก ณ 31 ธันวาคม 2564 จำนวน 29,025 ล้านบาท

โดยสรุปเงินสดสุทธิได้มาແລະใช้ไปในกิจกรรมต่าง ๆ ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.	
	2565	2564
เงินสดสุทธิได้มาจากการดำเนินงาน	29,108	(9,847)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	2,401	7,438
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(1,799)	(758)
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน		
ที่มีต่อเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	(666)	7
ผลกระทบจากการต้องค่าด้านเครดิต		
ที่มีต่อเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	(19)	1
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง)	29,025	(3,159)

ในปี 2565 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสดสุทธิได้มาจากการดำเนินงานจำนวน 29,108 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 38,955 ล้านบาท สาเหตุหลักจากรายได้รับล่วงหน้าจากการขายบัตรโดยสาร ในขณะที่มีเงินสดสุทธิได้มาจากการลงทุนจำนวน 2,401 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 5,037 ล้านบาท สาเหตุหลักจากการจัดหาเงินจำนวน 1,799 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 1,041 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่เป็นการจ่ายชำระคืนหนี้สินตามสัญญาเช่า อย่างไรก็ตาม บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ได้ร่วมลงนามในสัญญานับสนุนทางการเงินของธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย ในรูปแบบของสินเชื่อโครงการพิเศษ เพื่อรักษาสภาพการจ้างงาน จำนวน 50 ล้านบาท โดยมีการเบิกใช้วงเงินดังกล่าว จำนวน 39 ล้านบาท เป็นผลให้เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 มีจำนวน 34,540 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 29,025 ล้านบาท จากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 ซึ่งมีอยู่จำนวน 5,515 ล้านบาท

เครื่องบิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเครื่องบินที่ใช้ทำการบิน จำนวน 64 ลำ (รวมเครื่องบิน A320-200 จำนวน 20 ลำ ซึ่งใช้ทำการบินโดยบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด) มีเครื่องบินที่จอดระยะยาวย จำนวน 22 ลำ และ มีเครื่องบินที่บริษัทฯ ปลดประจำวัน และเครื่องบินอยู่ระหว่างดำเนินการขายและพิจารณาผู้เสนอซื้อ รวมทั้งสิ้น จำนวน 17 ลำ



สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมจำนวน 198,178 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2564 จำนวน 36,959 ล้านบาท (22.9%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	31 ธ.ค.2565		31 ธ.ค.2564		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบท่าเงินสด	34,540	17.4	5,515	3.4	+29,025	+526.3
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย	2,746	1.4	4,321	2.7	-1,575	-36.4
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นๆ	22,518	11.4	14,959	9.3	+7,559	+50.5
สินทรัพย์หมุนเวียน	59,804	30.2	24,795	15.4	+35,009	+141.2
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ	45,969	23.2	34,493	21.4	+11,476	+33.3
สินทรัพย์สิทธิ์การใช้	61,869	31.2	69,652	43.2	-7,783	-11.2
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ	30,536	15.4	32,279	20.0	-1,743	-5.4
รวมสินทรัพย์	198,178	100.0	161,219	100.0	+36,959	+22.9

สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 59,804 ล้านบาท หรือคิดเป็น 30.2% ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2564 จำนวน 35,009 ล้านบาท (141.2%) โดยมีรายการที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญได้แก่

- เงินสดและรายการเทียบท่าเงินสด เพิ่มขึ้น 29,025 ล้านบาท (526.3%) จากเงินสดรับจากการดำเนินงานและการขายทรัพย์สินและเงินลงทุน
- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย ลดลง 1,575 ล้านบาท (36.4%) สาเหตุหลักจากมีการจำหน่ายเครื่องบินเครื่องยนต์ และที่ดินและอาคาร รวมทั้งสินทรัพย์อื่นๆ ประกอบกับมีการโอนเครื่องบินแบบ A330-300 นำกลับมาให้บริการจำนวน 3 ลำ จัดประเภทเป็นที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ถึงแม้จะมีการกลับรายการผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบิน ก็ตาม (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 10)
 - สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นๆ เพิ่มขึ้น 7,559 ล้านบาท (50.5%) สาเหตุหลักเกิดจากลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 6,933 ล้านบาท (69.2%) จากยอดขายที่เพิ่มขึ้น ประกอบกับมีค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้าเพิ่มขึ้น โดยส่วนใหญ่เป็นค่าน้ำมันเครื่องบิน
 - ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ สุทธิ มีจำนวน 45,969 ล้านบาท หรือคิดเป็น 23.2% ของสินทรัพย์ทั้งหมดเพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2564 เป็นจำนวน 11,476 ล้านบาท (33.3%) โดยมีสาเหตุหลักมาจากรับโอนเครื่องบินแบบ A380-800 จำนวน 4 ลำ มาจากลินทรัพย์สิทธิ์การใช้ และรับโอนเครื่องบินแบบ A330-300 ที่นำกลับมาให้บริการ จำนวน 3 ลำ มาจากสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย ประกอบกับมีการกลับรายการผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบิน ถึงแม้จะมีการคิดค่าเสื่อมราคาเพิ่มขึ้นก็ตาม (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 12)



- สินทรัพย์สิทธิการใช้ มีจำนวน 61,869 ล้านบาท หรือคิดเป็น 31.2% ของสินทรัพย์ทั้งหมด ซึ่งประกอบด้วย สินทรัพย์ตามสัญญาเช่าเงินทุน และภาระผูกพันตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และสัญญาเช่าดำเนินงานสินทรัพย์สาธารณะ ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2564 เป็นจำนวน 7,783 ล้านบาท จากการปรับปรุงรายการสินทรัพย์สิทธิการใช้ ตามเงื่อนไขค่าเช่า และระยะเวลาการเช่าตามที่กำหนดไว้ในหนังสือข้อตกลงหรือสัญญาเช่าใหม่ของแท้ลสัญญาเช่ากับผู้ให้เช่าเครื่องบิน และมีการยกเลิกสัญญาเครื่องบินเช่าซื้อ การโอนเครื่องบินแบบ A380-800 จำนวน 4 ลำ เป้ายูไนกลุ่มที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ รวมทั้ง การคิดค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ ในขณะที่มีการรับมอบเครื่องบินเช่าดำเนินการแบบ B777-300ER ใหม่ 3 ลำ โดยมีการรับมอบ 2 ลำในไตรมาสที่ 1 และอีก 1 ลำ ในไตรมาสที่ 2 (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 13)

- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ ลดลง 1,743 ล้านบาท (5.4%) โดยสาเหตุหลักเป็นการลดลงจากเงินประจำ กันบำรุงรักษาเครื่องบิน รายได้ค้างรับตัวบัตรโดยสาร และเงินมัดจำสัญญาเช่าเครื่องบิน 1,160 ล้านบาท 1,126 ล้านบาท และ 1,077 ล้านบาท ตามลำดับ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 16 และ 17) ในขณะที่สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอตัดบัญชีเพิ่มขึ้น (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 15)

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Asset) ในปี 2565 เท่ากับร้อยละ -0.14 ในขณะที่ปีก่อนเท่ากับอัตรา ร้อยละ 29.75

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 หนี้สินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย มีจำนวน 269,202 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 จำนวน 36,732 ล้านบาท (15.8%) โดยมีองค์ประกอบหลักของหนี้สิน ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	31 ธ.ค.2565		31 ธ.ค.2564		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของ หนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของ หนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน	61,222	22.7	46,742	20.1	+14,480	+31.0
ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	2,434	0.9	606	0.3	+1,828	+301.7
หนี้สินระยะยาว	159,532	59.3	139,269	59.9	+20,263	+14.5
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	46,014	17.1	45,853	19.7	+161	+0.4
รวมหนี้สิน	269,202	100.0	232,470	100.0	+36,732	+15.8

หนี้สินหมุนเวียน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 22.7 ของหนี้สินทั้งหมด มีจำนวน 61,223 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ 31 ธันวาคม 2564 จำนวน 14,481 ล้านบาท (31%) สาเหตุหลักจากการได้รับล่วงหน้าจากการขายบัตรโดยสารเพิ่มขึ้น 17,926 ล้านบาท จากยอดขายที่เพิ่มขึ้น

หนี้สินระยะยาวรวมส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 60.2 ของหนี้สิน ทั้งหมด เพิ่มขึ้น 22,091 ล้านบาท (15.8%) โดยสาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นของหนี้สินตามสัญญาเช่าจากการรับมอบเครื่องบิน เช่าใหม่ 3 ลำ และการปรับปรุงมูลค่าหนี้สินจากการเปลี่ยนแปลงสัญญาเช่าตามแผนพื้นที่กิจการ (หมายเหตุประกอบงบ การเงินข้อ 6.2, 7.3, 18.1, 18.2, 19)



หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 17.1 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้น 161 ล้านบาท (0.4%) สาเหตุหลักเกิดจาก การประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียน จากประมาณการค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน เครื่องยนต์เครื่องบิน และส่วนประกอบอื่นๆ สำหรับ รายการซ่อมที่จะต้องจ่ายเงินในอนาคตตามสัญญาเพื่อรับรู้ภาระผูกพันภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน เพิ่มขึ้น 6,705 ล้านบาท ตาม การใช้งานของเครื่องบิน (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 24) ในขณะที่มีเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้ไม่หมุนเวียนอื่นลดลง 5,763 ล้านบาท (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6, 20) และประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนสำหรับผลประโยชน์พนักงานลดลง 677 ล้านบาท (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 23)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity) เท่ากับ -2.28 เท่า เปรียบเทียบกับ ณ 31 ธันวาคม 2564 ที่เท่ากับ -1.96 เท่า และมีอัตราส่วน หนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้นเท่ากับ -3.79 เท่า ในขณะที่ปีก่อนเท่ากับ -3.26 เท่า

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ และบริษัทย่อยติดลบจำนวน 71,024 ล้านบาท ติดลบลดลง จากวันที่ 31 ธันวาคม 2564 จำนวน 227 ล้านบาท

ภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นในภายหน้า

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทฯ มีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากการผูกพันที่มีได้แสดงในงบการเงิน จากหนังสือ คำประกันที่ออกโดยธนาคารในประเทศไทยและต่างประเทศ และภาระผูกพันจากการบอกเลิกสัญญาที่มีภาระเกินครัวกว่า ประโยชน์ที่จะพึงได้ ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการแผน ซึ่งเป็นไปตามแผนฟื้นฟูกิจการ รวมทั้งภาระผูกพันที่จะต้องจ่ายตาม สัญญาเช่าเครื่องบิน A350-900 จำนวน 2 ลำ ที่มีระยะเวลาเช่า 12 ปี (รายละเอียดตามหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 35)

สรุปผลการดำเนินงานงบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ในปี 2565 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) มีรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) ทั้งสิ้น 97,514 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 75,415 ล้านบาท (341.3%) สาเหตุสำคัญเนื่องจากรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าเพิ่มขึ้นรวม 75,049 ล้านบาท (529.1%) เป็นผลจากปริมาณการผลิตและการขนส่งเพิ่มขึ้นจากการที่บริษัทฯ กลับมาดำเนินการบินปกติ ในขณะที่ในช่วง 10 เดือนแรกของปีก่อน บริษัทฯ ทำการบินเฉพาะเที่ยวบินพิเศษและเที่ยวบินสนับสนุนนโยบายภูเก็ต Sandbox เท่านั้น นอกจากนี้รายได้กิจการอื่น เพิ่มขึ้น 2,264 ล้านบาท (40.9%) จากจำนวน สายการบินลูกค้าที่เพิ่มขึ้น สำหรับค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) ทั้งสิ้น 86,307 ล้านบาท เพิ่มขึ้นกว่าปีก่อน 48,302 ล้านบาท (127.1%) สาเหตุหลักเกิดจากการ เพิ่มขึ้นตามปริมาณการผลิตและปริมาณการขนส่งที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งค่าน้ำมันเครื่องบินที่เพิ่มขึ้นมากจากราคาน้ำมันที่ สูงขึ้นกว่าปีก่อนถึง 63.8% แต่มีค่าใช้จ่ายบุคลากรลดลง ส่งผลให้มีกำไรจากการดำเนินงาน ก่อนต้นทุนทางการเงิน ไม่รวม รายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว 11,207 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 27,113 ล้านบาท (170.5%) โดยบริษัทฯ มีผลการดำเนินงานดี ขึ้นต่อเนื่องมาตั้งแต่ไตรมาสแรกที่กลับมาบินในเที่ยวบินประจำ (ไตรมาสที่ 4 ปี 2564) โดยในไตรมาสที่ 4 ของปีนี้ บริษัทฯ ยังคงมีผลกำไรจากการดำเนินงานต่อเนื่องมาจากไตรมาสก่อน ที่นับเป็นไตรมาสแรกที่มีผลกำไรจากการดำเนินงานตั้งแต่ มีสถานการณ์แพร่ระบาดของโรค COVID-19



บริษัทฯ มีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียวส่วนใหญ่เกิดจากกลับรายการผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ และกำไรจากการขายทรัพย์สิน ถึงแม้จะขาดทุนจากการปรับโครงสร้างหนี้ ขาดทุนจากการอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ โดยในปี 2565 มีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว สุทธิเป็นรายได้รวม 1,187 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนเป็นรายได้จำนวน 80,774 ล้านบาท

บริษัทฯ มีผลการดำเนินงานกำไรสุทธิ 2,697 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนมีกำไร 58,275 ล้านบาท คิดเป็นกำไรต่อหุ้น 1.24 บาท เปรียบเทียบกับปีก่อนที่กำไรต่อหุ้น 26.70 บาท โดยมี EBITDA หลังหักเงินสดจ่ายหนี้สินตามเงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบินรวมค่าเช่าเครื่องบินที่คำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour) ในปี 2565 เป็นกำไรจำนวน 19,689 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 19,209 ล้านบาท

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) - งบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

	ม.ค.-ธ.ค.			
	2565	2564	เปลี่ยนแปลง	
		ล้านบาท	%	
รายได้รวม	97,514	22,099	+75,415	+341.3
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	65,489	3,278	+62,211	+1,897.8
- ค่าระหว่างขั้นส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	23,743	10,905	+12,838	+117.7
- รายได้กิจการอื่น	7,793	5,529	+2,264	+40.9
- อื่นๆ	489	2,387	-1,898	-79.5
ค่าใช้จ่ายรวม	86,307	38,005	+48,302	+127.1
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	34,593	5,183	+29,410	+567.4
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	51,714	32,822	+18,892	+57.6
กำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน				
ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	11,207	(15,906)	+27,113	+170.5
ต้นทุนทางการเงิน	11,148	9,371	+1,777	+19.0
กำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงานไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	59	(25,277)	+25,336	+100.2
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิอิกรายที่ใช้และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน (กลับรายการ)	9,521	20,013	-10,492	-52.4
โครงการร่วมใจจากองค์กร	610	(4,681)	+5,291	+113.0
กำไรจากการขายสินทรัพย์	783	1,593	-810	-50.8
การปรับปรุงผลประโยชน์พนักงานจากการปรับโครงสร้างองค์กร	237	8,840	-8,603	-97.3
กำไรจากการขายเงินลงทุน	16	3,453	-3,437	-99.5
เงินซัดเชยกรณีเลิกจ้างงาน	(112)	(1,306)	+1,194	+91.4
ปรับปรุงจำนวนไม้ลํะสะสม	(628)	-	-628	-
ขาดทุนจากการอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(1,488)	(8,472)	+6,984	+82.4
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9	(2,514)	(473)	-2,041	-431.5
กำไร(ขาดทุน)จากการปรับโครงสร้างหนี้	(5,238)	61,807	-67,045	-108.5
กำไรก่อนภาษีเงินได้	1,246	55,497	-54,251	-97.8
กำไรสุทธิ	2,697	58,275	-55,578	-95.4
กำไรต่อหุ้น (บาท)	1.24	26.70	-25.46	-95.4



	ม.ค.-ธ.ค.			
	2565	2564	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ				
EBITDA หลังหักค่าเช่าเครื่องบิน	(ล้านบาท)	19,689	480	+19,209 +4,001.9
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	4.71	0.19	+4.52 +2,378.9
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	34,582	9,908	+24,674 +249.0
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	23,201	1,276	+21,925 +1,718.3
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	67.1	12.9	+54.2
รายได้จากการเดินทางต่อหน่วย	(บาท/คน-ก.m.)	2.81	2.53	+0.28 +11.1
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	2,032	581	+1,451 +249.7
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	1,283	547	+736 +134.6
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	63.1	94.1	-31.0
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกก.)	286,522	128,600	+157,922 +122.8
รายได้จากการเดินทางต่อหน่วย	(บาท/ตัน-ก.m.)	18.25	19.63	-1.38 -7.0
จำนวนเครื่องบิน ณ 31 ธ.ค.	(ลำ)	66	67	-1 -1.5
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	144,392	40,533	+103,859 +256.2
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	11.4	5.3	+6.1 +115.1
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย				
1 USD : THB		35.0614	31.9771	+3.0843 +9.6
1 EUR : THB		36.8731	37.8123	-0.9392 -2.5
100 JPY : THB		26.7756	29.1454	-2.3698 -8.1
ราคาน้ำมันเฉลี่ย	(USD/BBL)	135.16	82.54	+52.62 +63.8

หมายเหตุ : EBITDA หลังหักค่าเช่าเครื่องบิน = รายได้ (ไม่รวมกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ และกำไรจากการขายเงินลงทุน) - ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมค่าเช่าเครื่องบินที่คำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour) ต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ผลขาดทุนจากการต้องค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน ผลขาดทุนจากการต้องค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 และผลขาดทุนจากการอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ) หักเงินสดจ่ายหนี้สินตามเงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน รวมค่าเช่าเครื่องบินที่คำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour)



สินทรัพย์ งบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีสินทรัพย์รวมจำนวน 198,299 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2564 จำนวน 35,640 ล้านบาท (21.9%) สาเหตุหลักเกิดจาก

	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	31 ธ.ค.2565		31 ธ.ค.2564		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเที่ยวท่าเงินสด	34,042	17.1	5,122	3.1	+28,920	+564.6
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย	2,746	1.4	4,321	2.7	-1,575	-36.4
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นๆ	22,582	11.4	17,456	10.7	+5,126	+29.4
สินทรัพย์หมุนเวียน	59,370	29.9	26,899	16.5	+32,471	+120.7
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ	45,918	23.2	34,443	21.2	+11,475	+33.3
สินทรัพย์สิทธิการใช้	56,296	28.4	62,326	38.3	-6,030	-9.7
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ	36,715	18.5	38,991	24.0	-2,276	-5.8
รวมสินทรัพย์	198,299	100.0	162,659	100.0	+35,640	+21.9

- สินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 32,471 ล้านบาท (120.7%) สาเหตุหลักเกิดจากเงินสดและรายการเที่ยวท่าเงินสดเพิ่มขึ้น 28,920 ล้านบาท ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 4,504 ล้านบาท จากยอดขายที่เพิ่มขึ้นประกอบกับค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้าที่เพิ่มขึ้น ในขณะที่สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายลดลง 1,575 ล้านบาท จากการโอนเครื่องบินแบบ A330-300 ที่นำกลับมาให้บริการ จำนวน 3 ลำ จัดประเภทเป็นที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ รวมทั้งมีการจำหน่ายเครื่องบิน เครื่องยนต์ และที่ดินและอาคารบางส่วนให้แก่ผู้ซื้อ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 10)

- ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ สุทธิ เพิ่มขึ้นจำนวน 11,475 ล้านบาท (33.3%) โดยมีสาเหตุหลักมาจากการรับโอนเครื่องบินแบบ A330-300 ที่นำกลับมาให้บริการ จำนวน 3 ลำ มาจากสินทรัพย์สิทธิการใช้ ประกอบกับมีการกลับรายการผลขาดทุนจากการต้องค่าเครื่องบิน ถึงแมจะมีการคิดค่าเสื่อมราคาเพิ่มขึ้นก็ตาม (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 12)

- สินทรัพย์สิทธิการใช้ ซึ่งประกอบด้วยสินทรัพย์ตามสัญญาเช่าเงินทุนและการผูกพันตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และสัญญาเช่าดำเนินงานสินทรัพย์avar อื่นลดลง 6,030 ล้านบาท จากการปรับปรุงรายการสินทรัพย์สิทธิการใช้ตามเงื่อนไขค่าเช่าและระยะเวลาการเช่าตามที่กำหนดไว้ในหนังสือขอตกลงหรือสัญญาเช่าใหม่ของแต่ละสัญญาเช่ากับผู้ให้เช่าเครื่องบินและมีการยกเลิกสัญญาเครื่องบินเช่าซื้อ การโอนเครื่องบินแบบ A380-800 จำนวน 4 ลำ ไปอยู่ในกลุ่มที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ รวมทั้งการคิดค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ ในขณะที่มีการรับมอบเครื่องบินเช่าดำเนินการใหม่ 3 ลำ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 13)



หนี้สิน งบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีหนี้สินรวมจำนวน 261,792 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2564 จำนวน 32,475 ล้านบาท (14.2%) สาเหตุหลักเกิดจาก

	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	31 ธ.ค.2565		31 ธ.ค.2564		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของ หนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของ หนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน	58,956	22.5	45,680	19.9	+13,276	+29.1
ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	2,430	0.9	594	0.3	+1,836	+309.1
หนี้สินระยะยาว	159,531	61.0	139,267	60.7	+20,264	+14.6
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	40,875	15.6	43,776	19.1	-2,901	-6.6
รวมหนี้สิน	261,792	100.0	229,317	100.0	+32,475	+14.2

- หนี้สินหมุนเวียนเพิ่มขึ้น 13,276 ล้านบาท (29.1%) สาเหตุหลักจากการได้รับล่วงหน้าจากการขายบัตรโดยสารเพิ่มขึ้น 17,928 ล้านบาท จากยอดขายที่เพิ่มขึ้น

- หนี้สินระยะยาวรวมส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี เพิ่มขึ้น 22,100 ล้านบาท (15.8%) โดยสาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นของหนี้สินตามสัญญาเช่าจากการรับมอบเครื่องบินเช่าใหม่ 3 ลำ และการปรับปรุงมูลค่าหนี้สินจากการเปลี่ยนแปลงสัญญาเช่า (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.2, 7.3, 18.1, 18.2, 19)

- หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ ลดลง 2,901 ล้านบาท (6.6%) สาเหตุหลักเกิดจากมีเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้ไม่หมุนเวียนอื่นลดลง 5,763 ล้านบาท (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6, 20) และประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนสำหรับผลประโยชน์พนักงานลดลง 669 ล้านบาท (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 23) ในขณะที่ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนจากประมาณการค่าซ่อมใหม่เครื่องบิน เครื่องยนต์เครื่องบิน และส่วนประกอบอื่นๆ สำหรับรายการซ่อมที่จะต้องจ่ายเงินในอนาคตตามสัญญาเพื่อรับรู้ภาระผูกพันภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน เพิ่มขึ้น 3,720 ล้านบาท ตามการใช้งานของเครื่องบิน (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 24)

ส่วนของผู้ถือหุ้น งบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีส่วนของผู้ถือหุ้นติดลบจำนวน 63,493 ล้านบาท ติดลบลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2564 จำนวน 3,165 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากผลกำไรจากการดำเนินงานของบริษัทฯ



4. ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

ภาวะเศรษฐกิจโลกโดยรวมในช่วงไตรมาสแรกของปี 2566 ยังคงได้รับผลกระทบต่อเนื่องจากปี 2565 เศรษฐกิจ โดยรวมยังคงชะลอตัวจากหลายปัจจัย อาทิ ความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์ โดยเฉพาะวิกฤตความขัดแย้งระหว่างรัสเซียและยูเครน วิกฤตค่าครองชีพจากอัตราเงินเฟ้อที่เพิ่มสูงขึ้น ราคาน้ำมันในระดับที่สูง ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน ภาวะการเงินโลกที่ตึงตัวตามการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยอย่างต่อเนื่องของธนาคารกลางทั่วโลก และการชะลอตัวของเศรษฐกิจจีนอย่างไรก็ตาม รัฐบาลจีนได้ประกาศเปิดประเทศตั้งแต่วันที่ 8 มกราคม 2566 หลังจากที่ดำเนินนโยบาย Zero-COVID มาอย่างนานกว่า 3 ปี (นับตั้งแต่เกิดการระบาดของไวรัสในปี 2562) ซึ่งถือว่าเป็นสัญญาณที่ดีต่อการค้าระหว่างประเทศ เศรษฐกิจโลก และเศรษฐกิจการท่องเที่ยว สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) คาดการณ์ว่าอุตสาหกรรมการบินจะเติบโตได้ต่อเนื่อง กลับมาทำกำไรได้ในปี 2566 จำนวน 4.7 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยจะมีปริมาณผู้โดยสารคิดเป็นร้อยละ 85 ของระดับก่อนวิกฤตในปี 2562 ในขณะที่ปริมาณลินค้าและพัสดุภัณฑ์จะลดลงจากปีก่อนร้อยละ 4 แต่จะสูงกว่าระดับก่อนวิกฤตในปี 2562 ที่ประมาณร้อยละ 5 โดยสายการบินในภูมิภาคยุโรปและตะวันออกกลางจะกลับมามีกำไรในปี 2566 ร่วมกับสายการบินในภูมิภาคเอเชียเหนือ

สำหรับบริษัทฯ มีแผนเพิ่มความถี่เที่ยวบินและให้บริการเส้นทางบินใหม่เพิ่มเติม เพื่อรับปริมาณความต้องการเดินทางที่ยังมีแนวโน้มเติบโตอย่างต่อเนื่อง ตลอดจนเร่งขยายขนาดฝูงบินทั้งโดยการนำเครื่องบินในฝูงบินของบริษัทฯ ได้แก่ เครื่องบินแบบ B777-200ER กลับมาให้บริการเพิ่มอีก 2 ลำ และในปี 2566 บริษัทฯ มีแผนการจัดหาอากาศยานเพิ่มเติมรวมทั้งสิ้นเป็นจำนวน 9 ลำ ตามแผนพื้นฟูกิจกรรมบับแก๊กษาลเห็นชอบแล้วเมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 โดยในปัจจุบันบริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเข้าดำเนินการอากาศยานแบบ A350-900 จำนวน 2 ลำ ซึ่งคาดว่าจะปฏิบัติการบินได้ในไตรมาสที่ 2 ของปี 2566 ในเส้นทางสตอกโฮล์ม จากรัตตา และเมลเบิร์น นอกจากนี้ บริษัทฯ มีแผนเพิ่มความถี่เที่ยวบิน อาทิ โตเกียว (นาฮาริตะและฮาเนดะ) โอซาก้า โซล ไปเป ยองกง สิงคโปร์ กัลกัตตา มุมไบ เป็นต้น และกลับมาให้บริการเส้นทางบินเพิ่มเติมในเส้นทางประเทศไทยในช่วงต้นปี ได้แก่ ปักกิ่ง เชียงไฮ คุนหมิง เนิงตุ กว่างโจว เพื่อรับปริมาณความต้องการเดินทางที่ยังมีแนวโน้มเติบโตอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ บริษัทฯ มีความมั่นใจว่าจะสามารถสร้างความพึงพอใจให้แก่ผู้โดยสารและบรรลุเป้าหมายรายได้ที่กำหนดได้ตามแผนพื้นฟูกิจการ นอกจากนั้น บริษัทฯ คาดหมายว่าจะสามารถดำเนินการปรับโครงสร้างทุนให้แล้วเสร็จภายในปี 2567 ซึ่งหากการดำเนินการเป็นไปตามข้อเสนอของแก๊กษาแผน ส่วนของทุนจะกลับมาเป็นบวกในปี 2567 และหลักทรัพย์ของบริษัทฯ จะสามารถกลับมาทำการซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ได้ในปี 2568 สามารถสร้างความเชื่อมั่นให้แก่เจ้าหนี้ ผู้ถือหุ้นเดิมและนักลงทุน ในการให้การสนับสนุนบริษัทฯ และร่วมเป็นส่วนหนึ่งของบริษัทฯ ที่จะกลับมาเติบโตขึ้นอย่างแข็งแกร่งต่อไปในอนาคต



5. สรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

	ม.ค.-ธ.ค.			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio)				
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	2.04	0.69	2.17
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio)				
อัตรากำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน	ร้อยละ	(4.37)	(122.93)	0.06
อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิ	ร้อยละ	(0.24)	232.09	2.77
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	(0.35)	(55.14)	(4.14)
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)				
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	(0.14)	29.75	1.49
อัตราส่วนวิเคราะห์ทั้งนโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)				
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	(2.28)	(1.96)	(2.55)
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	(3.79)	(3.26)	(4.12)
อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้	เท่า	1.44	(0.29)	1.85
อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA	เท่า	12.88	(83.69)	11.02
อัตราส่วนความสามารถชำระหนี้	เท่า	1.19	(0.13)	1.43
				0.13

ความหมายและสูตรในการคำนวณอัตราส่วนทางการเงิน

อัตราส่วนสภาพคล่อง (Current Ratio)

= สินทรัพย์หมุนเวียน (ไม่รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ลือไว้เพื่อขาย) / หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมรายรับ ด้านการขนส่งที่ยังไม่ถือเป็นรายได้)

อัตรากำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน (Operating Profit (Loss) Margin)

= กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน/รายได้รวม(ไม่รวมอัตราแลกเปลี่ยน กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ และปรับปรุงจำนวนไม่ล็อตสม)

อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิ (Net Profit (Loss) Margin)

= กำไร(ขาดทุน)สุทธิ / รายได้รวม(ไม่รวมอัตราแลกเปลี่ยน กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ และปรับปรุงจำนวนไม่ล็อตสม)

อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity)

= กำไร(ขาดทุน) สุทธิ / ส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Total Asset)

= กำไร(ขาดทุน) สุทธิ / สินทรัพย์รวมเฉลี่ย



อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)

= $(\text{เงินกู้ยืมระยะสั้น} + \text{หนี้สินระยะยาว}) / \text{ส่วนของผู้ถือหุ้น}$

อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Total Debt to Equity)

= $\text{หนี้สินรวม} / \text{ส่วนของผู้ถือหุ้น}$

อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย (Interest Coverage Ratio)

= รายได้ (ไม่รวมกำไรจากการอัตราแลกเปลี่ยน กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ และกำไรจากการขายเงินลงทุน) -
ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบิน
และสินทรัพย์สิทธิ์การใช้และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 และ
ผลขาดทุนจากการอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ) (EBITDA) / ดอกเบี้ยจ่าย

อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA (Net Debt to EBITDA)

= $(\text{หนี้สินรวม} - \text{เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด}) / \text{EBITDA}$

อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน (Debt Service Coverage Ratio)

= $\text{EBITDAR} / (\text{การชำระหนี้สินระยะยาวและหนี้สินตามสัญญาเช่า} + \text{ดอกเบี้ยจ่าย} + \text{ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่})$



5. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น

5.1 ข้อมูลทั่วไป

บริษัทที่ออกหลักทรัพย์	:	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
ชื่อภาษาอังกฤษ	:	THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC COMPANY LIMITED
ชื่อย่อ	:	THAI
ประเภทธุรกิจ	:	บริการขนส่งทางอากาศและกิจการอื่นที่เกี่ยวข้อง
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	:	เลขที่ 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900
เลขทะเบียนบริษัท	:	0107537001757
เว็บไซต์	:	www.thaiairways.com
โทรศัพท์	:	+66 2545 1000, +66 2025 1000
THAI Contact Center	:	+66 2356 1111
Cargo Contact Center	:	+66 2137 4200
Royal Orchid Holidays	:	+66 2356 2888

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทฯ มีทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้วดังนี้

ทุนจดทะเบียน 33,682,460,165 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท รวมมูลค่า 336,824,601,650 บาท

ทุนชำระแล้ว 2,182,771,917 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท รวมมูลค่า 21,827,719,170 บาท

5.2 ข้อมูลสำคัญอื่น ๆ

5.2.1 ข้อมูลนิติบุคคลที่บริษัทฯ ถือหุ้นมากกว่าร้อยละ 10

ปรากฏในอยู่ในส่วนที่ 1 ข้อ 1.3 โครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัท

5.3 ข้อพิพาททางกฎหมาย

ข้อพิพาททางกฎหมายที่เกี่ยวกับการเช่า เช่าซื้อเครื่องบินและสัญญาให้บริการซ่อมบำรุงเครื่องบิน

เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2564 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการและแผนที่มีการแก้ไขตามมติของที่ประชุมเจ้าหนี้ ผู้บริหารแผนรับทราบคำสั่งศาลในวันดังกล่าว สิทธิและอำนาจหน้าที่ ในการจัดการกิจการและทรัพย์สินของลูกหนี้จึงตกเป็นของผู้บริหารแผน ตามมาตรา 90/59 ประกอบมาตรา 90/25 แห่งพระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 และผู้บริหารแผนได้ใช้อำนาจไม่ยยอมรับทรัพย์สินหรือสิทธิใดๆตามสัญญาที่มีภาระเกินควรกว่าประโยชน์ที่จะพึงได้ ตามมาตรา 90/41 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 ประกอบข้อ 5.9 ของแผนฟื้นฟูกิจการดังนี้ เจ้าหนี้หรือบุคคลใดที่เห็นว่าได้รับความเสียหายจากการกระทำของผู้บริหารแผนดังกล่าวจึงได้ยื่นคำขอรับชำระหนี้ในการฟื้นฟูกิจการ สำหรับค่าเสียหายนับจากวันที่อาจใช้สิทธิขอรับชำระหนี้ในการฟื้นฟูกิจการได้ ตามมาตรา 90/41 ทวิ วรรณสาม ประกอบกับมาตรา 90/26 วรรณสองแห่งพระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

สัญญาที่เกี่ยวกับการเช่า เช่าซื้อเครื่องบิน และสัญญาให้บริการซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ที่มีภาระเกินควรกว่าประโยชน์ที่จะพึงได้ สัญญา/ข้อตกลงที่เกี่ยวกับอากาศยานรุ่น AIRBUS A330-300 จำนวน 22 สัญญา สัญญา/ข้อตกลงที่เกี่ยวกับอากาศยานรุ่น AIRBUS A330-800 จำนวน 9 สัญญา รวมทั้งสิ้น 31 สัญญา ตามเอกสารแนบ 6 ของแผนฟื้นฟูกิจการ



โดยมีเจ้าหนี้ยื่นคำขอรับชำระหนี้ ต่อมาในขั้นสอบสวนหนี้ของเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ เจ้าหนี้ได้ถอนคำขอรับชำระหนี้จำนวน 7 ราย คงเหลือเจ้าหนี้ 6 ราย ดังนี้

1. โบว์โซล่าร์ ลิมิเต็ด พาร์ทเนอร์ชิป (Beau Soleil Limited Partnership)
2. เบญจมาศ ไฮร์ เพอร์เชส ลิมิเต็ด (Benjamas Hire Purchase Limited)
3. เอสเอ็นซี ไซญา 1 บาย (SNC Siusa 1 Bail)
4. เอสเอ็นซี ไซญา 2 บาย (SNC Siusa 2 Bail)
5. มิโอส เอสເອເສ (Mihos SAS)
6. ตรา ราช เอสເອເສ (Thara Raj SAS)

สัญญาที่เกี่ยวกับการซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ จำนวน 2 ราย ดังนี้

1. Airbus Flight Hour Services
2. Rolls – Royce PLC

ซึ่งขณะนี้อยู่ในขั้นตอนการสอบสวนหนี้กับเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์

5.4 ตลาดรอง

บริษัทฯ ไม่มีหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ของประเทศไทยอีก

5.5 บุคคลอ้างอิงและสถาบันการเงินที่ติดต่อประจำ (เฉพาะกรณีตราสารหนี้)

นายทะเบียนหลักทรัพย์ (หุ้นสามัญ)

บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด

93 อาคารตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

ถนนรัชดาภิเษก เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400

โทรศัพท์ 0-2009-9000 โทรสาร 0-2009-9991

SET Contact Center 0-2009-9999

E-mail: SETContactCenter@set.or.th

Website: <http://www.set.or.th/tsd>

ผู้สอบบัญชี

บริษัท ดีลอดี้ ทูช โรมาธสุ ไชยยศ สอบบัญชี จำกัด

อาคาร เอไอเอ สาทร ทาวเวอร์ ชั้น 23-27

ถนนสาทรใต้ แขวงยานนาวา กรุงเทพฯ 10120

โทรศัพท์ 0-2034-0000

โทรสาร 0-2034-0100



ธนาคารทหารไทยนราธ จำกัด (มหาชน)

บริการหลักทรัพย์และกองทุน นายทะเบียนและตัวแทนชำระเงินทุนกู้
เลขที่ 3000 ชั้น 5B ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900
โทรศัพท์ 0-2299-1825 และ 0-2299-1830

ธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย จำกัด (มหาชน)

ฝ่ายปฏิบัติการตลาดทุนตลาดเงินและการชำระเงิน
ชั้น 15 เลขที่ 44 ถนนหลังสวน แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
โทรศัพท์ 0-2626-7503-4, 0-2626-7506, 0-2626-7218 และ 0-2626-7511
โทรศัพท์ 0-2626-7543

ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน)

ฝ่ายปฏิบัติการบริการธุรกิจหลักทรัพย์ ชั้น AA
เลขที่ 1222 ถนนพระรามที่ 3 แขวงบางโพงพาง เขตด้านนาวา กรุงเทพฯ 10120
โทรศัพท์ 0-2296-4788
โทรศัพท์ 0-2683-1389

A STAR ALLIANCE MEMBER

 THAI
Smooth as silk

Customer Care 24/7

THAI CONTACT CENTER
 +66 2356 1111

24 Hours service | ตลอด 24 ชั่วโมง

 email | อีเมล
contact@service.thaiairways.com

LIVE Chat 
: Chat with our chatbot "MAI"
(M-Management, A-Assistant, and I-Information)
or our agent
by Add Friend: @thaiairways
เพื่อน "MAI" เป็นเพื่อน: @thaiairways

 LINE Official
 Messenger



ส่วนที่ 2 การจัดการและการกำกับดูแลกิจการ

6. นโยบายการกำกับดูแลกิจการ

บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นในการดำเนินธุรกิจ โดยยึดหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามหลักธรรมาภิบาล ตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และเป็นไปตามหลักจริยธรรมและจรรยาบรรณในการดำเนินธุรกิจ เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนให้การดำเนินธุรกิจเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ มีความสุจริต โปร่งใส ตรวจสอบได้ มีความเป็นธรรม สร้างความเชื่อมั่นและความไว้วางใจให้แก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย และเกิดประโยชน์สูงสุดแก่ผู้ถือหุ้น บริษัทฯ ได้เผยแพร่คู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดีไว้บนระบบเครือข่าย Intranet: THAISphere และบนเว็บไซต์ www.thaiairways.com เพื่อให้พนักงานและลูกจ้างของบริษัทฯ ทุกคนได้มีความรู้ความเข้าใจสามารถนำนโยบายและแนวปฏิบัติในคู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดีไปใช้ในการปฏิบัติงานเพื่อให้เป็นไปในแนวทางเดียวกัน เป็นการเพิ่มคุณค่าให้กับทุกกิจการในระยะยาวเพื่อเสริมสร้างศักยภาพและความเชื่อมแข็งให้มีความพร้อมในการแข่งขันและเจริญก้าวหน้าด้วยการดำเนินธุรกิจอย่างโปร่งใส สุจริตและเป็นธรรม ตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีอันเป็นคุณค่าพื้นฐานขององค์กรชั้นนำ

บริษัทฯ ได้ประกาศใช้คู่มือจรรยาบรรณการบินไทย ซึ่งรวมจาริยธรรมในการประกอบธุรกิจและข้อปฏิบัติสำหรับพนักงานและลูกจ้าง ตั้งแต่ปี 2545 และได้มีการทบทวนปรับปรุงอย่างต่อเนื่องเพื่อให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี เป็นไปตามกฎเกณฑ์และประกาศตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนปี 2560 (Corporate Governance Code for Listed Companies 2017) ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (ตลท.) ซึ่งสอดคล้องกับหลักการขององค์กรเพื่อความร่วมมือและการพัฒนาทางเศรษฐกิจ (Organization for Economic Co-operation and Development: OECD) และหลักเกณฑ์ ASEAN Corporate Governance Scorecard (ASEAN CG Scorecard) ซึ่งเป็นมาตรฐานสากลสำหรับบริษัทจดทะเบียน

ในการนี้ฝ่ายบริหารได้ทบทวนปรับปรุงคู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดี และคณบัญชีบริหารแผนในการประชุมครั้งที่ 18/2565 วันที่ 13 พฤษภาคม 2565 ได้เห็นชอบให้ประกาศใช้คู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดีเมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม 2565 โดยในคู่มือเนื้หาสาระสำคัญ 5 บท และ 24 นโยบาย รวมทั้งแนวปฏิบัติ การรายงานและติดตามผลในแต่ละส่วนงาน เพื่อให้นโยบายกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ มีความชัดเจนเป็นรูปธรรม

สาระสำคัญ 5 บท มีดังนี้

บทที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

บทที่ 2 การกำกับดูแลกิจการที่ดี

บทที่ 3 จริยธรรมและจรรยาบรรณในการดำเนินธุรกิจ

บทที่ 4 นโยบายของบริษัทฯ ในการกำกับดูแลกิจการที่ดี

บทที่ 5 การดำเนินการตามแผนพื้นฟูกิจการ





6.1 นโยบายและแนวทางปฏิบัติการกำกับดูแลกิจการ

การกำกับดูแลกิจการที่ดีตามหลักธรรมาภิบาล

บริษัทฯ ยึดหลักในการดำเนินธุรกิจที่ตั้งมั่นอยู่บนพื้นฐานของคุณธรรมและจริยธรรม โดยกรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงานทุกคนจะต้องมีจิตสำนึกระบบทามจรรยาบรรณที่ดีในการประกอบธุรกิจ โดยมีความเชื่อสัตย์ต่อตำแหน่งหน้าที่ตลอดจนปกป้องรักษาผลประโยชน์อันชอบธรรมของบริษัทฯ

กรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงานทุกคน ต้องยึดมั่นตามหลักธรรมาภิบาล และหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ดังนี้

1. หลักนิติธรรม (Rule of Law)
2. ความโปร่งใส (Transparency)
3. ความรับผิดชอบในหน้าที่ (Responsibility)
4. ความรับผิดชอบต่อผลการปฏิบัติหน้าที่ (Accountability)
5. ความเป็นธรรม (Equitable Treatment)
6. การสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่องค์กรในระยะยาว (Creation of Long Term Value)

การกำกับดูแลกิจการที่ดีตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

บริษัทฯ translate ความสำคัญ และยึดถือแนวทางการบริหารจัดการแบบมีธรรมาภิบาล หรือการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Good Corporate Governance) ตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เพื่อแสดงให้เห็นถึงการมีระบบบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ โปร่งใส ตรวจสอบได้ เป็นการส่งเสริมความเชื่อมั่นและความมั่นใจต่อผู้ถือหุ้น นักลงทุน ผู้มีส่วนได้เสีย ผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย และนำไปสู่ความมั่นคงเจริญก้าวหน้า เพิ่มมูลค่า และส่งเสริมการเติบโตอย่างยั่งยืนของบริษัทฯ โดยกำหนดนโยบายในการปฏิบัติตามคุณมีกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ ในเรื่องสำคัญ ดังนี้

1. สิทธิของผู้ถือหุ้น
2. การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน
3. บทบาทต่อผู้มีส่วนได้เสีย
4. การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส
5. ความรับผิดชอบของคณะกรรมการ

6.1.1 นโยบายและแนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวกับคณะกรรมการ

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจภายใต้แผนพื้นฟูกิจการตามที่ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งเห็นชอบ ซึ่งคณะกรรมการและผู้บริหารแผนมีสิทธิและอำนาจหน้าที่ในการจัดการกิจการและทรัพย์สินของลูกหนี้และบรรดาสิทธิตามกฎหมายของผู้ถือหุ้นของลูกหนี้ยกเว้นสิทธิที่จะได้รับเงินปันผล มีรายละเอียด ดังนี้

ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งให้บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) พื้นฟูกิจการและแต่งตั้งผู้ทำแผนเมื่อวันที่ 14 กันยายน 2563 โดยมาตรา 90/25 ภายใต้บังคับมาตรา 90/42 และมาตรา 90/64 แห่งพระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 เมื่อศาลมีคำสั่งดัง ผู้ทำแผนแล้ว ให้อำนาจหน้าที่ในการจัดการกิจการและทรัพย์สินของลูกหนี้และบรรดาสิทธิตามกฎหมายของผู้ถือหุ้นของลูกหนี้ยกเว้นสิทธิที่จะได้รับเงินปันผล ตกแก่ผู้ทำแผน และให้นำบทบัญญัตามาตรา 90/12 (9) แห่งพระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 มาใช้บังคับแก่ผู้ทำแผนโดยอนุโลม และต่อมาเมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2564 เจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ได้นัดประชุมเจ้าหนี้เพื่อพิจารณาแผนพื้นฟูกิจการของบริษัทฯ ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (e-Meeting) และที่ประชุมเจ้าหนี้ได้มีมติตามมาตรา 90/46 แห่งพระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 ยอมรับแผน



โดยมีเจ้าหนี้ที่มีจำนวนหนี้รวมกันร้อยละ 91.56 ของจำนวนหนี้ของเจ้าหนี้ทั้งหมดที่เข้าร่วมประชุมและออกเสียงลงคะแนนได้ลงมติยอมรับแผนฟื้นฟูกิจการและแผนที่แก้ไขตามคำร้องขอแก้ไขแผนฟื้นฟูกิจการ

ต่อมาเมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2564 ศาลได้มีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนพื้นที่กิจการและแผนที่มีการแก้ไขตามมติของที่ประชุมเจ้าหนี้ แผนพื้นที่กิจการได้กำหนดให้ นายปิยสวัสดิ์ อัมรันนันทน์ นายพรชัย วีระเวช นายไกรสร บำรุงอยชัย นายศิริ จิระพงษ์พันธ์ และนายชาญศิลป์ ตรีนุชกร เป็นผู้บริหารแผน ตามมาตรา 90/59 ภายใต้บังคับมาตรา 90/42 และ มาตรา 90/64 แห่งพระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 เมื่อศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผน ให้ศาลมั่งคงคำสั่งนั้นแก่ ผู้บริหารแผนและผู้ทำแผนโดยไม่ซักข้า ให้บรรดาสิทธิและอำนาจหน้าที่ของผู้ทำแผนตกเป็นของผู้บริหารแผนตั้งแต่ ผู้บริหารแผนได้ทราบคำสั่งศาล โดยในการลงนามในเอกสารใด ๆ เพื่อทำธุกรรมหรือเพื่อให้มีผลผูกพันบริษัทฯ ให้ผู้บริหารแผน 2 คนมีอำนาจลงนามร่วมกันเพื่อผูกพันบริษัทฯ

หลังจากนั้น เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2565 ผู้บริหารแผนได้ยื่นคำร้องขอแก้ไขแผนพื้นที่กิจการต่อเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ กองพื้นที่กิจการของลูกหนี้ กรมบังคับคดี และเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ได้มีการจัดการประชุมเจ้าหนี้ของบริษัทฯ เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2565 ที่ประชุมเจ้าหนี้ได้มีมติตามมาตรา 90/46 แห่งพระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 โดย มีเจ้าหนี้ที่มีจำนวนหนึ่งร่วมกันในสัดส่วนร้อยละ 78.59 ของจำนวนหนี้ของเจ้าหนี้ทั้งหมดที่เข้าร่วมประชุมและออกเสียงลงคะแนน ยอมรับข้อเสนอขอแก้ไขแผนพื้นที่กิจการตามที่ผู้บริหารแผนได้ยื่นต่อเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์

เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยคะแนนที่แก้ไข และเมื่อวันที่ 21 ตุลาคม 2565 นายไกรสร บำรุงอวยชัย และนายศิริ จิระพงษ์พันธุ์ ผู้บริหารแผนได้ออกจากการเป็นผู้บริหารแผนของบริษัทฯ โดยผู้บริหารแผน 3 ท่าน ที่เหลืออยู่มีอำนาจกระทำการในฐานะผู้บริหารแผนของบริษัทฯ ต่อไปได้ตามมาตรา 90/65 (6) แห่งพระราชบัญญัติล้มละลาย พ.ศ. 2483 และข้อ 10.6 (2) ของแผนพื้นฟิกิจการ

ทั้งนี้ คณะผู้ทำแผน/คณะผู้บริหารแผนได้กำหนดดิวิสัยทัศน์ พันธกิจ นโยบาย แผนกลยุทธ์ แผนธุรกิจ และเป้าหมายในการดำเนินธุรกิจ โดยกำกับ ดูแล และติดตามการดำเนินงานของฝ่ายบริหารอย่างใกล้ชิด โดยยึดถือแนวทางที่กำหนดไว้ในคู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดี

6.1.2 นโยบายและแนวปฏิบัติที่เกี่ยวกับผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสีย

การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ มีนโยบายที่จะดำเนินธุรกิจด้วยความซื่อสัตย์ สุจริต โปร่งใสและเป็นธรรม เพื่อให้ผู้ถือหุ้นมั่นใจว่า
ในการตัดสินใจและกระทำการใด ๆ บริษัทฯ ได้กระทำอย่าง合法 เอียง รอบคอบ โดยคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดต่อผู้ถือหุ้น และผู้มี
ส่วนได้เสียทุกกลุ่ม และใช้ความพยายามอย่างที่สุดเพื่อสร้างผลตอบแทนที่ดีให้แก่ผู้ถือหุ้นอย่างต่อเนื่อง ยั่งยืน และปฏิบัติต่อ
ผู้ถือหุ้นด้วยความเสมอภาคเท่าเทียมกัน ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์ สุจริต โปร่งใสและเป็นธรรม โดยคำนึงถึงผู้ถือหุ้นทั้ง
รายใหญ่และรายย่อย เพื่อผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นโดยเสียทุกกลุ่ม โดยมีแนวปฏิบัติดังนี้



1. บริหารกิจการของบริษัทฯ ให้มีความเจริญก้าวหน้า มั่นคง และก่อให้เกิดผลตอบแทนที่ดีให้แก่ผู้ถือหุ้น
2. ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความสามารถและความระมัดระวัง เยี่ยงผู้ที่มีความรู้ประสบการณ์ และความชำนาญ
3. จัดการดูแลไม่ให้ทรัพย์สินใด ๆ ของบริษัทฯ สูญค่า หรือสูญเสียไปโดยเปล่าประโยชน์
4. เปิดเผยข้อมูลและสารสนเทศทั้งทางการเงินและไม่ใช่ทางการเงินที่เกี่ยวกับธุรกิจและผลประกอบการของบริษัทฯ ที่เป็นจริงอย่างครบถ้วน เพียงพอ สมำเสมอ ทันเวลา แสดงให้เห็นถึงสถานภาพของการประกอบการ และสถานภาพทางการเงินที่แท้จริงของบริษัทฯ

การปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสีย

กรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงานปฏิบัติหน้าที่ของตนเองด้วยความเป็นธรรม โดยการปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียอย่างเท่าเทียมกัน ไม่เลือกปฏิบัติเนื่องจากความแตกต่างในด้านเชื้อชาติ สัญชาติ ศาสนา เพศ สภาพทางกายหรือสุขภาพ หรือเหตุอื่นอันไม่เป็นธรรม

กรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงานปฏิบัติต่อคู่แข่งขันทางการค้าให้สอดคล้องกับหลักสากลภายใต้กรอบแห่งกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ไม่ละเมิดความลับ หรือล่วงรู้ความลับทางการค้าของคู่แข่งทางการค้าด้วยวิธีฉ้อฉล รวมถึงการไม่ผูกขาดทางการค้า

กรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงานปฏิบัติตามระเบียบบริษัทฯ ด้านการสรรหา แต่งตั้ง โยกย้าย และพิจารณาความตีความชอบด้วยความโปร่งใสและเป็นธรรม

คณะกรรมการบริษัทฯ จัดให้มีช่องทางให้ผู้มีส่วนได้เสียสามารถแจ้งเรื่องที่ผิดกฎหมาย หรือผิดระเบียบของบริษัทฯ การทุจริตคอร์รัปชัน การไม่ปฏิบัติตามจริยธรรมและจรรยาบรรณของบริษัทฯ และดูแลให้ข้อร้องเรียนได้รับการตอบสนองภายในระยะเวลาที่เหมาะสม

6.1.3 การติดตามให้มีการปฏิบัติตามนโยบายและแนวปฏิบัติในการกำกับดูแลกิจการ

การป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์

บริษัทฯ ยึดมั่นและให้ความสำคัญในหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ที่จะจัดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ซึ่งคณะกรรมการบริษัทฯ ได้พิจารณารายการการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ หรือรายการที่เกี่ยวโยงกัน หรือรายการระหว่างกันอย่างเหมาะสมภายใต้กรอบจริยธรรมที่ดี และมีการดูแลให้คณะกรรมการบริษัทฯ ฝ่ายบริหาร และพนักงานทุกคนถือปฏิบัติโดยเคร่งครัดตามข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับตลาดทุนและตลาดหลักทรัพย์ฯ เพื่อให้เป็นที่เชื่อถือและไว้วางใจของผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย ซึ่งมีหลักเกณฑ์สำคัญ ดังนี้

บริษัทฯ ได้ออกประกาศบริษัทฯ เรื่องการเปิดเผยข้อมูลรายการที่เกี่ยวโยงกันของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ตามหลักเกณฑ์และวิธีการของตลาดหลักทรัพย์ฯ ตั้งแต่กันยายน 2547 เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหารทุกท่านที่เข้าข่ายบุคคลที่เกี่ยวโยงกันตามคำนิยามของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ เปิดเผยข้อมูลบุคคลและนิติบุคคลที่เกี่ยวโยงกัน และทุกครั้งที่มีการแต่งตั้งกรรมการหรือผู้บริหารใหม่ เลขานุการบริษัทฯ จะจัดส่งแบบฟอร์ม “รายละเอียดของบุคคลที่เกี่ยวโยงกันตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความขัดแย้งทางผลประโยชน์” เรื่องการเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของบริษัทฯ จดทะเบียนในรายการที่เกี่ยวโยงกัน พ.ศ. 2546 และประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดหลักทรัพย์ฯ เรื่อง “หลักเกณฑ์ในการทำรายการที่เกี่ยวโยงกัน” ซึ่งได้ปรับปรุงรายละเอียดตามข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่เปลี่ยนแปลงโดยตลอด โดยให้กรรมการหรือผู้บริหารที่ได้รับแต่งตั้งใหม่ ให้ข้อมูลพร้อมลงนามรับรองความถูกต้องของข้อมูล และหากภายหลังมีการเปลี่ยนแปลงข้อมูล กรรมการหรือผู้บริหารจะต้องจัดส่งแบบฟอร์มดังกล่าว พร้อมลงนามรับรอง



ความถูกต้องของข้อมูลทุกรายชื่อ โดยเลขานุการบริษัทฯ จะจัดส่งรายละเอียดของบุคคลที่เกี่ยวโยงกันให้ประธานกรรมการบริษัทฯ และประธานกรรมการตรวจสอบรับทราบด้วย พร้อมทั้งจัดทำสรุประยุทธ์บุคคลและนิติบุคคลที่เกี่ยวโยงกันนำส่งฝ่ายบริหารทุกฝ่าย และบุคคลที่เป็นผู้ประสานงานเกี่ยวกับรายการที่เกี่ยวโยงกันของแต่ละหน่วยงาน เพื่อใช้ตรวจสอบธุรกรรมที่หน่วยงานตนจะเสนอฝ่ายบริหารหรือคณะกรรมการบริษัทฯ และหากมีรายการที่เกี่ยวโยงกันเกิดขึ้น บริษัทฯ จะดำเนินการตามขั้นตอนปฏิบัติที่กำหนดไว้ ซึ่งอ้างอิงจากกฎหมายที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งนำไปเปิดเผยในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี/รายงานประจำปี (แบบ 56-1 One Report)

เพื่อให้การดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องรายการที่เกี่ยวโยงกันมีแนวทางปฏิบัติที่ชัดเจนยิ่งขึ้น บริษัทฯ ได้ออกประกาศบริษัทฯ เรื่อง การกำหนดนโยบายราคาสำหรับรายการที่เกี่ยวโยงกันของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในเดือนมกราคม 2548 โดยในการเข้าทำรายการที่เกี่ยวโยงกันของบริษัทฯ กับบุคคลที่เกี่ยวโยงกัน ให้เขียนนโยบายการทำรายการราคาซึ่งสินค้าและบริการระหว่างบริษัทฯ กับกิจการที่เกี่ยวข้อง โดยกำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับบริษัทฯ กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องเป็นลำดับแรก และใช้นโยบายราคาที่มีเงื่อนไขทางธุรกิจที่ไม่เป็นปกติ หรือไม่เป็นไปตามราคตลาดหากจำเป็น ทั้งนี้ เพื่อบริษัทฯ จะได้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และวิธีการของตลาดหลักทรัพย์ฯ รวมทั้งมาตรฐานการบัญชีได้อย่างถูกต้องและครบถ้วน ซึ่งเลขานุการบริษัทฯ จะจัดทำระเบียบวาระเรื่อง “รายการที่เกี่ยวโยงกันของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)” เพื่อเปิดเผยให้คณะผู้บริหารแผน และฝ่ายบริหารทราบในกรณีที่มีนัยสำคัญ หรือรายการอาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ เพื่อเป็นการกำกับดูแลและสร้างความมั่นใจว่ารายการดังกล่าว เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีและถูกต้องตามข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ

กรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงานทุกคน ต้องคำนึงถึงประโยชน์ของบริษัทฯ ภายใต้ความถูกต้องตามกฎหมายและจริยธรรม โดยหลีกเลี่ยงการกระทำที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ที่อาจส่งผลกระทบในการตัดสินใจได้ ฯ ตามแนวทางปฏิบัติ ดังต่อไปนี้

1. พึงลงทะเบียนการถือหุ้นในกิจการคู่แข่งทางการค้าของบริษัทฯ หากจะทำให้มีผลกระทบต่องานในหน้าที่ ในกรณีที่ได้หุ้นนั้นมาก่อนการเป็นกรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงาน หรือก่อนที่บริษัทฯ จะเข้าไปทำธุรกิจนั้น หรือได้มาโดยทางมรดกต้องรายงานให้ผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้นทราบ

2. หลังจากพ้นสภาพการปฏิบัติงานภายในกำหนดระยะเวลา 1 ปี สำหรับกรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงาน ไม่พึงปฏิบัติงานกับบริษัทคู่แข่งของบริษัทฯ และต้องไม่เปิดเผยข้อมูลที่ถือว่าเป็นความลับของบริษัทฯ เพื่อประโยชน์แก่ตนเองหรือผู้ใด ไม่ว่าจะเป็นข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ ข้อมูลทางการปฏิบัติงาน ข้อมูลธุรกิจ แผนงานของบริษัทฯ และอื่น ๆ ในลักษณะเดียวกัน



การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายในเพื่อแสวงหาผลประโยชน์

บริษัทฯ ยึดถือและปฏิบัติตามกฎหมายของตลาดหลักทรัพย์ฯ และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์อย่างเคร่งครัด โดยบริษัทฯ ให้ความสำคัญในเรื่องหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อให้บรรลุผลในทางปฏิบัติ ในปี 2560 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้อนุมัติให้ปรับปรุงนโยบาย เรื่องการป้องกันการใช้ข้อมูลภายในเพื่อประโยชน์ส่วนตน ให้สอดคล้องกับพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2559 ในการห้ามกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ซึ่งรู้หรือครอบครองข้อมูลภายใน ทำการซื้อขาย หลักทรัพย์ที่ออกโดยบริษัทฯ โดยอาศัยข้อมูลภายในซึ่งเป็นสาระสำคัญต่อการเปลี่ยนแปลงราคาหรือมูลค่าของหลักทรัพย์ที่ยังไม่ได้เปิดเผยต่อสาธารณะทั่วไปหรือตลาดหลักทรัพย์ และตนได้ล่วงรู้มาในตำแหน่งหรือฐานะที่สามารถล่วงรู้ข้อเท็จจริงหรือการเป็นพนักงานของบริษัทฯ ไม่ว่าการกระทำดังกล่าวจะกระทำเพื่อประโยชน์ตนเองหรือผู้อื่น หรือการนำข้อมูลภายในไปเปิดเผยให้ผู้อื่นกระทำดังกล่าว โดยยึดแนวทางในการปฏิบัติ ดังนี้

1. ไม่ใช้ข้อมูลภายในที่เป็นข้อมูลสำคัญที่ยังไม่ได้เปิดเผยต่อสาธารณะในการซื้อขายหลักทรัพย์โดยเป็นการเอาเปรียบบุคคลภายนอกไม่ว่าจะอยู่ในช่วงเวลาใด
2. ห้ามเปิดเผยหรือส่งผ่านข้อมูลภายในไปยังบุคคลที่ไม่เกี่ยวข้องกับข้อมูลนั้น ซึ่งรวมถึงบุคคลที่มีความสัมพันธ์ใกล้ชิดตามที่กฎหมายกำหนด และบุคคลอื่น ๆ
3. ในการคาดการณ์เหตุการณ์ในอนาคต ผู้ที่จะวิเคราะห์หรือคาดการณ์ต้องตรวจสอบว่า ข้อมูลที่นำมาใช้ในการวิเคราะห์หรือคาดการณ์ จะต้องไม่เป็นข้อมูลเท็จ ข้อมูลที่ถูกบิดเบือนไปจากความเป็นจริง หรือข้อมูลไม่ครบถ้วน โดยผู้วิเคราะห์หรือคาดการณ์ต้องรับผิดชอบและรับมัดระวังต่อข้อมูลที่ได้สื่อสารออกไป
4. พนักงานในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำข้อมูลงบการเงินและข้อมูลภายในที่มีนัยสำคัญ รวมถึงบุคคลที่มีความสัมพันธ์ใกล้ชิดตามที่กฎหมายกำหนด ต้องไม่ซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ในช่วงระยะเวลาที่มีข้อมูลภายในที่มีนัยสำคัญที่อาจมีผลกระทบต่อราคางานหลักทรัพย์ของบริษัทฯ และก่อนการประกาศงบการเงินต่อตลาดหลักทรัพย์ 1 เดือน และหลังประกาศ 3 วัน

นโยบายดังกล่าวกำหนดให้ทุกหน่วยงาน มีระบบบริหารจัดการในการกำกับดูแลการใช้ข้อมูลภายใน และข้อมูลลับที่ดีเพื่อป้องกันมิให้ข้อมูลลับของบริษัทฯ รั่วไหล ซึ่งจะทำให้บริษัทฯ เสียหาย หรือถูกนำไปใช้เพื่อประโยชน์ในทางมิชอบ อันเป็นการเอาเปรียบผู้ลงทุน และในปี 2565 บริษัทฯ ได้ให้ความรู้เกี่ยวกับแนวปฏิบัติในการเปิดเผยและรักษาข้อมูลที่มีผลกระทบต่อราคางานหลักทรัพย์แก่ กรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงานในหน่วยงานต่าง ๆ ของบริษัทฯ ผ่านคู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อให้เกิดการระหนักรู้และสามารถนำไปปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม



การต่อต้านทุจริตและคอร์รัปชัน

บริษัทฯ ตระหนักถึงปัญหาการทุจริตและคอร์รัปชัน ซึ่งถือเป็นภัยร้ายแรงที่ทุกหน่วยงานของบริษัทฯ ต้องให้ความสำคัญเป็นอันดับต้น และผู้ปฏิบัติงานของบริษัทฯ ในทุกระดับต้องร่วมกันควบคุม ตรวจสอบ ดูแล เพื่อเป็นการป้องกันและจัดปัญหาการทุจริตและประพฤติมิชอบ บริษัทฯ จึงได้นำนโยบายการแจ้งเบาะแส (Whistle Blower Policy) มาใช้ในการบริหารจัดการองค์กร โดยคณะกรรมการและผู้บริหารแผนในการประชุมครั้งที่ 28/2564 มีมติอนุมัติระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการร้องเรียนและการแจ้งเบาะแสเกี่ยวกับการทุจริตและการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ คำสั่ง กฎระเบียบ ที่ออกโดยคณะกรรมการและผู้บริหาร ที่ระบุไว้ในมาตรา 10 แห่งพระราชบัญญัติการแจ้งเบาะแส (Whistle Blowing) ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ซึ่งผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มสามารถสอดส่อง ดูแล และแจ้งเบาะแส การทุจริตผ่านช่องทางที่กำหนด และบริษัทฯ จะทำการตรวจสอบข้อเท็จจริง พร้อมมาตรการคุ้มครองผู้ร้องเรียน

กรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงาน มีหน้าที่ความรับผิดชอบในการทำความเข้าใจและปฏิบัติตามนโยบายต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชัน เข้าร่วมการฝึกอบรมการป้องกันการทุจริตและคอร์รัปชัน ตามที่บริษัทฯ กำหนด รวมถึงการแจ้งเบาะแสทันทีเมื่อพบเห็นหรือสงสัยว่าจะมีการทุจริตหรือคอร์รัปชัน และให้ความร่วมมือในการตรวจสอบข้อเท็จจริงที่เกี่ยวข้องกับข้อสงสัยในการกระทำการทุจริตหรือคอร์รัปชัน ซึ่งบริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายการต่อต้านทุจริตและคอร์รัปชันไว้ ดังนี้

บทบาทความรับผิดชอบของ กรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงาน

1. กรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงานต้องไม่เข้าไปเกี่ยวข้องกับเรื่องทุจริตและคอร์รัปชัน ไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อม และจะต้องปฏิบัติตามนโยบายหรือข้อขันตอนการปฏิบัติงานของบริษัทฯ อย่างเคร่งครัด

2. กรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงาน ในทุกระดับตำแหน่งงานมีหน้าที่ที่จะต้องช่วยกันสอดส่องดูแล หรือแจ้งเบาะแสทันทีเมื่อพบเห็น หรือสงสัยว่าจะมีการทุจริตคอร์รัปชัน และให้ความร่วมมือในการตรวจสอบข้อเท็จจริงที่เกี่ยวข้องกับข้อสงสัยในการกระทำการคอร์รัปชัน

3. กรรมการ ผู้บริหาร และผู้บังคับบัญชาของผู้ปฏิบัติงานทุกระดับตำแหน่ง มีหน้าที่ต้องให้ความยุติธรรมแก่ทุกฝ่าย โดยยึดหลักคุณธรรม ความถูกต้องตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และคู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดี

4. กรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องต้องปฏิบัติตามนโยบาย และระเบียบข้อบังคับของบริษัทฯ เกี่ยวกับการร้องเรียน โดยดำเนินการตรวจสอบข้อเท็จจริงอย่างเป็นธรรม มีความโปร่งใส และตรวจสอบได้

5. กรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงานต้องเผยแพร่ ให้ความรู้ และทำความเข้าใจกับบุคคลอื่นที่ต้องปฏิบัติหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ หรืออาจเกิดผลกระทบกับบริษัทฯ ในเรื่องที่ต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามนโยบายต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชันของผลประโยชน์ทับซ้อนและศินบ่น

สินบนและสิ่งจุจลิ

ห้ามกรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงานที่มีหน้าที่ในการตัดสินใจใด ๆ ให้หรือยอมรับสินบนหรือเรียกรับสินบน หรือสิ่งจุจลิในรูปแบบใด ๆ หรือผลประโยชน์ส่วนตนอื่นใดโดยมิชอบด้วยกฎหมาย และ/หรือระเบียบของบริษัทฯ และห้ามมอบหมายให้ผู้อื่นให้ หรือ รับสินบนและสิ่งจุจลิแทนตนเอง ตลอดจนการห้ามเป็นตัวกลางในการเสนอให้หรือรับสินบนใด ๆ กับผู้ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ยกเว้นกรณีการให้สิ่งจุจลิแก่บริษัทฯ ตามการปฏิบัติทางการค้าโดยทั่วไป หรือสิ่งจุจลิเพื่อประโยชน์ในการดำเนินธุรกิจทางการตลาด เช่น การส่งเสริมการขาย เป็นต้น



การให้หรือรับของขวัญ ของกำนัล การเลี้ยงรับรอง การบริการต้อนรับหรือผลประโยชน์อื่น

1. กรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงาน มีหน้าที่ซึ่งจะให้ผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้องทราบถึงนโยบายดังรับของขวัญของบริษัทฯ เป็นระยะ และขอให้ผู้มีส่วนได้เสียให้ความร่วมมือในการดำเนินการดังกล่าว
2. กรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงาน สามารถให้หรือรับของขวัญ ของกำนัล การเลี้ยงรับรอง การบริการต้อนรับหรือผลประโยชน์อื่นได้ตามขบวนธรรมเนียมประเพณี หรือวัฒนธรรม หรือให้กันตามมารยาท ที่ปฏิบัติกันในสังคม แต่ต้องไม่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินงาน และการตัดสินใจทางธุรกิจของบริษัทฯ โดยไม่ได้เป็นไปเพื่อคาดหวังผลประโยชน์หรือสิ่งอื่นใดเป็นการตอบแทน และต้องมีมูลค่าไม่เกิน 3,000 บาท
 3. หากกรณีมีความจำเป็นต้องรับของขวัญ ของกำนัล การเลี้ยงรับรอง การบริการต้อนรับหรือผลประโยชน์อื่นที่มีมูลค่าเกิน 3,000 บาท เนื่องจากไม่สามารถปฏิเสธได้ หรือเพื่อรักษาสัมพันธภาพที่ดีต่อกันทางธุรกิจ หรือไม่ว่าเหตุผลอื่นใด ก็ตาม ให้ดำเนินการตามแนวปฏิบัติที่กำหนดไว้ในคู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดี ดังนี้
 - ให้ผู้รับของขวัญจัดทำรายงานการรับของขวัญ ทรัพย์สินหรือประโยชน์อื่นใด และนำส่งรายงานดังกล่าวพร้อม สิ่งของที่ได้รับ ให้ผู้บริหารของหน่วยงานสอบทานรายละเอียดของขวัญ เพื่อให้มั่นใจว่าวัตถุประสงค์ของการรับของขวัญ ทรัพย์สิน หรือประโยชน์อื่นใด เป็นไปตามแนวปฏิบัติของบริษัทฯ
 - ให้ผู้บริหารของหน่วยงานนำส่งรายงานและสิ่งของที่ได้รับให้ฝ่ายกำกับการปฏิบัติตามกฎหมายท่องค์กร เพื่อจัดทำทะเบียนรับสิ่งของและนำส่งฝ่ายบริหารทั่วไปเพื่อบริหารจัดเก็บสิ่งของ หรือนำส่งฝ่ายสื่อสารองค์กร เพื่อร่วบรวมสิ่งของไปบริจาค ยกเว้นเป็นของบริโภคซึ่งมีวันหมดอายุน้อยกว่า 1 เดือน ให้ผู้บริหารของหน่วยงานผู้รับของขวัญบริหารจัดการได้ตามความเหมาะสม
 - ให้ฝ่ายกำกับการปฏิบัติตามกฎหมายท่องค์กร จัดทำรายงานเป็นรายปีเสนอประธานเจ้าหน้าที่บริหารเพื่อทราบ
4. กรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงาน ต้องไม่เรียกร้อง หรือรับของขวัญ ของกำนัล การเลี้ยงรับรอง การบริการต้อนรับ หรือผลประโยชน์อื่น จากลูกค้า คู่ค้า ผู้รับเหมา หรือผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ ไม่ว่ากรณีใดที่อาจส่งผลกระทบต่อการตัดสินใจในการปฏิบัติหน้าที่ หรือขัดแย้งทางผลประโยชน์กับบริษัทฯ
5. กรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงาน ต้องใช้ดุลพินิจในการให้ของขวัญ ของกำนัล การเลี้ยงรับรอง การบริการต้อนรับ หรือผลประโยชน์อื่นแก่บุคคลอื่นในลักษณะที่ไม่เกินความเหมาะสม ซึ่งอาจส่งผลต่อบุคคลในการปฏิบัติหน้าที่
6. การให้ของขวัญ ของกำนัล การเลี้ยงรับรอง การบริการต้อนรับ หรือผลประโยชน์อื่นแก่เจ้าหน้าที่ของรัฐ ในประเทศ ต้องปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และนโยบายของหน่วยงานนั้น ๆ อย่างเคร่งครัด และการให้เจ้าหน้าที่ของรัฐ ในต่างประเทศโดยประเพณีท้องถิ่นต้องไม่ขัดต่อกฎหมายและจริยธรรม
7. ของขวัญ ของกำนัล การเลี้ยงรับรอง การบริการต้อนรับ หรือผลประโยชน์อื่นที่ให้หรือรับ ต้องไม่ขัดต่อกฎหมายศีลธรรม และจริยธรรมที่พึงปฏิบัติ
8. หากกรณีมีความจำเป็นต้องเลี้ยงรับรองทางธุรกิจ อาทิ เลี้ยงรับรองเป็นอาหารและเครื่องดื่ม และรูปแบบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการปฏิบัติตามสัญญาทางธุรกิจ หรือ เป็นจริยธรรมทางการค้า รวมถึงการให้ความรู้ความเข้าใจทางธุรกิจ สามารถกระทำได้ แต่ต้องมีค่าใช้จ่ายในการเลี้ยงรับรองอย่างสมเหตุสมผล และไม่ส่งผลกระทบต่อการตัดสินใจในการปฏิบัติงาน หรือก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์



การบริจาคมกุศล การสาธารณประโภชน์ ค่าอำนวยความสะดวก และการให้เงินสนับสนุน

กรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงาน ต้องปฏิบัติตามแนวทาง ดังนี้ ในเรื่องการบริจาคมกุศล การสาธารณประโภชน์และการให้เงินสนับสนุน

1. การบริจาคมเงิน หรือทรัพย์สินเพื่อกุศล การสาธารณประโภชน์ ค่าอำนวยความสะดวก การให้เงินสนับสนุนต้องเป็นไปอย่างโปร่งใสสูงต้องตามกฎหมาย และไม่ขัดต่อศีลธรรม รวมทั้งไม่เป็นการกระทำการใด ๆ ที่จะมีผลเสียหายต่อสังคม ส่วนรวม โดยต้องดำเนินการตามระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการบริจาคมกุศลโดยสารการให้หน้าหนักสัมภาระและสิทธิประโยชน์อื่น ๆ พ.ศ. 2553

2. การให้หรือรับเงิน หรือทรัพย์สินบริจาคมกุศลหรือเงินสนับสนุนนั้น ต้องไม่ได้ถูกนำไปใช้เพื่อเป็นข้ออ้างในการติดสินบน

3. การเบิกค่าใช้จ่ายเพื่อกุศล และการให้เงินสนับสนุน ให้ปฏิบัติตามระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการบริจาคมกุศลโดยสารการให้หน้าหนักสัมภาระและสิทธิประโยชน์อื่น ๆ พ.ศ. 2553 และขั้นตอนการเบิกค่าใช้จ่ายให้เป็นไปตามระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยอำนาจหน้าที่ทางการเงินที่บริษัทฯ กำหนด โดยต้องระบุวัตถุประสงค์ที่ชัดเจน และมีหลักฐานที่ตรวจสอบได้

โดยมีแนวทางการกำกับดูแลด้านการต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชัน ดังนี้

1. บุคลากรของบริษัทฯ มีบทบาทหน้าที่ และความรับผิดชอบ ในการทำความเข้าใจและปฏิบัติตามนโยบายต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชัน คู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดี รวมทั้งกฎ ระเบียบ และข้อบังคับเกี่ยวกับการทำงานของบริษัทฯ อย่างเคร่งครัด

2. บุคลากรของบริษัทฯ ห้ามกระทำการอันใดที่เกี่ยวข้องกับการทุจริตและคอร์รัปชัน เพื่อประโยชน์ทางตรงหรือทางอ้อมต่อตนเอง ครอบครัว เพื่อน ญาติและคนรู้จัก ไม่ว่าตนจะอยู่ในฐานะเป็นผู้รับ ผู้ให้หรือผู้เสนอให้สินบน ทั้งที่เป็นตัวเงินหรือไม่เป็นตัวเงิน แก่หน่วยงานของรัฐหรือหน่วยงานเอกชน ที่บริษัทฯ ได้ดำเนินธุรกิจหรือติดต่อด้วย

3. บุคลากรของบริษัทฯ ต้องช่วยกันสอดส่อง ดูแล หรือแจ้งเบาะแสทันทีเมื่อพบเห็นหรือสงสัยว่าจะมีการทุจริตและคอร์รัปชัน และให้ความร่วมมือในการสอบสวนข้อเท็จจริงที่เกี่ยวข้องกับข้อสงสัยในการกระทำการดังกล่าว โดยแจ้งเบาะแสกับผู้มีสิทธิรับข้อร้องเรียนรับทราบ เพื่อดำเนินการตามระเบียบบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ว่าด้วยการร้องเรียนและการแจ้งเบาะแสเกี่ยวกับการทุจริตและการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบองค์กร

4. บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับข้อร้องเรียนจากบุคลากรของบริษัทฯ และบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับบริษัทฯ ที่พบเห็นการกระทำใด ๆ ต่อบริษัทฯ โดยการทุจริตและคอร์รัปชัน หรือโดยการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ข้อกำหนด หรือคำสั่งบริษัทฯ โดยบริษัทฯ จะดำเนินการตรวจสอบข้อเท็จจริงอย่างเป็นธรรม มีความโปร่งใสและตรวจสอบได้

5. บริษัทฯ ให้ความมั่นใจว่า จะไม่มีบุคลากรของบริษัทฯ คนใดต้องถูกกลดตำแหน่ง ลงโทษ หรือได้รับผลกระทบใด ๆ จากการปฏิเสธการให้ หรือรับสินบน และบริษัทฯ จะไม่ยอมให้ผู้ได้มากระทำการข่มขู่ คุกคาม หรือหน่วงเหนี่ยวบุคลากรของบริษัทฯ ที่มีความมุ่งมั่นที่จะปฏิบัติตามนโยบายต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชัน

อนึ่ง บริษัทฯ ได้ส่งหนังสือถึงบริษัทฯ อย่าง บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง เพื่อแสดงเจตนาณ์ความมุ่งมั่นในการต่อต้านการไม่ยอมรับการทุจริตและคอร์รัปชันทุกรูปแบบทั้งทางตรงและทางอ้อม โดยกำหนดให้บุคลากรของบริษัทฯ และบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับบริษัทฯ รับทราบและให้ปฏิบัติตามนโยบายต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชันของบริษัทฯ



อย่างเคร่งครัด ขอความร่วมมือสนับสนุนและปฏิบัติตามนโยบายต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชัน เพื่อเป็นแรงขับเคลื่อนและนำไปสู่การสร้างเครือข่ายต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชันอย่างแข็งแกร่ง

การแจ้งเบาะแส (Whistle Blower Policy)

เนื่องจากบริษัทฯ ตรหหนักถึงความสำคัญของปัญหาการทุจริตคอร์รัปชันและประพฤติมิชอบ จึงได้นำนโยบายการแจ้งเบาะแส (Whistle Blower Policy) ใช้รองรับคปองกันการทุจริตคอร์รัปชันและประพฤติมิชอบ โดยจัดทำและบังคับใช้ระเบียบ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ว่าด้วยการร้องเรียนเกี่ยวกับการทุจริตและการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับ คำสั่งบริษัทฯ หรือธรรมาภิบาล หรือจริยธรรม ตามประมวลธรรมาภิบาลและจริยธรรม พ.ศ. 2553 ตั้งแต่วันที่ 25 มกราคม 2553 เป็นต้นมา เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานของบริษัทฯ บุคลาภยนอก ผู้มีส่วนได้เสีย หรือบุคคลใดที่เป็นผู้ได้รับความเสียหายหรือพบเห็นการทุจริตและการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ข้อกำหนด คำสั่งบริษัทฯ ใช้เป็นช่องทางในการแจ้งเบาะแส/ ร้องเรียนมาซึ่งผู้มีสิทธิรับข้อร้องเรียน ซึ่งตามระเบียบบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ว่าด้วยการร้องเรียนและการแจ้งเบาะแส เกี่ยวกับการทุจริตและการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบองค์กร พ.ศ. 2564 กำหนดให้ประธานกรรมการบริษัทฯ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร ประธานเจ้าหน้าที่ซึ่งเป็นผู้บังคับบัญชาสูงสุดในสายงานที่เกี่ยวข้องกับข้อร้องเรียน ผู้อำนวยการฝ่ายกำกับการปฏิบัติตามกฎหมายท่องค์กร เป็นผู้มีสิทธิรับข้อร้องเรียน โดยผู้แจ้งเบาะแส/ผู้ร้องเรียนสามารถแจ้งข้อร้องเรียนผ่านช่องทางได้ 4 ช่องทาง ดังต่อไปนี้

1. ร้องเรียนได้โดยตรงด้วยวาจา หรือลายลักษณ์อักษรโดยตรงต่อผู้มีสิทธิรับข้อร้องเรียน
2. ผ่านทางไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ (e-mail) ของผู้มีสิทธิรับข้อร้องเรียน หรือ whistleblower@thaiairways.com
3. ส่งจดหมายถึงผู้มีสิทธิรับข้อร้องเรียนมาที่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900
4. ร้องเรียนผ่านเว็บไซต์ของบริษัทฯ (www.thaiairways.com) ได้ทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ

และเพื่อให้การดำเนินการตรวจสอบข้อเท็จจริง เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผล จึงกำหนดให้ข้อร้องเรียนจะต้องมีรายละเอียดและพยานหลักฐาน ดังนี้

1. ชื่อและที่อยู่ของผู้ร้องเรียน
2. ชื่อหรือตำแหน่งของผู้ถูกร้องเรียน
3. ข้อกล่าวหาและพฤติกรรมแห่งการกระทำผิดตามข้อร้องเรียน พร้อมพยานบุคคลที่รู้เห็นเหตุการณ์ พยานหลักฐานหรืออ้างพยานหลักฐานที่สอดคล้องกับข้อร้องเรียน กรณีไม่ปรากฏชื่อและที่อยู่ผู้ร้องเรียนตามข้อ 1. แต่หากมีข้อมูลที่ระบุรายละเอียดชัดเจนหรือหลักฐานที่เพียงพอ บริษัทฯ จะรับไว้พิจารณาตามระเบียบเพื่อดำเนินการต่อไป

โดยบริษัทฯ จะมอบหมายฝ่ายกำกับการปฏิบัติตามกฎหมายท่องค์กร ทำหน้าที่ลั่นกรองเบาะแสและข้อร้องเรียน ดังกล่าวรวมทั้งดำเนินการตรวจสอบข้อเท็จจริงภายในกำหนดระยะเวลาที่เหมาะสม ไม่เปิดเผยชื่อผู้ร้องเรียนทั้งในระหว่างตรวจสอบและภายหลังการตรวจสอบ หากพบว่ามีการกระทำผิดจริงจากพยานหลักฐานต่าง ๆ ก็จะนำไปสู่การลงโทษทางวินัยทางอาญา หรือทางแพ่ง แล้วแต่กรณี รวมถึงกำหนดมาตรการคุ้มครองผู้ร้องเรียนหรือผู้ที่ให้ความร่วมมือในการรายงานการทุจริตฯ หากกระทำการโดยเจตนาสุจริต จะไม่ถูกลงโทษทางวินัย และจะได้รับความคุ้มครองตามระเบียบบริษัทฯ อันจะสร้างความเชื่อมั่นและปลดภัยให้แก่ผู้ร้องเรียน ดังนี้



1. ผู้รับผิดชอบในทุกขั้นตอนจะต้องเก็บรักษาข้อมูลที่ได้รับไว้ในชั้นความลับสูงสุด และเปิดเผยเท่าที่จำเป็น โดยคำนึงถึงความปลอดภัยและความเสียหายของผู้รายงานแหล่งข้อมูลหรือบุคคลที่เกี่ยวข้อง หากพนักงานผู้ใดฝ่าฝืน ถือเป็นการกระทำการผิดวินัย
2. กรณีที่ผู้ร้องเรียนเห็นว่าตนอาจได้รับความไม่ปลอดภัย หรืออาจเกิดความเดือดร้อนเสียหาย ผู้ร้องเรียนสามารถร้องขอให้บริษัทฯ กำหนดมาตรการอย่างหนึ่งอย่างใดเพื่อคุ้มครองที่เหมาะสมเป็นการชั่วคราวก็ได้ ทั้งนี้ ให้เป็นดุลยพินิจของประธานเจ้าหน้าที่บริหาร ที่จะดำเนินการตามที่ร้องหรือไม่ก็ได้
3. ผู้ได้กระทำการกลั่นแกล้งข่มขู่ ลงโทษทางวินัย หรือเลือกปฏิบัติ ด้วยวิธีการอันไม่เป็นธรรม ต่อผู้ร้องเรียน หรือบุคคลที่เกี่ยวข้องกับข้อร้องเรียนตามระเบียบนี้ ถือว่าผู้นั้นกระทำผิดวินัย และต้องรับผิดชอบชดใช้ความเสียหายแก่บริษัทหรือผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการกระทำดังกล่าว ตลอดจนรับผิดในทางแพ่งและทางอาญาหรือตามกฎหมายต่อไป

ทั้งนี้ ในปี 2565 มีเบาะแสและข้อร้องเรียนเกี่ยวกับการทุจริต และการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ข้อกำหนด หรือคำสั่งบริษัทฯ ทั้งสิ้น จำนวน 39 กรณี มีจำนวน 9 กรณีที่มีมูลความผิดทางวินัยและถูกลงโทษทางวินัย มีรายละเอียด ดังนี้

ประเด็น					แนวทางแก้ไข
ข้อร้องเรียนเกี่ยวกับการทุจริต	ข้อร้องเรียนเกี่ยวกับการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ข้อกำหนด หรือคำสั่งบริษัทฯ	ข้อร้องเรียนที่ไม่ใช่ข้อร้องเรียนเกี่ยวกับการทุจริต หรือการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบองค์กร หรือข้อร้องเรียนที่บริษัทฯ ไม่รับเรื่องไว้พิจารณา			
จำนวนที่ได้รับข้อร้องเรียน (กรณี)	มีมูลความผิด (กรณี)	จำนวนที่ได้รับข้อร้องเรียน (กรณี)	ลงโทษทางวินัย (กรณี)	จำนวนที่ได้รับข้อร้องเรียน (กรณี)	ดำเนินการสอบสวนทางวินัย และลงโทษทางวินัย พนักงานที่เกี่ยวข้องหากพบว่ามีการกระทำการจริงให้ความรู้ด้านมาตรการป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบ รวมทั้งดำเนินการส่งเสริมและพัฒนาให้พนักงานมีวินัยเน้นความซื่อสัตย์ สุจริต
8	4	10	5	21	- ดำเนินการสอบสวนทางวินัย และลงโทษทางวินัย พนักงานที่เกี่ยวข้องหากพบว่ามีการกระทำการจริงให้ความรู้ด้านมาตรการป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบ รวมทั้งดำเนินการส่งเสริมและพัฒนาให้พนักงานมีวินัยเน้นความซื่อสัตย์ สุจริต

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม ด้วยการรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ เพื่อประโยชน์ร่วมกัน และมีความมุ่งมั่นที่จะเป็นองค์กรที่ดำเนินธุรกิจด้วยความโปร่งใส โดยไม่มีข้อยกเว้นต่อการทุจริตคอร์รัปชันและประพฤติมิชอบทุกรูปแบบ จึงมีการดำเนินการต่อข้อร้องเรียนที่ได้รับทุกกรณีตามระเบียบบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ว่าด้วยการร้องเรียนและการแจ้งเบาะแสเกี่ยวกับการทุจริตและการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบองค์กร พ.ศ. 2564 อย่างเคร่งครัด



6.2 จารยابرรณธรกิจ

บริษัทฯ มีเจตนา谋น์ที่จะส่งเสริม พัฒนาและกำกับดูแลให้บริษัทฯ มีจารยابرรณที่ดีในการดำเนินธุรกิจ ดังนี้ บริษัทฯ จึงได้รวบรวมและประมวลระเบียบ แบบแผน และแนวปฏิบัติต่าง ๆ อันเกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจ ตลอดจนข้อกำหนดที่เป็นเกณฑ์ มาตรฐานที่เป็นหลักความประพฤติ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการควบคุม และกำกับดูแลเพื่อการของบุคลากรทุกคนของบริษัทฯ ไม่ว่าจะเป็นคณะกรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงานในทุกส่วนงาน โดยถือว่าจารยابرรณในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ เป็นเรื่องที่ บุคลากรทุกคนพึงยึดถือและปฏิบัติให้สอดคล้อง และอยู่ในทิศทางเดียวกันอย่างเคร่งครัด โดยนำหลักความซื่อสัตย์ ความมี คุณธรรมและศีลธรรมอันดี ความบริสุทธิ์ใจ และความถูกต้องมาใช้ประกอบกับการปฏิบัติงานอยู่เสมอ

