



 **ONE TG** 
THAI

รายงานประจำปี

2561

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)



ONE TG Service from the Heart













สารบัญ

- 09 สารจากประธานกรรมการและกรรมการผู้อำนาจการใหญ่
- 12 รายงานสรุปกิจกรรมของคณะกรรมการตรวจสอบประจำปี 2561
- 14 รายงานของคณะกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคมประจำปี 2561
- 16 รายงานผลการดำเนินงานของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนปี 2561
- 17 รายงานของคณะกรรมการบริหารประจำปี 2561
- 18 รายงานของคณะกรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูป ประจำปี 2561
- 21 นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ
- 30 ลักษณะการประกอบธุรกิจ
- 56 ปัจจัยความเสี่ยง
- 62 ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น
- 66 รายชื่อผู้ถือหุ้นรายใหญ่
- 67 นโยบายการจ่ายเงินปันผล

68

โครงสร้างการจัดการ

83

การทำกับคูแลกิจการ

112

ความรับผิดชอบต่อสังคม

116

การควบคุมภายในและการบริหารจัดการความเสี่ยง

124

รายการระหว่างกัน

137

ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ

140

การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ

159

งบการเงิน

224

คณะกรรมการบริษัทฯ

234

ฝ่ายบริหาร

238

สำนักงานสาขา



นายเอกนิติ นิติทัณฑ์ประภาศ
ประธานกรรมการ

สารจากประธานกรรมการและกรรมการผู้ช่วยการใหญ่

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) มีเป้าหมายที่จะขับเคลื่อนองค์กรสู่การเป็นสายการบินแห่งชาติ ที่มีคุณภาพยอดเยี่ยม (National Premium Airline) โดยมีกลยุทธ์ที่สำคัญ คือ

1. การเร่งทำกำไรเพิ่มจากการตลาดเชิงรุกและมีต้นทุนที่แข่งขันได้ (Aggressive Profit)
2. การพัฒนาศักยภาพและแสวงหาโอกาสของกลุ่มธุรกิจ (Business Portfolio)
เช่น ธุรกิจบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน ธุรกิจการบริการคลังสินค้า
ธุรกิจครัวการบิน เป็นต้น
3. การสร้างประสบการณ์การเดินทางที่ดีให้กับลูกค้าของบริษัทฯ
(Customer Experience)
4. การดำเนินงานด้วยนวัตกรรมและดิจิทัลเทคโนโลยี (Digital Technology) และ
5. การบริหารทรัพยากรบุคคลให้มีคุณภาพ (Effective Human Capital Management)

ซึ่งกลยุทธ์ทั้ง 5 ด้านดังกล่าวจะช่วยสร้างให้บริษัทฯ เติบโตอย่างยั่งยืนในระยะยาว (Sustainable Growth)

เพื่อให้บรรลุเป้าหมายดังกล่าว ในปี 2561 บริษัทฯ ได้พัฒนาปรับปรุงคุณภาพการดำเนินงานและการบริการอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในกิจการขนส่งทางอากาศซึ่งเป็นธุรกิจหลักของบริษัทฯ เพื่อให้ลูกค้าในแต่ละกลุ่มเป้าหมาย ได้สัมผัสประสบการณ์ การบินที่โดดเด่น งดงาม ผลิตานเอกลักษณ์ความเป็นไทย ภายใต้นโยบายการบริการจากใจ (Service from the Heart) ให้การบริการแก่ลูกค้าเต็มเปี่ยมด้วยคุณภาพและความสะอาดทุกสายการบิน และเป็นการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันเพื่อสร้างผลกำไรที่เพิ่มมากขึ้น รวมทั้งการบริหารจัดการในหน่วยธุรกิจ และกิจการอื่น ๆ บริษัทฯ มีนโยบายเพิ่มมูลค่า ขยายโอกาสทางธุรกิจ และมุ่งสร้างผลกำไร ทั้งบริการคลังสินค้า บริการซ่อมบำรุงอากาศยาน รวมถึงธุรกิจครัวการบิน ซึ่งมีทั้งการดำเนินงานโดยบริษัทฯ เอง และการร่วมดำเนินการกับหน่วยงานรัฐ หน่วยงานเอกชนทั้งในประเทศและต่างประเทศ

ด้วยความมุ่งมั่นและตั้งใจของพนักงานทุกฝ่ายส่งผลให้ในปี 2561 บริษัทฯ ได้รับรางวัลสายการบินยอดเยี่ยมจากสกายแทร็กซ์ ที่ได้ทำการสำรวจความคิดเห็นจากนักเดินทางกว่า 20.63 ล้านคนทั่วโลกที่มีการเดินทางโดยสายการบินต่าง ๆ ที่มีอยู่มากถึง 335 สายการบิน ไม่ว่าจะเป็น รางวัลอันดับ 1 สายการบินที่ให้บริการชั้นประหยัดยอดเยี่ยมของโลก



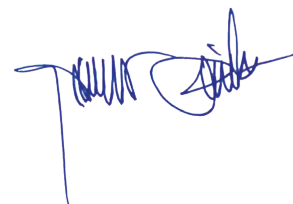
นายสุเมธ ดำรงชัยธรรม
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

(World's Best Economy Class) โดยบริษัทฯ ได้รับรางวัลนี้ติดต่อกันเป็นปีที่ 2 รางวัลอันดับ 1 สายการบินที่ให้บริการสปาเลาจน์ ยอดเยี่ยมของโลก (World's Best Airline Lounge Spa) ซึ่งนับเป็นปีที่ 4 ติดต่อกัน รวมทั้งยังได้รับรางวัลอันดับ 1 สายการบินที่ให้บริการอาหาร สำหรับชั้นประหยัดยอดเยี่ยม (Best Economy Class Onboard Catering) โดยบริษัทฯ ได้รับรางวัลนี้ติดต่อกันเป็นปีที่ 2 และอีกหนึ่งรางวัลที่เป็นการยืนยันถึงคุณภาพในการบริการ ของบริษัทฯ ในฐานะสายการบินยอดเยี่ยมของโลก คือ บริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับเป็น 1 ใน 10 สายการบินที่ดีที่สุดในโลก (World's Best Airline 2018) รางวัลเหล่านี้ ถือเป็น รูปธรรมของสัมฤทธิ์ผลแห่งการขับเคลื่อนองค์กรสู่การเป็นสายการบินแห่งชาติที่มีคุณภาพ ยอดเยี่ยม (National Premium Airline)

ด้วยความเชื่อมั่นว่าธรรมาภิบาลและจริยธรรมจะเป็นเครื่องมือสำคัญที่จะทำให้บริษัทฯ มีความเข้มแข็งจากภายใน อันจะนำไปสู่การเติบโตอย่างยั่งยืน ผมในนามคณะกรรมการบริษัทฯ ฝ่ายบริหาร และพนักงานการบินไทย ขอให้ความมั่นใจว่า ทุกการดำเนินงานจะเป็นไปภายใต้ หลักธรรมาภิบาลที่ดี โปร่งใสและซื่อสัตย์ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีการมอบหมายให้ คณะกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคมจัดทำ คู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Code of Conduct) โดยรวบรวมหลักการและนโยบายที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งแนวปฏิบัติ ตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อให้บุคลากรของบริษัทฯ ทุกคนศึกษา ทำความเข้าใจ และใช้ประกอบการปฏิบัติหน้าที่ โดยได้ประกาศใช้ในเดือนกันยายน 2561 ที่ผ่านมา รวมทั้ง ยังได้มีการจัดกิจกรรมส่งเสริมธรรมาภิบาล ประจำปี 2561 (CG Day 2018) เพื่อส่งเสริม ให้ทุกคนนับตั้งแต่คณะกรรมการ ฝ่ายบริหาร เจ้าหน้าที่ระดับสูง รวมถึงพนักงานทุกคน ของบริษัทฯ มีการบริหารงานและปฏิบัติหน้าที่ตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีมีธรรมาภิบาล จริยธรรม และจรรยาบรรณ รวมทั้งร่วมมือกันต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน และได้มอบหมายให้ คณะกรรมการธรรมาภิบาลฯ ศึกษาแนวทางการดำเนินโครงการองค์กรคุณธรรม เพื่อให้บริษัทฯ เป็นองค์กรคุณธรรม หรือ “การบินไทยคุณธรรม” ได้สำเร็จ ภายในปี 2562 – 2563 และ จากการร่วมกันส่งเสริมวัฒนธรรมธรรมาภิบาลในบริษัทฯ ส่งผลให้ในปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้รับผลการประเมินตามโครงการสำรวจการกำกับดูแลกิจการบริษัทจดทะเบียนไทยประจำปี 2561 (Corporate Governance Report of Thai Listed Companies 2018) ที่สถาบัน กรรมการบริษัทไทยจัดทำขึ้น อยู่ในเกณฑ์ดีเลิศ รวมทั้งได้รับรางวัลเครื่องหมาย 5 ดาวจาก คณะกรรมการบริษัทภิบาลแห่งชาติ เป็นสิ่งยืนยันถึงการบริหารจัดการที่ให้ความสำคัญ กับการแสดงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกลุ่มต่าง ๆ เพื่อสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืน พร้อมสำหรับการขับเคลื่อนบริษัทฯ ด้วยความมั่นคงที่ยั่งยืนอีกครั้ง



(นายเอกนิติ นิติทัณฑ์ประภาศ)
ประธานกรรมการ
14 มีนาคม 2562



(นายสุเมธ ดำรงชัยธรรม)
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
14 มีนาคม 2562

รายงานสรุปกิจกรรมของคณะกรรมการตรวจสอบประจำปี 2561

คณะกรรมการตรวจสอบของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน ซึ่งเป็นผู้ทรงคุณวุฒิ และมีประสบการณ์ด้าน กฎหมาย การบริหารทรัพยากรบุคคล การบริหารความเสี่ยง เทคโนโลยีสารสนเทศ การเงินและการสอบทาน ความน่าเชื่อถือของงบการเงิน ปัจจุบัน คณะกรรมการตรวจสอบประกอบด้วย นายดิศทัต โหตระกิตย์ เป็นประธานกรรมการตรวจสอบ นายสมเกียรติ ศิริชาติไชย และ นายรัฐพล ภักดีภูมิ เป็นกรรมการตรวจสอบ โดยมีนายสมนึก อ่างธรรมวงศ์ ผู้อำนวยการใหญ่ สำนักงานการตรวจสอบภายใน เป็นเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ

ในปี 2561 คณะกรรมการตรวจสอบได้มีการประชุมร่วมกับ ผู้สอบบัญชี ผู้ตรวจสอบภายใน และผู้บริหารระดับสูงที่เกี่ยวข้อง รวม 10 ครั้ง ซึ่งเป็นการประชุมตามที่กำหนดไว้ 9 ครั้ง และเป็นการประชุมวาระพิเศษ 1 ครั้ง โดยการประชุมทุกครั้ง คณะกรรมการตรวจสอบได้ปฏิบัติหน้าที่อย่างเป็นอิสระ ตามขอบเขตหน้าที่ความรับผิดชอบที่ระบุไว้ในกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งสอดคล้องกับระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยคณะกรรมการตรวจสอบและหน่วยตรวจสอบภายในของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2555 แนวทางปฏิบัติที่ดีของคณะกรรมการตรวจสอบ และข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ทั้งนี้ การเข้าร่วมประชุมของ กรรมการแต่ละท่านได้รายงานไว้ในหัวข้อการกำกับดูแลกิจการ ซึ่งคณะกรรมการตรวจสอบได้รายงานสรุปประเด็นที่สำคัญและ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบต่อคณะกรรมการบริษัท ตามที่เห็นสมควร โดยมีสาระสำคัญดังนี้

1. การสอบทานรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานงบการเงินรายไตรมาส และงบการเงินประจำปีของบริษัทฯ และงบการเงินรวม รวมถึง รายการระหว่างกัน ร่วมกับผู้บริหารสายการเงินและกฏบัญชี และผู้สอบบัญชี เพื่อพิจารณารายงานทางการเงิน การเปิดเผย ข้อมูลประกอบงบการเงิน นโยบายการบัญชีและประมาณการที่สำคัญ ข้อสังเกตจากการตรวจสอบและสอบทานงบการเงิน ของผู้สอบบัญชี รวมทั้งได้พิจารณาคำอธิบายและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทฯ คณะกรรมการ ตรวจสอบได้ขอความเห็นผู้สอบบัญชีในเรื่องความถูกต้อง ครบถ้วนของงบการเงิน ความเหมาะสมของวิธีการบันทึกบัญชีและ เปิดเผยข้อมูล รวมทั้งรายการปรับปรุงบัญชีที่สำคัญ เพื่อให้มั่นใจว่างบการเงินมีความถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตาม มาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้ประชุมร่วมกับผู้สอบบัญชีเป็นการเฉพาะ 1 ครั้ง โดยไม่มีผู้บริหารเข้าร่วม เพื่อหารือเกี่ยวกับ ความเป็นอิสระในการปฏิบัติหน้าที่และการแสดงความเห็นของผู้สอบบัญชี นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้หารือ เกี่ยวกับเรื่องสำคัญในการตรวจสอบ (Key Audit Matters) ซึ่งเป็นประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องกับงบการเงินงวดปัจจุบัน ที่ผู้ใช้งบการเงินควรทราบ รวมทั้งได้ติดตามการดำเนินการและการตอบชี้แจงหนังสือถึงฝ่ายจัดการ (Management Letter) ของผู้สอบบัญชีอย่างต่อเนื่อง

2. การสอบทานความเพียงพอและประสิทธิภาพ ของระบบการควบคุมภายในและการบริหารความเสี่ยง

คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณารายงานผลการตรวจสอบจากสำนักงานการตรวจสอบภายใน ผลการจัดทำแบบประเมิน การควบคุมภายในด้วยตนเอง ตามหลักเกณฑ์กระทรวงการคลังว่าด้วยมาตรฐานและหลักเกณฑ์ปฏิบัติการควบคุมภายใน สำหรับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. 2561 ซึ่งอ้างอิงตามมาตรฐาน Committee of Sponsoring Organization of The Treadway Commission : COSO 2013

ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้ประชุมร่วมกับฝ่ายบริหารทั้งคณะ 1 ครั้ง และได้เชิญผู้บริหารระดับสูงเข้าชี้แจงและร่วมหารือในวาระ ที่เกี่ยวข้องตามความเหมาะสม เพื่อหารือเกี่ยวกับการดำเนินงานของบริษัทฯ ประเด็นข้อตรวจพบต่าง ๆ ที่มีนัยสำคัญ

นอกจากนี้ ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริหารความเสี่ยงได้เข้าร่วมประชุมกับคณะกรรมการตรวจสอบ เพื่อรายงานเกี่ยวกับความเสี่ยง ที่สำคัญของบริษัทฯ และแนวทางในการดำเนินการบริหารจัดการความเสี่ยงดังกล่าวเป็นประจำทุกปี

3. การกำกับดูแลงานตรวจสอบภายใน

คณะกรรมการตรวจสอบได้ให้แนวทางในการจัดทำแผนการตรวจสอบและได้พิจารณาอนุมัติแผนการตรวจสอบของ สำนักงานการตรวจสอบภายใน รวมทั้งได้อนุมัติแผนพัฒนารายบุคคล (Individual Development Plan) ซึ่งได้มีการประเมิน และปรับปรุงกรอบความรู้และทักษะของผู้ตรวจสอบภายใน (Competency Framework) และสนับสนุนให้มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้พนักงานมีความรู้ความสามารถในการปฏิบัติงานตรวจสอบได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ ยังได้รับทราบ ผลการดำเนินงาน และปัญหาอุปสรรคต่าง ๆ ของสำนักงานการตรวจสอบภายในทุกไตรมาส

คณะกรรมการตรวจสอบได้ให้ข้อเสนอแนะในการดำเนินการแก้ไขสำหรับประเด็นจากรายงานการตรวจสอบที่มีนัยสำคัญ เพื่อให้ผู้บริหารมีการควบคุมภายในที่เพียงพอ รวมทั้งได้รายงานเรื่องที่มีความสำคัญต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อทราบด้วย

นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานงบประมาณประจำปีของสำนักงานการตรวจสอบภายใน ประเมินความเสี่ยงและความเหมาะสมของทรัพยากร อนุมัติดัชนีวัดผลการปฏิบัติงาน พิจารณาความดีความชอบประจำปีของผู้บริหารใหญ่สำนักงานการตรวจสอบภายใน รวมทั้งได้รับทราบผลการดำเนินโครงการประเมินคุณภาพการตรวจสอบภายในจากบริษัทผู้เชี่ยวชาญภายนอก ซึ่งสรุปได้ว่า งานตรวจสอบภายในของสำนักงานการตรวจสอบภายในส่วนใหญ่สอดคล้องกับมาตรฐานสากลสำหรับการปฏิบัติงานวิชาชีพการตรวจสอบภายใน (IIA Standards) และได้สนับสนุนให้สำนักงานการตรวจสอบภายในเพิ่มบทบาทในการเป็นผู้ให้คำปรึกษาแก่หน่วยงานต่าง ๆ เช่น การเป็นที่ปรึกษาในคณะกรรมการเพื่อเข้าร่วมโครงการแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านทุจริต (Collective Action Coalition – CAC) ของบริษัทฯ และที่ปรึกษาคณะกรรมการจัดทำแบบประเมินตนเองเกี่ยวกับมาตรการต่อต้านการคอร์รัปชัน เป็นต้น

4. การสอบทานการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง

คณะกรรมการตรวจสอบได้มีการประชุม และรับทราบรายงานจากสำนักเลขานุการบริษัทฯ ซึ่งทำหน้าที่ กำกับ ติดตาม การปฏิบัติงานของหน่วยงานต่าง ๆ ให้เป็นไปตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งได้ให้ข้อเสนอแนะในการดำเนินการพัฒนาปรับปรุงกระบวนการกำกับติดตามดังกล่าว

5. การพิจารณารายการที่เกี่ยวข้องกัน

คณะกรรมการตรวจสอบมีบทบาทในการสอบทานและให้ความเห็นต่อการทำรายการที่เกี่ยวข้องกันตามประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เพื่อให้มั่นใจว่า เป็นรายการที่ผ่านกระบวนการอนุมัติอย่างโปร่งใส โดยผู้มีส่วนได้เสียไม่ได้มีส่วนร่วมในการตัดสินใจ และเป็นรายการที่กระทำโดยคำนึงถึงผลประโยชน์ของบริษัทฯ เสมือนการทำรายการกับบุคคลภายนอก นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้รับทราบรายงานรายการที่เกี่ยวข้องกันทุกไตรมาส รวมทั้งได้สอบทานการเปิดเผยข้อมูลรายการระหว่างกันว่าเป็นไปอย่างถูกต้อง ครบถ้วน

6. กฎบัตรและการประเมินตนเองของคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบได้ทบทวนกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบ รวมทั้งได้ประเมินผลการปฏิบัติงานด้วยตนเองตามแนวทางปฏิบัติที่ดีของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และคู่มือการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจ (ฉบับปรับปรุงปี 2555) โดยคณะกรรมการตรวจสอบได้ประเมินผลการปฏิบัติงานของตนเองทั้งคณะ และเป็นรายบุคคล ผลการประเมินสรุปได้ว่า คณะกรรมการตรวจสอบได้ปฏิบัติตามหน้าที่ความรับผิดชอบอย่างรอบคอบและเป็นอิสระ สอดคล้องตามแนวทางปฏิบัติที่ดี และกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบ

7. การเสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชี

คณะกรรมการตรวจสอบนำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาและขออนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นแต่งตั้ง สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน (สตง.) เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ ประจำปี 2562

จากการดำเนินการ ตามขอบเขตอำนาจหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย คณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่า บริษัทฯ ได้จัดทำงบการเงินอย่างถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน การทำธุรกรรมรายการที่เกี่ยวข้องกัน เป็นไปอย่างสมเหตุสมผลและมีการเปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอ บริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายในที่เพียงพอ มีการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องโดยไม่พบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญ

ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้ปฏิบัติตามหน้าที่และความรับผิดชอบที่ได้ระบุไว้ในกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบด้วยความยึดมั่นในความถูกต้อง เที่ยงธรรม ะมัดระวังรอบคอบ โปร่งใส และเป็นอิสระ เพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ



(นายดิศกัฒ โทสระภักดิ์)
ประธานกรรมการตรวจสอบ
25 กุมภาพันธ์ 2562

รายงานของคณะกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม ประจำปี 2561

ในปี 2561 คณะกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม ซึ่งประกอบด้วย กรรมการบริษัท และฝ่ายบริหาร ได้ปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท อย่างเต็มความสามารถ โดยได้ให้ข้อเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัท ในด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคม ได้พิจารณาอนุมัติและกำกับดูแลให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำแผนงานประจำปี ด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคม ได้แก่ การส่งเสริมธรรมาภิบาลและจริยธรรม การดำเนินการเรื่องการร้องเรียนและการป้องกันการทุจริตคอร์รัปชัน และการส่งเสริมกิจกรรมเพื่อสังคม โดยในปี 2561 ได้มีการประชุมทั้งสิ้น 10 ครั้ง แบ่งเป็น ระเบียบวาระเพื่อพิจารณาจำนวน 9 เรื่อง และระเบียบวาระเพื่อทราบ 14 เรื่อง สรุปได้ดังนี้

1. การส่งเสริมธรรมาภิบาลและจริยธรรม

ในปี 2561 คณะกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม ได้ให้ความสำคัญในการพัฒนาด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ โดยได้เสนอแนะแนวปฏิบัติด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีต่อคณะกรรมการบริษัท กำกับดูแลและมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการจัดทำคู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดีจนแล้วเสร็จ และประกาศใช้ในเดือนกันยายน 2561 โดยนำเอาจรรยาบรรณการบินไทย คู่มือประมวลบรรษัทภิบาลและจริยธรรม หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียน ฉบับปี 2560 รวมทั้งได้ศึกษาหลักธรรมาภิบาลของบริษัทอื่น ๆ ที่เป็นตัวอย่างที่ดี มาประกอบการเรียบเรียงขึ้นใหม่ และได้กำกับดูแลให้มีการทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี และนโยบายต่าง ๆ ให้เป็นปัจจุบัน กำกับดูแลให้บริษัทฯ มีการดำเนินงานตามแนวทางการประเมินด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีของสถาบันกรรมการบริษัทไทย ได้ทบทวนอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคมให้เป็นไปตามแนวปฏิบัติที่ดี และคณะกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคมได้พิจารณาหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี สำหรับบริษัทจดทะเบียน ปี 2560 (Corporate Governance Code : CG Code) และมีมติรับทราบสรุปการปฏิบัติตาม CG Code ตามที่สำนักเลขานุการบริษัทฯ ได้เป็นผู้ประเมินในเบื้องต้น และนำเสนอ โดยเห็นควรให้ฝ่ายจัดการรับไปทบทวนการนำหลักปฏิบัติตาม CG Code ไปปรับใช้ตามบริบทธุรกิจของบริษัทฯ

คณะกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม ได้มอบหมายให้ฝ่ายที่เกี่ยวข้องจัดกิจกรรมส่งเสริมธรรมาภิบาลประจำปี 2561 (CG Day 2018) โดยเป็นการจัดนิทรรศการและกิจกรรมกระตุ้นเตือนให้ทุกหน่วยงานของบริษัทฯ มีการบริหารงานและปฏิบัติหน้าที่ตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี มีธรรมาภิบาล จริยธรรม และจรรยาบรรณ รวมทั้งร่วมมือกันต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมธรรมาภิบาลให้เกิดขึ้นทั่วทั้งองค์กร โดยได้จัดกิจกรรมส่งเสริมธรรมาภิบาลประจำปี 2561 โดยครอบคลุมพนักงานที่ปฏิบัติหน้าที่ที่สำนักงานใหญ่ การบินไทย ศูนย์ปฏิบัติการ การบินไทย ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และที่ฝ่ายช่าง ดอนเมือง โดยในกิจกรรมฯ ประธานกรรมการบริษัทฯ ประธานกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม และกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ได้เป็นผู้นำพนักงานร่วมกันลงนามประกาศเจตนารมณ์ มุ่งมั่นปฏิบัติตามคู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดีอย่างเคร่งครัดเพื่อให้บริษัทฯ เป็นองค์กรที่มีธรรมาภิบาลนำมาซึ่งประโยชน์สูงสุดต่อบริษัทฯ และประเทศชาติ โดยประธานคณะกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม และกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ได้ร่วมเสวนาในหัวข้อ การบินไทย โปร่งใส เป็นธรรม อีกด้วย

นอกจากนั้น คณะกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม ยังได้มอบหมายให้สายทรัพยากรบุคคลร่วมกับสำนักเลขานุการบริษัทฯ และฝ่ายภาพลักษณ์และสื่อสารองค์กร ศึกษาข้อมูลเพื่อเตรียมการดำเนินโครงการ การบินไทย คุณธรรม เพื่อให้บริษัทฯ เป็นองค์กรคุณธรรม เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการดำเนินธุรกิจ ตามที่ได้รับมอบหมายจากประธานกรรมการ

2. การดำเนินการเรื่องการร้องเรียนและการป้องกันการทุจริตคอร์รัปชัน

เนื่องจากการทุจริตคอร์รัปชันและประพฤติมิชอบจะส่งผลให้เกิดความเสียหายทั้งในด้านทรัพย์สินและชื่อเสียงของบริษัทฯ รวมถึงพนักงาน ดังนั้น คณะกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม จึงเน้นถึงความสำคัญต่อการป้องกันการทุจริตคอร์รัปชันและประพฤติมิชอบ หากได้รับเรื่องร้องเรียนที่เกี่ยวกับการทุจริต หรือการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับ คำสั่งบริษัท หรือธรรมาภิบาล หรือจริยธรรมตามประมวลธรรมาภิบาลและจริยธรรม คณะกรรมการ

ธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคมจะส่งเรื่องดังกล่าวให้สำนักงานการตรวจการองค์การรับไปดำเนินการตามระเบียบ บริษัทฯ ว่าด้วยการร้องเรียนเกี่ยวกับการทุจริตหรือการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบข้อบังคับ คำสั่งบริษัท หรือ ธรรมาภิบาล หรือจริยธรรมตามประมวลธรรมาภิบาลและจริยธรรม พ.ศ. 2553 ซึ่งในปี 2561 มีเรื่องร้องเรียนจากพนักงาน และบุคคลภายนอก จำนวน 72 เรื่อง ตรวจสอบข้อเท็จจริงมีมูลความผิดทางวินัย จำนวน 23 เรื่อง ไม่มีมูลความผิด จำนวน 45 เรื่อง ไม่เป็นเรื่องร้องเรียน จำนวน 4 เรื่อง และสนับสนุน/ส่งเสริมให้มีการเผยแพร่ข้อมูลและผลการตรวจสอบข้อร้องเรียน เพื่อให้พนักงานรับทราบและเป็นการปลูกจิตสำนึกให้พนักงานร่วมกันในการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันและประพฤติมิชอบ นอกจากนี้ คณะกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม ให้ความสำคัญกับการป้องกันการทุจริตคอร์รัปชันและประพฤติมิชอบ โดยสนับสนุนให้มีการประชาสัมพันธ์/เผยแพร่เกี่ยวกับการป้องกันการทุจริตคอร์รัปชันอย่างสม่ำเสมอ ผ่านช่องทางต่างๆ เช่น Bulletin Intranet Facebook Line E-mail ของพนักงาน และ Website ของบริษัทฯ และเข้าร่วม กิจกรรมงานวันต่อต้านคอร์รัปชันของสำนักงาน ป.ป.ช. และองค์กรต่อต้านคอร์รัปชัน (ประเทศไทย) อย่างต่อเนื่องทุกปี

โดยในปี 2561 ยังได้แต่งตั้งคณะกรรมการสำหรับการประกาศเจตนารมณ์เข้าร่วมโครงการแนวร่วมปฏิบัติของ ภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริต (Collective Action Coalition Against Corruption – CAC) เพื่อศึกษาข้อมูล และแนวทางในการดำเนินการต่าง ๆ เพื่อให้การจัดทำแบบประเมินตนเองเกี่ยวกับนโยบายหรือมาตรการต่อต้านคอร์รัปชัน และการจัดทำเอกสารหลักฐานประกอบ เพื่อยื่นขอรับการรับรองฐานะสมาชิกแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้าน การทุจริตต่อคณะกรรมการแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริต เป็นไปอย่างครบถ้วนถูกต้อง

3. การส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม

คณะกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม ได้ให้ความสำคัญในการสนับสนุนให้บริษัทฯ ดำเนินโครงการและ กิจกรรมต่าง ๆ เพื่อแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ภายใต้กรอบการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) โดยในปี 2561 มีการดำเนินโครงการและกิจกรรมต่าง ๆ ได้แก่ โครงการความร่วมมือที่สำคัญต่อการพัฒนา เศรษฐกิจ เช่น โครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานผู้โดยสาร (Maintenance Repair and Overhaul: MRO) ความร่วมมือ โครงการพัฒนาสินค้า OTOP รวมถึงการสนับสนุนผลผลิตทางการเกษตรและผลิตภัณฑ์แปรรูปทางการเกษตรในประเทศไทย

นอกจากนี้ บริษัทฯ ตระหนักถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการประกอบธุรกิจ จึงได้ปรับปรุงการดำเนินงานให้เป็นมิตร ต่อสิ่งแวดล้อมผ่านโครงการสำคัญ เช่น การปรับปรุงประสิทธิภาพการบิน โครงการคาร์บอนฟุตพริ้นท์องค์กร และการเข้าร่วม โครงการลดก๊าซเรือนกระจกภาคสมัครใจตามมาตรฐานของประเทศไทย (T-VER) รวมทั้งได้พิจารณาด้านการบริหารจัดการ ทรัพยากรเพื่อลดการสูญเสีย (Waste Management) โดยมอบหมายให้ฝ่ายจัดการเตรียมการแต่งตั้งคณะทำงานชั้นชุดหนึ่ง เพื่อดำเนินการบริหารจัดการทรัพยากรเพื่อลดการสูญเสีย โดยให้จัดทำแผนการดำเนินงานและนำเสนอต่อคณะกรรมการ ธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคมพิจารณาต่อไป ในส่วนการดำเนินงานความรับผิดชอบต่อสังคม บริษัทฯ จัดกิจกรรม ช่วยเหลือผู้ประสบภัยในพื้นที่ต่างๆ ทั้งในและต่างประเทศ สนับสนุนการเดินทางสำหรับทีมกู้ภัยจากต่างประเทศในการ ช่วยเหลือเยาวชนที่ติดในถ้ำหลวง ขุนน้ำนางนอน จังหวัดเชียงราย การจัดเที่ยวบินพิเศษนำผู้แสวงบุญฮัจญ์สู่ประเทศ ซาอุดีอาระเบีย ร่วมกับมูลนิธิแอร์บัส จัดกิจกรรม “ปันรักจากการบินไทยสู่ชายแดนใต้” ส่งมอบกระเป๋าและอุปกรณ์การเรียน ให้แก่เยาวชนในจังหวัดนราธิวาส การมอบทุนการศึกษาแก่เยาวชนในจังหวัดสุราษฎร์ธานี โครงการ โทสมาสเตอร์คาราวาน เสริมสร้างทักษะการใช้ภาษาอังกฤษและทักษะการเป็นผู้นำให้แก่เยาวชน โรงเรียนตำรวจตระเวนชายแดนการบินไทย จังหวัด สระแก้ว โครงการด้านสาธารณสุข สนับสนุนการดำเนินงานของศูนย์รับบริจาคอวัยวะ สภากาชาดไทย กิจกรรมวิ่งการกุศล “Run for Life” สมทบทุนช่วยเหลือผู้ป่วยโรคมะเร็ง และโครงการ “โมลป์นัส” เพื่อสนับสนุนการบริจาคเพื่อสมทบทุน จัดหาครุภัณฑ์ทางการแพทย์ อาคารนวนิมนตรพิตร 84 พรรษา โรงพยาบาลศิริราช

พลอากาศเอก



(ตรีศ สุนแจ้ง)

ประธานกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม
18 กุมภาพันธ์ 2562

รายงานผลการดำเนินงานของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ประจำปี 2561

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีมติแต่งตั้งคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนซึ่งประกอบด้วย ผู้แทนจากคณะกรรมการบริษัทฯ จำนวน 4 คน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นกรรมการอิสระ และมีผู้แทนฝ่ายบริหารเป็นเลขานุการ โดยมีอำนาจหน้าที่ในการสรรหากรรมการบริษัทฯ และผู้บริหารระดับสูงกว่าผู้อำนวยการใหญ่ขึ้นไป รวมถึงกำหนดค่าตอบแทนกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหารระดับสูง ให้เป็นไปตามข้อบังคับ หลักเกณฑ์ กฎหมาย กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง และเป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล รวมถึงหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ให้เป็นที่ยอมรับในระดับสากล

ในปี 2561 คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนได้ให้ความสำคัญกับการพิจารณาโครงสร้างและองค์ประกอบของคณะกรรมการต่าง ๆ ในบริษัทฯ ทั้งในเรื่องจำนวนคณะกรรมการบริษัทฯ ที่เหมาะสมกับขนาด ประเภท และความซับซ้อนของธุรกิจ คุณสมบัติกรรมการฯ ในด้านทักษะ ความรู้ ประสบการณ์ที่เกี่ยวข้อง (Skill Matrix) เพื่อที่จะช่วยสนับสนุนการดำเนินงานของบริษัทฯ ให้สามารถดำเนินไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงการพิจารณาระบบค่าตอบแทนสำหรับกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหารระดับสูงระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ให้มีความเหมาะสม และเทียบเคียงกับธุรกิจอื่น ๆ นอกจากนี้ ยังได้ดำเนินการเพื่อสรรหากรรมการบริษัทฯ และผู้บริหารระดับสูงระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ตามคุณสมบัติที่กำหนดให้เข้ามาปฏิบัติงานได้ตามความต้องการที่แท้จริงของบริษัทฯ เพื่อขับเคลื่อนและพัฒนาบริษัทฯ ให้เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนด

ตลอดปี 2561 คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน มีการประชุมทั้งสิ้น 17 ครั้ง ซึ่งสรุปสาระสำคัญของการประชุมได้ดังต่อไปนี้

1. พิจารณาทบทวน Skill Matrix ของคณะกรรมการบริษัทฯ ทั้ง Core Skills และ Specific Skills ที่เหมาะสมกับธุรกิจ และเชื่อมโยงกับทิศทางกลยุทธ์ของบริษัทฯ ทั้งระยะสั้นและระยะยาว
2. สรรหาบุคคลที่คุณสมบัติเหมาะสมตาม Skill Matrix เพื่อเสนอชื่อเป็นกรรมการบริษัทฯ เมื่อมีตำแหน่งว่างลง หรือครบวาระให้เข้ามาเป็นกรรมการบริษัทฯ โดยพิจารณาถึงองค์ประกอบของคณะกรรมการบริษัทฯ ที่สำคัญ เช่น คุณสมบัติตามที่กฎหมายกำหนด ความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์ที่เป็นประโยชน์ต่อบริษัทฯ (Skill Matrix) จำนวนบริษัทฯ ที่บุคคลนั้นดำรงตำแหน่งกรรมการ และการมีผลประโยชน์ขัดแย้งกัน (Conflict of Interest) ฯลฯ และนำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ และ/หรือ ที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติ
3. พิจารณา กลั่นกรอง ให้ข้อคิดเห็นต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ในเรื่องการปรับลด ควบรวม และการปรับปรุงหน้าที่การทำงานของคณะกรรมการชุดย่อย หรือคณะทำงานเฉพาะกิจต่าง ๆ เพื่อให้สอดคล้องและทันต่อสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป ลดความซ้ำซ้อน และเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานให้กับองค์กร
4. พิจารณาทบทวนการกำหนดค่าตอบแทนคณะกรรมการบริษัทฯ คณะกรรมการชุดย่อย และคณะทำงานเฉพาะกิจต่าง ๆ ระหว่างวันที่ 1 พฤษภาคม 2562 ถึงวันที่ 30 เมษายน 2563 ให้มีความเหมาะสม และนำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาก่อนนำเสนอที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้น ประจำปี 2562 เพื่ออนุมัติ
5. พิจารณากำหนดหลักเกณฑ์ ตัวชี้วัดการทำงานที่สำคัญในการประเมินผลการปฏิบัติงาน ทั้งระยะสั้นและระยะยาว ของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ รวมถึงการประเมินผลและการพิจารณาค่าตอบแทนประจำปีที่เหมาะสม เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ อนุมัติ
6. พิจารณากำหนดคุณสมบัติ หลักเกณฑ์การสรรหาคัดเลือกผู้ที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเข้าดำรงตำแหน่งผู้บริหารระดับสูงระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ทดแทนที่ลาออกและเกษียณอายุ โดยดำเนินการสรรหา เพื่อให้เข้ามาปฏิบัติหน้าที่ตามโครงสร้างการบริหารที่กำหนดไว้ และกำหนดหลักเกณฑ์การประเมินผลการปฏิบัติงาน รวมถึงค่าตอบแทนที่เหมาะสม เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ อนุมัติ

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนได้ปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความสามารถด้วยความรอบคอบและอิสระ เพื่อให้เกิดประโยชน์แก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่ายอย่างเหมาะสม และได้รายงานผลการปฏิบัติงานให้คณะกรรมการบริษัทฯ ทราบเป็นประจำอย่างต่อเนื่องตลอดปี 2561



(นายปิติพันธ์ เทพปฏิมากรณ์)

ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

20 กุมภาพันธ์ 2562

รายงานของคณะกรรมการบริหาร ประจำปี 2561

ในปี 2561 คณะกรรมการบริหารมีการประชุมทั้งสิ้น 21 ครั้ง เป็นการประชุมตามที่กำหนดไว้ 13 ครั้ง ประชุมวาระพิเศษ 8 ครั้ง เพื่อพิจารณากลับกรองระเบียบวาระก่อนนำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณา และพิจารณาอนุมัติเรื่องต่างๆ ตามที่ได้รับมอบอำนาจจากคณะกรรมการบริษัทฯ รวมถึงติดตามการดำเนินการตามนโยบายและมติของคณะกรรมการบริษัทฯ โดยสรุปได้ดังนี้

1. กลับกรองระเบียบวาระต่างๆ ก่อนนำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาอนุมัติ : คณะกรรมการบริหารได้พิจารณากลับกรองระเบียบวาระ โดยยึดหลักการดำเนินการต้องเป็นไปตามระเบียบบริษัทฯ กฎเกณฑ์ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง รวมถึงต้องมีความโปร่งใส สามารถตรวจสอบได้

2. ติดตามการดำเนินการตามนโยบายและมติของคณะกรรมการบริษัทฯ รวมถึงการดำเนินการตามเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ : คณะกรรมการบริหารได้มีการกำกับ ดูแล ให้คำแนะนำ รวมถึงติดตามการดำเนินการของสายงานต่างๆ โดยเฉพาะในเรื่องของการหารายได้ และลดค่าใช้จ่าย ดังนี้

- ติดตามผลการดำเนินงานของฝ่ายช่าง ในเรื่องของการซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ การบริหารจัดการภายใน การวางแผนอัตราค่าจ้าง การจัดทำ THAI MRO Master Plan เพื่อให้ค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ สามารถปรับลดลงได้ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้
- ติดตามแผนการขายเครื่องบินที่ปลดระวาง
- ติดตามผลการดำเนินงานของสายการบินพาณิชย์ ในเรื่องของการเพิ่มรายได้จากการจำหน่ายบัตรโดยสาร จากช่องทางการขายต่างๆ รวมทั้งโครงการ Foreign Exchange Guarantee for On-line Ticket System
- ติดตามผลการดำเนินงานของการจัดตั้งศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเถา ซึ่งเป็นหนึ่งในกิจกรรมของโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) ของรัฐบาล ที่ต้องการผลักดันให้ประเทศไทย ยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ
- ติดตามแผนการจัดหาเครื่องบิน

3. พิจารณาอนุมัติในเรื่องต่างๆ ตามที่ได้รับมอบอำนาจจากคณะกรรมการบริษัทฯ : คณะกรรมการบริหารได้มีการพิจารณาอนุมัติระเบียบวาระต่างๆ ที่ได้รับมอบอำนาจ อาทิเช่น การขอเพิ่มอัตราค่าจ้าง การปรับเปลี่ยนประเภทการจ้าง และการขอรับทดแทน ของหน่วยงานต่างๆ ทั้งอัตราแรงงานภายนอก และอัตราประจำ โดยพิจารณาอย่างละเอียดรอบคอบถึงความจำเป็นที่หน่วยงานต่างๆ ต้องมีการเพิ่มอัตราค่าจ้าง



(นายพีระพล กาวรสูกเจริญ)
ประธานกรรมการบริหาร
21 มีนาคม 2562

รายงานของคณะกรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูป ประจำปี 2561

ในปี 2561 คณะกรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูป ซึ่งประกอบด้วยกรรมการบริษัท และฝ่ายบริหาร ได้ปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท อย่างเต็มความสามารถ โดยได้ให้ข้อเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัท ด้านการกำกับดูแลให้ฝ่ายบริหารจัดทำแผนยุทธศาสตร์ แผนปฏิรูปองค์กร เพื่อให้บริษัท เป็นองค์กรที่สามารถแข่งขันได้อย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถสร้างผลตอบแทนที่เหมาะสมอย่างยั่งยืน โดยในปี 2561 บริษัท ได้จัดทำแผนฟื้นฟู มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ผลการดำเนินงานมีกำไรอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและคุณภาพการให้บริการที่เทียบเคียงมาตรฐานชั้นนำ ทั้งนี้ บริษัท ได้มีการทบทวนวิสัยทัศน์ เป้าหมาย แนวทางการดำเนินการ และปรับรูปแบบการดำเนินธุรกิจใหม่ เนื่องจากในปี 2560 บริษัท มีผลการดำเนินงาน โดยเฉพาะรายได้ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย และมีต้นทุนจากการดำเนินงานสูง ประกอบกับในปี 2562 จะมีการเปลี่ยนแปลงหลักการในการบันทึกบัญชี ตามมาตรฐานบัญชีใหม่ IFRS9 นอกจากนี้ยังต้องปรับปรุงการให้บริการให้มีความสม่ำเสมอ และครอบคลุมลูกค้าทุกกลุ่ม รวมทั้งพัฒนาระบบเทคโนโลยี เพื่อตอบสนองต่อพฤติกรรมของลูกค้าที่ต้องการความสะดวกรวดเร็ว ในขณะที่องค์กรมีขนาดใหญ่ ต้องบริหารจัดการและพัฒนาบุคลากรให้มีศักยภาพสูงขึ้น

ทั้งนี้ การดำเนินการแผนปฏิรูปในปี 2561 นี้เป็นส่วนหนึ่งของแผนฟื้นฟู ปี 2561 – 2565 และแผนปฏิบัติการ ปี 2561 ซึ่งมีแนวทางการดำเนินงานตามกลยุทธ์หลัก ในปี 2561 มีการประชุมทั้งสิ้น 18 ครั้ง ประกอบด้วย เรื่องเพื่อพิจารณาจำนวน 47 เรื่อง และเรื่องเพื่อทราบ จำนวน 5 เรื่อง สรุปตามกลยุทธ์ได้ดังนี้

1. กลยุทธ์สร้างกำไรจากการเพิ่มรายได้ ควบคุมต้นทุน และนำรูปแบบธุรกิจของสายการบินต้นทุนต่ำมาประยุกต์ใช้

ติดตาม กำกับดูแล และให้คำแนะนำฝ่ายบริหาร ในการสร้างกำไรจากการเพิ่มรายได้ โดยปรับปรุงเครือข่ายเส้นทางบินเพิ่มรายได้ต่อหน่วยและรายได้เสริม ควบคุมต้นทุน จัดหาเครื่องบินทดแทนให้มีความหลากหลายของแบบเครื่องบินและเครื่องยนต์น้อยที่สุด ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัท ได้เห็นชอบแผนทบทวนตามโครงการจัดหาเครื่องบินดังกล่าวแล้ว และอยู่ระหว่างเสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติตามขั้นตอนต่อไป นอกจากนี้ คณะกรรมการกำกับยุทธศาสตร์ ยังได้พิจารณาปรับปรุงกระบวนการทำงาน เพื่อลดความซ้ำซ้อน ลดต้นทุนการดำเนินการ โดยพิจารณาปรับเปลี่ยนพัฒนาองค์กร ระบบ อุปกรณ์ และกระบวนการปฏิบัติงานของงานบริการภาคพื้นของฝ่ายบริการลูกค้าภาคพื้นและฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้น ให้มีประสิทธิภาพสูงสุดเทียบเคียงระดับสากล เพื่อลดค่าใช้จ่ายในเรื่องของค่าล่วงเวลาและลดค่าใช้จ่ายบุคลากรจากการบริหารจัดการแรงงานที่ซ้ำซ้อน รวมทั้งยังได้พิจารณาปรับปรุงระบบ Crew Management System ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล และนำไปสู่ World-Class โดยในส่วนของ การปรับปรุงแก้ไขปัญหาค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่สูงอย่างมีนัยสำคัญ คณะกรรมการกำกับยุทธศาสตร์ ได้พิจารณาการดำเนินการโครงการ Plan Buy Fly Sell เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงอากาศยานและเครื่องยนต์ของบริษัท ปรับปรุงแก้ไขปัญหาระบบการทำงานของฝ่ายช่าง และบริหารจัดการเครื่องบินอย่างครบวงจร ตั้งแต่การวางแผนฝูงบิน การจัดซื้อเครื่องบิน การปฏิบัติการบิน และการขายเครื่องบินปลดประจำการและไม่ปลดประจำการ โดยเพิ่มประสิทธิภาพกระบวนการให้เป็นไปตามมาตรฐานอุตสาหกรรมการบิน และให้ได้ตามเป้าหมาย

2. กลยุทธ์ปรับปรุงการบริการครบวงจร (Engage, Prefight – Infight – Postflight) เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าแต่ละกลุ่มเป้าหมายอย่างเหมาะสม

ติดตาม กำกับดูแล และให้คำแนะนำฝ่ายบริหาร ในการปรับปรุงบริการ โดยยกระดับชั้นบริการพรีเมียม รวมทั้งสร้างความผูกพันกับลูกค้าแต่ละกลุ่มเป้าหมาย ตั้งแต่การบริการภาคพื้นไปจนถึงการบริการบนเครื่องบินอย่างครบวงจร เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าแต่ละกลุ่มเป้าหมายได้อย่างเหมาะสม โดยพิจารณาการปรับปรุงการบริการในชั้นบริการพรีเมียมอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้บริษัท ได้รับการจัดอันดับอยู่ใน 5 ลำดับแรกจากสกายแทร็กซ์ หรือเทียบเท่า หรือมีคะแนนเพิ่มขึ้นอย่างน้อยร้อยละ 6 ภายในปี 2565 รวมทั้งพิจารณาการพัฒนาระบบและเครื่องมือในการเชื่อมต่อข้อมูลของผู้โดยสารกับพนักงานในทุกจุดบริการที่เป็นปัจจุบันอย่างไร้รอยต่อ ให้สามารถพัฒนาการบริการบนเครื่องบินและการบริการภาคพื้นให้สามารถบริการลูกค้าร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการแก้ปัญหาอย่างทันที่ และสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้าเป็นเครื่องมือในการเชื่อมต่อข้อมูลของผู้โดยสารกับพนักงานในทุกจุดบริการที่เป็นปัจจุบันอย่างไร้รอยต่อ

3. กลยุทธ์ดิจิทัลแอปพลิเคชัน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและสร้างความสามารถในการแข่งขัน

ติดตาม กำกับดูแล และให้คำแนะนำฝ่ายบริหาร ในการพิจารณานวัตกรรมและดิจิทัลเทคโนโลยี มาเพิ่มประสิทธิภาพและสร้างความสามารถในการแข่งขัน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการและการขาย ให้สามารถตอบสนองได้อย่างรวดเร็ว มีความต่อเนื่อง และมีความมั่นคงปลอดภัยสูง รวมทั้งพิจารณาการพัฒนาความสามารถ (Feature) ต่างๆ ของระบบ ให้รวดเร็วทันกับคู่แข่ง เพื่อเพิ่มระดับความพึงพอใจของลูกค้าในด้านการให้บริการผ่านทางเว็บไซต์ รวมทั้งพิจารณาโครงการ THAI Operations Control Center (TOCC) เพื่อปรับปรุงกระบวนการบริหารจัดการศูนย์ควบคุมปฏิบัติการของบริษัท ให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด โดยใช้ข้อมูลทั้งหมดของบริษัท เพื่อลดความซ้ำซ้อนของการสั่งการ ลดค่าใช้จ่าย และควบคุมความสูญเสียที่เกิดขึ้น รวมถึงรักษาระดับมาตรฐานในการให้บริการผู้โดยสารที่ได้รับผลกระทบจากการบริหารจัดการเหตุการณ์ที่ไม่เป็นปกติ (Irregular Operations : IRROPS)

ทั้งนี้ คณะกรรมการฯ มีความมุ่งมั่นในการกำกับดูแลให้ฝ่ายบริหารจัดทำและดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์ แผนฟื้นฟู และแผนปฏิรูปองค์กร เพื่อให้บริษัทฯ เป็นองค์กรที่สามารถแข่งขันได้อย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถสร้างผลตอบแทนที่เหมาะสมอย่างยั่งยืน



(นายสมเกียรติ ศรีชาติไชย)

ประธานกรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูป

7 มีนาคม 2562





นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

ความเป็นมาของบริษัทฯ

ปี 2503

รัฐบาลไทยในปี 2503 ได้จัดตั้ง **บริษัท การบินไทย จำกัด** เพื่อให้ประเทศไทยมีสายการบินแห่งชาติที่ให้บริการในระดับสากล โดยการร่วมทุนระหว่าง บริษัท เดินอากาศไทย จำกัด กับสายการบินสแกนดิเนเวียนแอร์ไลน์ ชิสเต็ม มีวัตถุประสงค์แรกเริ่มเพื่อดำเนินธุรกิจการบินระหว่างประเทศ โดยบริษัทฯ ได้รับการสนับสนุนทางด้านการบริหาร และด้านเทคนิคจากสายการบินสแกนดิเนเวียนแอร์ไลน์ ชิสเต็ม

เมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2503 บริษัทฯ ได้จดทะเบียนเป็นบริษัทจำกัด ด้วยทุนจดทะเบียนแรกเริ่ม 2 ล้านบาท มีบริษัท เดินอากาศไทย จำกัด ถือหุ้นร้อยละ 70 และสายการบินสแกนดิเนเวียนแอร์ไลน์ ชิสเต็ม ถือหุ้นร้อยละ 30 ของทุนจดทะเบียน

ปี 2520

การดำเนินการของบริษัทฯ ประสบผลสำเร็จด้วยดีหลังการก่อตั้ง ในวันที่ 30 มีนาคม 2520 สายการบินสแกนดิเนเวียนแอร์ไลน์ ชิสเต็ม ได้โอนหุ้นที่มีอยู่ทั้งหมดให้แก่บริษัท เดินอากาศไทย จำกัด ทำให้การร่วมทุนสิ้นสุดลง และบริษัทฯ ได้ทำการเพิ่มทุนโดยมีกระทรวงการคลังเข้าเป็นผู้ถือหุ้น

ปี 2531

ต่อมาเมื่อวันที่ 1 เมษายน 2531 รัฐบาลในสมัยนายกรัฐมนตรี ชวน หลีกภัย อดีตนายกรัฐมนตรี ได้รวมกิจการการบินภายในประเทศที่ บริษัท เดินอากาศไทย จำกัด ให้บริการเข้ากับกิจการของบริษัทฯ ตามมติคณะรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจ ส่งผลให้เงินทุนจดทะเบียนของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นเป็น 2,230 ล้านบาท โดยมีกระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่

ปี 2534
-
2553

จากการขยายตัวของธุรกิจอย่างต่อเนื่อง บริษัทฯ ได้เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ 19 กรกฎาคม 2534 โดยได้แปลงกำไรสะสมให้เป็นทุนของบริษัทฯ ทำให้ทุนจดทะเบียนเพิ่มขึ้นเป็น 13,000 ล้านบาท และได้ทำการเพิ่มทุนใหม่อีกจำนวน 1,000 ล้านบาทในปี 2535 และ 3,000 ล้านบาท ในปี 2546 และ 4,838,709,670 บาท ในปี 2553

ปี 2556

เมื่อวันที่ 17 ตุลาคม 2556 บริษัทฯ ได้จัดตั้ง **บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด** ด้วยทุนจดทะเบียน 1,800 ล้านบาท ชำระแล้วร้อยละ 100 เป็นเงิน 1,800 ล้านบาท โดยมีบริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 100 สายการบินไทยสมายล์ ได้เริ่มดำเนินการบินตั้งแต่วันที่ 10 เมษายน 2557 ด้วยรหัสสายการบิน WE โดยทำการบินจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งในช่วงแรกทำการบินเส้นทางภายในประเทศ ทั้งหมด 10 เส้นทาง และตั้งแต่วันที่ 25 ตุลาคม 2557 เป็นต้นมา สายการบินไทยสมายล์ได้เพิ่มการให้บริการในเส้นทางระหว่างประเทศในภูมิภาคอาเซียน จีน ไต้หวัน และอินเดีย



“

เป็นสายการบินแห่งชาติที่มีการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ และมีกำไรอย่างยั่งยืน ให้บริการดีเลิศด้วยเสน่ห์ความเป็นไทย ”

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทฯ มีทุนจดทะเบียน 26,989,009,500 บาท มีทุนชำระแล้ว 21,827,719,170 บาท มีกระทรวงการคลังและธนาคารออมสินถือหุ้นคิดเป็นร้อยละ 53.16 ส่วนที่เหลือร้อยละ 46.84 ถือหุ้นโดยประชาชนทั่วไปทั้งในประเทศและต่างประเทศ ซึ่งรวมถึงพนักงานของบริษัทฯ

จากบริบทแรกในการสร้างธุรกิจการบินที่ได้สั่งสมประสบการณ์และกลยุทธ์ในการบริหารองค์กรจนสามารถเพิ่มทุน และสามารถจดทะเบียนเข้าตลาดหลักทรัพย์ ปัจจุบัน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นสายการบินแห่งชาติของประเทศไทย มีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม ประกอบธุรกิจการบริการขนส่งทางอากาศทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ณ สำนักงานใหญ่ที่กรุงเทพมหานคร โดยมีฐานปฏิบัติการบินที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นศูนย์กลางของเครือข่ายการขนส่ง ประกอบด้วย การให้บริการขนส่งทางอากาศ ได้แก่ การขนส่งผู้โดยสาร และการขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ และมีธุรกิจที่เกี่ยวข้อง คือ บริการคลังสินค้า บริการลูกค้าภาคพื้น บริการอุปกรณ์ภาคพื้น ครีวการบิน และบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน

วิสัยทัศน์ (Vision)

ในระหว่างปี 2561 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ทบทวนวิสัยทัศน์ของบริษัทฯ และได้ปรับปรุงเป็นดังนี้

“เป็นสายการบินแห่งชาติที่มีการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ และมีกำไรอย่างยั่งยืน ให้บริการดีเลิศด้วยเสน่ห์ความเป็นไทย”

ด้วยบทบาทของสายการบินแห่งชาติ ประกอบธุรกิจการเดินอากาศขนส่งผู้โดยสาร พาณิชยภัณฑ์และไปรษณียภัณฑ์ บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นที่จะเป็นสายการบินที่คนไทยภาคภูมิใจ จากการให้บริการระดับโลก ตามมาตรฐานสากล ผสมผสานด้วยเสน่ห์ความเป็นไทย สร้างความประทับใจและพึงพอใจสูงสุดแก่ลูกค้า จากการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพและสร้างกำไรที่ยั่งยืน

พันธกิจ (Mission)

- ◆ ให้บริการขนส่งทางอากาศอย่างครบวงจรทั้งภายในและระหว่างประเทศ โดยมุ่งเน้นในเรื่องมาตรฐานความปลอดภัย ความสะอาดสบาย การบริการที่มีคุณภาพด้วยเอกลักษณ์ความเป็นไทย เพื่อส่งมอบผลิตภัณฑ์ที่มีคุณค่าและความน่าเชื่อถือสูง รวมทั้งเสริมสร้างความประทับใจและความสัมพันธ์ที่ดีกับ **ลูกค้า**
 - ◆ มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามมาตรฐานสากล เพื่อสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนให้แก่องค์กรและสร้างผลตอบแทนการลงทุนที่สูงให้แก่ **ผู้ถือหุ้น**
 - ◆ เป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ที่สร้างความแข็งแกร่งให้กับ **พนักงาน** เพื่อให้ทำงานได้อย่างเต็มศักยภาพ ตระหนักถึงการให้ความสำคัญแก่ลูกค้า เสริมสร้างขีดความสามารถ ทักษะ และความรับผิดชอบ ตลอดจนเพิ่มพูนความผูกพันต่อองค์กร
 - ◆ ช่วยเหลือ ส่งเสริม และแสดงความรับผิดชอบต่อ **สังคม** และสิ่งแวดล้อม ในฐานะเป็นสายการบินแห่งชาติ
- ทั้งนี้ ต้องดำเนินการภายใต้การกำกับดูแลกิจการที่ดีตามหลักธรรมาภิบาล

คุณค่าหลัก (Core Values)

เพื่อให้บริษัท สามารถเติบโตอย่างแข็งแกร่งและยั่งยืน และสามารถแข่งขันได้ในสภาวะแวดล้อมทางธุรกิจที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว บริษัท ส่งเสริมและยึดมั่นในคุณค่าหลักสำคัญ 3 ประการ ได้แก่

1) มุ่งเน้นการสร้าง ความพึงพอใจให้กับลูกค้า (Customer Satisfaction)

เป็นองค์กรที่มุ่งเน้นการสร้าง ความพึงพอใจให้กับลูกค้า โดยนำเสนอผลิตภัณฑ์และบริการที่สอดคล้องกับความต้องการและความคาดหวังของลูกค้าอย่างสม่ำเสมอ

2) ให้การบริการระดับโลก (World Class Services)

เป็นองค์กรที่มุ่งเน้นการให้บริการที่เป็นเลิศ สม่ำเสมอ และเป็นไปตามมาตรฐาน

3) สร้างคุณค่าในทุกมิติ (Value Creation)

เป็นองค์กรที่ส่งเสริมให้พนักงานสร้างคุณค่าจากการดำเนินธุรกิจอย่างมีประสิทธิภาพ พร้อมส่งมอบคุณค่าของผลิตภัณฑ์และบริการในทุกมิติอย่างยั่งยืน

กลยุทธ์

บริษัท ได้กำหนด กรอบยุทธศาสตร์ระยะยาว 10 ปี (พ.ศ. 2560 - 2569) ที่สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์รัฐวิสาหกิจและนโยบายภาครัฐ ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ 4 ด้าน ได้แก่ ด้านธุรกิจองค์กร ด้านกลุ่มธุรกิจสนับสนุนองค์กร ด้านทรัพยากรบุคคลและกระบวนการภายใน และด้านการเงิน ประกอบด้วย 5 กลยุทธ์ ได้แก่

1. กลยุทธ์เร่งทำกำไรเพิ่มจากการตลาดเชิงรุกและมีต้นทุนที่แข่งขันได้ (Aggressive Profit)
2. กลยุทธ์พัฒนาศักยภาพและแสวงหาโอกาสของกลุ่มธุรกิจ (Business Portfolio)
3. กลยุทธ์สร้างประสบการณ์การเดินทางที่ดีให้กับลูกค้า (Customer Experience)

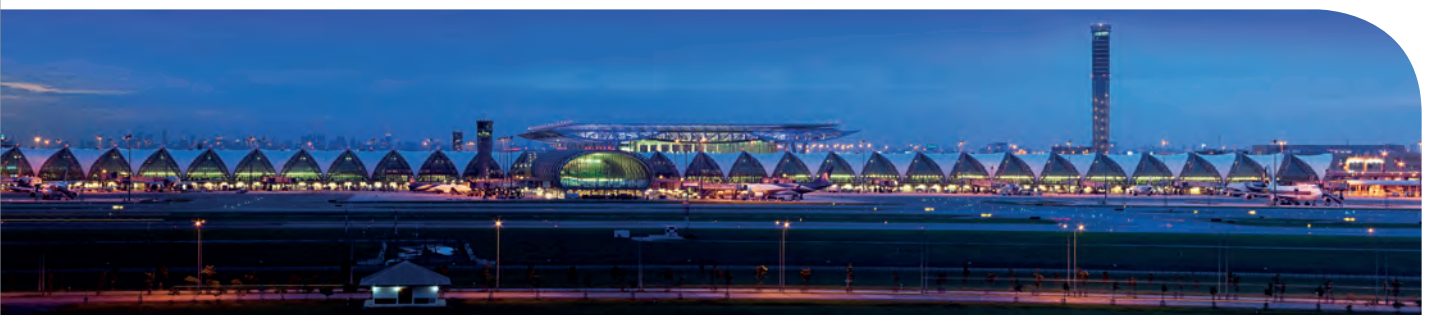
4. กลยุทธ์ดำเนินงานด้วยนวัตกรรมและดิจิทัลเทคโนโลยี (Digital Technology)

5. กลยุทธ์บริหารทรัพยากรบุคคลอย่างมีประสิทธิภาพ (Effective Human Capital Management)

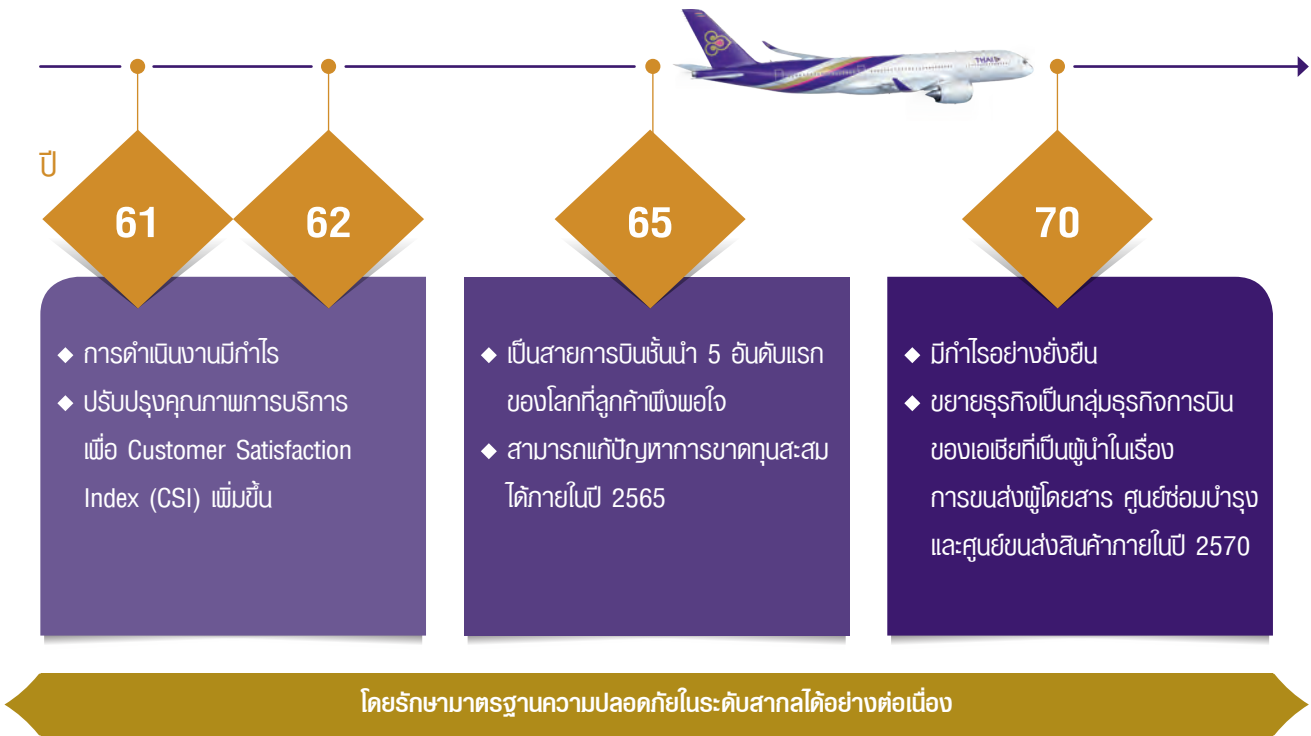
ทั้งนี้ บริษัท ได้มีการดำเนินการตามแผนปฏิรูป 3 ระยะ มาตั้งแต่ปี 2558 - 2560 ประกอบด้วย แผนปฏิรูประยะที่ 1 เริ่มดำเนินการในปี 2558 ประกอบด้วยกลยุทธ์หลัก 6 กลยุทธ์ 21 แผนงานหลักที่สอดคล้องกัน มีวัตถุประสงค์เพื่อลดการขาดทุนให้ได้อย่างรวดเร็ว (Stop Bleeding) แผนปฏิรูประยะที่ 2 ดำเนินการในปี 2559 ประกอบด้วยกลยุทธ์หลัก 4 กลยุทธ์ และ 20 แผนงานหลักที่สอดคล้องกัน มีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างความแข็งแกร่งในการแข่งขัน (Strength Building) แผนปฏิรูประยะที่ 3 ประกอบด้วย 6 กลยุทธ์ และ 16 แผนงานหลัก มีวัตถุประสงค์เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน (Sustainable Growth) และกลับมาทำกำไรอย่างยั่งยืน

แต่เนื่องจากในปี 2560 บริษัท มีผลการดำเนินงานโดยเฉพา รายได้ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย และมีต้นทุนจากการดำเนินการสูง ประกอบกับในปี 2562 จะมีการเปลี่ยนแปลงหลักการในการบันทึกบัญชี ตามมาตรฐานบัญชีใหม่ IFRS9 นอกจากนั้นยังต้องปรับปรุงการให้บริการให้ครอบคลุมลูกค้าทุกกลุ่ม รวมทั้ง Digital Technology ที่ตอบสนองต่อพฤติกรรมของลูกค้าที่ต้องการความสะดวกรวดเร็ว ในขณะที่องค์กรมีขนาดใหญ่ ต้องบริหารจัดการและพัฒนาบุคลากร เพื่อให้บุคลากรมีศักยภาพสูงขึ้น

บริษัท จึงได้จัดทำ แผนขับเคลื่อนองค์กรในระยะยาว (แผนฟื้นฟูปี 2561 - 2565) และแผนปฏิบัติการ ปี 2561 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ผลการดำเนินงานมีกำไรอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน รวมทั้งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและคุณภาพการให้บริการที่เทียบเคียงมาตรฐานชั้นนำ ทั้งนี้ บริษัท ได้มีการทบทวนวิสัยทัศน์ เป้าหมาย แนวทางการดำเนินการ และปรับปรุงแบบการดำเนินธุรกิจใหม่ โดยมีเป้าหมาย 4 ระยะ ดังนี้



แผนฟื้นฟูบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)



ทั้งนี้ ในปี 2561 บริษัทฯ มีเป้าหมาย คือ การดำเนินงานมีกำไร และปรับปรุงคุณภาพการบริการ เพื่อ Customer Satisfaction Index (CSI) เพิ่มขึ้น โดยรักษามาตรฐานความปลอดภัยในระดับสากลได้อย่างต่อเนื่อง โดยมีแนวทางการดำเนินงานตามกลยุทธ์หลัก 5 กลยุทธ์ 25 แผนงานหลัก

ในการดำเนินการตามแผนฟื้นฟู ปี 2561 บริษัทฯ มีปัจจัยสู่ความสำเร็จ ดังนี้

1. การบูรณาการโครงสร้าง (Structure) และทรัพยากร ได้แก่ ฝูงบิน บุคลากร เงินทุน วัสดุอุปกรณ์
2. การบริหารจัดการ เพื่อรองรับการดำเนินกลยุทธ์
3. กฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

การดำเนินงานที่สำคัญในปีที่ผ่านมา

การบริหารจัดการด้านการเงินและการบัญชี

ในปี 2561 บริษัทฯ ได้ดำเนินการบริหารจัดการด้านการเงิน การบัญชีและการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันต่อเนื่องจากปีก่อน โดยเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพของสายงาน มีการบริหารเงินสด ปรับโครงสร้างเงินกู้ยืมอย่างต่อเนื่อง

- ◆ ด้านการบริหารเงินสด บริษัทฯ มีการบริหารกระแสเงินสดโดยเลือกปรับเงินคงเหลือในแต่ละสกุลเงินให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม พร้อมทั้งจัดหางบการเงินสินเชื่อจากสถาบันการเงินต่าง ๆ เพิ่มเติมประกอบคู่กันไป มีการบริหารจัดการบัญชีที่ใช้งานให้เหมาะสม เพื่อให้ได้ผลตอบแทนที่ดีที่สุด และการดำเนินงานมีความยืดหยุ่นเพิ่มขึ้น

- ◆ ในด้านการปรับโครงสร้างเงินกู้ยืม บริษัทฯ ได้ใช้เครื่องมือทางการเงิน เช่น Cross Currency Swap (CCS) และ/หรือ Interest Rate Swap (IRS) ในการดำเนินการ ภายใต้มติคณะกรรมการบริษัทฯ โดยให้สอดคล้องกับสกุลเงินสดสุทธิจากการดำเนินงาน (Net Operating Cash Flow) ทั้งนี้ บริษัทฯ มีการพิจารณาการใช้สกุลเงินอื่น ๆ เพื่อมาบริหารเพิ่มเติม เช่น ฟรังก์สวิส ปอนด์สเตอร์ลิง โครเนอร์สวีเดน โดยจะหลีกเลี่ยงการก่อกวนหรือเพิ่มค่าใช้จ่ายในสกุลเงินเหรียญสหรัฐ เนื่องจากบริษัทฯ มีรายได้สกุลเหรียญสหรัฐ ไม่เพียงพอต่อค่าใช้จ่ายในสกุลนี้
- ◆ การจัดการด้านการเงินเหล่านี้มีผลทำให้ต้นทุนทางการเงิน (Cost of Fund) ลดลง 0.60% โดยเงินกู้เฉลี่ยของบริษัทฯ ลดลง 5% จาก 166 พันล้านบาท ในปี 2560 เป็น 157 พันล้านบาท ในปี 2561 ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยของบริษัทฯ ลดลงเพียง 4% จาก 4.7 พันล้านบาท ในปี 2560

เป็น 4.5 พันล้านบาท ในปี 2561 เนื่องจากร้อยละ 39 ของเงินกู้มีอัตราดอกเบี้ยเป็นแบบลอยตัวมีการปรับตัวสูงขึ้นต่อเนื่องมาตลอดปี 2561

- ◆ ในปี 2561 บริษัทฯ ได้รับเกียรติบัตรแสดงการเป็นบริษัทที่มีนโยบายการกำกับดูแลธุรกรรมเงินตราต่างประเทศตามที่เจ้าพนักงานกำหนด และได้รับความเห็นชอบให้เป็นกลุ่มบริษัทที่มีคุณสมบัติตามที่กำหนด (Qualified Company) กลุ่มแรกจากธนาคารแห่งประเทศไทย (ธปท.) สามารถยื่นขอทำธุรกรรมเงินตราต่างประเทศตามวัตถุประสงค์ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจ โดยไม่ต้องแสดงหลักฐานประกอบการทำธุรกรรมต่อธนาคารพาณิชย์ เพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการทำธุรกรรมเงินตราต่างประเทศ และการบริหารความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน ซึ่งช่วยลดต้นทุน และลดขั้นตอนของบริษัทฯ ในการยื่นขออนุญาตเป็นรายการผิดต่อธนาคารแห่งประเทศไทย
- ◆ ในด้านการจัดการด้านบัญชี บริษัทฯ ได้ศึกษาและเตรียมการรองรับการปฏิบัติตามมาตรฐานรายงานทางการเงินฉบับใหม่ที่จะมีผลบังคับใช้ในปี 2562 เรื่องรายได้จากสัญญาที่ทำกับลูกค้า และที่จะมีผลบังคับใช้ในปี 2563 เรื่องเครื่องมือทางการเงินและสัญญาเช่า นอกจากนี้ในส่วนการบริหารงานบัญชีของสำนักงานสาขาต่างประเทศได้เริ่มแผนงานการบริหารงานบัญชีจากส่วนกลางเพิ่มเติมจากปีก่อน สำหรับประเทศญี่ปุ่น อิตาลี และออสเตรเลีย
- ◆ ในด้านการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน แม้ว่าราคาน้ำมันต่อบาร์เรลมีการปรับตัวสูงขึ้นประมาณ 30.1% (เฉลี่ย 70.48 เหรียญสหรัฐ ต่อบาร์เรล ในปี 2560 เป็น 91.72 เหรียญสหรัฐ ต่อบาร์เรล ในปี 2561) ค่าใช้จ่ายน้ำมันรวมเพิ่มขึ้น 19.2% ทั้งนี้จากการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันอากาศยานอย่างต่อเนื่องเป็นระบบ

การปลดระวางเครื่องบิน

ในการจัดหา ปลดระวาง และจำหน่ายเครื่องบิน เครื่องยนต์ อะไหล่ และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน บริษัทฯ ได้พิจารณาความเหมาะสมสอดคล้องกับสถานะตลาดเครื่องบิน แนวโน้มอุตสาหกรรมการบินโลก แผนการตลาดของบริษัทฯ และศักยภาพของฝูงบินปัจจุบัน ทั้งนี้ ในปี 2561 บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 5 ลำ ซึ่งเป็นเครื่องเช่าดำเนินงาน 3 ลำ และเช่าซื้อ 2 ลำ และได้รับอนุมัติให้ปลดระวางเครื่องบินแบบโบอิง 737-400 จำนวน 2 ลำ

ในปี 2561 บริษัทฯ ได้ทำการส่งมอบเครื่องบินที่ดำเนินการขายในปีก่อนหน้า จำนวน 2 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 จำนวน 1 ลำ และเครื่องบินแบบโบอิง 737-400 จำนวน 1 ลำ อีกทั้งได้อนุมัติการขายเครื่องบินจำนวน 15 ลำ ประกอบด้วย เครื่องบินแบบแอร์บัส A340-500 จำนวน 2 ลำ เครื่องบินแบบแอร์บัส A340-600 จำนวน 6 ลำ พร้อมเครื่องยนต์อะไหล่ 6 เครื่องยนต์ เครื่องบินบรรทุกสินค้าแบบโบอิง 747-400BCF จำนวน 2 ลำ เครื่องบินแบบโบอิง 737-400 จำนวน 1 ลำ และเครื่องบินแบบ A330-300 จำนวน 4 ลำ ขณะนี้อยู่ระหว่างการทำสัญญาคาดว่าจะเริ่มส่งมอบตั้งแต่ปี 2562 เป็นต้นไป

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทฯ มีเครื่องบินรอการขายตามบัญชีจำนวน 21 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบินที่ดำเนินการขายแล้วและอยู่ระหว่างรอการขายจำนวน 16 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 ซึ่งอยู่ระหว่างดำเนินการด้านเอกสารสัญญา จำนวน 5 ลำ (อนุมัติการขายในปี 2558 รอการขาย 1 ลำ อนุมัติการขายในปี 2561 อีก 4 ลำ) เครื่องบินแบบแอร์บัส A340-500 จำนวน 2 ลำ เครื่องบินแบบแอร์บัส A340-600 จำนวน 6 ลำ พร้อมเครื่องยนต์อะไหล่ 6 เครื่องยนต์ เครื่องบินแบบโบอิง 737-400 จำนวน 1 ลำ เครื่องบินขนส่งสินค้าแบบโบอิง 747-400BCF จำนวน 2 ลำ ในส่วนของเครื่องบินที่อยู่ระหว่างดำเนินการขายหรือให้เช่าจำนวน 4 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแบบแอร์บัส A300-600R จำนวน 1 ลำ เครื่องบินแบบแอร์บัส A340-500 จำนวน 1 ลำ และเครื่องบินแบบโบอิง 737-400 จำนวน 2 ลำ (หมายเหตุ: เครื่องบินแบบโบอิง 737-400TDE จำนวน 1 ลำ ที่จะไม่อยู่ในรายการขายเนื่องจากใช้เป็น Static Show ที่กองทัพอากาศ)

การบริหารจัดการด้านการบริการบนเครื่องบิน

◆ New First Class Service

เพื่อเป็นการยกระดับการบริการให้ตรงตามข้อเสนอแนะจาก Skytrax และ IATA airs@t บริษัทฯ ได้ทำการปรับรูปแบบการบริการจาก Restaurant Concept สำหรับมื้ออาหารกลางวัน และอาหารค่ำ เป็นการให้บริการด้วย Service Trolley เพื่อให้ผู้โดยสารได้เห็นความหลากหลายของอาหารและการนำเสนออาหารของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินอย่างมืออาชีพ อาหารจานหลักที่ใช้บริการเป็นอาหารที่ได้รับการคัดสรรจากผู้ชำนาญการด้านอาหาร โดยคำนึงถึงคุณภาพ รสชาติ และการนำเสนออาหารจานหลัก Cheese และผลไม้

ตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2561 พนักงานต้อนรับบนเครื่องบินที่จะปฏิบัติหน้าที่ในชั้นหนึ่ง จะต้องเป็นผู้ที่ได้รับการคัดเลือกและมีการอบรมเพิ่มเติม เพื่อปฏิบัติงานในชั้นหนึ่งอย่างมีประสิทธิภาพ

◆ New Business Class Service

บริษัทฯ ได้ดำเนินการเปลี่ยนแปลง การบริการอาหาร เครื่องดื่ม และอุปกรณ์บริการบนเครื่องบิน เพื่อสร้างความพึงพอใจสูงสุดแก่ผู้โดยสารชั้นธุรกิจภายใต้งบประมาณที่เหมาะสม โดยได้ทำการปรับปรุงรายการอาหาร พร้อมทั้งปรับปรุงรูปแบบและขั้นตอนการบริการ เพื่อลดเวลาให้กระชับและตรงกับความต้องการของผู้โดยสารให้มากที่สุด โดยให้บริการแบบพร้อมรับประทาน (Compact Tray) และใช้ Rectangle Plate เพื่อลดเวลาในการเตรียมการ เพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการแก่ผู้โดยสารอย่างราบรื่น หากเกิดสภาพอากาศแปรปรวน อีกทั้งพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน สามารถเก็บอุปกรณ์ต่างๆ ได้ภายในเวลาอันรวดเร็ว โดยการให้บริการในรูปแบบดังกล่าวเริ่มตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2561 และกำลังจะขยายต่อไปในเส้นทางบินที่มีชั่วโมงบินต่ำกว่า 4 ชั่วโมง

การอบรมพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินแบบใหม่

บริษัทฯ ได้จัดระบบการฝึกอบรมพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินรุ่นใหม่ โดยเชื่อมโยงหลักการฝึกอบรมแบบ Competency Base Training และพื้นฐานความรู้ด้าน Safety, Security และ Service เพื่อสร้างมนต์ทัศน์ด้านการบริการที่มุ่งเน้น Customer Experience Management พัฒนาศักยภาพพนักงานต้อนรับฯ ให้มีคุณภาพ สร้างจิตสำนึกด้านการให้บริการที่มุ่งเน้นบทบาทและหน้าที่ในการให้บริการที่มีความปลอดภัยและมีคุณภาพ รวมถึงการสร้างความภาคภูมิใจในการเป็นพนักงานต้อนรับฯ ของบริษัทฯ ที่มีส่วนผลักดันให้บริษัทฯ มีศักยภาพในการแข่งขันระดับโลก

อีกทั้งยังมีโครงการเพิ่มศักยภาพการเรียนรู้ด้านวิชาชีพให้กับพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินรุ่นใหม่ TQV ซึ่งจะนำไปสู่การพัฒนาเพื่อให้พนักงานต้อนรับฯ มีความรู้รอบในทุกด้าน ประกอบด้วยหลักสูตรด้าน Commercial, Culture, Leadership and Management, Master of Ceremonies, Train the Trainer และ Personal Assistant หลักสูตรดังกล่าวข้างต้น ได้รับความร่วมมือและประสานงานกับฝ่ายพัฒนาและฝึกอบรมบุคลากร และองค์กรภายนอกที่มีความชำนาญการเฉพาะ ทั้งนี้ได้ดำเนินการพัฒนาตั้งแต่วันที่เดือนพฤษภาคม ถึงเดือนกันยายน 2561 จำนวน 198 คน และจะเริ่มดำเนินการฝึกอบรมต่อเนื่องในเดือนเมษายน 2562 เป็นต้นไป

นอกจากนั้น ฝ่ายฝึกอบรมพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินได้จัดทำหลักสูตรเพิ่มเติม 12 หลักสูตร เพื่อตอบสนองนโยบายของบริษัทฯ ในการพัฒนาพนักงานต้อนรับบน

เครื่องบิน ในทุกระดับชั้น ตามการวิเคราะห์ผลจาก Skytrax และ IATA Airs@t โดยหลักสูตรที่เพิ่มเติมดังกล่าว สามารถนำไปสู่การสร้างจิตสำนึก ทักษะคติ จิตวิทยาในการบริการ บทบาทหน้าที่รับผิดชอบทั้งในส่วนของพนักงานและหัวหน้างาน การสร้างทีม การสื่อสารกับลูกค้าอย่างมืออาชีพ บุคลิกภาพ ความเป็นมืออาชีพในงานบริการด้วยเสน่ห์ของความเป็นไทย เป็นต้น

ผลิตภัณฑ์ การบริการ และเส้นทางบินใหม่ที่เปลี่ยนแปลง

ยกเลิกเส้นทางระหว่าง ส่องกง-โซล ในเที่ยวบิน TG628/629 กรุงเทพฯ-ส่องกง-โซล ทั้งไปและกลับ โดยเปิดเที่ยวบินใหม่ TG654/655 คือ กรุงเทพฯ-โซล ทั้งไปและกลับ และ TG 628/629 ทำการบินเฉพาะ กรุงเทพฯ-ส่องกง ทั้งไปและกลับเท่านั้น เริ่มให้บริการตั้งแต่วันที่ 28 ตุลาคม 2561

เพิ่มเที่ยวบิน TG680/681 กรุงเทพฯ-ซัปโปโร ทั้งไปและกลับ 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ โดยเที่ยวบินใหม่นี้จะให้บริการในช่วงวันที่ 1 ธันวาคม 2561 ถึง 30 มีนาคม 2562

เพิ่มความถี่ เส้นทาง กรุงเทพฯ - ปูซาน ในเดือนมกราคม ถึงมีนาคม 2561 ทั้งไปและกลับอีก 1 เที่ยวบินในวันเสาร์ จากเดิม 5 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เป็น 6 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ และต่อมาช่วงตารางบินฤดูร้อน 2561 เพิ่มเป็น 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ แต่ในตารางบินฤดูหนาวปี 2561/2562 กลับมาเป็น 6 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

เพิ่มสิทธิประโยชน์สำหรับลูกค้าภาคองค์กร เช่น Corporate Lounge Zone รวมทั้งมีการจัดทำ Counter Check-in พิเศษสำหรับลูกค้าภาคองค์กรในประเทศเรียบร้อยแล้ว และในอนาคตอันใกล้จะขยายบริการดังกล่าวไปยังประเทศกลุ่มเป้าหมายที่มีศักยภาพต่อไป

โครงการขยายช่องทางจัดจำหน่ายผลิตภัณฑ์และบริการ เพื่อเพิ่มรายได้จากธุรกิจ On Ground Catering Services ภายในประเทศ

ปัจจุบัน ฝ่ายครัวการบิน (ดอนเมือง) ได้มุ่งเน้นการปรับปรุงพัฒนาผลิตภัณฑ์และบรรจุภัณฑ์รูปแบบใหม่ เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลงไป อันจะส่งเสริมการเพิ่มรายได้ และขยายช่องทางการจัดจำหน่ายผลิตภัณฑ์ใหม่ โดยมีการลงนามบันทึกความเข้าใจการเป็นพันธมิตรทางธุรกิจภาคพื้น ระหว่าง บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) กับ บริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน) เพื่อส่งเสริมความร่วมมือศึกษาและพัฒนาการประกอบธุรกิจร่วมกัน โดยเริ่มให้บริการอาหารและเบเกอรี่ของฝ่ายครัวการบินในร้าน Café Amazon เมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2561 และจำหน่ายอาหารกล่องและเครื่องดื่มเพื่อให้บริการ



“

การฝึกอบรมพนักงานต้อนรับ
บนเครื่องบินรุ่นใหม่ มุ่งเน้น
Customer Experience Management
พัฒนาศักยภาพพนักงานต้อนรับฯ
สร้างจิตสำนึกด้านการให้บริการ
ที่มุ่งเน้นความปลอดภัยและมีคุณภาพ

”

ผู้โดยสารบนรถโดยสารปรับอากาศ ชั้น 1 ทุกมาตรฐาน
ในเที่ยวไปและเที่ยวกลับของ บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)
จำนวนกว่า 16 ล้านชุด กำหนดระยะเวลาสัญญา 3 ปี
โดยเริ่มให้บริการตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2561 เป็นต้นไป

รางวัลที่บริษัทฯ ได้รับ

ในปี 2561 บริษัทฯ ได้รับรางวัลด้านต่างๆ อาทิ

รางวัลสายการบินยอดเยี่ยม

- ◆ รางวัลสายการบินยอดเยี่ยมจากสกายแทร็กซ์ 3 รางวัล
ได้แก่
 - รางวัลอันดับ 1 สายการบินที่ให้บริการชั้นประหยัด
ยอดเยี่ยมของโลก (World's Best Economy
Class)
 - รางวัลอันดับ 1 สายการบินที่ให้บริการสปาเลาจน์
ยอดเยี่ยมของโลก (World's Best Airline Lounge
Spa)
 - รางวัลอันดับ 1 สายการบินที่ให้บริการอาหารสำหรับ
ชั้นประหยัดยอดเยี่ยม (Best Economy Class
Onboard Catering)
 - การจัดอันดับเป็น 1 ใน 10 สายการบินที่ดีที่สุด
ในโลก (World Best Airline 2018)
- ◆ รางวัลสายการบินยอดเยี่ยมแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
(Best South-East Asian Airline) ติดต่อกัน
เป็นปีที่ 11 จาก TTG Travel Awards 2018

- ◆ รางวัล 1 ใน 11 สายการบินหลักที่ดีที่สุดในภูมิภาคเอเชีย
(Travelers' Choice Major Airline - Asia) จาก
TripAdvisor
- ◆ รางวัลผู้ประกอบการดีเยี่ยม จากบริษัท ทำอากาศยานไทย
จำกัด (มหาชน)
- ◆ รางวัล DHL Outstanding Handling Service
in Bangkok จากบริษัท ดีเอชแอล เอ็กซ์เพรส อินเตอร์
เนชั่นแนล (ประเทศไทย) จำกัด
- ◆ รางวัล Agent Friendly Airline Award จาก Korea
Association of Travel Agents : KATA
- ◆ รางวัลสายการบินที่มียอดการจองหน่วยบัตรโดยสาร
ยอดเยี่ยม จากงาน Travelport Solutions Showcase
and Awards Ceremony 2018 สาธารณรัฐสิงคโปร์
- ◆ รางวัล Top Agent Award จากองค์การส่งเสริม
การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (Japan National
Tourism Organization: JNTO) สำนักงานกรุงเทพฯ
- ◆ รางวัล 2017 Excellent Catering Service Award
จากสายการบิน อีวีเอ แอร์ ประจำประเทศไทย
- ◆ รางวัลรองชนะเลิศประเภท Favorite In-Flight Food &
Beverage และ รางวัลรองชนะเลิศประเภท Favorite
Airline Loyalty Program สำหรับโปรแกรมสะสมไมล์
รอยัล ออร์คีด พลัส จากเว็บไซต์ KAYAK
- ◆ เกียรติบัตร Thai SELECT จากกรมส่งเสริมการค้า
ระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ ในงานแสดงสินค้า
THAIFEX - World of Food Asia 2018



รางวัลด้านธรรมาภิบาลและด้านความรับผิดชอบต่อสังคม

- ◆ รางวัลรายงานความยั่งยืน (Sustainability Report Award) ประเภทดีเด่น จากสมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย
- ◆ จากผลสำรวจตามโครงการสำรวจการรายงานการกำกับดูแลกิจการจากบริษัทจดทะเบียน ประจำปี 2561 (Corporate Governance Report of Thai Listed Companies - CGR 2018) ประเมินโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) บริษัทฯ ได้รับผลคะแนนประเมินในภาพรวม 92 คะแนน อยู่ในเกณฑ์ “ดีเลิศ” ได้เครื่องหมายสูงสุดคือ 5 ดาว จากคณะกรรมการบริษัทมหาชนแห่งชาติ

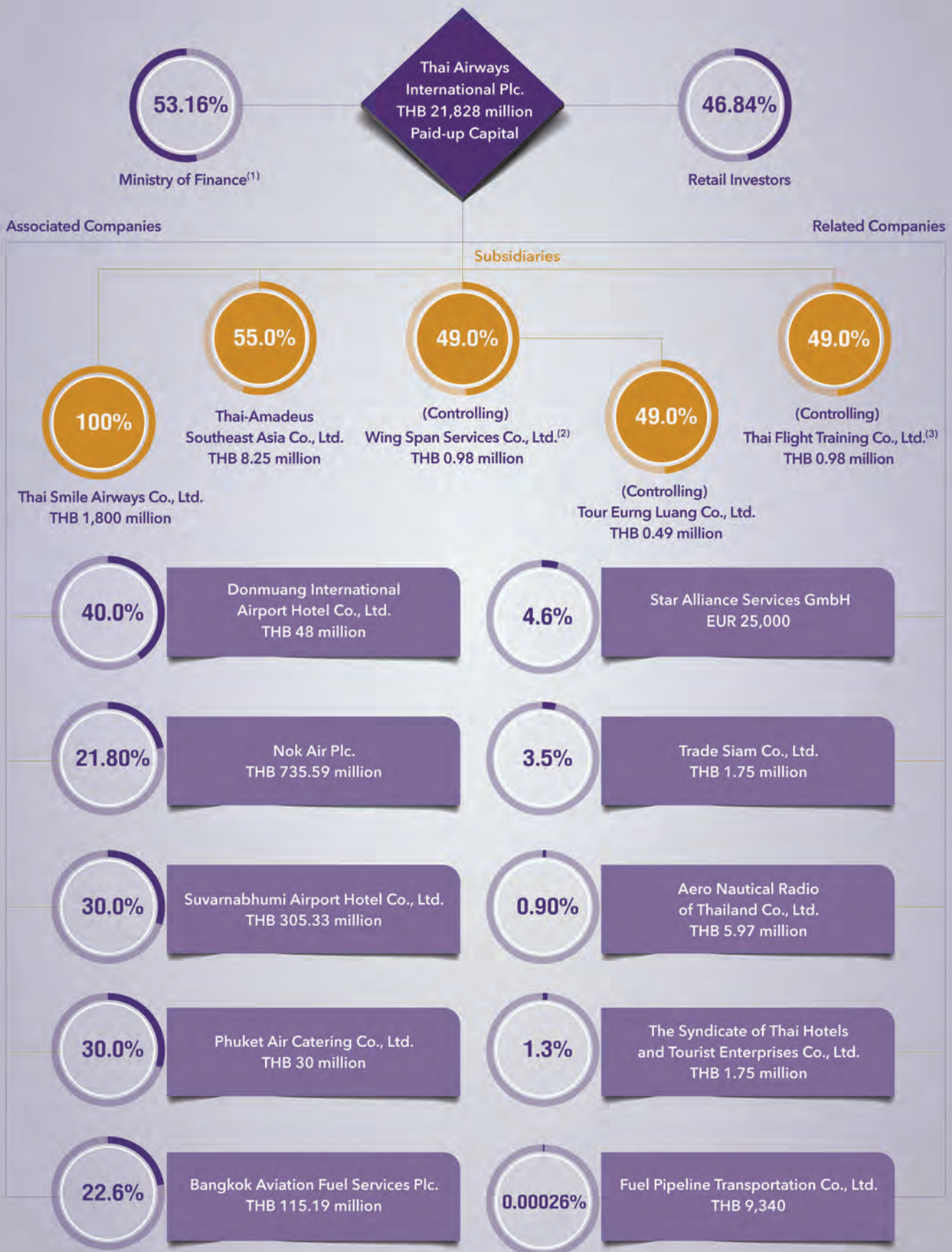
รางวัลด้านสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัย

- ◆ รางวัลสถานประกอบกิจการต้นแบบดีเด่นด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน ประจำปี 2561 ระดับเพชร จากกระทรวงแรงงาน สำหรับอาคารศูนย์ปฏิบัติการ
- ◆ ประกาศนียบัตรชดเชยคาร์บอน และประกาศนียบัตรคาร์บอนฟุตพริ้นท์องค์กร จากองค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (องค์การมหาชน)
- ◆ โล่ยกย่องเชิดชูเกียรติ ประเภทองค์กรที่มีคุณูปการในการสืบสานตำนานต้นไม้ จากกรมส่งเสริมวัฒนธรรม กระทรวงวัฒนธรรม ตามโครงการ “รุกข มรดกของแผ่นดิน ใต้ร่มพระบารมี”

รางวัลอื่นๆ

- ◆ รางวัลรองชนะเลิศ ปฏิทินดีเด่น ประจำปี 2561 ประเภททั่วไป ในชื่อชุด “A NEW THAI VISION” และรางวัลรองชนะเลิศ สมุดบันทึก ประเภทส่งเสริมเอกลักษณ์และศิลปวัฒนธรรมของชาติ ในชื่อชุด “A NEW THAI VISION” จากการประกวดปฏิทินดีเด่นรางวัล “สุริยศศิธร” ครั้งที่ 38 จัดโดยสมาคมนักประชาสัมพันธ์แห่งประเทศไทย
- ◆ บริษัทฯ รับพระราชทาน โล่เกียรติคุณผู้ให้การสนับสนุนสถาบันองค์กรมุสลิมทั่วประเทศงานเมาลิดกลาง ฮ.ศ. 1439 จากสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวมหาวชิราลงกรณ-บดินทรเทพยวรางกูร
- ◆ ทีมการบินไทยได้รับ ถ้วยรางวัลอันดับที่ 8 จาก 50 ทีม ในการแข่งขันกรีฑาผู้สูงอายุชิงชนะเลิศแห่งประเทศไทย ครั้งที่ 23 ประจำปี 2561 จังหวัดลำปาง

Shareholding Structure



Note

⁽¹⁾ Including 2.13% shares held by the Government Savings Bank.

⁽²⁾ 51% preferred shares held by Phuket Air Catering Co., Ltd..

⁽³⁾ 51% preferred shares held by Wing Span Services Co., Ltd..

ลักษณะการประกอบธุรกิจ



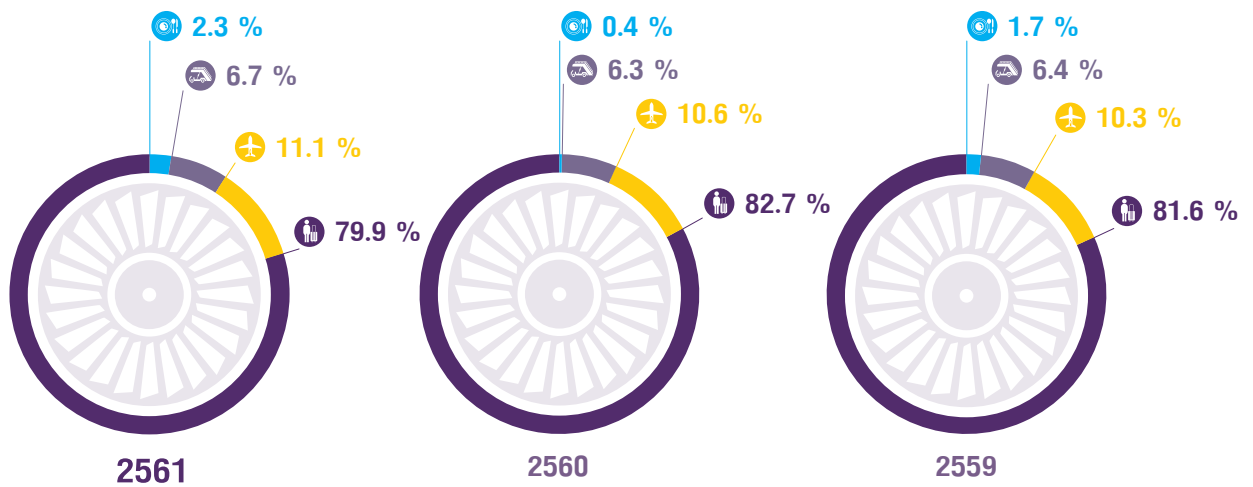
โครงสร้างรายได้ของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

รายได้ของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ใน 3 ปีที่ผ่านมา มีดังนี้

	ปี 2561		ปี 2560		ปี 2559	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากกิจการขนส่ง						
ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	160,255	79.9	157,475	82.7	148,060	81.6
ค่าธรรมเนียมขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	22,340	11.1	20,272	10.6	18,578	10.3
รวมรายได้จากกิจการขนส่ง	182,595	91.0	177,747	93.3	166,638	91.9
รายได้การบริการอื่น ๆ ⁽¹⁾	13,370	6.7	12,111	6.3	11,674	6.4
รวมรายได้จากการขายหรือการให้บริการ	195,965	97.7	189,858	99.6	178,312	98.3
รายได้อื่น ๆ ⁽²⁾	4,621	2.3	677	0.4	3,134	1.7
รวมรายได้	200,586	100.0	190,535	100.0	181,446	100.0

หมายเหตุ : ⁽¹⁾ รายได้การบริการอื่น ๆ ประกอบด้วย รายได้จากหน่วยธุรกิจและรายได้จากกิจการสนับสนุนอื่น ๆ

⁽²⁾ รายได้อื่น ๆ ประกอบด้วย ดอกเบี้ยรับ ผลกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ และรายได้อื่น ๆ



ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน
 รายได้การบริการอื่นๆ
 ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์
 รายได้อื่น

ในฐานะที่บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม และดำรงสถานะเป็นสายการบินแห่งชาติ บริษัทฯ ได้ดำเนินกิจการด้านการบินพาณิชย์ ทั้งเส้นทางบินระหว่างประเทศและเส้นทางบินในประเทศ ให้บริการเกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศแบบครบวงจร โดยแบ่งการบริหารจัดการธุรกิจออกเป็น 3 กิจการ ประกอบด้วย กิจการขนส่งทางอากาศ (Core Business) หน่วยธุรกิจ (Business Unit) และกิจการอื่นๆ

กิจการขนส่งทางอากาศ ประกอบด้วย บริการขนส่งผู้โดยสาร บริการขนส่งสินค้าพัสดุภัณฑ์และไปรษณีย์ภัณฑ์ ส่วนหน่วยธุรกิจเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการขนส่ง ประกอบด้วย การบริการคลังสินค้า การบริการลูกค้าภาคพื้น การบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น และครัวการบิน สำหรับกิจการอื่นๆ เป็นกิจการสนับสนุนการขนส่ง ประกอบด้วย การบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน การบริการอำนวยความสะดวก การจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบิน การจำหน่ายสินค้าที่ระลึก บริการเครื่องฝึกบินจำลอง และการดำเนินงานของบริษัทย่อยทั้งหมด มีรายละเอียดดังนี้

กิจการขนส่งทางอากาศ

กิจการขนส่งทางอากาศถือเป็นกิจการหลักของบริษัทฯ ประกอบด้วยบริการขนส่งผู้โดยสาร บริการขนส่งสินค้าพัสดุภัณฑ์และไปรษณีย์ภัณฑ์ โดยให้บริการขนส่งในเส้นทางบินไปยังจุดบินต่างๆ ทั้งแบบเที่ยวบินประจำและเที่ยวบินเช่าเหมาลำ ครอบคลุมทั้งเส้นทางบินระหว่างประเทศและภายในประเทศ ซึ่งให้บริการโดยบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ

หน่วยธุรกิจ

หน่วยธุรกิจของบริษัทฯ มีความเกี่ยวข้องโดยตรงกับกิจการขนส่งและมีส่วนสำคัญในการสนับสนุนให้การเดินทางธุรกิจสายการบินเป็นไปอย่างราบรื่น แต่ละหน่วยธุรกิจมีการดำเนินงานที่สอดคล้องกันอย่างเป็นระบบ เพื่อให้เครื่องบินสามารถเดินทางจากสถานีต้นทางถึงสถานีปลายทางตรงตามกำหนดเวลาที่ระบุในตารางบิน ด้วยความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่จะช่วยสร้างความน่าเชื่อถือให้แก่บริษัทฯ พร้อมทั้งสร้างความมั่นใจให้แก่ผู้ใช้บริการ ทั้งนี้ ธุรกิจที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการขนส่งมีรายละเอียดการให้บริการดังนี้

- ธุรกิจการบริการคลังสินค้า (Cargo & Mail Terminal Services) ให้บริการจัดการคลังสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ และบริการจัดการคลังสินค้า ทำอากาศยานเชียงใหม่ ทำอากาศยานเชียงใหม่ ทำอากาศยานหาดใหญ่ และทำอากาศยานภูเก็ต โดยมีการดำเนินงานบริการคลังสินค้า ประกอบด้วย การจัดการเก็บรักษาชั่วคราวและการดูแลสินค้าทั่วไป สินค้าที่ต้องได้รับการดูแลพิเศษเช่น สินค้าสด สัตว์ที่ยังมีชีวิต วัตถุมีค่า และการให้บริการขนส่งสินค้าที่ต้องการควบคุมอุณหภูมิเป็นพิเศษ เป็นต้น
- ธุรกิจการบริการลูกค้าภาคพื้น (Ground Customer Services) ให้บริการอำนวยความสะดวกโดยตรงกับผู้โดยสารตั้งแต่เข้ามาสู่ทำอากาศยาน ผ่านขั้นตอนต่างๆ จนเข้าสู่ตัวอากาศยาน จากตัวอากาศยานสู่ภาคพื้น ในเที่ยวบินทั้งขาเข้า-ขาออก โดยให้บริการแก่ผู้โดยสารของบริษัทฯ และผู้โดยสารของสายการบินลูกค้า

- ธุรกิจการบริการอุปกรณ์ภาคพื้น (Ground Equipment Services) ให้บริการที่เกี่ยวข้องกับอากาศยาน อำนวยความสะดวกบริเวณลานจอดอากาศยาน ให้กับ บริษัท และสายการบินลูกค้า ให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย มีความปลอดภัยสูงสุด พร้อมทำการบิน เข้า-ออก ได้ตรงเวลา
- ธุรกิจครัวการบิน (Catering Services) ดำเนินการ ในการผลิตอาหารสำหรับบริการผู้โดยสารทั้งเที่ยวบิน ในประเทศและระหว่างประเทศของบริษัท รวมถึง อาหารสำหรับบริการผู้โดยสารของสายการบินชั้นนำ อื่น ๆ พร้อมทั้งดำเนินธุรกิจภาคพื้นที่เกี่ยวข้องกับ อาหาร เช่น ภัตตาคาร ณ ท่าอากาศยานนานาชาติ ร้านเบเกอรี่พัพแอนด์พาย (Puff & Pie Bakery House) การให้บริการจัดเลี้ยงทั้งในและนอกสถานที่ ร้านอาหาร สวัสดิการพนักงาน การบริการอาหารในโรงพยาบาล การบริการอาหารห้องรับรองพิเศษสายการบิน (Airlines Lounge) และเป็นพันธมิตรกับองค์กรต่าง ๆ ในการจำหน่าย ให้บริการ อาหารและเครื่องดื่ม เช่น บขส. Cafe Amazon

กิจการอื่นๆ

ในส่วนของกิจการอื่นๆ ที่สนับสนุนการขนส่ง ได้แก่ ฝ่ายช่าง การบริการอำนวยความสะดวก การจำหน่ายสินค้าปลอดภาษี บนเครื่องบิน การจำหน่ายสินค้าที่ระลึก และบริการ เครื่องฝึกบินจำลองเครื่องบินที่ใช้ในการปฏิบัติการบิน โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

กิจการขนส่งทางอากาศ

บริษัทฯ เป็นสายการบินแห่งชาติ ที่ให้บริการด้านการขนส่ง ทางอากาศ เป็นกิจการหลักซึ่งได้พัฒนาการขนส่งไปสู่ภูมิภาค ต่าง ๆ ของโลก ประกอบด้วย

- กิจการขนส่งผู้โดยสาร
- กิจการขนส่งสินค้า พัสดุภัณฑ์และไปรษณีย์ภัณฑ์ โดยมีรายละเอียดเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์และบริการดังนี้

กิจการขนส่งผู้โดยสาร

กิจการขนส่งผู้โดยสารมีเป้าหมายในการพัฒนาตลาดและ เครือข่ายเส้นทางบินอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้สามารถแข่งขัน ได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยเน้นขีดความสามารถและ ดำเนินการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้เป็นศูนย์กลาง การบิน (Hub) ที่สำคัญของภูมิภาค

ลักษณะผลิตภัณฑ์ หรือบริการ

ฝูงบินของบริษัท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทฯ และสายการบิน ไทยสมายล์ มีจำนวนเครื่องบินที่ใช้ปฏิบัติการบินจำนวน 103 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบินพิสัยไกลที่ใช้ทำการบิน เส้นทางข้ามทวีป จำนวน 48 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแบบแอร์บัส A380-800 แอร์บัส A350-900 โบอิง 747-400 โบอิง 777-200ER/300ER เครื่องบินพิสัยกลางที่ใช้ทำการบิน เส้นทางภูมิภาค จำนวน 35 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแบบโบอิง 777-200/300 แอร์บัส A330-300 โบอิง 787-8/9 และ เครื่องบินลำตัวแคบที่ใช้ทำการบินเส้นทางระยะใกล้ จำนวน 20 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแบบแอร์บัส A320-200

แบบเครื่องบิน	จำนวน (ลำ)	
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560
แอร์บัส A380-800	6	6
แอร์บัส A350-900	12	7
โบอิง 747-400	10	10
โบอิง 777-200ER	6	6
โบอิง 777-300ER	14	14
โบอิง 777-300	6	6
โบอิง 777-200	6	6
แอร์บัส A330-300	15	15
โบอิง 787-8	6	6
โบอิง 787-9	2	2
โบอิง 737-400	-	2
แอร์บัส A320-200	20	20
รวม	103	100

ในปี 2561 บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 5 ลำ เพื่อนำมาใช้ในเส้นทางบินภูมิภาค และเส้นทางบินข้ามทวีป และปลดระวางเครื่องบินแบบ โบอิง 737-400 จำนวน 2 ลำ

การพัฒนาเส้นทางบินและจุดบิน

ในปี 2561 บริษัทฯ มีเป้าหมายปรับปรุงเครือข่ายเส้นทางบินตามแผนปฏิรูปการบินไทย เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนของบริษัทฯ และมุ่งให้มีกำไรในระยะยาว โดยดำเนินการปรับเวลาหรือแบบเครื่องบิน ให้เหมาะสมกับสภาพตลาดของแต่ละจุดบิน รวมทั้งพัฒนาตลาด โดยเน้นการปรับความถี่ของเที่ยวบินในจุดบินที่มีศักยภาพ สร้างความแข็งแกร่งของเครือข่ายเส้นทางบิน โดยเพิ่มจุดบินใหม่ และเพิ่มการใช้ประโยชน์จากความร่วมมือกับสายการบินพันธมิตร เพื่อขยายเครือข่ายเส้นทางบินให้ครอบคลุมลูกค้าได้ ทุกกลุ่มเป้าหมาย เพิ่มความคล่องตัวในการปรับแผนตารางการบินให้สอดคล้องกับสถานะความต้องการในแต่ละฤดูกาล รวมทั้งตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงความต้องการของการเดินทางและสถานะการแข่งขัน รวมถึงส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อเส้นทางบินของภูมิภาคอาเซียน เพื่อรองรับการเปิดเสรีภายใต้กรอบประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC)

บริษัทฯ ยังคงความร่วมมือตามแนวทางของ THAI Group เพื่อบริหารบริษัทฯ สายการบินไทยสมายล์ และสายการบินนกแอร์ ไปในทิศทางเดียวกัน รวมทั้งวางแผนการบินเสริมสร้างศักยภาพทางการแข่งขันร่วมกัน และครอบคลุมลูกค้าได้ทุกกลุ่มเป้าหมาย โดยบริษัทฯ ได้ร่วมลงนามสัญญาความร่วมมือระหว่างกันบนเที่ยวบินรหัสร่วม (Code Share Flight) กับสายการบินนกแอร์ในเส้นทางบินรอง ได้แก่ เส้นทางไป-กลับ ดอนเมือง-แม่ฮ่องสอน เพื่อเพิ่มเที่ยวบินไปยังจุดบินที่เป็นจังหวัดท่องเที่ยวเมืองรอง พร้อมทั้งตอบรับนโยบายรัฐบาลในการส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองรอง ในส่วนของสายการบินไทยสมายล์ ทำการบินทดแทนการบินไทย และทำการบินเสริมในจุดบินที่เหมาะสม รวมทั้งขยายเส้นทางบินให้ครอบคลุมในภูมิภาคอาเซียน จีน และอินเดีย เพื่อเสริมความแข็งแกร่งของเครือข่ายเส้นทางบินของบริษัทฯ และรองรับการขยายตัวของตลาด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 สายการบินไทยสมายล์ทำการบินภายในประเทศ รวม 10 เมือง ไปยัง อุตรดิตถ์ อุบลราชธานี ขอนแก่น เชียงใหม่ เชียงราย ภูเก็ต กระบี่ หาดใหญ่ สุราษฎร์ธานี และนราธิวาส เส้นทางภายในประเทศข้ามภาค คือ เชียงใหม่-ภูเก็ต และทำการบินไปยังต่างประเทศ

รวม 19 เมือง ได้แก่ ฮองกง กวางโจว ฉางซา ฉงชิ่ง ปีนัง เจียงโจว เกาสง กัวลาลัมเปอร์ มัณฑะเลย์ ย่างกุ้ง มุมไบ พุทธคยา พาราณสี ชัยปุระ ลัคเนา ี เสียมราฐ พนมเปญ หลวงพระบาง และเวียงจันทน์

บริษัทฯ ได้ร่วมลงนามสัญญาความร่วมมือระหว่างกันบนเที่ยวบินรหัสร่วม (Code Share Flight) กับสายการบินบางกอกแอร์เวย์ส เป็นการสร้างความแข็งแกร่งของเครือข่ายเส้นทางบินในรูปแบบพันธมิตรการบินของทั้งสองสายการบิน และส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อเส้นทางบินของภูมิภาคอาเซียน โดยบริษัทฯ ได้ทำเที่ยวบินรหัสร่วมในเส้นทางบินภายในประเทศ รวม 10 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางกรุงเทพฯ ไปยัง สมุย เชียงใหม่ เชียงราย ภูเก็ต กระบี่ ลำปาง สุโขทัย ตราด รวมทั้ง เชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน และสมุย-ภูเก็ต ในเส้นทางบินระหว่างประเทศ 6 เส้นทาง ได้แก่ กรุงเทพฯ ไปยัง ดานัง หลวงพระบาง มัลดีฟส์ (มาเล) เสียมราฐ ฟูโก๊วก และเนปโด้

บริษัทฯ ขยายเครือข่ายเส้นทางบิน เสริมความแข็งแกร่งของเครือข่ายเส้นทางบินของบริษัทฯ และรองรับการขยายตัวของตลาด โดยบริษัทฯ ได้ร่วมลงนามสัญญาความร่วมมือระหว่างกันบนเที่ยวบินรหัสร่วม (Code Share Flight) กับสายการบินเซินเจิ้น เพื่อขยายเส้นทางบินไปสู่จุดหมายปลายทางในสาธารณรัฐประชาชนจีน อาทิ เส้นทางไป-กลับ กรุงเทพฯ-กวางโจว กรุงเทพฯ-เซินเจิ้น และเส้นทางไป-กลับ เซินเจิ้น-ภูเก็ต เป็นต้น

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้จัดทำตารางบินเป็นสองช่วงฤดู ประกอบด้วย ตารางบินฤดูร้อน (Summer Schedule) เริ่มจากวันอาทิตย์สุดท้ายของเดือนมีนาคมถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนตุลาคมของแต่ละปี และตารางบินฤดูหนาว (Winter Schedule) เริ่มจากวันอาทิตย์สุดท้ายของเดือนตุลาคมถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนมีนาคมของแต่ละปี เป็นไปตามข้อกำหนดของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association: IATA) ทั้งนี้ ในแต่ละฤดูจะมีการกำหนดความถี่ของเที่ยวบินชนิดเครื่องบิน และตารางการบินไปยังจุดบินต่าง ๆ ที่อาจแตกต่างกันตามการเปลี่ยนแปลงของความต้องการในแต่ละช่วงเวลา

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทฯ และสายการบินไทยสมายล์ มีเครือข่ายเส้นทางบินให้บริการครอบคลุม 80 จุดบิน ใน 31 ประเทศทั่วโลก โดยเป็น 10 จุดบินภายในประเทศ (ไม่รวมกรุงเทพมหานคร)

เส้นทางบินภายในประเทศ

บริษัทฯ ได้พัฒนาเที่ยวบินภายในประเทศ โดยให้ความสำคัญกับจุดบินหลัก ขณะที่จุดบินรองและจุดบินย่อยบางจุด บริษัทฯ ได้ร่วมมือกับสายการบินพันธมิตร เพื่อรักษาส่วนแบ่งการตลาด

บริษัทฯ ทำการบินจากกรุงเทพฯ ด้วยความถี่ 108 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ดังนี้ ภาคเหนือ ได้แก่ เชียงใหม่ ภาคใต้ ได้แก่ ภูเก็ต และกระบี่ โดยมีการเสริมผลิตภัณฑ์และบริการโดยสายการบินไทยสมายล์ ด้วยความถี่ 266 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ทำการบินในเส้นทางหลัก ได้แก่ กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ กรุงเทพฯ-ภูเก็ต กรุงเทพฯ-กระบี่ และทำการบินทดแทนการบินไทยในเส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ กรุงเทพฯ-สุราษฎร์ธานี กรุงเทพฯ-หาดใหญ่ กรุงเทพฯ-ขอนแก่น กรุงเทพฯ-อุดรธานี กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี เชียงใหม่-ภูเก็ต และเส้นทางอื่น ได้แก่ กรุงเทพฯ-นราธิวาส

บริษัทฯ หยุดทำการบินไปยังเกาะสมุย ตั้งแต่วันที่ 3 กันยายน 2561 เป็นต้นไป แต่อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้ร่วมลงนามสัญญาความร่วมมือระหว่างกันบนเที่ยวบินรหัสร่วม (Code Share Flight) กับสายการบินบางกอกแอร์เวย์ส ในทุกเที่ยวบินของเส้นทางนี้

เส้นทางบินระหว่างประเทศ

บริษัทฯ ทำการบินเส้นทางระหว่างประเทศทั้งสิ้น 763 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ โดยแบ่งเป็น 2 เส้นทางหลัก ได้แก่ เส้นทางภูมิภาคเอเชีย 620 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง 52 จุดบินใน 18 ประเทศ และเส้นทางข้ามทวีป 143 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง 18 จุดบิน ใน 13 ประเทศ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

เส้นทางภูมิภาคเอเชีย

บริษัทฯ ได้ปรับแผนเครือข่ายการบินให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาเครือข่ายการบินให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคเอเชีย ครอบคลุม 52 จุดบินใน 18 ประเทศ โดยบริษัทฯ แบ่งเส้นทางบินในภูมิภาคเอเชียเป็น 5 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางสายเหนือ เส้นทางสายใต้ เส้นทางสายตะวันตก เส้นทางสายตะวันออกกลาง และเส้นทางสายอินโดจีน

เส้นทางสายเหนือ

เป็นเส้นทางที่มีปริมาณผู้โดยสารหนาแน่น ทำกำไรสูง ให้บริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง โดยบริษัทฯ มีจุดบินไปยัง 21 จุดบินใน 4 ประเทศ ด้วยความถี่ 294 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ได้แก่ ฮองกง โตเกียว (นาริตะ และฮาเนดะ) โอซากา นาโกยา ฟุกุโอกะ ซัปโปโร ไทเป โซล มะนิลา ปักกิ่ง ปูซาน เชียงไฮ้ กวางโจว คุนหมิง เซี่ยเหมิน และเฉิงตู

สำหรับจุดบินของสายการบินไทยสมายล์ ได้แก่ ฉางชา ฉงชิ่ง เจิ้งโจว เกาสง และยกเล็กทำการบินเส้นทางภูเก็ต-กวางโจว เมื่อวันที่ 30 มิถุนายน 2561 โดยเปลี่ยนทำการบินเส้นทาง กรุงเทพฯ-กวางโจว ทดแทน เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2561 และเพิ่มจุดบินใหม่ไปยังฮองกง โดยทำการบินทดแทนการบินไทยในเส้นทาง ภูเก็ต-ฮองกง เมื่อวันที่ 28 ตุลาคม 2561

บริษัทฯ ได้ทำความร่วมมือกับพันธมิตรการบินสตาร์อัลไลแอนซ์ (Star Alliance) ทำเที่ยวบินรหัสร่วม (Code Share Flight) ไปยังจุดบินอื่น ๆ อาทิ เส้นทางในประเทศญี่ปุ่น เกาหลี และจีน รวมทั้งสิ้น 12 จุดบิน

เส้นทางสายใต้

เป็นเส้นทางที่มีการแข่งขันสูงจากการที่สายการบินต้นทุนต่ำทำการบินด้วยความถี่สูงหลายสายการบิน บริษัทฯ มีจุดบินให้บริการ 5 จุดบิน ใน 3 ประเทศ ด้วยความถี่ 84 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ได้แก่ สิงคโปร์ กัวลาลัมเปอร์ เดนปาสาร์ และจาการ์ตา

สำหรับจุดบินของสายการบินไทยสมายล์ ได้แก่ ปีนัง และกัวลาลัมเปอร์

เส้นทางสายตะวันตก

เส้นทางนี้มีปริมาณผู้โดยสารหนาแน่นสูง มีการเจริญเติบโตที่ดี โดยเฉพาะตลาดหลัก ได้แก่ อินเดีย ในขณะที่เดียวกันการแข่งขันทวีความรุนแรงมากขึ้น เนื่องจากสายการบินจากอินเดียมีการพัฒนาอย่างรวดเร็ว และมุ่งเข้าสู่ประเทศไทย เช่นเดียวกัน บริษัทฯ มีจุดบินให้บริการ 18 จุดบิน ใน 6 ประเทศ ด้วยความถี่ 144 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ได้แก่ เดลี มุมไบ กัลกัตตา ไฮเดอราบัด เบงกอลูร์ ธากา โคลัมโบ กาลูมาณฑู ย่างกุ้ง เจนไน การาจี อิสลามาบัด และละฮอร์

สำหรับจุดบินของสายการบินไทยสมายล์ ได้แก่ มัณฑะเลย์ ย่างกุ้ง พุทธคยา พาราณสี ชัยปุระ ลัคเนา และมุมไบ

เส้นทางสายตะวันออกกลาง

สายการบินตะวันออกกลางมีความเข้มแข็งด้านเงินทุน ซึ่งเอื้อต่อการขยายฝูงบินและเส้นทางบินได้อย่างรวดเร็ว ส่งผลให้เส้นทางสายตะวันออกกลางเป็นเส้นทางที่มีการแข่งขันสูง

บริษัทฯ มีจุดบินให้บริการไปยัง 2 จุดบิน ใน 2 ประเทศ ด้วยความถี่ 10 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ได้แก่ ดูไบ มัสกัต และยกเล็กทำการบินไปยังเตหะราน เมื่อ 28 กุมภาพันธ์ 2561

บริษัทฯ ได้ทำความร่วมมือกับสายการบินกัลฟ์แอร์ แอลอัลอิสราเอลแอร์ไลน์ และโอมานแอร์ ทำเที่ยวบินรหัสร่วม (Code Share Flight) ไปยังบาห์เรน เทลอาวีฟ และมัสกัต



เส้นทางสายอินโดจีน

เป็นเส้นทางที่เป็นจุดแข็งของเครือข่ายเส้นทางบินภูมิภาค เนื่องจากมีการเจริญเติบโตที่ดี และมีศักยภาพในการทำกำไรสูง ขณะเดียวกันมีการแข่งขันจากสายการบินต้นทุนต่ำเพิ่มขึ้น รวมถึงสายการบินต่างๆ ทำการบินตรงจากตะวันออกกลางและยุโรปเพิ่มมากขึ้น โดยบริษัทฯ มีจุดบินให้บริการ 6 จุดบิน ใน 3 ประเทศ ด้วยความถี่ 88 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ได้แก่ เวียงจันทน์ พนมเปญ ฮานอย และโฮจิมินห์ สำหรับจุดบินของสายการบินไทยสมายล์ ได้แก่ เสียมราฐ เวียงจันทน์ พนมเปญ และหลวงพระบาง

เส้นทางข้ามทวีป

เส้นทางอเมริกาเหนือ

สำหรับเส้นทางสายนี้เป็นตลาดที่มีขนาดใหญ่ และมีการแข่งขันสูงมาก การให้บริการเส้นทางบินขึ้นอยู่กับ การเชื่อมโยงกับเครือข่ายภายในสหรัฐอเมริกาและแคนาดา ปัจจุบันบริษัทฯ ไม่ได้ทำการบินโดยตรงไปยังเส้นทางอเมริกาเหนือ บริษัทฯ ได้ทำความร่วมมือกับพันธมิตร การบินสตาร์อัลไลแอนซ์ (Star Alliance) ทำเที่ยวบินรหัสร่วม (Code Share Flight) ไปยังจุดบินอื่นๆ อาทิ เส้นทางข้ามแปซิฟิก บริษัทฯ ได้ทำเที่ยวบินรหัสร่วมกับบอลนิปปอนแอร์เวย์ ในเส้นทางจากญี่ปุ่นเข้าอเมริกาเหนือ คือ เส้นทางโตเกียว ไปยัง ลอสแอนเจลิส ชิคาโก นิวยอร์ก ซานฟรานซิสโก วอชิงตัน ดี.ซี. ซีแอตเทิล และแซนโฮเซ และบริษัทฯ ได้ทำการบินรหัสร่วมกับสายการบินแอร์แคนาดา ในเส้นทางฮ่องกง ไปยัง โทรอนโต และแวนคูเวอร์ เส้นทางโตเกียว ไปยัง แวนคูเวอร์ และเส้นทางไทเป ไปยัง แวนคูเวอร์

บริษัทฯ ได้ทำเที่ยวบินรหัสร่วมกับสายการบิน ฮิว แอร์เวย์ โดยมีได้หวั่นเป็นศูนย์กลางไปยัง นิวยอร์ก ซานฟรานซิสโก แวนคูเวอร์ ลอสแอนเจลิส ซีแอตเทิล ฮุสตัน ชิคาโก และ โทรอนโต และบริษัทฯ ได้ทำการบินรหัสร่วมกับสายการบิน เอเชียในเส้นทางเกาหลี เข้าอเมริกาเหนือ เส้นทางโซล ไปยัง ลอสแอนเจลิส ซานฟรานซิสโก นิวยอร์ก ซีแอตเทิล โฮโนลูลู และชิคาโก

สำหรับเส้นทางข้ามแอตแลนติก บริษัทฯ ได้ทำการบินรหัสร่วมกับสายการบินลฟต์ฮันซา โดยมีแฟรงค์เฟิร์ต เป็นศูนย์กลางไปยังนิวยอร์ก แอตแลนตา ไมอามี ชิคาโก ดัลลัส และวอชิงตัน ดี.ซี. บริษัทฯ ได้ทำการบินรหัสร่วมกับสายการบินบริสเซลส์ โดยมีบริสเซลส์เป็นศูนย์กลางไปยังนิวยอร์ก วอชิงตัน ดี.ซี. และโทรอนโต บริษัทฯ ได้ทำการบินรหัสร่วมกับสายการบินแอร์แคนาดา ในเส้นทาง แฟรงค์เฟิร์ต ไปยัง มอนทรีออล และโทรอนโต เส้นทางลอนดอน ไปยัง โทรอนโต เส้นทางซูริก ไปยังโทรอนโต

ทั้งนี้บริษัทฯ ทำเที่ยวบินรหัสร่วม (Code Share Flight) รวมทั้งหมด 15 จุดบินในสหรัฐอเมริกา และแคนาดา และมีรายได้เพิ่มขึ้นจากเที่ยวบินรหัสร่วม เนื่องจากมีนโยบาย มุ่งเน้นการขายเส้นทางเครือข่าย โดยจะส่งเสริมการขายร่วมกับสายการบินพันธมิตรมากขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้บริษัทฯ มีรายได้เพิ่มขึ้นในเส้นทางที่บริษัทฯ ทำการบินเองและมีเที่ยวบินเชื่อมต่อกับสายการบินอื่นในรูปแบบเที่ยวบินรหัสร่วม

เส้นทางยุโรป

บริษัทฯ มีบริการเที่ยวบินไปยัง 13 จุดบินใน 11 ประเทศ ของภูมิภาคยุโรป ด้วยความถี่รวม 97 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ได้แก่ ลอนดอน แฟรงค์เฟิร์ต ปารีส โรม โคเปนเฮเกน สตอกโฮล์ม ซูริก มิวนิก บริสเซลส์ มิลาน ออสโล มอสโคว์ และ เวียนนา

สำหรับตลาดที่บริษัทฯ ไม่ได้เปิดทำการบินโดยตรง ทั้งในยุโรปและสหราชอาณาจักร บริษัทฯ ได้ทำความร่วมมือกับสายการบินพันธมิตรในการให้บริการเส้นทางบินโดยใช้เที่ยวบินรหัสร่วม ซึ่งเที่ยวบินรหัสร่วมทั้งหมดในยุโรปและสหราชอาณาจักรครอบคลุม 39 จุดบิน ใน 16 ประเทศ

เส้นทางออสเตรเลียและนิวซีแลนด์

ในภาคพื้นออสเตรเลีย บริษัทฯ ให้บริการ 5 จุดบิน ใน 2 ประเทศ ได้แก่ ซิดนีย์ เมลเบิร์น บริสเบน เพิร์ธ ในออสเตรเลีย และโอ๊คแลนด์ ในนิวซีแลนด์ ด้วยความถี่รวม 46 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้จัดเที่ยวบินรหัสร่วม กับสายการบินแอร์นิวซีแลนด์ ซึ่งเป็นสายการบิน

พันธมิตร โดยการเชื่อมโยงเครือข่ายการบินของบริษัทฯ เข้ากับเส้นทาง ฮองกง-โอ๊คแลนด์ และ เที่ยวบินระหว่าง เมืองท่องเที่ยวต่างๆ รวม 2 จุดบิน ใน 1 ประเทศ คือ เวลลิงตัน ไครสต์เชิร์ช

การบริการลูกค้า

ในปี 2561 บริษัทฯ ยังคงมุ่งมั่นพัฒนาปรับปรุงคุณภาพผลิตภัณฑ์และการบริการในทุกจุดสัมผัสอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ลูกค้าในแต่ละกลุ่มเป้าหมายได้สัมผัสประสบการณ์การบินที่โดดเด่นงดงามผสานเอกลักษณ์ของความเป็นไทย เริ่มตั้งแต่การบริการก่อนเที่ยวบิน (Pre-flight Services) การบริการบนเที่ยวบิน (In-flight Services) ไปจนถึงการให้บริการหลังเที่ยวบิน (Post-flight Services) โดยมีแผนการดำเนินงาน แนวคิดและภาพลักษณ์ที่ชัดเจน ภายใต้นโยบายการบริการจากใจ (Service from the Heart) ซึ่งพนักงานบริษัทฯ ทุกคนยึดมั่นมาตลอด 5 ทศวรรษของการให้บริการ ด้วยตระหนักดีว่าคุณภาพของการบริการลูกค้าเป็นปัจจัยหลักสู่ความสำเร็จของภารกิจการให้บริการขนส่ง และขับเคลื่อนให้บริษัทฯ สามารถแข่งขันกับสายการบินคู่แข่งได้อย่างยั่งยืน

เพื่อเน้นย้ำถึงการบริการที่เป็นเลิศ สม่ำเสมอ และเป็นไปตามมาตรฐานที่ตกลงไว้ การบริการลูกค้าถือว่าเป็นหัวใจในการดำเนินธุรกิจ บริษัทฯ ได้กำหนดขั้นตอนการให้บริการและทำข้อตกลงระดับการบริการ (Service Level Agreement: SLA) กับทุกจุดบริการหลัก ตั้งแต่การสำรองที่นั่ง จนเสร็จสิ้นการเดินทางที่จุดหมายปลายทาง รวมทั้งตรวจประเมินทุกจุดบริการเหล่านั้นอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้แน่ใจว่าลูกค้าได้รับความพึงพอใจสูงสุดจากการใช้บริการและผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพตลอดการเดินทาง มีการตรวจติดตามคุณภาพการบริการให้เป็นไปตามคู่มือการปฏิบัติงาน (Service Operation Procedure) ด้วยการสุ่มตรวจการปฏิบัติงาน แบบไม่แจ้งให้ผู้รับบริการตรวจทราบ (Mystery Shopping) รวมถึงการตรวจประเมินคุณภาพผลิตภัณฑ์และการบริการจากสถาบันที่ได้รับการยอมรับระดับโลก

การประเมินผลและการกำกับดูแลข้อตกลงระดับการบริการที่ดี นอกจากเป็นการเสริมสร้างประสบการณ์ที่ดีในการเดินทาง (Customer Experience) ให้ลูกค้าเกิดความพึงพอใจ กักต้อนผลิตภัณฑ์และบริษัทฯ (Brand Loyalty) อันเป็นการรักษารฐานลูกค้าเดิมให้กลับมาใช้บริการอีก และยังช่วยให้เกิดการตลาดแบบปากต่อปาก (Word of Mouth) โดยเฉพาะจากผู้บริโภคที่ขอบพูดถึงแบรนด์หรือผลิตภัณฑ์ใดๆ ที่ตนชื่นชอบ (Brand Advocates) ทางสื่อสังคมออนไลน์ (Social Media) สำหรับรายละเอียดของการพัฒนาการบริการลูกค้าในแต่ละขั้นตอน มีดังนี้

ด้านการบริการก่อนเที่ยวบิน

บริษัทฯ ได้พัฒนาระบบการให้บริการผ่านอินเทอร์เน็ต โทรศัพท์มือถือ (Electronic and Mobile Service) เพื่อเพิ่มความสะดวกรวดเร็วให้ลูกค้าสามารถเข้าถึงข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางได้ง่ายขึ้น อาทิ ข้อมูลการจองบัตรโดยสาร การตรวจสอบรายละเอียดเกี่ยวกับเที่ยวบิน ตารางบิน ตลอดจนการแจ้งข้อมูลให้ลูกค้าทราบเมื่อเที่ยวบินไม่เป็นไปตามปกติ นอกจากนี้ ยังเพิ่มช่องทางการจ่ายเงินในเว็บไซต์ให้มากขึ้น และให้บริการ Website Live Chat 24 ชั่วโมง 7 วัน เพื่อเพิ่มความสะดวกรวดเร็ว และให้ความช่วยเหลือกับลูกค้า รวมทั้งเพิ่มช่องทางการเช็คอินด้วยตนเองผ่านอินเทอร์เน็ต โทรศัพท์มือถือ และเครื่อง Kiosk สำหรับการบริการที่ท่าอากาศยาน ได้เพิ่มเคาน์เตอร์ Bag Drop ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สำหรับลูกค้าที่เช็คอินด้วยตนเอง (e-check-in)

ด้านการบริการบนเครื่องบิน

บริษัทฯ มุ่งเน้นการพัฒนาบริการของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน โดยปรับรูปแบบการให้บริการเป็นแบบเฉพาะบุคคลมากขึ้น ทั้งในชั้นหนึ่งและชั้นธุรกิจ รวมถึงปรับรายการอาหารและเครื่องดื่มที่ให้บริการและการนำเสนอให้มีความโดดเด่นและน่าสนใจมากขึ้น อาทิ อาหารยอดนิยมของแต่ละท้องถิ่น อาหารสำหรับไทย เครื่องดื่มสมุนไพร และเมนูพิเศษในช่วงเทศกาล นอกจากนี้ ได้ปรับรายการอาหารเส้นทางภายในประเทศเป็น Hot Snack และเส้นทางอินโดจีนเป็น Hot Light Meal

บริษัทฯ มุ่งเน้นการพัฒนาคุณภาพการบริการบนเครื่องบิน เพื่อสร้างความพึงพอใจสูงสุดแก่ผู้โดยสารในทุกชั้นบริการ โดยในการบริการบนเครื่องบิน พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน จะให้บริการผู้โดยสารเป็นแบบเฉพาะบุคคลมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในชั้นหนึ่งและชั้นธุรกิจ พร้อมได้วางแผนและกำหนดขั้นตอนการบริการให้สอดคล้องกับความพึงพอใจและความต้องการของผู้โดยสารอย่างแท้จริงในแต่ละเส้นทาง ภายใต้เงื่อนไขด้านความปลอดภัยทางการบินของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ในส่วนของอุปกรณ์บริการบนเครื่องบิน ได้คัดสรรและจัดหาอุปกรณ์สำหรับใช้บริการบนเครื่องบินระดับ World Class ที่ถือเป็น Touch Point ของ Five Stars Airlines Rating ได้แก่

- หูฟังสำหรับผู้โดยสารชั้นหนึ่งและชั้นธุรกิจ ให้บริการด้วย Brand “AKG” ซึ่งได้รับรางวัลยอดเยี่ยมในเรื่องของรูปแบบและคุณภาพ
- Comfort Wear สำหรับผู้โดยสารชั้นหนึ่ง Brand “Boggi”
- ชุดอำนวยความสะดวกระหว่างการเดินทาง (Travel Kit) สำหรับผู้โดยสารชั้นหนึ่ง Brand “Rimowa” และ “Porche Design”

- ชุดอำนวยความสะดวกระหว่างการเดินทาง (Travel Kit) สำหรับผู้โดยสารชั้นธุรกิจ Brand “Mandarin Duck” และ “Lacoste”

ด้านอาหารและเครื่องดื่ม ได้ปรับปรุงและออกแบบรายการอาหารที่ใช้บริการในชั้นหนึ่งและชั้นธุรกิจ โดยผู้เชี่ยวชาญและชำนาญการ ทั้งนี้ ได้คำนึงถึงรสชาติอาหารที่เป็นแบบฉบับของอาหารแต่ละชนิด โดยเฉพาะรสชาติของอาหารไทย โดยได้เชิญผู้เชี่ยวชาญและมีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับ มาเป็นที่ปรึกษาและออกแบบรายการอาหาร ได้แก่ ผศ.ศรีสมร คงพันธ์ ใจไฟ Chef Michelin จากประเทศฝรั่งเศส นอกจากนี้ ได้จัดทำรายการอาหารพิเศษสำหรับให้บริการผู้โดยสารในช่วงเทศกาลต่าง ๆ อีกด้วย และในขณะเดียวกัน บริษัทฯ ได้นำผลิตภัณฑ์วิสาหกิจชุมชน (OTOP) ขึ้นบริการบนเที่ยวบิน อาทิ ชุดอำนวยความสะดวกระหว่างการเดินทาง (Travel Kit) อาหารว่างขบเคี้ยวที่ให้บริการบนเครื่องบิน (Snacks) เป็นต้น เพื่อตอบสนองนโยบายของรัฐบาลที่ให้ส่งเสริมผลิตภัณฑ์วิสาหกิจชุมชน (OTOP)

ในการพัฒนาการบริการในด้านของอาหาร และเครื่องดื่ม ได้ยึดหลักการ 5 ข้อ คือ

1. **ด้านงบประมาณ** ในด้านงบประมาณคำนึงถึงการใช้งบประมาณอย่างเหมาะสม และระบบ Win-Win ระหว่างผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ
2. **Operation System** ในด้าน Operation System ต้องเป็น Single System ทั้งระบบ เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปในทางเดียวกัน และตรวจสอบได้
3. **Seasoning and Promotion** ในด้านของอาหารและเครื่องดื่ม จะมีการพิจารณาถึงฤดูกาลของวัตถุดิบที่มาของวัตถุดิบ ความต้องการของลูกค้า เพื่อให้การบริหารต้นทุน และคุณภาพเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด ในอีกด้านหนึ่งต้องมีการสร้าง Promotion เพื่อเป็นการตอบแทนลูกค้า และสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าของบริษัทฯ ตลอดทั้งปี
4. **Partner & Vendor** ในส่วนของผู้ประกอบการ และ Catering ที่เกี่ยวข้อง จะให้ความร่วมมือที่ใกล้ชิดกันมากขึ้น เพื่อให้เกิดประโยชน์ทั้งสองฝ่าย และสามารถพัฒนาคุณภาพของการบริการไปถึงเป้าหมายที่กำหนดได้
5. **Executive Chef Officer** ในส่วนของ Menu Planning รวมทั้งเครื่องดื่ม จะจัดให้มีทีมงานที่เป็นผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านอาหารและเครื่องดื่มเพื่อกำหนดแนวทางวางแผนพัฒนา และรวมทั้งดูแลต้นทุนเพื่อให้เกิดมูลค่าสูงสุดในการบริการ

โดยมุ่งเน้นการบริการเพื่อให้เป็น TOP 5 ของโลก ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้วางแผนและกำหนดทิศทางของการทำงานโดยใช้พื้นฐานจากทั้ง 5 ประการนี้ โดยได้

ติดต่อผ่านครัว และ Partner ต่าง ๆ เพื่อหาแนวร่วมในการพัฒนาเรื่องของอาหาร ในปีที่ผ่านมาโดยได้รับความร่วมมือจาก Chef Michelin ในการรังสรรค์เมนูในหลาย ๆ เที่ยวบิน เช่น ปารีส ไทเป โตเกียว โอซากา เป็นต้น ในส่วนของเครื่องดื่ม ได้ขอความร่วมมือจาก Supplier ต่าง ๆ เพื่อพัฒนาในส่วนของ Cocktail และ Mocktail สำหรับบริการบนเครื่องบิน เช่น Ginger Me หรือ Rum Thai

ในปี 2562 บริษัทฯ จะมุ่งเน้นไปในคำว่า Local Signature Menu, Menu By Chef, Best Raw Material, Signature Drink, Signature Tea & Coffee ในส่วนของการบริการในชั้นหนึ่ง (First Class) ถือเป็นห้องรับแขกที่แสดงศักยภาพสูงสุดของบริษัทฯ โดยมุ่งเน้นไปที่ Simple, Quality, and Consistency เพื่อตอบสนองความต้องการสูงสุดของลูกค้าเป็นสำคัญ ในด้านความรับผิดชอบต่อสังคม บริษัทฯ ยังคงดำเนินนโยบายในส่วนของ Cooperate Social Responsibility (CSR) เช่น โครงการ OTOP การใช้วัตถุดิบจากวิสาหกิจชุมชน สินค้าโครงการหลวง และผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพจากเกษตรกรไทยโดยตรง เป็นต้น

ทั้งนี้ บริษัทฯ ยืนยันว่าจะมุ่งเน้นการดำเนินการเพื่อพัฒนาอาหารและเครื่องดื่มที่บริการบนเครื่องบินให้มีคุณค่า และคุณภาพอย่างเต็มความสามารถ เพื่อเป้าหมายสูงสุดขององค์กรในการเป็นผู้ให้บริการที่ดีที่สุดติดอันดับ 1 ใน 5 ของโลก เพื่อให้การบินไทยเป็นสายการบินชั้นนำของโลกตลอดไป

อุปกรณ์และบริการ

บริษัทฯ ได้ปรับกลยุทธ์และแผนงานด้านการให้บริการเพื่อตอบสนองความคาดหวังของลูกค้า เพิ่มขีดความสามารถให้พร้อมต่อการแข่งขัน เพิ่มความสะดวกสบายโดยรวมให้แก่ผู้โดยสารมากขึ้น ดังมีรายละเอียดดังนี้

1. การปรับปรุงรูปแบบและคุณภาพของที่นั่งโดยสาร และระบบสารบรรณเท็ง

วัตถุประสงค์หลักของการปรับปรุงอุปกรณ์ในเครื่องบินของบริษัทฯ คือ การปรับปรุงอุปกรณ์ในเครื่องบินทุกลำที่เป็นแบบเดียวกัน ให้มีที่นั่งโดยสารและระบบสารบรรณเท็งลักษณะเดียวกันในแต่ละชั้นโดยสาร เพื่อสร้างความพึงพอใจให้กับผู้โดยสาร

1.1 การปรับปรุงรูปแบบและคุณภาพของที่นั่งโดยสาร
ปี 2561 บริษัทฯ ได้ดำเนินการปรับปรุงที่นั่งโดยสารบนเครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 จำนวน 3 ลำ ให้มีความทันสมัยและสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น โดยเก้าอี้โดยสารชั้นธุรกิจจะสามารถปรับเอนนอนราบได้ 180 องศา

1.2 การพัฒนาทางด้านระบบสาระบันเทิง

บริษัทฯ ได้ปรับปรุงระบบสาระบันเทิงทั้งด้านภาพและเสียงบนเครื่องบินในเส้นทางระหว่างประเทศทุกลำ เพื่อให้มีคุณภาพสูง ทันสมัยและได้มาตรฐานเดียวกันทั้งหมด โดยจะมีจอภาพส่วนตัวในทุกชั้นโดยสาร ระบบเพลงและภาพยนตร์ที่สามารถเลือกชมได้ตามความต้องการ และมีรายการบันเทิงให้ผู้โดยสารเลือกอย่างหลากหลาย อาทิเช่น ภาพยนตร์ไทย New Release Favorite และ World Cinema รวมทั้งเกมส์ ข้อมูล และภาพเส้นทางบิน นอกจากนี้ ยังพัฒนาและปรับปรุงซอฟต์แวร์ (Software) รองรับจำนวนเนื้อหา (Content) ที่เพิ่มขึ้น อาทิ e-Menu และ e-Shopping เป็นต้น

2. การติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกสำหรับธุรกิจและการสื่อสาร

บริษัทฯ ได้ให้บริการอินเทอร์เน็ต (Thai Sky Connect) บนเครื่องบินเพื่อให้ผู้โดยสารสามารถติดต่อสื่อสารกับภาคพื้นโดยใช้อุปกรณ์สื่อสารส่วนตัวของตนเอง โดยในปี 2561 ได้ให้บริการบนเครื่องบินจำนวนรวม 36 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 (33H) จำนวน 7 ลำ แบบแอร์บัส A330-300 (33R) จำนวน 3 ลำ แบบแอร์บัส A380-800 จำนวน 6 ลำ และแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 12 ลำ แบบโบอิง 787-8 จำนวน 6 ลำ และแบบโบอิง 787-9 จำนวน 2 ลำ นอกจากนี้เพื่อความสะดวกรบายของลูกค้า บริษัทฯ ได้มอบบริการ Free Wi-Fi จำนวน 20 MB สำหรับลูกค้าชั้นหนึ่งบนเครื่องบินแบบแอร์บัส A380-800 และจำนวน 20 MB สำหรับลูกค้าชั้นธุรกิจบนเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 แบบโบอิง 787-8 และ 787-9



การปฏิบัติการบิน ความปลอดภัย ความมั่นคง และมาตรฐานการบิน

ความปลอดภัยในการปฏิบัติการบินเป็นหัวใจของธุรกิจการบิน ตลอดระยะเวลาเกือบ 6 ทศวรรษ บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะสร้างความปลอดภัยสูงสุดในการเดินทางของผู้โดยสาร โดยเน้นที่การปฏิบัติการบินตามมาตรฐานความปลอดภัยและความมั่นคงการบินของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย: กพท. (Civil Aviation Authority of Thailand: CAAT) องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) หน่วยงานควบคุมความปลอดภัยด้านการบินของยุโรป (European Aviation Safety Agency: EASA) สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) และหน่วยงานกำกับดูแลด้านความปลอดภัย และความมั่นคงการบินพลเรือนของประเทศต่างๆ ทั่วโลก

ในฐานะสายการบินแห่งชาติ บริษัทฯ พร้อมทั้งจะพัฒนาองค์กร รวมทั้งให้การสนับสนุนและความร่วมมือกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) เพื่อให้ประเทศไทยมีการดำเนินการด้านการบินตามมาตรฐานสากล โดยปีนี้ ได้ร่วมสนับสนุนข้อมูลสำหรับการประเมินผลการดำเนินงานของประเทศไทยตามแผน The Global Aviation Safety Plan (GASP) และ The Global Air Navigation Plan (GANP) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (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 ในการขนส่งผู้โดยสาร สินค้าผลิตภัณฑ์เกษตรกรรม อาหารสดอย่างเต็มรูปแบบ รวมทั้งวัตถุดิบอื่น ๆ ที่มีการควบคุมด้านความปลอดภัย ทั้งนี้เพื่อสนับสนุนยุทธศาสตร์ของประเทศไทยในการเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์

บริษัทฯ มีระบบเตรียมการโดยดำเนินการตรวจประเมินมาตรฐานการปฏิบัติงานภายในองค์กร (Operational Compliance Audit) ของทุกหน่วยปฏิบัติการ เพื่อให้มั่นใจว่าเป็นไปตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องอย่างครบถ้วนและมีการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง พร้อมรับการตรวจประเมินจากองค์กรภายนอก ทั้งนี้ บริษัทฯ สามารถผ่านการตรวจประเมิน

และได้รับไปรับรองคุณภาพสากลด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติการของสายการบิน (IATA Operational Safety Audit :IOSA) เป็นรายแรกของประเทศไทยตั้งแต่ปี 2547 และได้รับการรับรองอย่างต่อเนื่องมาโดยตลอด โดยผ่านการตรวจประเมินทุกสองปี ครั้งล่าสุดเมื่อเดือนพฤษภาคม 2561 และได้รับไปรับรองคุณภาพสากลด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติการของผู้ให้บริการภาคพื้น (IATA Safety Audit for Ground Operations (ISAGO) ตั้งแต่ปี 2560

ในปี 2561 หน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนของประเทศต่าง ๆ ทั่วโลกยังคงเพิ่มความถี่ในการตรวจสอบมาตรฐานความปลอดภัยของสายการบินของประเทศไทย ที่ทำการบินเข้าในแต่ละประเทศ โดยบริษัทฯ ได้รับการตรวจสอบมาตรฐานด้านความปลอดภัย (Ramp Inspection) ตามมาตรฐานสากลทั้งสิ้น 126 ครั้ง กรณีที่พบข้อบกพร่องสามารถแก้ไขได้ภายในตามเวลาที่กำหนด

เมื่อต้นเดือนเมษายนที่ผ่านมาได้เปิดตัว โครงการ Resilience Engineering for Safety Leadership ซึ่งมีเป้าหมายที่จะสร้างวัฒนธรรมองค์กรของการบินไทย ในการปลูกจิตสำนึกให้พนักงานตระหนักในเรื่องความปลอดภัย โดย Resilience Engineering เป็นแนวคิดใหม่ด้านความปลอดภัยที่มุ่งเน้นเสริมสร้างทัศนคติในเชิงบวกให้แก่ผู้ปฏิบัติงาน ให้มีการทบทวนกระบวนการทำงาน ประเมิน และปรับเปลี่ยนให้เหมาะสมกับสถานการณ์ต่าง ๆ ที่เปลี่ยนแปลงไปเพื่อให้ปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพและมีความปลอดภัยสูงสุด

บริษัทฯ ได้ดำเนินการพัฒนาระบบบริหารจัดการด้านความมั่นคงการบิน (Security Management Systems / SeMS) ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล เพื่อกำกับดูแลการดำเนินงานด้านความมั่นคงการบินให้เป็นไปตามนโยบายของบริษัทฯ และสอดคล้องตามมาตรฐานข้อกำหนดด้านความมั่นคงการบิน (Aviation Security) ขององค์กรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ ได้แก่ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (Civil Aviation Authority of Thailand: CAAT) หน่วยงานด้านความมั่นคงในการเดินทางของประเทศออสเตรเลีย (Australia's Office of Transport Security: OTS) กฎข้อบังคับของสหภาพยุโรป (European Union Regulations: EU Regulations) หน่วยงานด้านความมั่นคงของปะเทศเยอรมัน (German Civil Aviation Authority: LBA) หน่วยงานด้านความมั่นคงของประเทศอังกฤษ (Department for Transport: DfT) หน่วยงานด้านความมั่นคงของประเทศสวิตเซอร์แลนด์ (Switzerland's Federal Office of Civil Aviation: FOCA) หน่วยงานด้านความ

มั่นคงของประเทศญี่ปุ่น (Japan's Civil Aviation Bureau: JCAB) โดยบริษัทฯ มีผลการดำเนินงานที่อยู่ในระดับมาตรฐานสากล สามารถผ่านการตรวจประเมินจากทุกหน่วยงานที่มาทำการตรวจประเมินทั้งสิ้น 27 ครั้ง โดยไม่พบข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญ

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานการจัดการเหตุฉุกเฉินและภาวะวิกฤติ (Emergency & Crisis Response Management) อย่างเข้มงวด ยึดหลักกฎหมาย ข้อบังคับระหว่างประเทศ และนำมาประยุกต์ใช้ในการบริหารจัดการของหน่วยงานภายใน และสถานีการบินของบริษัทฯ เพื่อให้สอดคล้องกับกฎเกณฑ์ที่มีการเปลี่ยนแปลง บริษัทฯ ยังได้จัดทำแผนการจัดการในภาวะวิกฤติเพื่อเตรียมพร้อมรับวิกฤติการณ์ต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้น เช่น แผนย้ายฐานการปฏิบัติงาน แผน Public Health Emergency แผนกรณีพนักงานชุมนุมประท้วง แผนกรณีภัยพิบัติ และได้เข้าร่วมฝึกซ้อมการบริหารจัดการในภาวะฉุกเฉินเต็มรูปแบบกับหน่วยงานภาครัฐอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2561 บริษัทฯ ได้เข้าร่วมการฝึกซ้อมแผนฉุกเฉินเต็มรูปแบบประจำปี 2561 การฝึกซ้อมการบริหารจัดการในภาวะฉุกเฉินเต็มรูปแบบตามแผนฉุกเฉินท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (SEMEX-18) การเข้ายึดโดยมิชอบด้วยกฎหมาย กรณีการจับตัวประกัน และการฝึกซ้อมการบริหารจัดการในภาวะฉุกเฉินเต็มรูปแบบตามแผนฉุกเฉินท่าอากาศยานดอนเมือง (DEMEX-18) กรณีขู่วางระเบิดอาคารผู้โดยสารและเกิดเหตุระเบิดรวมทั้งเพื่อสามารถพร้อมรับมือกับเหตุฉุกเฉินที่อาจเกิดขึ้น จึงมีศูนย์ปฏิบัติการภาวะวิกฤติ (Crisis Management & Operations Center: CMOC) ทำหน้าที่เฝ้าระวังเหตุที่อาจเป็นภัยคุกคามต่อการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ ตลอด 24 ชั่วโมง อีกทั้งมีการฝึกอบรม การจัดสัมมนาสมาชิกให้ความช่วยเหลือด้านมนุษยธรรมแก่ผู้ประสบภัยฯ (Family Assistance & Support Team : FAST Center) สอดคล้องกับมาตรฐาน ระเบียบข้อบังคับระหว่างประเทศ สำหรับเที่ยวบินของบริษัทฯ สายการบินพันธมิตร และสายการบินที่มีข้อตกลงร่วมกัน

บริษัทฯ ได้พัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านการบินให้มีความรู้ความสามารถตามมาตรฐานสากล รวมทั้งให้มีจิตสำนึกสูงสุดด้านความปลอดภัย มุ่งเน้นการสรรหาบุคลากรการบินที่มีคุณภาพระดับสากล โดยกำหนดให้มีการตรวจสอบความพร้อมทั้งด้านร่างกาย จิตใจ ความรู้ (Knowledge) ทักษะ (Skill) และพฤติกรรม (Behavior) นักบินของบริษัทฯ จะต้องผ่านการทดสอบและประเมินความถนัดในการเป็นนักบินพาณิชย์ (Aptitude Test) จาก Scandinavian Institute of Aviation Psychology (SIAP) ประเทศสวีเดน ซึ่งเป็นสถาบันที่มีชื่อเสียงและได้รับการยอมรับด้านการคัดเลือก

นักบินให้กับสายการบินชั้นนำของโลก การสอบจิตวิทยาการบิน (Aviation Psychology Test) จากสถาบันเวชศาสตร์การบินกองทัพอากาศ รวมทั้งจะต้องผ่านการทดสอบความสามารถด้านทักษะการบิน (Ride Check) และการใช้ภาษาอังกฤษตามมาตรฐานสากล (English ICAO Proficiency) นอกจากนี้ ยังมุ่งเน้นการฝึกอบรมทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติแก่พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน เรื่องระบบความปลอดภัยและการบริการ เพื่อให้มีความรู้ความชำนาญแบบมืออาชีพ มีทัศนคติและใจรักต่องานบริการ ควบคู่ไปกับการตระหนักเรื่องความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง และสม่ำเสมอ

บริษัทฯ ได้จัดให้มีการอบรมหลักสูตร Safety Management System Course ให้กับบุคลากรการบินและพนักงานในส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้มั่นใจว่าบุคลากรการบินของบริษัทฯ มีความพร้อมในการปฏิบัติการบินอย่างปลอดภัย และเป็นไปตามข้อกำหนดของ ICAO และบริษัทฯ ได้จัดให้มีการอบรมหลักสูตร Engagement โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาบุคลากรด้านการบิน ให้เกิดความผูกพันต่อองค์กร มีความร่วมมือร่วมใจในการปฏิบัติงานตามหน้าที่เพื่อช่วยพัฒนาองค์กรไปในทิศทางที่บริษัทฯ กำหนด โดยมีเป้าหมายให้เกิดความปลอดภัยอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้นำระบบการเรียนรู้ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (e-Learning) และการนำแนวทางจัดการความรู้ (Knowledge Management) มาประยุกต์ใช้เพื่อส่งเสริมให้เกิดการแลกเปลี่ยนความรู้ในกลุ่มผู้ปฏิบัติงาน อันจะนำไปสู่ประสิทธิภาพสูงสุดในการให้บริการแก่ผู้โดยสารด้วย

บริษัทฯ ตระหนักดีว่าการดูแลสุขภาพอนามัยและความปลอดภัยของพนักงาน รวมถึงการป้องกันอันตรายและส่งเสริมสุขภาพอนามัย เป็นสิ่งสำคัญยิ่งที่ต้องดำเนินการควบคู่ไปกับการดำเนินธุรกิจ บริษัทฯ จึงมีนโยบายในการดำเนินงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานบนพื้นฐานของมนุษยธรรม โดยถือประโยชน์ของพนักงานเป็นหลัก และได้ดำเนินการอย่างครบวงจร คือการส่งเสริมสุขภาพอนามัย การเฝ้าระวังและตรวจสอบเพื่อความปลอดภัย การป้องกันและควบคุมอุบัติเหตุและสภาพแวดล้อมที่เป็นอันตรายในการทำงาน การเฝ้าระวังสุขภาพและป้องกันโรคจากการทำงาน การปฐมพยาบาล และการฟื้นฟูสมรรถภาพหลังการบาดเจ็บ

บริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการอาชีวอนามัยและความปลอดภัยในการทำงาน (Occupational Health and Safety Committee: OHSC) ซึ่งมีผู้แทนของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องร่วมเป็นคณะกรรมการฯ เพื่อทำหน้าที่ในการวางแผน กำหนดนโยบาย และแนวทางการดำเนินงาน

ให้เป็นระบบสอดคล้องกับข้อกำหนดของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยมีการจัดประชุม เพื่อติดตามการปฏิบัติงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานในภาพรวมของบริษัทฯ ให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด

ในภาพรวมของการปฏิบัติการบิน บริษัทฯ ได้มุ่งเน้นในเรื่องของมาตรฐานด้านความปลอดภัยในระดับสูงสุด และคุณภาพการให้บริการบนเครื่องบินที่ดีเลิศ โดยการนำเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัยและมีมาตรฐานด้านความปลอดภัยที่เป็นที่ยอมรับในระดับสากล มาประยุกต์ใช้กับเอกลักษณ์การให้บริการด้วยเสน่ห์ไทย บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะรักษาคุณภาพ ความปลอดภัย ความมั่นคง และมาตรฐานการบินให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล อีกทั้งการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ ข้อบังคับและกฎหมายที่เกี่ยวข้องนั้น เป็นปัจจัยหลักในการดำเนินธุรกิจที่บริษัทฯ ให้ความสำคัญเป็นอันดับแรก มาโดยตลอด และบริษัทฯ จะได้ดำเนินนโยบายเชิงรุกในการดำเนินงานด้านความปลอดภัย ความมั่นคง และมาตรฐานการบินอย่างต่อเนื่อง

การตลาดและการแข่งขัน

นโยบายและลักษณะตลาด

ในปี 2561 บริษัทฯ ได้ดำเนินตามแผนวิสาหกิจ (2560-2564) มีการปรับแผนกลยุทธ์ตามลักษณะตลาด ซึ่งแบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

กลุ่มตลาดที่บริษัทฯ เป็นผู้นำตลาด เช่น ตลาดกลุ่มประเทศ สแกนดิเนเวีย จีน และญี่ปุ่น เป็นต้น บริษัทฯ มุ่งเน้นในการดำรงความเป็นผู้นำตลาด ปรับกลยุทธ์เพื่อรักษาส่วนแบ่งตลาดและผลกำไรในการดำเนินงานเป็นหลัก โดยการเพิ่มเที่ยวบิน และเปลี่ยนแบบเครื่องบินที่มีอุปกรณ์ทันสมัย เพื่อป้องกันการสูญเสียลูกค้าให้แก่สายการบินอื่น

กลุ่มตลาดที่มีการแข่งขันสูง เช่น ตลาดสิงคโปร์ ฮองกง และกลุ่มประเทศในอาเซียน บริษัทฯ มุ่งเน้นการปรับปรุงความสามารถในการแข่งขันเพื่อรักษาส่วนแบ่งตลาด โดยเพิ่มความร่วมมือกับสายการบินพันธมิตร เพื่อเพิ่มผู้โดยสารเชื่อมต่อที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รวมทั้งใช้สายการบินไทยสมายล์ในการรักษาส่วนแบ่งตลาดในเส้นทางภูมิภาคระยะสั้น

กลุ่มตลาดที่คู่แข่งมีความเข้มแข็ง เช่น ตลาดรัสเซีย และสหรัฐอเมริกาบริบทเอมิเรตส์ บริษัทฯ มุ่งเน้นการเฝ้าระวังปริมาณการขนส่งและผลกำไรขาดทุนอย่างต่อเนื่อง เพื่อปรับกลยุทธ์ให้เหมาะสมกับสภาพการณ์ โดยใช้เครื่องบินที่เหมาะสมกับความต้องการของตลาด และมีความคล่องตัวในการปรับเปลี่ยนเที่ยวบินโดยต้องมีการติดตามผลการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องและรวดเร็ว

นโยบายการตลาดและลักษณะตลาด

ของสายการบินไทยสมายล์ (Thai Smile Airways)

สายการบินไทยสมายล์ได้กำหนดตำแหน่งทางการตลาดของสายการบินเป็นสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ (Full Service Airlines) ที่มุ่งเน้นในการพัฒนาคุณภาพและมาตรฐานการให้บริการที่เยี่ยมยอด ควบคู่ไปกับความคุ้มค่าของราคาบัตรโดยสารที่กำหนดไว้ให้ครอบคลุมทุกบริการ โดยมีการกำหนดแนวทางในการดำเนินนโยบายการตลาดดังนี้

1. การให้บริการมุ่งสู่ความเป็นเลิศ (Excellent Services)

เน้นเพิ่มเติมการนำเสนอคุณค่าให้กับลูกค้าทุกจุดสัมผัสของการบริการ (Touch Point) โดยมีแนวทางดังนี้

- **Excellent Check-in** พัฒนาปรับปรุงระบบและขั้นตอนการเช็คอินทางอินเทอร์เน็ตให้ผู้โดยสารสามารถเช็คอินล่วงหน้าได้ด้วยตนเอง เช่น สามารถเลือกที่นั่ง และพิมพ์บัตรขึ้นเครื่อง (Boarding Pass) ตลอดจนการจัดให้มีห้องรับรองผู้โดยสาร (Lounge) สำหรับผู้โดยสารทุกท่าน
- **Excellent In-Flight Services** พัฒนาปรับปรุงวิธีการและขั้นตอนการให้บริการผู้โดยสารในเที่ยวบินให้มีประสิทธิภาพ และสร้างความประทับใจให้ผู้โดยสารเพิ่มมากยิ่งขึ้น อาทิ การให้บริการและบรรยากาศภายในห้องโดยสาร อาหารและเครื่องดื่มในเที่ยวบิน เป็นต้น
- **Excellent Customer Relation** พัฒนาระบบการส่งมอบผลิตภัณฑ์ โดยการสร้างความพึงพอใจให้ลูกค้าในทุกรายละเอียด อาทิ ระบบการจองบัตรโดยสาร การเช็คอินผู้โดยสาร ผลิตภัณฑ์ภายในห้องโดยสาร นอกจากนี้ยังให้บริการแก่ลูกค้าอย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างความพึงพอใจสูงสุดในทุกกลุ่มเป้าหมาย อาทิ การทำกิจกรรมร่วมกับลูกค้าในช่วงเทศกาลต่าง ๆ การพัฒนาระบบให้ข้อมูลและการสื่อสารกับลูกค้า เป็นต้น

2. การกำหนดราคาขายที่เหมาะสม

(Reasonable Price, High Value)

- ปรับโครงสร้างการกำหนดราคาเพื่อให้มีราคาบัตรโดยสารที่หลากหลายเหมาะสมสำหรับแต่ละตลาด เพื่อสร้างโอกาสในการแข่งขันกับสายการบินอื่น (Right Price, Right Market)
- สร้าง Price Value เพื่อดึงดูดให้ลูกค้าใช้บริการตลอดจนมุ่งเน้นการสื่อสารกับลูกค้าผ่านทางช่องทาง On-line หรือ Internet เพิ่มเติม

3. การพัฒนาเครือข่ายเส้นทางบิน

(Route Network Development)

- เสริมสร้างเครือข่ายการบินให้แข็งแกร่ง ด้วยการเพิ่มความถี่หรือความจุของเที่ยวบินให้เพียงพอับความต้องการของตลาด และพัฒนาการเชื่อมต่อเที่ยวบินในเวลาที่เหมาะสม เพื่อเพิ่มจำนวนผู้โดยสารทั้งแบบจุดบินต่อจุดบิน (Point to Point) และแบบต่อเที่ยวบิน (Connecting Traffic) จากจุดต้นทางถึงปลายทางให้มากขึ้น เช่น เส้นทางจีน อินเดีย อินโดจีน และเส้นทางในภูมิภาค
- ขยายเครือข่ายเส้นทางบินโดยอาศัยความร่วมมือกับการบินไทยเพื่อให้เกิดการเชื่อมต่อเที่ยวบินอย่างต่อเนื่องและสะดวกแก่ผู้โดยสารเพิ่มขึ้น (Seamless Connectivity) เช่น การเชื่อมต่อเส้นทางบินจากประเทศอินเดียของไทยสมายล์กับเส้นทางบินสู่ประเทศออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ของการบินไทย ซึ่งมีผู้โดยสารชาวอินเดียที่เดินทางไปด้วยตัวเอง และที่เดินทางเป็นหมู่คณะซึ่งมีความต้องการในการเดินทางเป็นจำนวนมาก เป็นต้น
- ขยายเครือข่ายเส้นทางบินโดยอาศัยความร่วมมือกับสายการบินคู่ค้า คือ สายการบินในกลุ่มลู่ต์อันซา ได้แก่ สายการบินลู่ต์อันซา สายการบินสวิสสายการบินออสเตรเลียแอร์ไลน์ เพื่อเชื่อมต่อเส้นทางจากประเทศเยอรมนี สวิสเซอร์แลนด์ และออสเตรเลียมายังประเทศไทย รวมทั้งจุดพินจากประเทศไทย ซึ่งจะช่วยให้เกิดรายได้จากจุดที่ไม่ได้ทำการบินมายังประเทศไทย โดยมีแผนจะทำความร่วมมือกับสายการบินอีวีเอ (EVA airlines) เพื่อเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างทวีปอเมริกาไปยังประเทศไทย

4. เสริมสร้างความแข็งแกร่งในช่องทางโฆษณาและสื่อสารการตลาด (Strengthen Brand Communication)

- เพิ่มช่องทางการโฆษณาและสื่อสารการตลาดให้มีความเหมาะสม เพื่อให้สามารถเข้าถึงกลุ่มลูกค้าได้อย่างตรงเป้าหมายและครอบคลุม ไม่ว่าจะเป็นกลุ่มลูกค้าทั่วไป ลูกค้าองค์กร รวมไปถึงลูกค้าที่ซื้อผ่านช่องทาง On-line
- เพิ่มความถี่ในการติดต่อสื่อสาร และใช้ประโยชน์จากการสื่อสารผ่านช่องทาง On-line เช่น Facebook, LINE Official, Instragram, WEChat ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

5. การพัฒนากลยุทธ์การตลาดที่มีความเหมาะสม และตอบสนองต่อสภาพตลาดที่มีความแตกต่างกัน (Market Segmentation Strategy)

- เส้นทางประเทศจีน: มุ่งเน้นลูกค้าที่เดินทางด้วยตนเอง (FIT: Fully Independent Traveler)

ที่มีกำลังซื้อสูงเพิ่มมากขึ้น โดยการสร้างสื่อและทำกิจกรรมประชาสัมพันธ์ทางการตลาด (Marketing Communication) ที่เข้าถึงกลุ่มลูกค้า (Focus Group) เป็นต้น

- เส้นทางประเทศอินเดีย: มุ่งเน้นลูกค้าที่เดินทางด้วยตนเอง (FIT: Fully Independent Traveler) ลูกค้ากลุ่ม MICE (Meeting, Incentives Convention, Exhibition) ลูกค้าที่ต้องการการจัดงานแต่งงานภายในประเทศ (Wedding) และลูกค้ากลุ่มผู้ใช้แรงงาน (Labor) เป็นต้น
- เส้นทางในอินโดจีน : ปรับเวลาต่อเที่ยวบิน (Connecting time) เพื่อให้สามารถรองรับการเชื่อมต่อกับเส้นทาง longhaul จากสายการบินยุโรป
- เส้นทางในประเทศ : รักษาฐานลูกค้าเดิม และเพิ่มฐานลูกค้าใหม่ โดยการทำการตลาด และการขายที่มีความน่าดึงดูดและเข้าถึงกลุ่มลูกค้า ผ่านทางช่องทางขายทุกช่องทาง ตลอดจนสร้างประสบการณ์ในการเดินทางที่ประทับใจและมีคุณภาพเพิ่มมากขึ้นเมื่อเทียบกับสายการบินอื่น ๆ (Competitive Edge)

6. บรรลุเป้าหมายในการเป็นองค์กรที่มีความแข็งแกร่งและยั่งยืน สร้างผลกำไรสูงสุด (Strong and Sustainable Growth with High Profitability)

- เป็นองค์กรที่มุ่งเน้นลูกค้า (Customer Oriented)
- เป็นองค์กรที่มีขีดความสามารถในการแข่งขัน (Competitiveness)
- เป็นองค์กรที่มีความคล่องตัวสูง (Dynamic)

แผนบริหารรายได้และพัฒนาช่องทางการจัดจำหน่าย

แผนบริหารรายได้

เพื่อรักษาและเพิ่มคุณภาพรายได้ในสภาวะเศรษฐกิจโลกถดถอย การเมืองไม่ปกติ ความผันผวนของตลาด การแข่งขันที่รุนแรง รวมทั้งการตรวจสอบมาตรฐานความปลอดภัยด้านการบิน ขององค์กรตรวจสอบต่างๆ บริษัทฯ จึงมีแผนงานมุ่งเน้นการขายและเพิ่มรายได้โดย

- ปรับปรุงผลิตภัณฑ์และบริการโดยการบริหารฝูงบินแนวใหม่ด้วยการใช้เครื่องบินให้เกิดประโยชน์สูงสุดในเส้นทางหลักด้วยการใช้เครื่องบินรุ่นใหม่ที่ดีกว่าปรับกำลังการผลิตในบางตลาด และเพิ่มการใช้เครื่องบินให้มากขึ้น
- เพิ่มการขายแบบเครือข่าย (Network Sales) โดยแสวงหากู้ลูกค้าใหม่ๆ ในเส้นทางรอบๆ เส้นทางหลัก โดยการจัดทำความตกลงร่วมกับสายการบินคู่ค้า ดังที่ปรากฏในรายการส่งเสริมการขายจุดบินใหม่ๆ ของบริษัทฯ ในทวีปยุโรป

- เสริมสร้างรายได้จากการขายผ่านบริการอิเล็กทรอนิกส์ (e-Service) โดยพัฒนาระบบที่สามารถอำนวยความสะดวกสนองต่อความต้องการของผู้โดยสารสำหรับตลาดภายในประเทศและต่างประเทศ

การหารายได้เสริม

นอกเหนือจากธุรกิจการบินหลักที่บริษัทฯ ดำเนินงานด้านการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ บริษัทฯ ยังมีผลิตภัณฑ์และบริการเสริมต่างๆ เป็นรายได้เสริมองค์กรอีกทางหนึ่ง โดยบริษัทฯ ได้จัดทำบริการเสริมในรูปแบบการช้อปปิ้งออนไลน์ (Shopping Online) บนเว็บไซต์ เช่น การเลื่อนชั้นที่นั่ง บริการรถเช่า รถรับส่งสนามบิน โรงแรม รวมทั้งเสนอขายผลิตภัณฑ์และบริการที่บริษัทฯ มีอยู่แล้ว อาทิ สินค้า THAI Shop ช่องทางพิเศษ (Fast Track) ห้องรับรองพิเศษ (Lounge) เป็นต้น รวมทั้งหาผลิตภัณฑ์ต่างๆ ที่คิดว่าเป็นที่น่าสนใจ คุณภาพที่คัดสรรมาอย่างดีจากที่ต่างๆ ทั้งในและต่างประเทศ อาทิ ผลิตภัณฑ์ในสังกัดกระทรวงพาณิชย์ ผลิตภัณฑ์ OTOP นอกจากนี้จะเป็นการส่งเสริมผลิตภัณฑ์ในประเทศแล้ว ยังเป็นการสนับสนุนนโยบายรัฐบาล และต้อนรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) อีกทางหนึ่ง ทั้งนี้บริษัทฯ มีขีดความสามารถที่จะหารายได้เสริมอื่นๆ ได้นอกเหนือจากธุรกิจการบิน โดยการหาความร่วมมือทางธุรกิจที่มีความสอดคล้องกันเพิ่มขึ้น รวมทั้งการเจรจาและต่อยอดธุรกิจกับพันธมิตรทางธุรกิจใหม่ๆ ที่จะเข้ามาเสริมธุรกิจการบินให้เข้มแข็งขึ้น เพื่อตอบสนองรสนิยม (Lifestyle) ของลูกค้ายุคใหม่ที่ต้องการความสะดวกสบาย รวดเร็วและเป็นการเพิ่มมูลค่าเพิ่มให้กับแบรนด์ (Brand) ด้วยรวมทั้งจะทำให้เว็บไซต์ (Website) ของบริษัทฯ มีบทบาทและแข็งแกร่งมากยิ่งขึ้น และเพิ่มความประทับใจให้กับลูกค้าของบริษัทฯ ตามความต้องการในการใช้บริการที่แตกต่างกันในระหว่างการเดินทาง (Customer Experience Management)

ธุรกิจการขนส่งทางอากาศ การท่องเที่ยวและการขนส่งเป็นธุรกิจที่มีความโดดเด่นและอยู่ในความสนใจทั้งจากผู้บริโภคภายในประเทศและจากประเทศเพื่อนบ้าน โดยบริษัทฯ วางกลยุทธ์เพื่อรองรับกับความต้องการของลูกค้าในระดับนานาชาติและบริการจัดส่งแบบครบวงจร คือ ส่งซื้อสินค้าและผลิตภัณฑ์ผ่านออนไลน์ของบริษัทฯ จ่ายเงินและดำเนินการจัดส่งให้ถึงมืออย่างเรียบร้อย ทั้งนี้ลูกค้าจะได้รับความสะดวกในการซื้อบริการเสริมต่างๆ ที่มีคุณภาพ มีความคุ้มค่าที่บริษัทฯ ทำการคัดสรรมาแล้ว และนำเสนอเป็นทางเลือกตามรสนิยมและความต้องการของผู้โดยสารตามเส้นทางและวัตถุประสงค์ของการเดินทาง ซึ่งบริการเสริมดังกล่าว จะทำให้ผู้โดยสารของบริษัทฯ ได้รับ

ประสบการณ์ที่ดีตลอดการเดินทาง และบอกต่อประสบการณ์การเดินทางผ่านสื่อสังคมออนไลน์และกับเพื่อน ๆ เพื่อจูงใจให้หันกลับมาใช้บริการของบริษัทฯ ต่อไป

กลุ่มลูกค้าและการพัฒนาช่องทางจัดจำหน่าย

ในการดำเนินธุรกิจ บริษัทฯ ให้บริการขนส่งผู้โดยสารเป็นหลัก โดยทำการขนส่งเชื่อมโยงเมืองหลักของประเทศไทย ไปยังเมืองต่าง ๆ ทั่วโลกทั้งในรูปแบบเที่ยวบินประจำ และเที่ยวบินเช่าเหมาลำ ในเส้นทางบินระหว่างประเทศและภายในประเทศ โดยวางตำแหน่งทางการตลาด (Marketing Positioning) เป็นสายการบินชั้นเยี่ยมระดับโลก (Premium Service Airline) ให้บริการในลักษณะครบวงจร (Full Service) มาโดยตลอด บริษัทฯ ยังคงดูแลลูกค้าในทุกกลุ่ม (Segment) เป็นอย่างดี โดยเน้นการตอบสนองแต่ละกลุ่ม และการพัฒนาช่องทางจัดจำหน่าย ให้ตรงกับความต้องการและความคาดหวังอย่างแท้จริง กลุ่มลูกค้าแบ่งออกเป็น

- ลูกค้าพรีเมียม ประกอบด้วยลูกค้าชั้นหนึ่ง ชั้นธุรกิจ สมาชิกแพลตินัม สมาชิกบัตรทอง
- ลูกค้าภาครัฐราชการ (Government)
- ลูกค้ากลุ่มองค์กร (Corporates) และลูกค้าผู้ประกอบการขนาดย่อม (SME: Small and Medium Enterprise)
- ลูกค้ากลุ่มท่องเที่ยว (Leisure)
- นักเรียน และลูกค้ากลุ่มเยี่ยมเพื่อนและญาติ (VFR: Visiting Friends and Relatives)
- ลูกค้านิยมกีฬา และกิจกรรมพิเศษ (Special Interest and Life-Style)
- ลูกค้ากลุ่มประชุมสัมมนา นิทรรศการการค้า การท่องเที่ยว ที่ได้รับเป็นรางวัล (MICE)
- ลูกค้ากลุ่มอื่น ๆ

ทั้งนี้ บริษัทฯ พร้อมบริการลูกค้าทุกกลุ่ม (All Segments Product Offering) โดยใช้กลยุทธ์ทั้งในเชิงบริหารรายได้ (Revenue Management) ควบคู่กับการบริหารราคาขาย (Pricing) ที่แตกต่างกันไปในแต่ละกลุ่มลูกค้าที่มีความต้องการของแต่ละกลุ่มไม่เหมือนกัน



การขายแบบเครือข่าย (Network) และกลุ่มพันธมิตรการบินสตาร์อัลไลแอนซ์ (Star Alliance)

เครือข่ายเส้นทางบินของกลุ่มพันธมิตรการบินสตาร์อัลไลแอนซ์ ที่ครอบคลุมไปยังทุกทวีปทั่วโลก ช่วยให้บริษัทฯ มีโอกาสในการทำตลาดได้กว้างกว่าจุดบินที่ทำการบินเอง ผ่านความร่วมมือด้าน Interline/Codeshare กับสายการบินสมาชิก บริษัทฯ มีเป้าหมายในการเพิ่มการทำ Interline/Codeshare กับสายการบินสมาชิก เพื่อเพิ่มทางเลือกให้กับลูกค้า และเพิ่มรายได้ให้กับองค์กร การเป็นส่วนหนึ่งของกลุ่มสตาร์อัลไลแอนซ์ ยังช่วยยกระดับมาตรฐานและคุณภาพการบริการเพื่อเพิ่มประสบการณ์ที่ดีและความพึงพอใจสูงสุดของลูกค้าตลอดการเดินทาง ตามกลยุทธ์ใหม่ของสตาร์อัลไลแอนซ์ (Making Customer Journey Better) ปัจจุบันกลุ่มพันธมิตรการบินสตาร์อัลไลแอนซ์ มีสมาชิกทั้งหมด 28 สายการบิน ให้บริการมากกว่า 18,450 เที่ยวบินต่อวัน ไปยัง 1,300 จุดบิน ใน 190 ประเทศทั่วโลก

THAI Contact Center (TCC)

THAI Contact Center ศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ (02-356-1111) เป็นด่านแรกของจุดบริการหลักที่ลูกค้าจะตัดสินใจใช้บริการ บริษัทฯ เล็งเห็นความสำคัญในการให้บริการในส่วนนี้เป็นอย่างมาก โดยมีข้อตกลงระดับการให้บริการ (Service Level Agreement: SLA) คือ ต้องให้บริการตอบรับสายลูกค้าร้อยละ 80 ของปริมาณสายที่เรียกเข้าทั้งหมดภายในเวลา 20 วินาที และมีอัตราละทิ้งสายไม่เกินร้อยละ 8 โดยมีบริษัทฯ ที่มีความเชี่ยวชาญด้านนี้รับกรว่าจ้างมาให้บริการภายใต้การดูแลของหน่วยงาน TCC ตามมาตรฐานที่กำหนด เพื่อเพิ่มความพึงพอใจสูงสุดให้แก่ลูกค้า

บริษัทฯ มีช่องทางในการตอบรับการบริการลูกค้าหลายช่องทาง ทั้งทางโทรศัพท์ อีเมล แฟกซ์ Live Chat และโทรศัพท์เลขหมายพิเศษ สำหรับลูกค้ากลุ่มต่าง ๆ ทั้งลูกค้ากลุ่มพรีเมียม ลูกค้าภาครัฐราชการ และลูกค้ากลุ่มองค์กร

Digital Commerce

จากการเติบโตอย่างรวดเร็วของช่องทางดิจิทัล (Digital) ประกอบกับการเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่องของเทคโนโลยีใหม่ที่กำลังเข้ามา ทำให้เกิดการแข่งขันอย่างรุนแรงในอุตสาหกรรมและธุรกิจการบินของโลก จึงไม่สามารถปฏิเสธได้ว่า ผู้บริโภคจะมีบทบาทสำคัญมากขึ้น ทั้งโทรศัพท์มือถือ สมาร์ทโฟน (Smart Phone) และเครือข่ายทางสังคมออนไลน์ (Social Network) ส่งผลให้เกิดสังคมแห่งอุปนิสัยใหม่ของผู้บริโภคที่เรียกว่า Socialnomics ทำให้แนวโน้มของผู้บริโภคหันมาใช้ช่องทางดิจิทัลในการซื้อบัตรโดยสาร และการใช้บริการที่สามารถทำด้วยตนเองได้ (Self Service)

การสื่อสารต่าง ๆ กับบริษัท ผ่านช่องทางดิจิทัลมากขึ้น เป็นลำดับ บริษัท จึงให้ความสำคัญกับช่องทางดิจิทัล เพื่อรองรับแนวโน้มการเติบโตของเทคโนโลยี รวมทั้งการสร้างสรรคสิ่งใหม่ ๆ ที่แตกต่างไปจากเดิมและรวดเร็วกว่าคู่แข่ง บริษัท จึงมุ่งเน้นการพัฒนาการให้บริการออนไลน์อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ลูกค้าสามารถใช้งานเว็บไซต์ของบริษัท ได้ง่ายและทันสมัยอยู่ตลอดเวลาจากทุกอุปกรณ์ เช่น โทรศัพท์มือถือ สมาร์ทโฟน เป็นต้น

นอกจากบริษัท เน้นความสะดวกรวดเร็วในการค้นหาเที่ยวบินและเครือข่ายเส้นทางบินที่เชื่อมต่อกับสายการบินพันธมิตรไปทั่วโลก บริษัท ยังสามารถให้บริการลูกค้าแบบบริการเบ็ดเสร็จในจุดเดียว (One Stop Services) บริษัท ได้มีการปรับตัวและรับมือกับสภาพการแข่งขันต่าง ๆ ให้มีประสิทธิภาพที่แตกต่างกัน โดยการขยายช่องทางชำระเงินหลากหลายช่องทางมากขึ้นเพื่อเพิ่มความสะดวกสบายให้กับลูกค้า เช่น ชำระเงินผ่าน Counter Service, 7 Eleven, Tesco Lotus, PayPal, Line Pay, ATM, Bank Transfer และอื่น ๆ เป็นต้น นอกจากนี้ ยังพัฒนาการสื่อสารข้อมูลเพื่อดึงดูดความสนใจกับลูกค้าและช่วยเผยแพร่ไปในวงกว้าง รวมทั้งการบริหารการส่งเสริมภาพลักษณ์ของบริษัท ขยายเครือข่ายและสร้างความสัมพันธ์กับชุมชนออนไลน์ (Online Communication) ผ่านช่องทาง Social Media ของบริษัท ซึ่งจัดทำในหลายรูปแบบ อาทิ Banner, Info graphic, VDO เป็นต้น ตลอดจนการใช้ช่องทาง Social Media ในการส่งเสริมรายได้ให้บริษัท ได้อีกทางหนึ่ง

กิจกรรมส่งเสริมการตลาดและส่งเสริมการขาย

บริษัท ได้ดำเนินการด้านส่งเสริมการขายและการตลาดทั้งในและต่างประเทศอย่างต่อเนื่อง เพื่อรักษาส่วนแบ่งตลาด เสริมความสามารถในการแข่งขัน และสร้างรายได้ให้มากที่สุด ในสภาวะตลาดที่ได้รับผลกระทบจากปัจจัยผันผวนภายนอก ทั้งด้านเศรษฐกิจ การเมือง และการแข่งขันในตลาด รวมถึงกิจกรรมส่งเสริมการขายและการตลาดโดยโปรแกรมสะสมไมล์ รอยัล ออร์คิด พลัส (Royal Orchid Plus: ROP) และรายการแพ็คเกจท่องเที่ยว รอยัล ออร์คิด ฮอลิเดย์: เอื้องหลวง (Royal Orchid Holidays) ที่หลากหลาย ซึ่งคิดสรรแล้วสำหรับนักท่องเที่ยวโดยสารการบินไทยเป็นการให้บริการเชื่อมต่อจากการโดยสารเครื่องบิน ในการให้บริการที่พักและการท่องเที่ยวแก่ผู้โดยสารของการบินไทย

รอยัล ออร์คิด ฮอลิเดย์ มีการขายผ่านทั้งสำนักงานขายและตัวแทนจำหน่ายของการบินไทย มีการพัฒนาระบบเพื่อให้รองรับการขายผ่านอินเทอร์เน็ต (Online) มีการพัฒนารายการท่องเที่ยวทั้งในและต่างประเทศ ที่ตอบสนอง

ความต้องการของลูกค้าได้อย่างครบถ้วนและหลากหลาย มีการส่งเสริมการขายผ่านสื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์ การจัด Event และการเข้าร่วมงานแสดงสินค้าต่าง ๆ รวมทั้งการจัดรายการส่งเสริมการขายช่วงนอกฤดูกาลท่องเที่ยว นโยบายเหล่านี้เป็นทั้งการส่งเสริมการขายและการประชาสัมพันธ์ รายการทัวร์ รอยัล ออร์คิด ฮอลิเดย์ และทัวร์เอื้องหลวง ให้เป็นที่รู้จักของลูกค้ามากขึ้น และยังเป็นการสนับสนุนนโยบายรัฐบาลในการส่งเสริมประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ด้วย

ช่องทางการจัดจำหน่ายของสายการบินไทยสมายล์ (Thai Smile)

ในช่วงเริ่มต้นการจัดตั้งบริษัท ตั้งแต่เดือนตุลาคม 2557 เป็นต้นมา สายการบินไทยสมายล์ได้ใช้ระบบ Navitaire ในการจัดจำหน่ายและบริการลูกค้า (Distribution and Passenger Service System: DPS) และได้จัดทำความร่วมมือแบบเที่ยวบินรหัสร่วม (Code Share Agreement) กับการบินไทย เพื่ออำนวยความสะดวกในการให้บริการผู้โดยสารที่เดินทางบนเส้นทางของไทยสมายล์ และได้รับสิทธิประโยชน์มากขึ้น ต่อมาในเดือนสิงหาคม 2560 จึงได้พัฒนาระบบจัดจำหน่ายอะมาเดอุส (Amadeus-ALTEA) ซึ่งเป็นระบบเดียวกันกับการบินไทย เพื่อให้สามารถทำการขายแบบเชื่อมต่อ (Network) ในจุดบินต่าง ๆ ทั่วโลกมายังเส้นทางของไทยสมายล์ โดยยังคงความร่วมมือแบบเที่ยวบินรหัสร่วม (Code Share Agreement) กับการบินไทย ในขณะเดียวกันได้ขยายความร่วมมือไปยังสายการบินพันธมิตรที่ใช้ระบบจัดจำหน่ายลักษณะเดียวกันกับอะมาเดอุส ได้แก่ สายการบินกลุ่มลูฟต์ฮันซา สายการบินลุฟต์ฮันซา สายการบินสวิส สายการบินออสเตรเลีย เป็นต้น

สายการบินไทยสมายล์มุ่งเน้นการควบคุมและบริหารจัดการต้นทุนให้มีประสิทธิภาพ โดยรักษาระดับต้นทุนคงที่ (Fixed Cost) ให้ต่ำ เน้นการดำเนินงานเฉพาะกิจกรรมหลักที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับธุรกิจ ได้แก่ การปฏิบัติการบิน การควบคุมมาตรฐานความปลอดภัย การกำหนดรูปแบบและมาตรฐานการให้บริการลูกค้า การให้บริการลูกค้าบนเครื่องบิน การบริหารภาพลักษณ์ตราสินค้าและการสื่อสารการตลาด การกำหนดราคาและการบริหารรายได้ ทั้งนี้ นอกจากสายการบินไทยสมายล์จะจัดจำหน่ายผ่านระบบจัดจำหน่ายตรงและผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์เป็นหลักแล้วยังได้มีการขายผ่านระบบอะมาเดอุส และผ่านตัวแทนจำหน่ายออนไลน์ (Online Travel Agent) เช่น Expedia, TripAdvisor, Ctrip, Qunar, SkyScanner, JetRadar, MakeMyTrip, Cleartrip Yatra และ Goibibo เพื่อเพิ่มโอกาสในการขยายฐานลูกค้าและเพิ่มการรับรู้ให้มากขึ้น เป็นต้น

สภาวะอุตสาหกรรมการบินและการแข่งขัน

ในปี 2561 กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) รายงานเศรษฐกิจโลกเติบโตที่ร้อยละ 3.7 โกล้เคียงกับปีก่อนที่ร้อยละ 3.8 จากเศรษฐกิจที่ชะลอตัวในบางประเทศ โดยเฉพาะประเทศในยุโรปและเอเชีย ความเสี่ยงที่เพิ่มขึ้นของสงครามการค้า ภาวะการเงินโลกตึงตัว การเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมัน และความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน รวมถึงความไม่มั่นคงทางการเมืองและปัญหาทางภูมิรัฐศาสตร์ ซึ่งปัจจัยเสี่ยงหลักมาจากสงครามการค้าที่มีการเรียกเก็บภาษีสินค้านำเข้าระหว่างสหรัฐฯ และจีน ซึ่งเป็นประเทศเศรษฐกิจขนาดใหญ่อันดับ 1 และ 2 ของโลก และมีการค้าขายกับหลายประเทศทั่วโลก อย่างไรก็ตาม กลุ่มประเทศเศรษฐกิจเกิดใหม่และกำลังพัฒนายังคงเป็นแรงขับเคลื่อนที่สำคัญ โดยเฉพาะจีนมีการขยายตัวที่ประมาณร้อยละ 6.6 สำหรับเศรษฐกิจสหรัฐฯ ยูโรโซน และญี่ปุ่นมีการขยายตัวประมาณร้อยละ 2.9, 1.8 และ 0.9 ตามลำดับ ในส่วนของเศรษฐกิจไทยมีการขยายตัวอยู่ที่ร้อยละ 4.6 เพิ่มขึ้นจากประมาณการเดิมที่ร้อยละ 3.9 จากการขยายตัวอย่างแข็งแกร่งของภาคการท่องเที่ยวและการส่งออก ประกอบกับการลงทุนจากภาครัฐและเอกชนที่ขยายตัวต่อเนื่อง ทั้งนี้ คาดการณ์ปี 2562 สงครามการค้าระหว่างสหรัฐฯ และจีนจะส่งผลกระทบต่อ การขยายตัวของเศรษฐกิจโลกชัดเจนขึ้น โดยปรับลดลงจากเดิมในแทบทุกภูมิภาค ซึ่งเศรษฐกิจโลกชะลอการขยายตัวอยู่ที่ร้อยละ 3.5 จากคาดการณ์เดิมในเดือนตุลาคม 2561 ที่ร้อยละ 3.7 เช่นเดียวกับเศรษฐกิจสหรัฐฯ และจีนชะลอการขยายตัวลงอยู่ที่ร้อยละ 2.5 และ 6.2 ตามลำดับ (คาดการณ์ ณ เดือนมกราคม 2562 ยกเว้นประเทศไทยเป็นข้อมูลคาดการณ์ ณ เดือนตุลาคม 2561)

ในส่วนของน้ำมันซึ่งถือเป็นต้นทุนหลักของสายการบิน ราคาน้ำมันดิบและน้ำมันเครื่องบินเฉลี่ยปี 2561 อยู่ที่ 71.52 และ 84.79 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล ตามลำดับ ปรับตัวสูงกว่าปีก่อนที่ประมาณร้อยละ 30 จากการปรับลดกำลังการผลิตระหว่างกลุ่มผู้ผลิตน้ำมันรายใหญ่ของโลก ทั้งกลุ่มโอเปกและประเทศนอกกลุ่มโอเปก เพื่อรักษาเสถียรภาพราคาน้ำมัน และป้องกันอุปทานน้ำมันดิบโลกล้นตลาด รวมทั้งความกังวลต่อมาตรการคว่ำบาตรของสหรัฐฯ ต่ออิหร่าน อย่างไรก็ตาม ราคาน้ำมันยังคงผันผวนไปตามสถานการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้น อาทิ ความไม่สงบในประเทศผู้ผลิตน้ำมัน สภาวะเศรษฐกิจ อัตราแลกเปลี่ยน และการเก็บกำไรราคาน้ำมัน เป็นต้น สำหรับแนวโน้มปี 2562 ซีทีกรุ๊ปคาดการณ์ว่าราคาน้ำมันดิบและน้ำมันเครื่องบินจะปรับตัวลดลงที่ประมาณร้อยละ 10-13 อยู่ที่ประมาณ 51.57 และ 66.59 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล ตามลำดับ จากความกังวลต่อผลกระทบของสงครามการค้าระหว่างสหรัฐฯ และ จีน อีกทั้ง