6.3 การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญของนโยบาย แนวปฏิบัติ และการกำกับดูแลกิจการในรอบปีที่ผ่านมา

6.3.1 ฝ่ายกำกับการปฏิบัติตามกฎหมายองค์กรร่วมกับฝ่ายพัฒนาทรัพยากรบุคคล ได้กำหนดให้การเข้ารับการอบรม หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการที่ดีเป็นหลักสูตรภาคบังคับสำหรับผู้บริหารและพนักงานทุกคน โดยจัดทำเป็นรูปแบบ e-Learning ซึ่งมีเนื้อหาสอดคล้องกับคุณมือการกำกับดูแลกิจการที่ดีที่บริษัทฯ ประกาศใช้เมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม 2565 เพื่อให้เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (ตลท.) โดยกำหนดให้บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ต้องมีการกำหนดนโยบาย เป็นลายลักษณ์อักษร เกี่ยวกับกรรมการ และผู้บริหาร การจัดการองค์กร ผู้มีส่วนได้เสีย และประกาศให้ทุกคนในองค์กร ตั้งแต่ระดับกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ตลอดจนผู้มีส่วนได้เสียรับทราบ และนำไปปฏิบัติโดยทั่วถัน เพื่อนำไปสู่ การปฏิบัติที่ดี ให้เป็นองค์กรที่มีธรรมาภิบาล สอดรับกับการเป็นบริษัทชั้นนำ สร้างความมั่นใจให้กับผู้ถือหุ้น และผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย รวมทั้งเป็นการเสริมสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับบริษัทฯ

6.3.2 ส่งเสริมให้พนักงานมีความรู้ ความเข้าใจเรื่องการกำกับดูแลกิจการที่ดี การปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ และการต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชัน ผ่านทุกช่องทางการสื่อสารของบริษัทฯ มีตัวอย่าง ดังนี้





6.3.3 ทบทวนและปรับปรุงตารางกำหนดอำนาจการบริหารงาน (Table of Authority: TOA) ให้สอดคล้องกับโครงสร้างองค์กรใหม่ โดยให้ผู้บริหารทุกสาย/ฝ่าย ที่ดำรงตำแหน่งตั้งแต่ระดับหัวหน้ากลุ่มงานขึ้นไป จัดทำตารางกำหนดอำนาจการบริหารงาน (Table of Authority: TOA) ซึ่งต้องระบุอำนาจตามระเบียบบริษัทฯ และอำนาจการดำเนินการตามมติต่าง ๆ รวมทั้งคำสั่งบริษัทฯ และนำขึ้นระบบเครือข่ายภายในบริษัทฯ (ThaiSphere) เพื่อใช้เป็นข้อมูลอ้างอิงอำนาจในการอนุมัติและดำเนินงานของแต่ละสาย/ฝ่ายได้อย่างถูกต้อง ครบถ้วน ตามหลักการกำกับดูแลการปฏิบัติตามกฎหมาย โดยจะมีการทบทวนและปรับปรุงให้เป็นปัจจุบันทุกไตรมาส

6.3.4 ทบทวน ปรับปรุงและยืนยันการใช้เอกสารข้อบังคับบริษัทฯ ระเบียบบริษัทฯ ข้อบังคับเกี่ยวกับการทำงาน ข้อกำหนดบริษัทฯ นโยบาย คำสั่งบริษัทฯ/ประกาศบริษัทฯ คู่มือและวิธีปฏิบัติ ให้ถูกต้องครบถ้วนชัดเจนและเป็นปัจจุบัน รวมทั้งกำหนดกลไกการกำกับดูแลให้นำไปสู่การปฏิบัติอย่างเคร่งครัด

6.3.5 บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการดำเนินการเรื่องการปฏิบัติตามกฎหมาย โดยมีการดำเนินธุรกิจเป็นไปอย่างถูกต้องตามกฎหมาย กฎหมาย ข้อบังคับ ระเบียบต่าง ๆ ทั้งจากภายในและภายนอก รวมทั้งการปฏิบัติให้สอดคล้องและครอบคลุมกับกฎหมายต่าง ๆ อย่างเคร่งครัด โดยกำหนดให้มีผู้แทนการกำกับการปฏิบัติตามกฎหมาย (Compliance Agent) จากทุกสาย/ฝ่าย เพื่อทำหน้าที่กำกับดูแล ติดตาม รวบรวม เผยแพร่ ทบทวน ปรับปรุงให้ข้อมูลด้านกฎหมายต่าง ๆ ที่ต้องปฏิบัติถูกต้อง ครบถ้วน เป็นปัจจุบัน รวมทั้งจัดทำทะเบียนใบอนุญาตการทำธุกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ทั้งในและต่างประเทศ ตลอดจนจัดทำบันทึกการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย (Non-compliance) ต่าง ๆ พร้อมทั้งการแก้ไขหรือปรับปรุง เพื่อรายงานผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งถือเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนบริษัทฯ ให้เป็นที่น่าเชื่อถือ ไว้วางใจได้ ต่อผู้ถือหุ้น และผู้มีส่วนได้เสีย

6.3.6 การดำเนินการด้านการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล

ตามที่พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 หรือกฎหมายคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล (Personal Data Protection Act: PDPA) มีผลบังคับใช้เต็มรูปแบบเมื่อวันที่ 1 มิถุนายน 2565 ซึ่งมีต้นแบบมาจากการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลของสหภาพยุโรป (General Data Protection Regulation: GDPR) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันการละเมิดความเป็นส่วนตัวเพื่อข่มขู่ห่วงผลกระทบโดยชอบด้วยกฎหมาย ทั้งเจ้าของข้อมูลหรือจากบุคคลที่ดูแลข้อมูล ซึ่งบริษัทฯ มีการเตรียมความพร้อมในการรองรับกฎหมายคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลของประเทศไทยและของสหภาพยุโรปโดยคณะกรรมการและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้กำหนดให้เป็นไปอย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ เพื่อให้มั่นใจได้ว่าการเก็บรวบรวม การใช้ การเปิดเผย และการบริหารจัดการข้อมูลส่วนบุคคลของลูกค้า คู่ค้า พนักงานและลูกจ้าง รวมทั้งบุคคลที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ มีความมั่นคง ปลอดภัย และได้รับการคุ้มครองตามบทบัญญัติของกฎหมาย รวมถึงป้องกันการถูกละเมิดสิทธิในข้อมูลส่วนบุคคล



ในปี 2565 บริษัทฯ มีการดำเนินการด้านคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล ดังนี้

1. กำหนดนโยบายการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล (Privacy Policy) ตามคำสั่งบริษัทฯ ที่ 48/2565 เพื่อกำกับ การปฏิบัติงานของพนักงานและลูกจ้าง รวมถึงกลุ่มบริษัทย่อยในการบริหารจัดการข้อมูลส่วนบุคคลตามพระราชบัญญัติ คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 โดยให้อธิบายต่อไปนี้

2. ออกหนังสือแจ้งการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล (Privacy Notice) แก่ผู้ใช้บริการ ผู้โดยสาร คู่ค้า พนักงาน อัตต พนักงาน รวมถึงบุคคลที่เกี่ยวข้องให้ทราบถึงเงื่อนไขเกี่ยวกับการประมวลผลข้อมูลส่วนบุคคลตามพระราชบัญญัติคุ้มครอง ข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 ไว้ในประกาศบริษัทฯ ที่ 18/2565 โดยมีวัตถุประสงค์ในการเก็บรวบรวม ใช้ และเปิดเผยข้อมูล ส่วนบุคคล รวมถึงสิทธิของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล (Data Subject Rights)

3. ดำเนินการตามพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 ในด้านต่าง ๆ เช่น การบริหารจัดการสำหรับ การใช้สิทธิของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล การให้ข้อมูลส่วนบุคคลกับเจ้าหน้าที่รัฐทั้งจากภายในและต่างประเทศ การจัดการเหตุ เมื่อเกิดการละเมิดข้อมูลส่วนบุคคล (Data Breach) การอบรมให้ความรู้ การสร้างความตระหนักรักษาความปลอดภัย การประมวลผลข้อมูลส่วนบุคคล ในกรณีที่มี การว่าจ้างหรือมอบหมายให้บุคคลภายนอกดำเนินการประมวลผลข้อมูลส่วนบุคคล เป็นต้น

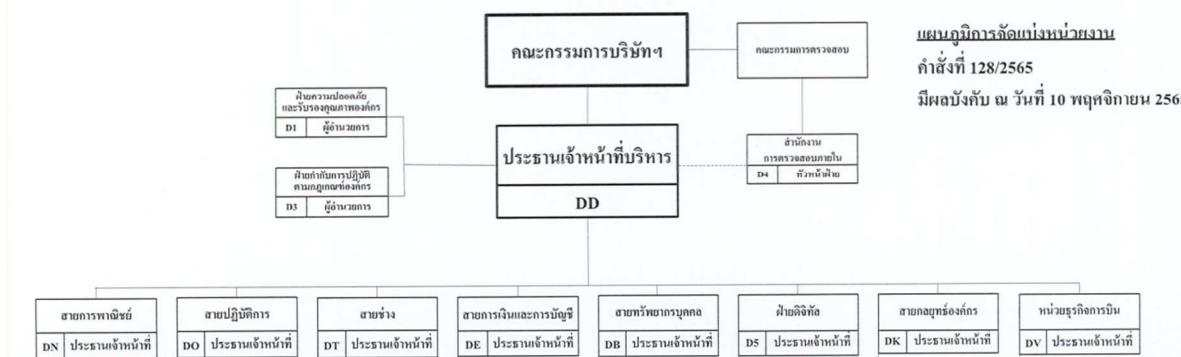




7. โครงสร้างการจัดการ

7.1 โครงสร้างการกำกับดูแล

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 โครงสร้างการจัดการของบริษัทฯ ประกอบด้วยคณะกรรมการบริษัทฯ คณะกรรมการชุดย่อย และเจ้าหน้าที่บริหาร ตามโครงสร้างสายการบริหารงาน ดังนี้



7.2 ข้อมูลของคณะกรรมการบริษัท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการ จำนวน 3 ท่าน ดังนี้

- นายปิยสวัสดิ์ อัมรนันทน์
- นายชาญศิลป์ ตรีนุชกร
- พลอากาศเอก อำนาจ จีระมนีมัย

บริษัทฯ ได้ยื่นคำร้องขอฟื้นฟูกิจการต่อศาลล้มละลายกลางเมื่อวันที่ 26 พฤษภาคม 2563 โดยเมื่อวันที่ 14 กันยายน 2563 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งให้ฟื้นฟูกิจการของการบินไทย และแต่งตั้งให้บริษัท อิวาย คอร์ปอเรทแอดไวซอรี่ เซอร์วิสเซส จำกัด ร่วมกับพลอากาศเอก ชัยพฤกษ์ ดิษยะศริน นายจักรกฤษณ์ พาราพันธุ์ นายนพพล สารีรักษ์ สถาบันวิภาวดี นายนุญทักษ์ หวังเจริญ นายปิยสวัสดิ์ อัมรนันทน์ และนายชาญศิลป์ ตรีนุชกร เป็นผู้ทำแผนฟื้นฟูกิจการ โดยมีอำนาจหน้าที่ตามพระราชบัญญัติ ล้มละลาย พุทธศักราช 2483 มาตรา 90/25 อำนาจหน้าที่ในการจัดการกิจการ และทรัพย์สินของลูกหนี้ ยกเว้นสิทธิที่จะได้รับเงินปันผลตกแก่ผู้ทำแผน

ต่อมาเมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2564 ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งตามมาตรา 90/59 แห่งพระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 เมื่อศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนให้ศาลงั้นแก่ผู้บริหารแผนและผู้ทำแผนโดยไม่ซักซ้าย ให้บรรดาสิทธิและอำนาจหน้าที่ของผู้ทำแผนตกเป็นของผู้บริหารแผนตั้งแต่ผู้บริหารแผนได้รับทราบคำสั่งศาล และในปี 2565 มีรายละเอียดของการเข้าร่วมประชุม และช่วงระยะเวลาในการดำรงตำแหน่ง ดังนี้



รายชื่อผู้บริหารແນ	การเข้าร่วมประชุม		ช่วงระยะเวลา การดำเนินงาน
	คงผู้บริหารແນ / จำนวนครั้งที่มี การประชุม ขณะดำเนินงาน (ครั้ง)	ปกติ พิเศษ	
1. นายปิยสวัสดิ์ อัมรนันทน์	ผู้บริหารແນ	47/47	10/10 15 มิ.ย. 64 – ปัจจุบัน
2. นายชาญศิลป์ ตรีนุชกร	ผู้บริหารແນ	47/47	10/10 15 มิ.ย. 64 – ปัจจุบัน
3. นายพรชัย ฐีระเวช	ผู้บริหารແນ	41/47	7/10 15 มิ.ย. 64 – ปัจจุบัน
4. นายไกรสร บำรุงเมืองชัย	ผู้บริหารແນ	39/40	9/9 15 มิ.ย. 64 – 21 ต.ค. 65
5. นายศิริ จิราพงษ์พันธ์	ผู้บริหารແນ	40/40	9/9 15 มิ.ย. 64 – 21 ต.ค. 65

ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565

รายงานการถือครองหุ้นของผู้บริหารແນ คู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565

รายชื่อผู้บริหารແນ	จำนวนหุ้นสามัญ (หุ้น)		
	ณ วันที่ 1 ม.ค. 2565 หรือวันที่เข้าดำรง ตำแหน่ง	ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2565	เพิ่ม / ลด ระหว่างปี
1. นายปิยสวัสดิ์ อัมรนันทน์ เข้าดำรงตำแหน่ง วันที่ 15 มิ.ย. 64 – ปัจจุบัน คู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-
2. นายชาญศิลป์ ตรีนุชกร เข้าดำรงตำแหน่ง วันที่ 15 มิ.ย. 64 – ปัจจุบัน คู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-
3. นายพรชัย ฐีระเวช เข้าดำรงตำแหน่ง วันที่ 15 มิ.ย. 64 – ปัจจุบัน คู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-
4. นายไกรสร บำรุงเมืองชัย เข้าดำรงตำแหน่ง วันที่ 15 มิ.ย. 64 – 21 ต.ค. 65 คู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-
5. นายศิริ จิราพงษ์พันธ์ เข้าดำรงตำแหน่ง 15 มิ.ย. 64 – 21 ต.ค. 65 คู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-



รายงานการถือครองหุ้นของกรรมการบริษัทฯ คู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565

รายชื่อกรรมการบริษัทฯ	จำนวนหุ้นสามัญ (หุ้น)		
	ณ วันที่ 1 ม.ค. 2565 หรือวันที่เข้าดำรง ตำแหน่ง	ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2565	เพิ่ม / ลด ระหว่างปี
1. พลอากาศเอก อำนาจ จีระมนีมัย เข้าดำรงตำแหน่ง วันที่ 26 เม.ย. 61 – ปัจจุบัน คู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	- -	- -	- -
2. นายพีระพันธุ์ สาลีรัฐวิภาค เข้าดำรงตำแหน่ง 25 พ.ค. 63 – 3 ส.ค. 65 คู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	- -	- -	- -

หมายเหตุ:

คณะกรรมการบริษัทฯ ในปี 2565 ประกอบด้วย

- นายปิยะสสีด อัมรนันทน์
- นายชาญศิลป์ ตรีนุชกร
- พลอากาศเอก อำนาจ จีระมนีมัย
- นายพีระพันธุ์ สาลีรัฐวิภาค (ระยะเวลาดำรงตำแหน่ง วันที่ 25 พ.ค. 2563 – 3 ส.ค. 2565)

บทบาทหน้าที่ของคณะกรรมการ

คณะกรรมการบริษัทฯ มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการกำหนดทิศทางการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ให้เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ผ่านการกำหนดนโยบาย แผนกลยุทธ์ เป้าหมาย วิสัยทัศน์ และพันธกิจ และมีบทบาทสำคัญในการกำกับ ดูแล และติดตามการดำเนินงานของฝ่ายบริหารให้เป็นไปตามนโยบาย และแผนกลยุทธ์ที่ได้กำหนดไว้ คณะกรรมการบริษัทฯ มีหน้าที่แต่งตั้งกรรมการเฉพาะเรื่อง เพื่อรับผิดชอบเฉพาะเรื่องที่ได้รับมอบหมาย และแต่งตั้งผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ รวมทั้งแต่งตั้งเลขานุการบริษัทฯ รับผิดชอบดำเนินการประชุม และการปฏิบัติตามกฎหมาย ตลอดจนกรรมการบริษัทฯ ต้องปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรู้ ความสามารถ ซื่อสัตย์ สุจริต โปร่งใส เพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ

7.3 ข้อมูลของคณะกรรมการชุดปัจจุบัน

7.3.1 โครงสร้างกรรมการบริษัทฯ

ในปี 2565 บริษัทฯ ไม่มีการแต่งตั้งคณะกรรมการชุดปัจจุบันใด ๆ ส่วนการกำกับดูแลงานของสำนักงานการตรวจสอบภายใน คณะกรรมการบริหารแผนในการประชุมครั้งที่ 4/2564 วันที่ 1 กรกฎาคม 2564 ได้มีมติมอบหมายให้ นายพรชัย จีระเวช ผู้บริหารแผน เป็นผู้กำกับดูแลงานของสำนักงานการตรวจสอบภายใน และงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบ



7.4 ข้อมูลเกี่ยวกับผู้บริหาร

7.4.1 โครงสร้างการบริหารจัดการ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทฯ มีตำแหน่งเจ้าหน้าที่บริหาร⁽¹⁾ จำนวนทั้งสิ้น 11 คน ดังนี้

รายชื่อเจ้าหน้าที่บริหาร ⁽¹⁾	ตำแหน่ง
1. นายสุวรรณ สีบุญเรือง	ประธานเจ้าหน้าที่อาวุโส สังกัดสำนักงานประธานเจ้าหน้าที่บริหาร รักษาการแทน ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
2. นายเชิดพันธ์ โชคคุณ	ประธานเจ้าหน้าที่สายช่าง
3. นายชา� เอี่ยมศิริ	ประธานเจ้าหน้าที่สายการเงินและการบัญชี
4. เรือโภ สุพจน์ เจริญสุข	ประธานเจ้าหน้าที่สายปฏิบัติการ
5. นางจันทริกา โชคิกเสถียร	ประธานเจ้าหน้าที่สายทรัพยากรบุคคล
6. นางวรากณา ลือโรจน์วงศ์	ประธานเจ้าหน้าที่หน่วยธุรกิจการบิน
7. นายกรกฎ ชาตะสิงห์	ประธานเจ้าหน้าที่สายการพาณิชย์
8. นายทวีโรจน์ ทรงกำพล	ประธานเจ้าหน้าที่สายกลยุทธ์องค์กร
9. นางบุษกร ออมรัตน์	ผู้อำนวยการฝ่ายควบคุมการเงิน
10. นางเฉิดโฉม เทอดสีรีศักดิ์	ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินองค์กร
11. นางอรอนงค์ ชุณหะ曼	ผู้อำนวยการฝ่ายวางแผนและวิเคราะห์การบัญชี

หมายเหตุ: ⁽¹⁾ เจ้าหน้าที่บริหาร คือ “ผู้บริหาร” ตามคำนิยามของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.)

บทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบ และอำนาจอนุมัติของฝ่ายบริหารงานนโยบายบริษัทฯ

เพื่อให้การบริหารงานของบริษัทฯ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ คณะกรรมการฝ่ายบริหารงานนโยบายของบริษัทฯ มีหน้าที่ความรับผิดชอบ ดังนี้

- พิจารณานโยบาย แผนยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ทางธุรกิจ และงบประมาณ เพื่อเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ อนุมัติ
- ประเมินการดำเนินงานของบริษัทฯ และยุทธศาสตร์ทางธุรกิจเพื่อพัฒนาการดำเนินงานให้สามารถแข่งขันได้
- พิจารณาการพัฒนาองค์กร ระบบบริหาร และการพัฒนาอื่น ๆ
- ติดตามผลการดำเนินงานของผู้เกี่ยวข้องตามนโยบายที่ได้มอบหมาย
- พิจารณาโครงการลงทุนที่สำคัญ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนด เพื่อเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ อนุมัติ
- พิจารณาเรื่องอื่น ๆ ตามที่ระบุเป็น ข้อบังคับ มติหรือคำสั่งของคณะกรรมการบริษัทฯ กำหนดให้ต้องขอความเห็นชอบ หรือตามที่ประธานกรรมการ หรือประธานเจ้าหน้าที่บริหารเห็นสมควรให้ฝ่ายบริหารงานนโยบาย พิจารณา
- มีอำนาจอนุมัติทางการเงินและการจัดหาพัสดุตามระเบียบบริษัทฯ



บทบาทหน้าที่ของประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

ประธานเจ้าหน้าที่บริหารมีบทบาทสำคัญในการรับผิดชอบการบริหารงานทั้งปวงของบริษัทฯ ให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ นโยบายบริษัทฯ หรือมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ตลอดจนบังคับบัญชาฝ่ายบริหารและพนักงานทั้งปวงของบริษัทฯ ทั้งนี้ภายในขอบเขตอำนาจที่กำหนดในข้อบังคับของบริษัทฯ หรือตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนด

รายงานการถือครองหุ้นของผู้บริหาร คู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565

รายชื่อผู้บริหาร	จำนวนหุ้นสามัญ (หุ้น)		
	ณ วันที่ 1 ม.ค. 2565 หรือวันที่เข้าดำรง ตำแหน่ง	ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2565	เพิ่ม / ลด ระหว่างปี
1. นายสุวรรณ สีบุญเรือง เข้าดำรงตำแหน่ง 1 ตุลาคม 2564 คู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	800 -	800 -	- -
2. นายเชิดพันธ์ โชติคุณ เข้าดำรงตำแหน่ง 22 มกราคม 2563 คู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	- -	- -	- -
3. นายชาญ เอี่ยมศิริ เข้าดำรงตำแหน่ง 1 กุมภาพันธ์ 2565 คู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	500 -	500 -	- -
4. เรือโภ สุพลน์ เจริญสุข เข้าดำรงตำแหน่ง 1 ตุลาคม 2564 คู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	- 900 / -	- 900 / -	- -
5. นางจันทริกา โชติกเสถียร เข้าดำรงตำแหน่ง 1 มิถุนายน 2564 คู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	13,000 -	13,000 -	- -
6. นางวรากณา ลือโรจน์วงศ์ เข้าดำรงตำแหน่ง 1 พฤษภาคม 2564 คู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	400 -	400 -	- -
7. นายกรกฎ ชาตะสิงห์ เข้าดำรงตำแหน่ง 1 พฤษภาคม 2565 คู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	400 -	400 -	- -



รายชื่อผู้บริหาร	จำนวนหุ้นสามัญ (หุ้น)		
	ณ วันที่ 1 ม.ค. 2565 หรือวันที่เข้าดำรง ตำแหน่ง	ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2565	เพิ่ม / ลด ระหว่างปี
8. นายวีโรจน์ ทรงกำพล เข้าดำรงตำแหน่ง 10 พฤษภาคม 2565 คู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-
9. นางบุษกร ออมรవัฒน์ เข้าดำรงตำแหน่ง 1 ตุลาคม 2564 คู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	600	600	-
10. นางเฉิดโนม เทอดสตรีศักดิ์ เข้าดำรงตำแหน่ง 1 พฤษภาคม 2564 คู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	1,800	1,800	-
11. นางอรอนงค์ ชุมหะман เข้าดำรงตำแหน่ง 1 ธันวาคม 2565 คู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	600	600	-

บทบาทหน้าที่ของเลขานุการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของบทบาทและหน้าที่ของเลขานุการบริษัทฯ และได้ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2551 มาตรา 89/15 ซึ่งกำหนดให้คณะกรรมการบริษัทต้องจัดให้มีเลขานุการบริษัทเพื่อทำหน้าที่รับผิดชอบดำเนินการในนามบริษัทฯ ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 2/2563 เมื่อวันที่ 23 กันยายน 2563 ได้มีมติแต่งตั้ง นางจิลดา ณ เชียงใหม่ รักษาการผู้อำนวยการใหญ่ สำนักเลขานุการบริษัทฯ เป็นเลขานุการบริษัทฯ มีผลตั้งแต่วันที่ 2 ตุลาคม 2563 เป็นต้นไป

เนื่องจากบริษัทฯ มีการปรับเปลี่ยนโครงสร้างองค์กร คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีมติแต่งตั้งพนักงานที่ผ่านกระบวนการกลั่นกรองเข้าสู่โครงสร้างองค์กรใหม่ โดยแต่งตั้งนางจิลดา ณ เชียงใหม่ ดำรงตำแหน่ง ผู้อำนวยการฝ่ายกำกับการปฏิบัติตามกฎหมายท่องเที่ยว ซึ่งเป็นหน่วยงานที่ขึ้นตรงกับประธานเจ้าหน้าที่บริหาร โดยให้มีผลเมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม 2564 และยังคงปฏิบัติหน้าที่เลขานุการบริษัทฯ

อนึ่ง เลขานุการบริษัทฯ ต้องปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรับผิดชอบ ความระมัดระวัง ความซื่อสัตย์สุจริต รวมทั้งต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ ข้อบังคับบริษัทฯ มติคณะกรรมการบริษัทฯ ตลอดจนมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น ทั้งนี้ หน้าที่ของเลขานุการบริษัทฯ ตามมาตรา 89/15 และมาตรา 89/16 ของพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2551 มีดังนี้



1. จัดทำและเก็บรักษาเอกสารดังต่อไปนี้

1.1 ทะเบียนกรรมการ

1.2 หนังสือนัดประชุม เอกสารประกอบการประชุม และรายงานการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ให้ครบถ้วน สมบูรณ์

1.3 หนังสือนัดประชุม เอกสารประกอบการประชุม และรายงานการประชุมผู้ถือหุ้น ให้ครบถ้วนสมบูรณ์ภายในกำหนดเวลาของกฎหมาย

1.4 รายงานประจำปีของบริษัทฯ

2. เก็บรักษารายงานการมีส่วนได้เสียที่รายงานโดยกรรมการหรือผู้บริหาร และจัดส่งสำเนารายงานการมีส่วนได้เสียให้ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ และประธานคณะกรรมการตรวจสอบทราบภายใน 7 วันนับแต่วันที่บริษัทฯ ได้รับรายงานนั้น

3. ดำเนินการอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการกำกับตลาดทุนประกาศกำหนด

ในระหว่างปี 2565 หน้าที่อื่นของเลขานุการบริษัทฯ มีดังนี้

1. กำกับดูแลการอำนวยการประชุมของฝ่ายบริหาร และคณะกรรมการบริษัทฯ ให้เป็นไปตามข้อบังคับของบริษัทฯ ภายใต้กำหนดเวลาของกฎหมายเบียบพื้นที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งแจ้งมติที่เกี่ยวข้องหากจำเป็น และติดตามการดำเนินการตามมติที่ประชุม

2. กำกับดูแลให้บริษัทฯ และกรรมการบริษัทฯ มีการปฏิบัติที่สอดคล้อง และเป็นไปตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทจะดูแลเบียบ รวมทั้งกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับหลักทรัพย์ และหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ยกเว้นเรื่องที่เกี่ยวกับรายงานทางการเงิน

3. กำกับดูแลให้บริษัทฯ มีการดำเนินงานตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Corporate Governance) และข้อพึงปฏิบัติของหน่วยงานกำกับดูแลต่าง ๆ เช่น กระทรวงการคลัง สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

4. กำกับดูแลการจัดทำและเปิดเผยสารสนเทศที่สำคัญของบริษัทฯ ทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ ต่อสาธารณะนั่นผ่านระบบของตลาดหลักทรัพย์ฯ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และทันเวลาที่กำหนด

5. กำกับดูแลการให้คำปรึกษา อำนวยความสะดวกในด้านงานทะเบียนหลักทรัพย์ของบริษัทฯ แก่ผู้ถือหุ้น

6. กำกับดูแลการจัดทำแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี/รายงานประจำปี (แบบ 56-1 One Report) เพื่อให้ผู้ถือหุ้น นักลงทุน นักวิเคราะห์ ได้รับข้อมูลที่ถูกต้องตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี และทันเวลาที่กำหนด

7. การประสานงานกับที่ปรึกษากฎหมายในส่วนที่เกี่ยวกับกฎหมายด้านหลักทรัพย์

8. ให้คำแนะนำเบื้องต้นแก่กรรมการและผู้บริหารบริษัทฯ เพื่อให้ปฏิบัติตามข้อกำหนด หลักเกณฑ์ ระเบียบ ข้อบังคับของตลาดหลักทรัพย์ฯ และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.)

9. กำกับดูแลการจัดการด้าน Logistics Support ที่เกี่ยวข้องกับคณะกรรมการบริษัทฯ ได้แก่ การดำเนินการและประสานเรื่องสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ของคณะกรรมการบริษัทฯ รวมถึงการจัดทำงบประมาณในการดำเนินการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกรรมการบริษัทฯ ด้วย อีกทั้งการแจ้งและประสานงานกับกรรมการบริษัทฯ ในกรณีมีพิธีการ และกิจกรรมต่าง ๆ ที่คณะกรรมการบริษัทฯ ต้องเข้าร่วม



10. กำกับดูแลการบริหารงานทั่วไปของสำนักงานประธานคณะกรรมการผู้บริหารแผน สำนักงานประธานเจ้าหน้าที่บริหาร อาทิ งานสารบรรณ งานธุรการ การบริหารทรัพย์สิน และงบประมาณประจำปี

11. กำกับดูแลและประเมินผลการดำเนินงานของหน่วยงานในบังคับบัญชา ได้แก่ การดำเนินการเกี่ยวกับกฎหมายด้านต่าง ๆ ของบริษัทฯ การตรวจสอบองค์กร การบริหารงานของสำนักงานคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล การกำกับดูแลกิจการที่ดีและการปฏิบัติตามกฎหมายเบียบ เพื่อให้การดำเนินภารกิจในความรับผิดชอบบรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมายของบริษัทฯ ตลอดจนสอดคล้องกับระเบียบและหลักเกณฑ์ของบริษัทฯ และที่ผู้มีอำนาจหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกำหนด

12. จัดทำคู่มือกรรมการ จัดให้มีการประชุมนิเทศ และให้คำแนะนำแก่กรรมการที่ได้รับแต่งตั้งใหม่

13. กำกับดูแลติดตาม การแต่งตั้งกรรมการผู้แทนบริษัทฯ ในบริษัทในเครือ

14. ปฏิบัติงานอื่นตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ หรือประธานเจ้าหน้าที่บริหาร แล้วแต่กรณี ทั้งนี้สามารถดูประวัติเลขานุการบริษัทฯ ได้ที่เอกสารแนบ 2

7.4.2 นโยบายการจ่ายค่าตอบแทนกรรมการและเจ้าหน้าที่บริหาร

ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน

ในส่วนของค่าตอบแทนกรรมการบริษัทฯ ยังคงกำหนดไว้เหมือนกับในปี 2563 ตามมติที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2563 เมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2563 ได้มีมติกำหนดค่าตอบแทนกรรมการบริษัทฯ ในส่วนของค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน ดังนี้

1. ให้กรรมการบริษัทฯ ได้รับค่าตอบแทนคนละ 50,000 บาทต่อเดือน เป็นประจำทุกเดือน และได้รับเบี้ยประจำเดือน คนละ 30,000 บาทต่อครั้ง

2. ในกรณีกรรมการบริษัทฯ ได้รับแต่งตั้งโดยบทบัญญัติแห่งกฎหมาย มติคณะกรรมการบริษัทฯ หรือคณะกรรมการบริษัทฯ ให้เป็นคณะกรรมการชุดย่อย/คณะกรรมการ/คณะทำงานอื่นของบริษัทฯ ให้กรรมการบริษัทฯ ที่ได้รับการแต่งตั้งดังกล่าว ได้รับค่าตอบแทนเพิ่มเป็นเบี้ยประจำเดือน 10,000 บาทต่อครั้ง

3. ให้คณะกรรมการตรวจสอบ (Audit Committee) ได้รับค่าตอบแทนเป็นรายเดือนเท่ากับเบี้ยประจำเดือนกรรมการบริษัทฯ โดยให้ประธานกรรมการตรวจสอบได้รับค่าตอบแทนสูงกว่ากรรมการตรวจสอบในอัตรา้อยละ 25 โดยในเดือนใดไม่มีการประชุมคงให้ได้รับค่าตอบแทนด้วย

4. อัตราค่าตอบแทนและเบี้ยประจำเดือนที่ที่ประชุมผู้ถือหุ้นได้อนุมัติในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2562

5. คณะกรรมการบริษัทฯ มีความเข้าใจในสถานการณ์ที่บริษัทฯ กำลังเผชิญอยู่ และมุ่งหวังให้บริษัทฯ ก้าวพ้นวิกฤต ต่าง ๆ ไปให้ได้ จึงสมควรใจปรับลดค่าตอบแทนลงร้อยละ 50 ตั้งแต่เดือนมีนาคม 2563 เป็นต้นไป และเมื่อบริษัทฯ ได้ยื่นคำขอฟื้นฟูกิจการ คณะกรรมการบริษัทฯ จึงเห็นชอบร่วมกันที่จะไม่รับค่าตอบแทนประจำเดือน โดยมีผลตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2563



7.4.3 จำนวนค่าตอบแทนรวมของกรรมการและเจ้าหน้าที่บริหาร

7.4.3.1 ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน

ตารางแสดงค่าตอบแทนสำหรับกรรมการบริษัทฯ ผู้บริหารแผนพื้นฟูกิจการบริษัทฯ

คณะกรรมการตรวจสอบ และเจ้าหน้าที่บริหารของบริษัทฯ ในปี 2565

สิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565

	จำนวน (ราย)	ค่าตอบแทน (บาท)	เบี้ยประชุม (บาท)	เงินรางวัลประจำปี (บาท)	รวม (บาท)
คณะกรรมการบริษัทฯ	3	-	-	-	-
ผู้บริหารแผนพื้นฟูกิจการบริษัทฯ	5	22,529,032.26	-	-	22,529,032.26
คณะกรรมการตรวจสอบ	-	-	-	-	-
เจ้าหน้าที่บริหารบริษัทฯ ⁽¹⁾	15	25,791,370.00	-	-	25,791,370.00

หมายเหตุ: ⁽¹⁾ เจ้าหน้าที่บริหารบริษัทฯ จำนวน 13 ราย รวมเจ้าหน้าที่บริหารที่เกียรติยศอายุจำนวน 2 ราย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565

ตารางแสดงค่าตอบแทนผู้บริหารแผนพื้นฟูกิจการบริษัทฯ ในปี 2565

สิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565

รายชื่อ	รวมค่าตอบแทน ⁽¹⁾ (บาท)
1. นายปิยสวัสดิ์ อัมรนันทน์	4,800,000.00
2. นายชาญศิลป์ ตรีนุชกร	4,800,000.00
3. นายพรชัย จิราระเวช	4,800,000.00
4. นายไกรสร บำรุงเมืองชัย (ลาออกจากวันที่ 21 ตุลาคม 2565) ⁽²⁾	4,064,516.13
5. นายศิริ จิระพงษ์พันธ์ (ลาออกจากวันที่ 21 ตุลาคม 2565) ⁽²⁾	4,064,516.13

หมายเหตุ: ⁽¹⁾ ผู้บริหารแผนได้รับค่าตอบแทนเป็นไปตามแผนพื้นฟูกิจการบริษัทฯ ฉบับที่ศาลมະlaysaklaoang มีคำสั่งเห็นชอบเมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2564 และวันที่ 20 ตุลาคม 2565 ข้อ 10.5 ค่าตอบแทนผู้บริหารแผน ผู้บริหารแผนจะได้รับค่าตอบแทนจากการเป็นผู้บริหารแผนรวมกันไม่เกินปีละ 5 ล้านบาท/ท่าน

⁽²⁾ แผนพื้นฟูกิจการบริษัทฯ ฉบับที่ศาลมະlaysaklaoang มีคำสั่งเห็นชอบเมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2564 และวันที่ 20 ตุลาคม 2565 ข้อ 10.6 (2) การพ้นจากตำแหน่งของผู้บริหารแผนในกรณีที่เกิดเหตุการณ์ดังต่อไปนี้ ... (2) ผู้บริหารแผนลาออก โดยการแสดงเจตนาต่อศาล ทั้งนี้หากยังคงมีผู้บริหารแผนปฏิบัติหน้าที่อยู่ ให้การลาออกของผู้บริหารดังกล่าวมีผลทันทีโดยไม่ต้องมีคำสั่งอนุญาตจากศาล และให้ผู้บริหารแผนที่เหลืออยู่ มีอำนาจกระทำการในฐานะผู้บริหารแผนของบริษัทต่อไปได้ทันที โดยไม่จำต้องเรียกประชุมเจ้าหน้าที่เพื่อเลือกผู้บริหารแผนคนใหม่



7.4.3.2 ค่าตอบแทนอื่น ๆ

- สิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสาร

คณะกรรมการบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้ยกเลิกสิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารสำหรับคณะกรรมการบริษัทฯ และ ตั้งแต่วันที่ 20 มิถุนายน 2557 เป็นต้นมา และไม่ได้มีการนำเสนอสิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารต่อที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นอีก

เจ้าหน้าที่บริหารและพนักงาน

เจ้าหน้าที่บริหารและพนักงานของบริษัทฯ รวมทั้งคู่สมรส บุตร และบิดามารดา จะได้รับสิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารแบบสำรองที่นั่งได้และแบบสำรองที่นั่งไม่ได้ตามข้อกำหนดของบริษัทฯ ว่าด้วยสวัสดิการและสิทธิประโยชน์ของพนักงาน ณ วันที่ 11 มีนาคม 2564

บริษัทฯ ได้ยกเลิกสิทธิประโยชน์บัตรโดยสารแบบสำรองที่นั่งไม่ได้ (R2 100%) สำหรับอดีตพนักงานที่ได้รับสิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารตามประกาศบริษัทฯ ที่ 006/2564 เรื่อง การใช้บัตรโดยสารและการส่งพัสดุภัณฑ์ทางอากาศของอดีตพนักงาน ณ วันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2564

บริษัทฯ ได้ยกเลิกสิทธิในการเลื่อนขั้นที่นั่งของอดีตพนักงานและพนักงาน (ยกเว้นการเดินทางไปปฏิบัติหน้าที่) ตามประกาศบริษัทฯ ที่ 006/2564 เรื่อง การใช้บัตรโดยสารและการส่งพัสดุภัณฑ์ทางอากาศของอดีตพนักงาน ณ วันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2564 และ ประกาศบริษัทฯ ที่ 011/2564 เรื่อง สิทธิประโยชน์บัตรโดยสารใหม่ของพนักงานปัจจุบัน ณ วันที่ 5 มีนาคม 2564

- กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บริษัทฯ ได้จดทะเบียนจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพเมื่อวันที่ 26 มิถุนายน 2535 ซึ่งอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ บริษัทฯ จ่ายเงินสมบทเข้ากองทุนในอัตราร้อยละ 9 ของเงินเดือนค่าจ้างสำหรับพนักงานที่มีอายุงานไม่เกิน 20 ปี และในอัตราร้อยละ 10 ของเงินเดือนค่าจ้างสำหรับพนักงานที่มีอายุงาน 20 ปีขึ้นไป โดยพนักงานจ่ายเงินสะสมในอัตราร้อยละ 2-15 ของเงินเดือนค่าจ้าง บริษัทฯ อนุมัติให้เพิ่มเติบโตเฉพาะกาล ตั้งแต่เดือนกันยายน 2564 จนถึงเดือนธันวาคม 2565 บริษัทฯ จ่ายเงินสมบทเข้ากองทุนในอัตราร้อยละ 5 ของเงินเดือนค่าจ้างสำหรับพนักงานที่มีอายุงานไม่เกิน 20 ปี และในอัตราร้อยละ 6 ของเงินเดือนค่าจ้างสำหรับพนักงานที่มีอายุงาน 20 ปีขึ้นไป สำหรับทุกพนักงานนี้ไม่ได้บังคับแก่พนักงาน ดังนั้นพนักงานสามารถเลือกจ่ายเงินสะสมในอัตราเดิมที่ร้อยละ 2-15 ของเงินเดือนค่าจ้าง

คณะกรรมการกองทุนฯ วาระพิเศษ ครั้งที่ 8/2565 เมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2565 เห็นชอบตามมติคณะกรรมการฝ่ายบริหารงานนโยบายทรัพยากรบุคคล ครั้งที่ 24/2565 เมื่อวันที่ 6 ธันวาคม 2565 ให้ขยายเวลาการจ่ายเงินสมบทเข้ากองทุนฯ ในอัตราร้อยละ 5-6 ต่อไปอีก 6 เดือน บริษัทฯ จ่ายเงินสมบทเข้ากองทุนในอัตราร้อยละ 5 ของเงินเดือนค่าจ้างสำหรับพนักงานที่มีอายุงานไม่เกิน 20 ปี และในอัตราร้อยละ 6 ของเงินเดือนค่าจ้างสำหรับพนักงานที่มีอายุงาน 20 ปีขึ้นไป เริ่มตั้งแต่วงเดือนมกราคม 2566 สิ้นสุดในวันเดือนมิถุนายน 2566 โดยต่ออายุบทเฉพาะกาลข้างต้น สำหรับพนักงานสามารถเลือกจ่ายเงินสะสมในอัตราเดิมที่ร้อยละ 2-15 ของเงินเดือนค่าจ้าง



- กองทุนประกันสังคมและกองทุนเงินทดแทน

บริษัทฯ ได้จัดทำเบี้ยนจัดตั้งกองทุนประกันสังคมและกองทุนเงินทดแทนและขึ้นทะเบียนเป็นผู้ประกันตน กองทุนประกันสังคม เมื่อวันที่ 22 มิถุนายน 2563 โดยเริ่มส่งเงินสมบทผู้ประกันตน กองทุนประกันสังคม ตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2563 รวมทั้งได้นำส่งเงินสมบทเข้ากองทุนเงินทดแทน ประจำปี 2563 ถูกต้องตามกฎหมายแล้ว

กองทุนประกันสังคม เป็นกองทุนที่สร้างหลักประกันสังคมในการดำเนินชีวิตให้กับพนักงานที่มีรายได้เพื่อรับผิดชอบในการเฉลี่ยวความเสี่ยงที่อาจจะเกิดขึ้นจากการเจ็บป่วย คลอดบุตร ทุพพลภาพ ตาย สงเคราะห์บุตร 猝死ภาพ และการว่างงาน เพื่อให้ได้รับการรักษาพยาบาล และมีการทดแทนรายได้อย่างต่อเนื่อง การจ่ายเงินสมบทเข้ากองทุนประกันสังคม บริษัทฯ จ่ายเงินสมบทในส่วนบริษัทฯ และส่วนผู้ประกันตน ในอัตราร้อยละ 5 ของเงินเดือนค่าจ้าง (กำหนดฐานค่าจ้าง สูงสุดไม่เกินเดือนละ 15,000 บาท และไม่ต่ำกว่าเดือนละ 1,650 บาท) และพนักงานจ่ายเงินสมบทผู้ประกันตนในอัตราร้อยละ 5 ของเงินเดือนค่าจ้าง (กำหนดฐานค่าจ้างสูงสุดไม่เกิน 15,000 บาท และไม่ต่ำกว่าเดือนละ 1,650 บาท)

กองทุนเงินทดแทน เป็นกองทุนที่ตั้งขึ้นเพื่อให้ความคุ้มครองแก่พนักงานที่ประสบอันตรายหรือเจ็บป่วย ถูกยุเลี่ยวยะหรือสมรรถภาพการทำงานของอวัยวะ ทุพพลภาพ ตายหรือสูญหาย เนื่องจากการทำงานให้กับบริษัทฯ ซึ่งบริษัทฯ ในฐานะนายจ้าง มีหน้าที่เป็นผู้จ่ายเข้ากองทุนเงินทดแทนเพียงฝ่ายเดียว โดยจะจ่ายเป็นรายปี ในอัตราร้อยละ 0.2-1.0 ตามประเภทความเสี่ยงของกิจการ โดยประเมินจากค่าจ้างที่บริษัทฯ จ่ายให้พนักงานทั้งปีรวมกัน (คนละไม่เกิน 240,000 บาทต่อปี)

- กองทุนบำเหน็จบำนาญ

บริษัทฯ ได้จัดตั้งกองทุนบำเหน็จบำนาญ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) โดยจ่ายเงินสมบทเข้ากองทุนในอัตราร้อยละ 10 ของเงินเดือนค่าจ้าง ในกรณีที่เงินในกองทุนต่ำกว่าภาระผูกพัน ณ วันสิ้นงวดบัญชี บริษัทฯ จะจ่ายเงินสมบทเพิ่มเติมให้เต็มตามภาระผูกพัน

พนักงานที่อยู่ในกองทุนบำเหน็จ จะต้องมีอายุงานตั้งแต่ 3 ปีขึ้นไป จึงจะมีสิทธิได้รับเงินบำเหน็จตามอายุงาน เมื่อพ้นสภาพจากการเป็นพนักงานโดยไม่มีความผิด หรือมีความผิด แต่ไม่ถูกลงโทษถึงไอล้ออก ทั้งนี้ เมื่อบริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพมีผลตั้งแต่วันที่ 26 มิถุนายน 2535 เป็นต้นมา พนักงานที่เข้าทำงานนับจากวันดังกล่าวจะสามารถเข้าเป็นสมาชิกกองทุนสำรองเลี้ยงชีพได้อย่างเดียว ดังนั้นกองทุนบำเหน็จบำนาญจะจ่ายเงินบำเหน็จตามที่กำหนดไว้ตั้งแต่วันเริ่มจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

เงินสมบทกองทุนสำรองเลี้ยงชีพและเงินบำเหน็จที่ให้แก่เจ้าหน้าที่บริหารในปี 2565 สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

	เงินสมบทกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ		เงินบำเหน็จ	
	จำนวน (ราย)	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	จำนวน (ราย)	จำนวนเงิน (ล้านบาท)
เจ้าหน้าที่บริหาร ⁽¹⁾	11	0.92	1	0.20

หมายเหตุ: ⁽¹⁾ ข้อมูลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2565 – 31 ธันวาคม 2565



7.5 ข้อมูลเกี่ยวกับพนักงาน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทฯ มีพนักงานที่ กรุงเทพฯ สถานที่อื่นในประเทศไทย และต่างประเทศรวมทั้งหมดจำนวน 10,640 คน โดยทั่วไปพนักงานของบริษัทฯ จะสิ้นสุดสภาพการเป็นพนักงานตามเดือนเกิดของพนักงาน เมื่อมีอายุครบ 60 ปีบริบูรณ์ ทั้งนี้ แนวปฏิบัติในเรื่องการบริหารบุคลากรภายในของบริษัทฯ ได้กำหนดให้สอดคล้องกับพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 และพระราชบัญญัติแรงงานสัมพันธ์ พ.ศ. 2518

ตารางแสดงจำนวนพนักงานแยกตามสถานที่ปฏิบัติงานและตามหน้าที่ ณ วันสืบไปที่แสดงไว้

	จำนวนพนักงาน (คน)		
	ปี 2565	ปี 2564	ปี 2563
จำนวนพนักงานทั้งหมด	10,640	11,182	18,361
▪ พนักงานชาย	6,338	-	-
▪ พนักงานหญิง	4,302	-	-
แบ่งตามสถานที่ปฏิบัติงาน			
▪ กรุงเทพฯ	9,745	10,767	16,185
▪ สถานที่อื่นในประเทศไทย	403	407	969
▪ ต่างประเทศ	492	8	1,207
แบ่งตามหน้าที่			
▪ ลูกเรือบนเครื่องบิน			
- นักบิน	900	900	1,346
- พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน	2,837	2,983	4,942
▪ ฝ่ายช่าง	1,734	1,878	2,864
▪ สายการพาณิชย์	704	504	1,474
▪ หน่วยธุรกิจการบริการภาคพื้น	3,234	3,637	6,063
▪ ฝ่ายอื่น ๆ	1,231	1,280	1,672

นโยบายค่าตอบแทนพนักงานที่สอดคล้องกับผลการดำเนินงานของบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้ปรับปรุงโครงสร้างการจ่ายค่าตอบแทนของพนักงานในภาพรวม โดยจัดทำโครงสร้างบัญชีอัตราเงินเดือนภายใต้เงื่อนไขที่พนักงานรับภาระภาษีเงินได้เอง ปรับลดรายการค่าตอบแทน สิทธิประโยชน์ และสวัสดิการต่าง ๆ ให้เหมาะสมกับการปฏิบัติงาน รวมถึงจัดทำโครงสร้างค่าตอบแทนของกลุ่มนักบินและพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินที่เข้มโถงกับการปฏิบัติงานอย่างชัดเจน เพื่อจูงใจให้เกิดผลลัพธ์ภาพและสนับสนุนให้พนักงานปฏิบัติงานตามที่องค์กรคาดหวังไปพร้อมกันด้วย



แสดงผลตอบแทนที่เป็นตัวเงินที่จ่ายให้แก่พนักงานตามปีหรือรอบระยะเวลาที่แสดงไว้
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565

หน่วย: ล้านบาท

ผลตอบแทนที่เป็นตัวเงินแก่พนักงาน	ปี 2565	ปี 2564	ปี 2563
พนักงานทั่วไป	5,067	11,963	13,658
นักบิน	1,829	1,341	3,631
พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน	1,769	1,091	3,564
รวม	8,665	14,396	20,853

นโยบายการพัฒนาพนักงาน

บริษัทฯ ได้มีการดำเนินนโยบายด้านการพัฒนาทรัพยากรบุคคลอย่างต่อเนื่อง โดยได้มีการปรับแนวคิด และวิธีการ เพื่อให้สอดรับต่ออนาคตของการดำเนินธุรกิจตามแผนฟื้นฟูกิจการ ได้มีการส่งเสริมการพัฒนาความรู้ และทักษะเดิมให้สูงขึ้น (Up Skill) การเรียนรู้ทักษะใหม่ (Reskill) และการเรียนรู้เรื่องเทคโนโลยีดิจิทัล บริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญต่อเนื่องต่อการ พัฒนาสมรรถนะตามบทบาทหน้าที่ (Functional Competency) อันเป็นการพัฒนาความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านรวมทั้งการ ฝึกอบรมตามกฎหมาย มาตรฐานและข้อบังคับสากลต่าง ๆ เนื่องจากพนักงานบางกลุ่มจะต้องเป็นผู้ที่ถือใบอนุญาตตาม กฎหมาย (Personal Licensing) เช่น นักบิน ช่างซ่อมอากาศยาน และเจ้าหน้าที่ภาคพื้น เป็นต้น รวมทั้งได้ให้ความสำคัญกับ การพัฒนาศักยภาพด้านภาษาอังกฤษของพนักงานตามความจำเป็นเฉพาะงาน (English for Specific Purpose/ESP) โดย การออกแบบและพัฒนาหลักสูตรการสอนเฉพาะเพื่อเพิ่มศักยภาพในการใช้ภาษาอังกฤษของพนักงาน

ค่าใช้จ่ายในการพัฒนาพนักงาน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565

หน่วย: ล้านบาท

รายจ่ายในการพัฒนาพนักงาน	ปี 2565	ปี 2564	ปี 2563
รายจ่ายในการพัฒนาพนักงานทั่วไป	14	28	13
รายจ่ายในการพัฒนานักบิน	146	44	175
รายจ่ายในการพัฒนาพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน	2	1	1
รวม	162	73	189



แนวทางด้านแรงงานสัมพันธ์ของบริษัทฯ

บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะส่งเสริมแรงงานสัมพันธ์ที่ดีระหว่างนายจ้างและลูกจ้าง เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ และเป็นไปตามเจตนาภารณ์ของพระราชบัญญัติแรงงานสัมพันธ์ พ.ศ. 2518 และพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 โดย บริษัทฯ ใช้รูปแบบทวิภาคีการปรึกษาหารือร่วมกันผ่านคณะกรรมการสวัสดิการในสถานประกอบกิจการ ซึ่งเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด และให้มีการประชุมร่วมกันอย่างน้อย 3 เดือนต่อหนึ่งครั้ง โดยคณะกรรมการสวัสดิการในสถานประกอบกิจการมีบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบในการร่วมหารือกับนายจ้างเพื่อจัดสวัสดิการแก่ลูกจ้าง ให้คำปรึกษาหารือ และเสนอแนะความเห็นแก่นายจ้างในการจัดสวัสดิการสำหรับลูกจ้างตรวจสอบ ควบคุม ดูแล การจัดสวัสดิการที่นายจ้างจัดให้แก่ลูกจ้าง และเสนอข้อคิดเห็น และแนวทางในการจัดสวัสดิการที่เป็นประโยชน์สำหรับลูกจ้างต่อคณะกรรมการสวัสดิการแรงงาน ซึ่งเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด จากการหารือร่วมกันระหว่างผู้แทนฝ่ายนายจ้างและคณะกรรมการสวัสดิการในสถานประกอบกิจการโดยได้ทราบถึงสถานการณ์ของนายจ้าง แลกเปลี่ยนความคิดเห็น ทราบถึงความต้องการของลูกจ้าง โดยนายจ้างเปิดโอกาสให้คณะกรรมการสวัสดิการฯ ได้นำเสนอข้อคิดเห็นในเรื่องการจัดสวัสดิการที่ดีแก่ลูกจ้าง เพื่อให้ลูกจ้างมีความสุขในการทำงาน เป็นผลให้ลูกจ้างสามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพบรรลุความคาดหวังขององค์กร การปรึกษาหารือร่วมกันซึ่งอยู่ในพื้นฐานของความเข้าใจ เหตุผลความจำเป็น สถานการณ์ที่เหมาะสม เยื้ออาทรอต่อ กัน เกิดแรงงานสัมพันธ์ที่ดี ซึ่งจะเป็นสิ่งสำคัญในการดำเนินการกิจการสู่ความยั่งยืนต่อไป

แนวทางด้านการคุ้มครองแรงงาน

บริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญและดำเนินการจัดความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานของพนักงานเนื่องจากลักษณะงานที่มีความแตกต่างกันในแต่ละสายงาน จึงจัดให้มีคณะกรรมการความปลอดภัยอาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานในแต่ละพื้นที่ ซึ่งคณะกรรมการฯ ประกอบด้วยผู้แทนฝ่ายบริหารและผู้แทนฝ่ายลูกจ้างจากหน่วยงานต่าง ๆ โดยมีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาหาแนวทางและดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมายกำหนด รวมถึงร่วมกันตรวจสอบและจัดหาอุปกรณ์เครื่องมือ เครื่องใช้ต่าง ๆ เพื่อให้การปฏิบัติงานเป็นไปด้วยความปลอดภัย เพื่อป้องกันหรือลดการเกิดอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นได้ในขณะปฏิบัติงาน อีกทั้งมีการรณรงค์ให้พนักงานได้ทราบถึงแนวทางและกระบวนการที่บริษัทฯ ได้ดำเนินการให้ความคุ้มครองแรงงานผ่านระบบประกันสังคมและกองทุนเงินทดแทน เพื่อให้พนักงานมีความมั่นใจและรู้สึกปลอดภัยในการปฏิบัติงาน



7.6 ข้อมูลสำคัญอื่น ๆ

- ผู้ควบคุมดูแลการทำบัญชี ปรากฏในอยู่ในเอกสารแนบ 2
- เลขานุการบริษัท ปรากฏในอยู่ในเอกสารแนบ 2
- หัวหน้างานตรวจสอบภายใน ปรากฏในอยู่ในเอกสารแนบ 2
- หัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัท (Compliance) ปรากฏในอยู่ในเอกสารแนบ 2
- หัวหน้างานนักลงทุนสัมพันธ์ พร้อมข้อมูลเพื่อการติดต่อ

นายวัชรธรรม สมบูรณ์เจริญ

ข้อมูลเพื่อการติดต่อ

กลุ่มงานนักลงทุนสัมพันธ์

ที่อยู่ : 89 สำนักงานใหญ่ การบินไทย ถนนวิภาวดีรังสิต เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900

เปิดให้บริการ : วันจันทร์ - วันศุกร์ เวลา 08.00 น. - 17.00 น.

ปิดให้บริการ : วันเสาร์ - วันอาทิตย์ และวันหยุดนักขัตฤกษ์

โทรศัพท์: (662) 545-2424, (662) 545-4053

อีเมล : irtg@thaiairways.com

ค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชี

ค่าตอบแทนจากการสอบบัญชี (Audit fee)

บริษัทฯ และบริษัทย่อย จ่ายค่าตอบแทนการสอบบัญชีให้แก่ บริษัท ดีโลย์ท ทูช โรมัทสุ ไชยยศ สอบบัญชีจำกัด

ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ ในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา มีจำนวนเงินรวม 13,100,000 บาท

ค่าบริการอื่นที่นอกเหนือจากงานสอบบัญชี (Non-Audit fee)

บริษัทฯ และบริษัทย่อย จ่ายค่าตอบแทนของการบริการอื่นซึ่งได้แก่ ค่าธรรมเนียมตรวจสอบและรับรองยอดรายได้ของหน่วยธุรกิจของบริษัทฯ ให้แก่ บริษัท ดีโลย์ท ทูช โรมัทสุ ไชยยศ สอบบัญชี จำกัด ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ ในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา มีจำนวนเงินรวม 1,110,000 บาท โดยบริษัทฯ ไม่ได้จ่ายค่าบริการอื่นให้บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกับบริษัท ดีโลย์ท ทูช โรมัทสุ ไชยยศ สอบบัญชี จำกัด ในรอบปีบัญชีที่ผ่านมาหรือจ่ายในอนาคตอันใกล้จากการทดลองที่ยังให้บริการไม่แล้วเสร็จในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา



8. รายงานผลการดำเนินงานสำคัญด้านการกำกับดูแลกิจการ

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของการกำกับดูแลกิจการที่ดี และมีความมุ่งมั่นที่จะปฏิบัติตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งสอดคล้องกับการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี เป็นไปตามกฎเกณฑ์ และประกาศตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนปี 2560 (Corporate Governance Code for Listed Companies 2017) ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (ตลท.) โดยมีผลการดำเนินงานที่สำคัญด้านการกำกับดูแลกิจการ ในปี 2565 มีดังนี้

8.1 สรุปผลการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการ

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจภายใต้แผนพื้นฟูกิจกรรมตามที่ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งเห็นชอบ ซึ่งคณบัญชีบริหารแผนมีสิทธิและอำนาจหน้าที่ในการจัดการกิจการและทรัพย์สินของลูกหนี้และบรรดาสิทธิตามกฎหมายของผู้ถือหุ้นของลูกหนี้ยกเว้นสิทธิที่จะได้รับเงินปันผล มีรายละเอียด ดังนี้

ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งให้บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) พื้นฟูกิจการและแต่งตั้งผู้ทำแผนเมื่อวันที่ 14 กันยายน 2563 โดยมาตรา 90/25 ภายใต้บังคับมาตรา 90/42 และมาตรา 90/64 แห่งพระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 เมื่อศาลมีคำสั่งดังนี้ ให้อำนาจหน้าที่ในการจัดการกิจการและทรัพย์สินของลูกหนี้และบรรดา สิทธิตามกฎหมายของผู้ถือหุ้นของลูกหนี้ยกเว้นสิทธิที่จะได้รับเงินปันผล ตกแก่ผู้ทำแผน และให้นำบทบัญญัติมาตรา 90/12 (9) แห่งพระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 มาใช้บังคับแก่ผู้ทำแผนโดยอนุโลม และต่อมาเมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2564 เจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ได้นัดประชุมเจ้าหนี้เพื่อพิจารณาแผนพื้นฟูกิจการของบริษัทฯ ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (e-Meeting) และที่ประชุมเจ้าหนี้ได้มีมติตามมาตรา 90/46 แห่งพระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 ยอมรับแผน โดยมีเจ้าหนี้ที่มีจำนวนหนี้รวมกันร้อยละ 91.56 ของจำนวนหนี้ของเจ้าหนี้ทั้งหมดที่เข้าร่วมประชุมและออกเสียงลงคะแนนได้ ลงมติยอมรับแผนพื้นฟูกิจการและแผนที่แก้ไขตามคำร้องขอแก้ไขแผนพื้นฟูกิจการ

ต่อมาเมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2564 ศาลได้มีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนพื้นฟูกิจกรรมและแผนที่มีการแก้ไขตามมติของที่ประชุมเจ้าหนี้ แผนพื้นฟูกิจการได้กำหนดให้ นายปิยสวัสดิ์ อัมรนันทน์ นายพรชัย จีระเวช นายไกรสร บำรุงวิทย์ นายศิริ จิระพงษ์พันธ์ และนายชาญศิลป์ ตรีนุชกร เป็นผู้บริหารแผน ตามมาตรา 90/59 ภายใต้บังคับมาตรา 90/42 และมาตรา 90/64 แห่งพระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 เมื่อศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผน ให้ศาลแจ้งคำสั่งนั้นแก่ ผู้บริหารแผนและผู้ทำแผนโดยไม่ซักข้า ให้บรรดาสิทธิ์และอำนาจหน้าที่ของผู้ทำแผนตกเป็นของผู้บริหารแผน ตั้งแต่ผู้บริหารแผนได้ทราบคำสั่งศาล โดยในการลงนามในเอกสารใด ๆ เพื่อทำธุรกรรมหรือเพื่อให้มีผลผูกพันบริษัทฯ ให้ผู้บริหารแผน 2 คน มีอำนาจลงนามร่วมกันเพื่อผูกพันบริษัทฯ

หลังจากนั้น เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2565 ผู้บริหารແຜນได้ยื่นคำร้องขอแก้ไขແຜນพื้นฟูกิจการต่อเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ กองพื้นฟูกิจการของลูกหนี้ กรมบังคับคดี และเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ได้มีการจัดการประชุมเจ้าหนี้ของบริษัทฯ เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2565 ที่ประชุมเจ้าหนี้ได้มีมติตามมาตรา 90/46 แห่งพระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 โดยมีเจ้าหนี้ที่มีจำนวนหนึ่งร่วมกันในสัดส่วนร้อยละ 78.59 ของจำนวนหนี้ของเจ้าหนี้ทั้งหมดที่เข้าร่วมประชุมและออกเสียงลงคะแนน ยอมรับข้อเสนอขอแก้ไขແຜນพื้นฟูกิจการตามที่ผู้บริหารແຜนได้ยื่นต่อเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์

เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยคะแนนที่แก้ไข และเมื่อวันที่ 21 ตุลาคม 2565 นายไกรสร บารมีอยุยชัย และนายศิริ จิรพงษ์พันธ์ ผู้บริหารแผนได้ออกจากเบื้องต้นเป็นผู้บริหารแผนของบริษัทฯ



โดยผู้บริหารแผน 3 ท่าน ที่เหลืออยู่มีอำนาจกระทำการในฐานะผู้บริหารแผนของบริษัทฯ ต่อไปได้ตามมาตรา 90/65 (6) แห่งพระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 และข้อ 10.6 (2) ของแผนพื้นฟูกิจการ

ในรอบปีที่ผ่านมา มีการดำเนินงานที่สำคัญสรุปได้ ดังนี้

8.1.1 การสรรหา พัฒนา และประเมินผลการปฏิบัติหน้าที่

การสรรหากรรมการอิสระ และการกำหนดวาระการดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระ

- ไม่มี

องค์ประกอบของคณะกรรมการบริษัทฯ

ตามข้อบังคับของบริษัทฯ คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการอย่างน้อย 5 คน แต่ไม่เกิน 15 คน โดยมีสมรรถนะและความรู้ที่จำเป็น (Skill Matrix) สอดคล้องกับภารกิจและแผนยุทธศาสตร์ของบริษัทฯ ตามที่บริษัทฯ กำหนด ได้แก่ การเงิน บัญชี กฎหมาย เทคโนโลยีสารสนเทศ ทรัพยากรบุคคล บริหารจัดการและบริหารธุรกิจ กลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา คุณภาพและชื่อเสียง ความมั่นคง วิศวกรรม บริหารความเสี่ยง ธุรกิจการบิน สื่อสาร เศรษฐศาสตร์ และการตลาด

ณ วันที่ 15 มิถุนายน 2564 คณะกรรมการของบริษัทฯ 4 ท่าน ประกอบด้วย

1. นายปิยสวัสดิ์ อัมรนันทน์
2. นายชาญศิลป์ ตรีนุชกร
3. นายพีระพันธุ์ สาลีรัชวิภาค
4. พลอากาศเอก อำนาจ จีระมนีมัย

ในการนี้คณะกรรมการผู้บริหารแผนในการประชุมครั้งที่ 13/2564 วันที่ 2 กันยายน 2564 ได้พิจารณาและเบียบ-var เรื่อง แนวทางการแต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ ให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 โดยต้องปฏิบัติตาม บทบัญญัติภายในพระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 ซึ่งที่ประชุมได้พิจารณาการดำเนินการให้จำนวนกรรมการบริษัทฯ เป็นไปตามพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 โดยต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติภายในพระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 ที่ประชุมเห็นว่ากรรมการบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 มาตรา 83 แล้ว โดยแจ้งให้บริษัทฯ จัดให้มีการประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อเลือกตั้งกรรมการแล้ว ซึ่งผู้บริหารแผนมีอำนาจในการดำเนินการเปลี่ยนแปลงกรรมการบริษัทฯ ได้ หากมีการเปลี่ยนแปลงผู้ถือหุ้นตามแผนพื้นฟูกิจการฉบับที่ศาลมีคำสั่งเห็นชอบเมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2564 ข้อ 5.6 (5) ดังนั้น ในขณะนี้ผู้บริหารแผนมีมติว่ายังไม่ใช่ที่ของผู้ถือหุ้นเพื่อแต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ เนื่องจากไม่มีผลกระทบกับการที่นักกิจการหรือการดำเนินการตามแผนพื้นฟูกิจการ และที่ประชุมรับทราบกรณีการครอบครองกรรมการบริษัทฯ จำนวน 4 คน ว่ายังคงมีสถานะเป็นกรรมการบริษัทฯ อยู่จนกว่าจะมีกรรมการเข้ารับหน้าที่แทน ซึ่งเป็นไปตามพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 มาตรา 71

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 คณะกรรมการของบริษัทฯ 3 ท่าน ประกอบด้วย

1. นายปิยสวัสดิ์ อัมรนันทน์
2. นายชาญศิลป์ ตรีนุชกร
3. พลอากาศเอก อำนาจ จีระมนีมัย

เนื่องจากนายพีระพันธุ์ สาลีรัชวิภาค ได้ลาออกจากเป็นกรรมการบริษัทฯ มีผลเมื่อวันที่ 3 สิงหาคม 2565



การสรุหาระบบการบริษัทฯ

ไม่มี เนื้องจากบริษัทฯ อยู่ระหว่างการพัฒนาธุรกิจ การบริหารจัดการต่าง ๆ จะดำเนินไปตามแผนพัฒนาธุรกิจที่ได้รับอนุมัติจากศาล

การสร้างผู้บริหารระดับสูงสุด

การสรรหาผู้บริหารระดับสูง เช่น ตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (CEO) และ ประธานเจ้าหน้าที่ฝ่ายการผลิต (CCO) ได้กำหนดให้มีการสรรหาจากทั้งภายในและภายนอกบริษัทฯ โดยกระบวนการสรรหาเป็นการคัดสรรที่เข้มข้น ตั้งแต่ขั้นตอนการกำหนดคุณสมบัติทั่วไปและคุณสมบัติประจำตำแหน่งของผู้มีศักยภาพ คัดกรองตามคุณสมบัติ กำหนดเกณฑ์การคัดเลือกให้สอดคล้องต่อบริบทขององค์กรภายใต้กระบวนการพื้นฟูกิจการและความท้าทายในการเปลี่ยนผ่านไปสู่ความเป็นเอกชนที่ต้องแข่งขันอย่างเต็มรูปแบบ พร้อมกับกำหนดบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบและเป้าหมายระยะต่างๆ รวมทั้งให้รับการประเมินศักยภาพภาวะผู้นำ (Leadership Competency) ด้วยแบบทดสอบทางจิตวิทยา (Psychometric Test) ที่เป็นมาตรฐานเดียวกันสำหรับผู้สมัครที่ผ่านคุณสมบัติทุกราย ไปจนถึงการแสดงเจตนาที่ศูนย์ต่อคณะกรรมการสรรหา รวมถึงการกำหนดวิธีการประเมินและวัดผลการปฏิบัติงานที่เป็นมาตรฐาน

ประเมินผลการปฏิบัติหน้าที่

เพื่อประสิทธิภาพในการผลักดันความเป็นเลิศในการปฏิบัติงานของพนักงานทุกระดับ ตลอดจนได้ผลการปฏิบัติงานของพนักงานที่สอดคล้องกับผลการดำเนินงานของบริษัทฯ จึงได้มีการกำหนดตัวชี้วัดของการประเมินผลการปฏิบัติหน้าที่โดยมุ่งเน้นให้ความสำคัญกับความสำเร็จ ในการดำเนินการตามแผนพื้นที่กิจการที่ได้รับความเห็นชอบจากที่ประชุมเจ้าหน้าที่ค allen ล้มละลายกลาง และ แผนการปฏิปรกิจเป็นสำคัญ ซึ่งจำแนกตัวชี้วัดเป็น 3 ประเภท ประกอบด้วย

1. ตัวชี้วัดระดับองค์กร (Corporate KPIs)
 2. ตัวชี้วัดระดับสายงาน (Functional KPIs)
 3. ตัวชี้วัดระดับความสามารถ (Competency KPIs) ซึ่งมีทั้งตัวชี้วัดความสามารถหลัก (Core Competency) และตัวชี้วัดภาวะผู้นำ (Leadership Competency)

บริษัทฯ ได้กำหนดให้ใช้เกณฑ์การประเมินมาตรฐาน 5 ระดับคะแนน (5-level/Likert Rating Scale) ในการประเมินผลการปฏิบัติงานของ พนักงานทุกรายดับตำแหน่งงาน โดยให้ “คะแนน 3” เป็นค่าระดับคะแนนสำหรับพนักงานที่มีผลการปฏิบัติงานได้มาตรฐานเป็นไปตามเป้าหมายและระยะเวลาที่กำหนดไว้

8.1.2 การกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง

การกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทอย่าง บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้องนั้น บริษัทฯ ในฐานะผู้ถือหุ้นได้ส่งผู้แทนบริษัทฯ ซึ่งมีคุณสมบัติตามข้อกำหนดการแต่งตั้งผู้แทนบริษัทเป็นกรรมการ และการแต่งตั้งพนักงานปฏิบัติหน้าที่ที่ 2 ในบริษัทอย่าง บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้องบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ตามตารางทักษะการทำงาน (Skill Metrix) ของคณะกรรมการบริษัทอย่าง บริษัทร่วม นอกจากนั้นกรรมการผู้แทนได้ผ่านการอบรมหลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) จากสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Director: IOD) เพื่อเข้าไปมีส่วนร่วมในการทำหน้าที่ดูแลผลประโยชน์ ตลอดจนประสานงานในการร่วมมือทำธุรกิจระหว่างบริษัทอย่าง บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง ซึ่งกรรมการที่ได้รับแต่งตั้งเป็นผู้แทนนั้น ประกอบด้วย บุคคลจากคณะกรรมการบริษัทฯ ฝ่ายบริหาร หรือบุคคลภายนอกที่มีความรู้ความเข้าใจในธุรกิจ สามารถให้แนวทางบริหารที่จะเป็นประโยชน์ต่อบริษัทฯ ได้ โดยเป็นผู้ที่ได้รับ



ความเห็นชอบจาก ฝ่ายบริหารของบริษัทฯ และผ่านการอนุมัติจากคณะกรรมการบริหารหรือคณะกรรมการบริษัทฯ เข้าดำเนินการตามแน่งกรรมการในบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง

บริษัทฯ ได้จัดทำคู่มือในการปฏิบัติหน้าที่ของผู้แทนบริษัทฯ เพื่อให้ผู้แทนบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ และแนวทางที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน สอดคล้องกับนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยในเรื่องนโยบายที่สำคัญให้ผู้แทนบริษัทฯ ขอรับนโยบายจากบริษัทฯ ก่อนเสนอความเห็นในที่ประชุมบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง และผู้แทนบริษัทฯ ต้องรายงานข้อมูลต่างๆ ตามกรอบระยะเวลาที่กำหนด ต่อฝ่ายบริหารและคณะกรรมการบริษัทฯ รวมถึง บริษัทฯ มีกระบวนการพิจารณากลั่นกรองและอนุมัติการลงทุนของบริษัทย่อย และบริษัทร่วม จากการวิเคราะห์และกลั่นกรองรายละเอียดของโครงการลงทุน โดยจัดทำรายงานการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ การตรวจสอบวิเคราะห์ความคุ้มค่าของโครงการลงทุน และการกำหนดตัวชี้วัดความสำเร็จเพื่อประเมินผลของโครงการลงทุน

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังจัดให้มีการวิเคราะห์ ติดตาม และรายงานผลการดำเนินงานของบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง เป็นประจำทุกไตรมาส และรายปี เพื่อเป็นข้อมูลสนับสนุนให้ฝ่ายบริหารใช้ในการตัดสินใจ กำหนด ทิศทางและแนวทางในการกำกับดูแลการลงทุนในบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง โดยระดับของการควบคุมและการกำกับดูแลบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง นั้น ขึ้นกับลักษณะ ประเภท และวัตถุประสงค์การลงทุนของบริษัท โดยกิจการที่บริษัทเข้าร่วมลงทุนด้วยเหตุผลเชิงกลยุทธ์ หรือบริษัทมีสัดส่วนการถือหุ้นเกินกว่าร้อยละ 50 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมด หรือเป็นกิจการที่สนับสนุนธุรกิจการบินของบริษัท ระดับการควบคุมและการกำกับดูแลจะมีความเข้มข้น ความละเอียดรอบคอบ และเพิ่มความระมัดระวังมากกว่ากิจการที่บริษัทเข้าร่วมลงทุนด้วยเหตุผลเชิงการลงทุนเนื่องจากมีผลกระทบโดยตรงกับการปฏิบัติงาน ภาพลักษณ์ และผลตอบแทนทางการเงินของบริษัท ซึ่งสามารถแบ่งระดับของการควบคุมได้ 5 ระดับ ดังนี้

1. ต้องปฏิบัติตามนโยบายและแผนงานที่บริษัทฯ กำหนด (Directive)
2. ให้คำแนะนำและหารือเพื่อกำหนดข้อสรุปร่วมกัน (Guidance)
3. ตกลงร่วมมือกันระหว่างบริษัทฯ และบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เกิดการบูรณาการ (Cooperative)
4. รายงานผลการดำเนินงานต่อบริษัทฯ ตามรูปแบบและภัยในระยะเวลาที่บริษัทฯ กำหนด (Reporting)
5. แจ้งเพื่อทราบตามวาระหรือเมื่อร้องขอ (Inform)

8.2 รายงานผลการปฏิบัติหน้าที่ของผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบ

8.2.1 จำนวนครั้งและการเข้าประชุม

ในปี 2565 ได้จัดให้มีการประชุมผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบ จำนวนทั้งสิ้น 12 ครั้ง และครั้งพิเศษจำนวน 1 ครั้ง

8.2.2 ผลการปฏิบัติหน้าที่ของผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบ

สรุปสาระสำคัญในการปฏิบัติหน้าที่ของผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบ ปรากฏในอยู่ในเอกสารแนบ 5 รายงานของผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบ



8.3 สรุปผลการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการชุดดยอยอื่นๆ

8.3.1 จำนวนครั้งและการเข้าประชุม

- ไม่มี

8.3.2 ผลการปฏิบัติหน้าที่ของคณะชุดดยอยอื่นๆ

- ไม่มี





9. การควบคุมภายในและรายการระหว่างกัน

9.1 การควบคุมภายใน

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับระบบการควบคุมภายในและการบริหารความเสี่ยงในการดำเนินธุรกิจ โดยดำเนินการตามมาตรฐานสากล (COSO 2013: Internal Control Integrated Framework) ประกอบด้วย 5 องค์ประกอบหลัก ได้แก่ สภาพแวดล้อมการควบคุม (Control Environment) การประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment) มาตรการควบคุม (Control Activities) ระบบสารสนเทศและการสื่อสารข้อมูล (Information & Communication) และระบบการติดตาม (Monitoring Activities) เพื่อให้บริษัทฯ บรรลุวัตถุประสงค์ของการควบคุมภายในทั้ง 3 ด้าน คือ ด้านการปฏิบัติงาน (Operation) ด้านการรายงาน (Reporting) และด้านการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ (Compliance) มีการติดตามผลการดำเนินงานอย่างสม่ำเสมอ และเพื่อให้มั่นใจว่า ระบบที่วางไว้สามารถดำเนินไปได้อย่างเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมที่มีการเปลี่ยนแปลง ทั้งนี้ ผลการประเมินการควบคุมภายใน สรุปได้ดังนี้

1. สภาพแวดล้อมการควบคุม (Control Environment)

1.1 องค์กรแสดงถึงความยึดมั่นในคุณค่าของความซื่อตรง (Integrity) และจริยธรรม

บริษัทฯ ได้กำหนดมาตรฐานทางจริยธรรมและจรรยาบรรณในการดำเนินธุรกิจไว้ใน ”คู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดี” โดยให้พนักงานยึดถือเป็นหลักปฏิบัติ ควบคู่กับการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และคำสั่งอื่น ๆ อย่างเคร่งครัด มีการกำหนดจรรยาบรรณผู้ตรวจสอบภายใน จรรยาบรรณนักบินและลูกเรือ รวมถึงได้กำหนดมาตรการป้องกันการขัดกันระหว่างผลประโยชน์ส่วนตนกับประโยชน์ส่วนรวม โดยการให้หรือรับของขวัญ ของกำนัล การเลี้ยงรับรอง การบริการต้อนรับ หรือผลประโยชน์อื่น เป็นต้น มีการประชาสัมพันธ์ให้พนักงานรับทราบ ตลอดจนเผยแพร่ผ่านเว็บไซต์ภายในของบริษัทฯ รวมถึงระบุในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี หัวข้อการกำกับดูแลกิจการ และบนเว็บไซต์ www.thaiairways.com ซึ่งผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายสามารถรับรู้ข้อมูลดังกล่าว มีกระบวนการควบคุมภายในที่เหมาะสมเพียงพอที่ทำให้สามารถป้องกันการฝ่าฝืน/การทุจริตได้ทันท่วงที โดยมีบล็อกโพষตามข้อบังคับเกี่ยวกับการทำงานของบริษัทฯ

1.2 คณะกรรมการมีความเป็นอิสระจากฝ่ายบริหารและทำหน้าที่กำกับดูแล (Oversight) และพัฒนาการดำเนินการ

ด้านการควบคุมภายใน

เนื่องจากบริษัทฯ อยู่ระหว่างดำเนินการตามแผนพื้นที่ภารกิจการภายในได้ พระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 คณะผู้บริหารแผนพื้นที่ภารกิจการ ซึ่งได้รับการแต่งตั้งโดยศาลล้มละลายกลาง ทำหน้าที่กำกับดูแลให้การดำเนินการเป็นไปตามแผนพื้นที่ภารกิจการและแผนปฏิรูปธุรกิจ และสนับสนุนให้มีการดำเนินการด้านการควบคุมภายในที่เพียงพอ เหมาะสม เป็นไปตามวัตถุประสงค์ กฎหมาย ข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องอย่างมีประสิทธิภาพ โดยมอบหมายให้สายกลุ่มธุรกิจ จัดทำตัวชี้วัดระดับองค์กร (Corporate KPIs) และระดับสายงาน (Functional KPIs) เพื่อกำหนดเป้าหมายการดำเนินธุรกิจที่ชัดเจน และวัดผลได้อย่างเป็นรูปธรรม รวมถึงการกำกับดูแลบริษัทฯ อย บริษัทร่วมและบริษัทที่เกี่ยวข้อง โดยมีกระบวนการติดตาม ความคืบหน้าผลการดำเนินงานอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ ส่งผลให้บริษัทฯ มีเงินสดเพียงพอสำรอง และสามารถดำเนินกิจการต่อไปได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน



1.3 ฝ่ายบริหารได้จัดให้มีโครงสร้างสายการรายงาน การกำหนดอำนาจในการสั่งการและความรับผิดชอบที่เหมาะสม เพื่อให้องค์กรบรรลุวัตถุประสงค์ ภายใต้การกำกับดูแล (Oversight) ของคณะกรรมการ

บริษัทฯ มีการปรับปรุงโครงสร้างองค์กรที่เหมาะสม มีการจัดสายงาน หน่วยงานในการบังคับบัญชา มีการกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบตาม Function Description และลำดับชั้นของการอนุมัติ (Table of Authority/TOA) อย่างถูกต้อง และขัดเจนเป็นลายลักษณ์อักษร เพื่อให้เกิดการตรวจสอบถ่วงดุลระหว่างกัน มีการแบ่งแยกหน้าที่ที่สำคัญระหว่างการประกอบธุรกิจการบินและหน่วยธุรกิจอย่างขัดเจน และเป็นไปตามข้อกำหนดทางกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้องค์กรบรรลุวัตถุประสงค์ ภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการผู้บริหารแผนพื้นฟูกิจการ

1.4 องค์กรแสดงถึงความมุ่งมั่นในการจูงใจ พัฒนาและรักษาบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถ

บริษัทฯ มีการกำหนดเกณฑ์ คุณสมบัติ ในการจัดหาเพื่อให้ได้บุคลากรที่มีความรู้ ความสามารถ และศักยภาพ ตามคุณลักษณะที่พึงประสงค์ อันประกอบด้วย Core Competency และ Functional Competency และได้มีการจัดสอบสำหรับหน่วยงานที่ต้องการบุคลากรเฉพาะทาง เพื่อให้ได้บุคลากรตรงตามวัตถุประสงค์ของหน้าที่ความรับผิดชอบ และตำแหน่งงาน รวมทั้งมีกระบวนการ/วิธีการในการวัดผลและประเมินผลประจำปี มีการพัฒนาและรักษาบุคลากร โดยเปิดโอกาสให้พนักงานได้เข้าอบรมหลักสูตรต่าง ๆ ที่บริษัทจัดขึ้นเพื่อเป็นการพัฒนาศักยภาพของพนักงาน มีการบทวนนโยบาย และวิธีปฏิบัติต้านทรัพยากรบุคคลให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน มีการกำหนดตำแหน่งงานสำคัญของแต่ละสายงาน เพื่อจัดทำแผนรองรับผู้เข้าสืบทอดตำแหน่งงานทดแทนพนักงานที่เกษียณ หรือลาออก ตลอดจนมีคณะกรรมการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคล (Human Resources Committee: HRC) ซึ่งมีหน้าที่บริหารจัดการงานด้านทรัพยากรบุคคลไปสู่การปฏิบัติ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมายองค์กร

ในปี 2565 บริษัทฯ ได้จัดทำแผนการสร้างบุคคลที่จะเป็น Role Model ของ AIM (AIM ประกอบด้วย A/Agility for Growth/ยืดหยุ่น คล่องตัว และห้ามโอกาส I/Integrity for Trust/โปร่งใส ร่วมมือ ซื่อตรง และ M/Mastery for Professionalism/คิดใหม่ ทำใหม่ อย่างมืออาชีพ) เพื่อเป็นตัวอย่างให้พนักงานทุกคน มีการจัดทำโครงการบำรุงใจ โดยทีมบำรุงใจเป็นตัวแทนของผู้บริหารลงพื้นที่พบรับฟังพนักงานเพื่อสร้างกำลังใจในการทำงาน รับฟังถึงปัญหา และอุปสรรคในการทำงาน และนำเรียนผู้บริหารรับทราบและหาแนวทางการแก้ไขปัญหาต่อไป พร้อมชั่นชุมและระบุถึงพฤติกรรมที่พึงประสงค์สอดคล้องกับ AIM ที่พนักงานปฏิบัติอยู่แล้ว เพื่อให้พนักงานเกิดความรู้สึกมีกำลังใจในการทำงาน ตลอดจนจัดให้มีสวัสดิการให้กับพนักงาน อาทิ ประกันสุขภาพ รถรับ/ส่งพนักงาน รวมทั้งค่าตอบแทนพิเศษ One-time ให้กับพนักงานทุกคน เพื่อเป็นขวัญและกำลังใจ ที่ให้ความร่วมมือกับบริษัทฯ ในการดำเนินการต่าง ๆ ในช่วงเวลาที่ผ่านมา

อย่างไรก็ตาม จากการปรับโครงสร้างองค์กร การปรับลดพนักงาน รวมถึงการปรับลดงบประมาณ ส่งผลให้มีพนักงานไม่เพียงพอต่อปริมาณงานที่เพิ่มมากขึ้นจากการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบินอย่างรวดเร็ว การปรับเพิ่มและเตรียมพร้อมอา堪ายานร่องรับเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น และอื่น ๆ ซึ่งคณะกรรมการผู้บริหารแผนพื้นฟูกิจการและผู้บริหารระดับสูง รับทราบ และอยู่ระหว่างพิจารณาเพิ่มอัตรากำลังให้สอดคล้องกับปริมาณงาน โดยได้เตรียมวางแผนปี 2566 ในการเพิ่มพนักงาน และเอาร์ชอร์ชีกกว่า 1,900 คน เพื่อรับปริมาณงานที่เพิ่มขึ้น เพิ่มประสิทธิภาพในการบริการ และสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้า



1.5 องค์กรกำหนดให้บุคลากรมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการควบคุมภายใน เพื่อให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ขององค์กร

บริษัทฯ กำหนดให้ผู้บริหารและพนักงาน มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการควบคุมภายใน โดยกำหนดให้มีนโยบาย การควบคุมภายใน การบริหารความเสี่ยง การกำกับดูแลกิจการที่ดี และการต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชัน ซึ่งเป็นกระบวนการสื่อสารเชิงบังคับที่กำหนดให้ผู้บริหารและพนักงานใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติงาน โดยผ่านกระบวนการทำงาน ที่ได้จัดวางไว้อย่างเหมาะสม มีการแบ่งหน้าที่งานอย่างเป็นระบบ เพื่อมิให้หน่วยงานหรือบุคคลเดียวทั้ง ปฏิบัติหน้าที่สำคัญ หรือเสี่ยงต่อความเสียหายของบริษัทฯ มี Check & Balance เพื่อป้องกันความผิดพลาดและการปฏิบัติที่ไม่เป็นไปตามกฎระเบียบ และกำหนดตัวชี้วัด (KPIs) ซึ่งถ่ายทอดเป้าหมายของแต่ละสายงานไปยังพนักงานตามลำดับชั้น มีการสื่อสารอย่างเป็นข้อปฏิบัติต่าง ๆ ที่มีการเปลี่ยนแปลงให้ผู้บริหารและพนักงานรับทราบอย่างทั่วถึงโดยผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ต่าง ๆ ตลอดจนมีการหารือร่วมกันเพื่อปรับปรุงแก้ไขกระบวนการทำงานให้สอดรับกับสถานการณ์แวดล้อมภายนอก และนโยบายของบริษัทฯ ที่เปลี่ยนแปลง

2. การประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment)

2.1 องค์กรกำหนดวัตถุประสงค์ไว้อย่างชัดเจนเพียงพอ เพื่อให้สามารถระบุและประเมินความเสี่ยงต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบรรลุวัตถุประสงค์ขององค์กร

บริษัทฯ ได้กำหนดวัตถุประสงค์ในการดำเนินงาน โดยมุ่งเน้นการสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้า ให้การบริการระดับโลก สร้างคุณค่าในทุกมิติ ด้วยวิสัยทัศน์ “สายการบินคุณภาพสูงที่ให้บริการเต็มรูปแบบด้วยความแข็งแกร่งของอัตลักษณ์ ความเป็นไทย เชื่อมโยงประเทศไทยสู่ทั่วโลก และสร้างผลกำไรที่ดีอย่างต่อเนื่อง” โดยมีพันธกิจที่มุ่งเน้น 4 ด้านคือ

1. Customer Centric/เป็นสายการบินที่ลูกค้าเลือกเป็นลำดับแรก ด้วยทางเลือกผลิตภัณฑ์ตามความพึงพอใจของลูกค้า
2. Commercial Excellence/เพิ่มศักยภาพด้านการพาณิชย์
3. Cost Competitiveness/การบริหารต้นทุนให้สามารถแข่งขันได้
4. Continuous Improvement/เป็นองค์กรที่มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง

ภายใต้การรักษามาตรฐานความปลอดภัยในระดับสากล ตลอดจนได้กำหนดค่านิยมหลักขององค์กร (Core Values) คือ “AIM” เพื่อใช้เป็นแนวทางให้ทุกคนยึดถือปฏิบัติตามความร่วมมือร่วมใจอย่างต่อเนื่องจนกลายเป็นวัฒนธรรมของพนักงานการบินไทยในที่สุด

ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ดำเนินการตามแผนพื้นฟูกิจการอย่างเต็มที่ พร้อมให้บริการเต็มรูปแบบ อีกทั้งช่วยขับเคลื่อนการพื้นตัวทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศไทย ในฐานะสายการบินแห่งชาติที่คุณในชาติภาคภูมิใจ

2.2 องค์กรระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยงที่อาจกระทบต่อการบรรลุวัตถุประสงค์ไว้อย่างครอบคลุมทั่วทั้งองค์กร

บริษัทฯ มีการระบุและวิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยงในด้านต่าง ๆ ทั้งจากปัจจัยภายนอก เช่น สภาพการณ์แข่งขันในธุรกิจ การบิน เศรษฐกิจและการเมืองทั้งของโลกและภูมิภาค เช่น สภาวะเศรษฐกิจโลกดรอปเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง โดยเฉพาะภูมิภาคยุโรปที่ต้องเผชิญภัยุตต้านพลังงานที่มีแนวโน้มราคาสูงขึ้นและขาดแคลน จากผลกระทบ ของสงครามระหว่างรัสเซียและยูเครน รวมถึงการก่อการร้าย ภัยพิบัติ ภัยหมาย ภัย ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจ ตลอดจนโรคระบาด ต่าง ๆ และจากปัจจัยภายนอก เช่น ประสิทธิภาพของกระบวนการทำงานและการบริหารจัดการเทคโนโลยีสารสนเทศ โดยได้ระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยงที่ครอบคลุมทุกด้าน ได้แก่ ด้านกลยุทธ์ ด้านการดำเนินงาน ด้านการรายงานทั้งด้านการเงินและไม่ใช่การเงิน และด้านมาตรฐานและกฎระเบียบ รวมถึงสายงานต่าง ๆ ได้มีการบริหารความเสี่ยงในหน่วยงาน มีการจัดทำ



ดังนี้ซึ่งวัดความเสี่ยงที่สำคัญ (Key Risk Indicator: KRI) หากจะตัดคะแนนของความเสี่ยงเข้าสู่ Trigger และ Threshold จะมีการทบทวนมาตรการการควบคุม และจัดทำแผนงานรองรับเพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น

2.3 องค์กรได้พิจารณาถึงโอกาสที่จะเกิดการทุจริตในการประเมินความเสี่ยงที่จะบรรลุวัตถุประสงค์ขององค์กร

บริษัทฯ มีระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการร้องเรียนและการแจ้งเบาะแสเกี่ยวกับการทุจริต และการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบองค์กร พ.ศ. 2564 ซึ่งสอดคล้องกับแนวปฏิบัติด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี เรื่องแนวทางการจัดทำนโยบายและวิธีปฏิบัติการแจ้งเบาะแส (Whistle Blowing) ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย มีนโยบายการต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชัน มีการติดตามความคืบหน้าการดำเนินการเพื่อให้เกิดความโปร่งใสและเป็นธรรม มีความซื่อสัตย์สุจริตในการปฏิบัติงาน มีการเผยแพร่ข้อมูลผ่านทาง Bulletin “CG Mindset โปร่งใส สุจริต เป็นธรรม” เพื่อให้ความรู้ในเรื่อง การป้องกันและต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชัน ซึ่งเป็นหน้าที่ของพนักงานทุกคนที่จะต้องช่วยกันสอดส่องดูแลป้องกันการทุจริตและคอร์รัปชันในบริษัทฯ

2.4 องค์กรสามารถระบุและประเมินความเปลี่ยนแปลงที่อาจมีผลกระทบต่อระบบการควบคุมภายใน

บริษัทฯ ได้นำปัจจัยต่าง ๆ ทั้งภายในและภายนอกที่มีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจ มาประเมินและวิเคราะห์ความเปลี่ยนแปลง โดยถือว่าการบริหารความเสี่ยงเป็นองค์ประกอบที่สำคัญของทุกกระบวนการทำงาน และต้องมีความเชื่อมโยงกัน เพื่อให้เกิดระบบการควบคุมภายในที่ดี ซึ่งได้ระบุเป็นความเสี่ยงที่มีนัยสำคัญกับองค์กร ได้แก่ ความเสี่ยงเรื่อง Culture & Value, Portfolio Policy, Operation Disruption, EBIT ไม่เป็นไปตามงบประมาณ, ความผันผวนของราคาน้ำมัน และ Cyber Security โดยมีการติดตามความคืบหน้าการบริหารความเสี่ยงอย่างสม่ำเสมอ รวมถึงจัดทำแผนเพื่อควบคุมความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ นอกจากนี้ ยังมีการประเมินการเปลี่ยนแปลงด้านกฎหมายหรือระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ เพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับการดำเนินงานของบริษัทฯ

3. มาตรการควบคุม (Control Activities)

3.1 องค์กรมีมาตรการควบคุมที่ช่วยลดความเสี่ยงที่จะไม่บรรลุวัตถุประสงค์ขององค์กรให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้

บริษัทฯ ได้จัดให้มีมาตรการควบคุมที่ช่วยลดความเสี่ยงที่จะทำให้องค์กรไม่บรรลุวัตถุประสงค์ โดยมีการกำหนดแผนดำเนินงานตามแผนพื้นฟูกิจการฯ กำหนดนโยบาย จัดทำคู่มือการปฏิบัติงาน และระเบียบปฏิบัติต่าง ๆ อีกทั้งจัดทำมาตรการเพื่อควบคุมความเสี่ยง โดยพิจารณาจากปัจจัยทั้งภายในและภายนอกองค์กร ตลอดจนมีการประเมินสถานการณ์ในอนาคตที่มีผลกระทบต่อการบรรลุวัตถุประสงค์ รวมทั้งมีการทบทวน ปรับปรุงระเบียบ วิธีปฏิบัติต่าง ๆ เพื่อลดความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้

ปี 2565 บริษัทฯ ให้ความสำคัญในการดำเนินการด้านการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล ให้เป็นไปอย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ เป็นไปตามพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 (PDPA) และกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองความเป็นส่วนตัวของข้อมูลส่วนบุคคลของสหภาพยุโรป (GDPR) และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง จึงได้จัดทำประกาศบริษัทฯ เรื่องหนังสือแจ้งการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล (Privacy Notice) เพื่อแจ้งให้ทราบถึงการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลและสิทธิในฐานะที่เป็นเจ้าของข้อมูล เพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับการดำเนินธุรกิจ นอกจากนี้ ยังดำเนินการตามแผนพื้นฟูกิจการเรื่องการบริหารผู้บิน ซึ่งจะไม่มีการจัดซื้อเครื่องบินใหม่ โดยจะปรับเป็นการเช่า เนื่องจากวิธีเช่านี้ทำให้การบินไทยสามารถบริหารความเสี่ยงได้ หากเกิดกรณีคล้ายกับการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) อีกครั้ง การบินไทยก็สามารถคืนเครื่องเช่าได้ นับเป็นการบริหารงานที่คล่องตัวมากขึ้น อีกทั้งการเช่าอากาศยานยังเป็นปัจจัยบางต่อธุรกิจของ การบินไทย เพราะจะทำให้การบินไทยสามารถบริหารต้นทุนบำรุงรักษาได้ดีขึ้น เนื่องจากอากาศยานที่เข้าน้ำ สามารถ



เลือกเช่าอากาศยานรุ่นใหม่ ทำให้ไม่ต้องเสียค่าบำรุงรักษาจำนวนมาก และการทำสัญญาเช่าเมื่อหมวดสัญญาแล้ว ก็จะทำให้การบินไทย ได้โอกาสในการเช่าอากาศยานรุ่นใหม่ เทคโนโลยีใหม่ ๆ เพื่อบริการผู้โดยสารอย่างเสมอ ทั้งนี้ บริษัทฯ อยู่ระหว่างปฏิบัติตามข้อตกลงระงับข้อพิพาท (Settlement Agreement) ที่มีกับผู้ค้าประกันเงินกู้เช่าซื้ออากาศยานกลุ่ม ECA (UKEF) ตามที่ได้ระบุไว้ในแผนฟื้นฟูกิจกรรมการฉบับที่ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบเมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565

3.2 องค์กรเลือกและพัฒนากิจกรรมการควบคุมทั่วไปด้วยระบบเทคโนโลยี เพื่อช่วยสนับสนุนการบรรลุวัตถุประสงค์

บริษัทฯ มุ่งสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ (Enterprise Architecture) โดยจัดทำนโยบายและมาตรการการรักษาความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศ (Security Policy & Standards) อ้างอิงกรอบมาตรฐาน ISO : 27001 โดยออกแบบคำสั่งบริษัทฯ เพื่อให้ทุกหน่วยงานถือปฏิบัติ มีการกำหนดสิทธิ์ในการเข้าถึงข้อมูลในระบบเทคโนโลยีสารสนเทศต่าง ๆ มีการกำหนดบัญชีผู้ใช้และรหัสผ่าน และกำหนดระดับชั้นในการเข้าถึงข้อมูล รวมถึงมีการควบคุมกระบวนการได้มา การพัฒนาและบำรุงรักษาระบบเทคโนโลยี กำหนดไว้ในคู่มือการบริหารจัดการโครงการ (Project Management Handbook / PMHB) ซึ่งเป็นมาตรฐานที่กำหนดให้การจัดทำระบบฯ ดำเนินการในรูปแบบการบริหารโครงการที่มีกิจกรรมการควบคุมทุกขั้นตอน

ในปี 2565 บริษัทฯ ได้เริ่มเห็นความสำคัญของเทคโนโลยีที่เติบโต มีการเข้าถึงการใช้งานที่หลากหลาย ง่ายดาย จึงได้พัฒนาแพลตฟอร์มเพื่อเชื่อมต่อการให้บริการแก่ลูกค้าและผู้โดยสารของการบินไทยให้มีประสิทธิภาพ สามารถเข้าถึงได้ทุกที่ ทุกเวลา เพื่อให้สอดคล้องกับโลกดิจิทัลให้มากยิ่งขึ้น โดยให้บริการลูกค้าแบบใหม่ในช่องทางออนไลน์ 3 รายการ ได้แก่ SAWASDEE WEBSITE, ROYAL ORCHID HOLIDAYS WEBSITE และแพลตฟอร์มบริการสื่อสิ่งพิมพ์ดิจิทัล THAI e-Library เพื่อตอบสนองไลฟ์สไตล์แห่งโลกดิจิทัล มุ่งเน้นการให้บริการข้อมูลด้านการท่องเที่ยวที่สามารถเข้าถึงได้ง่าย ครอบคลุมทุกมิติ และสามารถสร้างแรงบันดาลใจในการเดินทางให้กับทุกคนได้ เพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันด้านการให้บริการและสร้างความพึงพอใจให้แก่ลูกค้า เพื่อให้สายการบินไทย คงเป็นสายการบินแนวหน้าของภูมิภาคต่อไป นอกจากนี้ ได้ปรับปรุงด้านการพาณิชย์ให้แข็งแกร่งขึ้น หารายได้มากขึ้น โดยมีผลตอบแทนรายได้และกำไรของธุรกิจจากการนำเสนอบริการเสริม เพื่อเป็นตัวเลือกอย่างเต็มรูปแบบ และมีการผสมผสานช่องทางการจัดจำหน่ายทั้งแบบออนไลน์และออฟไลน์ที่ทำให้เกิดการตลาดแบบผสมผสานกันในหลากหลายช่องทาง (Omni channel) รวมถึงมีการบริหารต้นทุนให้สามารถแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินได้ อาทิ การปรับปรุงสัญญาเช่าเครื่องบินที่เป็นประโยชน์ต่อการบินไทย การบริหารจัดการค่าใช้จ่ายกับพันธมิตรทางธุรกิจอย่างเข้มงวด รวมถึงการปรับลดความซับซ้อนของโครงสร้างองค์กรให้เหมาะสมกับธุรกิจเพื่อให้มีความกระชับมากขึ้น การปรับลดจำนวนพนักงานให้อยู่ในสถานะที่สามารถแข่งขันกับสายการบินอื่น ๆ ได้ เพื่อสนับสนุนการบรรลุวัตถุประสงค์ขององค์กร โดยได้เริ่มดำเนินการตามแผนพัฒนาแผนงาน (ปี 2565 – 2568) อ้างอิงจากสภาพแวดล้อมด้านเทคโนโลยีที่จำเป็นในปัจจุบันต่อการปรับกระบวนการการทำงานสู่ดิจิทัล (Digitalization) ซึ่งบริษัทฯ อยู่ในระหว่างการดำเนินการตามแผนกลยุทธ์ Digital Roadmap ตามหลัก 3 ประการ ดังนี้

1. การแก้ไขระบบพื้นฐาน เช่น ระบบที่จำเป็นต่อการดำเนินธุรกิจ การบริหารทรัพยากรบุคคลและการเงิน ระบบกำกับดูแลข้อมูลที่มีประสิทธิภาพ เพื่อคุณภาพ ความสมบูรณ์ของข้อมูล และพัฒนาระบบพื้นฐานบนโครงสร้างไอที เพื่อลดการซับซ้อนและเอื้อต่อการบูรณาการระบบและเครื่องมือใหม่ ๆ รวมถึงการกำหนดมาตรฐานเพื่อให้ระบบใหม่ หรือระบบที่พัฒนาอยู่เป็นไปตามมาตรฐานหรือข้อกำหนดของบริษัทฯ

2. พัฒนาและปรับปรุงระบบพื้นฐานความจำเป็นทางด้านธุรกิจ ให้ความสำคัญกับโครงสร้างที่สร้างผลลัพธ์ทางธุรกิจ ทั้งในส่วนของการเพิ่มรายได้และลดต้นทุน เช่น ระบบ SAP เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานช่วยให้ผู้บริหารมี



ข้อมูลในการพิจารณาต้นทุน และความคุ้มค่า ระบบ TOPRA เพื่อบริหารจัดการทางด้านรายได้ และระบบ Procurement ในรูปแบบ Electronic เพิ่มประสิทธิภาพในการจัดซื้อจัดจ้างเพื่อให้มีความโปร่งใส เป็นธรรมและสามารถตรวจสอบได้

3. เพิ่มอิสระและความคล่องตัวให้กับบริษัทฯ โดยปรับและเพิ่มทางเลือกให้กับผู้ใช้บริการ เพิ่มความคล่องตัว ลดต้นทุน และเพิ่มความยืดหยุ่นในการปรับเปลี่ยนระบบตามความต้องการที่เปลี่ยนแปลง เช่น การเพิ่มช่องทางและอำนวยความสะดวกให้กับลูกค้า (Mobile Application) ระบบการเก็บฐานข้อมูลลูกค้าหรือประวัติการใช้ข้อมูลที่ผ่านมา (Customer Relationship Management: CRM) และระบบวิเคราะห์ผลิตภัณฑ์ที่ตรงใจลูกค้า (Data Analytic) การพัฒนาแพลตฟอร์มเพื่อเชื่อมต่อการให้บริการแก่ลูกค้าและผู้โดยสารของบริษัทฯ ให้มีประสิทธิภาพ โดยให้บริการลูกค้าแบบใหม่ในช่องทางออนไลน์ ได้แก่ SAWASDEE WEBSITE, ROYAL ORCHID HOLIDAYS WEBSITE และแพลตฟอร์มบริการสื่อสิ่งพิมพ์ดิจิทัล THAI e-Library

ในปี 2565 บริษัทฯ ตั้งเป้าหมายเพิ่มศักยภาพการทำธุรกิจโดยการลงทุนด้านดิจิทัลและไอที ในการ บริหารเครือข่าย เส้นทางบิน ผู้บิน การพาณิชย์ การปฏิบัติการ การจัดซื้อจัดจ้าง และไอที และการนำข้อมูลมาใช้ในการตัดสินใจสำหรับฝ่ายบริหารในการเลือกนโยบายต่าง ๆ บนพื้นฐานของข้อมูลและข้อเท็จจริง รวมถึงการเพิ่มพัฒนาบุคลากรที่มีความรู้ ความสามารถด้านดิจิทัล เพื่อเป็นฐานรากของบริษัทฯ และมุ่งสู่การเป็นสายการบินดิจิทัล โดยเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันให้มากยิ่งขึ้น

3.3 องค์กรจัดให้มีกิจกรรมการควบคุมผ่านทางนโยบาย ซึ่งได้กำหนดสิ่งที่คาดหวังและขั้นตอนการปฏิบัติเพื่อให้นโยบาย ที่กำหนดไว้ในสามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้

บริษัทฯ จัดให้มีกิจกรรมการควบคุมโดยนำกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับของหน่วยงาน/องค์กรภายนอกที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน ทั้งของภาครัฐและองค์กรต่าง ๆ ทั้งในและต่างประเทศ มาประมวลและจัดทำเป็นนโยบาย ระเบียบปฏิบัติ และคู่มือการปฏิบัติงาน ทั้งที่เป็นลายลักษณ์อักษรและ Electronic File เพื่อให้นโยบาย ระเบียบปฏิบัติ และคู่มือต่าง ๆ สามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้ โดยมีการทบทวน/สอบทานให้เหมาะสมสมอยู่เสมอ มีการถ่ายทอดนโยบายจากผู้บริหารไปยังผู้ใต้บังคับบัญชาเพื่อนำไปปฏิบัติ มีการประชุมเพื่อมอบหมายงาน รวมถึงมีกระบวนการติดตาม ดูแลการดำเนินงานของบริษัทฯอย่าง บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนบริบทการดำเนินกิจการของบริษัทระหว่างการพื้นที่ กิจการให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ตอบสนองต่อกลยุทธ์และวัตถุประสงค์การลงทุน โดยจัดให้มีการวิเคราะห์ติดตามและรายงานผลการดำเนินงานของบริษัทฯอย่าง บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง เป็นประจำทุกไตรมาสและรายปี เพื่อเป็นข้อมูลสนับสนุนให้ ฝ่ายบริหารใช้ในการตัดสินใจ กำหนดทิศทางและแนวทางในการกำกับดูแลการลงทุนในบริษัทฯอย่าง บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง นำเสนอผู้บริหารระดับสูง และคณะผู้บริหารแผนพื้นฟูกิจการ รับทราบและพิจารณาอย่างต่อเนื่อง



4. ระบบสารสนเทศและการสื่อสารข้อมูล (Information & Communication)

4.1 องค์กรมีข้อมูลที่เกี่ยวข้องและมีคุณภาพ เพื่อสนับสนุนให้การควบคุมภายในสามารถดำเนินไปได้ตามที่กำหนดไว้
บริษัทฯ นำข้อมูลที่ต้องการใช้ในการดำเนินงาน โดยพิจารณาทั้งข้อมูลจากภายในและภายนอก ได้แก่ ข้อมูลด้านกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อกำหนด ข้อมูลการปฏิบัติงาน ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการบิน โดยนำมาศึกษา วิเคราะห์ พิจารณาแล้วกรอง และปรับเปลี่ยนเพื่อย่อสูตรเป็นระบบ มีระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ (IT) เพื่อรับการจัดเก็บ ค้นหาข้อมูล และรองรับการปฏิบัติงาน มีการพัฒนาระบบ IT ให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของข้อมูลและ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ อยู่ระหว่างการปรับปรุง พัฒนาระบบที่ทุกการทำงานของหน่วยงานต่าง ๆ ภายในองค์กร จัดเก็บข้อมูลได้ครบถ้วน และสามารถติดตาม ข้อมูลนั้น ๆ ได้อย่างรวดเร็ว เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการดำเนินงาน ให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมทางด้านเทคโนโลยีในปัจจุบัน ซึ่งคำนึงถึงความต้องการทางด้านดิจิทัลที่เพิ่มมากขึ้น ตามรายละเอียดข้อ 3.2

4.2 องค์กรสื่อสารข้อมูลภายใน ซึ่งรวมถึงวัตถุประสงค์และความรับผิดชอบต่อการควบคุมภายใน ในที่จำเป็นต่อการสนับสนุนให้การควบคุมภายในดำเนินไปได้ตามที่วางไว้

บริษัทฯ มีระบบสารสนเทศ และกระบวนการสื่อสารข้อมูลภายในอย่างเพียงพอ และมีประสิทธิภาพ มีช่องทางในการสื่อสารทั้งภายในฝ่าย และระหว่างฝ่ายผ่านทางการประชุม, เอกสาร, email, Internet, Intranet และ Application ต่าง ๆ ซึ่งเป็นช่องทางในการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ ได้แก่ Bulletins, คำสั่ง/ประกาศบริษัทฯ การจัดประชุม Staff Meeting ตลอดจนได้เผยแพร่ข่าวสารผ่านสื่อ online เช่น การจัด Live สด "TG Family Talk" ผ่านช่องทาง Facebook Group "TG Family" และ MS Team เพื่อให้พนักงานและผู้บริหารได้รับทราบและสามารถเข้าถึงข้อมูลในการปฏิบัติงานข่าวสารที่จำเป็น และสร้างสรรค์การทำงานต่าง ๆ อย่างสมำเสมอ รวมถึงมีการประชาสัมพันธ์ให้พนักงานทราบถึงค่านิยมหลักของการบินไทย (THAI Core Values : AIM) เพื่อสนับสนุนให้การดำเนินงานของบริษัทฯ เป็นไปตามแผนที่วางไว้

4.3 องค์กรได้สื่อสารกับหน่วยงานภายนอก เกี่ยวกับประเด็นที่อาจมีผลกระทบต่อการควบคุมภายใน

บริษัทฯ จัดให้มีช่องทางสำหรับการสื่อสารกับหน่วยงานภายนอก ผู้มีส่วนได้เสีย หลากหลายช่องทาง เพื่อเป็นการสื่อสารในประเด็นต่าง ๆ ที่มีผลกระทบกับการดำเนินธุรกิจ มีการจัดทำแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี/รายงานประจำปี (แบบ 56-1 One Report) เผยแพร่ทาง Website ของบริษัทฯ และ Website ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) มีการสื่อสารประชาสัมพันธ์ข่าวสารของบริษัทฯ ผ่านทางสื่อต่าง ๆ รวมถึง Mobile Application ตลอดจนจัดให้มีช่องทางในการร้องเรียน/สื่อสารข้อมูลจากลูกค้า/คู่ค้า สายการบินลูกค้า และองค์กร/หน่วยงานภายนอกต่าง ๆ

นอกจากนี้ ยังจัดให้มีช่องทางให้บุคคลภายนอก/ผู้มีส่วนได้เสีย สามารถแจ้งข้อมูลหรือเบาะแสเกี่ยวกับการทุจริตภายในบริษัทฯ (นโยบาย Whistle Blower) ตามระเบียบบริษัทฯว่าด้วยการร้องเรียนและการแจ้งเบาะแสฯ พ.ศ. 2564 โดยสามารถร้องเรียนโดยตรงด้วยวิชา/ลายลักษณ์อักษรต่อผู้มีสิทธิ์รับข้อร้องเรียนผ่านทาง e-mail จดหมายถึงผู้มีสิทธิ์รับข้อร้องเรียน และทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ (www.thaiairways.com)



5. ระบบการติดตาม (Monitoring Activities)

5.1 องค์กรติดตามและประเมินผลการควบคุมภัยใน เพื่อให้มั่นใจได้ว่าการควบคุมภัยในยังดำเนินไปอย่างครบถ้วน เหมาะสม

บริษัทฯ มีการติดตามการดำเนินงานและประเมินผลการควบคุมภัยใน โดยผู้บริหารทุกระดับรับทราบ และตระหนักถึงความรับผิดชอบที่มีต่อการติดตามผลการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามแผนงานและเป้าหมายที่กำหนด มีการสอบทานและประเมินประสิทธิภาพการควบคุมภัยในของหน่วยงานต่าง ๆ โดยผู้ตรวจสอบภายใน จากสำนักงานการตรวจสอบภายในของบริษัทฯ ตามแผนการตรวจสอบประจำปี อีกทั้ง ยังมีฝ่ายความปลอดภัยและรับรองคุณภาพองค์กร ทำการตรวจสอบด้านปฏิบัติการ เพื่อให้มั่นใจว่าทุกหน่วยงานมีการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อกำหนดตามมาตรฐานสากล นอกจากนี้ ยังมีผู้ตรวจสอบจากหน่วยงานภายนอก ทำการตรวจสอบการดำเนินงาน เช่น สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.), IATA Operational Safety Audit (IOSA), European Aviation Safety Agency (EASA), Federal Aviation Administration (FAA) และหน่วยงานกำกับดูแลของประเทศไทยต่าง ๆ เป็นต้น ซึ่งผู้บริหารได้ให้ความสำคัญและมีการพิจารณาเพื่อปรับปรุงแก้ไขตามข้อเสนอแนะของผู้ตรวจสอบดังกล่าว

5.2 องค์กรประเมินและสื่อสารข้อบกพร่องของการควบคุมภัยในอย่างทันเวลาต่อบุคคลที่รับผิดชอบ ซึ่งรวมถึงผู้บริหารระดับสูง และคณะกรรมการตามความเหมาะสม

บริษัทฯ กำหนดให้ผู้บริหารมีหน้าที่ในการประเมินและสื่อสารข้อบกพร่องของการควบคุมภัยใน อีกทั้งมีสำนักงานการตรวจสอบภายใน ทำการสอบทานและประเมินประสิทธิภาพการควบคุมภัยในของหน่วยงาน หากพบข้อบกพร่องจะทำการเสนอแนะเพื่อการแก้ไขปรับปรุง รวมทั้งติดตามผลการดำเนินการตามข้อเสนอแนะ นำเสนอต่อผู้บริหารหน่วยรับตรวจสอบ และผู้บริหารระดับสูงที่เกี่ยวข้องเพื่อรับทราบและดำเนินการตามข้อเสนอแนะ โดยสำนักงานการตรวจสอบภายใน มีการติดตามความคืบหน้าการดำเนินการตามข้อเสนอแนะในรายงานผลการตรวจสอบจนกว่าจะมีการดำเนินการแล้วเสร็จ ครบถ้วน รวมถึงสรุปประเด็นคงค้างที่ยังดำเนินการไม่แล้วเสร็จ นำเสนอต่อประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และคณะกรรมการตรวจสอบ เพื่อให้มั่นใจว่ามีการนำข้อเสนอแนะไปปฏิบัติอย่างมีประสิทธิผล นอกจากนี้ในกรณีที่พบหรือมีข้อสงสัยว่า มีรายการหรือการกระทำที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อผลการดำเนินงานของบริษัทฯ อย่างร้ายแรง เช่น การขัดแย้งทางผลประโยชน์ การทุจริต มีสิ่งผิดปกติหรือความบกพร่องที่สำคัญในระบบการควบคุมภัยใน หรือมีการฝ่าฝืนกฎ ระเบียบ เป็นต้น หัวหน้าสำนักงานการตรวจสอบภัยในจะรายงานต่อประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และคณะกรรมการตรวจสอบทันที

จากการประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภัยในของบริษัทฯ สรุปได้ว่า บริษัทฯ มีการติดตามผลการดำเนินงานอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้มั่นใจว่า ระบบที่วางไว้สามารถดำเนินไปได้อย่างเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมที่มีการเปลี่ยนแปลง และเพื่อให้องค์กรบรรลุวัตถุประสงค์ มีโครงสร้างการควบคุมภัยในครบถ้วน 5 องค์ประกอบ โดยมีระบบการควบคุมภัยในเพียงพอ กับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ซึ่งอยู่ระหว่างการพัฒนา หรือมีการจัดการต่าง ๆ จะดำเนินไปตามแผนพื้นฟูกิจการที่ได้รับอนุมัติจากศาลล้มละลายกลาง

ทั้งนี้ ในการประชุมคณะกรรมการผู้บริหารแผนพื้นฟูกิจการครั้งที่ 6/2566 วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2566 คณะกรรมการผู้บริหารแผนพื้นฟูกิจการ ได้พิจารณาการประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภัยในของบริษัทฯ ประจำปี 2565 ที่ฝ่ายบริหารจัดทำ รวมถึงการพิจารณาของผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบ (นายพรชัย จีระเวช) และ มีมติเห็นชอบความเพียงพอเหมาะสมของระบบการควบคุมภัยในของบริษัทฯ ในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ซึ่งอยู่ระหว่างการพัฒนา



มีข้อบกพร่องเกี่ยวกับระบบควบคุมภายในในเรื่องใดบ้าง แก้ไขเสร็จสิ้นแล้วหรือไม่ เพราะเหตุใด
- ไม่มี

ความเห็นของผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบกรณีต่างจากความเห็นของคณะกรรมการพัฒนา
คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณาผลการประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายใน โดยมีความเห็น
ว่าบริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายในเพียงพอต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ทั้งนี้ ผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของ
คณะกรรมการตรวจสอบไม่มีความเห็นแตกต่างไปจากความเห็นของคณะกรรมการพัฒนา

มีข้อบกพร่องเกี่ยวกับระบบควบคุมภายในในเรื่องใดบ้าง แก้ไขเสร็จสิ้นแล้วหรือไม่ เพราะเหตุใด
- ไม่มี

ความเห็นของผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบว่าได้กำกับดูแลให้ผู้ดำเนินงานดำเนินการ
ตรวจสอบภายในมีวุฒิการศึกษา ประสบการณ์ การอบรมที่เหมาะสมเพียงพอ กับการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว และ
แนวปฏิบัติเกี่ยวกับการแต่งตั้งทดสอบ และโยกย้าย ผู้ดำเนินงานทั่วหน้างานตรวจสอบภายใน

ตามกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้กำหนดอภิธานาที่ของคณะกรรมการ
ตรวจสอบ โดยรวมถึงการให้ความเห็นชอบในการพิจารณาแต่งตั้งโยกย้าย เลิกจ้างหัวหน้าฝ่ายสำนักงานการตรวจสอบภายใน
พิจารณาและให้ความเห็นต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เกี่ยวกับคุณสมบัติของหัวหน้าฝ่ายสำนักงานการตรวจสอบภายใน
การกำหนดค่าตอบแทน และพิจารณาความดีความชอบประจำปีของหัวหน้าฝ่ายสำนักงานการตรวจสอบภายใน

อย่างไรก็ตาม ตามที่ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งให้บริษัทฯ เข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการตั้งแต่วันที่
14 พฤษภาคม 2563 และตั้งคณะกรรมการพัฒนา โดยในการประชุมคณะกรรมการพัฒนา ครั้งที่ 7/2564 เมื่อวันที่
17 กุมภาพันธ์ 2564 ได้มีมติอนุมัติกำหนดการให้ประกาศโครงสร้างองค์กรใหม่เมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2564 โดยมี
ผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2564 เพื่อให้พนักงานแสดงความจำนำงในการเข้าทำงานตามโครงสร้างองค์กรใหม่ของ
บริษัทฯ

ตามหลักเกณฑ์การคัดเลือกพนักงาน และกระบวนการกลั่นกรองเข้าสู่โครงสร้างองค์กรใหม่ น.ต. สิทธิกร บัวงาม
เป็นผู้ได้รับอนุมัติให้ดำเนินการตั้งแต่วันที่ 15 พฤษภาคม 2564 โดยได้เข้ารับการ
อบรมในหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานด้านการตรวจสอบภายในอย่างต่อเนื่อง และได้รับประกาศนียบัตร
ผู้ตรวจสอบภายในของประเทศไทย (Certified Professional Internal Audit of Thailand: CPIAT) โดยสมาคมผู้ตรวจสอบ
ภายในแห่งประเทศไทย นอกจากนี้ยังมีความเข้าใจในกิจกรรมและกระบวนการการทำงานของบริษัทฯ จึงเห็นว่า มีความเหมาะสม
เพียงพอที่จะปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว โดยรายละเอียดเกี่ยวกับหัวหน้างานตรวจสอบภายในปรากฏอยู่ในเอกสารแนบ 2



9.2 รายการระหว่างกัน

9.2.1 ข้อมูลรายการระหว่างกันกับบุคคลที่มีอาจมีความขัดแย้ง

บริษัทฯ มีรายการระหว่างกันที่สำคัญกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่ และนิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง สำหรับปี 2565 สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 ดังนี้

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2563	
กระทรวงการคลัง	■ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัทฯ โดยถือหุ้นประมาณ ร้อยละ 47.86	1. กระทรวงการคลังถือเงินจากสถาบัน การเงินต่างประเทศ ให้บริษัทฯ ภายใต้ <ul style="list-style-type: none"> - เงินกู้ยืมคงค้าง - เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยคงค้างจ่าย - ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี 	11,721.78	6,082.08	12,496.88	- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของ ธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับ ¹ การกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1 และ 2
		2. บริษัทฯ มีรายการเข้าที่ดิน จากที่ราชพัสดุ	8.63	8.03	8.47	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ ² กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		3. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้แก่กระทรวงการคลัง <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง 	0.00	0.00	0.00	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ ³ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน



นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2563	
ธนาคารออมสิน	■ กระบวนการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุม ธนาคารออมสิน	1. บริษัทฯ ทำสัญญาวงเงินกู้ ประเภทเงินทุนหมุนเวียนกับ ธนาคารออมสินจำนวนเงิน 3,500 ล้านบาท มีการใช้วงเงินกู้ - ยอดเงินคงค้าง - ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้ - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย 2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสาร เครื่องบิน ให้บริการเช่าพื้นที่และ บริการอื่น ๆ แก่ธนาคารออมสิน - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	3,500.00 0.00 119.22 119.22 0.63 0.00	3,500.00 0.00 212.96 212.96 0.18 0.00	3,500.00 1.37 530.08 522.89 2.51 2.03	- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของ ธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับ การกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ ไม่เกี่ยวข้องกัน หมายเหตุ - อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2563 เป็นอัตรา ผิดนัดชำระ - อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2564-65 เป็น อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม - กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน



นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2563	
ธนาคารเพื่อการส่งออก และนำเข้าแห่งประเทศไทย	■ กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมธนาคารเพื่อ การส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	1. บริษัทฯ ทำสัญญาเงินกู้ยืมระยะ ยาวกับธนาคารเพื่อการส่งออก และนำเข้าแห่งประเทศไทย - ยอดเงินคงค้าง - เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย - ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี	605.90	568.48	398.74	- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตรา ดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไป ตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทาง เดียวกันกับการทำหนี้ให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1 และ 3
		2. บริษัทฯ ทำสัญญางานเงินกู้ประเภท เงินทุนหมุนเวียนกับธนาคารเพื่อ การส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย จำนวนเงิน 1,500 ล้านบาท มี การใช้งานเงินกู้ - ยอดเงินคงค้าง - เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้ - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย - ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี	1,485.55	1,452.83	1,500.00	- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตรา ดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไป ตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทาง เดียวกันกับการทำหนี้ให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1



นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2563	
		3. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้แก่ธนาคารเพื่อการส่งออกและ นำเข้าแห่งประเทศไทย - ยอดรายได้รวม	0.00	0.00	0.04	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
ธนาคารอิสลามแห่ง ประเทศไทย	■ กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมธนาคาร อิสลามแห่งประเทศไทย	1. บริษัทฯ ทำสัญญาเงินกู้ยืม ระยะ ยาวกับธนาคารอิสลามแห่ง ¹ ประเทศไทย - ยอดเงินคงค้าง - เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยจำย - ดอกเบี้ยค้างจำย - ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี	1,273.73	1,195.37	2,500.00 253.72 233.68	- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตรา ดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไป ตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทาง เดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1 และ 3



นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2563	
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	<p>■ กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัทฯ เป็นผู้ควบคุม ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) โดยผ่านทางธนาคารแห่งประเทศไทย และกองทุนเพื่อการพัฒนาและพัฒนาระบบ สถาบันการเงิน</p>	1. บริษัทฯ ทำสัญญาวงเงินกู้ ประเภทเงินทุนหมุนเวียนกับ ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) จำนวนเงิน 3,000 ล้านบาท มีการใช้วางเงินกู้ - ยอดเงินคงค้าง - ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้ - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย	2,260.73	2,260.73	2,260.73	<ul style="list-style-type: none"> - การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตรา ดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไป ตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทาง เดียวกันกับการทำหนี้ให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน หมายเหตุ - อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2563 เป็นอัตรา ผิดนัดชำระ - อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2564-65 เป็น อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม
		2. บริษัทฯ ทำสัญญาวงเงินกู้ ประเภทเงินทุนหมุนเวียนกับ ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) จำนวนเงิน 3,500 ล้านบาท มีการใช้วางเงินกู้ - ยอดเงินคงค้าง - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย	3,500.00	3,500.00	3,500.00	<ul style="list-style-type: none"> - การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตรา ดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไป ตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทาง เดียวกันกับการทำหนี้ให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน หมายเหตุ - อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2563 เป็นอัตรา ผิดนัดชำระ - อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2564-65 เป็น อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม



นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2563	
		3. บริษัทฯ ขายหุ้นกู้ให้แก่ ธนาคาร กรุงไทย จำกัด (มหาชน) - มูลค่าหุ้นกู้ - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย - ดอกเบี้ยตามแผนพื้นฟู	832.00 12.48	832.00 6.80	832.00 32.15 33.33	- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตรา ดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไป ตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทาง เดียวกันกับการทำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1
		4. บริษัทฯ ขายบริการให้เช่า สำนักงาน ตู้ ATM ค่าน้ำ-ไฟ และ Lease line แก่องค์การกรุงไทย จำกัด (มหาชน) - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	2.72 0.16	3.30 0.22	3.05 0.11	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		5. บริษัทฯ ซื้อบริการรับ-ส่ง เงินสด ของบริษัทฯ และจ่าย ค่าธรรมเนียมจดจำหน่าย หุ้นกู้ ให้กับธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	0.00 0.13	2.84 0.13	3.92 0.15	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน



นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2563	
บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด	■ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด และของบริษัทฯ	1. บริษัทฯ ซื้อบริการฝากส่ง ไปรษณีย์ในประเทศไทยและ ต่างประเทศ และซื้ออุปกรณ์จาก บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	0.27 0.00	0.14 0.00	0.62 0.01	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้แก่ บริษัทไปรษณีย์ไทย จำกัด - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	0.00 0.00	0.00 0.00	0.22 0.00	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
การท่องเที่ยว แห่งประเทศไทย	■ กระทรวงการคลังซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุม การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย	1. บริษัทฯ จ่ายค่าโฆษณา และ ส่งเสริมการขาย ให้แก่ การ ท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	0.00 0.52	0.00 0.24	0.00 0.11	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสาร เครื่องบิน และ ให้เช่าสำนักงาน แก่การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	16.17 5.23	10.15 1.13	18.17 0.73	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน



นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2563	
บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน)	■ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัท อสมท จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ	1. บริษัทฯ จ่ายค่าโฆษณา ให้แก่ บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	0.00 0.87	0.00 0.87	1.63 0.87	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)	■ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ	1. บริษัทฯ ซื้อน้ำมันรกลิ่นและ น้ำมันหล่อลื่นจากบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง - เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี 2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสาร เครื่องบิน และให้บริการสอบ เทียบเครื่องมือ วัด (AC Dielectric Tester) ให้แก่บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) - ยอดรายได้รวม	0.00 0.17 1.17 0.33	0.06 1.66	18.60 1.50	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1



นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2563	
บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	<ul style="list-style-type: none"> ■ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ 	1. บริษัทฯ ประกอบกิจการและเช่า พื้นที่ในเขตท่าอากาศยานต่าง ๆ เพื่อใช้สำหรับจอดอากาศยาน จอดพาหนะ ขนถ่ายสินค้า เก็บ อุปกรณ์ภาคพื้นดิน เก็บตู้คอนเทน เนอร์ ที่ทำการสำนักงานสายการ บิน และบริการอื่น ๆ จากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 				- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2. บริษัทฯ มีรายได้จากการขายบัตร โดยสารเครื่องบิน และได้รับส่วน แบ่งรายได้ 2% จากการเรียกเก็บ ค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน (Passenger Service Charges) ให้กับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง 	3,865.62	8,642.18	4,577.76	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน



นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2563	
บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน)	■ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ	1. บริษัทฯ ขายหุ้นกู้ให้แก่ บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) - มูลค่าหุ้นกู้ - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย - ดอกเบี้ยตามแผนพื้นฟู	933.00	933.00	933.00 46.54 49.47	- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตรา ดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไป ตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทาง เดียวกันกับการทำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1
		2. บริษัทฯ เช่าช่องสัญญาณ อินเตอร์เน็ตจาก บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	0.00 2.51	0.25 2.51	3.20 2.42	- กำหนดจากการค่าปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน



นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2563	
บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน)	■ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ	1. บริษัทฯ ขายหุ้นกู้ให้แก่ บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) - มูลค่าหุ้นกู้ - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย - ดอกเบี้ยตามแผนพื้นฟู	415.00	415.00	415.00 15.93 16.80	- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตรา ดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไป ตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทาง เดียวกันกับการทำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1
		2. บริษัทฯ เช่าสె็นไนเก็ทวันจำเสงจาก บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	0.00 7.09	0.42 7.07	7.47 6.23	- กำหนดจากการคาดคะเนของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน



นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2563	
สถาบันการบินพลเรือน	■ กระบวนการค้างซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุม สถาบันการบินพลเรือน	1. บริษัทฯ จัดส่งนักบินบริษัทฯ ไปอบรมด้านกิจการบิน จาก สถาบันการบินพลเรือน - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง				- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์แอร์เวย์ จำกัด (บริษัทย่อย)	■ บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัทไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์แอร์เวย์ จำกัด โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 55 ■ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ - นายชาญ อุ่ยมศิริ บริษัทฯ แต่งตั้ง ¹ ให้เป็นกรรมการตำแหน่งกรรมการของ บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์ แอร์เวย์ จำกัด - นายกรกฎ ชาตะสิงห์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้เป็นกรรมการตำแหน่งกรรมการ ของบริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์ อีสต์แอร์เวย์ จำกัด	1. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และให้บริการเช่าพื้นที่สำนักงาน และอุปกรณ์ คอมพิวเตอร์ ให้แก่ บริษัท ไทย - อะมาดิอุส เซาท์อีสต์ แอร์เวย์ จำกัด - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	6.20	6.62	9.26	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน



นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2563	
บริษัท วิงสเปน เซอร์วิส เซส จำกัด (บริษัทย่อย)	<ul style="list-style-type: none"> ■ บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท วิงสเปน เซอร์วิสเซส จำกัด โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 49 และมีอำนาจควบคุม ■ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - นายสุวรรณะ สีบุญเรือง บริษัทฯ แต่งตั้งให้เป็นกรรมการ ตำแหน่งกรรมการของ บริษัทวิงสเปน เซอร์วิสเซส จำกัด และลาออกจากตำแหน่ง เมื่อวันที่ 30 เม.ย.65 - นางจันทริกา ใจติกเสดีรร บริษัทฯ แต่งตั้งให้เป็นกรรมการ ตำแหน่งกรรมการของ บริษัท วิงสเปน เซอร์วิสเซส จำกัด เมื่อวันที่ 8 เม.ย.65 	<p>1. บริษัทฯ ซื้อบริการจัดส่งพนักงาน แรงงานภายนอก เพื่อปฏิบัติงาน ในบริษัทฯ จากบริษัท วิงสเปน เซอร์วิสเซส จำกัด</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง <p>2. บริษัทฯ ให้บริการเข้าพื้นที่ สำนักงานและอุปกรณ์สำนักงาน ให้แก่ บริษัท วิงสเปน เซอร์วิสเซส จำกัด</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง 	376.97	178.60	604.38	<ul style="list-style-type: none"> - กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
			166.36	128.93	138.81	
บริษัท วิงสเปน เซอร์วิส เซส จำกัด (บริษัทย่อย)	<ul style="list-style-type: none"> ■ บริษัทฯ ซื้อบริการจัดส่งพนักงาน แรงงานภายนอก เพื่อปฏิบัติงาน ในบริษัทฯ จากบริษัท วิงสเปน เซอร์วิสเซส จำกัด ■ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - นายสุวรรณะ สีบุญเรือง บริษัทฯ แต่งตั้งให้เป็นกรรมการ ตำแหน่งกรรมการของ บริษัท วิงสเปน เซอร์วิสเซส จำกัด เมื่อวันที่ 30 เม.ย.65 - นางจันทริกา ใจติกเสดีรร บริษัทฯ แต่งตั้งให้เป็นกรรมการ ตำแหน่งกรรมการของ บริษัท วิงสเปน เซอร์วิสเซส จำกัด เมื่อวันที่ 8 เม.ย.65 	<p>3. บริษัทฯ ให้บริการเข้าพื้นที่ สำนักงานและอุปกรณ์สำนักงาน ให้แก่ บริษัท วิงสเปน เซอร์วิสเซส จำกัด</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง 	3.56	0.50	2.02	<ul style="list-style-type: none"> - กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
			1.37	1.59	2.05	



นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2563	
บริษัท ไทยไฟลท์เทเรนนิ่ง จำกัด (บริษัทย่อย)	<ul style="list-style-type: none"> ■ บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท ไทยไฟลท์เทเรนนิ่ง จำกัด โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 49 และมีอำนาจควบคุม ■ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - เรือโภ สุพจน์ เจริญสุข บริษัทฯ แต่งตั้งให้เป็นกรรมการของ บริษัท ไทยไฟลท์เทเรนนิ่ง จำกัด - นางจันทริกา โชคิกาเสถียร บริษัทฯ แต่งตั้งให้เป็นกรรมการของ บริษัท ไทยไฟลท์เทเรนนิ่ง จำกัด - นางบุษกร ออมริวัฒน์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้เป็นกรรมการของ บริษัท ไทยไฟลท์เทเรนนิ่ง จำกัด 	<p>1. บริษัทฯ ให้บริการใช้เครื่องมือและอุปกรณ์ในการฝึกอบรมด้านการบิน และให้บริการเช่าพื้นที่สำนักงาน และอุปกรณ์สำนักงาน ให้แก่ บริษัท ไทยไฟลท์เทเรนนิ่ง จำกัด</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 22.14 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 4.23 <p>2. บริษัทฯ ซื้อบริการ การฝึกอบรม พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน จากบริษัท ไทยไฟลท์เทเรนนิ่ง จำกัด</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 0.00 	15.08	1.19	2.58	<ul style="list-style-type: none"> - กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
			0.39	0.45		



นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2563	
บริษัท ทัวร์เอ็งหลวง จำกัด (บริษัทย่อย)	บริษัทฯ ถือหุ้นผ่านบริษัท วิงสเปน เซอร์วิสเซส จำกัด ประมาณร้อยละ 49 และมีอำนาจควบคุม	1. บริษัทฯ จ่ายค่าตอบแทน (Commission) จากการจำหน่าย ผลิตภัณฑ์ของบริการเอ็งหลวง ให้แก่บริษัท ทัวร์เอ็งหลวง จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม	2.05	0.00	0.00	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2. บริษัทฯ ขายทัวร์เอ็งหลวงให้แก่ บริษัททัวร์เอ็งหลวง จำกัด - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	12.31	0.04	11.79	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน



นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2563	
บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด (บริษัทย่อย)	<ul style="list-style-type: none"> ■ บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ร้อยละ 100 ■ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - นายสุวรรณะ สีบุญเรือง บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการ ของบริษัทไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด - นางสาวปิยาณีสังข์ทอง บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการ ของบริษัทไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด และลาออกจากตำแหน่งเมื่อวันที่ 30 พ.ย.65 - นายอนันท์ กลินทะบริษัทฯ แต่งตั้งให้ ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด เมื่อวันที่ 8 เม.ย.65 และลาออกจากตำแหน่ง เมื่อวันที่ 31 ต.ค.65 	<p>1. บริษัทฯ ซื้อบริการ Block Space จากบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง <p>2. บริษัทฯ ให้บริการซ่าเครื่องบิน การบริการภาคพื้นดิน ลานจอด สนามบิน ค่าเบี้ยประจำกันเครื่องบิน บัตรผ่านเข้าเครื่องบิน ฝึกนักบินใช้ เครื่องบินจำลอง และอาหารขี้น เครื่องบิน</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง 	2,995.72	342.06	1,884.16	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไป ตามราคากลาง
			490.16	0.00	2.93	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไป ตามราคากลาง



นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา				
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2563					
บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์ เนชั่นแนล แอร์พอร์ต ไฮเต็ล จำกัด (บริษัทร่วม)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต ไฮเต็ล จำกัด ประมาณร้อยละ 40 ▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - นางณิดา โภดสตีรศักดิ์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้เป็นกรรมการแห่ง กรรมการของบริษัทดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต ไฮเต็ล จำกัด เมื่อวันที่ 10 พ.ย.65 	<ul style="list-style-type: none"> 1. บริษัทฯ ซื้อบริการห้องพักของ บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต ไฮเต็ล จำกัด สำหรับผู้โดยสารของ บริษัทฯ <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 	0.00	0.00	0.00	<ul style="list-style-type: none"> - กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน 				
บริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด (บริษัทร่วม)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท ครัวการบิน ภูเก็ต จำกัด ประมาณร้อยละ 30 ▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - นายสุวรรณะ สีบุญเรือง บริษัทฯ แต่งตั้งให้เป็นกรรมการแห่ง กรรมการ ของบริษัท ครัวการบิน ภูเก็ต จำกัด เมื่อวันที่ 8 เม.ย.65 	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">1. บริษัทฯ ซื้ออาหารและบริการจาก บริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง - เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี </td><td style="width: 50%; text-align: right;">38.93 0.00 15.95 1.19</td></tr> <tr> <td style="width: 50%;">2. บริษัทฯ มีรายได้จากการขาย วัสดุอุปกรณ์และการให้บริการแก่ บริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง </td><td style="width: 50%; text-align: right;">0.00 0.00</td></tr> </table>	1. บริษัทฯ ซื้ออาหารและบริการจาก บริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง - เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี 	38.93 0.00 15.95 1.19	2. บริษัทฯ มีรายได้จากการขาย วัสดุอุปกรณ์และการให้บริการแก่ บริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง 	0.00 0.00	0.04	20.44	99.02 20.52	<ul style="list-style-type: none"> - กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1
1. บริษัทฯ ซื้ออาหารและบริการจาก บริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง - เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี 	38.93 0.00 15.95 1.19									
2. บริษัทฯ มีรายได้จากการขาย วัสดุอุปกรณ์และการให้บริการแก่ บริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง 	0.00 0.00									



นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2563	
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด (บริษัทร่วม)	<ul style="list-style-type: none">■ บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด ประมาณร้อยละ 30■ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่<ul style="list-style-type: none">- นางสาวปิยาณี สังข์ทอง ดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด	1. บริษัทฯ ซื้อบริการห้องพักจาก บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด สำหรับผู้โดยสารของบริษัทฯ <ul style="list-style-type: none">- ยอดค่าใช้จ่ายรวม- ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	0.16	0.00	5.69	<ul style="list-style-type: none">- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน



นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2563	
บริษัท วิทยุการบิน แห่งประเทศไทย จำกัด (บริษัทร่วมลงทุน)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และของบริษัทฯ ▪ บริษัทฯ ถือหุ้นประมาณร้อยละ 0.24 ในบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 	1. บริษัทฯ ซื้อบริการนำร่อง (Navigation) และเช่าอุปกรณ์สื่อสารจากบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 				- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และให้บริการขนส่งแก่บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 	438.31	145.30	364.52	
			107.31	105.14	105.53	
			0.00	0.00	0.12	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

หมายเหตุ:

- หลังจากที่ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการและคำร้องขอแก้ไขแผนตามมติที่ประชุมของเจ้าหนี้เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2564 บริษัทฯ ได้ดำเนินการปรับปรุงมูลหนี้สำหรับหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคานุตติด จำหน่ายโดยใช้วิธีอคเบี้ยที่แท้จริงและพิจารณาว่าหนี้สินทางการเงินก่อนปรับปรุง และหลังปรับปรุงมีผลแตกต่างอย่างมีสาระสำคัญหรือไม่สำหรับหนี้สินทางการเงินที่มีผลแตกต่างอย่างมากจะรับรู้หนี้สินทางการเงินใหม่ด้วยมูลค่าถูติธรรม โดยใช้วิธีการคิดลดกระแสเงินสดด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด ผลแตกต่างระหว่างมูลค่าตามบัญชีของหนี้สินทางการเงินก่อนปรับปรุงและมูลค่าปัจจุบันของหนี้สินทางการเงินที่คำนวณใหม่ บริษัทฯ รับรู้เป็นกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และรับรู้ดอกเบี้ยจ่ายด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด หากหนี้สินทางการเงินดังกล่าวไม่มีผลแตกต่างอย่างมาก บริษัทฯ จะปรับปรุงกระแสเงินสดภายใต้เงื่อนไขใหม่โดยใช้อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม ผลแตกต่างที่เกิดขึ้นจะรับรู้เป็นกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และรับรู้ดอกเบี้ยจ่ายด้วยอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม
 - อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2563 เป็นอัตราผิดนัดชำระ
 - อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2564-65 เป็นอัตราตาม ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการ (วันที่ 15 มิถุนายน 2564)
- เงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินต่างประเทศผ่านผู้ถือหุ้นใหญ่ เป็นเงินกู้ยืมที่กระทรวงการคลังทำสัญญางานกับสถาบันการเงินต่างประเทศ และกระทรวงการคลังได้ให้บริษัทกู้ยืมต่อ เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนที่แก้ไข เจ้าหนี้เงินกู้ยืมจากผู้ถือหุ้นรายใหญ่ที่ไม่ใช่สถาบันการเงิน ปรับเปลี่ยนวิธีการชำระหนี้เป็นได้รับชำระหนี้ด้วยการแปลงหนี้เงินต้นเป็นทุนหุ้นสามัญ ตามแผนฟื้นฟูกิจการที่แก้ไข ดังนั้นบริษัทจึงปรับปรุงมูลหนี้ให้เป็นไปตามคำสั่งจากเจ้าหนี้เงินกู้ยืม วัดมูลค่าหนี้สินทางการเงินใหม่ด้วยมูลค่าถูติธรรมโดยใช้วิธีคิดลดกระแสเงินสดด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด
- เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนที่แก้ไข เจ้าหนี้กู้มุ่งที่ 4 เจ้าหนี้เงินกู้ยืมจากผู้ถือหุ้นรายใหญ่ที่ไม่ใช่สถาบันการเงินไม่มีประกันปรับเปลี่ยนวิธีการชำระหนี้เป็นได้รับชำระหนี้ด้วยการแปลงหนี้เงินต้นเป็นทุนหุ้นสามัญ ตามแผนฟื้นฟูกิจการที่แก้ไข ด้วยเหตุนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทปรับปรุงมูลหนี้ให้เป็นไปตามคำสั่งจากเจ้าหนี้เงินกู้ยืม วัดมูลค่าหนี้สินทางการเงินใหม่ด้วยมูลค่าถูติธรรมโดยใช้วิธีคิดลดกระแสเงินสดด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด



9.2.2 ความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของการระห่ำว่างกัน

สำหรับการเข้าทำรายการระห่ำว่างกันข้างต้นนั้น บริษัทฯ มีวัตถุประสงค์เพื่อก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยเป็นการดำเนินการตามปกติของธุรกิจ ทั้งนี้ ราคาที่ซื้อ/ขาย หรือให้/รับบริการจากบริษัทที่เกี่ยวข้อง กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่บริษัทฯ กำหนดให้กับบุคคล หรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน ทั้งนี้เป็นไปตามความเหมาะสมของเงื่อนไข และการใช้ราคatalad ที่อ้างอิงได้ ซึ่งก่อให้เกิดประโยชน์แก่ทั้งบริษัทฯ และบริษัทที่เกี่ยวข้อง โดยมิได้มีวัตถุประสงค์ในการถ่ายทอดประโยชน์ระหว่างกัน หรือมีรายการใด ๆ เป็นพิเศษ เพื่อให้ผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียทุกรายได้รับการดูแลอย่างยั่งเป็นธรรมและเท่าเทียมกันตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ

9.2.3 ขั้นตอนการอนุมัติการทำรายการระห่ำว่างกัน

การเข้าทำรายการระห่ำว่างกันข้างต้น เป็นไปตามธุรกิจปกติของบริษัทฯ และได้ดำเนินการอนุมัติตามขั้นตอนของบริษัทฯ ซึ่งมีมาตรการที่รัดกุม รวมทั้งกรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียในเรื่องนั้น ๆ จะไม่มีส่วนในการอนุมัติการทำรายการ

9.2.4 นโยบายการทำรายการระห่ำว่างกันในอนาคต

คณะกรรมการตรวจสอบและบริษัทฯ จะร่วมกันดูแลรายการระห่ำว่างกันดังกล่าวที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตว่า จะเป็นไปด้วยความสมเหตุสมผลและมีอัตราตอบแทนที่ยุติธรรม พร้อมทั้งผ่านการอนุมัติตามขั้นตอนและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องอย่างถูกต้อง และจะเปิดเผยชนิดและมูลค่าของรายการระห่ำว่างกันของบริษัทฯ กับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้งภายในตัวเองและข้อบังคับของคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) คณะกรรมการกำกับตลาดทุน สำนักงาน ก.ล.ต. และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (ตลท.)



งบการเงิน





Deloitte.

บริษัท ดิลอตต์ จู๊ด โทมัตสุ ไจโยส
คอมปะนี จำกัด
อาคาร เอไอเอ ทาวร์ ห้อง 23-27
11/1 ถนนสาทรใต้
แขวงยานนาวา เขตสาทร
กรุงเทพฯ 10120
โทร. +66 (0) 2034 0000
แฟกซ์ +66 (0) 2034 0100

Deloitte Touche Tohmatsu Jaiyos
Audit Co., Ltd.
AIA Sathorn Tower, 23rd-27th Floor
11/1 South Sathorn Road
Yannawa, Sathorn
Bangkok 10120, Thailand
Tel: +66 (0) 2034 0000
Fax: +66 (0) 2034 0100
www.deloitte.com

รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

เสนอผู้บุพเพิร์การแผนฟื้นฟูกิจการ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ความเห็น

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบงบการเงินรวมของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทฯ อื่น ("กลุ่มบริษัท") และงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ("บริษัท") ซึ่งประกอบด้วยงบแสดงฐานะการเงินรวมและเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 และงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเต็ร์ซึ่นรวมและเฉพาะกิจการ งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและเฉพาะกิจการและงบกระแสเงินสดรวมและเฉพาะกิจการ สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันและหมายเหตุประกอบงบการเงินรวมและเฉพาะกิจการ รวมถึงสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

ข้าพเจ้าเห็นว่า งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงินของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทฯ อื่น และของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 และผลการดำเนินงานและกระแสเงินสดสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันโดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

เกณฑ์ในการแสดงความเห็น

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชี ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าได้กล่าวไว้ในวรรคความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ ในรายงานของข้าพเจ้า ข้าพเจ้ามีความเป็นอิสระจากกลุ่มบริษัทตามประมวลจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี รวมถึง มาตรฐานเรื่องความเป็นอิสระที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชี (ประมวลจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี) ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ และข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามความรับผิดชอบด้านจรรยาบรรณอื่นๆ ตามประมวลจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี ข้าพเจ้าเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่ข้าพเจ้าได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า



Deloitte refers to one or more of Deloitte Touche Tohmatsu Limited ("DTTL"), its global network of member firms, and their related entities (collectively, the "Deloitte organization"). DTTL (also referred to as "Deloitte Global") and each of its member firms and related entities are legally separate and independent entities, which cannot obligate or bind each other in respect of third parties. DTTL and each DTTL member firm and related entity is liable only for its own acts and omissions, and not those of each other. DTTL does not provide services to clients. Please see www.deloitte.com/about to learn more.



Deloitte Touche Tohmatsu Jaiyos Audit
เดลอิตต์ ทูช โถมัตสุ ไจ约斯 สอบบัญชี

- 2 -

ข้อมูลและเหตุการณ์ที่เน้น

ข้าพเจ้าขอให้สังเกตหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 1 และข้อ 5 ในไตรมาสที่ 2 ปี 2563 บริษัทเข้าสู่สภาวะพักการชำระหนี้จากการที่ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งรับคำร้องขอฟื้นฟูกิจการของบริษัทเมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม 2563 และมีคำสั่งเห็นชอบแผนฟื้นฟูกิจการเมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2564 ทั้งนี้เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งเห็นชอบการขอแก้ไขแผนฟื้นฟูกิจการที่ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการได้ยื่นคำร้องขอแก้ไขแผนฟื้นฟูกิจการเมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2565 ผลของการแก้ไขแผนฟื้นฟูดังกล่าวจะช่วยลดข้อจำกัดในการบริหารจัดการและเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินการตามแผนนอกจากนี้ สถานการณ์ในปัจจุบันวิกฤติการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 เริ่มลดความรุนแรงลงทั่วโลก เป็นผลให้มีการผ่อนคลายมาตรการการเดินทางระหว่างประเทศและมาตรการทางสาธารณสุขลงตามลำดับ ทำให้เกิดการทึ่นตัวของธุรกิจสายการบิน อย่างไรก็ตามผลกระทบสำเร็จของแผนฟื้นฟูกิจการขึ้นอยู่กับความสามารถในการดำเนินการตามแผนและสามารถดำเนินการฟื้นฟูกิจการตามเงื่อนไขทุกข้อที่ระบุในผลดำเนินร่องแผนฟื้นฟูกิจการ ทั้งนี้ ข้าพเจ้าได้แสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขในเรื่องนี้

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบคือเรื่องค่างๆ ที่มีนัยสำคัญที่สุดตามคุณลักษณะเชิงผู้ประกอบวิชาชีพของข้าพเจ้าในการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการสำหรับงบปัจจุบัน ข้าพเจ้าได้นำเรื่องเหล่านี้มาพิจารณาในบริบทของการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการโดยรวมและในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า ทั้งนี้ ข้าพเจ้าไม่ได้แสดงความเห็นแยกต่างหากสำหรับเรื่องเหล่านี้



Deloitte Touche Tohmatsu Jaiyos Audit
ดีลอิตต์ ทูช โทมัตสุ ไจ约斯 สอบบัญชี

- 3 -

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ	วิธีการตรวจสอบที่ให้เพื่อตอบสนอง
<p>การดำเนินงานต่อเนื่อง</p> <p>ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 หนี้สินหมุนเวียนของกู้นับบริษัท และบริษัทสูงกว่าคืนทรัพย์หมุนเวียนเป็นจำนวน 3,853 ล้านบาท และจำนวน 2,016 ล้านบาท ในงบการเงินรวม และงบการเงินเฉพาะกิจการ ตามลำดับ นอกจากนี้ กู้นับบริษัทและบริษัทขึ้นก็มีผลขาดทุนเดินทุนเป็นจำนวน 71,025 ล้านบาท และจำนวน 63,493 ล้านบาท ในงบการเงินรวม และงบการเงินเฉพาะกิจการ ตามลำดับ นอกจากนั้น บริษัท ยังอยู่ภายใต้แผนฟื้นฟูกิจการ</p> <p>ฝ่ายบริหารซึ่งอ้างว่าการตัดที่ทำงานการเงินภายในได้ข้อสมมติฐาน การดำเนินงานต่อเนื่องจะหมายความว่าหัวรากกลุ่มนับบริษัทและบริษัท (ดูหมายเหตุประกอนงบการเงินข้อ 1 และข้อ 5) เทื่องจากกู้นับบริษัทและบริษัทได้ปรับปรุงการดำเนินธุรกิจ ทั้งแผนธุรกิจและแผนการเงิน เพื่อให้มีกระแสเงินสดที่เพียงพอในการจ่ายชำระภาระผูกพันต่างๆ เมื่อถึงกำหนด ชำระ และสามารถปรับปรุงโครงสร้างหนี้ภายใต้แผนฟื้นฟู กิจการ เพื่อให้สามารถดำเนินธุรกิจต่อไปได้ อย่างน้อยหนึ่งปี นับจากวันที่ออกมติงบการเงิน ("ระยะเวลาการดำเนินงานต่อเนื่อง")</p> <p>ข้าพเจ้าได้พิจารณาการดำเนินงานต่อเนื่องปีนี้เรื่องสำคัญในกระบวนการตรวจสอบ นี่อาจเกิดการใช้คุณพินิจ เพื่อสรุปว่า "ไม่มีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานต่อเนื่อง"</p>	<p>วิธีการตรวจสอบที่สำคัญ รวมถึง</p> <ul style="list-style-type: none">ประเมินสมมติฐานที่จำเป็นต่อแผนธุรกิจ และแผนการเงินของกู้นับบริษัท ซึ่งรวมถึงรายละเอียดของข้อกำหนดและเงื่อนไขตามแผนฟื้นฟู กิจการประเมินความสมเหตุสมผลของข้อมูลและสมมติฐานที่ใช้ในการคาดการณ์กระแสเงินสดซึ่งจัดเตรียมโดยฝ่ายบริหาร โดยประเมินที่ข้อมูลการดำเนินงานในอดีต สถาปัตยกรรมสูญเสียในปัจจุบัน และด้วยที่ขัดต่างๆ ของอุดสาหกรรม ข้อมูลที่เปิดเผยต่อสาธารณะและแผนการฟื้นฟู กิจการร่วมมือกับผู้เชี่ยวชาญภายในสำนักงานของข้าพเจ้า และพิจารณาข้อสมมติฐานหลัก ซึ่งรวมถึงปัจจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับรายได้ และการจ่ายชำระเงินที่สำคัญในประมาณการกระแสเงินสดตลอดระยะเวลาการดำเนินงานต่อเนื่อง โดยพิจารณาข้างานของนักวิเคราะห์ ข้อมูลอุดสาหกรรม และข้อมูลภายนอกอื่นๆ และเบริชบันทึกนักการประมาณการของผู้บริหาร เพื่อประเมินว่าข้อมูลต่างๆ ที่ให้เป็นหลักฐาน มีความสอดคล้องหรือขัดแย้งกับสมมติฐานของผู้บริหาร เมื่อบริษัทที่ข้อมูลได้ที่คาดการณ์และคาดไว้จ่ายที่สำคัญ กับข้อมูลทางการเงินที่คาดเดา ล่าสุด เพื่อพิจารณาความสมเหตุสมผลของกรัดทำประมาณการ ซึ่งยังรวมถึงการสอนบทานความถูกต้องของวิธีการคำนวณในแบบจำลองทางการเงินพิจารณาความอ่อนไหวของกระแสเงินสดจากผลกระทบเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงในข้อสมมติฐานที่สำคัญ เช่น อัตราการเติบโตของรายได้ตรวจสอบเหตุการณ์ภัยหลังสนับสนุนของระบบเศรษฐกิจและการดำเนินงานต่อเนื่องของกู้นับบริษัทและบริษัทขอหนังสือรับรองจากผู้บริหารที่เก็บบันทึกและแผนการเงินของกู้นับบริษัทและบริษัท และความเป็นไปได้ของแผนดังกล่าวประเมินการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินงานต่อเนื่องตามข้อกำหนดของมาตราฐานการบัญชี ฉบับที่ 1



Deloitte Touche Tohmatsu Jaiyos Audit
ดีลอิตต์ ทูช โทมัตสุ ไจ约斯 สอบบัญชี

- 4 -

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ	วิธีการตรวจสอบที่ใช้เพื่อตอบสนอง
<p>ความถูกต้องของรายได้ค่าโดยสาร</p> <p>ค่าโดยสารจะถูกรับรู้เป็นรายได้ เมื่อได้หันบริการนั่งที่เกี่ยวข้องเดิม บุคคลท่านของค่าโดยสารซึ่งยังไม่ได้ให้บริการบนส่วนที่เกี่ยวข้อง ณ สถานะประจำเวลาเรางานจะถูกบันทึกเป็นรายรับด้านบนส่วนที่ซึ่งไม่ถือเป็นรายได้ในงบแสดงฐานะการเงิน</p> <p>ค่าโดยสารประกอบด้วยรายการเป็นจำนวนมาก ซึ่งมูลค่าของแต่ละรายการจะต่าง โดยจำนวนรายได้ที่จะรับรู้สำหรับแต่ละเที่ยวบิน จะเกิดขึ้นเมื่อมีการเดิน ซึ่งต้องอาศัยระบบสารสนเทศภายในที่ขับเคลื่อน เพื่อจัดการค้นห้อมูลจำนวนมากที่เกิดจากการเดินทาง เนื่องจากค่าโดยสารสำหรับความถูกต้องจากการรับรู้รายได้จากการเดินทาง สำหรับความถูกต้องจากการรับรู้รายได้จากการเดินทาง</p> <p>นโยบายการบัญชีสำหรับการรับรู้รายได้ค่าโดยสารได้แสดงไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 3.14</p>	<p>วิธีการตรวจสอบที่สำคัญ รวมถึง</p> <ul style="list-style-type: none">ทำความเข้าใจ รวมถึงประเมินและทดสอบระบบการควบคุมภายในของกลุ่มนิยบที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการต่างๆ ของรายได้ค่าโดยสาร โดยการสอบถามผู้รับผิดชอบ และถ่วงด้วยมาตรฐานทดสอบการปฏิบัติตามการควบคุมที่ออกนโยบายไว้ร่วมมือกับผู้เชี่ยวชาญด้านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของข้าพเจ้า เพื่อตรวจสอบระบบการควบคุมที่นำไปสู่ระบบสารสนเทศ และสอบถามผลการทดสอบการควบคุมของระบบและขององค์กรที่ให้บริการด้านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อวิเคราะห์กับการควบคุม ซึ่งผ่านการตรวจสอบโดยบุคคลที่สามถ่วงด้วยการบันทึก ร่วมกับหลักฐานการชำระเงินและบันทึกการบันทึกประยุกต์ความถูกต้องของการรับรู้รายได้วิเคราะห์เบ繇นาทีขบวนมูลรายได้ที่ถูกจำแนกกลุ่มและเพื่อตรวจสอบรายการติดปอกต่อจากเดิมตรวจสอบความเห็นของราชการบันทึกที่ว่าไป และรายการปรับปรุงอื่นๆ ที่บันทึกเข้ามาค่าโดยสารโดยตรง



Deloitte Touche Tohmatsu Jaiyos Audit
ดีลอิตต์ ทูช โทมัตสุ ไจ约斯 สอบบัญชี

- 5 -

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ	วิธีการตรวจสอบที่ใช้เพื่อตอกย้ำ
<p>การประเมินการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์ที่เก็บขึ้น</p> <p>ผู้บริหารประเมินการด้อยค่าจากหน่วยบินและสินทรัพย์ที่เก็บขึ้นโดยมีความต้องการที่จะได้รับคืน</p> <p>ข้าพเจ้าให้ความสำคัญในการประเมินการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์ที่เก็บขึ้น ในกรณีที่มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนถูกกำหนดขึ้นจากมูลค่าทางการใช้ เป็นเรื่องสำคัญในการตรวจสอบ เมื่อจากนี้มาการใช้ประมาณการทางบัญชีที่มีสาระสำคัญซึ่งผู้บริหารต้องให้ลูกหนี้บันทึกต่อไปใน การประมาณการเดิน โดยของรายได้ และอัตราคิดลดที่เก็บขึ้นบันทึกและเงินสดในอนาคต</p> <p>นโยบายการบัญชีที่ของการด้อยค่าและรายละเอียดของเครื่องบินและสินทรัพย์ที่เก็บขึ้นได้เปิดเผยในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 3.11 และ 4.1 ตามลำดับ</p>	<p>วิธีการตรวจสอบที่สำคัญ รวมถึง</p> <ul style="list-style-type: none">สอบถามรายการการประเมินบัญชีบริหารแผนที่บุคคลภายนอกและกรรมการ เสื้าที่นี้ คณะกรรมการการไฟฟ้าบริหารงานนโยบาย ผู้มีอำนาจที่กำกับดูแล และปรึกษาด้านบัญชีบริหารระดับสูง เพื่อทำความเข้าใจเหตุผลและสมมติฐาน ตลอดจนพิจารณาว่าข้อมูลเหล่านี้สอดคล้องกับการคำนวนมูลค่า จากการใช้ที่จัดทำขึ้นโดยผู้บริหารทำความเข้าใจเกี่ยวกับขั้นตอนการประมาณการการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์ที่เก็บขึ้น รวมถึงทดสอบการอุดหนุนและนำ การคำนวนกุมภาพันในไปปฏิบัติลงกุ่มบริษัทร่วมมือกับผู้เชี่ยวชาญด้านการประเมินมูลค่าภายในสำนักงาน เพื่อประเมินและทดสอบความเหมาะสมและความถูกต้องของ วิธีการและข้อมูลติฐานที่สำคัญที่ผู้บริหารนำมาใช้ในประมาณการ กระแสเงินสดที่เก็บขึ้นกับมูลค่าทางการใช้ รวมถึงการพิจารณา เดินโดยของรายได้ซึ่งคิดจาก การใช้ของบินและแผนการบิน และการ พิจารณาอัตราคิดลดอย่างเชิงจากความเสี่ยงของข้าพเจ้าที่เก็บขึ้น กับธุรกิจ แนวโน้มในเดือน ข้อมูลอุดหนุน และข้อมูลตลาดวิเคราะห์ความอ่อนไหวของส่วนติฐานหลัก ซึ่งรวมถึงความสามารถในการทำกำไรที่คาดการณ์ไว้ อัตราการเดินโดยที่คาดการณ์ไว้ และอัตราคิดลดที่ใช้ในการประมาณการกระแสเงินสดคิดคิด และประเมินข้อจำกัด ที่เก็บขึ้นความจำเป็นของผู้บริหารในการคำนวนด้วยตัวเองวิเคราะห์เบริกน์ที่ยกข้อมูลที่เก็บขึ้นที่เก็บขึ้นกับทางค่าตอบแทนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์ที่เก็บขึ้นตรวจสอบความถูกต้องทางคณิตศาสตร์สำหรับการคำนวนที่ใช้ในการประเมินมูลค่าทางการใช้สอบถามการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับการประเมินการด้อยค่าของสินทรัพย์ทั้งหมด



Deloitte Touche Tohmatsu Jaiyos Audit
เดลอิตต์ ทูช โถมสุ ไจ约斯 สอบบัญชี

- 6 -

ข้อมูลอื่น

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อมูลอื่น ข้อมูลอื่นประกอบด้วยข้อมูลซึ่งรวมอยู่ในรายงานประจำปี ซึ่งคาดว่าจะถูกจัดเตรียมให้ข้าพเจ้าภายในหกสัปดาห์ที่ในรายงานของผู้สอบบัญชี

ความเห็นของข้าพเจ้าคืองบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ ไม่ครอบคลุมถึงข้อมูลอื่นและข้าพเจ้าไม่ได้ให้ความเห็นมั่นต่อข้อมูลอื่น

ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าที่เกี่ยวเนื่องกับการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการคือการอ่านและพิจารณาว่าข้อมูลอื่นมีความขัดแย้งที่มีสาระสำคัญกับงบการเงินหรือกับความรู้ที่ได้รับจากการตรวจสอบของข้าพเจ้า หรือปรากฏว่าข้อมูลอื่นมีการแสดงผลข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

เมื่อข้าพเจ้าได้อ่านรายงานประจำปี หากข้าพเจ้าสรุปได้ว่ามีการแสดงผลข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ ข้าพเจ้าต้องถือว่าสารเรื่องดังกล่าวกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลเพื่อดำเนินการแก้ไขให้เหมาะสมคือไป

ความรับผิดชอบของผู้บริหารและผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลต่องบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ

ผู้บริหารมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนองบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าดำเนินการเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการที่ปราศจาก การแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ในการจัดทำงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ ผู้บริหารรับผิดชอบในการประเมินความสามารถของกลุ่มบริษัทและบริษัทในการดำเนินงานต่อเนื่อง การเบิกเพยเรื่องที่เกี่ยวกับการดำเนินงานต่อเนื่อง (ตามความเหมาะสม) และการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่องเว้นแต่ผู้บริหารมีความตั้งใจที่จะเลิกกลุ่มบริษัทและบริษัท หรือหยุดดำเนินงานหรือไม่สามารถดำเนินงานต่อเนื่องต่อไปได้

ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลมีหน้าที่ในการกำกับดูแลกระบวนการในการจัดทำรายงานทางการเงินของกลุ่มบริษัท



Deloitte Touche Tohmatsu Jaiyos Audit
เดลอิตต์ ทูช โถมสุ ไจ约斯 สอบบัญชี

- 7 -

ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ

การตรวจสอบของข้าพเจ้ามีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่างบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ โดยรวมมาจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด และเสนอรายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งรวมความเห็นของข้าพเจ้า อยู่ด้วย ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลคือความเชื่อมั่นในระดับสูงแต่ไม่ได้เป็นการรับประกันว่าการปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชีจะสามารถตรวจสอบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่มีอยู่ได้เสมอไป ข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอาจเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาดและถือว่ามีสาระสำคัญเมื่อคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่ารายการที่ขัดต่อข้อเท็จจริงแต่ละรายการหรือทุกรายการรวมกันจะมีผลต่อการตัดสินใจทางเศรษฐกิจของผู้ใช้งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการจากการใช้งบการเงินเหล่านี้

ในการตรวจสอบของข้าพเจ้าตามมาตรฐานการสอบบัญชี ข้าพเจ้าได้ใช้คุณยพินิจและการสังเกตและลงสัญญาณผู้ประกอบวิชาชีพตลอดการตรวจสอบ การปฏิบัติงานของข้าพเจ้ารวมถึง

- ระบุและประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ออกแบบและปฏิบัติงานตามวิธีการตรวจสอบเพื่อตอบสนองต่อความเสี่ยงเหล่านั้น และได้หลักฐานการสอบบัญชีที่เพียงพอและเหมาะสมเพื่อ เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า ความเสี่ยงที่ไม่พบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญซึ่งเป็นผลมาจากการทุจริตจะสูงกว่าความเสี่ยงที่เกิดจากข้อผิดพลาด เนื่องจากการทุจริตอาจเกี่ยวกับการสมรู้ร่วมคิด การปacompeปองเอกสารหลักฐาน การตั้งใจ湖เว้นการแสดงข้อมูล การแสดงข้อมูลที่ไม่ตรงตามข้อเท็จจริงหรือการแทรกแซงการควบคุมภายใน
- ทำความเข้าใจในระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบที่เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อความมีประสิทธิภาพของการควบคุมภายในของกลุ่มบริษัทและบริษัท
- ประเมินความเหมาะสมสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีและการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องซึ่งจัดทำขึ้นโดยผู้บริหาร



Deloitte Touche Tohmatsu Jaiyos Audit
เดลอิตต์ ทูช โทมัตสุ ไจ约斯 สอบบัญชี

- 8 -

- สรุปเกี่ยวกับความเหมาะสมของการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่องของผู้บริหาร แยกจากหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับ สรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญที่เกี่ยวกับเหตุการณ์ หรือสถานการณ์ที่อาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถของกลุ่มบริษัทและ บริษัทในการดำเนินงานต่อเนื่องหรือไม่ ถ้าข้าพเจ้าได้ข้อสรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญ ข้าพเจ้าต้องกล่าวไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชีของข้าพเจ้า โดยให้ลังเกตถึงการเปิดเผยข้อมูลที่ เกี่ยวข้องในงวดการเงินรวมและงวดการเงินเฉพาะกิจการ หรือถ้าการเปิดเผยดังกล่าวไม่เพียงพอ ความเห็นของข้าพเจ้าจะเปลี่ยนแปลงไป ข้อสรุปของข้าพเจ้าขึ้นอยู่กับหลักฐานการสอบบัญชีที่ ได้รับจนถึงวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีของข้าพเจ้าอย่างไรก็ตาม เหตุการณ์หรือสถานการณ์ใน อนาคตอาจเป็นเหตุให้กลุ่มบริษัทและบริษัทดังกล่าวหยุดการดำเนินงานต่อเนื่อง
- ประเมินการนำเสนอด้วยร่างและนี้อ หากของงวดการเงินรวมและงวดการเงินเฉพาะกิจการโดยรวม รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลว่างวดการเงินรวมและการเงินเฉพาะกิจการแสดงรายการและเหตุการณ์ ในรูปแบบที่ทำให้มีการนำเสนอข้อมูลโดยถูกต้องตามที่ควรหรือไม่
- ได้รับหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเกี่ยวกับข้อมูลทางการเงินของกิจการภายในกลุ่ม หรือกิจกรรมทางธุรกิจภายในกลุ่มบริษัทเพื่อแสดงความเห็นต่องวดการเงินรวม ข้าพเจ้ารับผิดชอบต่อ การกำหนดแนวทาง การควบคุมคุณภาพ และการปฏิบัติงานตรวจสอบกลุ่มบริษัท ข้าพเจ้ามีผู้รับผิดชอบ แต่เพียงผู้เดียวต่อความเห็นของข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าได้สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลในเรื่องต่างๆ ที่สำคัญ ซึ่งรวมถึงขอบเขตและช่วงเวลา ของการตรวจสอบตามที่ได้วางแผนไว้ และประดิษฐ์ที่มีนัยสำคัญที่พอบจาก การตรวจสอบทั้งข้อมูลพร่อง ที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในหากข้าพเจ้าได้พบในระหว่างการตรวจสอบของข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าได้ให้คำรับรองแก่ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลว่าข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดจรรยาบรรณ ที่เกี่ยวข้องกับความเป็นอิสระและได้สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลเกี่ยวกับความสัมพันธ์ทั้งหมด ตลอดจนเรื่องอื่นซึ่งข้าพเจ้าเชื่อว่ามีเหตุผลที่บุคคลภายนอกอาจพิจารณาว่ากระทบต่อความเป็นอิสระของ ข้าพเจ้าและมาตรการที่ข้าพเจ้าใช้เพื่อป้องกันไม่ให้ข้าพเจ้าขาดความเป็นอิสระ



Deloitte Touche Tohmatsu Jaiyos Audit
ดีลอຍท์ ทูช โทમัตสุ ไจ约斯 สອນບັນຍື

- 9 -

จากเรื่องที่สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแล ข้าพเจ้าได้พิจารณาเรื่องต่าง ๆ ที่มีนัยสำคัญมากที่สุด ในการตรวจสอบการเงินรวมและการเงินเฉพาะกิจการในงวดปัจจุบันและกำหนดเป็นเรื่องสำคัญ ในการตรวจสอบ ข้าพเจ้าได้อธิบายเรื่องเหล่านี้ในรายงานของผู้สอบบัญชีเว้นแต่กฎหมายหรือข้อบังคับ ไม่ให้เปิดเผยต่อสาธารณะเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าว หรือในสถานการณ์ที่ยากที่จะเกิดขึ้น ข้าพเจ้าพิจารณาว่า ไม่ควรสื่อสารเรื่องดังกล่าวในรายงานของข้าพเจ้าเพราการกระทำดังกล่าวสามารถคาดการณ์ได้อย่าง สมเหตุผลว่าจะมีผลกระทบในทางลบมากกว่าผลประโยชน์ที่ต้องการ ได้เสียสาธารณะจากการสื่อสารดังกล่าว

ดร. สุกนิตร เศรษฐมนตรีกุล

กรุงเทพมหานคร

วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2566

ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 3356

บริษัท ดีลอຍท์ ทูช โทມัตสุ ไจ约斯 สອນບັນຍື จำกัด



บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565

หน่วย : บาท

รายการ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564
สินทรัพย์				
สินทรัพย์หมุนเวียน				
เงินสดและรายการเพื่อขายต่อเงินสด	7.1	34,539,793,772	5,514,653,800	34,042,074,166
ดุลหนี้การค้าและดุลหนี้หมุนเวียนอื่น	6.8	16,955,034,829	10,022,226,844	17,040,069,085
สินค้าและหัตถกรรมภัณฑ์	9	4,448,944,904	4,131,546,294	4,427,515,059
สินทรัพย์กายภาพที่ไม่ใช้คงที่ เช่น อิฐหิน		317,595,696	204,702,448	317,595,696
สินทรัพย์ภูมิเวียนอื่น		795,858,833	601,419,991	795,821,693
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขาย	10	2,746,514,121	4,320,962,383	2,746,514,121
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		59,803,742,155	24,795,511,760	59,369,589,820
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน				
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	22, 34.5	3,243,541,000	3,314,741,146	3,212,334,853
เงินลงทุนในบริษัทที่ร่วม	11.1	511,002,483	515,307,376	383,334,000
เงินลงทุนในบริษัทอื่น	11.2	-	-	10,209,920
ดุลหนี้ตามสัญญาซื้อขายไม่หมุนเวียน	6.3	-	-	6,495,040,409
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	12	45,968,605,615	34,493,245,202	45,918,253,719
สินทรัพย์ธุรกิจการไฟฟ้า	13	61,868,826,214	69,651,695,912	56,295,477,032
สินทรัพย์ไม่มีเครื่อง眷	14	166,069,480	213,376,966	145,112,285
สินทรัพย์กายภาพที่ใช้คงที่ เช่น อิฐหิน	15	9,599,009,022	8,274,742,579	9,591,946,667
เงินประจำบ้านการนำร่องกัญชาครั้งบิน	16	14,328,757,735	15,489,511,397	14,328,757,735
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	17	2,688,165,526	4,471,121,630	2,548,555,188
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		138,373,977,075	136,423,742,208	138,929,021,808
รวมสินทรัพย์		198,177,719,230	161,219,253,968	198,298,611,628
				162,659,434,206

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายชาช เอี่ยมศิริ)
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร(นางสาวโอม เทอดศิริวงศ์)
ประธานเจ้าหน้าที่สำนักงานเลขานุการและกิจการบัญชี



บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564
หนี้สินและส่วนของผู้ดือทุน				
หนี้สินหมุนเวียน				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่น	6, 20	25,036,720,096	28,076,044,447	23,148,070,066
รายได้รับต่อวันหน้า	21	35,679,208,931	17,753,074,488	35,344,600,968
ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี				
เงินทุนระยะยาวกิจการที่เกี่ยวข้องกับ	6.2, 7.3	453,754,166	-	453,754,166
หนี้สินตามสัญญาฯ	7.3, 19	1,979,804,017	605,964,141	1,975,960,540
เงินทุนระยะสั้นจากกิจการที่เกี่ยวข้องกับ	6.2, 7.3	39,000,000	-	-
ภายนอก		4,500,589	-	-
เงินเป็นผลลัพธ์ฯ		54,565,362	54,473,562	54,228,762
หนี้คืนหมุนเวียนอื่น		409,029,424	858,742,679	408,993,722
รวมหนี้สินหมุนเวียน		63,656,582,585	47,348,299,317	61,385,608,224
หนี้สินไม่ได้หมุนเวียน				
หนี้คืนระยะยาว				
เงินทุนระยะยาวจากสถาบันการเงิน	7.3, 18.1	7,717,759,083	10,575,571,433	7,717,759,083
เงินทุนระยะยาวจากการที่เกี่ยวข้องกับ	6.2, 7.3	23,907,474,750	18,559,461,364	23,907,474,750
หนี้สินตามสัญญาฯ	7.3, 19	85,141,788,721	74,595,455,465	85,140,838,305
หุ้นดึง	7.3, 18.2	42,764,683,547	35,538,679,443	42,764,683,547
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้ไม่ได้หมุนเวียนอื่น	6, 20	13,796,918,544	19,560,109,462	13,796,918,544
เงินกองทุนบำนาญที่พนักงาน	22	931,905,658	1,028,854,319	931,905,658
ประมาณการหนี้สินไม่ได้หมุนเวียนสำหรับผลประโยชน์พนักงาน	23	4,496,194,282	5,172,907,152	4,414,525,009
ประมาณการหนี้สินไม่ได้หมุนเวียนอื่น	24	26,776,840,778	20,071,788,288	19,848,841,569
หนี้คืนไม่ได้หมุนเวียนอื่น		12,207,708	18,606,004	1,883,304,922
รวมหนี้สินไม่ได้หมุนเวียน		205,545,773,071	185,121,432,930	200,406,251,387
รวมหนี้สิน		269,202,355,656	232,469,732,247	261,791,859,611
				229,317,351,034

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายชาคร อีเมศิ)
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร(นางอธิพร เทอดพิรศักดิ์)
ประธานเจ้าหน้าที่ฝ่ายการเงินและการบัญชี



บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น (ต่อ)				
ส่วนของผู้ถือหุ้น				
หุ้นเรือนหุ้น				
หุ้นคงที่เรียกน้ำ				
หุ้นสามัญ 33,682.46 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท	31.2	<u>336,824,601,650</u>	<u>336,824,601,650</u>	
หุ้นสามัญ 2,182.77 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท		<u>21,827,719,170</u>	<u>21,827,719,170</u>	
หุ้นที่ออกและชำระแล้ว				
หุ้นสามัญ 2,182.77 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท		<u>21,827,719,170</u>	<u>21,827,719,170</u>	<u>21,827,719,170</u>
ส่วนเกินมูลค่าหุ้น		<u>1,862,979,154</u>	<u>1,862,979,154</u>	<u>1,862,979,154</u>
ขาดทุนสะสม				
ห้าไม่ได้ตัดสรร (ขาดทุน)		(103,848,403,956)	(104,673,778,434)	(96,236,279,467)
คงเหลือของหุ้นที่ไม่มีอิทธิพลควบคุม		9,074,992,677	9,659,970,951	<u>9,052,333,160</u>
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น (ขาดทุนกินทุน)		(71,082,712,955)	(71,323,109,159)	(63,493,247,983)
ส่วนได้เสียที่ไม่มีอิทธิพลควบคุม		58,076,529	72,630,880	-
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น (ขาดทุนกินทุน)		(71,024,636,426)	(71,250,478,279)	(63,493,247,983)
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น		198,177,719,230	161,219,253,968	198,298,611,628
				162,659,434,206

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายชาอ เอ็มศรี)
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร(นายฉิต โภคเตีรศก์)
ประธานเจ้าหน้าที่ฝ่ายการเงินและการบัญชี



บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทอื่น

งบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเตล็ดประจำปี

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2565	2564	2565	2564
รายได้	32.1, 32.2				
รายได้จากการขายบริการให้บริการ ค่าโดยสารและค่าน้ำทึบหักค่าน้ำทึบ ค่าวัสดุคงเหลือไว้ปรมัตถ์ภัณฑ์ กิจกรรมอื่น	25, 30	73,408,336,989 23,784,429,737 6,674,148,536	5,528,478,386 10,928,144,157 5,115,564,667	64,861,663,334 23,742,720,039 7,792,713,532	3,278,227,439 10,905,174,586 5,528,571,580
รวมรายได้จากการขายบริการให้บริการ		103,866,915,262	21,572,187,210	96,397,096,905	19,711,973,605
รายได้อื่น					
ดอกเบี้ยรับ		65,581,603	21,793,772	64,628,633	20,949,350
ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด	26.1	16,132,150	2,833,995,048	16,132,150	3,452,826,293
ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด	5.4.1	-	61,807,531,743	-	61,807,531,743
รายได้อื่นๆ	26.2	1,263,679,423	3,745,498,501	1,207,101,166	3,958,659,360
รวมรายได้อื่น		1,345,393,176	68,408,819,064	1,287,861,949	69,239,966,746
รวมรายได้		105,212,308,438	89,981,006,274	97,684,958,854	88,951,940,351
ค่าใช้จ่าย					
ค่าน้ำทึบหักค่าน้ำทึบ		38,378,379,705	5,925,995,708	34,593,190,240	5,182,947,122
ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด		7,686,639,751	6,410,708,578	7,057,945,214	5,933,995,638
ค่าน้ำทึบหักค่าน้ำทึบ		9,045,391,313	2,414,749,132	8,244,619,756	2,225,169,015
ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด		2,601,237,567	614,805,003	2,245,318,666	480,665,182
ค่าเชื้อมะเข็มและค่าเชื้อมบำรุงภายนอก		11,650,522,924	5,704,148,369	8,928,322,175	3,432,651,328
ค่าเชื้อมะเข็มและค่าเชื้อมบำรุงภายนอก		9,880,894,144	12,544,140,777	8,562,601,157	11,940,055,210
ค่าเชื้อมะเข็มและค่าเชื้อมบำรุงภายนอก		5,226,737,469	1,265,078,604	5,140,568,427	966,320,246
ค่าเชื้อมะเข็มและค่าเชื้อมบำรุงภายนอก		2,875,564,311	490,613,298	2,647,134,569	414,612,112
ค่าเชื้อมะเข็มและค่าเชื้อมบำรุงภายนอก		4,731,725,276	837,204,401	3,998,109,403	568,420,119
ค่าเชื้อมะเข็มและค่าเชื้อมบำรุงภายนอก		(9,520,673,393)	(20,012,894,944)	(9,520,673,393)	(20,012,894,944)
ขาดทุนจากการปรับปรุงรักษาภัณฑ์	5.4.1	5,238,410,546	-	5,238,410,546	-
ผลขาดทุนจากการดำเนินการตามมาตรฐานทางการบัญชี		1,511,791,603	7,617,838,853	1,487,667,625	8,472,005,931
ค่าใช้จ่ายอื่น		4,787,503,883	4,387,995,221	4,153,553,346	4,006,817,683
รวมค่าใช้จ่าย		94,094,125,099	28,200,383,000	82,776,767,731	23,610,764,642
ค่าใช้จ่ายกิจกรรมตามภาระ		11,118,183,339	61,780,623,274	14,908,191,123	65,341,175,709
ต้นทุนจากการเงิน		12,686,734,414	9,489,834,715	11,148,073,266	9,371,302,348
ผลขาดทุนจากการต้องชำระเงินตามมาตรการฐาน การรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 (กอบปรับยอด)	28	112,948,211 4,304,893	(169,949,931) 127,203,254	2,514,074,153 -	472,610,579 -
ส่วนแบ่งขาดทุนของบริษัทภูมิภาคที่เข้าร่วมทุนในบริษัทที่ร่วมทุนที่ใช้รัฐธรรมนูญไทย		(1,685,804,179)	52,333,535,236	1,246,043,704	55,497,262,782
กำไร (ขาดทุน) ก่อนค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	29	1,434,193,377	2,779,768,097	1,450,554,558	2,777,338,740
กำไร (ขาดทุน) สำหรับปี		(251,610,802)	55,113,303,333	2,696,598,262	58,274,601,522

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายชาญ เอี่ยมศิริ)
ประธานเจ้าหน้าที่บัญชี(นางลิกิตา ทองตระศักดิ์)
ประธานเจ้าหน้าที่ฝ่ายการเงินและการบัญชี



บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทชั้น

งบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนจากการรีจิสต์รีชื่อ (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
กำไร (ขาดทุน) ยึดเสร็จอื่น				
รายได้ที่จะไม่ถูกจัดประเภทใหม่ไว้ในกำไรหรือขาดทุนในงบยกย่อง				
ผลกำไรจากการเดินทางท่องเที่ยวนอกประเทศ	12,31	-	1,709,185,596	-
กำไร/ขาดทุนจากการเดินทางท่องเที่ยวนอกประเทศ		-	(341,837,119)	-
ผลกำไร (ขาดทุน) จากการดันดูกล่าวต่อสาธารณะที่กำหนดให้วัสดุกล่าวต่อธุติธรรม		36,870,104	2,418,525	15,229,032
ผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเตล็ดที่จัดตั้งไว้		(3,045,807)	(31)	(3,045,807)
ผลกำไรจากการประเมินการดำเนินหลักภินิตศาสตร์ประจำปี		592,791,998	1,164,516,201	569,859,198
กำไร/ขาดทุนจากการเดินทางท่องเที่ยวนอกประเทศ	23	(113,971,840)	(233,109,993)	(113,971,840)
รวมรายได้ที่จะไม่ถูกจัดประเภทใหม่ไว้ในกำไรหรือขาดทุนในงบยกย่อง		512,644,455	2,301,173,179	468,070,583
กำไร (ขาดทุน) ยึดเสร็จอื่นสำหรับปี - ถูกซื้อคืนภายในปี		512,644,455	2,301,173,179	468,070,583
กำไร (ขาดทุน) ยึดเสร็จรวมสำหรับปี		261,033,653	57,414,476,512	3,164,668,845
การเปลี่ยนกำไร (ขาดทุน)				
ส่วนที่เปลี่ยนของกำไรท่องเที่ยว		(272,248,251)	55,118,210,406	2,696,598,262
ส่วนที่เปลี่ยนของส่วนที่ต้องชำระที่ไม่คำนึงความต้องการ		20,637,449	(4,907,073)	-
		(251,610,802)	55,113,303,333	2,696,598,262
การเปลี่ยนกำไร (ขาดทุน) ยึดเสร็จรวม				
ส่วนที่เปลี่ยนของกำไรท่องเที่ยว		240,396,204	57,419,383,585	3,164,668,845
ส่วนที่เปลี่ยนของส่วนที่ต้องชำระที่ไม่คำนึงความต้องการ		20,637,449	(4,907,073)	-
		261,033,653	57,414,476,512	3,164,668,845
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น				
จำนวนหุ้นสามัญ (หุ้น)		2,182,771,917	2,182,771,917	2,182,771,917
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นสามัญที่ปรับตัวตามความต้องการ		(0.12)	25.25	1.24
				26.70

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายชาญ เอี่ยมศิริ)
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร(นางดิจิโภน เทอดเตียร์ศักดิ์)
ประธานเจ้าหน้าที่ฝ่ายการเงินและการบัญชี



บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทอื่น

รายงานผลการดำเนินการในส่วนของผู้ถือหุ้น

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม											รวม ส่วนของผู้ถือหุ้น นิติบุคคล	รวม ส่วนของผู้ถือหุ้น รวมทุก		
	ทุนที่ออกและ ชำระแล้ว	ส่วนเกิน ของผู้ถือหุ้น	กำไร (ขาดทุน) ตามเงิน		ของที่ประกอบกิจการในส่วนของผู้ถือหุ้น				รวม ส่วนของผู้ถือหุ้น นิติบุคคล						
			ส่วนของ ค่าคงที่	ส่วนของ ที่ได้รับ	ผลกำไร (ขาดทุน) จากการซื้อหุ้น	ผลกำไร (ขาดทุน) จากการตัวรวม	รวม								
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	21,827,719,170	1,862,979,154	-	(161,898,334,024)	-	9,457,797,725	7,345,231	9,465,142,956	(128,742,492,744)	77,629,763	(128,664,862,981)				
การยกเว้นไม่หักภาษี ณ กำไร (ขาดทุน) ของผู้ถือหุ้น															
เดือนมีนาคมถึงพฤษภาคม	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
เดือนมิถุนายนถึงกันยายน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(91,810)	(91,810)			
31 โอนเข้าบัญชีกำไร (ขาดทุน) ของผู้ถือหุ้นที่ได้รับ派息	-	-	-	1,174,938,976	-	(1,174,938,976)	-	(1,174,938,976)	-	-	-				
กำไร (ขาดทุน) เม็ดเงินรวมสำหรับปี	-	-	-	56,049,616,614	-	1,367,348,477	2,418,494	1,369,766,971	57,419,383,585	(4,907,073)	57,414,476,512				
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	21,827,719,170	1,862,979,154	-	(104,673,778,434)	-	9,650,207,226	9,763,725	9,659,970,951	(71,323,109,159)	72,630,880	(71,250,478,279)				
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2565	21,827,719,170	1,862,979,154	-	(104,673,778,434)	-	9,650,207,226	9,763,725	9,659,970,951	(71,323,109,159)	72,630,880	(71,250,478,279)				
การยกเว้นไม่หักภาษี ณ กำไร (ขาดทุน) ของผู้ถือหุ้น															
เดือนมีนาคมถึงพฤษภาคม	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(35,100,000)	(35,100,000)			
เดือนมิถุนายนถึงกันยายน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(91,800)	(91,800)			
31 โอนเข้าบัญชีกำไร (ขาดทุน) ของผู้ถือหุ้นที่ได้รับ派息	-	-	-	618,802,571	-	(618,802,571)	-	(618,802,571)	-	-	-				
กำไร (ขาดทุน) เม็ดเงินรวมสำหรับปี	-	-	-	206,571,907	-	-	33,824,297	33,824,297	240,396,204	20,637,449	261,033,653				
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	21,827,719,170	1,862,979,154	-	(103,848,403,956)	-	9,031,404,655	43,588,022	9,074,992,677	(71,082,712,955)	58,076,529	(71,024,636,426)				

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายชาญอ่อนมารี)

ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

(นางเพ็ชร์ใจ ภ้อดตตีรศักดิ์)

ประธานเจ้าหน้าที่ฝ่ายการเงินและการบัญชี



บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทข่าย

งบแสดงการเปลี่ยนแปลงตัวหนอนของผู้ถือหุ้น (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	ทุนที่ออกและ ชำระแล้ว	จำนวน หุ้นค้างคืน	กำไร (ขาดทุน) สะสม	งบกำไรเงินเฉพาะกิจการ				รวม ตัวหนอนผู้ถือหุ้น	
				ตัวจริง	หักภาษีได้จัดสรร	งบกำไรของหุ้น			
						หักภาษี (ขาดทุน)	ตัวหนอนหุ้น		
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	21,827,719,170	1,862,979,154	-	(160,389,548,126)	-	9,457,797,725	5,316,519	9,463,114,244	
กำไรเปลี่ยนแปลงในตัวหนอนของผู้ถือหุ้น								(127,235,735,558)	
โอนตัวหนอนจากการตีตราเป็นหัวหน้าอย่าง ถาวรให้กับเจ้าของหุ้น	31	-	-	1,174,938,976	-	(1,174,938,976)	-	(1,174,938,976)	
กำไรที่ได้เต็จรวมถึงห้ามนำเข้า		-	-	59,207,041,493	-	1,367,348,477	3,428,760	1,370,777,237	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	21,827,719,170	1,862,979,154	-	(100,007,567,657)	-	9,650,207,226	8,745,279	9,658,952,505	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2565	21,827,719,170	1,862,979,154	-	(100,007,567,657)	-	9,650,207,226	8,745,279	9,658,952,505	
กำไรเปลี่ยนแปลงในตัวหนอนของผู้ถือหุ้น	31	-	-	618,802,571	-	(618,802,571)	-	(618,802,571)	
โอนตัวหนอนจากการตีตราเป็นหัวหน้าอย่าง ถาวรให้กับเจ้าของหุ้น		-	-	3,152,485,620	-	-	12,183,225	12,183,225	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	21,827,719,170	1,862,979,154	-	(96,236,279,466)	-	9,031,404,655	20,928,504	9,052,333,159	
หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นตัวหนอนเพื่อประกอบงบการเงินนี้									

(นายชาญ อียมศิริ)
ประธานเจ้าหน้าที่บัญชี(นางธิดา ใจนุ่น เทอดภรรยาศักดิ์)
ประธานเจ้าหน้าที่ฝ่ายการเงินและการบัญชี



บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทชั้นนำ

งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	2565	2564	2565	2564	
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน					
กำไร (ขาดทุน) สำหรับปี	(251,610,802)	55,113,303,333	2,696,598,262	58,274,601,522	
รายการปรับน/kg ของกำไรขาดทุน					
รายได้ภาษีเงินได้	(1,434,193,377)	(2,779,768,097)	(1,450,554,558)	(2,777,338,740)	
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดชำหาน้ำยำ	9,880,894,144	12,544,140,777	8,562,601,157	11,940,055,210	
เงินเป็นผลรับ	(6,344)	(1,420,207)	(42,906,176)	(22,420,207)	
ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมตามวิธีส่วนได้เสีย	4,304,893	127,203,254	-	-	
รายได้ค่าตอบแทนเจ้าของ	(65,029,136)	(21,793,774)	(64,076,165)	(20,949,350)	
ต้นทุนทางการเงิน	12,686,734,414	9,489,834,715	11,148,073,266	9,371,302,348	
ผลกำไรจากการดำเนินงานทั่วไป	(783,383,072)	(1,592,512,125)	(783,383,072)	(1,592,661,953)	
กำไรจากการดำเนินงานลงทุน	(16,132,150)	(2,833,995,048)	(16,132,150)	(3,452,826,293)	
ผล (กำไร) ขาดทุนจากการเปลี่ยนโครงสร้างการเงินที่กำหนดให้รักษาค่าตัวขึ้น นูกค่าดูดีธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน	(83,432,071)	95,355,169	(83,432,071)	95,355,169	
กำไรจากการจัดประเพณีเงินลงทุนใหม่	-	(326,880,595)	-	(546,587,135)	
ขาดทุนจากการอัดรวมลักษณะเด่นเดียวของประเทศไทย	3,688,702,815	11,649,228,756	4,337,448,630	13,154,594,295	
ค่าใช้จ่ายประมาณการหนี้สินกองทุนบำนาญ	22	25,370,932	45,153,644	25,370,932	45,153,644
(กลับรายการ) ค่าใช้จ่ายประมาณการหนี้สินสำหรับ ผลประโยชน์พนักงาน	23	99,877,973	(4,353,749,684)	83,619,436	(4,373,561,289)
(กลับรายการ) ค่าใช้จ่ายประมาณการหนี้สินระยะยาวยังคง สำหรับค่าซ่อมเครื่องจักร		3,525,086,542	123,711,875	3,220,610,218	(1,392,596,370)
ผลขาดทุนจากการซื้อขายหุ้นทั่วไป		5,004,893	199,133,494	5,004,893	199,133,494
(กลับรายการ) ผลขาดทุนค้างไว้ก่อนการซื้อขายหุ้นทั่วไป	28	112,948,211	(169,949,931)	2,514,074,153	472,610,579
ขาดทุนจากการเลิกซื้อขายหุ้นทั่วไป		69,862,722	64,052,244	69,862,722	64,052,244
ขาดทุนจากการดำเนินการที่ไม่สามารถรับรู้ได้		17,675,360	-	17,675,360	-
กำไรจากการหักลดหย่อนภาษีค่าวัสดุและการและซ่อมบำรุงเครื่องยนต์		-	(1,457,095,281)	-	(1,457,095,281)
ขาดทุน (กำไร) กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้		5,238,410,546	(61,807,531,743)	5,238,410,546	(61,807,531,743)
กลับรายการผลขาดทุนจากการหักลดหย่อนภาษีค่าวัสดุ					
ต้นทุนรัฐสัมภาระใช้และอุปกรณ์การบินทั่วโลก	27	(9,520,673,393)	(20,012,894,944)	(9,520,673,393)	(20,012,894,944)
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงานก่ออุปกรณ์		23,200,413,100	(5,906,474,168)	25,958,191,990	(3,839,604,800)
หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นตัวหนึ่งของงบการเงินนี้					

(นายชาญอุ่นศรี)

ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

(นางสาวโรม เทอกถอร์สก์)

ประธานเจ้าหน้าที่สายการเงินและการบัญชี



บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทช่อง

งบประมาณเจนเดอร์ (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน (ต่อ)				
ต้นทุนพื้นฐานในการผลิต (เพิ่มขึ้น)				
ตุนหนี้การค้าและลูกหนี้ทุนเวียนอื่น	(7,963,364,783)	(2,407,768,380)	(7,099,607,224)	(2,266,040,105)
ลูกหนี้ตามสัญญาฯ	-	-	622,366,586	(1,115,189,480)
ต้นทุนและพัสดุคงเหลือ	(322,403,502)	(89,545,341)	(318,467,744)	(99,914,474)
ต้นทุนพื้นฐานทุนเวียนอื่น	(234,517,310)	(61,388,810)	(203,253,695)	(61,612,824)
เงินประจำบัญชีรักษาครื่องบิน	(43,364,711)	(181,875,822)	(201,994,656)	(181,875,822)
ต้นทุนจากการเงินไม่ทุนเวียนอื่น	144,860,409	1,239,344,116	145,301,203	1,241,188,716
ต้นทุนพื้นฐานทุนเวียนอื่น	1,701,824,691	(45,219,709)	1,651,058,591	(7,289,956)
หนี้คืนดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)				
เจ้าหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	(4,189,134,226)	(3,114,997,911)	(8,426,520,807)	(3,843,161,050)
รายได้รับค่าวัสดุ	17,926,066,366	1,595,471,523	17,927,687,335	1,499,327,946
หนี้คืนทุนเวียนอื่น	(634,508,278)	614,271,644	(648,119,186)	614,276,397
เงินกองทุนบำนาญที่พักงาน	(118,114,828)	(962,293,919)	(118,114,828)	(962,293,919)
หนี้คืนไม่ทุนเวียนอื่น	(91,492,234)	(79,053,754)	(91,959,893)	(110,345,861)
เงินสดทุนทรัพย์ได้มาจากการเงิน (ใช้ไปใน) การดำเนินงาน	29,376,264,694	(9,399,530,531)	29,196,567,672	(9,132,535,232)
จ่ายดอกประโยชน์พนักงาน	(159,202,788)	(236,284,183)	(157,992,388)	(236,284,183)
จ่ายภาษีเงินได้	(328,675,148)	(211,377,116)	(317,595,696)	(204,687,687)
ภาษีเงินได้รับคืน	219,041,639	-	199,768,202	-
กระแสเงินสดทุนทรัพย์ได้มาจากการเงิน (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	29,107,428,397	(9,847,191,830)	28,920,747,790	(9,573,507,102)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน				
เงินด้วยรับจากภาระภาษีต้นทุน	195,979,527	-	195,979,527	-
เงินตัดจ่ายซึ่งที่คืน อาทิ ค่าธรรมเนียมประกัน	(206,896,041)	(116,611,697)	(195,634,384)	(91,405,212)
เงินตัดจ่ายซึ่งต้นทุนพื้นฐานไม่คำนวณ	(27,718,804)	(18,993,369)	(6,929,861)	(6,739,785)
เงินตัวรับจากการเข้าหนี้อย่างเงินลงทุน	2,318,679,444	3,842,274,804	2,318,679,444	3,842,230,983
เงินตัวรับจากการเข้าหนี้อย่างเงินลงทุน	64,629,569	3,709,609,670	67,836,669	3,709,609,670
ดอกเบี้ยรับ	56,353,974	19,437,892	55,401,003	18,593,469
เงินปันผลรับ	35,576	1,979,678	42,906,176	1,979,678
กระแสเงินสดทุนทรัพย์ได้มาจากการเงินลงทุน	2,401,063,245	7,437,696,978	2,478,238,574	7,474,268,803

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายชาญ เอี่ยมศิริ)

ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

(นางเตี๋ยว ทองศรีสกอร์)

ประธานเจ้าหน้าที่ฝ่ายการเงินและการบัญชี



บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทชื่อย

งบกระแสเงินสด (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
กระแสเงินสดจากกิจกรรมด้านเงิน				
เงินเดือนจากเงินค่าห้องเช่าและเต้นจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	7.3	39,000,000	-	-
เงินเดือนของพนักงานที่ได้รับค่าตอบแทนตามกฎหมายฯ	7.3	(1,802,524,298)	(494,513,897)	(1,792,321,122)
เงินเดือนของพนักงานที่ได้รับค่าตอบแทนตามกฎหมายฯ	-	-	(263,040,774)	(263,040,774)
เงินเดือนของพนักงานที่ได้รับค่าตอบแทนตามกฎหมายฯ	-	(15,384)	(8,564)	(8,564)
เงินเดือนของบุรพิษที่อยู่ประจำให้แก่ลูกค้า	-	(35,115,216)	-	-
กระแสเงินสดจากการใช้ไปในกิจกรรมด้านเงิน		(1,798,654,898)	(757,563,235)	(1,792,321,122)
เงินเดือนและรายจ่ายเดือนที่ไม่ได้รับค่าตอบแทน				(747,017,044)
เงินเดือนและรายจ่ายเดือนที่ไม่ได้รับค่าตอบแทน				
ก่อนผลประโยชน์ของอัตราแลกเปลี่ยน		29,709,836,744	(3,167,058,087)	29,606,665,242
ผลประโยชน์จากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน		(665,939,327)	6,579,675	(667,646,853)
ผลประโยชน์จากการเปลี่ยนแปลงอัตราดอกเบี้ย		(18,757,445)	1,409,462	(18,757,445)
เงินเดือนและรายจ่ายเดือนที่ไม่ได้รับค่าตอบแทนปี	7.1	5,514,653,800	8,673,722,750	5,121,813,222
เงินเดือนและรายจ่ายเดือนที่ไม่ได้รับค่าตอบแทนปี	7.1	34,539,793,772	5,514,653,800	34,042,074,166
				5,121,813,222

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายชาญ อีเม็มค์)

ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

(นางเตี๊ร์ปอร์น เทือคลร์ศักดิ์)

ประธานเจ้าหน้าที่สายการเงินและการบัญชี



บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทบอຍ
หมายเหตุประกอบงบการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

หมายเหตุ สารบัญ

- 1 ข้อมูลทั่วไป การดำเนินงาน และการดำเนินงานต่อเนื่อง
- 2 เกณฑ์การจัดทำและนำเสนองบการเงิน
- 3 นโยบายการบัญชีที่สำคัญ
- 4 การใช้คุณพินิจประมาณการทางบัญชี และแหล่งข้อมูลเกี่ยวกับความไม่แน่นอนของการประมาณการ
- 5 แผนพื้นฐานกิจการ
- 6 รายการกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกับ
- 7 ข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับกระแสเงินสด
- 8 ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น
- 9 ลินค้าคงเหลือ
- 10 สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ขาดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขาย
- 11 เงินลงทุน
- 12 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์
- 13 สินทรัพย์ลิขธิการใช้
- 14 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน
- 15 สินทรัพย์กายเงินได้รอการตัดบัญชี
- 16 เงินประกันการนำร่องรักษาเครื่องบิน
- 17 สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น
- 18 หนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ย
- 19 หนี้สินตามสัญญาเช่า
- 20 เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น
- 21 รายได้รับล่วงหน้า
- 22 เงินกองทุนบำเหน็จบำนาญ
- 23 ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนสำหรับผลประโยชน์พนักงาน
- 24 ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น
- 25 รายได้
- 26 กำไรจากการขายเงินลงทุนและรายได้อื่น ๆ
- 27 ผลขาดทุนจากการต้องชำระค่าเชื้อของบินและสินทรัพย์ลิขธิการใช้ และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน (ยกเว้นรายการ)



บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทบ่อ
หมายเหตุประกอบงบการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

หมายเหตุ สารบัญ

- 28 ผลขาดทุนจากการต้องค่าซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 (กลับรายการ)
- 29 รายได้ภายเงินได้
- 30 ต้นทุนประจำน้ำจากการส่งเสริมการลงทุน
- 31 ส่วนของผู้ถือหุ้น
- 32 ส่วนงานดำเนินงาน
- 33 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ
- 34 เครื่องมือทางการเงิน
- 35 ภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น
- 36 ข้อพิพาทและคดีความที่สำคัญ
- 37 เหตุการณ์ภายในประเทศและภัยธรรมชาติที่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินงาน
- 38 การอนุมัติงบการเงิน



บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทพี่ย่อย
หมายเหตุประกอบงบการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

1. ข้อมูลทั่วไป การดำเนินงาน และการดำเนินงานต่อเนื่อง

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ("บริษัท") จดทะเบียนจัดตั้งเป็นบริษัท มหาชน จำกัด ในประเทศไทย และเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเมื่อวันที่ 19 กรกฎาคม 2534 มีที่อยู่ตามที่ได้จดทะเบียนเลขที่ 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 ผู้ถือหุ้นรายใหญ่และผู้ถือหุ้นลำดับสูงสุดของบริษัท คือ กระทรวงการคลัง กือหุ้นของบริษัทเป็นจำนวนร้อยละ 47.86 ของจำนวนหุ้นที่ออกและเรียกชำระแล้ว

ธุรกิจหลักของบริษัทคือ ธุรกิจสายการบินและหน่วยธุรกิจซึ่งเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการขนส่ง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทมีเครือข่ายเส้นทางการบินให้บริการครอบคลุม 33 จุดบินใน 23 ประเทศทั่วโลก และบริษัท "ไทยสมายล์แอร์เวย์" จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทข้อบัญญัติเครือข่ายเส้นทางการบินให้บริการครอบคลุม 23 จุดบิน ใน 8 ประเทศ โดยเป็น 10 จุดบินในประเทศไทย (ไม่รวมกรุงเทพมหานคร)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทมีเครือข่ายเส้นทางการบินให้บริการครอบคลุม 22 จุดบินใน 16 ประเทศทั่วโลก โดยเป็น 1 จุดบินภายในประเทศไทย (ไม่รวมกรุงเทพมหานคร) และบริษัท "ไทยสมายล์แอร์เวย์" จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทพี่ย่อย มีเครือข่ายเส้นทางการบินให้บริการครอบคลุม 14 จุดบินในประเทศไทย (ไม่รวมกรุงเทพมหานคร)

เมื่อวันที่ 26 พฤษภาคม 2563 บริษัทได้เข้าร่วมขอที่นั่นฟุกิจาระของบริษัทและได้เสนอผู้จัดทำแผนที่นั่นฟุกิจาระ ("ผู้ทำแผน") ต่อศาลล้มละลายกลาง และในวันที่ 27 พฤษภาคม 2563 ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งรับคำร้องขอที่นั่นฟุกิจาระไว้พิจารณาแล้ว ต่อมา เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2564 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วย แผนที่นั่นฟุกิจาระและคำร้องขอแก้ไขแผนตามมติที่ประชุมของเจ้าหนี้เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2564 มีผลทำให้ผู้บริหารแผนที่อยู่กับเสนอขอตามแผนที่นั่นฟุกิจาระและคำร้องขอแก้ไขแผนดังกล่าวเป็นผู้บริหารแผน โดยผู้บริหารแผน 2 คนมีอำนาจลงนามร่วมกันเพื่อผูกพันบริษัท ทั้งนี้ ผู้บริหารแผนจะมีอำนาจหน้าที่ในการจัดการกิจการและทรัพย์สินของบริษัท ตลอดจนการดำเนินการตามแผนที่นั่นฟุกิจาระต่อไป สาระสำคัญของแผนที่นั่นฟุกิจาระคือ การปรับโครงสร้างทุน การชำระหนี้ตามกำหนดของเจ้าหนี้ และผลสำเร็จของแผนที่นั่นฟุกิจาระ

ต่อมาเมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2565 ผู้บริหารแผนที่นั่นฟุกิจาระได้เข้าร่วมขอแก้ไขแผนที่นั่นฟุกิจาระต่อเจ้าหนี้กับงานพิทักษ์ทรัพย์ และเมื่อวันที่ 1 กันยายน 2565 เจ้าหนี้กับงานพิทักษ์ทรัพย์ได้จัดประชุมเจ้าหนี้โดยเจ้าหนี้ยอมรับข้อเสนอขอแก้ไขแผนที่นั่นฟุกิจาระตามที่ผู้บริหารแผนได้เข้าต่อเจ้าหนี้กับงานพิทักษ์ทรัพย์ ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งเห็นชอบการขอแก้ไขแผนที่นั่นฟุกิจาระ โดยสาระสำคัญของการแก้ไขแผนที่นั่นฟุกิจาระเป็นไปตามที่ได้เปิดเผยไว้ในหมายเหตุข้อ 5.3



- 4 -

ในปัจจุบันสถานการณ์วิกฤติการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 เริ่มลดความรุนแรงลงทั่วโลก เป็นผลให้มีการผ่อนคลายมาตรการการเดินทางระหว่างประเทศและมาตรการทางสาธารณสุขลงตามลำดับ ทำให้เกิดแนวโน้มในการพื้นตัวของธุรกิจสายการบินที่กำลังปรับตัวศึกษาเรื่องราวดิจิทัล ได้ดีตามความคืบหน้าของสถานการณ์ดังกล่าวและประเมินผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจและผลกระทบทางการเงินเกี่ยวกับมูลค่าของสินทรัพย์และประมาณการหนี้สินอย่างใกล้ชิด

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทและบริษัทอื่น ("กลุ่มบริษัท") มีหนี้สินหมุนเวียนสูงกว่าสินทรัพย์หมุนเวียนจำนวน 3,853 ล้านบาท และจำนวน 2,016 ล้านบาท ในงบการเงินรวม และงบการเงินเฉพาะกิจการ ตามลำดับ ซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากการได้รับล่วงหน้าของกลุ่มบริษัทและบริษัท เป็นจำนวน 35,679 ล้านบาท และจำนวน 35,345 ล้านบาท ตามลำดับ นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทและบริษัทมีผลขาดทุนเกินทุนเป็นจำนวน 71,025 ล้านบาท และจำนวน 63,493 ล้านบาท ในงบการเงินรวม และงบการเงินเฉพาะกิจการ ตามลำดับ

ฝ่ายบริหารของบริษัทเห็นว่าการจัดทำงบการเงิน โดยใช้หลักว่ากิจการจะดำเนินงานอย่างต่อเนื่องนั้น ขั้นตอนเหมาะสม เนื่องจากบริษัทขออยู่ระหว่างการดำเนินการตามแผนพื้นฟูกิจการ ในระหว่างนี้บริษัทสามารถทำการได้ ที่จำเป็นเพื่อให้การดำเนินการถูกตามปกติสามารถดำเนินต่อไปได้เพื่อให้มีบริบทสามารถดำเนินงานได้อย่างต่อเนื่องต่อไปไม่น้อยกว่า 12 เดือนนับจากวันที่ในงบแสดงฐานะการเงิน อย่างไรก็ตามความสามารถในการดำเนินงานต่อเนื่องของบริษัทขึ้นอยู่กับความสามารถในการดำเนินการตามแผนและสามารถดำเนินการพื้นฟูกิจการตามเงื่อนไขทุกข้อที่ระบุในผลดำเนินการของแผนพื้นฟูกิจการ และการปรับรูปแบบการดำเนินธุรกิจ ที่เหมาะสม ทั้งการวางแผนเส้นทางบิน การกำหนดจำนวนเที่ยวบิน และการบริหารจัดการอากาศยานในฝูงบิน ให้สอดคล้องกับสถานการณ์การพื้นตัวของธุรกิจสายการบินดังกล่าว เพื่อรักษาสภาพคล่องทางการเงินให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม

มูลค่าสินทรัพย์และหนี้สินที่บันทึกไว้ในวันที่ 31 ธันวาคม 2564 ได้ถูกปรับนปรุงตามผลของแผนพื้นฟูกิจการ โดยสำหรับสินทรัพย์สิทธิชิการใช้ได้ถูกคิดมูลค่าใหม่จากการเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขของสัญญาเช่า ปรับปรุงมูลค่าเงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบิน และเงินมัดจำสัญญาเช่าเครื่องบิน ตามที่ระบุในหนังสือขอตกลงหรือสัญญาเช่าใหม่กับผู้ให้เช่าเครื่องบิน สำหรับหนี้สินดอกเบี้ยค้างชำระจากเงินกู้ยืม หุ้นกู้ สัญญาเช่าดำเนินงาน และสัญญาเช่าทางการเงิน ได้ปรับปรุงจากอัตราดอกเบี้ยผิดนัดชำระ (Default Interest) ในอัตราเรือละ 1.25 ถึงร้อยละ 23.00 ต่อปีเป็นอัตราดอกเบี้ยตามแผนพื้นฟูกิจการ สำหรับหนี้สินทางการเงิน บริษัทหักมูลค่าใหม่สำหรับหนี้สินส่วนที่บริษัทได้รับคำสั่งจากเจ้าหนี้พนักงานพิทักษ์ทรัพย์สำหรับคำขอรับชำระหนี้ในการพื้นฟูกิจการ ยกเว้นเจ้าหนี้หุ้นกู้ซึ่งบริษัทได้ปรับปรุงเจ้าหนี้หุ้นกู้ทั้งหมดให้เป็นไปตามเงื่อนไขของแผนพื้นฟูกิจการ เนื่องจากบริษัทพิจารณาว่ามีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ว่ามูลค่าหนี้สินก่อนปรับปรุงจะไม่แตกต่างจากมูลค่าหนี้สินเมื่อได้รับคำสั่งจากเจ้าหนี้พนักงานพิทักษ์ทรัพย์อย่างมีสาระสำคัญ (ดูหมายเหตุข้อ 5)



- 5 -

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทได้ตัดมูลค่าใหม่สำหรับหนี้สินทางการเงินตามผลของแผนฟื้นฟูกิจการฉบับแก้ไข บริษัทหักมูลค่าใหม่สำหรับหนี้สินส่วนที่แปลงหนี้เงินดันตามแผนฟื้นฟูกิจการเป็นทุนสามัญเพิ่มทุน ที่ราคา 2.5452 บาทต่อหุ้นสำหรับเจ้าหนี้กู้มเงินกู้ยืมจากผู้ถือหุ้นรายใหญ่ที่มิใช่สถาบันการเงิน เจ้าหนี้สถาบันการเงินที่มีสิทธิตามสัญญาโอนสิทธิในการได้รับเงินจากการขายเครื่องบิน เจ้าหนี้สถาบันการเงินไม่มีประกัน และเจ้าหนี้ผู้ถือหุ้นกู้ โดยจะได้รับชำระภายในปี 2567 (ดูหมายเหตุข้อ 5)

2. เกณฑ์การจัดทำและนำเสนอของงบการเงิน

2.1 กลุ่มบริษัทจัดทำบัญชีเป็นเงินบาทและจัดทำงบการเงินตามกฎหมายเป็นภาษาไทยตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินและวิธีปฏิบัติทางการบัญชีที่รับรองทั่วไปในประเทศไทย

งบการเงินฉบับภาษาไทยเป็นงบการเงินฉบับที่บริษัทใช้เป็นทางการตามกฎหมาย งบการเงินฉบับภาษาอังกฤษ แปลมาจากการเงินฉบับภาษาไทยนี้ ในกรณีที่มีเนื้อความขัดแย้งกันหรือมีการตีความในสองภาษา ที่แตกต่างกันให้ใช้งบการเงินตามกฎหมายฉบับภาษาไทยเป็นหลัก

2.2 งบการเงินของกลุ่มบริษัทได้จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 1 เรื่อง “การนำเสนองบการเงิน” ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มนับในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2565 เป็นต้นไป และตามข้อบังคับของคณะกรรมการหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ลงวันที่ 2 ตุลาคม 2560 เรื่อง “การจัดทำและส่งงบการเงินและรายการเกี่ยวกับฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทคงทະเบี๊ยน พ.ศ. 2560” และตามประกาศกรมพัฒนาธุรกรรมการค้า เรื่อง “กำหนดรายการย่อที่ต้องมีในงบการเงิน (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2562” ลงวันที่ 26 ธันวาคม 2562

2.3 งบการเงินนี้ได้จัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์ราคาทุนเดิมในการวัดมูลค่าขององค์ประกอบของงบการเงิน ยกเว้น ตามที่ได้เปิดเผยในนโยบายการบัญชีที่สำคัญ (ดูหมายเหตุข้อ 3)

2.4 งบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 ซึ่งนำมาแสดงเปรียบเทียบได้มาจากงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัทสำหรับปีสิ้นสุด วันเดียวกันเท่านั้นได้ตรวจสอบแล้ว



- 6 -

- 2.5 รายการบัญชีระหว่างบริษัทและบริษัทที่อยู่ที่มีสาระสำคัญได้ถูกตัดบัญชีออกจากงบการเงินรวมโดยบริษัทที่อยู่ประกอบด้วยบริษัทดังต่อไปนี้

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	สถานที่ที่หัก ในการ ประกอบธุรกิจ	อัตราเรือข้าม ทะเลการค้าต่างๆ	
			ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564
เดือนธันวาคม				
บริษัท ไทย-อะเมดิคิวส เทคโนโลยีส์ เอเชีย จำกัด	บริการเทคโนโลยีสารสนเทศ สำหรับการคิดถึงแบบครบวงจร	ไทย	55	55
บริษัท วิงสเปน เชอร์วิสเซส จำกัด	บริการงานบุคลากรเพาะด้าน ⁽¹⁾ ให้กับบริษัท	ไทย	49 ⁽¹⁾	49 ⁽¹⁾
บริษัท ไทยสมาร์เตอร์วัน จำกัด	บริการขนส่งทางอากาศ	ไทย	100	100
เดือนธันวาคมและเรียก拢รวม				
บริษัท ไทยไฟล์เกอร์เท็นนิส จำกัด	บริการฝึกอบรมด้านการบิน	ไทย	74	74
เดือนธันวาคมที่ต่อไปนี้				
บริษัท หัวร์อิงกลวง จำกัด	ประกอบธุรกิจท่องเที่ยว	ไทย	49 ⁽¹⁾	49 ⁽¹⁾
(1) กู้เงินบริษัทที่ต่อไปนี้ได้ขยายตัวเร็วที่สุดในความเสี่ยงของผลลัพธ์ของอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น ตามข้อบัญญัติของเงินทุนวิสาหกิจที่ก่อตั้งมา และสั่งการให้กู้เงินตามเงื่อนไขของเงินทุนวิสาหกิจที่ก่อตั้งมา ดังนั้น กู้เงินบริษัทที่เจ้าหนี้ต้องหักภาษี ณ ที่ต้นทุนของเงินทุนวิสาหกิจที่ก่อตั้งมา				

- 2.6 มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่มีผลต่อการรายงานและการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินสำหรับงบดุลชีวภาพประจำปี

ในระหว่างปี กลุ่มบริษัท ได้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุงที่ออกโดยสาขาวิชาชีพบัญชี ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2565 มาถือปฏิบัติ มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าว ได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการปรับปรุงถ้อยคำและคำศัพท์ และข้อกำหนดทางการบัญชีเกี่ยวกับการปฏิรูปอัตราดอกเบี้ยห้างอิง ระยะที่ 2 การนำมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ดังกล่าวมายื่นกับคณะกรรมการปัจจุบันอีกด้วย ไม่มีผลกระหน่ำอย่างเป็นสาระสำคัญต่องานการเงินของกลุ่มบริษัท

- 2.7 มาตรฐานการรายงานทางการเงินซึ่งได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว แต่ยังไม่มีผลบังคับใช้ เมื่อวันที่ 19 สิงหาคม 2565 มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 17 เรื่อง สัญญาประกันภัย ได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว และจะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มไปหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2568 เป้าอ้างเป้า

เมื่อวันที่ 26 กันยายน 2565 มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่มีการปรับปรุงได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว โดยจะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มนับหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2566 เป็นต้นไป ซึ่งมาตราฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่มีการปรับปรุงและเกี่ยวข้องกับกลุ่มบริษัท มีดังนี้



- 7 -

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 37 เรื่อง ประมาณการหนี้สิน หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น และสินทรัพย์ที่อาจเกิดขึ้น

การปรับปรุงนี้ได้อธิบายให้ชัดเจนว่า “ด้านทุนการปฏิบัติครบตามสัญญา” ประกอบด้วย “ด้านทุนที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับสัญญา” ซึ่งด้านทุนที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับสัญญา ประกอบด้วยด้านทุนส่วนเพิ่มในการปฏิบัติครบตามสัญญา (ด้าอย่างเช่น ค่าแรงงาน หรือค่าวัสดุทางตรง) และการเป็นส่วนด้านทุนอื่นที่เกี่ยวข้องโดยตรงในการปฏิบัติครบตามสัญญา (ด้าอย่างเช่น การเป็นส่วนค่าเสื่อมราคาของรายการที่ดินอาคารและอุปกรณ์ที่ใช้ในการปฏิบัติครบตามสัญญานั้น) การปรับปรุงดังกล่าวต้องถือปฏิบัติกับสัญญาซึ่งยังปฏิบัติไม่ครบตามภาระผูกพันทั้งหมด ณ วันเริ่มต้นของรอบระยะเวลาจรา้งประจำปี ซึ่งกิจการถือปฏิบัติตามการปรับปรุงนี้เป็นครั้งแรก โดยไม่ต้องปรับปรุงข้อนหลังข้อมูลเบรียบเที่ยน แต่ต้องรับรู้ผลกระทบสะสมของการเริ่มต้นถือปฏิบัติตามการปรับปรุงนี้ให้เป็นรายการปรับปรุงในกำไรสะสม หรือคงค้างของค่าใช้จ่ายที่อาจเกิดขึ้น (ตามความเหมาะสม)

มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 เรื่อง เครื่องมือทางการเงิน

การปรับปรุงนี้ได้อธิบายให้ชัดเจนเกี่ยวกับการพิจารณาตัดรายการหนี้สินทางการเงินด้วยวิธีร้อยละ 10 โดยให้กิจกรรมเฉพาะค่าธรรมเนียมจ่ายหรือรับระหว่างกิจการ (ผู้รับผู้ให้) และผู้ให้กู้ยืม โดยรวมค่าธรรมเนียมจ่ายหรือรับที่กิจการหรือผู้ให้กู้ยืมกระทำในนามของผู้อื่นด้วย การปรับปรุงดังกล่าวให้ถือปฏิบัติแบบเปลี่ยนทันทีเป็นต้นไปกับการเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขและการแลกเปลี่ยนที่เริ่มในหรือหลังวันที่ที่กิจการถือปฏิบัติตามการปรับปรุงดังกล่าวครั้งแรก

ผู้บริหารของกลุ่มบริษัทฯ นำมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่เกี่ยวข้องมารีบเริ่มถือปฏิบัติบังบัดการเงินของกลุ่มบริษัทเมื่อมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวมีผลบังคับใช้ โดยผู้บริหารของกลุ่มบริษัทฯ อยู่ระหว่างการประเมินผลกระทบจากมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวที่มีต่อการเงินของกลุ่มบริษัท ในวงดีที่จะเริ่มถือปฏิบัติ

3. นโยบายการบัญชีที่สำคัญ

3.1 เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงินรวม

งบการเงินรวมประกอบด้วยงบการเงินของบริษัทและบริษัทย่อย และส่วนได้เสียของกลุ่มบริษัทในบริษัทร่วม

การตัดรายการในงบการเงินรวม

ยอดคงเหลือและการบัญชีระหว่างกิจการในกลุ่มที่มีสาระสำคัญได้ถูกตัดรายการในงบการเงิน งบการเงินรวมนี้แล้ว งบการเงินรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 ได้จัดทำขึ้นโดยใช้งบการเงินของบริษัทย่อย และบริษัทร่วม สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน



- 8 -

3.2 เงินตราต่างประเทศ

รายการบัญชีที่เป็นเงินตราต่างประเทศ

รายการบัญชีที่เป็นเงินตราต่างประเทศแปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่เกิดรายการ สินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นด้วยเงินและเป็นเงินตราต่างประเทศ ณ วันที่รายงาน แปลงค่าเป็นเงินบาท โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันนั้น กำไรหรือขาดทุนจากการแปลงค่าบันทึกไว้เป็นกำไรหรือขาดทุน ในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเตล็ดอื่น

สินทรัพย์และหนี้สินที่ไม่เป็นด้วยเงินซึ่งเกิดจากการบัญชีที่เป็นเงินตราต่างประเทศซึ่งบันทึกตามเกณฑ์ราคาทุนเดิม แปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่เกิดรายการ

3.3 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดประกอบด้วย ยอดเงินสด ยอดเงินฝากธนาคารทุกประเภท ที่ถึงกำหนดจ่ายในระยะเวลาสามเดือนหรือน้อยกว่า และเงินลงทุนระยะสั้นที่มีสภาพคล่องสูง โดยไม่รวมเงินฝากธนาคารที่มีภาระผูกพัน

3.4 ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น

ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นแสดงในราคามาใหม่เช่นหนี้หักค่าเพื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น ค่าเพื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นโดยประมาณเหตุข้อ 3.7

3.5 สินค้าและพัสดุคงเหลือ

สินค้าและพัสดุคงเหลือ ประกอบด้วยอะไหล่เครื่องบิน น้ำมันเครื่องบิน พัสดุสำหรับใช้ในห้องพักผู้โดยสารและการบริการอาหาร ลินค้าซึ่งมาเพื่อขาย เครื่องเขียนและพัสดุอื่น แสดงราคาทุนตามวิธีถ้วนเฉลี่ยเคลื่อนที่ (Moving Average) หรือมูลค่าสุทธิที่จะได้รับแล้วแต่ราคาใดจะต่ำกว่า และสินค้าระหว่างทาง แสดงตามราคาทุน ณ วันที่ซื้อ

3.6 สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน และกลุ่มสินทรัพย์ที่ยกเลิกจัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขาย เมื่อมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ในระดับสูงมากที่มูลค่าที่จะได้รับคืนส่วนใหญ่จากการขายมากกว่า มากจากการใช้สินทรัพย์นั้นต่อไป โดยมีเงื่อนไขว่าสินทรัพย์หรือกลุ่มสินทรัพย์นั้นต้องมีไว้พร้อมขาย ในสภาพปัจจุบัน ซึ่งขึ้นอยู่กับข้อตกลงที่เป็นปกติและถือปฏิบัติกันทั่วไปสำหรับการขายกลุ่มสินทรัพย์เหล่านั้น และการขายต้องมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ในระดับสูงมาก

กำไรหรือขาดทุนจากการจำหน่ายรับรู้เป็นรายได้บนหรือค่าใช้จ่ายอื่นเมื่อมีการจำหน่าย

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย วัสดุค่าตัวยึดจำวนที่ต่ำกว่าระหว่างมูลค่าตามบัญชีกับ มูลค่าขุตธรรมหักดันทุนในการขาย



3.7 เครื่องมือทางการเงิน

สินทรัพย์ทางการเงินและหนี้สินทางการเงินรับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกด้วยมูลค่าขุติธรรม ต้นทุน การทำรายการที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการซื้อ การออกตราสารสินทรัพย์ทางการเงินและหนี้สินทางการเงิน (นอกจากสินทรัพย์ทางการเงินและหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าขุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน) เพิ่มหรือหักจากมูลค่าขุติธรรมของสินทรัพย์ทางการเงินหรือหนี้สินทางการเงินตามความเหมาะสม เมื่อรับรู้รายการเมื่อเริ่มแรก ต้นทุนการทำรายการที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการซื้อสินทรัพย์ทางการเงินหรือหนี้สินทางการเงินด้วยมูลค่าขุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน รับรู้ทันทีในกำไรหรือขาดทุน

สินทรัพย์ทางการเงิน

สินทรัพย์ทางการเงินที่รับรู้ทั้งหมดคือวัสดุคงคลังค้ายาตราทุนตัดจำหน่ายหรือมูลค่าขุติธรรม ขึ้นอยู่กับการจัดประเภทรายการของสินทรัพย์ทางการเงิน

การจัดประเภทรายการของสินทรัพย์ทางการเงิน

ตราสารหนี้ที่เข้าเงื่อนไขการวัดมูลค่าภายหลังด้วยราคาน้ำดื่มน้ำดื่มตัดจำหน่าย

- สินทรัพย์ทางการเงินที่ถือครองตามโโนเดลธุรกิจที่มีวัตถุประสงค์การถือครองสินทรัพย์ทางการเงินเพื่อรับกระแสเงินสดตามสัญญา และ
- ข้อกำหนดตามสัญญาของสินทรัพย์ทางการเงิน ซึ่งทำให้เกิดกระแสเงินสดซึ่งเป็นการจ่ายเพียงเงินดันและดอกเบี้ยจากยอดคงเหลือของเงินดันในวันที่กำหนดไว้

โดยปกติ สินทรัพย์ทางการเงินอื่นทั้งหมดคือวัสดุคงคลังด้วยมูลค่าขุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน

เว้นแต่ที่ถูกต่อไว้ก่อนหน้า กลุ่มบริษัทอาจปฏิบัติต่างๆไปนี้กับสินทรัพย์ทางเงินที่ถือรับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกแล้วไม่สามารถยกเลิกได้

- กลุ่มบริษัทอาจเลือกให้แสดงการเปลี่ยนแปลงในมูลค่าขุติธรรมที่เกิดขึ้นภายหลังกับตราสารทุนในกำไรขาดทุนเบ็ดเต็มอื่น หากเข้าเงื่อนไข (2) ด้านล่าง

(1) ตราสารทุนตัดจำหน่ายและวิธีดอกเบี้ยที่แท้จริง

วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงเป็นวิธีการคำนวณราคาน้ำดื่มน้ำดื่มตัดจำหน่ายของตราสารหนี้และบันทุน ดอกเบี้ยรับดอกคือช่วงระยะเวลาที่เกี่ยวข้อง

ดอกเบี้ยรับ รับรู้ในกำไรหรือขาดทุนและรวมในรายการ “รายได้คือดอกเบี้ยรับ”



- 10 -

- (2) ตราสารทุนที่เลือกกำหนดให้แสดงด้วยมูลค่าขุดั่งธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น
ณ วันที่รับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกกลุ่มนบริษัทอาจเลือกให้เงินลงทุนในตราสารทุนแสดงด้วย
มูลค่าขุดั่งธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น (เป็นรายตราสาร) ทั้งนี้เมื่อเลือกแล้วไม่
สามารถยกเลิกได้ การเลือกกำหนดให้แสดงด้วยมูลค่าขุดั่งธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ
อื่นไม่สามารถปฏิบัติตาม หากตราสารทุนเป็นการถือไว้เพื่อค้าหรือหากเป็นสิ่งตอบแทน
ที่คาดว่าจะต้องจ่ายที่บัญชีโดยผู้ซื้อในการรวมธุรกิจ

เงินลงทุนในตราสารทุนที่แสดงด้วยมูลค่าขุดั่งธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น วัสดุค่า
เมื่อเริ่มแรกด้วยมูลค่าขุดั่งธรรมรวมด้านทุนการทำรายการ

รายการดังกล่าววัสดุค่าภาษีหลังด้วยมูลค่าขุดั่งธรรมกับกำไรและขาดทุนที่เกิดจาก
การเปลี่ยนแปลงในมูลค่าขุดั่งธรรมที่รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และสำรอง
การวัดมูลค่าเงินลงทุนสะสม ผลสะสมกำไรหรือขาดทุนจะไม่ถูกจัดประเภทรายการใหม่
เป็นกำไรหรือขาดทุนเมื่อตัดจำหน่ายเงินลงทุนในตราสารทุน รายการดังกล่าวจะโอนไป
กำไรส่วนแทน

เงินบันผลจากเงินลงทุนในตราสารทุนเหล่านี้รับรู้ในกำไรหรือขาดทุนตาม TFRS 9 เว้นแต่
เงินบันผลดังกล่าวจะแสดงอย่างชัดเจนว่าเป็นส่วนหนึ่งในการขาดทุนของเงินลงทุน
เงินบันผลรวมอยู่ในรายการ “รายได้อื่น ๆ” ในกำไรหรือขาดทุน

(3) สินทรัพย์ทางการเงินที่แสดงด้วยมูลค่าขุดั่งธรรมผ่านกำไรขาดทุน

สินทรัพย์ทางการเงินที่ไม่เข้าเงื่อนไขสำหรับการวัดมูลค่าด้วยราคากลางตัดจำหน่ายหรือ
ด้วยมูลค่าขุดั่งธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น (คู (1) ถึง (2) ต่อไปนี้) วัสดุค่าด้วยมูลค่า
ขุดั่งธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน โดยเฉพาะ

- เงินลงทุนในตราสารทุนที่จัดประเภทแสดงด้วยมูลค่าขุดั่งธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน
เว้นแต่กลุ่มนบริษัทกำหนดให้เงินลงทุนในตราสารทุนที่ไม่ใช่เงินลงทุนที่ถือไว้เพื่อค้า
หรือไม่เป็นสิ่งตอบแทนที่คาดว่าจะต้องจ่ายที่จากการรวมธุรกิจแสดงด้วยมูลค่า
ขุดั่งธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น ณ วันที่รับรู้รายการเมื่อเริ่มแรก
- ตราสารหนี้ที่ไม่เข้าเงื่อนไขราคากลางตัดจำหน่ายหรือมูลค่าขุดั่งธรรมผ่านกำไรขาดทุน
เบ็ดเสร็จอื่น จัดประเภทแสดงด้วยมูลค่าขุดั่งธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน นอกเหนือไป
ตราสารหนี้ที่เข้าเงื่อนไขราคากลางตัดจำหน่ายหรือมูลค่าขุดั่งธรรมผ่านกำไรขาดทุน
เบ็ดเสร็จอื่นอาจถูกกำหนดให้แสดงด้วยมูลค่าขุดั่งธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน ณ วันที่
รับรู้รายการเมื่อเริ่มแรก หากการกำหนดดังกล่าวช่วยจัดหรือลดความไม่สอดคล้อง
ในการวัดมูลค่าหรือการรับรู้รายการอย่างมีนัยสำคัญ (เรียกว่า “การจับคู่ไม่เหมาะสม
ทางการบัญชี”) ที่เกิดจากการวัดมูลค่าสินทรัพย์หรือหนี้สินหรือการรับรู้ผลกำไรและ
ขาดทุนจากการดังกล่าวด้วยเกณฑ์ที่แตกต่างกัน ทั้งนี้กุ่มนบริษัทไม่เลือกกำหนด
ให้ตราสารหนี้ใด ๆ และแสดงด้วยมูลค่าขุดั่งธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน



สินทรัพย์ทางการเงินที่แสดงด้วยมูลค่าขุติธรรมผ่านกำไรมหาดทุนวัสดุค่าด้วยมูลค่าขุติธรรม
ณ วันสื้นรับของแต่ละรอบระยะเวลาจ่ายงานกับกำไรหรือขาดทุนจากมูลค่าขุติธรรมใด ๆ ที่รับรู้
ในกำไรหรือขาดทุน ทราบเท่าที่สินทรัพย์ทางการเงินนั้นไม่เป็นล่วงหนึ่งของความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยงที่เกือกกำหนดไว้ (ดูนโยบายการบัญชี การป้องกันความเสี่ยง) กำไรหรือขาดทุน
สุทธิรับรู้ในกำไรหรือขาดทุนรวมถึง เงินปันผลใด ๆ หรือดอกเบี้ยรับจากสินทรัพย์ทางการเงินและ
รวมอยู่ในรายการ “กำไรและขาดทุนอื่น” มูลค่าขุติธรรมประเมินตามที่อธิบายไว้ในหมายเหตุข้อ 34

การด้อยค่าของสินทรัพย์ทางการเงิน

กลุ่มบริษัทรับรู้ค่าเพื่อผลขาดทุนสำหรับผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นกับเงินลงทุนในตราสารหนี้ที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย ลูกหนี้ตามสัญญาเช่า ลูกหนี้การค้า ลูกหนี้อื่น และลินทรัพย์ที่เกิดจากสัญญา จำนวนเงินของผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจะถูกวัดมูลค่าใหม่ทุกวันที่รายงานเพื่อให้สะท้อนการเปลี่ยนแปลงของความเสี่ยงด้านเครดิตจากที่เคยรับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกของครื่องมือทางการเงินที่เกี่ยวข้อง

กู้มบริษัทต้องรับรู้ค่าเพื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นทดอดอาญาสมอสำหรับลูกหนี้การค้า และลูกหนี้อื่น สินทรัพย์ที่เกิดจากสัญญา และลูกหนี้ตามสัญญาเช่า ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นกับสินทรัพย์ทางการเงินเหล่านี้ ประมาณการโดยใช้ตารางการตั้งสำรองขึ้นอยู่กับข้อมูล ผลขาดทุนด้านเครดิตจากประสบการณ์ในอดีตของกู้มบริษัทปรับปรุงด้วยปัจจัยเฉพาะของผู้กู้ซึ่ง สภาพการณ์ทางเศรษฐกิจทั่วไป และการประเมินทิศทางทั่วไป จุนันและในอนาคต ณ วันที่รายงาน รวมถึงมูลค่าเงินตามความเหมาะสม

สำหรับเครื่องมือทางการเงินอื่นทั้งหมด กลุ่มบริษัทรับรู้ค่าเพื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น ตลอดอายุ เมื่อมีการเพิ่มน้ำหนักสำคัญในความเสี่ยงด้านเครดิตตั้งแต่รับรู้รายการเมื่อเริ่มแรก แต่อย่างไรก็ตาม หากความเสี่ยงด้านเครดิตของเครื่องมือทางการเงินไม่เพิ่มน้ำหนักสำคัญตั้งแต่รับรู้ รายการเมื่อเริ่มแรก กลุ่มบริษัทวัฒนาค่าของค่าเพื่อผลขาดทุนสำหรับเครื่องมือทางการเงินนั้น ด้วยจำนวนเงินที่เท่ากับผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นใน 12 เดือนข้างหน้า

ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นต่อผลตอบแทนของผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากเหตุการณ์ปัจจัยดังกล่าวที่มีความเป็นไปได้ว่าจะเกิดขึ้นต่อผลตอบแทนของเครื่องมือทางการเงินที่คาดไว้ในทางกับกันผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นใน 12 เดือนข้างหน้าแสดงถึงสัดส่วนของผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดต่อผลตอบแทนของผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดจากเหตุการณ์ปัจจัยดังกล่าวของเครื่องมือทางการเงินที่มีความเป็นไปได้ว่าจะเกิดขึ้นภายใน 12 เดือนหลังจากวันที่รายงาน

(1) นโยบายการตั้งรายการ

กลุ่มบริษัทตัดรายการคืนทรัพย์ทางการเงิน เมื่อมีข้อมูลที่บ่งชี้ว่าลูกหนี้มีปัญหาด้านการเงิน อย่างร้ายแรงและไม่มีความเป็นไปได้ที่จะได้รับคืน คืนทรัพย์ทางการเงินที่ถูกตัดรายการ อาจจำเป็นอยู่กับวิธีการบังคับภัยได้กระบวนการทางคามของกลุ่มบริษัท โดยใช้คำปรึกษาทางกฎหมายตามความเหมาะสม เงินที่ได้รับคืนรับไว้ในกำไรหรือขาดทุน



(2) การวัดค่าและการรับรู้รายการผลขาดทุนดำเนินการดิบติที่คาดว่าจะเกิดขึ้น

การวัฒนค่าของผลขาดทุนค้านเศรษฐกิจที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเป็นการคำนวณความน่าจะเป็นของการปฏิบัติผลลัพธ์ ร้อยละของความเสี่ยงที่อาจจะเกิดขึ้นเมื่อสูญเสียปฎิบัติผลลัพธ์ (เช่น ผลกระทบของความเสี่ยงทางการค้า) และยอดหนี้เมื่อสูญเสียปฎิบัติผลลัพธ์ การประเมินความน่าจะเป็นของการปฏิบัติผลลัพธ์และร้อยละของความเสี่ยงที่อาจจะเกิดขึ้นเมื่อสูญเสียปฎิบัติผลลัพธ์ขึ้นอยู่กับข้อมูลในอดีตปรับปรุงด้วยการคาดการณ์เหตุการณ์ในอนาคต สำหรับยอดหนี้เมื่อสูญเสียปฎิบัติผลลัพธ์ของสินทรัพย์ทางการเงินแสดงโดยมูลค่าตามบัญชีขึ้นต้นของสินทรัพย์ ณ วันที่รายงาน กลุ่มนบริษัททำความเข้าใจความจำเป็นด้านการเงินในอนาคต โดยเฉพาะเจาะจงของสูญเสียและข้อมูลการคาดการณ์เหตุการณ์ในอนาคตที่เกี่ยวข้องอื่นๆ

สำหรับศินทรัพย์ทางการเงิน ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นประมาณการด้วยผลต่างระหว่างกระแสเงินสดตามสัญญาทั้งหมดซึ่งกลุ่มบริษัทต้องได้รับและกระแสเงินสดทั้งหมด ซึ่งกลุ่มบริษัทคาดว่าจะได้รับคิดลด้วยอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงเมื่อเริ่มแรก สำหรับลูกหนี้ตามสัญญาเช่า กระแสเงินสดที่ใช้เพื่อรับบุพชาตุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นควรสอดคล้องกับกระแสเงินสดที่ใช้ในการวัดมูลค่าลูกหนี้ตามสัญญาเช่าตามที่กำหนดใน TFRS 16 เรื่อง สัญญาเช่า

กลุ่มนบวชทั้งรูป♂♂ไว้หรือขาคหุนจากการดื้อยค่าในกำไรหรือขาคหุนสำหรับเครื่องมือทางการเงิน ทั้งหมดเพื่อปรับปรุงมูลค่าตามบัญชีที่เกี่ยวข้องผ่านบัญชีค่าเสื่อมลดลงทุน เว้นแต่เงินลงทุนในตราสารหนี้ ที่วัสดุคงค่าวัยยังคงค่าอุตสาหกรรมผ่านกำไรขาคหุนเบ็ดเสร็จอื่น ซึ่งค่าเสื่อมลดลงขาคหุนรับรู้ในกำไรขาคหุน เบ็ดเสร็จอื่นและสำรองการวัดมูลค่าเงินลงทุนสะสม และไม่ลดมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ทางการเงิน ในงบแสดงฐานะการเงิน

ขาดทุนจากการต้องค่าของสินทรัพย์ทางการเงินจะถูกกลับรายการ เมื่อมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนเพิ่มขึ้น ในภายหลัง และการเพิ่มขึ้นนั้นสัมพันธ์โดยตรงกับขาดทุนจากการต้องค่าที่เบรรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงวด prima ขาดทุนและกำไรขาดทุนเม็ดเสื่อมอื่น

การตัดรายการของสินทรัพย์ทางการเงิน

กลุ่มบริษัทตัดรายการสินทรัพย์ทางการเงิน เอพาร์เม้นต์อสังหาริมทรัพย์ที่จะได้รับกระแสเงินสดจากสินทรัพย์ทางการเงินหมวดอายุ หรือเมื่อโอนสินทรัพย์ทางการเงินและโอนความเสี่ยงและผลตอบแทนของความเป็นเจ้าของก่อนทั้งหมดของสินทรัพย์ให้กิจการอื่น หากกลุ่มบริษัทไม่ได้โอนหรือไม่ได้คงไว้ซึ่งความเสี่ยงและผลตอบแทนของความเป็นเจ้าของและยังคงมีการควบคุมสินทรัพย์ที่โอนกลุ่มบริษัทรับรู้ส่วนได้เสียในสินทรัพย์และหนี้สินที่เกี่ยวข้องกับจำนวนเงินที่อาจต้องจ่าย หากกลุ่มบริษัทยังคงไว้ซึ่งความเสี่ยงและผลตอบแทนของความเป็นเจ้าของสินทรัพย์ทางการเงินที่โอนกลุ่มบริษัทคงรับรู้ภาระสินทรัพย์ทางการเงินและรับรู้การกู้ยืมที่มีหลักประกันสำหรับล่วงด้วยเหตุผลที่ระบุไว้



ณ วันที่ตัวรายการสินทรัพย์ทางการเงินที่วัสดุค่าด้วยราคาน้ำดื่มตัวนำน้ำย ผลต่างระหว่างมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์และประมาณของสิ่งตอบแทนที่คาดว่าจะได้รับและค้างรับรู้ในกำไรหรือขาดทุนนอกจากนี้ ณ วันที่ตัวรายการของเงินลงทุนในตราสารหนี้ที่จัดประเภทด้วยมูลค่าขุดิธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น ผลสะสมของกำไรหรือขาดทุนที่สะสมไว้ก่อนหน้าในสำรองการวัดมูลค่าเงินลงทุนจะถูกจัดประเภทรายการใหม่เป็นกำไรหรือขาดทุนในทางกลับกัน ณ วันที่ตัวรายการของเงินลงทุนในตราสารทุนที่ก่อให้เกิดการรับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกด้วยการวัดมูลค่าขุดิธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น ผลกำไรหรือขาดทุนสะสมที่สะสมไว้ก่อนหน้าในสำรองการวัดมูลค่าเงินลงทุนจะไม่ถูกจัดประเภทรายการใหม่ไปกำไรหรือขาดทุนแต่จะโอนไปกำไรสะสม

หนี้สินทางการเงิน

หนี้สินทางการเงินทั้งหมดวัดมูลค่าภายหลังด้วยราคาน้ำดื่มโดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงหรือด้วยมูลค่าขุดิธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน นอกจากนี้หนี้สินทางการเงินรับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกภายหลังการตัวอย่างอัตราดอกเบี้ยตลาด (Market rate)

แต่อย่างไรก็ตาม หนี้สินทางการเงินที่เกิดขึ้นจากการโอนสินทรัพย์ทางการเงินไม่เข้าเงื่อนไขการตัวรายการหรือเมื่อถือปฏิบัติตามเกณฑ์ความเสี่ยงอย่างต่อเนื่อง และสัญญาค้ำประกันทางการเงินออกโดยกลุ่มนบริษัทวัดมูลค่าตามนโยบายการบัญชีเฉพาะเรื่องด้านล่าง

หนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าภายหลังด้วยราคาน้ำดื่ม

หนี้สินทางการเงินที่ไม่เป็น (1) สิ่งตอบแทนที่คาดว่าจะต้องจ่ายที่รับรู้โดยผู้ซื้อในการรวมธุรกิจ (2) ถือไว้เพื่อค้า หรือ (3) เลือกกำหนดให้แสดงด้วยมูลค่าขุดิธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุนวัดมูลค่าภายหลังด้วยราคาน้ำดื่มโดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริง

วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงเป็นวิธีการคำนวนราคาน้ำดื่มตัวนำน้ำดื่มของหนี้สินทางการเงินและบันทุนดอกเบี้ยประจำต่อเดือนที่เกี่ยวข้อง อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงคืออัตราที่ใช้ในการคิดคิดประมาณการเงินสดจ่ายในอนาคต (รวมถึงค่าธรรมเนียมและต้นทุนในการรับและจ่ายทั้งหมด ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง ดั้งนั้นการทำรายการ และส่วนเกินหรือส่วนคงเหลือของสัญญา ความเสี่ยงของอุตสาหกรรมการบินซึ่งปรับด้วยค่าความเสี่ยงระดับประเทศ (Country Risk) และความแตกต่างระหว่างความเสี่ยงของเงินที่มีหลักประกัน (Secured) และไม่มีหลักประกัน (Unsecured)) ต่ออายุที่คาดไว้ของหนี้สินทางการเงินหรือ (ตามความเหมาะสม) ระยะเวลาที่สั้นกว่า เพื่อให้ได้ราคาน้ำดื่มตัวนำน้ำดื่มของหนี้สินทางการเงิน

กลุ่มนบริษัทได้พิจารณาอัตราดอกเบี้ยตลาด จากอัตราดอกเบี้ยอ้างอิงในประเทศที่มีระดับความเสี่ยงใกล้เคียงกับความเสี่ยงของกลุ่มนบริษัท โดยมีการพิจารณาปรับอัตราดอกเบี้ยอ้างอิงด้วยปัจจัยอื่นที่เทียบเคียงได้กับความเสี่ยงของบริษัท ได้แก่ ระยะเวลาคงเหลือของสัญญา ความเสี่ยงของอุตสาหกรรมการบินซึ่งปรับด้วยค่าความเสี่ยงระดับประเทศ (Country Risk) และความแตกต่างระหว่างความเสี่ยงของเงินที่มีหลักประกัน (Secured) และไม่มีหลักประกัน (Unsecured)



การตัดรายการของหนี้สินทางการเงิน

กลุ่มบริษัทด้วยรายการหนี้สินทางการเงิน เฉพาะเมื่อภาระผูกพันของกลุ่มบริษัทฯ ได้มีการปฏิบัติตามแล้ว ได้มีการยกเลิก หรือสิ้นสุด ผลแตกต่างระหว่างมูลค่าตามบัญชีของหนี้สินทางการเงินที่ตัดรายการและสิ่งตอบแทนที่จ่ายแล้วค้างจ่ายรับรู้ในกำไรหรือขาดทุน

เมื่อกลุ่มบริษัทแต่ละบุคคลมีความแตกต่างอย่างมากในข้อกำหนดกับผู้ให้กู้ต้องถือเป็นการสิ้นสุดของหนี้สินทางการเงินเดิม และถือเป็นการรับรู้รายการของหนี้สินทางการเงินใหม่ด้วย มูลค่าอยู่ด้วยรวม โดยใช้ชีวีคิดลดกระแสเงินสดด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด ในทำนองเดียวกันกลุ่มบริษัทบันทึกการเปลี่ยนแปลงอย่างมากในข้อกำหนดของหนี้สินทางการเงินที่มีอยู่หรือบางส่วนของ การสิ้นสุดของหนี้สินทางการเงินเดิม และถือเป็นการรับรู้รายการของหนี้สินทางการเงินใหม่ โดยสมมติว่าข้อกำหนดจะมีความแตกต่างอย่างมาก หากการคิดคณูค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดภายในใหม่รวมถึงค่าธรรมเนียมจ่ายใด ๆ ศูนย์ด้วยค่าธรรมเนียมรับใด ๆ และคิดลดโดยใช้อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงเดิม ซึ่งมีความแตกต่างอย่างน้อยร้อยละ 10 จากการคิดคณูค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดเหลือของหนี้สินทางการเงินเดิม หากการเปลี่ยนแปลงไม่เป็นนัยสำคัญ ผลแตกต่างระหว่าง (1) มูลค่าตามบัญชีของหนี้สินก่อนมีการเปลี่ยนแปลงและ (2) มูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดหลังจากเปลี่ยนแปลง ควรรับรู้ในกำไรหรือขาดทุนเป็นกำไรหรือขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงในกำไรและขาดทุนอื่น

ตราสารอนุพันธ์ทางการเงิน

กลุ่มบริษัทเข้าทำสัญญาตราสารอนุพันธ์ทางการเงินหลายประเภทเพื่อบริหารความเสี่ยงกับอัตราดอกเบี้ยและอัตราดอกเบี้ยต่างประเทศ รวมถึงสัญญาฟอร์เวิร์ดเงินตราต่างประเทศ สิทธิเลือกและสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย

อนุพันธ์รับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกด้วยมูลค่าอยู่ด้วยรวม ณ วันที่เข้าทำสัญญาอนุพันธ์และวัดมูลค่าใหม่ในภายหลังด้วยมูลค่าอยู่ด้วยรวม ณ วันถัดไปของแต่ละรอบระยะเวลารายงาน ผลกำไรหรือขาดทุนรับรู้ในกำไรหรือขาดทุนทันที เว้นแต่อนุพันธ์ดังกล่าวถูกเลือกกำหนดให้เป็นครึ่งมือที่ใช้ปีกันความเสี่ยงที่มีประสิทธิผลในเหตุการณ์ที่ช่วงเวลาของการรับรู้รายการกำไรหรือขาดทุนขึ้นอยู่กับลักษณะความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยง

อนุพันธ์ที่มูลค่าอยู่ด้วยรวมเป็นวงรับรู้เป็นสินทรัพย์ทางการเงิน ตรงกันข้ามอนุพันธ์ที่มูลค่าอยู่ด้วยรวมเป็นลงรับรู้เป็นหนี้สินทางการเงิน อนุพันธ์จะไม่หักลบในงบการเงิน เว้นแต่กลุ่มบริษัทจะมีทั้งสิทธิทางกฎหมายและมีความต้องจำในการหักลบ อนุพันธ์แสดงเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนหรือหนี้สินไม่หมุนเวียน หากระยะเวลาที่เหลืออยู่ของอนุพันธ์มีมากกว่า 12 เดือนและไม่คาดว่าจะถูกรับรู้หรือขายภายใน 12 เดือน อนุพันธ์อื่นแสดงเป็นสินทรัพย์หมุนเวียนหรือหนี้สินหมุนเวียน



การบัญชีป้องกันความเสี่ยง

กลุ่มบริษัทเลือกกำหนดให้อนุพันธ์ที่เข้าเงื่อนไขเป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับความเสี่ยงเงินตราต่างประเทศและความเสี่ยงอัตราดอกเบี้ยในการป้องกันความเสี่ยงในมุคค่าขาดทุน การป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด หรือการป้องกันความเสี่ยงของเงินลงทุนสุทธิในหน่วยงานต่างประเทศ การป้องกันความเสี่ยงจากความเสี่ยงแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศกับสัญญาณรับสัญญาณนักบันทึก เป็นการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด

ณ การเริ่มต้นของความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยง กลุ่มบริษัทจัดทำเอกสารซึ่งระบุถึงความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยงระหว่างเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงและรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยง และวัตถุประสงค์และกลยุทธ์ในการบริหารความเสี่ยงสำหรับรายการที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันความเสี่ยง นอกจากนี้ ณ วันที่เริ่มต้นป้องกันความเสี่ยงและต่อเนื่องไป กลุ่มบริษัทจัดทำเอกสารว่า เครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงมีประสิทธิผลในการหักลบการเปลี่ยนแปลงในมุคค่าขาดทุนหรือกระแสเงินสดของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับความเสี่ยงที่มีการป้องกันความเสี่ยง เมื่อความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยงเข้าเงื่อนไขความมีประสิทธิผลในการป้องกันความเสี่ยงทุกข้อดังต่อไปนี้

- มีความสัมพันธ์เชิงเศรษฐกิจระหว่างรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงและเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง
- ผลกระทบของความเสี่ยงด้านเครดิตไม่เหนือกว่าการเปลี่ยนแปลงมุคค่าอันเกิดจากความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจ และ
- อัตราส่วนการป้องกันความเสี่ยงของความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยงเท่ากับอัตราส่วนของปริมาณของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงซึ่งกลุ่มบริษัทได้ป้องกันความเสี่ยงต่อปริมาณของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงซึ่งกลุ่มบริษัทได้ใช้ป้องกันความเสี่ยงสำหรับปริมาณของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงดังกล่าว

การป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด

ส่วนที่มีประสิทธิผลของการเปลี่ยนแปลงในมุคค่าขาดทุนของอนุพันธ์และเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงที่เข้าเงื่อนไขอื่นที่เลือกกำหนดและเข้าเงื่อนไขเป็นการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดรับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเตล็ดอื่นและผลสะสมภายใต้รายการสำคัญของการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด ไม่เกินผลสะสมจากการเปลี่ยนแปลงในมุคค่าขาดทุนของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงนับจากการเริ่มต้นของการป้องกันความเสี่ยง ผลกำไรหรือขาดทุนที่เกี่ยวข้องส่วนที่ไม่มีประสิทธิผลรับรู้ทันทีในกำไรหรือขาดทุนและรวมอยู่ในรายการ “กำไรและขาดทุนอื่น”



จำนวนเงินที่รับรู้ก่อนหน้าในกำไรขาดทุนเบ็ดเต็มจื่อเงินและผลสะสมในส่วนของเข้าของถูกจัดประเภทรายการใหม่ไปกำไรหรือขาดทุนในรอบระยะเวลาในบรรทัดเดียวกับที่รับรู้รายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงเมื่อรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงส่งผลกระทบต่อกำไรหรือขาดทุน แต่อย่างไรก็ตามเมื่อรายการที่คาดการณ์ที่มีการป้องกันความเสี่ยงทำให้เกิดการรับรู้รายการของสินทรัพย์ที่ไม่ใช่สินทรัพย์ทางการเงินหรือหนี้สินที่ไม่ใช่หนี้สินทางการเงิน กำไรและขาดทุนที่รับรู้ก่อนหน้าในกำไรขาดทุนเบ็ดเต็มจื่อเงินและผลสะสมในส่วนของเข้าของต้องโอนออกจากส่วนของเข้าของและรวมถึงการวัดมูลค่าเมื่อเริ่มแรกของดัชนีของสินทรัพย์ที่ไม่ใช่สินทรัพย์ทางการเงินหรือหนี้สินที่ไม่ใช่หนี้สินทางการเงิน การโอนออกนี้ไม่ส่งผลกระทบกับกำไรขาดทุนเบ็ดเต็มจื่อเงินและรายการนี้หากกลุ่มบริษัทคาดว่าผลขาดทุนบางส่วนหรือทั้งหมดที่จะสูญเสียในสำรองการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดจะไม่ได้รับคืนในอนาคต จำนวนเงินนี้จะถูกจัดประเภทรายการใหม่ไปกำไรหรือขาดทุนทันที

3.8 เงินลงทุนในบริษัทอื่น และบริษัทร่วม

เงินลงทุนในบริษัทอื่น และบริษัทร่วมในงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท บันทึกบัญชีโดยใช้วิธีราคาทุน ส่วนการบันทึกบัญชีเงินลงทุนในบริษัทร่วม ในงบการเงินรวมใช้วิธีส่วนได้เสีย

บริษัทร่วม คือ กิจการที่อยู่ภายใต้อิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญของกลุ่มบริษัท โดยอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญ คือ อำนาจในการเข้าไปมีส่วนร่วมในการตัดสินใจเกี่ยวกับนโยบายทางการเงินและการดำเนินงานของผู้ได้รับการลงทุนแต่ไม่ถึงระดับที่จะควบคุมหรือควบคุมร่วมในนโยบายดังกล่าว

ตามวิธีส่วนได้เสีย รายการเงินลงทุนในบริษัทร่วมจะถูกรับรู้เมื่อเริ่มแรกในงบแสดงฐานะการเงินรวมด้วยราคาทุน และถูกปรับปรุงภายหลังวันที่ได้มามีส่วนร่วม แบ่งกำไรหรือขาดทุนและสัดส่วนของกลุ่มบริษัทในกำไรขาดทุนเบ็ดเต็มจื่อเงินและผลสะสมในบริษัทร่วม เมื่อส่วนแบ่งขาดทุนของกลุ่มบริษัทในบริษัทร่วมหรือมีจำนวนเท่ากับหรือสูงกว่าส่วนได้เสียของกลุ่มบริษัทในบริษัทร่วม (รวมถึงส่วนได้เสียระยะยาวใด ๆ ซึ่งโดยเนื้อหาแล้ว ถือเป็นส่วนหนึ่งของเงินลงทุนสุทธิของกลุ่มบริษัทในบริษัทร่วม) กลุ่มบริษัทจะหยุดรับรู้ส่วนแบ่งในขาดทุนที่เกินกว่าส่วนได้เสียของตนในบริษัทร่วมนี้ สำหรับจำนวนขาดทุนเพิ่มเติมจะรับรู้เป็นหนี้สิน ก็ต่อเมื่อกลุ่มบริษัทมีภาระผูกพันตามกฎหมายหรือมีภาระผูกพันจากการอนุมานหรือได้จ่ายเงิน เพื่อชำระภาระผูกพันแทนบริษัทร่วมไปแล้ว

เงินลงทุนในบริษัทร่วมถูกบันทึกบัญชีโดยใช้วิธีส่วนได้เสียบันทึกแต่ละวันที่ผู้ได้รับการลงทุนถูกประเมิน บริษัทร่วม ส่วนต่างของต้นทุนของเงินลงทุนที่สูงกว่ามูลค่าสุทธิของสินทรัพย์และหนี้สินที่ระบุ ได้ของผู้ได้รับการลงทุน ณ วันที่ซื้อเงินลงทุนในบริษัทร่วมจะถูกรับรู้เป็นค่าความนิยม โดยรวมอยู่ในมูลค่าด้านบัญชีของเงินลงทุน สำหรับส่วนต่างของมูลค่าสุทธิของสินทรัพย์และหนี้สินที่ระบุได้ที่สูงกว่าด้านทุนของเงินลงทุน ให้รับรู้เป็นกำไรหรือขาดทุนทันทีในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเต็มจื่อเงินในงวดที่ซื้อเงินลงทุนนั้น



- 17 -

กคุ่มบริษัทจะเดิมใช้วิธีส่วนได้เสียบันจากวันที่เงินลงทุนไม่เป็นเงินลงทุนในบริษัทร่วม เมื่อเงินลงทุนนั้นได้ถูกจัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขาย

เมื่อกลุ่มบริษัทได้ลดส่วนได้เสียในความเป็นเจ้าของในบริษัทร่วมลง แต่ยังคงใช้วิธีการบัญชีส่วนได้เสียต่อไป กลุ่มบริษัทจะจัดประเภทกำไรหรือขาดทุนที่เก็บไว้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นเฉพาะส่วนที่ลดลงในส่วนได้เสียในความเป็นเจ้าของไปข้างกำไรมาก่อนแล้วขาดทุนในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น ถ้ากำไรหรือขาดทุนนั้นถูกกำหนดให้จัดประเภทเป็นกำไรหรือขาดทุนเมื่อมีการจำหน่ายสินทรัพย์หรือหนี้สินที่เกี่ยวข้อง

เมื่อกลุ่มบริษัทมีรายการรักษาภาระที่ต้องชำระตามเงินเดือนที่ได้รับและมูลค่าตามบัญชี จะถูกบันทึกเป็นในงบการเงินรวมของกลุ่มบริษัทเฉพาะส่วนได้เสียของผู้ถือหุ้นอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกับกลุ่มบริษัทเท่านั้น

การจำหน่ายเงินลงทุน

เมื่อมีการจำหน่ายเงินลงทุน ผลต่างระหว่างจำนวนเงินสุทธิที่ได้รับและมูลค่าตามบัญชี จะถูกบันทึกเป็นกำไรหรือขาดทุนในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

ในกรณีที่กลุ่มบริษัทจำหน่ายเงินลงทุนที่ถืออยู่บ้างส่วน การคำนวณต้นทุนสำหรับเงินลงทุนที่จำหน่ายไปและเงินลงทุนที่ซึ่งถืออยู่ใช้วิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักปรับใช้กับมูลค่าตามบัญชีของเงินลงทุนที่เหลืออยู่ทั้งหมด

3.9 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์

การรับรู้และการวัดมูลค่า

ที่ดินแสดงตามมูลค่าที่ดินตามวิธีติดราคามาใหม่ ประเมินราคาโดยวิธีราคาดคลาดจากผู้ประเมินราคาอิสระ กำหนดให้มีการประเมินมูลค่าที่ดินทุก 5 ปี เว้นแต่มีการเปลี่ยนแปลงที่กระทบต่อมูลค่าที่ดินอย่างมีนัยสำคัญ มูลค่าที่เพิ่มขึ้นจากการติดราคามาใหม่ได้แสดงเป็นส่วนหนึ่งในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น มูลค่าส่วนลดจากการติดราคามาใหม่ปรับลดส่วนที่เคยติดราคามาเพิ่มไว้สำหรับสินทรัพย์ชั้นเดียวกัน สำหรับมูลค่าส่วนลดจากการติดราคามาใหม่ที่เหลือรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานอื่น กรณีที่มีการจำหน่ายส่วนเกินทุนจากการติดราคามาใหม่คงเหลือจะถูกโอนเข้ากำไรสะสม โดยตรง และไม่รวมในกำไรหรือขาดทุนจากการจำหน่าย

อาคาร ส่วนปรับปรุงอาคาร อาคารภายใน ได้สัญญาเช่า เครื่องบินรวมค่าเช่าและค่าไฟฟ้า ค่าเชื้อเชิงบิน เครื่องบินภายในได้สัญญาเช่า ค่าตอบแทนเครื่องบิน อุปกรณ์การบินหมุนเวียนรวมรวมเครื่องยนต์อะไหล่และทั้งผู้โดยสาร และเครื่องมือ โรงซ่อมและอุปกรณ์ และคงค่าวัสดุทุนหากค่าเสื่อมราคาน้ำมันและค่าเผื่อจากการต้องค่า



ตั้งแต่ปี 2564 อาคารแสดงตามมูลค่าขุติธรรมตามวิธีตีราคาใหม่ ประเมินราคาก่อสร้างวิธีตีราคาน้ำดื่มน้ำก่อตัวจากต้นทุน (Cost Approach) จากผู้ประเมินราคาก่อสร้าง กำหนดให้มีการประเมินมูลค่าอาคารทุก 5 ปี เนื่องแต่ มีการเปลี่ยนแปลงที่กราบทบต่อมูลค่าขุติธรรมของอาคารอย่างมีนัยสำคัญ มูลค่าที่เพิ่มขึ้นจากการตีราคาน้ำดื่ม ได้แสดงเป็นส่วนหนึ่งในกำไรงวดทุนเบ็ดเสร็จอื่น มูลค่าส่วนลดจากการตีราคาน้ำดื่มปรับลดส่วน ที่เคยตีราคามาเพิ่มไว้สำหรับสินทรัพย์ชั้นเดียว กัน สำหรับมูลค่าส่วนลดจากการตีราคาน้ำดื่มที่เหลือรับรู้เป็น ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานอื่น กรณีที่มีการจำหน่าย ส่วนเกินทุนจากการตีราคาก่อสร้างเหลือจะถูกโอน เข้าสำหรับสมุดบัญชี แต่ไม่รวมในกำไรหรือขาดทุนจากการจำหน่าย

ราคากลางที่ต้องจ่ายให้กับผู้ผลิตทั่วไป ไม่รวมภาษีอากร แต่รวมภาษีอากรแล้วจะสูงกว่า ราคากลางที่ต้องจ่ายให้กับผู้ผลิตทั่วไป ไม่รวมภาษีอากร แต่รวมภาษีอากรแล้วจะสูงกว่า

ส่วนประกอบของรายการที่ดิน อาคารและอุปกรณ์แต่ละรายการที่มีอายุการให้ประโยชน์ไม่เท่ากัน ต้องบันทึกเดลี่ส่วนประกอบที่มีนัยสำคัญแยกต่างหากจากกัน

กำไรหรือขาดทุนจากการจำหน่ายที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ คือผลต่างระหว่างสิ่งตอบแทนสุทธิที่ได้รับจากการจำหน่ายกับมูลค่าตามบัญชีของ ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ โดยรับรู้สุทธิเป็นกำไรหรือขาดทุนในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเตล็ดอื่น