ความเสี่ยงที่เศรษฐกิจโลกอาจชะลอตัวลงกว่าคาด ส่งผลให้ความต้องการใช้น้ำมันดิบมีแนวโน้มลดลง ประกอบกับแนวโน้มการเพิ่มกำลังการผลิตน้ำมันดิบของประเทศนอกกลุ่มโอเปกอย่างต่อเนื่อง (ที่มา: รายงานความเคลื่อนไหวราคาน้ำมันรายเดือน แผนกเอกสารและสัญญาการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันและคาดการณ์ราคาน้ำมันรายเดือน ซีทีกรุ๊ป เดือนมกราคม 2562)

จากความผันผวนของราคาน้ำมันและอัตราแลกเปลี่ยน ประกอบกับการแข่งขันที่ทวีความรุนแรงของธุรกิจการบินอย่างต่อเนื่อง ไม่ว่าจะเป็นการขยายเครือข่ายเส้นทางบิน ความถี่เที่ยวบิน และฝูงบิน ทั้งจากสายการบินให้บริการเต็มรูปแบบ สายการบินต้นทุนต่ำ และการเพิ่มศักยภาพโดยการรวมตัวของกลุ่มสายการบินในลักษณะต่าง ๆ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ซึ่งส่งผลกระทบต่อตรงต่อการเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ (Landscape) ของการแข่งขันในหลาย ๆ ภูมิภาคในอุตสาหกรรมการบิน ดังนั้น การปรับตัวของสายการบินควบคู่กับการวางกลยุทธ์ในการบริหารจัดการอย่างชัดเจนรอบคอบ และสอดคล้องทันต่อเหตุการณ์ จึงเป็นสิ่งที่มีความสำคัญต่อการดำเนินงานเพื่อรักษาความยั่งยืนของสายการบิน

สภาวะการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ

สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transportation Association: IATA) ได้ประมาณการปริมาณการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ (RPK) ของสายการบินในแต่ละภูมิภาคปี 2561 โดยรวมยังคงมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ที่ร้อยละ 6.5 ซึ่งต่ำกว่าปี 2560 ที่อยู่ที่ร้อยละ 8.0 จากราคาบัตรโดยสารที่ปรับตัวเพิ่มขึ้นจากต้นทุนน้ำมันเครื่องบินที่เพิ่มขึ้น และคาดว่าปี 2562 ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารโดยรวมจะขยายตัวที่ร้อยละ 6.0 ซึ่งจะเป็นอัตราการขยายตัวที่ต่ำกว่าปี 2560 และ 2561 (คาดการณ์ ณ เดือนธันวาคม 2561)

สำหรับสายการบินในภูมิภาคที่มีปริมาณการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ (RPK) ขยายตัวมากที่สุด 3 อันดับแรก ในปี 2561 ได้แก่ ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก มีการขยายตัวสูงที่สุดและสูงกว่าอุตสาหกรรมโดยรวม อยู่ที่ร้อยละ 8.5 (สัดส่วนการขนส่งผู้โดยสารมากที่สุดอยู่ที่ร้อยละ 33.8 ของอุตสาหกรรมโดยรวม) โดยเฉพาะเส้นทางภายในประเทศอินเดียมีปริมาณการขนส่งผู้โดยสารในอัตราเลขสองหลัก (Double digit growth) อยู่ที่ร้อยละ 15.0 ติดต่อกัน 50 เดือน (ณ เดือนตุลาคม 2561) รองลงมาคือ ภูมิภาคยุโรปและละตินอเมริกาอยู่ที่ร้อยละ 6.4 และ 6.0 ตามลำดับ ทั้งนี้ คาดว่าปี 2562 สายการบินในภูมิภาคที่มีการขยายตัวมากที่สุดอันดับ 1 คือ ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก อยู่ที่ร้อยละ 7.5

ยังคงเป็นการขยายตัวสูงที่สุดและสูงกว่าอุตสาหกรรมโดยรวม อันดับ 2 คือ ภูมิภาคละตินอเมริกาที่ร้อยละ 6.0 และอันดับ 3 คือ ภูมิภาคยุโรปและตะวันออกกลางขยายตัวในระดับเท่ากันที่ร้อยละ 5.5

สำหรับประเทศไทย ภาพรวมการท่องเที่ยวปี 2561 ยังคงมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง จากมาตรการส่งเสริมการท่องเที่ยวของภาครัฐ ประกอบกับปัจจัยหนุนจากการขยายตัวของเส้นทางการบินภายในประเทศและเส้นทางการบินระหว่างประเทศ นักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางมายังประเทศไทยมีจำนวน 38.1 ล้านคน เติบโตร้อยละ 7.2 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2560 นักท่องเที่ยวจีนยังคงเดินทางมาประเทศไทยมากที่สุดจำนวน 10.5 ล้านคน เติบโตร้อยละ 7.5 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนจากการขยายตัวสูงในช่วงครึ่งปีแรก แม้ว่าจำนวนนักท่องเที่ยวจีนมีอัตราการขยายตัวลดลงอย่างต่อเนื่องตั้งแต่เดือนกรกฎาคม ผลจากความไม่เชื่อมั่นในความปลอดภัยของประเทศไทยจากอุบัติเหตุเรือล่มที่ภูเก็ต ประกอบกับความกังวลในเรื่องสงครามการค้าสหรัฐฯ กับจีนและค่าเงินหยวนที่อ่อนค่า ส่งผลให้นักท่องเที่ยวจีนชะลอการใช้จ่ายและเดินทาง (ที่มา : การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยเดือนมกราคม 2562) อย่างไรก็ตามในช่วงพฤศจิกายน 2561-มกราคม 2562 รัฐบาลได้จัดแคมเปญส่งเสริมการท่องเที่ยวเพื่อกระตุ้นการเดินทางเพิ่มขึ้น อาทิ การยกเลิกค่าธรรมเนียมวีซ่าให้นักท่องเที่ยวของด่านตรวจคนเข้าเมือง (Visa On Arrival : VOA) และการให้สิทธิเดินทางเข้าประเทศไทยได้ 2 ครั้งภายใน 6 เดือน (Double entry visa) และการอนุญาตให้กลับเข้ามาประเทศไทยอีกครั้งโดยไม่ต้องขออนุญาตใหม่เมื่อเดินทางไปท่องเที่ยวในประเทศเพื่อนบ้าน (Re-entry Visa) เป็นต้น ส่งผลให้จำนวนนักท่องเที่ยวจีนขยายตัวเพิ่มขึ้นในช่วงเดือนธันวาคม 2561

ภาพรวมอุตสาหกรรมการบินของไทย 11 เดือนแรกปี 2561 (มกราคม-พฤศจิกายน) มีสายการบินที่ทำการบิน (Schedule & Non-Schedule Flight) ในเส้นทางระหว่างประเทศและในประเทศจำนวน 163 สายการบิน ขนส่งผู้โดยสารรวม

107.9 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.4 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2560 เป็นผู้โดยสารที่เดินทางกับบริษัทฯ (การบินไทยและไทยสมายล์) จำนวน 21.6 ล้านคน เติบโตร้อยละ 2.2 โดยบริษัทฯ มีส่วนแบ่งทางการตลาดมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 20.0 (ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))

การแข่งขันของอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศ

ธุรกิจการบินภายในประเทศปัจจุบันมีการแข่งขันที่รุนแรงมากขึ้น ทั้งจากสายการบินต้นทุนต่ำที่ให้บริการอยู่เดิมมีการขยายตัวในตลาดอย่างรวดเร็ว และสายการบินต้นทุนต่ำรายใหม่ que เห็นโอกาสจากการขยายตัวของอุปสงค์ในตลาดเส้นทางภายในประเทศที่มีอยู่อย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ในแต่ละปีตลาดสามารถเติบโตได้ในอัตราสูง โดยในช่วง 11 เดือนแรกปี 2561 (มกราคม-พฤศจิกายน) มีสายการบินที่ทำการบินภายในประเทศจำนวน 25 สายการบิน มีปริมาณโดยสารของสายการบินที่ทำการบิน (Schedule & Non-Schedule Flight) ภายในประเทศเพิ่มขึ้นเป็น 35.4 ล้านคน เติบโตสูงกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 3.5 โดยบริษัทฯ (การบินไทยและไทยสมายล์) มีการขนส่งผู้โดยสารทั้งสิ้นจำนวน 5.8 ล้านคน ลดลงร้อยละ 7.7 ต่ำกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อน คิดเป็นส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 16.3

การแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินระหว่างประเทศ

สภาวะแวดล้อมและสถานการณ์ต่างๆ ในปี 2561 ยังคงเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อธุรกิจการบินและปริมาณการเดินทางของผู้โดยสารทางอากาศ อาทิ ราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้น ปัญหาเศรษฐกิจในภูมิภาคต่างๆ ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ความไม่สงบทางการเมืองในหลายประเทศ รวมทั้งสภาวะการแข่งขันที่รุนแรงมากขึ้นจากการขยายเครือข่าย เพิ่มความถี่เที่ยวบิน และการเปิดเส้นทางบินใหม่ของทั้งสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ และสายการบินต้นทุนต่ำ โดยเฉพาะการขยายเส้นทางบินของสายการบินต้นทุนต่ำออกสู่ต่างประเทศ ทั้งจากเมืองหลักและเมืองรองเพิ่มขึ้น และมีแผนที่จะเติบโตเนื่องด้วยการขยายฝูงบิน มุ่งเน้นการเติบโตไปยังประเทศที่มีศักยภาพการเติบโตสูง ได้แก่ ตลาดจีน เกาหลี ญี่ปุ่น



ไต้หวัน อินเดีย และ CLMV และให้บริการเส้นทางบินระยะไกลไปยุโรป อาทิ สายการบินไทยแอร์เอเชียเอ็กซ์มีแผนเปิดให้บริการไปยุโรปตะวันออกในปี 2562 และสายการบินไทยไลอ้อนแอร์มีแผนเปิดให้บริการไปยุโรปตะวันตกในปี 2563 เป็นต้น อีกทั้งมีการพัฒนาเป็นเครือข่ายการบินเชื่อมโยงเส้นทางบินระหว่างสายการบินภายในกลุ่ม และการสร้างพันธมิตรทางการบิน พร้อมทั้งมีการแข่งขันด้านผลิตภัณฑ์และบริการ โดยการยกระดับให้ใกล้เคียงกับสายการบินเต็มรูปแบบมากขึ้น พัฒนาโปรแกรมสะสมคะแนนเพื่อสร้างความจงรักภักดีของลูกค้าและเพิ่มยอดขายใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย และใช้ช่องทางการจัดจำหน่ายที่หลากหลายเพื่อเพิ่มความสะดวกสบายสามารถเข้าถึงกลุ่มลูกค้าได้มากขึ้น

ขณะที่สายการบินให้บริการเต็มรูปแบบยังคงมีการขยายตัวมายังประเทศไทยอย่างต่อเนื่อง จากคู่แข่งหลัก อาทิ สายการบินตะวันออกกลาง สายการบินจีน รวมถึงสายการบินอื่น ๆ ที่มีการปรับกลยุทธ์มุ่งสร้างความแข็งแกร่งให้กับศูนย์กลางของตัวเอง (home-based hub) โดยขยายการเชื่อมต่อมายังภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้หรืออาเซียนเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะประเทศไทยถือเป็นจุดหมายที่ได้รับความนิยมจากการเป็นศูนย์กลางของภูมิภาค ซึ่งมีการขยายมาทั้งเมืองหลักและเมืองรอง ใช้กลยุทธ์การให้บริการแบบกลุ่มสายการบินเพื่อครอบคลุมการให้บริการผู้โดยสารในทุกตลาด โดยการใช้สายการบินให้บริการเต็มรูปแบบและสายการบินต้นทุนต่ำในการเข้าตลาดต่าง ๆ อาทิ สายการบินอีวีเอ เปิดให้บริการเส้นทางบินใหม่ ไทยเป-เชียงใหม่ 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ และมีแผนที่จะให้บริการสู่ย่างกุ้งและป็นัง เพื่อขยายเครือข่ายเส้นทางอเมริกาเหนือ และการให้บริการของกลุ่มสายการบินลพตฮันซา กลุ่มสิงคโปร์แอร์ไลน์ และกลุ่มของสายการบินจีนที่ให้บริการบินมาประเทศไทยด้วยสายการบินภายในกลุ่ม เป็นต้น

สำหรับสายการบินตะวันออกกลาง ประเทศไทยยังคงเป็นจุดหมายที่ได้รับความนิยม โดยการปรับเพิ่มความถี่เส้นทางบินเดิม เปิดเส้นทางบินใหม่ ปรับแบบเครื่องบินขยายเส้นทางบินไปยังเมืองรอง และเพิ่มความร่วมมือเป็นพันธมิตรกับสายการบินอื่น อาทิ กาดาร์แอร์เวย์ เปิดบินเส้นทางใหม่โดฮา-พญา และปรับเพิ่มความถี่เส้นทางโดฮา-กรุงเทพ กระบี่ และเชียงใหม่ โอमानแอร์ ทำสัญญาความร่วมมือเที่ยวบินร่วมกันกับสายการบินบางกอกแอร์เวย์ส เพื่อขยายเส้นทางบินไปยังเมืองต่าง ๆ ของไทยในเส้นทาง เชียงราย เชียงใหม่ ภูเก็ต กระบี่ ลำปาง ตราด สุโขทัย และสมุย เป็นต้น อย่างไรก็ตาม สายการบินตะวันออกกลางยังคงให้ความสนใจตลาดอินโดจีนและอาเซียน โดยเพิ่ม

กำลังการผลิตและเปิดเส้นทางบินตรงมากขึ้น อาทิ เอมิเรตส์ ให้บริการเส้นทางดูไบ-ย่างกุ้ง-พนมเปญ และกาตาร์ขยายกำลังการผลิตไปในเส้นทาง โดฮา-ย่างกุ้ง และมีแผนเปิดบินโดฮา-ดานัง และโดฮา-ดาเวา ซึ่งในระยะยาวอาจส่งผลด้านลบต่อศักยภาพของประเทศไทยในการเป็นศูนย์กลางทางการบินในภูมิภาคอินโดจีนได้

อย่างไรก็ดี จากนโยบายสนับสนุนของรัฐบาล โดยการกระตุ้นเศรษฐกิจและส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเน้นกระตุ้นเศรษฐกิจลงสู่ท้องถิ่นด้วยการกระจายรายได้สู่เมืองรอง และอุตสาหกรรมการบินถือเป็นตัวหลักในการขับเคลื่อนอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว อีกทั้ง รัฐบาลมีแผนปรับปรุงสาธารณูปโภคและโครงสร้างพื้นฐานในการเดินทางระหว่างเมืองหลักไปเมืองรอง แผนปรับปรุงท่าอากาศยานหลักและภูมิภาค รวมถึงโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อระหว่างท่าอากาศยานหลัก ส่งผลให้ปริมาณการเดินทางเข้า-ออกประเทศไทยขยายตัวต่อเนื่อง โดยบริษัทฯ เห็นว่ายังมีปัจจัยบวกที่เป็นโอกาสของตลาดประเทศไทยที่สามารถขยายตัวได้ โดยเฉพาะตลาดที่มีศักยภาพและเติบโต เช่น จีน ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ อินเดีย และกลุ่มประเทศอาเซียน เพราะความเป็นศูนย์กลางที่เหมาะสมในการเชื่อมต่อระหว่างเมืองในอาเซียนและภูมิภาคใกล้เคียง โดยในช่วง 11 เดือนแรกปี 2561 (มกราคม-พฤศจิกายน) มีปริมาณผู้โดยสารของสายการบินที่ทำการบิน (Schedule & Non-Schedule Flight) ระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นเป็น 72.5 ล้านคน สูงกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 7.9 ทั้งนี้ บริษัทฯ (การบินไทยและไทยสมายล์) มีการขนส่งผู้โดยสารทั้งสิ้นจำนวน 15.8 ล้านคน เติบโตร้อยละ 2.2 ยังคงเป็นผู้นำตลาดที่มีส่วนแบ่งตลาดผู้โดยสารระหว่างประเทศมากที่สุด คือร้อยละ 21.8

บริษัทฯ ได้มีการติดตามประเมินสถานการณ์และปัจจัยที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ เพื่อปรับกลยุทธ์ให้ทันต่อทุกเหตุการณ์และพฤติกรรมของลูกค้าที่เปลี่ยนแปลงไปในแต่ละตลาดอย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างความแข็งแกร่ง เพิ่มศักยภาพและประสิทธิภาพในการแข่งขันและการบริการให้ดียิ่งขึ้น เพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดีและรักษาความเป็นสายการบินชั้นนำต่อไป

ภาวะอุตสาหกรรมและการแข่งขันของสายการบินไทยสมายล์ (Thai Smile)

จากข้อมูลการคาดการณ์ของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ปี 2561 อุตสาหกรรมการบินยังคงมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยมีอัตราการเติบโตของปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ร้อยละ 7.7 จากปีก่อน และมีอัตราการเติบโตของปริมาณการผลิต (ASK) ร้อยละ

6.7 ซึ่งภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกยังคงเป็นภูมิภาคที่มีการเติบโตมากที่สุด โดยคาดการณ์ว่าจะมีอัตราการเติบโตของปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ร้อยละ 9.5 และมีอัตราการเติบโตของปริมาณการผลิต (ASK) ร้อยละ 8.8

ปี 2561 ถึงแม้ว่าความต้องการเดินทางทางอากาศยังคงมีอัตราการขยายตัวที่สูง แต่สายการบินต่าง ๆ ยังคงเผชิญกับการแข่งขันสูงภายในอุตสาหกรรมสายการบิน ประกอบกับราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้น ซึ่ง IATA ได้คาดการณ์ราคาน้ำมันเครื่องบินของปี 2561 จะอยู่ที่ 84 เหรียญสหรัฐ ต่อบาร์เรล เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 17.3 เหรียญสหรัฐ ต่อบาร์เรล หรือร้อยละ 25.9 ส่งผลให้ ค่าการณีกำไรสุทธิของอุตสาหกรรมการบินปี 2561 อยู่ที่ 33.8 พันล้านเหรียญสหรัฐ ลดลงจากปีก่อน ร้อยละ 11 โดยภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก คาดว่าจะมีกำไร 8.2 พันล้านเหรียญสหรัฐ ลดลงจากปีก่อน ร้อยละ 23.3

ด้านอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศ ปี 2561 ธุรกิจการบินของไทยยังคงเติบโตอย่างต่อเนื่อง และยังมีการแข่งขันสูงจากการเติบโตอย่างมากของสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Carrier) จากข้อมูลสถิติของบริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ในช่วง 10 เดือน (มกราคม 2561 – ตุลาคม 2561) มีจำนวนเที่ยวบินเข้า-ออก (Aircrafts Movement) ท่าอากาศยานของ บริษัท ท่าอากาศยานฯ ทั้งหมด จำนวน 734,834 เที่ยวบิน เติบโตจากช่วงเดียวกันของปีก่อน ร้อยละ 6.6 โดยเป็นเที่ยวบินของสายการบินต้นทุนต่ำ จำนวน 371,163 เที่ยวบิน เติบโตจากช่วงเดียวกันของปีก่อน ร้อยละ 12.5 และมีผู้โดยสารเข้า-ออก (Passengers Movement) ท่าอากาศยานทั้งหมด จำนวน 116.08 ล้านคน เติบโตจากช่วงเดียวกันของปีก่อน ร้อยละ 6.2 เป็นผู้โดยสารจากสายการบินต้นทุนต่ำ จำนวน 57.4 ล้านคน เติบโตจากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 12.3 ในขณะที่อัตราการเติบโตของสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ (Full Services Carriers) อยู่ในระดับที่ต่ำ โดยมีอัตราการเติบโตของผู้โดยสารเข้า-ออก (Passengers Movement) ท่าอากาศยานของ บริษัท ท่าอากาศยานฯ เพียงร้อยละ 0.8 และอัตราการเติบโตของจำนวนอากาศยานเข้า-ออก (Aircrafts Movement) ร้อยละ 1.3 ซึ่งแสดงให้เห็นถึงการเติบโตของสายการบินต้นทุนต่ำที่สูงขึ้นมากในภูมิภาคนี้ ซึ่งสายการบินต้นทุนต่ำส่วนใหญ่ทำการบินด้วยเครื่องบินลำตัวแคบ พิสัยใกล้ และมีกลยุทธ์มุ่งเน้นตลาด ASEAN จีน และอินเดีย อาทิ สายการบินไทยแอร์เอเชีย ไทยไลอ้อนแอร์ นกแอร์ ไทยเวียดเจ็ท นิวเจนแอร์ไลน์ ซึ่งเป็นตลาดเดียวกันกับสายการบินไทยสมายล์ ทำให้สายการบินไทยสมายล์ต้องเผชิญกับการแข่งขันกับสายการบินต้นทุนต่ำ โดยเฉพาะในตลาดภายในประเทศ ที่สายการบินต้นทุนต่ำมีส่วนแบ่งทางการตลาด ประมาณร้อยละ 70 ในปี 2560

(ข้อมูลจากสำนักงานการบินพลเรือน) ซึ่งส่งผลต่อรายได้ต่อหน่วย (Passenger Yield) และอัตราการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) ของเส้นทางภายในประเทศไทยของไทยสมายล์ รวมทั้งเส้นทางบินระหว่างประเทศมีสายการบินต้นทุนต่ำบินในเส้นทางเดียวกัน ก็มีการแข่งขันด้านราคาเช่นเดียวกัน นอกจากนี้ยังมีการแข่งขันจากสายการบินบางกอกแอร์เวย์ส ที่มีตำแหน่งทางการตลาดใกล้เคียงกับไทยสมายล์ และสายการบินต่างประเทศอื่น ๆ อีกด้วย อย่างไรก็ตาม สายการบินไทยสมายล์ได้มีการพัฒนาและปรับปรุงคุณภาพของผลิตภัณฑ์และบริการให้ดียิ่งขึ้น เพื่อให้ตรงกับความต้องการของกลุ่มลูกค้าเป้าหมาย เช่น มีเมนูอาหารพิเศษสำหรับเทศกาลต่าง ๆ มีการปรับปรุงห้องรับรองพิเศษ (Lounge) การพัฒนาคุณภาพการบริการของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน ซึ่งทำให้สายการบินไทยสมายล์ได้รับรางวัลจาก TripAdvisor ซึ่งเป็นเว็บไซต์ด้านการท่องเที่ยวชื่อดังของโลกที่มีฐานผู้ใช้งานกว่า 350 ล้านคนทั่วโลก ในปี 2561 (TripAdvisor Travelers' Choice Awards for Airlines 2018) ติดต่อกันเป็นปีที่ 2 ได้แก่ รางวัลสายการบินยอดเยี่ยมอันดับ 1 ของประเทศไทย รางวัลสายการบินยอดเยี่ยมในเอเชีย และรางวัลสายการบินยอดเยี่ยมชั้นประหยัดในเอเชีย

นอกจากนี้ในปี 2561 ธุรกิจการท่องเที่ยวของประเทศไทยยังได้รับผลกระทบจากเหตุการณ์เรือนักท่องเที่ยวจีนล่มที่จังหวัดภูเก็ต เมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม 2561 ส่งผลให้ปริมาณนักท่องเที่ยวชาวจีนตั้งแต่ช่วงเดือนกรกฎาคม 2561-ตุลาคม 2561 ลดลงจากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนประมาณร้อยละ 11.4 (ข้อมูลจากกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา) ซึ่งเหตุการณ์ดังกล่าวส่งผลกระทบต่อจำนวนผู้โดยสารในเที่ยวบินของไทยสมายล์ที่ทำการบินไปกลับเมืองต่าง ๆ ของประเทศจีน ได้แก่ เส้นทาง กรุงเทพฯ-เจิ้งโจว กรุงเทพฯ-ฉงชิ่ง และกรุงเทพฯ-ฉางชา

การจัดการผลิตภัณฑ์หรือบริการ

แผนฝูงบิน

บริษัทฯ มีแผนการลงทุนหลักในระยะเวลา 8 ปี (ปี 2562 - 2569) คือการจัดการจัดหาเครื่องบินและอุปกรณ์การบิน จำนวน 38 ลำ (ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการจัดหาเครื่องบินใหม่ที่ได้รับการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีแล้วตามแผนยุทธศาสตร์ปี 2562-2570) โดยเป็นการจัดหาเครื่องบินใหม่สำหรับรองรับการเติบโตทางธุรกิจ และทดแทนการปลดระวางเครื่องบินที่มีอายุการใช้งานนาน จำนวน 31 ลำ ทั้งนี้ เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพฝูงบิน และรักษาขีดความสามารถในการแข่งขัน มีรายละเอียดแผนฝูงบินดังนี้ (ข้อมูลตามโครงการจัดหาเครื่องบินปี 2562-2569 Fleet Plan ณ วันที่ 7 มกราคม 2562)

เครื่องบินที่จัดหา	ปี 2562	ปี 2563	ปี 2564	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	รวม 8 ปี (2562-2569)
• B777-300ER	-	3*	-	-	-	-	-	-	3
• ลำตัวกว้างพิสัยกลาง	-	-	1	1	1	-	4	5	12
• ลำตัวแคบพิสัยไกล	-	-	6	7	4	5	2	2	26
รวม	-	3*	7	8	5	5	6	7	38

หมายเหตุ : * เครื่องบินเช่าดำเนินการระยะสั้นไม่นับรวมอยู่ในจำนวนที่จัดหาใหม่

กิจการขนส่งสินค้า พืชผักและโปรเซสซิงก์

ลักษณะผลิตภัณฑ์และบริการ

นอกจากบริการรับส่งสินค้าทั่วไปและไปรษณีย์ตามปกติแล้วยังมีบริการเพิ่มเติมดังต่อไปนี้

Premium Products คือ สินค้าที่ต้องได้รับการดูแลเป็นพิเศษ ภายใต้หลักประกันในการขนส่งสินค้าตามกำหนดเวลา ได้แก่

1. TGX หรือ TG Force คือ บริการขนส่งสินค้าแบบเร่งด่วน โดยการรับประกันการขนส่งระหว่างสนามบินต้นทางและปลายทาง ตามเที่ยวบินที่กำหนด
2. TGF หรือ TG Fresh คือ บริการการขนส่งที่ออกแบบมาเพื่อสินค้าของสดที่ออกจากกรุงเทพโดยเฉพาะ

Temperature Controlled Products คือ สินค้าที่ต้องการการควบคุมอุณหภูมิตลอดห่วงโซ่การขนส่ง เพื่อรักษาคุณภาพของผลิตภัณฑ์ให้ได้ตามมาตรฐานที่กำหนดจากผู้ส่งจนถึงมือผู้รับ เช่น TGC หรือ TG Cool & Carry คือ บริการขนส่งสินค้าที่ต้องการการควบคุมอุณหภูมิอย่างทั่วถึงและสม่ำเสมอตลอดเส้นทางการขนส่ง เพื่อรักษาคุณภาพให้เป็นไปตามข้อกำหนดของผู้รับ รวมถึงรักษาความสดจนถึงมือผู้รับ อาทิเช่น ผลิตภัณฑ์อาหารสด ผลิตภัณฑ์ผักผลไม้สด ผลิตภัณฑ์นม ผลิตภัณฑ์เครื่องดื่ม ผลิตภัณฑ์เวชสำอาง และยาที่ไม่ต้องการการดูแลอย่างเข้มงวด เป็นต้น

นอกจากนี้ทางฝ่ายฯ ยังมีบริการขนส่งสินค้าพิเศษต่าง ๆ อาทิเช่น สัตว์ หรือสิ่งมีชีวิตประเภทต่างๆ สินค้าอันตราย สินค้ามีค่า สินค้าของสด สินค้าที่มีขนาดใหญ่ มีน้ำหนักมาก เช่น เครื่องจักร เครื่องกำเนิดไฟฟ้า หรือรถยนต์ เป็นต้น

การตลาดและการแข่งขัน

ของการบริการขนส่งสินค้าและโปรเซสซิงก์

บริษัทฯ เน้นการตั้งราคาให้เหมาะสมกับความต้องการในการขนส่งในแต่ละเส้นทาง และบริหารพื้นที่ระวางใต้ท้องเครื่องบินให้เกิดรายได้สูงสุด ทั้งเส้นทางการบินของบริษัทฯ และเครือข่าย รวมถึงเส้นทางรถบรรทุก บริษัทฯ ยังคงมีนโยบายร่วมเป็นพันธมิตรในการดำเนินธุรกิจที่เกี่ยวข้อง

กับการขนส่งทางอากาศ โดยใช้สายการบินพันธมิตรและบริษัท Charter Freighters ต่างๆ เพื่อเสริมพื้นที่ระวางในจุดที่การขนส่งหนาแน่น นอกจากนี้มีแผนการรองรับธุรกิจ E-Commerce ที่ยังคงมีการเติบโตสูงอย่างต่อเนื่องเช่นกัน โดยการขยายพื้นที่คลังที่สนามบินสุวรรณภูมิ

การขนส่งและการให้บริการในการขนส่งสินค้าทางอากาศยังคงมีการแข่งขันสูง มีการพัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการใหม่ๆ จากสายการบินอื่นๆ อยู่อย่างต่อเนื่อง ประกอบกับภาวะสงครามทางการค้าระหว่างสหรัฐฯ กับจีน อันอาจจะก่อให้เกิดภาวะเศรษฐกิจถดถอยได้ ย่อมส่งผลกระทบต่อการผลิตและรวมถึงภาคการผลิตลำดับถัดไปได้ นอกจากนี้ยังมีปัจจัยภายนอกที่สำคัญ คือ ราคาน้ำมันที่ผันผวนไปตามภาวะเศรษฐกิจ รวมถึงการเมืองระหว่างประเทศที่จะส่งผลกระทบต่อการผลิตและราคาน้ำมันที่รุนแรงและยืดเยื้อต่อไปได้ บริษัทฯ ต้องปรับตัวให้เข้ากับสถานการณ์โลก และให้ทันกับสถานการณ์ในปัจจุบัน และจะต้องปรับปรุงบริการเดิมที่มีอยู่แล้วให้ดีขึ้น สะดวก รวดเร็วต่อการใช้บริการของลูกค้า และมีการพัฒนาผลิตภัณฑ์ใหม่ๆ ให้ทัดเทียมหรือดีกว่าคู่แข่ง เพื่อเสริมจุดเด่น และลดจุดด้อย เพิ่มความแข็งแกร่งอย่างยั่งยืนต่อไป

หน่วยธุรกิจ

บริษัทฯ ดำเนินกิจการที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการขนส่ง โดยจัดตั้งเป็นหน่วยธุรกิจ ประกอบด้วยบริการคลังสินค้าและการจัดการขนส่ง การบริการลูกค้าภาคพื้น การบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น และครีวการบิน โดยมีรายละเอียดดังนี้

ธุรกิจการบริการคลังสินค้า

ฝ่ายปฏิบัติการคลังสินค้า ได้ดำเนินงานปรับปรุงกระบวนการทำงานภายในให้กระชับอย่างต่อเนื่องในระยะเวลา 2 ปีที่ผ่านมา โดยใช้การจัดการแบบ Lean Management เข้ามาดำเนินการ ซึ่งประสบความสำเร็จในเรื่องการสร้างการรับรู้การเปลี่ยนแปลงให้กับพนักงานโดยทั่วกันแล้วนั้น ฝ่ายปฏิบัติการคลังสินค้า ยังได้มีการปรับปรุงพัฒนาเพิ่ม

ขีดความสามารถของคลังสินค้าให้สามารถรองรับปริมาณสินค้าที่เพิ่มขึ้น อีกทั้งได้ศึกษาผลกระทบและโอกาสจากธุรกิจ E-commerce และมีโครงการนำเทคโนโลยีใหม่ๆ อาทิ Big Data, IoT (Internet of Things) เชื่อมโยงอุปกรณ์ต่างๆ ของคลังสินค้า มุ่งสู่การเป็น Smart Warehouse และยกมาตรฐานการให้บริการคลังสินค้าสู่ระดับ Top World Class โดยมีกิจกรรมที่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จและต่อเนื่องในปี 2562 ดังนี้

การเพิ่มพื้นที่ใช้สอยในคลังสินค้า โดยการนำ Height Racking มาใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพพื้นที่จัดเก็บเชิงสูง การพัฒนา ระบบ Software ใหม่เพื่อเชื่อมโยงกับระบบ Automatic Storage and Retrieval System (AS/RS) และ Elevated transfer Vehicles (ETV) และการจัดการคลังสินค้าให้เป็นระบบปิดซึ่งเป็นโครงการต่อเนื่อง โดยมีเป้าหมายให้เป็น Cargo Terminal ระบบปิดตามมาตรฐานสากล รวมถึงการจัดการสินค้าขาเข้าและขาออกบน Workstation ทั้งหมดตามมาตรฐานของ IATA ภายในปี 2564

การวางแผนการจัดการแรงงานในอนาคตโดยใช้งานจ้างเหมาบริการ เพื่อดำเนินงานในกิจกรรมที่ไม่ใช่งานหลัก ลดต้นทุนระยะยาว และแก้ปัญหาบุคลากรขาดแคลนในอนาคต อีกทั้งโครงการสร้างคนรุ่นใหม่ของฝ่ายปฏิบัติการคลังสินค้า ได้สรรหาบุคลากรที่มีอยู่ในปัจจุบันที่มีศักยภาพนำมาอบรม พัฒนาทักษะ ในเรื่องเทคโนโลยีใหม่ๆ การบริหารงาน และอื่นๆ รองรับการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดในอนาคต รวมทั้ง สามารถสร้างสรรคสิ่งใหม่ๆ ที่เป็นประโยชน์ให้กับบริษัทฯ

การจัดตั้งศูนย์ลูกค้าสัมพันธ์ (Cargo Contact Center : CCC) สามารถติดต่อได้ที่หมายเลขโทรศัพท์ 02-1374200 เป็นการเพิ่มคุณภาพการบริการลูกค้า รองรับบริการขยายธุรกิจในอนาคต ให้บริการข้อมูลข่าวสาร และแก้ไขปัญหาต่างๆ เป็นการสร้างความพึงพอใจเพิ่มในการให้บริการ นำไปสู่การสร้าง ความพึงพอใจแก่ลูกค้า สร้างภาพลักษณ์และความเชื่อมั่นในการให้บริการของ THAI Cargo

การเพิ่มความร่วมมือกับการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย เพื่อดำเนินกิจกรรมใหม่ๆ ในเขต Free Zone เช่น การให้บริการลากจูงสินค้าจากคลังสินค้า TG และ BFS ไปยังคลังสินค้าเพิ่มมูลค่า (VAA) ของลูกค้าภายในเขต Free zone และยังมีแผนจะให้บริการ BUP Service (การส่งมอบทั้งตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสัมภาระของผู้โดยสาร) ร่วมกับการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย

ทั้งหมดนี้เป็นการยกระดับมาตรฐานการทำงาน เพื่อปรับตัวรองรับการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยี เชื่อมโยงระบบ

อัตโนมัติเพื่อยกระดับการให้บริการสู่ระดับ World Class รองรับบริการขยายของสนามบินเฟส 2 และการสร้างโอกาสลงทุนในการทำธุรกิจใหม่ๆ

ในด้านเทคโนโลยี ปี 2561 ได้มี **การพัฒนา Warehouse Application มาใช้ร่วมกับอุปกรณ์คอมพิวเตอร์แบบพกพา (Tablet)** เพื่อนำมาใช้ปฏิบัติงานในคลังสินค้าให้มีความทันสมัยและรวดเร็วยิ่งขึ้น อีกทั้งการนำเอาระบบนี้มาใช้ จะช่วยลดความผิดพลาดในการปฏิบัติงานของพนักงานได้ โดยการทำงานของระบบนี้จะถูกพัฒนามาใช้แบบง่าย ๆ ไม่ซับซ้อน การบันทึกข้อมูลในระบบจะเป็นแบบ Real Time จะไปต่อเชื่อมข้อมูลกับระบบ Tracking บน www.thaicargo.com ทำให้ลูกค้าสามารถดูสถานะของสินค้าได้ทันที

การพัฒนา ระบบ Automatic Storage and Retrieval System (AS/RS) และ Elevated transfer Vehicles (ETV) เป็นแบบ Fully Automation ให้เชื่อมต่อข้อมูลกับระบบ CHORUS ซึ่งทั้ง 2 ระบบนี้เป็นระบบจัดเก็บสินค้าในคลังสินค้า จะทำให้คลังสินค้ามีระบบจัดเก็บที่สมบูรณ์แบบ อีกทั้งจะมีข้อมูลการจัดเก็บสินค้าที่เชื่อมต่อกับ Warehouse Application ในระบบ CHORUS ได้ ในส่วนที่เหลือจากการจัดเก็บใน ETV และ ASRS แล้ว ในชั้นจัดเก็บสินค้า จะนำเอาระบบ Barcode เพื่อต่อเชื่อมกับระบบ CHORUS อีกด้วย ประโยชน์ของการพัฒนาระบบนี้ให้กับอุปกรณ์การจัดเก็บสินค้านี้ จะทำให้ง่ายต่อการบริหารจัดการคลังสินค้า และสินค้าต่างๆ ได้รวดเร็วยิ่งขึ้น เพื่อรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น

การนำเอาระบบการรับส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ผ่าน Cargo Community System (CCS) ซึ่งทางบริษัทฯ ได้คัดเลือกบริษัท SITA CHAMP เป็นตัวแทนในการรับส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์นี้ โดยจะเป็นการเชื่อมข้อมูลการขนส่งสินค้าโดยตรงจากลูกค้าทั่วโลกกับบริษัทการบินไทย ในการรับส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ผ่าน Cargo Community System (CCS) นี้ มีผลให้บริษัทฯ จะได้ข้อมูลสินค้าที่รวดเร็ว ถูกต้อง และเป็นการลดกระบวนการทำงานแบบ Manual ทำให้บริษัทฯ สามารถประหยัดค่าใช้จ่ายในการดำเนินการได้

ธุรกิจบริการลูกค้าภาคพื้น ลักษณะผลิตภัณฑ์ หรือบริการ

บริษัทฯ ได้เพิ่มศักยภาพในการให้บริการลูกค้าภาคพื้นแบบเต็มรูปแบบ (Full Ground Handling) และสามารถให้บริการครบทุกแบบของเครื่องบิน (All Aircraft Types) จากประสบการณ์และความเชี่ยวชาญในการให้บริการลูกค้าภาคพื้นมากกว่า 50 ปี นับแต่เริ่มให้บริการ ณ ทำอากาศยานดอนเมืองเป็นต้นมา แม้ว่าปัจจุบันได้ย้ายฐานการปฏิบัติงาน

มาอยู่ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บริษัทฯ ยังได้รับอนุญาตจาก บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ให้เป็นผู้ประกอบการบริการลูกค้าภาคพื้น ฌ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตามสัญญาเลขที่ ทสภ.1-47/2549 โดยมีระยะเวลาของสัญญา รวม 34 ปี นับตั้งแต่วันที่ 28 กันยายน 2549 ถึงวันที่ 27 กันยายน 2583

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้รับอนุญาตจากท่าอากาศยานนานาชาติในภูมิภาค ได้แก่ เชียงใหม่ หาดใหญ่ ภูเก็ต กระบี่ และเชียงใหม่ ให้เป็นผู้ให้บริการลูกค้าภาคพื้น ฌ ท่าอากาศยานดังกล่าวมาโดยตลอด ทั้งนี้ สัญญาการอนุญาตให้เป็นผู้ประกอบการบริการ ฌ ท่าอากาศยานต่าง ๆ นั้น ยังคงมีการดำเนินงานอยู่ทั้งในส่วนของบริษัทท่าอากาศยานไทยฯ ยกเว้นท่าอากาศยานกระบี่ที่เป็นส่วนของกรมท่าอากาศยาน

ประเภทของการให้บริการ

บริการผู้โดยสาร ประกอบด้วย บริการตรวจรับบัตรโดยสาร ทั้งการให้บริการ ฌ จุดบริการปกติและจุดให้บริการโดยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (Kiosk) เอกสารการเดินทาง หมายเลขที่นั่ง อาหารพิเศษ และ/หรือบริการพิเศษในแต่ละรูปแบบการเดินทาง หรือตามที่ได้สำรองไว้ล่วงหน้า ตรวจสอบและบันทึกน้ำหนักสัมภาระของผู้โดยสาร รวมถึงบริการผู้โดยสารขาออกบริเวณห้องพักผู้โดยสารก่อนเข้าอากาศยาน ให้บริการตรวจทานเอกสารการเดินทาง จัดลำดับและระเบียบการเข้าสู่อากาศยาน และอำนวยความสะดวกผู้โดยสารที่ออกจากอากาศยานสำหรับเที่ยวบินขาเข้า

บริการห้องรับรองพิเศษ สำหรับให้บริการแก่ผู้โดยสารชั้นหนึ่ง ชั้นธุรกิจ ผู้โดยสารสมาชิกบัตรแพลททินัม และสมาชิกบัตรทอง มีบริการสปา (Royal Orchid Spa) สำหรับผู้โดยสารชั้นหนึ่งและชั้นธุรกิจ นอกจากนี้ยังมีห้องรับรองแบบ Exclusive Service ซึ่งเป็นการให้บริการห้องรับรองพิเศษแบบเดินทางเป็นหมู่คณะ

บริการด้านสัมภาระ ให้บริการตรวจสอบ ติดตามสัมภาระสูญหาย และซ่อมแซมหรือขอคืนใช้กรณีกระเป๋าชำรุดเสียหาย รวมถึงให้บริการนำสัมภาระล่าช้าส่งให้กับผู้โดยสารถึงที่พัก รวมถึงติดตามและจัดเก็บสิ่งของลืมบนเครื่องบิน

บริการควบคุมระวางบรรทุก และบริการวางแผนระวางบรรทุก คำนวณน้ำหนักบรรทุก ควบคุมการบรรทุกสัมภาระสินค้า และไปรษณีย์ภัณฑ์ทั้งขาขึ้นและขาลง (Loading and Unloading) โดยคำนึงถึงความปลอดภัยสูงสุด

บริการสนับสนุนการให้บริการ เช่น ดูแลช่วยเหลือผู้โดยสารที่ประสบปัญหาต่าง ๆ ทั้งเที่ยวบินขาเข้า-ขาออก และผู้โดยสารต่อเครื่องหรือผู้โดยสารพลาดการต่อเที่ยวบิน

(กรณีเที่ยวบินขาเข้าของบริษัทการบินไทยล่าช้า) ให้สามารถเดินทางต่อไปยังจุดหมายปลายทางได้อย่างราบรื่น ได้รับความสะดวก ปลอดภัยมากที่สุด การให้บริการยังครอบคลุมถึงการประสานงานกับหน่วยงานราชการและรัฐวิสาหกิจอื่น ๆ เช่น กองบังคับการตรวจคนเข้าเมือง กรมศุลกากร และการท่าอากาศยานฯ นอกจากนี้ยังมีบริการพิเศษต่าง ๆ (Special Services) อาทิ การบริการเฉพาะบุคคลสำคัญ ผู้โดยสารที่เดินทางในชั้นหนึ่ง การให้บริการเช็คอินล่วงหน้าทางโทรศัพท์สำหรับผู้โดยสารชั้นหนึ่ง และเคาน์เตอร์เช็คอินพิเศษสำหรับผู้โดยสารชั้นธุรกิจ สมาชิกแพลททินัม และสมาชิกบัตรทอง รวมทั้งการบริการผู้โดยสารสูงอายุ ผู้พิการ ผู้ป่วยที่แพทย์รับรองการเดินทาง และผู้โดยสารที่มีอายุต่ำกว่า 12 ปีที่เดินทางลำพัง เป็นต้น

บริการพิเศษเฉพาะลูกค้าของหน่วยงานเอกชน (Non-Customer Airlines Services) อาทิ ธนาคาร และบริษัทเอกชนต่าง ๆ ที่ต้องการให้บริษัทฯ อำนวยความสะดวกให้ลูกค้าของตนเป็นพิเศษ เช่น บริการด้านการอำนวยความสะดวกในการเดินทาง ห้องรับรองพิเศษ และการบริการพิเศษต่าง ๆ ตามที่ระบุในสัญญาการให้บริการ

บริการสายการบินลูกค้า (Customer Airlines Services) ให้บริการผู้โดยสาร สัมภาระ การควบคุมระวางบรรทุก ห้องรับรองพิเศษ และการบริการพิเศษต่าง ๆ ตามที่มีระบุไว้ในสัญญาการให้บริการ

การตลาดและการแข่งขัน

นโยบายการตลาดของฝ่ายบริการลูกค้าภาคพื้น เน้นการเพิ่มสัดส่วนของบริษัทฯ ในตลาดการให้บริการลูกค้าภาคพื้น ฌ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งมีคู่แข่งอีก 2 ราย โดยฝ่ายบริการลูกค้าภาคพื้นมีสายการบินลูกค้า 47 สายการบิน เป็นสัดส่วนอยู่ร้อยละ 35.7 บริษัทคู่แข่งมีสัดส่วนทางตลาดอยู่ร้อยละ 23.6 ส่วนสายการบินที่มีการบริการภาคพื้นด้วยตนเองมีสัดส่วนอยู่ร้อยละ 40 เที่ยวบินพิเศษอื่น ๆ ร้อยละ 0.7 และสายการบินที่มีการบริการภาคพื้นด้วยตนเองซึ่งถือเป็นเป้าหมายที่บริษัทฯ จะรุกเข้าไปเสนอให้บริการแก่สายการบินเหล่านี้ด้วย

ในส่วนของการให้บริการ ฌ ท่าอากาศยานภูมิภาคที่เชียงใหม่ หาดใหญ่ ภูเก็ต กระบี่ และเชียงใหม่ จะมีคู่แข่งอยู่เพียงแห่งละ 1 ราย โดยสัดส่วนทางการตลาดของบริษัทฯ จะมากกว่าร้อยละ 80 ทั้งนี้ ท่าอากาศยานภูเก็ตจะเป็นตลาดที่มีอุปสงค์ (Demand) มาก ทั้งสายการบินแบบฤดูกาล (Seasonal) และแบบเช่าเหมาลำ (Charter) รวมทั้งสายการบินราคาประหยัด (Low Cost Carriers) ซึ่งจะมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นตามลำดับ

การให้บริการเที่ยวบินแบบเหมาลำ (Charter Flight) ณ ท่าอากาศยานภายในประเทศจะพิจารณาดำเนินการตามที่สายการบินขอใช้บริการ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับสิ่งอำนวยความสะดวก ณ ท่าอากาศยานนั้นพร้อมทั้งหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในการอำนวยความสะดวกโดยรวมถึงเที่ยวบินที่มีภารกิจพิเศษต่างๆ ด้วย เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายการเปิดให้บริการท่าอากาศยานดอนเมืองของบริษัทท่าอากาศยานไทย ที่ประกาศใช้มาตั้งแต่ปี 2557 เป็นโอกาสในการขยายรูปแบบบริการที่จะสามารถเพิ่มรายได้จากการให้บริการภาคพื้น ณ ท่าอากาศยานต่างๆ อีกทางหนึ่งด้วย

การจัดหาผลิตภัณฑ์และบริการ

ปัจจัยสำคัญที่มีผลกระทบต่อการบินให้บริการลูกค้าภาคพื้นในหลายๆ ท่าอากาศยานคือ แรงงาน เนื่องจากการเติบโตทางด้านธุรกิจการบินส่งผลทำให้แรงงานที่มีอยู่ในภาคอุตสาหกรรมการบินหรือธุรกิจการบินมีการโยกย้ายไปยังสายการบินอื่นที่มีผลตอบแทนที่สูงกว่า หรือแม้จะมีการไหลออกไปยังภาคอุตสาหกรรมอื่นๆ มีค่าจ้างแรงงานที่ปรับสูงขึ้นหรือต่ำกว่าเล็กน้อยแต่ไม่ต้องเหนียวจากการทำงานเป็นกะและความกดดันจากการให้บริการซึ่งทั้งบริษัทฯ เองและคู่แข่งต่างได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ที่เกิดขึ้นเช่นเดียวกัน

ในส่วนของบริษัทฯ นั้น ได้มีการบริหารจัดการแรงงานเพื่อดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าว ด้วยการว่าจ้างแรงงานแบบจัดจ้างคนภายนอก (Outsources) และแบบเหมางานบริการ (Out-Job) รวมทั้งหาแรงงานแบบไม่เต็มเวลา (Part Time) มาเสริมเพื่อให้มีปริมาณแรงงานเพียงพอต่อการให้บริการลูกค้าภาคพื้นในทุกท่าอากาศยานดังกล่าวข้างต้น อีกทั้งบริษัทฯ มีนโยบายในการแปรสภาพการจ้างแรงงานภายนอกของบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสেস จำกัด ที่บริษัทฯ ถือหุ้นอยู่ให้เป็นพนักงานแบบสัญญาเพื่อสร้างความมั่นคงในการทำงานให้แก่พนักงานเหล่านั้น

ธุรกิจบริการอุปกรณ์ภาคพื้น

ลักษณะผลิตภัณฑ์ หรือบริการ

ฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้นได้รับอนุญาตจากบริษัทท่าอากาศยานไทย ให้เป็นผู้ประกอบการบริการอุปกรณ์ภาคพื้น ตามสัญญาที่ ทสภ. 1-50/2549 โดยมีระยะเวลาของสัญญา 34 ปี นับตั้งแต่วันที่ 28 กันยายน 2549 ถึงวันที่ 27 กันยายน 2583

ฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้นมีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญในการให้บริการอุปกรณ์ภาคพื้นมากกว่า 50 ปี ในการให้บริการกับอากาศยานทุกประเภททั้งอากาศยานของบริษัทฯ และสายการบินลูกค้า

ประเภทของการให้บริการ ประกอบด้วย

1. การให้บริการขนถ่ายสัมภาระได้ทุกประเภทในรูปแบบของสัมภาระผู้โดยสาร สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทั้งเที่ยวบินขาเข้าและขาออก โดยการให้บริการดังกล่าวยังรวมถึงการขนถ่ายสินค้าขนาดใหญ่ที่ขนส่งด้วยอากาศยานแบบเครื่องบินขนส่งสินค้า (Freighter)
2. การให้บริการบันไดสำหรับใช้ขึ้น-ลง อากาศยาน การให้บริการขนส่งผู้โดยสารจากอาคารผู้โดยสารไปยังอากาศยาน และ/หรือจากอากาศยานมายังอาคารผู้โดยสาร ทั้งนี้ ฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้นสามารถให้บริการแก่ผู้โดยสาร VIP ด้วยรถโดยสารพิเศษที่มีความหรูหรา และทันสมัยเหมาะสมกับระดับของผู้โดยสารแต่ละประเภท รวมถึงการให้บริการผู้โดยสารป่วยหรือทุพพลภาพ
3. การให้บริการอากาศยานด้วยอุปกรณ์จ่ายกระแสไฟฟ้า อุปกรณ์ช่วยติดเครื่องยนต์ของอากาศยาน อุปกรณ์ส่งลมเย็นเพื่อช่วยปรับอุณหภูมิภายในห้องโดยสารของอากาศยาน การบริการขนถ่ายสิ่งปฏิกูลจากอากาศยาน การบริการเติมน้ำดื่มแก่อากาศยานด้วยมาตรฐานสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IDQP/IATA Drinking-Water Quality Pool) และเป็นไปตามข้อกำหนดของ WHO (World Health Organization) รวมถึงการให้บริการเคลื่อนย้ายอากาศยานภาคพื้นดิน
4. การให้บริการทำความสะอาดภายในอากาศยานทั้งประเภทอากาศยานจอดแวะ (Transit) และการทำความสะอาดขั้นโรงเก็บ (Deep Clean) ทั้งนี้ การให้บริการทั้งสองประเภทนั้นอยู่ในระดับของ Secure Clean เป็นการทำความสะอาดควบคู่ไปกับการตรวจเช็คด้านความมั่นคงการบินไปในเวลาเดียวกัน และจากความทุ่มเทและการพัฒนาด้านบุคลากรอย่างต่อเนื่องทำให้การทำความสะอาดภายในอากาศยานได้รับรางวัลจาก Skytrax และได้รับการชมเชยจากสายการบินลูกค้ามาโดยตลอด
5. การให้บริการอากาศยานในสภาวะฉุกเฉินทั้งกรณีฉุกเฉินทางการแพทย์ที่เป็นการติดต่อจากโรคระบาด การเตรียมรับสภาวะฉุกเฉินเมื่ออากาศยานเกิดไฟไหม้ รวมถึงการย้ายฐานในกรณีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไม่สามารถให้บริการได้ โดยการจัดทำเป็นแผนป้องกันและการฝึกเตรียมความพร้อมสำหรับรองรับเหตุฉุกเฉินร่วมกับบริษัท ท่าอากาศยานไทย อย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง

นอกจากการให้บริการข้างต้นแล้ว ฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้นยังมีขีดความสามารถในการซ่อมบำรุงอุปกรณ์บริการภาคพื้นและตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสัมภาระของผู้โดยสาร (ULD/Unit Loading Devices) ซึ่งผ่านการรับรองแหล่งซ่อม ULD จากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.)

การบริการของฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้นได้รับมาตรฐานด้านความปลอดภัยจากการตรวจประเมินจาก ISAGO และ IOSA (ตามมาตรฐานของสมาพันธ์ผู้ขนส่งทางอากาศนานาชาติ (IATA)) มาตรฐานด้านคุณภาพ ISO 9001 และมาตรฐานด้านความมั่นคงการบินจากการตรวจประเมินจากหน่วยงานด้านความปลอดภัยในการเดินทางของประเทศสหรัฐอเมริกา (Transportation Security Administration, Department of Homeland Security: TSA) หน่วยงานด้านความปลอดภัยในการเดินทางของประเทศออสเตรเลีย (Office of Transport Security: OTS) ทำให้ลูกค้ามั่นใจได้ว่าการใช้บริการจากฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้นจะได้รับความปลอดภัยตามมาตรฐานคุณภาพการให้บริการในระดับสากลและมีความมั่นคงทางการบินสูงสุด

นอกจากการให้บริการอุปกรณ์ภาคพื้นที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิแล้ว ฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้นยังให้บริการที่ทำอากาศยานภูมิภาคอีก 10 แห่ง ประกอบด้วย ทำอากาศยานดอนเมือง ทำอากาศยานเชียงใหม่ ทำอากาศยานแม่ฟ้าหลวงเชียงราย ทำอากาศยานภูเก็ต ทำอากาศยานหาดใหญ่ ทำอากาศยานกระบี่ ทำอากาศยานอุดรธานี ทำอากาศยานอุตุระเกา ทำอากาศยานขอนแก่น และทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี อย่างไรก็ตาม หากทำอากาศยานนอกเหนือไปจากที่ให้บริการข้างต้นมีความจำเป็นต้องใช้การบริการอุปกรณ์ภาคพื้น อาทิ การบริการเที่ยวบินพิเศษ VVIP และ VIP โดยเครื่องบินกองทัพอากาศหรือการบริการเที่ยวบินเช่าเหมาลำ (Charter) เช่น การบริการเที่ยวบินฮัจญ์ ณ ทำอากาศยานนราธิวาส เป็นต้น ฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้นสามารถนำอุปกรณ์ภาคพื้นจากทำอากาศยานสุวรรณภูมิหรือทำอากาศยานข้างเคียงมาให้บริการได้อย่างเต็มขีดความสามารถ

การตลาดและการแข่งขัน

การบริการอุปกรณ์ภาคพื้นที่สนามบินสุวรรณภูมิมีคู่แข่งอยู่ 1 ราย โดยฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้นมีสายการบินลูกค้า 52 สายการบิน เป็นสัดส่วนอยู่ร้อยละ 39.00 บริษัทคู่แข่งมีสัดส่วนทางตลาดอยู่ร้อยละ 24.6 ส่วนสายการบินที่มีการบริการภาคพื้นด้วยตนเองมีสัดส่วนอยู่ร้อยละ 35.08 เกี่ยวกับเที่ยวบินพิเศษอื่น ๆ ร้อยละ 0.6 ทั้งนี้ ฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้นต้องมีศักยภาพในการรักษาฐานลูกค้าเดิม และแสวงหาลูกค้าใหม่เพิ่มเติมอย่างต่อเนื่อง โดยการนำข้อมูลจากลูกค้าทั้งข้อมูลด้านการร้องเรียน (Complaint) และข้อมูลด้านการวัดความพึงพอใจมาศึกษา วิเคราะห์และวางแผนการทำงาน เพื่อให้ลูกค้าได้รับการบริการจะเป็นไปตามมาตรฐานและเกิดความพึงพอใจในการรับบริการอย่างสูงสุด

สำหรับการหาลูกค้าใหม่นั้น ฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้นได้ใช้จุดแข็ง คือ การบริการจากพนักงานที่เชี่ยวชาญ และ

มีประสบการณ์โดยผ่านการฝึกอบรมที่ได้ตามมาตรฐานสากล รวมถึงการมีหน่วยงานควบคุมการบริการภาคพื้นที่มีขีดความสามารถในการตัดสินใจ ทั้งในสถานการณ์ปกติและสถานการณ์ฉุกเฉินเพื่อให้ลูกค้าเกิดความมั่นใจและตัดสินใจเลือกใช้บริการ

การจัดหาผลิตภัณฑ์และบริการ

ปัจจัยสำคัญในการให้บริการอุปกรณ์ภาคพื้น คือ อุปกรณ์และแรงงาน ในด้านของอุปกรณ์ ฝ่ายบริการภาคพื้นได้จัดทำโครงการวางแผนอุปกรณ์ภาคพื้น (Ground Equipment Services Fleet Plan) เพื่อรองรับฝูงบินของบริษัทฯ และสายการบินลูกค้าและเพื่อให้มีอุปกรณ์ที่พร้อมและเพียงพอต่อการให้บริการและทันสมัยอยู่เสมอโดยมีค่าใช้จ่ายในการจัดหาอุปกรณ์และการซ่อมบำรุงต่ำที่สุด ส่วนในด้านแรงงานนั้น ได้ดำเนินการว่าจ้างแรงงานทั้งแบบจัดจ้างคนภายนอก (Outsources) และแบบเหมางานบริการ (Out-job) โดยแรงงานจะได้รับการอบรมภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติจากฝ่ายฝึกอบรมตามมาตรฐานของทำอากาศยานและมาตรฐานสากล รวมทั้งการพัฒนาแรงงานเดิมให้มีขีดความสามารถในการควบคุมการใช้งานอุปกรณ์ได้หลากหลายประเภท (Multi Skill) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการอุปกรณ์และมีแรงงานเพียงพอต่อการปฏิบัติงาน รวมถึงมีต้นทุนอยู่ในระดับที่สามารถแข่งขันได้ นอกจากนี้ ฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้นได้จัดทีมงานวิศวกรศึกษาวิเคราะห์และจัดหาอุปกรณ์ที่มีเทคโนโลยีที่ทันสมัยเหมาะสมกับพื้นที่ในการทำงานและอากาศยานทุกประเภท เช่น รถลากจูงขบวนสัมภาระแบบใช้ระบบไฟฟ้า (Electric Towing Tractor) เป็นรถที่ใช้ระบบไฟฟ้าในการขับเคลื่อนสำหรับลากจูงตู้สัมภาระ เป็นการตอบสนองต่อโครงการ Green Airport ซึ่งทำให้ประหยัดต้นทุนในการดำเนินการและรักษาสภาพแวดล้อมไปในคราวเดียวกัน

ธุรกิจครีวการบิน

ครีวการบิน เป็นหน่วยธุรกิจหนึ่งที่สนับสนุนธุรกิจของบริษัทฯ มีการพัฒนาและเจริญก้าวหน้าอย่างต่อเนื่อง โดยสามารถสร้างรายได้และผลกำไรให้บริษัทฯ มาโดยตลอด โดยเฉพาะในช่วงปีที่ผ่านมา ครีวการบินสามารถทำกำไรได้มากกว่า 2,000 ล้านบาท

ครีวการบิน มีฐานการปฏิบัติการ 3 แห่ง ดังนี้

1. ครีวการบิน ณ ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ตั้งอยู่ในเขตปลอดอากร บนพื้นที่ประมาณ 120,000 ตารางเมตร ดำเนินการผลิตอาหารเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารในเที่ยวบินระหว่างประเทศของบริษัทฯ และสายการบินชั้นนำอื่น ๆ อีกกว่า 60 สายการบิน โดยในปี 2561 ครีวการบิน ได้ขยายสายการบินเพิ่มขึ้นอีก 2 สายการบิน

2. ครีวการบิน ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง มีพื้นที่ประมาณ 40,200 ตารางเมตร ดำเนินการผลิตอาหารเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารเที่ยวบินภายในประเทศของ บริษัทฯ และผู้โดยสารของสายการบินชั้นนำอื่น ๆ ที่ทำการบินจากท่าอากาศยานดอนเมือง นอกจากนี้ ยังมีธุรกิจภาคพื้นอื่น ๆ อาทิ ธุรกิจภัตตาคาร ณ ท่าอากาศยานนานาชาติในประเทศไทย ธุรกิจเบเกอรี่พายแอนด์พาย (Puff & Pie) ธุรกิจให้บริการจัดเลี้ยงทั้งในและนอกสถานที่ ร้านอาหารสวัสดิการพนักงาน ธุรกิจการบริการอาหารในโรงพยาบาล และธุรกิจการบริการอาหารในห้องรับรองพิเศษของสายการบิน (Airline Lounge) เป็นต้น เพื่อเป็นการตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลงไป ครีวการบิน ได้พัฒนาปรับปรุงผลิตภัณฑ์และบรรจุภัณฑ์รูปแบบใหม่ ๆ รวมถึงยังมีการขยายช่องทางการจัดจำหน่ายผลิตภัณฑ์ โดยเป็นพันธมิตรกับองค์กรภาครัฐต่าง ๆ
3. ครีวการบิน ณ ท่าอากาศยานกระบี่ มีพื้นที่ 1,200 ตารางเมตร ดำเนินการผลิตอาหารเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารเที่ยวบินภายในประเทศของ บริษัทฯ และสายการบินชั้นนำอื่น ๆ และสายการบินเช่าเหมาลำจากยุโรป

ครีวการบิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นผู้ดำเนินการผลิตอาหารให้แก่สายการบินที่ออกจากสนามบินสุวรรณภูมิมากกว่า 82,500 เที่ยวบินต่อปี ผลิตอาหารเฉลี่ยมากกว่า 75,000 ชุดต่อวัน มีสัดส่วนการซื้อวัตถุดิบภายในประเทศร้อยละ 79 และนำเข้าวัตถุดิบจากต่างประเทศ ร้อยละ 21

กระบวนการผลิตอาหารและการให้บริการของครีวการบิน ได้รับการรับรองตามมาตรฐานสากล ซึ่งเป็นที่ยอมรับจากสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ และองค์การอนามัยโลก ประกอบด้วย ระบบการจัดการคุณภาพ (ISO 9001 : 2015) ระบบการประกันความปลอดภัยของอาหาร (Hazard Analysis and Critical Control Points : HACCP) ระบบการจัดการสุขลักษณะที่ดีในการผลิตอาหาร (Good Manufacturing Practices : GMP) โดยได้บูรณาการทั้งสามระบบข้างต้นเป็นระบบ QHS (Quality-Hygiene-Safety) นอกจากนี้ ครีวการบินยังได้รับการรับรองระบบการผลิตอาหารฮาลาล (HALAL & HAL-Q) ระบบการจัดการชีวอนามัยและความปลอดภัย (OHSAS 18001) และระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม (ISO 14001)

จากประสบการณ์กว่า 50 ปี และการได้รับการรับรองฯ ตามมาตรฐานสากล รวมถึงการได้รับความไว้วางใจจากลูกค้า ส่งผลให้ ครีวการบิน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้รับรางวัล สายการบินยอดเยี่ยมอันดับหนึ่งจาก Skytrax ประเภทการให้บริการอาหารบนเครื่องบิน

ชั้นประหยัดยอดเยี่ยมในปี 2017 และ 2018 (Best Economy Class Onboard Catering) สายการบิน EVA Air (BR) จากประเทศไต้หวัน ได้มอบรางวัล 2017 Excellent Catering Service Award สายการบิน China Eastern Airlines (MU) ได้มอบรางวัล Honorable Award for Excellent Service 2017 รวมถึงในปี 2017 ได้รับรางวัลชนะเลิศสายการบินที่ให้บริการอาหารบนเครื่องบินยอดเยี่ยม ประจำปี 2017 (Best Inflight Food 2017) จาก IFSA Compass Awards รางวัล Bronze Medal “Sky Delight Awards 2017” จากงาน Sky Service Forum 2017 และได้รางวัล Best Catering Award 2018 จากสายการบิน Air China (CA) รวมถึงได้รับมอบเกียรติบัตร Thai Select จากกระทรวงพาณิชย์ และได้รับรางวัลผู้ประกอบการดีเยี่ยม ประจำปี 2017 จาก บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และได้เป็นองค์กรรับรองคุณวุฒิวิชาชีพ สาขาผู้ประกอบการอาหารไทย ชนมอบ เบเกอรี่ และการโรงแรม จากสถาบันรับรองคุณวุฒิวิชาชีพ สำนักนายก โดยปี 2016 รับรองวิชาชีพได้ 90 คน ปี 2017 รับรองได้ 147 คน และ ปี 2018 รับรองได้ 297 คน รางวัลระดับนานาชาติเหล่านี้ เป็นเครื่องยืนยันคุณภาพและการบริการของครีวการบิน ซึ่งนับเป็นความภาคภูมิใจของ ฝ่ายครีวการบิน เป็นอย่างยิ่ง

สถานะเศรษฐกิจที่ผ่านมามีผลกระทบต่อครีวการบิน โดยเฉพาะต้นทุนสินค้าและราคาวัตถุดิบที่เพิ่มสูงขึ้น แต่ด้วยความมุ่งมั่นของฝ่ายบริหารและพนักงาน ที่พยายามบริหารจัดการ ปรับกลยุทธ์ในด้านต่าง ๆ อาทิ การขยายฐานลูกค้า การขยายฐานการผลิต การพัฒนาผลิตภัณฑ์อาหารรสชาติอาหารไทยแท้ การขยายสาขาธุรกิจ ร้านเบเกอรี่พายแอนด์พาย (Puff & Pie) การบริหารจัดการค่าใช้จ่าย เพื่อลดต้นทุนในการดำเนินการ การควบคุมการใช้พลังงานเพื่อลดค่าน้ำค่าไฟฟ้า รวมถึงการนำระบบ Lean Management มาประยุกต์ใช้ในกระบวนการปฏิบัติงานต่าง ๆ เพื่อลดการสูญเสียของวัตถุดิบ ส่งผลให้ค่าใช้จ่ายด้านต่าง ๆ ลดลง ผลจากการปรับโครงสร้างต้นทุนให้เหมาะสมต่อการแข่งขัน ทำให้ครีวการบินสามารถสร้างผลกำไรมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง และยั่งยืนตลอดไป

กิจการอื่นๆ

นอกจากนี้ยังมีกิจการอื่นที่เป็นธุรกิจสนับสนุนการขนส่ง ได้แก่ ธุรกิจบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน ธุรกิจบริการอำนวยความสะดวกการบิน ธุรกิจจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบิน และธุรกิจจำหน่ายสินค้าที่ระลึก โดยมีรายละเอียดดังนี้

ธุรกิจบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน

ฝ่ายช่าง เป็นหน่วยงานที่มีภารกิจรับผิดชอบในการซ่อมบำรุงอากาศยานของบริษัทฯ ตั้งแต่เริ่มเข้าประจำฝูงบิน จนกระทั่งปลดประจำการและจำหน่ายออกจากฝูงบิน ให้คงสภาพความสมควรเดินอากาศ โดยให้มีคุณสมบัติครบถ้วนตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) และองค์กรต่างๆ ที่ควบคุมสายการบินพาณิชย์ตามที่บริษัทฯ ตกลงรับที่จะผูกพัน ซึ่งมุ่งเน้นความปลอดภัยสูงสุด และนอกจากนี้ ฝ่ายช่างยังให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยานของสายการบินลูกค้าอีกด้วย

การซ่อมบำรุงอากาศยานของฝ่ายช่างประกอบด้วยงานหลักดังนี้

1. งานซ่อมบำรุงอากาศยานชั้นลานจอด (Line Maintenance) เป็นการให้บริการตรวจทางเทคนิคและการซ่อมบำรุงอากาศยานทุกครั้งที่มีการจอดแวะ (Transit) การบินกลับต้นทาง (Turnaround) ตลอดจนการจอดค้างคืน (Night Stop) ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานอื่นๆ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ
2. งานซ่อมบำรุงย่อย (Light Maintenance) เป็นการให้บริการตรวจทางเทคนิคและการบำรุงรักษาอากาศยานตามระยะเวลาบินหรือชั่วโมงบิน ดำเนินการที่ศูนย์ซ่อมอากาศยาน ฐานปฏิบัติการสุวรรณภูมิ ดอนเมืองและอุตะเถา
3. งานซ่อมบำรุงชั้นโรงงาน (Heavy Maintenance) เป็นการให้บริการตรวจทางเทคนิคและการบำรุงรักษาอากาศยาน ทั้งลำตัวอากาศยาน (Airframe) เครื่องยนต์ (Engine) อุปกรณ์ (Component) และส่วนประกอบต่างๆ ตามระยะเวลาบินหรือชั่วโมงบิน ดำเนินการที่ศูนย์ซ่อมอากาศยานฐานปฏิบัติการดอนเมือง อุตะเถา และสุวรรณภูมิ

การดำเนินการซ่อมบำรุงอากาศยานของฝ่ายช่างในแต่ละงานตามที่กล่าวข้างต้นนั้น ฝ่ายช่างต้องมีคุณสมบัติตามหลักเกณฑ์และผ่านกระบวนการตรวจสอบจนได้รับการรับรองขีดความสามารถจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) และจากองค์กรควบคุมการบินต่าง ๆ เช่น สำนักงานบริหารการบินแห่งชาติของสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Administration - FAA) และสำนักงานความปลอดภัยด้านการบินแห่งสหภาพยุโรป (European Aviation Safety Agency - EASA) เป็นต้น

นอกจากงานหลักในการซ่อมบำรุงอากาศยานแล้ว ฝ่ายช่างยังให้บริการทำสีลำตัวอากาศยาน (Exterior Aircraft Painting) ให้กับสายการบินต่าง ๆ ที่ท่าอากาศยานดอนเมือง

รวมทั้งให้บริการล้างทำความสะอาดลำตัวอากาศยานให้กับสายการบินต่าง ๆ ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง เพื่อช่วยสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับสายการบิน อีกทั้งยังช่วยให้ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงและช่วยลดมลภาวะด้านสิ่งแวดล้อม

การซ่อมบำรุงอากาศยานเป็นภารกิจที่ต้องใช้เงินทุนสูงทั้งด้านบุคลากร พัสตุ โรงซ่อม อุปกรณ์ และเครื่องมือเครื่องใช้ต่างๆ ให้เป็นไปตามมาตรฐาน และต้องมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องให้ทันเทคโนโลยีอากาศยานที่เปลี่ยนไปอย่างรวดเร็ว เพื่อมุ่งเน้นให้ผู้โดยสารและผู้ที่ใช้งานอากาศยานที่ฝ่ายช่างให้บริการ ได้รับความสะดวกสบายและมีความปลอดภัยสูงสุด

ธุรกิจสนับสนุนการขนส่ง

กิจการสนับสนุนการขนส่งประกอบด้วย บริการอำนวยความสะดวก การจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบิน และการจำหน่ายสินค้าที่ระลึก

- การให้บริการอำนวยความสะดวก (Dispatch Services) การให้บริการอำนวยความสะดวกเป็นการให้บริการวางแผนการบินและจัดเตรียมข้อมูลรายละเอียดของเส้นทางบิน พยากรณ์อากาศ รวมทั้งเอกสารการบินที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ แก่เที่ยวบินของบริษัทฯ และเที่ยวบินของสายการบินลูกค้า ให้เป็นไปตามกฎระเบียบการบิน และข้อกำหนดตามที่ระบุในสัญญา เพื่อให้เที่ยวบินสามารถปฏิบัติการบินไปถึงที่หมายอย่างปลอดภัย
- การจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบิน (Sales on Board) ในปี 2561 บริษัท King Power Marketing and Management Co.,Ltd. เป็นผู้ได้รับสิทธิ์ในการขายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบินของบริษัทฯ เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสาร
- การจำหน่ายสินค้าที่ระลึก (THAI Shop) บริษัทฯ ได้ดำเนินการเปิดร้านจำหน่ายสินค้าที่ระลึก รวมทั้งสิ้น 6 แห่ง ประกอบด้วย สำนักงานใหญ่ของบริษัทฯ สำนักงานหลานหลวง สำนักงานสีลม สำนักงานเชียงใหม่ ศูนย์ปฏิบัติการ (Operation Center: OPC) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสำนักงานหลักสี่ อีกทั้งได้เปิดจำหน่ายสินค้าผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ เพื่อเพิ่มช่องทางการขายให้มากขึ้นและรองรับกับความต้องการของลูกค้าในระดับนานาชาติและบริการจัดส่งแบบครบวงจร คือสั่งซื้อสินค้าและผลิตภัณฑ์ผ่านออนไลน์ของบริษัทฯ จ่ายเงินและดำเนินการจัดส่งให้ถึงมืออย่างเรียบร้อย ทั้งนี้ลูกค้าจะได้รับความสะดวกในการซื้อสินค้าง่ายขึ้น

ปัจจัยความเสี่ยง



“

บริษัทฯ มีการประเมินปัจจัยและแนวโน้มต่างๆ ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ ที่คาดการณ์ว่าจะมีผลกระทบต่อการทำงานของบริษัทฯ อย่างมีนัยสำคัญ เพื่อเป็นข้อมูลให้ฝ่ายบริหาร พิจารณาปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ รองรับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป

”

ท่ามกลางความเสี่ยงจากหลายปัจจัยทั้งภายในและภายนอก ตลอดระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมา บริษัทฯ เล็งเห็นความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีกลไกการบริหารงานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ควบคู่กับการดำเนินธุรกิจด้วยความระมัดระวังอย่างสูง เพื่อเสริมสร้างความแข็งแกร่งให้ธุรกิจการบินสามารถเดินทางต่อไปได้อย่างมั่นคง บริษัทฯ จึงมุ่งให้ความสำคัญกับการบริหารความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กรอย่างต่อเนื่อง มาตั้งแต่ปี 2546 เพื่อสร้างผลตอบแทนที่น่าพึงพอใจและความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยมีการระบุปัจจัยเสี่ยงและแนวทางการดำเนินการระยะสั้นและระยะยาวในแผนวิสาหกิจ รวมถึงการจัดการฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) เรื่องการบริหารความเสี่ยงให้แก่ผู้บริหารทุกระดับอย่างต่อเนื่อง เพื่อสนับสนุนการปลูกฝังการบริหารความเสี่ยงให้เป็นส่วนหนึ่งของวัฒนธรรมองค์กร

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มอบหมายให้คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง (Risk Management Committee) อันประกอบด้วยกรรมการบริษัทฯ ซึ่งมีกรรมการอิสระร่วมอยู่ด้วย และฝ่ายบริหาร กำหนดและทบทวนนโยบายและกรอบการบริหารความเสี่ยงในด้านต่างๆ อย่างสม่ำเสมอ พร้อมทั้งกำกับดูแล ติดตามประสิทธิผลของการบริหารความเสี่ยงดังกล่าว เพื่อให้มั่นใจว่าผู้บริหารและพนักงานมีการระบุความเสี่ยง ประเมินและจัดลำดับความสำคัญ สำหรับวางมาตรการ

ป้องกัน แก้ไข ควบคุม และจัดการปัจจัยความเสี่ยงทั้งในระดับองค์กรและระดับฝ่ายที่อยู่ในความดูแลรับผิดชอบให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ และเป็นระบบสอดคล้องกับมาตรฐาน (Committee of Sponsoring Organization of the Treadway Commission: COSO) ประกอบกับมีการรายงานต่อคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและคณะกรรมการบริษัทฯ ในทุกไตรมาส ทั้งนี้ มาตรการดังกล่าวเป็นไปเพื่อส่งเสริมให้ผู้บริหารและพนักงานทุกฝ่ายขององค์กรใช้การบริหารความเสี่ยงเป็นเครื่องมือในการบริหารงาน

เพื่อป้องกันผลกระทบหรือความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากความไม่แน่นอน พร้อมกับสนับสนุนให้การดำเนินแผนฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ เป็นไปตามเป้าหมายที่วางไว้ บริษัทฯ จึงมีการบูรณาการการบริหารความเสี่ยงระดับองค์กรเข้ากับแผนฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ วิเคราะห์ถึงสาเหตุของความเสียหายและความสัมพันธ์ของความเสี่ยงต่างๆ รวมทั้งได้ดำเนินการจัดทำดัชนีชี้วัดความเสี่ยงหลัก (Key Risk Indicator) เพื่อใช้เป็นเครื่องเตือนภัยล่วงหน้า และปรับปรุงประสิทธิภาพของระบบการบริหารความเสี่ยง (Enterprise-wide Risk Management System) ให้ทันสมัยและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น อันเอื้อต่อการเชื่อมโยงการจัดทำรายงานการควบคุมภายในและระบบการบริหารจัดการอื่น ๆ ของบริษัทฯ

ปัจจัยเสี่ยงที่มีนัยสำคัญ

ความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมันอากาศยาน

ค่าใช้จ่ายน้ำมันอากาศยานเป็นค่าใช้จ่ายหลักในการดำเนินธุรกิจการบิน โดยบริษัทฯ มีต้นทุนค่าน้ำมันอากาศยานคิดเป็นประมาณร้อยละ 27.5 ของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ซึ่งราคาน้ำมันอากาศยานมีความผันผวนอย่างต่อเนื่อง บริษัทฯ ได้มีการจัดทำประกันความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมัน (Fuel Hedging) เพื่อลดความผันผวนของต้นทุนด้านน้ำมันอากาศยาน โดยบริษัทฯ มีนโยบายบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันอากาศยาน ซึ่งมีผลกระทบต่อการทำงานของของบริษัทฯ มิใช่เป็นการแสวงหากำไร แต่เป็นการชะลอและลดผลกระทบต่อต้นทุนด้านน้ำมันฯ หากราคา มีการปรับตัวสูงขึ้น สำหรับปี 2561 บริษัทฯ ได้ดำเนินการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันฯ โดยบริษัทฯ ได้ประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันฯ ล่วงหน้าไว้ในสัดส่วนถัวเฉลี่ยร้อยละ 45 ของปริมาณการใช้ ทั้งนี้ระหว่างปีการดำเนินงาน บริษัทฯ ได้มีการบริหารจัดการปรับปรุงธุรกรรมประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันฯ ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ราคาน้ำมันโลกอย่างใกล้ชิด

นอกจากนี้ บริษัทฯ มีการเรียกเก็บเงินชดเชยค่าน้ำมันส่วนเพิ่มของบริษัทฯ ผ่านทางค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันได้บางส่วน ขึ้นอยู่กับสภาวะของตลาด การแข่งขัน ความผันผวนของราคาน้ำมันอากาศยาน การตอบสนองของตลาด และการประมาณการค่าใช้จ่ายน้ำมันอากาศยานที่มีการเปลี่ยนแปลง รวมทั้งได้มีการบริหารจัดการน้ำมันคงคลัง (Fuel Stock Management) และเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง (Fuel Management)

ความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

เนื่องจากบริษัทฯ มีรายได้เป็นเงินตราต่างประเทศกว่า 50 สกุลเงิน คิดเป็นประมาณร้อยละ 61 ของรายได้รวมทั้งหมด บริษัทฯ ได้ดำเนินการบริหารความเสี่ยงอันเนื่องมาจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนให้มีประสิทธิภาพ โดยมีการบริหารภายใต้นโยบายการบริหารความเสี่ยงแบบธรรมชาติ (Natural Hedging) คือ การจัดให้รายจ่ายเป็นเงินสกุลเดียวกับรายได้มากที่สุด หลังจากนั้นบริษัทฯ บริหารกระแสเงินสดโดยจัดการแลกเปลี่ยนเงินคงเหลือในแต่ละสกุลเข้ามาเป็นเงินสกุลเงินที่เป็นค่าใช้จ่ายหลักของบริษัทฯ เช่น ค่าใช้จ่ายน้ำมัน ค่าเช่าเครื่องบิน ค่าใช้จ่ายพนักงาน และปรับโครงสร้างเงินกู้ในสกุลเงินต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับสกุลเงินของเงินสดสุทธิจากการดำเนินการ (Net Operating Cash Flow) พร้อม ๆ กับลดความเสี่ยงของการมีหนี้เป็นเงินสกุลต่างประเทศมากขึ้นไป โดยการมีหนี้สกุลบาทด้วยส่วนหนึ่งเพื่อลดความผันผวนของรายการผลกำไร/ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนในงบการเงิน นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ใช้เครื่องมือทางการเงิน ได้แก่ Cross Currency Swap (CCS) ในช่วงที่ตลาดเงินเอื้ออำนวย และการแลกเปลี่ยนล่วงหน้า (Forward) สำหรับชำระค่าใช้จ่าย และหนี้ที่บริษัทฯ มีภาระผูกพันในอนาคต

โดยในปี 2561 บริษัทฯ มีธุรกรรม CCS จำนวนทั้งสิ้น 25 รายการ แบ่งเป็นการแปลงหนี้เงินบาท (THB) เป็นหนี้สกุลยูโร (EUR) อัตราดอกเบี้ยคงที่ 5 รายการ แปลงหนี้เงินบาท (THB) เป็นหนี้สกุลเยน (JPY) อัตราดอกเบี้ยคงที่ 10 รายการ แปลงหนี้เงินบาท (THB) เป็นหนี้สกุลเยน (JPY) อัตราดอกเบี้ยลอยตัว 3 รายการ แปลงหนี้เงินบาท (THB) เป็นหนี้สกุลปอนด์สเตอร์ลิง (GBP) อัตราดอกเบี้ยคงที่ 1 รายการ แปลงหนี้สกุลเงินยูโร (EUR) เป็นหนี้สกุลเยน (JPY) อัตราดอกเบี้ยคงที่ 2 รายการ และแปลงหนี้สกุลดอลลาร์สหรัฐ (USD) เป็นหนี้เงินสวิสฟรังก์ (CHF) อัตราดอกเบี้ยคงที่ จำนวน 4 รายการ โดยสัดส่วนเงินกู้ระยะยาวในสกุลหลักภายหลังจากการทำ CCS เป็นดังนี้ USD 5% EUR 32% JPY 21% GBP 1% CHF 6% THB 35% ทั้งนี้วงเงินคงเหลือของธุรกรรม CCS ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 มีจำนวน 32,143.69 ล้านบาท จะมีการชำระแลกเปลี่ยนเงินต้นและดอกเบี้ยเป็นรายเดือน รายไตรมาส และทุก ๆ 6 เดือน ซึ่งสัญญา จะทยอยสิ้นสุดตั้งแต่ ปี 2562 ถึงปี 2575



ความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย

บริษัทฯ มีนโยบายบริหารความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย โดยใช้เครื่องมือทางการเงิน ได้แก่ Interest Rate Swap (IRS) เพื่อแปลงอัตราดอกเบี้ยลอยตัวที่มีแนวโน้มปรับตัวสูงขึ้นมาเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ หรือดำเนินการ Restructure ธุรกรรม CCS หากทำให้บริษัทฯ สามารถลดต้นทุนทางการเงินได้ในระยะยาว โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทฯ มีสัดส่วนของภาระหนี้สินระยะยาวภายหลังการ Swap ที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัวต่ออัตราดอกเบี้ยคงที่เท่ากับร้อยละ 39 ต่อ 61 (ไม่รวมค่าเช่าเครื่องบินเพื่อการดำเนินงาน) ทั้งนี้ หากอัตราดอกเบี้ยปรับตัวสูงขึ้นร้อยละ 1 ต่อปี จะส่งผลให้บริษัทฯ มีภาระดอกเบี้ยเพิ่มขึ้นประมาณ 581 ล้านบาท

ความเสี่ยงจากการแข่งขันในธุรกิจการบิน

จากแนวโน้มอุตสาหกรรมการบินที่ยังเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะการขนส่งผู้โดยสารภายในภูมิภาคเอเชีย และปริมาณการสั่งซื้อเครื่องบินสูงสุดของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ในอีก 20 ปีข้างหน้า โดยเฉพาะเครื่องบินแบบทางเดินเดียว ซึ่งเป็นเครื่องบินที่สายการบินต้นทุนต่ำใช้ทำการบิน แสดงให้เห็นถึงการแข่งขันของสายการบินในภูมิภาคนี้ยังคงทวีความรุนแรง นอกจากนี้ จำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศที่เดินทางเข้าออกประเทศไทยมีเพิ่มมากขึ้นทุกปี โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวชาวจีน และการเปิดเสรีการบินของประเทศซึ่งทุกสายการบินเห็นโอกาสในการขยายธุรกิจ ทำให้ปริมาณเที่ยวบินที่ผ่านเข้าและออกประเทศไทยยังคงมีจำนวนมากขึ้น ทั้งจากการแข่งขันจากสายการบินตะวันออกกลางที่ยังมีอยู่ และการปรับกลยุทธ์ในหลาย ๆ รูปแบบของหลาย ๆ สายการบิน รวมถึงการเติบโตสูงอย่างรวดเร็วของสายการบินต้นทุนต่ำที่เข้าออกประเทศไทย ซึ่งได้พัฒนารูปแบบการให้บริการจากแบบจุดบินต่อจุดบิน (Point-to-Point) ของสายการบินต้นทุนต่ำ มาเป็นลักษณะเชื่อมโยงเครือข่ายระหว่างสายการบินภายในกลุ่ม และเพิ่มการให้บริการภายในภูมิภาคมากขึ้น

บริษัทฯ ได้กำหนดแนวทางตอบสนองการแข่งขันให้มีการเร่งทำกำไรเพิ่มจากรายได้ผู้โดยสารเชิงคุณภาพ ทั้งจากลูกค้าองค์กร การปรับปรุงการขยายผ่าน Digital Marketing การบริหารรายได้และราคาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการตอบสนองการแข่งขันด้านราคาอย่างรวดเร็วเหมาะสมกับความต้องการของตลาด การพัฒนาประสิทธิภาพความร่วมมือกับสายการบินพันธมิตรให้เชื่อมต่อเส้นทางบินของบริษัทยกับกลุ่มสายการบินพันธมิตรในการขยาย Network ไปจุดต่าง ๆ ให้มากขึ้น การจัดการเส้นทางบินที่ไม่ทำกำไร โดยมีการ

ติดตามผลการดำเนินงานของแต่ละเส้นทางบินอย่างใกล้ชิด เพื่อตรวจสอบความเหมาะสมของจำนวนที่นั่งเสนอให้บริการ และจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการและปรับปรุงความถี่ของเที่ยวบินให้เกิดประโยชน์สูงสุด

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้เพิ่มแผนริเริ่มเชิงกลยุทธ์ที่จะสร้างกำไรจากการเร่งหารายได้เสริม (Ancillary Revenue) จากผลิตภัณฑ์และบริการที่หลากหลาย ตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้ครบทุกจุดบริการ การแสวงหาโอกาสจากธุรกิจสนับสนุนและลงทุนในธุรกิจที่บริษัทฯ มีความเชี่ยวชาญเพื่อเพิ่มรายได้จากกิจการอื่นให้กับบริษัทฯ รวมทั้งการพัฒนาเทคโนโลยีแพลตฟอร์มที่ทันสมัย เพื่อรองรับและสนับสนุนการทำธุรกิจให้ทันกับเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว

ความเสี่ยงจากวิกฤตการณ์ภายนอก และภัยธรรมชาติ

ธุรกิจสายการบินซึ่งเป็นธุรกิจหลักของบริษัทฯ ประกอบด้วย การบริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางอากาศ ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งล้วนมีความสัมพันธ์โดยตรงกับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ดังนั้น จึงทำให้บริษัทฯ อาจได้รับผลกระทบจากการชะลอตัวของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว อันเป็นผลจากปัจจัยเสี่ยงจากสภาวะแวดล้อมต่าง ๆ ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ อาทิ ภัยธรรมชาติ โรคระบาด ภัยคุกคามจากการก่อการร้าย และความขัดแย้งระหว่างประเทศ รวมถึงปัจจัยการเมืองและเศรษฐกิจภายในประเทศ ฯลฯ ซึ่งอาจส่งผลทั้งทางตรงและทางอ้อมกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงความจำเป็นในการเตรียมความพร้อมรับมือต่อเหตุการณ์ดังกล่าวให้ทันทั่วถึง จึงจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการภาวะวิกฤต (Crisis Management Operation Center: CMOC) และคณะกรรมการบริหารภาวะวิกฤต (Crisis Management Committee: CMC) ติดตามสถานการณ์ต่าง ๆ อย่างใกล้ชิด โดยจะเข้าบริหารจนกว่าสถานการณ์จะเข้าสู่ภาวะปกติ รวมทั้งให้มีการประเมินความเสี่ยง การกำหนดมาตรการเฝ้าระวังและป้องกัน รวมถึงการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง เพื่อลดระดับความรุนแรงของความเสี่ยงและผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับบริษัทฯ โดยบริษัทฯ มีการจัดการประเมินเพื่อปรับปรุงความเสี่ยงที่อาจเปลี่ยนแปลงไปทุกปี และมีการประเมินปัจจัยและแนวโน้มต่าง ๆ ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ ที่คาดการณ์ว่าจะมีผลกระทบต่อการทำงานของบริษัทฯ อย่างมีนัยสำคัญ เพื่อเป็นข้อมูลให้ฝ่ายบริหารพิจารณาปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ รองรับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป อาทิ การเปิดทำการบินสถานีใหม่ การพิจารณาความร่วมมือเที่ยวบินรหัสร่วม

(Codeshare) เป็นต้น รวมถึงการบริหารจัดการภาวะวิกฤต เพื่อรองรับสถานการณ์ต่าง ๆ โดยจัดทำแผนเผชิญเหตุ ปรับปรุงคู่มือการปฏิบัติงานเพื่อรองรับสถานการณ์ ผักซ้อมอย่างสม่ำเสมอ และประสานความร่วมมือกับพันธมิตรการบิน หน่วยงานรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม และหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้บริษัทฯ สามารถบูรณาการความร่วมมือเมื่อเกิดวิกฤตการณ์ต่าง ๆ อีกทั้งเพื่อให้เกิดภาพลักษณ์ที่ดีแก่บริษัทฯ และเพิ่มความมั่นใจในการเดินทางของผู้โดยสาร นอกจากนี้ บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการสื่อสารที่รวดเร็วทันต่อเหตุการณ์ และการประชาสัมพันธ์อย่างมีประสิทธิภาพ (Speedy Communications and Effective Public Relations) ทำให้บริษัทฯ สามารถบริหารจัดการกรณีเกิดภัยธรรมชาติและโรคระบาด ในปี 2561 ได้อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น สถานการณ์ภูเขาไฟอากุง ที่เกาะบาหลิส สาธารณรัฐอินโดนีเซียปะทุ และภูเขาไฟมายอน ที่เกาะลูซอน ประเทศฟิลิปปินส์ สถานการณ์พายุไต้ฝุ่นมาเรีย ไต้ฝุ่นจ่ามี ไต้ฝุ่นเจบี ไต้ฝุ่นซงดารี ไต้ฝุ่นกองเรย และไต้ฝุ่นมิงคุด สถานการณ์โรคระบาดไวรัสซิกา ที่สาธารณรัฐอินเดี๋ย สร้างความมั่นใจในมาตรฐานความปลอดภัยของการบินไทยที่อยู่ในระดับมาตรฐานสากลและเพื่อให้มั่นใจได้ว่าการบินไทยจะสามารถดำรงธุรกิจได้อย่างต่อเนื่องในทุกสถานการณ์

ความเสี่ยงจากคุณภาพและประสิทธิภาพของบุคลากร

บริษัทฯ ดำเนินกิจการที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการบินแบบครบวงจร มีบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านหลากหลายสาขา

ส่งผลต่อการบริหารจัดการบุคลากรที่มีความแตกต่างกัน รวมทั้งระบบการบริหารผลการปฏิบัติงานยังไม่สามารถกำหนดตัวชี้วัดที่สะท้อนผลการปฏิบัติงานของพนักงานและของบริษัทฯ และไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน ทำให้พนักงานขาดแรงจูงใจและอาจไม่สามารถผลักดันให้บรรลุเป้าหมายของบริษัทฯ ที่ผ่านมาบริษัทฯ พยายามควบคุมจำนวนพนักงานมีการรับพนักงานใหม่เฉพาะตำแหน่งงานที่สำคัญ และมีความจำเป็นเร่งด่วนที่ส่งผลกระทบต่อองค์กร ทำให้บางหน่วยงานมีจำนวนพนักงานไม่เพียงพอและเกิดการขาดช่วงอายุของพนักงาน

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้มุ่งเสริมสร้างพนักงานให้มีขีดความสามารถ มีผลผลิตและมีความผูกพันต่อองค์กร โดยได้ดำเนินการปรับปรุงระบบการประเมินผลการปฏิบัติงานให้มีประสิทธิภาพ พัฒนาศักยภาพผู้บริหารเพื่อขับเคลื่อนการดำเนินงานทางธุรกิจ บริหารจัดการพนักงานที่มีศักยภาพสูง และจัดทำแผนสืบทอดตำแหน่ง และพัฒนาบุคลากรด้านการบริหารจัดการและจิตวิทยา (Soft Skill) และพัฒนาความรู้ในงานเฉพาะด้าน (Hard Skill) รวมทั้งเสริมสร้างวัฒนธรรมองค์กร THAI Spirit ที่มุ่งเน้นวัฒนธรรมการทำงานเชิงรุก และการทำงานร่วมกันอย่างไว้นือเชื่อใจกัน (Proactive and Trust Culture) เพื่อเป็นแนวทางให้พนักงานมีพฤติกรรมและการปฏิบัติในทิศทางเดียวกัน อันจะนำไปสู่การเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้



ความเสี่ยงจากคุณภาพของผลิตภัณฑ์และบริการ

เนื่องจากการดำเนินธุรกิจทุกประเภทในปัจจุบัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งธุรกิจสายการบิน เป็นธุรกิจเชิง Customer Centric คือพฤติกรรมของลูกค้า (Customer Behavior) กำหนดวิธีการให้บริการของสายการบิน และความพึงพอใจในการบริการเป็นปัจจัยหลักปัจจัยหนึ่งที่ทำให้ลูกค้ายังคงใช้บริการอยู่อย่างต่อเนื่อง ดังนั้น คุณภาพการบริการและอัตราความพึงพอใจของลูกค้าจึงเป็นปัจจัยหลักปัจจัยหนึ่งสำหรับเพิ่มยอดขายได้ของสายการบินในปัจจุบัน นอกจากนั้น ความคุ้มค่าเงินก็ยังเป็นกลจักรสำคัญที่ลูกค้าพิจารณาในการเลือกสายการบิน ประกอบกับความคาดหวังของผู้โดยสารที่จะได้รับการบริการตามความชอบและรสนิยมที่แตกต่างกันไปในแต่ละบุคคล (Personalized Services/Offer)