ต้นทุนที่เกิดขึ้นในภายหลัง

ด้านทุนในการเปลี่ยนແທນส่วนประกอบจะรับรู้เป็นส่วนหนึ่งของมูลค่าตามบัญชีของรายการ ที่ الدين อาคาร และอุปกรณ์ ถ้ามีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่กู้มบริษัทจะได้รับประโภชน์เชิงเศรษฐกิจในอนาคต จากรายการนี้ และสามารถวัดมูลค่าด้านทุนของรายการนั้นได้อย่างน่าเชื่อถือ ด้านล่างที่ถูกเปลี่ยนແທนจะถูกตัดจำนำอย่างตามบัญชี ด้านทุนที่เกิดขึ้นในการซ้อมบำรุง ที่ الدين อาคาร และอุปกรณ์ ที่เกิดขึ้นเป็นประจำจะรับรู้เป็นค่าวิจัยในงวดกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นเมื่อเกิดขึ้น

ค่าเสื่อมราคา

ค่าเดื่อมราคาน้ำวนจากมูลค่าเดื่อมสภาพของรายการอาคารและอุปกรณ์ ซึ่งประกอบด้วยราคากลุ่มของสินทรัพย์ที่รื้อต้นทุนในการเปลี่ยนแปลงอื่น หักด้วยมูลค่าคงเหลือของสินทรัพย์



- 19 -

ค่าเดื่องราคابันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเต็ร์จchein คำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามเกณฑ์อายุการใช้งานโดยประมาณของส่วนประกอบของสินทรัพย์แต่ละรายการ ประมาณการอายุการให้ประโยชน์ของสินทรัพย์แสดงได้ดังนี้

อาคาร ส่วนปรับปรุงอาคาร อาคารภายใต้สัญญาเช่า	10 - 50 ปี
เครื่องบิน	20 ปี
เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่า	20 ปี
ค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน	4 - 7 ปี
ค่าตัดแต่งเครื่องบิน	5 - 20 ปี
อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	5 - 20 ปี
เครื่องมือ โรงซ่อมและอุปกรณ์	5 - 20 ปี

กลุ่มบริษัทไม่มีค่าเสื่อมราคาสำหรับที่ดิน

วิธีการคิดค่าเสื่อมราคา อายุการให้ประโยชน์ของสินทรัพย์ และมูลค่าคงเหลือถูกทบทวนอย่างน้อยที่สุดทุกสิ้นรอบปีบัญชี และปรับปรุงตามความเหมาะสม

3.10 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนได้แก่ โปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่กลุ่มบริษัทซื้อมาและมีอายุการให้ประโยชน์จำกัดแสดงในรายการทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสมและค่าเผื่อจากการต้องค่า (ถ้ามี)

ค่าตัดจำหน่าย

ค่าตัดจำหน่ายคำนวณโดยนำรายการทุนของสินทรัพย์หรือจำนวนเงินที่ใช้แทนรายการทุนหักค่าวัสดุค่าคงเหลือค่าตัดจำหน่ายรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเต็ร์จchein โดยวิธีเส้นตรงตามระยะเวลาที่คาดว่าจะได้รับประโยชน์จากสินทรัพย์ไม่มีตัวตน โดยเริ่มตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนเมื่อสินทรัพย์นั้นพร้อมที่จะให้ประโยชน์มีประมาณการอายุการให้ประโยชน์ 5 ปี

วิธีการตัดจำหน่าย ระยะเวลาที่คาดว่าจะได้รับประโยชน์ และมูลค่าคงเหลือ จะได้รับการทบทวนทุกสิ้นรอบปีบัญชีและปรับปรุงตามความเหมาะสม

3.11 การต้องค่าของสินทรัพย์ที่ไม่ใช่สินทรัพย์ทางการเงิน

ยอดสินทรัพย์ตามบัญชีของกลุ่มบริษัทได้รับการทบทวน ทุกวันที่รายงานว่ามีข้อบ่งชี้เรื่องการต้องค่าหรือไม่ ในกรณีที่มีข้อบ่งชี้กลุ่มบริษัทจะทำการประมาณมูลค่าสินทรัพย์ที่คาดว่าจะได้รับคืน

ขาดทุนจากการต้องค่ารับรู้เมื่อมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์หรือมูลค่าตามบัญชีของหน่วยสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสคสูงกว่ามูลค่าที่จะได้รับคืน ขาดทุนจากการต้องค่าบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเต็ร์จchein เว้นแต่เมื่อมีการกลับรายการการประมาณมูลค่าของสินทรัพย์เพิ่มของสินทรัพย์ชนิดเดียวกันที่เคยรับรู้ในส่วนของผู้ถือหุ้นและการต้องค่าในเวลาต่อมา ในการภาษีจะรับรู้ในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเต็ร์จchein



- 20 -

การคำนวณมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน

มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์ที่ไม่ใช่สินทรัพย์ทางการเงิน หมายถึง มูลค่าจากการใช้ของสินทรัพย์หรือมูลค่าขุดิธรรมของสินทรัพย์หักต้นทุนในการขายแล้วแต่มูลค่าใดจะสูงกว่าในการประเมิน มูลค่าจากการใช้ของสินทรัพย์จะประมาณการกระแสเงินสดที่จะได้รับในอนาคตคิดคดเป็นมูลค่าปัจจุบัน โดยใช้อัตราคิดคดก่อนคำนึงถึงภาษีเงินได้เพื่อให้ลงทะเบียนมูลค่าที่อาจประเมินได้ในตลาดปัจจุบัน ซึ่งแบรไปตามเวลาและความเสี่ยงที่มีต่อสินทรัพย์สำหรับสินทรัพย์ที่ไม่ก่อให้เกิดกระแสเงินสดรับโดยอิสระจากสินทรัพย์อื่น จะพิจารณา_mูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนรวมกับหน่วยสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดที่สินทรัพย์นั้นเกี่ยวข้องด้วย

การกลับรายการด้อยค่า

ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ที่ไม่ใช่สินทรัพย์ทางการเงินอื่น ๆ ที่เคยรับรู้ในวัสดุก่อนจะถูกประเมิน ทุกวันที่ที่ออกรายงานว่ามีข้อบ่งชี้เรื่องการด้อยค่าคระดับลงหรือหมดไป ขาดทุนจากการด้อยค่าจะถูกกลับรายการ หากมีการเปลี่ยนแปลงประมาณการที่ใช้ในการคำนวณมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน ขาดทุนจากการด้อยค่าจะถูกกลับรายการเพียงเท่าที่มูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ไม่เกินกว่ามูลค่าตามบัญชีภาษีหลังหักค่าเสื่อมราคาหรือค่าตัดจำหน่าย เสมือนหนี้ไม่เคยมีการบันทึกขาดทุนจากการด้อยค่ามาก่อน

ประมาณการหนี้สิน

กลุ่มบริษัทจะบันทึกประมาณการหนี้สินไว้ในบัญชีเมื่อภาระผูกพันซึ่งเป็นผลมาจากการณ์ในอดีต ได้เกิดขึ้นแล้วและมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่ากุญแจบริษัทจะเสียทรัพยากรเชิงเศรษฐกิจไปเพื่อ ปลดปล่อยภาระผูกพันนั้น และกลุ่มบริษัทสามารถประมาณมูลค่าภาระผูกพันนั้นได้อย่างน่าเชื่อถือ

ผลประโยชน์ของพนักงาน

โครงการสมทบทุน

โครงการสมทบทุนเป็นโครงการผลประโยชน์พนักงานหลังออกจากงาน ซึ่งกิจการจ่ายสมทบทุนเป็นจำนวนเงินที่แน่นอนให้แก่กิจการหนึ่งแยกต่างหาก (กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ) และจะไม่มีภาระผูกพันตามกฎหมายหรือภาระผูกพันโดยอนุมานที่จะต้องจ่ายสมทบทุนเพิ่มเติม ภาระผูกพันในการสมทบทุนเข้าโครงการสมทบทุนจะถูกรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายพนักงานในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จในรอบระยะเวลาที่พนักงานได้ทำงานให้กับกิจการ

โครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้

โครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้เป็นโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานนอกเหนือจากการสมทบทุน ภาระผูกพันสุทธิของกลุ่มนักธุรกิจทางการเงิน โครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้ถูกคำนวณแยกต่างหาก เป็นรายโครงการจากการประมาณผลประโยชน์ในอนาคตที่เกิดจากการทำงานของพนักงานในปัจจุบัน และในวดก่อน ๆ ผลประโยชน์ดังกล่าวได้มีการคิดคดกระแสเงินสดเพื่อให้เป็นมูลค่าปัจจุบัน โดยคำนวณบนพื้นฐานของเงินเดือนพนักงาน อัตรา率ณะ อายุงาน และปัจจัยอื่น ๆ ทั้งนี้อัตราคิดคดคดที่ใช้ในการคำนวณภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงานหลังออกจากงานอ้างอิงจากอัตราผลตอบแทนของพันธบัตรรัฐบาล



เมื่อมีการเพิ่มผลประโยชน์ในโครงการผลประโยชน์ สัดส่วนที่เพิ่มขึ้นของผลประโยชน์ที่เกี่ยวข้องกับต้นทุนบริการในอัตรากองงานรับฟ้าโดยวิธีเส้นตรงจนถึงวันที่ผลประโยชน์นั้นเป็นสิทธิขาด ผลประโยชน์ที่เป็นสิทธิขาดจะรับฟ้าเป็นค่าใช้จ่ายในงบประมาณก่อสร้างค่าทุนและก่อสร้างค่าทุนเบ็ดเสร็จอื่นทันที

กลุ่มบริษัทรับรู้กำไรขาดทุนจากการประมวลผลตามหลักการคณิตศาสตร์ประจำกันทั้งหมดที่เกิดขึ้นจากโครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้ในรายการกำไรขาดทุนเบ็ดเตล็ดอื่นและรับรู้ค่าใช้จ่ายของโครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้ในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเตล็ดอื่น

ต้นทุนบริการในอดีตที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขโครงการจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเตล็ดอื่นเมื่อการแก้ไขโครงการมีผลบังคับใช้

ผลประชุมนี้จะนำอื่นของพนักงาน

ภาระผูกพันสุทธิของกลุ่มนริมบที่เป็นผลประโภชน์ระหว่างพนักงานนอกเหนือจากโครงการ ผลประโภชน์ที่กำหนดไว้ เป็นผลประโภชน์ในอนาคตที่เกิดจากการทำงานของพนักงานในปัจจุบันและ วงศก่อน ซึ่งผลประโภชน์นี้ ได้คำนวณโดยนัยกคิดศาสตร์ประกันภัยอิสระและจากข้อสมมติฐานทาง คณิตศาสตร์ประกันภัยตามวิธีคิดดัดแปลงหน่วยที่ประมาณการไว้ อันเป็นประมาณการจากมูลค่าปัจจุบันของ กระแสเงินสดของผลประโภชน์ที่คาดว่าจะต้องจ่ายในอนาคต กำไรขาดทุนจากการประมาณการตามหลัก บัญชีที่ต้องการ

ស្រុកកំពង់ចាម

ກາຮະຜູກພັນຜຄປະໂຍ່ນນີ້ຮະຍະສັ້ນຂອງພນັກງານວັດນຸກຄໍາໄດ້ຢືນໄດ້ຕົກຄອກຮະແສເຈັນສົດແລະຮັບຮູ້ເປັນຄໍາໃຫ້ຈ່າຍເນື່ອພນັກງານທ່ານາໃໝ່

หนึ่งในรัฐวิถีค่ายมุกค่าที่คาดว่าจะจ่ายชำระสำหรับการจ่ายโอนน้ำเป็นเงินสดระยะสั้นหรือการบันทุนก้าวไปทางก้าวกระโดดที่มีการผูกพันตามกฎหมายหรือการผูกพันโดยอนุญาตที่จะต้องจ่ายอันเป็นผลมาจากการที่พนังงานได้ทำงานให้ในอดีตและภาระผูกพันนี้สามารถประเมินได้อย่างสมเหตุสมผล

3.14 การรับรู้รายได้

3.14.1 รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน

รายรับจากการจำหน่ายบัตรโดยสารบันทึกเป็นรายรับด้านบนส่วนที่ยังไม่ถูกเป็นรายได้ และจะรับรู้เป็นรายได้เมื่อมีผู้โดยสารนำบัตรโดยสารมาใช้บริการกับสายการบินของบริษัท ในส่วนที่ผู้โดยสารไปใช้บริการกับสายการบินอื่นจะรับรู้รายได้ตัวอย่างต่อไปนี้ ราคาขายกับยอดที่สายการบินอื่นเรียกเก็บตามสัญญาเมื่อผู้โดยสารได้รับบริการ

บัตรโดยสารที่จำหน่ายแล้วแต่ชั้นไม่ได้ใช้บริการรับสัมภาระเป็นรายได้โดยประมาณการของร้อยละของบัตรโดยสารที่คาดว่าจะไม่นำมาใช้จากข้อมูลสถิติและประสบการณ์ในอดีต



โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า

บริษัทฯ ได้นำโครงการสะสมระยะทาง (Royal Orchid Plus) มาใช้ส่งเสริมการขายตั้งแต่ปี 2536 โดยให้สิทธิพิเศษแก่สมาชิกที่เข้าโครงการนำระยะทางที่สะสมตามเกณฑ์ที่กำหนด ซึ่งสามารถนำมาแลกเป็นบัตรโดยสารหรือของรางวัลตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ บริษัทฯ คำนวนมูลค่าบุตรธรรมของคะแนนสะสมโดยใช้ค่าเฉลี่ยของมูลค่าบุตรธรรมของการแลกรางวัลบัตรโดยสาร และมูลค่าบุตรธรรมของการแลกรางวัลอื่น ๆ ถ่วงน้ำหนักด้วยจำนวนการแลกรางวัลทั้งหมด บริษัทฯ นับที่กับบัญชีมูลค่าคะแนนสะสม (ไมล์) ตามประมาณการใช้สิทธิของสมาชิก โดยนำไปลดรายได้ต่อโดยสารคู่กับรายรับด้านบนส่วนที่ยังไม่ถือเป็นรายได้ (ด้านหนี้สิน) เมื่อสมาชิกนำสิทธิมาใช้บริการจึงรับรู้เป็นรายได้ในเดือนของสมาชิกที่ไม่นำสิทธิมาใช้บริการทันที เป็นรายได้ทันที ด้วยประมาณการร้อยละของไมล์สะสมที่คาดว่าจะไม่ใช้สิทธิ โดยพิจารณาจากข้อมูลสถิติการใช้สิทธิในอดีต รวมทั้งนโยบายการให้แลกรางวัลของบริษัทฯ

มูลค่าบุตรธรรมของการแลกรางวัลบัตรโดยสาร จะใช้ค่าโดยสารเฉลี่ยในแต่ละเส้นทางบินที่สมาชิกสามารถขอใช้สิทธิแลกบัตรโดยสาร หารด้วยจำนวนไมล์ที่จะต้องใช้ในการขอใช้สิทธิของแต่ละเขตพื้นที่การบิน ถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักด้วยการใช้สิทธิในแต่ละเขตพื้นที่การบิน สำหรับมูลค่าบุตรธรรมของการแลกรางวัลอื่น ๆ ใช้ราคาน้ำหน่ายาหาร ด้วยจำนวนไมล์ที่จะต้องใช้ในการขอใช้สิทธิแลกรางวัลอื่น ๆ ถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักด้วยการใช้สิทธิแลกรางวัลอื่น ๆ เป็นมูลค่าต่อไมล์ของโครงการสะสมระยะทาง

3.14.2 รายได้ค่าระหว่างขนส่งและไปรษณียภัณฑ์

รายได้ค่าระหว่างขนส่งและไปรษณียภัณฑ์รับรู้เป็นรายได้ เมื่อออกใบตราสั่งสินค้าทางอากาศยาน (Air Waybill) และได้ให้บริการขนส่งสินค้าพัสดุภัณฑ์ และไปรษณียภัณฑ์ สำหรับพัสดุภัณฑ์ที่ขนส่งโดยสายการบินอื่นจะรับรู้รายได้ด้วยส่วนค่าธรรมเนียมยอดที่สายการบินอื่นเรียกเก็บตามสัญญา เมื่อได้รับบริการ

3.14.3 รายได้จากการอื้นของหน่วยธุรกิจ

การบริการซ่อมบำรุงอากาศยานรับรู้เป็นรายได้ เมื่อให้บริการโดยทยอยรับรู้ต่อๆ กันช่วงเวลา การบริการลูกค้าภาคพื้นการบริการลาน舅舅และอุปกรณ์ภาคพื้น และการบริการคลังสินค้า จะรับรู้เมื่อรายได้มีอิทธิพลต่อการ รายได้จากธุรกิจคว้าการบิน รายได้จากการสนับสนุนการขนส่ง ได้แก่ การจำหน่ายสินค้าปลดภัยบินเครื่องบินและการจำหน่ายสินค้าที่ระลึกจะรับรู้เป็นรายได้ เมื่อบริษัทโอนอำนาจจากการควบคุมในสินค้าให้แก่ลูกค้า หรือเมื่อมีการส่งมอบสินค้า ไม่ว่ารวมภาษีมูลค่าเพิ่ม รายได้จากการบริการอำนวยความสะดวกจะรับรู้เป็นรายได้ เมื่อให้บริการ

3.14.4 เงินปันผลรับ

กคุณบริษัทรับรู้เงินปันผลรับในวันที่กคุณบริษัทมีสิทธิได้รับเงินปันผล



3.14.5 គុកបៀវិរុបន្តនេរី

គគកបើយុទ្ធខែត្រនិងរាយការណ៍ដែលបានកើតឡើងនៅក្នុងប្រព័ន្ធអាសយដ្ឋាន

3.15 การรับรู้ค่าใช้จ่าย ค่าใช้จ่ายรับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง

3.16 ต้นทุนทางการเงิน

ต้นทุนทางการเงินประกอบด้วยดอกเบี้ยจ่ายของเงินกู้ และสิ่งตอบแทนที่คาดว่าจะต้องจ่าย

ต้นทุนการซื้อยืมที่ไม่ได้เกี่ยวกับการได้มา การก่อสร้างหรือการผลิตคืนทรัพย์ที่เข้าเงื่อนไข รับรู้ในงวดกำไรขาดทุนและลงทุนกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น โดยใช้วิธีอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง

3.17 สัมบูชาเช่า

กลุ่มบริษัทที่เป็นผู้เช่า

กลุ่มบริษัทประเมินว่าสัญญาเป็นสัญญาเข้าหรือประกอบด้วยสัญญาเข้าหรือไม่ น วันเริ่มต้นของสัญญาเข้า กลุ่มบริษัทรับรู้สินทรัพย์ลิขิติการใช้และหนี้สินตามสัญญาเข้าที่เกี่ยวข้องกับทุกข้อตกลงสัญญาเข้า ที่เป็นสัญญาเข้า ยกเว้นสัญญาเข้าร่างระบะสัมม (อายุสัญญาเข้า 12 เดือนหรือน้อยกว่า) และสัญญาเข้าซึ่ง สินทรัพย์มีมูลค่าต่ำ เช่น แท็บเล็ต คอมพิวเตอร์ ส่วนบุคคล รายการที่มีมูลค่าเล็กน้อย เช่น เครื่องออกడอง สำนักงาน และโทรศัพท์ สัญญาเข้าเหล่านี้ กลุ่มบริษัทรับรู้การจ่ายชำระตามสัญญาเข้าเป็นค่าใช้จ่าย ดำเนินงานด้วยวิธีเดินตรงต่อค่าอญสัญญาเข้า เว้นแต่เกณฑ์ที่เป็นระบบอื่นที่ดีกว่าซึ่งเป็นตัวแทนของ รูปแบบเวลาที่แสดงถึงประ Isaac ชั้นเชิงเศรษฐกิจจากการใช้สินทรัพย์ที่เข้า

หนึ่งสินค้าสัญญาซื้อวัสดุค่ารีมแรกค่าวัสดุค่าปัจจุบันของการจ่ายชำระตามสัญญาซื้อที่ยังไม่ได้จ่ายชำระ
ณ วันนี้ โดยคิดลดค่าวัสดุตราชอกเบี้ยตามนัยของสัญญาซื้อ แต่หากอัตราเงินไม่สามารถกำหนดได้
ก่อนบัญชีซื้อตราชอกเบี้ยการค้ำประกันเพิ่ม

การจ่ายชาร์จตามสัญญาเช่าที่รวมอยู่ในการวัดมูลค่าของหนี้สินตามสัญญาเช่า ประกอบด้วย

- การจ่ายชำระคงที่ (รวมถึง การจ่ายชำระคงที่โดยเนื้อหา) หักสูตรหนี้สิ่งของตามสัญญาเข้าได้ ๆ
 - การจ่ายชำระค่าเช่าผันแปรที่ขึ้นอยู่กับดัชนีหรืออัตรา ซึ่งการวัดมูลค่าเริ่มแรกใช้ดัชนีหรืออัตราณ วันที่สัญญาเข้าเริ่มมีผล
 - จำนวนเงินที่คาดว่าผู้เข้าจะจ่ายชำระภายใต้การรับประทานมูลค่าคงเหลือ
 - ราคากลไกที่ขึ้นอย่างต่อเนื่อง หากมีความแน่นอนอย่างสมเหตุสมผลที่ผู้เข้าจะใช้กลไกเดียวกันนั้น
 - การจ่ายชำระค่าปรับเพื่อการยกเลิกสัญญาเข้า หากข้อกำหนดสัญญาเข้าแสดงให้เห็นว่าผู้เข้าจะใช้สิทธิเดียวกันในการยกเลิกสัญญาเข้า



หนี้สินตามสัญญาเช่าแยกแสดงบรรทัดในงบแสดงฐานะการเงิน

การวัดมูลค่าภายในของหนี้สินตามสัญญาเช่า โดยการเพิ่มนูกค่าตามบัญชีเพื่อสะท้อนดอกเบี้ยจากหนี้สินตามสัญญาเช่า (ใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริง) และลดมูลค่าตามบัญชีเพื่อสะท้อนการจ่ายชำระตามสัญญาเช่า

กลุ่มบริษัทวัดมูลค่าหนี้สินตามสัญญาเช่าใหม่ (โดยการปรับปรุงสินทรัพย์ลิทธิการใช้ที่เกี่ยวข้อง) เมื่อกำกับดูแลรับต่อไปนี้

- มีการเปลี่ยนแปลงอายุสัญญาเช่า หรือมีเหตุการณ์สำคัญ หรือการเปลี่ยนแปลงในสถานการณ์ ที่ส่งผลให้มีการเปลี่ยนแปลงในการประเมินสิทธิเลือกในการซื้อสินทรัพย์อ้างอิง ในกรณีดังกล่าว หนี้สินตามสัญญาเช่าวัดมูลค่าใหม่โดยคิดลดการจ่ายชำระตามสัญญาเช่าที่ปรับปรุงโดยใช้อัตราคิดลดเดิม (เว้นแต่การเปลี่ยนแปลงการจ่ายชำระตามสัญญาเช่าเป็นผลมาจากการเปลี่ยนแปลงอัตราดอกเบี้ยโดยดัว ในกรณีดังกล่าวใช้อัตราคิดลดที่ปรับปรุง)
- มีการเปลี่ยนแปลงการจ่ายชำระตามสัญญาเช่า เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงดังนี้หรืออัตรา หรือ การเปลี่ยนแปลงจำนวนเงินที่คาดว่าจะต้องจ่ายชำระภายใต้การรับประกันมูลค่าคงเหลือ ในกรณี ดังกล่าว หนี้สินตามสัญญาเช่าวัดมูลค่าใหม่โดยคิดลดการจ่ายชำระตามสัญญาเช่าที่ปรับปรุง โดยใช้อัตราคิดลดเดิม (เว้นแต่การเปลี่ยนแปลงการจ่ายชำระตามสัญญาเช่าเป็นผลมาจากการเปลี่ยนแปลงอัตราดอกเบี้ยโดยดัว ในกรณีดังกล่าวใช้อัตราคิดลดที่ปรับปรุง)
- มีการเปลี่ยนแปลงสัญญาเช่าหรือ / และการเปลี่ยนแปลงสัญญาเช่าไม่บันทึกเป็นสัญญาเช่า แยกต่างหาก ในกรณีนี้ หนี้สินตามสัญญาเช่าวัดมูลค่าใหม่ขึ้นอยู่กับอายุของสัญญาเช่าที่เปลี่ยนแปลง โดยคิดลดการจ่ายชำระตามสัญญาเช่าที่ปรับปรุงด้วยอัตราคิดลดที่ปรับปรุง ณ วันที่การเปลี่ยนแปลง สัญญาไม่ผล

สินทรัพย์ลิทธิการใช้ประกอบด้วย การวัดมูลค่าเริ่มแรกกับหนี้สินตามสัญญาเช่าที่เกี่ยวข้อง การจ่ายชำระตามสัญญาเช่าใด ๆ ที่จ่ายชำระ ณ วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล หรือก่อนวันที่สัญญาเริ่มมีผลหากถึงวันใจตามสัญญาเช่าที่ได้รับได้ ๆ และต้นทุนทางตรงเริ่มแรกได้ ๆ การวัดมูลค่าภายในของสินทรัพย์ลิทธิการใช้โดยใช้ราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสมและผลขาดทุนจากการด้อยค่าสะสม



- 25 -

เมื่อคุณบริษัทมีประมาณการต้นทุนที่จะเกิดขึ้นในการรื้อและการขนย้ายสินทรัพย์อ้างอิงการบูรณะสถานที่ดังของสินทรัพย์อ้างอิงหรือการบูรณะสินทรัพย์อ้างอิงให้อยู่ในสภาพตามที่กำหนดไว้ในข้อตกลง และเงื่อนไขของสัญญาเช่า ประมาณการดังกล่าวรับรู้และวัฒนธรรมค่าตามมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 37 เรื่อง ประมาณการหนี้สิน หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น และสินทรัพย์ที่อาจเกิดขึ้น เพื่ออธิบายต้นทุนที่เกี่ยวข้อง กับสินทรัพย์สิทธิการใช้ ต้นทุนรับรู้เป็นส่วนหนึ่งของสินทรัพย์สิทธิการใช้ที่เกี่ยวข้อง เว้นแต่ต้นทุนเหล่านั้นเกิดขึ้นเพื่อผลิตสินค้าคงเหลือ

สินทรัพย์สิทธิการใช้คิดค่าเสื่อมราคาลดลงระหว่างเวลาที่สั้นกว่าของอายุสัญญาเช่าและอายุการใช้ประโยชน์ของสินทรัพย์สิทธิการใช้ หากสัญญาเช่าโอนความเป็นเจ้าของในสินทรัพย์อ้างอิงหรือราคานุของสินทรัพย์สิทธิการใช้ สะท้อนว่า กลุ่มบริษัทจะใช้สิทธิเดือกด้วย สินทรัพย์สิทธิการใช้ที่เกี่ยวข้อง คิดค่าเสื่อมราคาลดลงของอายุการใช้ประโยชน์ของสินทรัพย์สิทธิการใช้ การคิดค่าเสื่อมราคาร่วม ณ วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล

สินทรัพย์สิทธิการใช้แยกแสดงเป็นรายการแยกต่างหากในงบแสดงฐานะการเงิน

1. กลุ่มบริษัทปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 36 เรื่อง การคิดค่าเสื่อมของสินทรัพย์ เพื่อประเมินว่า สินทรัพย์สิทธิการใช้ต้องค่าหรือไม่และบันทึกสำหรับผลขาดทุนจากการต้องค่าได้ ๆ ที่ระบุไว้ตามที่ก่อตัวในนโยบายเรื่อง “พิคิน อาคารและอุปกรณ์”
2. ค่าเช่าผันแปรที่ไม่เข้มข้นอยู่กับดัชนีหรืออัตราไม่ถูกรวนในการวัดมูลค่าของหนี้สินตามสัญญาเช่าและ สินทรัพย์สิทธิการใช้ การจ่ายชำระที่เกี่ยวข้องรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายสำหรับวงที่มีเหตุการณ์หรือเงื่อนไข การจ่ายชำระเหล่านั้นก็ต้องและรวมอยู่ในบรรทัด “ค่าเช่าครึ่งบันและอื่นๆ” ในกำไรหรือขาดทุน
3. ข้อผ่อนปรนในทางปฏิบัติตาม มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 เรื่อง สัญญาเช่า อนุญาตให้ ผู้เช่าไม่แยกส่วนประกอบที่ไม่เป็นการเช่าและบันทึกสัญญาเช่าได้ ๆ และส่วนประกอบที่ไม่เป็นการเช่าที่เกี่ยวข้องเป็นข้อตกลงเดียวกัน กลุ่มบริษัทใช้ข้อผ่อนปรนในทางปฏิบัติตั้งกล่าว

กลุ่มบริษัทที่เป็นผู้ให้เช่า

สัญญาเช่าซึ่งกลุ่มบริษัทเป็นผู้ให้เช่าจัดประเภทรายการเป็นสัญญาเช่าเงินทุนหรือดำเนินงาน เมื่อเงื่อนไขของสัญญาเช่าโอนความเสี่ยงและผลตอบแทนเกือบทั้งหมดของความเป็นเจ้าของให้แก่ผู้เช่า สัญญาดังกล่าวจัดประเภทรายการเป็นสัญญาเช่าเงินทุน สัญญาเช่าอื่น ๆ ทั้งหมดจัดประเภทเป็นสัญญาเช่าดำเนินงาน

เมื่อคุณบริษัทเป็นผู้ให้เช่าซึ่ง รายการดังกล่าวบันทึกสัญญาเช่าหลักและสัญญาเช่าซึ่งเป็นสองสัญญาแยกจากกัน ผู้ให้เช่าซึ่งจัดประเภทสัญญาเช่าซึ่งเป็นสัญญาเช่าเงินทุนหรือสัญญาเช่าดำเนินงาน โดยอ้างอิงกับสินทรัพย์สิทธิการใช้ที่เกิดขึ้นจากสัญญาเช่าหลัก



รายได้ค่าเช่าจากสัญญาเช่าดำเนินงานรับรู้ด้วยวิธีเส้นตรงลดอ่ายุสัญญาเช่าที่เกี่ยวข้อง ด้านทุนทางตรงเริ่มแรกที่เกิดขึ้นจากการเจรจาและเข้าทำสัญญาเช่าดำเนินงานถูกรวมเป็นมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ที่เช่า และรับรู้ด้วยวิธีเส้นตรงลดอ่ายุสัญญาเช่า

จำนวนเงินที่จะได้รับจากผู้เช่ามาได้สัญญาเช่าเงินทุนรับรู้เป็นสูตรหนึ่งด้วยจำนวนที่เท่ากับเงินลงทุนสุทธิ ตามสัญญาเช่า รายได้จากสัญญาเช่าการเงินเป็นส่วนลดคงคาบัญชี เพื่อสะท้อนถึงอัตราผลตอบแทนรายหาดคงที่ของเงินลงทุนสุทธิตามสัญญาเช่าของกลุ่มบริษัทที่เกี่ยวข้องกับสัญญาเช่า

3.18 ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้

ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้สำหรับปีประกอบด้วยภาษีเงินได้ปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีภาษีเงินได้ปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีรับรู้เป็นรายได้หรือค่าใช้จ่ายในงวดบำรุงด้วยขาดทุนเบ็ดเสร็จ เว้นแต่ ในส่วนที่เกี่ยวกับรายการที่เกี่ยวข้องในการรวมธุรกิจ หรือรายการที่รับรู้โดยตรงในส่วนของผู้ถือหุ้นหรือบำรุงด้วยขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

ภาษีเงินได้ปัจจุบัน ได้แก่ ภาษีที่คาดว่าจะจ่ายชำระหรือได้รับชำระ โดยคำนวณจากกำไรหรือขาดทุนประจำปีที่ต้องเสียภาษี โดยใช้อัตราภาษีที่ประกาศใช้ ตลอดจนการปรับปรุงทางภาษีที่เกี่ยวกับรายการในปีก่อน ๆ

ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีบันทึกโดยคำนวณจากผลแตกต่างชั้วคราวที่เกิดขึ้นระหว่างมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์และหนี้สินและจำนวนที่ใช้เพื่อความมุ่งหมายทางภาษี ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจะไม่ถูกรับรู้เมื่อเกิดจากผลแตกต่างชั้วคราวต่อไปนี้ การรับรู้ค่าความนิยมในครั้งแรกในงวดการเงินรวม การรับรู้สินทรัพย์หรือหนี้สินในครั้งแรกในงวดการเงินรวม ซึ่งเป็นรายการที่ไม่ใช้การรวมธุรกิจและรายการนั้นไม่มีผลกระทบต่อกำไรด้วยขาดทุนทางบัญชีหรือทางภาษี และผลแตกต่างที่เกี่ยวข้องกับเงินลงทุนในบริษัทย่อยและกิจการที่ควบคุมร่วมกัน หากเป็นไปได้ว่าจะไม่มีการกลับรายการในอนาคตอันใกล้

ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีรักมูลค่าโดยใช้อัตราภาษีที่คาดว่าจะใช้กับผลแตกต่างชั้วคราว เมื่อมีการกลับรายการ โดยใช้อัตราภาษีที่ประกาศใช้หรือที่คาดว่ามีผลบังคับใช้ในวันที่รายงาน

ในการกำหนดมูลค่าของภาษีเงินได้ปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี กลุ่มบริษัทด้วยคำนึงถึงผลกระทบของสถานการณ์ทางภาษีที่ไม่น่าแน่นอนและอาจทำให้จำนวนภาษีที่ต้องจ่ายเพิ่มขึ้น และมีผลกับบัญชีที่ต้องชำระ กลุ่มบริษัทเชื่อว่าได้ตั้งภาษีเงินได้ถูกจ่ายเพียงพอสำหรับภาษีเงินได้ที่จะจ่ายในอนาคต ซึ่งเกิดจากการประเมิน ผลกระทบจากหลายปัจจัย รวมถึง การตีความทางกฎหมายภาษี และจากประสบการณ์ในอดีต การประมาณนี้อยู่บนพื้นฐานการประมาณการและข้อมูลเดิมๆ และอาจจะเกี่ยวข้องกับการตัดสินใจเกี่ยวกับเหตุการณ์ในอนาคต ข้อมูลใหม่ๆ อาจจะทำให้กลุ่มบริษัทเปลี่ยนการตัดสินใจโดยขึ้นอยู่กับความเพียงพอของภาษีเงินได้ถูกจ่ายที่มีอยู่ การเปลี่ยนแปลงในภาษีเงินได้ถูกจ่ายจะกระทบต่อค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ในงวดที่เกิดการเปลี่ยนแปลง

สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีและหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจะหักกลบกัน เมื่อเป็นค่าภาษีเงินได้ที่จะต้องนำส่งให้กับหน่วยภาษีเดียวกันและบริษัทและบริษัทที่มีความตั้งใจที่จะเสียภาษีเงินได้ด้วยยอดสุทธิ



ศินทรัพย์ภายในได้รับการตัดบัญชีจะบันทึกต่อเมื่อมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่ากำไรเพื่อ
เสียภาษี ในอนาคตจะมีจำนวนเพียงพอ กับการใช้ประโยชน์จากผลตอบแทนต่างๆ รวมถึงล่าสุด ศินทรัพย์
ภายในได้รับการตัดบัญชีจะถูกหักทวน ณ ทุกวันที่รายงาน และจะถูกปรับลดลงท่ามที่ประโยชน์ทางภาษี
จะมีโอกาสสูญเสียจริง บริษัทรับรู้หนี้ศินภาษีเงินได้รับการตัดบัญชีสำหรับผลตอบแทนต่างๆ รวมทั้ง
ทุกรายการในงบการเงินรวม และงบการเงินเฉพาะกิจการ

3.19 กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น

กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขึ้นพื้นฐานคำนวณโดยการหารกำไร กำไร (ขาดทุน) สำหรับปีที่เป็นของผู้ถือหุ้นสามัญ
ด้วยจำนวนหุ้นสามัญคงคลังที่ถูกหักที่ก่อให้โดยบุคคลภายนอกในระหว่างปี และกำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น
ปรับลดคำนวณจากจำนวนหุ้นสามัญคงคลังที่ถูกหักที่รวมสมมติฐานว่าหุ้นสามัญที่ยังไม่ได้รับจะได้
ถูกแปลงเป็นหุ้นสามัญทั้งหมด

3.20 การวัดมูลค่าบุติธรรม

มูลค่าบุติธรรมเป็นราคาที่จะได้รับจากการขายศินทรัพย์ หรือจะ่ายเพื่อโอนหนี้ศินในรายการที่เกิดขึ้นในสภาพ
ปกติระหว่างผู้ร่วมตลาด ณ วันที่วัดมูลค่า ไม่ว่าราคานี้จะสามารถสังเกตได้โดยตรงหรือประมาณจากเทคนิค
การประเมินมูลค่า ในการประมาณมูลค่าบุติธรรมของรายการศินทรัพย์ หรือหนี้ศินรายการใดรายการหนึ่ง
ก็ตามบริษัทพิจารณาถึงค่าธรรมเนียมของศินทรัพย์ หรือหนี้ศินนั้นซึ่งสูงกว่าค่าด้วยจำนวนที่พิจารณาในการกำหนดราคา
ของศินทรัพย์ หรือหนี้ศิน ณ วันที่วัดมูลค่า โดยการวัดมูลค่าบุติธรรมและ/or การเบิกเพย์ข้อมูลในงบการเงิน
รวมนี้ใช้ตามเกณฑ์ตามที่กล่าว

นอกจากนี้ การวัดมูลค่าบุติธรรม ได้ขัดคำนับขึ้นเป็นระดับที่ 1 ระดับที่ 2 และระดับที่ 3 โดยแบ่งตามคำนับ
ขึ้นของข้อมูลที่สามารถสังเกตได้ และตามคำนับความสำคัญของข้อมูลที่ใช้วัดมูลค่าบุติธรรม
ซึ่งมีดังต่อไปนี้

- ระดับที่ 1 เป็นราคามาตรฐานอย่างเดียว (ไม่ต้องปรับปรุง) ในตลาดที่มีสภาพคล่องสำหรับศินทรัพย์ หรือ
หนี้ศินอย่างเดียว รวมถึงความสามารถเข้าถึงตลาดนั้น ณ วันที่วัดมูลค่า
- ระดับที่ 2 เป็นข้อมูลอื่นที่สังเกตได้ไม่ว่าโดยทางตรงหรือโดยทางอ้อมสำหรับศินทรัพย์นั้น หรือ
หนี้ศินนั้นนอกเหนือจากการมาตราฐานอย่างเดียวในข้อมูลระดับ 1
- ระดับที่ 3 เป็นข้อมูลที่ไม่สามารถสังเกตได้สำหรับศินทรัพย์นั้น หรือหนี้ศินนั้น



4. การใช้คุณยพินิจ ประมาณการทางบัญชี และแหล่งข้อมูลเกี่ยวกับความไม่แน่นอนของการประมาณการ
ในการจัดทำงบการเงินให้เป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ผู้บริหารของกลุ่มบริษัทต้องอาศัยคุณยพินิจ
หลายประการในการกำหนดนโยบายการบัญชี การประมาณการ และการตั้งข้อสมมติฐาน ซึ่งมีผลกระทบต่อ
การแสดงจำนวนเงินทั้งหมด หนี้สินและการเบิกจ่ายข้อมูลเกี่ยวกับสินทรัพย์และหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น ณ วันสิ้นรอบ
ระยะเวลารายงาน รวมทั้งการแสดงรายการได้ และค่าใช้จ่ายของวงบัญชี ถึงแม้ว่าการประมาณการของผู้บริหารจะ
พิจารณาอย่างสมเหตุสมผลภายใต้เหตุการณ์ ณ ขณะนั้น ผลที่เกิดขึ้นจริงอาจมีความแตกต่างไปจากประมาณการนั้น
การเบิกจ่ายเกี่ยวกับใช้คุณยพินิจ ประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ และข้อสมมติฐานที่มีความเสี่ยงอย่างเป็น
สาระสำคัญที่อาจเป็นเหตุให้เกิดการปรับปรุงยอดคงเหลือของสินทรัพย์และหนี้สินในอนาคตหน้า มีดังนี้

4.1 การด้อยค่าของเครื่องบินสินทรัพย์สิทธิการใช้ และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน

ทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กลุ่มบริษัทจะทำการประเมินการด้อยค่าของเครื่องบิน เครื่องยนต์
เครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้ หากมีข้อบ่งชี้ว่าสินทรัพย์ดังกล่าวอาจด้อยค่า กลุ่มบริษัทและบริษัท
รับรู้ขาดทุนจากการด้อยค่า เมื่อมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์มีมูลค่าต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชี
ของสินทรัพย์นั้น ทั้งนี้มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนหมายถึง มูลค่าขุดิธรรมหักด้านทุนในการขาย
ของสินทรัพย์หรือมูลค่าจากการใช้สินทรัพย์แล้วแต่ราคาก็จะสูงกว่า

มูลค่าขุดิธรรมหักด้านทุนในการขายประเมินโดยใช้ผู้ประเมินราคาอิสระ โดยใช้เกณฑ์วิธี desktop
appraisal โดยปรับปรุงค่าขุมูลค่าขุดิธรรมของอัตราเงินเฟ้อเท่ากับร้อยละ 2 ซึ่งพิจารณาจากข้อมูลและ
ประวัติการนำรุ่งรักษาร่วมทั้งพิจารณาจากฐานข้อมูลของผู้ประเมิน หากไม่มีการบันทึกข้อมูลความเสี่ยงหาย
ให้ stemming หลักว่าเครื่องบินสำแดงกล่าวอยู่ในสภาพที่ค่อนข้างดี ไม่มีมาตรฐานการซ่อมบำรุงตามกำหนด
ทั้งนี้ ผู้ประเมินได้พิจารณาข้อมูลสภาพการทำงานการตลาดและรายการซื้อขายภายใน 12 เดือน รวมถึง
ตัวแปรอื่น ๆ เช่น ระยะเวลาของการใช้เครื่องบิน และอุปกรณ์สำคัญต่างๆ ในการประเมินมูลค่าขุดิธรรม
ดังกล่าว

มูลค่าจากการใช้ของสินทรัพย์คำนวนจากประมาณการกระแสเงินสดที่จะได้รับในอนาคตโดยใช้อัตรา
ด้านทุนเงินทุนถาวรคิดเป็นมูลค่าปัจจุบัน

แหล่งข้อมูลของสมมติฐานที่ใช้ในการคำนวนประกอบด้วย แผนการบิน ประมาณการด้านทุน
และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้อง ในการประมาณการดังกล่าวต้องใช้คุณยพินิจของฝ่ายบริหารซึ่งจะท้อนถึง
การประมาณการอย่างดีที่สุดในขณะนั้น ซึ่งเป็นการคาดการณ์เหตุการณ์ในอนาคต ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นจริง
จึงอาจแตกต่างกันที่ได้ประมาณการไว้



4.2 ศินทรัพย์ภายในได้รับการตัดบัญชีที่เกี่ยวข้องกับผลขาดทุนสะสมยกมา

กลุ่มบริษัทจะรับรู้สินทรัพย์ภายในได้รับการตัดบัญชีสำหรับผลแตกต่างชั้วคราวที่ใช้หักภาษีและขาดทุนทางภาษีที่ไม่ได้ใช้ เมื่อมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ว่ากลุ่มบริษัทและบริษัทจะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอที่จะใช้ประโยชน์จากผลแตกต่างชั้วคราวและขาดทุนนั้นในการนี้ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องประมาณการว่า กลุ่มบริษัทควรรับรู้จำนวนสินทรัพย์ภายในได้รับการตัดบัญชีเป็นจำนวนเท่าใด โดยพิจารณาถึงจำนวนกำไรที่คาดว่าจะเกิดในอนาคตในแต่ละช่วงเวลา

แหล่งข้อมูลของกำไรทางภาษีที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในอนาคตคำนวณจากการกระแสเงินสดที่คาดว่าจะได้รับในอนาคต ประกอบด้วยข้อมูลแผนการบิน ประมาณการต้นทุน และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานในการประมาณการดังต่อไปนี้ คือคุลคุณพินิจของฝ่ายบริหารซึ่งจะท้อนกับการประมาณการอย่างดีที่สุดในขณะนี้ ซึ่งเป็นการคาดการณ์เหตุการณ์ในอนาคต ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นจริงจะอาจแตกต่างกันที่ได้ประมาณการ

4.3 การะผูกพันผลประโยชน์พนักงาน

มูลค่าปัจจุบันของการะผูกพันผลประโยชน์พนักงานขึ้นอยู่กับหลาຍปัจจัยที่ใช้ในการคำนวณตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย โดยมีข้อสมมติฐานหลักด้วย รวมถึงอัตราคิดคด การเปลี่ยนแปลงของข้อสมมติฐานเหล่านี้จะส่งผลกระทบต่อมูลค่าของภาวะผูกพันดังกล่าว

กลุ่มบริษัทได้พิจารณาอัตราคิดคดที่เหมาะสมในแต่ละปี ซึ่งได้แก่อัตราดอกเบี้ยที่ควรจะใช้ในการกำหนด มูลค่าปัจจุบันของการะผูกพันผลประโยชน์พนักงานที่คาดว่าจะต้องจ่ายภาวะผูกพันผลประโยชน์พนักงานในการพิจารณาอัตราคิดคดที่เหมาะสม กลุ่มบริษัทพิจารณาใช้อัตราผลตอบแทนในตลาดของพันธบัตรรัฐบาล ซึ่งเป็นสกุลเงินเดียวที่มีความเสถียรและมีอัตราดอกเบี้ยคงที่ รวมถึงอัตราคิดคดที่สูงกว่าอัตราดอกเบี้ยที่คาดว่าจะต้องจ่ายชำระภาวะผูกพันที่เกี่ยวข้อง ข้อมูลเพิ่มเติมได้เปิดเผยไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 23

4.4 ค่าเพื่อสินค้าล้าสมัยและสินค้าเกลื่อนไหaway

กลุ่มบริษัทได้ตั้งค่าเพื่อสินค้าล้าสมัยและสินค้าเกลื่อนไหaway โดยพิจารณาจากประมาณการที่ดีที่สุดของผู้บริหารสำหรับมูลค่าสุทธิที่จะได้รับของสินค้าคงเหลือจากการพิจารณาสินค้าล้าสมัย เสียหาย หรือเสื่อมคุณภาพ และวิเคราะห์อายุสินค้าคงเหลือ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลาการรายงาน

4.5 อัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่มในการคิดคดหนี้สินตามสัญญาเช่า - กลุ่มบริษัทในฐานะผู้เช่า

กลุ่มบริษัทไม่สามารถกำหนดอัตราดอกเบี้ยตามนัยของสัญญาเช่าดังนี้ ผู้บริหารจำเป็นต้องใช้คุลคุณพินิจในการกำหนดอัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่มของกลุ่มบริษัทในการคิดคดหนี้สินตามสัญญาเช่า โดยอัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่มเป็นอัตราดอกเบี้ยที่กลุ่มบริษัทจะต้องจ่ายในการกู้ยืมเงินที่จำเป็นเพื่อให้ได้มาซึ่งสินทรัพย์ที่มีมูลค่าใกล้เคียงกับสินทรัพย์สิทธิการใช้ในสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจที่คล้ายคลึง โดยมีระยะเวลาการกู้ยืมและหลักประกันที่คล้ายคลึง



5. แผนพื้นที่กิจการ

5.1 การเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการ

เมื่อวันที่ 20 พฤษภาคม 2563 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ในประชุมครั้งพิเศษที่ 10/2563 และครั้งพิเศษที่ 10-1/2563 เมื่อวันที่ 25 พฤษภาคม 2563 ได้มีมติอนุมัติให้บริษัทยื่นคำร้องขอที่นี่ฟุ่กิจการและให้เสนอผู้ดูแลทำแผนที่นี่ฟุ่กิจการ (“ผู้ดูแลแผน”) ต่อศาลล้มละลายกลาง ภายใต้พระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 โดยในวันที่ 26 พฤษภาคม 2563 บริษัทได้ยื่นคำร้องขอที่นี่ฟุ่กิจการของบริษัทและเสนอผู้ดูแลแผนต่อศาลล้มละลายกลาง และในวันที่ 27 พฤษภาคม 2563 ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งรับคำร้องขอที่นี่ฟุ่กิจการไว้พิจารณา และนัดให้ส่วนคำร้องขอที่นี่ฟุ่กิจการ รายละเอียดของคำร้องขอที่นี่ฟุ่กิจการฉบับหนึ่งของบริษัทโดยสรุปดังนี้



- บริษัท ในฐานะลูกหนี้ เป็นผู้ขึ้นคำร้องขอฟื้นฟูกิจการต่อศาลล้มละลายกลาง
- บริษัท ได้เสนอให้ บริษัท อีวาย คอร์ปอเรชัน แอดไวซ์ จำกัด ร่วมกับ พล.อ.อ ชัยพุกนย์ ดิยยะศริน นายจักรกฤษณ์ พาราพันธุ์ นายพีระพันธุ์ สาลีรัฐวิภาค นายนุญทักษ์ หวังเจริญ นายปียะสวัสดิ์ อัมรันนันทน์ และ นายชาญศิลป์ ศรีนุชกร กรรมการ ของบริษัท เป็นผู้ทำแผน โดยหากศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งให้บริษัทฟื้นฟูกิจการและตั้งผู้ทำแผน แล้ว ผู้ทำแผนที่ได้รับแต่งตั้งจากศาลจะมีอำนาจและหน้าที่ในการบริหารจัดการกิจการและ ทรัพย์สินของบริษัท ต่อไป
- การเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการในครั้งนี้ มีกฎหมายรองรับและให้ความคุ้มครองแก่ผู้ที่เกี่ยวข้อง อ่อนไหวเป็นธรรม โดยบริษัทขึ้นสามารถประกอบธุรกิจปกติต่อไปได้ในระหว่างที่อยู่ในกระบวนการฟื้นฟู กิจการ ไม่ว่าจะเป็นการให้บริการขนส่งผู้โดยสาร ไปยังจุดหมายปลายทางของการบินไทย ในประเทศต่างๆ หรือการขนส่งสินค้าไปรษณีย์กันที่ ซึ่งจะดำเนินการควบคู่ไปกับการฟื้นฟูองค์กร เมื่อวันที่ 14 กันยายน 2563 ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งให้บริษัทฟื้นฟูกิจการและมีคำสั่งแต่งตั้ง คณะกรรมการผู้ทำแผนตามที่บริษัทเสนอ ต่อมาเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์คงประการคำสั่งศาลให้ฟื้นฟูกิจการและ ตั้งคณะกรรมการผู้ทำแผนในราชกิจจานุเบกษาเมื่อวันที่ 2 ตุลาคม 2563

ในระหว่างการฟื้นฟูกิจการ บริษัทได้เข้าจัดทำหนังสือข้อตกลง ("Letter of Intent" หรือ "LOI") กับผู้ให้เช่า เครื่องบิน ในช่วงระยะเวลาตั้งแต่เดือนธันวาคม 2563 ถึงเดือนมีนาคม 2564 รวมทั้งสิ้น 21 ราย สำหรับ เครื่องบิน 57 ลำ ซึ่งแบ่งเป็นเครื่องบินท่องยุgrave;ภัยให้สัญญาเช่าดำเนินงานจำนวน 42 ลำ และภายนอกให้สัญญาเช่า ทางการเงินจำนวน 15 ลำ เพื่อแสดงเจตนาของคู่สัญญาในการที่จะแก้ไขสัญญาเช่าดำเนินงานและ สัญญาเช่าทางการเงินในปัจจุบันให้เป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในหนังสือข้อตกลง ทั้งนี้ หนังสือข้อตกลง ดังกล่าวจะได้กำหนดเรื่องการชำระค่าเช่าโดยคำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour) ในช่วงระยะเวลาตามที่ระบุไว้ในหนังสือข้อตกลง การเข้าทำสัญญาแก้ไขสัญญาเช่าอยู่ภายใต้เงื่อนไข ของแผนฟื้นฟูกิจการ

เมื่อวันที่ 2 มีนาคม 2564 ผู้ทำแผนได้ยื่นแผนฟื้นฟูกิจการต่อเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ และต่อมาเมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม 2564 ผู้ทำแผนได้ยื่นคำร้องขอแก้ไขแผนฟื้นฟูกิจการต่อเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ ทั้งนี้ เจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์นัดประชุมเจ้าหนี้เพื่อพิจารณาแผนฟื้นฟูกิจการในวันที่ 12 พฤษภาคม 2564 และ เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2564 ที่ประชุมเจ้าหนี้ได้มีมติตามมาตรา 90/46 แห่งพระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 ยอมรับแผนฟื้นฟูกิจการจำนวน 3 ฉบับที่ผู้ทำแผนและเจ้าหนี้จำนวน 2 รายเสนอ พร้อมทั้งเสนอ ชื่อผู้บริหารแผนจำนวน 5 ราย ได้แก่ นายปียะสวัสดิ์ อัมรันนันทน์ นายพรชัย สุริธรรม นายศิริ จิราพงษ์พันธ์ นายไกรศร นารม乔ชัย และนายชาญศิลป์ ศรีนุชกร โดยศาลล้มละลายกลางนัดพิจารณาแผนฟื้นฟูกิจการ ในวันที่ 28 พฤษภาคม 2564



เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2564 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยคะแนนพื้นฟูกิจการและคำร้องขอแก้ไข แผนตามมติที่ประชุมของเจ้าหนี้เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2564 ซึ่งมีผลให้ผู้บริหารแผนที่อยู่กานอื่นตามแผนพื้นฟูกิจการและคำร้องขอแก้ไขแผนดังกล่าวจำนวน 5 รายเป็นผู้บริหารแผน โดยผู้บริหารแผน 2 คนมีอำนาจลงนามร่วมกันเพื่อผูกพันบริษัท ทั้งนี้ ผู้บริหารแผนจะมีอำนาจหน้าที่ในการจัดการกิจการ และทรัพย์สินของบริษัท ตลอดจนการดำเนินการตามแผนพื้นฟูกิจการต่อไป สาระสำคัญของการแก้ไข แผนพื้นฟูกิจการ ฉบับที่ศาลเห็นชอบด้วยคะแนนเมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2564 แสดงอยู่ในหมายเหตุข้อ 5.2

เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2565 ผู้บริหารแผนยื่นคำร้องขอแก้ไขแผนต่อเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ กรมบังคับคดี และยื่นคำร้องขอแก้ไขเพิ่มเติมคำร้องขอแก้ไขแผนพื้นฟูกิจการ ฉบับลงวันที่ 1 กรกฎาคม 2565 รวม 2 ฉบับ ต่อมา เจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ได้มีการจัดการประชุมเจ้าหนี้เพื่อพิจารณาข้อเสนอขอแก้ไข แผนของผู้บริหารแผน เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2565 ที่ประชุมเจ้าหนี้ได้มีมติตามมาตรา 90/46 แห่งพระราชบัญญัติสืบสานภรัฐธรรมนูญ 2483 ขอมรับข้อเสนอขอแก้ไขแผนพื้นฟูกิจการตามที่ผู้บริหาร แผนได้ยื่นต่อเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์

เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งเห็นชอบการขอแก้ไขแผนพื้นฟูกิจการ โดยมีสรุป สาระสำคัญของการแก้ไขแผนพื้นฟูกิจการที่ศาลเห็นชอบ แสดงอยู่ในหมายเหตุข้อ 5.3

เมื่อวันที่ 21 ตุลาคม 2565 บริษัทแจ้งการพ้นจากตำแหน่งของผู้บริหารแผนจำนวน 2 ราย ได้แก่ นายศิริ จิราพงษ์พันธ์ และนายไกรสระ บรรมีอวยชัย อนึ่ง ผู้บริหารแผนที่เหลืออยู่มีอำนาจกระทำการ ในฐานะผู้บริหารแผนของบริษัทต่อไปได้ตามมาตรา 90/65 (6) แห่งพระราชบัญญัติสืบสานภรัฐธรรมนูญ 2483 (แก้ไขเพิ่มเติม) และข้อ 10.6 (2) ของแผนพื้นฟูกิจการของบริษัท

5.2 สาระสำคัญของการแก้ไขแผนพื้นฟูกิจการ ฉบับที่ศาลล้มละลายกลางเห็นชอบด้วยคะแนนเมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2564

สาระสำคัญโดยสรุปของแผนพื้นฟูกิจการ มีดังนี้

5.2.1 การปรับโครงสร้างทุน

- การลดทุนโดยการตัดหุ้นของบริษัทที่ยังไม่ได้ออกและจำหน่ายจำนวน 516,129,033 หุ้น กายใน 60 วันนับแต่วันที่ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยคะแนนพื้นฟูกิจการ
- การเพิ่มทุนจดทะเบียนเพื่อรับการจัดสรรและออกหุ้นตามสัญญาการใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญ (Share Option) จำนวน 19,644,947,252 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท เป็นจำนวนเงิน 196,449,472,520 บาท แก่เจ้าหนี้เฉพาะกุล และ/หรือ ผู้รับโอนสิทธิในการซื้อหุ้น โดยมีเงื่อนไขตามที่ระบุไว้ในแผนพื้นฟูกิจการ
- การเพิ่มทุนจดทะเบียนในปีที่ 4 (ปี 2568) นับจากวันที่ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยคะแนน เพื่อรับ การแปลงหนี้ดอกเบี้ยใหม่ดังพักของเจ้าหนี้เฉพาะกุล จำนวน 1,903,608,176 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท เป็นจำนวนเงิน 19,036,081,760 บาท และจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนดังกล่าวให้แก่ เจ้าหนี้เฉพาะกุล โดยมีเงื่อนไขตามที่ระบุไว้ในแผนพื้นฟูกิจการ



- ภายหลังจากการกระบวนการปรับโตรังสร้างทุนและการจัดสรรหุ้นเพิ่มทุนเสริมสืบ หากยัง มีหุ้นเพิ่มทุนที่ยังไม่ได้รับการจัดสรร และ/หรือ ออกหุ้น ให้ผู้บริหารแผนมีอำนาจ ในการลดทุนจะทะเบียนเพื่อตัดหุ้นในส่วนที่ยังไม่ได้รับการจัดสรร และ/หรือ ออกหุ้นได้

5.2.2 การชำระหนี้ตามกู้มของเจ้าหนี้

แผนพื้นที่กิจการของบริษัทได้จัดกู้มเจ้าหนี้ออกเป็น 36 กลุ่ม โดยแบ่งออกเป็นเจ้าหนี้มีประกัน 1 กลุ่มและเจ้าหนี้ไม่มีประกัน 35 กลุ่ม โดยแต่ละกลุ่มเจ้าหนี้จะมีการกำหนดวิธีการจ่ายชำระ เงื่อนไข ระยะเวลาการจ่ายชำระหนี้และดอกเบี้ยที่เกียร์ขึ้งที่แตกต่างกันตามที่ระบุไว้ในแผนพื้นที่กิจการ โดยภาระหนี้ดังกล่าวอาจเปลี่ยนแปลงไปตามคำสั่งในคำขอรับชำระหนี้อันเป็นสุดของเจ้าหนี้งาน พิทักษ์ทรัพย์และ/หรือศาล (แล้วแต่กรณี) และแผนพื้นที่กิจการกำหนดให้มีการชำระหนี้ตามคำสั่ง ให้ได้รับชำระหนี้ของเจ้าหนี้งานพิทักษ์ทรัพย์ ศาลล้มละลายกลาง ศาลอุทธรณ์คดีช้านัญพิเศษ หรือ ศาลฎีกา (แล้วแต่กรณี) ซึ่งเป็นคำสั่งถึงที่สุดให้ได้รับชำระหนี้

ทั้งนี้ ดอกเบี้ยที่เกิดขึ้นจากเงินกู้มบางกลุ่มเจ้าหนี้และหุ้นกู้ในช่วงระยะเวลา 3 ปีแรกนับจากวันที่ ศาลมีคำสั่งเห็นชอบแผนพื้นที่กิจการจะถูกตั้งพักไว้ ("ดอกเบี้ยใหม่ตั้งพัก") โดยเจ้าหนี้สามารถเลือก แปลงดอกเบี้ยใหม่ตั้งพักดังกล่าวเป็นหุ้นสามัญของบริษัท ที่กำหนดราคาแปลงหนี้เป็นทุนที่ราก หุ้นละ 2.5452 บาท ตามเงื่อนไขที่ระบุในแผนพื้นที่กิจการ

5.2.3 ผลสำเร็จของแผนพื้นที่กิจการ

การดำเนินการพื้นที่กิจการของบริษัทให้ก่อว่าเป็นผลสำเร็จตามแผนเมื่อเข้าเงื่อนไขทุกข้อดังนี้

- (1) บริษัทจะทะเบียนเพิ่มทุนและได้รับสินเชื่อใหม่ตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในแผนพื้นที่กิจการ
- (2) บริษัทดำเนินการแผนพื้นที่กิจการ โดยไม่เกิดเหตุผิดนัดติดต่อ กันเป็นระยะเวลา 5 ปี นับแต่วันที่ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนพื้นที่กิจการ
- (3) บริษัทมีกำไรก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ("EBITDA") จากการดำเนินงาน หลังหักเงินสดจ่ายหนี้สินตามสัญญาเช่าเครื่องบิน เกลี่ยไม่น้อยกว่า 20,000 ล้านบาทต่อปี ใน 2 ปีก่อนหน้าที่จะรายงานศาลถึงผลสำเร็จของการพื้นที่กิจการ โดย EBITDA ในปีหลัง ต้องไม่น้อยกว่า 20,000 ล้านบาท
- (4) บริษัทมีการแต่งตั้งกรรมการใหม่ ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงผู้ถือหุ้นตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในแผนพื้นที่กิจการ

ทั้งนี้ การดำเนินการตามแผนมีระยะเวลาไม่เกิน 5 ปี นับจากวันที่ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผน เว้นแต่ ศาลจะมีคำสั่ง ให้ขยายระยะเวลาดำเนินการตามแผน ตามบทบัญญัติของพระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483



5.3 สาระสำคัญของแผนพื้นฟูกิจการ ซึ่งศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนที่แก้ไข เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565

5.3.1 วิธีการชำระหนี้

- (1) เจ้าหนี้กู้ที่ 1 เจ้าหนี้มีประกัน (เฉพาะเจ้าหนี้ที่มีทรัพย์สินของการบินไทยเป็นหลักประกัน ตามสัญญาหลักประกันทางธุรกิจ)

เพิ่มเติมวิธีการชำระหนี้จากเดิมที่บริษัทต้องนำอากาศยานที่เป็นหลักประกันออกขายเพื่อนำเงินมาชำระหนี้เพียงอย่างเดียว เป็นไห้บริษัทมีสิทธิชำระหนี้จากกระแสเงินสดที่ได้จากการประกอบกิจการเพิ่มเติม เพื่อเป็นการเปิดโอกาสให้บริษัทสามารถนำอากาศยานที่เป็นหลักประกันกลับมาใช้ในการประกอบธุรกิจ ได้หากเห็นว่าเป็นการเหมาะสมและก่อให้เกิดประโยชน์แก่บริษัทในการพร้อม

- (2) เจ้าหนี้กู้ที่ 4 เจ้าหนี้เงินกู้ยืมจากผู้ถือหุ้นรายใหญ่ที่มิใช่สถาบันการเงิน

ปรับเปลี่ยนวิธีการชำระหนี้ให้แก่เจ้าหนี้กู้ที่ 4 จากเดิมที่จะได้รับชำระด้วยเงินสดจนครบถ้วนในปีที่ 12 ของแผนพื้นฟูกิจการ เป็นได้รับชำระหนี้ด้วยการแบ่งหนี้เงินดันทั้งจำนวนเป็นหุ้นสามัญของบริษัท ที่ราคา 2.5452 บาทต่อหุ้น โดยจะได้รับชำระภายในปี 2567

- (3) เจ้าหนี้กู้ที่ 5 เจ้าหนี้สถาบันการเงินที่มีสิทธิตามสัญญาโอนสิทธิในการได้รับเงินจาก การขายครองบิน เจ้าหนี้กู้ที่ 6 เจ้าหนี้สถาบันการเงิน ไม่มีประกัน และเจ้าหนี้กู้ที่ 18 - 31 เจ้าหนี้ผู้ถือหุ้นกู้

ปรับเปลี่ยนวิธีการชำระหนี้จากเดิมที่จะได้รับชำระด้วยเงินสดจนครบถ้วนในปีที่ 12 ถึง 15 ของแผนพื้นฟูกิจการ (แตกต่างกันไปในแต่ละกู้) เป็นได้รับชำระหนี้ด้วยการแบ่งหนี้เงินดันตามแผนพื้นฟูกิจการในอัตราเรื้อร้อยละ 24.50 ของภาระหนี้เงินดันคงค้างของเจ้าหนี้แต่ละรายตามลำดับที่สุดให้ได้รับชำระหนี้ เป็นหุ้นสามัญเพิ่มทุนที่ราคา 2.5452 บาทต่อหุ้น โดยจะได้รับชำระภายในปี 2567 โดยภาระหนี้เงินดันคงค้างส่วนที่เหลือจะได้รับชำระหนี้จากกระแสเงินสดตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ในแผนพื้นฟูกิจการที่ศาลเห็นชอบตามเดิม และกำหนดให้เจ้าหนี้ได้รับดอกเบี้ยของภาระหนี้เงินดันคงค้างส่วนที่ได้รับชำระหนี้จาก การแบ่งหนี้เดิมของเจ้าหนี้ตามแผนพื้นฟูกิจการเป็นหุ้นสามัญเพิ่มทุนในระหว่างที่ซึ่งไม่มีการแบ่งหนี้เป็นทุน โดยเป็นไปตามอัตราดอกเบี้ยของดอกเบี้ยใหม่ตามแผนพื้นฟูกิจการฉบับที่ศาลเห็นชอบ และได้กำหนดเพิ่มอัตราดอกเบี้ยใหม่จากการหนี้เงินดันคงค้างส่วนที่ได้รับชำระหนี้จากภาระหนี้จากกระแสเงินสด ในครั้งปีหลังของปีที่ 13 ของแผนพื้นฟูกิจการเป็นดันไปจนกว่าจะชำระภาระหนี้เงินดันคงค้าง (สำหรับเจ้าหนี้กู้ที่ 5 และกู้ที่ 6) และใน 2 ปี สุดท้ายก่อนครบกำหนดระยะเวลา ໄก่ก่อนหุ้นกู้ตามแผนพื้นฟูกิจการ (สำหรับเจ้าหนี้ กู้ที่ 18 - 31) โดยเพิ่มขึ้นจากเดิมอีกร้อยละ 0.25 ต่อปี



(4) เจ้าหนี้กู้มที่ 9 เจ้าหนี้ผู้โดยสารที่ขอคืนค่าบัตรโดยสาร (Refund)

เพิ่มรายละเอียดในเรื่องขั้นตอนการชำระคืนค่าบัตรโดยสารและจำนวนที่จะชำระคืน เพื่อให้เป็นไปตามมูลค่าที่บันทึกไว้ในระบบของบริษัท มูลค่าดังกล่าวเป็นมูลค่าที่แท้จริง ตามที่บริษัท ได้รับชำระจากการขายบัตรโดยสารที่เก็บขึ้น และเพื่อให้สอดคล้องกับวิธีปฏิบัติในการดำเนินธุรกิจของบริษัท โดยที่กำหนดระยะเวลาการชำระหนี้ขึ้นเป็นไปตามแผนพื้นที่กิจการที่ศาลหุ้นชอบกล่าวถึง เจ้าหนี้ที่ขอคืนค่าบัตรโดยสารทุกรายจะต้องได้รับชำระหนี้ภายใน 31 มีนาคม 2567

5.3.2 การปรับโครงสร้างทุน

การแก้ไขแผนพื้นที่กิจการกำหนดการปรับโครงสร้างทุนของบริษัท โดยสรุป ดังนี้

(1) บริษัทจะดำเนินการเพิ่มทุนจดทะเบียน จำนวนไม่เกิน 216,773,146,220 บาท โดยการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนใหม่จำนวนไม่เกิน 21,677,314,622 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท บริษัทจะจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุน ดังนี้

(ก) จัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทจำนวนไม่เกิน 4,911,236,813 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท เพื่อร่วมการใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนของผู้สนับสนุนสินเชื่อใหม่ ตามข้อตกลงการใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุน (Share Option) ที่ราคา 2.5452 บาทต่อหุ้น

ในกรณีที่มีหุ้นสามัญเพิ่มทุน ตามข้อ (ก) คงเหลือ ไม่ว่าด้วยเหตุใด ๆ ก็ตาม ให้นำหุ้นสามัญเพิ่มทุนคงเหลือดังกล่าวไปดำเนินการจัดสรรให้แก่เจ้าหนี้กู้มที่ 5 เจ้าหนี้สถาบันการเงินที่มีสิทธิตามสัญญาโอนสิทธิในการได้รับเงินจาก การขายครึ่งบิน เจ้าหนี้กู้มที่ 6 เจ้าหนี้สถาบันการเงินไม่มีประกัน และเจ้าหนี้กู้มที่ 18 - 31 เจ้าหนี้ผู้ถือหุ้นภู โดยเจ้าหนี้กู้มที่ 5 ดังกล่าวสามารถแสดงจดนาใช้สิทธิแปลงหนี้เดิมของเจ้าหนี้ตามแผนพื้นที่กิจการเป็นหุ้นสามัญเพิ่มทุนในจำนวนไม่เกินกว่าจำนวนเงินที่เจ้าหนี้แต่ละรายมีสิทธิได้รับชำระหนี้จากการแสวงผลกำไรแผนพื้นที่กิจการที่ราคา 2.5452 บาทต่อหุ้น ทั้งนี้ ในกรณีที่เจ้าหนี้กู้มที่ 5 กู้มที่ 6 และกู้มที่ 18 - 31 ใช้สิทธิแปลงหนี้เดิมของเจ้าหนี้ตามแผนพื้นที่กิจการเป็นหุ้นสามัญเพิ่มทุนมากกว่าจำนวนหุ้นที่สามารถจัดสรรได้ ให้จัดสรรและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัท ให้แก่เจ้าหนี้ตามสัดส่วนภาระหนี้เงินดันของเจ้าหนี้แต่ละรายตามแผนพื้นที่กิจการ (pro rata basis) แต่หากเจ้าหนี้กู้มที่ 5 กู้มที่ 6 และกู้มที่ 18 - 31 ไม่ใช้สิทธิตั้งกล่าวหรือใช้สิทธิตั้งกล่าวไม่เต็มจำนวนหุ้นสามัญเพิ่มทุนที่คงเหลือในข้อนี้ ให้นำหุ้นส่วนที่เหลือไปดำเนินการจัดสรรเพิ่มเติม

(ข) จัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทจำนวนไม่เกิน 14,862,369,633 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท เพื่อชำระหนี้ให้แก่เจ้าหนี้ตามแผนพื้นที่กิจการด้วยการแปลงหนี้เดิมของเจ้าหนี้ตามแผนพื้นที่กิจการเป็นหุ้นสามัญเพิ่มทุนภายใต้เงื่อนไข ดังนี้

- ชำระหนี้เงินดันคงค้างของเจ้าหนี้กู้มที่ 4 จำนวน 12,827,461,287 บาท โดยการแปลงหนี้ดังกล่าวเป็นหุ้นสามัญเพิ่มทุน จำนวนไม่เกิน 5,039,896,007 หุ้น ที่ราคา 2.5452 บาทต่อหุ้น



- 36 -

- ชำระหนี้เงินด้านคงค้างของเจ้าหนี้กู้มที่ 5 กู้มที่ 6 และกู้มที่ 18 - 31 ในอัตราอี้อยละ 24.50 ของภาระหนี้เงินด้านของเจ้าหนี้แต่ละรายตามค่าสั่งกึ่งที่สุดให้ได้รับชำระหนี้ เป็นหุ้นสามัญเพิ่มทุน จำนวนไม่เกิน 9,822,473,626 หุ้น ที่ราคา 2.5452 บาทต่อหุ้น
- (ค) จัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทจำนวนไม่เกิน 1,903,608,176 หุ้น นูกค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท เพื่อร่วมรับการใช้สิทธิแปลงหนี้ออกเป็นใหม่ดังพักของเจ้าหนี้กู้มที่ 4 กู้มที่ 5 กู้มที่ 6 และกู้มที่ 18 - 31 เป็นหุ้นสามัญเพิ่มทุนที่ราคา 2.5452 บาทต่อหุ้น
- (2) บริษัทจะดำเนินการเพิ่มทุนจดทะเบียนอีก จำนวนไม่เกิน 98,224,736,260 บาท โดยการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนใหม่จำนวนไม่เกิน 9,822,473,626 หุ้น นูกค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท เพื่อร่วมรับการจัดสรรและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัท ให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วนการถือหุ้นของผู้ถือหุ้นเดิม โดยไม่จัดสรรและเสนอขายให้ผู้ถือหุ้นที่จะทำให้บริษัท มีหนี้ที่ตามกฎหมายต่างประเทศ (Preferential Public Offering - PPO) ที่ราคาที่ผู้บริหารแผนเห็นสมควร แต่จะต้องไม่ต่ำกว่า 2.5452 บาทต่อหุ้น เพื่อให้ได้รับเงินเพิ่มทุนไม่น้อยกว่า 25,000,000,000 บาท แต่ทั้งนี้ จะต้องเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้ผู้ถือหุ้นเดิมเป็นจำนวนไม่น้อยกว่า 228,108,476 หุ้น เพื่อให้ผู้ถือหุ้นเดิมคงสัดส่วนการถือหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของทุนจดทะเบียนชำระแล้วภายหลังจากการปรับโครงสร้างทุน อันเป็นหนึ่งในคุณสมบัติของบริษัทในการนำหลักทรัพย์กลับเข้ามาซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์อีกรอบหนึ่ง ทั้งนี้ ตามแนวทางดำเนินการเพื่อแก้ไขเหตุแห่งการเพิกถอนหุ้นสามัญจากการเป็นหลักทรัพย์

ในกรณีที่ไม่มีผู้ถือหุ้นเดิมใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนหรือมีผู้ถือหุ้นเดิมใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนไม่เต็มจำนวนในข้อนี้ ให้นำหุ้นส่วนที่ไม่มีการใช้สิทธิมาเสนอขายให้แก่บุคคล เมื่อถัดไป

1. พนักงานของบริษัท (Employee Stock Option Program - ESOP) ณ ขณะที่มีการเสนอขายที่ราคาที่เสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามข้อนี้

2. ในกรณีที่พนักงานของบริษัท ใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนไม่เต็มจำนวนที่เหลือจากการจัดสรรและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิม ให้นำหุ้นที่เหลือมาเสนอขายให้แก่บุคคลในวงจำกัด (Private Placement - PP) ที่ราคาเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามข้อนี้

ทั้งนี้ การจัดสรรและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่ผู้สนับสนุนสินเชื่อใหม่ การแปลงหนี้เดิมของเจ้าหนี้ตามแผนพื้นฟูกิจการเป็นทุน และการเสนอขายหุ้นให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิม (PPO) และ/หรือพนักงานของบริษัท (ESOP) และ/หรือนักลงทุน (PP) ต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน 31 ธันวาคม 2567

5.3.3 การก่อหนี้ และการระดมเงินทุน รวมถึงแหล่งของเงินทุนและเงื่อนไขแห่งหนี้สินและเงินทุนดังกล่าว

การแก้ไขจำนวนเงินสินเชื่อใหม่โดยลดคงเหลือไม่เกิน 25,000 ล้านบาทเพื่อใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนค่าใช้จ่ายในการดำเนินธุรกิจปกติ ค่าใช้จ่ายในการลงทุนสำหรับบริษัท และบริษัทช่วยการปรับปรุง



หรือซ่อนแซมทรัพย์สินของบริษัท การปรับปรุงและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภายในองค์กร ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการพาณิชย์ และการปรับผุงบินให้เหมาะสมกับสถานการณ์ต่างๆ และการประกอบธุรกิจการบินที่อาจเปลี่ยนแปลงไป และกำหนดให้ผู้บริหารแผนมีอำนาจก่อหนี้ได้ตามที่เห็นสมควรทำท่าที่จำเป็นต่อการประกอบธุรกิจของบริษัท โดยการก่อหนี้ใหม่นี้จะอยู่ในรูปแบบดังต่อไปนี้

- การก่อหนี้ประเภทสินเชื่อระยะยาว (Term Loan) ไม่เกิน 6 ปี และ/หรือ ตราสารหนี้ที่มีอายุการได้ถอนไม่น้อยกว่า 6 ปี เป็นจำนวนไม่เกิน 12,500 ล้านบาท
- การก่อหนี้ประเภทวงเงินสินเชื่อหมุนเวียน (Revolving Facility) และ/หรือตราสารหนี้ที่มีอายุการได้ถอนน้อยกว่า 6 ปี เป็นจำนวนไม่เกิน 12,500 ล้านบาท

5.3.4 ผลสำเร็จของแผนพื้นฟูกิจการ

การดำเนินการพื้นฟูกิจการของบริษัทให้อ้วกว่าเป็นผลสำเร็จตามแผนพื้นฟูกิจการเมื่อ

- (1) บริษัทคาดจะเบี่ยงเพิ่มทุนตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในแผนพื้นฟูกิจการ
- (2) บริษัทดำเนินการตามแผนพื้นฟูกิจการโดยไม่มีกิจกรรมใด
- (3) บริษัทมีกำไรก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ("EBITDA") จากการดำเนินงานหลังหักเงินสดจ่ายหนี้สินตามสัญญาเช่าเครื่องบิน ไม่น้อยกว่า 20,000 ล้านบาท ในรอบ 12 เดือนก่อนหน้าที่จะรายงานผลลัพธ์ของแผนพื้นฟูกิจการ และส่วนของผู้ถือหุ้นในการเงินเป็นจำนวนมาก และ
- (4) บริษัทมีการแต่งตั้งกรรมการใหม่ ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงผู้ถือหุ้นตามเงื่อนไขที่ระบุในแผนพื้นฟูกิจการ

5.4 การดำเนินการตามแผนพื้นฟูกิจการ

5.4.1 ผลกระทบต่อการเงินจากการปฏิบัติตามแผนพื้นฟูกิจการ

หลังจากที่ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งหนี้ชอบด้วยแผนพื้นฟูกิจการและคำร้องขอแก้ไขแผนตามติที่ประชุมของเจ้าหนี้ที่จัดขึ้นเมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2564 บริษัทได้ดำเนินการปรับปรุงมูลหนี้ที่ได้รับคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์

โดยมีวันที่ 8 กรกฎาคม 2564 ที่ประชุมคณะกรรมการผู้บุกรุกและผู้บริหารแผน ครั้งที่ 5/2564 มีมติอนุมัติให้ลดทุนขาดทุนของบริษัทจากจำนวน 26,989,009,500 บาท เป็นจำนวน 21,827,719,170 บาท โดยการตัดหุ้นของบริษัทที่ยังไม่ได้ออกและจำหน่ายจำนวน 516,129,033 หุ้น ตามที่กำหนดในแผนพื้นฟูกิจการ บริษัทยืนคำร้องต่อศาลล้มละลายกลางเพื่อให้ศาลมีคำสั่งอนุญาตให้ผู้บริหารแผนดำเนินการลดทุนของบริษัทและเบี่ยงบริษัทและได้ดำเนินการจัดทำเบี่ยงเปลี่ยนแปลงทุนต่อนาทีเบี่ยงบริษัท นาที กระบวนการนี้ได้รับการดำเนินการต่อไปในวันที่ 17 สิงหาคม 2564

สำหรับหนี้สินทางการเงินที่วัสดุคงคล่องตัวที่ต้องชำระโดยใช้วิธีเดียวกันนี้ ที่ได้รับผลกระทบจากการเงินที่มีผลแตกต่างอย่างมากจะรับรู้หนี้สินทางการเงินใหม่ค่าวัสดุคงคล่องตัวที่ปรับปรุงใหม่ แทนหนี้สินทางการเงินที่มีผลแตกต่างอย่างมากจะรับรู้หนี้สินทางการเงินใหม่ค่าวัสดุคงคล่องตัวที่ปรับปรุงใหม่ โดยใช้วิธีการคิดคด



กระแสเงินสดค่าวัสดุตราชอกอเบี้ยติดต่อ ผลแต่ละต่างระหว่างมูลค่าตามบัญชีของหนี้สินทางการเงินก่อนปรับปรุงและมูลค่าคงเหลือของหนี้สินทางการเงินที่คำนวณใหม่ บริษัทรับรู้เป็นกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น หากหนี้สินทางการเงินดังกล่าวไม่มีผลแตกต่างอย่างมาก บริษัทจะปรับปรุงกระแสเงินสดภายในได้เรื่องไปใหม่โดยใช้อัตราดอกเบี้ยเท่าที่ร่วงตามสัญญาเดิม ผลแตกต่างที่เกิดขึ้นจะรับรู้เป็นกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

5.4.1.1 มูลค่าสินทรัพย์และหนี้สินที่บันทึกปรับปรุงตามแผนฟื้นฟูกิจการสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 มีดังนี้

- (1) บริษัทได้รับคำสั่งจากเจ้าหนี้พนักงานพิทักษ์ทรัพย์ให้ชำระหนี้แก่เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นบางส่วนและเจ้าหนี้เงินกู้ยืมบางส่วน โดยนิยบทปรับปรุงเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นและเจ้าหนี้เงินกู้ยืมดังกล่าวให้เป็นไปตามมูลค่าหนี้ วันครบกำหนดชำระอัตราดอกเบี้ยตามแผนฟื้นฟูกิจการและคำสั่งจากเจ้าหนี้พนักงานพิทักษ์ทรัพย์ (คุณภาพดี 20) ส่งผลให้บริษัทรับรู้กำไรจากการปรับปรุงหนี้สินให้เป็นไปตามคำสั่งจากเจ้าหนี้พนักงานพิทักษ์ทรัพย์จำนวน 1,052 ล้านบาท และรับรู้กำไรจากการตัดรายการหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่ายจำนวน 6,232 ล้านบาท สำหรับการเปลี่ยนแปลงในมูลค่าหนี้สินที่มีสาระสำคัญโดยถือเป็นการรับรู้รายการของหนี้สินทางการเงินใหม่
- (2) บริษัทได้มีการปรับปรุงรายการสัญญาเช่าทางการเงินและสัญญาเช่าดำเนินงานโดยเปลี่ยนแปลงอัตราค่าเช่า อัตราดอกเบี้ยอ้างอิง และเงื่อนไขใหม่ไปครบกำหนดชำระให้เป็นไปตามสัญญาที่แก้ไขเพิ่มเติมกับผู้ให้เช่า สำหรับเครื่องบินตามสัญญาเช่าทางการเงินจำนวน 6 ลำ และเครื่องบินตามสัญญาเช่าดำเนินงานจำนวน 10 ลำ ส่งผลให้มีการเปลี่ยนแปลงมูลค่าสินทรัพย์สิทธิการใช้และหนี้สินตามสัญญาเช่า (คุณภาพดี 13 และข้อ 19)

นอกจากนี้ บริษัทดำเนินการปรับปรุงรายการเงินประจำกันการนำร่องรักษาเครื่องบิน เงินมัดจำสัญญาเช่าเครื่องบิน และหนี้สินตามสัญญาเช่าส่วนที่เกิดขึ้นก่อนวันที่ 14 กันยายน 2563 สำหรับสัญญาเช่าดำเนินงานที่ได้แก้ไขเพิ่มเติมดังกล่าว และรับรู้เป็นขาดทุนจากการปรับโครงสร้างหนี้จำนวน 475 ล้านบาท

- (3) บริษัทออกเลิกสัญญาที่มีภาระเกินควรกว่าประโยชน์ที่จะพึงได้ (Declaration of onerous contracts) ของเครื่องบินตามสัญญาเช่าทางการเงินจำนวน 9 ลำ และส่วนของเครื่องบินคืนแก่ผู้ให้เช่าจำนวน 5 ลำ โดยบริษัทได้ปรับปรุงรายการสินทรัพย์สิทธิการใช้หนี้สินตามสัญญาเช่า เจ้าหนี้หนี้สินตามสัญญาเช่า และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้อง ส่งผลให้บริษัทปรับรู้ขาดทุนจากการปรับโครงสร้างหนี้จำนวน 1,923 ล้านบาท



- (4) บริษัทฯได้ปรับปรุงเจ้าหนี้เงินกู้ยืมและเจ้าหนี้ผู้ถือหุ้นกู้ให้เป็นไปตามมูลหนี้ วันครบกำหนดชำระและอัตราดอกเบี้ยตามแผนฟื้นฟูกิจการที่ศาลมีคำสั่งเห็นชอบค้ำประกันที่แก้ไข (ดูหมายเหตุข้อ 5.3.1 (2) และ 5.3.1 (3)) ส่งผลให้บริษัทรับรู้ขาดทุนจากการปรับโครงสร้างหนี้จำนวน 10,124 ล้านบาท กำไร (ขาดทุน) จากการปรับโครงสร้างหนี้สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 ในงบการเงินรวมและการเงินเฉพาะกิจการมีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท
กำไรจากการตัดรายการหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่าย
(ดูหมายเหตุข้อ 5.4.1.1 (1)) 6,232
กำไรจากการปรับปรุงหนี้สินให้เป็นไปตามคำสั่งจากเจ้าหนี้ผู้ถือหุ้นกู้
(ดูหมายเหตุข้อ 5.4.1.1 (1)) 1,052
ขาดทุนจากการปรับปรุงสินทรัพย์และหนี้สินตามการแก้ไขสัญญาซ่า
(ดูหมายเหตุข้อ 5.4.1.1 (2)) (475)
ขาดทุนจากการยกเลิกสัญญาที่มีระยะเวลากว่าประจำเดือนที่พึงจะได้
(ดูหมายเหตุข้อ 5.4.1.1 (3)) (1,923)
ขาดทุนจากการปรับปรุงหนี้สินให้เป็นไปตามแผนฟื้นฟูฉบับแก้ไข
(ดูหมายเหตุข้อ 5.4.1.1 (4)) (10,124)
<hr/> รวม <hr/> (5,238)

5.4.1.2 มูลค่าสินทรัพย์และหนี้สินที่บันทึก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 ที่ปรับปรุงตามแผนฟื้นฟู กิจการ มีดังนี้

- (1) เมื่อวันที่ 8 กรกฎาคม 2564 ที่ประชุมคณะกรรมการผู้บัญชาติแผน ครั้งที่ 5/2564 มีมติอนุมัติให้ ลดทุนจดทะเบียนของบริษัทจากจำนวน 26,989,009,500 บาท เป็น จำนวน 21,827,719,170 บาท โดยการตัดหุ้นของบริษัทที่ยังไม่ได้ออกและจำหน่ายจำนวน 516,129,033 หุ้น ตามที่กำหนดในแผนฟื้นฟูกิจการ บริษัทยื่นคำร้องต่อศาลล้มละลาย กลางเพื่อให้ศาลมีคำสั่งอนุญาตให้ผู้บัญชาติแผนดำเนินการจดทะเบียนลดทุนจดทะเบียน บริษัทและได้ดำเนินการจดทะเบียนเปลี่ยนแปลงทุนต่อนายทะเบียนบริษัททุกมาชน กรณพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ในวันที่ 17 สิงหาคม 2564 เป็นที่เรียบร้อยแล้ว
- (2) บริษัทปรับปรุงรายการดอกเบี้ยผิดนัดชำระและวันครบกำหนดชำระของเงินกู้ยืม หุ้นกู้ และเจ้าหนี้สัญญาซ่าให้เป็นไปตามแผนฟื้นฟูกิจการ (ดูหมายเหตุข้อ 6.2 และ ข้อ 18) ส่งผลให้มีกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้จำนวน 7,612 ล้านบาทในงบกำไรขาดทุน และกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นรวมและการเงินเฉพาะกิจการ