บริษัทฯ มีการประเมินคุณภาพการบริการ (Quality Assurance) แบบครบวงจร โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อตรวจสอบผลิตภัณฑ์และการบริการให้เป็นไปตามคำมั่นสัญญาการส่งมอบที่ไว้กับลูกค้า ซึ่งการประเมินมีทั้งการประเมินเชิงรุก จากการตรวจติดตามคุณภาพการบริการให้เป็นไปตามคู่มือการปฏิบัติงาน (Service Operation Procedure) ด้วยการสุ่มตรวจการปฏิบัติงานแบบไม่แจ้ง (Mystery Shopping) และการตรวจติดตามคุณภาพตามข้อตกลงการบริการ (Service Level Agreement) ที่เป็นข้อกำหนดร่วมกับหน่วยงานหลักของแต่ละจุดบริการ รวมถึงการประเมินความพึงพอใจของลูกค้าที่ดำเนินการจากหน่วยงานภายใน (In-house Survey) และการประเมินความพึงพอใจเปรียบเทียบผลิตภัณฑ์และการบริการจากหน่วยงานภายนอก ตลอดจนการสำรวจเฉพาะเรื่องเพื่อมุ่งเน้นประเด็นที่ต้องการทราบความต้องการของลูกค้า ทำการสังเคราะห์ร่วมกับการประเมินแบบเชิงรับ คือ การรับข้อมูลป้อนกลับจากลูกค้า (Customer Feedback) เพื่อนำมาพัฒนาและปรับปรุงข้อบกพร่อง (Corrective Action) ให้เป็นไปตามที่ลูกค้าคาดหวัง ทั้งนี้บริษัทฯ ได้จัดทำโครงการเสริมสร้างความภักดีของลูกค้าประจำ และพัฒนาความเป็นเลิศด้านการบริการลูกค้าอย่างต่อเนื่อง โดยใช้เทคโนโลยีเข้ามาช่วยให้ทุกจุดบริการมีศักยภาพในการให้บริการลูกค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพและสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้าทั่วโลก เช่น โครงการ System Integration for Customer Service Excellence อีกทั้งร่วมจัดตั้งและขับเคลื่อนคณะกรรมการพัฒนาและปรับปรุงการบริการ (คพ.) เพื่อปรับปรุงการบริการในทุกจุดบริการ รวมทั้งการพัฒนาแผนงานต่างๆ ของ Service Ring ให้เกิดการพัฒนาการบริการใหม่ๆ อยู่อย่างต่อเนื่องที่จะสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้า ซึ่งเป็นการสนับสนุนเป้าหมายและแผนกลยุทธ์ของ

บริษัทฯ และสร้างความสามารถในการแข่งขัน (Competitive Advantage) ให้กับบริษัทฯ อีกด้วย

ความเสี่ยงจากภัยคุกคามไซเบอร์

บริษัทฯ จำเป็นต้องพึ่งพาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและอินเทอร์เน็ตในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ โดยเฉพาะระบบสำรองที่นั่ง (Reservation System) ระบบสนับสนุนการบริการภาคพื้น (Ground Services Support System) ระบบสนับสนุนโปรแกรมสะสมไมล์ (Royal Orchid Plus System) ระบบสนับสนุนการขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (Cargo Services System) ระบบสนับสนุนการปฏิบัติการการบิน (Flight Operation System) และระบบการขายผ่านอินเทอร์เน็ต (Internet Sales) โดยหากระบบดังกล่าวถูกคุกคามจากภัยทางไซเบอร์ จนระบบไม่สามารถให้บริการได้ หรือข้อมูลชั้นความลับ เช่น ข้อมูลลูกค้า ถูกโจรกรรมและนำไปเปิดเผยโดยมิชอบ หรือข้อมูลสารสนเทศถูกเปลี่ยนแปลงแก้ไข ก็ส่งผลกระทบต่ออย่างรุนแรงและมีนัยสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ทั้งในแง่ของการสูญเสียรายได้ ชื่อเสียง ความพึงพอใจและความเชื่อมั่นของลูกค้าต่อบริการของบริษัทฯ

บริษัทฯ ตระหนักถึงความร้ายแรงและผลกระทบจากภัยคุกคามไซเบอร์ จึงได้กำหนดให้เรื่องดังกล่าวเป็นความเสี่ยงระดับองค์กร และให้มีมาตรการการบริหารจัดการความเสี่ยงโดยมีการดำเนินการในเรื่องต่างๆ เช่น การป้องกันและตรวจจับมัลแวร์ที่มาจากอินเทอร์เน็ตและอีเมล การป้องกันและเฝ้าระวังการโจมตีเครือข่าย การประยุกต์ใช้กรอบการรับมือภัยคุกคามไซเบอร์ (Cyber Security Framework) โดยได้จัดทำแผนการปรับปรุงการรับมือภัยคุกคามไซเบอร์ (Cyber Security Roadmap) ตามกรอบดังกล่าว





เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการรับมือ ซึ่งจะครอบคลุมทั้ง การป้องกัน (Prevent) การตรวจจับ (Detect) การรับมือ (Response) และการกู้คืนระบบ (Recover) ปัจจุบันบริษัทฯ อยู่ระหว่างดำเนินการตาม Roadmap ที่วางไว้ โดยจะเร่ง จัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ (Cybersecurity Operation Center) และเตรียม ความพร้อมให้กับคณะทำงานรับมือภัยคุกคามทางไซเบอร์ (Cybersecurity Incident Response Team) เพื่อให้การ เผื่อระวังและรับมือภัยคุกคามทางไซเบอร์ สามารถดำเนินการ ได้อย่างมีประสิทธิภาพและทันการณ์ สำหรับส่วนของ มาตรการในการกู้คืนระบบ บริษัทฯ ได้จัดให้มีเครื่อง คอมพิวเตอร์สำรองเพื่อทำงานทดแทน โดยออกแบบการ กู้คืนตามระดับผลกระทบของระบบนั้นๆ ที่มีต่อธุรกิจของ บริษัทฯ รวมถึงการจัดให้มีศูนย์คอมพิวเตอร์สองศูนย์ทำงาน ทดแทนกัน แต่เนื่องจากศูนย์คอมพิวเตอร์ทั้งสองศูนย์ ตั้งอยู่บนพื้นที่เดียวกัน เพื่อลดความเสี่ยงดังกล่าว จึงได้ ทำโครงการย้ายศูนย์คอมพิวเตอร์หนึ่งออกไปตั้งอยู่ นอกพื้นที่ ขณะนี้การดำเนินการอยู่ในขั้นตอนการพิจารณา จัดหาศูนย์คอมพิวเตอร์แห่งใหม่

ความเสี่ยงจากกฎหมายและระเบียบต่างๆ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ

การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ จำเป็นต้องอยู่ภายใต้การบังคับ ของกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องในการประกอบกิจการสายการบิน รวมทั้งระเบียบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งไม่อยู่ภายใต้อำนาจ การควบคุมของบริษัทฯ ดังนั้น หากมีการเปลี่ยนแปลง การตีความของกฎระเบียบ หรือการออกกฎหมาย หรือกฎระเบียบ ที่เกี่ยวข้องใหม่ อาจส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของ

บริษัทฯ และทำให้บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น อาทิเช่น สหภาพยุโรปได้ประกาศใช้กฎหมายเกี่ยวกับการเก็บรักษา ข้อมูลบุคคลซึ่งมีเชื้อชาติและถิ่นพำนักถาวรในภาคพื้นยุโรป (EU) (General Data Protection Regulation : GDPR) เพื่อคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล ให้สิทธิและเสรีภาพแก่ เจ้าของข้อมูล และให้ทุกประเทศสมาชิก EU ใช้มาตรฐาน การคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลเดียวกัน กฎหมายฉบับดังกล่าว มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 25 พ.ค. 2561 และมีบทลงโทษ สำหรับธุรกิจที่ไม่ปฏิบัติตามเป็นค่าปรับซึ่งมีเพดานค่าปรับ ที่สูงถึง 20 ล้านยูโรหรือ 4% ของรายได้ทั้งปีของบริษัทฯ ขึ้นกับจำนวนใดมากกว่า บริษัทฯ ตระหนักถึงความเสี่ยงของ การปฏิบัติตามกฎหมายดังกล่าว จึงได้จัดตั้งคณะทำงาน และผู้รับผิดชอบเพื่อดำเนินการจัดทำกระบวนการ รวมถึง ปรับปรุงขั้นตอนและวิธีปฏิบัติงานให้เป็นไปตาม GDPR กำหนด

ความเสี่ยงที่มีผลกระทบต่อสิทธิหรือการลงโทษของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 กระทรวงการคลังและธนาคาร ออมสินถือหุ้นในบริษัทฯ ร้อยละ 53.16 ของจำนวนหุ้นที่ จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของบริษัทฯ จึงทำให้กระทรวงการคลัง สามารถควบคุมมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นได้เกือบทั้งหมด ไม่ว่าจะเป็นเรื่องการแต่งตั้งกรรมการ หรือการขอมติ ในเรื่องอื่นที่ต้องใช้เสียงส่วนใหญ่ของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ยกเว้นเรื่องที่กฎหมายหรือข้อบังคับบริษัทฯ กำหนดให้ต้อง ได้รับเสียง 3 ใน 4 ของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ดังนั้น ผู้ถือหุ้นรายอื่น จึงอาจไม่สามารถรวบรวมคะแนนเสียง เพื่อตรวจสอบและ ถ่วงดุลเรื่องที่สำคัญใหญ่เสนอได้

ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น



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
Home Page	:	www.thaiairways.com
โทรศัพท์	:	+66 2545 1000, +66 2025 1000
THAI Contact Center	:	+66 2356 1111
Cargo Contact Center	:	+66 2137 4200
Royal Orchid Holiday	:	+66 2356 2888

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทฯ มีทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้วดังนี้

ทุนจดทะเบียน	2,698,900,950	หุ้น	มูลค่าหุ้นละ 10 บาท	รวมมูลค่า	26,989,009,500 บาท
ทุนชำระแล้ว	2,182,771,917	หุ้น	มูลค่าหุ้นละ 10 บาท	รวมมูลค่า	21,827,719,170 บาท

ข้อมูลนิติบุคคลที่บริษัทฯ ถือหุ้นมากกว่าร้อยละ 10

ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ	ชนิดของหุ้น	ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว (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 เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900 โทรศัพท์ 0-2207-9090 โทรสาร 0-2207-9180	บริการด้านคอมพิวเตอร์ สำหรับการสำรองที่นั่งโดยสาร และบริการเดินทางอื่น ๆ ให้กับตัวแทนจำหน่าย	สามัญ	15.00	55.00
บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเฮส 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 (มีอำนาจ ควบคุม)
บริษัท ไทยไฟล์ท์เทรนนิ่ง จำกัด 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900 โทรศัพท์ 0-2545-4603 โทรสาร 0-2545-4602	บริการฝึกอบรมด้านการบิน	สามัญ บุริมสิทธิ	0.98 1.02	49.00 (มีอำนาจ ควบคุม)
บริษัท ทัวร์เอ็องหลวง จำกัด 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900 โทรศัพท์ 0-2356-2888 โทรสาร 0-2288-7158	บริการท่องเที่ยวและกิจกรรม ท่องเที่ยว	สามัญ บุริมสิทธิ	0.49 0.51	ถือหุ้นผ่าน บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเฮส 49.00 (มีอำนาจ ควบคุม)
บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนลแอร์พอร์ต ไฮเต็ล จำกัด 333 หมู่ 10 ถนนเชิดวุฒากาศ แขวงสีกัน เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร 10210 โทรศัพท์ 0-2566-1020-1 โทรสาร 0-2566-1941	โรงแรมและร้านอาหาร	สามัญ	120.00	40.00

ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ	ชนิดของหุ้น	ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว (ล้านบาท)	สัดส่วนการถือหุ้น (%)
บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด 10/3 หมู่ 6 ถนนสนามบิน ตำบลไม้ขาว อำเภอถลาง จังหวัดภูเก็ต 83110 โทรศัพท์ (076) 327-497-502 โทรสาร (076) 327-123-4	ครีวการบิน	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
บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) 171/2 ถนนกำแพงเพชร 6 แขวงดอนเมือง เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร 10210 โทรศัพท์ 0-2834-8900 โทรสาร 0-2834-8999	คลังเชื้อเพลิงและบริการ เติมเชื้อเพลิงให้แก่เครื่องบิน	สามัญ	637.50	22.59
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) 3 อาคารจัตุรัสจามาศ ชั้น 17 ถนนสาทรใต้ แขวงยานนาวา เขตสาทร กรุงเทพมหานคร 10120 โทรศัพท์ 0-2627-2678 โทรสาร 0-2228-6944	บริการขนส่งผู้โดยสาร ทางอากาศ	สามัญ	2,272.00	21.80

บุคคลอ้างอิง

บุคคลอ้างอิง	ประเภทหลักทรัพย์	สถานที่ติดต่อ
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		สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ถนนพระรามที่ 6 เขตพญาไท กรุงเทพฯ 10400 โทรศัพท์ 0-2271-8000 ต่อ 2405 โทรสาร 0-2618-5783
นายทะเบียนหุ้นกู้	ครั้งที่ 1/2555 ครั้งที่ 2/2556 ครั้งที่ 1/2557 ครั้งที่ 1/2561	ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน) ฝ่ายปฏิบัติการหลักทรัพย์และกองทุน ชั้น 5 A เลขที่ 3000 ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์ 0-2299-1824-5, 0-2299-1536 โทรสาร 0-2242-3270
	ครั้งที่ 1/2554 ครั้งที่ 2/2555	ธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย จำกัด (มหาชน) ฝ่ายปฏิบัติการตลาดทุนตลาดเงินและการชำระเงิน ชั้น 15 เลขที่ 44 ถนนหลังสวน แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330 โทรศัพท์ 0-2626-7503-4 โทรสาร 0-2626-7543
	ครั้งที่ 3/2555 ครั้งที่ 2/2557 ครั้งที่ 1/2558 ครั้งที่ 2/2558 ครั้งที่ 1/2559 ครั้งที่ 1/2560 ครั้งที่ 2/2561	ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) ฝ่ายปฏิบัติการบริการธุรกิจหลักทรัพย์ ชั้น AA เลขที่ 1222 ถนนพระรามที่ 3 แขวงบางโพงพาง เขตยานนาวา กรุงเทพฯ 10120 โทรศัพท์ 0-2296-4788 โทรสาร 0-2683-1389
ผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	ครั้งที่ 1/2554	ธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย จำกัด (มหาชน) ฝ่ายปฏิบัติการตลาดทุนตลาดเงินและการชำระเงิน ชั้น 15 เลขที่ 44 ถนนหลังสวน แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330 โทรศัพท์ 0-2626-7591, 0-2626-7508 โทรสาร 0-2626-7543
	ครั้งที่ 2/2561	ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) ฝ่ายการตลาดบริการธุรกิจหลักทรัพย์ ชั้น AA เลขที่ 1222 ถนนพระรามที่ 3 แขวงบางโพงพาง เขตยานนาวา กรุงเทพฯ 10120 โทรศัพท์ 0-2296-5557 โทรสาร 0-2683-1298

รายชื่อผู้ถือหุ้นรายใหญ่

รายชื่อผู้ถือหุ้นรายใหญ่ 10 รายแรก พร้อมทั้งจำนวนหุ้นที่ถือ และสัดส่วนการถือหุ้น ณ วันที่ 21 มีนาคม 2561 มีรายละเอียดดังนี้

ชื่อผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้นสามัญ	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
1. กระทรวงการคลัง	1,113,931,061	51.03
2. กองทุนรวม วายุภักษ์หนึ่ง โดย บลจ. เอ็มเอฟซี จำกัด (มหาชน)	165,037,582	7.56
3. กองทุนรวม วายุภักษ์หนึ่ง โดย บลจ. กรุงไทย จำกัด (มหาชน)	165,037,582	7.56
4. บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด	72,524,546	3.32
5. ธนาคารออมสิน	46,409,885	2.13
6. STATE STREET BANK EUROPE LIMITED	20,123,578	0.92
7. HSBC (SINGAPORE) NOMINEES PTE LTD	18,614,700	0.85
8. นายทรงศักดิ์ จิตเจริญ	17,840,800	0.82
9. นายเอี่ยม อาชวกุลเทพ	17,081,400	0.78
10. CHASE NOMINEES LIMITED	15,627,171	0.72
11. ผู้ถือหุ้นอื่น	530,543,612	24.31
ยอดรวมทุนชำระแล้ว	2,182,771,917	100.00
ผู้ถือหุ้นสัญชาติไทย	2,043,633,035	93.63
ผู้ถือหุ้นสัญชาติต่างดาว	139,138,882	6.37

กระทรวงการคลังและธนาคารออมสิน ถือหุ้นในบริษัทฯ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 53.16 ของหุ้นทั้งหมดของบริษัทฯ ทำให้บริษัทฯ มีฐานะเป็นรัฐวิสาหกิจ อันจะมีผลต่อบริษัทฯ ในการทำธุรกรรมบางประเภท ได้แก่

1. บริษัทฯ ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีในการดำเนินการลงทุนขนาดใหญ่
2. สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจะต้องเป็นผู้ตรวจสอบงบการเงินของบริษัทฯ



การออกหลักทรัพย์อื่น

หุ้นกู้ของบริษัทฯ

ปัจจุบัน บริษัทฯ มีหุ้นกู้ในสกุลเงินบาทเสนอขายให้แก่นักลงทุน จำแนกตามรายละเอียดหุ้นกู้ ดังนี้

- ◆ หุ้นกู้ชนิดระบุนชื่อผู้ถือ ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีประกัน และมีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้ ได้แก่ หุ้นกู้ ครั้งที่ 1/2554, 2/2561
- ◆ หุ้นกู้แบบเฉพาะเจาะจง (ผู้ลงทุนไม่เกิน 10 ราย) ชนิดระบุนชื่อผู้ถือ ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน และไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้ ได้แก่ หุ้นกู้ ครั้งที่ 1/2552
- ◆ หุ้นกู้ชนิดระบุนชื่อผู้ถือ ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีประกัน และไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้ เสนอขายให้แก่ผู้ลงทุนสถาบันและผู้ลงทุนรายใหญ่ ได้แก่ หุ้นกู้ 1/2555, 2/2555 3/2555, 2/2556, 1/2557, 2/2557, 1/2558, 2/2558 1/2559, 1/2560 และ 1/2561

นโยบายการจ่ายเงินปันผล

บริษัทฯ มีนโยบายการจ่ายเงินปันผลประจำปีในอัตราไม่ต่ำกว่าร้อยละ 25 ของกำไรสุทธิก่อนผลกำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ จากงบการเงินรวม ทั้งนี้ การจ่ายเงินปันผลดังกล่าวขึ้นอยู่กับแผนการลงทุน ความจำเป็น และความเหมาะสมอื่น ๆ ในอนาคต อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ อาจพิจารณาการจ่ายเงินปันผลในอัตราที่แตกต่างไปจากนโยบายที่กำหนดไว้ หรืองดจ่ายเงินปันผลตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ เห็นสมควร เมื่อคณะกรรมการบริษัทฯ มีมติเห็นชอบการจ่าย หรืองดจ่ายเงินปันผลประจำปีแล้ว จะต้องนำเสนอขออนุมัติต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นต่อไป

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

โครงสร้างการจัดการ



“

ความเข้มแข็งที่เกิดจากภายใน
ด้วยการบริหารจัดการ
และการปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มกำลังความสามารถ
สุจริต ยุติธรรม โปร่งใส และเป็นธรรม
จะเป็นสิ่งสำคัญทำให้บริษัทฯ
สามารถดำเนินธุรกิจได้อย่างยั่งยืน ”

คณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ มีหน้าที่รับผิดชอบสูงสุดในการกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทฯ อยู่ภายใต้เงื่อนไขข้อบังคับของบริษัทฯ ซึ่งกำหนดให้คณะกรรมการประกอบด้วยกรรมการจำนวนไม่น้อยกว่า 5 คน แต่ไม่มากกว่า 15 คน สุดแต่ที่ประชุมใหญ่ผู้ถือหุ้นจะเป็นผู้กำหนดเป็นครั้งคราว และกรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของ

จำนวนกรรมการทั้งหมดต้องมีถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักร ในการประชุมสามัญประจำปีทุกครั้ง กรรมการจำนวน 1 ใน 3 จะต้องออกจากตำแหน่ง และจะมีการเลือกตั้งกรรมการแทนกรรมการที่ออกตามวาระ กรรมการที่ออกตามวาระนั้นอาจถูกเลือกเข้ามาดำรงตำแหน่งใหม่ก็ได้

รายชื่อกรรมการ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 และการเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ประจำปี 2561

รายชื่อและตำแหน่งคณะกรรมการบริษัทฯ ⁽¹⁾		การเข้าร่วมประชุม คณะกรรมการบริษัทฯ/ จำนวนครั้งที่มีการประชุม ขณะดำรงตำแหน่ง (ครั้ง)		ช่วงระยะเวลา ⁽²⁾ การดำรงตำแหน่ง
		ปกติ	พิเศษ	
1. นายเอกนิติ นิติทัณฑ์ประภาศ	ประธานกรรมการ	7/7	8/9	1 มิ.ย. 61 - เม.ย. 63
2. พลอากาศเอก ตรีทศ สนแจ้ง	รองประธานกรรมการ กรรมการอิสระ กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม ประธานกรรมการธรรมาภิบาล และส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม ประธานกรรมการกิจการสัมพันธ์	15/15	14/14	21 เม.ย. 60 - เม.ย. 63
3. นายดิศทัต โทตระกิตย์	กรรมการอิสระ ประธานกรรมการตรวจสอบ	12/15	12/14	14 มิ.ย. 60 - เม.ย. 62
4. นางปรารธนา มงคลกุล	กรรมการอิสระ กรรมการบริหาร	14/15	11/14	26 เม.ย. 61 - เม.ย. 64
5. นายปิติพันธ์ เทพปฏิมากรณ์	กรรมการอิสระ ประธานกรรมการสรรหา และกำหนดค่าตอบแทน กรรมการบริหารความเสี่ยง	14/15	12/14	26 เม.ย. 61 - เม.ย. 64
6. นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ	กรรมการ ประธานกรรมการบริหาร กรรมการธรรมาภิบาล และส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม	12/15	13/14	21 เม.ย. 60 - เม.ย. 63
7. นายพินิจ พัวพันธ์	กรรมการอิสระ กรรมการบริหาร กรรมการบริหารความเสี่ยง	13/15	14/14	26 เม.ย. 61 - เม.ย. 64
8. นายรัฐพล ภัคดีภูมิ	กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	12/15	13/14	22 เม.ย. 59 - เม.ย. 62
9. นายวัชรา ตันตริยานนท์	กรรมการอิสระ กรรมการบริหาร ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	13/15	11/14	21 เม.ย. 60 - เม.ย. 63
10. นางสาวศิริกุล เลากัยกุล	กรรมการอิสระ กรรมการธรรมาภิบาล และส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม	8/10	9/9	26 เม.ย. 61 - เม.ย. 64
11. นายสมเกียรติ ศิริชาติไชย	กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ	12/15	14/14	22 เม.ย. 59 - เม.ย. 62
12. พลอากาศเอก อำนาจ จิระมณีมัย	กรรมการอิสระ	1/15	0/14	26 เม.ย. 61 - เม.ย. 64
13. นายสุเมธ ดำรงชัยธรรม	กรรมการ	4/4	5/5	2 ต.ค. 61 - เม.ย. 62

หมายเหตุ: ⁽¹⁾ ไม่มีกรรมการท่านใดถือครองหุ้นของบริษัทฯ และตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม ถึง 31 ธันวาคม 2562 ไม่มีการเปลี่ยนแปลงการถือครองหุ้น

⁽²⁾ ช่วงระยะเวลาการดำรงตำแหน่งระบุเฉพาะวาระปัจจุบัน

เจ้าหน้าที่บริหาร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทฯ มีตำแหน่งเจ้าหน้าที่บริหาร⁽¹⁾ จำนวนทั้งสิ้น 8 คน ดังนี้

รายชื่อเจ้าหน้าที่บริหาร ⁽¹⁾	ตำแหน่ง
1. นายสุเมธ ดำรงชัยธรรม	กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ รักษาการ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายการเงินและการบัญชี
2. นาวาอากาศตรี พงษ์ธร เทพกาญจนา	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายปฏิบัติการ
3. นายสุรชัย เพียรเจริญศักดิ์	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายช่าง
4. นางสาววิมล บัวเลิศ	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายทรัพยากรบุคคล รักษาการ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายบริหารงานกฎหมาย และบริหารทั่วไป
5. นายวิวัฒน์ ปิยะวิโรจน์	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายการพาณิชย์ รักษาการ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ หน่วยธุรกิจบริการการบิน
6. นายกฤตพล ฉันทฤธานนท์	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายกลยุทธ์องค์กรและพัฒนาอย่างยั่งยืน
7. นางสาวปิยาณี สังข์ทอง	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบัญชีบริหารและข้อมูล
8. นายกฤษบดี อินทรโชติ	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายการบัญชี

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

บทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบ และอำนาจอนุมัติ ของฝ่ายบริหารงานนโยบายบริษัทฯ

เพื่อให้การบริหารงานของบริษัทฯ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ คณะกรรมการฝ่ายบริหารงานนโยบายของบริษัทฯ มีหน้าที่ความรับผิดชอบดังนี้

1. พิจารณานโยบาย แผนยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ทางธุรกิจ และงบประมาณ เพื่อเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ อนุมัติ
2. ประเมินการดำเนินงานของบริษัทฯ และยุทธศาสตร์ทางธุรกิจเพื่อพัฒนาการดำเนินงานให้สามารถแข่งขันได้
3. พิจารณาการพัฒนาระบบบริหาร และการพัฒนาอื่น ๆ
4. ติดตามผลการดำเนินงานของผู้เกี่ยวข้องตามนโยบายที่ได้มอบหมาย
5. พิจารณาโครงการลงทุนที่สำคัญ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนด เพื่อเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ อนุมัติ

6. พิจารณาเรื่องอื่น ๆ ตามที่ระเบียบ ข้อบังคับ มติหรือคำสั่งของคณะกรรมการบริษัทฯ กำหนดให้ต้องขอความเห็นชอบ หรือตามที่ประธานกรรมการ หรือกรรมการผู้อำนวยการใหญ่เห็นสมควรให้ฝ่ายบริหารงานนโยบายพิจารณา
7. มีอำนาจอนุมัติทางการเงินและการจัดหาพัสดุตามระเบียบบริษัทฯ

บทบาทหน้าที่ของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่มีบทบาทสำคัญในการรับผิดชอบการบริหารงานทั้งปวงของบริษัทฯ ให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ นโยบายบริษัทฯ หรือมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ตลอดจนบังคับบัญชาฝ่ายบริหารและพนักงานทั้งปวงของบริษัทฯ ทั้งนี้ภายในขอบเขตอำนาจที่กำหนดในข้อบังคับของบริษัทฯ หรือตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนด

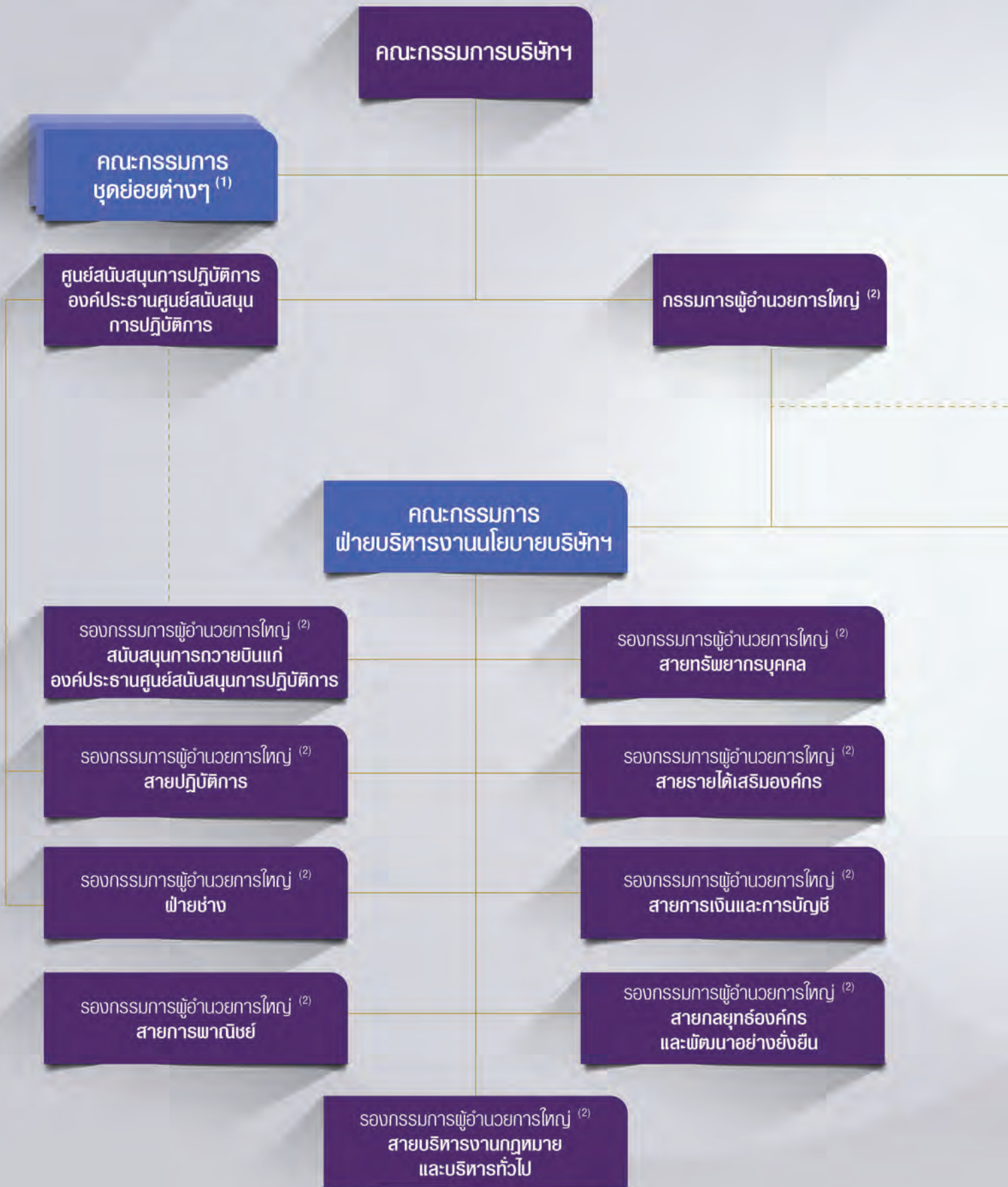
รายงานการถือครองหุ้นของผู้บริหาร คู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561

รายชื่อผู้บริหาร	จำนวนหุ้นสามัญ		
	ณ วันที่ 1 ม.ค. 2561 หรือวันที่ เข้าดำรงตำแหน่ง	ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2561	เพิ่ม / ลด ระหว่างปี
1. นายสุเมธ ดำรงชัยธรรม เข้าดำรงตำแหน่ง 1 กันยายน 2561 คู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	- -	- -	- -
2. นาวาอากาศตรี พงษ์ธร เทพกาญจนา คู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	1,000 -	1,000 -	- -
3. นายสุรชัย เพียรเจริญศักดิ์ คู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	6,000 -	6,000 -	- -
4. นางสุวิมล บัวเลิศ เข้าดำรงตำแหน่ง 16 พฤษภาคม 2561 คู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	- 284	- 284	- -
5. นายวิวัฒน์ ปิยะวิโรจน์ เข้าดำรงตำแหน่ง 1 มิถุนายน 2561 คู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	- -	- -	- -
6. นายกฤตพล จันทฤธานนท์ เข้าดำรงตำแหน่ง 20 ธันวาคม 2561	800	800	-
7. นางสาวปิยาณี สังข์ทอง	-	-	-
8. นายกฤษบดี อินทรโชติ เข้าดำรงตำแหน่ง 5 กรกฎาคม 2561 คู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	1,100 600	1,100 600	- -



โครงสร้างการบริหารจัดการ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 โครงสร้างการจัดการของบริษัทฯ ประกอบด้วยคณะกรรมการบริษัทฯ คณะกรรมการชุดย่อย และเจ้าหน้าที่บริหาร ตามโครงสร้างสายการบริหารงาน ดังนี้



คณะกรรมการ ตรวจสอบ

ผู้อำนวยการใหญ่
สำนักงานการตรวจสอบภายใน

คณะกรรมการ
บริหารหน่วยธุรกิจ

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่⁽²⁾
หน่วยธุรกิจบริการการบิน

หมายเหตุ :

- (1) คณะกรรมการชุดย่อยต่างๆ ประกอบด้วย คณะกรรมการบริหาร คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน คณะกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม คณะกรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูป บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และคณะกรรมการอื่นๆ ที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย
- (2) คือ "ผู้บริหาร" ตามคำนิยาม ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.)

ผู้อำนวยการใหญ่
ฝ่ายสนับสนุนการบริการธุรกิจการบิน

กรรมการผู้จัดการ
ฝ่ายครัวการบิน
(ระดับผู้อำนวยการใหญ่)

กรรมการผู้จัดการ
ฝ่ายบริการลูกค้าภาคพื้น
(ระดับผู้อำนวยการใหญ่)

กรรมการผู้จัดการ
ฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้น
(ระดับผู้อำนวยการใหญ่)

กรรมการผู้จัดการ
ฝ่ายการพาณิชย์สินค้าและไปรษณียภัณฑ์
(ระดับผู้อำนวยการใหญ่)

เลขานุการบริษัท

คณะกรรมการบริษัท เล็งเห็นถึงความสำคัญของบทบาทและหน้าที่ของเลขานุการบริษัท และได้ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2551 มาตรา 89/15 ซึ่งกำหนดให้คณะกรรมการบริษัท ต้องจัดให้มีเลขานุการบริษัท เพื่อทำหน้าที่รับผิดชอบดำเนินการในนามบริษัทหรือคณะกรรมการ คณะกรรมการบริษัท จึงได้แต่งตั้งให้นางลลิตา ลิขิตกุล ผู้อำนวยการใหญ่ สำนักเลขานุการบริษัท เป็นเลขานุการบริษัท

เลขานุการบริษัท ต้องปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรับผิดชอบ ความระมัดระวัง ความซื่อสัตย์สุจริต รวมทั้งต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ ข้อบังคับบริษัท มติคณะกรรมการบริษัท ตลอดจนมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น ทั้งนี้หน้าที่ของเลขานุการบริษัท ตามมาตรา 89/15 และมาตรา 89/16 ของพระราชบัญญัติหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์ (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2551 มีดังนี้

1. จัดทำและเก็บรักษาเอกสารดังต่อไปนี้
 - 1.1 ทะเบียนกรรมการ
 - 1.2 หนังสือนัดประชุม เอกสารประกอบการประชุม และรายงานการประชุมคณะกรรมการบริษัท ให้ครบถ้วนสมบูรณ์
 - 1.3 หนังสือนัดประชุม เอกสารประกอบการประชุม และรายงานการประชุมผู้ถือหุ้น ให้ครบถ้วนสมบูรณ์ภายในกำหนดเวลาของกฎหมาย
 - 1.4 รายงานประจำปีของบริษัท
2. เก็บรักษารายงานการมีส่วนได้เสียที่รายงานโดยกรรมการหรือผู้บริหาร และจัดส่งสำเนารายงานการมีส่วนได้เสียให้ประธานคณะกรรมการบริษัท และประธานคณะกรรมการตรวจสอบทราบภายใน 7 วันนับแต่วันที่บริษัท ได้รับรายงานนั้น
3. ดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการกำกับตลาดทุน ประกาศกำหนด

ในระหว่างปี 2561 หน้าที่อื่นของเลขานุการบริษัท มีดังนี้

1. เป็นเลขานุการคณะกรรมการชด้อยตามที่คณะกรรมการมอบหมาย เลขานุการคณะกรรมการบริหารบริษัท เลขานุการฝ่ายบริหารงานนโยบายบริษัท เลขานุการคณะกรรมการบริหารหน่วยธุรกิจ เลขานุการคณะกรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูปบริษัท เลขานุการคณะกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม และทำหน้าที่เลขานุการในการประชุมผู้ถือหุ้น
2. อำนวยความสะดวกการประชุมของฝ่ายบริหาร คณะกรรมการ และผู้ถือหุ้นของบริษัท ให้ครบถ้วนสมบูรณ์ภายในกำหนดเวลาของกฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งแจ้ง

มติที่เกี่ยวข้องหากจำเป็น และติดตามการดำเนินการตามมติที่ประชุม

3. กำกับดูแลการดำเนินการในระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจในส่วนกระบวนการดำเนินงานของบริษัท
4. กำกับดูแลและบริหารโครงการของแผนปฏิรูปให้เป็นไปตามเป้าหมายของโครงการ
5. กำกับดูแลให้บริษัท และกรรมการบริษัท ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท และบริษัทจดทะเบียน รวมทั้งกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับหลักทรัพย์ ตลอดจนมติคณะกรรมการบริษัท และที่ประชุมผู้ถือหุ้น ยกเว้นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับรายงานทางการเงิน
6. กำกับดูแลให้บริษัท มีการดำเนินงานตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Corporate Governance) และข้อพึงปฏิบัติของหน่วยงานกำกับดูแลต่าง ๆ เช่นกระทรวงการคลัง สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์ รวมถึงสถาบันที่ทำหน้าที่ประเมินผลการดำเนินงานของบริษัท
7. กำกับดูแลการจัดทำและเปิดเผยสารสนเทศที่สำคัญของบริษัท ทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ ต่อสาธารณชนผ่านระบบของตลาดหลักทรัพย์ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และทันเวลาที่กำหนด
8. กำกับดูแลการให้คำปรึกษา อำนวยความสะดวกในด้านงานทะเบียนหลักทรัพย์ของบริษัท แก่ผู้ถือหุ้น
9. กำกับดูแลการดำเนินการจัดประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัท พร้อมทั้งเอกสารที่เกี่ยวข้องให้เป็นตามข้อกำหนดของกฎหมายและหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี
10. กำกับดูแลการจัดทำแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1) และรายงานประจำปี เพื่อให้ผู้ถือหุ้น นักลงทุน นักวิเคราะห์ ได้รับข้อมูลที่ถูกต้องตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี และทันเวลาที่กำหนด
11. การประสานงานกับที่ปรึกษากฎหมายในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายด้านหลักทรัพย์
12. ให้คำแนะนำเบื้องต้นแก่กรรมการและผู้บริหารบริษัท เพื่อให้ปฏิบัติตามข้อกำหนด หลักเกณฑ์ ระเบียบ ข้อบังคับของตลาดหลักทรัพย์ฯ และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์
13. กำกับดูแลการจัดการด้าน Logistics Support ที่เกี่ยวข้องกับคณะกรรมการบริษัท ได้แก่ การดำเนินการและประสานเรื่องสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ของคณะกรรมการบริษัท รวมถึงการจัดทำงบประมาณในการดำเนินการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกรรมการบริษัท ด้วย อีกทั้งการแจ้งและประสานงานกับกรรมการบริษัท ในกรณี

มีพิธีการ และกิจกรรมต่าง ๆ ที่คณะกรรมการบริษัทฯ ต้องเข้าร่วม

14. กำกับดูแลการบริหารงานสารบรรณ
15. กำกับดูแลและประเมินผลการดำเนินงานของหน่วยงานในบังคับบัญชาเพื่อให้การดำเนินภารกิจใน ความรับผิดชอบบรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมายของ บริษัทฯ ตลอดจนสอดคล้องกับระเบียบและหลักเกณฑ์ ของบริษัทฯ และที่ผู้มีอำนาจหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกำหนด
16. จัดทำคู่มือกรรมการ จัดให้มีการปฐมนิเทศ และ ให้คำแนะนำแก่กรรมการที่ได้รับแต่งตั้งใหม่
17. กำกับดูแลติดตามการแต่งตั้งกรรมการผู้แทนบริษัทฯ ในบริษัทในเครือ
18. ปฏิบัติงานอื่นตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการ บริษัทฯ หรือกรรมการผู้อำนวยการใหญ่แล้วแต่กรณี ทั้งนี้สามารถดูประวัติเลขาธิการบริษัทฯ ได้ที่หน้า 237

คำตอบแทนกรรมการและเจ้าหน้าที่บริหาร

คำตอบแทนที่เป็นตัวเงิน

คำตอบแทนกรรมการบริษัทฯ

ที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2561 เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2561 ได้มีมติกำหนดคำตอบแทนกรรมการ บริษัทฯ ในส่วนของคำตอบแทนที่เป็นตัวเงิน ดังนี้

1. ให้กรรมการบริษัทฯ ได้รับคำตอบแทนคนละ 50,000 บาท ต่อเดือน เป็นประจำทุกเดือน และได้รับเบี้ยประชุม คนละ 30,000 บาทต่อครั้ง หากในเดือนใดมีการประชุม เกินกว่า 1 ครั้ง คงให้กรรมการบริษัทฯ ได้รับเบี้ยประชุม

คนละ 30,000 บาทเท่านั้น โดยให้ประธานกรรมการ ได้รับเบี้ยประชุมสูงกว่ากรรมการร้อยละ 25 และ รองประธานกรรมการได้รับเบี้ยประชุมสูงกว่ากรรมการ ร้อยละ 12.5 และให้กรรมการเสียภาษีเงินได้เอง ทั้งนี้ ค่าตอบแทนดังกล่าวเป็นจำนวนเดียวกับที่ที่ประชุม ผู้ถือหุ้นได้อนุมัติในปี 2560

2. ในกรณีกรรมการบริษัทฯ ได้รับแต่งตั้งจากคณะกรรมการ บริษัทฯ หรือประธานกรรมการบริษัทฯ ให้เป็นกรรมการ อนุกรรมการ และคณะทำงานชุดต่างๆ ของบริษัทฯ ให้กรรมการบริษัทฯ ที่ได้รับการแต่งตั้งดังกล่าว ได้รับ ค่าตอบแทนเพิ่มเป็นเบี้ยประชุมอีกคนละ 10,000 บาท ต่อครั้ง หากในเดือนใด กรรมการ อนุกรรมการ และ คณะทำงานชุดใดมีการประชุมเกินกว่า 1 ครั้ง คงให้ ได้รับเบี้ยประชุมคนละ 10,000 บาทเท่านั้น ทั้งนี้ ค่าตอบแทนดังกล่าวเป็นจำนวนเดียวกับที่ที่ประชุม ผู้ถือหุ้นได้อนุมัติในปี 2560
3. ให้คณะกรรมการตรวจสอบ (Audit Committee) ได้รับคำตอบแทนเป็นรายเดือนเท่ากับเบี้ยประชุมกรรมการ บริษัทฯ โดยให้ประธานกรรมการตรวจสอบได้รับ ค่าตอบแทนสูงกว่ากรรมการตรวจสอบในอัตราร้อยละ 25 โดยที่ในเดือนใดไม่มีการประชุมคงให้ได้รับ ค่าตอบแทนด้วย ทั้งนี้ ค่าตอบแทนดังกล่าวเป็นจำนวน เดียวกับที่ที่ประชุมผู้ถือหุ้นได้อนุมัติในปี 2560
4. คณะกรรมการบริษัทฯ มีมติไม่เสนอเรื่องสิทธิประโยชน์ ด้านบัตรโดยสารและเงินรางวัลประจำปี สำหรับกรรมการ บริษัทฯ สำหรับปี 2561 ต่อที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้น ประจำปี 2561

ตารางแสดงคำตอบแทนสำหรับกรรมการบริษัทฯ และเจ้าหน้าที่บริหารของบริษัทฯ ในปี 2561 สิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561

หน่วย : ล้านบาท

คณะกรรมการ	จำนวน (ราย)	คำตอบแทน (คณะกรรมการ บริษัทฯ)	เบี้ยประชุม (คณะกรรมการ บริษัทฯ)	เบี้ยประชุม (คณะกรรมการ ชุดย่อย)	เงินรางวัลประจำปี	รวม
คณะกรรมการบริษัทฯ ⁽¹⁾	15	7.49	4.25	2.76	บริษัทฯ งดจ่าย	14.50
คณะกรรมการตรวจสอบ ⁽²⁾	4	1.17	-	-	-	1.17
เจ้าหน้าที่บริหารบริษัทฯ ⁽³⁾	15	61.07	-	-	-	61.07

หมายเหตุ : ⁽¹⁾ คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วย คำตอบแทน เบี้ยประชุม สำหรับคณะกรรมการบริษัทฯ และเบี้ยประชุมสำหรับคณะกรรมการชุดย่อย สำหรับเงินรางวัลประจำปี 2561 บริษัทฯ งดจ่าย
⁽²⁾ คณะกรรมการตรวจสอบ ประกอบด้วย คำตอบแทนเฉพาะกรรมการบริษัทฯ เท่านั้น
⁽³⁾ เจ้าหน้าที่บริหารจำนวน 15 ราย รวมเจ้าหน้าที่บริหารที่เกษียณอายุและลาออกก่อนวันที่ 31 ธันวาคม 2561

ตารางแสดงผลตอบแทนคณะกรรมการบริษัทฯ ประจำปี 2561 สิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561

รายชื่อคณะกรรมการ บริษัทฯ	ตำแหน่งที่ได้รับค่าตอบแทน และเบี้ยประชุม	ค่าตอบแทน รวมเบี้ยประชุม คณะกรรมการ บริษัทฯ (บาท)	เบี้ยประชุม กรรมการ ชุดย่อย (บาท)	ค่าตอบแทน คณะกรรมการ ตรวจสอบ (บาท)	รวม ผลตอบแทน (บาท)
1. นายเอกนิติ นิติทัณฑ์ประภาศ	<ul style="list-style-type: none"> ประธานกรรมการบริษัทฯ 	605,000.00	-	-	605,000.00
2. พลอากาศเอก ตรีทศ สนแจ้ง	<ul style="list-style-type: none"> รองประธานกรรมการบริษัทฯ ประธานกรรมการกิจการสัมพันธ์ ประธานกรรมการธรรมาภิบาล และส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม ประธานกรรมการปรับปรุง ประสิทธิภาพการจัดหาพัสดุ กรรมการสรรหาผู้ดำรงตำแหน่ง กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ประธานอนุกรรมการกำกับดูแล โครงการศูนย์ซ่อมผู้ตะเภา และโครงการพัฒนาธุรกิจของ บริษัทฯ ณ ท่าอากาศยานผู้ตะเภา 	1,005,000.00	170,000.00	-	1,175,000.00
3. นายดิศทัต โทตระกิตย์	<ul style="list-style-type: none"> กรรมการบริษัทฯ ประธานกรรมการตรวจสอบ ประธานกรรมการด้านกฎหมาย 	960,000.00	100,000.00	111,290.33	1,171,290.33
4. นางปรารธนา มงคลกุล	<ul style="list-style-type: none"> กรรมการบริษัทฯ กรรมการบริหาร กรรมการทรัพยากรบุคคล กรรมการกำกับยุทธศาสตร์ และการปฏิรูป บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) กรรมการติดตามการดำเนินงาน ของกลุ่มธุรกิจ และกลุ่มธุรกิจ บริการภาคพื้นของบริษัทฯ 	960,000.00	360,000.00	-	1,320,000.00
5. นายปิติพันธ์ เทพปฏิมากรณ์	<ul style="list-style-type: none"> กรรมการบริษัทฯ กรรมการบริหารความเสี่ยง กรรมการทรัพยากรบุคคล กรรมการสรรหาผู้ดำรงตำแหน่ง กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ประธานกรรมการสรรหา และกำหนดค่าตอบแทน อนุกรรมการกำกับดูแลโครงการ ศูนย์ซ่อมผู้ตะเภา และโครงการ พัฒนาธุรกิจของบริษัทฯ ณ ท่าอากาศยานผู้ตะเภา 	929,354.84	290,000.00	-	1,219,354.84

รายชื่อคณะกรรมการ บริษัทฯ	ตำแหน่งที่ได้รับค่าตอบแทน และเบี้ยประชุม	ค่าตอบแทน รวมเบี้ยประชุม คณะกรรมการ บริษัทฯ (บาท)	เบี้ยประชุม กรรมการ ชุดย่อย (บาท)	ค่าตอบแทน คณะกรรมการ ตรวจสอบ (บาท)	รวม ผลตอบแทน (บาท)
6. นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ	<ul style="list-style-type: none"> กรรมการบริษัท ประธานกรรมการบริหาร กรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม กรรมการสรรหาผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ อนุกรรมการพิจารณาผลตอบแทนผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ อนุกรรมการกำกับดูแลโครงการศูนย์ซ่อมผู้เตะเสาและโครงการพัฒนาธุรกิจของบริษัทฯ ณ ทำอากาศยานผู้เตะเสา 	960,000.00	240,000.00	-	1,200,000.00
7. นายพินิจ พัวพันธ์	<ul style="list-style-type: none"> กรรมการบริษัท กรรมการบริหาร กรรมการบริหารความเสี่ยง กรรมการติดตามการดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจ และกลุ่มธุรกิจบริการภาคพื้นของบริษัทฯ 	929,354.84	230,000.00	-	1,159,354.84
8. นายรัฐพล ภัคดีภูมิ	<ul style="list-style-type: none"> กรรมการบริษัท กรรมการตรวจสอบ อนุกรรมการพิจารณาผลตอบแทนผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ กรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูป บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) กรรมการทรัพยากรบุคคล กรรมการปรับปรุงประสิทธิภาพการจัดหาวัสดุ ประธานกรรมการติดตามการดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจ และกลุ่มธุรกิจบริการภาคพื้นของบริษัทฯ กรรมการสรรหาผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน 	960,000.00	410,000.00	360,000.00	1,730,000.00
9. นายวีระา ตันตริยานนท์	<ul style="list-style-type: none"> กรรมการบริษัท ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน กรรมการบริหาร กรรมการสรรหาผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ อนุกรรมการพิจารณาผลตอบแทนผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ 	960,000.00	350,000.00	-	1,310,000.00

รายชื่อคณะกรรมการ บริษัทฯ	ตำแหน่งที่ได้รับค่าตอบแทน และเบี้ยประชุม	ค่าตอบแทน รวมเบี้ยประชุม คณะกรรมการ บริษัทฯ (บาท)	เบี้ยประชุม กรรมการ ชุดย่อย (บาท)	ค่าตอบแทน คณะกรรมการ ตรวจสอบ (บาท)	รวม ผลตอบแทน (บาท)
10. นางสาวศิริกุล เลากัยกุล	<ul style="list-style-type: none"> กรรมการบริษัทฯ กรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม กรรมการทรัพยากรบุคคล 	648,333.33	130,000.00	-	778,333.33
11. นายสมเกียรติ ศิริชาติไชย	<ul style="list-style-type: none"> กรรมการบริษัทฯ กรรมการตรวจสอบ ประธานกรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูปบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ประธานกรรมการทรัพยากรบุคคล กรรมการปรับปรุงประสิทธิภาพการจัดหาวัสดุ 	960,000.00	240,000.00	360,000.00	1,560,000.00
12. พลอากาศเอก อำนาจ จีระมณีมัย	<ul style="list-style-type: none"> กรรมการบริษัทฯ 	630,000.00	-	-	630,000.00
13. นายสุเมธ ดำรงชัยธรรม	<ul style="list-style-type: none"> กรรมการบริษัทฯ 	238,387.10	-	-	238,387.10
14. นายสมชัย สัจจพงษ์	<ul style="list-style-type: none"> อดีตกรรมการบริษัทฯ อดีตประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน อดีตประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง อดีตประธานกรรมการสรรหาผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ 	260,000.00	60,000.00	-	320,000.00
15. พลอากาศเอก จอม รุ่งสว่าง	<ul style="list-style-type: none"> อดีตรองประธานกรรมการบริษัทฯ อดีตประธานกรรมการตรวจสอบ อดีตประธานกรรมการสรรหาผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ อดีตประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน อดีตประธานอนุกรรมการพิจารณาผลตอบแทนผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ อดีตประธานกรรมการกิจการสัมพันธ์ อดีตอนุกรรมการกำกับดูแลโครงการศูนย์ซ่อมผู้โดยสารและโครงการพัฒนารูขี้อย่างยั่งยืนของบริษัทฯ ณ ท่าอากาศยานผู้โดยสาร 	738,750.00	180,000.00	337,500.00	1,256,250.00

คำตอบแทนอื่นๆ

สิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสาร

คณะกรรมการบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้ยกเลิกสิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารสำหรับคณะกรรมการบริษัทฯ แล้ว ตั้งแต่วันที่ 20 มิถุนายน 2557 เป็นต้นมา โดยมีได้มีการนำเสนอสิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารต่อที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นอีก

เจ้าหน้าที่บริหารและพนักงาน

เจ้าหน้าที่บริหารและพนักงานของบริษัทฯ รวมทั้งคู่สมรสและบุตร จะได้รับสิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารแบบสำรองที่นั่งได้ และแบบสำรองที่นั่งไม่ได้ ตามระเบียบบริษัทฯ ที่กำหนด

กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บริษัทฯ ได้จัดทะเบียนจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ เมื่อวันที่ 26 มิถุนายน 2535 ซึ่งอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ บริษัทฯ จ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนในอัตราร้อยละ 9 ของเงินเดือนค่าจ้างสำหรับพนักงานที่มีอายุงานไม่เกิน 20 ปี และในอัตราร้อยละ 10 ของเงินเดือนค่าจ้างสำหรับพนักงานที่มีอายุงาน 20 ปีขึ้นไป โดยพนักงานจ่ายเงินสะสมในอัตราไม่ต่ำกว่าร้อยละ 2-15 ของเงินเดือนค่าจ้าง

กองทุนบำเหน็จพนักงาน

บริษัทฯ ได้จัดตั้งกองทุนบำเหน็จพนักงาน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) โดยจ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนในอัตราร้อยละ 10 ของเงินเดือนค่าจ้าง ในกรณีที่เงินในกองทุนต่ำกว่าภาระผูกพัน ณ วันสิ้นงวดบัญชี บริษัทฯ จะจ่ายเงินสมทบเพิ่มเติมให้เต็มตามภาระผูกพัน

พนักงานที่อยู่ในกองทุนบำเหน็จ จะต้องมียุ้งงานตั้งแต่ 3 ปีขึ้นไป จึงจะมีสิทธิได้รับเงินบำเหน็จตามอายุงานเมื่อพ้นสภาพจากการเป็นพนักงานโดยไม่มี ความผิด หรือมีความผิด แต่ไม่ถูกลงโทษถึงไล่ออก ทั้งนี้ เมื่อบริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพมีผลตั้งแต่วันที่ 26 มิถุนายน 2535 เป็นต้นมาแล้ว พนักงานที่เข้าทำงานนับจากวันดังกล่าวจะสามารถเข้าเป็นสมาชิกกองทุนสำรองเลี้ยงชีพได้อย่างเดียว และไม่สามารถเข้าเป็นสมาชิกกองทุนบำเหน็จพนักงาน กองทุนบำเหน็จพนักงานจึงไม่มีสมาชิกเพิ่มตั้งแต่วันที่เริ่มจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพและเงินบำเหน็จที่ให้แก่เจ้าหน้าที่บริหารในปี 2561 สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561

	เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ		เงินบำเหน็จ	
	จำนวน (ราย)	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	จำนวน (ราย)	จำนวนเงิน (ล้านบาท)
เจ้าหน้าที่บริหาร ⁽¹⁾	15	3.13	0	0

หมายเหตุ : ⁽¹⁾ เจ้าหน้าที่บริหารจำนวน 15 ราย รวมเจ้าหน้าที่บริหารที่เกษียณอายุและลาออกก่อนวันที่ 31 ธันวาคม 2561



บุคลากร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทฯ มีพนักงานที่ กรุงเทพมหานคร สถานที่อื่นในประเทศไทย และต่างประเทศรวมทั้งหมดจำนวน 22,054 คน โดยทั่วไป พนักงานของบริษัทฯ จะสิ้นสุด

สภาพการเป็นพนักงานเมื่อสิ้นสุดรอบปีงบประมาณของทางการ (วันที่ 30 กันยายน) ที่พนักงานนั้นมีอายุครบ 60 ปีบริบูรณ์ ทั้งนี้ แนวปฏิบัติในเรื่องการบริหารบุคลากรภายในของบริษัทฯ ได้กำหนดให้สอดคล้องกับกฎหมายแรงงานของประเทศไทย

ตารางแสดงจำนวนพนักงานแยกตามสถานที่ปฏิบัติงานและหน้าที่ ณ วันที่ที่แสดงไว้

	จำนวนพนักงาน (คน)		
	ปี 2561	ปี 2560	ปี 2559
จำนวนพนักงานทั้งหมด	22,054	22,370	21,998
แบ่งตามสถานที่ปฏิบัติงาน			
• กรุงเทพมหานคร	19,370	19,717	19,347
• สถานที่อื่นในประเทศไทย	1,217	1,216	1,202
• ต่างประเทศ	1,467	1,437	1,449
แบ่งตามหน้าที่			
• ลูกเรือบนเที่ยวบิน			
- นักบิน	1,438	1,371	1,280
- พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน	5,950	6,081	5,725
• ฝ่ายช่าง	3,590	3,682	3,724
• สายการพาณิชย์	1,690	1,674	1,715
• หน่วยธุรกิจบริการภาคพื้น	7,322	7,447	7,430
• ฝ่ายอื่นๆ	2,064	2,115	2,124

นโยบายค่าตอบแทนพนักงานที่สอดคล้องกับผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว

บริษัทฯ มีการกำหนดค่าตอบแทนพนักงานที่สอดคล้องกับผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว ดังนี้

ค่าตอบแทนระยะสั้น

ด้วยไตรมาสที่ 1 ปี 2561 บริษัทฯ ได้เผชิญกับความท้าทายจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานที่เพิ่มขึ้นและการแข่งขันที่รุนแรงจากการขยายตัวของอุตสาหกรรมการบินทั้งในประเทศและทั่วโลก ทำให้ผลการดำเนินงานไม่เป็นไปตามเป้าหมาย แต่ด้วยความร่วมมือร่วมใจของพนักงาน

ที่ทุ่มเทอย่างไม่ย่อท้อ ช่วยกันผลักดันให้การดำเนินงานประสบความสำเร็จ ทำให้ผลประกอบการในไตรมาสที่ 1 ปี 2561 มีกำไร บริษัทฯ จึงได้มีมติอนุมัติเงินตอบแทนพิเศษ (Incentive) สำหรับผลการดำเนินงานไตรมาส 1 ของปี 2561 เป็นกรณีพิเศษ โดยจัดสรรให้พนักงานตั้งแต่ระดับปฏิบัติการไปจนถึงพนักงานระดับต่ำกว่าผู้อำนวยการฝ่าย เพื่อเป็นขวัญกำลังใจให้พนักงานมีความมุ่งมั่นและทุ่มเทในการทำงาน รวมทั้งสนับสนุนแผนปฏิรูป เพื่อสร้างความแข็งแกร่งในการแข่งขันและเติบโตโดยมีผลกำไรได้อย่างยั่งยืนต่อไป

คำตอบแทนระยะยาว

บริษัทฯ ได้ทำการทบทวนหลักเกณฑ์การประเมินผลการปฏิบัติงานให้เชื่อมโยงกับการจ่ายค่าตอบแทน และมีความสอดคล้องกับผลการดำเนินงานของบริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง เช่น การปรับกรอบนำหน้าการบริหารผลการปฏิบัติงานใหม่ในทุกระดับตำแหน่ง กำหนดให้มีการตั้งเป้าหมายสูงขึ้นหรือท้าทายมากขึ้น เมื่อเปรียบเทียบกับผลการปฏิบัติงานที่ผ่านมา รวมทั้งเป้าหมายการปฏิบัติงานต้องสอดคล้องหรือสนับสนุนเป้าหมายของผู้บังคับบัญชา และเป้าหมายขององค์กร

นอกจากนี้ บริษัทฯ อยู่ระหว่างการที่จะปรับปรุงโครงสร้างการจ่ายค่าตอบแทนของพนักงานในภาพรวม โดยการจัดทำโครงสร้างบัญชีอัตราเงินเดือน ภายใต้เงื่อนไขที่พนักงานรับภาระภาษีเงินได้เอง รวมทั้งพิจารณาจัดทำโครงสร้างค่าตอบแทนของกลุ่มนักบินและพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน ที่เชื่อมโยงกับการปฏิบัติงานอย่างชัดเจนตามแนวปฏิบัติของสายการบินชั้นนำในปัจจุบัน เพื่อมุ่งให้เกิดผลผลิตภาพและสนับสนุนให้พนักงานปฏิบัติงานตามที่องค์กรคาดหวังไปพร้อมกันด้วย

ตารางแสดงผลตอบแทนที่เป็นตัวเงินที่จ่ายให้แก่พนักงานตามปีหรือรอบระยะเวลาที่แสดงไว้

หน่วย : ล้านบาท

ผลตอบแทนที่เป็นตัวเงินแก่พนักงาน	ปี 2561	ปี 2560	ปี 2559
พนักงานทั่วไป	19,879	18,551	19,465
นักบิน	6,132	6,319	5,716
พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน	7,854	8,250	7,591
รวม	33,865	33,120	32,772

นโยบายการพัฒนาพนักงาน

บริษัทฯ มีนโยบายในการพัฒนาทรัพยากรบุคคลทุกระดับด้วยการพัฒนาและฝึกอบรมบุคลากรให้ได้มาตรฐานในระดับสากล เป็นทั้งคนดี คนเก่งและมีความรู้ความสามารถเหมาะสมกับตำแหน่ง และมีการเตรียมความพร้อมในการสืบทอดตำแหน่งหลัก (Key Position) และตำแหน่งงานสำคัญ (Critical Position) เพื่อให้มีผู้นำในอนาคตที่จะช่วยขับเคลื่อนองค์กรไปสู่เป้าหมายตามวิสัยทัศน์ที่กำหนด ทั้งที่ปฏิบัติงานอยู่ในธุรกิจหลัก หน่วยธุรกิจ และกิจการร่วมทุน มีการออกแบบแนวทางการพัฒนาพนักงานผ่านการฝึกอบรม (Learning Development Roadmap) ซึ่งครอบคลุมทั้งศักยภาพหลัก ศักยภาพในการบริหาร และศักยภาพเฉพาะตำแหน่ง สำหรับพนักงาน ผู้บริหารระดับต้น/ระดับ

กลาง/ระดับสูง และผู้มีศักยภาพสูง (Talent) โดยใช้เครื่องมือการพัฒนาพนักงานที่หลากหลาย ทั้งที่เป็นการฝึกอบรม (Training) และไม่ใช่การฝึกอบรม (Non-Training) เช่น การเรียนรู้จากการฝึกฝนทักษะ จากการสอนงาน การฝึกปฏิบัติงาน เป็นต้น และได้จัดทำแผนพัฒนารายบุคคล (Individual Development Plan : IDP) สำหรับผู้บริหารระดับสูงโดยผู้บริหารมีส่วนในการออกแบบแผนพัฒนารายบุคคลด้วยตนเอง โดยเลือกพฤติกรรมที่เป็นจุดที่ควรพัฒนา กำหนดวิธีพัฒนาและนำไปสู่การปฏิบัติจริง นอกจากนี้ยังมีการนำเทคโนโลยีสารสนเทศในรูปแบบ e-Learning มาใช้ในการฝึกอบรมและการเรียนรู้ เพื่อเพิ่มโอกาสในการอบรมให้กับพนักงาน ลดข้อจำกัดในการจัดส่งพนักงานเข้ารับการอบรม และลดค่าใช้จ่ายในการฝึกอบรม

ค่าใช้จ่ายในการพัฒนาพนักงาน

หน่วย : ล้านบาท

รายการค่าใช้จ่ายในการพัฒนาพนักงาน	ปี 2561	ปี 2560	ปี 2559
รายจ่ายในการพัฒนาพนักงานทั่วไป	88	52	55
รายจ่ายในการพัฒนานักบิน	368	399	411
รายจ่ายในการพัฒนาพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน	4	7	10
รวม	460	458	476

แนวทางด้านแรงงานสัมพันธ์ของบริษัทฯ

บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะส่งเสริมแรงงานสัมพันธ์ที่ดีระหว่าง นายจ้างและลูกจ้าง เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการบริหารจัดการและเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ. 2543 โดยบริษัทฯ ใช้รูปแบบการปรึกษาหารือร่วมกันผ่านคณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ มีการตั้งคณะกรรมการขึ้นตามที่กฎหมายกำหนด และให้มีการประชุมร่วมกันอย่างน้อยเดือนละหนึ่งครั้ง โดยมีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาให้ความเห็นเกี่ยวกับการปรับปรุงประสิทธิภาพในการดำเนินงานของบริษัทฯ ตลอดจนส่งเสริมและพัฒนาแรงงานสัมพันธ์ หาทางปรองดองและระงับข้อขัดแย้งในบริษัทฯ พิจารณาปรับปรุงระเบียบข้อบังคับในการทำงาน อันเป็นประโยชน์ต่อนายจ้าง ลูกจ้าง และบริษัทฯ ร่วมกันปรึกษาหารือเพื่อแก้ไขปัญหาตามคำร้องทุกข์ของลูกจ้าง หรือสภาพแรงงานฯ รวมถึงการร้องทุกข์ที่เกี่ยวกับการลงโทษทางวินัย ตลอดจนปรึกษาหารือเพื่อพิจารณาปรับปรุงสภาพการจ้าง เป็นต้น ซึ่งจากการประชุมคณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ที่ผ่านมา ทางกรรมการผู้แทนฝ่ายลูกจ้างในคณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ได้มีการยื่นข้อเรียกร้องผ่านคณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ ซึ่งเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนดโดยสามารถเจรจาทำความเข้าใจและตกลงกันได้ด้วยดีเสมอมาตามกระบวนการและขั้นตอนที่กฎหมายกำหนด อีกทั้งบริษัทฯ ได้ให้ความร่วมมือให้การสนับสนุนในกิจกรรมต่างๆ ของลูกจ้างอย่างต่อเนื่องเสมอมา

แนวทางด้านการคุ้มครองแรงงาน

บริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญและคำนึงถึงความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานของพนักงาน เนื่องจากลักษณะงานที่มีความแตกต่างกันในแต่ละสายงาน จึงจัดให้มีคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน โดยมีการคัดสรรจากฝ่ายบริหารและฝ่ายลูกจ้างหน่วยต่างๆ ของบริษัทฯ ร่วมกันเป็นกรรมการเพื่อพิจารณาหาแนวทางและดำเนินการให้ถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนด รวมถึงร่วมกันตรวจสอบและจัดหาอุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้ต่างๆ เพื่อให้การปฏิบัติงานเป็นไปด้วยความสะดวก รวดเร็วและมีความปลอดภัยสูงสุด เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุหรือภัยอันตรายที่อาจเกิดขึ้นได้กับพนักงานของบริษัทฯ อีกทั้งมีการรณรงค์ให้พนักงานได้ทราบถึงกระบวนการที่บริษัทฯ ได้ดำเนินการให้ความคุ้มครองแรงงาน และดูแลรับผิดชอบเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลแก่พนักงานตามที่กฎหมายกำหนด ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงความปลอดภัยและความสำคัญของทรัพยากรบุคคลของบริษัทฯ เป็นหลัก



การกำกับดูแลกิจการ



“

การบินไทยได้รับผลการประเมินตามโครงการสำรวจการกำกับดูแลกิจการบริษัทจดทะเบียนไทยประจำปี 2561 (Corporate Governance Report of Thai Listed Companies 2018) อยู่ในเกณฑ์ดีเลิศ ได้รับรางวัลเครื่องหมาย 5 ดาวจากคณะกรรมการบรรษัทภิบาลแห่งชาติ เป็นสิ่งยืนยันถึงการบริหารจัดการที่ให้ความสำคัญกับการแสดงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้เสียกลุ่มต่างๆ

”

คณะกรรมการบริษัท มีความมุ่งมั่นให้การดำเนินธุรกิจของบริษัท มีระบบการบริหารจัดการที่ดีตามหลักธรรมาภิบาล มีการบริหารงานอย่างโปร่งใส คำนึงถึงการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและไว้วางใจให้แก่ผู้ถือหุ้น ลูกค้า คู่ค้า กรรมการ ผู้ปฏิบัติงาน และผู้มีส่วนได้เสียอื่น ๆ เพื่อสร้างความก้าวหน้าและเติบโตของบริษัท อย่างยั่งยืนร่วมกัน โดยคณะกรรมการบริษัท ตระหนักถึงความสำคัญของการบริหารงานตามหลักธรรมาภิบาลจึงได้กำหนดนโยบายและจัดทำคู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อรวบรวมหลักการและนโยบายที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งแนวปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อให้กรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงานทุกคน ศึกษาทำความเข้าใจและยึดถือเป็นแนวปฏิบัติ โดยกรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงานทุกคนของบริษัทฯ มีหน้าที่ปฏิบัติตามหลักกรณนโยบาย และแนวปฏิบัติที่กำหนดไว้ในคู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดี

นโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี

คณะกรรมการบริษัทฯ รับทราบถึงแนวทางปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี สำหรับบริษัทจดทะเบียนปี 2560 หรือ Corporate Governance Code for listed companies 2017 (CG Code) คณะกรรมการบริษัทฯ จึงได้ทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ ให้สอดคล้องกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีดังกล่าว เพื่อเป็นหลักปฏิบัติและแนวทางในการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทฯ

1) ตระหนักถึงบทบาทและความรับผิดชอบของคณะกรรมการในฐานะผู้นำองค์กรที่สร้างคุณค่าให้แก่กิจการอย่างยั่งยืน

กำหนดวัตถุประสงค์ เป้าหมาย กลยุทธ์ นโยบาย แผนธุรกิจงบประมาณ ตลอดจนกำกับดูแลให้กรรมการและผู้บริหารปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรับผิดชอบระมัดระวัง (Duty of Care) ซื่อสัตย์ สุจริต (Duty of Loyalty) และเป็นไปตามกฎหมาย ข้อบังคับ และมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น

2) กำหนดวัตถุประสงค์และเป้าหมายหลักของกิจการที่เป็นไปเพื่อความยั่งยืน

กำหนดและกำกับดูแลให้วัตถุประสงค์และเป้าหมายหลักของบริษัทฯ สอดคล้องกัน เพื่อสร้างคุณค่าให้กับบริษัทฯ ผู้มีส่วนได้เสียและสังคมโดยรวมอย่างยั่งยืน

3) เสริมสร้างคณะกรรมการที่มีประสิทธิภาพ

กำหนดและทบทวนโครงสร้างของคณะกรรมการ สัดส่วนกรรมการอิสระ กำกับดูแลการสรรหา การกำหนดค่าตอบแทน และการประเมินผลคณะกรรมการ และคณะกรรมการชุดย่อยสร้างกลไกการกำกับดูแลบริษัทย่อย รวมทั้งมีการประเมินผล การปฏิบัติงานประจำปีของคณะกรรมการบริษัท เพื่อใช้เป็นกรอบในการตรวจสอบ และนำมาพัฒนาเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติหน้าที่

4) สรรหาและพัฒนาผู้บริหารระดับสูงและการบริหารบุคลากร

กำกับดูแลระบบการสรรหา พัฒนา และประเมินผลผู้บริหารระดับสูง ให้มีความเหมาะสม โปร่งใส และเป็นธรรม รวมทั้งกำกับดูแลให้มีการพิจารณากำหนดบุคคลลงตำแหน่งผู้บริหารระดับสูงให้เหมาะสมตามสายงานบริหาร (Succession Plan)

5) ส่งเสริมนวัตกรรม และการประกอบธุรกิจอย่างมีความรับผิดชอบ

ให้ความสำคัญและสนับสนุนการสร้างนวัตกรรมที่ก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มแก่ธุรกิจ และมีความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม จัดสรรและจัดการทรัพยากรของบริษัทฯ ที่มีอยู่อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งกำกับดูแลให้มั่นนโยบายและมาตรการรักษาความมั่นคงปลอดภัยของระบบสารสนเทศ และนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการเพิ่มโอกาสทางธุรกิจ

6) ดูแลให้มีระบบบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในที่เหมาะสม

กำกับดูแลให้บริษัทฯ มีระบบการบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน และการตรวจสอบภายใน รวมทั้งการป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์ อย่างเหมาะสมและเพียงพอ รวมทั้งให้มีการจัดทำนโยบายและแนวปฏิบัติด้านการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน โดยมีการกำหนดกระบวนการ ขั้นตอน การร้องเรียนและรับเรื่องร้องเรียนอย่างชัดเจน และมีการสื่อสารให้ทั่วถึงทั้งองค์กร รวมถึงบุคคลภายนอก

7) รักษาความน่าเชื่อถือทางการเงินและการเปิดเผยข้อมูล

ติดตามดูแลความเพียงพอของสภาพคล่องทางการเงินและความสามารถในการชำระหนี้ เพื่อให้มั่นใจได้ว่าบริษัทฯ มีแผนในการแก้ไขปัญหาทางการเงินได้ โดยคำนึงถึงสิทธิของผู้มีส่วนได้เสีย รวมทั้งส่งเสริมให้มีการเปิดเผยสารสนเทศที่สำคัญ ทั้งในเรื่องการเงินและเรื่องที่ไม่ใช่เรื่องการเงินอย่างเพียงพอและเชื่อถือได้ทั่วถึง และทันเวลา โดยมีหน่วยงานที่ทำหน้าที่สื่อสารหรือเผยแพร่ให้กับประชาชนทั่วไป นักลงทุน และผู้ถือหุ้นผ่านช่องทางต่าง ๆ และนำเทคโนโลยีการสื่อสารมาใช้ที่เหมาะสม

8) สนับสนุนการมีส่วนร่วมและการสื่อสารกับผู้ถือหุ้น

ให้ความสำคัญต่อการมีส่วนร่วมของผู้ถือหุ้น ตลอดจนอำนวยความสะดวกแก่ผู้ถือหุ้นในการใช้สิทธิในเรื่องต่าง ๆ โดยไม่เลือกปฏิบัติ รวมทั้งกำกับดูแลให้มีการจัดทำมติและรายงานการประชุมผู้ถือหุ้น เป็นไปอย่างถูกต้องครบถ้วน



คณะกรรมการชุดย่อย

- **โครงสร้างคณะกรรมการบริษัท**

โครงสร้างคณะกรรมการบริษัท เป็นไปตามข้อบังคับของ บริษัทฯ พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 พระราชบัญญัติคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2518 และพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 และ พ.ศ. 2551 รวมถึงกฎ ข้อบังคับ และประกาศที่เกี่ยวข้อง

- **องค์ประกอบของคณะกรรมการบริษัท**

ตามข้อบังคับของบริษัทฯ คณะกรรมการบริษัท ประกอบด้วยกรรมการอย่างน้อย 5 ท่าน แต่ไม่เกิน 15 ท่าน โดยคณะกรรมการบริษัท มีสมรรถนะและความรู้ที่จำเป็น (Skill Matrix) สอดคล้องกับภารกิจและแผนยุทธศาสตร์ของบริษัทฯ ตามที่บริษัทฯ กำหนด ได้แก่ การเงิน บัญชี กฎหมาย เทคโนโลยีสารสนเทศ ทรัพยากรบุคคล บริหารจัดการและบริหารธุรกิจ กลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา คมนาคมและขนส่ง ความมั่นคง วิศวกรรม บริหารความเสี่ยง ธุรกิจการบิน สื่อสาร เศรษฐศาสตร์ และการตลาด

- **การกำหนดวาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการบริษัท**

กรรมการบริษัท มีวาระการดำรงตำแหน่งที่แน่นอนตามข้อบังคับบริษัทฯ ที่กำหนดไว้ว่า ในการประชุมสามัญประจำปีทุกครั้ง ให้กรรมการจำนวน 1 ใน 3 ออกจากตำแหน่ง โดยให้กรรมการที่ดำรงตำแหน่งนานที่สุดเป็นผู้ออกจากตำแหน่ง

ที่ประชุมผู้ถือหุ้นอาจลงมติให้กรรมการคนใดออกจากตำแหน่งก่อนถึงคราวออกตามวาระได้ ด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่า 3 ใน 4 ของจำนวนผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและมีสิทธิออกเสียง และมีหุ้นนับรวมกันได้ไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนหุ้นที่ถือโดยผู้ถือหุ้นที่มาประชุมและมีสิทธิออกเสียงในการประชุมนั้น

- **การรวมหรือการแยกตำแหน่ง**

ประธานกรรมการบริษัท เป็นกรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร ไม่เป็นบุคคลเดียวกับกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และไม่มีความสัมพันธ์ใดๆ กับฝ่ายบริหาร โดยบริษัทฯ ได้แบ่งแยกบทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบในการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัท และฝ่ายบริหารออกจากกันอย่างชัดเจนและเป็นลายลักษณ์อักษร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 คณะกรรมการบริษัท มีจำนวน 13 ท่าน ประกอบด้วย กรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร 12 ท่าน หรือร้อยละ 92.30 กรรมการที่เป็นผู้บริหาร 1 ท่าน และมีกรรมการอิสระ 10 ท่าน หรือร้อยละ 76.92 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด ซึ่งเป็นจำนวนที่มากพอที่จะสามารถสร้างกลไกถ่วงดุลอำนาจภายในคณะกรรมการบริษัท ดังนั้น ผู้มีส่วนได้เสียจึงมั่นใจได้ว่าคณะกรรมการบริษัท สามารถปฏิบัติหน้าที่ในฐานะตัวแทนผู้ถือหุ้นได้อย่างเป็นอิสระ และมีการถ่วงดุลที่เหมาะสม

คณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ มีหน้าที่รับผิดชอบสูงสุดใน การกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทฯ ให้อยู่ภายใต้เงื่อนไข ข้อบังคับของบริษัทฯ ซึ่งกำหนดให้คณะกรรมการประกอบด้วยกรรมการจำนวนไม่น้อยกว่า 5 คน แต่ไม่มากกว่า 15 คน สุดแต่ที่ประชุมใหญ่ผู้ถือหุ้นจะเป็นผู้กำหนดเป็นครั้งคราว และกรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการ ทั้งหมดต้องมีถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักร ในการประชุมสามัญ ประจำปีทุกครั้งที่ กรรมการจำนวน 1 ใน 3 จะต้องออกจาก ตำแหน่ง และจะมีการเลือกตั้งกรรมการแทนกรรมการที่ออก ตามวาระ กรรมการที่ออกตามวาระนั้นอาจถูกเลือกเข้ามา ดำรงตำแหน่งใหม่ก็ได้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการ ซึ่งมีรายชื่อดังต่อไปนี้

1. นายเอกนิติ นิติทัณฑ์ประภาศ
ประธานกรรมการ
2. พลอากาศเอก ตรีทศ สนแจ้ง
รองประธานกรรมการ และกรรมการอิสระ
3. นายดิสรทัต โทตระกิตย์
กรรมการอิสระ และประธานกรรมการตรวจสอบ
4. นางปรารถนา มงคลกุล
กรรมการอิสระ
5. นายปิติพันธ์ เทพปฏิมากรณ์
กรรมการอิสระ
6. นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ
กรรมการ
7. นายพินิจ พัวพันธ์
กรรมการอิสระ
8. นายรัฐพล ภัคศิภูมิต
กรรมการอิสระ และกรรมการตรวจสอบ
9. นายวัชรวิทย์ ตันตริยานนท์
กรรมการอิสระ
10. นางสาวศิริกุล เลากัยกุล
กรรมการอิสระ
11. นายสมเกียรติ ศิริชาติไชย
กรรมการอิสระ และกรรมการตรวจสอบ
12. พลอากาศเอก อำนาจ จีระมณีชัย
กรรมการอิสระ
13. นายสุเมธ ดำรงชัยธรรม
กรรมการ



นางลศันันท์ สีสลามณี (ผู้อำนวยการใหญ่ สำนักเลขานุการ บริษัทฯ) เป็นเลขานุการบริษัทฯ

ในปี 2561 มีการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ทั้งสิ้น 29 ครั้ง เป็นการประชุมครั้งปกติ 15 ครั้ง และประชุมครั้งพิเศษ 14 ครั้ง ประกอบด้วย เรื่องเพื่อพิจารณาจำนวน 118 เรื่อง และเรื่องเพื่อทราบจำนวน 186 เรื่อง

• บทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบ และอำนาจอนุมัติของ กรรมการ

คณะกรรมการบริษัทฯ มีหน้าที่และความรับผิดชอบ ในการกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทฯ ให้เป็นไปตาม วัตถุประสงค์ และมติที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นโดยไม่ขัด ต่อกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ ตลอดจนหลักการกำกับ ดูแลกิจการที่ดีและข้อพึงปฏิบัติที่ดีสำหรับกรรมการบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยอย่างเคร่งครัด ซึ่งคณะกรรมการบริษัทฯ มีบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบ และอำนาจอนุมัติในเรื่องต่างๆ สรุปได้ดังนี้

1. กำหนดนโยบาย วิสัยทัศน์ พันธกิจ คุณค่าหลัก และ กลยุทธ์ของบริษัทฯ
2. กำหนดทิศทางการดำเนินงานของบริษัทฯ และกำกับ ควบคุมดูแลให้ฝ่ายบริหารดำเนินการให้เป็นไป ตามนโยบายที่กำหนดไว้อย่างมีประสิทธิภาพและ ประสิทธิภาพ
3. รักษาผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้น มีการเปิดเผยข้อมูลต่อ ผู้ลงทุนอย่างถูกต้อง ครบถ้วน มีมาตรฐาน และโปร่งใส



4. ติดตามการดำเนินงานของกิจการของบริษัทฯ เพื่อรับรู้ถึงการปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดในสัญญาที่เกี่ยวข้องของบริษัทฯ
5. ดำเนินการให้บริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายใน การตรวจสอบภายใน และการกำกับดูแลกิจการที่ดี
6. กรรมการอิสระใช้ดุลยพินิจของตนเองอย่างเป็นอิสระในการพิจารณาเรื่องต่าง ๆ
7. ไม่ประกอบกิจการอันมีสภาพอย่างเดียวกัน และเป็นการแข่งขันกับกิจการของบริษัทฯ และแจ้งให้บริษัทฯ ทราบโดยมิชักช้า เมื่อมีกรณีดังต่อไปนี้ 1) มีส่วนได้เสียไม่ว่าโดยตรงหรือโดยอ้อมในสัญญาใดๆ ที่บริษัทฯ ทำขึ้น 2) ถือหุ้นหรือหุ้นกู้ในบริษัทฯ หรือบริษัทในเครือ
8. มีอำนาจในการแต่งตั้งบุคคลอื่น เพื่อให้ดำเนินการของบริษัทฯ ภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการบริษัทฯ หรือกรรมการผู้จัดการ
9. มีอำนาจกำหนดชื่อกรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัทฯ ตลอดจนแต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อย
10. มีอำนาจแต่งตั้งผู้บริหารระดับสูง รวมถึงเลขานุการบริษัทฯ
11. มีอำนาจอนุมัติงบประมาณของบริษัทฯ
12. มีอำนาจอนุมัติทางการเงินและการจัดหาพัสดุตามระเบียบบริษัทฯ

• กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อแทนบริษัทฯ

ประกอบด้วย พลอากาศเอก ตริทศ สนั่นแจ่ม หรือ นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ หรือนางปรารธนา มงคลกุล หรือ นายปิติพันธ์ เทพปฏิมากรณ์ หรือ นายพินิจ พัวพันธ์ สามคนลงลายมือชื่อร่วมกัน และประทับตราสำคัญของบริษัทฯ

• บทบาทของประธานกรรมการ

ประธานกรรมการมีบทบาทสำคัญในการตัดสินใจกำหนดทิศทางและนโยบายการดำเนินงานที่สำคัญๆ ของบริษัทฯ มีความเป็นผู้นำ เป็นกลาง ส่งเสริมธรรมาภิบาล รวมทั้งมีความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้น และผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ พิจารณาการจัดวาระการประชุมและทำหน้าที่ประธานในที่ประชุม คณะกรรมการและที่ประชุมผู้ถือหุ้นอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งเป็นผู้นำของคณะกรรมการที่มีกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ที่เป็นหัวหน้าของฝ่ายบริหารร่วมเป็นกรรมการอยู่ด้วย อันจะเป็นประโยชน์ต่อการบริหารจัดการ การกำกับดูแล และการรับนโยบายของคณะกรรมการมาถ่ายทอดให้ฝ่ายบริหารนำไปดำเนินการให้สัมฤทธิ์ผล

• การประชุมคณะกรรมการ

บริษัทฯ ได้กำหนดการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ไว้อย่างเป็นทางการล่วงหน้าตลอดทั้งปี โดยกำหนดการประชุมเดือนละ 1 ครั้ง และมีการประชุมวาระพิเศษเฉพาะคราวเพิ่มตามความจำเป็น โดยมีการกำหนดระเบียบวาระการประชุมที่ชัดเจน และมีวาระพิจารณาติดตามผลการดำเนินงานเป็นประจำ สำนักเลขานุการบริษัทฯ จะจัดส่งหนังสือเชิญพร้อมระเบียบวาระการประชุมและเอกสารให้กรรมการแต่ละท่านล่วงหน้าก่อนการประชุมเป็นเวลา 7 วัน เพื่อให้คณะกรรมการได้มีเวลาศึกษาข้อมูลอย่างเพียงพอก่อนเข้าร่วมประชุม

โดยในปี 2561 คณะกรรมการบริษัทฯ มีการประชุมครั้งปกติ 15 ครั้ง และการประชุมครั้งพิเศษ 14 ครั้ง เลขานุการบริษัทฯ ได้มีการจดบันทึกและจัดทำรายงานการประชุมเป็นลายลักษณ์อักษรทุกครั้ง และได้นำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาร่างรายงานการประชุมดังกล่าวเพื่อทำการรับรองในการประชุมครั้งต่อไป รวมทั้งได้มีการจัดเก็บรายงานการประชุมของคณะกรรมการบริษัทฯ ที่ผ่านการรับรองจากคณะกรรมการบริษัทฯ ให้พร้อมสำหรับการตรวจสอบจากคณะกรรมการบริษัทฯ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ในปี 2561 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการชุดต่าง ๆ เพื่อช่วยศึกษารายละเอียด และกลั่นกรองงานเฉพาะเรื่อง ตามรายละเอียดดังนี้



กฤษฎีกา:

เพื่อเป็นไปตามข้อกำหนดของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และแนวทางปฏิบัติที่ดีของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) และสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งกรรมการอิสระ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 มีรายชื่อดังต่อไปนี้

1. พลอากาศเอก ตรีศ สนแจ้ง
2. นายดิศทัต โหตระกิตย์
3. นางปรารถนา มงคลกุล
4. นายปิติพันธ์ เทพปฏิมากรณ์
5. นายพินิจ พัวพันธ์
6. นายรัฐพล ภัคติภูมิ
7. นายวัชรวิทย์ ตันตริยานนท์
8. นางสาวศิริกุล เลากัยกุล
9. นายสมเกียรติ ศิริชาติไชย
10. พลอากาศเอก อำนาจ จิระมณีชัย

• บทบาทและหน้าที่ของกรรมการอิสระ

แสดงความคิดเห็น และ/หรือรายงานผลการปฏิบัติงานตามหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ได้อย่างเสรี รวมทั้งดูแลรักษาผลประโยชน์ของบริษัทฯ โดยรวม เพื่อให้ผู้ถือหุ้นทุกรายโดยเฉพาะผู้ถือหุ้นรายย่อยได้รับผลประโยชน์อย่างเท่าเทียมกัน โดยใช้ดุลยพินิจที่เป็นอิสระ ทักขะและประสบการณ์ของตน ในการตัดสินใจเชิงกลยุทธ์ กำกับดูแลการปฏิบัติงานของฝ่ายบริหาร เพื่อคุ้มครองผลประโยชน์ของภาครัฐ ผู้มีส่วนได้เสีย และประชาชน

ทั้งนี้ กรรมการอิสระได้ทำหน้าที่โดยการแสดงความคิดเห็นอย่างเป็นอิสระ รวมทั้งกำกับดูแลผลการปฏิบัติงานของฝ่ายบริหารเพื่อรักษาผลประโยชน์ต่าง ๆ ให้ทั้งองค์กร ผู้มีส่วนได้เสียและผู้ถือหุ้นทุกราย โดยเฉพาะผู้ถือหุ้นรายย่อยได้เป็นอย่างดี

กฤษฎีกาตรวจสอบ

เพื่อให้บริษัทฯ มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Good Corporate Governance) ตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของกระทรวงการคลังและตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ซึ่งจะช่วยให้ผู้ถือหุ้นและผู้ลงทุนทั่วไปเกิดความมั่นใจในการบริหารงานของบริษัทฯ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการ

ตรวจสอบ ซึ่งประกอบด้วยกรรมการบริษัทฯ ที่มีคุณสมบัติเป็นกรรมการอิสระและไม่ได้เป็นผู้บริหารของบริษัทฯ มีรายชื่อดังนี้

1. นายดิศทัต โทตระกิตย์
ประธานกรรมการ
2. นายสมเกียรติ ศิริชาติไชย
กรรมการ
3. นายรัฐพล ภักดีภูมิ
กรรมการ
4. ผู้อำนวยการใหญ่สำนักงานการตรวจสอบภายใน
เลขานุการ

ทั้งนี้ มีนายสมเกียรติ ศิริชาติไชย และนายรัฐพล ภักดีภูมิ เป็นผู้มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอที่จะสามารถสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงิน

กรรมการตรวจสอบจะต้องมีคุณสมบัติเป็นไปตามข้อกำหนดที่คณะกรรมการกำกับตลาดทุนกำหนด ซึ่งรวมถึงคุณสมบัติดังต่อไปนี้

1. เป็นกรรมการอิสระที่มีคุณสมบัติครบตามที่คณะกรรมการกำกับตลาดทุนกำหนด
2. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ให้ตัดสินใจในการดำเนินกิจการของบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทย่อยลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ
3. ไม่เป็นกรรมการของบริษัทใหญ่ บริษัทย่อย หรือบริษัทย่อยลำดับเดียวกัน เฉพาะที่เป็นบริษัทจดทะเบียน
4. มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอที่จะสามารถทำหน้าที่ในฐานะกรรมการตรวจสอบ

• อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ

1. สอบทานให้บริษัทฯ มีการรายงานทางการเงินอย่างถูกต้องและเพียงพอ
2. สอบทานให้บริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายในและการตรวจสอบภายในที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ และพิจารณาความเป็นอิสระของหน่วยงานตรวจสอบภายใน ตลอดจนให้ความเห็นชอบในการพิจารณาแต่งตั้งโยกย้าย เลิกจ้างหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน
3. สอบทานให้บริษัทฯ ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์

และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ

4. พิจารณา คัดเลือก เสนอแต่งตั้งบุคคลซึ่งมีความเป็นอิสระเพื่อทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ และเสนอคำตอบแทนของบุคคลดังกล่าว รวมทั้งเข้าร่วมประชุมกับผู้สอบบัญชีโดยไม่มีฝ่ายจัดการเข้าร่วมประชุมด้วยอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
 5. พิจารณารายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ให้เป็นไปตามกฎหมาย และข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่ารายการดังกล่าวสมเหตุสมผลและเป็นประโยชน์สูงสุดต่อบริษัทฯ
 6. จัดทำรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบโดยเปิดเผยไว้ในรายงานประจำปีของบริษัทฯ ซึ่งรายงานดังกล่าวต้องลงนามโดยประธานคณะกรรมการตรวจสอบ โดยประกอบด้วยข้อมูลตามที่ตลาดหลักทรัพย์ฯ กำหนด
 7. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมายด้วยความเห็นชอบจากคณะกรรมการตรวจสอบ
 8. ในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ หากพบหรือมีข้อสงสัยว่า มีรายการหรือการกระทำดังต่อไปนี้ ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ให้คณะกรรมการตรวจสอบรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อดำเนินการปรับปรุงแก้ไขภายในเวลาที่คณะกรรมการตรวจสอบเห็นสมควร
 - (1) รายการที่เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์
 - (2) การทุจริต หรือมีสิ่งผิดปกติหรือมีความบกพร่อง
 - (3) การฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ
 9. มีอำนาจเรียกเอกสารและบุคคลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณา
 10. แต่งตั้งคณะทำงานได้ตามความจำเป็นและเหมาะสม
 11. ดำเนินการอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย
- ในปี 2561 คณะกรรมการตรวจสอบมีการประชุมทั้งสิ้น 10 ครั้ง เป็นการประชุมครั้งปกติ 9 ครั้ง และประชุมครั้งพิเศษ 1 ครั้ง ประกอบด้วย เรื่องเพื่อพิจารณาจำนวน 38 เรื่อง และเรื่องเพื่อทราบจำนวน 30 เรื่อง

คณะกรรมการบริหาร

เพื่อให้การจัดการของบริษัทฯ เป็นไปตามเป้าหมายของแผนวิสาหกิจของบริษัทฯ อย่างมีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุดกับบริษัทฯ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารบริษัทฯ ประกอบด้วย กรรมการบริษัทฯ 5 ท่าน มีรายชื่อดังต่อไปนี้

1. นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ
ประธานกรรมการ
2. นางปรารถนา มงคลกุล
กรรมการ
3. นายวิชรา ตันตริยานนท์
กรรมการ
4. นายพินิจ พัวพันธ์
กรรมการ
5. กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
กรรมการ
6. ผู้อำนวยการใหญ่สำนักเลขานุการบริษัทฯ
เลขานุการ
7. ผู้อำนวยการฝ่ายงานเลขานุการบริษัทฯ
ผู้ช่วยเลขานุการ

• อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริหาร

1. พิจารณากลับกรองเรื่องที่จะนำเข้าสู่การพิจารณาของคณะกรรมการบริษัทฯ
2. ติดตามการดำเนินการตามนโยบายและมติของคณะกรรมการบริษัทฯ รวมถึงการดำเนินการตามเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์
3. ให้คำปรึกษาและคำแนะนำแก่ฝ่ายบริหารในการดำเนินการตามนโยบายของคณะกรรมการบริษัทฯ
4. มีอำนาจอนุมัติตามที่ได้รับมอบอำนาจจากคณะกรรมการบริษัทฯ ดังนี้
 - 4.1 การจัดหาพัสดุตามระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการพัสดุ ในวงเงินที่อยู่ในอำนาจอนุมัติที่เกิน 500 ล้านบาท แต่ไม่เกิน 800 ล้านบาท
 - 4.2 อนุมัติการใช้เงินนอกเหนือวงเงินที่หน่วยงานได้รับการจัดสรรตามงบประมาณประจำปีไม่เกิน 50 ล้านบาท ในวงเงินไม่เกิน 100 ล้านบาท และให้รายงานคณะกรรมการบริษัทฯ ทราบ
5. มีอำนาจเรียกเอกสารและบุคคลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องมาชี้แจง เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณา
6. แต่งตั้งคณะอนุกรรมการและคณะทำงานเพื่อดำเนินการได้ตามความจำเป็นและเหมาะสม
7. ดำเนินการอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

ในการประชุมคณะกรรมการบริหาร ต้องมีกรรมการมาประชุมเกินกึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมด จึงจะเป็นองค์ประชุม ให้ประธานกรรมการเป็นประธานในที่ประชุม ในกรณีที่ประธานกรรมการไม่อยู่ในที่ประชุมหรือไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้ประธานกรรมการมอบหมายให้กรรมการคนหนึ่งคนใดเป็นประธานในที่ประชุมแทน ในกรณีที่ประธานกรรมการมอบหมายให้กรรมการคนหนึ่งคนใดเป็นประธานในที่ประชุมแทนไม่ได้ ให้กรรมการซึ่งมาประชุมเลือกกรรมการคนหนึ่งเป็นประธานในที่ประชุม

การวินิจฉัยชี้ขาดของที่ประชุมคณะกรรมการบริหาร ให้ถือเสียงข้างมาก โดยกรรมการคนหนึ่งมีเสียงหนึ่งในการลงคะแนน กรรมการซึ่งมีส่วนได้เสียในเรื่องใดให้ออกจากที่ประชุมในวาระนั้น และไม่มีสิทธิ์ออกเสียงลงคะแนนในเรื่องนั้น ถ้าคะแนนเสียงเท่ากัน ให้ประธานในที่ประชุมออกเสียงเพิ่มขึ้นอีกเสียงหนึ่งเป็นเสียงชี้ขาด

ในปี 2561 มีการประชุมทั้งสิ้น 21 ครั้ง ประกอบด้วยเรื่องเพื่อพิจารณาจำนวน 99 เรื่อง และเรื่องเพื่อทราบจำนวน 25 เรื่อง



คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

เพื่อให้บริษัทฯ มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามหลักการกำกับดูแลที่ดีของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย รวมทั้งหลักการปฏิบัติที่ดีที่ยอมรับในระดับสากล และเพื่อให้การดำเนินงานด้านบริหารความเสี่ยงสามารถใช้เป็นเครื่องมือในการบริหารได้ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง โดยมีรายชื่อดังต่อไปนี้

1. นายวัชรานันต์ ตันตริยานนท์
ประธานกรรมการ
2. นายพินิจ พัวพันธ์
กรรมการ
3. นายปิติพันธ์ เทพปฏิมากรณ์
กรรมการ
4. กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
กรรมการ
5. รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายกลยุทธ์องค์กร
และพัฒนาย้อยั่งยืน
กรรมการ

6. รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการเงินและการบัญชี
กรรมการ
7. ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายธุรกิจปิโตรเลียม
ประกันภัยและสิ่งแวดล้อมการบิน
กรรมการ
8. ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริหารความเสี่ยง
เลขานุการ
9. ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารความเสี่ยงระดับฝ่าย
และควบคุมภายใน
ผู้ช่วยเลขานุการ

• อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

1. ให้คำปรึกษา และคำแนะนำในการดำเนินการบริหารความเสี่ยง และพัฒนากระบวนการบริหารความเสี่ยงที่ครอบคลุมเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ ด้านกฎหมาย กฎ ข้อบังคับ และระเบียบต่างๆ เป้าหมายทางรายได้ และการเงินอื่น ๆ ความมีประสิทธิภาพของกำลังผลการวางแผน การดำเนินกลยุทธ์ และความมั่นคงทางการบิน (Aviation Security)
2. กำหนดนโยบาย แนวทางการบริหารความเสี่ยงและกรอบปฏิบัติ การบริหารความเสี่ยงต่างๆ ที่อาจทำให้การดำเนินธุรกิจไม่เป็นไปอย่างต่อเนื่องยั่งยืน และไม่เป็นไปตามเป้าหมาย อันประกอบด้วยอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ การบริหารเงินสด คงเหลือ การบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน การหารายได้ ต้นทุนการดำเนินงานการปฏิบัติการ การซ่อมบำรุง บุคลากร และปัญหาข้อพิพาทแรงงาน เป็นต้น
3. อนุมัติการจัดทำการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันทุกรูปแบบ
4. กำกับดูแลการนำกรอบบริหารความเสี่ยงไปปฏิบัติ ติดตามการระบุประเมินความเสี่ยงและความเพียงพอในการจัดการความเสี่ยง
5. มีอำนาจเรียกเอกสาร และบุคคลต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณา
6. แต่งตั้งคณะทำงานได้ตามความเหมาะสม
7. ดำเนินการอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

ในปี 2561 มีการประชุมทั้งสิ้น 12 ครั้ง ประกอบด้วยเรื่องเพื่อพิจารณาจำนวน 52 เรื่อง



คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

เพื่อให้เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามที่กระทรวงการคลัง และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย กำหนด รวมทั้งหลักการปฏิบัติที่ดี เป็นที่ยอมรับในระดับสากล และเป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ประกอบด้วย กรรมการบริษัทฯ 3 ท่าน มีรายชื่อดังต่อไปนี้

1. นายปิณฑิพันธ์ เทพปฏิมาภรณ์
ประธานกรรมการ
 2. นายรัฐพล ภัคดิภูมิ
กรรมการ
 3. นายวิชรา ตันตริยานนท์
กรรมการ
 4. รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายทรัพยากรบุคคล
เลขานุการ
 5. ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายทรัพยากรบุคคล
ผู้ช่วยเลขานุการ
 6. ผู้อำนวยการใหญ่สำนักงานการตรวจสอบภายใน
ผู้ช่วยเลขานุการ (ด้านการประเมินผลกรรมการ
ผู้อำนวยการใหญ่)
- **อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน**
 1. กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการสรรหาที่เป็นไปตามข้อบังคับหลักเกณฑ์ ระเบียบบริษัทฯ และกฎหมายเกี่ยวข้อง เพื่อให้ได้ผู้มีความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ที่เหมาะสม มาดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหารระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ขึ้นไป

2. ดำเนินการสรรหาและวิธีการสรรหาตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด เพื่อให้ได้บุคคลที่เหมาะสมเป็นกรรมการบริษัทฯ ผู้บริหารระดับสูงกว่าผู้อำนวยการใหญ่ขึ้นไป และเสนอชื่อผู้ที่ผ่านการสรรหาต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาแต่งตั้ง เลื่อนตำแหน่ง หรือโยกย้ายตามที่เห็นสมควร
 3. กำหนดค่าตอบแทนที่เหมาะสมแก่กรรมการ อนุกรรมการ ต่าง ๆ บุคคลภายนอกที่มาปฏิบัติงานให้กับบริษัทฯ รวมถึงผู้บริหารระดับสูงกว่าผู้อำนวยการใหญ่ขึ้นไป โดยให้คำนึงถึงหลักการปฏิบัติที่ดีซึ่งเป็นที่ยอมรับในระดับสากล และนำเสนอให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณา
 4. ประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ตามเงื่อนไขที่ระบุในสัญญาจ้าง และนำเสนอผลการประเมินให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณา
 5. พิจารณาเพิ่มค่าตอบแทนและเงินรางวัลประจำปีของผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ตามเงื่อนไขที่ระบุในสัญญาจ้างและนำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ ต่อไป
 6. มีอำนาจเรียกพนักงาน และ/หรือลูกจ้างของบริษัทฯ ที่เกี่ยวข้อง มาให้ถ้อยคำหรือความเห็น รวมทั้งให้มีอำนาจในการเรียกเอกสารหรือสิ่งอื่นใดมาเพื่อประกอบการพิจารณาได้ด้วย
 7. แต่งตั้งคณะทำงานได้ตามความเหมาะสม
 8. ดำเนินการอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย
- ในปี 2561 มีการประชุมทั้งสิ้น 17 ครั้ง ประกอบด้วยเรื่องเพื่อพิจารณาจำนวน 35 เรื่อง



คณะกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม

เพื่อให้การดำเนินงานของบริษัทฯ เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามที่กระทรวงการคลังและตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยกำหนด และเป็นที่ยอมรับในระดับสากล คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม โดยมีรายชื่อดังต่อไปนี้

1. พลอากาศเอก ตริทศ สนแจ้ง
ประธานกรรมการ
2. นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ
กรรมการ
3. นางสาวศิริกุล เลากัยกุล
กรรมการ
4. กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
กรรมการ
5. รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายบริหารงานกฎหมาย
และบริหารทั่วไป
กรรมการ
6. รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการพาณิชย์
กรรมการ
7. รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายทรัพยากรบุคคล
กรรมการ
8. ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายภาพลักษณ์และสื่อสารองค์กร
กรรมการ
9. ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายกฎหมาย
กรรมการ
10. ผู้อำนวยการใหญ่สำนักเลขานุการบริษัทฯ
กรรมการและเลขานุการ
11. ผู้อำนวยการสำนักงานการตรวจการองค์กร
ผู้ช่วยเลขานุการ
12. ผู้อำนวยการฝ่ายกิจกรรมองค์กรเพื่อสังคม
และสิ่งแวดล้อม
ผู้ช่วยเลขานุการ
13. ผู้อำนวยการฝ่ายกำกับปฏิบัติตามกฎเกณฑ์
และส่งเสริมธรรมาภิบาล
ผู้ช่วยเลขานุการ

• อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการธรรมาภิบาล และส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม

1. เสนอแนะแนวปฏิบัติด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ตามหลักการของกระทรวงการคลังและตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
 2. ตรวจสอบการกำกับดูแลการปฏิบัติงานของกรรมการและฝ่ายบริหาร เพื่อให้เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี
 3. ให้คำแนะนำแก่คณะกรรมการบริษัทฯ ในเรื่องเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการที่ดี
 4. ทบทวนแนวปฏิบัติและหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ เพื่อให้มีความต่อเนื่องและเหมาะสม โดยเปรียบเทียบกับแนวปฏิบัติของสากลปฏิบัติและเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
 5. มีอำนาจในการเรียกพนักงาน ลูกจ้างของบริษัทฯ และบุคคลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง มาให้ถ้อยคำหรือความเห็น รวมทั้งมีอำนาจในการเรียกเอกสารหรือสิ่งอื่นใดมาเพื่อประกอบการพิจารณาได้ด้วย
 6. กำหนดนโยบาย และแนวทางประชาสัมพันธ์องค์กร เพื่อให้เกิดภาพลักษณ์ที่ดีต่อลูกค้า ผู้ถือหุ้น พนักงาน และผู้มีส่วนได้เสียอื่น ๆ
 7. กำหนดนโยบายและแนวทางการมีส่วนร่วมรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการช่วยเหลือและส่งเสริมสังคม
 8. พิจารณาโครงการและกิจกรรมเพื่อสิ่งแวดล้อม การปลูกจิตสำนึกให้พนักงาน และที่เกี่ยวข้องกับด้านส่งเสริมกิจกรรมเพื่อสังคม ตามที่หน่วยงานเกี่ยวข้องเสนอมา ก่อนนำไปสื่อสารประชาสัมพันธ์ให้ผู้ถือหุ้น ลูกค้า คู่ค้า พนักงาน และผู้มีส่วนได้เสียอื่น ๆ ได้รับรู้ และมีโอกาสเข้าร่วมกิจกรรมอย่างทั่วถึง
 9. แต่งตั้งคณะทำงานได้ตามความจำเป็นและเหมาะสม
 10. ดำเนินการอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย
- ในปี 2561 มีการประชุมทั้งสิ้น 10 ครั้ง ประกอบด้วยเรื่องพิจารณาจำนวน 9 เรื่อง และเรื่องเพื่อทราบ 14 เรื่อง



คณะกรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูปบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

เพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์และการปฏิรูปบริษัทฯ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูป บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีรายชื่อดังต่อไปนี้

1. นายสมเกียรติ ศิริชาติไชย
ประธานกรรมการ
2. นายรัฐพล ภัคตัญญี
กรรมการ
3. นางปรารถนา มงคลกุล
กรรมการ
4. กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
กรรมการ
5. ผู้อำนวยการใหญ่สำนักเลขานุการบริษัทฯ
เลขานุการ

• อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูป

1. กำกับดูแลให้ฝ่ายบริหารจัดทำแผนยุทธศาสตร์และแผนปฏิรูปองค์กร เพื่อให้บริษัทฯ เป็นองค์กรที่สามารถแข่งขันได้อย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถสร้างผลตอบแทนที่เหมาะสมอย่างยั่งยืน ทั้งนี้แผนยุทธศาสตร์และแผนปฏิรูปองค์กรจะต้องครอบคลุมทุกมิติของการดำเนินธุรกิจและมีการบูรณาการกันทั้งมาตรการเร่งด่วนและมาตรการที่มีผลต่อเนื่อง
2. กลั่นกรองแผนยุทธศาสตร์ และแผนปฏิรูปองค์กร ก่อนนำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อขออนุมัติ

3. ติดตาม กำกับดูแล และให้คำแนะนำให้ฝ่ายบริหารดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์และแผนปฏิรูปองค์กร รวมทั้งกำกับดูแลให้มีผู้บริหารรับผิดชอบการดำเนินการตามแผนแต่ละแผนอย่างชัดเจน
4. แต่งตั้งที่ปรึกษาเพื่อสนับสนุนการจัดทำและการดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์ และแผนปฏิรูปองค์กร ตามที่เห็นสมควร
5. สามารถขอและเข้าถึงการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ได้จากทุกหน่วยงานตามที่เห็นสมควร
6. ปฏิบัติหน้าที่อื่นตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

ในปี 2561 มีการประชุมทั้งสิ้น 18 ครั้ง ประกอบด้วยเรื่องเพื่อพิจารณาจำนวน 47 เรื่อง และเรื่องเพื่อทราบจำนวน 5 เรื่อง

นอกจากนี้คณะกรรมการบริษัทฯ ยังได้แต่งตั้งคณะกรรมการชุดอื่น ๆ เพื่อช่วยกลั่นกรองงานเฉพาะเรื่อง ได้แก่ คณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ คณะกรรมการด้านกฎหมาย คณะกรรมการกำกับกิจการด้านการปฏิบัติการและด้านการซ่อมบำรุง คณะกรรมการทรัพยากรบุคคล คณะอนุกรรมการกำกับดูแลโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเถา และโครงการพัฒนาธุรกิจของบริษัทฯ ณ ท่าอากาศยานอุตะเถา และคณะกรรมการติดตามการดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจการบินและกลุ่มธุรกิจบริการภาคพื้นของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

สำหรับการเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการชด้อยของกรรมการบริษัทฯ มีรายละเอียดดังนี้

ตารางแสดงการเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการชด้อยในปี 2561

รายชื่อกรรมการ	การประชุมในปี 2561					
	คณะกรรมการบริหารบริษัทฯ	คณะกรรมการตรวจสอบ	คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง	คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	คณะกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม	คณะกรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูปบริษัทฯ
	รวม 21 ครั้ง (ครั้งพิเศษ 8 ครั้ง)	รวม 10 ครั้ง (ครั้งพิเศษ 1 ครั้ง)	รวม 12 ครั้ง	รวม 17 ครั้ง	รวม 10 ครั้ง	รวม 18 ครั้ง (ครั้งพิเศษ 1 ครั้ง)
1. นายเอกนิติ นิติทัณฑ์ประภาศ	ไม่เป็นกรรมการชด้อย					
2. พล.อ.อ. ตริทัศน์ สนั่นแจ้ง					10/10 ¹	
3. นายดิศทัต โทตระกิตย์ ²		3 ¹				
4. นางปรารถนา มงคลกุล	14/21					14/18
5. นายปิติพันธ์ เทพปฏิมากรณ์ ³			8/9	12/14 ¹		
6. นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ	21/21 ¹				6/10	
7. นายพินิจ พัวพันธ์ ⁴	16/21		8/10			
8. นายรัฐพล รักดีภูมิ		9/10		14/17		14/18
9. นายวัชรา ตันตริยานนท์	20/21		12/12 ¹	16/17		
10. นางสาวศิริกุล เลากัยกุล ⁵					6/7	
11. นายสมเกียรติ ศิริชาติไชย		10/10				18/18 ¹
12. พล.อ.อ. อำนาจ จีระมณีมัย	ไม่เป็นกรรมการชด้อย					
13. นายสุเมธ ดำรงชัยธรรม ⁶	7/8		3/4		4/4	5/5

หมายเหตุ : ¹ เป็นประธาน

² ได้รับแต่งตั้งเป็นประธานกรรมการตรวจสอบ เมื่อวันที่ 2 ตุลาคม 2561

³ ได้รับแต่งตั้งเป็นประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เมื่อวันที่ 18 เมษายน 2561 และเป็นกรรมการบริหารความเสี่ยง เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2561

⁴ ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการบริหารความเสี่ยง เมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม 2561

⁵ ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2561

⁶ ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการบริหาร กรรมการบริหารความเสี่ยง กรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม และกรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูปบริษัทฯ เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2561

การสรรหาและการแต่งตั้งกรรมการและผู้บริหารระดับสูงสุด

การสรรหากรรมการอิสระ

คณะกรรมการบริษัท ดำเนินการสรรหากรรมการอิสระตามเกณฑ์การสรรหากรรมการบริษัท โดยกรรมการอิสระมีคุณสมบัติตามเกณฑ์ที่บริษัท กำหนด ซึ่งสอดคล้องกับประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน ดังนี้

1. ถือหุ้นไม่เกินร้อยละ 0.5 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมบริษัทฯ ทั้งนี้ ให้นับรวมการถือหุ้นของผู้ที่เกี่ยวข้องของกรรมการอิสระรายนั้น ๆ ด้วย (กำหนดไว้เข้มกว่าคุณสมบัติตามหลักเกณฑ์ตามประกาศคณะกรรมการตลาดทุน)
2. ไม่เป็นหรือเคยเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษาที่ได้รับเงินเดือนประจำ หรือผู้มีอำนาจควบคุมบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทย่อยลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือของผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ เว้นแต่จะพ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี ทั้งนี้ ลักษณะต้องห้ามดังกล่าวไม่รวมถึงกรณีที่กรรมการอิสระเคยเป็นข้าราชการ หรือที่ปรึกษาของส่วนราชการซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ
3. ไม่เป็นบุคคลที่มีความสัมพันธ์ทางสายโลหิต หรือโดยการจดทะเบียนตามกฎหมายในลักษณะที่เป็นบิดา มารดา คู่สมรส พี่น้อง และบุตร รวมทั้งคู่สมรสของบุตรของกรรมการรายอื่น ผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ผู้มีอำนาจควบคุม หรือบุคคลที่จะได้รับการเสนอให้เป็นกรรมการ ผู้บริหาร หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ หรือบริษัทย่อย
4. ไม่มีหรือเคยมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ ในลักษณะที่อาจเป็นการขัดขวางการใช้วิจารณญาณอย่างอิสระของตน รวมทั้ง ไม่เป็นหรือเคยเป็น ผู้ถือหุ้นที่มีนัย หรือผู้มีอำนาจควบคุมของผู้ที่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ เว้นแต่จะพ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี
5. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจ

ควบคุมของบริษัทฯ และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของสำนักงานสอบบัญชี ซึ่งมีผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ สังกัดอยู่ เว้นแต่จะพ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี

6. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ให้บริการทางวิชาชีพใด ๆ ซึ่งรวมถึงการให้บริการเป็นที่ปรึกษากฎหมาย หรือที่ปรึกษาทางการเงิน ซึ่งได้รับค่าบริการเกินกว่า 2 ล้านบาทต่อปี จากบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือ ผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ และ ไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของ ผู้ให้บริการทางวิชาชีพนั้นด้วย เว้นแต่จะพ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี
7. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งขึ้นเพื่อเป็นตัวแทนของกรรมการของบริษัทฯ ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ถือหุ้น ซึ่งเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่
8. ไม่ประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของบริษัทฯ หรือบริษัทย่อย หรือ ไม่เป็นหุ้นส่วนที่มีนัยในห้างหุ้นส่วน หรือเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษาที่รับเงินเดือนประจำ หรือถือหุ้นเกินร้อยละ 1 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทอื่น ซึ่งประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของบริษัทฯ หรือบริษัทย่อย
9. ไม่มีลักษณะอื่นใดที่ทำให้ไม่สามารถให้ความเห็นอย่างเป็นอิสระเกี่ยวกับการดำเนินงานของบริษัทฯ

กรรมการอิสระที่มีคุณสมบัติตามข้อ 1 ถึงข้อ 9 อาจได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท ให้ตัดสินใจในการดำเนินกิจการของบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทย่อยลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ โดยมีการตัดสินใจในรูปแบบขององค์คณะ (Collective Decision) ได้

ในกรณีที่บุคคลที่บริษัทฯ แต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระเป็นบุคคลที่มีหรือเคยมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจตาม ข้อ 4 หรือมีการให้บริการทางวิชาชีพเกินมูลค่าที่กำหนดตามข้อ 6 คณะกรรมการบริษัทฯ อาจพิจารณาผ่อนผันให้ได้ หากเห็นว่าการแต่งตั้งบุคคลดังกล่าวไม่มีผลกระทบต่อการปฏิบัติหน้าที่และการให้ความเห็นที่เป็นอิสระ

ทั้งนี้ กรรมการอิสระเป็นผู้มีสมรรถนะและความรู้ที่จำเป็น (Skill Matrix) ที่สอดคล้องกับภารกิจและแผนยุทธศาสตร์ของบริษัทฯ ในหลายด้าน ได้แก่ การเงิน บัญชี กฎหมาย เทคโนโลยีสารสนเทศ ทรัพยากรบุคคล บริหารจัดการและบริหารธุรกิจ กลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา คมนาคมและขนส่ง ความมั่นคง วิศวกรรม บริหารความเสี่ยง ธุรกิจ การบิน สื่อสาร เศรษฐศาสตร์ และการตลาด

• การกำหนดวาระการดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระ

กรรมการอิสระของบริษัทฯ ดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระได้ไม่เกิน 9 ปี โดยเริ่มนับตั้งแต่วันที่ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการอิสระ และเมื่อครบกำหนดระยะเวลา 9 ปี คณะกรรมการบริษัทฯ อาจเสนอชื่อกรรมการดังกล่าว กลับเข้าเป็นกรรมการต่อไปได้แต่ไม่สามารถดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระได้อีก

การสรรหากรรมการบริษัทฯ

ตามข้อบังคับของบริษัทฯ คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการจำนวนไม่น้อยกว่า 5 คน แต่ไม่มากกว่า 15 คน สุดแต่ที่ประชุมใหญ่จะเป็นผู้กำหนดเป็นครั้งคราว และกรรมการจำนวนไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมดต้องมีถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักร และกรรมการของบริษัทฯ จะต้องเป็นผู้มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามที่กฎหมายกำหนด ในการประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้นในแต่ละปี จะมีการเลือกตั้งกรรมการใหม่แทนกรรมการที่ต้องออกจากตำแหน่งตามวาระจำนวน 1 ใน 3 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด หรือจำนวนใกล้เคียงที่สุดกับส่วน 1 ใน 3 ในกรณีที่แบ่งออกให้ตรงเป็นสามส่วนไม่ได้

คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนดหลักเกณฑ์การดำเนินการสรรหากรรมการบริษัทฯ เพื่อเป็นแนวทางการดำเนินการของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดคำตอบแทน ในการสรรหากรรมการบริษัทฯ ให้เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ตามที่กระทรวงการคลังและตลาดหลักทรัพย์ฯ กำหนด ด้วยความโปร่งใส ตามหลักธรรมาภิบาล หลักเกณฑ์การดำเนินการสรรหากรรมการบริษัทฯ ดังกล่าวสรุปได้ดังนี้

1. ดำเนินการกำหนดคุณสมบัติของกรรมการบริษัทฯ ที่ต้องการสรรหา โดยกรรมการมีคุณสมบัติดังนี้

- 1.1 มีคุณสมบัติตามสมรรถนะและความรู้ที่จำเป็น (Skill Matrix) ตามที่บริษัทฯ กำหนด เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ มีองค์ประกอบที่เหมาะสมสามารถกำหนดกลยุทธ์ และนโยบาย รวมทั้งกำกับดูแลให้มีการปฏิบัติตามกลยุทธ์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

- 1.2 ผู้ที่ได้รับการสรรหาเป็นผู้ที่มั่นใจได้ว่าจะสามารถปฏิบัติหน้าที่กรรมการตามหลัก Fiduciary Duty ที่สำคัญ คือ การปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรอบคอบระมัดระวัง และด้วยความซื่อสัตย์สุจริต มีคุณธรรมและความรับผิดชอบ ตัดสินใจด้วยข้อมูลและเหตุผล ฯลฯ
- 1.3 มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามที่กฎหมาย กฎ ระเบียบอื่นที่เกี่ยวข้องกำหนด
- 1.4 ความเป็นอิสระของกรรมการอิสระแต่ละคนตามที่กฎหมาย กฎ ระเบียบอื่นที่เกี่ยวข้องกำหนด
- 1.5 ความสามารถในการอุทิศเวลาของกรรมการบริษัทฯ อาจพิจารณาจากจำนวนบริษัทที่ดำรงตำแหน่งอยู่ ฯลฯ เพื่อให้มีเวลาอย่างเพียงพอในการเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ อย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งการดูแลและการติดตามการดำเนินงานของบริษัทฯ
- 1.6 ในปี 2561 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายจำกัดจำนวนบริษัทจดทะเบียนที่กรรมการแต่ละคนจะดำรงตำแหน่งกรรมการได้ไม่เกิน 5 แห่ง

2. กระบวนการในการสรรหากรรมการบริษัทฯ

- 2.1 คณะกรรมการสรรหา จะดำเนินการสรรหาบุคคลที่เหมาะสมที่จะมาดำรงตำแหน่งกรรมการฯ กรณีที่ 1 ตำแหน่งกรรมการว่างลง เนื่องจากครบวาระซึ่งกรรมการต้องพ้นจากตำแหน่ง 1 ใน 3 นั้น อาจพิจารณารายชื่อบุคคลที่เหมาะสมจาก (1) บุคคลที่เป็นกรรมการเดิมที่พ้นวาระเพื่อเสนอให้ดำรงตำแหน่งต่อไป (2) บัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ตามประกาศของกระทรวงการคลัง (Director's Pool) จำนวนไม่น้อยกว่า 1 ใน 3 ของจำนวนกรรมการ (3) การเสนอชื่อของผู้ถือหุ้น (ถ้ามี) (4) การเสนอชื่อของประธานกรรมการบริษัทฯ กรรมการบริษัทฯ ฯลฯ (5) การเสาะหาบุคคลที่มีความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ที่เหมาะสมกับบริษัทฯ ตามตาราง Skill Matrix ที่กำหนดให้เหมาะสมกับธุรกิจและกลยุทธ์ของบริษัทฯ กรณีที่ 2 ตำแหน่งกรรมการว่างลงเพราะเหตุอื่นนอกจากถึงคราวออกตามวาระ คณะกรรมการสรรหาจะดำเนินการสรรหาเมื่อคณะกรรมการบริษัทฯ มีมติให้แต่งตั้งทดแทน โดยอาจพิจารณารายชื่อบุคคลที่เหมาะสมจาก (1) บัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ตามประกาศของกระทรวงการคลัง (Director's Pool) จำนวนไม่น้อยกว่า 1 ใน 3 ของจำนวนกรรมการ (2) การเสนอชื่อของผู้ถือหุ้น (ถ้ามี)

(3) การเสนอชื่อของประธานกรรมการบริษัท กรรมการบริษัท ฯลฯ (4) การเสาะหาบุคคลที่มีความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ที่เหมาะสมกับบริษัท ตามตาราง Skill Matrix ที่กำหนดให้เหมาะสมกับธุรกิจและกลยุทธ์ของบริษัท

2.2 คณะกรรมการสรรหาฯ กลั่นกรองให้ได้บุคคลที่มีคุณสมบัติสอดคล้องกับเกณฑ์ คุณสมบัติที่กำหนดไว้

2.3 เลขานุการคณะกรรมการสรรหาฯ ดำเนินการตรวจสอบ คุณสมบัติของบุคคลที่จะได้รับการเสนอชื่อให้เป็นกรรมการบริษัท ตามวิธีการที่ได้กำหนดไว้ในหลักเกณฑ์การดำเนินการสรรหากรรมการบริษัท

2.4 คณะกรรมการสรรหาฯ พิจารณาและนำเสนอชื่อเสนอคณะกรรมการบริษัท

3. การแต่งตั้งกรรมการบริษัท

3.1 กรณีตำแหน่งกรรมการว่างลงเนื่องจากครบวาระที่ประชุมผู้ถือหุ้นเป็นผู้แต่งตั้งกรรมการโดยใช้เสียงข้างมากตามหลักเกณฑ์และวิธีการ ดังนี้

1. ผู้ถือหุ้นคนหนึ่งมีคะแนนเสียงเท่ากับหนึ่งหุ้นต่อหนึ่งเสียง

2. ผู้ถือหุ้นแต่ละคนจะต้องใช้คะแนนเสียงที่มีอยู่ทั้งหมดเลือกตั้งบุคคลคนเดียวหรือหลายคนเป็นกรรมการก็ได้ แต่จะแบ่งคะแนนเสียงให้แก่ผู้ใดมากที่สุดเพียงคนเดียวไม่ได้

3. บุคคลซึ่งได้รับคะแนนเสียงสูงสุดตามลำดับลงมาเป็นผู้ได้รับการเลือกตั้งเป็นกรรมการเท่าจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ในกรณีที่บุคคลซึ่งได้รับการเลือกตั้งในลำดับถัดลงมา มีคะแนนเสียงเท่ากันเกินจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้นให้เลือกด้วยวิธีจับสลากเพื่อให้ได้

ตามจำนวนกรรมการที่จะพึงมี

3.2 กรณีที่ตำแหน่งกรรมการว่างลงเพราะเหตุอื่นนอกจากถึงคราวออกตามวาระ ให้คณะกรรมการเลือกบุคคลหนึ่งซึ่งมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามกฎหมาย เข้าเป็นกรรมการแทนในการประชุมคณะกรรมการคราวถัดไปด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่า 3 ใน 4 ของจำนวนกรรมการที่ยังเหลืออยู่ เว้นแต่วาระของกรรมการจะเหลือน้อยกว่า 2 เดือน บุคคลซึ่งเข้าเป็นกรรมการแทนดังกล่าว จะอยู่ในตำแหน่งกรรมการได้เพียงเท่าวาระที่ยังเหลืออยู่ของกรรมการที่ตนแทน

การสรรหาผู้บริหารระดับสูงสุด

การแต่งตั้งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ซึ่งเป็นตำแหน่งเจ้าหน้าที่บริหารสูงสุดของบริษัท นั้น คณะกรรมการบริษัท จะแต่งตั้งคณะกรรมการสรรหาผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ซึ่งประกอบด้วยกรรมการ 5 คน โดยมีรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายทรัพยากรบุคคล เป็นเลขานุการ คณะกรรมการสรรหาผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่มีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการสรรหา และดำเนินการสรรหาผู้ที่มีความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์ที่เหมาะสม โดยมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามพระราชบัญญัติคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ พ.ศ.2518 (และที่แก้ไขเพิ่มเติม) และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และเสนอชื่อผู้ผ่านการคัดเลือกที่สมควรได้รับการแต่งตั้งต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อพิจารณาต่อไป

ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัท ได้กำหนดนโยบายการไปดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทอื่นของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ไว้อย่างชัดเจน ดังนี้

1. ห้ามแต่งตั้งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และฝ่ายบริหารบริษัท เป็นกรรมการในรัฐวิสาหกิจอื่น เว้นแต่กรณีมีกฎหมายกำหนด หรือกรณีแต่งตั้งเป็นกรรมการของบริษัทที่บริษัท ถือหุ้น

2. เป็นกรรมการในองค์กรภาครัฐที่ไม่ได้ตั้งขึ้นเพื่อผลประโยชน์ทางการเมืองได้

3. เป็นกรรมการในองค์กรภาคเอกชนที่จัดตั้งขึ้นเพื่อประโยชน์ส่วนรวมได้ เช่น สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย หอการค้าไทย สมาคมการจัดการธุรกิจ ฯลฯ

โดยการไปดำรงตำแหน่งกรรมการที่บริษัทอื่น ให้กรรมการผู้อำนวยการใหญ่เสนอขออนุมัติการเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทอื่นจากคณะกรรมการบริษัท

ทั้งนี้ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ซึ่งเป็นกรรมการที่เป็นผู้บริหารของบริษัท ไม่เป็นกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่นที่มีใช้บริษัทในเครือ

การกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง

การกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้องนั้น บริษัทฯ ในฐานะผู้ถือหุ้นได้ส่งผู้แทนบริษัทฯ ตามสัดส่วนเพื่อเข้าไปมีส่วนร่วมในการทำหน้าที่ดูแลผลประโยชน์ ตลอดจนประสานงานในการร่วมมือทำธุรกิจระหว่าง บริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง โดยผู้แทนบริษัทฯ จะเป็นผู้ที่ได้รับความเห็นชอบจากฝ่ายบริหารของบริษัทฯ และผ่านการอนุมัติจากคณะกรรมการบริหาร หรือคณะกรรมการบริษัทฯ เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง ซึ่งกรรมการที่ได้รับแต่งตั้งเป็นผู้แทนนั้น ประกอบด้วยบุคคลจากคณะกรรมการบริษัทฯ ฝ่ายบริหาร หรือบุคคลภายนอกที่มีความรู้ความเข้าใจในธุรกิจ สามารถให้แนวทางการบริหารที่จะเป็นประโยชน์ต่อบริษัทฯ ได้ และต้องมีคุณสมบัติเป็นไปตามหลักเกณฑ์การแต่งตั้งผู้แทน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เป็นกรรมการในบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง

ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้จัดทำคู่มือในการปฏิบัติหน้าที่ของผู้แทนบริษัทฯ เพื่อให้ผู้แทนบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และแนวทางที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน สอดคล้องกับนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งในคู่มือนี้ได้กำหนดถึงข้อพึงปฏิบัติที่ดีของกรรมการผู้แทน ข้อพึงระมัดระวัง หน้าที่และความรับผิดชอบ โดยให้ยึดถือปฏิบัติตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ และข้อบังคับ ตลอดจนมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น เพื่อรักษาประโยชน์ของบริษัทฯ ในบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง สำหรับในเรื่องนโยบายที่สำคัญ ให้ผู้แทนบริษัทฯ ขอรับนโยบายจากบริษัทฯ ก่อนเสนอความเห็นในที่ประชุมบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง เช่น การจัดสรรกำไร การจ่ายเงินปันผล หรือนำส่งเงินรายได้แผ่นดิน การเลือกตั้งกรรมการแทนกรรมการที่ลาออกตามวาระ การเพิ่ม-ลดทุน การเลิก-ควบรวมกิจการ ทั้งนี้ ผู้แทนบริษัทฯ ต้องรายงานข้อมูลต่าง ๆ ตามกรอบระยะเวลาที่กำหนดต่อฝ่ายบริหาร และคณะกรรมการบริษัทฯ

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังจัดให้มีการวิเคราะห์ ติดตาม และรายงานผลการดำเนินงานของบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง เป็นประจำทุกไตรมาส และรายปี เพื่อเป็นข้อมูลสนับสนุนให้ฝ่ายบริหารใช้ในการตัดสินใจ กำหนดทิศทางและแนวทางในการกำกับดูแลการลงทุนในบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้องต่อไป

การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน

บริษัทฯ มีนโยบายปฏิบัติตามกฎหมายของตลาดหลักทรัพย์ฯ และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์อย่างเคร่งครัด โดยบริษัทฯ ให้ความสำคัญในเรื่องหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อให้บรรลุผลในทางปฏิบัติ ในปี 2560 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้อนุมัติให้ปรับปรุงนโยบายเรื่องการป้องกันการรั่วไหลข้อมูลภายในเพื่อประโยชน์ส่วนตน ให้สอดคล้องกับพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2559 ในการห้ามกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ซึ่งรู้หรือครอบครองข้อมูลภายใน ทำการซื้อ ขาย หลักทรัพย์ที่ออกโดยบริษัทฯ โดยอาศัยข้อมูลภายในซึ่งเป็นสาระสำคัญต่อการเปลี่ยนแปลงราคาหรือมูลค่าของหลักทรัพย์ที่ยังมิได้เปิดเผยต่อสาธารณชนทั่วไปหรือตลาดหลักทรัพย์ และตนได้ล่วงรู้มาในตำแหน่งหรือฐานะที่สามารถล่วงรู้ข้อเท็จจริงหรือการเป็นพนักงานของบริษัทฯ ไม่ว่าจะกระทำดังกล่าว จะกระทำเพื่อประโยชน์ตนเองหรือผู้อื่น หรือการนำข้อมูลภายในไปเปิดเผยให้ผู้อื่นกระทำดังกล่าว โดยห้ามกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน รวมถึงกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานที่พ้นจากตำแหน่งในช่วงเวลา 6 เดือน ซึ่งรู้หรือครอบครองข้อมูลภายใน ห้ามทำการซื้อขายหลักทรัพย์ที่ออกโดยบริษัทฯ ก่อนการประกาศงบการเงิน 1 เดือน และหลังประกาศ 3 วัน

นโยบายดังกล่าวยังได้กำหนดให้ทุกหน่วยงานมีระบบบริหารจัดการในการกำกับดูแลการใช้ข้อมูลภายใน และข้อมูลลับที่ดี เพื่อป้องกันมิให้ข้อมูลลับของบริษัทฯ รั่วไหล ซึ่งจะทำให้บริษัทฯ เสียหาย หรือถูกนำไปใช้เพื่อประโยชน์ในทางมิชอบ อันเป็นการเอาเปรียบผู้ลงทุน และในปี 2561 บริษัทฯ ได้ทำการเผยแพร่ ประชาสัมพันธ์ให้ความรู้เกี่ยวกับแนวปฏิบัติในการเปิดเผยและรักษาข้อมูลที่มีผลกระทบต่อราคาหลักทรัพย์ ให้แก่กรรมการ ผู้บริหาร พนักงานในหน่วยงานต่าง ๆ ของบริษัทฯ เพื่อให้เกิดการตระหนักรู้และสามารถนำไปปฏิบัติได้

นอกจากนั้น ยังจัดทำระเบียบวาระแจ้งคณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหารทุกเดือนเรื่องรายงานการถือครองหุ้น การบินไทยของกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหารระดับสูง รวมทั้งของคู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ เพื่อแจ้งให้ทราบถึงการเปลี่ยนแปลงการถือครองหุ้นของคณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหาร รวมทั้งแจ้งบทลงโทษ กรณีไม่ได้จัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงการถือหลักทรัพย์ต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ภายในระยะเวลาที่กำหนด

คำตอบแทนของผู้สอบบัญชี

คำตอบแทนจากการสอบบัญชี

ตามที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ประจำปี 2561 เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2561 ได้มีมติอนุมัติแต่งตั้งสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน (สตง.) เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ โดยไม่มีค่าธรรมเนียมสอบบัญชี ต่อมา สตง. ได้มีหนังสือที่ ตผ 0037/5564 ลงวันที่ 28 ธันวาคม 2561 เรื่อง ค่าธรรมเนียมการปฏิบัติงานสอบบัญชี และได้แจ้งค่าธรรมเนียมการปฏิบัติงานสอบบัญชีประจำปี 2561 รวมเป็นจำนวนเงิน 3,550,000 บาท เมื่อรวมคำตอบแทนจากการสอบบัญชีของบริษัทฯ โดยย้อยด้วย จะเป็นจำนวนเงิน 4,670,000 บาท โดยบริษัทฯ ยังไม่ได้จ่ายคำตอบแทนให้กับ สตง. ในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา เนื่องจากต้องผ่านการอนุมัติจากที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นบริษัทฯ ประจำปี 2562

ค่าบริการอื่น

บริษัทฯ และบริษัทย่อย จ่ายคำตอบแทนของการบริการอื่น ซึ่งได้แก่ ค่าธรรมเนียมตรวจสอบปฏิบัติตาม BOI และ ค่าธรรมเนียมรับรองยอดรายได้ของสาขาประเทศบรูไน ให้แก่ สตง. ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ ในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา มีจำนวนเงินรวม 470,000 บาท แต่บริษัทฯ ไม่ได้จ่ายค่าบริการอื่นให้บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกับ สตง. ในรอบปีบัญชีที่ผ่านมาหรือจ่ายในอนาคตอันเกิดจากการตกลงที่ยังให้บริการไม่แล้วเสร็จในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา

การนำหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัท จดทะเบียน ปี 2560 ไปปรับใช้

บริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญกับการนำหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี สำหรับบริษัทจดทะเบียน ปี 2560 (Corporate Governance Code for listed companies 2017 : CG Code) มาปรับใช้ให้เหมาะสมตามบริบทธุรกิจ ในปี 2560 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้รับทราบถึงแนวทางการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี สำหรับบริษัทจดทะเบียน ปี 2560 โดยมอบหมายให้สำนักเลขานุการบริษัทฯ ศึกษาในรายละเอียด และในปี 2561 คณะกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคมซึ่งเป็นตัวแทนของคณะกรรมการบริษัทฯ ได้รับทราบสรุปการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี สำหรับบริษัทจดทะเบียน ปี 2560 ซึ่งสำนักเลขานุการบริษัทฯ ได้เป็นผู้ประเมินในเบื้องต้น โดยคณะกรรมการฯ เห็นควรให้ฝ่ายจัดการพิจารณาทบทวนการนำหลักปฏิบัติตาม CG Code

ไปปรับใช้ตามบริบทธุรกิจของบริษัทฯ ในหัวข้อที่ยังปฏิบัติได้ไม่ครบถ้วนต่อไป โดยกำหนดให้มีแผนงานเพื่อทบทวนการนำหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี สำหรับบริษัทจดทะเบียนมาปรับใช้ เป็นประจำทุกปี

การปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีในเรื่องอื่นๆ

คณะกรรมการบริษัทฯ มีความมุ่งมั่นและตระหนักถึงความสำคัญในการดำเนินธุรกิจตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ที่ยอมรับในระดับสากล (International Best Practice) ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และ ASEAN CG Scorecard ด้วยเชื่อมั่นว่าสามารถทำให้บริษัทฯ เป็นองค์กรที่มีประสิทธิภาพและมีการบริหารจัดการที่ดีเลิศ มีความโปร่งใส และตรวจสอบได้ คำนึงถึงผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม สร้างความเชื่อมั่นและประโยชน์แก่ผู้ถือหุ้น บริษัทฯ จึงได้พัฒนาการกำกับดูแลกิจการที่ดีอย่างต่อเนื่อง โดยยึดหลักธรรมาภิบาล หลักจริยธรรม และจรรยาบรรณในการดำเนินธุรกิจ รวมทั้งกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อพึงปฏิบัติที่ดีที่เกี่ยวข้อง

จากผลการประเมินตามโครงการสำรวจการกำกับดูแลกิจการบริษัทจดทะเบียนไทยประจำปี 2561 (Corporate Governance Report of Thai Listed Companies 2018: CGR 2018) ในปี 2561 บริษัทฯ ได้รับผลคะแนนประเมินในภาพรวม 92 คะแนน อยู่ในเกณฑ์ “ดีเลิศ” (Excellent CG Scoring) หรือได้เครื่องหมายสูงสุดคือ 5 ดาว จากคณะกรรมการบริษัทภิบาลแห่งชาติ ดำเนินการประเมินโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) โดยการสำรวจการกำกับดูแลกิจการของบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ จำนวน 657 บริษัท อย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2544 เพื่อติดตามพัฒนาการด้านการกำกับดูแลกิจการของบริษัทจดทะเบียนในประเทศไทย และให้ข้อเสนอแนะเพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาการกำกับดูแลกิจการ หลักเกณฑ์ที่ใช้พิจารณาในการสำรวจการกำกับดูแลกิจการที่ดีอิงหลักเกณฑ์ในการประเมินที่พัฒนาจากหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของ Organization for Economic Cooperation and Development (OECD) โดยมีความสอดคล้องกับหลักเกณฑ์ ASEAN Corporate Governance Scorecard (ASEAN CG Scorecard) ซึ่งเป็นมาตรฐานสากลสำหรับบริษัทจดทะเบียนของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

ในปี 2561 บริษัทฯ ได้ดำเนินการในเรื่องต่างๆ เพื่อปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ดังนี้

1) สิทธิของผู้ถือหุ้นบริษัทฯ

ให้ความสำคัญกับผู้ถือหุ้นและสิทธิของผู้ถือหุ้น การทำให้ผู้ถือหุ้นไว้วางใจและมั่นใจในการลงทุนกับบริษัทฯ คือ การที่บริษัทฯ มีนโยบาย หรือการดำเนินการที่ปกป้องและรักษาสิทธิขั้นพื้นฐานของผู้ถือหุ้นที่พึงได้รับ ได้แก่ สิทธิในการซื้อขาย การโอนหลักทรัพย์ที่ตนถืออยู่ สิทธิในการมีส่วนแบ่งผลกำไรของบริษัทฯ สิทธิการได้รับข้อมูลของบริษัทฯ อย่างเพียงพอและทันเวลา สิทธิต่างๆ ในการเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้น สิทธิการมอบฉันทะให้บุคคลอื่นเข้าประชุมและออกเสียงลงคะแนนแทน สิทธิการแสดงความคิดเห็นและซักถามในการประชุมผู้ถือหุ้น สิทธิในการเสนอเรื่องเพื่อบรรจุเป็นระเบียบวาระการประชุมและเสนอชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อรับการพิจารณาเลือกตั้งเป็นกรรมการบริษัทฯ สิทธิในการร่วมตัดสินใจในเรื่องสำคัญของบริษัทฯ เช่น การเลือกตั้งกรรมการ การอนุมัติธุรกรรมที่สำคัญและมีผลกระทบต่อทิศทางการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ การแก้ไขหนังสือบริคณห์สนธิและข้อบังคับของบริษัทฯ เป็นต้น

การประชุมผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ ได้จัดให้มีการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปีตามพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ.2535 โดยได้ปฏิบัติตามแนวทางการจัดประชุมผู้ถือหุ้นที่ดีของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) และตรวจสอบให้การประชุมผู้ถือหุ้นมีข้อปฏิบัติครบถ้วนตามข้อกำหนดที่ระบุไว้ใน Annual General Meeting Checklist (AGM Checklist) ตามโครงการประเมินคุณภาพการจัดประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปีของบริษัทจดทะเบียน โดยสมาคมส่งเสริมผู้ลงทุนไทย สมาคมบริษัทจดทะเบียน และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) เพื่อยกระดับคุณภาพการจัดการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปีของบริษัทฯ ดังนี้

• การกำหนดวัน เวลา สถานที่ในการประชุม

ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 2/2561 เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2561 ได้มีมติกำหนดให้จัดการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2561 ในวันที่ 26 เมษายน 2561 ซึ่งอยู่ภายในกำหนดระยะเวลา 4 เดือน นับแต่วันปิดบัญชีประจำปีของบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้เปิดเผยมติดังกล่าวในเว็บไซต์ของตลาดหลักทรัพย์ฯ และเผยแพร่คำบอกกล่าวเรียกประชุมผู้ถือหุ้นในเว็บไซต์ของบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่

22 มีนาคม 2561 โดยการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2561 ได้จัดขึ้น ณ ห้องประชุมชัยพฤกษ์ หอประชุมกองทัพอากาศ (อาคารทองใหญ่) ถนนพหลโยธิน เขตสายไหม กรุงเทพมหานคร มีผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบฉันทะแทนจำนวน 1,111 ราย (ณ เวลาปิดการประชุม) ถือหุ้นรวมกันทั้งสิ้น 1,639,767,531 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 75.12 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดของบริษัทฯ เข้าร่วมประชุมครบเป็นองค์ประชุมตามข้อบังคับของบริษัทฯ โดยมีประธานกรรมการบริษัทฯ ประธานคณะกรรมการชุดย่อย กรรมการและผู้บริหารบริษัทฯ เลขานุการบริษัทฯ ผู้สอบบัญชี และที่ปรึกษากฎหมายเข้าร่วมประชุมอย่างพร้อมเพรียงกัน ทั้งนี้รายละเอียดในการดำเนินการประชุมมีดังนี้

• ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้น

ในการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2561 เพื่อเป็นการส่งเสริมการกำกับดูแลกิจการที่ดีเกี่ยวกับการดูแลสิทธิของผู้ถือหุ้น บริษัทฯ ได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอเรื่องเพื่อพิจารณาบรรจุเป็นระเบียบวาระการประชุมและเสนอชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อรับการพิจารณาเลือกตั้งเป็นกรรมการบริษัทฯ เป็นการล่วงหน้าก่อนที่บริษัทฯ จะส่งหนังสือเชิญประชุม คือ ตั้งแต่วันที่ 3 ตุลาคม-31 ธันวาคม 2560 โดยได้เปิดเผยรายละเอียดหลักเกณฑ์และวิธีการไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ และบริษัทฯ ได้ลงประกาศในหนังสือพิมพ์รายวัน ข่าวหุ้น ฉบับลงวันที่ 9-11 ตุลาคม 2560 และหนังสือพิมพ์ประชาชาติธุรกิจ ฉบับลงวันที่ 12-15 ตุลาคม 2560 พร้อมทั้งได้มีหนังสือแจ้งตลาดหลักทรัพย์ฯ ในเรื่องดังกล่าว โดยไม่มีผู้ถือหุ้นเสนอชื่อบุคคลเพื่อรับการพิจารณาแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทฯ

การส่งเอกสารการประชุมและการมอบฉันทะ

บริษัทฯ ได้จัดส่งหนังสือเชิญประชุม ซึ่งบรรจุระเบียบวาระที่สำคัญอย่างครบถ้วนตามกฎหมาย ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ และข้อบังคับของบริษัทฯ อาทิ รายละเอียดระเบียบวาระการประชุมที่เพียงพอที่จะประกอบการตัดสินใจ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ระบุอย่างชัดเจนในแต่ละระเบียบวาระที่นำเสนอว่า เป็นเรื่องที่น่าเสนอเพื่อทราบ เพื่ออนุมัติ หรือเพื่อพิจารณา รวมทั้งนำเสนอความเห็นของคณะกรรมการบริษัทฯ ในแต่ละระเบียบวาระอย่างชัดเจน รายงานประจำปี พร้อมทั้งเอกสารประกอบการประชุม เอกสารที่ต้องใช้ในการมอบฉันทะ และระบุวิธีการไว้ชัดเจนให้แก่ผู้ถือหุ้น ได้พิจารณาล่วงหน้าก่อนการประชุม และได้ประกาศในหนังสือพิมพ์รายวันภาษาไทย เรื่องคำบอกกล่าวเรียกประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นติดต่อกันไม่น้อยกว่า 3 วัน และก่อนวันประชุม ไม่น้อยกว่า 3 วัน รวมถึงได้เผยแพร่หนังสือเชิญ

ประชุมพร้อมทั้งเอกสารประกอบการประชุมในเว็บไซต์ของ บริษัทฯ ล่วงหน้าก่อนการประชุมมากกว่า 30 วัน เพื่อบอกกล่าวผู้ถือหุ้นล่วงหน้าในเวลาที่จะเพียงพอสำหรับเตรียมตัว ศึกษาข้อมูลในการพิจารณาเกี่ยวกับระเบียบวาระการประชุม ก่อนมาเข้าร่วมประชุม หนังสือเชิญประชุมได้จัดส่งให้กับผู้ถือหุ้นทุกรายที่มีรายชื่อปรากฏในสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ รวมทั้งได้แต่งตั้งกรรมการอิสระ เป็นผู้รับมอบฉันทะแทนผู้ถือหุ้น ในกรณีที่ผู้ถือหุ้นประสงค์จะมอบฉันทะให้ผู้อื่นมาประชุมแทน สามารถเลือกมอบฉันทะให้บุคคลใดบุคคลหนึ่ง หรือกรรมการอิสระของบริษัทฯ เข้าประชุมแทนได้

• วันประชุมผู้ถือหุ้น

การเข้าร่วมประชุมและการลงทะเบียน

บริษัทฯ ได้แจ้งในเอกสารประกอบการประชุมที่จัดส่งพร้อมหนังสือเชิญประชุม เพื่อให้ผู้ถือหุ้นทราบถึงกระบวนการและขั้นตอนในการเข้าร่วมประชุม การตรวจสอบเอกสารหรือหลักฐานเพื่อแสดงสิทธิในการเข้าร่วมประชุม บริษัทฯ ได้อำนวยความสะดวกให้กับผู้ถือหุ้น โดยได้กำหนดวันเวลาการประชุม สถานที่ประชุมที่มั่นใจในด้านการรักษาความปลอดภัยให้กับผู้ถือหุ้นจัดเจ้าหน้าที่ลงทะเบียน และกำหนดจุดบริการรับลงทะเบียนให้แก่ผู้ถือหุ้นทั่วไป ผู้ถือหุ้นสูงอายุ และผู้รับมอบฉันทะที่เข้าร่วมประชุมอย่างเหมาะสมและเพียงพอ โดยผู้ถือหุ้นสามารถลงทะเบียนเข้าร่วมประชุมได้ล่วงหน้าก่อนเวลาประชุม 4 ชั่วโมง และต่อเนื่องจนกว่าการประชุมผู้ถือหุ้นจะแล้วเสร็จ โดยบริษัทฯ ได้จัดการเลี้ยงรับรองที่เหมาะสมแก่ผู้ถือหุ้นที่มาประชุมด้วย

การเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นซักถามและแสดงความคิดเห็น การลงมติ และการบันทึกรายงานการประชุม

ในการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2561 ก่อนดำเนินการประชุม เลขานุการบริษัทฯ ได้มีการแจ้งรายละเอียดขององค์ประชุม อธิบายวิธีการลงคะแนน การใช้บัตรลงคะแนน การเก็บบัตรลงคะแนน การนับคะแนนเสียง และเปิดเผยผลการนับคะแนนในแต่ละระเบียบวาระอย่างชัดเจน โปร่งใส รวมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นซักถาม หรือแสดงความคิดเห็นอย่างเหมาะสมและเพียงพอ และให้ฝ่ายบริหารที่เกี่ยวข้องชี้แจงและให้ข้อมูลต่าง ๆ แก่ผู้ถือหุ้นอย่างครบถ้วนและชัดเจน สำหรับการลงคะแนนและนับคะแนนเสียง บริษัทฯ ปฏิบัติตามข้อบังคับของบริษัทฯ ที่กำหนดให้หุ้น 1 หุ้น มีเสียง 1 เสียง และมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ให้ถือคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและมีสิทธิออกเสียงลงคะแนน ถ้ามีคะแนนเสียงเท่ากัน ให้ประธานในที่ประชุมออกเสียงเพิ่มขึ้นอีกเสียงหนึ่งเป็นเสียงชี้ขาด การนับ

คะแนนในกรณีระเบียบวาระทั่วไป จะบันทึกคะแนนจากบัตรลงคะแนนที่ไม่เห็นด้วยและงดออกเสียง ส่วนที่เลื่อนนับเป็นคะแนนเสียงเห็นด้วย สำหรับระเบียบวาระเลือกตั้งกรรมการ จะบันทึกคะแนนบัตรลงคะแนนทุกใบ โดยแยกคะแนนเป็นเห็นด้วย ไม่เห็นด้วย งดออกเสียง และส่วนที่เลื่อนนับเป็น ไม่ส่งบัตรลงคะแนน

รวมทั้งบริษัทฯ มีการจัดบันทึกรายงานการประชุมอย่างครบถ้วนและมีการบันทึกภาพประชุมในลักษณะสื่อวีดิทัศน์ และพร้อมให้บริการเผยแพร่แก่ผู้ถือหุ้นที่สนใจ

• ภายหลังวันประชุมผู้ถือหุ้น

การแจ้งมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ ได้แจ้งมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นผ่านระบบข่าวของตลาดหลักทรัพย์ฯ ภายหลังจากการประชุมผู้ถือหุ้นในวันเดียวกัน ซึ่งมติดังกล่าวได้ระบุผลของมติ (เห็นชอบ/ไม่เห็นชอบ) และผลของการลงคะแนนเสียง (เห็นด้วย/ไม่เห็นด้วย/งดออกเสียง) ในแต่ละระเบียบวาระ และจัดส่งรายงานการประชุมผู้ถือหุ้น ซึ่งจดบันทึกรายชื่อกรรมการ/ผู้บริหารที่เข้าร่วมประชุม ผลของมติ (เห็นชอบ/ไม่เห็นชอบ) และผลของการลงคะแนนเสียง (เห็นด้วย/ไม่เห็นด้วย/งดออกเสียง) ในระเบียบวาระที่ขอรับรอง/อนุมัติจากผู้ถือหุ้น รวมทั้งประเด็นอภิปรายที่สำคัญ ข้อซักถามของผู้ถือหุ้นในแต่ละระเบียบวาระและการชี้แจงของบริษัทฯ อย่างละเอียด ให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ และเผยแพร่รายงานการประชุมผู้ถือหุ้น บนเว็บไซต์ภายในระยะเวลา 14 วัน นับแต่วันประชุมผู้ถือหุ้น และจัดส่งให้ผู้ถือหุ้นที่อภิปรายในที่ประชุม พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับรายงานการประชุมดังกล่าวภายในเวลา 30 วัน นับจากวันที่เผยแพร่

บริษัทฯ ได้จัดส่งให้หน่วยงานราชการภายในกำหนดเวลา โดยบริษัทฯ ได้จัดทำมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น ซึ่งส่งผ่านระบบข่าวของตลาดหลักทรัพย์ฯ และเผยแพร่รายงานการประชุมผู้ถือหุ้นเป็นภาษาอังกฤษบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ เพื่อให้ผู้ถือหุ้นต่างชาติได้รับข้อมูลอย่างทั่วถึงกัน ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่มีการกีดกันหรืออุปสรรคในการติดต่อสื่อสารระหว่างกันของผู้ถือหุ้น

2) การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน

นโยบายของบริษัทฯ คือการอำนวยความสะดวกให้ผู้ถือหุ้น และปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมกัน เป็นธรรม และเป็นไปตามข้อกำหนดกฎหมาย รวมทั้งมีมาตรการป้องกันกรณีที่กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานใช้ข้อมูลภายในเพื่อแสวงหาผลประโยชน์ให้แก่ตนเองหรือพวกพ้อง ในทางมิชอบ อาทิ การซื้อขายหลักทรัพย์โดยใช้ข้อมูลภายใน

(Insider Trading) การนำข้อมูลภายในไปเปิดเผยกับบุคคลที่เกี่ยวข้องกับกรรมการ และผู้บริหาร เพื่อสร้างความมั่นใจในการลงทุนกับบริษัทตามแนวทางโครงการประเมินคุณภาพการจัดประชุมสามัญผู้ถือหุ้น (AGM Checklist) ได้แก่ การป้องกันสิทธิขั้นพื้นฐานของผู้ถือหุ้น การกำหนดให้สิทธิออกเสียงในที่ประชุมเป็นไปตามจำนวนหุ้นที่ถืออยู่ โดยหนึ่งหุ้นมีสิทธิเท่ากับหนึ่งเสียง การกำหนดให้กรรมการอิสระเป็นผู้มีหน้าที่ดูแลผู้ถือหุ้นส่วนน้อย การให้บริษัทศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ เป็นนายทะเบียนหลักทรัพย์ การดำเนินการประชุมตามลำดับระเบียบวาระที่ได้แจ้งไว้ในหนังสือเชิญประชุม การเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นมีสิทธิมอบฉันทะให้ผู้อื่นมาประชุมและลงมติแทน การจัดสรรเวลาประชุมอย่างเพียงพอเพื่อเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นมีสิทธิอย่างเท่าเทียมกันในการแสดงความคิดเห็นและตั้งคำถาม และการเปิดเผยข้อมูลผ่านเว็บไซต์ของบริษัท เพื่อให้ผู้ถือหุ้นได้รับข้อมูลข่าวสารสำคัญที่มีการเปลี่ยนแปลง บริษัท มีการส่งหนังสือเชิญประชุมและเอกสารประกอบการประชุมเป็นภาษาอังกฤษให้กับผู้ถือหุ้นต่างชาติ และภายหลังการประชุมฯ ฝ่ายบริหารได้มอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำข้อเสนอแนะของผู้ถือหุ้นไปพิจารณาว่าสามารถดำเนินการได้หรือไม่

3) บทบาทของผู้มีส่วนได้เสีย

บริษัท ตระหนักและเล็งเห็นถึงความสำคัญของผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วน ที่จะเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน การสร้างมูลค่าเพิ่ม และสร้างกำไรให้กับบริษัท บริษัท จึงมีแนวปฏิบัติที่เป็นธรรมต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มอย่างเท่าเทียมกัน โดยยึดหลักผลประโยชน์ร่วมกันอย่างยั่งยืน

ในฐานะสายการบินแห่งชาติ บริษัท ดำเนินธุรกิจด้วยความรับผิดชอบต่อสังคม ซึ่งสอดคล้องกับหลักมาตรฐานสิ่งแวดล้อมสากล เพื่อลดมลพิษและผลกระทบต่าง ๆ อันเกิดจากการดำเนินงาน โดยบริษัท ได้กำหนดแนวทางการปฏิบัติไว้เป็นลายลักษณ์อักษรในคู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อให้คณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานยึดถือปฏิบัติ ดังนี้

ผู้ปฏิบัติงาน

กรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงาน พึงรักษาจรรยาบรรณในการปฏิบัติงาน พร้อมทั้งมีวินัย โดยปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และประเพณีอันดีงาม ปฏิบัติต่อผู้ร่วมงานโดยให้เกียรติซึ่งกันและกัน เคารพสิทธิส่วนบุคคล ร่วมมือช่วยเหลือกัน ผู้บริหารพึงปฏิบัติตนเป็นแบบอย่างที่ดี มีคุณธรรม ผู้ปฏิบัติงานก็พึงปฏิบัติต่อผู้บังคับบัญชาด้วยความเคารพ ปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความรู้ความสามารถทุ่มเทแรงกายแรงใจในการทำงาน เพื่อประโยชน์ของบริษัท เป็นสำคัญ

บริษัท มีนโยบายในการสรรหา แต่งตั้ง โยกย้าย พิจารณา ความดีความชอบ และการลงโทษด้วยความเสมอภาค รอบคอบ สุจริต โปร่งใส เป็นธรรม ตั้งอยู่บนหลักเกณฑ์ เป็นไปตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับของบริษัทฯ ปราศจากอคติ การพิจารณาความดีความชอบ เป็นไปตามความจริง และเป็นไปตามระเบียบบริษัท ว่าด้วยการบริหารงานบุคคล โดยคำนึงถึงผลการปฏิบัติงาน ปริมาณและคุณภาพผลงาน การรักษาวินัย และความรู้ความสามารถเหมาะสมกับตำแหน่งหน้าที่ และเป็นผลดีต่อบริษัท

การปฏิบัติต่อลูกค้า

พนักงานทุกคนร่วมกันสร้างสรรค์ความพึงพอใจสูงสุดแก่ลูกค้า โดยปฏิบัติต่อลูกค้าด้วยความเต็มใจ กระตือรือร้น ยิ้มแย้มแจ่มใส มีน้ำใจ สุภาพอ่อนโยน ให้เกียรติและปฏิบัติต่อลูกค้าอย่างเท่าเทียมกัน เข้าใจในความต้องการของลูกค้าอย่างละเอียดถูกต้อง ตอบสนองความต้องการที่แท้จริงของลูกค้า และสร้างสัมพันธ์ที่ดีกับลูกค้าอย่างสม่ำเสมอ มีระบบรับเรื่องร้องเรียนจากลูกค้า และตอบสนองข้อร้องเรียนอย่างรวดเร็ว

การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้น

บริษัท ดำเนินธุรกิจด้วยความซื่อสัตย์ สุจริต โปร่งใส เป็นธรรม ปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นด้วยความเสมอภาคเท่าเทียมกัน เพื่อให้ผู้ถือหุ้นมั่นใจว่าบริษัท มีการดำเนินการอย่างรอบคอบ คำนึงถึงผลตอบแทนที่ดีแก่ผู้ถือหุ้นอย่างต่อเนื่อง และยั่งยืน

การปฏิบัติต่อคู่ค้า

ในการคัดเลือกคู่ค้า บริษัทฯ คำนึงถึงความเสมอภาคและความซื่อสัตย์ในการดำเนินธุรกิจ โดยปฏิบัติต่อคู่ค้าทุกรายอย่างเสมอภาคบนพื้นฐานของการแข่งขันที่เป็นธรรม รวมถึงการดำเนินธุรกิจกับคู่ค้าจะต้องเป็นไปตามหลักการ คัมค่า โปร่งใส เป็นธรรม และตรวจสอบได้ หลีกเลี่ยงสถานการณ์ที่ทำให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ผู้ปฏิบัติงานที่ติดต่อกับคู่ค้าต้องเก็บเอกสาร การเจรจา การร่างสัญญา การทำสัญญา และการปฏิบัติตามสัญญา ไว้เป็นหลักฐาน และพิจารณาจัดทำข้อตกลงคุณธรรมร่วมกับคู่ค้า เพื่อยกระดับความโปร่งใสในกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างต่าง ๆ ของบริษัทฯ ทำให้เกิดการแข่งขันอย่างเป็นธรรม โดยสนับสนุนให้การดำเนินธุรกิจเป็นไปตามกรอบการแข่งขันทางการค้าที่สุจริต ยึดถือการปฏิบัติตามสัญญา/ข้อตกลง และคำมั่นที่ให้ไว้ระหว่างกันอย่างเคร่งครัด รวมทั้งส่งเสริมให้ดำเนินการตามหลักการพัฒนาอย่างยั่งยืน ด้วยความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ไม่ขัดต่อกฎหมายและศีลธรรมที่ดี

การปฏิบัติต่อเจ้าหน้าที่ และลูกหนี้

บริษัทฯ มีนโยบายในการปฏิบัติต่อเจ้าหน้าที่หรือลูกหนี้อย่างเสมอภาคและเป็นธรรม โดยรักษา และปฏิบัติตามเงื่อนไขของสัญญาที่มีต่อเจ้าหน้าที่หรือลูกหนี้อย่างครบถ้วน โดยหากไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขข้อหนึ่งข้อใด จะรีบแจ้งให้ทราบล่วงหน้าเพื่อหาแนวทางแก้ไขปัญหา ไม่เรียกรับจ่าย หรือเสนอจ่ายผลประโยชน์ใด ๆ ที่ไม่สุจริตในการค้าจากเจ้าหน้าที่ และ/หรือลูกหนี้ และหากมีข้อมูลว่ามีการเรียก การรับจ่าย หรือเสนอจ่ายผลประโยชน์ใด ๆ ที่ไม่สุจริตเกิดขึ้น จะต้องรับหาแนวทางดำเนินการเพื่อแก้ไข้ปัญหา

การปฏิบัติต่อคู่แข่งทางการค้า

บริษัทฯ มีนโยบายที่จะปฏิบัติต่อคู่แข่งทางการค้าให้สอดคล้องกับหลักสากลภายใต้กรอบแห่งกฎหมายเกี่ยวกับหลักปฏิบัติการแข่งขันทางการค้า ไม่เข้าถึงสารสนเทศที่เป็นความลับของคู่แข่งด้วยวิธีการที่ไม่สุจริตหรือด้วยวิธีการอื่นที่ไม่เหมาะสม ไม่ทำลายชื่อเสียงของคู่แข่งทางการค้าด้วยการกล่าวหาในทางร้ายและปราศจากซึ่งข้อมูลความจริง และค้าขายอย่างเป็นธรรมในทุกแห่งที่บริษัทฯ ทำการบิน โดยปฏิบัติตามกฎหมายแข่งขันทางการค้า (Antitrust Law) อย่างเคร่งครัด

การปฏิบัติต่อแรงงาน

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญในด้านแรงงาน โดยกำหนดให้ปฏิบัติต่อผู้ปฏิบัติงานตามกฎหมายแรงงาน และข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับแรงงานอย่างเป็นธรรม ไม่เลือกปฏิบัติต่อบุคคลหนึ่งบุคคลใดเนื่องจากความแตกต่างในด้านเชื้อชาติ สัญชาติ ศาสนา เพศ อายุ การศึกษา หรือเรื่องอื่นใด และสนับสนุนให้บริษัทคู่ค้าปฏิบัติต่อแรงงานอย่างเท่าเทียมกันในทุกกระบวนการจ้างงาน ไม่ใช่แรงงานบังคับ แรงงานจากการค้ามนุษย์ แรงงานเด็ก รวมถึงการลงโทษที่เป็น การทารุณต่อร่างกายหรือจิตใจ การล่วงละเมิดหรือการใช้ความรุนแรงในรูปแบบใด ๆ ไม่ว่าจะทางตรงหรือทางอ้อม

การปฏิบัติต่อสังคมและส่วนรวม

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญในการมีส่วนร่วมพัฒนาชุมชนและสังคม โดยปลูกฝังจิตสำนึกที่ดีแก่ผู้ปฏิบัติงานผ่านโครงการจิตอาสาต่างๆ โดยคำนึงถึงส่วนรวม รับผิดชอบต่อสังคม ไม่กระทำการใด ๆ ที่จะก่อให้เกิดความเสียหายต่อชื่อเสียงของประเทศ ทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และประโยชน์สาธารณะ สนับสนุนกิจกรรมสร้างสรรค์สังคม ไม่กระทำการใด ๆ หรือสนับสนุนกิจกรรมใด ๆ ที่ขัดต่อกฎหมาย

แนวปฏิบัติด้านทรัพย์สินทางปัญญา

บริษัทฯ ถือว่าทรัพย์สินทางปัญญาเป็นทรัพย์สินที่มีค่าของบริษัทฯ ผู้ปฏิบัติงานมีหน้าที่ปกป้องดูแลรักษาทรัพย์สินทางปัญญาของบริษัทฯ ให้พ้นจากการนำไปใช้หรือเผยแพร่โดยไม่ได้รับอนุญาต เคารพและไม่ละเมิดทรัพย์สินทางปัญญาของผู้อื่น ใช้ตราสัญลักษณ์ของบริษัทฯ อย่างถูกต้องโดยได้รับอนุญาตจากหน่วยงานที่รับผิดชอบ และไม่นำไปใช้เพื่อวัตถุประสงค์ส่วนตัว

แนวปฏิบัติด้านการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน

กรุณาดูข้อมูล แนวทางปฏิบัติเพิ่มเติมเกี่ยวกับการป้องกันการมีส่วนเกี่ยวข้องกับการคอร์รัปชัน หน้า 114

4) การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส

บริษัทฯ ให้ความสำคัญและปฏิบัติตามหลักการเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส ตามที่กระทรวงการคลัง ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์กำหนดไว้ โดยกำหนดให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นผู้ดูแลและเปิดเผยข้อมูลสำคัญทั้งข้อมูลด้านการเงินและด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ อย่างเพียงพอ ถูกต้อง ครบถ้วน ทันเวลา และโปร่งใส เพื่อสื่อสารกับผู้ถือหุ้น นักลงทุน นักวิเคราะห์ และผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วน ให้รับทราบข้อมูลอย่างเท่าเทียมกัน ผ่านช่องทางต่างๆ โดยบริษัทฯ มีแนวปฏิบัติ ดังนี้

การเปิดเผยข้อมูลผ่านหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

บริษัทฯ เปิดเผยข้อมูลของบริษัทฯ ทั้งด้านการเงินและด้านอื่น ๆ ที่สำคัญต่อหน่วยงานกำกับดูแล เช่น การรายงานงบการเงินและข่าวที่สำคัญต่อการลงทุนของผู้ถือหุ้นและนักลงทุนต่อตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย การรายงานข้อมูลของบริษัทฯ ผ่านแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1) และรายงานประจำปี (แบบ 56-2) ต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ การรายงานข้อมูลด้านการเงิน ข้อมูลกรรมการและพนักงาน รวมถึงข้อมูลด้านอื่น ๆ ผ่านระบบบริหารการเงินการคลังภาครัฐ (GFMS) ของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) ในฐานะที่บริษัทฯ เป็นรัฐวิสาหกิจ

การเปิดเผยข้อมูลผ่านนักลงทุนสัมพันธ์

บริษัทฯ ให้ความสำคัญในการดูแลและคำนึงถึงนักลงทุน ผู้ถือหุ้น และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยจัดให้มีหน่วยงานนักลงทุนสัมพันธ์เป็นผู้รับผิดชอบในการเสริมสร้างความสัมพันธ์อันดี การสื่อสารให้ข้อมูลที่ถูกต้องน่าเชื่อถือ



มีข้อมูลวิเคราะห์และข้อมูลเชิงธุรกิจอย่างเพียงพอ รวมทั้งดำเนินการจัดแผนงาน เพื่อให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มได้รับการปฏิบัติอย่างเท่าเทียมกัน มีสิทธิในการเข้าถึงข้อมูล และมีช่องทางในการสื่อสารกับบริษัทฯ ที่เหมาะสมผ่านทางกิจกรรมต่าง ๆ เช่น กิจกรรมโรดโชว์ในประเทศ การเข้าประชุม/ประชุมทางโทรศัพท์กับผู้บริหาร การตอบข้อซักถามและให้ข้อมูลทางโทรศัพท์และ/หรืออีเมล และการจัดกิจกรรมผู้บริหารพบนักลงทุนสถาบันและนักวิเคราะห์หลักทรัพย์เพื่อชี้แจงข้อมูลประกอบการเป็นประจำทุกไตรมาส อีกทั้งมีการนำนักวิเคราะห์หลักทรัพย์ และผู้มีส่วนได้เสียเข้าเยี่ยมชมบริษัทฯ และพบปะผู้บริหาร เพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็น โดยในปีนี้ได้นำผู้มีส่วนได้เสียเยี่ยมชมฝ่ายซ่อมใหญ่อากาศยาน ณ บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) (อุตะเภ) เพื่อให้นักลงทุนทราบถึงศักยภาพและความสามารถของบริษัทฯ ในการจัดตั้งศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานแห่งภาคพื้นเอเชียแปซิฟิก เพื่อรองรับโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) และฝ่ายช่าง ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อให้ให้นักลงทุนมีความมั่นใจในมาตรฐานงานซ่อม และความปลอดภัยของอากาศยานของบริษัทฯ รวมทั้งฝ่ายครัวการบิน เพื่อแสดงถึงศักยภาพในการเป็นผู้นำในด้านอุตสาหกรรมการผลิตอาหารขนาดใหญ่ นอกจากนั้นแล้วยังมีการจัดกิจกรรมให้กับนักวิเคราะห์หลักทรัพย์และผู้มีส่วนได้เสีย โดยในปีที่ผ่านมาบริษัทฯ ได้มีกิจกรรมด้านการลงทุนสัมพันธ์ ดังนี้

กิจกรรม	จำนวน
โรดโชว์ในประเทศ	4 ครั้ง / ปี
โรดโชว์ต่างประเทศ	4 ครั้ง / ปี
การเข้าประชุม/การประชุมทางโทรศัพท์กับผู้บริหารบริษัทฯ	10 ครั้ง / ปี
การตอบข้อซักถามและให้ข้อมูลทางโทรศัพท์ และทางอีเมล	192 ครั้ง / ปี
การชี้แจงข้อมูลรายไตรมาส	4 ครั้ง / ปี
การเยี่ยมชมกิจการบริษัทฯ	5 ครั้ง / ปี

การเปิดเผยข้อมูลผ่านเว็บไซต์

เพื่อเป็นช่องทางให้ผู้ถือหุ้น นักลงทุน หรือผู้ที่สนใจได้รับทราบข้อมูลของบริษัทฯ อย่างทันทั่วถึง บริษัทฯ ได้จัดทำเว็บไซต์เพื่อเผยแพร่ข้อมูลของบริษัทฯ ต่อผู้ที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนผ่าน www.thaiairways.com ได้แก่ ข้อมูลประวัติของบริษัทฯ คณะกรรมการ บริการที่บริษัทฯ เสนอข่าวสารที่สำคัญ ผลการดำเนินงาน งบการเงิน ข้อมูลเกี่ยวกับผู้ถือหุ้น การประชุมผู้ถือหุ้น รายงานการประชุมผู้ถือหุ้น รายชื่อผู้ถือหุ้นรายใหญ่ สถิติต่างๆ การกำกับดูแลกิจการที่ดี การจัดซื้อจัดจ้าง ข้อบังคับบริษัทฯ รวมถึงรายงานสารสนเทศที่แจ้งตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เป็นต้น

การทำรายการที่เกี่ยวข้องกันและการป้องกันการขัดแย้งทางผลประโยชน์

บริษัทฯ ยึดมั่นและให้ความสำคัญในหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ที่จะจัดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ซึ่งคณะกรรมการบริษัทฯ ได้พิจารณารายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ หรือรายการที่เกี่ยวข้องกัน หรือรายการระหว่างกันอย่างเหมาะสมภายใต้กรอบจริยธรรมที่ดี และมีการดูแลให้คณะกรรมการบริษัทฯ ฝ่ายบริหาร และพนักงานทุกคนถือปฏิบัติโดยเคร่งครัดตามข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับตลาดทุนและตลาดหลักทรัพย์ฯ เพื่อให้เป็นที่เชื่อถือและไว้วางใจของผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย ซึ่งมีหลักเกณฑ์สำคัญ ดังนี้

บริษัทฯ ได้ออกประกาศบริษัทฯ เรื่องการเปิดเผยข้อมูลรายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัทฯ การบินไทย จำกัด (มหาชน) ตามหลักเกณฑ์และวิธีการของตลาดหลักทรัพย์ฯ ตั้งแต่เดือนกันยายน 2547 เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ และ

ฝ่ายบริหารทุกท่าน ซึ่งเข้าข่ายบุคคลที่เกี่ยวข้องกันตาม คำนิยามของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์ เปิดเผยข้อมูลบุคคลและนิติบุคคล ที่เกี่ยวข้องกัน ทุกครั้งที่มีการแต่งตั้งกรรมการหรือ ผู้บริหารใหม่ สำนักเลขานุการบริษัทฯ จะจัดส่งแบบฟอร์ม “รายละเอียดของบุคคลที่เกี่ยวข้องกันตามประกาศ คณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์ เรื่องการเปิดเผยข้อมูล และการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในรายการที่ เกี่ยวข้องกัน พ.ศ. 2546” ซึ่งได้ปรับปรุงรายละเอียดตาม ข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่เปลี่ยนแปลง โดยให้กรรมการหรือผู้บริหารที่ได้รับแต่งตั้ง ใหม่ ให้ข้อมูลพร้อมลงนามรับรองความถูกต้องของข้อมูล และหากภายหลังมีการเปลี่ยนแปลงข้อมูล กรรมการหรือ ผู้บริหารจะต้องจัดส่งแบบฟอร์มดังกล่าวพร้อมลงนาม รับรองความถูกต้องของข้อมูลทุกครั้ง โดยสำนักเลขานุการ บริษัทฯ จะจัดส่งรายละเอียดของบุคคลที่เกี่ยวข้องกันให้ ประธานกรรมการบริษัทฯ และประธานกรรมการตรวจสอบ รับทราบด้วย พร้อมทั้งจัดทำสรุปรายชื่อบุคคลและนิติบุคคล ที่เกี่ยวข้องกันนำส่งฝ่ายบริหารทุกฝ่าย และบุคคลที่เป็น ผู้ประสานงานเกี่ยวกับรายการที่เกี่ยวข้องกันของแต่ละ หน่วยงาน เพื่อใช้ตรวจสอบธุรกรรมที่หน่วยงานตนจะเสนอ ฝ่ายบริหารหรือคณะกรรมการบริษัทฯ และหากมีรายการ ที่เกี่ยวข้องกันเกิดขึ้น บริษัทฯ จะดำเนินการตามขั้นตอน ปฏิบัติที่กำหนดไว้ ซึ่งอ้างอิงจากกฎหมายที่เกี่ยวข้อง รวมทั้ง นำไปเปิดเผยในรายงานประจำปี (แบบ 56-2) และแบบแสดง รายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1)

เพื่อให้การดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องรายการที่เกี่ยวข้องกัน มีแนวทางปฏิบัติที่ชัดเจนยิ่งขึ้น บริษัทฯ ได้ออกประกาศ บริษัทฯ เรื่องการกำหนดนโยบายราคาสำหรับรายการที่ เกี่ยวข้องกันของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในเดือน มกราคม 2548 โดยในการเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกันของ บริษัทฯ กับบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน ใช้นโยบายการกำหนดราคา ซื่อสัตย์และบริการระหว่างบริษัทฯ กับกิจการที่เกี่ยวข้อง โดยกำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับบริษัทฯ กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องเป็นลำดับ แรก และใช้นโยบายราคาที่มีเงื่อนไขทางธุรกิจที่ไม่เป็นปกติ หรือไม่เป็นไปตามราคาตลาดหากจำเป็น ทั้งนี้ เพื่อบริษัทฯ จะได้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และวิธีการของตลาดหลักทรัพย์ รวมทั้งมาตรฐานการบัญชีได้อย่างถูกต้องและครบถ้วน

นอกจากนั้น ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ และ ฝ่ายบริหารทุกเดือน สำนักเลขานุการบริษัทฯ จะจัดทำ ระเบียบวาระเสนอเรื่อง “รายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)” เพื่อเปิดเผยให้คณะกรรมการ บริษัทฯ และฝ่ายบริหารทราบว่าในแต่ละเดือนบริษัทฯ

มีการเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกันหรือไม่ และยังได้ เสนอเรื่องดังกล่าวต่อคณะกรรมการตรวจสอบเป็นประจำ ทุกไตรมาส ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ปรับปรุงขั้นตอนการ ปฏิบัติงานในด้านนี้ให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ที่เปลี่ยนแปลงไปโดยตลอด เพื่อให้ การดูแลด้านการจัดความขัดแย้งและผลประโยชน์เป็นไป ตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีและถูกต้องตามข้อกำหนด

การปฏิบัติตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540

พระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 เป็น กฎหมายของประชาชนทุกคน เพื่อคุ้มครองสิทธิในการรับ รู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินงานต่าง ๆ ของรัฐและ สนับสนุนการมีส่วนร่วมของประชาชนในการตรวจสอบการ ใช้อำนาจรัฐอันจะเป็นการส่งเสริมให้รัฐบาลบริหารบ้าน เมืองอย่างมีประสิทธิภาพ โปร่งใส เป็นไปเพื่อประโยชน์ของ ประชาชนมากยิ่งขึ้น

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้ก่อตั้งศูนย์ข้อมูล ข่าวสารโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร สร้างความรู้ความเข้าใจในการดำเนินงานของบริษัทฯ แก่สาธารณชน หน่วยงานภาครัฐและเอกชน ด้วยความ โปร่งใส สามารถตรวจสอบได้ โดยมีแนวทางการปฏิบัติ งานตามระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการเปิดเผยข้อมูลข่าวสาร ของบริษัทฯ สอดคล้องตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสาร ของราชการ พ.ศ.2540 โดยยึดมั่นในหลักการ “เปิดเผยเป็น หลักทั่วไป ปกปิดเป็นข้อยกเว้น” มีการรวบรวมจัดเก็บและ บริหารจัดการข้อมูลอย่างเป็นระบบ สามารถสืบค้นข้อมูล ได้อย่างมีประสิทธิภาพและเป็นมาตรฐานเพื่อเผยแพร่ข้อมูล ที่มีประโยชน์ให้แก่สาธารณชน โดยสามารถสืบค้นข้อมูล ผ่านทางเว็บไซต์ www.thaiairways.com ในหมวด “ศูนย์ข้อมูลข่าวสาร” (Public Information Centre)

ศูนย์ข้อมูลข่าวสารได้รับคัดเลือกจากกระทรวงคมนาคมให้ เป็นหน่วยงานต้นแบบในการปฏิบัติหน้าที่ให้บริการข้อมูล ข่าวสารแก่ประชาชนตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของ ราชการ พ.ศ.2540 ตั้งแต่ปี 2542 -2557 รวมทั้งได้รับ ใบประกาศเกียรติคุณจากคณะกรรมการข้อมูลข่าวสารของ ราชการมาโดยตลอดในฐานะเป็นหน่วยงานที่ให้บริการข้อมูล ข่าวสารแก่ประชาชนเป็นอย่างดี อีกทั้งคณะกรรมการข้อมูล ข่าวสารของราชการ สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี ได้มอบโล่ประกาศเกียรติคุณแก่บริษัทฯ ในฐานะที่ปฏิบัติ ตามเกณฑ์มาตรฐานตัวชี้วัดความโปร่งใสของหน่วยงานภาค รัฐที่กำหนดภายใต้พระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ.2540 ระดับดีเด่น นับเป็นความภาคภูมิใจของบริษัทฯ ที่ศูนย์ข้อมูลข่าวสารสามารถดำเนินงานจนบรรลุวิสัยทัศน์ที่

ได้ตั้งปณิธานตั้งแต่เริ่มแรกว่า เป็นหน่วยงานชั้นนำและเป็นแบบอย่างที่ดีในด้านการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร สามารถตอบสนองความต้องการด้านข้อมูลข่าวสารแก่ผู้ที่เกี่ยวข้องได้อย่างเหมาะสม นำมาซึ่งภาพลักษณ์ที่ดี และเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินกิจการของบริษัทฯ

สำหรับปี 2561 ศูนย์ข้อมูลข่าวสาร ได้เข้าร่วมการดำเนินการตามพระราชบัญญัติอำนวยการความสะดวกในการพิจารณาอนุญาตของทางราชการ พ.ศ.2558 ตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการระบอบราชการ (ก.พ.ร) กำหนดเพื่อยกระดับคุณภาพการให้บริการประชาชน (Public Service Quality Enhancement) และเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการประชาชนให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม

การเปิดเผยข้อมูลการถือครองหุ้นของผู้บริหารทั้งทางตรงและทางอ้อม

บริษัทฯ ได้มีการเปิดเผยข้อมูลการถือครองหุ้นของผู้บริหารทั้งทางตรงและทางอ้อม กรณาดูข้อมูลในหน้า 71

5) ความรับผิดชอบของคณะกรรมการ

คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยผู้ทรงคุณวุฒิที่มีความเชี่ยวชาญและมากด้วยประสบการณ์ ที่เป็นประโยชน์ต่อธุรกิจการดำเนินงานของบริษัทฯ คณะกรรมการบริษัทฯ มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการกำหนดทิศทางการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ให้เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ผ่านการกำหนดนโยบาย แผนกลยุทธ์ เป้าหมาย วิสัยทัศน์ และพันธกิจ และมีบทบาทสำคัญในการกำกับ ดูแล และติดตามการดำเนินงานของฝ่ายบริหารให้เป็นไปตามนโยบาย และแผนกลยุทธ์ที่ได้กำหนดไว้ คณะกรรมการบริษัทฯ ต้องปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรู้ ความสามารถ ซื่อสัตย์ สุจริต โปร่งใส เพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ให้ความเห็นชอบแผนยุทธศาสตร์ของบริษัทฯ โดยพิจารณากำหนดนโยบาย กลยุทธ์ เป้าหมาย และได้มีการทบทวนวิสัยทัศน์ เป็นประจำทุกปี เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบัน คณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำหนดมาตรฐานทางจริยธรรม เพื่อส่งเสริมให้กรรมการผู้บริหาร และพนักงานยึดถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัด โดยมีการสื่อสาร เปิดเผยแนวทางปฏิบัติไว้ในคู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ ผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ รวมถึงให้ผู้บังคับบัญชาในทุกระดับถือเป็นหน้าที่ที่ต้องดูแลติดตามให้มีการปฏิบัติตามคู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ

การกำหนดค่าตอบแทนของกรรมการ

รายละเอียดเกี่ยวกับการกำหนดค่าตอบแทนของกรรมการ กรณาดูข้อมูลในหัวข้อค่าตอบแทนคณะกรรมการบริษัทฯ หน้า 75

การประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการ

บริษัทฯ ได้กำหนดให้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นประจำทุกปี โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นเครื่องมือในการตรวจสอบการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ ซึ่งมีหลักเกณฑ์และขั้นตอนในการประเมิน คือ สำนักเลขานุการบริษัทฯ ส่งแบบฟอร์มที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการธรรมาภิบาลสำหรับประเมินคณะกรรมการบริษัทฯ 3 แบบ ประกอบด้วย การประเมินตนเอง การประเมินไขว้ของกรรมการ การประเมินคณะกรรมการบริษัทฯ และจะเป็นผู้ทำการสุ่มรายชื่อเพื่อจัดทำกรประเมินไขว้ โดยกรรมการผู้ถูกประเมินจะไม่ทราบว่าการกรรมการท่านใดเป็นผู้ประเมินตน

บริษัทฯ ได้จัดทำแบบประเมินกรรมการและวิธีการประเมิน นำเสนอคณะกรรมการธรรมาภิบาลของบริษัทฯ เพื่อให้ความเห็นชอบและนำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่ออนุมัติการประเมิน ประเมินโดยใช้แบบการประเมิน 3 รูปแบบ คือ

1. การประเมินตนเอง (Self Assessment) มีหัวข้อการประเมิน ดังนี้
 - 1.1 ความรู้ความสามารถ (Core Competency)
 - 1.2 ความเป็นอิสระ (Independence)
 - 1.3 ความเตรียมพร้อมในการปฏิบัติภารกิจ (Preparedness)
 - 1.4 ความเอาใจใส่ต่อหน้าที่และความรับผิดชอบ (Accountability and Responsibility)
 - 1.5 การปฏิบัติหน้าที่ในคณะกรรมการ (Committee Activities)
 - 1.6 การพัฒนาองค์กร (Development of Organization)
2. การประเมินไขว้ของกรรมการ (Cross Evaluation) มีหัวข้อการประเมิน ดังนี้
 - 2.1 ความรู้ความสามารถ (Core Competency)
 - 2.2 ความเป็นอิสระ (Independence)
 - 2.3 ความเตรียมพร้อมในการปฏิบัติภารกิจ (Preparedness)

- 2.4 ความเอาใจใส่ต่อหน้าที่และความรับผิดชอบ (Accountability and Responsibility)
- 2.5 การปฏิบัติหน้าที่ในคณะกรรมการ (Committee Activities)
- 2.6 การพัฒนาองค์กร (Development of Organization)
- 3. การประเมินคณะกรรมการบริษัทฯ (Board Evaluation) มีหัวข้อการประเมิน ดังนี้
 - 3.1 โครงสร้างและคุณสมบัติของคณะกรรมการ
 - 3.2 บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ
 - 3.3 การประชุมคณะกรรมการ
 - 3.4 การทำหน้าที่ของคณะกรรมการ
 - 3.5 ความสัมพันธ์กับฝ่ายบริหารของบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้นำผลการประเมินของคณะกรรมการรายงานในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อประโยชน์ในการส่งเสริมความรู้ความสามารถของกรรมการต่อไป โดยผลการประเมินทั้ง 3 รูปแบบข้างต้น สำหรับปี 2561 สรุปได้ว่าจัดอยู่ในระดับ ดีเยี่ยม

สำหรับผลการประเมินของประธานกรรมการ ถือเป็นข้อมูลเฉพาะบุคคลไม่สามารถเปิดเผยได้

สำหรับกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เพื่อประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ตามเงื่อนไขที่ระบุในสัญญาจ้าง และนำเสนอผลการประเมินให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณา ทั้งนี้ผลการประเมินของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ถือเป็นข้อมูลเฉพาะบุคคลไม่สามารถเปิดเผยได้

การปฐมนิเทศกรรมการใหม่

บริษัทฯ จัดให้มีการปฐมนิเทศสำหรับผู้เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทฯ รายใหม่ โดยจะนำเสนอข้อมูลของ

บริษัทฯ ธุรกิจการบิน โครงสร้างการถือหุ้น กฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมถึงสิทธิประโยชน์ที่กรรมการจะได้รับ เพื่อให้กรรมการรับทราบข้อมูลที่เกี่ยวข้องเพื่อประโยชน์ในการบริหารงาน บริษัทฯ ยังมีนโยบายสนับสนุนให้กรรมการเข้าอบรมหลักสูตรจากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) เพื่อเป็นการพัฒนาสนับสนุนและส่งเสริมการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ

การพัฒนาความรู้และทักษะของคณะกรรมการและฝ่ายบริหาร

บริษัทฯ ได้มีการส่งเสริม และสนับสนุนให้คณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหาร ได้เข้ารับการอบรมหลักสูตรสัมมนา และร่วมกิจกรรมที่จัดโดยองค์กรต่าง ๆ เช่น สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมถึงการเข้าร่วมงานสัมมนาและนิทรรศการต่าง ๆ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพื่อเป็นการเพิ่มพูน พัฒนาความรู้ และแลกเปลี่ยนประสบการณ์ด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับบทบาทหน้าที่กรรมการบริษัทฯ และกรรมการชุดย่อยอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ เช่น คณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหาร ได้เข้าร่วมงานประชุมและนิทรรศการ Aircraft Interiors Expo ซึ่งจัดขึ้นที่เมืองฮัมบวร์ก ประเทศเยอรมนี การเข้าร่วมงานประชุม Chairman Forum การเข้าอบรมหลักสูตรต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการสนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ ซึ่งจัดโดย IOD เช่น หลักสูตรสำหรับเลขานุการบริษัทฯ (Corporate Secretary Program) การจัดทำรายงานต่าง ๆ (Board Reporting Program, Corporate Reporting Program และ Effective Minutes Taking) และหลักสูตรเกี่ยวกับการต่อต้านการคอร์รัปชัน (Anti-Corruption : the Practical Guide) เป็นต้น ทั้งนี้ กรรมการส่วนใหญ่ได้ผ่านการอบรมหลักสูตรจากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ดังนี้

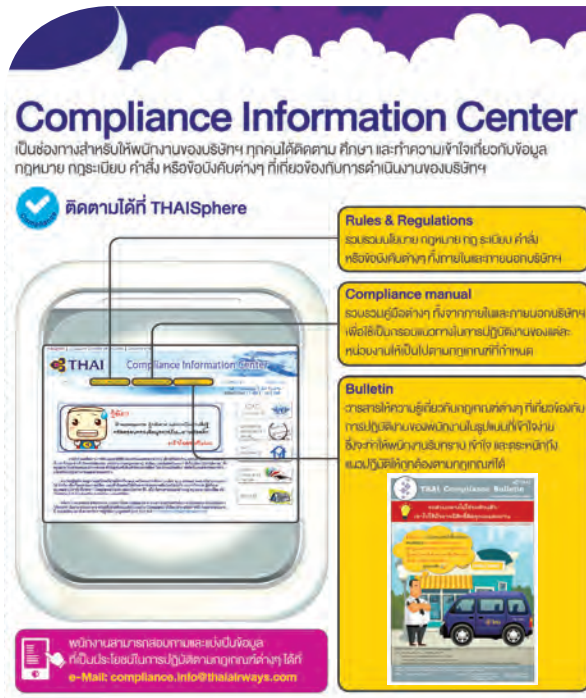


การเข้ารับการอบรมของคณะกรรมการบริษัทฯ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 คณะกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหาร ได้ผ่านการอบรมหลักสูตรของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors Association: IOD) ดังนี้

รายชื่อ	ตำแหน่ง	หลักสูตร
นายเอกนิติ นิติทัณฑ์ประภาศ	ประธานกรรมการ	<ul style="list-style-type: none"> - Chairman Forum (R-CF 1/2561) - Board Matters and Trends (BMT 4/2560) - Role of the Nomination and Governance Committee (RNG 8/2559) - Financial Statements for Directors (FSD 29/2558) - Corporate Governance for Capital Market Intermediaries (CGI 4/2558)
พลอากาศเอก ตริทศ สนั่นแจ้ง	รองประธานกรรมการ และกรรมการอิสระ	<ul style="list-style-type: none"> - Ethical Leadership Program (ELP 10/2560)
นายดิสทัต โหตระกิตย์	กรรมการอิสระ และประธานกรรมการตรวจสอบ	<ul style="list-style-type: none"> - Director Certification Program (DCP 94/2550)
นางปรารถนา มงคลกุล	กรรมการอิสระ	<ul style="list-style-type: none"> - Advance Audit Committee Program (AACP 22/2559) - Director Certification Program (DCP 34/2546) - Director Accreditation Program (DAP 2/2546) - Diploma Examination (Exam 11/2546)
นายปิติพันธ์ เทพปฏิมากรณ์	กรรมการอิสระ	<ul style="list-style-type: none"> - Anti-Corruption for Executive Program (ACEP 4/2555) - Director Certification Program (DCP 138/2553)
นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ	กรรมการ	-
นายพินิจ พัวพันธ์	กรรมการอิสระ	<ul style="list-style-type: none"> - Corporate Governance for Capital Market Intermediaries (CGI 2/2558) - Audit Committee Program (ACP 2/2547) - Director Accreditation Program (DAP 25/2547)
นายรัฐพล ภัคดีภูมิ	กรรมการอิสระ และกรรมการตรวจสอบ	<ul style="list-style-type: none"> - Charter Director Class (CDC 9/2558) - Director Certification Program (DCP 52/2547) - Director Accreditation Program (DAP 23/2547)

รายชื่อ	ตำแหน่ง	หลักสูตร
นายวัชรวิทย์ ตันตริยานนท์	กรรมการอิสระ	<ul style="list-style-type: none"> - Corporate Governance for Capital Market Intermediaries (CGI 6/2558) - Monitoring Fraud Risk Management (MFM 8/2555) - Monitoring the Quality of Financial Report (MFR 16/2555) - Monitoring the Internal Audit Function (MIA 13/2555) - Monitoring the System of Internal Control and Risk Management (MIR 13/2555) - Audit Committee Program (ACP 41/2555) - Director Certification Program (DCP 94/2550)
นางสาวศิริกุล เลากัยกุล	กรรมการอิสระ	<ul style="list-style-type: none"> - Ethical Leadership Program (ELP 2/2558)
นายสมเกียรติ ศิริชาติไชย	กรรมการอิสระ และกรรมการตรวจสอบ	<ul style="list-style-type: none"> - Driving Company Success with IT Governance (ITG 4/2560) - Role of the Chairman Program (RCP 39/2559) - Director Certification Program (DCP 178/2556) - Role of Compensation Committee (RCC 11/2553) - Director Accreditation Program (DAP 84/2553)
พลอากาศเอก อำนาจ จีระมณีชัย	กรรมการอิสระ	-
นายสุเมธ ดำรงชัยธรรม	กรรมการ	<ul style="list-style-type: none"> - Company Secretary Program (CSP 28/2551) - Role Of The Compensation Committee (RCC 3/2550) - Director Accreditation Program (DAP 21/2547)