- (3) บริษัทได้รับค่าสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ให้ชำระหนี้แก่เจ้าหนี้เงินกู้ยืมบางส่วน โดยบริษัทปรับปรุงเจ้าหนี้เงินกู้ยืมให้เป็นไปตามมูลหนี้ วันครบกำหนดชำระอัตราก่อเบี้ยตามแผนฟื้นฟูกิจการและค่าสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ (คุหมายเหตุข้อ 6.2 และข้อ 18) และรับรู้กำไรงจากการตัดรายการหนี้สินทางการเงินที่วัสดุค่าด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่าย จำนวน 10,621 ล้านบาท สำหรับการเปลี่ยนแปลงในมูลค่าหนี้สินที่มีสาระสำคัญ โดยถือเป็นการรับรู้รายการของหนี้สินการเงินใหม่ และรับรู้กำไรงจากการเปลี่ยนแปลงหนี้สินทางการเงินที่วัสดุค่าด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่าย จำนวน 83 ล้านบาท ในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเต็ร์จื่อนรวมและเฉพาะกิจการ
- (4) บริษัทได้รับค่าสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ให้ชำระหนี้แก่เจ้าหนี้หุ้นกู้บางส่วน โดยบริษัทปรับปรุงมูลหนี้หุ้นกู้ให้เป็นไปตามค่าสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ ส่งผลให้มีกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ จำนวน 4 ล้านบาท และบริษัทปรับปรุงวันครบกำหนดชำระและอัตราดอกเบี้ยของหุ้นกู้ให้เป็นไปตามแผนฟื้นฟูกิจการ ทั้งนี้ บริษัทได้ปรับปรุงเจ้าหนี้หุ้นกู้ทั้งหมดด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่ายให้เป็นไปตามเงื่อนไขของแผนฟื้นฟูกิจการ เนื่องจากบริษัทพิจารณาไม่มีความเป็นไปได้ก่อนข้างแนวว่า มูลค่าหนี้สินก่อนปรับปรุงจะไม่แตกต่างจากมูลค่าหนี้สินเมื่อได้รับค่าสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์อย่างมีสาระสำคัญ ส่งผลให้บริษัทรับรู้กำไรจากการตัดรายการหนี้สินทางการเงินที่วัสดุค่าด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่าย จำนวน 38,963 ล้านบาท (คุหมายเหตุข้อ 18.2) ในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเต็ร์จื่อนรวมและเฉพาะกิจการ
- (5) บริษัทได้รับค่าสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ให้ชำระหนี้แก่เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น บางส่วน โดยบริษัทปรับปรุงเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นให้เป็นไปตามมูลหนี้ วันครบกำหนดชำระและอัตราดอกเบี้ยตามแผนฟื้นฟูกิจการและค่าสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ (คุหมายเหตุข้อ 20) ส่งผลให้บริษัทรับรู้ค่าใช้จ่าย จำนวน 560 ล้านบาท และรับรู้กำไรจากการตัดรายการหนี้สินทางการเงินที่วัสดุค่าด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่าย จำนวน 2,223 ล้านบาทสำหรับการเปลี่ยนแปลงในมูลค่าหนี้สินที่มีสาระสำคัญ โดยถือเป็นการรับรู้รายการของหนี้สินทางการเงินใหม่ ในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเต็ร์จื่อนรวมและเฉพาะกิจการ
- (6) บริษัทปรับปรุงหนี้สินสำหรับเจ้าหนี้การะผูกพันตามสัญญาให้บริการซ่อมบำรุง เครื่องยนต์รายใหญ่ที่มีความจำเป็นต่อการประกอบธุรกิจให้เป็นไปตามแผนฟื้นฟู กิจการ ส่งผลให้มีกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ จำนวน 2,766 ล้านบาทและรับรู้กำไรจากการตัดรายการหนี้สินทางการเงินที่วัสดุค่าด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่าย จำนวน 413 ล้านบาทสำหรับการเปลี่ยนแปลงในมูลค่าหนี้สินที่มีสาระสำคัญ โดยถือเป็นการรับรู้รายการของหนี้สินทางการเงินใหม่ในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเต็ร์จื่อนรวมและเฉพาะกิจการ



(7) บริษัทได้มีการปรับปรุงรายการสัญญาเช่าทางการเงินและสัญญาเช่าดำเนินงาน โดยเปลี่ยนแปลงอัตราค่าเช่า อัตราดอกเบี้ยอ้างอิง และเงื่อนไขครบกำหนดชำระให้ เป็นไปตามหนังสือข้อตกลง ส่งผลให้มีการเปลี่ยนแปลงมูลค่าสินทรัพย์สิทธิการใช้และ หนี้สินตามสัญญาเช่า (คูหมายเหตุข้อ 13 และข้อ 19) โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทได้มีสัญญาที่แก้ไขเพิ่มเติมกับผู้ให้เช่าสำหรับเครื่องบินตามสัญญาเช่าทาง การเงินเสร็จลื้นจำนวน 6 ลำ และเครื่องบินตามสัญญาเช่าดำเนินงานเสร็จลื้นจำนวน 11 ลำ

นอกจากนี้ บริษัทดำเนินการปรับปรุงรายการเงินประจำกันการบำรุงรักษาเครื่องบิน เงินมัดจำสัญญาเช่าเครื่องบิน และหนี้สินตามสัญญาเช่าส่วนที่เกิดขึ้นก่อน วันที่ 14 กันยายน 2563 สำหรับสัญญาเช่าดำเนินงานที่ได้แก้ไขเพิ่มเติมดังกล่าวแล้ว จำนวน 9 ลำ โดยผู้ให้เช่าบางรายได้ยื่นถอนคำขอรับชำระหนี้กับเจ้าหนี้พนักงานพิทักษ์ ทรัพย์แล้วจำนวน 7 ลำ ส่วนที่เหลือจำนวน 2 ลำ บริษัทได้รับคำสั่งให้ชำระหนี้จาก เจ้าหนี้พนักงานพิทักษ์ทรัพย์แล้ว โดยรับรู้เป็นขาดทุนจากการปรับโครงสร้างหนี้จำนวน 761 ล้านบาท สำหรับเครื่องบินตามสัญญาเช่าดำเนินงานส่วนที่เหลือจำนวน 2 ลำ ยัง ไม่ได้รับคำสั่งจากเจ้าหนี้พนักงานพิทักษ์ทรัพย์ บริษัทจึงยังไม่ได้พิจารณาปรับปรุง รายการ

(8) บริษัทได้บอกเลิกสัญญาที่มีภาระเกินควรกว่าประโยชน์ที่จะพึงได้ (Declaration of onerous contracts) ของเครื่องบินตามสัญญาเช่าทางการเงินเสร็จลื้นแล้วจำนวน 3 ลำ และได้ปรับปรุงรายการที่เกิดจากยกเลิกสัญญาดังกล่าว ส่งผลให้บริษัทรับรู้กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้จำนวน 443 ล้านบาท

กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้สำหรับปีลื้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 ในงบการเงินรวมและ งบการเงินเฉพาะกิจกรรมดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

กำไรที่เกิดจากการกลับรายการดอกเบี้ยผิดนัดชำระ (คูหมายเหตุข้อ 5.4.1.2 (2))	7,612
กำไรจากการตัดรายการหนี้สินทางการเงินที่วัสดุค่าด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่าย (คูหมายเหตุข้อ 5.4.1.2 (3) - (6))	52,220
กำไรจากการปรับปรุงหนี้สินทางการเงินที่วัสดุค่าด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่าย (คูหมายเหตุข้อ 5.4.1.2 (3))	83
กำไรที่เกิดจากการปรับปรุงทุนสูญ (คูหมายเหตุข้อ 5.4.1.2 (4))	4
รับรู้ได้ใช้จ่าย (คูหมายเหตุข้อ 5.4.1.2 (5))	(560)
กำไรจากการรับร่างรุ่งหนี้สินภาระผูกพันตามสัญญาให้กับการซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ (คูหมายเหตุข้อ 5.4.1.2 (6))	2,766
ขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงตามสัญญาที่แก้ไขเพิ่มเติม (คูหมายเหตุข้อ 5.4.1.2 (7))	(761)
กำไรจากการยกเลิกสัญญาที่มีภาระเกินควรกว่าประโยชน์ที่พึงจะได้ (คูหมายเหตุข้อ 5.4.1.2 (8))	443
รวม	61,807



5.4.2 รายการที่อยู่ระหว่างดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการ

สำหรับเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น เจ้าหนี้เงินกู้ชั่ว เจ้าหนี้หักดือหุ้น เจ้าหนี้ตามภาระหนี้ที่เกี่ยวข้อง กับการเช่าเครื่องบิน และเจ้าหนี้ตามภาระหนี้ที่เกี่ยวข้องกับการเช่าซื้อเครื่องบิน บริษัทอยู่ในระหว่างการดำเนินการยืนยันมูลหนี้กับเจ้าหนี้พนักงานพิทักษ์ทรัพย์และจะปรับปรุงเมื่อได้รับคำสั่งจากเจ้าหนี้พนักงานพิทักษ์ทรัพย์ โดยฝ่ายบริหารของบริษัทอยู่ระหว่างการพิจารณาผลกระทบต่อมูลค่าหนี้สินซึ่งอาจเปลี่ยนแปลง เมื่อมีการตรวจสอบยืนยันมูลค่าหนี้สินกับเจ้าหนี้พนักงานพิทักษ์ทรัพย์แล้วเสร็จ

6. รายการกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกับกับบริษัท หมายถึง บุคคลหรือกิจการที่มีอำนาจควบคุมบริษัท ถูกควบคุมโดยบริษัท ไม่ว่าจะเป็นโดยทางตรงหรือทางอ้อม หรืออยู่ภายใต้การควบคุมเดียวกับกับบริษัท รวมถึงบริษัทที่ทำหน้าที่ดือหุ้น นอกเหนือไปนี้ บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกับบุคคลที่มีสิทธิออกเสียง ไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อม และมีอิทธิพลอย่างเป็นอย่างสำคัญกับบริษัท ผู้บริหารสำคัญ กรรมการหรือพนักงานของบริษัท ตลอดทั้งสามารถในการครอบครัว ที่ใกล้ชิดกับบุคคลดังกล่าวและกิจการที่เกี่ยวข้องกับบุคคลเหล่านั้น

ในการพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกับกับบริษัทแต่ละรายการบริษัทดำเนินถึงเนื้อหา ของความสัมพันธ์มากกว่ารูปแบบทางกฎหมาย

รายการที่มีขึ้นกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกับกับบริษัทได้กำหนดดังนี้โดยใช้ราศีคาดหรือในราศีที่ตกลงกันตามสัญญา หากไม่มีราศีคาดควรรองรับ

ความสัมพันธ์ที่มีกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกับกับบริษัทย่อ รวมทั้งรายละเอียดของบุคคลที่ตกลงกันตามสัญญา ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 มีดังนี้

ลำดับ	ชื่อกิจการ	ลักษณะธุรกิจ	ประเภทที่จัดตั้ง/สัญชาติ	ลักษณะความสัมพันธ์
1	กระทรวงการคลัง	กำกับดูแลนโยบายการเงินของประเทศไทย	ไทย	ผู้ดือหุ้นรายใหญ่
2	ธนาคารออมสินจำกัด	ธนาคารพาณิชย์	ไทย	ผู้ดือหุ้นร่วมกัน
3	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	ธนาคารพาณิชย์	ไทย	ผู้ดือหุ้นร่วมกัน
4	ธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย	ธนาคารพาณิชย์	ไทย	ผู้ดือหุ้นร่วมกัน
5	ธนาคารกรุงไทย	ธนาคารพาณิชย์	ไทย	ผู้ดือหุ้นร่วมกัน
6	บริษัท ไพรายลี่ไทย จำกัด	กิจกรรมไประยลี่	ไทย	กิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกัน
7	บริษัท ปกท. จำกัด (มหาชน)	ผลิตภัณฑ์อาหารญี่ปุ่น	ไทย	กิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกัน
8	การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย	การท่องเที่ยว	ไทย	กิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกัน
9	บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	ท่าอากาศยานของประเทศไทย	ไทย	กิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกัน
10	บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน)	สื่อสารมวลชน	ไทย	กิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกัน
11	สถาบันการบินพลเรือน	องค์รวมและผลิตภุคلاกร้านค้าการบิน	ไทย	กิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกัน
12	วิทยุการบินแห่งประเทศไทย	ความคุ้มครองทางดิจิทัล	ไทย	กิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกัน
13	บริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน)	โทรคมนาคม	ไทย	กิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกัน



6.1 รายการที่สำคัญกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกับสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม สรุปได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
ผู้ถือหุ้น ในส่วน				
ขายและให้บริการ	1	-	1	-
ซื้อสินค้าและบริการ	2	3	2	3
ดอกเบี้ยฯ	255	565	255	565
บริษัทอย่าง				
ขายและให้บริการ	-	-	3,391	1,346
ซื้อสินค้าและบริการ	-	-	3,375	521
บริษัทร่วม				
ซื้อสินค้าและบริการ	39	33	39	33
เงินปันผลรับ	-	21	-	21
กิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกัน				
ขายและให้บริการ	21	4	21	4
ซื้อสินค้าและบริการ	4,304	8,791	4,304	8,791
ค่าตอบแทนคณะกรรมการและผู้บริหาร				
ค่าตอบแทนผู้บริหารระดับสูง	33	26	26	18
ค่าตอบแทนคณะกรรมการบริหาร	26	15	22	14
ผลประโยชน์หลังออกจากงาน	1	7	1	7

ค่าตอบแทนผู้บริหารพิจารณาตามกฎหมาやりว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ โดยผู้บริหาร หมายถึง กรรมการผู้จัดการบริษัท ผู้บริหารบริษัท 4 รายแรก และผู้ดำรงตำแหน่งเทียบเท่าผู้บริหารรายที่ 4 ทุกราย ต่อจากกรรมการผู้จัดการบริษัท โดยรวมผู้บริหารบริษัทในสาขางานบัญชีหรือการเงินบางคน



- 44 -

6.2 ยอดคงเหลือกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม มีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น				
บริษัทปอย	-	-	11,203	10,782
กิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกัน	34	14	34	14
รวม	34	14	11,237	10,796

ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น¹แสดงคงยอดคงเหลือก่อนหักผลขาดทุนค่านายหนี้ฯ
(คูหมายเหตุข้อ 8)

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่น ¹ (คูหมายเหตุข้อ 20)				
บริษัทปอย	-	-	173	129
บริษัทร่วม	19	2	19	2
กิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกัน	86	78	86	78
รวม	105	80	278	209
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้ไม่หมุนเวียนอื่น ¹ (คูหมายเหตุข้อ 20)				
บริษัทร่วม	17	17	17	17
กิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกัน	933	938	933	938
รวม	950	955	950	955



เงินกู้ยืมจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประจำปีด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		หน่วย : ล้านบาท
	2565	2564	2565	2564	
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน					
จากสถาบันการเงินในประเทศไทยที่ผู้ถือหุ้นใหญ่ มีอำนาจควบคุม	39	-	-	-	
เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน					
จากสถาบันการเงินต่างประเทศที่ผู้ถือหุ้นใหญ่ จากสถาบันการเงินในประเทศไทยที่ผู้ถือหุ้นใหญ่ มีอำนาจควบคุม	11,722	6,082	11,722	6,082	
รวมเงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	12,639	12,477	12,639	12,477	
รวม	24,361	18,559	24,361	18,559	
รวม	24,400	18,559	24,361	18,559	

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทไม่มีการจ่ายคืนเงินดันของยอดเงินกู้ยืมหรือการกู้ยืมเพิ่มเติมจากการที่เกี่ยวข้องกัน เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนจับแก้ไข ส่งผลให้มีการเปลี่ยนแปลงวิธีการชำระหนี้เป็นได้รับชำระหนี้บางส่วนด้วยการแปลงหนี้เงินดันเป็นหุ้นสามัญตามแผนพื้นฟูภาระหนี้ รวมถึงเปลี่ยนแปลงวันครบกำหนดชำระและอัตราดอกเบี้ยของเงินกู้ยืมจากการที่เกี่ยวข้องกันให้เป็นไปตามความแผนพื้นฟูภาระหนี้ (ดูหมายเหตุข้อ 5.3)

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทไม่มีการจ่ายคืนเงินดันของยอดเงินกู้ยืมเพิ่มเติมจากการที่เกี่ยวข้องกัน โดยเมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2564 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนพื้นฟูภาระหนี้ ส่งผลให้มีการเปลี่ยนแปลงวันครบกำหนดชำระและอัตราดอกเบี้ยของเงินกู้ยืมจากกิจการที่เกี่ยวข้องกันให้เป็นไปตามความแผนพื้นฟูภาระหนี้ บริษัทจึงจัดประเภทเงินกู้ยืมระยะสั้นจากการที่เกี่ยวข้องกันเป็นเงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 บริษัทได้พิจารณาปรับปรุงมูลหนี้ที่บริษัทได้รับคำสั่งจากเจ้าหนี้ทางพิทักษ์ทรัพย์ให้ชำระหนี้แก่เจ้าหนี้สำหรับเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินต่างประเทศผ่านผู้ถือหุ้นใหญ่ และเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินในประเทศไทยที่ผู้ถือหุ้นใหญ่มีอำนาจควบคุมบางรายการ อย่างไรก็ตามสำหรับเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินในประเทศไทยที่ผู้ถือหุ้นใหญ่มีอำนาจควบคุมส่วนที่เหลือ บริษัทอยู่ในระหว่างการดำเนินการเขียนบัญชีหนี้กับเจ้าหนี้ทางพิทักษ์ทรัพย์



- 46 -

รายละเอียดเงินกู้ซึ่งระยะยาวจากการที่เกี่ยวข้องกับ ณ วันที่ 31 ธันวาคม มีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	รวมการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ					
	วันครบกำหนดชำระคืนเงินเดือน		อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)		จำนวนเงิน	
	2565	2564	2565	2564	2565	2564
ส่วนที่เกี่ยวกับผลิตภัณฑ์ในประเทศ						
จากสถาบันการเงินในประเทศไทยที่มีอิทธิพลอย่างมาก	15 มิถุนายน					
มีอิทธิพลอย่างมาก	2566	-	5.75	-	454	-
ที่สืบทอดกันมา						
จากสถาบันการเงินในประเทศไทยที่มีอิทธิพลอย่างมาก	30 ธันวาคม	30 ธันวาคม				
มีอิทธิพลอย่างมาก	2578	2578	1.00 - 1.50	1.00 - 1.50	10,746	10,714
จากสถาบันการเงินต่างประเทศ	30 ธันวาคม	30 ธันวาคม				
ผ่านตัวแทนต่างประเทศ	2567	2575	1.50	1.50	11,722	6,082
จากสถาบันการเงินในประเทศไทยที่มีอิทธิพลอย่างมาก	15 มิถุนายน					
มีอิทธิพลอย่างมาก	-	2566	-	5.75 - 18.00	-	568
จากสถาบันการเงินในประเทศไทยที่มีอิทธิพลอย่างมาก	30 ธันวาคม	30 ธันวาคม				
มีอิทธิพลอย่างมาก	2578	2578	1.00 - 1.50	1.00 - 1.50	1,439	1,195
รวม					24,361	18,559

(1) เมื่อวันที่ 20 กุศลคม 2565 สถาบันการเงินที่เกี่ยวข้องกับสถาบันการเงินที่มีอิทธิพลอย่างมาก ได้ให้เงินกู้ซึ่งเป็นเงินทุนหุ้นสามัญ ตามแผนที่มีอิทธิพลอย่างมาก ให้กับบริษัทฯ ประจำวันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทฯ ได้ปรับปรุงฐานะหนี้ที่เกี่ยวข้องกับสถาบันการเงินที่มีอิทธิพลอย่างมาก ให้เป็นไปตามค่าสั่งของเจ้าหน้าที่พัสดุที่รับผิดชอบ และหักภาษี ณ ที่ได้รับ 5.75%

(2) ผู้ให้เงินกู้ซึ่งเป็นเงินทุนหุ้นสามัญ ประจำวันที่ 31 ธันวาคม 2565 ได้ปรับปรุงฐานะหนี้ที่มีอิทธิพลอย่างมาก ให้เป็นไปตามค่าสั่งของเจ้าหน้าที่พัสดุที่รับผิดชอบ และหักภาษี ณ ที่ได้รับ 5.75% ประจำวันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทฯ ได้ปรับปรุงฐานะหนี้ที่มีอิทธิพลอย่างมาก ให้เป็นไปตามค่าสั่งของเจ้าหน้าที่พัสดุที่รับผิดชอบ และหักภาษี ณ ที่ได้รับ 5.75% ประจำวันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทฯ ได้ปรับปรุงฐานะหนี้ที่มีอิทธิพลอย่างมาก ให้เป็นไปตามค่าสั่งของเจ้าหน้าที่พัสดุที่รับผิดชอบ และหักภาษี ณ ที่ได้รับ 5.75%

(3) ผู้ให้เงินกู้ซึ่งเป็นเงินทุนหุ้นสามัญ ประจำวันที่ 31 ธันวาคม 2565 ได้ปรับปรุงฐานะหนี้ที่มีอิทธิพลอย่างมาก ให้เป็นไปตามค่าสั่งของเจ้าหน้าที่พัสดุที่รับผิดชอบ และหักภาษี ณ ที่ได้รับ 5.75% ประจำวันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทฯ ได้ปรับปรุงฐานะหนี้ที่มีอิทธิพลอย่างมาก ให้เป็นไปตามค่าสั่งของเจ้าหน้าที่พัสดุที่รับผิดชอบ และหักภาษี ณ ที่ได้รับ 5.75%

(4) ผู้ให้เงินกู้ซึ่งเป็นเงินทุนหุ้นสามัญ ประจำวันที่ 31 ธันวาคม 2565 ได้ปรับปรุงฐานะหนี้ที่มีอิทธิพลอย่างมาก ให้เป็นไปตามค่าสั่งของเจ้าหน้าที่พัสดุที่รับผิดชอบ และหักภาษี ณ ที่ได้รับ 5.75% ประจำวันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทฯ ได้ปรับปรุงฐานะหนี้ที่มีอิทธิพลอย่างมาก ให้เป็นไปตามค่าสั่งของเจ้าหน้าที่พัสดุที่รับผิดชอบ และหักภาษี ณ ที่ได้รับ 5.75%

(5) ผู้ให้เงินกู้ซึ่งเป็นเงินทุนหุ้นสามัญ ประจำวันที่ 31 ธันวาคม 2565 ได้ปรับปรุงฐานะหนี้ที่มีอิทธิพลอย่างมาก ให้เป็นไปตามค่าสั่งของเจ้าหน้าที่พัสดุที่รับผิดชอบ และหักภาษี ณ ที่ได้รับ 5.75% ประจำวันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทฯ ได้ปรับปรุงฐานะหนี้ที่มีอิทธิพลอย่างมาก ให้เป็นไปตามค่าสั่งของเจ้าหน้าที่พัสดุที่รับผิดชอบ และหักภาษี ณ ที่ได้รับ 5.75%

(6) ผู้ให้เงินกู้ซึ่งเป็นเงินทุนหุ้นสามัญ ประจำวันที่ 31 ธันวาคม 2565 ได้ปรับปรุงฐานะหนี้ที่มีอิทธิพลอย่างมาก ให้เป็นไปตามค่าสั่งของเจ้าหน้าที่พัสดุที่รับผิดชอบ และหักภาษี ณ ที่ได้รับ 5.75% ประจำวันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทฯ ได้ปรับปรุงฐานะหนี้ที่มีอิทธิพลอย่างมาก ให้เป็นไปตามค่าสั่งของเจ้าหน้าที่พัสดุที่รับผิดชอบ และหักภาษี ณ ที่ได้รับ 5.75%



6.3 สัญญาสำคัญที่ทำกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

สัญญาเช่าเครื่องบินระหว่างกัน

บริษัทได้ลงนามในสัญญาเช่าช่วงครึ่งบิน A320-200 กับบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด มีระยะเวลาให้เช่าตั้งแต่ 3 - 12 ปี จำนวนทั้งสิ้น 20 ลำ โดยเป็นเครื่องบินที่บริษัทเช่าดำเนินงานจำนวน 15 ลำ คิดค่านเช่าช่วงเป็นรายเดือน และเป็นเครื่องบินที่บริษัทจัดหาด้วยวิธีเช่าซื้อจำนวน 5 ลำ คิดค่าเช่าช่วงเป็นรายไตรมาส

หน่วย : ล้านบาท

	การจ่ายชำระตามสัญญาเช่าที่จะได้รับ	
	จำนวนเงินเฉพาะกิจการ	ประจำปี
	2565	2564
ยอดลูกหนี้ภาษีได้สัญญาเช่าเงินทุน:		
ปีที่ 1	1,198	1,108
ปีที่ 2 - 5	6,030	4,769
ค้างากปีที่ 5	2,825	4,954
การจ่ายชำระตามสัญญาเช่าที่ไม่คิดดอก	10,053	10,831
หัก รายได้ทางการเงินจากการรับรู้	(2,942)	(3,244)
เงินลงทุนสุทธิตามสัญญาเช่า	7,111	7,587
การจ่ายชำระตามสัญญาเช่าที่ไม่คิดดอกวิเคราะห์ตามการครบกำหนด:		
ได้รับคืนภาษีใน 12 เดือน	1,198	1,108
ได้รับคืนหลังจาก 12 เดือน	8,855	9,723
	10,053	10,831
เงินลงทุนสุทธิตามสัญญาเช่าวิเคราะห์ตามการครบกำหนด:		
ได้รับคืนภาษีใน 12 เดือน (คุழ加上หุ๊ดข้อ 8)	616	500
ได้รับคืนหลังจาก 12 เดือน	6,495	7,087
	7,111	7,587

สัญญาบริการ

บริษัทได้ทำสัญญากับบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด เพื่อให้บริการการคูดแล และซ่อมเครื่องบินและอุปกรณ์การบินที่บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัดทำสัญญาเช่าจากบริษัท โดยตกลงให้บริการในราคานะเงื่อนไขตามที่ระบุในสัญญา

สัญญาเช่าที่น้ำที่และสัญญาอนุญาตให้ประกอบกิจการ

บริษัทได้ทำสัญญาเช่าที่น้ำที่และสัญญาอนุญาตให้ประกอบกิจการกับ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) โดยตกลงรับบริการในราคานะเงื่อนไขตามที่ระบุในสัญญา (คุழ加上หุ๊ดข้อ 12 และข้อ 36.3)



- 48 -

7. ข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับกระแสเงินสด

7.1 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประจำรอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
เงินสดในประเทศไทย	8	11	6	9
เงินสดในต่างประเทศ	5	3	4	3
เงินฝากธนาคารในประเทศไทย	13,492	3,181	13,023	2,822
เงินฝากธนาคารในต่างประเทศ	21,057	2,324	21,031	2,292
รวมเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	34,562	5,519	34,064	5,126
หัก ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิต	(22)	(4)	(22)	(4)
รวมเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	34,540	5,515	34,042	5,122

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทมีเงินฝากธนาคารในประเทศไทยจากการขายเงินลงทุนในบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) คงเหลือจำนวน 0.26 ล้านบาท ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อความค้ำประกันภาระทางการเงิน สำหรับการดำเนินธุรกิจการให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศและเป็นค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจการให้บริการร่วมใจเดียวกันเพื่อองค์กร (Mutual Separation Plan - MSP)

7.2 รายการที่ไม่ใช้เงินสดสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม มีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
เจ้าหนี้ค้างเชื้อสินทรัพย์	1,212	397	1,212	397
เจ้าหนี้หนี้เดือนตามสัญญาช่า	(529)	2,889	(529)	2,889
หักคลนเงินประจำเดือนหน้างานเชื่อตัดคลง และเจ้าหนี้เดือนตามสัญญาช่าเบื้องต้นและเจ้าหนี้ค้างตามเงื่อนไขในสัญญาช่า	1,892	55	1,892	55
หักคลนเงินมัดจำสัญญาช่าเบื้องต้นและเจ้าหนี้ค้างตามเงื่อนไขในสัญญาช่า	-	252	-	252
ปรับปรุงค่าเสื่อมทรัพย์สินทรัพย์ใช้	-	54,661	-	54,661
ตามหนี้สืบต่อหักคลง จัดประเภทผลประโยชน์พนักงานค้างจ่าย	29	4,400	29	4,400



- 49 -

7.3 การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินที่เกิดจากกิจกรรมจัดหาเงิน

การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมจัดหาเงินรวมส่วนที่เป็นกระแสเงินสดและส่วนที่ไม่ใช่กระแสเงินสดที่มีการจัดประเภทเป็นกิจกรรมจัดหาเงินในงบกระแสเงินสด มีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	งบการเงินรวม							
	ยอดคงเหลือ	กระแส	การเปลี่ยนแปลงที่ไม่ใช่เงินสด			ยอดคงเหลือ		
			ณ วันที่ 1 มกราคม 2565	เงินสดจาก กิจกรรม จัดหาเงิน	จากอัตรา ^(*) แลกเปลี่ยน	เพิ่มขึ้น	ลดลง	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565
เงินทุนระยะสั้นจากการที่เกี่ยวข้องกับ เงินทุนระยะยาวจากสถาบันการเงิน	-	39	-	-	-	-	-	39
เงินทุนระยะยาวจากสถาบันการเงิน	10,575	-	-	-	-	(2,857) ^(*)	7,718	
เงินทุนระยะยาวจากการที่เกี่ยวข้องกับ หนี้สินตามสัญญาเช่า	18,559	-	-	-	-	5,802 ^(*)	24,361	
หนี้สินตามสัญญาเช่า	75,201	(1,803)	1,200	7,592	4,931 ^(*)	87,121		
หุ้นผู้	35,539	-	-	-	7,226 ^(*)	42,765		
รวม	139,874	(1,764)	1,200	7,592	15,102	162,004		

หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	งบการเงินรวม					
	ยอดคงเหลือ	กระแส	การเปลี่ยนแปลงที่ไม่ใช่เงินสด			ยอดคงเหลือ
			ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	เงินสดจาก กิจกรรม จัดหาเงิน	จัดประเภท ส่วนที่ถึง ^(*) กำหนดชำระ มากกว่า 1 ปี	
เงินทุนระยะสั้นจากการที่เกี่ยวข้องกับ เงินทุนระยะยาวจากสถาบันการเงิน	3,730	-	(3,730)	-	-	-
เงินทุนระยะสั้นจากการที่เกี่ยวข้องกับ เงินทุนระยะยาวจากสถาบันการเงิน	11,261	-	(11,261)	-	-	-
เงินทุนระยะยาวจากสถาบันการเงิน	8,511	-	3,730	-	-	(1,666) ^(*)
เงินทุนระยะยาวจากการที่เกี่ยวข้องกับ หนี้สินตามสัญญาเช่า	14,896	-	11,261	932	-	(8,530) ^(*)
หนี้สินตามสัญญาเช่า	123,801	(495)	-	7,191	(53,726)	(1,570) ^(*)
หุ้นผู้	71,608	-	-	-	-	(36,069) ^(*)
รวม	233,807	(495)	-	8,123	(53,726)	(47,835)

⁽¹⁾ การเปลี่ยนแปลงหนี้สินทางการเงินที่วัสดุค่าตัวชี้วัดราคาน้ำดื่มจ่ายนำเข้า (อุทمامาเหตุขอ 5.4.1)⁽²⁾ การตัดรายการหนี้สินทางการเงินที่วัสดุค่าตัวชี้วัดราคาน้ำดื่มจ่ายนำเข้า (อุทمامาเหตุขอ 5.4.1)⁽³⁾ การตัดประเภทหนี้สินตามสัญญาเช่าและภาระนับประจุหนี้สินตามสัญญาเช่า (อุทمامาเหตุขอ 19)⁽⁴⁾ ผลกระทบจากการปรับปรุงหุ้นผู้ให้เป็นไปตามเงื่อนไขของแผนพื้นที่ญูกิจการ (อุทمامาเหตุขอ 5.4.1 และ 18.2) และรับรู้หักทุนการเงินค้างไว้ระหว่างที่หักทุน⁽⁵⁾ การรับรู้หักทุนทางการเงินค้างไว้ระหว่างที่หักทุน⁽⁶⁾ ผลกระทบจากการปรับปรุงหุ้นผู้ตามหนี้สินจากการเปลี่ยนแปลงสัญญาเช่าและภาระค่าหักทุนตามสัญญาเช่าใหม่จากการเปลี่ยนแปลงการจ่ายเช่าระหว่างที่หักทุนและการเปลี่ยนผู้กู้ตามต่อоворือเมื่อข้างต่อไป (อุทمامาเหตุขอ 19)



หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	งบการเงินเดพาธิการ						
	ยอดคงเหลือ	กระแส	การเปลี่ยนแปลงที่ไม่ใช่เงินสด			ยอดคงเหลือ	
			ณ วันที่ 1 มกราคม 2565	เงินสดจาก กิจกรรม ขั้นหาเงิน	จากอัตรากำลังเปลี่ยน	เพิ่มขึ้น	ลดลง
เงินทุ่มระดับยาวจากสถาบันการเงิน	10,575	-	-	-	-	(2,857) ⁽²⁾⁽⁵⁾	7,718
เงินทุ่มระดับยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	18,559	-	-	-	-	5,802 ⁽¹⁾⁽²⁾⁽⁵⁾	24,361
หนี้สินตามสัญญาเช่า	75,187	(1,792)	1,200	7,590	4,932 ⁽³⁾	87,117	
ทุนดู	35,539	-	-	-	7,226 ⁽²⁾⁽⁵⁾	42,765	
รวม	139,860	(1,792)	1,200	7,590	15,103	161,961	

หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	งบการเงินเดพาธิการ						ยอดคงเหลือ	
	ยอดคงเหลือ	กระแส	การเปลี่ยนแปลงที่ไม่ใช่เงินสด					
			ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	เงินสดจาก กิจกรรม ขั้นหาเงิน	จำนวนที่ถึง ⁽⁴⁾ กำหนดชำระ มากกว่า 1 ปี	จำนวนที่ถึง ⁽⁵⁾ กำหนดชำระ ภายใน 1 ปี	ผลประกอบ จากการปรับปรุงทุนที่เป็นไปตามเงื่อนไขของแผนพัฒนาธุรกิจการ (ญี่ปุ่น 5.4.1 และ 18.2) และรับรู้คืนทุนการเงินที่วิธี รากฐานตัดจำหน่าย	อื่นๆ
เงินทุ่มระดับต้นจากสถาบันการเงิน	3,730	-	(3,730)	-	-	-	-	-
เงินทุ่มระดับต้นจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	11,261	-	(11,261)	-	-	-	-	-
เงินทุ่มระดับยาวจากสถาบันการเงิน	8,511	-	3,730	-	-	(1,666) ⁽¹⁾⁽⁵⁾	10,575	
เงินทุ่มระดับยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	14,896	-	11,261	932	-	(8,530) ⁽¹⁾⁽⁵⁾	18,559	
หนี้สินตามสัญญาเช่า	123,787	(484)	-	7,191	(53,726)	(1,581) ⁽³⁾	75,187	
ทุนดู	71,608	-	-	-	-	(36,069) ⁽⁴⁾	35,539	
รวม	233,793	(484)	-	8,123	(53,726)	(47,846)	139,860	

(1) การเปลี่ยนแปลงหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยวิธีราคาน้ำดื่มน้ำดื่มน้ำดื่ม

(2) การตัวเลขการหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยวิธีราคาน้ำดื่มน้ำดื่มน้ำดื่ม

(3) การตัวเลขทางการเงินที่หักนิติกรรมสัญญาเช่าและภาระนิติกรรมสัญญาเช่าอื่นๆ

(4) ผลประกอบการปรับปรุงทุนที่เป็นไปตามเงื่อนไขของแผนพัฒนาธุรกิจการ (ญี่ปุ่น 5.4.1 และ 18.2) และรับรู้คืนทุนการเงินที่วิธีรากฐานตัดจำหน่าย

(5) การรับรู้คืนทุนทางการเงินด้วยวิธีราคาน้ำดื่มน้ำดื่มน้ำดื่ม

(6) ผลประกอบการปรับปรุงทุนที่หักนิติกรรมสัญญาเช่าและภาระนิติกรรมสัญญาเช่าอื่นๆ



8. ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประจำรอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
ลูกหนี้การค้า				
กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (ดูหมายเหตุข้อ 6.2)	34	14	2,576	1,623
กิจการอื่น	11,180	6,597	10,582	6,290
หัก ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิต	(1,555)	(1,465)	(3,825)	(2,927)
รวมลูกหนี้การค้า	9,659	5,146	9,333	4,986
ลูกหนี้อื่น				
กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (ดูหมายเหตุข้อ 6.2)	-	-	8,661	9,173
กิจการอื่น	1,978	1,806	1,555	1,415
หัก ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิต	(186)	(187)	(8,531)	(6,929)
รวมลูกหนี้อื่น	1,792	1,619	1,685	3,659
	11,451	6,765	11,018	8,645
ลูกหนี้ตามสัญญาซื้อขายหมุนเวียน (ดูหมายเหตุข้อ 6.3)	-	-	616	500
รายได้ค้างรับ	969	1,103	1,008	1,202
ลูกหนี้กรมสรรพากร	207	202	207	202
ค่าใช้จ่ายจ่ายหน้าและเงินมัดจำ	4,328	1,952	4,191	1,987
รวม	16,955	10,022	17,040	12,536

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 บริษัทรับรู้ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตในงบการเงินเฉพาะกิจการตาม TFRS 9 โดยเป็นการตั้งค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตของลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่นสำหรับ บริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อย จำนวน 10,654 ล้านบาทและ 8,256 ล้านบาท ตามลำดับ นอกจากนี้บริษัท ตั้งค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตสำหรับลูกหนี้รายอื่น ๆ จำนวน 1,702 ล้านบาทและ 1,600 ล้านบาท ตามลำดับ



การวิเคราะห์อายุของลูกหนี้การค้ามีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
กิจการที่เกี่ยวข้องกัน				
ซึ่งไม่ครบกำหนดชำระ	3	-	236	93
เกินกำหนดชำระ:				
น้อยกว่า 6 เดือน	14	-	314	57
6 - 12 เดือน	3	9	510	97
1 - 2 ปี	9	5	141	821
มากกว่า 2 ปี	5	-	1,375	555
	34	14	2,576	1,623
<u>หัก</u> ค่าเพื่อผลขาดทุนด้านเครดิต	(13)	-	(2,321)	(1,515)
	21	14	255	108
กิจการอื่น				
ซึ่งไม่ครบกำหนดชำระ	6,472	2,528	5,931	2,291
เกินกำหนดชำระ:				
น้อยกว่า 6 เดือน	2,987	1,664	2,972	1,658
6 - 12 เดือน	137	885	137	885
1 - 2 ปี	167	321	167	320
มากกว่า 2 ปี	1,417	1,199	1,375	1,136
	11,180	6,597	10,582	6,290
<u>หัก</u> ค่าเพื่อผลขาดทุนด้านเครดิต	(1,542)	(1,465)	(1,504)	(1,412)
	9,638	5,132	9,078	4,878
รวม	9,659	5,146	9,333	4,986

ตารางต่อไปนี้แสดงการประมาณยอดค่าเสื่อมของการค้าคงเหลือที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตลอดอายุที่ได้รับรู้สำหรับลูกหนี้การค้าซึ่งเป็นไปตามวิธีการอย่างง่ายที่กำหนดไว้ใน TFRS 9

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม	1,465	1,553	2,927	2,896
สำรองค่าเสื่อมของการค้าคงเหลือที่คาดว่าจะเกิดขึ้น				
(กลับรายการ)	90	(88)	898	31
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม	1,555	1,465	3,825	2,927



9. สินค้าคงเหลือ

สินค้าคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประจำรอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
อะไหล่เครื่องบิน	3,537	3,433	3,537	3,433
อะไหล่เครื่องบินที่หมุนเวียนช้าและรอการจำหน่าย	4,734	4,782	4,734	4,782
อะไหล่เครื่องยนต์และอุปกรณ์ภาคพื้น	295	292	295	292
น้ำมันเครื่องบิน	235	60	235	60
สินค้าคงคลังมาเพื่อขาย	230	153	227	150
พัสดุสำนักงานใช้ในห้องพักผู้โดยสารและการบริการอาหาร	175	178	164	172
พัสดุและของใช้ส่วนบุคคล	15	17	15	16
สินค้าและอะไหล่เครื่องบินระหว่างทาง	99	107	92	100
สินค้าและอะไหล่เครื่องบินระหว่างทาง	203	83	203	83
สินค้าสำsuมัญและซ่อมแซมเครื่องจักร	28	128	28	128
รวมสินค้าและพัสดุคงเหลือ	9,551	9,233	9,530	9,216
หัก ค่าเผื่อการลดมูลค่าสินค้าคงเหลือ	(5,102)	(5,102)	(5,102)	(5,102)
รวมสินค้าคงเหลือ	4,449	4,131	4,428	4,114

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 บริษัทรับรู้ขาดทุนจากการลดมูลค่าสินค้าคงเหลือในงบกำไรขาดทุน และกำไรขาดทุนเบ็ดเต็มรวมและเฉพาะกิจการ ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564
ขาดทุนจากการลดมูลค่าสินค้าคงเหลือ	-	199

10. สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขาย

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขาย ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประจำรอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ					
	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2565	เพิ่มขึ้น	ด้อยค่า	จำหน่าย	โอน	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565
เครื่องบิน	3,110	124	648	(711)	(724)	2,447
เครื่องยนต์	123	21	(12)	(76)	-	56
ที่ดิน	1,081	-	-	(739)	(98)	244
สินทรัพย์อื่น	7	10	-	(9)	(8)	-
รวม	4,321	155	636	(1,535)	(830)	2,747



หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	งบการเงินรวม				
	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	เพิ่มขึ้น	ด้อยค่า	จำนวนราย	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564
	85	3,246	(172)	(49)	3,110
เครื่องบิน	-	107	60	(44)	123
เครื่องยนต์	708	-	-	(708)	-
เงินลงทุน	-	3,155	-	(2,074)	1,081
ที่ดิน	-	44	-	(37)	7
สินทรัพย์อื่น	793	6,552	(112)	(2,912)	4,321
รวม					

หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	งบการเงินแยกตามกิจการ				
	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	เพิ่มขึ้น	ด้อยค่า	จำนวนราย	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564
	85	3,246	(172)	(49)	3,110
เครื่องบิน	-	107	60	(44)	123
เครื่องยนต์	79	-	-	(79)	-
เงินลงทุน	-	3,155	-	(2,074)	1,081
ที่ดิน	-	44	-	(37)	7
สินทรัพย์อื่น	164	6,552	(112)	(2,283)	4,321
รวม					

รายการเคลื่อนไหวที่มีสาระสำคัญในระหว่างปี 2565 มีดังนี้

- เมื่อวันที่ 13 พฤษภาคม 2565 คณะผู้บริหารแผนพื้นที่ภารกิจการมีมติเห็นชอบในการนำเครื่องบินแบบ A330 กลับมาให้บริการ จำนวน 3 ลำ ซึ่งมีมูลค่าตามบัญชีสุทธิ จำนวน 724 ล้านบาท และบริษัทได้โอนจัดประเภทสินทรัพย์คงคล่องจากสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขายไปยังที่ดินอาคารและอุปกรณ์
- เมื่อวันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทจัดประเภทที่ดินและอาคารสำนักงานสำนักงานเชียงใหม่ และพิษณุโลกที่เคลื่อนแสดงในสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขายมาแสดงเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น (คุณภาพเหตุข้อ 17) ซึ่งมีมูลค่าตามบัญชีสุทธิจำนวน 102 ล้านบาท และ 4 ล้านบาท ตามลำดับ
- สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทกลับรายการผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบิน 16 ลำ จำนวน 648 ล้านบาท และบันทึกผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องยนต์ต่อไปล จำนวน 12 ล้านบาท (คุณภาพเหตุข้อ 27)



11. เงินลงทุน

11.1 เงินลงทุนในธุรกิจต่างๆ

เงินลงทุนในธุรกิจต่างๆ ณ วันที่ 31 ธันวาคม แสดงถึงจำนวนทุนสำรองทางการเงินที่ได้รับการจัดสรรไว้สำหรับจัดตั้งบริษัทใหม่ ไม่ตั้งเป็นราย

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ประเภท กิจกรรม	ตักษะสิ่งแวดล้อม	จำนวนเงินตาม ปีงบประมาณ (ล้านบาท)		ทุนชำระแล้ว	จำนวนเงินรวม ทุนชำระแล้ว	อัตราดอกเบี้ย	อัตราดอกเบี้ย - ทุนที่ ได้รับการจัดสรร	อัตราดอกเบี้ย	จำนวนเงินรวม
			2565	2564						
ประเมินเพื่อปรับปรุงคุณภาพ เอกสารต่อไป	ไฟฟ้า	ประจำเดือนกรกฎาคม	40.00	40.00	120	120	49	53	48	48
ประเมินเพื่อปรับปรุงคุณภาพ เอกสารต่อไป	ไฟฟ้า	ประจำเดือนตุลาคมและพฤษภาคม	30.00	30.00	100	100	143	154	30	30
ประเมินเพื่อปรับปรุงคุณภาพ เอกสารต่อไป	ไฟฟ้า	ประจำเดือนตุลาคมและพฤษภาคม	30.00	30.00	1,018	1,018	319	308	305	305
รวม						511	515	383	383	383

- 55 -



សំណង់ ២

ก็ต้องมีการจัดทำแผนที่และเส้นทางเดินทางที่ชัดเจน ไม่ใช่แค่การเดินทางตามเส้นทางเดิมๆ แต่ต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้เดินทางด้วย ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของการจราจร ภัยธรรมชาติ ภัยมนุษย์ ฯลฯ ที่อาจส่งผลกระทบต่อการเดินทางได้ ดังนั้น การวางแผนอย่างรอบคอบจะช่วยให้การเดินทางสำเร็จลุล่วงไปอย่างราบรื่นและปลอดภัยมากขึ้น

ЖИДКИЕ



12. ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประจำปีเดียว

หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	งบการเงินรวม				
	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2565	เพิ่มขึ้น	ลดลง	โอนเข้า (โอนออก)	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565
ราคาทุน					
ที่ดิน	9,570	-	-	-	9,570
อาคาร	1,714	-	-	-	1,714
ส่วนปรับปรุงอาคาร	4,657	1	(120)	(205)	4,333
อาคารภายในได้รับการซ่อมแซม	8,753	-	(26)	-	8,727
เครื่องบิน	99,366	182	(518)	45,680	144,710
ค่าตกแต่งเครื่องบิน	14,097	-	-	(4,363)	9,734
อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	36,635	217	(216)	(686)	35,950
เครื่องมือ โรงซ่อมและอุปกรณ์	29,854	26	(179)	(1,314)	28,387
รวมราคาทุน	204,646	426	(1,059)	39,112	243,125

ค่าเสื่อมราคاصะสม

อาคาร	-	(88)	-	-	(88)
ส่วนปรับปรุงอาคาร	(4,184)	(89)	120	241	(3,912)
อาคารภายในได้รับการซ่อมแซม	(5,701)	(205)	25	-	(5,881)
เครื่องบิน	(74,748)	(545)	509	(21,443)	(96,227)
ค่าตกแต่งเครื่องบิน	(10,739)	(699)	-	4,105	(7,333)
อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	(25,218)	(985)	139	599	(25,465)
เครื่องมือ โรงซ่อมและอุปกรณ์	(28,022)	(627)	180	1,369	(27,100)
รวมค่าเสื่อมราคاصะสม	(148,612)	(3,238)	973	(15,129)	(166,006)
รวมสินทรัพย์ระหว่างติดตั้ง	181	369	-	(113)	437
หัก ค่าเสื่อมของการต้องค่า	(21,722)	(13)	7,519	(17,371)	(31,587)
รวมที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	34,493				45,969



หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	งบการเงินรวม				
	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	เพิ่มขึ้น	ลดลง	โอนเข้า (โอนออก)	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564
ราคานุ					
ที่ดิน	12,624	-	-	(3,054)	9,570
อาคาร	2,566	1,709	-	(2,561)	1,714
ส่วนปรับปรุงอาคาร	5,356	-	(121)	(578)	4,657
อาคารภายในให้เช่า	8,868	-	-	(115)	8,753
เครื่องบิน	163,474	-	(291)	(63,817)	99,366
ค่าตوكแต่งเครื่องบิน	14,724	-	(627)	-	14,097
อุปกรณ์การบินทุกประเภท	37,963	45	(2)	(1,371)	36,635
เครื่องมือ โรงซ่อมและอุปกรณ์	31,627	4	(103)	(1,674)	29,854
รวมราคานุ	277,202	1,758	(1,144)	(73,170)	204,646
ตัวต่อไปนี้ เศษส่วน					
อาคาร	(2,547)	(2)	-	2,549	-
ส่วนปรับปรุงอาคาร	(4,790)	(92)	120	578	(4,184)
อาคารภายในให้เช่า	(5,611)	(205)	-	115	(5,701)
เครื่องบิน	(126,300)	(656)	147	52,061	(74,748)
ค่าตอกแต่งเครื่องบิน	(10,593)	(773)	627	-	(10,739)
อุปกรณ์การบินทุกประเภท	(25,463)	(1,042)	2	1,285	(25,218)
เครื่องมือ โรงซ่อมและอุปกรณ์	(29,098)	(678)	99	1,655	(28,022)
รวมค่าต่อไปนี้ราคเศษส่วน	(204,402)	(3,448)	995	58,243	(148,612)
รวมสินทรัพย์ระหว่างติดตั้ง	183	24	-	(26)	181
ยก ค่าเผื่อการดีดข่าย	(30,856)	(530)	802	8,862	(21,722)
รวมที่ดินอาคารและอุปกรณ์	42,127				34,493
ค่าเสื่อมราคาน้ำสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม					
2565				3,238	
2564				3,448	



หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	งบการเงินแยกตามกิจกรรม				
	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2565	เพิ่มขึ้น	ลดลง	โอนเข้า (โอนออก)	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565
รายการทุน					
ที่ดิน	9,570	-	-	-	9,570
อาคาร	1,714	-	-	-	1,714
ส่วนปรับปรุงอาคาร	4,614	-	(120)	(205)	4,289
อาคารภายนอกที่ดินและอื่นๆ	8,753	-	(26)	-	8,727
เครื่องยนต์	99,366	182	(518)	45,680	144,710
ค่าตอบแทนเครื่องยนต์	14,097	-	-	(4,363)	9,734
อุปกรณ์การบินทั่วไป	36,635	217	(216)	(686)	35,950
เครื่องมือ โทรศัพท์และอุปกรณ์	29,768	3	(178)	(1,313)	28,280
รวมรายการทุน	204,517	402	(1,058)	39,113	242,974
ค่าเสื่อมรายการสะสม					
อาคาร	-	(88)	-	-	(88)
ส่วนปรับปรุงอาคาร	(4,146)	(85)	120	240	(3,871)
อาคารภายนอกที่ดินและอื่นๆ	(5,701)	(205)	25	-	(5,881)
เครื่องยนต์	(74,748)	(545)	509	(21,443)	(96,227)
ค่าตอบแทนเครื่องยนต์	(10,738)	(699)	-	4,104	(7,333)
อุปกรณ์การบินทั่วไป	(25,219)	(985)	139	600	(25,465)
เครื่องมือ โทรศัพท์และอุปกรณ์	(27,959)	(621)	179	1,367	(27,034)
รวมค่าเสื่อมรายการสะสม	(148,511)	(3,228)	972	(15,132)	(165,899)
รวมศิริทรัพย์ระหว่างเดือนธันวาคม	159	364	-	(93)	430
หัก ค่าน้ำที่ดินและอื่นๆ	(21,722)	(13)	7,519	(17,371)	(31,587)
รวมทุนอาคารและอุปกรณ์	34,443				45,918



หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	งบการเงินเฉพาะกิจการ				
	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	เพิ่มขึ้น	ลดลง	โอนเข้า (โอนออก)	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564
ราคานุที่ดิน					
อาคาร	12,624	-	-	(3,054)	9,570
ส่วนปรับปรุงอาคาร	2,566	1,709	-	(2,561)	1,714
อาคารภายในที่ดิน	5,314	-	(122)	(578)	4,614
อพาร์ทเม้นท์ที่ดิน	8,868	-	-	(115)	8,753
เครื่องบิน	163,474	-	(291)	(63,817)	99,366
ค่าตوكเต็มเครื่องบิน	14,724	-	(627)	-	14,097
อุปกรณ์การบินทุกประเภท	37,963	45	(2)	(1,371)	36,635
เครื่องมือ 工具และอุปกรณ์	31,519	2	(76)	(1,677)	29,768
รวมราคานุที่ดิน	277,052	1,756	(1,118)	(73,173)	204,517
ที่ดินและทรัพย์สิน					
อาคาร	(2,547)	(2)	-	2,549	-
ส่วนปรับปรุงอาคาร	(4,760)	(88)	120	582	(4,146)
อาคารภายในที่ดิน	(5,611)	(205)	-	115	(5,701)
เครื่องบิน	(126,300)	(656)	147	52,061	(74,748)
ค่าตوكเต็มเครื่องบิน	(10,592)	(773)	627	-	(10,738)
อุปกรณ์การบินทุกประเภท	(25,464)	(1,042)	2	1,285	(25,219)
เครื่องมือ 工具และอุปกรณ์	(29,003)	(673)	73	1,644	(27,959)
รวมค่าเสื่อมราคานุที่ดินและทรัพย์สิน	(204,277)	(3,439)	969	58,236	(148,511)
รวมสินทรัพย์ระหว่างติดตั้ง	174	1	-	(16)	159
หัก ค่าเสื่อมอาคารและอุปกรณ์	(30,856)	(530)	802	8,862	(21,722)
รวมที่ดินอาคารและอุปกรณ์	42,093				34,443
ค่าเสื่อมราคาน้ำหนักปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม					
2565				ล้านบาท	3,228
2564				ล้านบาท	3,439



ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทมีเครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงานจำนวน 86 ลำ ประกอบด้วย เครื่องบินของบริษัท จำนวน 27 ลำ ซึ่งแสดงเป็นที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ และเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่า จำนวน 59 ลำ ซึ่งแสดงเป็น สินทรัพย์สิทธิการใช้ (คุณภาพเหตุข้อ 13)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทมีเครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงานจำนวน 87 ลำ ประกอบด้วย เครื่องบินของบริษัท จำนวน 20 ลำ ซึ่งแสดงเป็นที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ และเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่า จำนวน 67 ลำ ซึ่งแสดงเป็น สินทรัพย์สิทธิการใช้ (คุณภาพเหตุข้อ 13)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ได้รวมอาคารบันพืนที่เช่าตามสัญญาเช่าที่ทำกับบริษัท ท่าอากาศยาน ไทย จำกัด (มหาชน) ที่สำนักบินสุวรรณภูมิ มีมูลค่าตามบัญชีสุทธิจำนวน 2,835 ล้านบาท และ 3,039 ล้านบาท ตามลำดับ มีระยะเวลาเช่า 30 ปี เริ่มตั้งแต่วันที่ 28 กันยายน 2549 ถึงวันที่ 27 กันยายน 2579 และ ผู้ให้เช่าจะต่ออายุสัญญาให้กับผู้เช่าต่อไปอีก 4 ปี ตั้งแต่วันที่ 28 กันยายน 2579 ถึงวันที่ 27 กันยายน 2583 และเมื่อ สิ้นสุดสัญญา อาคาร และส่วนควบคุมต่าง ๆ บันพืนที่เช่าจะตกเป็นกรรมสิทธิ์ของกระทรวงการคลัง นอกจากนี้บริษัทมี อาคารบันพืนที่เช่าตามสัญญาเช่าที่ทำกับบริษัท ท่าอากาศยาน ไทย จำกัด (มหาชน) ที่สำนักบินดอนเมือง มีมูลค่าสุทธิ ของอาคารคงกล่าวไปแล้วค่าเสื่อมราคาเต็มจำนวนแล้ว โดยสัญญาเช่าที่สำนักบินดอนเมืองยังอยู่ระหว่างการเจรจา ต่อรองกับบริษัท ท่าอากาศยาน ไทย จำกัด (มหาชน) (คุณภาพเหตุข้อ 6.3 และข้อ 36.3)

ในระหว่างปี 2564 บริษัทมีการประเมินราคามาใหม่สำหรับอาคารในประเทศไทยที่เป็นกรรมสิทธิ์ของบริษัท ซึ่งเป็นอาคาร ในเขตกรุงเทพมหานครทั้งหมด โดยรับการประเมินจากศูนย์ประเมินราคาก่อสร้างที่สำนักงานคณะกรรมการกำกับ หลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) ให้ความเห็นชอบ โดยใช้วิธีคระหนึ่งมูลค่าจากเดือนทุน (Cost Approach) ซึ่งบริษัทปรับปรุงมูลค่าตามบัญชีของอาคารจำนวน 5 ล้านบาท เป็นราคาก่อสร้างใหม่จำนวน 1,714 ล้านบาท โดยนำ ค่าเสื่อมราคาระสมไปหักออกจากมูลค่าตามบัญชีก่อนหักค่าเสื่อมราคาระสมของอาคาร และรับรู้ส่วนเกินทุนจากการตีราคางานที่ใหม่จำนวน 1,709 ล้านบาท

ทั้งนี้ บริษัทไม่ได้ปรับปรุงมูลค่าขึ้นติดตามการประเมินอาคารบันพืนที่สัญญาเช่ากับบริษัท ท่าอากาศยานแห่ง ประเทศไทย จำกัด (มหาชน) สำหรับบันพืนที่สำนักบินสุวรรณภูมิและสำนักบินดอนเมือง รวมมูลค่าตามบัญชีสุทธิ 2,835 ล้านบาท เนื่องจากกรรมสิทธิ์ของอาคารบันพืนที่สำนักบินสุวรรณภูมิถูกโอนให้แก่กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็น ผลมาจากการลื้นสภาพการเป็นรัฐวิสาหกิจของบริษัทตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณตามที่ระบุในสัญญาเช่า อย่างไรก็ตาม ในสัญญาเช่าระบุให้บริษัทหักคงมูลค่าที่ใช้สอยอาคารสิ่งปลูกสร้างและส่วนควบ เพื่อใช้ประกอบ กิจการตามสัญญาจนหมดอายุของสัญญาหรือจนกว่าจะมีการบอกเลิก รวมทั้งอาคารบันพืนที่สำนักบินดอนเมือง ยังอยู่ระหว่างการเจรจาหาข้อสรุปร่วมกันในข้อพิพาทสัญญาเช่าพืนที่ และสัญญาอนุญาตให้ประกอบกิจการ เนื่องจากมีการพิจารณาปรับค่าเช่าพืนที่และค่า秏ประโยชน์ตอบแทนบันพืนที่เพิ่มขึ้นสูงกว่าอัตราที่ระบุไว้ในสัญญา ฉบับเดิม ซึ่งหลักเกณฑ์เงื่อนไขและอัตราเช่าพืนที่และผลประโยชน์ตอบแทนจากการให้รับอนุญาตให้ประกอบ กิจการที่กำหนดในสัญญารอบใหม่ยังอยู่ในระหว่างการเจรจาหาข้อสรุปร่วมกัน



สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทบันทึกผลขาดทุนจากการต้องค่าของอุปกรณ์การบินหมุนเวียนที่เกี่ยวข้องจำนวน 13 ล้านบาท และบริษัทมีการกลับรายการผลขาดทุนจากการต้องค่า จำนวน 7,519 บาท โดยเป็นการกลับรายการผลขาดทุนจากการต้องค่าของเครื่องบินจำนวน 6,459 ล้านบาท และของเครื่องยนต์จำนวน 1,060 ล้านบาท (ดูหมายเหตุข้อ 27)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทบันทึกผลขาดทุนจากการต้องค่า จำนวน 530 ล้านบาท โดยเป็นผลขาดทุนจากการหักค่าเครื่องบิน 17 ลำ จำนวน 453 ล้านบาท และผลขาดทุนจากการหักค่าของอุปกรณ์การบินหมุนเวียนที่เกี่ยวข้องจำนวน 77 ล้านบาท และบริษัทมีการกลับรายการผลขาดทุนจากการต้องค่าของเครื่องยนต์จำนวน 802 ล้านบาท (ดูหมายเหตุข้อ 27)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 กลุ่มบริษัทมีอัตราและอุปกรณ์จำนวนหนึ่งซึ่งตัดค่าเสื่อมราคามาหมดแล้ว แต่ยังใช้งานอยู่ ราคากลุ่มนี้ก่อนหักค่าเสื่อมราคามาจะสมของศินทรัพย์ดังกล่าวมีจำนวน 31,227 ล้านบาท และ 34,744 ล้านบาท ตามลำดับ

13. สินทรัพย์สิทธิการใช้

สินทรัพย์สิทธิการใช้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	งบการเงินรวม					หน่วย : ล้านบาท
	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2565	เพิ่มขึ้น	ลดลง	ปรับปรุง/โอน	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	
ราคาทุน						
ที่ดินและอาคาร	5,610	491	(298)	(20)	5,783	
เครื่องบิน	152,790	7,328	(25,359)	(37,450)	97,309	
อุปกรณ์	103	-	(3)	(1)	99	
รวมราคาทุน	158,503	7,819	(25,660)	(37,471)	103,191	
ค่าเสื่อมราคามา						
ที่ดินและอาคาร	(1,288)	(498)	179	-	(1,607)	
เครื่องบิน	(61,328)	(6,071)	11,547	18,537	(37,315)	
อุปกรณ์	(66)	(20)	2	-	(84)	
รวมค่าเสื่อมราคามา	(62,682)	(6,589)	11,728	18,537	(39,006)	
หัก ค่าเสื่อมการต้องค่า	(26,169)	-	11,506	12,347	(2,316)	
รวมสินทรัพย์สิทธิการใช้	69,652				61,869	



หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	งบการเงินรวม				
	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	เพิ่มขึ้น	ลดลง	ปรับปรุง/โอน	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564

ราคาทุน

ที่ดินและอาคาร	8,636	57	(502)	(2,581)	5,610
เครื่องบิน	215,446	-	(9,987)	(52,669)	152,790
อุปกรณ์	182	13	(92)	-	103
รวมราคาทุน	224,264	70	(10,581)	(55,250)	158,503

ค่าเสื่อมราคาสะสม

ที่ดินและอาคาร	(941)	(599)	252	-	(1,288)
เครื่องบิน	(56,811)	(8,418)	3,901	-	(61,328)
อุปกรณ์	(60)	(16)	10	-	(66)
รวมค่าเสื่อมราคาสะสม	(57,812)	(9,033)	4,163	-	(62,682)
หัก ค่าเสื่อมการด้อยค่า	(49,630)	-	23,769	(308)	(26,169)
รวมสินทรัพย์สิทธิ์การใช้	116,822				69,652
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม					
2565				ค้าขาย	6,589
2564				ค้าขาย	9,033

หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	งบการเงินเฉพาะกิจการ				
	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2565	เพิ่มขึ้น	ลดลง	ปรับปรุง/โอน	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565

ราคาทุน

ที่ดินและอาคาร	5,579	491	(298)	(20)	5,752
เครื่องบิน	143,039	7,328	(25,359)	(36,071)	88,937
อุปกรณ์	81	-	(3)	(1)	77
รวมราคาทุน	148,699	7,819	(25,660)	(36,092)	94,766

ค่าเสื่อมราคาสะสม

ที่ดินและอาคาร	(1,269)	(488)	167	-	(1,590)
เครื่องบิน	(58,883)	(4,794)	11,547	17,629	(34,501)
อุปกรณ์	(52)	(14)	2	-	(64)
รวมค่าเสื่อมราคาสะสม	(60,204)	(5,296)	11,716	17,629	(36,155)
หัก ค่าเสื่อมการด้อยค่า	(26,169)	-	11,506	12,347	(2,316)
รวมสินทรัพย์สิทธิ์การใช้	62,326				56,295



ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	งบการเงินเฉพาะกิจการ					หน่วย : ล้านบาท
	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	เพิ่มเข้า มา	ลดลง	ปรับปรุง/โอน	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	
รายการทุน						
ที่ดินและอาคาร	8,603	57	(500)	(2,581)	5,579	
เครื่องบิน	207,687	-	(9,987)	(54,661)	143,039	
อุปกรณ์	173	-	(92)	-	81	
รวมรายการทุน	216,463	57	(10,579)	(57,242)	148,699	
ค่าเสื่อมรายการสะสม						
ที่ดินและอาคาร	(932)	(589)	252	-	(1,269)	
เครื่องบิน	(54,927)	(7,857)	3,901	-	(58,883)	
อุปกรณ์	(53)	(9)	10	-	(52)	
รวมค่าเสื่อมรายการสะสม	(55,912)	(8,455)	4,163	-	(60,204)	
หัก ก.ค่าเสื่อมการด้อยค่า	(49,630)	-	23,769	(308)	(26,169)	
รวมสินทรัพย์สิทธิ์可供ใช้	110,921				62,326	
ค่าเสื่อมรายการสำรองปีสืบต่อวันที่ 31 ธันวาคม						
2565					5,296	
2564					8,455	

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทปรับบัญชีรายการสินทรัพย์สิทธิ์การใช้ ตามข้อตกลงกับกลุ่มผู้ให้เช่าเครื่องบินในการรับโอนกรรมสิทธิ์เครื่องบิน A380 จำนวน 4 ลำ มูลค่า 30,116 ล้านบาท และปรับบัญชีสินทรัพย์สิทธิ์การใช้โดยวัตถุค่าหนี้สินตามสัญญาเช่าใหม่จากการเปลี่ยนแปลงการจ่ายชำระค่าเช่าทันแปรที่ขึ้นอยู่กับอัตราดอกเบี้ยอ้างอิงมูลค่ารวม 5,955 ล้านบาท ในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทปรับบัญชีรายการสินทรัพย์สิทธิ์การใช้ ตามเงื่อนไขค่าเช่าและระยะเวลาการเช่า ตามที่กำหนดไว้ในหนังสือข้อตกลงหรือสัญญาเช่าใหม่ของเดลต้าสัญญาเช่ากับผู้ให้เช่าเครื่องบิน ซึ่งมีผลตั้งแต่วันที่ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการเมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2564 บริษัทใช้อัตราคิดลดด้วยอัตราดอกเบี้ยการคืนที่ต่ำกว่าที่ตั้งไว้ ณ วันที่มีการประเมินใหม่ด้วยอัตราธุร้อยละ 5.91 ถึง 13.60 ต่อปี

ในระหว่างปีสืบต่อวันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 บริษัทกับรายการลดขาดทุนจากการต้องค่าเครื่องบินสินทรัพย์สิทธิ์การใช้ จำนวน 1,360 ล้านบาท และ 19,841 ล้านบาท ตามลำดับ ในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น (คุณภาพเหตุข้อ 27) นอกจากนี้ บริษัทปรับบัญชีค่าเสื่อมการด้อยค่าอันเป็นผลมาจากการยกเลิกสัญญาเช่าเครื่องบิน ซึ่งเป็นสัญญาที่มีภาระเกินควรกว่าประโยชน์ที่จะพึงได้ จำนวน 10,146 ล้านบาท และ 3,928 ล้านบาท ตามลำดับ (คุณภาพเหตุข้อ 5.3)



รายได้และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับสัญญาเช่าสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม มีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
จำนวนเงินที่รับรู้ในกำไรหรือขาดทุน				
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยที่เกี่ยวข้องกับหนี้สินตามสัญญาเช่า	4,023	3,534	4,023	3,416
ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับสัญญาชำระเงินสั้น	279	446	275	446
ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับสัญญาเช่าซึ่งสินทรัพย์มีมูลค่าต่ำ	1	6	1	-
ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับค่าเช่าผ่านแบรนด์ชื่อไม่ววนอยู่ใน				
การหักภาษี ณ 7% ของหนี้สินตามสัญญาเช่า	5,227	1,265	5,140	966
(กลับรายการ) รายได้จากการให้เช่าซึ่งสินทรัพย์สิทธิการใช้	-	-	214	(69)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 กระแสเงินสดจ่ายทั้งหมดสำหรับสัญญาเช่าเท่ากับ 10,955 ล้านบาท และ 4,866 ล้านบาท ตามลำดับ

14. สินทรัพย์ไม่มีมูลค่าคงทน

สินทรัพย์ไม่มีมูลค่าคงทน ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	งบการเงินรวม				
	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2565	เพิ่มขึ้น	จ主公탁 ประจำเดือน	โอนเข้า (โอนออก)	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565
ราคาทุน					
ไปรแคร์มคอมพิวเตอร์	3,813	7	-	(20)	3,800
รวมราคาทุน	3,813	7	-	(20)	3,800
ค่าตัดจำหน่ายสะสม					
ไปรแคร์มคอมพิวเตอร์	(3,600)	(53)	-	19	(3,634)
รวมค่าตัดจำหน่ายสะสม	(3,600)	(53)	-	19	(3,634)
รวมสินทรัพย์ไม่มีมูลค่าคงทน	213				166



หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	งบการเงินรวม				
	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	เพิ่มขึ้น	จัหน่าย	โอนเข้า (โอนออก)	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564
ราคาทุน					

ไปรแกรมคอมพิวเตอร์	3,823	7	(6)	(11)	3,813
รวมราคาทุน	3,823	7	(6)	(11)	3,813

ค่าตัดจำหน่ายสะสม

ไปรแกรมคอมพิวเตอร์	(3,554)	(63)	6	11	(3,600)
รวมค่าตัดจำหน่ายสะสม	(3,554)	(63)	6	11	(3,600)
ไปรแกรมคอมพิวเตอร์ระหว่างเดือน	5	-	-	(5)	-
รวมสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	274				213

ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม

2565			ล้านบาท	53
2564			ล้านบาท	63

หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	งบการเงินเฉพาะกิจการ				
	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2565	เพิ่มขึ้น	จัหน่าย	โอนเข้า (โอนออก)	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565
ราคาทุน					

ไปรแกรมคอมพิวเตอร์	3,702	7	-	(20)	3,689
รวมราคาทุน	3,702	7	-	(20)	3,689

ค่าตัดจำหน่ายสะสม

ไปรแกรมคอมพิวเตอร์	(3,525)	(38)	-	19	(3,544)
รวมค่าตัดจำหน่ายสะสม	(3,525)	(38)	-	19	(3,544)
รวมสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	177				145



หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	งบการเงินเฉพาะกิจการ				
	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	เพิ่มขึ้น	จ้าหน่าย	โอนเข้า (โอนออก)	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564

ราคาทุน

ไปรแกรนด์คอมพิวเตอร์	3,707	7	(1)	(11)	3,702
รวมราคาทุน	3,707	7	(1)	(11)	3,702

ค่าตัดจำหน่ายสะสม

ไปรแกรนด์คอมพิวเตอร์	(3,490)	(47)	1	11	(3,525)
รวมค่าตัดจำหน่ายสะสม	(3,490)	(47)	1	11	(3,525)
ไปรแกรนด์คอมพิวเตอร์ระหว่างวิเคราะห์	5	-	-	(5)	-
รวมสินทรัพย์ไม่มีคัวดัน	222				177

ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม

2565	ล้านบาท	38
2564	ล้านบาท	47

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 กลุ่มบริษัทมีลินทรัพย์ไม่มีตัวตนจำนวนหนึ่งซึ่งตัดค่าเสื่อมราคามาแล้ว แต่ยังใช้งานอยู่ นูกค่าตามบัญชีก่อนหักค่าเสื่อมราคากำสมของลินทรัพย์ตั้งกล่าวมีจำนวน 3,375 ล้านบาทและ 3,338 ล้านบาท ตามลำดับ ในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ



- 68 -

15. สินทรัพย์กายิเงินได้รับการตัดบัญชี

สินทรัพย์กายิเงินได้รับการตัดบัญชี ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประจำรอบตัวข้อมูล

หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	งบการเงินรวม			
	ณ วันที่ 1 มกราคม 2565	บันทึกใน กำไรหรือ ⁽⁺⁾ ขาดทุน	บันทึกใน กำไร ⁽⁺⁾ เบ็ดเตล็ด	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565
สินทรัพย์กายิเงินได้รับการตัดบัญชี	20,583	(921)	(114)	19,548
หนี้สินกายิเงินได้รับการตัดบัญชี	(12,308)	2,362	(3)	(9,949)
รวม	8,275	1,441	(117)	9,599

หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	งบการเงินรวม			
	ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	บันทึกใน กำไรหรือ ⁽⁺⁾ ขาดทุน	บันทึกใน กำไร ⁽⁺⁾ เบ็ดเตล็ด	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564
สินทรัพย์กายิเงินได้รับการตัดบัญชี	8,454	12,362	(233)	20,583
หนี้สินกายิเงินได้รับการตัดบัญชี	(2,384)	(9,583)	(341)	(12,308)
รวม	6,070	2,779	(574)	8,275

หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	งบการเงินและพากิจการ			
	ณ วันที่ 1 มกราคม 2565	บันทึกใน กำไรหรือ ⁽⁺⁾ ขาดทุน	บันทึกใน กำไร ⁽⁺⁾ เบ็ดเตล็ด	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565
สินทรัพย์กายิเงินได้รับการตัดบัญชี	20,567	(912)	(114)	19,541
หนี้สินกายิเงินได้รับการตัดบัญชี	(12,308)	2,362	(3)	(9,949)
รวม	8,259	1,450	(117)	9,592

หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	งบการเงินและพากิจการ			
	ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	บันทึกใน กำไรหรือ ⁽⁺⁾ ขาดทุน	บันทึกใน กำไร ⁽⁺⁾ เบ็ดเตล็ด	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564
สินทรัพย์กายิเงินได้รับการตัดบัญชี	8,440	12,360	(233)	20,567
หนี้สินกายิเงินได้รับการตัดบัญชี	(2,384)	(9,583)	(341)	(12,308)
รวม	6,056	2,777	(574)	8,259



ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 กลุ่มบริษัทมีสินทรัพย์ (หนี้สิน) ภายใต้การเงินได้รอดดับบัญชีเป็นจำนวน 9,599 ล้านบาท ในงบการเงินรวม ซึ่งเกิดจากในปี 2565 กลุ่มบริษัทมีการบันทึกสินทรัพย์ภายใต้การตัดบัญชีลดลงจำนวน (1,035) ล้านบาท ซึ่งรับรู้ในงบกำไรขาดทุนรวมลดลงเป็นจำนวน (921) ล้านบาท มาจากการเปลี่ยนแปลงของเงินสมบทกองทุนสำรองเลี้ยงชีพและกองทุนบำเหน็จบัณฑิตพนักงาน ค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ ประมาณการผลประโยชน์พนักงาน และผลขาดทุนสะสมทางภาษี และรับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเตล็ดอื่นรวมลดลงเป็นจำนวน (114) ล้านบาทจากการเปลี่ยนแปลงสมดุรานผลประโยชน์พนักงาน และกลุ่มบริษัทมีการบันทึกหนี้สินภายใต้การตัดบัญชีลดลงจำนวน 2,362 ล้านบาท ซึ่งรับรู้ในงบกำไรขาดทุนรวมลดลงเป็นจำนวน 2,362 ล้านบาท มาจากการเปลี่ยนแปลงค่าตัดจำหน่ายของสินทรัพย์ไม่มีตัวตน และผลกำไรจากการวัดมูลค่าหนี้สินทางการเงินใหม่ และรับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเตล็ดอื่นเพิ่มขึ้นเป็นจำนวน (3) ล้านบาท มาจากการเปลี่ยนแปลงผลกำไรจากการวัดมูลค่าตราสารทุนที่กำหนดให้วัดมูลค่าอยู่ติดรวม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทมีสินทรัพย์ (หนี้สิน) ภายใต้การเงินได้รอดดับบัญชีเป็นจำนวน 9,592 ล้านบาท ในงบการเงินเฉพาะกิจการ ซึ่งเกิดจากในปี 2565 บริษัทมีการบันทึกสินทรัพย์ภายใต้การตัดบัญชีลดลงจำนวน (1,026) ล้านบาท ซึ่งรับรู้ในงบกำไรขาดทุนลดลงเป็นจำนวน (912) ล้านบาท มาจากการเปลี่ยนแปลงของเงินสมบทกองทุนสำรองเลี้ยงชีพและกองทุนบำเหน็จบัณฑิตพนักงาน ค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ ประมาณการผลประโยชน์พนักงาน และผลขาดทุนสะสมทางภาษี และรับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเตล็ดอื่นลดลงเป็นจำนวน (114) ล้านบาทจากการเปลี่ยนแปลงสมดุรานผลประโยชน์พนักงาน และบริษัทมีการบันทึกหนี้สินภายใต้การตัดบัญชีลดลงจำนวน 2,362 ล้านบาท ซึ่งรับรู้ในงบกำไรขาดทุนลดลงเป็นจำนวน 2,362 ล้านบาท มาจากการเปลี่ยนแปลงค่าตัดจำหน่ายของสินทรัพย์ไม่มีตัวตน และผลกำไรจากการวัดมูลค่าหนี้สินทางการเงินใหม่ และรับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเตล็ดอื่นเพิ่มขึ้นเป็นจำนวน (3) ล้านบาท มาจากการเปลี่ยนแปลงผลกำไรจากการวัดมูลค่าตราสารทุนที่กำหนดให้วัดมูลค่าอยู่ติดรวม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 กลุ่มบริษัทมีสินทรัพย์ (หนี้สิน) ภายใต้การเงินได้รอดดับบัญชีเป็นจำนวน 8,275 ล้านบาทในงบการเงินรวม ซึ่งเกิดจากในปี 2564 กลุ่มบริษัทมีการบันทึกสินทรัพย์ภายใต้การตัดบัญชีเพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 12,129 ล้านบาท ซึ่งรับรู้ในงบกำไรขาดทุนรวมเพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 12,362 ล้านบาท มาจากการเปลี่ยนแปลงของเงินสมบทกองทุนสำรองเลี้ยงชีพและกองทุนบำเหน็จบัณฑิตพนักงาน ค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ ประมาณการผลประโยชน์พนักงาน และผลขาดทุนสะสมทางภาษี และรับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเตล็ดอื่นรวมลดลงเป็นจำนวน (233) ล้านบาทจากการเปลี่ยนแปลงสมดุรานผลประโยชน์พนักงาน และกลุ่มบริษัทมีการบันทึกหนี้สินภายใต้การตัดบัญชีเพิ่มขึ้นเป็นจำนวน (9,924) ล้านบาท ซึ่งรับรู้ในงบกำไรขาดทุนรวมเพิ่มขึ้นเป็นจำนวน (9,583) ล้านบาท มาจากการเปลี่ยนแปลงค่าตัดจำหน่ายของสินทรัพย์ไม่มีตัวตน และผลกำไรจากการวัดมูลค่าหนี้สินทางการเงินใหม่ และรับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเตล็ดอื่นรวมเพิ่มขึ้นเป็นจำนวน (341) ล้านบาทจากการเปลี่ยนแปลงของผลกำไรจากการวัดมูลค่าสินทรัพย์ใหม่

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 กลุ่มบริษัทมีสินทรัพย์ (หนี้สิน) ภายใต้การเงินได้รอดดับบัญชีเป็นจำนวน 8,259 ล้านบาท ในงบการเงินเฉพาะกิจการ ซึ่งเกิดจากในปี 2564 บริษัทมีการบันทึกสินทรัพย์ภายใต้การตัดบัญชีเพิ่มขึ้นจำนวน 12,127 ล้านบาท ซึ่งรับรู้ในงบกำไรขาดทุนเพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 12,360 ล้านบาท มาจากการเปลี่ยนแปลง



ของเงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพและกองทุนบำเหน็จบำนาญพนักงาน ค่าเดื่อรวมราคาราของสินทรัพย์ ประมาณการผลประโยชน์พนักงาน และผลขาดทุนสะสมทางภาษี และรับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเตล็ดอื่น รวมคิดลงเป็นจำนวน (233) ล้านบาทจากการเปลี่ยนแปลงสะสมติฐานผลประโยชน์พนักงาน และกลุ่มบริษัทมีการบันทึกหนี้สินภาษีเงินได้จากการตัดบัญชีเพิ่มขึ้นจำนวน (9,924) ล้านบาท ซึ่งรับรู้ในงบกำไรขาดทุนเพิ่มขึ้นเป็นจำนวน (9,583) ล้านบาท มาจากการเปลี่ยนแปลงค่าตัดจำหน่ายของสินทรัพย์ไม่มีตัวตน และผลกำไรจากการวัดมูลค่าหนี้ลินทางการเงินใหม่ และรับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเตล็ดอื่นเพิ่มขึ้นเป็นจำนวน (341) ล้านบาทมาจากการเปลี่ยนแปลงของผลกำไรจากการวัดมูลค่าสินทรัพย์ใหม่

บริษัทบันก์ศินทรัพย์ภายใต้การตัดบัญชี เนื่องจากได้พิจารณาแล้วเห็นว่ามีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่าจะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอที่จะนำผลขาดทุนสะสมทางภาษีมายังใช้ประโยชน์ได้

บริษัทได้พิจารณาประมาณการกำไรทางภาษีดังกล่าวอย่างระมัดระวังรอบคอบ และบนสมมติฐานที่อุตสาหกรรมการบินจะค่อยๆ พื้นตัว และการเปิดประเทศต่างๆ ที่มีแนวโน้มที่ดีขึ้น ส่งผลให้รายได้จากธุรกิจการบินพื้นตัวตามภาวะอุตสาหกรรมการบิน บริษัทมีการบริหารจัดการที่ยับยั่นที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น รวมทั้งข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการปรับลดค่าใช้จ่ายจากแผนปฏิรูปธุรกิจของบริษัทที่เกิดขึ้นแล้ว ได้แก่ การลดจำนวนและค่าใช้จ่ายบุคลากรการปรับลดขนาดและประเภทฝูงบิน การเพิ่มประสิทธิภาพการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง การเพิ่มประสิทธิภาพการจัดตารางเวลาและการซ่อมบำรุงที่เหมาะสม และการปรับลดค่าเช่าเครื่องบินบริษัทคงมีผลขาดทุนสะสมทางภาษีและรายการผลแตกต่างชั้นราวางที่ใช้หักภาษีจำนวน 91,311 ล้านบาท ที่ยังไม่ได้ถูกนำมานับทั้งปีนี้สินทรัพย์ภาษีเงินได้จากการตัดบัญชี เมื่อจากความไม่แนนอนในความพึงพอใจของกำไรทางภาษีในอนาคต

16. เงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบิน

เงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประจำรอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินแยกตามกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
เงินประจำการนำร่องรักษาครื่องบิน ณ วันดังนี้ปี	15,490	14,121	15,427	14,121
<u>บวก</u> เพิ่มขึ้น	606	182	606	182
<u>หัก</u> รับคืน	(326)	-	(326)	-
<u>บวก</u> ปรับบัญชีรายเดือนเปลี่ยน	473	1,650	536	1,587
<u>หัก</u> ปรับบัญชีผลจากการแก้ไขสัญญาเช่า	(1,916)	(462)	(1,916)	(462)
<u>หัก</u> ค่าเพื่อผลขาดทุนดำเนินการคิด	-	(1)	-	(1)
<u>บวก</u> กลับรายการค่าเพื่อผลขาดทุนดำเนินการคิด	2	-	2	-
เงินประจำการนำร่องรักษาครื่องบิน ณ วันสื้นปี	14,329	15,490	14,329	15,427



เงินประจำการบำรุงรักษาเครื่องบินตามสัญญาเช่าเป็นเงินประจำที่ผู้ให้เช่าเรียกเก็บเป็นหลักประจำในการบำรุงรักษาเครื่องยนต์และเครื่องบินตามสภาพการบิน และมีเงื่อนไขการบำรุงรักษาเครื่องยนต์และเครื่องบินตามตารางการบำรุงรักษา โดยสามารถรับคืนเมื่อนำเครื่องยนต์และเครื่องบินไปซ่อมบำรุงครั้งใหญ่ตามแผนการบำรุงรักษาตามเงื่อนไขที่กำหนดในสัญญา

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 บริษัทได้ปรับปรุงผลจากการแก้ไขสัญญาเช่า เป็นจำนวนเงิน 1,916 ล้านบาท และ 462 ล้านบาท ในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ ตามลำดับ (ดูหมายเหตุ ข้อ 5.4.1.2 (7)) ซึ่งเป็นผลมาจากการในระหว่างปี 2565 บริษัทได้เข้าจัดทำสัญญาที่แก้ไขเพิ่มเติมกับผู้ให้เช่าเครื่องบินโดยสัญญาที่แก้ไขใหม่เงื่อนไขระบุให้บริษัทนำเงินประจำการบำรุงรักษาเครื่องบินไปปรับปรุงกับหนี้สินตามสัญญาเช่าส่วนที่เกิดขึ้นก่อนวันที่ 14 กันยายน 2563 ได้

17. สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
สินทรัพย์รоторการขาย (ดูหมายเหตุข้อ 17.1)	231	236	231	236
เงินมัดจำสัญญาเช่าเครื่องบิน	797	1,874	798	1,874
รายได้ค้างรับค่าตัวโดยสาร	472	1,598	472	1,598
อื่น ๆ	1,189	767	1,049	636
หัก ค่าเพื่อผลขาดทุนดำเนินการ	(1)	(4)	(1)	(4)
รวม	2,688	4,471	2,549	4,340

17.1 สินทรัพย์รоторการขาย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 บริษัทมีสินทรัพย์รоторการขายแสดงในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการมูลค่า 231 ล้านบาท และ 236 ล้านบาท ตามลำดับ ซึ่งมูลค่าดังกล่าวแสดงยอดสุทธิหลังหักค่าเสื่อมของการด้อยค่า

รายการเคลื่อนไหวของสินทรัพย์รоторการขายในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ มีดังนี้
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

	ณ วันที่ 1 มกราคม 2565	เพิ่มขึ้น	ด้อยค่า	โอน	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565
เครื่องบิน (ดูหมายเหตุข้อ 10)	124	-	-	(124)	-
เครื่องยนต์ (อุปกรณ์การบิน)	1	22	19	(21)	21
ที่ดิน	-	98	-	-	98
สินทรัพย์อื่น	111	11	-	(10)	112
รวม	236	131	19	(155)	231



สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564

หน่วย : ล้านบาท

	ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	เพิ่มเข็น	ต้อຍค่า	โอน	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564
เครื่องบิน (คูหมายเหตุข้อ 10)	153	3,205	12	(3,246)	124
เครื่องยนต์ (อุปกรณ์การบิน)	29	79	-	(107)	1
ที่ดิน	101	3,054	-	(3,155)	-
สินทรัพย์อื่น	87	78	-	(54)	111
รวม	370	6,416	12	(6,562)	236

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทกลับรายการผลขาดทุนจากการตื้อยค่าเครื่องยนต์ รายการขายจำนวน 19 ล้านบาท โดยเป็นการกลับรายการจากการตื้อยค่าเครื่องยนต์ จำนวน 3 เครื่อง (คูหมายเหตุข้อ 27)

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทกลับรายการผลขาดทุนจากการตื้อยค่าเครื่องบิน รายการขายจำนวน 12 ล้านบาท โดยเป็นการกลับรายการจากการตื้อยค่าเครื่องบิน 1 ลำ จำนวน 15 ล้านบาท และรับรู้ผลขาดทุนจากการตื้อยค่าเครื่องบิน 1 ลำ จำนวน 3 ล้านบาท (คูหมายเหตุข้อ 27)

18. หนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ย

18.1. เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน

เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม มีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

วันที่ครบกำหนดชำระ	วันครบกำหนด จ่ายคืนเงินเดือน	อัตราดอกเบี้ย		งบการเงินรวมและ งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		(ร้อยละต่อปี)		2565	2564
เงินกู้ยืม ณ วันที่ 20 ธันวาคม 2553	30 ธันวาคม 2578	1.00 - 1.50	1.00 - 1.50	1,808	2,920
เงินกู้ยืม ณ วันที่ 8 ตุลาคม 2562	30 ธันวาคม 2578	1.00 - 1.50	1.00 - 1.50	1,152	955
เงินกู้ยืม ณ วันที่ 30 กันยายน 2557 และ วันที่ 27 สิงหาคม 2561	30 ธันวาคม 2578	1.00 - 1.50	1.00 - 1.50	686	570
เงินกู้ยืม ณ วันที่ 10 กรกฎาคม 2561	30 ธันวาคม 2578	1.00 - 1.50	1.00 - 1.50	1,486	2,400
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	30 ธันวาคม 2578	1.00 - 1.50	1.00 - 1.50	2,586	3,730
รวม				7,718	10,575
<u>หัก</u> ส่วนที่ครบกำหนดภายในหนึ่งปี				-	-
คงเหลือส่วนที่เป็นเงินกู้ยืมระยะยาว				7,718	10,575



หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวมและ งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564
ณ วันที่ 31 ธันวาคม		
เงินคืน	12,241	12,241
หัก ดอกเบี้ยฯ ยังคงต้นบัญชี	(4,523)	(1,666)
หัก ส่วนที่ครบกำหนดภายในหนึ่งปี	-	-
รวมเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	7,718	10,575

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 บริษัทไม่มีการกู้ยืมเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินเพิ่มเติม และไม่มีการชำระคืนเงินดัน รวมทั้งบริษัทไม่มีการนำสินทรัพย์สาธารณะหรือหลักทรัพย์อื่นไปค้ำประกันการกู้ยืม

บริษัทได้พิจารณาปรับปรุงมูลหนี้ที่บริษัทได้บันทึกไว้ สำหรับเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินที่ได้รับการยื้นยันคำสั่งจากเจ้าหน้าที่พิทักษ์ทรัพย์ให้ชำระหนี้แก่เจ้าหนี้เงินกู้ยืมจากสถาบันการเงิน และวัสดุคงค้างนี้สินทางการเงินใหม่ด้วยมูลค่าขัติธรรมโดยใช้วิธีคิดลดกระแสเงินสดคำนวณตามเบี้ยติดต่อ อย่างไรก็ตาม บริษัทอยู่ในระหว่างการดำเนินการยื้นยันยอดมูลหนี้เงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินส่วนที่เหลือกับเจ้าหน้าที่พิทักษ์ทรัพย์ (ดูหมายเหตุข้อ 5.3.1 (3))