การกำกับปฏิบัติตามกฎหมาย (Compliance)

ในปี 2561 บริษัทฯ ได้รวบรวมกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อกำหนด และข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ เพื่อเผยแพร่ให้กับพนักงานและบุคลากรทุกระดับนำไปประกอบการปฏิบัติงาน ซึ่งมีการทบทวนและปรับปรุงให้ข้อมูลทันสมัยอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งมีการสื่อสาร เพื่อสร้างความตระหนัก ความรู้ ความเข้าใจ ในกฎหมายต่างๆ ให้กับกรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และบุคลากรทุกระดับ นอกจากนี้ ได้มีการกำกับและติดตามพนักงานและบุคลากรที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติตามกฎหมายที่มีผลกระทบต่อบริษัทฯ อย่างมีนัยสำคัญ อาทิ กฎหมายว่าด้วยการป้องกันการผูกขาดและการกีดกันทางการค้า (Antitrust) และ General Data Protection Regulation (GDPR) เป็นต้น

หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีที่ยังไม่อาจปฏิบัติตามเกณฑ์ของโครงการ CGR

ในปี 2561 บริษัทฯ ยังไม่อาจปฏิบัติตามกรอบคลุม ในประเด็นดังต่อไปนี้

1. คณะกรรมการประกอบด้วยกรรมการจำนวน 5-12 คนหรือไม่
ข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อ 15 กำหนดให้คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการจำนวนไม่น้อยกว่า 5 คน แต่ไม่มากกว่า 15 คน เพื่อให้เหมาะสมกับขนาดและลักษณะของธุรกิจ

2. บริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายเกี่ยวกับจำนวนองค์ประชุมขั้นต่ำ ณ ขณะที่คณะกรรมการจะลงมติในที่ประชุม คณะกรรมการว่า ต้องมีกรรมการอยู่ไม่น้อยกว่า 2 ใน 3 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด หรือไม่

ข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อ 24 กำหนดเฉพาะองค์ประชุมต้องมีกรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมด แต่ไม่ได้กำหนดจำนวนองค์ประชุมขั้นต่ำ ณ ขณะที่คณะกรรมการจะลงมติ

3. ในกรณีที่บริษัทมีหุ้นมากกว่าหนึ่งประเภท (One class of Share) บริษัทฯ ได้เปิดเผยถึงสิทธิในการออกเสียงของหุ้นแต่ละประเภทหรือไม่

ในกรณีนี้บริษัทฯ มีหุ้นเพียง 1 ประเภท คือ หุ้นสามัญ โดยข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อ 4 กำหนดให้หุ้นของบริษัทฯ เป็นหุ้นสามัญและเป็นหุ้นชนิดระบุชื่อผู้ถือหุ้น

4. บริษัทฯ ได้กำหนดวิธีการลงคะแนนเสียงเลือกตั้งกรรมการ โดยการลงคะแนนเสียงแบบสะสม (Cumulative Voting) หรือไม่

บริษัทฯ ไม่สามารถกำหนดวิธีการลงคะแนนเสียงเลือกตั้งกรรมการโดยการลงคะแนนเสียงแบบสะสม (Cumulative Voting) เนื่องจากข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อ 16 กำหนดให้ผู้ถือหุ้นคนหนึ่งมีคะแนนเสียงเท่ากับหนึ่งหุ้นต่อเสียงหนึ่ง โดยผู้ถือหุ้นแต่ละคนต้องใช้คะแนนเสียงที่มีอยู่ทั้งหมดตามจำนวนหุ้นที่มี เลือกตั้งบุคคลเดียวหรือหลายคนเป็นกรรมการได้ แต่จะแบ่งคะแนนเสียงให้แก่ผู้ใดมากที่สุดเพียงคนเดียวไม่ได้

5. คณะกรรมการได้ดูแลให้มีการจัดทำแผนสืบทอดตำแหน่งผู้บริหารสูงสุดขององค์กรหรือไม่

บริษัทฯ มีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจ จึงต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ ซึ่งกำหนดให้สรรหาผู้บริหารระดับสูงจากบุคคลที่ไม่ใช่พนักงานบริษัทฯ

6. คณะกรรมการตรวจสอบมีกรรมการอย่างน้อย 1 คนที่จบการศึกษาด้านบัญชีหรือไม่

บริษัทฯ แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งประกอบด้วยกรรมการที่มีคุณสมบัติเป็นกรรมการอิสระ และมีกรรมการตรวจสอบ 2 ท่าน ซึ่งมีความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์เพียงพอที่จะสามารถสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงินด้วยแล้ว

ความรับผิดชอบต่อสังคม

“

การช่วยเหลือ ส่งเสริม และแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม และสิ่งแวดล้อม คือพันธกิจสำคัญของบริษัทฯ ในฐานะเป็นสายการบินแห่งชาติ

”



บริษัทฯ ดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม โดยคำนึงถึงสิ่งแวดล้อม สังคมชุมชน และธรรมาภิบาล (ESG: Environmental, Social, Governance) โดยในปี 2561 บริษัทฯ มีการดำเนินงานกิจกรรมเพื่อพัฒนาสิ่งแวดล้อมและสังคม ได้แก่

- โครงการช่วยเหลือพี่น้องชาวเกษตรกรไทยในหลากหลายรูปแบบ โดยการสั่งซื้อผลผลิตทางการเกษตรและผลิตภัณฑ์แปรรูปทางการเกษตรจากทุกภาคของประเทศไทย เพื่อนำมาผลิตเป็นอาหารให้บริการผู้โดยสารบนเครื่องบิน เช่น พืชผักผลไม้ เมืองหนาวของโครงการหลวง ผลผลิตทางการเกษตรของกลุ่มเกษตรกรในจังหวัดฉะเชิงเทรา ผลิตภัณฑ์แปรรูปทางการเกษตรจากดอยคำ ปลากระพงขาวจากสมาคมผู้เพาะเลี้ยงปลาทะเลไทย นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้สนับสนุนการจัดจำหน่ายสินค้าหนึ่งตำบลหนึ่งผลิตภัณฑ์ (OTOP) บนเครื่องบิน และให้บริการผลิตภัณฑ์ OTOF เป็นอาหารว่างในห้องรับรองพิเศษของบริษัทฯ ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอีกด้วย
- โครงการด้านสาธารณสุขอำนวยความสะดวกทีมผ่าตัดของศูนย์รับบริจาคอวัยวะ สภากาชาดไทย

ในการขนส่งอวัยวะ ยกเว้นค่าบริการขนส่งโลหิตและอวัยวะไปยังต่างจังหวัดทั่วประเทศ ผ่านเส้นทางบินภายในประเทศที่เป็นจุดบินของการบินไทยมาอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี พ.ศ. 2539 กิจกรรมวิ่งการกุศล “Run for Life” ของพนักงานฝ่ายปฏิบัติการเพื่อสมทบทุนช่วยเหลือผู้ป่วยโรคมะเร็ง และโครงการ “ถ่ายทอดความรู้จากการบินสู่การแพทย์” สำหรับบุคลากรทางการแพทย์ โรงพยาบาลพระมงกุฎเกล้า นอกจากนี้ การบินไทยร่วมกับโรงพยาบาลศิริราช จัดโครงการ “ไมล์ปันสุข” ขอรับบริจาคไมล์จากสมาชิกรอยัล ออร์คิด พลัส ได้จำนวน 17,878,204 ไมล์ เพื่อสนับสนุนการบริจาคเพื่อสมทบทุนจัดหาครุภัณฑ์ทางการแพทย์ อาคารนวมินทรพพิตร 84 พรรษา โรงพยาบาลศิริราช และการบินไทยได้ร่วมประชาสัมพันธ์โครงการ “สร้างสะพานบุญ เชื่อมต่อชีวิต” ให้แก่สมาชิกรอยัล ออร์คิด พลัส และลูกค้าบริษัทฯ เพื่อสนับสนุนการสร้างทางเชื่อมต่อระหว่างทางเดิน Skywalk กับอาคารเฉลิมพระเกียรติรัชกาลที่ 9 ชั้น 2 โรงพยาบาลตำรวจ

- โครงการด้านการศึกษาสนับสนุนทุนการศึกษาให้กับเยาวชนในจังหวัดสุราษฎร์ธานี และบริษัทฯ จัดโครงการ

โทสมาสเตอร์คาราวาน เสริมสร้างทักษะการใช้ภาษาอังกฤษและทักษะการเป็นผู้นำให้แก่เยาวชน โรงเรียนตำรวจตระเวนชายแดนการบินไทย จังหวัดสระแก้ว

- นอกจากนี้ บริษัทฯ ร่วมกับมูลนิธิแอร์บัสจัดกิจกรรม “ปันรักจากการบินไทยสู่ชายแดนใต้” ส่งมอบกระเป๋าและอุปกรณ์การเรียนให้แก่เยาวชนในจังหวัดนราธิวาส
- โครงการส่งเสริมด้านศาสนาและวัฒนธรรม ได้แก่ ถวายผ้าป่า “สายธารแห่งเมตตาทอดผ้าป่าวัดพระบาทน้ำพุ” จำนวนเงิน 320,000 บาท และบริจาคเครื่องใช้สำหรับผู้ป่วย ณ วัดพระบาทน้ำพุ จังหวัดลพบุรี ถวายเงินทำบุญผ้าป่าสามัคคีการบินไทย 10 ปี พระพุทธปฏิมาสุวรรณภูมิสิริโชค ภ.ป.ร. จำนวนเงิน 429,800 บาท และถวายผ้าห่ม ข้าวสาร และถั่วตาลแด่ลามะน้อย ซึ่งเป็นเด็กกำพร้าด้วยโอกาส ณ วัดไทยลุมพินี สหพันธ์สาธารณรัฐประชาธิปไตยเนปาล รวมถึงส่งมอบหนังสือธรรมะให้หน่วยเฉพาะกิจนาวิกโยธิน เพื่อถวายแด่พระภิกษุสงฆ์ในวัด 3 จังหวัดชายแดนใต้
- โครงการช่วยเหลือผู้ประสบอุทกภัย ณ แขวงอัตตะปือ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว การบินไทย สนับสนุนการขนส่งเครื่องอุปโภคบริโภคทางคาร์โก้และร่วมบริจาคเงินช่วยเหลือแก่ผู้ประสบภัย และการบินไทยและไทยสมายล์สนับสนุนการเดินทางและขนส่งสัมภาระให้กับทีมกู้ภัยจากสหราชอาณาจักร เครื่องเรือออสเตรเลีย และสาธารณรัฐประชาชนจีน ช่วยเหลือผู้ฝึกสอนและเยาวชนจำนวน 13 ราย ที่ติดในถ้ำหลวงขุนน้ำนางนอน จังหวัดเชียงราย รวมทั้งส่งทีมปีนเขาและเก็บรังนกนางแอ่นจากเกาะลิบง จังหวัดตรัง เพื่อกลับสู่ภูมิลำเนาหลังเสร็จสิ้นภารกิจ
- โครงการดูแลประชาชนภาคส่วนต่าง ๆ ได้แก่ กิจกรรมมอบของขวัญ และจักรยานในงานวันเด็กโรงเรียนตำรวจตระเวนชายแดนการบินไทย จังหวัดสระแก้ว และการจัดเที่ยวบินพิเศษนำผู้แสวงบุญฮัจญ์สู่ประเทศซาอุดีอาระเบีย จำนวน 28 เที่ยวบิน ผู้โดยสาร 4,046 คน รวมถึงการสนับสนุนอำนวยความสะดวกในการเดินทางของนักกีฬาพาราลิมปิกไทย และการเดินทางนักกีฬา Wheelchair เดินทางไปแข่งขันไตรกีฬา ณ ประเทศออสเตรเลีย และการบินไทยสนับสนุน Snack Box จำนวน 1,000 กล่อง ให้บริการแก่ประชาชนที่มาร่วมชมนิทรรศการเฉลิมพระเกียรติสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษา 66 พรรษา รวมถึงโครงการเหลือ-ขอ รับบริจาคเสื้อผ้าสิ่งของเหลือใช้ให้มูลนิธิบ้านนกขมิ้น โครงการมือถือเก่าไป ชีวิตใหม่มา รับบริจาคโทรศัพท์มือถือเก่าไปรีไซเคิลอย่างถูกวิธี ไร้มลพิษ และนำรายได้จากการรีไซเคิลสบทบทุนสร้าง

โรงพยาบาลที่ขาดแคลนทั่วประเทศ กิจกรรม “เยี่ยมผู้สูงอายุ” ณ บ้านพักคนชรารังสิต และกิจกรรมมอบเงินบริจาคและสิ่งของให้แก่มูลนิธิธรรมิกชนเพื่อคนตาบอดแห่งประเทศไทยฯ

- โครงการด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ โครงการ “ประเมินคาร์บอนฟุตพริ้นท์ขององค์กรและกิจกรรมชดเชยคาร์บอน” พื้นที่สุวรรณภูมิและสำนักงานใหญ่ เพื่อหามาตรฐานการลดการปลดปล่อยและบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจกขององค์กร กิจกรรม “การบินไทยฉลาดใช้พลังงาน ใส่ใจสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัย” ครั้งที่ 8 เน้นความสำคัญเรื่องการบริหารจัดการด้านพลังงานสิ่งแวดล้อมและสภาพแวดล้อมการทำงานที่ดี กิจกรรม “การบินไทยคืนชีวิตให้คุณลงเลี้ยงบิวภาวดี” เพื่อรักษาสภาพน้ำในคลองเลี้ยงบถนวิภาวดีรังสิตหน้าบริษัท ให้ใสสะอาด กิจกรรม “รวมไมล์ รักป่า รักษ์ชุมชน” นำสมาชิกรอยัล ออร์คิด พลัส ท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ สนับสนุนนโยบายการท่องเที่ยวและกระจายรายได้ไปยังชุมชนบ้านถ้ำเสือโฮมสเตย์ จังหวัดเพชรบุรี นอกจากนี้ การบินไทย ร่วมกับบริษัท ไทยวาโก้ จำกัด (มหาชน) รับบริจาคกระเป๋าที่ไม่ใช้แล้วจำนวนมากกว่า 200 กิโลกรัม เพื่อใช้เป็นพลังงานทดแทนหลอดโลกร้อน และนำวัสดุเหลือใช้บางส่วนเป็นวัตถุดิบสร้างอาชีพแก่สตรีด้วยโอกาส รวมถึงพนักงานสถานีภูเก็ต ร่วมทำความสะอาดและปรับปรุงภูมิทัศน์ตั้งแต่บริเวณหัวทางวิ่งสนามบินภูเก็ตถึงอุทยานแห่งชาติสิรินาถ ในโครงการ “ทำอากาศยานภูเก็ต รักชุมชน”
- โครงการความร่วมมือกับพันธมิตรทางธุรกิจส่งเสริมความยั่งยืน ได้แก่ การบินไทย และบริษัท โรลส์ รอยซ์ ร่วมวิจัยและพัฒนาเครื่องยนต์ Trent XWB แห่งแรกของโลก เพื่อถ่ายทอดเทคโนโลยีขั้นสูงในอุตสาหกรรมการบินสู่ประเทศไทย และการบินไทยจัดโปรแกรมท่องเที่ยวทัวร์เอื้องหลวงมากกว่า 20 โปรแกรม สนับสนุนยุทธศาสตร์การส่งเสริมการท่องเที่ยว เมืองรองในการพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ในโครงการ “ไทยเที่ยวไทย ไทยยั่งยืน”

ผู้สนใจสามารถศึกษารายละเอียดได้ในรายงานการพัฒนาอย่างยั่งยืน ประจำปี 2561 ซึ่งบริษัทฯ เปิดเผยต่อสาธารณชนทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ ที่ www.thaiairways.com หรือ Scan QR CODE ด้านล่าง



แนวทางปฏิบัติเพิ่มเติมเกี่ยวกับการป้องกันการมีส่วนเกี่ยวข้องกับการคอร์รัปชัน

เนื่องจากบริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของปัญหาการทุจริตและประพฤติมิชอบ จึงได้นำนโยบาย Whistle Blower หรือ การเป่านกหวีด เข้ามาใช้รณรงค์ป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบ เพื่อให้บริษัทฯ เป็นองค์กรที่มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี พร้อมทั้งจัดทำระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการร้องเรียนเกี่ยวกับการทุจริตหรือการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ คำสั่งบริษัท หรือธรรมาภิบาล หรือจริยธรรม ตามประมวลธรรมาภิบาลและจริยธรรม พ.ศ. 2553 (แก้ไขเพิ่มเติมครั้งที่ 2 พ.ศ. 2560) ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 25 มกราคม 2553 เพื่อให้พนักงาน ลูกจ้าง ผู้มีส่วนได้เสีย และบุคคลภายนอก ใช้เป็นช่องทางในการแจ้งเบาะแส/ความเคลือบแคลงสงสัยที่อาจทำให้เข้าใจได้ว่าเป็นการกระทำทุจริต ผิดกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับของบริษัทฯ เพื่อให้บริษัทฯ ทำการตรวจสอบข้อเท็จจริง ตามระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการร้องเรียนฯ พ.ศ. 2553 อันจะนำไปสู่ความโปร่งใส เป็นธรรม และตรวจสอบได้ขององค์กรต่อไป

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม ด้วยการรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ เพื่อประโยชน์ร่วมกัน และเปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้เสียร้องเรียนในกรณีที่พบเห็นการกระทำที่ส่อไปในทางทุจริตของบุคคลในบริษัทฯ สามารถร้องเรียนมายังผู้มีสิทธิรับข้อร้องเรียน ได้ดังนี้

1. ประธานกรรมการบริษัท
2. กรรมการบริษัท
3. กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
4. เลขาธิการคณะกรรมการบริษัท
5. รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ซึ่งเป็นผู้บังคับบัญชาสูงสุดในสายงานที่เกี่ยวข้องกับข้อร้องเรียน

ผู้ร้องเรียนสามารถร้องเรียนได้ 3 ช่องทาง ดังนี้

1. ร้องเรียนได้โดยตรงด้วยวาจา หรือลายลักษณ์อักษรโดยตรงต่อผู้มีสิทธิรับข้อร้องเรียน
2. ผ่านทาง Email ของผู้มีสิทธิรับข้อร้องเรียน ดังนี้
 - ประธานกรรมการบริษัท (e-mail : tgchairman@thaiairways.com)
 - กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (e-mail : tgpresident@thaiairways.com)
 - เลขาธิการคณะกรรมการบริษัท (e-mail : good.gov@thaiairways.com)
3. ทำเป็นจดหมายถึงผู้มีสิทธิรับข้อร้องเรียน โดยส่งมาที่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900

ทั้งนี้ ผู้ร้องเรียนสามารถร้องเรียนได้มากกว่า 1 ช่องทาง และเลือกที่จะเปิดเผยชื่อหรือไม่ก็ได้ หากเห็นว่าการเปิดเผยอาจทำให้เกิดความเสียหายต่อตนเอง โดยบริษัทฯ จะดำเนินการตรวจสอบข้อเท็จจริงภายในกำหนดเวลาที่กำหนดไว้ในระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการร้องเรียนฯ ไม่เปิดเผยชื่อผู้ร้องเรียนทั้งในระหว่างตรวจสอบและภายหลังการตรวจสอบ พร้อมทั้งมีมาตรการคุ้มครองผู้ร้องเรียน อันจะสร้างความเชื่อมั่นและความปลอดภัยให้แก่ผู้ร้องเรียน



การขับเคลื่อนการป้องกันการทุจริตคอร์รัปชันและประพฤตินิยมของบริษัทฯ มีดังนี้

1. เมื่อวันที่ 27 กันยายน 2560 บริษัทฯ เข้าร่วมลงนามในบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) เรื่อง การขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต ระยะที่ 3 (พ.ศ.2560 - 2564) 3 ฝ่าย ระหว่างสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (สำนักงาน ป.ป.ช.) สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) และหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ จำนวน 54 แห่ง ทั้งนี้ เพื่อแสดงเจตนารมณ์ร่วมกันในการใช้ยุทธศาสตร์ชาติว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต และเป็นแนวทางในการแก้ปัญหาการทุจริตในองค์กร
2. มีแผนปฏิบัติการตามยุทธศาสตร์ด้านการป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564 ของบริษัทฯ และแผนปฏิบัติการตามยุทธศาสตร์ด้านการป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบ ประจำปี 2561 ของบริษัทฯ เพื่อให้มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต ระยะที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564) และแผนปฏิบัติการประจำปี (Action Plan) ของสำนักงาน ป.ป.ช.
3. จัดอบรมบรรยายในหัวข้อวิชา “การป้องกันการทุจริตคอร์รัปชันและประพฤติมิชอบ” ให้กับพนักงานทุกระดับทุกตำแหน่งของบริษัทฯ ตั้งแต่พนักงานแรกเข้าจนถึงระดับผู้จัดการกอง โดยบรรจุไว้ในหลักสูตรมาตรฐานของบริษัทฯ รวมถึงการจัดอบรมบรรยายแบบ Site visit ตามหน่วยงานต่าง ๆ ของบริษัทฯ ในโอกาสที่เหมาะสม
4. มีคำสั่งบริษัทฯ ที่ 106/2558 เรื่อง นโยบายการต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
5. มีประกาศบริษัทฯ ที่ 006/2560 เรื่อง เจตจำนงสุจริตในการบริหารบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มุ่งสู่การเป็นองค์กรธรรมาภิบาลและความโปร่งใส
6. เผยแพร่ Bulletin เกี่ยวกับการป้องกันการทุจริตคอร์รัปชันและประพฤติมิชอบ อาทิเช่น กฎหมายที่เกี่ยวข้อง Case Study จากข้อร้องเรียนที่ยุติแล้ว ข้อมูลข่าวสารต่างๆ เป็นต้น ผ่านทาง Thaisphere e-mail พนักงาน, PD Homepage และโปสเตอร์เป็นประจำทุกเดือน จำนวนเดือนละ 2 ฉบับ เพื่อป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบ และป้องกันมิให้เกิดการกระทำผิดวินัย

7. มีการเผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับการป้องกันการทุจริตคอร์รัปชันและประพฤติมิชอบ ในหัวข้อ “การป้องกันการทุจริตคอร์รัปชันและประพฤติมิชอบ” ใน Website ภายนอกของบริษัทฯ www.thairways.com ให้สาธารณชนรับทราบ
8. จัดตั้ง “เครือข่าย TG รวมพลัง ป้องกันภัยทุจริต” ปัจจุบันมีสมาชิกเครือข่ายฯ จำนวน 1,279 คน เพื่อช่วยกันสอดส่อง ดูแล ติดตาม เฝ้าระวัง ป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบ และสร้างความเข้มแข็งให้กับบริษัทฯ
9. บริษัทฯ ได้เข้ารับการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity & Transparency Assessment: ITA) ของสำนักงาน ป.ป.ช. ประจำปี 2561 โดยบริษัทฯ ได้รับผลการประเมินจากเอกสารหลักฐานเชิงประจักษ์ (Evidence-Based) ซึ่งได้รับผลคะแนน 100 คะแนนเต็ม และได้รับผลคะแนนประเมิน ITA โดยรวม 82.47 คะแนน จาก 100 คะแนนเต็ม อยู่ในเกณฑ์สูงมาก
- ปัจจุบัน การประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (ITA) ถูกกำหนดเป็นกลยุทธ์ที่สำคัญของยุทธศาสตร์ชาติว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต ระยะที่ 3 (พ.ศ.2560-2564) และถือเป็นมาตรการป้องกันการทุจริตเชิงรุกที่หน่วยงานภาครัฐทั่วประเทศจะต้องดำเนินการ เพื่อนำข้อมูลและผลคะแนนที่ได้รับนำไปปรับปรุงพัฒนาการทำงานของหน่วยงานได้อย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น รวมถึงเพื่อยกระดับดัชนีรับรู้การทุจริต (Corruption Perception Index : CPI) ของประเทศไทย
10. บริษัทฯ เสนอชื่อ นาวาอากาศตรี พงษ์ธร เทพกาญจนา รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายปฏิบัติการ (ตำแหน่ง ณ ขณะนั้น) เพื่อคัดเลือกเป็น “คนต้นแบบคมนาคม” ประจำปี 2561 ของกระทรวงคมนาคม โดยนาวาอากาศตรี พงษ์ธร เทพกาญจนา ได้รับรางวัล “คนต้นแบบคมนาคม” ประจำปี 2561 ในฐานะเป็นบุคลากรที่มีความประพฤติปฏิบัติตนเป็นแบบอย่างที่ดี มีความซื่อสัตย์ สุจริต โปร่งใส และมีคุณธรรม

ทั้งนี้ บริษัทฯ ขอยืนยันว่า บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นที่จะเป็นองค์กรที่ดำเนินธุรกิจด้วยความโปร่งใส โดยไม่มีข้อยกเว้นต่อการทุจริตคอร์รัปชันทุกรูปแบบ และพร้อมให้ความร่วมมือสนับสนุนการทำงานของหน่วยงานตรวจสอบต่างๆ ในทุกกรณีจนถึงที่สุดต่อไป

การควบคุมภายในและการบริหารจัดการความเสี่ยง



“

เพื่อการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน บริษัทฯ ได้กำหนด
มาตรการในการควบคุมการบริหารจัดการภายใน
ยึดมั่นคุณค่าของความซื่อสัตย์และจริยธรรม
ประเมินและบริหารจัดการความเสี่ยง มีการสื่อสาร
ทั้งภายใน และภายนอกด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล
และมีการติดตามประเมินผลเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพ
ในการควบคุมภายในมากที่สุด

”

บริษัทฯ จัดให้มีระบบการควบคุมภายในที่เพียงพอกับการดำเนินธุรกิจและมีการติดตามประเมินผล
อย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้มั่นใจว่าระบบที่วางไว้สามารถดำเนินไปได้อย่างเหมาะสมกับสภาพแวดล้อม
ที่มีการเปลี่ยนแปลง และสอดคล้องกับระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ โดยมีโครงสร้างการควบคุมภายใน
ครบทั้ง 5 องค์ประกอบและ 17 หลักการ ตามมาตรฐาน Committee of Sponsoring Organization
of The Treadway Commission : COSO 2013 ทั้งนี้ ผลการประเมินการควบคุมภายใน สรุปได้ดังนี้

สภาพแวดล้อมการควบคุม

1. องค์กรแสดงถึงความยึดมั่นในคุณค่าของความซื่อตรง (Integrity) และจริยธรรม

บริษัทฯ กำหนดแนวทางเรื่องความซื่อสัตย์และจริยธรรม รวมถึงการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน ข้อพึงปฏิบัติ/ไม่พึงปฏิบัติไว้ในคู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติหน้าที่ และการตัดสินใจในเรื่องต่างๆ ตลอดจนจนบริหารงานโดยยึดหลักธรรมาภิบาล มีบทลงโทษที่เหมาะสมหากมีการฝ่าฝืนข้อกำหนด อีกทั้งมีบรรจุอยู่ในหลักสูตร Orientation เพื่อให้พนักงานใหม่ทุกคนตระหนักถึงความสำคัญของธรรมาภิบาลขององค์กรและสามารถนำมาใช้ในการปฏิบัติงานต่อไป กรณีมีการประพฤติปฏิบัติฝ่าฝืนหลักจริยธรรมของบริษัทฯ ให้สำนักงานตรวจการองค์กรมีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาและตรวจสอบข้อเท็จจริงภายในกรอบระยะเวลาที่กำหนด ตามระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการร้องเรียนเกี่ยวกับการทุจริตหรือการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ คำสั่งบริษัทฯ หรือตามคู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดี

2. คณะกรรมการมีความเป็นอิสระจากฝ่ายบริหาร และทำหน้าที่กำกับดูแล (Oversight) และพัฒนาการดำเนินการด้านการควบคุมภายใน

บริษัทฯ กำหนดบทบาทหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหารไว้ในคู่มือกรรมการ โดยอ้างอิงจากพระราชบัญญัติ บริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 บทบัญญัติที่เกี่ยวข้องในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 ข้อบังคับและประกาศต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง กับคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (กลต.) รวมถึงข้อบังคับและนโยบายของบริษัทฯ และเพื่อให้บริษัทฯ มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Good Corporate Governance) ตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของกระทรวงการคลังและตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย มีการจัดทำบันทึกข้อตกลงการประเมินผลการดำเนินงาน ระหว่างบริษัทฯ กับภาครัฐ ผ่านสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) ซึ่งจะมีการกำหนดตัวชี้วัด นำหนัก ค่าเกณฑ์วัด/เป้าหมายการดำเนินงานตามแผนกลยุทธ์ประจำปีของบริษัทฯ ที่ชัดเจน เพื่อใช้ในการประเมินผลความสำเร็จในการดำเนินธุรกิจขององค์กร มีการติดตามผลการดำเนินงานในที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ และคณะ

กรรมการชุดต่างๆ ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ อย่างสม่ำเสมอ อาทิ คณะ กรรมการบริหาร คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง คณะกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการ เพื่อสังคม เป็นต้น คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบ ด้วยผู้เชี่ยวชาญด้านต่างๆ ตาม Skill Matrix เพื่อให้สอดคล้องกับภารกิจและแผนยุทธศาสตร์ของบริษัทฯ ทั้งนี้มีการกำหนดให้มีกรรมการอิสระอย่างน้อย 1 ใน 3 ของจำนวนกรรมการทั้งหมดตามข้อกำหนดของ กลต. และ สคร. โดยในบางขณะมีกรรมการอิสระมากกว่า 50% ของกรรมการทั้งหมด จึงมั่นใจได้ว่าคณะกรรมการมีความเป็นอิสระและมีการถ่วงดุลที่เหมาะสม

3. ฝ่ายบริหารได้จัดให้มีโครงสร้างสายการรายงานการ กำหนดอำนาจในการสั่งการและความรับผิดชอบ ที่เหมาะสม เพื่อให้องค์กรบรรลุวัตถุประสงค์ ภายใต้ การกำกับดูแล (Oversight) ของคณะกรรมการ

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีมติอนุมัติการปรับปรุง โครงสร้างองค์กรที่เหมาะสม โดยมีการจัดสายงาน หน่วยงานในการบังคับบัญชา อำนาจหน้าที่และ ความรับผิดชอบตามที่กำหนดในเอกสาร Function Description และ Job Description ไว้อย่างชัดเจนเป็น ลายลักษณ์อักษร มีการแบ่งแยกหน้าที่ ที่สำคัญระหว่างการประกอบธุรกิจการbinและหน่วยธุรกิจอย่างชัดเจน เพื่อให้องค์กรบรรลุวัตถุประสงค์

ทั้งนี้ บริษัทฯ มีการกำหนดอำนาจหน้าที่ และระเบียบ ข้อบังคับต่าง ๆ ในแต่ละเรื่องไว้แล้ว แต่อยู่ระหว่างจัดทำ อำนาจในการบริหารงาน Table of Authority/ToA สำหรับ ตำแหน่งงานระดับบริหารทุกหน่วยงาน โดยรวบรวม อำนาจการบริหารงานที่ระบุในเอกสารต่างๆ ของ บริษัทฯ ที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดอำนาจตามตำแหน่ง มาไว้ในที่เดียวกัน โดยผู้ดำรงตำแหน่งของหน่วยงาน ลงนามรับรองอำนาจการบริหารรายตำแหน่งงานเพื่อยึด ปฏิบัติตามอำนาจดังกล่าว พร้อมทั้งจัดทำทะเบียน เพื่อให้ง่ายต่อการควบคุมและติดตามเมื่อมีการ เปลี่ยนแปลงโครงสร้างองค์กร

4. องค์กรแสดงถึงความมุ่งมั่นในการจูงใจ พัฒนาและ รักษาบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถ

บริษัทฯ มีกระบวนการในการจัดหาบุคลากรที่เป็นไป ตามข้อกำหนดตาม พ.ร.บ. คุณสมบัติมาตรฐานสำหรับ กรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2558 และระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการบริหารงานบุคคล โดยมี

การกำหนดเกณฑ์ คุณสมบัติในการจัดหาเพื่อให้ได้บุคลากรที่มีความรู้ ความสามารถ และศักยภาพตามคุณลักษณะที่พึงประสงค์ รวมทั้งมีกระบวนการ/วิธีการในการวัดและประเมินผลบุคลากรประจำปี มีการกำหนดมาตรฐานตัวชี้วัดกับเป้าหมายและเกณฑ์วัดผลที่เชื่อมโยงสู่การจ่ายค่าตอบแทนที่เป็นธรรม มีการสร้างแรงจูงใจเพื่อรักษาบุคลากร เช่น ส่งเสริมการพัฒนาศักยภาพพนักงาน โดยมีแผนการฝึกอบรมที่สอดคล้องกับลักษณะงานและความรับผิดชอบในแต่ละระดับตำแหน่งงาน ทั้งด้าน Soft Skill และ Hard Skill เช่น การอบรมด้าน ภาษา ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ และจัดการอบรมต่างๆ ให้เป็นไปตามกฎหมายทั้งภายในประเทศ และตามมาตรฐานสากล เช่น ด้านคุณภาพ ความปลอดภัย และสิ่งแวดล้อม ปฏิบัติตาม พ.ร.บ. ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ด้านความมั่นคงการบิน ตามข้อกำหนดของ IATA ICAO IOSA รวมถึงการอบรมตามข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันและปราบปรามทุจริต และประพฤติมิชอบ มีการจัดกิจกรรมเสริมสร้างวัฒนธรรมองค์กรที่เข้มแข็งเป็นหนึ่งเดียว (Strong Corporate Culture) และปลูกฝังวัฒนธรรมองค์กรที่มุ่งเน้นการทำงานเชิงรุก (Proactive Culture) โดยพัฒนาเครือข่ายพนักงานกลุ่มผู้นำการเปลี่ยนแปลง (Change Agent) ให้มีการทำงานเชิงรุกแบบ Cross Function ทำให้เกิดความร่วมแรงร่วมใจกัน

ทำงาน นอกจากนี้มีการสร้างแรงจูงใจด้วยการเชื่อมโยงผลการประเมินกับการพิจารณาความดีความชอบเพื่อเลื่อนตำแหน่งและขึ้นเงินเดือนประจำปี เพื่อเป็นขวัญกำลังใจในการปฏิบัติงานของพนักงาน ตลอดจนการดำเนินโครงการบริหารจัดการพนักงานผู้มีศักยภาพสูงสำหรับผู้บริหาร เพื่อเตรียมความพร้อมของบุคลากรที่จะสืบทอดตำแหน่งงานหลัก (Key Position) และตำแหน่งงานสำคัญ (Critical Position)

5. องค์กรกำหนดให้บุคลากรมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการควบคุมภายใน เพื่อให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ขององค์กร

เพื่อให้มั่นใจได้ว่าบริษัทฯ สามารถบรรลุตามวัตถุประสงค์ขององค์กร จึงกำหนดให้ผู้บริหาร พนักงาน มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการควบคุมภายใน โดยจัดให้มีนโยบายควบคุมภายใน ซึ่งเป็นกระบวนการสื่อสารเชิงบังคับที่กำหนดให้ผู้บริหารและพนักงานใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติงาน โดยผ่านกระบวนการทำงานที่ได้จัดวางไว้อย่างเหมาะสม มีการแบ่งหน้าที่งานอย่างเป็นระบบ เพื่อมิให้หน่วยงานหรือบุคคลเดียวกัน ปฏิบัติหน้าที่สำคัญหรือเสี่ยงต่อความเสียหายของบริษัทฯ มี Check & Balance เพื่อป้องกันความผิดพลาดและการปฏิบัติที่ไม่เป็นไปตามกฎ ระเบียบ และกำหนดตัวชี้วัด (KPI) ซึ่งถ่ายทอดเป้าหมายของแต่ละสายงานไปยังพนักงานตามลำดับชั้น



การประเมินความเสี่ยง

1. องค์กรกำหนดวัตถุประสงค์ไว้อย่างชัดเจนเพียงพอ เพื่อให้สามารถระบุและประเมินความเสี่ยงต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบรรลุวัตถุประสงค์ขององค์กร

บริษัทฯ ได้กำหนดวัตถุประสงค์ในการดำเนินงาน โดยมุ่งเน้นการสร้าง ความพึงพอใจให้กับลูกค้า ให้การบริการระดับโลก สร้างคุณค่าในทุกมิติ ด้วยวิสัยทัศน์ “เป็นสายการบินแห่งชาติที่มีการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพและมีกำไรอย่างยั่งยืน ให้บริการดีเลิศ ด้วยเสน่ห์ความเป็นไทย” มีเป้าหมาย “เป็นสายการบินชั้นนำใน 5 อันดับแรกของโลกที่ลูกค้าพึงพอใจ และสามารถแก้ปัญหาการขาดทุนสะสมภายในปี 2565” ภายใต้งานรักษามาตรฐานความปลอดภัยในระดับสากลอย่างต่อเนื่อง

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้กำหนดระดับความเสี่ยงที่องค์กรยอมรับได้ (Risk Appetite) เพื่อใช้เป็นกรอบในการกำหนดกลยุทธ์ของบริษัทฯ ให้เหมาะสม สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ในการดำเนินงานของบริษัทฯ ได้

2. องค์กรระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยงที่อาจกระทบต่อการบรรลุวัตถุประสงค์ไว้อย่างครอบคลุมทั่วทั้งองค์กร

บริษัทฯ ได้มีการวิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยงในด้านต่าง ๆ ทั้งจากปัจจัยภายนอก เช่น สภาวะการแข่งขันในธุรกิจการบิน เศรษฐกิจ และการเมืองทั้งของโลกและภูมิภาค การก่อการร้าย ภัยพิบัติและโรคระบาด และจากปัจจัยภายใน เช่น ประสิทธิภาพของกระบวนการทำงานและการบริหารจัดการเทคโนโลยีสารสนเทศ โดยได้ระบุความเสี่ยงในด้านต่าง ๆ ได้แก่ ด้านกลยุทธ์ ด้านการดำเนินงาน ด้านการเงิน และด้านมาตรฐานและกฎระเบียบ รวมถึงสายงานต่าง ๆ ได้มีการบริหารความเสี่ยงในหน่วยงาน ตามคู่มือบริหารความเสี่ยงของบริษัทฯ และมีการจัดทำดัชนีชี้วัดความเสี่ยงที่สำคัญ (Key Risk Indicator/KRI) หากระดับคะแนนของความเสี่ยงเข้าสู่ Trigger และ Threshold จะมีการทบทวนมาตรการการควบคุม และจัดทำแผนงานรองรับ

ทั้งนี้ การบริหารความเสี่ยงของบริษัทฯ อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง ซึ่งได้รับการแต่งตั้งจากคณะกรรมการบริษัทฯ

3. องค์กรได้พิจารณาถึงโอกาสที่จะเกิดการทุจริตในการประเมินความเสี่ยงที่จะบรรลุวัตถุประสงค์ขององค์กร

บริษัทฯ มีนโยบายการต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบ มีการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อประเมินความเสี่ยงด้านทุจริตในกระบวนการทำงานกับหน่วยงานระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ผู้อำนวยการใหญ่ กรรมการผู้จัดการ เพื่อให้เกิดความโปร่งใสและเป็นธรรม มีความซื่อสัตย์สุจริตในการปฏิบัติงาน มีการประเมินแรงจูงใจและทัศนคติอันจะนำไปสู่โอกาสการทุจริต โดยพิจารณาจากผลสำรวจการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity & Transparency Assessment : ITA) โดยสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช) ซึ่งในปี 2561 บริษัทฯ ได้ผลคะแนนประเมินเฉลี่ยรวมร้อยละ 82.47 จัดอยู่ในระดับมีคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานสูงมาก (เกณฑ์ระดับคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานร้อยละ 80-100 = สูงมาก) มีการจัดบรรยายรณรงค์ ป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบให้กับพนักงานในหน่วยงานต่าง ๆ เพื่อส่งเสริมและปลูกจิตสำนึกให้พนักงานตระหนักและพึงระวังในการปฏิบัติที่เป็นการขัดต่อกฎหมาย กฎ ข้อบังคับ และระเบียบบริษัทฯ ซึ่งเป็นการกระทำผิดจากการปฏิบัติงานโดยรู้เท่าไม่ถึงการณ์ จัดทำ Bulletin ให้ความรู้เรื่องการป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบทุกเดือน มีเครือข่าย “TG รวมพลังป้องกันภัยทุจริต” โดยมีพนักงานเข้าร่วมเป็นสมาชิก และมีส่วนร่วมในการเฝ้าระวัง สอดส่องดูแลการกระทำทุจริตและประพฤติมิชอบ อันจะนำมาซึ่งประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ ในการสร้างบุคคลต้นแบบที่มีความซื่อสัตย์สุจริตในการปฏิบัติงานอย่างยั่งยืนต่อไป

4. องค์กรสามารถระบุและประเมินความเปลี่ยนแปลงที่อาจมีผลกระทบต่อระบบการควบคุมภายใน

บริษัทฯ ได้นำปัจจัยต่าง ๆ ทั้งภายในและภายนอกที่มีผลกระทบต่อการทำงาน มาประเมินและวิเคราะห์ความเปลี่ยนแปลง เพื่อระบุเป็นความเสี่ยงระดับองค์กรและระดับฝ่าย เช่น การขยายตัวของสายการบินต้นทุนต่ำ การก่อการร้าย ภัยพิบัติและโรคระบาด การเปลี่ยนแปลงด้านกฎหมายหรือระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ โดยมีการติดตามความคืบหน้าในการบริหารความเสี่ยงอย่างสม่ำเสมอ รวมถึงจัดทำแผนเพื่อควบคุมความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้

กิจกรรมการควบคุม

1. องค์กรมีมาตรการควบคุมที่ช่วยลดความเสี่ยงที่จะไม่บรรลุวัตถุประสงค์ขององค์กรให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้

บริษัท มีมาตรการควบคุมที่ช่วยลดความเสี่ยงที่จะทำให้องค์กรไม่บรรลุวัตถุประสงค์ โดยมีการกำหนดนโยบายจัดทำคู่มือการปฏิบัติงาน และระเบียบปฏิบัติต่างๆ อีกทั้งจัดทำมาตรการเพื่อควบคุมความเสี่ยง โดยพิจารณาจากปัจจัยทั้งภายในและภายนอกองค์กร ตลอดจนมีการคาดการณ์สถานการณ์ในอนาคตที่มีผลกระทบต่อการบรรลุวัตถุประสงค์ รวมทั้งมีการทบทวน ปรับปรุง ระเบียบ วิธีปฏิบัติต่างๆ เพื่อลดความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ เช่น การปฏิบัติตามกฎหมาย GDPR ซึ่งเป็นกฎหมายใหม่ของสหภาพยุโรป (EU) ที่ให้ความคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ที่อาศัยอยู่ในเขตสหภาพยุโรป และมีบทลงโทษที่รุนแรงต่อองค์กรที่กระทำการละเมิดกฎหมาย โดยได้กำหนดแนวทางในการบริหารจัดการอย่างเหมาะสมเพื่อสามารถรองรับการปฏิบัติตามกฎหมายใหม่ของสหภาพยุโรป (EU) รวมถึงการดำเนินการตามประกาศคณะกรรมการความร่วมมือป้องกันการทุจริต (คณะกรรมการ ค.ป.ท.) ซึ่งบริษัท ได้ดำเนินการตามระเบียบว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุที่เกี่ยวข้องกับการพาณิชย์โดยตรงของบริษัท พ.ศ. 2561 เพื่อให้การดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างเป็นไปตามข้อกำหนดตามประกาศคณะกรรมการ ค.ป.ท. เป็นต้น

2. องค์กรเลือกและพัฒนากิจกรรมการควบคุมทั่วไปด้วยระบบเทคโนโลยี เพื่อช่วยสนับสนุนการบรรลุวัตถุประสงค์

บริษัท จัดทำโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ มีนโยบายและมาตรการการรักษาความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศโดยอ้างอิงกรอบมาตรฐาน ISO : 27001 โดยออกเป็นคำสั่งบริษัท เพื่อให้ทุกหน่วยงานต้องถือปฏิบัติ รวมถึงกำหนดให้มีการควบคุมกระบวนการได้มา การพัฒนาและบำรุงรักษา ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศโดยจัดทำเป็นคู่มือบริหาร

จัดการโครงการ (Project Management Handbook) มีการจัดทำแผนแม่บท IT เพื่อจัดลำดับความสำคัญของการลงทุน และพัฒนาระบบสารสนเทศของบริษัท โดยมีการทบทวนทุกปีเพื่อให้สอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกับกลยุทธ์บริษัท ตลอดจนมีการนำระบบเทคโนโลยีมาใช้ อาทิเช่น การพัฒนา “Smart Flow Application” เพื่อรองรับงานบริการกรณีเปลี่ยนการเดินทางให้ผู้โดยสาร สามารถช่วยแก้ปัญหาความยุ่งยากและความล่าช้าในการโอนย้ายผู้โดยสารระหว่างสายการบินให้สะดวก รวดเร็ว และยังคงค่าใช้จ่ายในการสำรองที่นั่งใหม่กับสายการบินอื่นได้เป็นจำนวนมาก หรือโครงการ “THAI Connect” ซึ่งใช้ Application Line เป็นช่องทางในการส่งเสริมและสนับสนุนการขาย โดยนำข้อมูลของสมาชิกมาวิเคราะห์ และสร้างแคมเปญ ส่งเสริมการตลาดและสนับสนุนการขาย รวมทั้งนำเสนอข้อมูล ข่าวสาร โปรโมชัน ผลิตภัณฑ์และบริการต่างๆ ได้ตรงกับความสนใจของลูกค้าแต่ละกลุ่ม (Segmentation) และสอดคล้องกับพฤติกรรม การเดินทางของลูกค้า (Personalization) เป็นต้น

3. องค์กรจัดให้มีกิจกรรมการควบคุมผ่านทางนโยบาย ซึ่งได้กำหนดสิ่งที่คาดหวังและขั้นตอนการปฏิบัติเพื่อให้ นโยบายที่กำหนดไว้นั้นสามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้

บริษัท ได้นำกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับของหน่วยงาน/องค์กรภายนอกที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการบิน ทั้งของภาครัฐและองค์กรต่างๆ ทั้งในและต่างประเทศ มาประมวลและจัดทำเป็นนโยบาย ระเบียบปฏิบัติ และคู่มือการปฏิบัติงาน ทั้งที่เป็นลายลักษณ์อักษรและที่เป็น Electronic File เพื่อให้ นโยบาย ระเบียบปฏิบัติและคู่มือต่างๆ สามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้ โดยมีการทบทวนนโยบาย ระเบียบปฏิบัติให้เหมาะสมอยู่เสมอ เช่น มีการปรับปรุงระเบียบบริษัท ว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้าง และการบริหารพัสดุที่เกี่ยวข้องกับการพาณิชย์โดยตรง พ.ศ. 2561 เพื่อให้สอดคล้องกับพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560 และการปรับปรุงกรอบการตรวจสอบข้อเท็จจริงและการลงโทษทางวินัย ให้เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรี เป็นต้น

สารสนเทศและการสื่อสาร

1. องค์กรมีข้อมูลที่เกี่ยวข้องและมีคุณภาพ เพื่อสนับสนุนให้การควบคุมภายในสามารถดำเนินไปได้ตามที่กำหนดไว้

บริษัทฯ มีการนำข้อมูลที่ต้องการใช้ในการดำเนินงาน โดยพิจารณาทั้งข้อมูลจากภายในและภายนอก ได้แก่ ข้อมูลด้านกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อกำหนด ข้อมูลการปฏิบัติงาน ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการบิน โดยนำมาศึกษาวิเคราะห์พิจารณาถ่วงถ่วง และเปรียบเทียบอย่างเป็นระบบ มีระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ (IT) เพื่อรองรับการจัดเก็บ ค้นหาข้อมูล และรองรับการปฏิบัติงาน มีการพัฒนาระบบ IT ให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของข้อมูลและเทคโนโลยี อาทิ การนำระบบ Network Management System (NMS) มาใช้ในการวางแผนเที่ยวบิน วิเคราะห์และวางแผนเครือข่ายเส้นทางบิน และฝูงบินระยะยาว การนำระบบ SAP มาใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน เช่น ด้านการเงินและการบัญชี ด้านบุคลากร และหน่วยธุรกิจ เพื่อช่วยให้ผู้บริหารมีข้อมูลในการพิจารณาต้นทุน และความคุ้มค่าได้เป็นอย่างดี มีการศึกษา วิเคราะห์ ประเมินปัจจัยแวดล้อม โดยจัดทำ Feasibility Study หรือการลงทุนผ่านทางคณะกรรมการหรือคณะทำงานชุดต่างๆ เพื่อบริหารโครงการลงทุนให้เป็นไปตามเป้าหมาย และได้ประโยชน์สูงสุด นอกจากนี้ยังมีศูนย์ข้อมูลข่าวสารทำหน้าที่กำกับ ดูแล บริหารจัดการด้านข้อมูลข่าวสารของบริษัทฯ ให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติฯ ข้อมูลข่าวสารของราชการอย่างเคร่งครัด

2. องค์กรสื่อสารข้อมูลภายใน ซึ่งรวมถึงวัตถุประสงค์และความรับผิดชอบต่อการควบคุมภายใน ที่จำเป็นต่อการสนับสนุนให้การควบคุมภายในดำเนินไปได้ตามที่วางไว้

บริษัทฯ มีระบบสารสนเทศ และกระบวนการสื่อสารข้อมูลภายในอย่างเพียงพอและมีประสิทธิภาพ สามารถเข้าถึงข้อมูลในการปฏิบัติงานได้อย่างรวดเร็วผ่านช่องทางต่างๆ เช่น การประชุม เอกสาร e-mail Intranet ของบริษัทฯ ประกาศเสียงตามสาย ตลอดจนการสื่อสารผ่านสังคมออนไลน์ (Social Media) เช่น ระบบ Government Chat (G-Chat), Line Group ของสายงานต่างๆ เป็นต้น เพื่อให้การสื่อสารภายในองค์กรมีประสิทธิภาพทันต่อเหตุการณ์ และเข้าถึงพนักงานทุกกลุ่ม อันเป็นปัจจัยสำคัญในการเชื่อมพนักงานทั้งองค์กรเข้าไว้ด้วยกัน นอกจากนี้ยังมีศูนย์ปฏิบัติการการบินไทย (DD Command Center) ซึ่งดำเนินการต่อเนื่องจากปี 2560 เพื่อใช้ประสานงานและแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารโดยผู้บริหารระดับสูงของทุกสายงานประชุมร่วมกัน เพื่อรับฟังและติดตามสถานการณ์ต่างๆ ของไทยและต่างประเทศ รวมทั้งอุบัติเหตุและภัยพิบัติ รวมถึงรายงานอื่นๆ จากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องผ่านระบบ Teleconference โดยเชื่อมโยงการประชุมจากสำนักงานใหญ่ ไปยังอาคารศูนย์ปฏิบัติการต่างๆ ของบริษัทฯ เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมรับสถานการณ์ต่างๆ อันจะส่งผลกระทบต่อการบินไทยได้อย่างทันที่ อีกทั้งยังมีช่องทางสำหรับพนักงานสามารถแจ้งข้อมูลหรือเบาะแสเกี่ยวกับ





การทุจริตภายในบริษัทฯ (นโยบาย Whistle Blower) ตามระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการร้องเรียนเกี่ยวกับการทุจริต พ.ศ. 2553 โดยสามารถร้องเรียนโดยตรงด้วยวาจาหรือลายลักษณ์อักษร หรือผ่านทาง e-mail, จดหมายถึงผู้มีสิทธิ์รับข้อร้องเรียน ได้แก่ ประธานกรรมการบริษัท กรรมการบริษัท กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ เลขานุการคณะกรรมการบริษัท รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ซึ่งเป็นผู้บังคับบัญชาสูงสุดในสายงานที่เกี่ยวข้องกับข้อร้องเรียน

3. **องค์กรได้สื่อสารกับหน่วยงานภายนอก เกี่ยวกับประเด็นที่อาจมีผลกระทบต่อการควบคุมภายใน**

บริษัทฯ ได้จัดทำรายงานประจำปี รายงานการพัฒนาอย่างยั่งยืนเผยแพร่ทาง Website ของบริษัทฯ มีการประชาสัมพันธ์ข่าวสารของบริษัทฯ ผ่านทางสื่อต่างๆ รวมถึง Mobile Application ตลอดจนจัดให้มีช่องทาง

ในการร้องเรียน/สื่อสารข้อมูลจากลูกค้า/คู่ค้า สายการบิน ลูกค้า และองค์กร/หน่วยงานภายนอกต่างๆ มีการจัดทำแบบสำรวจความพึงพอใจของลูกค้า เพื่อรับฟังปัญหาและข้อร้องเรียนที่เกิดจากการให้บริการ รวมถึงการรับข้อเสนอแนะเพื่อพัฒนาปรับปรุงการให้บริการให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ตลอดจนมีการติดต่อสื่อสารเพื่อรับนโยบายจากหน่วยราชการ และกระทรวงต่างๆ รวมถึงการจัดทำรายงานเพื่อเสนอต่อหน่วยราชการที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ ยังเปิดโอกาสให้บุคคล ภายนอกสามารถแจ้งข้อมูล หรือเบาะแสเกี่ยวกับการฉ้อฉลหรือทุจริตมายังประธานกรรมการบริษัทฯ กรรมการบริษัทฯ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ เลขานุการคณะกรรมการบริษัทฯ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ซึ่งเป็นผู้บังคับบัญชาสูงสุดในสายงานที่เกี่ยวข้องกับข้อร้องเรียน โดยสามารถร้องเรียนผ่าน 3 ช่องทางคือ โดยวาจา/ลายลักษณ์อักษร จดหมายและ e-mail

การติดตามประเมินผล

1. องค์กรติดตามและประเมินผลการควบคุมภายใน เพื่อให้มั่นใจได้ว่าการควบคุมภายในยังดำเนินไปอย่างครบถ้วน เหมาะสม

บริษัทฯ มีการติดตามประเมินผลการควบคุมภายใน โดยผู้บริหารทุกระดับรับทราบ และตระหนักถึงความเสี่ยงที่มิต่อการติดตามผลการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามแผนงานและเป้าหมายที่กำหนด เช่น จัดให้มีการประชุมภายในฝ่ายเพื่อติดตามผลการปฏิบัติงาน ให้บรรลุเป้าหมายตามดัชนีชี้วัดผลการปฏิบัติงาน (KPI) มีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติงานเปรียบเทียบกับเป้าหมายตามแผนงาน หรืองบประมาณ เสนอต่อผู้บริหารเพื่อพิจารณาปรับปรุงแก้ไขให้เป็นไปตามเป้าหมายอย่างสม่ำเสมอ ทุกฝ่ายมีการประเมินการควบคุมภายใน และจัดทำรายงานการควบคุมภายในเป็นประจำทุกปี มีการสอบทานและประเมินประสิทธิภาพการควบคุมภายในของหน่วยงานต่างๆ โดยผู้ตรวจสอบภายในจากสำนักงานการตรวจสอบภายในของบริษัทฯ ตามแผนการตรวจสอบประจำปี อีกทั้ง ยังมีฝ่ายความปลอดภัย ความมั่นคง และมาตรฐานการบิน ทำการตรวจสอบด้านปฏิบัติการ เพื่อให้มั่นใจว่าทุกหน่วยงานมีการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อกำหนดตามมาตรฐานสากล นอกจากนี้ ยังมีผู้ตรวจสอบจากหน่วยงานภายนอก เช่น สำนักงานตรวจเงินแผ่นดิน (สตง), สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.), IATA Operational Safety Audit (IOSA), European Aviation Safety Agency (EASA), Japan Civil Aviation Bureau (JCAB), และองค์กรระหว่างประเทศว่าด้วยการมาตรฐาน (International Standards Organization : ISO) ต่าง ๆ เป็นต้น ซึ่งผู้บริหารได้ให้ความสำคัญและมีการพิจารณาเพื่อปรับปรุงแก้ไขตามข้อเสนอแนะของผู้ตรวจสอบดังกล่าว

2. องค์กรประเมินและสื่อสารข้อบกพร่องของการควบคุมภายในอย่างทันเวลาต่อบุคคลที่รับผิดชอบ ซึ่งรวมถึงผู้บริหารระดับสูง และคณะกรรมการตามความเหมาะสม

บริษัทฯ โดยสำนักงานการตรวจสอบภายใน ได้กำหนดแนวทางการจัดทำรายงานผลการตรวจสอบ และข้อเสนอแนะเพื่อการแก้ไขปรับปรุง รวมทั้งติดตามผลการดำเนินการตามข้อเสนอแนะ นำเสนอต่อผู้บริหารหน่วยรับตรวจ และผู้บริหารระดับสูงที่เกี่ยวข้องเพื่อรับทราบและดำเนินการตามข้อเสนอแนะโดยสำนักงานการตรวจสอบภายใน มีการติดตามความคืบหน้าการดำเนินการตามข้อเสนอแนะในรายงานผลการตรวจสอบทุกประเด็นจนกว่าจะมีการดำเนินการแล้วเสร็จครบถ้วน รวมถึงสรุปผลความคืบหน้า นำเสนอต่อกรรมการผู้อำนวยการใหญ่และคณะกรรมการตรวจสอบ ทุกไตรมาส เพื่อให้มั่นใจว่าการนำข้อเสนอแนะไปปฏิบัติอย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ในกรณีที่พบหรือมีข้อสงสัยว่ามีรายการหรือการกระทำที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อผลการดำเนินงานของบริษัทฯ อย่างร้ายแรง เช่น การขัดแย้งทางผลประโยชน์ การทุจริต มีสิ่งผิดปกติหรือความบกพร่องที่สำคัญในระบบการควบคุมภายใน หรือมีการฝ่าฝืนกฎ ระเบียบ เป็นต้น หัวหน้าสำนักงานการตรวจสอบภายในจะรายงานต่อกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และคณะกรรมการตรวจสอบทันที

ทั้งนี้ ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 2/2562 วันที่ 28 เดือน กุมภาพันธ์ 2562 โดยมีกรรมการอิสระจำนวน 6 ท่าน ซึ่งรวมกรรมการตรวจสอบจำนวน 2 ท่าน เข้าร่วมประชุมด้วย สรุปได้ว่าระบบการควบคุมภายในของบริษัทฯ มีความเพียงพอกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ



รายการระหว่างกัน

บริษัทฯ มีรายการระหว่างกันที่สำคัญกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่ และนิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561 ดังนี้

นิติบุคคล/ บริษัทที่อาจ มีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของ รายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2561	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2560	
กระทรวงการคลัง	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลัง เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 51.03 กรรมการของบริษัทฯ ได้แก่ นายสมชัย สัจจพงษ์ ดำรงตำแหน่งปลัดกระทรวงการคลัง <p>หมายเหตุ นายสมชัย สัจจพงษ์ ลาออกจากกรรมการบริษัทฯ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2561 เป็นต้นไป</p>	1. กระทรวงการคลัง กู้เงินจากสถาบันการเงินต่างประเทศ ให้บริษัทฯ กู้ต่อ ประกอบด้วย			การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียม การใช้วงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		• เงินกู้ยืมระยะยาว ซึ่งยังคงมียอดคงค้างและดอกเบี้ยจ่ายดังนี้			
		- เงินกู้ยืมระยะยาวคงค้าง	14,372.18	15,102.67	
		- ดอกเบี้ยจ่าย	354.29	360.48	
		- ดอกเบี้ยค้างจ่าย	154.34	162.25	
- ค่าธรรมเนียมเงินกู้/ค้างจ่าย	47.59	47.25			
• เงินกู้ยืมระยะสั้น ซึ่งยังคงมียอดคงค้าง และดอกเบี้ยจ่ายดังนี้					
- เงินกู้ยืมระยะสั้นคงค้าง	0.00	4,270.14			
- ดอกเบี้ยจ่าย	9.02	73.43			
- ดอกเบี้ยจ่ายล่วงหน้า	0.00	9.02			
- ค่าธรรมเนียมเงินกู้/ค้างจ่าย	2.30	6.83			
2. บริษัทฯ มีรายการเช่าที่ดินจากที่ราชพัสดุ			5.10	5.12	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
3. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบินแก่กระทรวงการคลัง					กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
- ยอดรายได้รวม			0.31	0.12	
- ยอดลูกหนี้คงค้าง			0.16	0.03	

วัตถุประสงค์/ บริษัทที่อาจ มีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของ รายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2561	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2560	
ธนาคารออมสิน	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท มีอำนาจควบคุมธนาคารออมสิน 	1. บริษัท ทำสัญญาวงเงินกู้ประเภทเงินทุนหมุนเวียนกับธนาคารออมสิน จำนวนเงินไม่เกิน 3,500 ล้านบาท <ul style="list-style-type: none"> - ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้ 8.40 - ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้ค้างจ่าย 2.21 		17.50	การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมการใช้งานวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2. บริษัท ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้บริการเช่าพื้นที่ และบริการอื่น ๆ แก่ธนาคารออมสิน <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 8.34 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 1.05 		8.23	
ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท มีอำนาจควบคุมธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย 	1. บริษัท ทำสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาวกับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย ซึ่งยังมียอดคงค้างและดอกเบี้ยจ่าย ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> - ยอดเงินคงค้าง 713.91 - ดอกเบี้ยจ่าย 16.74 - ดอกเบี้ยค้างจ่าย 0.11 		952.54	การกำหนดราคา/เงื่อนไขและอัตราดอกเบี้ยเป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2. บริษัท ทำสัญญาวงเงินกู้ประเภทเงินทุนหมุนเวียนกับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย จำนวนเงิน 3,000 ล้านบาท ในปี 2561 มีการใช้วงเงิน 1,000 ล้านบาท <ul style="list-style-type: none"> - ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้ 3.51 - ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้ค้างจ่าย 0.05 - ยอดเงินคงค้าง 1,000.00 - ดอกเบี้ยจ่าย 32.40 - ดอกเบี้ยค้างจ่าย 0.46 		4.89	

ผู้บุคคล/ บริษัทที่อาจ มีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของ รายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2561	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2560	
		3. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบินแก่ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	0.15 0.00	0.07 0.00	กำหนดราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
ธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย 	บริษัทฯ ทำสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาวกับธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย ซึ่งยังคงมียอดคงค้างและดอกเบี้ยจ่าย ดังนี้ - ยอดเงินคงค้าง - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย	2,000.00 53.68 5.05	0.00 0.00 0.00	การกำหนดราคา/เงื่อนไขและอัตราดอกเบี้ยเป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้ควบคุมธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) โดยผ่านทางธนาคารแห่งประเทศไทย และกองทุนเพื่อการฟื้นฟูและพัฒนา ระบบสถาบันการเงิน กรรมการของบริษัทฯ ได้แก่ นายเอกนิติ นิติทัณฑ์ประภาศ ดำรงตำแหน่ง ประธานกรรมการ ของธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) แทน นายสมชัย สัจจพงษ์ และ นายดิษฐ์ ภัทรเกียรติย์ ดำรงตำแหน่ง กรรมการ ของธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) <p>หมายเหตุ นายเอกนิติ นิติทัณฑ์ประภาศ ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการของบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2561 นายสมชัย สัจจพงษ์ ลาออกจากกรรมการบริษัทฯ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2561 เป็นต้นไป</p>	<ol style="list-style-type: none"> บริษัทฯ ทำสัญญาวางเงินกู้ประเภทเงินหมุนเวียนกับธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) จำนวนเงิน 3,000 ล้านบาท - ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้ บริษัทฯ ขายบริการให้เช่าสำนักงาน ตู้ ATM ค่าน้ำ-ไฟ และ Lease line แก่ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง บริษัทฯ ซื้อบริการรับ-ส่งเงินสดของบริษัทฯ และจ่ายค่าธรรมเนียมจัดจำหน่ายหุ้นกู้ให้กับธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 	7.56 3.70 0.37 3.98 0.03	7.35 3.92 0.20 6.05 0.03	การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมการใช้วงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

วัตถุประสงค์/ บริษัทที่อาจ มีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของ รายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2561	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2560	
บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลัง เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด และของบริษัท กรรมการของบริษัท ได้แก่ นายรัฐพล ภัคดิภูมิ ดำรงตำแหน่งประธานกรรมการของ บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด และ นางปรารถนา มงคลกุล ดำรงตำแหน่งกรรมการของ บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด 	1. บริษัทฯ ซื้อบริการฝากส่งไปรษณีย์ในประเทศและต่างประเทศ และซื้ออุปกรณ์ไปรษณีย์จากบริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 1.59 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 0.08 			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบินแก่บริษัทไปรษณีย์ไทย จำกัด <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 2.08 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 0.24 			
การท่องเที่ยว แห่งประเทศไทย	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย 	1. บริษัทฯ จ่ายค่าโฆษณาและส่งเสริมการขายแก่การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 1.01 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 0.26 			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบินและให้เข้าสำนักงานแก่การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 52.62 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 8.90 			
บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน)	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลัง เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท อสมท จำกัด (มหาชน) และของบริษัท กรรมการของบริษัทฯ ได้แก่ นางสาวศิริกุล เลากัยกุล ดำรงตำแหน่งกรรมการของ บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน) <p>หมายเหตุ นางสาวศิริกุล เลากัยกุล ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการของบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 26 เมษายน 2561</p>	1. บริษัทฯ จ่ายค่าโฆษณาให้แก่บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน) <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 3.59 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 0.00 			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบินแก่บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน) <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 0.00 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 0.00 			

นิติบุคคล/ บริษัทที่อาจ มีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของ รายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2561	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2560	
บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลัง เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และ ของบริษัท กรรมการของบริษัทฯ ได้แก่ นายสมชัย สัจจพงษ์ ดำรง ตำแหน่งกรรมการ ของ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) <p>หมายเหตุ นายสมชัย สัจจพงษ์ ลาออกจากกรรมการ บริษัทฯ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2561 เป็นต้นไป</p>	1. บริษัทฯ ซื้อน้ำมัน เครื่องบินและน้ำมัน รถยนต์จากบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 6,463.28 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 476.58			กำหนดจากราคาปกติของ ธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนด ให้กับบุคคลหรือกิจการอื่น ที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และให้บริการสอบเทียบเครื่องมือวัด (AC Dielectric Tester) แก่บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) - ยอดรายได้รวม 46.98 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 5.63			
บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลัง เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ 	1. บริษัทฯ ประกอบกิจการและเช่าพื้นที่ ในเขตท่าอากาศยานต่าง ๆ เพื่อใช้สำหรับจอดอากาศยาน จอดพาหนะ ชนถ่ายสินค้า เก็บอุปกรณ์ภาคพื้นดิน เก็บตู้คอนเทนเนอร์ ตั้งสำนักงานสายการบินและบริการอื่น ๆ จากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 5,753.57 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 172.27			กำหนดจากราคาปกติของ ธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนด ให้กับบุคคลหรือกิจการอื่น ที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2. บริษัทฯ มีรายได้จากการขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และได้รับส่วนแบ่งรายได้ 2% จากการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน (Passenger Service Charges) ให้กับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) - ยอดรายได้รวม 93.44 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 11.05			

วัตถุประสงค์/ บริษัทที่อาจ มีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของ รายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2561	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2560	
สถาบันการบิน พลเรือน	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท มีอำนาจควบคุมสถาบันการบินพลเรือน 	1. บริษัท จัดส่งนักบิน บริษัท ไปอบรม ด้านกิจการบิน จากสถาบัน การบินพลเรือน - ยอดค่าใช้จ่ายรวม	58.88	66.12	กำหนดจากราคาปกติของ ธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนด ให้กับบุคคลหรือกิจการอื่น ที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2. บริษัท ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน แก่สถาบันการบินพลเรือน - ยอดรายได้รวม	0.05	0.44	กำหนดจากราคาปกติของ ธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนด ให้กับบุคคลหรือกิจการอื่น ที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด (บริษัทย่อย)	<ul style="list-style-type: none"> บริษัท เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด โดยถือหุ้น ประมาณร้อยละ 55 ผู้บริหารของบริษัท ได้แก่ นายณรงค์ชัย ว่องธนะวิโมกษ์ ดำรงตำแหน่ง ประธานกรรมการ ของบริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด และนางสุวิมล บัวเลิศ ดำรงตำแหน่ง กรรมการของบริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด <p>หมายเหตุ นายณรงค์ชัย ว่องธนะวิโมกษ์ ลาออกจากผู้บริหาร ของบริษัทฯ โดยมีผล ตั้งแต่วันที่ 29 สิงหาคม 2561 เป็นต้นไป</p>	บริษัท ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และให้บริการเช่าพื้นที่สำนักงานและอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ แก่บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด	20.05	0.59	กำหนดจากราคาปกติของ ธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนด ให้กับบุคคลหรือกิจการอื่น ที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดรายได้รวม	5.96	0.01	
		- เงินมัดจำค่าเช่าพื้นที่	1.84	0.16	

นิติบุคคล/ บริษัทที่อาจ มีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของ รายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2561	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2560	
บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด (บริษัทย่อย)	<ul style="list-style-type: none"> บริษัท เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 49 และมีอำนาจควบคุม ผู้บริหารของบริษัท ได้แก่ นางสาววิมล บัวเลิศ ดำรงตำแหน่งประธานกรรมการของ บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด แทน เรืออากาศเอก กนก ทองเผือก นางสาวปิยาณี สังข์ทอง ดำรงตำแหน่งรองประธานกรรมการและนางภักตรา เรืองสิริเดโช ดำรงตำแหน่งกรรมการของ บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด <p>หมายเหตุ นางวิมล บัวเลิศ ได้รับแต่งตั้งเป็น ประธานกรรมการ ของ บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด เมื่อวันที่ 22 พฤศจิกายน 2561 เรืออากาศเอก กนก ทองเผือก และนางภักตรา เรืองสิริเดโช เกษียณอายุจาก บริษัท เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2561</p>	1. บริษัท ให้เงินกู้ยืมระยะสั้น แก่บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด <ul style="list-style-type: none"> - เงินกู้ยืมระยะสั้น 0.00 - ดอกเบี้ยรับ 1.91 - ดอกเบี้ยค้างรับ 0.00 			การกำหนดราคา/เงื่อนไขและอัตราดอกเบี้ยเป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกัน
		2. บริษัท ซื้อบริการจัดส่งพนักงานแรงงานภายนอกเพื่อปฏิบัติงานในบริษัท จากบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 1,113.89 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 582.61 - ค่าแรงจ่ายล่วงหน้า 279.86 			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกัน
		3. บริษัท ให้บริการเช่าพื้นที่สำนักงานและอุปกรณ์สำนักงานแก่บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 7.99 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 4.22 			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท ไทยโพลท์เทรนนิ่ง จำกัด (บริษัทย่อย)	<ul style="list-style-type: none"> บริษัท เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท ไทยโพลท์เทรนนิ่ง จำกัด โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 49 และมีอำนาจควบคุม ผู้บริหารของบริษัท ได้แก่ นาวาอากาศตรี พงษ์ธร เทพกาญจนา ดำรงตำแหน่งประธานกรรมการ นายอริชัย นุ่มลมุล ดำรงตำแหน่งกรรมการ ของ บริษัท ไทยโพลท์เทรนนิ่ง จำกัด 	1. บริษัท ให้บริการใช้เครื่องมือและอุปกรณ์ในการฝึกอบรมด้านการบินและให้บริการเช่าพื้นที่สำนักงานและอุปกรณ์สำนักงานแก่บริษัท ไทยโพลท์เทรนนิ่ง จำกัด <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 30.47 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 4.09 - เงินมัดจำค่าเช่าพื้นที่ 0.18 			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกัน

วัตถุประสงค์/ บริษัทที่อาจ มีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของ รายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2561	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2560	
	<p>หมายเหตุ นายอริชัย นุ่มลมูล ลาออกจากผู้บริหารของบริษัทฯ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 16 มีนาคม 2561 เป็นต้นไป</p>	<p>2. บริษัทฯ ซื้อบริการ การฝึกอบรมพนักงาน ต้อนรับบนเครื่องบิน จากบริษัท ไทยโพลีเทรนนิ่ง จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม</p>	0.05	0.82	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด (บริษัทย่อย)	<ul style="list-style-type: none"> • บริษัทฯ ถือหุ้นผ่านบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด ประมาณร้อยละ 49 และมีอำนาจควบคุม • ผู้บริหารของบริษัทฯ คือ นางสาวปิยาณี สังข์ทอง ได้รับแต่งตั้งจาก บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด ให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการ ของ บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด แทน เรืออากาศเอก กนก ทองเผือก และ นายวิวัฒน์ ปิยะวิโรจน์ ดำรงตำแหน่งกรรมการ ของ บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด 	<p>1. บริษัทฯ จ่ายค่าตอบแทน (Commission) จากการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ของบริการเอื้องหลวง แก่บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - เงินมัดจำค่าเช่าพื้นที่</p>	0.05 0.004	0.09 0.004	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		<p>2. บริษัทฯ ขายทัวร์เอื้องหลวงให้แก่บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง</p>	41.86 7.60	59.02 0.45	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
	<p>หมายเหตุ นางสาวปิยาณี สังข์ทอง ได้รับแต่งตั้งจาก บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด ให้ไปดำรงตำแหน่ง เป็นกรรมการ ของ บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด เมื่อวันที่ 22 พฤศจิกายน 2561 แทน เรืออากาศเอก กนก ทองเผือก ที่เกษียณอายุจากบริษัทฯ เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2561</p>				

นิติบุคคล/ บริษัทที่อาจ มีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของ รายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2561	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2560	
บริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด (บริษัทย่อย)	<ul style="list-style-type: none"> บริษัท เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ร้อยละ 100 ผู้บริหารของบริษัท ได้แก่ นายวิวัฒน์ ปิยะวิโรจน์ นางอุษณีย์ แสงสิงแก้ว ดำรงตำแหน่ง กรรมการของ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด <p>หมายเหตุ นางอุษณีย์ แสงสิงแก้ว เกษียณอายุจากบริษัทฯ เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2561</p>	1. บริษัท ซื้อบริการ Block Space และอื่น ๆ จาก บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 5,041.45 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 1,837.38 			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2. บริษัท ให้บริการเช่าเครื่องบิน น้ำมัน เครื่องบิน บริการภาคพื้นดิน ลานจอด สนามบิน ค่าเบี้ยประกันเครื่องบิน บัตรผ่านขึ้นเครื่องบิน ฝักนกกบินใช้เครื่องบิน จำลอง และอาหารขึ้นเครื่องบิน <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 9,543.60 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 9,465.45 			
บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด (บริษัทร่วม)	<ul style="list-style-type: none"> บริษัท ถือหุ้นในบริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด ประมาณร้อยละ 40 ผู้บริหารของบริษัท ได้แก่ เรืออากาศเอก กนก ทองเผือก ดำรงตำแหน่ง ประธานกรรมการ นายสุรชัย เพียรเจริญศักดิ์ นายวิวัฒน์ ปิยะวิโรจน์ และนางสุวิมล บัวเลิศ ดำรงตำแหน่ง กรรมการของ บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด <p>หมายเหตุ เรืออากาศเอก กนก ทองเผือก เกษียณอายุจากบริษัทฯ เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2561</p>	บริษัท ซื้อบริการห้องพักของ บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด สำหรับผู้โดยสารของบริษัท <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 0.02 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 0.00 			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

วัตถุประสงค์/ บริษัทที่อาจ มีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของ รายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2561	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2560	
บริษัท บริการเชื้อเพลิง การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (บริษัทร่วม)	<ul style="list-style-type: none"> • บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ประมาณร้อยละ 22.59 • ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นางอุษณีย์ แสงสิงแก้ว นาวาอากาศตรี พงษ์ธร เทพกาญจนา และ นายสุรชัย เพียรเจริญศักดิ์ ดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) 	1. บริษัทฯ ซื้อบริการเติมน้ำมันเครื่องบินจากบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 354.43 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 0.00 			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2. บริษัทฯ มีการให้บริการขนส่งและการบริการด้านอาหารให้แก่ บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 0.00 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 0.00 			
หมายเหตุ นางอุษณีย์ แสงสิงแก้ว เกษียณอายุจากบริษัทฯ เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2561					
บริษัท โรงแรมรอยัล ออกคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) (บริษัทร่วม)	<ul style="list-style-type: none"> • บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท โรงแรมรอยัลออกคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) ประมาณร้อยละ 24 • ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นายณรงค์ชัย ว่องธนะวิโมกษ์ ดำรงตำแหน่งกรรมการ ของบริษัท โรงแรมรอยัลออกคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) 	1. บริษัทฯ ซื้อบริการห้องพักของบริษัท โรงแรมรอยัล ออกคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) สำหรับผู้โดยสารของบริษัทฯ <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 0.33 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 0.00 			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2. บริษัทฯ มีรายได้จากการโฆษณาในแผ่นโฆษณาของบริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 0.00 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 0.00 			
หมายเหตุ บริษัทฯ ได้ออนขายหุ้นบริษัท โรงแรมรอยัลออกคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) ทั้งจำนวนให้กับบริษัท แกรนด์ แอสเสทไฮเทคส์ แอนด์ พรอพเพอร์ตี้ จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 23 เมษายน 2561					

นิติบุคคล/ บริษัทที่อาจ มีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของ รายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2561	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2560	
บริษัท ครัวการบิน ภูเก็ต จำกัด (บริษัทร่วม)	<ul style="list-style-type: none"> บริษัท ถือหุ้นในบริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด ประมาณร้อยละ 30 ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นางภครา เรืองสิริเดโช ดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด <p>หมายเหตุ นางภครา เรืองสิริเดโช เกษียณอายุจากบริษัทฯ เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2561</p>	1. บริษัท ซื้ออาหารและบริการจากบริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 133.28 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 2.34 		79.39	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2. บริษัท มีรายได้จากการขายวัตถุดิบและการให้บริการแก่บริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 1.50 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 0.04 		0.39	
บริษัท โรงแรม ท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ จำกัด (บริษัทร่วม)	<ul style="list-style-type: none"> บริษัท ถือหุ้นในบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด ประมาณร้อยละ 30 ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นางสาวปิยาณี สังข์ทอง ดำรงตำแหน่งรองประธานกรรมการของบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด แทน นางภครา เรืองสิริเดโช <p>หมายเหตุ นางภครา เรืองสิริเดโช เกษียณอายุจากบริษัทฯ เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2561</p>	บริษัท ซื้อบริการห้องพักจากบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด สำหรับผู้โดยสารของบริษัทฯ <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 19.65 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 1.62 		27.15	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
				0.30	
บริษัท สายการบิน นกแอร์ จำกัด (มหาชน) (บริษัทร่วม)	<ul style="list-style-type: none"> บริษัท ถือหุ้นในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ร้อยละ 21.80 กรรมการของบริษัทฯ ได้แก่ นายรัฐพล ภักดีภูมิ ดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) 	1. บริษัท ชำระค่าบริการอุปกรณ์บริการภาคพื้นจังหวัดอุบลราชธานี และค่า Engineer Licence ของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 3.83 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 0.24 		0.06	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
				0.00	

วัตถุประสงค์/ บริษัทที่อาจ มีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของ รายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2561	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2560	
	<ul style="list-style-type: none"> ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นายสุเมธ ดำรงชัยธรรม ดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) แทนนางอุษณีย์ แสงสิงแก้ว และ นายวิวัฒน์ ปิยะ วิโรจน์ ดำรงตำแหน่ง กรรมการของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) <p>หมายเหตุ นายสุเมธ ดำรงชัยธรรม ดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 21 ธันวาคม 2561 แทนนางอุษณีย์ แสงสิงแก้ว ที่เกษียณอายุจากบริษัทฯ เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2561 นายวิวัฒน์ ปิยะวิโรจน์ ดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 13 กันยายน 2561</p>	<p>2. บริษัทฯ ให้บริการ ด้านธุรกิจการบิน เช่น ค่าซ่อมบำรุงอากาศยาน ค่าซ่อมบำรุงอุปกรณ์ ค่าน้ำมันเครื่องบิน เป็นต้น แก่บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 190.18 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 56.82 			<p>กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p>
บริษัท วิทยุการบิน แห่งประเทศไทย จำกัด (บริษัทร่วมลงทุน)	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลัง เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และของบริษัทฯ บริษัทฯ ถือหุ้น ประมาณร้อยละ 0.90 ในบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นาวาอากาศตรี พงษ์ธร เทพกาญจนา ดำรงตำแหน่ง กรรมการของ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด 	<p>1. บริษัทฯ ซื้อบริการ นำร่อง (Navigation) และเช่าอุปกรณ์ สื่อสารจากบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 1,544.23 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 128.39 			<p>กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p>
		<p>2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และให้บริการขนส่ง แก่บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 2.02 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 1.19 			

มติบุคคล/ บริษัทที่อาจ มีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของ รายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2561	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2560	
กองทัพอากาศ	<ul style="list-style-type: none"> กรรมการบริษัทฯ ได้แก่ พลอากาศเอก จอม รุ่งสว่าง ดำรงตำแหน่งผู้บัญชาการทหารอากาศของกองทัพอากาศ 	บริษัทฯ ให้บริการปรับปรุงภายในเครื่องบิน Airbus 340-500 รวมทั้งซ่อมบำรุงเครื่องบิน เครื่องยนต์ อะไหล่เครื่องบิน และอื่นๆ ให้แก่กองทัพอากาศ			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
			หมายเหตุ พลอากาศเอก จอม รุ่งสว่าง ลาออกจากกรรมการบริษัทฯ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2561 เป็นต้นไป	- ยอดรายได้รวม 479.71 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 268.39	

ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังมีรายการระหว่างกันที่เป็นค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับบริการสาธารณูปโภคต่างๆ (ซึ่งประกอบด้วย ค่าไฟฟ้า ประปา และโทรศัพท์) ที่บริษัทฯ มีการทำรายการกับหน่วยงานของรัฐ และ/หรือรัฐวิสาหกิจที่ทำหน้าที่เป็นผู้ให้บริการสาธารณูปโภคต่างๆ ดังกล่าว เป็นจำนวนเงิน 41.35 ล้านบาท สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561 และมียอดคงค้าง 2.38 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561

ความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของรายการระหว่างกัน

สำหรับการเข้าทำรายการระหว่างกันข้างต้นนั้น บริษัทฯ มีวัตถุประสงค์เพื่อก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยเป็นการดำเนินการตามปกติของธุรกิจ ทั้งนี้ ราคาที่ซื้อ/ขาย หรือให้/รับบริการจากบริษัทที่เกี่ยวข้อง กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่บริษัทฯ กำหนดให้กับบุคคล หรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน ทั้งนี้เป็นไปตามความเหมาะสมของเงื่อนไข และการใช้ราคาตลาดที่อ้างอิงได้ ซึ่งก่อให้เกิดประโยชน์แก่ทั้งบริษัทฯ และบริษัทที่เกี่ยวข้อง โดยมีได้มีวัตถุประสงค์ในการถ่ายเทผลประโยชน์ระหว่างกัน หรือมีรายการใด ๆ เป็นพิเศษ เพื่อให้ผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียทุกรายได้รับการดูแลผลประโยชน์อย่างเป็นธรรม และเท่าเทียมกันตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ

ขั้นตอนการอนุมัติการทำรายการระหว่างกัน

การเข้าทำรายการระหว่างกันข้างต้น เป็นไปตามธุรกิจปกติของบริษัทฯ และได้ดำเนินการอนุมัติตามขั้นตอนของบริษัทฯ ซึ่งมีมาตรการที่รัดกุมของระเบียบราชการและรัฐวิสาหกิจ ทั้งนี้ กรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียในเรื่องนั้น ๆ จะไม่มีส่วนในการอนุมัติการทำรายการ

นโยบายการทำรายการระหว่างกันในอนาคต

คณะกรรมการตรวจสอบและบริษัทฯ จะร่วมกันดูแลรายการระหว่างกันดังกล่าวที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตว่าจะเป็นไปได้ด้วยความสมเหตุสมผลและมีอัตราตอบแทนที่ยุติธรรม พร้อมทั้งผ่านการอนุมัติตามขั้นตอนและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องอย่างถูกต้อง และจะเปิดเผยชนิดและมูลค่าของรายการระหว่างกันของบริษัทฯ กับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้งภายใต้ประกาศและข้อบังคับของคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) คณะกรรมการกำกับตลาดทุน สำนักงาน ก.ล.ต. และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (ตลท.)

ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ

ข้อมูลทางการเงินโดยสรุป

		งบการเงินรวม		
		ปี 2561	ปี 2560	ปี 2559
งบกำไรขาดทุน				
รายได้รวม*	(ล้านบาท)	200,586	190,535	181,446
ค่าใช้จ่ายรวม	(ล้านบาท)	212,192	193,430	182,863
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้	(ล้านบาท)	(11,606)	(2,895)	(1,417)
กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	(ล้านบาท)	(11,625)	(2,107)	15
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	(ล้านบาท)	(11,569)	(2,072)	47
งบดุล				
รวมสินทรัพย์	(ล้านบาท)	268,721	280,775	283,124
รวมหนี้สิน	(ล้านบาท)	248,265	248,762	249,536
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	(ล้านบาท)	20,456	32,013	33,588
หุ้น				
จำนวนหุ้นสามัญที่ออกและชำระแล้ว	(ล้านหุ้น)	2,182.77	2,182.77	2,182.77
มูลค่าหุ้นที่ตราไว้	(บาท)	10.00	10.00	10.00
กำไร (ขาดทุน) สุทธิต่อหุ้น	(บาท)	(5.33)	(0.97)	0.01
เงินปันผลจ่ายต่อหุ้น	(บาท)	-	-	-
อัตราส่วนทางการเงิน				
อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิต่อรายได้รวม ⁽¹⁾	(ร้อยละ)	(5.8)	(1.1)	0.03
อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์ ⁽²⁾	(ร้อยละ)	(2.6)	0.7	1.3
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ⁽³⁾	(ร้อยละ)	(44.1)	(6.3)	0.1
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ⁽⁴⁾	(เท่า)	7.4	5.0	5.0

หมายเหตุ: ⁽¹⁾ อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิต่อรายได้รวม เท่ากับ กำไร (ขาดทุน) สุทธิ / รายได้รวม (ไม่รวมอัตราแลกเปลี่ยน)

⁽²⁾ อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์ เท่ากับ กำไร (ขาดทุน) ก่อนหักดอกเบี้ยและภาษี / สินทรัพย์รวมเฉลี่ย

⁽³⁾ อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น เท่ากับ กำไร (ขาดทุน) สุทธิ / ส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย

⁽⁴⁾ อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น เท่ากับ (เงินกู้ยืมระยะสั้น + หนี้สินระยะยาวรวมส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี) / ส่วนของผู้ถือหุ้น

* รายได้รวม รวมผลกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

ผลการดำเนินงานในรอบ 5 ปี

	ปี 2561	ปี 2560	ปี 2559	ปี 2558	ปี 2557
จำนวนเครื่องบิน (ลำ)	103	100	95	95	102
จำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบิน (ชั่วโมง / ปี)	423,209	409,024	388,727	374,831	370,309
ปริมาณการผลิต (ล้านตัน-กม.)	13,397	12,982	12,103	11,883	12,346
ปริมาณการขนส่ง ⁽¹⁾ (ล้านตัน-กม.)	9,788	9,631	8,451	8,249	7,717
อัตราส่วนการบรรทุก (ร้อยละ)	73.1	74.2	69.8	69.4	62.5
จำนวนผู้โดยสาร (พันคน)	24,319	24,562	22,262	21,249	19,096
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กม.)	93,131	90,498	85,042	83,479	82,969
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กม.)	72,315	71,634	62,442	60,893	57,194
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (ร้อยละ)	77.6	79.2	73.4	72.9	68.9
ปริมาณการผลิตพัสดุภัณฑ์ ⁽¹⁾ (ล้านตัน-กม.)	4,054	3,832	3,591	3,514	3,812
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กม.)	2,465	2,377	2,132	2,091	2,458
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (ร้อยละ)	60.8	62.0	59.4	59.5	64.5
จำนวนพนักงาน (คน)	22,054	22,370	21,998	22,864	24,952
กำไร (ขาดทุน) ก่อนหักภาษีเงินได้ (ล้านบาท)	(11,606)	(2,895)	(1,417)	(14,116)	(16,738)

นิยามศัพท์ทางการบิน

- ปริมาณการผลิตรวมคิดเป็น ต้น-กิโลเมตร คือ ระยะเวลาของเครื่องบิน คูณ ระยะทางบิน
- ปริมาณการขนส่งรวมคิดเป็น ต้น-กิโลเมตร คือ น้ำหนักผู้โดยสาร สัมภาระเกินพิกัด พสดุ และไปรษณีย์ภัณฑ์ คูณ ระยะทางที่ขนส่ง
- อัตราส่วนการบรรทุก คือ ปริมาณการขนส่ง เทียบเป็นร้อยละของปริมาณการผลิต
- ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารคิดเป็น ที่นั่ง-กิโลเมตร คือ จำนวนที่นั่งผู้โดยสาร คูณ ระยะทางบิน
- ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารคิดเป็น คน-กิโลเมตร คือ จำนวนผู้โดยสาร คูณ ระยะทางที่ขนส่ง
- อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร คือ ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร เทียบเป็นร้อยละของปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร
- ปริมาณการผลิตพัสดุภัณฑ์คิดเป็น ต้น-กิโลเมตร คือ ระยะเวลาของพัสดุภัณฑ์ คูณ ระยะทางบิน
- ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์คิดเป็น ต้น-กิโลเมตร คือ น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ที่ทำการขนส่ง คูณ ระยะทางที่ขนส่ง
- อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ คือ ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ เทียบเป็นร้อยละของปริมาณการผลิตพัสดุภัณฑ์
- ระยะเวลาของเครื่องบิน คือ ปริมาณน้ำหนักสูงสุดซึ่งเครื่องบินสามารถบรรทุกได้ น้ำหนักในที่นี้ หมายถึงน้ำหนักผู้โดยสาร สัมภาระเกินพิกัด พสดุและไปรษณีย์ภัณฑ์

⁽¹⁾ ในปี 2558 บริษัทฯ มีการเปลี่ยนแปลงค่าสถิติการคำนวณน้ำหนักเฉลี่ยผู้โดยสารรวมสัมภาระ (Free Baggage Allowance) จาก 90 กิโลกรัมต่อคน เป็น 100 กิโลกรัมต่อคน เพื่อให้ค่าสถิติของบริษัทฯ สามารถเปรียบเทียบกับอุตสาหกรรมการบินที่เปลี่ยนแปลง โดยได้ทำการปรับค่าสถิติของปี 2557 ให้เป็นฐานเดียวกันเพื่อการเปรียบเทียบ

รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงิน

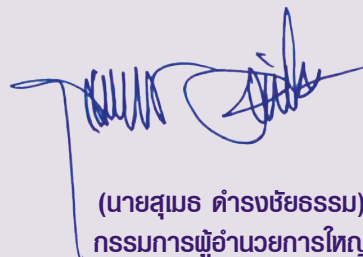
คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้รับผิดชอบต่อการเงินรวมของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งจัดทำขึ้นตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน โดยได้พิจารณาใช้นโยบายการบัญชีที่เหมาะสมและถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ ใช้ดุลพินิจอย่างระมัดระวัง และหลักการประมาณการอย่างรอบคอบ สมเหตุสมผล ตลอดจนให้มีการเปิดเผยข้อมูลที่สำคัญอย่างเพียงพอและโปร่งใสในหมายเหตุประกอบงบการเงิน รวมถึงข้อมูลสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏในรายงานประจำปี 2561 เพื่อประโยชน์ต่อผู้ถือหุ้นและนักลงทุนทั่วไป โดยงบการเงินดังกล่าวได้ผ่านการตรวจสอบและให้ความเห็นอย่างไม่มีเงื่อนไขจากผู้สอบบัญชีรับอนุญาตที่เป็นอิสระ

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้จัดให้มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี และดำรงรักษาไว้ซึ่งระบบการควบคุมภายในและการบริหารความเสี่ยง โดยได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งประกอบด้วยกรรมการอิสระเพื่อทำหน้าที่สอบทานความน่าเชื่อถือ และความถูกต้องของรายงานทางการเงิน รวมทั้งประเมินระบบการควบคุมภายใน การบริหารความเสี่ยง และการตรวจสอบภายในว่ามีความเพียงพอ และมีประสิทธิผลที่จะดำรงไว้ซึ่งทรัพย์สิน ตลอดจนป้องกันไม่ให้เกิดการทุจริตหรือการดำเนินการที่ผิดปกติดังกล่าวโดยความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบปรากฏในรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบซึ่งแสดงไว้ในรายงานประจำปีนี้แล้ว

คณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่า งบการเงินรวมของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และงบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561 ที่คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานร่วมกับฝ่ายบริหารและผู้สอบบัญชีได้แสดงฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสด โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญ ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน โดยใช้นโยบายการบัญชีที่เหมาะสม และถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ ใช้ดุลพินิจอย่างระมัดระวัง และประมาณการอย่างรอบคอบ สมเหตุสมผล รวมทั้งมีการเปิดเผยข้อมูลอย่างโปร่งใส เพียงพอ และปฏิบัติถูกต้องตามกฎหมาย และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง คณะกรรมการบริษัทฯ จึงอนุมัติให้ออกงบการเงินดังกล่าว



(นายเอกนิติ นิตกัณฑ์ประกาศ)
ประธานกรรมการ



(นายสุเมธ ดำรงชัยธรรม)
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ



“

จากการดำเนินการปรับปรุงการบริการอย่างต่อเนื่อง ปี 2561 บริษัทฯ ได้รับรางวัลสายการบินยอดเยี่ยมจากสกายแทร็กซ์ ได้แก่ สายการบินที่ให้บริการชั้นประหยัดยอดเยี่ยมของโลก สายการบินที่ให้บริการสปาเลาจน์ยอดเยี่ยมของโลก สายการบินที่ให้บริการอาหารสำหรับชั้นประหยัดยอดเยี่ยม และยังได้รับการจัดอันดับเป็น 1 ใน 10 สายการบินที่ดีที่สุดในโลก (World Best Airline 2018) ด้วย

”

คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงิน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

1. บทสรุปผู้บริหาร

ภาพรวมเศรษฐกิจโลกในปี 2561 ยังขยายตัวได้ดี อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจของสหรัฐฯ ยังอยู่ในระดับสูง ในขณะที่เขตยูโรโซน ญี่ปุ่น และจีน เริ่มเห็นสัญญาณการเติบโตที่ชะลอลงเล็กน้อย แต่ในภาพรวมเศรษฐกิจโลก

ยังคงมีพื้นฐานทางเศรษฐกิจที่แข็งแกร่งจากภาวะการค้าโลกที่ยังขยายตัว ถึงแม้ว่าจะเริ่มชะลอตัวลง ราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกในปี 2561 เฉลี่ยที่ 69.4 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล สูงกว่าปีก่อนประมาณร้อยละ 30.5

เศรษฐกิจไทยในปี 2561 ขยายตัวได้ต่อเนื่อง โดยเป็นการขยายตัวจากทั้งการบริโภคและการลงทุนของทั้งภาครัฐและเอกชน และการเร่งลงทุนในโครงการต่าง ๆ ของภาครัฐ การส่งออกในภาพรวมยังคงขยายตัวจากเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้าหลักและการค้าโลกที่ยังขยายตัวได้ดี แต่เริ่มหดตัวในช่วงปลายไตรมาส 3 และ 4 ของปีนี้ในตลาดสำคัญ เช่น จีน สหภาพยุโรป ออสเตรเลีย เป็นต้น สำหรับภาคการท่องเที่ยวยังขยายตัวได้ดีตามการเติบโตของนักท่องเที่ยวต่างชาติ โดยจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาในประเทศไทยในปี 2561 มีจำนวน 38.3 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 7.6% แม้ว่าจะเป็นการเพิ่มขึ้นในอัตราที่ลดลงจากปีก่อนที่เพิ่มขึ้น 8.9% เนื่องจากผลกระทบจากเหตุการณ์อุบัติเหตุทางทะเลที่ภูเก็ตส่งผลให้จำนวนนักท่องเที่ยวชาวจีนซึ่งคิดเป็นสัดส่วนถึงร้อยละ 27.5 ของนักท่องเที่ยวต่างชาติทั้งหมด ลดลงในช่วงครึ่งปีหลังร้อยละ 9.6 เมื่อเทียบกับปีก่อนที่เพิ่มขึ้นจากปี 2559 ถึงร้อยละ 32.0 โดยเป็นการลดลงต่อเนื่องจากเดือนกรกฎาคม ถึงพฤศจิกายน 2561 แต่เริ่มปรับเพิ่มขึ้นเล็กน้อยในเดือนธันวาคม 2561

ในปี 2561 อุตสาหกรรมการบินของโลกยังคงมีแนวโน้มขยายตัว ปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสารยังเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง แต่แนวโน้มการขยายตัวเริ่มลดลงเล็กน้อยเมื่อเทียบกับปีก่อน จากข้อมูลของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) แสดงการขยายตัวของปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสารในปี 2561 ที่เท่ากับ 6.5% ต่ำกว่าปี 2560 ที่เท่ากับ 7.6% สาเหตุหลักเกิดจากการชะลอตัวของเศรษฐกิจโลกในช่วงครึ่งปีหลัง และราคาบัตรโดยสารที่ปรับตัวเพิ่มขึ้นจากต้นทุนของสายการบินที่เพิ่มขึ้นจากราคาน้ำมันเครื่องบินที่ปรับตัวสูงขึ้น ส่งผลให้ความต้องการเดินทางของผู้โดยสารชะลอตัวลง อย่างไรก็ตามสายการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก มีปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเติบโตสูงสุดที่ร้อยละ 8.6 ในขณะที่เส้นทางภายในประเทศอินเดียมีอัตราการเติบโตของปริมาณการขนส่งผู้โดยสารสูงสุด 4 ปีติดต่อกัน ทั้งนี้ ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารรวมทั้งระบบเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 6.1% และมีอัตราการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ย 81.9% สูงกว่าปีก่อนที่เฉลี่ย 81.4% ในขณะที่การขนส่งสินค้าในภาพรวมยังคงเติบโตจากปริมาณการค้าโลกที่เพิ่มขึ้น แต่มีแนวโน้มการชะลอตัวลงโดยการเติบโตของปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ในปี 2561 อยู่ที่เท่ากับ 3.5% ต่ำกว่าช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนที่ 9.0% อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ในปี 2561 เท่ากับ 49.1% สูงกว่าปีก่อนที่ 45.5%

ภาพรวมของอุตสาหกรรมการบินของไทยยังคงขยายตัวต่อเนื่อง จากปัจจัยสนับสนุนได้แก่ การขยายตัวของ

เศรษฐกิจไทย การเพิ่มขึ้นของจำนวนนักท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่องถึงแม้ว่าจะมีผลกระทบบ้างจากนักท่องเที่ยวชาวจีนในช่วงครึ่งปีหลัง แผนการขยายธุรกิจของหลายสายการบิน ทั้งการขยายฝูงบิน การเปิดเส้นทางบินใหม่ และการเพิ่มจำนวนความถี่ของเที่ยวบินเป็นผลจากการปลดธงแดงของ ICAO ได้สำเร็จเมื่อเดือนตุลาคม 2560 ความคืบหน้าในการกลับสู่ Category 1 ของสำนักงานบริหารการบินแห่งชาติ สหรัฐฯ (FAA) และการพัฒนาขีดความสามารถของท่าอากาศยานในประเทศไทย ได้แก่ แผนพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิระยะที่ 2 โครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมืองระยะที่ 3 และโครงการพัฒนาท่าอากาศยานอุ้งตะเภา อย่างไรก็ตามการแข่งขันที่รุนแรง และราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้นในปีนี้โดยปรับตัวสูงสุดในรอบ 4 ปี ทำให้ต้นทุนในการดำเนินงานของสายการบินเพิ่มขึ้น

บริษัทฯ ได้จัดทำแผนฟื้นฟูธุรกิจปี 2561 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ผลการดำเนินงานมีกำไรอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน และเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและคุณภาพการให้บริการที่เทียบเคียงมาตรฐานชั้นนำ โดยมีแนวทางการดำเนินงานตามกลยุทธ์หลัก 5 กลยุทธ์ ได้แก่ 1) การสร้างกำไรจากการเพิ่มรายได้ควบคุมต้นทุน และนำรูปแบบธุรกิจของสายการบินต้นทุนต่ำมาประยุกต์ใช้ 2) การปรับปรุงหน่วยธุรกิจให้เป็นศูนย์กำไร (Profit Center) ที่เติบโต แสวงหาโอกาสทางธุรกิจและบริหารจัดการสินทรัพย์ให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น 3) การปรับปรุงการบริการครบวงจรเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าแต่ละกลุ่มเป้าหมายอย่างเหมาะสม 4) การนำ Digital Application มาเพิ่มประสิทธิภาพและสร้างความสามารถในการแข่งขัน 5) การพัฒนาการดำเนินงานบุคคลโดยเน้นโครงสร้างองค์กร วัฒนธรรมองค์กร ภาวะผู้นำและการพัฒนาบุคลากรให้มีความสามารถ

โดยในปีนี้มีผลการดำเนินการที่สำคัญได้แก่

- การพัฒนาประสิทธิภาพในการหารายได้ ได้แก่ การเพิ่มรายได้จากผู้โดยสารผ่านระบบ Revenue Management System (RMS)
- การขยายเครือข่ายเส้นทางบินโดยการร่วมลงนามสัญญาความร่วมมือระหว่างกันบนเที่ยวบินรหัสร่วม (Code Share Flight) กับสายการบินเซินเจิ้น เพื่อขยายเส้นทางบินไปสู่จุดหมายปลายทางในสาธารณรัฐประชาชนจีน อาทิ เส้นทางไป-กลับ กรุงเทพฯ-กวางโจว กรุงเทพฯ-เซินเจิ้น และเส้นทางไป-กลับ เซินเจิ้น-ภูเก็ต เป็นต้น และกับสายการบินบางกอกแอร์เวย์สในเส้นทางภายในประเทศรวม 10 เส้นทาง และเส้นทางระหว่างประเทศ 6 เส้นทาง นอกจากนี้ยังได้ลงนามข้อตกลงความร่วมมือระหว่างกันบนเที่ยวบินรหัสร่วมกับบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด

(มหาชน) ในเส้นทางบินรอง ได้แก่ เส้นทางไป-กลับ ดอนเมือง-แม่ฮ่องสอน เพื่อตอบรับนโยบายรัฐบาล ในการส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองรอง ในส่วนของ สายการบินไทยสมายล์ ทำการบินทดแทนการบินไทย และทำการบินเสริมในจุดบินที่เหมาะสม รวมทั้งขยาย เส้นทางบินให้ครอบคลุมในภูมิภาคอาเซียน จีน และอินเดีย เพื่อรองรับผู้โดยสารจากทั่วโลกให้สามารถเดินทางเชื่อมต่อ เที่ยวบินได้หลากหลายและสะดวกสบาย อีกทั้งยังเพิ่มความแข็งแกร่งให้กับเครือข่ายเส้นทางบิน เพิ่มศักยภาพ ในการขายและรองรับการขยายตัวของตลาด

- ดำเนินการขายอสังหาริมทรัพย์ที่ไม่มีความจำเป็น ในการใช้งาน โดยการขายอสังหาริมทรัพย์ในประเทศ ที่จังหวัดแม่ฮ่องสอน และอสังหาริมทรัพย์ต่างประเทศ ที่เมืองซิดนีย์ ประเทศออสเตรเลีย เมืองโคเปนเฮเกน ประเทศเดนมาร์ก เมืองมาดริด ประเทศสเปน โดยรับรู้ กำไรจากการจำหน่ายสินทรัพย์ทั้งสิ้นจำนวนประมาณ 763 ล้านบาท
- ดำเนินการขายหุ้นในบริษัทโรงแรมรอยัลลอคคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) จำนวน 22.5 ล้านหุ้น ซึ่งคิดเป็นสัดส่วน การถือหุ้น 24% ของทุนจดทะเบียน ในราคาหุ้นละ 41 บาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 922.5 ล้านบาท โดยรับรู้ กำไรจำนวน 657 ล้านบาท ทั้งนี้ เป็นไปตามแนวทางการดำเนินการขายหุ้นบริษัทร่วมลงทุนที่ไม่สอดคล้อง หรือสนับสนุนการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ของบริษัทฯ ตลอดจนผลการดำเนินงานและการจ่ายผลตอบแทน ให้บริษัทฯ ลดลงเมื่อเทียบกับอดีตที่ผ่านมา
- บริษัทฯ ได้ทบทวนแผนการจัดหาเครื่องบินปี 2561-2565 ตามโครงการจัดหาเครื่องบินบริษัทฯ ปี 2562 - 2567 ซึ่งเป็นการจัดหาเพื่อทดแทนเครื่องบินเก่าที่มีอายุใช้งาน มากกว่า 20 ปี โดยมีการว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา เพื่อให้ คำแนะนำในเรื่องเส้นทางบินและฝูงบิน ให้สอดคล้องกับ สถานการณ์ตลาดและการใช้งานจริง ทั้งนี้แผนการจัดหา เครื่องบินปี 2562-2567 ได้ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 8 มกราคม 2562 และอยู่ระหว่างการดำเนินการตามขั้นตอนการเสนอขออนุมัติต่อไป
- การเพิ่มศักยภาพฝูงบินด้วยการรับมอบเครื่องบินใหม่ แบบแอร์บัส A350-900 รวม 5 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบิน เช่าการเงินจำนวน 2 ลำ และเครื่องบินเช่าดำเนินงาน จำนวน 3 ลำ สำหรับให้บริการในเส้นทางข้ามทวีปและ เส้นทางภูมิภาค และดำเนินการติดตั้ง Crew Rest และระบบสื่อสารสนเทศ (In-flight Connectivity : IFC) บนเครื่องบินแบบโบอิง 787-8 แล้วเสร็จจำนวน 4 ลำ
- การร่วมลงทุนกับ กองทัพเรือ และสำนักงาน คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

เมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2561 ในบันทึกข้อตกลงเบื้องต้น ว่าด้วยการให้สิทธิแก่บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในฐานะหน่วยงานเจ้าของโครงการศูนย์ซ่อมบำรุง อากาศยานอุตะเภา (TG MRO Campus) เพื่อประกอบ กิจการบนพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติอุตะเภา ซึ่งเป็นพื้นที่เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ ทั้งนี้ เป็นการดำเนินการในลำดับถัดมาต่อจากการจัดทำรายงาน การศึกษาและวิเคราะห์โครงการศูนย์ซ่อมบำรุง อากาศยานอุตะเภา ซึ่งจะนำไปประกอบการเสนอ ขอความเห็นชอบในหลักการของโครงการศูนย์ซ่อมบำรุง อากาศยานอุตะเภาจากคณะกรรมการนโยบายเขต พัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ซึ่งเป็นการแสดงให้เห็นถึงความร่วมมือที่ดีระหว่างหน่วยงานภาครัฐกับการบินไทย อันจะนำไปสู่การจัดตั้งศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเภา ซึ่งเป็นโครงการนำร่องในแผนพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจ พิเศษภาคตะวันออก และเป็นโครงการสำคัญยิ่งของ ประเทศไทย

- การลงนามข้อตกลงร่วมทุนก่อตั้งศูนย์ซ่อมบำรุง อากาศยานอุตะเภา (MRO) เมื่อวันที่ 22 มิถุนายน 2561 เพื่อเป็นศูนย์กลางการซ่อมบำรุงอากาศยานที่ทันสมัย ระดับโลก นอกจากนี้ ยังได้ลงนามความร่วมมือ การพัฒนาศูนย์ซ่อมบำรุงเครื่องยนต์อากาศยาน ของการบินไทยเมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2561 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งศูนย์ซ่อมบำรุง เครื่องยนต์อากาศยานของการบินไทยแบบครบวงจร ซึ่งนอกจากรองรับการซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ที่ใช้กับ เครื่องบินในฝูงบินของบริษัทฯ แล้ว ยังสามารถรองรับ การซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ของเครื่องบินของสายการบิน ลูกค้าได้ด้วย
- การเปิดโครงการร่วมวิจัยและพัฒนาเครื่องยนต์ Trent XWB แห่งแรกของโลกร่วมกับ บริษัท โรลส์ รอยซ์ เมื่อวันที่ 6 กันยายน 2561 โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อทำการวิจัยและพัฒนาเครื่องยนต์โรลส์ รอยซ์ รุ่น Trent XWB-97 ซึ่งเป็นเครื่องยนต์รุ่นล่าสุด ที่ถูกนำมาใช้งานเป็นครั้งแรกในอุตสาหกรรมการบิน กับเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-1000 ทั้งนี้โครงการ ร่วมวิจัยและพัฒนาเครื่องยนต์ Trent XWB ดังกล่าว ข้างต้น เป็นความร่วมมือในรูปแบบใหม่ครั้งแรกของโลก ระหว่างการบินไทยและบริษัท โรลส์ รอยซ์ ในการวิจัย และพัฒนาเครื่องยนต์ที่เกิดขึ้นนอกสหราชอาณาจักร ซึ่งบริษัท โรลส์ รอยซ์ ไม่เคยร่วมมือกับแหล่งซ่อมใด มาก่อน อาคารทดสอบสมรรถนะเครื่องยนต์อากาศยาน (Test Cell) ของฝ่ายซ่อมใหญ่เครื่องยนต์อากาศยาน ฝ่ายช่าง การบินไทย ดอนเมือง จึงนับเป็นศูนย์ซ่อม

อากาศยานแห่งแรกที่ได้รับ ความไว้วางใจจากบริษัท โรลส์ รอยซ์ โดยโครงการนี้เป็นแผนปฏิบัติการกลยุทธ์ ปี 2561-2562 เพื่อเพิ่มรายได้ให้กับบริษัทฯ ในอนาคต และ ยังเป็นการร่วมกันพัฒนาและถ่ายทอดเทคโนโลยีขั้นสูง ในอุตสาหกรรมการบินสู่ประเทศไทย

- การประกาศความร่วมมือของพันธมิตรรัฐวิสาหกิจ ทั้ง 3 หน่วยงาน ได้แก่ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) และ ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งจะ ช่วยผลักดันให้เกิดการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ ให้มีความก้าวหน้าได้อย่างยั่งยืน โดยทั้ง 3 รัฐวิสาหกิจ พร้อมให้การสนับสนุนและทำงานร่วมกับการบินไทย ในหลายๆ ด้าน ได้แก่
 - ด้านธุรกิจการท่องเที่ยวที่เป็นรายได้หลักของ ประเทศ โดยเฉพาะยุทธศาสตร์การส่งเสริม การท่องเที่ยวเมืองรอง จะมีส่วนสนับสนุนธุรกิจ การบิน รวมทั้งสร้างงาน สร้างรายได้ให้กับ ทุกภาคส่วนในประเทศ ซึ่งบริษัทฯ สามารถ นำนักท่องเที่ยวจากทั่วโลกเข้าสู่เมืองรอง โดย ททท. สามารถสนับสนุนทางด้านโฆษณาและ ประชาสัมพันธ์
 - ด้านอุตสาหกรรมการบิน ในฐานะสายการบิน แห่งชาติ ที่มีเที่ยวบินเข้า-ออก ที่ท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิมากที่สุด การได้ผนึกกำลังร่วมกับ ทอท. จะเป็นการส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลาง ในการขนส่งทางอากาศที่แข็งแกร่งในภูมิภาคนี้
 - ด้านข้อมูลข่าวสารในยุคดิจิทัล เพื่อสนับสนุน ยุทธศาสตร์ไทยแลนด์ 4.0 โดยการสนับสนุน ในเรื่อง Big Data โดยการบินไทย ททท. ทอท. และธนาคารกรุงไทย ร่วมพัฒนาข้อมูลในส่วนของ นักท่องเที่ยว และพัฒนาด้าน Payment Gateway ซึ่งจะ ช่วยส่งเสริมการขายให้กับบริษัทฯ ได้อย่างสะดวก และรวดเร็ว
- การปลดระวางเครื่องบินแบบโบอิง 737-400 จำนวน 2 ลำ และดำเนินการขายเครื่องบินที่ปลดระวางแล้ว 2 ลำ ได้แก่ แอร์บัส A330-300 จำนวน 1 ลำ และโบอิง 737-400 จำนวน 1 ลำ
- การออกและเสนอขายหุ้นกู้ครั้งที่ 1/2561 และ ครั้งที่ 2/2561 รวมจำนวน 13,000 ล้านบาท เมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2561 และ 16 สิงหาคม 2561 ตามลำดับ ระยะเวลา 1-15 ปี เพื่อชำระคืนหุ้นกู้ที่ครบกำหนดชำระ และหรือคืนเงินกู้ของบริษัทฯ ที่มีต้นทุนทางการเงิน ที่สูงกว่า และหรือลงทุนในสินทรัพย์ และหรือใช้เป็น เงินทุนหมุนเวียนในกิจการ

นอกจากนี้ คณะกรรมการบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้มีมติแต่งตั้งนายสุเมธ ดำรงชัยธรรม ดำรงตำแหน่ง กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ มีผลตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2561 เป็นต้นไป

ทั้งนี้ จากผลสำเร็จของการดำเนินการปรับปรุงการบริการ อย่างต่อเนื่อง ทำให้บริษัทฯ ยังได้รับรางวัล TTG Travel Hall of Fame จากนิตยสาร TTG Travel โดยได้รับรางวัล สายการบินยอดเยี่ยมแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Best South-East Asian Airline) ติดต่อกันครบ 10 ปี โดย ได้ต่อเนื่องเป็นปีที่ 3 รางวัลสายการบินยอดเยี่ยมของโลก จากสกายแทร็กซ์ประจำปี 2561 ถึง 3 รางวัล ได้แก่ รางวัล อันดับ 1 สายการบินที่ให้บริการชั้นประหยัดยอดเยี่ยมของโลก (World's Best Economy Class) และรางวัลอันดับ 1 สายการบินที่ให้บริการอาหารสำหรับชั้นประหยัดยอดเยี่ยม (Best Economy Class Onboard Catering) โดยทั้งสอง รางวัลได้รับต่อเนื่องเป็นปีที่ 2 นอกจากนี้ยังได้รับรางวัล อันดับ 1 สายการบินที่ให้บริการสปาเลาจน์ยอดเยี่ยมของโลก (World's Best Airline Lounge Spa) ซึ่งได้รับต่อเนื่อง กันเป็นปีที่ 4 รวมทั้งยังได้รับการจัดอันดับให้เป็น 1 ใน 10 สายการบินที่ดีที่สุดในโลก (World's Best Airline 2018) เป็นต้น ประกอบกับสายการบินไทยสมายล์ ยังได้รับรางวัลใหญ่ จาก Trip Advisor ต่อเนื่องเป็นปีที่ 2 ได้แก่สายการบิน ยอดเยี่ยมอันดับหนึ่งของประเทศไทย (Best Airline in Thailand) และสายการบินยอดเยี่ยมในภูมิภาคเอเชีย (Best Regional Airline in Asia)

ในปี 2561 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้รับมอบ เครื่องบินใหม่จำนวน 5 ลำ และปลดระวางเครื่องบินแบบโบอิง 737-400 จำนวน 2 ลำ ทำให้ฝูงบินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ณ 31 ธันวาคม 2561 มีจำนวน 103 ลำ สูงกว่า ณ สิ้นปี ก่อน 3 ลำ โดยมีอัตราการใช้ประโยชน์ของเครื่องบิน 12.0 ชั่วโมง เท่ากับปีก่อน มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้น 2.9% ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) เพิ่มขึ้น 1.0% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 77.6% ต่ำกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ยที่ 79.2% โดยมีจำนวน ผู้โดยสารที่ทำการขนส่ง รวมทั้งสิ้น 24.3 ล้านคน ลดลง จากปีก่อน 1.0%

ทั้งนี้ จากเหตุการณ์เครื่องยนต์โรลส์รอยซ์ TRENT1000 ที่ติดตั้งกับเครื่องบินโบอิง 787-8 และ 787-9 ที่บริษัทฯ มีอยู่ในฝูงบินรวม 8 ลำ และ TRENT 900 ที่ติดตั้งกับเครื่องบิน แอร์บัส A380-800 ที่บริษัทฯ มีอยู่ในฝูงบินจำนวน 6 ลำ ประสบปัญหาตัวใบพัด (Turbine Blade) เกิดรอยร้าวและ แตกในเครื่องยนต์ที่อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยใน

การปฏิบัติการบิน ทั้งนี้เป็นปัญหาที่เกิดขึ้นต่อเนื่องมาตั้งแต่ปี 2560 และเกิดขึ้นกับสายการบินทั่วโลกที่ใช้เครื่องบินรุ่นดังกล่าว ทำให้บริษัทฯ ต้องทยอยสลับจอดเครื่องบินโบอิง 787-8, 787-9 และแอร์บัส A380-800 เพื่อถอดเครื่องบินส่งไปซ่อม โดยส่งผลกระทบต่อตารางบินโดยเฉพาะตารางบินภาคฤดูหนาว (28 ตุลาคม 2561-30 มีนาคม 2562) บริษัทฯ ได้ทำการปรับตารางบินและความถี่ของเที่ยวบินให้สอดคล้องกับจำนวนเครื่องบินที่มีอยู่ ทั้งนี้จากเหตุการณ์ดังกล่าวมีผลกระทบต่อการบินทำให้เกิดเที่ยวบินล่าช้าเกิดค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น ตลอดจนสูญเสียโอกาสในการหารายได้ตามแผนที่วางไว้ ทั้งนี้ ณ 31 ธันวาคม 2561 เครื่องบินโบอิง 787-9 และแอร์บัส A380-800 ทำการบินได้ตามปกติแล้วคงเหลือเครื่องบินโบอิง 787-8 จำนวน 4 ลำ ที่ต้องจอดเพื่อนำเครื่องบินไปส่งซ่อม

ในปี 2561 การแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินยังคงรุนแรงราคาน้ำมันในตลาดโลกที่เพิ่มสูงขึ้นโดยปรับตัวสูงสุดในรอบ 4 ปี การปรับประมาณการมูลค่าคงเหลือของเครื่องบินและเครื่องยนต์อะไหล่จากร้อยละ 10 เป็นร้อยละ 6 ของมูลค่าต้นทุนเริ่มแรก ประกอบกับค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานที่ยังคงอยู่ในระดับสูง ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยประจำปี 2561 ขาดทุนจากการดำเนินงาน 9,058 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนมีกำไร 2,856 ล้านบาท โดยมีรายได้รวมจำนวน 199,500 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 7,554 ล้านบาท (3.9%) ทั้งจากรายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินรายได้ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์ รายได้จากการบริการอื่นๆ และรายได้อื่นๆ แต่มีค่าใช้จ่ายรวมจำนวน 208,558 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 19,468 ล้านบาท (10.3%) เป็นผลจากค่าน้ำมันเครื่องบินเพิ่มขึ้น 9,881 ล้านบาท (19.7%) จากราคาน้ำมันเฉลี่ยเพิ่มขึ้น 30.1% ถึงแม้ว่าจะมีการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันได้ดีขึ้นกว่าปีก่อนก็ตาม ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมันสูงขึ้น 9,802 ล้านบาท (7.3%) สาเหตุหลักเกิดจากค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน ค่าเช่าเครื่องบิน และค่าเสื่อมราคาเพิ่มขึ้น ประกอบกับปริมาณการผลิตและปริมาณการขนส่งที่เพิ่มขึ้นขณะที่มีต้นทุนทางการเงิน-สุทธิ ลดลง 215 ล้านบาท (4.7%) จากการบริหารเงินสดและการปรับโครงสร้างทางการเงินต่อเนื่องจากปีก่อน

ในปี 2561 บริษัทฯ และบริษัทย่อยรับรู้ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบินจำนวน 3,459 ล้านบาท ขณะที่กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 911 ล้านบาท ส่วนใหญ่เกิดจากการตีมูลค่าหนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศ ส่งผลให้บริษัทฯ และบริษัทย่อยขาดทุนสุทธิ 11,569 ล้านบาท โดยเป็นขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของ

บริษัทใหญ่ 11,625 ล้านบาท คิดเป็นขาดทุนต่อหุ้น 5.33 บาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุนต่อหุ้น 0.97 บาท

ทั้งนี้ บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์และเครื่องบิน และผลขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงส่วนได้เสียในเงินลงทุน(EBITDA) จำนวน 14,494 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 9,551 ล้านบาท (39.7%) โดยมี EBITDA Margin เท่ากับ 7.3% เปรียบเทียบกับปีก่อนที่เท่ากับ 12.5%

2. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานปี 2561

ในปี 2561 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีการเปลี่ยนแปลงทางบัญชีดังนี้

- การทบทวนมูลค่าคงเหลือของเครื่องบินและเครื่องยนต์อะไหล่ตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 16 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ และได้เปลี่ยนแปลงประมาณการมูลค่าคงเหลือของเครื่องบินและเครื่องยนต์อะไหล่ จากเดิมร้อยละ 10 เป็นร้อยละ 6 ของมูลค่าต้นทุนเริ่มแรกโดยอาศัยข้อมูลราคาขายเครื่องบินในอดีตและข้อมูลจากผู้เชี่ยวชาญประเมินราคาเครื่องบินที่ได้รับการยอมรับในอุตสาหกรรมการบินและการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีการบิน จากการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวทำให้ค่าเสื่อมราคาของเครื่องบินและเครื่องยนต์อะไหล่ในปี 2561 เพิ่มขึ้นจำนวน 3,129 ล้านบาท (รายละเอียดในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.9)
- การทบทวนระยะเวลาการรับรู้กำไรโดยสารที่จำหน่ายแล้ว แต่ยังไม่ได้ใช้บริการจากเดิมรับรู้เป็นรายได้เมื่อบัตรโดยสารมีอายุเกินกว่า 24 เดือน เป็น 15 เดือนนับจากวันที่ออกบัตรโดยสาร ทำให้รายได้ค่าโดยสารสำหรับปี 2561 เพิ่มขึ้น 1,028 ล้านบาท (รายละเอียดในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.37)

งบการเงินรวมของปี 2561 ประกอบด้วยงบการเงินเฉพาะกิจการ และงบการเงินของบริษัทย่อย 5 บริษัท ได้แก่ 1) บริษัท ไทย-อะมาตูดุสเซอร์วิสเอเซีย จำกัด 2) บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด 3) บริษัท ไทยไฟล์ท์เทรนนิ่ง จำกัด 4) บริษัท ทัวร์เอ็องหลวง จำกัด และ 5) บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) – งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.			
	2561	2560	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	199,500	191,946	+7,554	+3.9
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	160,255	157,475	+2,780	+1.8
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	22,340	20,272	+2,068	+10.2
- รายได้ค่าบริการอื่น ๆ	13,370	12,111	+1,259	+10.4
- อื่น ๆ	3,535	2,088	+1,447	+69.3
ค่าใช้จ่ายรวม	208,558	189,090	+19,468	+10.3
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	60,096	50,215	+9,881	+19.7
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	144,130	134,328	+9,802	+7.3
- ต้นทุนทางการเงินสุทธิ	4,332	4,547	-215	-4.7
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	(9,058)	2,856	-11,914	-417.2
หัก ประมาณการค่าซ่อมแซมเครื่องบินเช่าดำเนินงาน	-	550	-550	-100.0
หัก ผลขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงส่วนได้เสียในเงินลงทุน	-	429	-429	-100.0
หัก ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน	3,459	3,191	+268	+8.4
บวก กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	911	(1,581)	+2,492	+157.6
ขาดทุนก่อนภาษีเงินได้	(11,606)	(2,895)	-8,711	-300.9
ขาดทุนสุทธิ	(11,569)	(2,072)	-9,497	-458.3
ขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	(11,625)	(2,107)	-9,518	-451.7
ขาดทุนต่อหุ้น (บาท)	(5.33)	(0.97)	-4.36	-449.5
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ				
EBITDA (ล้านบาท)	14,494	24,045	-9,551	-39.7
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	24.32	24.56	-0.24	-1.0
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	93,131	90,498	+2,633	+2.9
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านคน-กิโลเมตร)	72,315	71,634	+681	+1.0
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (%)	77.6	79.2	-1.6	-1.6
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/คน-ก.ม.)	2.19	2.17	+0.02	+0.9
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	4,054	3,832	+222	+5.8
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	2,465	2,377	+88	+3.7
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (%)	60.8	62.0	-1.2	-1.2
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง (พันกก.)	685,244	654,915	+30,329	+4.6
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/ตัน-ก.ม.)	8.51	7.98	+0.53	+6.6
เครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ 31 ธ.ค. (ลำ)	103	100	+3	+3.0
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน (ชั่วโมง)	423,209	409,024	+14,185	+3.5
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย (ชั่วโมง/ลำ/วัน)	12.0	12.0	-	-
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย				
1 USD : THB	32.3107	33.9380	-1.6273	-4.8
1 EUR : THB	38.1513	38.2778	-0.1265	-0.3
100 JPY : THB	29.2571	30.2696	-1.0125	-3.3
ราคาน้ำมันเฉลี่ย (USD/BBL)	91.72	70.48	+21.24	+30.1

หมายเหตุ: 1) EBITDA = รายได้ (ไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน) - ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน และผลขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงส่วนได้เสียในเงินลงทุน)

รายได้

ในปี 2561 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวมเพิ่มขึ้น 7,554 ล้านบาท (3.9%) โดยมีรายละเอียดของรายได้ ดังนี้

• รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน

รายได้จากค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกินมีจำนวน 160,255 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,780 ล้านบาท (1.8%) สาเหตุหลักเกิดจาก

- ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 1.0% คิดเป็นเงินประมาณ 1,480 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้นในเส้นทางข้ามทวีปและเส้นทางภูมิภาคเอเชียสายใต้และสายตะวันออก รวมถึงเส้นทางบินของสายการบินไทยสมายล์ แต่ลดลงเส้นทางภูมิภาคเอเชียสายเหนือ สายอินโดจีน และสายตะวันออกกลาง รวมทั้งในเส้นทางภายในประเทศ ในขณะที่บริษัทฯ มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 2.9% ส่งผลให้อัตราส่วน

การบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 77.6% ต่ำกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ย 79.2%

- รายได้จากผู้โดยสารต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย) เฉลี่ยเท่ากับ 2.19 บาท/RPK สูงกว่าปีก่อน 0.02 บาท (0.9%) ทำให้รายได้จากผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 1,450 ล้านบาท โดยมีผลกระทบจากการแข็งค่าของเงินบาทโดยเฉพาะเมื่อเทียบกับสกุลเงินที่เป็นรายได้หลัก ได้แก่ เงินเยน ดอลลาร์สหรัฐฯ ยูโร และดอลลาร์ออสเตรเลีย ทำให้รายได้เมื่อคิดเป็นเงินบาทลดลง 0.06 บาท/ RPK หรือประมาณ 4,685 ล้านบาท หากไม่รวมผลของอัตราแลกเปลี่ยนรายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยจะเพิ่มขึ้นประมาณ 3.7% หรือประมาณ 5,785 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการปรับเพิ่มอัตราค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมัน (Fuel Surcharge) เนื่องจากราคาน้ำมันที่เพิ่มขึ้น

ตารางแสดงข้อมูลการดำเนินงานด้านการขนส่งผู้โดยสาร จำแนกตามภูมิภาค – บริษัทฯ และบริษัทย่อย

	เปลี่ยนแปลงจากปีก่อน (%)		อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (%)	
	ปริมาณการผลิต	ปริมาณการขนส่ง	2561	2560
ภูมิภาคเอเชีย	+3.5	+1.2	75.2	76.9
ข้ามทวีป	+4.0	+1.6	80.6	82.5
ภายในประเทศ	-8.7	-7.5	75.3	74.2

ตารางแสดงข้อมูลรายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน จำแนกตามภูมิภาค – บริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท	2561	2560	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน				
ภูมิภาคเอเชีย	88,430	86,322	+2,108	+2.4
ข้ามทวีป	61,221	59,263	+1,958	+3.3
ภายในประเทศ	9,854	11,633	-1,779	-15.3
เที่ยวบินแบบไม่ประจำ	750	257	+493	+191.8
รวมรายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	160,255	157,475	+2,780	+1.8

- รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินในภูมิภาคเอเชีย มีจำนวน 88,430 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 2,108 ล้านบาท (2.4%) โดยในปี 2561 บริษัทฯ เพิ่มเที่ยวบินและความถี่ในเส้นทางที่มีปริมาณผู้โดยสารหนาแน่น เพื่อรองรับการเติบโตของตลาดในภูมิภาคเอเชีย เช่น เส้นทางไป-กลับ กรุงเทพฯ-โตเกียว

กรุงเทพฯ-ซัปโปโร และกรุงเทพฯ-ปูซาน เป็นต้น อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้ยกเลิกเส้นทางบิน กรุงเทพฯ-เตหะราน ประเทศอิหร่านเมื่อวันที่ 1 มีนาคม 2561 ในส่วนของสายการบินไทยสมายล์ ได้ยกเลิกทำการบินเส้นทาง ภูเก็ต-กวางโจว เมื่อวันที่ 30 มิถุนายน 2561 โดยเปลี่ยนทำการบินเส้นทาง กรุงเทพฯ-กวางโจว ทดแทน เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2561 และเพิ่มจุดบินใหม่ไปยังฮ่องกง โดยทำการบินทดแทนการบินไทยในเส้นทาง ภูเก็ต-ฮ่องกง เมื่อวันที่ 28 ตุลาคม 2561 ส่งผลให้ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 3.5% อย่างไรก็ตามผลกระทบจากการชะลอตัวอย่างรุนแรงของตลาดท่องเที่ยวจีนต่อเนื่องมาตั้งแต่เดือน กรกฎาคม 2561 ส่งผลให้ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเพียง 1.2% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารลดลงจาก 76.9% ในปี 2560 เป็น 75.2% ในปีนี้ แต่รายได้เฉลี่ยต่อหน่วยเพิ่มขึ้น 1.2% สาเหตุหลักมาจากการปรับเพิ่มอัตราค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมัน (Fuel Surcharge)

- **รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินขั้วทวีป** มีจำนวน 61,221 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 1,958 ล้านบาท (3.3%) โดยมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 4.0% สาเหตุหลักเกิดจากการเปิดเส้นทางบินตรงสู่กรุงเวียนนา สาธารณรัฐออสเตรีย เมื่อวันที่ 16 พฤศจิกายน 2560 ถึงแม้ว่าได้ปรับลดเที่ยวบินในเส้นทางออสเตรเลีย ได้แก่ เส้นทางไปกลับ กรุงเทพฯ-ซิดนีย์ และ กรุงเทพฯ-บริสเบน ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 1.6% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารลดลงจาก 82.5% ในปี 2560 เป็น 80.6% ในปีนี้ ขณะที่รายได้เฉลี่ยต่อหน่วยเพิ่มขึ้นจากปีก่อนประมาณ 1.7% สาเหตุหลักมาจากการปรับเพิ่มอัตราค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมัน (Fuel Surcharge)
- **รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินภายในประเทศ** มีจำนวน 9,854 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 1,779 ล้านบาท (15.3%) โดยมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารลดลง 8.7% ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารลดลง 7.5% และรายได้เฉลี่ยต่อหน่วยลดลง 8.6% จากการแข่งขันในตลาดจากสายการบินต้นทุนต่ำที่มีการลดราคาและแย่งส่วนแบ่งตลาด บริษัทฯ ยกเลิกทำการบินไปยัง เกาะสมุย ตั้งแต่วันที่ 3 กันยายน 2561 เป็นต้นไป

อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้ร่วมลงนามสัญญาความร่วมมือระหว่างกันบนเที่ยวบินรหัสร่วม (Code Share Flight) กับสายการบินบางกอกแอร์เวย์ ในทุกเที่ยวบินของเส้นทางนี้ ทั้งนี้อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารในเส้นทางบินภายในประเทศเพิ่มขึ้นจาก 74.2% ในปี 2560 เป็น 75.3% ในปีนี้

• **รายได้ค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์**

รายได้จากค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์มีจำนวน 22,340 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,068 ล้านบาท (10.2%) เป็นผลจากรายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมัน) เท่ากับ 8.51 บาท เพิ่มขึ้น 0.53 บาท (6.6%) หรือประมาณ 1,310 ล้านบาท ประกอบกับมีปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Revenue Freight Ton-Kilometers : RFTK) เพิ่มขึ้น 3.7% คิดเป็นเงินประมาณ 702 ล้านบาท จากภาคการส่งออกที่ยังดีขึ้นอย่างต่อเนื่องจากปีก่อน ถึงแม้ว่าจะเริ่มชะลอตัวลงทำให้มีอัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เฉลี่ย 60.8% ลดลงจากปีก่อนที่เฉลี่ย 62.0% แต่สูงกว่าค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรมที่ 49.1%

• **รายได้ค่าบริการอื่นๆ**

ประกอบด้วยรายได้จากหน่วยธุรกิจ ได้แก่การบริการภาคพื้น ครีวการบิน การบริการคลังสินค้า และรายได้จากกิจการสนับสนุนอื่นๆ มีจำนวน 13,370 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 1,259 ล้านบาท (10.4%) สาเหตุหลักเกิดจากรายได้จากทุกหน่วยธุรกิจสูงกว่าปีก่อน โดยรายได้จากการบริการภาคพื้น และรายได้จากครีวการบิน สูงกว่าปีก่อนจากจำนวนเที่ยวบินสายการบินลูกค้าที่สูงขึ้น และรายได้จากการให้บริการด้านคลังสินค้าเพิ่มขึ้นจากปริมาณการขนส่งสินค้าที่สูงกว่าปีก่อน รวมทั้งรายได้จากการให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยานสูงกว่าปีก่อนอีกด้วย

• **รายได้อื่นๆ**

มีจำนวน 3,535 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 1,447 ล้านบาท (69.3%) สาเหตุหลักจากกำไรจากการขายหุ้นในบริษัท โรงแรมรอยัลออกิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) 657 ล้านบาท และกำไรจากการขายอสังหาริมทรัพย์ทั้งในและต่างประเทศ ได้แก่ อสังหาริมทรัพย์ที่เมืองซิดนีย์ ประเทศออสเตรเลีย เมืองโคเปนเฮเกนประเทศเดนมาร์ก และเมืองมาดริด ประเทศสเปน และอสังหาริมทรัพย์ที่จังหวัดแม่ฮ่องสอนรวมทั้งสิ้นประมาณ 763 ล้านบาท

ค่าใช้จ่าย

ในปี 2561 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายรวมจำนวน 208,558 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 19,468 ล้านบาท (10.3%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

• ค่าน้ำมันเครื่องบิน

จำนวน 60,096 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 28.8 ของค่าใช้จ่ายรวมเพิ่มขึ้นจากปีก่อนที่คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 26.6 จำนวน 9,881 ล้านบาท (19.7%) สาเหตุหลักจากราคาน้ำมันเครื่องบินเฉลี่ยสูงกว่าปีก่อน 30.1%

ถึงแม้เงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐฯ แข็งค่าทำให้ค่าน้ำมันเมื่อคำนวณเป็นเงินบาทลดลง และมีรายได้ในการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน 1,899 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 1,596 ล้านบาท

• ค่าใช้จ่ายดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน

มีจำนวน 144,130 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 9,802 ล้านบาท (7.3%) โดยมีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.					
	2561	% ของค่าใช้จ่ายรวม	2560	% ของค่าใช้จ่ายรวม	เปลี่ยนแปลง	
					ล้านบาท	%
ค่าใช้จ่าย						
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	30,875	21.4	29,702	22.1	+1,173	+3.9
ค่าบริการการบิน	22,165	15.4	22,354	16.6	-189	-0.8
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	5,630	3.9	5,604	4.2	+26	+0.5
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	20,088	14.0	17,247	12.8	+2,841	+16.5
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	19,045	13.2	17,022	12.7	+2,023	+11.9
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	15,017	10.4	11,282	8.4	+3,735	+33.1
ค่าสินค้าและพัสดุที่ใช้ไป	9,111	6.3	9,009	6.7	+102	+1.1
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	10,843	7.5	11,215	8.4	-372	-3.3
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	590	0.4	512	0.4	+78	+15.2
ค่าใช้จ่ายอื่น	10,243	7.1	10,219	7.6	+24	+0.2
ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	523	0.4	162	0.1	+361	+222.8
ค่าใช้จ่ายดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	144,130	100.0	134,328	100.0	+9,802	+7.3

- ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายบุคลากร ผลประโยชน์พนักงาน ค่าตอบแทนผู้บริหารและกรรมการมีจำนวน 30,875 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,173 ล้านบาท (3.9%) จากการปรับขึ้นเงินเดือนประจำปี ค่าล่วงเวลา และค่าใช้จ่ายเงินชดเชยวันหยุดพักผ่อนที่ไม่ได้ใช้ (Vacation Compensation) เพิ่มขึ้น
- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน ประกอบด้วย ค่าบริการการบิน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ และค่าสินค้าและพัสดุที่ใช้ไปมีจำนวนรวม 36,906 ล้านบาท ลดลง

61 ล้านบาท (0.2%) สาเหตุหลักเกิดจากการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินหลักของค่าใช้จ่าย โดยเฉพาะเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐฯ ยูโร เยน และดอลลาร์ออสเตรเลีย ซึ่งทำให้ค่าใช้จ่ายลดลงประมาณ 810 ล้านบาท (ผลกระทบเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)) หากไม่รวมผลกระทบของอัตราแลกเปลี่ยน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบินจะเพิ่มขึ้น 749 ล้านบาท จากปริมาณการผลิตและปริมาณการขนส่งที่เพิ่มขึ้นในเส้นทางภูมิภาคเอเชีย และเส้นทางข้ามทวีป

- ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยานมีจำนวน 20,088 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,841 ล้านบาท (16.5%) สาเหตุหลักเกิดจากการปรับประมาณการค่าซ่อมใหญ่ของเครื่องยนต์ GE90 สำหรับเครื่องบิน B777-300ER เพิ่มขึ้นตามการใช้งานจริงซึ่งทำให้เครื่องยนต์ถึงกำหนดส่งซ่อมเร็วกว่าที่กำหนดไว้เดิม ประกอบกับอัตราค่าซ่อมโดยเฉลี่ยสูงขึ้นกว่าปีก่อน ถึงแม้ว่าการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินดอลลาร์สหรัฐฯ ทำให้ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยานลดลงได้ส่วนหนึ่งก็ตาม
- ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายมีจำนวน 19,045 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,023 ล้านบาท (11.9%) สาเหตุหลักเกิดจากการเปลี่ยนประมาณการมูลค่าคงเหลือของเครื่องบินและเครื่องยนต์ตามที่กล่าวไว้ข้างต้น ทำให้ค่าเสื่อมราคาในปี 2561 เพิ่มขึ้นประมาณ 3,129 ล้านบาท หากไม่รวมรายการดังกล่าวค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายจะลดลง 1,106 ล้านบาท เป็นผลจากมีเครื่องบินและที่นั่งเครื่องบิน รวมทั้งทรัพย์สินอื่นที่มีการคิดค่าเสื่อมราคาเต็มจำนวนแล้ว ถึงแม้ว่าจะรับมอบเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าการเงินแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 2 ลำ โดยรับมอบในไตรมาส 1 ของปี 2561 จำนวน 1 ลำ และไตรมาสที่ 2 ปี 2561 จำนวน 1 ลำ
- ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ มีจำนวน 15,017 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 3,735 ล้านบาท (33.1%) เนื่องจากการรับมอบเครื่องบินเช่าดำเนินงานรวม 8 ลำ โดยเป็นการรับมอบในปี 2560 จำนวน 5 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 3 ลำ และโบอิง 787-9 จำนวน 2 ลำ ในไตรมาส 3 และ 4 ของปี 2560 และรับมอบเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 3 ลำ ในไตรมาส 1 ของปี 2561 ถึงแม้ว่าจะส่งคืนเครื่องบินเช่าดำเนินงานแบบแอร์บัส A330-300 จำนวน 2 ลำ ประกอบกับเงินบาทแข็งค่าเมื่อเทียบกับเงินดอลลาร์สหรัฐฯ ทำให้ค่าเช่าลดลงได้ส่วนหนึ่งก็ตาม
- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา มีจำนวน 10,843 ล้านบาท ลดลง 372 ล้านบาท (3.3%) ประกอบด้วย
 - ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายจำนวน 9,825 ล้านบาท ลดลง 370 ล้านบาท (3.6%) สาเหตุหลักเกิดจากค่าใช้จ่ายในการสำรองที่นั่งต่ำกว่าปีก่อนจากจำนวนการสำรองที่นั่งต่ำกว่าปีก่อนตามจำนวนผู้โดยสารที่ลดลง ประกอบกับเงินบาทแข็งค่าเมื่อเทียบกับเงินดอลลาร์สหรัฐฯ ทำให้ค่าใช้จ่ายเมื่อคำนวณเป็นเงินบาทลดลง นอกจากนี้ เป็นผลจาก

การเจรจาเปลี่ยนวิธีการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายในส่วนของ Altea System Usage จากเดิมเรียกเก็บตามจำนวนที่ใช้เกินกว่าที่กำหนดเป็นเรียกเก็บแบบเหมาจ่าย ทำให้สามารถลดค่าใช้จ่ายในการสำรองที่นั่งได้ส่วนหนึ่ง

- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการโฆษณาจำนวน 1,018 ล้านบาท ลดลง 2 ล้านบาท (0.2%)
- ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม มีจำนวน 523 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 361 ล้านบาท (222.8%) โดยมีรายละเอียดดังนี้
 - ส่วนแบ่งกำไรใน บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด 19 ล้านบาท ลดลง 45 ล้านบาท
 - ส่วนแบ่งกำไรใน บริษัท โรงแรมรอยัลลอคคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) 14 ล้านบาท ลดลง 17 ล้านบาท จากการขายหุ้นทั้งจำนวนโดยได้อิโณกรรมสิทธิ์ให้ผู้ซื้อเมื่อวันที่ 23 เมษายน 2561
 - ส่วนแบ่งกำไรใน บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด 37 ล้านบาท ลดลง 8 ล้านบาท
 - ส่วนแบ่งกำไรใน บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนลแอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด 24 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 11 ล้านบาท
 - ส่วนแบ่งกำไรใน บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) 251 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 16 ล้านบาท
 - ส่วนแบ่งขาดทุนใน บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) 868 ล้านบาท ขาดทุนเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 318 ล้านบาท

• **ต้นทุนทางการเงิน - สุทธิ**

มีจำนวน 4,332 ล้านบาท ลดลง 215 ล้านบาท (4.7%) สาเหตุหลักเกิดจากการปรับโครงสร้างเงินกู้ยืมโดยใช้เครื่องมือทางการเงินต่อเนื่องจากปีก่อนทำให้ต้นทุนทางการเงิน (Cost of Fund) ลดลงร้อยละ 0.60 โดยเงินกู้เฉลี่ยของบริษัทฯ ลดลง 5% จาก 166 พันล้านบาท ในปี 2560 เป็น 157 พันล้านบาทในปี 2561 นอกจากนี้ ยังมีผลจากการที่เงินบาทแข็งค่าเมื่อเทียบกับเงินสกุลหลักของหนี้สินระยะยาว ได้แก่ เงินยูโร เงินเยน และดอลลาร์สหรัฐฯ ทำให้ดอกเบี้ยจ่ายเมื่อคำนวณเป็นเงินบาทมียอดลดลง อย่างไรก็ตามต้นทุนทางการเงิน

ลดลงเพียง 4.5% เนื่องจากเงินกู้ส่วนหนึ่งมีอัตราดอกเบี้ยเป็นแบบลอยตัวที่มีการปรับตัวสูงขึ้นต่อเนื่องมาตลอดปี 2561 ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 ร้อยละ 39 ของเงินกู้หลังการทำธุรกรรมอนุพันธ์ทางการเงินมีอัตราดอกเบี้ยเป็นแบบลอยตัว

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน มีจำนวน 3,459 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 268 ล้านบาท (8.4%) ประกอบด้วย

- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบินจำนวน 3,150 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 429 ล้านบาท โดยในปีที่ตั้งด้อยค่าเครื่องบิน รวม 19 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบินแอร์บัส A300-600 จำนวน 1 ลำ A330-300 จำนวน 3 ลำ A340-500 3 ลำ A340-600 6 ลำ และ โบอิง 747-400 2 ลำ และ 737-400 4 ลำ รวม 3,064 ล้านบาท โดยราคาอ้างอิงจากผู้ประเมินราคามาตรฐานของเครื่องบินแอร์บัส A340-500 และ A340-600 ลดลงอย่างมากจึงมีการตั้งด้อยค่า

ที่สูงขึ้น นอกจากนี้ตั้งสำรองด้อยค่าของเครื่องยนต์อะไหล่ รวม 10 เครื่องยนต์ ประมาณ 86 ล้านบาท

- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์จำนวน 309 ล้านบาท ลดลง 161 ล้านบาท เนื่องจากมีการสำรองด้อยค่าอะไหล่เครื่องบินหมุนเวียนที่เสียหายและไม่สามารถซ่อมแซมได้ลดลงจากปีก่อน

กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 911 ล้านบาท ประกอบด้วย กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Gain) 816 ล้านบาท ซึ่งเกิดจากการปรับยอดเงินกู้และสินทรัพย์หนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศเป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวดจากการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ และเงินยูโร ณ 31 ธันวาคม 2561 เมื่อเปรียบเทียบกับ ณ สิ้นปีก่อน ทั้งนี้ บริษัทฯ มีเงินกู้ในสกุลยูโรคิดเป็นประมาณร้อยละ 28.4 ของเงินกู้ทั้งหมด และกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Gain) 95 ล้านบาท

3. ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

รายการจ่ายลงทุน

ตารางแสดงรายการจ่ายลงทุน

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.	
	2561	2560
เครื่องบิน	9,213	9,317
อื่น ๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	908	673
รวม	10,121	9,990

ในปี 2561 บริษัทฯ มีรายจ่ายเพื่อการลงทุน 10,121 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 131 ล้านบาท โดยรายจ่ายในการลงทุนของปี 2561 ประกอบด้วย

- การลงทุนในเครื่องบิน จำนวน 9,213 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่เป็นการรับมอบเครื่องบินเช่าการเงินแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 2 ลำ และเครื่องยนต์อะไหล่รวม 3 เครื่องยนต์ได้แก่ TRENT XWB-84

สำหรับเครื่องบินแอร์บัส A350-900 จำนวน 2 เครื่องยนต์ และเครื่องยนต์ GE90-115B สำหรับเครื่องบินโบอิง 777-300ER จำนวน 1 เครื่องยนต์

- การลงทุนในสินทรัพย์ถาวรอื่น ๆ จำนวน 908 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นการลงทุนในอุปกรณ์การให้บริการภาคพื้น และเครื่องมืออุปกรณ์การให้บริการซ่อมบำรุงของฝ่ายช่าง

การจัดการเงินทุน

ในปี 2561 บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดการเงินทุน รวมทั้งสิ้น 30,302 ล้านบาท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. การออกหุ้นกู้รวมจำนวน 13,000 ล้านบาท โดยเป็นการออกหุ้นกู้ในเดือนกุมภาพันธ์ 2561 จำนวน 6,000 ล้านบาท (ระยะเวลา 5-15 ปี) และในเดือนสิงหาคม 2561 จำนวน 7,000 ล้านบาท (ระยะเวลา 1-15 ปี) เพื่อชำระคืนหุ้นกู้ที่ครบกำหนดชำระ และหรือคืนเงินกู้ของบริษัทฯ ที่มีต้นทุนทางการเงินที่สูงกว่า และหรือลงทุนในสินทรัพย์ และหรือใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในกิจการ
2. การจัดการเงินกู้ระยะยาวด้วยวิธีการเช่าซื้อ โดยใช้เครื่องบินเป็นหลักทรัพย์ค้ำประกันเพื่อชำระค่าเครื่องบิน A350-900 จำนวน 2 ลำ รวมประมาณ 7,802 ล้านบาท

3. การกู้เงินระยะยาวจากสถาบันการเงินในประเทศรวมจำนวน 2,500 ล้านบาท เพื่อใช้เป็นเงินลงทุนประจำปี และชำระคืนเงินกู้ที่ครบกำหนด
4. การเบิกใช้วงเงินสินเชื่อหมุนเวียนจากสถาบันการเงินในประเทศเพื่อขยายระยะเวลา (Roll-over) เพื่อจ่ายชำระคืนหุ้นกู้ที่ครบกำหนดไถ่ถอนและใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงานรวมทั้งสิ้น 7,000 ล้านบาท

โดยสรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่าง ๆ ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	บ.ค.-ร.ค.	
	2561	2560
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	17,400	23,692
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(2,099)	(3,106)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(16,846)	(18,677)
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยนของเงินสดและเงินฝากธนาคารเพิ่มขึ้น (ลดลง)	7	(69)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง)	(1,538)	1,840

ในปี 2561 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนบริษัทฯ และบริษัทฯ ย่อย มีเงินสดสุทธิจากการดำเนินงานจำนวน 17,400 ล้านบาท ลดลงจากงวดเดียวกันของปีก่อน 6,292 ล้านบาท ถึงแม้ว่าจะมีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 16,846 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 1,831 ล้านบาท จากการชำระคืนเงินกู้ระยะสั้นและระยะยาวต่ำกว่าปีก่อน ประกอบกับมีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน 2,099 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 1,007 ล้านบาท เนื่องจากในปีนี้มีเงินสดรับจากการขายหุ้นใน บริษัท โรงแรมรอยัลลอคคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) จำนวน 923 ล้านบาท เป็นผลให้เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 เป็นจำนวน 1,538 ล้านบาท

เครื่องบิน

ในปี 2561 บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบินใหม่จำนวน 5 ลำ และปลดระวางเครื่องบินแบบโบอิง 737-400 จำนวน 2 ลำ ทำให้จำนวนเครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงาน ณ 31 ธันวาคม 2561 มีจำนวน 103 ลำ (รวมเครื่องบินแอร์บัส A320-200 จำนวน 20 ลำ ซึ่งใช้ดำเนินงานโดยบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด) สูงกว่า ณ สิ้นปีก่อน 3 ลำ และมีเครื่องบินที่ปลดระวางและรอการขาย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 จำนวน 21 ลำ

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมจำนวน 268,721 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2560 จำนวน 12,054 ล้านบาท (4.3%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้



หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.					
	31 ธ.ค. 2561		31 ธ.ค. 2560		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	13,692	5.1	15,230	5.4	-1,538	-10.1
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย	490	0.2	201	0.1	+289	+143.8
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ	35,366	13.1	36,085	12.8	-719	-2.0
สินทรัพย์หมุนเวียน	49,548	18.4	51,516	18.3	-1,968	-3.8
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์						
เครื่องบินและเครื่องยนต์อะไหล่จ่ายล่วงหน้า	-	-	6,124	2.2	-6,124	-100.0
เครื่องบิน	45,946	17.1	42,186	15.0	+3,760	+8.9
เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน	105,600	39.3	113,220	40.3	-7,620	-6.7
อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	11,708	4.4	9,592	3.4	+2,116	+22.1
งานระหว่างทำ	341	0.1	599	0.2	-258	-43.1
ที่ดิน อาคาร และค่าปรับปรุง	13,311	5.0	13,554	4.9	-243	-1.8
เครื่องมือ โรงซ่อม และอุปกรณ์	2,692	1.0	2,828	1.0	-136	-4.8
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์-สุทธิ	179,598	66.9	188,103	67.0	-8,505	-4.5
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ	39,575	14.7	41,156	14.7	-1,581	-3.8
รวมสินทรัพย์	268,721	100.0	280,775	100.0	-12,054	-4.3

สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 49,548 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 18.4 ของสินทรัพย์ทั้งหมดลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2560 เป็นจำนวน 1,968 ล้านบาท (3.8%) โดยมีสาเหตุสำคัญดังนี้

- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดมีจำนวน 13,692 ล้านบาท ลดลง 1,538 ล้านบาท (10.1%) สาเหตุหลักจากเงินสดสุทธิได้มาจากการดำเนินงานต่ำกว่าเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินและกิจกรรมลงทุน

- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายเพิ่มขึ้น 289 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการรับโอนสินทรัพย์รอการขายมาเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายรวมจำนวน 734 ล้านบาท ประกอบด้วย เครื่องบิน 5 ลำ ได้แก่ แอร์บัส A330-300 จำนวน 2 ลำ โบอิง 747-400 จำนวน 2 ลำ และโบอิง 737-400 จำนวน 1 ลำ จำนวนรวม 694 ล้านบาท และที่ดินในต่างประเทศและสินทรัพย์อื่นรวมจำนวน 40 ล้านบาท ในขณะที่ในระหว่างปีมีการจำหน่ายเครื่องบินโบอิง 737-400 จำนวน 1 ลำ และ

แอร์บัส A330-300 จำนวน 1 ลำ และอสังหาริมทรัพย์ ทั้งในและต่างประเทศของบริษัทฯ ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย ประกอบด้วย เครื่องบินจำนวน 3 ลำ ได้แก่ แอร์บัส A330-300 จำนวน 1 ลำ และโบอิง 747-400 จำนวน 2 ลำ รวมจำนวน 490 ลำ

- สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ มีจำนวน 35,366 ล้านบาท ลดลง 719 ล้านบาท (2.0%) สาเหตุหลักเกิดจากลูกหนี้การค้ามีจำนวน 10,394 ล้านบาท ลดลง 1,311 ล้านบาท จากยอดขายในเดือนธันวาคม 2561 ที่ต่ำกว่าเดือนธันวาคม 2560 อย่างไรก็ตามบริษัทฯ มีความสามารถในการบริหารระยะเวลาเรียกเก็บหนี้จากลูกหนี้การค้าได้เร็วขึ้น โดยมีระยะเวลาการเก็บหนี้เฉลี่ยลดลงจาก 23 วัน ในปี 2560 เป็น 22 วันในปี 2561 ซึ่งต่ำกว่าระยะเวลาการให้สินเชื่อโดยปกติของบริษัทฯ

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์สุทธิ มีจำนวน 179,598 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 66.9 ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2560 เป็นจำนวน 8,505 ล้านบาท (4.5%) โดยมีสาเหตุหลักเกิดจากการคิดค่าเสื่อมราคาตามปกติของสินทรัพย์ การปรับลดประมาณการมูลค่าคงเหลือของเครื่องบินและเครื่องยนต์อะไหล่จากร้อยละ 10 เป็นร้อยละ 6 ของมูลค่าต้นทุนเริ่มแรก และการปลดระวางเครื่องบินแบบ โบอิง 737-400 จำนวน 2 ลำ ถึงแม้ว่าจะมีการรับมอบเครื่องบินเข้าการเงินแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 2 ลำ และเครื่องยนต์จำนวน 3 เครื่องยนต์ก็ตาม

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ มีจำนวน 39,575 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 14.7 ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2560 จำนวน 1,581 ล้านบาท (3.8%) โดยมีรายการที่ลดลงและเพิ่มขึ้นอย่างมีสาระสำคัญได้แก่

- สินทรัพย์รอการขายมีจำนวน 4,891 ล้านบาท ลดลง 3,734 ล้านบาท (43.3%) สาเหตุหลักเกิดจากการตั้งสำรองด้อยค่าของเครื่องบินเพิ่มขึ้น

ในปีจำนวน 3,150 ล้านบาท และการโอนสินทรัพย์รอการขายไปเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายจำนวน 734 ล้านบาท ตามที่กล่าวไว้ข้างต้น

- เงินลงทุนในบริษัทร่วมมีจำนวน 2,300 ล้านบาท ลดลง 1,095 ล้านบาท (32.3%) สาเหตุหลักจากการขายหุ้นของบริษัท โรงแรมรอยัลลอคคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) ทำให้เงินลงทุนลดลงประมาณ 278 ล้านบาท ประกอบกับบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) มีผลการดำเนินงานขาดทุน ทำให้เงินลงทุนลดลงประมาณ 868 ล้านบาท
- เงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินตามสัญญาเช่า (Maintenance Reserve) มีจำนวน 13,539 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 3,150 ล้านบาท (30.3%) ตามประมาณการหนี้สินระยะยาวที่บริษัทได้ประมาณเพิ่มขึ้นในส่วนค่าซ่อมแซมเครื่องบินตามสัญญาเช่าดำเนินงานตามสภาพการบิน และเงื่อนไขการบำรุงรักษาเครื่องบิน ทั้งนี้ บริษัทสามารถนำค่าใช้จ่ายที่จะเกิดขึ้นตามประมาณการหนี้สินดังกล่าวไปเบิกคืนจากผู้ให้เช่าได้ตามเงื่อนไขที่ปรากฏในสัญญาเช่า
- ค่าตกแต่งเครื่องบินเช่าดำเนินงานรอการตัดบัญชี มีจำนวน 4,539 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 399 ล้านบาท (9.6%) สาเหตุหลักเกิดจากค่าอุปกรณ์และผลิตภัณฑ์ในห้องโดยสารของเครื่องบินเช่าดำเนินงานแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 3 ลำ และค่าใช้จ่ายในโครงการปรับปรุงเครื่องบินเช่าดำเนินงานแบบโบอิง 787-8 จำนวน 4 ลำ โดยการติดตั้ง Crew Rest และอุปกรณ์ In-flight Connectivity

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Asset) ของปี 2561 เท่ากับร้อยละ -2.58 ลดลงจากปี 2560 ซึ่งเท่ากับร้อยละ 0.65



หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 หนี้สินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อยมีจำนวน 248,265 ล้านบาท ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 จำนวน 497 ล้านบาท (0.2%) โดยมีองค์ประกอบหลักของหนี้สิน ดังนี้



หน่วย : ล้านบาท	งบการเงินรวม					
	31 ธ.ค. 2561		31 ธ.ค. 2560		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี)	66,046	26.6	68,031	27.4	-1,985	-2.9
หนี้สินระยะยาว						
หุ้นกู้	64,850	26.1	62,100	25.0	+2,750	+4.4
หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน	58,982	23.8	62,517	25.1	-3,535	-5.7
เงินกู้ยืมระยะยาว	24,444	9.8	27,480	11.0	-3,036	-11.0
รวมหนี้สินระยะยาว	148,276	59.7	152,097	61.1	-3,821	-2.5
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น ๆ	33,943	13.7	28,634	11.5	+5,309	+18.5
รวมหนี้สิน	248,265	100.0	248,762	100.0	-497	-0.2

หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี 22,863 ล้านบาท) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 26.6 ของหนี้สินทั้งหมดลดลงจาก ณ 31 ธันวาคม 2560 จำนวน 1,985 ล้านบาท (2.9%) สาเหตุหลักเกิดจาก

- เงินกู้ระยะสั้นมีจำนวน 3,000 ล้านบาท ลดลง 4,270 ล้านบาท จากการจ่ายชำระคืนตามกำหนด
- ค่าใช้จ่ายค้างจ่ายมีจำนวน 18,130 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,517 ล้านบาท สาเหตุมาจากค่าน้ำมันค้างจ่ายเพิ่มขึ้น และตั้งค้างจ่ายเงินชดเชยวันหยุดพักผ่อนที่ไม่ได้ใช้ (Vacation Compensation) เพิ่มขึ้น

หนี้สินระยะยาว (รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี 22,863 ล้านบาท) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 59.7 ของหนี้สินทั้งหมด ลดลง 3,821 ล้านบาท (2.5%) จากการกู้ยืมเงินระยะยาว การออกหุ้นกู้ และหนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 2 ลำ รวมจำนวน 23,302 ล้านบาท การจ่ายชำระคืนเงินกู้ระยะยาว

และหุ้นกู้รวมจำนวน 25,772 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม ผลจากการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินเงินสกุลยูโร และดอลลาร์สหรัฐฯ ถึงแม้ว่าจะอ่อนค่าเล็กน้อยเมื่อเทียบกับเงินสกุลเยน ณ 31 ธันวาคม 2561 เมื่อเทียบกับ ณ วันสิ้นงวดของปี 2560 ทำให้หนี้สินระยะยาวเมื่อคิดเป็นเงินบาทมียอดลดลงจำนวน 1,351 ล้านบาท

หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น ๆ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 13.7 ของหนี้สินทั้งหมด มีจำนวน 33,943 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 5,309 ล้านบาท (18.5%) สาเหตุหลักเกิดจากประมาณการหนี้สินระยะยาวเพิ่มขึ้น 4,398 ล้านบาท จากประมาณการค่าใช้จ่ายค่าซ่อมแซมเครื่องบินตามสัญญาเช่าดำเนินงาน ที่เกี่ยวเนื่องกับค่าซ่อมเครื่องบินตามสภาพการบินและเงื่อนไขการบำรุงรักษาเครื่องบิน ทั้งนี้บริษัทฯ สามารถนำค่าใช้จ่ายดังกล่าวไปชดเชยจากผู้ให้เช่าได้จากรายการเงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินตามสัญญาเช่า (Maintenance Reserve) ประกอบกับประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงานเพิ่มขึ้น 981 ล้านบาท

ณ สิ้นปี 2561 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity) เท่ากับ 7.4 เท่า สูงกว่า ณ สิ้นปี 2560 ซึ่งเท่ากับ 5.0 เท่า และอัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้นเท่ากับ 12.1 เท่า เพิ่มขึ้นจาก ณ สิ้นปี 2560 ที่เท่ากับ 7.8 เท่า

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 20,456 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2560 จำนวน 11,557 ล้านบาท (36.1%) สาเหตุหลักเกิดจากขาดทุนจากการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยในปี 2561 ทำให้อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity) ลดลงจากติดลบร้อยละ 6.3 ในปี 2560 เป็นติดลบร้อยละ 44.1 ในปีนี้

4. ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

สถานการณ์ของอุตสาหกรรมการบินในปี 2562 คาดการณ์ว่ายังคงเติบโตตามอัตราการเติบโตของเศรษฐกิจโลกที่คาดว่าจะขยายตัว ถึงแม้ว่าจะต่ำกว่าอัตราการขยายตัวในปี 2561 โดยมีปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญที่อาจส่งผลกระทบต่อในทางลบต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจ ได้แก่ สงครามการค้าระหว่างสหรัฐอเมริกา และจีน ความไม่แน่นอนทางการเมือง เช่น การถอนตัวออกจากการเป็นสมาชิกสหภาพยุโรปของอังกฤษ (BREXIT) เป็นต้น อย่างไรก็ตามคาดการณ์ว่าปัจจัย

ดังกล่าวจะไม่ส่งผลอย่างรุนแรงเนื่องจากมีปัจจัยกระตุ้นเชิงบวกจากนโยบายการคลังที่ขยายตัวและการลงทุนทางธุรกิจที่กำลังเติบโตในประเทศเศรษฐกิจสำคัญ อัตราการขนส่งผู้โดยสารและปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารในปี 2562 คาดว่ายังคงเติบโตถึงแม้ว่าจะลดลงจากปี 2561 แต่ยังคงสูงกว่าอัตราการเติบโตเฉลี่ย 20 ปี นอกจากนี้ราคาน้ำมันดิบที่คาดว่าจะมีแนวโน้มปรับตัวลดลงในปี 2562 โดยคาดการณ์ราคาน้ำมันเครื่องบินเฉลี่ยอยู่ที่ 81.3 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ต่ำกว่าปี 2561 ร้อยละ 7.2

แนวโน้มอุตสาหกรรมการบินของไทยในปี 2562 คาดการณ์ว่ายังมีแนวโน้มขยายตัวจากปี 2561 ในทิศทางเดียวกับอุตสาหกรรมการบินโลก นอกจากนี้ การเร่งสร้างความเชื่อมั่นของตลาดนักท่องเที่ยวจีนของหน่วยงานภาครัฐและเอกชน ประกอบกับการออกมาตรการลดหย่อนค่าธรรมเนียม Visa On Arrivals เป็นการชั่วคราวครอบคลุม 21 ประเทศรวมถึงประเทศจีนจะเป็นปัจจัยสนับสนุนให้ตลาดนักท่องเที่ยวจีนทยอยฟื้นตัวกลับมาได้อย่างรวดเร็ว นอกจากนี้ความคืบหน้าโครงการก่อตั้งศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเถา (MRO) เพื่อเป็นศูนย์กลางการซ่อมบำรุงอากาศยานที่ทันสมัยระดับโลก และเป็นแรงขับเคลื่อนหลักในการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินและอวกาศในประเทศไทยให้ก้าวไปไกลยิ่งขึ้น และส่งผลดีต่อแผนพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกของประเทศไทย ซึ่งจะเป็นไป



ตามนโยบายไทยแลนด์ 4.0 ของรัฐบาลไทย ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิตและบริการโดยใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในประเทศไทยให้ไปสู่ระดับโลกสำหรับความคืบหน้าการแก้ปัญหามาตรฐานการบินพลเรือนของสำนักงานบริหารการบินแห่งชาติสหรัฐอเมริกา (FAA) เพื่อยกระดับการบินพลเรือนของไทยจาก Category 2 กลับขึ้นเป็น Category 1 ซึ่งจะทำให้สายการบินของไทยสามารถขยายการรับส่งผู้โดยสารเข้าออกประเทศสหรัฐอเมริกาได้นั้น คาดว่า FAA จะเข้ามาตรวจสอบอย่างเป็นทางการโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ตั้งเป้าว่าจะสามารถเพิ่มระดับกลับมาเป็น Category 1 ได้ภายในปี 2562

ในปี 2562 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีแผนการดำเนินงานที่สำคัญดังนี้

- ดำเนินการตามโครงการจัดหาเครื่องบินของบริษัทฯ ปี 2562 - 2567 ซึ่งเป็นการจัดหาเพื่อทดแทนเครื่องบินเก่าที่มีอายุใช้งานมากกว่า 20 ปี
- การเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงาน โดยการเร่งทำ

กำไรเพิ่มจากตลาดเชิงรุก และมีต้นทุนที่แข่งขันได้ เช่น โครงการพัฒนาและเพิ่มรายได้เสริมนอกเหนือจากรายได้หลักผ่านช่องทาง Digital Marketing โครงการบริหารจัดการด้านการขายและการใช้ประโยชน์ของเครื่องบิน โครงการพัฒนาการดำเนินงานร่วมกับบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด การปรับปรุงและพัฒนาการบริการครบวงจรเพื่อสร้างประสบการณ์ที่ดีให้กับลูกค้า ประกอบกับการมุ่งเน้นการลดค่าใช้จ่ายหลักที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัทฯ เช่น การบริหารจัดการด้านน้ำมัน และอัตราแลกเปลี่ยน เป็นต้น

นอกจากนี้ในเดือน มกราคม 2562 มีเหตุการณ์สำคัญดังนี้

- บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ได้เสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวนรวม 908.8 ล้านหุ้น ในราคาเสนอขายหุ้นละ 2.75 บาท บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ได้จดทะเบียนเพิ่มทุนต่อกรมพัฒนาธุรกิจการค้ากระทรวงพาณิชย์เรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2562 ซึ่งบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ไม่ได้ใช้สิทธิ์ซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนดังกล่าวจึงทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯ ลดลงจากเดิมร้อยละ 21.80 เหลือร้อยละ 15.94



- สภาวิชาชีพบัญชีได้ประกาศใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 15 (TFRS15) เรื่องรายได้จากสัญญาที่ทำกับลูกค้า ซึ่งมีผลบังคับใช้กับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาเริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2562 เป็นต้นไป ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ปฏิบัติให้เป็นไปตามข้อกำหนดในมาตรฐานการบัญชี



5. สรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

		U.ก.-S.ก.	
		2561	2560
อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio)			
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	0.84	0.84
อัตราส่วนสภาพคล่อง (รวมวงเงินกู้หมุนเวียน)	เท่า	0.99	1.01
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการทำกำไร (Profitability Ratio)			
อัตรากำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	ร้อยละ	(4.54)	1.49
อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิ	ร้อยละ	(5.79)	(1.08)
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	(44.10)	(6.32)
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)			
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	(2.58)	0.65
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)			
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	7.40	4.98
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	12.14	7.77
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	3.22	5.10

ความหมายและสูตรในการคำนวณอัตราส่วนทางการเงิน

อัตราส่วนสภาพคล่อง (Current Ratio)

$$= \frac{\text{สินทรัพย์หมุนเวียน (ไม่รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย) / หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมรายรับด้านการขนส่งที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้)}}{}$$

อัตราส่วนสภาพคล่อง (รวมวงเงินกู้หมุนเวียน)

(Current Ratio Included Committed Credit Line)

$$= \frac{\text{(สินทรัพย์หมุนเวียน (ไม่รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย) + วงเงินกู้หมุนเวียน) / หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมรายรับด้านการขนส่งที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้)}}{}$$

อัตรากำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน

(Operating Profit (Loss) Margin)

$$= \frac{\text{กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน/รายได้รวม (ไม่รวมอัตราแลกเปลี่ยน)}}{\text{รายได้รวม}}$$

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

$$= \frac{\text{กำไร (ขาดทุน) สุทธิ / รายได้รวม (ไม่รวมอัตราแลกเปลี่ยน)}}{\text{รายได้รวม}}$$

อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity)

$$= \frac{\text{กำไร (ขาดทุน) สุทธิ / ส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย}}$$

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Total Asset)

$$= \frac{\text{กำไร (ขาดทุน) ก่อนหักดอกเบี้ยและภาษี / สินทรัพย์รวมเฉลี่ย}}$$

อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น

(Interest Bearing Debt to Equity)

$$= \frac{\text{(เงินกู้ยืมระยะสั้น + หนี้สินระยะยาวรวมส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี) / ส่วนของผู้ถือหุ้น}}$$

อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Total Debt to Equity)

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

อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย

(Interest Coverage Ratio)

$$= \frac{\text{EBITDA}}{\text{ดอกเบี้ยจ่าย}}$$

งบการเงิน





รายงานของผู้สอบบัญชี

เสนอ ผู้ถือหุ้นบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ความเห็น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ตรวจสอบงบการเงินรวมของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย (กลุ่มบริษัท) และงบการเงินเฉพาะบริษัทของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (บริษัท) ซึ่งประกอบด้วยงบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะบริษัท งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและงบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นเฉพาะบริษัท และงบกระแสเงินสดรวมและงบกระแสเงินสดเฉพาะบริษัทสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน และหมายเหตุประกอบงบการเงินรวมและหมายเหตุประกอบงบการเงินเฉพาะบริษัท รวมถึงหมายเหตุสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเห็นว่า งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทข้างต้นนี้ แสดงฐานะการเงินรวมของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และฐานะการเงินเฉพาะบริษัทของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 ผลการดำเนินงานรวมและผลการดำเนินงานเฉพาะบริษัท และกระแสเงินสดรวมและกระแสเงินสดเฉพาะบริษัท สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

เกณฑ์ในการแสดงความเห็น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชีที่ความรับผิดชอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้กล่าวไว้ในวรรคความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทในรายงานของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมีความเป็นอิสระจากกลุ่มบริษัทและบริษัทตามมาตราฐานการตรวจเงินแผ่นดินที่กำหนดโดยคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดิน และข้อกำหนดจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชีที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชี ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท และสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติตามความรับผิดชอบด้านจรรยาบรรณอื่นๆ ซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานการตรวจเงินแผ่นดินและข้อกำหนดจรรยาบรรณเหล่านี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ คือ เรื่องต่าง ๆ ที่มีนัยสำคัญที่สุดตามดุลยพินิจของผู้ประกอบวิชาชีพของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินในการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทสำหรับงวดปัจจุบัน สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้นำเรื่องเหล่านี้มาพิจารณาในบริบทของการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทโดยรวมและในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ทั้งนี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่ได้แสดงความเห็นแยกต่างหากสำหรับเรื่องเหล่านี้

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมีเรื่องสำคัญในการตรวจสอบ ดังนี้

1. สิทธิประโยชน์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

ตามหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 6.11.1 สิทธิประโยชน์สินทรัพย์เงินได้รอการตัดบัญชี ที่แสดงรายการสิทธิประโยชน์เงินได้รอการตัดบัญชีในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 จำนวน 10,650.72 ล้านบาท และ 10,632.99 ล้านบาท ตามลำดับ บริษัทต้องทบทวนมูลค่าตามบัญชีของสิทธิประโยชน์เงินได้รอการตัดบัญชี ณ ทุกสิ้นรอบระยะเวลาที่รายงาน และบริษัทต้องปรับลดสิทธิประโยชน์เงินได้รอการตัดบัญชีลงให้เท่ากับจำนวนที่มีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่บริษัทจะมีกำไรทางภาษีเพียงพอที่จะใช้ประโยชน์จากสิทธิประโยชน์เงินได้รอการตัดบัญชี ซึ่งผู้บริหารได้จัดทำประมาณการผลการดำเนินงานในอนาคต เพื่อพิจารณาว่าบริษัทจะมีกำไรทางภาษีเพียงพอที่บริษัทจะมีโอกาสได้ใช้ประโยชน์จากสิทธิประโยชน์เงินได้รอการตัดบัญชีเพียงใด ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 4.16 ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี และข้อ 6.36 การประมาณการผลการดำเนินงาน

ในการประมาณการผลการดำเนินงานในอนาคตผู้บริหารต้องใช้ดุลยพินิจค่อนข้างมากในเรื่องการพยากรณ์การเติบโตของรายได้และกำไรที่จะเกิดขึ้น รวมทั้งขึ้นอยู่กับข้อสมมติฐานที่ถูกระทบโดยสภาพเศรษฐกิจโลกหรือตลาดทั่วโลกในอนาคต นอกจากนี้ ในการประมาณการที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำแผนการใช้ประโยชน์จากสิทธิประโยชน์เงินได้รอการตัดบัญชีในอนาคตผู้บริหารต้องใช้ดุลยพินิจอย่างมาก และในปีนั้นบริษัทยังมีผลการดำเนินงานขาดทุน ทำให้เกิดความเสี่ยงของการพยากรณ์ความสามารถของการทำกำไรในอนาคต จึงเป็นเรื่องที่มีนัยสำคัญต่อการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ใช้วิธีการตรวจสอบที่สำคัญ ดังนี้

- 1.1 ประเมินความสมเหตุสมผลในการพยากรณ์การเติบโตของรายได้ ค่าใช้จ่ายและกำไรทางภาษีและกำไร ทางบัญชีในอนาคต โดยการตรวจสอบเอกสารและ ซักถามผู้บริหารเกี่ยวกับข้อสมมติฐานที่นำมาใช้
- 1.2 ประเมินและตรวจสอบหลักฐานที่ผู้บริหารใช้ในการตั้งสมมติฐานโดยเฉพาะการเติบโตของรายได้จากการขนส่งที่มาจากปัจจัยราคาบัตรโดยสารและจำนวนผู้โดยสาร เปรียบเทียบกับอุตสาหกรรมการบิน สถิติในอดีต งบประมาณประจำปี แผนกลยุทธ์ด้านการดำเนินงาน และการตลาดในอนาคตของบริษัท
- 1.3 ตรวจสอบแผนการใช้ประโยชน์จากสิทธิประโยชน์เงินได้รอการตัดบัญชีให้สอดคล้องกันกับช่วงเวลาที่จะได้ใช้ประโยชน์ เพื่อพิจารณาโอกาสที่จะได้ใช้ประโยชน์ของสิทธิประโยชน์เงินได้รอการตัดบัญชี โดยพิจารณากำไรหรือขาดทุนทางภาษีที่เกิดจากส่วนที่ได้รับสิทธิประโยชน์ในบัตรส่งเสริมการลงทุนของคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) และส่วนที่ไม่ได้รับสิทธิประโยชน์ในบัตรส่งเสริมการลงทุนฯ ที่จะสามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้ในอนาคต
- 1.4 พิจารณาถึงความสมเหตุสมผลของจำนวนสิทธิประโยชน์เงินได้รอการตัดบัญชีที่บริษัทบันทึกบัญชี โดยเฉพาะการต่อจ่ายของเครื่องบิน ประมาณการค่าใช้จ่ายค้ำจ่าย และหนี้สินผลประโยชน์พนักงาน ว่าจะนำไปใช้ประโยชน์ได้จากกำไรทางภาษีที่เพียงพอตามแผนการใช้ประโยชน์ข้างต้น
- 1.5 พิจารณาถึงความเพียงพอของการเปิดเผยข้อมูลตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

2. การเปลี่ยนแปลงมูลค่าคงเหลือของเครื่องบินและเครื่องยนต์อะไหล่

ตามหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 6.9 การเปลี่ยนแปลงประมาณการมูลค่าคงเหลือของเครื่องบินและเครื่องยนต์อะไหล่ บริษัทได้ทบทวนมูลค่าคงเหลือของเครื่องบินและเครื่องยนต์อะไหล่ และจากการทบทวนบริษัทได้เปลี่ยนแปลงอัตราร้อยละของมูลค่าคงเหลือเพื่อคำนวณค่าเสื่อมราคาของเครื่องบินและเครื่องยนต์อะไหล่จากเดิมอัตราร้อยละ 10 ของราคาทุน เปลี่ยนเป็นอัตราร้อยละ 6 ของราคาทุน โดยผู้บริหารของบริษัทได้ใช้ดุลยพินิจในการประเมินมูลค่าคงเหลือของเครื่องบินและเครื่องยนต์อะไหล่จากปัจจัย

สำคัญต่าง ๆ โดยเฉพาะผลกระทบต่อผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีในอุตสาหกรรมการบิน และอุปสงค์ของเครื่องบินมือสองแต่ละรุ่นในตลาดอนาคตที่มีความไม่แน่นอนสูง ประกอบกับผลกระทบต่อผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงปริมาณการทางบัญชีดังกล่าวมีสาระสำคัญต่อการเงินงวดปัจจุบัน และงวดในอนาคต สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจึงให้ความสำคัญกับเรื่องนี้

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ใช้วิธีการตรวจสอบที่สำคัญ ดังนี้

- 2.1 ซักถามผู้บริหารและทำความเข้าใจเกี่ยวกับหลักเกณฑ์และกระบวนการทบทวนมูลค่าคงเหลือของเครื่องบินและเครื่องยนต์อะไหล่ และสอบทานหลักฐาน ที่ผู้บริหารใช้ในการพิจารณา
- 2.2 สอบทานเกี่ยวกับการใช้ดุลยพินิจของผู้บริหารในการทบทวนความเหมาะสมของการกำหนดมูลค่าคงเหลือของเครื่องบินและเครื่องยนต์อะไหล่ พิจารณาความสมเหตุสมผลของการเปลี่ยนแปลงมูลค่าคงเหลือของเครื่องบินและเครื่องยนต์อะไหล่ โดยเปรียบเทียบกับข้อมูลราคาจำหน่ายเครื่องบินและเครื่องยนต์อะไหล่ในอดีตของบริษัทกับมูลค่าต้นทุน ณ วันรับมอบเครื่องบินและเครื่องยนต์อะไหล่ และเปรียบเทียบข้อมูลราคาจำหน่ายเครื่องบิน ณ ปีที่ครบอายุการใช้งาน ตามหลักการของผู้เชี่ยวชาญประเมินราคาที่เป็นที่ยอมรับในตลาดกับมูลค่าราคาทุนของเครื่องบินและเครื่องยนต์อะไหล่
- 2.3 เปรียบเทียบอัตราร้อยละของมูลค่าคงเหลือภายหลังการทบทวน กับอัตราร้อยละที่สายการบินอื่นในระดับเดียวกันในอุตสาหกรรมเดียวกันใช้
- 2.4 เลือกตัวอย่างเพื่อทดสอบความถูกต้องของการบันทึกบัญชีผลกระทบต่อผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงมูลค่าคงเหลือ และทดสอบการคำนวณว่าเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด
- 2.5 ทดสอบการคำนวณค่าเสื่อมราคาภายหลังการเปลี่ยนแปลงมูลค่าคงเหลือของเครื่องบินและเครื่องยนต์อะไหล่ตามอัตราใหม่กับอัตราเดิม เพื่อประเมินผลกระทบต่อรายงานทางการเงิน และเพื่อสอบทานความถูกต้องในการคำนวณและการเปิดเผยผลกระทบต่อผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงมูลค่าคงเหลือดังกล่าว ในหมายเหตุประกอบงบการเงิน
- 2.6 พิจารณาถึงความเพียงพอของการเปิดเผยข้อมูลตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

3. รายได้จากการขนส่งผู้โดยสาร

รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน ตามงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561 จำนวน 160,255.18 ล้านบาท และ 150,591.55 ล้านบาท ตามลำดับ โดยจำนวนดังกล่าวส่วนใหญ่เป็นรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารซึ่งบริษัทรับรู้รายได้ตามนโยบายการบัญชี ข้อ 4.11.1 การรับรู้รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน โดยบริษัทจะรับรู้รายได้จากการขนส่งผู้โดยสารเริ่มแรกเมื่อมีการสำรองที่นั่งคู่กับการรับรู้รายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถือเป็นรายได้เป็นหนี้สินในงบแสดงฐานะการเงิน และจะรับรู้เป็นรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเมื่อได้ให้บริการแล้ว สำหรับกระบวนการทำงานของระบบกำหนดราคาบัตรโดยสารจะเริ่มจากการกำหนดราคาบัตรโดยสารโดยเจ้าหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย ซึ่งเมื่อผ่านขั้นตอนการอนุมัติตามลำดับขั้นแล้ว ก็จะบันทึกข้อมูลในระบบรายได้ แต่เนื่องจากโครงสร้างราคาบัตรโดยสารที่มีความหลากหลายแตกต่างไปตามประเภทที่นั่ง ช่องทางการจำหน่าย และเงื่อนไขการให้บริการ ด้วยเหตุนี้ปริมาณรายการของราคาบัตรโดยสารที่ต้องบันทึกในระบบแต่ละครั้งจึงมีเป็นจำนวนมาก ประกอบกับการแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินมีค่อนข้างสูง บริษัทจึงต้องทบทวนและกำหนดราคาใหม่บ่อยครั้งเพื่อให้สามารถแข่งขันได้ทางการตลาด ดังนั้น การบันทึกราคาบัตรโดยสารที่มีเป็นจำนวนมากและมีการเปลี่ยนแปลงบ่อย อาจไม่ถูกต้อง ครบถ้วน อีกทั้งกระบวนการกำหนดราคาการคำนวณรายได้จากเที่ยวบิน การบันทึกรายการ การวัดมูลค่าราคาขาย การบันทึกค่านายหน้าและส่วนลด เป็นรายการที่มีความซับซ้อน จำเป็นต้องใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศขั้นสูงหลายระบบเพื่อบันทึกรายการทั้งหมด ส่งผลให้ข้อมูลในระบบสารสนเทศอาจไม่ถูกต้อง ครบถ้วน โดยเฉพาะที่เป็นผลมาจากความถูกต้องของข้อมูลนำเข้าราคาบัตรโดยสาร ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อบัญชีรายได้จากการขนส่งผู้โดยสาร ดังนั้น เรื่องดังกล่าวจึงเป็นเรื่องสำคัญในการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ใช้วิธีการตรวจสอบที่สำคัญ ดังนี้

- 3.1 ศึกษาทำความเข้าใจกระบวนการทำงานของระบบกำหนดราคาบัตรโดยสาร (Fare management) และระบบบัญชีรายได้ค่าโดยสาร
- 3.2 สอบทานการควบคุมกระบวนการนำเข้าข้อมูลราคาบัตรโดยสารและการประมวลผลการกำหนดราคาบัตรโดยสาร

- 3.3 ตรวจสอบวิธีการควบคุมเฉพาะระบบงานของขั้นตอนการกำหนดราคาบัญชีโดยสาร ตั้งแต่การอนุมัติราคาการนำเข้าข้อมูลในระบบกำหนดราคาบัญชีโดยสาร ตรวจสอบอัตราราคาตามระบบกำหนดราคาบัญชีโดยสารที่ได้รับอนุมัติกับราคาในระบบบัญชีรายได้ค่าโดยสาร เพื่อให้สามารถระบุข้อมูลที่อาจเกิดข้อผิดพลาด รวมถึงการทดสอบการควบคุมที่สำคัญ เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นว่าการควบคุมที่ออกแบบไว้มีการปฏิบัติอย่างเหมาะสม
- 3.4 ทดสอบการปฏิบัติงานของระบบบัญชีรายได้ค่าโดยสาร โดยทดสอบการควบคุมการถ่ายโอนข้อมูลระหว่างระบบบัญชีรายได้ค่าโดยสารไปยังระบบประมวลผลบัญชี เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นว่ามีการปฏิบัติตามระบบการควบคุมที่ได้ออกแบบไว้สามารถป้องกันการเปลี่ยนแปลงแก้ไขข้อมูลได้ และการบันทึกข้อมูลทางบัญชีเกี่ยวกับรายได้ออกมาจากผู้โดยสารถูกต้องและครบถ้วน
- 3.5 พิจารณาถึงความเพียงพอของการเปิดเผยข้อมูลตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ข้อมูลและเหตุการณ์ที่เน้น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขอให้สังเกตหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5 เรื่อง การดำเนินงานตามแผนฟื้นฟูซึ่งอธิบายเกี่ยวกับกลยุทธ์การดำเนินงานตามแผนฟื้นฟูสำหรับปี 2561 และแนวทางการดำเนินงานของบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) ในอนาคต และหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.13 เรื่อง การบริหารสภาพคล่องซึ่งอธิบายเกี่ยวกับการจัดหาเงินทุนและกระแสเงินสดสำหรับปี 2562

ทั้งนี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมิได้แสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขในเรื่องนี้

ข้อมูลอื่น

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อมูลอื่น ข้อมูลอื่นประกอบด้วยข้อมูลซึ่งรวมอยู่ในรายงานประจำปี แต่ไม่รวมถึงงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท และรายงานของผู้สอบบัญชีที่อยู่ในรายงานประจำปีนั้น ซึ่งผู้บริหารจะจัดเตรียมรายงานประจำปีให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินภายหลังวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีนี้

ความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต่องบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทไม่ครอบคลุมถึงข้อมูลอื่น และสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่ได้ให้ความเชื่อมั่นต่อข้อมูลอื่น

ความรับผิดชอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท คือ การอ่านและพิจารณาว่าข้อมูลอื่นมีความขัดแย้งที่มีสาระสำคัญกับงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทหรือกับความรู้อื่นที่ได้รับจากการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน หรือปรากฏว่าข้อมูลอื่นมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

เมื่อสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้อ่านรายงานประจำปี หากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินสรุปได้ว่ามีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต้องสื่อสารเรื่องดังกล่าวกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแล

ความรับผิดชอบของผู้บริหารและผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลต่องบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท

ผู้บริหารมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนองบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ในการจัดทำงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท ผู้บริหารรับผิดชอบในการประเมินความสามารถของกลุ่มบริษัทและของบริษัทในการดำเนินงานต่อเนื่อง เปิดเผยเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานต่อเนื่องตามความเหมาะสม และการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่องเว้นแต่ผู้บริหารมีความตั้งใจที่จะเลิกกลุ่มบริษัทและเลิกบริษัทหรือหยุดดำเนินงาน หรือไม่สามารถดำเนินงานต่อเนื่องต่อไปได้

ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลมีหน้าที่ในการกำกับดูแลกระบวนการในการจัดทำรายงานทางการเงินของกลุ่มบริษัทและของบริษัท

ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท

การตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่างบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทโดยรวมปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด และเสนอรายงานของผู้สอบ

บัญชีซึ่งรวมความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน อยู่ด้วย ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผล คือ ความเชื่อมั่นในระดับสูงแต่ไม่ได้เป็นการรับประกันว่าการปฏิบัติงาน ตรวจสอบตามมาตรฐานการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชีจะสามารถตรวจพบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริง อันเป็นสาระสำคัญที่มีอยู่ได้เสมอไป ข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริง อาจเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาดและถือว่ามีสาระสำคัญเมื่อคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่ารายการที่ ขัดต่อข้อเท็จจริงแต่ละรายการหรือทุกรายการรวมกันจะมี ผลต่อการตัดสินใจทางเศรษฐกิจของผู้ใช้งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทจากการใช้งบการเงินเหล่านี้

ในการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินตาม มาตรฐานการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบ บัญชี สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ใช้ดุลยพินิจและการ สังเกตและสงสัยเยี่ยงผู้ประกอบวิชาชีพตลอดการตรวจสอบ การปฏิบัติงานของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินรวมถึง

- ระบุและประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัด ต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงินรวม และงบการเงินเฉพาะบริษัทไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริต หรือข้อผิดพลาด ออกแบบและปฏิบัติตามวิธีการ ตรวจสอบเพื่อตอบสนองต่อความเสี่ยงเหล่านั้น และได้ หลักฐานการสอบบัญชีที่เพียงพอและเหมาะสมเพื่อเป็น เกณฑ์ในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงิน แผ่นดิน ความเสี่ยงที่ไม่พบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริง อันเป็นสาระสำคัญซึ่งเป็นผลมาจากการทุจริตจะสูงกว่า ความเสี่ยงที่เกิดจากข้อผิดพลาด เนื่องจากการทุจริตอาจ เกี่ยวกับการสมรู้ร่วมคิด การปลอมแปลงเอกสารหลักฐาน การตั้งใจละเว้นการแสดงข้อมูล การแสดงข้อมูลที่ไม่ตรง ตามข้อเท็จจริงหรือการแทรกแซงการควบคุมภายใน
- ทำความเข้าใจในระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับ การตรวจสอบ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบที่เหมาะสม กับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดง ความเห็นต่อความมีประสิทธิภาพของการควบคุมภายใน ของกลุ่มบริษัทและของบริษัท
- ประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหาร ใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีและ การเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องซึ่งจัดทำขึ้นโดยผู้บริหาร
- สรุปร่วมกับความเหมาะสมของการใช้เกณฑ์การบัญชี สำหรับการดำเนินงานต่อเนื่องของผู้บริหารและจาก หลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับ สรุปร่วมกับความไม่แน่นอน ที่มีสาระสำคัญที่เกี่ยวกับเหตุการณ์หรือสถานการณ์

ที่อาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยอย่างมีนัยสำคัญต่อความ สามารถของกลุ่มบริษัทและของบริษัทในการดำเนินงาน ต่อเนื่องหรือไม่ ถ้าสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ ข้อสรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญสำนักงานการ ตรวจเงินแผ่นดินต้องกล่าวไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชี ของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินโดยให้ข้อสังเกต ถึงการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินรวมและงบการเงิน เฉพาะบริษัทที่เกี่ยวข้อง หรือถ้าการเปิดเผยข้อมูล ดังกล่าวไม่เพียงพอ ความเห็นของสำนักงานการตรวจ เงินแผ่นดินจะเปลี่ยนแปลงไป ข้อสรุปของสำนักงานการ ตรวจเงินแผ่นดินขึ้นอยู่กับหลักฐานการสอบบัญชีที่ ได้รับจนถึงวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีของสำนักงาน การตรวจเงินแผ่นดิน อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์หรือ สถานการณ์ในอนาคตอาจเป็นเหตุให้กลุ่มบริษัทหรือ บริษัทต้องหยุดการดำเนินงานต่อเนื่อง