18.2. หุ้นกู้

บริษัทมีหุ้นกู้ในสกุลเงินบาทเสนอขายให้แก่นักลงทุน ซึ่งเป็นหุ้นกู้ชนิดระบุชื่อผู้ถือ ไม่ต้องสิทธิ และไม่มีหลักประกัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวมและ งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564
ส่วนที่ครบกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	-	-
ส่วนที่เกินจากกำหนดชำระหนึ่งปี	42,765	35,539
รวม	42,765	35,539



หน่วย : ล้านบาท

		งบการเงินรวมและ งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	
ณ วันที่ 31 ธันวาคม			
เงินดัน	71,604	71,604	
หัก ดอกเบี้ยฯ ยั่งรอคัดบัญชี	(28,839)	(36,065)	
รวมทุนกู้	42,765	35,539	

เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2564 ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการ ส่งผลให้ทุนกู้มีการเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขการชำระเงินและอัตราดอกเบี้ยให้เป็นไปตามแผนฟื้นฟูกิจการ โดยรั่มครบกำหนดชำระเมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2571 ถึงวันที่ 30 ธันวาคม 2579 โดยมุ่งค่าทุนกู้ที่ออกจำหน่ายไม่มีการเปลี่ยนแปลง

อย่างไรก็ตาม เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งเห็นชอบการขอแก้ไขแผนฟื้นฟูกิจการ ส่งผลให้มีการปรับเปลี่ยนวิธีการชำระหนี้จากเดิมที่จะได้รับชำระด้วยเงินสดจนครบถ้วนในปีที่ 12 ถึง 15 ของแผนฟื้นฟูกิจการ (แตกต่างกันไปในแต่ละกลุ่ม) เป็นได้รับชำระหนี้ด้วยการแปลงหนี้เป็นทุนด้วยจำนวนเงินต้นตามแผนฟื้นฟูกิจการ ในอัตราร้อยละ 24.50 ของภาระหนี้เงินต้นคงค้างของเจ้าหนี้แต่ละรายตามคำสั่งถึงที่สุดให้ได้รับชำระหนี้โดยจะได้รับชำระภายในปี 2567 โดยภาระหนี้เงินต้นคงค้างส่วนที่เหลือจะได้รับชำระหนี้จากการแสลงเงินสดตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ในแผนฟื้นฟูกิจการที่ศาลเห็นชอบตามเดิม และได้กำหนดเพิ่มอัตราดอกเบี้ยใหม่จากภาระหนี้เงินต้นคงค้างส่วนที่ได้รับชำระหนี้จากการแสลงเงินสด ใน 2 ปีสุดท้ายก่อนครบกำหนดระยะเวลาได้ถอนตามแผนฟื้นฟูกิจการโดยเพิ่มขึ้นจากเดิมอีกร้อยละ 0.25 ต่อปี (คุณภาพเหตุข้อ 5.3.1 (3))

หุ้นกู้แบบไม่มีหลักประกัน มีรายละเอียด ณ วันที่ 31 ธันวาคม ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

ทุนกู้	จำนวนเงิน		อัตราดอกเบี้ย ^(๑) (ต่อรอบต่อปี)		กำหนดชำระ ดอกเบี้ย		กำหนดชำระคืน	
	2565	2564	2565	2564	2565	2564	2565	2564
สิ้นรวม 2556								
หมวดที่ 2 (ระยะเวลา 7 ปี)	1,250	1,250	1.50 - 1.75 ^(๑)	1.50	เริ่มชำระปี 2567 มีนราษฎร์ดื่น ^(๑)	เริ่มชำระปี 2567 มีนราษฎร์ดื่น	วันทำการสุดท้าย ของปี 2571 ^(๒)	วันทำการสุดท้าย ของปี 2571
ก้อนยาน 2558								
หมวดที่ 2 (ระยะเวลา 5 ปี)	1,500	1,500	1.50 - 1.75 ^(๑)	1.50	เริ่มชำระปี 2567 มีนราษฎร์ดื่น ^(๑)	เริ่มชำระปี 2567 มีนราษฎร์ดื่น	วันทำการสุดท้าย ของปี 2571 ^(๒)	วันทำการสุดท้าย ของปี 2571
มิถุนายน 2560								
หมวดที่ 1 (ระยะเวลา 3 ปี)	1,000	1,000	1.50 - 1.75 ^(๑)	1.50	เริ่มชำระปี 2567 มีนราษฎร์ดื่น ^(๑)	เริ่มชำระปี 2567 มีนราษฎร์ดื่น	วันทำการสุดท้าย ของปี 2571 ^(๒)	วันทำการสุดท้าย ของปี 2571
สิ้นรวม 2561								
หมวดที่ 2 (ระยะเวลา 2 ปี)	798	798	1.50 - 1.75 ^(๑)	1.50	เริ่มชำระปี 2567 มีนราษฎร์ดื่น ^(๑)	เริ่มชำระปี 2567 มีนราษฎร์ดื่น	วันทำการสุดท้าย ของปี 2571 ^(๒)	วันทำการสุดท้าย ของปี 2571



หน่วย : ต้านบ้าท





หัวน้ำ	จำนวนเงิน		อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)		กำหนดชำระ ดอกเบี้ย		กำหนดชำระคืน	
	2565	2564	2565	2564	2565	2564	2565	2564
พุทธิเดือน 2562								
ชุดที่ 2 (ระยะเวลา 2 ปี)	634	634	1.50 - 1.75 ⁽¹⁾	1.50	เริ่มชำระปี 2567 มีนาคมเดือน ⁽¹⁾	เริ่มชำระปี 2567 มีนาคมเดือน ⁽¹⁾	วันทำการสุดท้าย ของปี 2572 ⁽²⁾	วันทำการสุดท้าย ของปี 2572
ชุดที่ 3 (ระยะเวลา 3 ปี 3 เดือน)	2,453	2,453	1.50 - 1.75 ⁽¹⁾	1.50	เริ่มชำระปี 2567 มีนาคมเดือน ⁽¹⁾	เริ่มชำระปี 2567 มีนาคมเดือน ⁽¹⁾	วันทำการสุดท้าย ของปี 2574 ⁽²⁾	วันทำการสุดท้าย ของปี 2574
ชุดที่ 4 (ระยะเวลา 10 ปี)	1,899	1,899	1.50 - 1.75 ⁽¹⁾	1.50	เริ่มชำระปี 2567 มีนาคมเดือน ⁽¹⁾	เริ่มชำระปี 2567 มีนาคมเดือน ⁽¹⁾	วันทำการสุดท้าย ของปี 2579 ⁽²⁾	วันทำการสุดท้าย ของปี 2579
ชุดที่ 5 (ระยะเวลา 15 ปี)	1,767	1,767	1.50 - 1.75 ⁽¹⁾	1.50	เริ่มชำระปี 2567 มีนาคมเดือน ⁽¹⁾	เริ่มชำระปี 2567 มีนาคมเดือน ⁽¹⁾	วันทำการสุดท้าย ของปี 2579 ⁽²⁾	วันทำการสุดท้าย ของปี 2579
รวม	71,604	71,604						

¹⁾ เมื่อวันที่ 20 คุณภาพ 2565 ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งเห็นชอบการขอเก็บไข้แผนพื้นที่ภูมิภาค ส่งผลให้การปรับเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยใหม่จากภาระหนี้เงินเดือนคงทักษิรส่วนที่ได้รับชำระหนี้จากการเสถียรสด ใน 2 ปีสุดท้ายก่อนครบกำหนดระยะเวลาต่ออนุมัติแผนพื้นที่ภูมิภาค โดยเพิ่มขึ้นจากเดิมอีก 0.25 เปอร์เซ็นต์ (กฎหมายดังข้อ 5.3.1 (3))

(2) เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งเรื่องของภาระเงินทุนภูมิใจการ ลงประกาศให้การบปรับเปลี่ยนรัฐการท่าระหง่านคาดเดินที่จะได้รับชาระหง่านขึ้นตามที่ได้รับชาระหง่านด้วยการเปล่งหนี้เงินเดือนตามแผนที่น้ำภูมิใจการในตัวราชอุดล 24-50 ของภาระหนี้เงินเดือนคงค้างของเจ้าหนี้แต่ละราชตามค่าสั่งเงินที่ถูกไฟใต้รับชาระหง่าน เป็นทุนสามัญเพิ่มทุนในราคากำไร 2.5453 บาทต่อหุ้น โดยจะได้รับชาระภานในปี 2567 โดยภาระหนี้เงินเดือนคงค้างตัวที่เหลือจะได้รับชาระหง่านจากการเปล่งหนี้น้ำภูมิใจการที่สำคัญเดือนตามเดินและกำหนดให้เข้ากันได้รับยกเว้นของภาระหนี้เงินเดือนคงค้างตัวที่ได้รับชาระหง่านจากการเปล่งหนี้น้ำภูมิใจการเป็นทุนสามัญเพิ่มทุนในระหว่างที่咬ไม่มีการเปล่งหนี้เงินทุน โดยเป็นไปตามอัตราและลักษณะของดอกเบี้ยใหม่ตามแผนที่น้ำภูมิใจการบันทึกเดินเรื่อง (คุณภาพข้อ 5.3.1 (3))

19. หนึ่งสินตามสัญญาเช่า

หนึ่งสิบตามสัญญาเช่า ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประจำรอบด้วย

หน่วย : คืนบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
การวิเคราะห์ตามการครอบกำหนด:				
ปีที่ 1	9,210	2,572	9,206	2,561
ปีที่ 2 - 5	51,152	51,109	51,152	51,106
ตัดจากปีที่ 5	64,635	66,050	64,635	66,050
หัก ดอกเบี้ยรอดตัดบัญชี	(37,876)	(44,530)	(37,876)	(44,530)
รวม	87,121	75,201	87,117	75,187

การจัดการภาษาท-

หน้า ๔

- หนี้สินตามสัญญาเช่า ไม่หมุนเวียน	1,980	606	1,976	594
- หนี้สินตามสัญญาเช่า	85,141	74,595	85,141	74,593
รวม	87,121	75,201	87,117	75,187



ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 กลุ่มบริษัทมีค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับการจ่ายชำระค่าเช่าผันแปรที่ไม่รวมในการวัดมูลค่าหนี้สินตามสัญญาเช่าที่บันทึกเป็นค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่จำนวน 5,227 ล้านบาทและ 5,141 ล้านบาทในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ ตามด้าน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 กลุ่มบริษัทมีค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับการจ่ายชำระค่าเช่าผันแปรที่ไม่รวมในการวัดมูลค่าหนี้สินตามสัญญาเช่าที่บันทึกเป็นค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่จำนวน 1,239 ล้านบาทและ 966 ล้านบาทในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการตามด้าน

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีหนี้สินตามสัญญาเช่าสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
ยอดคงเหลือ ณ วันต้นปี	75,201	123,801	75,187	123,787
เพิ่มขึ้น	7,592	70	7,590	57
ปรับปรุงมูลค่าหนี้สินจากการเปลี่ยนแปลงสัญญาเช่า	5,675	(53,728)	5,675	(53,726)
ปรับปรุงคอกเบี้ย	2,013	4,118	2,013	4,118
ยกเลิกสัญญา	(2,228)	(2,867)	(2,227)	(2,867)
โอนจัดประเภทเป็นเจ้าหนี้	(529)	(2,889)	(529)	(2,889)
จ่ายชำระ	(1,803)	(495)	(1,792)	(484)
ปรับปรุงอัตราดอกเบี้ย	1,200	7,191	1,200	7,191
ยอดคงเหลือ ณ วันสิ้นปี	87,121	75,201	87,117	75,187

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทมีการวัดมูลค่าหนี้สินตามสัญญาเช่า ซึ่งเป็นผลมาจากการได้รับส่วนลดรับค่าเช่าที่เกี่ยวข้องกับ COVID-19 จากผู้ให้เช่าและบริษัทปรับปรุงรายการหนี้สินตามสัญญาเช่าตามเงื่อนไขค่าเช่าและระยะเวลาการเช่าตามที่กำหนดไว้ในหนังสือขอตกลงหรือสัญญาเช่าใหม่ของแต่ละสัญญาเช่ากับผู้ให้เช่าเครื่องบินซึ่งมีผลตั้งแต่วันที่ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการเมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2564 บริษัทใช้อัตราคิดลดด้วยอัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่ม ณ วันที่มีการประเมินใหม่ ด้วยอัตราเรียกคละ 5.91 ถึง 13.60 ต่อปี ในการปรับปรุงลดมูลค่าหนี้สินตามสัญญาเช่าในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการจำนวน 54,661 ล้านบาท สำหรับเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน 39 ลำ และตามสัญญาเช่าทางการเงิน 15 ลำ บริษัทจัดประเททหนี้สินตามสัญญาเช่าตามเงื่อนไขที่ระบุในหนังสือขอตกลงและตามสัญญาเช่าที่ได้รับการแก้ไข และวัดมูลค่าหนี้สินตามสัญญาเช่าใหม่จากการเปลี่ยนแปลงการจ่ายชำระค่าเช่าผันแปรที่ขึ้นอยู่กับอัตราดอกเบี้ยอ้างอิง



20. เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
ส่วนที่หมุนเวียน				
เจ้าหนี้การค้า				
กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (ดูหมายเหตุข้อ 6.2)	105	80	278	209
กิจการอื่น	4,605	4,493	4,461	4,137
รวมเจ้าหนี้การค้า	4,710	4,573	4,739	4,346
เจ้าหนี้อื่น				
เจ้าหนี้ค่าธรรมเนียมสนามบิน	4,716	2,349	4,716	2,349
กิจการอื่น	7,798	11,447	7,111	11,374
รวมเจ้าหนี้อื่น	12,514	13,796	11,827	13,723
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	5,712	2,627	4,642	2,258
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยค้างจ่าย	747	1,014	747	1,014
ค่าใช้จ่ายบริการการบินค้างจ่าย	1,325	1,666	1,164	1,619
ผลประโยชน์พนักงานค้างจ่าย (ดูหมายเหตุข้อ 22 และข้อ 23)	29	4,400	29	4,400
 รวมส่วนที่หมุนเวียน	25,037	28,076	23,148	27,360

ส่วนที่ไม่หมุนเวียน**เจ้าหนี้การค้า**

กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (ดูหมายเหตุข้อ 6.2)	950	955	950	955
กิจการอื่น	10,605	10,902	10,605	10,902
เจ้าหนี้อื่น - กิจการอื่น	2,242	7,703	2,242	7,703
 รวมส่วนที่ไม่หมุนเวียนอื่น	13,797	19,560	13,797	19,560
 รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	38,834	47,636	36,945	46,920



หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นส่วนที่ไม่หมุนเวียน				
เจ้าหนี้การค้า				
กิจการที่เกี่ยวข้องกัน				
เงินต้น	955	961	955	961
หัก ดอกเบี้ยจ่ายรอตัดบัญชี	(5)	(6)	(5)	(6)
รวมเจ้าหนี้การค้ากิจการที่เกี่ยวข้องกัน	950	955	950	955
(ดูหมายเหตุข้อ 6.2)				
กิจการอื่น				
เงินต้น	12,912	12,989	12,912	12,989
หัก ดอกเบี้ยจ่ายรอตัดบัญชี	(2,307)	(2,087)	(2,307)	(2,087)
รวมเจ้าหนี้การค้ากิจการอื่น	10,605	10,902	10,605	10,902
เจ้าหนี้อื่น				
เงินต้น	2,412	8,074	2,412	8,074
หัก ดอกเบี้ยจ่ายรอตัดบัญชี	(170)	(371)	(170)	(371)
รวมเจ้าหนี้อื่น	2,242	7,703	2,242	7,703
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น				
ส่วนที่ไม่หมุนเวียน	13,797	19,560	13,797	19,560

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทฯได้รับคำสั่งจากเจ้าหนี้พิทักษ์ทรัพย์ให้ชำระหนี้แก่เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นเพิ่มเติม โดยบริษัทฯปรับปรุงเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นให้เป็นไปตามมูลหนี้ วันครบกำหนดชำระและอัตราดอกเบี้ยตามแผนที่นักลงทุนฟุกิจการและคำสั่งจากเจ้าหนี้พิทักษ์ทรัพย์ซึ่งมีกำหนดชำระเงินงวดแรกในวันที่ 30 มิถุนายน 2567 ด้วยเหตุนี้ บริษัทฯจึงปรับปรุงหนี้สินและจัดประเภทเป็นเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นส่วนที่ไม่หมุนเวียน ผลกระทบจากการปรับปรุงเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นให้เป็นไปตามมูลหนี้ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 เป็นจำนวนเงิน 1,052 ล้านบาท (ดูหมายเหตุข้อ 5.4.1.1 (1))



21. รายได้รับล่วงหน้า

รายได้รับล่วงหน้า ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประจำรอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
รายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถือเป็นรายได้	30,587	13,092	30,163	12,756
โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า	5,092	4,661	5,182	4,661
	35,679	17,753	35,345	17,417

ข้อมูลแสดงจำนวนรายได้ที่รับรู้ในระหว่างปีล้วนสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 ที่เกี่ยวข้องกับยอดยกมาในรายได้รับล่วงหน้าด้านปี

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
รายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถือเป็นรายได้	1,453	173	1,279	107
โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า ⁽¹⁾	97	3	97	3

⁽¹⁾ โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้าทั้งหมดคือเด็บิตบัญชีบุคคลที่มีบัญชีธรรมที่คำนวณโดยใช้รายได้เฉลี่ยของแต่ละเดือนทางบินหารด้วยไม้ล็อก วางติดต่อทางแลกรางวัลตามมาตรฐานและใช้ต้นทุนตามสัญญาที่ทำกับคู่สัญญาพันธมิตรธุรกิจทางเดียว ไม่ล็อกวงเงิน ซึ่งเป็นการคำนวณบัญชีบุคคลที่มีบัญชีธรรมที่เป็นลำดับที่สองบัญชีบุคคลที่มีบัญชีธรรมระดับ 3



22. เงินกองทุนบำเหน็จบันกงงาน

บริษัทได้จัดตั้งกองทุนบำเหน็จบันกงงานบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) โดยขอรับจากสำนักงานกองทุนในอัตราร้อยละ 10 ของเงินเดือนพนักงาน บริษัทแสดงสิ่งที่รับและใช้จ่ายที่เกิดจากการดำเนินงานกองทุนเป็นรายได้และค่าใช้จ่ายของบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564
เงินฝากธนาคาร		
(แสดงรวมในสินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น)	70	34
สูญเสียกองทุนบำเหน็จบันกงงานสุทธิ - การบินไทย		
(แสดงรวมในสินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น)	804	959
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	62	53
รวมสินทรัพย์	936	1,046
หนี้สินค้างจ่ายให้พนักงานพื้นสภาพ		
(แสดงรวมในเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่น)	4	17
เงินกองทุนเงินบำเหน็จบันกงงาน	932	1,029
รวมหนี้สิน	936	1,046

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 กองทุนบำเหน็จบันกงงานมียอดคงเหลือ 932 ล้านบาท และ 1,029 ล้านบาท ตามลำดับ เท่ากับยอดภาระผูกพันของบริษัทที่จะต้องจ่ายให้พนักงาน

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 บริษัทมีการจ่ายเงินให้พนักงานที่พื้นสภาพการเป็นสมาชิก เป็นจำนวนเงิน 135 ล้านบาท และ 975 ล้านบาท ตามลำดับ และจ่ายเงินให้พนักงานที่พื้นสภาพการเป็นสมาชิกภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2565 จำนวน 62 ล้านบาท และ 687 ล้านบาท ตามลำดับ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทมีหนี้สินค้างจ่ายให้พนักงานที่พื้นสภาพการเป็นสมาชิกที่ต้องออกจากกองทุนจำนวน 4 ล้านบาท แสดงเป็นส่วนหนึ่งของเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่น (คุழนยาเหตุข้อ 20)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทมีหนี้สินค้างจ่ายให้พนักงานที่พื้นสภาพการเป็นสมาชิกภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2564 จำนวน 17 ล้านบาท แสดงเป็นส่วนหนึ่งของเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่น (คุழนยาเหตุข้อ 20)



ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 ยอดคุกงานนี้ของทุนนำหนี้สุทธิ - การบินไทย จำนวน 804 ล้านบาท เป็นผลมาจากการที่ กองทุนนำหนี้งบพนักงานมีเงินฝากธนาคาร ได้ถูกอ้าดเงินฝากของกองทุนนำหนี้เป็นจำนวนเงิน 2,331 ล้านบาท และได้ปรับปรุงคงเบี้ยเงินฝากธนาคาร เป็นจำนวนเงิน 5 ล้านบาท รวมเป็นเงินที่ธนาคารอ้าดไว้ ทั้งสิ้น 2,336 ล้านบาท เป็นการชั่วคราว ส่งผลให้กองทุนนำหนี้งบพนักงานไม่สามารถนำเงินมาจ่ายให้แก่พนักงาน สุทธิด้วยเงินฝากธนาคารบางส่วนที่บริษัทสมควรไว้เก็บเป็นจำนวน 235 ล้านบาท และบริษัทดึงสำรองเงินเพื่อจ่ายให้กับพนักงานที่พื้นสภาพการเป็นสมาชิกภายใต้โครงการเกษียณอายุก่อนกำหนด และพนักงานที่ออกจากกองทุน เป็นจำนวนเงิน 1,297 ล้านบาท (2564 : 869 ล้านบาท)

23. ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนสำหรับผลประโยชน์พนักงาน
ในปี 2565 และ 2564 บริษัทมีนโยบายสำหรับประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน แบ่งได้ดังนี้
- 23.1 ผลตอบแทนหลังออกจากงาน
บริษัทให้ผลตอบแทนสำหรับพนักงานเกียรติยศตามผลประโยชน์หลังออกจากงานที่กำหนดไว้ ตามข้อกำหนดของพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 และตามนโยบายของบริษัทในการให้ ผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุแก่พนักงานตามลักษณะและอายุงาน
- 23.2 การจ่ายเงินค่าชดเชยวันหยุดพักผ่อนประจำปี
บริษัทให้ผลประโยชน์สำหรับพนักงานที่เกียรติยศอายุและพนักงานที่ได้รับอนุมัติให้เกียรติยศอายุก่อนกำหนด ได้รับเงินค่าชดเชยวันหยุดพักผ่อนประจำปีของพนักงานตามจำนวนวันที่เหลืออยู่ในแต่ละปีและ สะสม ได้ไม่เกิน 3 ปีติดต่อกัน ทั้งนี้บริษัทมีการปรับปรุงผลประโยชน์ส่วนวันหยุดพักผ่อนประจำปี ในปี 2564
- 23.3 บัตรโดยสารฟรี
บริษัทให้ผลประโยชน์สำหรับพนักงานที่ทำงานกับบริษัทมาครบ 15 ปี มีสิทธิขอบัตรโดยสารฟรี ประจำสำรองที่นั่ง ได้เฉพาะเส้นทางที่บริษัททำการบินได้ 1 เที่ยว และหากพนักงานยังคงทำงานอยู่กับ บริษัทจะใช้สิทธินี้ได้อีกหกรอบ 5 ปี ภายหลังจากวันที่มีสิทธิครึ่งก่อนและพนักงานสามารถเก็บสะสม ลิฟท์ไว้ใช้มื่อได้ ได้ ทั้งนี้บริษัทมีการปรับปรุงผลประโยชน์ส่วนบัตรโดยสารฟรีในปี 2565



ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนสำหรับภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประจำปีด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
มูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพัน	4,496	5,173	4,414	5,083
รายการที่รับรู้ในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเต็งอื่นสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม				
รับรู้ในกำไรขาดทุน				
ผลประโยชน์หลังออกจากงาน	79	(4,198)	60	(4,218)
ผลประโยชน์ระยะยาวอื่น	(2)	(156)	(2)	(156)
รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเต็งอื่น				
กำไรจากการประมาณการ				
ตามหลักคณิตศาสตร์ประจำปี	(593)	(1,164)	(570)	(1,166)
รวม	(516)	(5,518)	(512)	(5,540)

การเปลี่ยนแปลงในมูลค่าปัจจุบันของประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
ภาระผูกพันของโครงการผลประโยชน์ ณ วันเดือนปี	5,173	15,316	5,083	15,242
ค่าใช้จ่ายภาระผูกพันของโครงการผลประโยชน์				
ที่รับรู้ในกำไรขาดทุน				
ด้านทุนบริการในปัจจุบัน	203	445	185	426
ด้านทุนคงเบี้ย	95	160	94	159
ด้านทุนบริการในอดีต	(219)	(5,398)	(219)	(5,398)
(กำไร) ขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์				
ประจำปี - ขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์				
ประจำปี - รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเต็งอื่น	(2)	439	(2)	439
(กำไร) ขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์				
ประจำปี - ขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์				
ประจำปี - รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเต็งอื่น				
จากการเปลี่ยนแปลงสมมติฐาน				
ด้านประสบการณ์การทำงาน	(544)	(274)	(527)	(268)
จากการเปลี่ยนแปลงสมมติฐานทางการเงิน	(49)	(890)	(43)	(898)
ข้อประagaณ์เป็นผลประโยชน์พนักงานทั่วไป	(25)	(4,389)	(25)	(4,383)
ผลประโยชน์จ่ายโดยโครงการ	(136)	(236)	(132)	(236)
ภาระผูกพันของโครงการผลประโยชน์ ณ วันสิ้นปี	4,496	5,173	4,414	5,083



ข้อสมมติหลักในการประมาณการตามหลักการคณิตศาสตร์ประกันภัย ณ วันที่รายงาน (แสดงโดยวิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
อัตราคิดลด (ร้อยละ)	1.21 - 2.78	1.21 - 2.38	2.70	2.30
อัตราเงินเดือน (ร้อยละ)	2.00	1.70	2.00	1.70
อัตราการขึ้นเงินเดือน (ร้อยละ)	0.00 - 5.00	0.00 - 5.00	0.00 - 2.00	0.00 - 1.70
อัตราการหุ้นวีเนชองพนักงาน (ร้อยละ)	0.00 - 35.00	0.00 - 35.00	0.00 - 2.50	0.00 - 2.50
อัตราณรณะ	TMO17	TMO17	TMO17	TMO17

ข้อสมมติที่สำคัญในการกำหนดการะผูกพันผลประ โยชน์ของพนักงานตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย ประกอบด้วย อัตราคิดลดและอัตราการเพิ่มขึ้นของเงินเดือน การวิเคราะห์ความอ่อนไหวได้พิจารณาจาก การเปลี่ยนแปลงในแต่ละข้อสมมติในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยที่เกี่ยวข้องที่อาจเป็นไปได้ อย่างสมเหตุสมผล ณ วันสื้นรอบระยะเวลารายงาน ในขณะที่ข้อสมมติอื่นคงที่

ผลกระทบต่อการะผูกพันผลประ โยชน์ของพนักงาน เพิ่มขึ้น (คดคง) ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประจำปี

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
อัตราคิดลด - เพิ่มขึ้นร้อยละ 1	(4,012)	(4,556)	(4,006)	(4,550)
อัตราคิดลด - ลดลงร้อยละ 1	4,652	5,346	4,645	5,338
อัตราเงินเดือน - เพิ่มขึ้นร้อยละ 1	4,788	5,390	4,781	5,380
อัตราเงินเดือน - ลดลงร้อยละ 1	(4,087)	(4,555)	(4,081)	(4,561)

การวิเคราะห์ความอ่อนไหวข้างต้นอาจไม่ได้แสดงถึงการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจริงในภาวะผูกพันผลประ โยชน์ ของพนักงาน เนื่องจากการยกที่การเปลี่ยนแปลงข้อสมมติต่าง ๆ จะเกิดขึ้นแยกต่างหากจากข้อสมมติอื่น ซึ่งอาจมีความสัมพันธ์กัน



โครงการเกี่ยวน้ำท่วมก่อนกำหนด

เมื่อวันที่ 9 ตุลาคม 2563 บริษัทมีประกาศโครงการเกี่ยวน้ำท่วมก่อนกำหนดเพื่อให้พนักงานที่สมัครใจเข้าร่วม แสดงความทำงานภายใต้เงื่อนไขวันที่ 28 ตุลาคม 2563 ซึ่งมีผู้สนใจและประสงค์เข้าร่วมโครงการประมาณ 4,000 คน โดยบริษัทเป็นผู้พิจารณาอนุมัติ โครงการดังกล่าวมีสองทางเลือกซึ่งจะส่งผลให้พนักงานที่ได้รับอนุมัติ พื้นสภาพการเป็นพนักงานตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2563 (MSP-A) หรือมีสิทธิในการตัดสินใจลาออกจากบริษัท ในวันที่ 1 พฤษภาคม 2564 (MSP-B) โดยหักสองทางเลือก บริษัทจะจ่ายเงินชดเชยตามกฎหมายแรงงานและ ผลตอบแทนอื่นตามที่กำหนด เป็นจำนวนเงินเฉลี่ยเท่ากันตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2564 ถึงเดือนมิถุนายน 2565

เมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2564 บริษัทมีประกาศโครงการเกี่ยวน้ำท่วมก่อนกำหนดหรือ MSP-C สำหรับพนักงาน ที่ไม่ประสงค์สมัครคัดเลือกเข้าตำแหน่งตามโครงการสร้างองค์กรใหม่ หรือพนักงานที่สมัครคัดเลือกเข้าตำแหน่ง ตามโครงการสร้างองค์กรใหม่แต่ไม่ได้รับคัดเลือกและประสงค์ลาออกจากบริษัทโดยได้รับค่าตอบแทน ตามโครงการ โดยให้พนักงานที่สมัครใจเข้าร่วม แสดงความทำงานภายใต้เงื่อนไขวันที่ 19 เมษายน 2564 ซึ่งมีผู้สนใจและ ประสงค์เข้าร่วมโครงการประมาณ 2,500 คน โดยบริษัทเป็นผู้พิจารณาอนุมัติซึ่งจะส่งผลให้พนักงานที่ได้รับ อนุมัติพื้นสภาพการเป็นพนักงานตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2564 บริษัทจะจ่ายเงินชดเชยตามกฎหมายแรงงานและ ผลตอบแทนอื่นตามที่กำหนด เป็นจำนวนเงินเฉลี่ยเท่ากันตั้งแต่เดือนกันยายน 2564 ถึงเดือนธันวาคม 2565

เมื่อวันที่ 2 มิถุนายน 2564 บริษัทมีประกาศโครงการเกี่ยวน้ำท่วมก่อนกำหนดหรือ MSP-D สำหรับพนักงาน ที่สมัครคัดเลือกเข้าตำแหน่งตามโครงการสร้างองค์กรใหม่แต่ไม่ได้รับคัดเลือกและประสงค์เข้าร่วมโครงการ เพื่อลาออกจากบริษัทโดยได้รับค่าตอบแทนตามโครงการ โดยให้พนักงานที่สมัครใจเข้าร่วม แสดงความทำงาน ภายใต้เงื่อนไขวันที่ 13 มิถุนายน 2564 โดยบริษัทเป็นผู้พิจารณาอนุมัติ โครงการดังกล่าวมีสามทางเลือกซึ่งจะส่งผลให้พนักงาน ที่ได้รับอนุมัติพื้นสภาพการเป็นพนักงานตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2564 (MSP-D1) หรือวันที่ 1 มกราคม 2565 (MSP-D2 และ MSP-D3) บริษัทจะจ่ายเงินชดเชยตามกฎหมายแรงงานและผลตอบแทนอื่นตามที่กำหนด เป็นจำนวนเงินเฉลี่ยเท่ากันตั้งแต่เดือนมกราคม 2565 ถึงเดือนธันวาคม 2565

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทอนุมัติผลประโยชน์จ่ายสำหรับพนักงานเกี่ยวน้ำและมีหนี้สินค้างจ่ายให้ พนักงานจำนวน 25 ล้านบาท แสดงเป็นส่วนหนึ่งของเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่น (2564 : ไม่มี) (คูหมายเหตุข้อ 20)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทอนุมัติผลประโยชน์จ่ายโดยโครงการสำหรับพนักงานโครงการ MSP-A MSP-B MSP-C และ MSP-D แล้ว และมีหนี้สินค้างจ่ายให้พนักงานจำนวน 4,383 ล้านบาท แสดงเป็นส่วนหนึ่งของ เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่น (2565 : ไม่มี) (คูหมายเหตุข้อ 20)



24. ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น

ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม ประจำรอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น ณ วันต้นปี	20,072	18,454	16,129	16,028
เพิ่มขึ้นในระหว่างปี	6,262	2,120	3,277	603
ปรับปรุงกลับรายการประมาณการค่าซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ที่ยกเลิกการใช้งาน	-	(1,996)	-	(1,996)
ปรับปรุงอัตราแลกเปลี่ยน	443	1,494	443	1,494
ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น ณ วันสิ้นปี	26,777	20,072	19,849	16,129

ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น ประจำรอบด้วย รายการประมาณการหนี้สินระยะยา สำหรับค่าซ่อมแซมและบำรุงอากาศยาน รายการสำรองค่าซ่อมให้กู้เครื่องบิน เครื่องยนต์เครื่องบิน และส่วนประกอบอื่น ๆ สำหรับรายการซ่อมที่จะต้องจ่ายเงินในอนาคตตามสัญญา ซึ่งบริษัทมีภาระผูกพันภายใต้สัญญาเข้าดำเนินงานในการซ่อมบำรุงเครื่องบิน เครื่องยนต์เครื่องบิน และส่วนประกอบอื่น ๆ ตลอดอายุสัญญาเข้า รวมถึงการเดรีบมสภาพเครื่องบินก่อนการส่งมอบคืนตามที่ผู้ให้เช่ากำหนดเมื่อสิ้นสุดสัญญาเข้า โดยบริษัทประมาณการค่าซ่อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตามช่วงโภงบิน รอบการบิน รอบการซ่อมใหญ่ และอายุสัญญาเข้า ซึ่งคำนวนตามสัดส่วนระยะเวลาที่บริษัทใช้งาน

ในระหว่างปี 2564 บริษัทกลับรายการประมาณการหนี้สินการซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ที่ยกเลิกการใช้งาน เป็นจำนวนเงิน 1,996 ล้านบาท โดยรับรู้เป็นการลดลงของค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน เนื่องจากบริษัทพิจารณาว่าเครื่องยนต์ดังกล่าวไม่สามารถใช้ได้กับผู้บินอื่นตามแผนการบินตามแผนฟื้นฟูกิจการ และบริษัทพิจารณาแล้วว่าจะไม่มีการซ่อมเครื่องยนต์ดังกล่าวในอนาคต



25. รายได้

การจำแนกรายได้

กลุ่มบริษัทจำแนกรายได้จากการขายสินค้าและให้บริการให้แก่ลูกค้าตลอดช่วงเวลาและ ณ เวลาใดเวลาหนึ่ง ตามส่วนงานซึ่งสอดคล้องกับการเปิดเผยข้อมูลรายได้แยกตามส่วนงานที่รายงานภายใต้มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 8 เรื่อง ส่วนงานดำเนินงาน (ดูหมายเหตุข้อ 32)

รายได้จากการขายและการให้บริการสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม จำแนกตามช่วงเวลาแห่งการรับรู้รายได้ และประเภทของสินค้าหรือบริการ ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
ช่วงเวลาของการรับรู้รายได้				
ณ เวลาใดเวลาหนึ่ง				
หน่วยธุรกิจ				
รายได้จากการขายธุรกิจ	5,817	4,493	7,283	4,999
กิจการอื่น ๆ	429	195	-	-
รายได้ค่าบริการอื่น ๆ				
ผลตอบแทน				
กิจการขนส่งทางอากาศ				
รายได้ค่าโดยสารและนำหนักส่วนเกิน	73,408	5,528	64,862	3,278
รายได้ค่าระหว่างขนส่ง	23,784	10,928	23,743	10,905
หน่วยธุรกิจ				
รายได้ค่าบริการซ่อมเครื่องบิน	429	428	509	530
รวม	103,867	21,572	96,397	19,712



26. กำไรจากการขายเงินลงทุนและรายได้อื่น ๆ

26.1 กำไรจากการขายเงินลงทุน

กำไรจากการขายเงินลงทุนสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 ประกอบด้วย ในระหว่างปี 2565 บริษัทจำหน่ายเงินลงทุนใน บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จำนวน 8.91 ล้านหุ้น ในราคาหุ้นละ 26.00 - 29.50 บาท คิดเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 246 ล้านบาท และรับรู้กำไรจากการขายเงินลงทุนจำนวน 16 ล้านบาทในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ

ในระหว่างปี 2564 บริษัทจำหน่ายเงินลงทุนใน บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 19 มกราคม 2564 คิดเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 2,712 ล้านบาท และรับรู้กำไรจากการจำหน่ายเงินลงทุนจำนวน 2,004 ล้านบาท และ 2,633 ล้านบาท ในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการตามลำดับ ต่อมาในระหว่างวันที่ 21 กันยายน ถึง 25 พฤศจิกายน 2564 บริษัทจำหน่ายเงินลงทุนใน บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เพิ่มเติมในราคาหุ้นละ 27.50 - 32.00 บาท คิดเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 718 ล้านบาทและรับรู้กำไรจากการจำหน่ายเงินลงทุนจำนวน 710 ล้านบาท และ 700 ล้านบาทในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการตามลำดับ

ในระหว่างปี 2564 บริษัทจำหน่ายเงินลงทุนในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ในราคาหุ้นละ 1.04 - 2.68 บาท คิดเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 279 ล้านบาทและรับรู้กำไรจากการจำหน่ายเงินลงทุนจำนวน 120 ล้านบาทในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ

26.2 รายได้อื่น ๆ

รายได้อื่น ๆ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
รายได้อื่นจากการหักกฎหมายที่ดำเนินธุรการและ ซ่อมบำรุงเครื่องยนต์	-	1,457	-	1,457
รายได้จากการขายสินทรัพย์ อื่น ๆ	783	1,593	783	1,593
	481	695	424	909
รวม	1,264	3,745	1,207	3,959

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทกำไรจากการขายที่ดินและการรักคุณเท่าที่ 55 ล้านบาท กำไรจากการขายที่ดินและการสำนักงานสีลม 45 ล้านบาท กำไรจากการขายที่ดินและการสำนักงาน ขอนแก่น อุดรธานี เชียงราย รวม 18 ล้านบาท กำไรจากการขายห้องชุดพักอาศัยที่ประเทศสิงคโปร์ 101 ล้านบาท กำไรจากการขายครึ่งบัน 106 ล้านบาท เครื่องยนต์อะไหล่ 386 ล้านบาท และสินทรัพย์อื่น ๆ 72 ล้านบาท ในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ



ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัททำข้อตกลงระบุข้อพิพาทกับบริษัทแห่งหนึ่ง (คู่กรณี) และ The High Court of Justice Business and Property Court of England and Wales Business List (ChD) มีคำสั่งให้ข้อพิพาทเรียกร้องค่าเสียหายซึ่งกี่ยวข้องกับความชำรุดของเครื่องยนต์ให้สิ้นไป โดยคู่กรณีตกลงจะชดเชี่ยค่าเสียหายเพิ่มขึ้นอีก 1,457 ล้านบาท โดยสามารถหักกฎหมายหนี้ค่าบริการรายเดือนและการซ่อมบำรุงตามสัญญาที่้างชำระและค่าบริการซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ภายใต้เงื่อนไขของข้อตกลงและแผนฟื้นฟูกิจการ ด้วยเหตุนี้บริษัทรับรู้รายได้อื่นจากการหักกฎหมายหนี้ค่าบริการและซ่อมบำรุงเครื่องยนต์จำนวน 1,457 ล้านบาท ในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ

27. ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิ์การใช้ และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน (กลับรายการ) ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิ์การใช้ เครื่องยนต์ และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน (กลับรายการ) สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม ประจำปีด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564
เครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิ์การใช้ (คุณภาพดี 10 ข้อ 12 และข้อ 13)	(8,467)	(19,228)
เครื่องยนต์	(1,067)	(862)
อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	13	77
รวม	(9,521)	(20,013)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทมีผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิ์การใช้ และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน (กลับรายการ) จำนวน 9,521 ล้านบาท ประจำปีด้วย

- กลับรายการผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิ์การใช้จำนวน 8,467 ล้านบาท เป็นการกลับรายการของผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขายจำนวน 648 ล้านบาท (คุณภาพดี 10) กลับรายการของผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินที่รวมอยู่ใน ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์จำนวน 6,459 ล้านบาท (คุณภาพดี 12) และการกลับรายการของผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์สิทธิ์การใช้จำนวน 1,360 ล้านบาท (คุณภาพดี 13)
- กลับรายการผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องยนต์จำนวน 1,067 ล้านบาท เป็นการกลับรายการของผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องยนต์ที่รวมอยู่ใน ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์จำนวน 1,060 ล้านบาท (คุณภาพดี 12) กลับรายการผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องยนต์ที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นจำนวน 19 ล้านบาท (คุณภาพดี 17) และรับรู้ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขายจำนวน 12 ล้านบาท (คุณภาพดี 10)
- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของอุปกรณ์การบินหมุนเวียนที่รวมอยู่ใน ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ (คุณภาพดี 12)



สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทมีผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้ และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน (กลับรายการ) จำนวน 20,013 ล้านบาท ประกอบด้วย

- กลับรายการผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้จำนวน 19,228 ล้านบาท เป็นการกลับรายการของผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์สิทธิการใช้จำนวน 19,841 ล้านบาท (ดูหมายเหตุข้อ 13) กลับรายการของผลขาดทุนการด้อยค่าของของเครื่องบินรกรายห้ามจำนวน 12 ล้านบาท (ดูหมายเหตุข้อ 17) และรับรู้ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินที่รวมอยู่ในที่ดิน อาคารและอุปกรณ์จำนวน 453 ล้านบาท (ดูหมายเหตุข้อ 12) และผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขายจำนวน 172 ล้านบาท (ดูหมายเหตุข้อ 10)
- กลับรายการผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องยนต์จำนวน 862 ล้านบาท เป็นการกลับรายการของผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องยนต์ที่รวมอยู่ในที่ดิน อาคารและอุปกรณ์จำนวน 802 ล้านบาท (ดูหมายเหตุข้อ 12) กลับรายการผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องยนต์ที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขายจำนวน 60 ล้านบาท (ดูหมายเหตุข้อ 10)
- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของอุปกรณ์การบินหมุนเวียนจำนวน 77 ล้านบาท เป็นผลขาดทุนจากการด้อยค่าอุปกรณ์การบินหมุนเวียนที่รวมอยู่ในที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ (ดูหมายเหตุข้อ 12)

28. ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 (กลับรายการ) สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งานการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
ผลขาดทุนด้านเครดิตลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น				
- กิจการที่เก็บข้อเจรจา (ดูหมายเหตุข้อ 8)	-	-	2,398	613
- กิจการซึ่ง (ดูหมายเหตุข้อ 8)	99	(171)	102	(141)
กลับรายการผลขาดทุนด้านเครดิตสินทรัพย์ทางการเงินอื่น	14	1	14	1
รวม	113	(170)	2,514	473

29. รายได้ภาษีเงินได้

	หน่วย : ล้านบาท			
	งานการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
ภาษีเงินได้ที่รับรู้ในกำไรหรือขาดทุน				
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้สำหรับจวด	(7)	-	-	-
ภาษีเงินได้ร้อตคัณฑ์	1,441	2,780	1,451	2,777
รวม	1,434	2,780	1,451	2,777



การผลกระทบเพื่อหาอัตราภาษีที่แท้จริง

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม			
	2565		2564	
	อัตราภาษีร้อยละ	จำนวน	อัตราภาษีร้อยละ	จำนวน
กำไรสำหรับปี		(252)		55,113
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้		(1,434)		(2,780)
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้		(1,686)		52,333
จำนวนรายได้ภาษีตามอัตราภาษีเงินได้ (อัตราภาษีร้อยละ 20)	20	337	20	(10,467)
ผลกระทบทางภาษีสำหรับค่าใช้จ่ายที่ไม่สามารถ หักเป็น (ค่าใช้จ่าย) ผลประโยชน์ในทางภาษี				
รายได้และค่าใช้จ่ายจากบัตรสัมภาระคงทุน		(885)		(4,479)
รายได้และค่าใช้จ่ายทางภาษีในปีปัจจุบัน		1,505		11,884
ผลกระทบของขาดทุนทางภาษีซึ่งไม่ได้รับรู้เป็นสินทรัพย์ ภาษีเงินได้จากการตัดบัญชี		(950)		3,062
บันทึกสินทรัพย์ภาษีเงินได้จากการตัดบัญชีสำหรับปี		(1,441)		(2,780)
รายได้ภาษีเงินได้	-	(1,434)	-	(2,780)

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	2565		2564	
	อัตราภาษีร้อยละ	จำนวน	อัตราภาษีร้อยละ	จำนวน
กำไรสำหรับปี		2,697		58,274
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้		(1,451)		(2,777)
กำไรก่อนภาษีเงินได้		1,246		55,497
จำนวนรายได้ภาษีตามอัตราภาษีเงินได้ (อัตราภาษีร้อยละ 20)	20	(250)	20	(11,099)
ผลกระทบทางภาษีสำหรับค่าใช้จ่ายที่ไม่สามารถ หักเป็น (ค่าใช้จ่าย) ผลประโยชน์ในทางภาษี				
รายได้และค่าใช้จ่ายจากบัตรสัมภาระคงทุน		(885)		(4,479)
รายได้และค่าใช้จ่ายทางภาษีซึ่งไม่สามารถใช้เป็น รายได้และค่าใช้จ่ายทางภาษีในปีปัจจุบัน		2,564		13,080
ผลกระทบของขาดทุนทางภาษีซึ่งไม่ได้รับรู้เป็น สินทรัพย์ภาษีเงินได้จากการตัดบัญชี		(1,429)		2,498
บันทึกสินทรัพย์ภาษีเงินได้จากการตัดบัญชีสำหรับปี		(1,451)		(2,777)
รายได้ภาษีเงินได้	-	(1,451)	-	(2,777)



30. สิทธิประโยชน์จากการส่งเสริมการลงทุน

กลุ่มนักลงทุนที่ได้รับสิทธิประโยชน์จากการส่งเสริมการลงทุนตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน (พ.ศ. 2520) โดยการอนุมัติของคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนตามแต่ละบัตรส่งเสริม ดังต่อไปนี้

บัญชี

บัตรส่งเสริม		วันที่เริ่มนับรายได้ จากการประกอบกิจการ
เลขที่	ลงวันที่	
*1214(2)/2552	8 ธันวาคม 2551	4 เมษายน 2552
*1874(2)/2552	14 กันยายน 2552	30 มีนาคม 2554
*1446(2)/2554	21 กุมภาพันธ์ 2554	24 พฤษภาคม 2554
*1178(2)/2555	29 ธันวาคม 2554	26 ธันวาคม 2554
*1627(2)/2555	28 มีนาคม 2555	12 มีนาคม 2555
*2576(2)/2555	14 กันยายน 2555	8 สิงหาคม 2555
*2577(2)/2555	14 กันยายน 2555	6 ตุลาคม 2555
*1220(2)/2556	26 ธันวาคม 2555	5 กุมภาพันธ์ 2556
*1221(2)/2556	26 ธันวาคม 2555	25 มีนาคม 2556
*1590(2)/2556	13 มีนาคม 2556	13 มีนาคม 2556
2357(2)/2556	6 สิงหาคม 2556	23 มกราคม 2557
2358(2)/2556	6 สิงหาคม 2556	25 กรกฎาคม 2557
2360(2)/2556	6 สิงหาคม 2556	25 มกราคม 2558
2362(2)/2556	6 สิงหาคม 2556	1 พฤษภาคม 2558
2363(2)/2556	6 สิงหาคม 2556	4 กันยายน 2559
2364(2)/2556	6 สิงหาคม 2556	27 เมษายน 2560
2365(2)/2556	6 สิงหาคม 2556	20 กรกฎาคม 2560
2366(2)/2556	6 สิงหาคม 2556	23 กันยายน 2560
2367(2)/2556	6 สิงหาคม 2556	7 กุมภาพันธ์ 2561
65-0130-1-00-1-0	29 ธันวาคม 2564	29 เมษายน 2565

บัญชีทอย

บัตรส่งเสริม		วันที่เริ่มนับรายได้ จากการประกอบกิจการ
เลขที่	ลงวันที่	
**1465(2)/๙./2557	9 เมษายน 2557	7 กรกฎาคม 2555
**1466(2)/๙./2557	9 เมษายน 2557	20 มกราคม 2556
**1467(2)/๙./2557	9 เมษายน 2557	27 ตุลาคม 2556
**1468(2)/๙./2557	9 เมษายน 2557	5 กุมภาพันธ์ 2557
**1469(2)/๙./2557	9 เมษายน 2557	23 ตุลาคม 2557
**1470(2)/๙./2557	9 เมษายน 2557	23 มีนาคม 2558



ทั้งนี้ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนดดังนี้

- ก) ได้รับอนุญาตนำคนต่างด้าวซึ่งเป็นฝีมือหรือผู้ชำนาญการ คู่สมรส และบุคคลซึ่งอยู่ในอุปการะของบุคคลทั้งสองประเภทนี้เข้ามาในราชอาณาจักร ได้ตามจำนวนและกำหนดระยะเวลาให้อยู่ในราชอาณาจักรเท่าที่คณะกรรมการพิจารณาเห็นสมควร
- ข) ให้คนต่างด้าวซึ่งเป็นฝีมือหรือผู้ชำนาญการที่ได้รับอนุญาตให้อยู่ในราชอาณาจักร ได้รับอนุญาตทำงานเฉพาะตำแหน่งหน้าที่การทำงาน ที่คณะกรรมการให้ความเห็นชอบตลอดระยะเวลาเท่าที่ได้รับอนุญาตให้อยู่ในราชอาณาจักร
- ค) ได้รับยกเว้นอาการขาเข้าสำหรับเครื่องจักรตามที่คณะกรรมการพิจารณาอนุมัติ
- ง) ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้ดินิตบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้จากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมรวมกันไม่เกินร้อยละ 100 ของเงินลงทุน ไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียนมีกำหนดเวลา 8 ปี นับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการนั้น ในกรณีที่ประกอบกิจการขาดทุนในระหว่างเวลาได้รับยกเว้นภาษีเงินได้ดินิตบุคคล ผู้ได้รับการส่งเสริมจะได้รับอนุญาตให้นำผลขาดทุนประจำปีที่เกิดขึ้นในระหว่างเวลาดังกล่าวไปหักออกจากกำไรสุทธิที่เกิดขึ้นภาษีหลังระยะเวลาดังกล่าว โดยจะเลือกหักจากกำไรสุทธิของปีใดปีหนึ่งหรือหลายปีก็ได้
- จ) ได้รับยกเว้นไม่ต้องนำเงินเข้ามูลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริม ซึ่งได้รับยกเว้นภาษีเงินได้ดินิตบุคคลไปรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้ตลอดระยะเวลาที่ผู้ได้รับการส่งเสริม ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้ดินิตบุคคลนั้น
- ฉ) ได้รับอนุญาตให้นำหรือส่งเงินออกนอกราชอาณาจักรเป็นเงินต่างประเทศได้
 - * การขอยกเว้นบัตรส่งเสริมการลงทุน (BOI) ทั้ง 10 บัตร ซึ่งได้ส่งเสริมการลงทุนเมื่อวันที่ 28 ธันวาคม 2565
 - ** การขอยกเว้นบัตรส่งเสริมการลงทุน (BOI) ของเครื่องบิน A320-200 ทั้ง 6 บัตร จำนวนครึ่งบินรวม 20 ลำ ซึ่งได้ส่งเสริมการลงทุนเมื่อวันที่ 28 ธันวาคม 2565

กลุ่มบริษัทดังต่อไปนี้ในบัตรส่งเสริมการลงทุนเพื่อให้เป็นไปตามประกาศของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ ป. 14/2541 ลงวันที่ 30 ธันวาคม 2541 เรื่อง กำหนดวิธีการรายงานรายได้สำหรับผู้ได้รับการส่งเสริม สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 รายได้จากการขายทั้งหมดของกลุ่มบริษัทเป็นรายได้จากการขายในประเทศไทย โดยจำแนกตามกิจกรรมที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนและไม่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนได้ดังนี้



หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม					
	กิจการที่ได้รับการส่งเสริม การลงทุน		กิจการที่ไม่ได้รับ การส่งเสริมการลงทุน		รวม	
	2565	2564	2565	2564	2565	2564
รายได้จากการขายหรือให้บริการ	47,965	10,598	56,120	10,974	104,085	21,572

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	กิจการที่ได้รับการส่งเสริม การลงทุน		กิจการที่ไม่ได้รับ การส่งเสริมการลงทุน		รวม	
	2565	2564	2565	2564	2565	2564
รายได้จากการขายหรือให้บริการ	47,965	8,325	48,651	11,387	96,616	19,712

31. ส่วนของผู้ถือหุ้น

31.1 ส่วนเกินทุนจากการตีราคาสินทรัพย์

ส่วนเกินทุนจากการตีราคาสินทรัพย์ คือ ส่วนเกินทุนจากการตีราคาที่ดินและอาคารสุทธิ化ภายใต้ส่วนเกินทุนจากการตีราคาสินทรัพย์ดังกล่าว จะทยอยตัดจำหน่ายโดยใช้วิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานที่เหลืออยู่ของสินทรัพย์นั้น และบันทึกโอนไปยังกำไรสะสมโดยตรง

ส่วนเกินทุนจากการตีราคาสินทรัพย์ดังกล่าวไม่สามารถนำมาหักกับขาดทุนสะสมและไม่สามารถจ่ายเป็นเงินปันผลได้

31.2 การจดทะเบียนเพิ่มทุน

เมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2565 บริษัทได้ดำเนินการจดทะเบียนต่อนายทะเบียนบริษัทมหาชนกรรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์เพื่อเพิ่มทุนจดทะเบียนจากเดิมจำนวน 21,827,719,170 บาท เป็นทุนจดทะเบียนจำนวน 336,824,601,650 บาท



32. ส่วนงานดำเนินงาน

ปัจจัยในการกำหนดส่วนงาน

บริษัทกำหนดส่วนงานที่รายงานตามลักษณะของผลิตภัณฑ์และบริการ โดยผู้บุริหารพิจารณาจากโครงสร้างองค์กรซึ่งสอดคล้องกับการดำเนินกิจการด้านการบินพาณิชย์

บริษัทมีส่วนงานที่รายงาน 3 ส่วนงาน ประกอบด้วย

- (1) ส่วนงานกิจการขนส่งทางอากาศ ประกอบด้วย บริการขนส่งผู้โดยสาร บริการขนส่งสินค้าพัสดุภัณฑ์ และไปรษณีย์ภัณฑ์
- (2) ส่วนงานหน่วยธุรกิจเป็นกิจการที่เกี่ยวเนื่องโดยตรงกับการขนส่ง ประกอบด้วย การพาณิชย์สินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ การบริการลูกค้าภาคพื้น การบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น และครัวการบิน
- (3) ส่วนงานกิจการอื่น ๆ เป็นกิจการสนับสนุนการขนส่งประกอบด้วย การบริการอำนวยการบิน การจำหน่ายสินค้าปลดภาษีบินเครื่องบิน การจำหน่ายสินค้าที่ระลึกฝาข้าง และการดำเนินงานของบริษัทอื่น

เกณฑ์การวัดมูลค่า

บริษัทบันทึกรายการ โอนรายได้ระหว่างส่วนงานด้วยราคาที่ขายให้กับลูกค้าที่ไม่เกี่ยวข้องกับบริษัทหักส่วนลดส่วนงานหน่วยธุรกิจด้านการบริการลูกค้าภาคพื้นบันทึกด้วยราคาน้ำที่หักส่วนลด ส่วนงานกิจการอื่น ๆ บันทึกด้วยราคาน้ำที่หักส่วนลดตามที่ตกลงร่วมกัน และบริษัทได้ตัดบัญชีที่เป็นรายการ โอนระหว่างกันดังกล่าวในการจัดทำงบการเงินรวม

กำไร (ขาดทุน) รวมก่อนภาษีเงินได้ของแต่ละส่วนงานกิดที่น้ำที่ขายได้รวมหักต้นทุน และคำใช้จ่ายในการดำเนินงาน สินทรัพย์ของส่วนงาน เป็นสินทรัพย์ที่ใช้ดำเนินงานหรือเกี่ยวข้องกับกิจการนั้น ๆ

หนี้สินของส่วนงาน เป็นหนี้สินในการดำเนินงานหรือเกี่ยวข้องกับกิจการนั้น ๆ

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 กลุ่มบริษัทไม่มีรายได้จากการขายและให้บริการกับลูกค้าบุคคลภายนอกรายครายหนึ่งที่มีจำนวนเงินตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไปของรายได้รวม



32.1 ข้อมูลทางการเงินจำแนกตามส่วนงาน

ส่วนงานคำนวณงานจำแนกตามส่วนงานในงบการเงินรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม มีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม							
	กิจกรรมลงทุนอสังหาริมทรัพย์		หน่วยธุรกิจ		กิจการอื่น ๆ		รวม	
	2565	2564	2565	2564	2565	2564	2565	2564
รายได้จากการออก (อุตสาหกรรมที่ 25)	95,549	15,882	5,976	4,051	2,342	1,639	103,867	21,572
รายได้ (ค่าใช้จ่าย) ระหว่างส่วนงาน	(4,695)	(1,486)	3,222	642	1,473	844	-	-
คงเหลือยก	65	22	-	-	-	-	65	22
รายได้อื่น ๆ	1,230	6,547	37	22	13	10	1,280	6,579
กำไรจากการปรับปรุงโครงสร้างหนี้	-	61,808	-	-	-	-	-	61,808
รวมรายได้	92,149	82,773	9,235	4,715	3,828	2,493	105,212	89,981

ค่าใช้จ่ายเครื่องบิน	(38,378)	(5,926)	-	-	-	-	(38,378)	(5,926)
ค่าใช้จ่ายเพรียบประนีดงาน	(3,942)	(2,261)	(2,468)	(2,689)	(1,277)	(1,461)	(7,687)	(6,411)
ค่าวัสดุการการบิน	(9,034)	(2,412)	(11)	(2)	-	-	(9,045)	(2,414)
ค่าเสื่อมราคากลางและค่าตัดเชือกหัวเข้า	(8,564)	(11,132)	(651)	(620)	(666)	(792)	(9,881)	(12,544)
ผลขาดทุนจากการซื้อขาย								
ของเสื้อหัวใจเย็น	9,521	20,012	-	-	-	-	9,521	20,012
ค่าใช้จ่ายอื่น	(28,849)	(10,093)	(2,628)	(1,288)	(510)	(1,749)	(31,987)	(13,130)
ผลขาดทุนจากอัตราดอกเบี้ย	(1,512)	(7,624)	-	-	-	6	(1,512)	(7,618)
ส่วนทุนทางการเงิน	(12,687)	(9,489)	-	-	-	(1)	(12,687)	(9,490)
ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุน								
ในบริษัทรวม	(4)	(127)	-	-	-	-	(4)	(127)
ขาดทุนจากการปรับปรุงโครงสร้างหนี้	(5,238)	-	-	-	-	-	(5,238)	-
รวมค่าใช้จ่าย	(98,687)	(29,052)	(5,758)	(4,599)	(2,453)	(3,997)	(106,898)	(37,648)
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้	(6,538)	53,721	3,477	116	1,375	(1,504)	(1,686)	52,333
รายได้ (ค่าใช้จ่าย) ภาษีเงินได้	1,450	2,777	-	-	(16)	3	1,434	2,780
กำไร (ขาดทุน) ของส่วนงาน	(5,088)	56,498	3,477	116	1,359	(1,501)	(252)	55,113

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม							
	กิจกรรมลงทุนอสังหาริมทรัพย์		หน่วยธุรกิจ		กิจการอื่น ๆ		รวม	
	2565	2564	2565	2564	2565	2564	2565	2564
ต้นทุนพร้อมหนุนเรือน	55,642	21,299	598	504	817	703	57,057	22,506
เงินลงทุนในบริษัทที่ร่วมและ								
เงินลงทุนระหว่างห้าอื่น	511	515	-	-	-	-	511	515
ที่ดินอาคารและอุปกรณ์	39,120	27,223	5,239	5,437	1,610	1,834	45,969	34,494
ต้นทุนพร้อมหนุนเรือน	58,262	64,006	2,757	4,311	850	1,335	61,869	69,652
ต้นทุนพร้อมหนุนวิเศษห้าอื่น	30,011	31,739	-	-	14	24	30,025	31,763
ต้นทุนพร้อมหนุนที่ไม่ได้เป็นส่วน	2,747	2,289					2,747	2,289
ต้นทุนรวม							198,178	161,219
หนี้ต้นหนุนเรือน	56,843	40,710	349	342	516	501	57,708	41,553
หนี้ต้นที่ไม่ได้เป็นเรือน	205,517	185,102	-	-	29	19	205,546	185,121
หนี้ต้นที่ไม่ได้เป็นส่วน	5,949	5,795					5,949	5,795
หนี้ต้นรวม							269,203	232,469



32.2 รายได้จำแนกตามภูมิศาสตร์

ส่วนงานดำเนินงานจำแนกตามภูมิศาสตร์ในงบการเงินรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม มีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม	
	2565	2564
รายได้ภายในประเทศไทย		
รายได้จากการขนส่งทางอากาศ	6,425	1,756
หน่วยธุรกิจ	5,976	4,051
กิจการอื่น ๆ	2,342	1,639
รายได้ต่างประเทศ		
รายได้จากการขนส่งทางอากาศ	42,206	7,909
เอเชีย	37,900	5,224
ยุโรป	9,018	993
ออสเตรเลียและนิวซีแลนด์		
รวมรายได้	103,867	21,572

33. กองทุนสำรองเดี้ยงชีพ

กลุ่มบริษัทและพนักงานกลุ่มบริษัทได้ร่วมกันจัดตั้งกองทุนสำรองเดี้ยงชีพขึ้นตามพระราชบัญญัติ กองทุนสำรองเดี้ยงชีพ พ.ศ. 2530 โดยกลุ่มบริษัทและพนักงานจะจ่ายสมทบเข้ากองทุนเป็นรายเดือน สำหรับ สมาชิกที่มีอายุการทำงานไม่เกิน 20 ปี ในอัตราเรื้อยคล 9 ของเงินเดือน ส่วนที่มีอายุการทำงานเกิน 20 ปี ในอัตราเรื้อยคล 10 ของเงินเดือน ตั้งแต่เดือนกันยายน 2564 จนถึงเดือนธันวาคม 2565 กลุ่มบริษัทจ่ายเงินสมทบ เข้ากองทุนในอัตราเรื้อยคล 5 ของเงินเดือนค่าจ้างสำหรับพนักงานที่มีอายุงานไม่เกิน 20 ปี และในอัตราเรื้อยคล 6 ของเงินเดือนค่าจ้างสำหรับพนักงานที่มีอายุ 20 ปี ขึ้นไป

กองทุนสำรองเดี้ยงชีพนี้บริหารงานโดยบริษัท หลักทรัพย์จัดการกองทุน กรุงไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท หลักทรัพย์จัดการกองทุน วรรษ จำกัด บริษัท หลักทรัพย์จัดการกองทุน พринซิเพิล จำกัด และ บริษัท หลักทรัพย์จัดการกองทุนรวม บัวหลวง จำกัด และจะจ่ายให้แก่พนักงานเมื่อพนักงานนั้นออกจากงาน ตามระเบียบว่าด้วยกองทุนของกลุ่มบริษัท ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 กลุ่มบริษัทรับรู้ เงินสมทบดังกล่าวเป็นค่าใช้จ่ายในงบการเงินรวมจำนวน 323 ล้านบาท และ 265 ล้านบาท ตามลำดับ และบริษัทรับรู้เงินสมทบดังกล่าวเป็นค่าใช้จ่ายในงบการเงินเฉพาะกิจการจำนวน 300 ล้านบาท และ 256 ล้านบาท ตามลำดับ



34. เครื่องมือทางการเงิน

34.1 วัตถุประสงค์ในการบริหารความเสี่ยงทางการเงิน

กลุ่มบริษัทได้บริหารความเสี่ยงทางการเงินภายใต้กรอบนโยบายและกรอบการบริหารของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง โดยคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงดังกล่าวทำหน้าที่กำกับดูแล ติดตามและจัดการความเสี่ยงทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของกลุ่มบริษัทผ่านรายงาน ความเสี่ยงภายในซึ่งจะวิเคราะห์ความเสี่ยงตามระดับและขนาดของความเสี่ยง ความเสี่ยงเหล่านี้รวมถึงความเสี่ยงด้านตลาด ตลอดจนความเสี่ยงจากสกุลเงิน ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย และความเสี่ยงด้านราคาน้ำมัน ความเสี่ยงด้านเครดิต และความเสี่ยงด้านสภาพคล่อง

บริษัทพิจารณาลดผลกระทบของความเสี่ยงเหล่านี้โดยใช้ตราสารอนุพันธ์ทางการเงินเพื่อป้องกันความเสี่ยง การใช้ตราสารอนุพันธ์ทางการเงินอย่างไร้เดיןโดยนายและกรอบบริหารของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 บริษัทไม่มีการใช้ตราสารอนุพันธ์ทางการเงิน เนื่องจากบริษัทเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการ บริษัทจึงไม่มีการทำสัญญาเพิ่มเติม

34.2 ความเสี่ยงด้านตลาด

กิจกรรมของกลุ่มบริษัทแสดงให้เห็นถึงความเสี่ยงทางการเงินหลักมาจากการเปลี่ยนแปลงของ อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ อัตราดอกเบี้ยและราคาน้ำมันเป็นหลัก กลุ่มบริษัทมีการทำ สัญญาตราสารอนุพันธ์ทางการเงินที่หลากหลายเพื่อจัดการความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศและราคาน้ำมัน ได้แก่

- สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้าเพื่อบังกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน
- สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยเพื่อลดความเสี่ยงจากการเพิ่มขึ้นของอัตราดอกเบี้ย
- สัญญาสิทธิ์ที่จะซื้อหรือขายสินค้าโภคภัณฑ์เพื่อลดความเสี่ยงด้านราคาน้ำมัน

รายละเอียดของการวิเคราะห์ความอ่อนไหว สำหรับความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ และความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย มีดังต่อไปนี้

34.2.1 การบริหารความเสี่ยงจากเงินตราต่างประเทศ

กลุ่มบริษัททำธุรกรรมที่เป็นเงินตราต่างประเทศ ดังนั้นความเสี่ยงต่อความผันผวนของ อัตราแลกเปลี่ยนจึงเกิดขึ้น ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน ได้รับการจัดการภายใต้ในนโยบาย ที่ได้รับอนุมัติให้มีการใช้สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า

บริษัทมีรายได้เป็นเงินบาท และเงินตราต่างประเทศกว่า 50 ล้านบาท โดยมีสกุลหลัก ได้แก่ คอลคาโรสหราช (USD) บาท (THB) ยูโร (EUR) และเยน (JPY) และมีค่าใช้จ่ายในสกุลหลัก ได้แก่ คอลคาโรสหราช (USD) และบาท (THB) ในขณะที่มีหนี้สินระยะยาวใน 4 ล้านบาท คอลคาโรสหราช (USD) ยูโร (EUR) บาท (THB) และเยน (JPY)



บริษัทได้ดำเนินการบริหารความเสี่ยงอันเนื่องจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน ซึ่งเป็นปัจจัยที่ไม่สามารถควบคุมได้ บริษัทได้ดำเนินการโดยใช้วิธีการ Matching Currency คือ การจัดให้ค่าใช้จ่ายเป็นเงินสกุลเดียวกับรายได้มากที่สุด และกู้เงินพร้อมกับปรับโครงสร้างเงินกู้ให้สอดคล้องกับเงินสดสุทธิจากการดำเนินการ (Net Operating Cash Flow) พร้อม ๆ กับการลดความเสี่ยงของการมีหนี้เป็นเงินสกุลต่างประเทศมากเกินไป โดยการมีหนี้สกุลเงินบาทด้วยส่วนหนึ่ง เพื่อลดความผันผวนของรายการผลกำไร/ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในงบการเงิน ด้วยการวางแผนในการจัดหาเงินทุนและการใช้เครื่องมือทางการเงินในการทำธุรกรรมที่เหมาะสม ได้แก่ Cross Currency Swap (CCS) ในช่วงที่ตลาดเงินอื้ออำนวยและ การแลกเปลี่ยนล่วงหน้า (Forward Contract) เพื่อจัดหาเงินชำระหนี้ในสกุลเงินที่บริษัทมีภาระผูกพันในอนาคต

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 บริษัทไม่มีธุรกรรม CCS และการแลกเปลี่ยนล่วงหน้า เนื่องจากบริษัทเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการ บริษัทจึงไม่มีการเข้าทำสัญญา

มูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นตัวเงิน ซึ่งเป็นเงินตราต่างประเทศ ของกลุ่มบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 รายงานเมื่อตั้งนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวมและแยกตามกิจการ	
	สินทรัพย์	หนี้สิน
สกุลเงินหรือยูโรสหรัฐอเมริกา	38,981	116,953
สกุลเงิน yen	2,380	4,549
สกุลเงินยูโร	4,579	10,138
สกุลอื่น ๆ	4,199	10,602

การวิเคราะห์ความอ่อนไหวของสกุลเงินต่างประเทศ

กลุ่มบริษัทมีการเปิดเผยข้อมูลสกุลเงินของสินทรัพย์และหนี้สินของสกุลเงินหรือยูโรสหรัฐอเมริกาเป็นหลัก

ตารางด่อไปนี้แสดงรายละเอียดความอ่อนไหวของกลุ่มบริษัทด้วยการเพิ่งค่า และการอ่อนค่า ร้อยละ 10 ของสกุลเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินต่างประเทศที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ร้อยละ 10 คือ อัตราความอ่อนไหวที่ใช้ในการรายงานความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนตราต่างประเทศ เป็นการภายในต่อผู้บริหารสำนักและแสดงถึงการประเมินของผู้บริหารเกี่ยวกับ การเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศอย่างสมเหตุสมผล



การวิเคราะห์ความอ่อนไหวจะรวมเฉพาะของคงเหลือรายการที่เป็นตัวเงินสำหรับสกุลเงินต่างประเทศและปรับการแปลงค่า ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 สำหรับการเปลี่ยนแปลงร้อยละ 10 ในอัตราสกุลเงินต่างประเทศดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวมและเฉพาะกิจการ	
	สินทรัพย์	หนี้สิน
กำไร (ขาดทุน)		
- แข็งค่าร้อยละ 10	(5,014)	14,224
- อ่อนค่าร้อยละ 10	5,014	(14,224)

34.2.2 การจัดการความเสี่ยงอัตราดอกเบี้ย

บริษัทมีความเสี่ยงจากการอัตราดอกเบี้ยจากการบวิษัทกู้ยืมเงินและเจ้าหนี้สัญญาเช่าการเงินทั้งแบบอัตราดอกเบี้ยคงที่และอัตราดอกเบี้ยคลอนตัว บริษัทบริหารความเสี่ยงโดยการรักษาสัดส่วนที่เหมาะสมระหว่างเงินกู้ยืมและเจ้าหนี้สัญญาเช่าการเงินในอัตราดอกเบี้ยคงที่และอัตราดอกเบี้ยคลอนตัว โดยการใช้สัญญาแก่กันเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย กิจกรรมการป้องกันความเสี่ยงจะได้รับการประเมินอย่างสม่ำเสมอเพื่อให้สอดคล้องกับมุมมองอัตราดอกเบี้ยและความเสี่ยงที่กำหนดไว้ เพื่อให้มั่นใจได้ว่าจะใช้กลยุทธ์การป้องกันความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพที่สุด

การวิเคราะห์ความอ่อนไหวของอัตราดอกเบี้ย

การวิเคราะห์ความอ่อนไหวด้านล่างได้รับการพิจารณาจากความเสี่ยงต่ออัตราดอกเบี้ยของทั้งตราสารอนุพันธ์จากการเงินและที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์จากการเงิน ณ วันที่รายงานสำหรับหนี้สินที่มีอัตราดอกเบี้ยคลอนตัว การวิเคราะห์ขั้นตอนโดยสมมติว่าจำนวนหนี้สินคงค้าง ณ วันที่รายงานเป็นยอดคงค้างสำหรับทั้งปี กลุ่มบริษัทใช้อัตราที่เพิ่มขึ้นหรือลดลงจำนวนร้อยละ 1 ในการรายงานความเสี่ยงด้านอัตราดอกเบี้ยเป็นภาระในต่อผู้บริหาร สำนักงานและแสดงถึงการประเมินของผู้บริหารเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงอัตราดอกเบี้ยที่เป็นไปได้อย่างสมเหตุสมผล

หากอัตราดอกเบี้ยสูงขึ้น / ต่ำลงร้อยละ 1 และตัวแปรอื่น ๆ ทั้งหมดคงที่ กำไรหรือขาดทุนสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 จะลดลง / เพิ่มขึ้น 308 ล้านบาท และ 324 ล้านบาท ตามลำดับ (ไม่รวมค่าเช่าเครื่องบินเพื่อการดำเนินงาน) โดยส่วนใหญ่กิจจาการที่กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงต่ออัตราดอกเบี้ยจากการกู้ยืมในอัตราดอกเบี้ยคลอนตัว



สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย

ภายใต้สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย กลุ่มบริษัททัศกงที่จะแลกเปลี่ยนผลต่างระหว่าง อัตราดอกเบี้ยคงที่และอัตราดอกเบี้ยคงตัว ซึ่งคำนวณจากจำนวนเงินต้นตามสัญญาที่ ตกลงกันไว้ สัญญาดังกล่าวช่วยให้บริษัทสามารถลดความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงอัตรา ดอกเบี้ยจากมูลค่าบุติธรรมของหนี้สินที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่ที่ออกและความเสี่ยงของ กระแสเงินสดจากหนี้สินที่มีอัตราดอกเบี้ยผันแปรที่ออก มูลค่าบุติธรรมของสัญญา แลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย ณ วันที่รายงานถูกกำหนดโดยการคิดคิดกระแสเงินสดในอนาคต โดยใช้ข้อมูล ณ วันที่รายงาน และความเสี่ยงด้านเครดิตที่มีอยู่ในสัญญา

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 บริษัทไม่มีธุรกรรมสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย เนื่องจากบริษัทเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการ บริษัทจึงไม่มีการทำสัญญาเพิ่มเติม

34.2.3 ความเสี่ยงด้านราคาน้ำมัน

ความเสี่ยงด้านราคาน้ำมันในบริษัทส่วนใหญ่เกิดจากความผันผวนของราคากลางมือญ่อง น้ำมันอากาศยาน ความผันผวนของราคาน้ำมันจะขึ้นอยู่กับอุปสงค์และอุปทานของน้ำมัน เชื้อเพลิงในตลาดโลก รวมทั้งผลกระทบจากสภาวะการณ์ทางการเมืองระหว่างประเทศ ซึ่งส่งผลกระทบโดยตรงต่อผลการดำเนินงาน เมื่อจากน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นวัตถุคุณที่สำคัญในการดำเนินธุรกิจส่งทางอากาศ บริษัทมีนโยบายการจัดทำการประกันความเสี่ยงราคาน้ำมัน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดความผันผวนของต้นทุนด้านน้ำมันอากาศยาน และเพื่อให้ ผลประกอบการของบริษัทเป็นไปตามเป้าหมายและเป็นการปกป้องมูลค่าของบริษัทให้แก่ ผู้ถือหุ้นและผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยมิใช่เป็นการแสวงหารายได้หรือหวังผลกำไรเพิ่มเติมจากการ บริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน

บริษัทได้มีการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันอากาศยานอย่างต่อเนื่องเป็นระบบ โดยกำหนด นโยบายการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน ให้สามารถจัดทำประกันความเสี่ยงราคาน้ำมัน ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 20 และไม่เกินร้อยละ 80 ของปริมาณการใช้ในรอบหนึ่งปี งบประมาณ และระยะเวลาประกันไม่เกิน 24 เดือน โดยการกำหนดราคาน้ำมันขั้นต่ำและขั้นสูงไว้ ซึ่งบริษัทจะต้องรับภาระส่วนต่างหากราคาน้ำมัน ต่ำกว่าราคากันดั้ง ในทางกลับกันบริษัท จะได้รับชดเชยส่วนต่างดังหากราคาน้ำมัน สูงกว่าราคากันดั้ง โดยการรับชดเชยหรือ จ่ายชดเชยส่วนต่างเป็นเงินสกุลค่าสาร์สหัส

บริษัทเข้าทำธุรกรรมตราสารอนุพันธ์เพื่อจำกัดความเสี่ยงเหล่านี้ กิจกรรมการป้องกัน ความเสี่ยงได้รับการประเมินอย่างสม่ำเสมอเพื่อให้สอดคล้องกับความคาดหวังของ กลุ่มบริษัทเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงราคาและความเสี่ยงที่กำหนดไว้ เพื่อให้มั่นใจว่า จะใช้กลยุทธ์การป้องกันความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพมากที่สุด



ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 บริษัทไม่มีธุรกรรมเกี่ยวกับอนุพันธ์ประกันความเสี่ยงราคาน้ำมัน เนื่องจากบริษัทเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการ บริษัทจึงไม่มีการทำสัญญาเพิ่มเติม

34.3 การจัดการความเสี่ยงด้านเครดิต

หมายเหตุข้อ 8 ให้รายละเอียดเกี่ยวกับความเสี่ยงทางสูงสุดของกลุ่มบริษัทในความเสี่ยงด้านเครดิต และฐานการวัดมูลค่าที่ใช้ในการพิจารณาค่าผ่อนผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อที่เกี่ยวเนื่องกับลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น ฝ่ายบริหารควบคุมความเสี่ยงนี้โดยการกำหนดให้มีนโยบายและวิธีการในการควบคุมลิมิตชื่อที่เหมาะสม ดังนั้นกลุ่มบริษัทจึงไม่คาดว่าจะได้รับความเสี่ยหายน์ที่เป็นสาระสำคัญจากการให้สินเชื่อ นอกจากนี้ การให้สินเชื่อของกลุ่มบริษัทไม่มีการกระจายตัว เนื่องจากกลุ่มบริษัทมีฐานของลูกค้าที่หลากหลายและมีอยู่จำนวนมากรายจำนวนเงินสูงสุดที่กลุ่มบริษัทอาจต้องสูญเสียจากการให้สินเชื่อคือมูลค่าตามบัญชีของลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นที่แสดงอยู่ในงบแสดงฐานะการเงิน

34.4 การจัดการความเสี่ยงสภาพคล่องและดอกเบี้ย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 ความรับผิดชอบสูงสุดในการบริหารความเสี่ยงด้านสภาพคล่อง ขึ้นอยู่กับคณะกรรมการแผนฟื้นฟูกิจการ ซึ่งมีกรอบการบริหารความเสี่ยงด้านสภาพคล่องที่เหมาะสม สำหรับการจัดการเงินทุนระยะสั้น ระยะกลางและระยะยาว รวมถึงหนี้สินทางการเงินที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์ระหว่างเวลา ทำรายการนี้เพื่อป้องกันความเสี่ยงที่อาจส่งผลกระทบต่อความสามารถของบริษัท ซึ่งอยู่ระหว่างดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการตามคำสั่งศาลล้มละลายกลาง ซึ่งกล่าวในหมายเหตุข้อ 5

ตารางต่อไปนี้แสดงรายละเอียดอาชญาสัญญาที่เหลืออยู่ของกลุ่มบริษัท สำหรับหนี้สินทางการเงินที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์ รวมถึงระยะเวลาชำระคืนที่ตกลงกันไว้ ตารางได้จัดทำขึ้นตามกรอบแสดงเงินสดที่ไม่ได้คิดลดของหนี้สินทางการเงินตามวันที่เริ่วที่สุดที่กลุ่มบริษัทจะต้องชำระชำระ ตารางประกอบด้วยกระแสเงินสดของดอกเบี้ยและเงินเดือน ในกรณีที่กระแสเงินสดของดอกเบี้ยเป็นอัตราลอยตัว จำนวนเงินกระแสเงินสดที่ไม่ได้คิดลดจะได้มาจากการหักดอกเบี้ยที่ต้องชำระตามอัตราดอกเบี้ย ณ วันที่รายงาน

การครอบกำหนดความสัญญาจะขึ้นอยู่กับวันแรกสุดที่กลุ่มบริษัทอาจต้องชำระชำระ

หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	งบการเงินรวม				
	อัตราดอกเบี้ยที่เบิกจ่าย	น้อยกว่า 1 ปี		1 ปีที่แล้ว	รวม
		(ร้อยละต่อปี)	-		

เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	6.7 - 10.60	25,037	16,340	41,377	38,834
เงินกู้เชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับ	8.86	454	28,938	29,329	24,361
เงินกู้เชิงพาณิชย์ที่ไม่เกี่ยวข้องกับ	1.52 - 11.68	-	12,671	12,671	7,718
หุ้นกู้	8.07 - 8.86	-	84,409	84,409	42,765



หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	งบการเงินเฉพาะกิจการ				
	อัตราดอกเบี้ยทั้งสิ้น (ร้อยละต่อปี)	น้อยกว่า 1 ปี	1 ปีขึ้นไป	รวม	มูลค่าตามบัญชี
เท้าหนีการค้าและเท้าหนีดิน	6.79 - 10.60	23,148	16,340	39,488	36,945
เงินกู้ซื้อจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	8.86	454	28,938	29,329	24,361
เงินกู้ซื้อจากสถาบันการเงิน	1.52 - 11.68	-	12,671	12,671	7,718
หุ้นกู้	8.07 - 8.86	-	84,409	84,409	42,765

34.5 ลำดับชั้นและประเภทของเครื่องมือทางการเงินและมูลค่าฯลฯดังนี้

ตารางดังต่อไปนี้แสดงข้อมูลเกี่ยวกับ:

- ประเภทของเครื่องมือทางการเงินตามลักษณะและคุณสมบัติ
- มูลค่าตามบัญชีของเครื่องมือทางการเงิน
- มูลค่าฯลฯดังนี้ของเครื่องมือทางการเงิน ยกเว้นเครื่องมือทางการเงินที่มีมูลค่าตามบัญชี ใกล้เคียงกับมูลค่าฯลฯดังนี้
- ลำดับชั้นของมูลค่าฯลฯดังนี้ของสินทรัพย์ทางการเงินที่เปิดเผยมูลค่าฯลฯดังนี้
- ลำดับชั้นของมูลค่าฯลฯดังนี้ของสินทรัพย์ทางการเงินระดับที่ 1 ถึง 3 ขึ้นอยู่กับระดับที่สามารถสังเกตได้ของมูลค่าฯลฯดังนี้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 มูลค่าตามบัญชีของเงินสดและรายการการเทียบเท่าเงินสด ลูกหนี้การค้า ลูกหนี้อื่น มีมูลค่าใกล้เคียงกับมูลค่าฯลฯดังนี้ ของจากมีระยะเวลาครบกำหนดที่สิ้น

มูลค่าตามบัญชีของเงินกู้ซื้อขายจากกิจการที่เกี่ยวข้องกันและเงินกู้ซื้อขายจากสถาบันการเงินที่ มีอัตราดอกเบี้ยคงดัวไม่มูลค่าฯลฯดังนี้ เนื่องจากมีระยะเวลาครบกำหนดที่สิ้น

สินทรัพย์ทางการเงินที่วัสดุค่าด้วยมูลค่าฯลฯดังนี้

ตารางดังต่อไปนี้แสดงมูลค่าฯลฯดังนี้ของสินทรัพย์ทางการเงิน รวมถึงลำดับชั้นมูลค่าฯลฯดังนี้สำหรับ สินทรัพย์ทางการเงินที่รับรู้ด้วยมูลค่าฯลฯดังนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	ลำดับชั้น	2565	2564	2565	2564
มูลค่าฯลฯดังนี้					
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น					
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น					
เงินลงทุนในตราสารหนี้	ลำดับ 2	51	53	51	53
เงินลงทุนในกองทุน	ลำดับ 2	1	1	1	1
เงินลงทุนในตราสารทุนในความต้องการของตลาด	ลำดับ 1	413	559	413	559
เงินลงทุนในตราสารทุนนอกความต้องการของตลาด	ลำดับ 3	312	312	312	312
สินทรัพย์ที่วัสดุค่าด้วยมูลค่าฯลฯดังนี้					
ผ่านมาไว้ขาดทุน					
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น					
เงินลงทุนในตราสารทุนในความต้องการของตลาด	ลำดับ 2	58	19	30	13
เงินลงทุนในตราสารทุนนอกความต้องการของตลาด	ลำดับ 3				



ตารางดังต่อไปนี้แสดงเทคนิคการประเมินมูลค่าที่ใช้ในการวัดมูลค่าบุคคลธรรม

ประเภท	เทคนิคการประเมินมูลค่า
ตราสารที่นี่	มูลค่าบุคคลธรรมของเงินลงทุนในตราสารที่นี่ที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่าบุคคลธรรมผ่านคำว่าราคาน้ำ准โดยใช้เทคนิคการประเมินมูลค่า โดยใช้ประโยชน์สูงสุดจากข้อมูลในตลาดที่สามารถได้ (observable market data) และเปลี่ยนแปลงตามสถานะคงเหลือ
เงินลงทุนในกองทุน	มูลค่าบุคคลธรรมของเงินลงทุนในหน่วยลงทุนในความต้องการของตลาดที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่าบุคคลธรรมผ่านคำว่าราคาน้ำ准โดยใช้บัญชีสินทรัพย์สุทธิ ณ วันที่รายงาน
ตราสารทุนในความต้องการของตลาด	มูลค่าบุคคลธรรมของเงินลงทุนในตราสารทุนที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่าบุคคลธรรมผ่านคำว่าราคาน้ำ准โดยใช้ราคาน้ำ准อื่นๆ ที่อ้างอิงจากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ณ วันทำการสุดท้ายของวันสิ้นระยะเวลาจ่าย
ตราสารทุนนอกราคาความต้องการของตลาด	มูลค่าบุคคลธรรมของเงินลงทุนในตราสารทุนที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่าบุคคลธรรมผ่านคำว่าราคาน้ำ准โดยใช้บัญชีสินทรัพย์สุทธิ ณ วันที่รายงาน มูลค่าบุคคลธรรมของเงินลงทุนในตราสารทุนที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่าบุคคลธรรมผ่านคำว่าราคาน้ำ准โดยใช้ราคาน้ำ准อื่นๆ ที่อ้างอิงจากกระแสเงินสดที่คาดว่าจะได้รับคิดลด้วยอัตราดอกเบี้ยและความเสี่ยงที่เกี่ยวข้อง

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทไม่มีการโอนเครื่องมือทางการเงินระหว่างคำดับชั้นมูลค่าบุคคลธรรม

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทมีการโอนเงินลงทุนในตราสารทุนนอกราคาความต้องการของตลาดจากคำดับชั้นมูลค่าบุคคลธรรมจากระดับที่ 1 เป็นระดับที่ 3 เนื่องจากเงินลงทุนในตราสารทุนนั้นไม่มีราคาตลาด จึงใช้ประมาณจากมูลค่าบัญชีของกระแสเงินสดที่คาดว่าจะได้รับคิดลด้วยอัตราดอกเบี้ยและความเสี่ยงที่เกี่ยวข้อง

การกระทบยอดรายการสินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าบุคคลธรรมเป็นประจำและมีคำดับชั้นของมูลค่าบุคคลธรรมเป็นระดับ 3 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 แสดงได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ

เงินลงทุนในตราสารทุนนอกราคาความต้องการของตลาด

- วัดมูลค่าด้วยมูลค่าบุคคลธรรมผ่านคำว่าราคาน้ำ准โดยคงเหลือต้นปี
- ขายระหว่างปี
- คำว่าราคาน้ำ准ที่รับรู้ในคำว่าราคาน้ำ准
- ยอดคงเหลือปลายปี

312
-
-
312



หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ
--	--------------	----------------------

เงินลงทุนในตราสารทุนนอกความต้องการของตลาด

- วัสดุคลังค่าด้วยมูลค่าขุดิชธรรมผ่านกำไรมหาดทุนเบ็ดเต็ร์จื่อんじゃない ยอดคงเหลือต้นปี	19	13
ขายระหว่างปี	-	-
กำไรสุทธิที่รับรู้ในกำไรหรือขาดทุนเบ็ดเต็ร์จื่อんじゃない	39	17
ยอดคงเหลือปลายปี	58	30

วิธีการที่บริษัทและบริษัทย่อยใช้ในการประมาณมูลค่าของสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่ไม่ได้วัสดุคลังค่าด้วยมูลค่าขุดิชธรรม มีดังนี้

เงินสดและรายการเดียวกันเท่าเงินสด อุปกรณ์การค้าและอุปกรณ์หมุนเวียนอื่น มีราคาตามบัญชี ยกเว้นค้างกับมูลค่าขุดิชธรรม เนื่องจากเครื่องมือทางการเงินเหล่านี้จะครบกำหนดในระยะเวลาอันสั้น

เงินลงทุนระยะยาวอื่น มีมูลค่าขุดิชธรรมไม่ต่างจากมูลค่าตามบัญชี ณ วันที่รายงานอย่างมีสาระสำคัญ โดยเงินลงทุนในหน่วยลงทุนในกองทุนรวม วัสดุคลังค่าขุดิชธรรมโดยใช้วิธีสินทรัพย์สุทธิของกองรวม

35. ภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

บริษัทมีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นที่เกิดจากภาระผูกพันที่ไม่ได้แสดงในงบการเงิน ดังนี้

35.1 หนังสือค้ำประกัน

บริษัทมีหนังสือค้ำประกันที่ออกโดยธนาคารในประเทศไทยและต่างประเทศ ณ วันที่ 31 ธันวาคม ในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการดังนี้

หน่วย : ล้าน (สกุลเงิน)

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ
	2565 2564

หนังสือค้ำประกัน

หนังสือค้ำประกันจากธนาคารในประเทศไทย

สกุลเงินบาทไทย (THB)	212	98
หนังสือค้ำประกันจากธนาคารต่างประเทศ		
สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ (USD)	14	-
สกุลเงินตากาบงกลาเทศ (BDT)	10	10
สกุลเงินดอลลาร์ออสเตรเลีย (AUD)	1	1
สกุลเงินรูปีอินเดีย (INR)	123	123
สกุลเงินวิซัชนาธีราชบีบี (SAR)	-	5
สกุลเงินเคนยาหรือเอมิเรตส์ (AED)	1	3



ในกรณีที่บริษัทพิจารณาอนุมัติ ผู้รับหนังสือค้ำประกันสามารถเรียกร้องให้ธนาคารชำระหนี้แทนได้ และธนาคารจะตามเรียกเก็บเงินคืนจากบริษัทในภายหลัง

35.2 การระบุภัณฑ์ตามสัญญา

เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2564 ที่ประชุมคณะกรรมการผู้บริหารแผนในการประชุมครั้งที่ 1/2564 มีมติอนุมัติให้บริษัท นออกเดิกสัญญาที่มีการเกินควรกว่าประโยชน์ที่จะพึงได้ (Declaration of Onerous Contracts) ซึ่งเป็นไปตาม แผนพื้นที่ภูมิภาค โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทได้นอกเดิกสัญญาที่มีการเกินควรกว่าประโยชน์ ที่พึงจะได้ขึ้นเครื่องบินตามสัญญาข่ากรายเงินเสร็จสิ้นแล้วจำนวน 16 ลำ ทั้งนี้การนอกเดิกสัญญาซ่อน บำรุงเครื่องยนต์ยังอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลคดีละ腴กลาง

ณ วันที่ 25 ตุลาคม 2565 บริษัทมีการระบุภัณฑ์ที่จะต้องจ่ายตามสัญญาเช่าของเครื่องบิน A350-900 จำนวน 2 ลำ มีระยะเวลาการเช่า 12 ปี จ่ายชำระค่าเช่าเครื่องบินเป็นรายเดือนด้วยจำนวนเงิน ลักษณะ 770,000 คอลคาเวสทรัช ซึ่งจะเริ่มชำระค่าเช่ามาเมื่อได้รับมอบเครื่องบิน เดือนมีนาคม 2566 โดยประมาณ ทั้งนี้บริษัทจะต้องชำระเงินมัดจำเครื่องบินเป็นจำนวนเงินลักษณะ 2,310,000 คอลคาเวสทรัชโดยใช้ตราสารเครดิต แบ่งเป็นจำนวน 3 วงเดือน

36. ข้อพิพาทและคดีความที่สำคัญ

36.1 ข้อพิพาทแรงงานและเรียกค่าเสียหาย

บริษัทถูกฟ้องร้องเป็นจำเลยในคดีพิพาทแรงงานในประเทศไทยและต่างประเทศเป็นจำนวน 1 คดี วงเงิน ประมาณ 3 ล้านบาท และถูกฟ้องร้องเป็นจำเลยในคดีเรียกค่าเสียหายในประเทศไทยและต่างประเทศ เป็นจำนวน 56 คดี รวมวงเงินประมาณ 487 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 ผู้บริหารของบริษัท พิจารณาข้อพิพาทและการเรียกร้องค้างกล่าวจากข้อเท็จจริงและข้อกฎหมายเห็นว่าผลกระทบจาก ร่องดังกล่าวไม่มีนัยสำคัญต่อองค์การเงิน



36.2 ข้อพิพาททางภาษี

36.2.1 บริษัทซึ่งเป็นผู้ประกอบการในเขตปลอดอากร ได้รับหนังสือขอให้ชี้แจงข้อเท็จจริงจาก กรมศุลกากรที่ กค 0503(4)/621 ลงวันที่ 28 สิงหาคม 2560 ในประเด็นที่เกี่ยวเนื่องกับ ความครอบคลุมของใบอนุญาตนำอาหารเข้ามาในราชอาณาจักร สำหรับสินค้าที่ควบคุมการนำเข้า โดยเจ้าหน้าที่กรมศุลกากรมีความเห็นเบื้องต้นว่าค่าภาษีอากรที่ขาดตามใบอนุสินค้าเข้า 252 ฉบับ ซึ่งประกอบด้วย ราคาสินค้าจำนวน 493 ล้านบาท อาการขาเข้าจำนวน 244 ล้านบาท ภาษีสรรพาณิตจำนวน 754 ล้านบาท ภาษีเพิ่มมาตราไทยจำนวน 75 ล้านบาท ภาษีมูลค่าเพิ่ม จำนวน 110 ล้านบาท เงินบำรุงสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพจำนวน 15 ล้านบาท และเงินบำรุงองค์การกระจายเสียงและแพร่ภาพสาธารณะแห่งประเทศไทยจำนวน 11 ล้านบาท บริษัทจัดส่งเอกสารเพิ่มเติมให้กรมศุลกากรเพื่อประกอบการพิจารณา และบริษัท ได้มีหนังสือหารือปัญหาข้อกฎหมายเกี่ยวกับการนำเข้ากคุมสินค้าที่อยู่ในข่ายควบคุมการนำเข้า ประเภทอาหาร น้ำผลไม้ และอื่นๆ เข้ามาในเขตปลอดอากรครัวภารบินไทย กรณีการปฏิบัติตามมาตรา 152 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 ไปยังอธิบดีกรมศุลกากร กรมศุลกากรแจ้งว่า บริษัทได้นำเข้าสินค้ามาในเขตปลอดอากร โดยไม่มีใบอนุญาตและ หลักประกันสำหรับการประกอบกิจการในเขตปลอดอากรและคงสินค้าหัตถกรรมและได้แจ้ง เพิ่มเติมในช่วงปี 2555-2560 นั้น จากการตรวจสอบการนำสินค้าเข้ามาในเขตปลอดอากรของ บริษัท สรุปได้ดังต่อไปนี้

- ช่วงปี 2550-2555 จากรายการนำเข้า 251 รายการ พบใบอนุสินค้าที่มีใบอนุญาต 58 ฉบับ และพบใบอนุสินค้ามีใบอนุญาติหลังนำเข้า 43 ฉบับ รวมเป็น 101 ฉบับ ดังนั้นรายการนำเข้าที่ไม่พบใบอนุสินค้าหรือไม่มีใบอนุญาต จำนวน 150 รายการ
- ช่วงปี 2555-2560 จากรายการนำเข้า 623 รายการ พบใบอนุสินค้าที่มีใบอนุญาต 26 ฉบับ และพบใบอนุสินค้ามีใบอนุญาติหลังนำเข้า 568 ฉบับ รวมเป็น 594 ฉบับ ดังนั้นรายการนำเข้าที่ไม่พบใบอนุสินค้าหรือไม่มีใบอนุญาต จำนวน 29 รายการ

บริษัทได้ส่งหนังสือลงวันที่ 8 เมษายน 2565 ส่งถึง 3 หน่วยงาน คือ

- เลขานุการคณะกรรมการอาหารและยา
- อธิบดีกรมปศุสัตว์
- อธิบดีกรมสรรพาณิช

ผู้แทนบริษัทได้เข้าพบเลขานุการคณะกรรมการอาหารและยา เพื่อให้ข้อเท็จจริงถึงสาเหตุ ที่ต้องขอฟ่อนผันการนำเข้าฯ โดยไม่จำเป็นต้องมีใบอนุญาตในการนำเข้าแล้ว และอยู่ระหว่าง การนัดหมายขอเข้าพบ อธิบดีกรมปศุสัตว์และอธิบดีกรมสรรพาณิช เพื่อให้ข้อเท็จจริงถึง สาเหตุที่ต้องขอฟ่อนผันการนำเข้าฯ โดยไม่จำเป็นต้องมีใบอนุญาตในการนำเข้าด้วยเช่นกัน

ปัจจุบัน อยู่ระหว่างการตรวจสอบและพิจารณาข้อมูลการนำอาหารเข้ามาในราชอาณาจักร และ การอนุญาตนำเข้าเพื่อพิจารณาดำเนินคดีของกรมศุลกากร รวมทั้งหาแนวทางยุติข้อพิพาทดังกล่าว ดังไป



36.2.2 สำนักงานสาขาพนมเปญ ราชอาณาจักรกัมพูชา มีภาระที่ถูกประเมินเพิ่มจากสรรพากร ราชอาณาจักรกัมพูชากรณีการตีความข้อกฎหมายที่แตกต่างกัน ดังนี้

ในปี 2562 บริษัทได้รับหนังสือแจ้งการประเมินภาษีสำหรับปี 2560 โดยประเมินจากภาษี 3 ประเภท ได้แก่ ก้ามีนิตบุคคล ก้ามีธุรกิจเฉพาะและก้ามีหัก ณ ที่จ่าย รวมภาษีที่ถูกประเมินเพิ่ม พร้อมเบี้ยปรับและดอกเบี้ยเป็นจำนวนเงิน 10,771 ล้านเรียลกัมพูชา และการประเมินสำหรับเดือนมกราคม ถึงเดือนกันยายน 2560 โดยประเมินจากภาษี 2 ประเภท ได้แก่ ก้ามีนิตบุคคลจ่ายค่าห้องหน้าและก้ามีธุรกิจเฉพาะรวมภาษีที่ถูกประเมินเพิ่มพร้อมเบี้ยปรับและดอกเบี้ยเป็นจำนวนเงิน 7,176 ล้านเรียลกัมพูชา

ในปี 2563 บริษัทได้รับหนังสือแจ้งการประเมินภาษีสำหรับปี 2561 โดยประเมินจากภาษี 3 ประเภท ได้แก่ ก้ามีนิตบุคคล ก้ามีธุรกิจเฉพาะและ ก้ามีหัก ณ ที่จ่าย รวมภาษีที่ถูกประเมินเพิ่มพร้อมเบี้ยปรับและดอกเบี้ยเป็นจำนวนเงิน 5,018 ล้านเรียลกัมพูชา และหนังสือแจ้งการประเมินภาษีสำหรับปี 2562 โดยประเมินจากภาษี 4 ประเภท ก้ามีธุรกิจเฉพาะ ก้ามีหัก ณ ที่จ่าย ก้ามีเงินเดือน และก้ามีส่วนเพิ่ม (จากการขัดขวางการดำเนินงาน) รวมภาษีที่ถูกประเมินเพิ่ม พร้อมเบี้ยปรับและดอกเบี้ยเป็นจำนวนเงิน 10,633 ล้านเรียลกัมพูชา

ในปี 2565 บริษัทได้รับหนังสือแจ้งการประเมินภาษีสำหรับปี 2563 โดยประเมินจากภาษี 3 ประเภท ได้แก่ ก้ามีนิตบุคคล ก้ามีธุรกิจเฉพาะและก้ามีหัก ณ ที่จ่าย รวมภาษีที่ถูกประเมินเพิ่ม พร้อมเบี้ยปรับและดอกเบี้ยเป็นจำนวนเงิน 2,025 ล้านเรียลกัมพูชา

บริษัทได้ทำหนังสือโต้แย้งการประเมินข้างต้นโดยผ่านที่ปรึกษาภาษี และได้ขอขยายเวลาการตรวจสอบภาษีของปี 2560 ถึง 2563 เนื่องจากผลกระทบจากสถานะการณ์โควิด 19 ประกอบกับบริษัทอยู่ระหว่างกระบวนการแผนฟื้นฟูกิจการ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาของกรมสรรพากร ราชอาณาจักรกัมพูชา สำหรับการชำระภาษีตามการประเมินนั้นอยู่กับการเจรจาต่อรองกับสรรพากรประเทศกัมพูชาซึ่งพิจารณาจากข้อเท็จจริง ข้อกฎหมายและเอกสารประกอบการพิจารณา ข้อพิพาทดังกล่าวอยู่ระหว่างการเจรจาเพื่อหาข้อสรุปร่วมกัน

36.3 ข้อพิพาทสัญญาเช่าพื้นที่และสัญญาอนุญาตให้ประกอบกิจการ ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง

บริษัทมีสัญญาเช่าพื้นที่และสัญญาอนุญาตให้ประกอบกิจการกับ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เลขที่ 3-08/2552 ลงวันที่ 14 ธันวาคม 2553 มีกำหนดอายุสัญญา 3 ปี นับตั้งแต่วันที่ 28 กันยายน 2552 ถึงวันที่ 27 กันยายน 2555 หลังจากวันที่ 27 กันยายน 2555 บริษัทได้พ้นระยะเวลาการได้รับอนุญาตจากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ให้บริษัทเช่าพื้นที่และประกอบกิจการ ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง ทั้งนี้ บริษัทได้ชำระค่าเช่าพื้นที่และผลประโยชน์ตอบแทน ตามอัตราที่ระบุในสัญญาเช่าพื้นที่ และสัญญาอนุญาตให้ประกอบกิจการฉบับเดิม อย่างไรก็ตาม บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ขอสงวนสิทธิ์พิจารณาปรับค่าเช่าพื้นที่และค่าผลประโยชน์ตอบแทนขึ้นต่ำเพิ่มขึ้น หากผลการพิจารณาการปรับเพิ่มค่าเช่าพื้นที่และค่าผลประโยชน์ตอบแทนขึ้นต่ำแล้วเสร็จและมีอัตราสูงกว่าอัตราที่ระบุไว้ในสัญญาฉบับเดิม หรือหนังสือของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ที่แจ้งขยาดาอยุ่สัญญา



ต่อมา เจ้าหนี้ได้นำมูลหนี้ค่าเช่าพื้นที่พิพาทดังกล่าวในส่วนที่เกิดขึ้น ณ วันที่ 14 กันยายน 2563 ไปยื่นรับชำระหนี้ต่อเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ในกระบวนการฟันฟuityกิจการแล้ว บัญชีบันมูลหนี้ดังกล่าวอยู่ระหว่างการสอนสอนข้อเท็จจริงและข้อกฎหมายโดยเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์เพื่อกำหนดสิทธิ์ที่เจ้าหนี้จะได้รับชำระในกระบวนการฟันฟuityกิจการ ส่วนภาระหนี้ที่เกิดขึ้นหลังจากวันที่ 14 กันยายน 2563 ตลอดจนหลักทรัพย์ เงื่อนไข และอัตราเช่าพื้นที่และค่าตอบแทนจากการให้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการที่จะกำหนดในสัญญาฉบับใหม่ยังอยู่ในระหว่างการเจรจาหาข้อสรุปรวมกัน

36.4 คดีละเมิดกฎหมายป้องกันการค้าที่ไม่เป็นธรรม (Antitrust)

กรณีบริษัทลูกสายการบิน British Airways สายการบิน Lufthansa และสายการบิน KLM-AF ซึ่งเป็นจำเลยในคดี Cargo Civil Case ในประเทศเนเธอร์แลนด์ ยื่นคำร้องขอใช้สิทธิ์ໄลเมีย

ในเดือนกรกฎาคม 2558 บริษัทได้รับคำร้องขอใช้สิทธิ์ໄลเมีย (Contribution Claim) จากสายการบิน British Airways สายการบิน Deutsche Lufthansa และ Lufthansa Cargo A.G. (รวมเรียกว่า "Lufthansa") และสายการบิน Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V., Martin Air Holland N.V. และ Societe Air France S.A. (รวมเรียกว่า "KLM-AF") โดยสายการบินเหล่านี้ได้ยื่นคำร้องดังกล่าวต่อบริษัทและสายการบินอื่น ๆ อีกกว่า 20 สายการบิน จากกรณีที่กลุ่มโจทก์ได้ฟ้องสายการบิน British Airways, Lufthansa, KLM-AF และ Singapore Airlines และ Singapore Airline Cargo (รวมเรียกว่า "Singapore Airlines") เป็นจำเลย เมื่อวันที่ 24 ธันวาคม 2556 โดยกล่าวหาว่า สายการบินเหล่านี้ได้ร่วมกันกำหนดราคาค่าธรรมเนียมต่าง ๆ (คดีหลัก) อย่างไรก็ตาม บริษัทไม่ได้ถูกฟ้องเป็นจำเลยในคดีหลักด้วย หลังจากนั้น สายการบิน British Airways, Lufthansa และ Swiss International, KLM-AF, Korean Airlines และ Qantas Airways ซึ่งเป็นคู่ความในคดี Contribution Claim ได้ยื่นคำร้องขอใช้สิทธิ์ໄลเมียต่อบริษัทเพิ่มเติมเป็นอีกคดีหนึ่งต่อจากคดี Contribution Claim ข้างต้น (หรือเรียกว่า Sub Contribution Claim) และบริษัทได้ยื่นคำร้องขอใช้สิทธิ์ໄลเมียในลักษณะ Sub Contribution Claim นี้ต่อกลุ่มสายการบินอื่นกัน เพื่อเป็นการส่วนสิทธิของบริษัททั้งนี้ การฟ้องคดีแบบ Contribution Claim และ Sub Contribution Claim เป็นการฟ้องคดีเพื่อรักษาสิทธิในกรณีที่ศาลมีคำสั่งให้แต่ละสายการบินชำระค่าเสียหายเกินสัดส่วนทางการตลาดของตนเท่านั้น ไม่ใช่การฟ้องเพื่อเรียกร้องค่าเสียหายเพิ่มเติมแต่อย่างใด

ต่อมาในช่วงเดือนธันวาคม 2559 ถึงมกราคม 2560 บริษัทได้รับคำร้องขอใช้สิทธิ์ໄลเมีย (Contribution Claim) จากสายการบิน British Airways, Lufthansa และ KLM-AF โดยสายการบินเหล่านี้ได้ยื่นคำร้องดังกล่าวต่อบริษัทและสายการบินอื่น ๆ อีกกว่า 20 สายการบินจากกรณีที่กลุ่มโจทก์กลุ่มใหม่ได้ฟ้องสายการบิน British Airways, Lufthansa, KLM-AF และ Singapore Airlines เป็นจำเลย เมื่อวันที่ 6 พฤษภาคม 2558

ตามข้อกล่าวหาลักษณะเดียวกันกับคดีหลักคดีแรก ซึ่งบริษัทไม่ได้ถูกฟ้องเป็นจำเลยในคดีหลักนี้แต่อย่างใด เมื่อวันที่ 22 มิถุนายน 2563 สำนักงานกฎหมาย Freshfields รายงานว่าขณะนี้ คดี Cargo ประเทศเนเธอร์แลนด์ อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาล Amsterdam District Court เมื่อวันที่ 10 มีนาคม 2563 ศาลอุทธรณ์มีคำตัดสินว่า การโอนสิทธิเรียกร้องมาของ SCC สมบูรณ์แล้ว



ต่อมาเมื่อวันที่ 9 มิถุนายน 2563 ศาลทำการไต่สวนคดีหลักที่ Stichting Cartel Compensation (“SCC”) กลุ่มที่ 1 (“SCC I”) และกลุ่มที่ 2 (“SCC II”) ฟ้องสายการบิน Singapore Airlines สายการบิน British Airways (“British Airways”) สายการบิน Deutsche Lufthansa และ Lufthansa Cargo A.G. (รวมเรียกว่า “Lufthansa”) และสายการบิน KLM, Martin Air, Air France (รวมเรียกว่า “KLM-AF”) เป็นจำเลยในคดีหลัก ซึ่งบริษัทฯได้เป็นคู่ความ ผลการไต่สวนศาลอนุญาตให้สายการบินหลักจำเลยใช้เวลาอีก 6 เดือน ในการตรวจสอบข้อมูล และยื่นคำร้องเกี่ยวกับการเรียกว่องค่าเดียหายของ SCC ภายในวันที่ 6 ธันวาคม 2563 และศาลกำหนดให้ผู้เชี่ยวชาญทางด้านเหมณฑ์ราสตร์ทุกฝ่ายไปตอกย้ำวิธีการคำนวณ Overcharge และข้อมูลที่ใช้ร่วมกันต่อไป โดยให้เสนอรายงานต่อศาลภายในวันที่ 6 ธันวาคม 2563 หากนั้นศาลจะนัดไต่สวนนัดต่อไป

สำหรับคดีที่บริษัทเป็นจำเลยขึ้นกับการพิจารณาคดีไว้เพื่อรอผลการพิจารณาคดีหลักก่อน สำนักงานกฎหมายเห็นว่าบริษัทควรพิจารณาความเป็นไปได้ในการเจรจาประนีประนอมยอมความระหว่างสายการบินที่ต่างแบ่งทางการตลาดต่าง กับสายการบินจำเลยในคดีหลัก เนื่องจากบริษัทเป็นเพียงผู้ชักจูงตามข้อตกลงการกำหนดราคาร่วมกันโดยมีส่วนแบ่งทางการตลาดที่ต่ำในเส้นทางบินดังกล่าว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 ผู้บริหารของบริษัทพิจารณาข้อพิพาทและคดีความดานที่ได้อธิบายไว้ในหมายเหตุ ข้อ 36.1 ถึงข้อ 36.4 จากข้อเท็จจริงและข้อกฎหมายเห็นว่าผลกระทบจากเรื่องดังกล่าวไม่มีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่องบการเงิน

37. เหตุการณ์ภัยหลัง로부터ราษฎร

เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2565 ที่ประชุมคณะกรรมการบริหารแผนพื้นฟูกิจการ ครั้งที่ 37/2565 มีมติอนุมัติในการขาย อสังหาริมทรัพย์ที่ประเทศไทย ปี 2565 ซึ่งมีมูลค่าตามบัญชีสุทธิจำนวน 0.1 ล้านบาท บริษัทดำเนินการขายและโอนอสังหาริมทรัพย์ดังกล่าวแล้วเสร็จในเดือนมกราคม 2566 โดยมีกำไรจากการขายจำนวน 215 ล้านบาท

38. การอนุมัติงบการเงิน

งบการเงินนี้ได้รับอนุมัติจากผู้บริหารแผนพื้นฟูกิจการของบริษัทให้ออกเมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2566



อัตราส่วนทางการเงิน

รายการ	ปี 2565	ปี 2564
อัตราส่วนสภาพคล่อง :		
อัตราส่วนสภาพคล่อง (เท่า) ⁽¹⁾	2.04	0.69
อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว (เท่า)	1.64	0.41
อัตราส่วนสภาพคล่องกระแสเงินสด (เท่า)	1.01	(0.06)
อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า (เท่า)	9.86	4.00
ระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ย (วัน)	37.02	89.94
อัตราส่วนหมุนเวียนสินค้าคงเหลือ (เท่า)	8.31	2.53
ระยะเวลาขายสินค้าเฉลี่ย (วัน)	43.92	142.44
อัตราส่วนหมุนเวียนเจ้าหนี้ (เท่า)	4.38	1.20
ระยะเวลาชำระหนี้ (วัน)	83.30	300.48
Cash Cycle (วัน)	(2.36)	(68.11)
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการทำกำไร :		
อัตรากำไรขั้นต้น (%)	24.85	(7.78)
อัตรากำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน (%) ⁽²⁾	(4.37)	(122.93)
อัตรารายได้อื่น (%)	1.22	76.03
อัตราส่วนเงินสดต่อการทำกำไร (%)	(670.16)	34.48
อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิ (%) ⁽³⁾	(0.24)	232.09
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (%) ⁽⁴⁾	(0.35)	(55.14)
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน :		
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (%) ⁽⁵⁾	(0.14)	29.75
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร (%)	7.01	43.89
อัตราการหมุนของสินทรัพย์ (เท่า)	0.59	0.49
อัตราส่วนวิเคราะห์ทั้งนโยบายทางการเงิน :		
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า) ⁽⁶⁾	(2.28)	(1.96)
อัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ย (เท่า) ⁽⁷⁾	1.44	(0.29)
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน (เท่า) ⁽⁸⁾	1.19	(0.13)
อัตราการจ่ายปันผล (%)	-	-



หมายเหตุ :

- (1) อัตราส่วนสภาพคล่อง เท่ากับ สินทรัพย์หมุนเวียน / (ไม่รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย) / หนี้สินหมุนเวียน / (ไม่รวมรายรับด้านการขนส่งที่ยังไม่ได้เป็นรายได้)
- (2) อัตรากำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน เท่ากับ กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน/รายได้รวม(ไม่รวมอัตราแลกเปลี่ยน กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ และปรับปรุงจำนวนไม่สะสม)
- (3) อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิ เท่ากับ กำไร (ขาดทุน)สุทธิ / รายได้รวม(ไม่รวมอัตราแลกเปลี่ยน กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ และปรับปรุงจำนวนไม่สะสม)
- (4) อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น เท่ากับ กำไร(ขาดทุน)สุทธิ / ส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย
- (5) อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ เท่ากับ กำไร(ขาดทุน)สุทธิ / สินทรัพย์รวมเฉลี่ย
- (6) อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น เท่ากับ (เงินทุนระยะสั้น+หนี้สินระยะยาวรวมส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี)/ส่วนของผู้ถือหุ้น
- (7) อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ เท่ากับ รายได้ (ไม่รวมกำไรจากการอัตราแลกเปลี่ยน กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ และกำไรจากการขายเงินลงทุน) - ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ผลขาดทุนจากการต้องค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้และอุปกรณ์การบิน หมุนเวียน ผลขาดทุนจากการต้องค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 และผลขาดทุนจากการอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ) (EBITDA) / ดอกเบี้ยจ่าย
- (8) อัตราส่วนความสามารถในการชำระภาระผูกพัน เท่ากับ EBITDAR / (การชำระคืนหนี้สินระยะยาวยังหนี้สินตามสัญญาเช่า + ดอกเบี้ยจ่าย + ค่าเช่าเครื่องบิน และอะไหล่)



ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

ตารางต่อไปนี้แสดงการเปรียบเทียบรายได้และค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ และบริษัทย่อยโดยเป็นอัตรา率อย่างยอดรายได้ในรอบระยะเวลาบัญชี 2 ปีที่ผ่านมา

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ปี 2565	ปี 2564
รายได้		
รายได้จากการดำเนินงาน		
ในภูมิภาค	21.80	3.20
ระหว่างทวีป	27.83	8.84
ในประเทศ	8.12	8.89
เที่ยวบินไม่ประจำ	0.10	0.22
ค่าระหว่างขั้นส่งสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์	19.43	39.52
รายได้จากการกิจกรรมอื่นๆ	6.34	20.19
ค่าเงินประภันภัยและค่าธรรมเนียมนำ้มั่น	15.12	4.28
รวมรายได้จากการขายหรือการให้บริการ	98.74	85.14
รายได้อื่นๆ	1.26	14.86
รวมรายได้	100.00	100.00
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน		
ค่าน้ำมันเครื่องบิน	36.48	23.39
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	7.31	25.30
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน	22.15	34.48
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	9.39	49.51
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	4.97	4.99
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	2.73	1.94
ค่าใช้จ่ายด้านการตลาด	4.50	3.30
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	0.56	1.57
ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น	3.99	15.74
ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	0.00	0.50
รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	92.08	160.72
ต้นทุนทางการเงิน	12.06	37.45
รวมค่าใช้จ่าย	104.14	198.17



รายการ	ปี 2565	ปี 2564
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	(4.14)	(98.17)
ผลขาดทุนจากการต้องค่าซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9	(0.11)	0.67
ผลขาดทุนสำหรับการป้องกันความเสี่ยงของกลุ่มรายการของฐานะสุทธิ	-	-
ผลกำไร(ขาดทุน)จากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุน	-	-
ผลขาดทุนจากการต้องค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน	9.05	78.98
กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(1.44)	(30.06)
กำไรจากการขายเงินลงทุน	0.02	11.19
กำไร(ขาดทุน)จากการปรับโครงสร้างหนี้	(4.98)	243.92
รายได้ (ค่าใช้จ่าย) ภาษีเงินได้	1.36	10.97
กำไรสุทธิ (ขาดทุน) สุทธิ	(0.24)	217.50

- ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์คิดเป็น ตัน-กิโลเมตร คือ น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ที่ทำการขนส่ง คูณ ระยะทางที่ขนส่ง
- อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ คือ ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ เทียบเป็นร้อยละของปริมาณการผลิตพัสดุภัณฑ์
- ระหว่างบรรทุกของเครื่องบิน คือ ปริมาณน้ำหนักสูงสุดซึ่งเครื่องบินสามารถบรรทุกได้ น้ำหนักในที่นี้ หมายถึง น้ำหนักผู้โดยสาร ล้มภาระเกินพิกัด พัสดุ และไประษณียภัณฑ์



ผลการดำเนินงานในรอบ 5 ปี

		ปี 2565	ปี 2564	ปี 2563	ปี 2562	ปี 2561
จำนวนเครื่องบิน	(ลำ)	86	87	103	103	103
จำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง/ปี)	192,994	57,318	116,526	420,723	423,209
ปริมาณการผลิต	(ล้านตัน-กม.)	5,885	1,699	3,394	13,016	13,397
ปริมาณการขนส่ง	(ล้านตัน-กม.)	3,950	774	2,151	9,367	9,788
อัตราส่วนการบรรทุก	(ร้อยละ)	67.1	45.5	63.4	72.0	73.1
จำนวนผู้โดยสาร	(พันคน)	9,012	1,640	5,871	24,511	24,319
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กม.)	38,526	11,224	23,789	90,622	93,131
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กม.)	26,163	2,147	15,398	71,695	72,315
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(ร้อยละ)	67.9	19.1	64.7	79.1	77.6
ปริมาณการผลิตพัสดุภัณฑ์ ⁽¹⁾	(ล้านตัน-กม.)	2,032	581	1,015	3,950	4,054
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กม.)	1,283	547	595	2,127	2,465
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ร้อยละ)	63.1	94.1	58.6	53.8	60.8
จำนวนพนักงาน	(คน)	10,640	11,182	18,361	21,367	22,054
กำไร(ขาดทุน)ก่อนหักภาษีเงินได้	(ล้านบาท)	(1,686)	52,333	(140,097)	(11,035)	(11,606)

นิยามคัพเพ็ททางด้านการบิน

- ปริมาณการผลิตรวมคิดเป็น ตัน-กิโลเมตร คือ ระหว่างบรรทุกของเครื่องบิน คุณ ระยะทางบิน
- ปริมาณการขนส่งรวมคิดเป็น ตัน-กิโลเมตร คือ น้ำหนักผู้โดยสาร สมมาระเกินพิกัด พัสดุ และไปรษณียภัณฑ์ คุณ ระยะทางที่ขนส่ง
- อัตราส่วนการบรรทุก คือ ปริมาณการขนส่ง เทียบเป็นร้อยละของปริมาณการผลิต
- ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารคิดเป็น ที่นั่ง-กิโลเมตร คือ จำนวนที่นั่งผู้โดยสาร คุณ ระยะทางบิน
- ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารคิดเป็น คน-กิโลเมตร คือ จำนวนผู้โดยสาร คุณ ระยะทางที่ขนส่ง
- อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร คือ ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร เทียบเป็นร้อยละของปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร
- ปริมาณการผลิตพัสดุภัณฑ์คิดเป็น ตัน-กิโลเมตร คือ ระหว่างบรรทุกพัสดุภัณฑ์ คุณ ระยะทางบิน
- ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์คิดเป็น ตัน-กิโลเมตร คือ น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ที่ทำการขนส่ง คุณ ระยะทางที่ขนส่ง
- อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ คือ ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ เทียบเป็นร้อยละของปริมาณการผลิตพัสดุภัณฑ์
- ระหว่างบรรทุกของเครื่องบิน คือ ปริมาณน้ำหนักสูงสุดซึ่งเครื่องบินสามารถบรรทุกได้ น้ำหนักในที่นี้ หมายถึงน้ำหนักผู้โดยสาร สมมาระเกินพิกัด พัสดุ และไปรษณียภัณฑ์

เอกสารแนบ

เอกสารแนบ 1 รายละเอียดเกี่ยวกับผู้บริหารแผน กรรมการบริษัทฯ ผู้บริหาร และผู้เชี่ยวชาญ



ผู้บริหารแผน และการบริษัทฯ



นายปิยสวัสดิ์ อัมรันนันทน์

ประธานคณะกรรมการ
ผู้บริหารแผน

กรรมการบริษัทฯ

ได้รับการแต่งตั้ง

ผู้บริหารแผน วันที่ 15 มิ.ย. 2564 - ปัจจุบัน
กรรมการบริษัทฯ วันที่ 25 พ.ค. 2563 - ปัจจุบัน
อายุ 69 ปี

การศึกษา

- ปริญญาเอก สาขาเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยลอนดอน (LSE)
สาขาวิชาภาษาอังกฤษ
- ปริญญาโท สาขาเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยลอนดอน (LSE)
สาขาวิชาภาษาอังกฤษ
- ปริญญาตรี สาขากิจการธุรกิจ (เกียรตินิยมอันดับ 1)
มหาวิทยาลัยออกซ์ฟอร์ด สาขาวิชาภาษาอังกฤษ

ประวัติการอบรม

- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
 - หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 35/2548
- การอบรมหลักสูตรอื่น ๆ
 - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านวิทยาการพัฒนา (วพน.) รุ่นที่ 6
สถาบันวิทยาการพัฒนา

ประวัติการทำงาน

- บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์
2561 - ปัจจุบัน กรรมการอิสระ ประธานกรรมการ
บริษัท พีที โกลบอุต เทคโนโลยี จำกัด (มหาชน)
2561 - ปัจจุบัน กรรมการอิสระ ประธานกรรมการตรวจสอบ
บริษัท พฤกษา โฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน)

บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ

- ปัจจุบัน
- ประธานกรรมการ มูลนิธิพลังงานเพื่อสิ่งแวดล้อม
 - กรรมการ คณะกรรมการปฏิรูปประเทศไทย
 - กรรมการ มูลนิธิห้องเรียนแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์
 - กรรมการ Kiroro Resort Holdings Company Limited

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

- 2561 - 2565 กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ
ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน)
2557 - 2561 ประธานกรรมการ กรรมการอิสระ
บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี

ผู้บริหารแผน และการบริษัทฯ



นายชาญศิลป์ ตรีนุชกร

ผู้บริหารแผน

กรรมการบริษัทฯ

ได้รับการแต่งตั้ง

ผู้บริหารแผน วันที่ 15 มิ.ย. 2564 - ปัจจุบัน
กรรมการบริษัทฯ วันที่ 4 มิ.ย. 2563 - ปัจจุบัน
อายุ 62 ปี

การศึกษา

- ปริญญาเอก วิทยาศาสตรดุษฎีบัณฑิตกิตติมศักดิ์
สาขาวิชาการบริหารเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ปริญญาโท เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาตรี เศรษฐศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ประวัติการอบรม

- การอบรมหลักสูตรอื่น ๆ
 - หลักสูตรนิธิธรรมเพื่อประชาธิปไตย (นบป.) รุ่นที่ 8/2565
 - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านวิทยาการพัฒนา (วพน.) รุ่นที่ 7/2558
 - หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 57/2557 สถาบันวิชาการป้องกันประเทศไทย
 - หลักสูตร Leadership Development Program III (LDP 3) รุ่นที่ 1/2557 สถาบัน PLLI บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
 - หลักสูตร Advance Senior Executive Program (ASEP-5) รุ่นที่ 5/2553 KELLOGG & SASIN ซิกาโก สหรัฐอเมริกา
 - หลักสูตร Senior Executive Program (SEP) รุ่นที่ 20 สถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจศิโนท์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
 - หลักสูตรประกาศานียบัตรชั้นสูงการบริหารเศรษฐกิจสารานุรักษ์สำหรับนักบริหารระดับสูง (ปศ.) รุ่นที่ 10 สถาบันพระปกเกล้า
 - หลักสูตรวิทยาลัยการท่องเที่ยวภาคตะวันออก (วทอ.) รุ่นที่ 35/2549
 - หลักสูตรพัฒนาสัมพันธ์ระดับผู้บริหาร รุ่นที่ 1 กรมกิจการพลเรือนท่าอากาศยาน นิวยอร์ก สหรัฐอเมริกา
 - หลักสูตร PTT Executive Leadership, General Electric, GE
- หลักสูตร Leadership Excellence through Awareness and Practice (LEAP) สถาบัน INSEAD สาธารณรัฐสิงคโปร์ และสาธารณรัฐประชาธิรัฐเชส

ประวัติการอบรม (ต่อ)

การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

- หลักสูตร Role of the Chairman Program (RCP) รุ่นที่ 49/2565
- หลักสูตร IT Governance and Cyber Resilience Program ปี 2564
- หลักสูตร The Role of the Board in IT Governance ปี 2563
- หลักสูตร Chartered Director Class (CDC) รุ่นที่ 11/2558
- หลักสูตร Financial Statements for Directors (FSD) รุ่นที่ 12/2554
- หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 93/2554
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 85/2550
- สัมมนา Briefing on International Anti-Corruption: International Cases and Practices

ประวัติการทำงาน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์

2565 - ปัจจุบัน กรรมการอิสระ และกรรมการกำหนดค่าตอบแทน
บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)

บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ

ปัจจุบัน

- ประธานกรรมการ บริษัท วาย.เอส.เอส. (ประเทศไทย) จำกัด
- กรรมการ สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ (สวทช.)
- กรรมการสภามหาวิทยาลัยผู้ทรงคุณวุฒิ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- นายกสมาคมธรรมศาสตร์ ในพระบรมราชูปถัมภ์ สภามหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ข้อมูลลัง

พ.ค. 2564 - ส.ค. 2565	กรรมการสภามหาวิทยาลัยผู้ทรงคุณวุฒิ มหาวิทยาลัยหกชิล
ก.ค. 2563 - มิ.ย. 2564	รักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
มิ.ย. 2563 - มิ.ย. 2564	กรรมการ และผู้ทำแผนฟื้นฟูบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
2563 - พ.ค. 2565	กรรมการอิสระ และกรรมการกำหนดค่าตอบแทน บริษัท พีทีที โกลบลอด เคเม็คอล จำกัด (มหาชน)
ก.ย. 2561 - ส.ค. 2563	กรรมการ บริษัท ปตท. สำรวจและผลิตไฮโดรเจน จำกัด (มหาชน)
ส.ค. 2561 - พ.ค. 2563	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และกรรมการผู้จัดการใหญ่ กรรมการ เอกชนุกรุณกรรมการบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
ส.ค. 2561 - พ.ค. 2563	ประธานกรรมการ บริษัท ไออาร์พีซี จำกัด (มหาชน)
ม.ค. 2560 - ส.ค. 2561	ประธานเจ้าหน้าที่เทคโนโลยีและวิศวกรรม บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
2560 - ส.ค. 2561	กรรมการ และกรรมการบริหารความเสี่ยง และกรรมการสร้างสรรค์และกำหนดค่าตอบแทน บริษัท โกลบลอด เพาเวอร์ จีนเนอรี่ จำกัด (มหาชน)
2560 - ส.ค. 2561	ประธานกรรมการ บริษัท พีทีที ดิจิทัล โซลูชั่น จำกัด (มหาชน)
2558 - ส.ค. 2561	กรรมการ และกรรมการบริหารความเสี่ยง บริษัท ไออาร์พีซี จำกัด (มหาชน)

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี

ผู้บริหารแผน



นายพรชัย จีระเวช

ผู้บริหารแผน

ได้รับการแต่งตั้ง

ผู้บริหารแผน วันที่ 15 มิ.ย. 2564 - ปัจจุบัน
อายุ 54 ปี

การศึกษา

- บริษัทฯ เอกอ ครุศาสตร์ดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชาการศึกษาของระบบโรงเรียน
 - จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
 - บริษัทฯ เอกอ การจัดการดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการภาครัฐ
มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต
 - บริษัทฯ รัฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาบริหารรัฐกิจ
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
 - บริษัทฯ บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาวิชางาน
มหาวิทยาลัย Notre Dame สหรัฐอเมริกา
 - บริษัทฯ บัญชีบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ประวัติการอบรม

- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
 - หลักสูตร Advanced Audit Committee Program (AACP) รุ่นที่ 40/2564
 - หลักสูตร Boards that Make a Difference (BMD) รุ่นที่ 10/2563
 - หลักสูตร Board Matters and Trends (BMT) รุ่นที่ 9/2563
 - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 227/2559
 - การอบรมหลักสูตรอื่น ๆ
 - หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 64/2564 สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
 - หลักสูตรธุรกิจบาลีลีเก็ทหรอนิกส์สำหรับผู้บริหารระดับสูง (รอส.) รุ่นที่ 6/2562
 - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิชาการตลาดทุน (วทท.) รุ่นที่ 26/2561
 - หลักสูตรนักบริหารการงบประมาณระดับสูง (งส.) สำนักงบประมาณ รุ่นที่ 4/2560
 - หลักสูตรนักบริหารระดับสูง: ผู้บริหารส่วนราชการ (นบส.) รุ่นที่ 2 สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน (กพ.) รุ่นที่ 8/2559

ประวัติการทำงาน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์

ปัจจุบัน กรรมการอิสระ บริษัท เอสโซ่ (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)

บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ

ปัจจุบัน

- โฉนดกระทรวงการคลัง
 - ประธานกรรมการ สถาบันคุ้มครองเงินฝาก
 - กรรมการ การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย
 - กรรมการ ธนาคารแห่งประเทศไทย และกรรมการนโยบายสถาบันการเงิน
 - กรรมการกำกับตลาดทุน สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์
 - กรรมการ บริษัท วิทยาการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

- | | |
|-----------------------------|---|
| 1 ต.ค. 2564 - ปัจจุบัน | ผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจการคลัง
สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง กระทรวงการคลัง |
| 25 พ.ค. 2564 - 30 ก.ย. 2564 | รองปลัดกระทรวงการคลัง
สำนักงานปลัดกระทรวงการคลัง
กระทรวงการคลัง |
| 28 ต.ค. 2559 - 24 พ.ค. 2564 | ที่ปรึกษาด้านเศรษฐกิจการเงิน
(เศรษฐกรทรงคุณวุฒิ)
สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง กระทรวงการคลัง |

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี



นายไกรสร บำรุงอวายชัย

ผู้บริหารแผน

ได้รับการแต่งตั้ง

วันที่ 15 มิ.ย. 2564 - 21 ต.ค. 2565

อายุ 71 ปี

การศึกษา

- ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาโท นิติศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- เนติบัณฑิตไทย สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตสภา

ประวัติการอบรม

- หลักสูตรผู้พิพากษาหัวหน้าศาล
- หลักสูตรผู้ช่วยผู้พิพากษา

ประวัติการทำงาน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์

ปัจจุบัน

ผู้ช่วยผู้จัดการใหญ่ และผู้จัดการ ประธานหนี้และกฎหมาย บริหารสินเชื่อ
ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ ไม่มี

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี



นายคิริ จิระพงษ์พันธ์

ผู้บริหารแผน

ได้รับการแต่งตั้ง

วันที่ 15 มิ.ย. 2564 - 21 ต.ค. 2565

อายุ 68 ปี

การศึกษา

- ปริญญาเอก วิศวกรรมเคมี

Massachusetts Institute of Technology

สหรัฐอเมริกา

- ปริญญาตรี วิศวกรรมเคมี (เกียรตินิยม)

California Institute of Technology

สหรัฐอเมริกา

ประวัติการอบรม

- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
 - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 77/2549
 - หลักสูตร Director Luncheon Briefing (M - DLB) รุ่นที่ 2/2551

ประวัติการทำงาน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์

ปัจจุบัน

กรรมการ และประธานกรรมการตรวจสอบ

ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

เม.ย. 2565 - ปัจจุบัน ประธานกรรมการ

บริษัท ไออาร์พีซี จำกัด (มหาชน)

บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ

ต.ค. 2564 - ปัจจุบัน กรรมการ มูลนิธิเพื่อสถาบันปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

- | | |
|-------------------------|--|
| เม.ย. 2564 - เม.ย. 2565 | ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน/
กรรมการตรวจสอบ |
| | ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) |
| พ.ย. 2560 - ก.ค. 2562 | รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน
กระทรวงพลังงาน |

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี

กรรมการบริษัทฯ



พลอากาศเอก อรุณารักษ์ จีระมนีมัย

กรรมการบริษัทฯ

ได้รับการแต่งตั้ง

วันที่ 26 เม.ย. 2561 - ปัจจุบัน
อายุ 59 ปี

การศึกษา

- ปริญญาตรี วิทยาศาสตรบัณฑิต สาขาวิชวกรรมเครื่องกล
- โรงเรียนนายเรืออากาศ

ประวัติการอบรม

- โรงเรียนเสนาธิการทหารอากาศ กองทัพอากาศสหรัฐอเมริกา
- โรงเรียนเสนาธิการทหารอากาศ กองทัพอากาศไทย

ประวัติการทำงาน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ไม่มี

บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ

2561 - ปัจจุบัน รองเลขานุการพระราชนวังฝ่ายปฏิบัติการ ระดับ 11
และอธิบดีกรมมหาเดลี 904 กับเป็นนายทหารราช
องครักษ์พิเศษหน่วยบัญชาการถวายความปลอดภัยรักษา^{พระองค์}

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

2563 รองผู้บัญชาการ
หน่วยบัญชาการถวายความปลอดภัยรักษาพระองค์

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี

หมายเหตุ: คณะกรรมการบริษัทฯ ในปี 2565 ประกอบด้วย

- นายปิยสวัสดิ์ อัมรนันทน์
- นายชาญศิลป์ ตวีนุชกร
- พลอากาศเอก อรุณารักษ์ จีระมนีมัย
- นายพีระพันธุ์ สาลีรัชวิภาค (ระยะเวลาดำรงตำแหน่ง วันที่ 25 พ.ค. 2563 - 3 ส.ค. 2565)

นายพีระพันธุ์ สาลีรัชวิภาค

กรรมการบริษัทฯ

ได้รับการแต่งตั้ง

วันที่ 25 พ.ค. 2563 - 3 ส.ค. 2565
อายุ 63 ปี

การศึกษา

- ปริญญาโท กฎหมายเบรีယบทีယบ (MCL)
มหาวิทยาลัยทูเลน สหรัฐอเมริกา
- ปริญญาโท กฎหมายเมริกันทั่วไป (LLM)
มหาวิทยาลัยทูเลน สหรัฐอเมริกา
- ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ประวัติการอบรม

- ประกาศนียบัตรอบรมกฎหมาย สำนักศึกษาอบรมกฎหมาย
แห่งเนติบัณฑิตยสภา รุ่นที่ 34

ประวัติการทำงาน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ไม่มี

บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ

ปัจจุบัน เลขาธิการนายกรัฐมนตรี

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

- | | |
|-----------------------------|-----------------------|
| 17 ธ.ค. 2562 - 20 ธ.ค. 2565 | ที่ปรึกษานายกรัฐมนตรี |
| 24 มี.ค. 2557 - 9 ธ.ค. 2562 | สมาชิกสภาพแทนราษฎร |
| 2557 - 2562 | ที่ปรึกษากฎหมายอิสระ |

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี



นายสุวรรณะ สีบุญเรือง

ประธานเจ้าหน้าที่อาวุโส

รักษาการแทนประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

ได้รับการแต่งตั้ง

วันที่ 1 ต.ค. 2564

อายุ 62 ปี

การศึกษา

• Bachelor of Science in General Studies City University of Seattle, WA, USA

ประวัติการอบรม

• หลักสูตรนักบริหารระดับสูงด้านการพัฒนาธุรกิจอุตสาหกรรมและการลงทุน
สถาบันวิทยาการธุรกิจและอุตสาหกรรม (วอ.) รุ่นที่ 4

• หลักสูตร Mini MBA, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

• หลักสูตร Leadership Development for Vice President

กรรมการผู้แทนในบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง

8 เม.ย. 2565 - 2 ก.พ. 2566 บริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด

5 ส.ค. 2563 - 4 มี.ค. 2566 บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด

5 ส.ค. 2563 - 1 พ.ค. 2565 บริษัท วิงส์แปน เซอร์วิสเซส จำกัด

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ข้อมูลหลัง

1 พ.ค. 2564 - 30 ก.ย. 2564 ประธานเจ้าหน้าที่สายทรัพยากรบุคคล

30 มี.ค. 2564 - 30 เม.ย. 2564 รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่หน่วยธุรกิจ
บริการการบิน รักษาการรองกรรมการ
ผู้อำนวยการใหญ่สายทรัพยากรบุคคล

4 ม.ค. 2564 - 30 เม.ย. 2564 รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่หน่วยธุรกิจ
บริการการบิน

22 ก.ย. 2563 - 3 ม.ค. 2564 ผู้อำนวยการใหญ่ สังกัดสำนักงานกรรมการ
ผู้อำนวยการใหญ่ และรักษาการรองกรรมการ
ผู้อำนวยการใหญ่หน่วยธุรกิจบริการการบิน

9 มี.ค. 2563 - 21 ก.ย. 2563 ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายสนับสนุนการบริการ
ธุรกิจการบิน รักษาการผู้อำนวยการฝ่าย
ธุรกิจการบิน รักษาการผู้อำนวยการฝ่าย
การตลาดการบริการธุรกิจการบิน

20 พ.ย. 2561 - 31 มี.ค. 2562 ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายสนับสนุนการบริการ
ธุรกิจการบิน รักษาการผู้อำนวยการฝ่าย
การตลาดการบริการธุรกิจการบิน

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี

นายชาญ เอี่ยมศิริ

ประธานเจ้าหน้าที่อาวุโส สังกัดสำนักงานประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

รักษาการประธานเจ้าหน้าที่สายการเงินและการบัญชี

ได้รับการแต่งตั้ง

วันที่ 1 ก.พ. 2565

อายุ 60 ปี

การศึกษา

• ปริญญาโท บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต การจัดการ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

• ปริญญาตรี บริหารธุรกิจบัณฑิต การตลาด มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ

ประวัติการอบรม

• การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

- หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่น 174/2563

• หลักสูตร CFO's Orientation Course ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

• หลักสูตร Leadership Succession Program (LSP)

มูลนิธิสถาบันวิจัยและพัฒนาองค์กรภาครัฐ (IRD)

กรรมการผู้แทนในบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง

ปัจจุบัน บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด

บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เช่าท่ออีสต์เอเชีย จำกัด

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ข้อมูลหลัง

1 พ.ค. 2564 - 31 ม.ค. 2565 ประธานเจ้าหน้าที่สายการเงินและการบัญชี

4 ม.ค. 2564 - 30 เม.ย. 2564 รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
สายการเงินและการบัญชี

19 พ.ย. 2563 - 3 ม.ค. 2564 ผู้อำนวยการใหญ่ สำนักงานกรรมการ
ผู้อำนวยการใหญ่ และรักษาการรองกรรมการ

ผู้อำนวยการใหญ่สายการเงินและการบัญชี

20 ก.ค. 2563 - 18 พ.ย. 2563 ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายธุรกิจปีโตรเลียม
ประจำปัจจัย และสิ่งแวดล้อมการบิน รักษาการ
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการเงิน
และการบัญชี

1 ก.ค. 2557 - 18 พ.ย. 2563 ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายธุรกิจปีโตรเลียม
ประจำปัจจัยและสิ่งแวดล้อมการบิน

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี



นายเชิดพันธ์ โชคคุณ

ประธานเจ้าหน้าที่สายช่าง

ได้รับการแต่งตั้ง

วันที่ 1 พ.ค. 2564

อายุ 55 ปี

การศึกษา

- ปริญญาโท วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต วิศวกรรมอุตสาหการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต วิศวกรรมการผลิต
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

ประวัติการอบรม

- การอบรมหลักสูตรวิจัยโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 172/2563
- หลักสูตร Leadership Succession Program (LSP) รุ่นที่ 4
มูลนิธิสถาบันวิจัยและพัฒนาองค์กรภาครัฐ (IRDP)
- Professional License
 - The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) approval for Head of Airworthiness and Aircraft Engineering according to Air Operator Certificate (AOC)
 - Federal Aviation Administration (FAA), European Aviation Safety Agency (EASA) and Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) approval for Accountable Manager of THAI for Repair Station
 - Certified Internal Auditor (CIA), The Institute of Internal Auditors (IIA)

กรรมการผู้แทนในบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง

2563 - 2564 บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด
(มหาชน)

2559 - 2563 บริษัท ไทยไฟลท์เทอร์นนิ่ง จำกัด

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

22 ม.ค. 2563 - 30 เม.ย. 2564 รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายช่าง

5 มี.ค. 2561 - 24 ธ.ค. 2561 รักษาการผู้อำนวยการฝ่ายกลยุทธ์บุคคล
และพัฒนาระบบงานทรัพยากรบุคคล

1 ส.ค. 2559 - 21 ม.ค. 2563 ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายพัฒนาและฝึกอบรมบุคลากร
ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี

เรือโภ สุพจน์ เจริญสุข

ประธานเจ้าหน้าที่สายปฏิบัติการ

ได้รับการแต่งตั้ง

วันที่ 1 ต.ค. 2564

อายุ 58 ปี

การศึกษา

- ปริญญาตรี วิทยาศาสตรบัณฑิต วิศวกรรมไฟฟ้า โรงเรียนนายเรือ

ประวัติการอบรม

- Quality Auditor Foundation, Wake (QA) Ltd., UK
- Aviation Safety Management Training Directorate of Education and Training, Royal Thai Air Force (RTAF)

กรรมการผู้แทนในบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง

ปัจจุบัน บริษัท วิทยุการบิน แห่งประเทศไทย จำกัด
บริษัท ไทยไฟลท์เทอร์นนิ่ง จำกัด

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

1 พ.ค. 2564 - 30 ก.ย. 2564 ผู้อำนวยการฝ่ายความปลอดภัยและ
รับรองคุณภาพองค์กร

3 มี.ค. 2564 - 30 เม.ย. 2564 รองผู้อำนวยการใหญ่ สังกัดสำนักงานกรรมการ
ผู้อำนวยการใหญ่ และรักษาการผู้อำนวยการใหญ่
ฝ่ายความปลอดภัย ความมั่นคง และมาตรฐานการบิน

4 ธ.ค. 2561 - 2 มี.ค. 2564 ผู้อำนวยการการกิจพิเศษ ฝ่ายปฏิบัติการสนับสนุน
การบิน

1 ธ.ค. 2559 - 3 ธ.ค. 2561 ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารงานลูกเรือ

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี



นางจันทริกา ใจดีกเลสตีย์ร

ประธานเจ้าหน้าที่สายทรัพยากรบุคคล

ได้รับการแต่งตั้ง

วันที่ 1 ต.ค. 2564

อายุ 54 ปี

การศึกษา

- Master of Business Administration (Marketing)

City University of Seattle, WA, USA

- ปริญญาตรี วิทยาศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ
(ประสานมิตร)

ประวัติการอบรม

- Professional Coaching Certification Program, Thailand Coach Institute InPartnership with International Coaching Mastery
- Team Success under Pressure, South East Asia Center (SEAC)
- Change Management, College of Management Mahidol University (CMMU)
- Business Performance Improvement, Chulalongkorn University

กรรมการผู้แทนในบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง

ปัจจุบัน	บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด
	บริษัท วิงสเปน เออร์วิสเซส จำกัด
10 มี.ค. 2564 - 1 ม.ค. 2566	บริษัท ไทยไฟลท์เทเรนนิ่ง จำกัด

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

1 พ.ค. 2564 - 30 ก.ย. 2564	ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาระบบทรุกิจ และกลยุทธ์ด้านทรัพยากรบุคคล
11 มี.ค. 2564 - 30 เม.ย. 2564	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายพัฒนาและฝึกอบรมบุคคลภาร
27 พ.ย. 2563 - 10 มี.ค. 2564	ผู้อำนวยการสังกัดสำนักงานรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายทรัพยากรบุคคล และรักษาการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายพัฒนาและฝึกอบรมบุคคลภาร
1 ต.ค. 2558 - 26 พ.ย. 2563	ผู้อำนวยการฝ่ายฝึกอบรมธุรกิจการบิน

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี

นางวร ragazzi ลือโรจน์วงศ์

ประธานเจ้าหน้าที่หน่วยธุรกิจการบิน

ได้รับการแต่งตั้ง

วันที่ 2 ธ.ค. 2564

อายุ 52 ปี

การศึกษา

- Master of Business Administration (MBA)
Canterbury Business School, University of Kent, UK

- ปริญญาตรี อักษรศาสตรบัณฑิต ภาษาอังกฤษ^{จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย}

ประวัติการอบรม

- Asia Pacific Government Leadership Program,
General Electric, GE, USA
- หลักสูตร Leadership Succession Program (LSP) รุ่นที่ 7
นักวิชาชีวสถาบันวิจัยและพัฒนาองค์กรภาครัฐ (IRDP)

กรรมการผู้แทนในบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง

ปัจจุบัน	บริษัท โรงเรມท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด
	บริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

1 พ.ค. 2564 - 1 ธ.ค. 2564	ประธานเจ้าหน้าที่หน่วยธุรกิจการบิน
1 ก.ค. 2558 - 30 เม.ย. 2564	กรรมการผู้จัดการฝ่ายគิริยารัฐการบิน

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี



นายกรกฎ ชาตะสิงห์

ประธานเจ้าหน้าที่สายการพาณิชย์

ได้รับการแต่งตั้ง

วันที่ 1 พ.ย. 2565

อายุ 57 ปี

การศึกษา

- บริษัทฯ สาขาวิชาจัดการภาครัฐและเอกชน สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- ปริญญาตรี สาขาธุรกิจประสาณศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติการอบรม

- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
 - หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 245/2560
- หลักสูตรวิทยาการการจัดการสำหรับนักบริหารระดับสูง (วบส.) รุ่นที่ 1 คณะรัฐประสาณศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- Certificate IV Frontline Management, Certified by Sales Master Association in Sydney, Australia

กรรมการผู้แทนในบริษัทอื่น บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง

ปัจจุบัน บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด

บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์แอเชีย จำกัด

บริษัท ทาวร์เอ็องหลวง จำกัด

28 ต.ค. 2563 - 27 เม.ย. 2565 บริษัท ໂຮງແນ່ມທ່າອກສຍານສຸວະລະນຸມີ จำกัด

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

8 ส.ค. 2565 - 31 ต.ค. 2565 ผู้อำนวยการฝ่ายขาย รักษาการหัวหน้าฝ่ายขายภายในประเทศไทย

1 ก.ย. 2564 - 31 ต.ค. 2565 ผู้อำนวยการฝ่ายขาย

1 พ.ค. 2564 - 31 ส.ค. 2564 กรรมการผู้จัดการฝ่ายบริการภาคพื้น

3 มี.ค. 2564 - 30 เม.ย. 2564 กรรมการผู้จัดการฝ่ายบริการลูกค้าภาคพื้น

1 ต.ค. 2563 - 2 มี.ค. 2564 ผู้อำนวยการ สำนักงานรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่หน่วยธุรกิจบริการการบิน และรักษาการกรรมการผู้จัดการฝ่ายบริการลูกค้าภาคพื้น

1 ธ.ค. 2558 - 30 ก.ย. 2563 ผู้อำนวยการฝ่ายขาย ประเทศไทย

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี

นายทวีโรจน์ ทรงกำพล

ประธานเจ้าหน้าที่สายกลยุทธ์องค์กร

ได้รับการแต่งตั้ง

วันที่ 10 พ.ย. 2565

อายุ 52 ปี

การศึกษา

- บริษัทฯ สาขาวิชาจัดการมหาบัณฑิต วิทยาลัยวิชาการจัดการมหาวิทยาลัยมหิดล
- ปริญญาตรี การศึกษาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีนครินทร์วิโรฒ (ประสานมิตร)

กรรมการผู้แทนในบริษัทอื่น บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง

10 ก.พ. 2564 - 1 ธ.ค. 2564 บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์แอเชีย จำกัด

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

1 พ.ค. 2564 - 9 พ.ย. 2565 ผู้อำนวยการฝ่ายกลยุทธ์และพัฒนาองค์กร

11 มี.ค. 2564 - 30 เม.ย. 2564 ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริหารรายได้ และ บริการพาณิชย์

29 ต.ค. 2563 - 10 มี.ค. 2564 ผู้อำนวยการ สำนักงานรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายการพาณิชย์ และรักษาการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริหารรายได้ และบริการพาณิชย์

15 พ.ค. 2563 - 21 ก.ย. 2563 ผู้อำนวยการฝ่ายกลยุทธ์สายการพาณิชย์ รักษาการผู้อำนวยการฝ่ายขาย-กลุ่มนอนุทวีป อาเซียน

1 ธ.ค. 2558 - 28 ต.ค. 2563 ผู้อำนวยการฝ่ายกลยุทธ์สายการพาณิชย์

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี



พลอากาศเอก ชาญยุทธ ศิริธรรมกุล

ผู้เชี่ยวชาญสายช่าง และการปฏิบัติการบิน
อายุ 62 ปี

การศึกษา

- บริษัทวิทยาศาสตร์บัณฑิต โรงเรียนนายเรืออากาศ

ประวัติการอบรม

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

28 ม.ย. 2562 - 31 ก.ค. 2563	กรรมการ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
2562	ผู้ช่วยผู้บัญชาการทหารอากาศ (สายยุทธบริการ) กองทัพอากาศ
2562	สมาชิกสภาคลาiform กระทรวงคลาiform
2562	ประธานกรรมการกำกับติดตามการปฏิบัติงาน บริษัท อุตสาหกรรมการบิน จำกัด
2562	ประธานกรรมการดำเนินการสหกรณ์ออมทรัพย์ สหกรณ์ออมทรัพย์กองทัพอากาศ
2562	ประธานกรรมการหารายได้สนับสนุน มูลนิธิคุ้มเก้าฯ ในพระบรมราชูปถัมภ์
2562	หัวหน้าคณะกรรมการเจ้าหน้าที่เร่งรัดการซ่อมบำรุง อากาศยานและยุทธิ์ประจำ กองทัพอากาศ
2562	กรรมการ บริษัท อุตสาหกรรมการบิน จำกัด
2562	กรรมการสภาพทหารผ่านศึก
2561	องค์การส่งเคราะห์ทหารผ่านศึก
2561	ผู้ทรงคุณวุฒิพิเศษกองทัพอากาศ กองทัพอากาศ

นายสุรกิจ รัตนจันทร์

ผู้เชี่ยวชาญสายช่าง ด้านการซ่อมบำรุง
อายุ 62 ปี

การศึกษา

- บริษัทวิทยาศาสตร์ วิศวกรรมไฟฟ้า (เกียรตินิยม) สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

ประวัติการอบรม

2561	SAFRAN Passenger Innovation In-flight Entertainment Line Maintenance, Thailand
2556	B787 General Familiarization - Boeing Commercial Airplane Company, Thailand
2556	Digital Multiplexed Passenger Entertainment System, Panasonic Avionics Corporation, Thailand
2555	In-flight Entertainment eX2 Line Maintenance, Panasonic Avionics Corporation, Thailand
2554	A300-800 Executive Familiarization, Thailand
2550	B777-300 Panasonic In-flight Entertainment 3K, Panasonic Avionics Corporation, Thailand
2545	Six Sigma Augmentation Master Black Belt, GE Aerospace, Cincinnati, Ohio, USA
2545	B777-300 Total Entertainment System for Line Maintenance, Rockwell Collins Avionics & Communications, Pomona, CA, USA
2545	Six Sigma Methodology Black Belt, GE Aerospace, Cincinnati, Ohio, USA
2543	A310/A300-600 Automatic Flight System and Maintenance Information, Sextant/Thales, Chatellerault, France
2542	Enhance Ground Proximity Warning System Operation & Line Maintenance, AlliedSignal, Redmond, WA, USA
2542	B777 Backup Generator Line Maintenance and Oil Servicing, Sundstrand, Bangkok, Thailand
2541	B777-300 Cabin Cordless Telephone System, GEC Marconi, Thailand
2541	B777-200 & B777-300 Differences, Boeing Commercial Airplane Company, Thailand
2539	Cabin Telephone System Maintenance, GTE AirFone, Chicago, Illinois, USA
2539	Ground Proximity Warning & Windshear Warning System MK VII Line Maintenance, AlliedSignal, Aerospace, Redmond, WA, USA
2539	B777 Air Data and Inertial Reference System, Honeywell, Minneapolis, Minnesota, USA
2539	Air Data Module for Line & Shop Maintenance, Honeywell, Minneapolis, Minnesota, USA
2539	Secondary Attitude and Air Data Reference Unit for Line & Shop Maintenance, Honeywell, Minneapolis, Minnesota, USA
2539	B777 Aircraft Information Management System. System operation, maintenance & trouble shooting, Honeywell, Phoenix, Arizona, USA
2539	B777 Familiarization and Line Maintenance, Honeywell, Minneapolis, Minnesota, USA
2539	B777 Configuration Database Generator Course (CDG) for Cabin Management System, Boeing Commercial Airplane Company, Seattle, WA, USA
2538	B777 Aircraft Maintenance Avionics System, Boeing, Seattle, WA, USA
2538	Aircraft Communications Addressing and Reporting System, AlliedSignal, Redmond, WA, USA
2537	B747-400 Advanced Cabin Entertainment and Passenger Service System, Thailand
2536	B747-400 Navigation and Automatic Flight System, Thailand
2536	Traffic Alert and Collision Avoidance System II, The Bendix/King Air Transport Avionics
2533	A300-B4 Flight Engineer License Type Rating, Flight Operation Department, Thailand
2531	B747-200/300 Aircraft Maintenance License, Thailand
2528	Aircraft Component Planning Administrative, Scandinavian Airlines System, Copenhagen, Denmark
2527	Electricity Generating and Electrical Transmission, Electricity Generating Authority of Thailand

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

1 ต.ค. 2562 - 30 ก.ย. 2563	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายซ่อมบำรุงอากาศยาน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
1 ธ.ค. 2559 - 30 ก.ย. 2562	ผู้อำนวยการฝ่ายวางแผนงานซ่อมบำรุงอากาศยาน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)



นางอรุณี โพธิสาร

ผู้เชี่ยวชาญด้านการวางแผนกลยุทธ์ การพัฒนาองค์กร และกลยุทธ์ดิจิทัล อายุ 61 ปี

การศึกษา

- ปริญญาโท Master of Business Administration (Management Information System), The University of Dallas, USA
- ปริญญาตรี บัญชีบัณฑิต (การบัญชี) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ประวัติการอบรม

- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 253/2561 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- หลักสูตร Leadership Development Program for Sustainability (LDP) รุ่นที่ 3 สถาบันพัฒนาผู้นำและการเรียนรู้ กลุ่ม ปตท.
- โครงการ Breakthrough Program for Senior Executives, International Leading Business School (IMD), Lausanne, Switzerland
- หลักสูตร Study Mission to a Nonmember Country on Regional Innovation Strategies and Knowledge Productivity สำนักงานรายงานวัสดุคุณภาพแห่งชาติ
- หลักสูตร Leadership Succession Program (LSP) รุ่นที่ 4 มูลนิธิสถาบันวิจัยและพัฒนาองค์กรภาครัฐ (IRDP)
- หลักสูตร TLCA Executive Development Program (EDP) รุ่นที่ 5 สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย
- หลักสูตร Mitsui-HBS Global Management Academy, Harvard Business School, USA
- หลักสูตรผู้บริหารงานด้านกฎหมายภาคครึ่ง ระดับสูง (บกส.) รุ่นที่ 3 สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านวิทยาการพัฒนา (วพน.) รุ่นที่ 13 สถาบันวิทยาการพัฒนา

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ข้อมูลหลัง

1 เม.ย. 2564 - 30 ก.ย. 2564	กรรมการ / กรรมการบริหารความเสี่ยง บริษัท ปตท. น้ำน้ำนและค้าปลีก จำกัด (มหาชน)
3 มี.ค. 2563 - 30 ก.ย. 2564	ประธานกรรมการ บริษัท อัลฟ่า คอม จำกัด
1 ม.ค. 2563 - 30 ก.ย. 2564	ประธานกรรมการ Sakari Resources Company Limited
22 ต.ค. 2561 - 30 ก.ย. 2564	กรรมการ / กรรมการบริหารความเสี่ยง บริษัท พีที โกลบล เคมิคอล จำกัด (มหาชน)
1 ต.ค. 2561 - 30 ก.ย. 2564	รองกรรมการผู้จัดการใหญ่กลยุทธ์องค์กร บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
2560 - 2562	กรรมการ บริษัท พีที ดิจิ托ล โซลูชั่น จำกัด
2560 - 30 ก.ย. 2561	ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่ ปตท. ปฏิบัติงาน Secondment ในตำแหน่ง กรรมการผู้จัดการใหญ่ บริษัท พีที ดิจิ托ล โซลูชั่น จำกัด

นายบุรีชา โภคธรรมวนัน

ผู้เชี่ยวชาญด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลและพัฒนาองค์กรอย่างยั่งยืน อายุ 62 ปี

การศึกษา

- เนบิวัลติด สำนักอบรมศึกษาภูมายั่งยืน แต่งเนตบัณฑิตยสภา
- ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิตและบริหารธุรกิจบัณฑิต (การบัญชี) มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ประวัติการอบรม

- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 261/2018 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- หลักสูตร Leadership Development Program (LDP) สาธารณะรัฐประชาชนจีน
- หลักสูตร Strategy and Innovation for Business in Asia (SIBA) รุ่นที่ 4/2558 วิทยาลัยการจัดการ มหาวิทยาลัยมหิดล
- หลักสูตรนักบริหารกลยุทธ์ศาสตร์การป้องกันและปราบปรามการทุจริตระดับสูง (นยปส.) รุ่นที่ 8/2560 สถาบันการป้องกันและปราบปราม การทุจริตแห่งชาติ สัญญา ธรรมศักดิ์
- หลักสูตร Leadership Development Program (LDP) III 2561 สาธารณะรัฐสิงคโปร์
- หลักสูตร Leadership & Effective Corporate Culture Program 2561 มูลนิธิ สถาบันวิจัยและพัฒนาองค์กรภาครัฐ (IRDP)
- หลักสูตร Management Development Program (MDP) 3 Level 13 - 14 Business Management

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

เม.ย. 2562 - ก.ย. 2563	กรรมการ บริษัท ไทยออยล์ จำกัด (มหาชน)
ก.ย. 2561 - ก.พ. 2562	กรรมการ บริษัท ไออาร์พีซี จำกัด (มหาชน)
2561 - 2563	กรรมการและประธานกรรมการ บริษัท บิชเนสเซอร์วิสเซส อัลไลแอนซ์ จำกัด
2561 - 2563	กรรมการและประธานกรรมการ บริษัท บิชเนส โปรดักชั่นแนล โซลูชั่นส์ จำกัด
ต.ค. 2561 - ก.ย. 2563	รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ บริหารองค์กรและความยั่งยืน บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
2559 - 2561	กรรมการ บริษัท เทคโนโลยี ไออาร์พีซี จำกัด
2558 - เม.ย. 2562	กรรมการ บริษัท เอ็นเนอร์จี คอมเพล็กซ์ จำกัด
2558 - ก.ย. 2561	ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่ ทรัพยากรบุคคลองค์กร บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)



นายราธีป นัทธิศรี

ผู้เชี่ยวชาญด้านแฟรนไชส์ และการปรับปรุงพัฒนาผลิตภัณฑ์เพื่อสนับสนุนครัวการบิน

อายุ 61 ปี

การศึกษา

- บริษัทฯ ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต คณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกริก
- Mini Master of Management Program (MMM)
- สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- Marketing Management Program สถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจศิรินธร แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- บริษัทฯ สาขาวิชาจิตรกรรม คณะจิตรกรรม ประติมากรรม และภาพพิมพ์ มหาวิทยาลัยศิลปากร

ประวัติการอบรม

- หลักสูตร The Art and Science of Coffee Roasting by PROBAT
- หลักสูตร The International Australian Barista Training by Barista Trainer of TAFE Australia
- หลักสูตร Professional Coffee Cupping Workshop by ACF Singapore Coffee Association
- หลักสูตร Basic Coffee Cupping by CQI Cupper Peaberry Ltd. Laboratory
- หลักสูตร Espresso Development by CQI Cupper Peaberry Ltd. Laboratory

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

- 2564 - 2565 คณบดีคณะมนุกรรมการประชาสัมพันธ์จัดประชุมผู้นำเขตเศรษฐกิจเอเชีย - แปซิฟิคเอเปค APEC 2022
- 2530 - 2562 พนักงานวิเคราะห์และวางแผนอาชุโส ฝ่ายธุรกิจอาเพื่อเมือง บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)

นายจิราวดี วนัยพาณิช

ผู้เชี่ยวชาญด้านจัดซื้อจัดจ้าง และงานบริหารพัสดุ อายุ 62 ปี

การศึกษา

- ปริญญาตรี เทคโนโลยีทางการสื่อสาร มหาวิทยาลัยศรีนครินทร์วิโรฒ

ประวัติการอบรม

- หลักสูตร Mini MBA, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- หลักสูตรการบริหารความสงบเรียบร้อยของสังคมภาคตะวันออก (บรอ.) วิทยาลัยการตรวจสอบ สำนักงานตรวจสอบแห่งชาติ

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

- | | |
|----------------------------------|---------------------------------|
| 1 ส.ค. 2563 - 2 ม.ค. 2565 | กรรมการ |
| บริษัท วิงสแปน เชอร์วิสเซส จำกัด | |
| 5 ส.ค. 2563 - 1 เม.ย. 2565 | กรรมการ |
| บริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด | |
| 1 ต.ค. 2559 - 1 ธ.ค. 2563 | ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริหารทั่วไป |
| บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) | |



เอกสารแนบ 2

รายละเอียดเกี่ยวกับผู้ควบคุมดูแลการทำบัญชี

ชื่อ

นางบุษกร ออมรavitarn

ตำแหน่ง

ผู้อำนวยการฝ่ายควบคุมการเงิน

ประวัติการศึกษา

ปริญญาโท Master of Business Administration International Business Management, Southeastern University สหรัฐอเมริกา
ปริญญาตรี บริหารธุรกิจบัณฑิต (คอมพิวเตอร์ธุรกิจ) มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ
ปริญญาตรี บริหารธุรกิจบัณฑิต (การบัญชี) มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมราช

ประวัติการทำงาน

- ผู้อำนวยการฝ่ายควบคุมการเงิน
- กรรมการผู้แทนบริษัทฯ ในบริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด
- หัวหน้าฝ่าย ฝ่ายบริหารกระบวนการทางบัญชีและการควบคุม
- ผู้จัดการกองบัญชีเจ้าหนี้
- Accounting Officer 7 กองบริหารสำนักงานสาขา
- Accounting Manager สาขาวัณรักษ์อินเดีย
- Accounting Manager เครือรัฐอสเตรเลีย



รายละเอียดเกี่ยวกับหัวหน้างานตรวจสอบภายใน

ชื่อ	นavaอากาศตรี สิทธิกร บังงาม
ตำแหน่ง	หัวหน้าฝ่ายสำนักงานการตรวจสอบภายใน
ประวัติการศึกษา	ปริญญาตรี วิทยาศาสตรบัณฑิต สาขาวิชารมอาภากษา โรงเรียนนายเรืออากาศ
ประกาศนียบัตร	ผู้ตรวจสอบภายในของประเทศไทย (Certified Professional Internal Audit of Thailand: CPIAT) สมาคมผู้ตรวจสอบภายในแห่งประเทศไทย

ประวัติการทำงาน

- หัวหน้าฝ่ายสำนักงานการตรวจสอบภายใน
- นักบินที่ 1 โบอิ้ง B777
- นักบิน

ประวัติการอบรม

หลักสูตรที่จัดโดยสมาคมผู้ตรวจสอบภายในแห่งประเทศไทย

- หลักสูตร Fraud Audit ปี 2564
- หลักสูตร Fundamentals For New Auditor ปี 2564
- หลักสูตร Compliance Audit ปี 2564
- หลักสูตร Understanding the Financial Report ปี 2564
- หลักสูตร Agile Auditing Simplified ปี 2564
- หลักสูตรประกาศนียบัตรผู้ตรวจสอบภายในของประเทศไทย (CPIAT) รุ่นที่ 67 ปี 2565
- หลักสูตร Quality Assurance & Improvement Program (QAIP) ปี 2565

หลักสูตรที่จัดโดยสาขาวิชาชีพบัญชีในพระบรมราชูปถัมภ์

- หลักสูตรระบบบริหารความเสี่ยง COSO ERM 2017 ปี 2565



รายละเอียดเกี่ยวกับหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัทฯ

ชื่อ นางจิลดา ณ เชียงใหม่

ตำแหน่ง เลขาธุการบริษัทฯ และผู้อำนวยการฝ่ายกำกับการปฏิบัติตามกฎหมายท่องค์กร

ประวัติการศึกษา ปริญญาโท Master of Public Administration, City University of Seattle สหรัฐอเมริกา

ปริญญาตรี ศิลปศาสตรบัณฑิต (มนุษยวิทยา) มหาวิทยาลัยศิลปากร

ประวัติการทำงาน

- ผู้อำนวยการฝ่ายกำกับการปฏิบัติตามกฎหมายท่องค์กร
- ผู้อำนวยการใหญ่สำนักเลขานุการบริษัทฯ
- ผู้อำนวยการสำนักบริหารงานกรรมการ และสารบรรณบริษัทฯ

ประวัติการอบรม

- หลักสูตร Company Secretary Program (CSP)
รุ่นที่ 110/2563 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- หลักสูตร Board Reporting Program (BRP)
รุ่นที่ 37/2564 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- หลักสูตร Effective Minute Taking (EMT)
รุ่นที่ 50/2565 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

หน้าที่ความรับผิดชอบ

กำกับดูแลให้บริษัทฯ มีการดำเนินงานตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Corporate Governance) และข้อพึงปฏิบัติของหน่วยงานกำกับดูแลต่าง ๆ เช่น กระทรวงการคลัง สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมทั้งให้คำแนะนำแก่กรรมการบริษัทฯ ให้มีการปฏิบัติที่สอดคล้อง และเป็นไปตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทจดทะเบียน กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับหลักทรัพย์ ยกเว้นเรื่องที่เกี่ยวกับรายงานทางการเงิน ตลอดจนกำกับดูแลและประเมินผลการดำเนินงานของหน่วยงานในบังคับบัญชา ได้แก่ การดำเนินการเกี่ยวกับกฎหมายด้านต่าง ๆ ของบริษัทฯ การตรวจสอบองค์กร การบริหารงานของสำนักงานคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล การกำกับดูแล กิจการที่ดี และการปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบ เพื่อให้การดำเนินการกิจในความรับผิดชอบบรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมายของบริษัทฯ ตลอดจนสอดคล้องกับระเบียบและหลักเกณฑ์ของบริษัทฯ และที่ผู้มีอำนาจหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกำหนด



เอกสารแนบ 3

รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการของบริษัทย่อย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565

รายชื่อกรรมการ			รายชื่อบริษัทย่อย				
			บริษัทไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด	บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เชาท์อีสต์ເວເຊີຍ จำกัด	บริษัท วิงສแปນ ເຊອວິລະເຊີສ จำกัด	บริษัท ไทยໄຟລ໌ ເທຣນິ້ງ จำกัด	บริษัท ຫວັງເອົງຄວງ จำกัด
1	นายสุวรรณะ	สีบุญเรือง	//				
2	นายชาย	เอี่ยมศิริ		//			
3	เรือโท สุจัน	เจริญสุข				//	
4	นางจันทริกา	โชคิกเสถียร			//	/	
5	นายกรกฎ	ชาตะลิงห์	/	/			/
6	นางวิภาวดี	ฐิตาฐาน			/		
7	นางบุษกร	อมรวิวัฒน์				/	
8	นายกิตติพงษ์	สารสมบูรณ์					/
9	เรืออากาศโถ ชิงชีพ	บุรีรักษ์				/	
10	นางสาวอุษณา	ทองคำ		/			
11	นางจิตรา	โฉมทอง				/	
12	นายศักดิ์สิทธิ์	มะสะพันธุ์ *			/		
13	นางอรอนด์	ชุมหะมาน *				/	
14	เรืออากาศโถ ก้องเกียรติ	ดำรงค์ *				/	
15	นายนพรัตน์	ยิ่สุ่น				/	
16	นางชาวดิดา	สิตาอุทธ	/				
17	นายโอม	พลาณิชัย			/	/	
18	นายปรีชา	ໂກຄະຮນວັນນ			/		
19	นางสาวปิยาณี	สังข์ทอง **	/				

หมายเหตุ: / = กรรมการ // = ประธานกรรมการ

* ที่ประชุมคณะกรรมการฝ่ายบริหารงานนโยบายทั่วไปการบุคคลมีมติอนุมัติแต่งตั้ง และที่ประชุมคณะกรรมการพื้นที่กิจการมีมติรับทราบ และบริษัทย่อยอยู่ระหว่างการดำเนินการขั้นตอนทางกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

** ที่ประชุมคณะกรรมการพื้นที่กิจการมีมติอนุมัติแต่งตั้ง และบริษัทย่อยอยู่ระหว่างการดำเนินการขั้นตอนทางกฎหมายที่เกี่ยวข้อง



เอกสารแนบ 4

นโยบายและแนวปฏิการกำกับดูแลกิจการและธรรมาภรณธุรกิจ

สำหรับรายละเอียดที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ และคู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดี สามารถศึกษาได้ตาม QR Code ด้านล่างนี้





เอกสารแนบ 5

รายงานของผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบประจำปี 2565 บริษัทฯ อุยระห่วงการฟื้นฟูกิจการ

คณะกรรมการตรวจสอบได้ปฏิบัติหน้าที่ตามขอบเขตและความรับผิดชอบตามที่ระบุไว้ในกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งกฎบัตรดังกล่าวได้จัดทำตามแนวทางและข้อกำหนดของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (ตลท.) โดยสรุปสาระสำคัญในการปฏิบัติหน้าที่ของผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบ ในปี 2565 มีดังนี้

1. การสอบทานรายงานทางการเงิน

ผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานรายงานทางการเงินรายไตรมาส และรายงานทางการเงินประจำปีของบริษัทฯ และรายงานทางการเงินรวม รวมถึงรายการระหว่างกัน ร่วมกับผู้บริหารสายการเงินและการบัญชี และผู้สอบบัญชี เพื่อพิจารณารายงานทางการเงิน การเปิดเผยข้อมูลอย่างถูกต้องครบถ้วน เพียงพอ นโยบายการบัญชีและประมาณการที่สำคัญ ข้อสังเกตจากการตรวจสอบและสอบทานรายงานทางการเงินของผู้สอบบัญชี รวมทั้งได้พิจารณาคำขอจ่ายและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบได้ขอความเห็นผู้สอบบัญชีในเรื่องความถูกต้อง ครบถ้วน ความเหมาะสมสมของวิธีการบันทึกบัญชีและเปิดเผยข้อมูล รวมทั้งรายการปรับปรุงบัญชีที่สำคัญ เพื่อให้มั่นใจว่ารายงานทางการเงินมีความถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินและมาตรฐานการบัญชี

2. การสอบทานความเพียงพอและประสิทธิผลของระบบการควบคุมภายในและการบริหารความเสี่ยง

ผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณารายงานผลการตรวจสอบจากสำนักงานการตรวจสอบภายใน เพื่อประเมินการควบคุมภายใน ในด้านการดำเนินงาน การป้องกันหรือลดความผิดพลาด การรับไว้เหลือ การทุจริต การปฏิบัติตามระเบียบ ข้อกำหนดต่างๆ รวมทั้งได้พิจารณาให้ความเห็นเกี่ยวกับความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในของบริษัทฯ โดยมีความเห็นสอดคล้องกับคณะกรรมการตรวจสอบฟื้นฟูกิจการว่า บริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายในเพียงพอ ต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ

นอกจากนี้ผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบได้ประชุมร่วมกับฝ่ายบริหารทั้งคณะ 1 ครั้ง เพื่อสื่อสารและหารือประเด็นสำคัญในเรื่องการบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน และการกำกับดูแล รวมทั้งได้รับทราบรายงานเกี่ยวกับความเสี่ยงที่สำคัญของบริษัทฯ และแนวทางการบริหารจัดการความเสี่ยงดังกล่าว



3. การพิจารณารายการที่เกี่ยวโยงกัน

ผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบ มีบทบาทในการสอบทานและให้ความเห็นต่อการทำรายการที่เกี่ยวโยงกันตามประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เพื่อให้มั่นใจว่าเป็นรายการที่ผ่านกระบวนการอนุมัติอย่างโปร่งใส โดยผู้มีส่วนได้เสียไม่ได้มีส่วนร่วมในการตัดสินใจ และเป็นรายการที่กระทำโดยคำนึงถึงผลประโยชน์ของบริษัทฯ เสมือนการทำรายการกับบุคคลภายนอก นอกจากนี้ ผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบได้รับทราบรายงานรายการที่เกี่ยวโยงกันทุกๆ ไตรมาส รวมทั้งได้สอบทานการเปิดเผยข้อมูลรายการระหว่างกันว่า เป็นไปอย่างถูกต้อง ครบถ้วน

4. การสอบทานการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง

ผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบได้รับทราบรายงานจากฝ่ายกำกับการปฏิบัติตามกฎหมายองค์กร ซึ่งทำหน้าที่ กำกับ ติดตามการปฏิบัติงานของหน่วยงานต่างๆ ให้เป็นไปตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ และ ข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง รวมถึงข้อร้องเรียนเกี่ยวกับการทุจริต และการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ข้อกำหนด หรือคำสั่งบริษัทฯ โดยได้สอบถามประเด็นต่างๆ เพื่อให้มั่นใจถึงความมีประสิทธิภาพประสิทธิผลในการกำกับติดตามกระบวนการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ และ ข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง

5. การกำกับดูแลงานตรวจสอบภายใน

ผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานแผนการตรวจสอบประจำปี การปฏิบัติงาน ตามแผน ผลการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจสอบภายใน โดยให้ข้อแนะนำเพื่อให้เกิดการกำกับดูแลที่ดีและมีการควบคุม ภายในที่เพียงพอ รวมทั้งได้รายงานเรื่องที่มีความสำคัญในที่ประชุมผู้บริหารแผนพื้นฟูกิจการทุกๆ ไตรมาส

นอกจากนี้ ผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบได้ให้ความเห็นชอบผลการสอบทานกฎหมายของ สำนักงานการตรวจสอบภายใน งบประมาณประจำปี และตัวชี้วัดระดับสายงาน (Functional KPIs) ของสำนักงานการตรวจสอบ ภายใน และเป็นผู้ประเมินผลตัวชี้วัดระดับความสามารถ (Competency KPIs) ของหัวหน้าฝ่ายสำนักงานการตรวจสอบ ภายใน รวมทั้งได้รับทราบผลการดำเนินงานและปัญหาอุปสรรคต่างๆ ของสำนักงานการตรวจสอบภายในทุกๆ ไตรมาส โดยให้ ข้อแนะนำและให้การสนับสนุนการแก้ไข เพื่อให้การดำเนินงานของสำนักงานการตรวจสอบภายในบรรลุตามเป้าหมายที่ตั้งไว้

6. การเสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชีประจำปี 2565

ผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบ ได้พิจารณาให้ความเห็นชอบผลการคัดเลือกบริษัท ดีloyt ทูช โอมัทสุ ไซยิค สอบบัญชี จำกัด เป็นผู้สอบบัญชีรับอนุญาตตรวจสอบและรับรองงบการเงินปี 2565 ของบริษัทฯ และนำเสนอผู้บริหารแผนพื้นฟูกิจการ เพื่ออนุมัติการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีและกำหนดค่าตอบแทน



บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900

โทรศัพท์: +66 (0)2545-1000, +66 (0)2025-1000

thaiairways.com