- ประเมินการนำเสนอโครงสร้างและเนื้อหาของงบการเงินรวม และงบการเงินเฉพาะบริษัทโดยรวม รวมถึงการเปิดเผย ข้อมูลว่างบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทแสดง รายการและเหตุการณ์ในรูปแบบที่ทำให้มีการนำเสนอ ข้อมูลโดยถูกต้องตามที่ควรหรือไม่
- ได้รับหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอ เกี่ยวกับข้อมูลทางการเงินของบริษัทภายในกลุ่มหรือ กิจกรรมทางธุรกิจภายในกลุ่มบริษัท เพื่อแสดงความ เห็นต่องบการเงินรวม สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน รับผิดชอบต่อการกำหนดแนวทาง การควบคุมดูแล และการปฏิบัติตามตรวจสอบกลุ่มบริษัท สำนักงาน การตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้รับผิดชอบแต่เพียงผู้เดียว ต่อความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

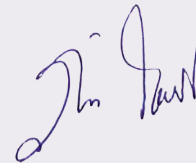
สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้สื่อสารกับผู้มีส่วนที่ในการ กำกับดูแลในเรื่องต่าง ๆ ที่สำคัญ ซึ่งรวมถึงขอบเขตและช่วง เวลาของการตรวจสอบตามที่ได้วางแผนไว้ ประเด็นที่มีนัย สำคัญที่พบจากการตรวจสอบรวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญ ในระบบการควบคุมภายใน หากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ได้พบในระหว่างการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงิน แผ่นดิน

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ให้คำรับรองแก่ผู้มีส่วนที่ ในการกำกับดูแลว่าสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ ปฏิบัติตามมาตรฐานการตรวจเงินแผ่นดินและข้อกำหนด จรรยาบรรณที่เกี่ยวข้องกับความเป็นอิสระและได้สื่อสาร กับผู้มีส่วนที่ในการกำกับดูแลเกี่ยวกับความสัมพันธ์ทั้งหมด ตลอดจนเรื่องอื่น ซึ่งสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

เชื่อว่ามิเหตุผลที่บุคคลภายนอกอาจพิจารณาว่ากระทบต่อ
ความเป็นอิสระของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินและ
มาตรการที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินใช้เพื่อป้องกัน
ไม่ให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขาดความเป็นอิสระ

จากเรื่องที่สื่อสารกับผู้มีส่วนที่ในการกำกับดูแลสำนักงาน
การตรวจเงินแผ่นดินได้พิจารณาเรื่องต่าง ๆ ที่มีนัยสำคัญ
มากที่สุดในการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะ
บริษัทในงวดปัจจุบัน และกำหนดเป็นเรื่องสำคัญในการตรวจสอบ
สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้อธิบายเรื่องเหล่านี้ใน

รายงานของผู้สอบบัญชีไว้แต่กฎหมายหรือข้อบังคับ
ไม่ให้เปิดเผยต่อสาธารณะเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าว หรือใน
สถานการณ์ที่ยากที่จะเกิดขึ้นสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน
พิจารณาว่าไม่ควรสื่อสารเรื่องดังกล่าวในรายงานของสำนักงาน
การตรวจเงินแผ่นดินเพราะการกระทำดังกล่าวสามารถ
คาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่าจะมีผลกระทบในทางลบ
มากกว่าผลประโยชน์ต่อส่วนได้เสียสาธารณะจากการสื่อสาร
ดังกล่าว



(นางภัทรา โชว์ศรี)
รองผู้อำนวยการตรวจเงินแผ่นดิน



(นางสาวบรบูรณ์ ศิริสิงห์สังชัย)
ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบการเงินและบริหารพัสดุที่ 11

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน
วันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2562



บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท		
	2561	2560	2561	2560	
สินทรัพย์					
สินทรัพย์หมุนเวียน					
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	6.1	13,691,848,724	15,229,686,324	12,523,360,617	14,022,787,581
เงินลงทุนชั่วคราว		38,264	160,037,864	-	-
ลูกหนี้การค้า	6.2	10,394,067,903	11,704,953,905	9,705,911,027	11,560,770,758
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้าและเงินมัดจำ		7,321,908,745	7,490,102,653	7,529,150,681	7,761,325,199
สินค้าและพัสดุดคงเหลือ	6.3	4,947,017,527	4,999,847,400	4,901,658,139	4,968,165,680
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	6.4	12,702,976,136	11,730,122,163	20,535,369,827	18,450,827,464
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย	6.5	490,157,613	200,807,000	490,157,613	200,807,000
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		49,548,014,912	51,515,557,309	55,685,607,904	56,964,683,682
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน					
เงินลงทุนในบริษัทร่วม	6.6.1	2,299,713,942	3,394,945,236	1,234,106,581	1,459,106,581
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	6.6.1	-	-	1,810,209,913	1,810,209,893
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	6.6.2	69,002,222	70,988,078	66,017,122	67,875,978
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	6.8	179,598,685,050	188,102,612,250	179,558,497,148	188,067,083,674
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	6.10	236,352,618	432,497,804	228,806,503	418,673,523
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	6.11.1	10,650,722,771	10,679,231,900	10,632,997,811	10,663,254,345
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	6.12	26,318,704,847	26,578,712,721	26,185,205,174	26,402,333,280
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		219,173,181,450	229,258,987,989	219,715,840,252	228,888,537,274
รวมสินทรัพย์		268,721,196,362	280,774,545,298	275,401,448,156	285,853,220,956

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้


บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
งบแสดงฐานะการเงิน
 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2561	2560	2561	2560
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น				
หนี้สินหมุนเวียน				
เจ้าหนี้การค้า	5,167,608,841	5,042,628,631	4,946,272,359	4,823,318,835
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	18,130,323,417	16,613,129,758	17,973,191,375	17,849,085,739
ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่กำหนดชำระภายในหนึ่งปี				
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	6.14 3,185,096,154	4,813,179,873	3,185,096,154	4,813,179,873
เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	6.7.1.2, 6.14 1,448,088,914	-	1,448,088,914	-
หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน	6.15 8,699,910,918	9,762,005,635	8,699,910,918	9,762,005,635
หุ้นกู้	6.16 9,530,000,000	10,250,000,000	9,530,000,000	10,250,000,000
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	2,000,000,000	3,000,000,000	2,000,000,000	3,000,000,000
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	6.7.1.1 1,000,000,000	4,270,136,000	1,000,000,000	4,270,136,000
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย	17,844,116	15,143,142	-	-
หนี้สินหมุนเวียนอื่น				
เงินปันผลค้างจ่าย	54,556,981	54,664,936	54,403,981	54,573,136
รายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้	30,624,142,358	31,409,888,882	29,692,124,792	30,481,532,187
อื่นๆ	6.17 9,050,865,454	7,625,258,914	10,283,990,506	9,165,007,131
รวมหนี้สินหมุนเวียน	88,908,437,153	92,856,035,771	88,813,078,999	94,468,838,536
หนี้สินไม่หมุนเวียน				
หนี้สินระยะยาว				
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	6.14 4,173,365,397	7,564,356,800	4,173,365,397	7,564,356,800
เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	6.7.1.2, 6.14 15,638,001,158	15,102,668,302	15,638,001,158	15,102,668,302
หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน	6.15 50,282,098,896	52,754,724,555	50,282,098,896	52,754,724,555
หุ้นกู้	6.16 55,320,000,000	51,850,000,000	55,320,000,000	51,850,000,000
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	6.11.1 1,703,581,058	1,791,346,286	1,703,581,058	1,791,346,286
เงินกองทุนบำเหน็จพนักงาน	6.18 3,824,995,651	3,791,098,462	3,824,995,651	3,791,098,462
ประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน	6.19 13,575,420,996	12,594,371,173	13,493,261,770	12,573,334,280
ประมาณการหนี้สินระยะยาว	6.20 14,708,086,792	10,310,083,902	13,093,931,772	9,318,993,931
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	130,875,130	147,062,061	1,356,144,193	913,725,477
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	159,356,425,078	155,905,711,541	158,885,379,895	155,660,248,093
รวมหนี้สิน	248,264,862,231	248,761,747,312	247,698,458,894	250,129,086,629
ส่วนของผู้ถือหุ้น				
ทุนเรือนหุ้น				
ทุนจดทะเบียน	26,989,009,500	26,989,009,500	26,989,009,500	26,989,009,500
หุ้นสามัญ 2,698.90 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท				
ทุนที่ออกและชำระแล้ว	21,827,719,170	21,827,719,170	21,827,719,170	21,827,719,170
หุ้นสามัญ 2,182.77 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท				
ส่วนเกินมูลค่าหุ้น	25,545,316,308	25,545,316,308	25,545,316,308	25,545,316,308
กำไร(ขาดทุน)สะสม				
จัดสรรแล้ว	2,691,275,568	2,691,275,568	2,691,275,568	2,691,275,568
ทุนสำรองตามกฎหมาย				
ยังไม่ได้จัดสรร	(35,907,023,773)	(24,239,600,441)	(28,533,077,895)	(20,426,549,388)
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น	6,171,756,849	6,086,373,086	6,171,756,111	6,086,372,669
รวมส่วนของบริษัทใหญ่	20,329,044,122	31,911,083,691	27,702,989,262	35,724,134,327
ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	127,290,009	101,714,295	-	-
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	20,456,334,131	32,012,797,986	27,702,989,262	35,724,134,327
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	268,721,196,362	280,774,545,298	275,401,448,156	285,853,220,956

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้


 (นายสุเมธ ดำรงชัยธรรม)
 กรรมการผู้อำนวยการใหญ่


 (นายวิฐพงศ์ สมิตอำไพพิศาล)
 รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
 สายการเงินและการบัญชี

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัทฯ	
	2561	2560	2561	2560
รายได้				
รายได้จากการขายหรือการให้บริการ				
ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	160,255,180,477	157,474,642,686	150,591,550,463	148,462,506,525
ค่าระวางขนส่ง	21,639,512,371	19,543,755,148	21,640,732,337	19,546,567,289
ค่าไปรษณีย์ภัณฑ์	700,891,715	727,910,750	700,891,715	727,910,750
กิจการอื่น	13,369,555,839	12,110,671,871	14,983,550,540	13,741,948,197
รวมรายได้จากการขายหรือการให้บริการ	195,965,140,402	189,856,980,455	187,916,725,055	182,478,932,761
รายได้อื่น				
ดอกเบียร์รับ	175,370,095	170,426,521	170,077,219	159,001,563
ผลกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	910,848,196	(1,581,246,154)	890,338,751	(1,406,397,072)
รายได้อื่น ๆ	3,534,582,155	2,088,468,154	3,973,962,494	2,391,531,999
รวมรายได้อื่น	4,620,800,446	677,648,521	5,034,378,464	1,144,136,490
รวมรายได้	200,585,940,848	190,534,628,976	192,951,103,519	183,623,069,251
ค่าใช้จ่าย				
ค่าน้ำมันเครื่องบิน	60,095,677,157	50,214,668,767	56,261,516,980	47,191,233,123
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	30,874,607,242	29,702,304,701	29,958,199,105	29,126,283,668
ค่าบริการการบิน	22,164,846,590	22,353,433,918	20,887,692,337	21,298,670,145
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	5,629,910,006	5,603,505,793	5,142,524,274	5,224,192,458
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	20,087,736,505	17,796,784,451	18,482,370,455	16,245,210,843
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	19,045,361,201	17,021,470,515	19,026,265,580	16,996,160,244
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	15,016,993,147	11,282,272,496	14,605,570,422	10,641,101,387
ค่าสินค้าและวัสดุใช้ไป	9,110,482,191	9,008,767,018	8,581,313,986	8,560,236,644
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	10,843,388,858	11,215,232,163	9,841,166,237	10,438,278,851
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	590,318,725	512,111,908	510,932,307	451,700,619
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์	309,011,023	469,968,586	309,011,023	469,968,586
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบิน	3,149,969,372	2,721,335,582	3,149,969,372	2,721,335,582
ค่าใช้จ่ายอื่น	10,243,201,353	10,219,372,624	9,819,672,402	10,059,646,079
ขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงส่วนได้เสียในเงินลงทุน	-	429,092,766	-	-
ต้นทุนทางการเงิน	4,507,462,622	4,717,217,641	4,507,462,622	4,717,217,641
ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	522,830,120	162,036,346	-	-
รวมค่าใช้จ่าย	212,191,796,112	193,429,575,275	201,083,667,102	184,141,235,870
ขาดทุนก่อนภาษีเงินได้	(11,605,855,264)	(2,894,946,299)	(8,132,563,583)	(518,166,619)
รายได้ภาษีเงินได้	36,730,039	822,898,858	68,290,659	846,687,728
กำไร (ขาดทุน) สำหรับปี	(11,569,125,225)	(2,072,047,441)	(8,064,272,924)	328,521,109
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จอื่น				
รายการที่อาจถูกจัดประเภทใหม่ไว้ในกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง				
กำไรจากการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของการป้องกันความเสี่ยง				
กระแสเงินสดเฉพาะส่วนที่มีประสิทธิภาพ	321,055,050	652,581,496	321,055,050	652,581,496
ภาษีเงินได้จากการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของการป้องกัน				
ความเสี่ยงกระแสเงินสดเฉพาะส่วนที่มีประสิทธิภาพ	(64,211,010)	(130,516,299)	(64,211,010)	(130,516,299)
ผลกำไร (ขาดทุน) จากการวัดมูลค่าเงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อขาย	401	(88,462)	-	-
ภาษีเงินได้จากการวัดมูลค่าเงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อขาย	(80)	17,693	-	-
รายการที่จะไม่ถูกจัดประเภทใหม่ไว้ในกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง				
ผลกำไร (ขาดทุน) จากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์				
ประกันภัยสำหรับภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	(267,145,227)	(163,910)	(267,145,227)	-
ภาษีเงินได้จากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย				
สำหรับภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	53,429,046	32,782	53,429,046	-
ส่วนแบ่งกำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จอื่นในการร่วมค้าและบริษัทร่วม	-	(4,867,855)	-	-
กำไรเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี - สุทธิจากภาษี	43,128,180	516,995,445	43,127,859	522,065,197
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	(11,525,997,045)	(1,555,051,996)	(8,021,145,065)	850,586,306
การแบ่งปันกำไร (ขาดทุน)				
ส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	(11,625,168,787)	(2,107,345,043)	(8,064,272,924)	328,521,109
ส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	56,043,562	35,297,602	-	-
	(11,569,125,225)	(2,072,047,441)	(8,064,272,924)	328,521,109
การแบ่งปันกำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จรวม				
ส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	(11,582,040,607)	(1,590,290,586)	(8,021,145,065)	850,586,306
ส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	56,043,562	35,238,590	-	-
	(11,525,997,045)	(1,555,051,996)	(8,021,145,065)	850,586,306
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น				
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน	(5.33)	(0.97)	(3.69)	0.15

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายสุเมธ ดำรงชัยธรรม)
กรรมการผู้จัดการใหญ่

(นายณัฐพงศ์ สมิตอำนาจไพพิศ)
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
สายการเงินและการบัญชี

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561

หน่วย : บาท

บัญชี	งบการเงินรวม												ส่วนของผู้ถือหุ้น	
	ส่วนของผู้ถือหุ้น			ส่วนของผู้ถือหุ้น										ส่วนของผู้ถือหุ้น
	ส่วนเกิน	กำไร(ขาดทุน)		กำไร(ขาดทุน)เบ็ดเสร็จ						กำไร(ขาดทุน)เบ็ดเสร็จ	ส่วนของผู้ถือหุ้น	ส่วนของผู้ถือหุ้น		
		ส่วนเกิน	ส่วนเกิน	กำไร(ขาดทุน)	กำไร(ขาดทุน)	กำไร(ขาดทุน)	กำไร(ขาดทุน)	กำไร(ขาดทุน)	กำไร(ขาดทุน)					
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2560	21,827,719,170	25,545,316,308	2,691,275,568	(22,167,172,423)	(1,629,834,423)	325,966,885	8,635,040,012	(1,727,005,002)	88,977	(17,795)	5,604,235,654	33,501,374,277	86,817,505	33,588,191,782
การเปลี่ยนแปลงในส่วนของผู้ถือหุ้น	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(20,250,000)	(20,250,000)
หัก เงินปันผลจ่าย	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(91,800)	(91,800)
หัก เงินปันผลจ่ายหุ้นเริ่มสิทธิชนิดสะสม	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
หัก กำไร(ขาดทุน)สำหรับปี 2560	-	-	-	(2,107,345,043)	-	-	-	-	-	-	-	(2,107,345,043)	35,297,602	(2,072,047,441)
หัก โอนส่วนเกินทุนจากการตีราคาหลักทรัพย์ที่จำหน่าย	-	-	-	39,857,000	-	-	(49,821,250)	9,964,250	-	-	(39,857,000)	-	-	-
หัก กำไร(ขาดทุน)เบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี 2560	-	-	-	(4,939,975)	652,581,496	(130,516,299)	-	-	(88,456)	17,691	521,994,432	517,064,457	(59,012)	516,995,445
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560	21,827,719,170	25,545,316,308	2,691,275,568	(24,239,600,441)	(977,252,927)	195,450,586	8,585,218,762	(1,717,043,752)	521	(104)	6,086,373,086	31,911,083,691	101,714,295	32,012,797,986
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2561	21,827,719,170	25,545,316,308	2,691,275,568	(24,239,600,441)	(977,252,927)	195,450,586	8,585,218,762	(1,717,043,752)	521	(104)	6,086,373,086	31,911,083,691	101,714,295	32,012,797,986
การเปลี่ยนแปลงในส่วนของผู้ถือหุ้น	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(30,375,010)	(30,375,010)
หัก เงินปันผลจ่าย	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(91,800)	(91,800)
หัก เงินปันผลจ่ายหุ้นเริ่มสิทธิชนิดสะสม	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
บวก การเปลี่ยนแปลงส่วนได้เสียในบริษัทย่อย	-	-	-	1,038	-	-	-	-	-	-	-	1,038	(1,038)	(1,038)
หัก กำไร(ขาดทุน)สำหรับปี 2561	-	-	-	(11,625,168,787)	-	-	-	-	-	-	-	(11,625,168,787)	56,043,562	(11,569,125,225)
หัก โอนส่วนเกินทุนจากการตีราคาหลักทรัพย์ที่จำหน่าย	-	-	-	171,460,598	-	-	(214,325,748)	42,865,150	-	-	(171,460,598)	-	-	-
หัก กำไร(ขาดทุน)เบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี 2561	-	-	-	(213,716,181)	321,055,050	(64,211,010)	-	-	401	(80)	256,844,361	43,128,180	-	43,128,180
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561	21,827,719,170	25,545,316,308	2,691,275,568	(35,907,023,773)	(656,197,877)	131,239,576	8,370,893,014	(1,674,178,602)	922	(184)	6,171,756,849	20,329,044,122	127,290,009	20,456,334,131

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงิน

THAI



(Signature)

(นายสุเมธ ดำรงชัยธรรม)
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
สายการเงินและกำกับดูแล

(Signature)

(นายวิฑูรย์ สมิตอำไพพิศ)
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
สายการเงินและกำกับดูแล

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น
 สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561

หน่วย : บาท

	งบการเงินเฉพาะบริษัท										รวม	
	ทุน ที่ออกและชำระแล้ว	ส่วนเกิน มูลค่าหุ้น		กำไร(ขาดทุน) สะสม				องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น				
		ส่วนเกิน มูลค่าหุ้น	ส่วนเกิน มูลค่าหุ้น	ส่วนเกิน มูลค่าหุ้น	ส่วนเกิน มูลค่าหุ้น	กำไร(ขาดทุน) สะสม		กำไร(ขาดทุน) เบ็ดเสร็จอื่น		รวม องค์ประกอบอื่น ของส่วน ของผู้ถือหุ้น		
						ส่วนเกิน มูลค่าหุ้น	ส่วนเกิน มูลค่าหุ้น	กำไร(ขาดทุน) เบ็ดเสร็จอื่น	กำไร(ขาดทุน) เบ็ดเสร็จอื่น			
ส่วนเกิน มูลค่าหุ้น	ส่วนเกิน มูลค่าหุ้น	ส่วนเกิน มูลค่าหุ้น	ส่วนเกิน มูลค่าหุ้น	ส่วนเกิน มูลค่าหุ้น	ส่วนเกิน มูลค่าหุ้น	ส่วนเกิน มูลค่าหุ้น	ส่วนเกิน มูลค่าหุ้น	ส่วนเกิน มูลค่าหุ้น	ส่วนเกิน มูลค่าหุ้น	ส่วนเกิน มูลค่าหุ้น		
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2560	21,827,719,170	25,545,316,308	2,691,275,568	(20,794,927,497)	(1,629,834,423)	325,966,885	8,635,040,012	(1,727,008,002)	5,604,164,472	34,873,548,021		
การเปลี่ยนแปลงในส่วนของผู้ถือหุ้น	-	-	-	328,521,109	-	-	-	-	-	328,521,109		
บ.ช.ด. กำไรสำหรับปี 2560	-	-	-	39,857,000	-	-	(49,821,250)	9,964,250	(39,857,000)	-		
บ.ช.ด. โอนส่วนเกินทุนจากการตีราคาหลักทรัพย์ที่จำหน่าย	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
บ.ช.ด. กำไร(ขาดทุน)เบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี 2560	-	-	-	-	652,581,496	(130,516,299)	-	-	522,065,197	-		
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560	21,827,719,170	25,545,316,308	2,691,275,568	(20,426,549,388)	(977,252,927)	195,450,586	8,585,218,762	(1,717,043,752)	6,086,372,669	35,724,134,327		
การเปลี่ยนแปลงในส่วนของผู้ถือหุ้น	-	-	-	(8,064,272,924)	(977,252,927)	195,450,586	8,585,218,762	(1,717,043,752)	6,086,372,669	35,724,134,327		
ขาดทุนสำหรับปี 2561	-	-	-	(8,064,272,924)	-	-	-	-	-	(8,064,272,924)		
โอนส่วนเกินทุนจากการตีราคาหลักทรัพย์ที่จำหน่าย	-	-	-	171,460,598	-	-	(214,325,748)	42,865,150	(171,460,598)	-		
บ.ช.ด. กำไร(ขาดทุน)เบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี 2561	-	-	-	(213,716,181)	321,055,050	(64,211,010)	-	-	256,844,040	-		
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561	21,827,719,170	25,545,316,308	2,691,275,568	(28,533,077,895)	(656,197,877)	131,239,576	8,370,893,014	(1,674,178,602)	6,171,756,111	27,702,989,262		

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงิน

(นายสุเมธ คำงษ์ยธรม)
 กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
 สายการบินไทย

(นายวิฑูรย์ สมบัติไพศาล)
 รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
 สายการบินไทย

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2561	2560	2561	2560
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน				
ขาดทุนก่อนภาษีเงินได้	(11,605,855,264)	(2,894,946,299)	(8,132,563,583)	(518,166,619)
รายการปรับกระทบยอดกำไร(ขาดทุน)ก่อนภาษีเงินได้ เป็นเงินสดรับ (จ่าย) จากกิจกรรมดำเนินงาน :				
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	19,045,361,201	17,021,470,515	19,026,265,580	16,996,160,244
ค่าธรรมเนียมเช่าเครื่องบิน	501,611,436	265,683,460	501,611,436	265,683,460
เงินปันผลรับ	(1,202,907)	(1,445,845)	(346,164,144)	(301,605,257)
ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมตามวิธีส่วนได้เสีย	522,830,120	162,036,346	-	-
ขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงส่วนได้เสียในเงินลงทุน	-	429,092,766	-	-
รายได้จากดอกเบี้ย	(175,370,095)	(170,426,521)	(170,077,219)	(159,001,563)
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ย	4,507,462,622	4,717,217,641	4,507,462,622	4,717,217,641
ขาดทุน(กำไร)จากการจำหน่ายสินทรัพย์	(731,681,814)	72,252,718	(731,661,996)	61,856,830
ขาดทุน(กำไร)จากการขายเครื่องบิน	(54,906,952)	49,720,687	(54,906,952)	49,720,687
ขาดทุน(กำไร)จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(857,439,603)	1,062,717,626	(866,986,566)	1,044,342,014
กำไรจากการจำหน่ายเงินลงทุน	(656,955,062)	(507,037)	(697,500,000)	-
ประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน	713,904,596	674,134,266	652,782,263	669,478,935
ค่าสินค้าและวัสดุเสื่อมสภาพ	403,473,771	327,642,988	403,473,771	327,642,988
หนี้สูญและหนี้สงสัยจะสูญ	176,399,632	59,842	176,191,748	371,231
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบิน	3,149,969,372	2,721,335,582	3,149,969,372	2,721,335,582
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์	309,011,023	469,968,586	309,011,023	469,968,586
กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์ และหนี้สินดำเนินงาน	15,246,612,076	24,906,007,321	17,726,907,355	26,345,004,759
สินทรัพย์ดำเนินงานลดลง(เพิ่มขึ้น)				
ลูกหนี้การค้า	855,429,900	(1,528,712,580)	1,425,585,264	(1,298,571,914)
สินค้าและวัสดุคงเหลือ	(350,643,898)	(340,715,286)	(336,966,231)	(334,182,230)
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้าและเงินมัดจำ	164,756,490	(53,805,942)	228,717,851	(86,923,703)
ภาษีเงินได้รอเรียกคืน	(1,001,754)	253,663,119	(1,001,754)	253,663,119
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	(399,681,601)	(1,062,131,783)	(1,510,049,292)	(3,030,883,000)
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย	1,266,583,913	786,612,304	1,266,583,913	786,612,304
เงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินตามสัญญาเช่า	(3,162,729,909)	(2,953,488,770)	(3,190,473,509)	(3,270,948,897)
สินทรัพย์อื่น	(264,645,787)	(88,533,063)	(250,306,242)	(72,840,801)
ค่าใช้จ่ายรอการตัดบัญชี	(949,450,509)	(2,371,268,826)	(978,899,849)	(2,408,226,948)
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น(ลดลง)				
เจ้าหนี้การค้า	(779,422,440)	(700,759,110)	(781,459,626)	(715,659,606)
ค่าใช้จ่ายค้างจ่ายและหนี้สินหมุนเวียนอื่น	2,686,675,401	(659,084,470)	998,592,945	460,884,691
กองทุนบำเหน็จพนักงาน	23,974,158	65,818,918	23,974,158	65,818,918
รายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้	(747,796,971)	4,331,726,809	(789,365,000)	3,889,800,790
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	4,315,564,570	3,596,787,982	4,151,106,521	3,704,710,003
เงินสหรับจากการดำเนินงาน	17,904,223,639	24,182,116,623	17,982,946,504	24,288,257,485
จ่ายภาษีเงินได้	(504,678,735)	(490,260,746)	(473,790,580)	(440,328,525)
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	17,399,544,904	23,691,855,877	17,509,155,924	23,847,928,960

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้


บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
งบกระแสเงินสด
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2561	2560	2561	2560
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน				
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ถาวร	(3,819,319,845)	(3,590,188,349)	(3,802,955,400)	(3,569,798,997)
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	(51,047,773)	(27,920,714)	(49,931,891)	(27,540,923)
เงินสดรับจากการโอนสิทธิค่าเครื่องบินจ่ายล่วงหน้า และอุปกรณ์การบิน	202,163,729	208,513,123	202,163,729	208,513,123
เงินสดรับจากการจำหน่ายสินทรัพย์	3,834,882	258,310,049	3,811,518	258,264,254
ดอกเบี้ยรับ	173,328,287	171,558,078	167,856,744	159,972,038
เงินปันผลรับ	308,059,154	277,038,857	346,164,144	301,605,257
เงินลงทุนลดลง(เพิ่มขึ้น)	1,976,938	(374,040,379)	1,849,938	(373,923,479)
เงินสดรับจากการขายเงินลงทุน	922,500,000	-	922,500,000	-
เงินลงทุนชั่วคราวลดลง(เพิ่มขึ้น)	160,000,000	(29,200,000)	-	-
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(2,098,504,628)	(3,105,929,335)	(2,208,541,218)	(3,042,908,727)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน				
เงินสดรับจากหุ้นกู้	13,000,000,000	8,000,000,000	13,000,000,000	8,000,000,000
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะสั้น	7,000,000,000	13,594,262,000	7,000,000,000	13,594,262,000
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาว	2,500,000,000	-	2,500,000,000	-
เงินสดรับจากหนี้ภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน	1,621,900,832	1,981,651,804	1,621,900,832	1,981,651,804
เงินสดจ่ายคืนเงินกู้ยืมระยะสั้น	(11,328,167,000)	(13,484,245,000)	(11,328,167,000)	(13,484,245,000)
เงินสดจ่ายชำระคืนหุ้นกู้	(10,250,000,000)	(5,200,000,000)	(10,250,000,000)	(5,200,000,000)
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาว	(4,916,602,710)	(9,053,224,456)	(4,916,602,710)	(9,053,224,456)
เงินสดจ่ายชำระคืนหนี้ภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน	(10,605,563,785)	(10,253,784,601)	(10,605,563,785)	(10,253,784,601)
เงินสดจ่ายดอกเบี้ยเงินกู้ยืม	(3,837,106,004)	(4,241,116,218)	(3,837,106,004)	(4,241,116,218)
เงินปันผลจ่าย	(169,155)	(80,140)	(169,155)	(80,140)
เงินปันผลจ่ายส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	(30,466,800)	(20,403,000)	-	-
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(16,846,174,622)	(18,676,939,611)	(16,815,707,822)	(18,656,536,611)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น(ลดลง)สุทธิ	(1,545,134,346)	1,908,986,931	(1,515,093,116)	2,148,483,622
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี	15,229,686,324	13,389,710,774	14,022,787,581	11,925,036,967
	13,684,551,978	15,298,697,705	12,507,694,465	14,073,520,589
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยนของเงินสด และเงินฝากธนาคารเพิ่มขึ้น(ลดลง)	7,296,746	(69,011,381)	15,666,152	(50,733,008)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี	13,691,848,724	15,229,686,324	12,523,360,617	14,022,787,581

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้


(นายชูเมธ คำธงชัยธรรม)
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่


(นายณัฐพงษ์ สมิตอำไพพิศาล)
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
สายการเงินและการบัญชี

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561

หมายเหตุประกอบงบกระแสเงินสด

ก. ภาษีเงินได้รอเรียกคืน งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท

หน่วย : ล้านบาท

	2561
ปรับปรุงภาษีเงินได้รอเรียกคืน ปี 2560	(0.49)
ปรับปรุงภาษีเงินได้รอเรียกคืน ปี 2561	(0.51)
	(1.00)
	2560
รับเงินคืนตาม ภ.ง.ด. 50 ปี 2558	254.75
ปรับปรุงภาษีเงินได้รอเรียกคืน ปี 2559	(1.09)
	253.66

ข. ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์

งบการเงินรวม

ในระหว่างปี 2561 บริษัทได้ซื้อที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ซึ่งมีราคาทุนรวม 10,121.51 ล้านบาท ซื้อโดยวิธีสัญญาเช่า การเงิน 6,044.37 ล้านบาท จ่ายชำระเป็นเงินสด 3,819.32 ล้านบาท และค้างจ่าย 257.82 ล้านบาท

ในระหว่างปี 2560 บริษัทได้ซื้อที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ซึ่งมีราคาทุนรวม 9,989.61 ล้านบาท ซื้อโดยวิธีสัญญาเช่า การเงิน 6,242.82 ล้านบาท จ่ายชำระเป็นเงินสด 3,590.19 ล้านบาท และค้างจ่าย 156.60 ล้านบาท

งบการเงินเฉพาะบริษัท

ในระหว่างปี 2561 บริษัทได้ซื้อที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ซึ่งมีราคาทุนรวม 10,105.15 ล้านบาท ซื้อโดยวิธีสัญญาเช่า การเงิน 6,044.37 ล้านบาท จ่ายชำระเป็นเงินสด 3,802.96 ล้านบาท และค้างจ่าย 257.82 ล้านบาท

ในระหว่างปี 2560 บริษัทได้ซื้อที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ซึ่งมีราคาทุนรวม 9,969.22 ล้านบาท ซื้อโดยวิธีสัญญาเช่า การเงิน 6,242.82 ล้านบาท จ่ายชำระเป็นเงินสด 3,569.80 ล้านบาท และค้างจ่าย 156.60 ล้านบาท

ค. เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2561	2560	2561	2560
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดก่อนผลกระทบ				
จากการเปลี่ยนแปลงในอัตราแลกเปลี่ยน	13,684.55	15,298.70	12,507.69	14,073.52
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงในอัตราแลกเปลี่ยน	7.30	(69.01)	15.67	(50.73)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดหลังผลกระทบ				
จากการเปลี่ยนแปลงในอัตราแลกเปลี่ยน	13,691.85	15,229.69	12,523.36	14,022.79



(นายสุเมธ ดำรงชัยธรรม)
กรรมการผู้จัดการใหญ่



(นายณัฐพงศ์ สมิตอำไพพิศา)
รองกรรมการผู้จัดการใหญ่
สายการเงินและการบัญชี

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561

1. ข้อมูลทั่วไป

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (“บริษัท”) จัดทะเบียนจัดตั้งเป็นบริษัท มหาชน จำกัด ในประเทศไทย และเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย มีที่อยู่ตามที่ได้จดทะเบียน คือ

สำนักงานใหญ่ของบริษัทตั้งอยู่เลขที่ 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย

ธุรกิจหลักของบริษัทคือ ธุรกิจสายการบินและหน่วยธุรกิจซึ่งเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการขนส่ง

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทมีเครือข่ายเส้นทางการบินให้บริการครอบคลุม 60 จุดบินใน 31 ประเทศทั่วโลก โดยเป็น 3 จุดบินภายในประเทศ (ไม่รวมกรุงเทพมหานคร)

2. เกณฑ์ในการจัดทำงานการเงิน

การจัดทำงานการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทได้จัดทำขึ้นตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปภายใต้พระราชบัญญัติการบัญชี พ.ศ. 2543 ซึ่งหมายความถึงมาตรฐานการบัญชีที่ออกภายใต้พระราชบัญญัติวิชาชีพบัญชี พ.ศ. 2547 และตามข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ว่าด้วยการจัดทำและนำเสนอรายงานทางการเงินภายใต้พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535

งบการเงินเฉพาะบริษัทประกอบด้วยงบการเงินบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และกองทุนบำเหน็จพนักงานบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

งบการเงินรวมประกอบด้วยงบการเงินเฉพาะบริษัทและบริษัทย่อยโดยบริษัทย่อยประกอบด้วยบริษัท ดังต่อไปนี้

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	สถานที่หลักในการประกอบธุรกิจ	อัตราร้อยละของการถือหุ้น	
			2561	2560
ถือหุ้นโดยบริษัท				
1. บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด	บริการเทคโนโลยีสารสนเทศสำหรับการเดินทางแบบครบวงจร	ไทย	55%	55%
2. บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด	บริการงานบุคลากรเฉพาะด้านให้กับบริษัท	ไทย	49%	49%
3. บริษัท ไทยฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด	บริการฝึกอบรมด้านการบิน	ไทย	49%	49%
4. บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด	บริการขนส่งทางอากาศ	ไทย	100%	100%
ถือหุ้นโดยบริษัทย่อยของบริษัท				
บริษัทย่อยที่ถือหุ้นโดยบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด				
- บริษัท ทัวร์เอ็องหลวง จำกัด	ประกอบธุรกิจท่องเที่ยว	ไทย	49%	49%

บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ (Airline Operator License : AOL) ใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Airline Operator Certificate : AOC) และรหัสสายการบิน (Airline Designator Code) จาก IATA เมื่อวันที่ 10 มกราคม 31 มีนาคม และ 1 เมษายน 2557 ตามลำดับ ทั้งนี้ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ได้เริ่มดำเนินธุรกิจ เมื่อวันที่ 10 เมษายน 2557

บริษัทย่อยเป็นกิจการที่อยู่ภายใต้การควบคุมของบริษัท การควบคุมเกิดขึ้นเมื่อบริษัทมีอำนาจควบคุมทั้งทางตรงหรือทางอ้อม ในการกำหนดนโยบายทางการเงิน และการดำเนินงานของบริษัทย่อยนั้น และรายการบัญชีที่เป็นสาระสำคัญที่เกิดขึ้นระหว่างบริษัทใหญ่และบริษัทย่อยได้ถูกหักกลบลบกันในการจัดทำงบการเงินรวม

งบการเงินฉบับภาษาอังกฤษแปลจากงบการเงินที่เป็นภาษาไทย ในกรณีที่มีเนื้อความขัดแย้งกันหรือมีการตีความในสองภาษาแตกต่างกัน ให้ใช้งบการเงินฉบับภาษาไทยเป็นหลัก

งบการเงินนี้ได้จัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์ราคาทุนเดิมในการวัดมูลค่าขององค์ประกอบของงบการเงิน เว้นแต่จะได้เปิดเผยเป็นอย่างอื่นในนโยบายการบัญชี

3. มาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงิน การตีความมาตรฐานการบัญชี และการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ที่ยังไม่มีผลบังคับใช้ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ที่มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2562 เป็นต้นไป

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2561)

เรื่อง การนำเสนอของงบการเงิน

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2561)

เรื่อง สินค้าคงเหลือ

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2561)

เรื่อง งบกระแสเงินสด

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2561)

เรื่อง นโยบายการบัญชี การเปลี่ยนแปลงประมาณการทางบัญชีและข้อผิดพลาด

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2561)

เรื่อง เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2561)

เรื่อง ภาษีเงินได้

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 16 (ปรับปรุง 2561)

เรื่อง ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2561)

เรื่อง สัญญาเช่า

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2561)

เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2561)

เรื่อง การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2561)

เรื่อง ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 23 (ปรับปรุง 2561)

เรื่อง ต้นทุนการกู้ยืม

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 24 (ปรับปรุง 2561)

เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 26 (ปรับปรุง 2561)

เรื่อง การบัญชีและการรายงานโครงการผลประโยชน์เมื่อออกจากงาน

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2561)

เรื่อง งบการเงินเฉพาะกิจการ

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 28 (ปรับปรุง 2561)

เรื่อง เงินลงทุนในบริษัทร่วมและการร่วมค้า

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2561)

เรื่อง การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 33 (ปรับปรุง 2561)

เรื่อง กำไรต่อหุ้น

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 34 (ปรับปรุง 2561)

เรื่อง การรายงานทางการเงินระหว่างกาล

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 36 (ปรับปรุง 2561)

เรื่อง การด้อยค่าของสินทรัพย์

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 37 (ปรับปรุง 2561)

เรื่อง ประมาณการหนี้สิน หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น และสินทรัพย์ที่อาจเกิดขึ้น

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 38 (ปรับปรุง 2561)

เรื่อง สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 40 (ปรับปรุง 2561)

เรื่อง อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 41 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง เกษตรกรรม
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 1	เรื่อง การนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินมาใช้เป็นครั้งแรก
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 3 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง การรวมธุรกิจ
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง สัญญาประกันภัย
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย และการดำเนินงานที่ยกเลิก
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 6 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง การสำรวจและประเมินค่าแหล่งทรัพยากรแร่
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง ส่วนงานดำเนินงาน
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง งบการเงินรวม
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 11 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง การร่วมการงาน
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับส่วนได้เสียในกิจการอื่น
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง การวัดมูลค่ายุติธรรม
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15	เรื่อง รายได้จากสัญญาที่ทำกับลูกค้า
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง ความช่วยเหลือจากรัฐบาล - กรณีที่ไม่มี ความเกี่ยวข้องอย่างเฉพาะเจาะจงกับกิจกรรมดำเนินงาน
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง สัญญาเช่าดำเนินงาน-สิ่งจูงใจที่ให้แก่ผู้เช่า
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 25 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง ภาษีเงินได้-การเปลี่ยนแปลงสถานภาพทางภาษีของกิจการหรือของผู้ถือหุ้น
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง การประเมินเนื้อหาสัญญาเช่าที่สร้างขึ้นตามรูปแบบกฎหมาย
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลของข้อตกลงสัมปทานบริการ
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 32 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง สินทรัพย์ไม่มีตัวตน-ต้นทุนเว็บไซต์
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินที่เกิดขึ้นจากการรีดถอน การบูรณะ และหนี้สินที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง การประเมินว่าข้อตกลงประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง สิทธิในส่วนได้เสียจากกองทุนการรีดถอน การบูรณะและการปรับปรุงสภาพแวดล้อม

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง การปรับปรุงย้อนหลังภายใต้มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง การรายงานทางการเงินระหว่างกาลและการด้อยค่า
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง ข้อตกลงสัมปทานบริการ
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 14 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง ข้อจำกัดสินทรัพย์ตามโครงการผลประโยชน์ ข้อกำหนดเงินทุนขั้นต่ำและปฏิสัมพันธ์ของรายการเหล่านี้ สำหรับมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง การจ่ายสินทรัพย์ที่ไม่ใช่เงินสดให้เจ้าของ
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง ต้นทุนการเปิดหน้าดินในช่วงการผลิตสำหรับเหมืองผิวดิน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง เงินที่นำส่งรัฐ
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 22	เรื่อง รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศ และสิ่งตอบแทนรับหรือจ่ายล่วงหน้า

มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุงดังกล่าวส่วนใหญ่จะไม่มีผลกระทบอย่างเป็นทางการเป็นสาระสำคัญต่อการเงินเมื่อนำมาถือปฏิบัติ อย่างไรก็ตาม มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับใหม่ซึ่งได้มีการเปลี่ยนแปลงหลักการสำคัญ สามารถสรุปได้ดังนี้

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 เรื่อง รายได้จากสัญญาที่ทำกับลูกค้า

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 ใช้แทนมาตรฐานการบัญชี การตีความมาตรฐานบัญชี และการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่เกี่ยวข้องต่อไปนี้

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 11 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง สัญญาก่อสร้าง
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง รายได้
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 31 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง รายได้ - รายการแลกเปลี่ยนเกี่ยวกับบริการโฆษณา
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง สัญญาสำหรับการก่อสร้างอสังหาริมทรัพย์
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง การโอนสินทรัพย์จากลูกค้า

ภายใต้การรับรู้รายได้ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 กิจการต้องถือปฏิบัติตามหลักการรับรู้รายได้ 5 ขั้นตอน สำหรับการรับรู้รายได้ที่เกิดขึ้นจากสัญญาที่ทำกับลูกค้าโดยกิจการจะรับรู้รายได้เพื่อแสดงการส่งมอบ (โอนการควบคุม) สินค้าหรือบริการที่สัญญาให้กับลูกค้าในจำนวนที่สะท้อนถึงสิ่งตอบแทนที่กิจการคาดว่าจะมีสิทธิได้รับการแลกเปลี่ยนสินค้าหรือบริการ และกำหนดให้กิจการต้องใช้ดุลยพินิจ และพิจารณาข้อเท็จจริงและเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องทั้งหมดในการพิจารณาตามหลักการในแต่ละขั้นตอน

การนำมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 มาถือปฏิบัติจะมีผลกระทบต่อไปนี้

1. การรับรู้หนี้สินตามสัญญาของสิทธิ (บัตรโดยสาร) ที่คาดว่าจะมูลค่าจะไม่ได้มาใช้ เป็นรายได้
2. การรับรู้หนี้สินตามสัญญาของไมล์สะสมที่คาดว่าจะสมาชิกหรือลูกค้าจะไม่ได้มาใช้ เป็นรายได้
3. การปรับเกณฑ์คำนวณมูลค่ายุติธรรมของคะแนนสะสมหรือลูกค้าให้เหมาะสม

- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ที่มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2563 เป็นต้นไป

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 32	เรื่อง การแสดงรายการเครื่องมือทางการเงิน
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7	เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 9	เรื่อง เครื่องมือทางการเงิน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16	เรื่อง การป้องกันความเสี่ยงของเงินลงทุนสุทธิ ในหน่วยงานต่างประเทศ
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 19	เรื่อง การชำระหนี้สินทางการเงินด้วยตราสารทุน

มาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มนี้ ถือเป็นมาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มเครื่องมือทางการเงินที่กำหนดหลักการเกี่ยวกับการจัดประเภทและการวัดมูลค่าเครื่องมือทางการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรมหรือราคาทุนตัดจำหน่ายโดยพิจารณาจากประเภทของตราสารทางการเงิน ลักษณะของกระแสเงินสดตามสัญญาและแผนธุรกิจของกิจการ (Business Model) หลักการเกี่ยวกับวิธีการคำนวณการด้อยค่าของเครื่องมือทางการเงินโดยใช้แนวคิดของผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น และหลักการเกี่ยวกับการบัญชีป้องกันความเสี่ยง รวมถึงการแสดงผลการและการเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน และเมื่อมาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มนี้มีผลบังคับใช้ จะทำให้มาตรฐานการบัญชีการตีความมาตรฐานการบัญชี และแนวปฏิบัติทางการบัญชีบางฉบับที่มีผลบังคับใช้อยู่ในปัจจุบันถูกยกเลิกไป

มาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มนี้ ใช้แทนมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 101 เรื่อง หนี้สงสัยจะสูญและหนี้สูญ มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 103 เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินของธนาคารและสถาบันการเงินที่คล้ายคลึงกัน มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 104 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง การบัญชีสำหรับการปรับโครงสร้างหนี้ที่มีปัญหา มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 105 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง การบัญชีสำหรับเงินลงทุนในตราสารหนี้และตราสารทุน มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 106 เรื่อง การบัญชีสำหรับกิจการที่ดำเนินธุรกิจเฉพาะด้านการลงทุน มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 107 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง การแสดงผลการและการเปิดเผยข้อมูลสำหรับเครื่องมือทางการเงิน และการตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 9 เรื่อง สินทรัพย์ที่ลูกหนี้โอนให้เพื่อชำระหนี้

ผู้บริหารของบริษัทอยู่ระหว่างการประเมินผลกระทบจากมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวที่มีต่อ งบการเงินของบริษัทในงวดที่จะเริ่มถือปฏิบัติ

4. สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

4.1 ค่าเพื่อหนี้สงสัยจะสูญ

ลูกหนี้การค้าที่ไม่ใช่ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจ ตั้งค่าเพื่อหนี้สงสัยจะสูญโดยพิจารณาลูกหนี้รายตัว และวิเคราะห์ ประวัติการชำระหนี้ ข้อมูลหลักฐานการติดต่อของลูกหนี้แต่ละรายควบคู่ไปกับการพิจารณาอายุหนี้ของลูกหนี้เป็นเกณฑ์ ในอัตราดังนี้

ระยะเวลาที่ค้างชำระ	อัตราร้อยละของหนี้สงสัยจะสูญ
เกินกว่า 6 เดือน - 1 ปี	50
เกินกว่า 1 ปี - 2 ปี	75
เกินกว่า 2 ปี	100

4.2 สินค้าและพัสดुकงเหลือ

สินค้าและพัสดुकงเหลือ ณ วันสิ้นงวด ประกอบด้วยอะไหล่เครื่องบิน น้ำมันเครื่องบิน พัดสำหรับใช้ในห้องพักผู้โดยสารและการบริการอาหาร สินค้าซื้อมาเพื่อขาย เครื่องเขียนและพัสดุอื่น แสดงด้วยราคาทุนตามวิธีถ่วงเฉลี่ยเคลื่อนที่ (Moving Average) หรือมูลค่าสุทธิที่จะได้รับแล้วแต่ราคาใดจะต่ำกว่า และสินค้าระหว่างทางแสดงด้วยราคาทุน ณ วันที่ซื้อ

4.2.1 อะไหล่เครื่องบินที่ใช้งานอยู่ตามปกติ ตั้งค่าเพื่อพัสดุเสื่อมสภาพในอัตราร้อยละ 10 ของยอดคงเหลือ ณ วันสิ้นงวด

4.2.2 อะไหล่เครื่องบินที่หมุนเวียนเข้าและรอการจำหน่าย ได้แก่ อะไหล่เครื่องบินที่ไม่ใช้งานเกิน 2 ปี หรือไม่มีเครื่องบินอยู่ในฝูงบิน ตั้งค่าเพื่อพัสดุเสื่อมสภาพในอัตราร้อยละ 33.33 ของยอดที่เกิดขึ้นในระหว่างงวด

4.2.3 สินค้าล้าสมัยและชำรุดรอการจำหน่าย ตั้งค่าเพื่อสินค้าเสื่อมสภาพเต็มจำนวน

4.3 สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย แสดงด้วยมูลค่าตามบัญชีหรือมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขายแล้วแต่ราคาใดจะต่ำกว่า โดยมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแนบในระดับสูงมากสำหรับการขายสินทรัพย์ดังกล่าว และคาดว่าจะดำเนินการตามแผนการขายสินทรัพย์ให้เสร็จสมบูรณ์ภายใน 1 ปี นับตั้งแต่วันที่จัดประเภทสินทรัพย์

กำไรหรือขาดทุนจากการจำหน่ายรับรู้เป็นรายได้อื่นหรือค่าใช้จ่ายอื่นเมื่อมีการจำหน่าย

4.4 เงินลงทุน

4.4.1 เงินลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม บันทึกตามวิธีส่วนได้เสียตามสัดส่วนของการลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วมในงบการเงินรวม แต่บันทึกตามวิธีราคาทุนในงบการเงินเฉพาะบริษัท

4.4.2 เงินลงทุนชั่วคราวในตราสารหนี้ที่จะถึงจนครบกำหนดภายใน 1 ปี แสดงมูลค่าตามวิธีราคาทุนตัดจำหน่ายและตัดบัญชีส่วนเกิน/ส่วนต่ำกว่ามูลค่าตราสารหนี้ตามอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง ซึ่งจำนวนที่ตัดจำหน่ายนี้จะแสดงเป็นรายการปรับกับดอกเบี้ยรับ

4.4.3 เงินลงทุนระยะยาวในตราสารหนี้ที่ไม่อยู่ในความต้องการของตลาด แสดงด้วยราคาทุนสุทธิจากค่าเผื่อการด้อยค่าของหลักทรัพย์ในกรณีที่มีการด้อยค่า และรับรู้เป็นผลขาดทุนในงวดที่เกิดการด้อยค่าในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

4.5 ที่ดิน อาคาร อุปกรณ์และค่าเสื่อมราคา

4.5.1 เครื่องบินและเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่า

4.5.1.1 เครื่องบินและเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่า แสดงด้วยราคาทุนรวมค่าเครื่องยนต์ อุปกรณ์การบินอื่น ๆ และค่าตกแต่งเครื่องบินก่อนนำเครื่องบินมาให้บริการโดยไม่รวมที่นั้งผู้โดยสารและประมาณการค่าซ่อมใหญ่เครื่องบินครั้งแรกและหักด้วยส่วนลดรับค่าสิทธิประโยชน์จากการซื้อเครื่องบิน และคำนวณค่าเสื่อมราคาโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการให้ประโยชน์โดยประมาณ 20 ปี ในปี 2561 บริษัทเปลี่ยนมูลค่าคงเหลือจากร้อยละ 10 เป็นร้อยละ 6 ของราคาทุน (ดูหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.9 ประกอบ)

4.5.1.2 ค่าที่นั้งผู้โดยสารแสดงเป็นสินทรัพย์แยกจากต้นทุนเครื่องบิน และคำนวณค่าเสื่อมราคาโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการให้ประโยชน์โดยประมาณ 5 ปี เมื่อมีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงที่นั้งผู้โดยสารจะบันทึกเป็นสินทรัพย์แทนสินทรัพย์เดิม

4.5.1.3 ค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน (D-Check) แสดงแยกประมาณการค่าซ่อมใหญ่เครื่องบินครั้งแรกเป็นสินทรัพย์ แยกจากต้นทุนเครื่องบินและคำนวณค่าเสื่อมราคาตามระยะเวลาที่จะซ่อมใหญ่ครั้งต่อไป 4-7 ปี ตามแบบของเครื่องบิน เมื่อมีการซ่อมใหญ่ให้บันทึกเป็นสินทรัพย์แทนสินทรัพย์เดิม

4.5.2 อุปกรณ์การบินหมุนเวียน แสดงด้วยราคาทุน ณ วันที่ได้มา และคำนวณค่าเสื่อมราคาโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการให้ประโยชน์โดยประมาณระหว่าง 5-20 ปี

4.5.3 ที่ดิน แสดงด้วยมูลค่ายุติธรรมตามวิธีราคาใหม่ ประเมินราคาโดยวิธีราคาตลาดจากผู้ประเมินราคาอิสระที่สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) ให้ความเห็นชอบ มีผลกับงบการเงินรอบระยะเวลาบัญชีปี 2558 เป็นต้นไป และกำหนดให้มีการประเมินมูลค่าที่ดินทุก 5 ปี ทั้งนี้ อาจพิจารณาดำเนินการก่อนกำหนด

หากมีการเปลี่ยนแปลงที่กระทบต่อมูลค่ายุติธรรมของที่ดินอย่างมีนัยสำคัญ มูลค่าที่เพิ่มขึ้นจากการตีราคาใหม่ได้แสดงเป็นส่วนหนึ่งในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และรับรู้จำนวนสะสมส่วนเกินทุนจากการตีราคาที่ดินในส่วนของผู้ถือหุ้น บริษัทไม่มีนโยบายการจ่ายเงินปันผลสำหรับเงินส่วนเกินทุนจากการตีราคาสินทรัพย์นี้

4.5.4 สินทรัพย์ถาวรอื่น แสดงด้วยราคาทุน ณ วันที่ได้มาหรือก่อสร้างแล้วเสร็จ และคำนวณค่าเสื่อมราคาโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการให้ประโยชน์โดยประมาณระหว่าง 3-30 ปี

4.5.5 ต้นทุนเพื่อการได้มาซึ่งสิทธิการเข้าสถานที่ ตัดบัญชีภายในระยะเวลา 10-30 ปี ตามอายุสัญญาเช่า

4.5.6 กำไรขาดทุนจากการจำหน่ายเครื่องบินและสินทรัพย์อื่น ๆ คำนวณจากผลต่างระหว่างสิ่งตอบแทนสุทธิที่ได้รับจากการจำหน่ายเครื่องบินกับมูลค่าสุทธิตามบัญชีของเครื่องบิน ค่าซ่อมใหญ่ (D-Check) และค่าที่นิ่งผู้โดยสาร และรับรู้เป็นรายได้หรือค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

4.6 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

ลิขสิทธิ์โปรแกรมคอมพิวเตอร์ (Software License) และต้นทุนที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับผลิตภัณฑ์โปรแกรมที่ระบุได้ และมีเอกลักษณ์เฉพาะงานของโปรแกรมที่สามารถแยกออกจากตัวคอมพิวเตอร์ได้ สามารถระบุต้นทุนได้แน่นอน และมีอายุการให้ประโยชน์เกินกว่ารอบระยะเวลาบัญชีจะรับรู้เป็นสินทรัพย์ไม่มีตัวตนด้วยราคาทุน และตัดจำหน่ายโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการให้ประโยชน์ 5 ปี

รายจ่ายที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาและบำรุงดูแลโปรแกรมคอมพิวเตอร์ให้บันทึกเป็นค่าใช้จ่ายประจำงวดที่เกิดรายการ

4.7 สินทรัพย์รอการขาย

สินทรัพย์รอการขายแสดงด้วยมูลค่าตามบัญชีหรือมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขายแล้วแต่ราคาใดจะต่ำกว่า โดยมีแผนที่จะดำเนินการขาย แต่ไม่สามารถดำเนินการตามแผนการขายสินทรัพย์ให้เสร็จสมบูรณ์ และไม่เข้าเงื่อนไขในการรับรู้รายการเป็นการขายที่เสร็จสมบูรณ์ภายใน 1 ปี นับตั้งแต่วันที่จัดประเภทสินทรัพย์

ขาดทุนจากการด้อยค่ารับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

4.8 การด้อยค่าของสินทรัพย์

บริษัทพิจารณาการด้อยค่าของสินทรัพย์เมื่อมีข้อบ่งชี้ของการด้อยค่า และคำนวณ ผลขาดทุนจากการด้อยค่า โดยพิจารณาจากราคาตามบัญชีของสินทรัพย์ที่มีมูลค่าสูงกว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์ มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนหมายถึง มูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขาย ซึ่งบริษัทพิจารณาการด้อยค่าเฉพาะหมวดเครื่องบินและเครื่องยนต่อะโหล่ที่ปลดระวาง โดยผู้เชี่ยวชาญในการประเมินราคาเครื่องบินของบริษัทประเมินมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนซึ่งอ้างอิงจากราคาตลาดที่ประกาศโดยผู้เชี่ยวชาญการประเมินราคาเครื่องบิน และดำเนินการปรับปรุงเพิ่มเติมตามสภาพระยะเวลาการใช้งานของเครื่องบินตามวิธีการที่กำหนดเป็นมาตรฐานในกระบวนการประเมินราคาเครื่องบิน

ในกรณีที่ราคาตามบัญชีของสินทรัพย์สูงกว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน บริษัทจะรับรู้ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ และจะบันทึกกลับรายการขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ เมื่อมีข้อบ่งชี้ว่าการด้อยค่าดังกล่าวไม่มีอยู่อีกต่อไปหรือยังคงมีอยู่แต่เป็นไปในทางที่ลดลง

4.9 ค่าใช้จ่ายรอการตัดบัญชี

4.9.1 ค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน (D-Check) สำหรับเครื่องบินเข้าดำเนินงาน ตัดจ่ายเป็นค่าใช้จ่ายตามอายุการให้ประโยชน์โดยประมาณระหว่าง 4-7 ปี แต่ไม่เกินอายุสัญญาเช่า

4.9.2 ค่าธรรมเนียมการค้ำประกันเงินกู้รอการตัดบัญชี ตัดจ่ายเป็นค่าใช้จ่ายตามระยะเวลาเงินกู้ในแต่ละรอบระยะเวลาบัญชี

4.9.3 ค่าตกแต่งเครื่องบินเข้าดำเนินงานรอการตัดบัญชี ตัดจ่ายเป็นค่าใช้จ่ายตามอายุสัญญาเช่า

4.10 หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน

หนี้ที่เกิดจากการซื้อเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าระยะยาวโดยผ่านสถาบันการเงิน แสดงมูลค่าตามภาระหนี้ผูกพันกับสถาบันการเงิน และจะลดมูลค่าลงตามจำนวนหนี้ที่จ่ายชำระคืน

4.11 การรับรู้รายได้

4.11.1 รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน

4.11.1.1 รายได้จากการจำหน่ายบัตรโดยสารและใบสั่งบริการ (Service Order) รับรู้เป็นรายได้เมื่อมีผู้โดยสารนำบัตรโดยสารมาใช้บริการกับสายการบินของบริษัทใน ส่วนที่ผู้โดยสารไปใช้บริการกับสายการบินอื่นจะรับรู้ส่วนต่างราคาขายกับยอดที่สายการบินเรียกเก็บเป็นรายได้เมื่อสายการบินนั้นเรียกเก็บเงินมา

4.11.1.2 บัตรโดยสารและใบสั่งบริการ (Service Order) ที่จำหน่ายแล้วแต่ยังไม่ได้ใช้บริการเดิม บริษัทรับรู้เป็นรายได้เมื่อบัตรโดยสารและใบสั่งบริการนั้นมีอายุเกินกว่า 24 เดือนขึ้นไป แต่ในปี 2561 บริษัทปรับเปลี่ยนเกณฑ์การรับรู้รายได้ดังกล่าว จาก 24 เดือนเป็น 15 เดือน นับจากวันออกบัตรโดยสาร

4.11.2 รายได้ค่าระวางขนส่ง รับรู้เป็นรายได้เมื่อได้ให้บริการขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์และออกใบตราส่งสินค้าทางอากาศ (Air Waybill) สำหรับพัสดุภัณฑ์ที่ขนส่งโดยสายการบินอื่นจะรับรู้ส่วนต่างราคาขายกับยอดที่สายการบินอื่นเรียกเก็บเป็นรายได้เมื่อสายการบินนั้นเรียกเก็บเงินมา

- พสดุภัณฑ์ที่บริษัทออกใบรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์แล้ว แต่ขนส่งโดยสายการบินอื่นจะรับรู้เป็นรายได้เมื่อสายการบินที่ทำการขนส่งไม่เรียกเก็บเงินมาภายในระยะเวลา 1 ปี

4.11.3 บริษัทได้นำโครงการสะสมระยะทาง (Royal Orchid Plus) มาใช้ส่งเสริมการขายตั้งแต่ปี 2536 โดยให้สิทธิพิเศษแก่สมาชิกที่เข้าโครงการนำระยะทางที่สะสมตามเกณฑ์ที่กำหนดมาใช้บริการในอนาคต บริษัทคำนวณมูลค่ายุติธรรมต่อไมล์โดยใช้ค่าเฉลี่ยของมูลค่ายุติธรรมของการแลกรางวัลบัตรโดยสารและมูลค่ายุติธรรมของการแลกรางวัลอื่น ๆ ถ่วงน้ำหนักด้วยจำนวนการแลกรางวัลทั้งหมด

ทั้งนี้ วิธีการคำนวณมูลค่ายุติธรรมของการแลกรางวัลทั้งสองประเภทใช้หลักการเดียวกัน กล่าวคือ ในส่วนของมูลค่ายุติธรรมของการแลกรางวัลบัตรโดยสาร ใช้ค่าโดยสารเฉลี่ยในแต่ละเส้นทางบินที่สมาชิกสามารถขอใช้สิทธิแลกบัตรโดยสาร ทหารด้วยจำนวนไมล์ที่จะต้องใช้ในการขอใช้สิทธิของแต่ละเซตพื้นที่การบิน ถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักด้วยการใช้สิทธิในแต่ละเซตพื้นที่การบิน สำหรับมูลค่ายุติธรรมของการแลกรางวัลอื่น ๆ ใช้ราคาที่จำหน่าย ทหารด้วยจำนวนไมล์ที่จะต้องใช้ในการขอใช้สิทธิแลกรางวัลอื่น ๆ ถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักด้วยการใช้สิทธิแลกรางวัลอื่น ๆ เป็นมูลค่าต่อไมล์ของโครงการสะสมระยะทาง จากนั้นบันทึกบัญชีมูลค่าไมล์สะสมตามประมาณการใช้สิทธิของสมาชิก โดยนำไปลดรายได้ค่าโดยสารคู่กับรายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้ (ด้านหนี้สิน) เมื่อสมาชิกรับสิทธิมาใช้บริการจึงรับรู้เป็นรายได้

4.11.3.1 การสะสมไมล์และการใช้ไมล์สะสมขอแลกรางวัลร่วมกับกลุ่มพันธมิตรการบิน สายการบินและธุรกิจคู่สัญญาจะเรียกเก็บเงินระหว่างกันตามจำนวนไมล์สะสมที่สมาชิกได้รับหรือตามจำนวนไมล์ที่สมาชิกใช้แลกรางวัลตามอัตราราคาต่อไมล์ ตามข้อตกลงของคู่สัญญาแต่ละราย และจะรับรู้เป็นรายได้เมื่อนำสิทธิมาใช้บริการ

4.11.3.2 บริษัทมีการขายไมล์ให้กับสมาชิกเพื่อให้สามารถใช้สิทธิในการแลกรางวัลเร็วขึ้น จะรับรู้รายได้จากผลต่างราคาขายกับมูลค่ายุติธรรมต่อไมล์

4.11.3.3 ไมล์สะสมของสมาชิกที่ไม่นำสิทธิมาใช้บริการรับรู้เป็นรายได้เมื่อไมล์สะสมนั้นมีอายุเกินกว่า 3 ปีขึ้นไป

4.11.4 รายได้จากกิจการอื่นของหน่วยธุรกิจ ได้แก่ การบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน การบริการลูกค้าภาคพื้น การบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น และการบริการคลังสินค้า จะรับรู้เป็นรายได้เมื่อให้บริการ ส่วนรายได้จากธุรกิจ คริวการบินจะรับรู้เป็นรายได้เมื่อขาย สำหรับรายได้จากกิจการสนับสนุนการขนส่ง ได้แก่ การจำหน่ายสินค้าปลอดภาษี บนเครื่องบินและการจำหน่ายสินค้าที่ระลึกจะรับรู้เป็นรายได้เมื่อขาย ส่วนรายได้จากการบริการอำนวยความสะดวกการบินจะรับรู้เป็นรายได้เมื่อให้บริการ

4.11.5 รายได้อื่นรับรู้เป็นรายได้ตามเกณฑ์คงค้าง

4.12 กำไรต่อหุ้น

กำไรต่อหุ้นชั้นพื้นฐาน คำนวณโดยหารกำไรหรือขาดทุนที่เป็นส่วนของบริษัทใหญ่ด้วยจำนวนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้นสามัญที่ถือโดยผู้ถือหุ้นในระหว่างงวด

4.13 รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศ

รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นในระหว่างงวดแปลงค่าเป็นเงินบาท โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย ณ วันที่เกิดรายการ ซึ่งเป็นอัตราถัวเฉลี่ยของอัตราซื้อและอัตราขาย ทั้งนี้ ตั้งแต่ วันที่ 1 มกราคม 2558 เป็นต้นไป

สินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศคงเหลือ ณ วันสิ้นงวดบัญชี แปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราปิด ที่เป็นอัตราซื้อถัวเฉลี่ยและขายถัวเฉลี่ยของธนาคารพาณิชย์ตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย ณ วันที่ในงบแสดงฐานะการเงินตามลำดับ กำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดขึ้นรับรู้เป็นรายได้หรือค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

4.14 ประเมินการหนีสินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน

ผลประโยชน์ของพนักงานระยะสั้น บริษัทรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

ผลประโยชน์หลังออกจากรายงานภายใต้โครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้ และผลประโยชน์ระยะยาวอื่น ใช้วิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ ซึ่งคำนวณโดยนักคณิตศาสตร์ประกันภัย สำหรับผลกำไรหรือขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย (Actuarial Gains and Losses) สำหรับโครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้ และผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงานจะรับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

4.15 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บริษัทได้จัดตั้ง “กองทุนสำรองเลี้ยงชีพพนักงานบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)” ซึ่งจดทะเบียนแล้วเมื่อวันที่ 26 มิถุนายน 2535 ตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. 2530 บริหารโดยผู้จัดการกองทุนจึงไม่ปรากฏในงบแสดงฐานะการเงินของบริษัทโดยบริษัทจ่ายสมทบเข้ากองทุนฯ สำหรับสมาชิกที่มีอายุการทำงานไม่เกิน 20 ปี ในอัตราร้อยละ 9 ของเงินเดือน ส่วนสมาชิกที่มีอายุการทำงานเกิน 20 ปี จ่ายสมทบในอัตราร้อยละ 10 ของเงินเดือน โดยรับรู้เงินจ่ายสมทบดังกล่าวเป็นค่าใช้จ่ายของบริษัทในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

4.16 ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

ภาษีเงินได้คำนวณตามเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในประมวลรัษฎากร

สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี คำนวณจากผลแตกต่างชั่วคราวระหว่างราคาตามบัญชีกับราคาตามฐานภาษีของสินทรัพย์และหนี้สินในงบแสดงฐานะการเงินและผลขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้ ทั้งนี้บริษัทจะรับรู้สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีก็ต่อเมื่อมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่บริษัทจะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอสำหรับผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษี สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจะถูกทบทวน ณ ทุกวันที่สิ้นรอบระยะเวลารายงาน และจะถูกปรับลดมูลค่าตามบัญชีดังกล่าวเมื่อมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ว่า บริษัทจะไม่มีกำไรทางภาษีเพียงพอต่อการนำสินทรัพย์ภาษีเงินได้ รอการตัดบัญชีทั้งหมดหรือบางส่วนมาใช้ประโยชน์

หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี คำนวณจากผลแตกต่างชั่วคราวระหว่างราคาตามบัญชีกับราคาตามฐานภาษีของสินทรัพย์ไม่มีตัวตน และส่วนเกินทุนจากการตีราคาสินทรัพย์

4.17 การใช้ประมาณการทางบัญชี

ในการจัดทำงบการเงินให้เป็นไปตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป บริษัทและบริษัทย่อยต้องใช้ในการประมาณและข้อสมมติหลายประการ ซึ่งมีผลกระทบต่อจำนวนเงินที่เกี่ยวกับรายได้ ค่าใช้จ่าย สินทรัพย์ และหนี้สิน รวมทั้งการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับสินทรัพย์และหนี้สินอื่นที่อาจเกิดขึ้น อาจมีผลแตกต่างกับผลที่เกิดขึ้นจริง

ประมาณการและข้อสมมติที่ใช้ในการจัดทำงบการเงินจะได้รับการทบทวนอย่างสม่ำเสมอ การปรับประมาณการทางบัญชีจะบันทึกในงวดบัญชีที่ประมาณการดังกล่าวได้รับการทบทวนและในงวดอนาคตที่ได้รับผลกระทบ

4.18 เครื่องมือทางการเงิน

บริษัทใช้เครื่องมือทางการเงินเพื่อลดความเสี่ยงจากการผันผวนของอัตราดอกเบี้ยและอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ โดยทำข้อตกลงกับคู่สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศและอัตราดอกเบี้ย ตามอัตราแลกเปลี่ยนและอัตราดอกเบี้ยที่ได้ตกลงกันล่วงหน้า และจะทำการแลกเปลี่ยนเมื่อถึงกำหนดตามสัญญา แต่ละฝ่ายจะจ่ายและรับเงินต้นและหรือดอกเบี้ยในรูปสกุลเงิน และอัตราดอกเบี้ยตามที่ตกลงกัน ส่วนต่างของดอกเบี้ยที่เกิดขึ้นจะรับรู้เป็นดอกเบี้ยจ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ส่วนต่างของเงินต้นจะรับรู้เป็นผลกำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ สำหรับสัญญาซื้อขายเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า โดยเมื่อครบกำหนดสัญญาส่วนต่างที่เกิดขึ้นจะรับรู้เป็นผลกำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

นอกจากนี้ บริษัทยังจัดทำประกันความเสี่ยงราคาน้ำมัน ซึ่งค่าธรรมเนียมในการจัดทำ และส่วนต่างของราคาน้ำมันที่เกิดจากการทำสัญญา บริษัทจะรับรู้เป็นค่าน้ำมันเครื่องบินในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

4.19 การวัดมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

มูลค่ายุติธรรม หมายถึง ราคาที่จะได้รับจากการขายสินทรัพย์หรือจะจ่ายเพื่อโอนหนี้สินในรายการที่เกิดขึ้นในสภาพปกติระหว่างผู้ร่วมตลาด ณ วันที่วัดมูลค่า

บริษัทและบริษัทย่อยวัดมูลค่ายุติธรรม และเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการวัดมูลค่ายุติธรรม โดยใช้วิธีการตลาดในการวัดมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สิน ซึ่งมาตรฐานการรายงานทางการเงินกำหนดให้ต้องวัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม ยกเว้นในกรณีที่ไม่มีตลาดที่มีสภาพคล่อง หรือไม่สามารถหาราคาเสนอซื้อขายในตลาดที่มีสภาพคล่องได้ จะใช้วิธีการราคาทุนหรือวิธีรายได้ในการวัดมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินดังกล่าวแทน

ลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม

ในการนำเทคนิคการวัดมูลค่ายุติธรรมข้างต้นมาใช้ บริษัทและบริษัทย่อย จะใช้ข้อมูลที่สามารถสังเกตได้ที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์หรือหนี้สินที่จะวัดมูลค่ายุติธรรมให้มากที่สุด โดยกำหนดลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมออกเป็นสามระดับ ตามประเภทของข้อมูลที่น่ามาใช้ในการวัดมูลค่ายุติธรรม ดังนี้

- ระดับ 1 เป็นราคาเสนอซื้อขาย (ไม่ต้องปรับปรุง) ในตลาดที่มีสภาพคล่องสำหรับสินทรัพย์หรือหนี้สินอย่างเดียวกัน และบริษัทสามารถเข้าถึงตลาดนั้น ณ วันที่วัดมูลค่า
- ระดับ 2 เป็นข้อมูลอื่นที่สังเกตได้ไม่ว่าโดยทางตรงหรือโดยทางอ้อมสำหรับสินทรัพย์นั้นหรือหนี้สินนั้น นอกเหนือจากราคาเสนอซื้อขายซึ่งรวมอยู่ในข้อมูลระดับ 1
- ระดับ 3 เป็นข้อมูลที่ไม่สามารถสังเกตได้สำหรับสินทรัพย์หรือหนี้สินนั้น

4.20 การบัญชีเกี่ยวกับการป้องกันความเสี่ยง

การบัญชีเกี่ยวกับการป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสด

ในกรณีที่บริษัทใช้เครื่องมือทางการเงินเพื่อป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสด สำหรับรายการสินทรัพย์และหนี้สินที่บันทึกในบัญชี หรือสำหรับรายการที่คาดว่าจะมีโอกาสเกิดผลกระทบต่อกำไรหรือขาดทุนค่อนข้างสูง หากเป็นรายการส่วนที่มีประสิทธิภาพให้รับรู้กำไรหรือขาดทุนจากการวัดมูลค่ายุติธรรมภายหลังการบันทึกครั้งแรกในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น โดยรับรู้คู่กับรายการกำไรหรือขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงมูลค่ายุติธรรมของการป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสดเฉพาะส่วนที่มีประสิทธิภาพแยกต่างหากในส่วนของผู้ถือหุ้น สำหรับส่วนที่ไม่มีประสิทธิภาพจะรับรู้เป็นผลกำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

การรับรู้กำไรหรือขาดทุนที่เกิดขึ้นจากการป้องกันความเสี่ยงส่วนที่มีประสิทธิภาพในองค์ประกอบอื่นของผู้ถือหุ้นในส่วนของผู้ถือหุ้น โดยรายการกำไรหรือขาดทุนดังกล่าวจะโอนเข้ากำไรหรือขาดทุนในงวดเดียวกับงวดที่รายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวรับรู้ในกำไรหรือขาดทุน โดยปรับปรุงลดหรือเพิ่มยอดรายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำมันส่วนเกิน

ในกรณีที่รายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงนั้นไม่เกิดขึ้นแล้วให้ปรับกำไรหรือขาดทุนที่สะสมอยู่ในส่วนของผู้ถือหุ้นไปยังกำไรหรือขาดทุนทันที

5. การดำเนินงานตามแผนฟื้นฟู

ในปี 2561 บริษัทได้ดำเนินการตามแผนฟื้นฟู โดยมีเป้าหมายเพื่อให้ผลการดำเนินงานมีกำไร ปรับปรุงคุณภาพการบริการเพื่อ Customer Satisfaction Index (CSI) เพิ่มขึ้น และรักษามาตรฐานความปลอดภัยในระดับสากลได้อย่างต่อเนื่องโดยมีแนวทางการดำเนินงานตามกลยุทธ์หลัก 5 กลยุทธ์ ดังนี้

- 1) กลยุทธ์สร้างกำไรจากการเพิ่มรายได้ ควบคุมต้นทุน และนำ Model ของสายการบินต้นทุนต่ำมาประยุกต์ใช้
- 2) กลยุทธ์ปรับปรุงหน่วยธุรกิจให้เป็น Profit Center ที่เติบโต แสวงหาโอกาสทางธุรกิจ และบริหารจัดการสินทรัพย์ให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น (Asset Lite)
- 3) กลยุทธ์ปรับปรุงการบริการครบวงจร (Engage, Preflight - Inflight - Post flight) เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าแต่ละกลุ่มเป้าหมายอย่างเหมาะสม
- 4) กลยุทธ์นำ Digital Application มาเพิ่มประสิทธิภาพและสร้างความสามารถในการแข่งขัน
- 5) กลยุทธ์พัฒนาการบริหารงานบุคคล โดยเน้นโครงสร้างองค์กร วัฒนธรรมองค์กร ภาวะผู้นำ และการพัฒนาบุคลากรให้มีความสามารถ

ภายใต้แผนกลยุทธ์ดังกล่าวข้างต้น บริษัทมีแผนดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ในการสร้างศักยภาพด้านการขาย โดยการพัฒนาโครงการขายผ่าน Web sales และโครงการขยายฐานรายได้ของหน่วยธุรกิจ นอกจากนี้ บริษัทได้มุ่งเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพและการบริหารต้นทุน โดยการวางแผนฝูงบินระยะยาว และปรับปรุงอุปกรณ์และผลิตภัณฑ์ภายในห้องโดยสารบนเครื่องบิน เพื่อสร้างความเป็นเลิศในการบริการลูกค้า และโครงการบูรณาการการดำเนินการระหว่างบริษัทและบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ให้มีประสิทธิภาพและเป็นประโยชน์สูงสุด

6. ข้อมูลเพิ่มเติม

6.1 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2561	2560	2561	2560
เงินสดในประเทศ	14.54	12.68	12.03	12.04
เงินสดในต่างประเทศ	28.55	24.74	28.55	24.74
เงินฝากธนาคารในประเทศ	6,727.22	4,561.61	5,561.25	3,357.48
เงินฝากธนาคารในต่างประเทศ	6,921.54	10,630.66	6,921.53	10,628.53
รวม	13,691.85	15,229.69	12,523.36	14,022.79

6.2 ลูกหนี้การค้า

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2561	2560	2561	2560
ระยะเวลาค้างชำระ				
ไม่เกิน 6 เดือน	10,017.29	11,493.11	9,333.51	11,349.57
เกินกว่า 6 เดือน - 1 ปี	340.47	101.57	340.47	101.57
เกินกว่า 1 ปี - 2 ปี	193.37	138.17	188.35	138.03
เกินกว่า 2 ปี	1,063.83	965.57	1,034.25	935.05
	11,614.96	12,698.42	10,896.58	12,524.22
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	(1,220.89)	(993.47)	(1,190.67)	(963.45)
ลูกหนี้การค้า-สุทธิ	10,394.07	11,704.95	9,705.91	11,560.77

สำหรับลูกหนี้การค้าที่มีระยะเวลาค้างชำระเป็นเวลานาน ส่วนหนึ่งเป็นลูกหนี้ที่เป็นส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจ โดยลูกหนี้ที่เป็นส่วนราชการ บริษัทไม่ได้พิจารณาตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ ส่วนลูกหนี้รัฐวิสาหกิจ บริษัทจะพิจารณาตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ เมื่อมีข้อบ่งชี้ที่ชัดเจนว่าจะไม่ได้รับชำระหนี้

6.3 สินค้าและพัสดुकงเหลือ

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2561	2560	2561	2560
อะไหล่เครื่องบิน	3,430.65	3,279.93	3,430.65	3,279.93
หัก ค่าเพื่อเสื่อมสภาพ (ร้อยละ 10 ของยอดคงเหลือ ณ วันสิ้นงวด)	(343.06)	(327.99)	(343.06)	(327.99)
อะไหล่เครื่องบิน-สุทธิ	3,087.59	2,951.94	3,087.59	2,951.94
อะไหล่รถยนต์ และอุปกรณ์บริการภาคพื้น	348.64	347.99	348.64	347.99
อะไหล่เครื่องบินที่หมุนเวียนซ้ำและรอการจำหน่าย	4,638.97	4,511.94	4,638.97	4,511.94
หัก ค่าเพื่อเสื่อมสภาพ (ร้อยละ 33.33 ของยอดที่เกิดขึ้นระหว่างงวด)	(4,047.11)	(3,727.48)	(4,047.11)	(3,727.48)
อะไหล่เครื่องบินที่หมุนเวียนซ้ำและรอการจำหน่าย-สุทธิ	591.86	784.46	591.86	784.46
น้ำมันเครื่องบิน	347.98	366.84	347.98	365.74
สินค้าซื้อมาเพื่อขาย	270.47	221.00	265.15	216.16
พัสดุสำหรับใช้ในห้องพักผู้โดยสารและการบริการอาหาร	233.41	175.33	200.06	154.66
พัสดุและของใช้สิ้นเปลือง	24.10	23.31	23.78	23.04
เครื่องเขียนและพัสดุอื่น ๆ	103.49	112.29	97.12	107.49
สินค้าและอะไหล่เครื่องบินระหว่างทาง	17.42	28.50	17.42	28.50
รวมสินค้าและพัสดุอื่น ๆ	996.87	927.27	951.51	895.59
หัก ปรับปรุงโอนสินค้าล้าสมัยและชำรุดรอการจำหน่าย	(77.94)	(11.81)	(77.94)	(11.81)
สินค้าล้าสมัยและชำรุดรอการจำหน่าย	80.58	29.62	80.58	29.62
หัก ค่าเพื่อเสื่อมสภาพ (ร้อยละ 100)	(80.58)	(29.62)	(80.58)	(29.62)
สินค้าล้าสมัยและชำรุดรอการจำหน่าย-สุทธิ	-	-	-	-
รวมสินค้าและพัสดुकงเหลือ-สุทธิ	4,947.02	4,999.85	4,901.66	4,968.17
รวมสินค้าและพัสดुकงเหลือ ณ วันสิ้นงวด	9,417.77	9,084.94	9,372.41	9,053.26
หัก รวมค่าเพื่อสินค้าและพัสดุเสื่อมสภาพ	(4,470.75)	(4,085.09)	(4,470.75)	(4,085.09)
รวมสินค้าและพัสดुकงเหลือ-สุทธิ	4,947.02	4,999.85	4,901.66	4,968.17

6.4 สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2561	2560	2561	2560
ภาษีเงินได้รอเรียกคืน	1,436.69	952.98	1,436.69	952.98
เงินสด เงินฝากธนาคารกองทุนบำเหน็จ	3,970.42	3,942.10	3,970.42	3,942.10
รายได้ค้างรับ	1,139.30	1,212.86	2,061.75	1,828.05
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	2,160.46	1,237.17	9,358.33	7,881.65
อื่น ๆ	3,996.11	4,385.01	3,708.18	3,846.05
รวม	12,702.98	11,730.12	20,535.37	18,450.83

6.5 สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย

หน่วย : ล้านบาท

	เครื่องบิน	เครื่องบินดี	ที่ดินตามราคา ประเมินปี 2558	สินทรัพย์อื่น	รวม
ณ วันที่ 1 มกราคม 2561	-	-	200.81	-	200.81
- เพิ่มขึ้น	694.30	-	38.91	0.84	734.05
- จำหน่าย	(204.14)	-	(239.72)	(0.84)	(444.70)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561	490.16	-	-	-	490.16

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย ณ วันที่ 1 มกราคม 2561 ประกอบด้วย ที่ดินของบริษัททั้งในประเทศและต่างประเทศที่ได้ประเมินราคาใหม่ในปี 2558 จำนวนเงิน 200.81 ล้านบาท

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทรับโอนสินทรัพย์รอการขายเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย ประกอบด้วย เครื่องบิน A330-300 จำนวน 2 ลำ B737-400 จำนวน 1 ลำ และ B747-400 จำนวน 2 ลำ รวม 5 ลำ เป็นจำนวนเงิน 694.30 ล้านบาท ที่ดินในต่างประเทศ จำนวนเงิน 38.91 ล้านบาท และสินทรัพย์อื่น จำนวนเงิน 0.84 ล้านบาท รวมจำนวนเงิน 734.05 ล้านบาท

นอกจากนี้ บริษัทได้มีการโอนกรรมสิทธิ์เครื่องบิน B737-400 จำนวน 1 ลำ และ A330-300 จำนวน 1 ลำ เป็นจำนวนเงิน 204.14 ล้านบาท ที่ดินของบริษัททั้งในประเทศและต่างประเทศที่ได้ประเมินราคาใหม่ในปี 2558 จำนวนเงิน 239.72 ล้านบาท และจำหน่ายสินทรัพย์อื่น จำนวนเงิน 0.84 ล้านบาท รวมเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 444.70 ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายประกอบด้วย เครื่องบิน A330-300 จำนวน 1 ลำ และ B747-400 จำนวน 2 ลำ รวม 3 ลำ รวมจำนวนเงิน 490.16 ล้านบาท

6.6 เงินลงทุน

งบการเงินรวม

หน่วย : ล้านบาท

ชื่อบริษัท	บริษัทถือหุ้น ร้อยละ		เงินลงทุน				รายได้จากเงินลงทุน	
			วิธีราคาทุน		วิธีส่วนได้เสีย		2561	2560
	2561	2560	2561	2560	2561	2560		
6.6.1 เงินลงทุนในบริษัทร่วม บันทึกโดยวิธีส่วนได้เสีย								
บริษัท โรงแรมรอยัลล่อคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)	24.00	24.00	225.00	225.00	265.54	278.46	13.52	30.18
หัก จำหน่ายเงินลงทุนทั้งจำนวน	(24.00)	-	(225.00)	-	(265.54)	-	-	-
คงเหลือ (มูลค่ายุติธรรม ณ วันที่ 23 เม.ย. 61 เป็นเงิน 916.88 ล้านบาท และปี 2560 เป็นเงิน 838.13 ล้านบาท)	-	24.00	-	225.00	-	278.46	13.52	30.18
บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด	40.00	40.00	48.00	48.00	109.76	109.56	24.20	12.94
บริษัท บริการเรือเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (มูลค่ายุติธรรม ปี 2561 เป็นเงิน 3,772.36 ล้านบาท และปี 2560 เป็นเงิน 5,384.97 ล้านบาท)	22.59	22.59	115.19	115.19	1,250.82	1,181.45	250.79	230.40
บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด	30.00	30.00	30.00	30.00	269.16	325.13	19.03	63.93
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด	30.00	30.00	305.33	305.33	283.42	246.02	37.40	44.93
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) และบริษัท ย่อย (มูลค่ายุติธรรม ปี 2561 เป็นเงิน 1,198.85 ล้านบาท และปี 2560 เป็นเงิน 1,684.33 ล้านบาท)	21.80	21.80	735.59	735.59	386.55	1,254.33	(867.77)	(978.38)
รวมเงินลงทุน					2,299.71	3,394.95	(522.83)	(596.00)
6.6.2 เงินลงทุนระยะยาวอื่น บันทึกตามวิธีราคาทุน								
บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด	0.00026	0.00026	0.00934	0.00934	-	-	-	0.00004
บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	1.36	1.45	8.95	9.54	-	-	-	-
SITA Investment Certificate	-	-	25.09	26.22	-	-	-	-
บริษัท เทรตสยาม จำกัด (ชำระค่าหุ้น 25% ของทุนจดทะเบียน)	3.50	3.50	1.75	1.75	-	-	0.50	0.42
SITA Information Networking Computing	-	-	29.52	29.73	-	-	-	-
หุ้นอื่น ๆ	-	-	2.68	2.74	-	-	0.70	1.02
เงินลงทุนในกองทุนรวมวายุภักษ์	-	-	1.00	1.00	-	-	0.006	0.006
รวมเงินลงทุนระยะยาวอื่น			69.00	70.99			1.20	1.45

เมื่อวันที่ 24 มกราคม 2561 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ครั้งที่ 1/2561 ได้มีมติอนุมัติขายหุ้นบริษัท โรงแรมรอยัลล่อคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) จำนวน 22.50 ล้านหุ้น ในราคาหุ้นละ 41.00 บาท เป็นจำนวนเงิน 922.50 ล้านบาท โดยบริษัทได้โอนหุ้นให้กับบริษัท แกรนด์ แอสเสท โฮเทลส์ แอนด์ พรอพเพอร์ตี้ จำกัด (มหาชน) ครบถ้วนแล้ว เมื่อวันที่ 23 เมษายน 2561

งบการเงินเฉพาะบริษัท

หน่วย : ล้านบาท

ชื่อบริษัท	บริษัทถือหุ้นร้อยละ		เงินลงทุนวิธีราคาทุน		รายได้เงินปันผล	
	2561	2560	2561	2560	2561	2560
6.6.1 เงินลงทุนซึ่งบันทึกโดยวิธีราคาทุน						
บริษัทย่อย						
บริษัท ไทย-อะมาติอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด	55.00	55.00	8.25	8.25	37.12	24.75
บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด	49.00	49.00	0.98	0.98	-	-
บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิง จำกัด	49.00	49.00	0.98	0.98	0.98	-
บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด	100.00	100.00	1,800.00	1,800.00	-	-
รวม			1,810.21	1,810.21	38.10	24.75
บริษัทร่วม						
บริษัท โรงแรมรอยัลลอร์ด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)	24.00	24.00	225.00	225.00	26.44	20.25
หัก จำหน่ายเงินลงทุนทั้งจำนวน	(24.00)	-	(225.00)	-	-	-
คงเหลือ	-	24.00	-	225.00	26.44	20.25
(มูลค่ายุติธรรม ณ วันที่ 23 เม.ย. 61 เป็นเงิน 916.88 ล้านบาท และปี 2560 เป็นเงิน 838.13 ล้านบาท)						
บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด	40.00	40.00	48.00	48.00	24.00	24.00
บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	22.59	22.59	115.19	115.19	181.42	175.66
(มูลค่ายุติธรรม ปี 2561 เป็นเงิน 3,772.36 ล้านบาท และปี 2560 เป็นเงิน 5,384.97 ล้านบาท)						
บริษัท ศรัทธาการบินภูเก็ต จำกัด	30.00	30.00	30.00	30.00	75.00	55.50
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด	30.00	30.00	305.33	305.33	-	-
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย	21.80	21.80	735.59	735.59	-	-
(มูลค่ายุติธรรม ปี 2561 เป็นเงิน 1,198.85 ล้านบาท และปี 2560 เป็นเงิน 1,684.33 ล้านบาท)						
รวม			1,234.11	1,459.11	306.86	275.41
			3,044.32	3,269.32	344.96	300.16

งบการเงินเฉพาะบริษัท

หน่วย : ล้านบาท

ชื่อบริษัท	บริษัทถือหุ้นร้อยละ		เงินลงทุนวิธีราคาทุน		รายได้เงินปันผล	
	2561	2560	2561	2560	2561	2560
6.6.2 เงินลงทุนระยะยาวอื่น						
บันทึกตามวิธีราคาทุน						
บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด	0.00026	0.00026	0.00934	0.00934	-	0.00004
บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	0.90	0.97	5.97	6.43	-	-
SITA Investment Certificate	-	-	25.09	26.22	-	-
บริษัท เทรดสยาม จำกัด	3.50	3.50	1.75	1.75	0.50	0.42
(ชำระค่าหุ้น 25% ของทุนจดทะเบียน)						
SITA Information Networking Computing	-	-	29.52	29.73	-	-
หุ้นอื่น ๆ	-	-	2.68	2.74	0.70	1.02
เงินลงทุนในกองทุนรวมวายุภักษ์	-	-	1.00	1.00	0.006	0.006
รวมเงินลงทุนระยะยาวอื่น			66.02	67.88	1.20	1.45

การควบคุมในบริษัทย่อย

บริษัทมีสัดส่วนการถือหุ้นเกินกว่าร้อยละ 50 หรือลงทุนในลักษณะที่ทำให้บริษัทมีการควบคุมในบริษัทนั้น โดยบริษัทได้สิทธิในการส่งผู้แทนเข้าเป็นกรรมการที่มีสิทธิในการออกเสียงและมีอำนาจในการสั่งการกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับบริษัทดังกล่าวตามสัดส่วนการถือหุ้น หรือตามเงื่อนไขข้อตกลงของผู้ถือหุ้น เกินกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมดซึ่งทำให้บริษัทมีเสียงข้างมากในการประชุมคณะกรรมการ

6.6.3 ข้อมูลทางการเงินโดยสรุปของบริษัทย่อย และบริษัทร่วม

หน่วย : ล้านบาท

รายชื่อของบริษัท	สินทรัพย์	หนี้สิน	รายได้	กำไร(ขาดทุน)
บริษัทย่อย				
บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด	366.53	87.08	330.37	124.35
บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด	472.61	379.08	1,107.53	(97.67)
บริษัท ไทยฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด	71.77	6.68	66.10	14.30
บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด	20.48	15.82	2.12	0.46
บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด	5,752.08	12,695.57	11,063.50	(2,602.32)

หน่วย : ล้านบาท

รายชื่อของบริษัท	สินทรัพย์	หนี้สิน	รายได้	กำไร(ขาดทุน)
บริษัทร่วม				
บริษัท โรงแรมรอยัลออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)	1,102.63	235.54	477.51	69.15
บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด	402.04	127.29	407.20	62.17
บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	16,290.37	8,437.40	3,806.60	1,110.20
บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด	966.81	71.05	459.32	63.44
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด	1,428.02	476.65	945.95	124.66
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย	14,205.58	17,259.82	19,740.23	(3,980.63)

บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด กำหนดรอบระยะเวลาบัญชีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายนโดยสอดคล้องกับรอบระยะเวลาบัญชีของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด

บริษัท โรงแรมรอยัลออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) ส่วนของสินทรัพย์และหนี้สินเป็นข้อมูล ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2561 ส่วนรายได้และกำไรเป็นข้อมูลสำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2561 ในไตรมาสที่ 2 ปี 2561 บริษัทได้จำหน่ายและโอนหุ้นทั้งหมดให้กับผู้ซื้อในราคา 922.50 ล้านบาท และมีกำไรจากการจำหน่ายเงินลงทุน จำนวน 697.50 ล้านบาท (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.24 รายได้อื่น ๆ)

6.7 รายการระหว่างบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันที่มีสาระสำคัญ

6.7.1 รายการระหว่างกันกับผู้ถือหุ้นใหญ่

6.7.1.1 เงินกู้ยืมระยะสั้นจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

หน่วย : ล้านบาท

	2561	2560
กู้เงินจากต่างประเทศผ่านกระทรวงการคลัง	-	4,270.14
กู้เงินจากสถาบันการเงินในประเทศ	1,000.00	-
รวม	1,000.00	4,270.14

6.7.1.2 เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

หน่วย : ล้านบาท

	2561	2560
ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี		
กู้เงินจากต่างประเทศผ่านกระทรวงการคลัง	1,198.64	-
กู้เงินจากสถาบันการเงินในประเทศ	249.45	-
รวม	1,448.09	-
หนี้สินระยะยาว		
กู้เงินจากต่างประเทศผ่านกระทรวงการคลัง	13,173.54	15,102.67
กู้เงินจากสถาบันการเงินในประเทศ	2,464.46	-
รวม	15,638.00	15,102.67

เงินกู้ยืมจากต่างประเทศต่อจากกระทรวงการคลัง เป็นเงินกู้ที่กระทรวงการคลังทำสัญญาเงินกู้กับต่างประเทศ และกระทรวงการคลังได้ให้บริษัทกู้ยืมต่อในสกุลเงินยูโร

6.7.2 รายการระหว่างกันกับบริษัทย่อย

6.7.2.1 รายการเงินให้กู้ยืมแก่บริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท

	2561	2560
บริษัท ริงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด	-	45.00
รวม	-	45.00

6.7.2.2 รายการขายและซื้อระหว่างกัน

หน่วย : ล้านบาท

	2561		2560	
	ขาย	ซื้อ	ขาย	ซื้อ
บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด	20.05	-	0.59	-
บริษัท ริงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด	7.99	1,113.89	49.63	910.54
บริษัท ไทยไฟล์ท์เทรนนิ่ง จำกัด	30.47	0.05	12.75	0.82
บริษัท ทัวร์เอ็องหลวง จำกัด	41.86	0.05	59.02	0.09
บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด	9,543.60	5,041.45	8,942.06	1,284.51

6.7.2.3 รายการลูกหนี้และเจ้าหนี้ระหว่างกัน

หน่วย : ล้านบาท

	2561		2560	
	ลูกหนี้	เจ้าหนี้	ลูกหนี้	เจ้าหนี้
บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด	5.96	-	0.01	0.16
บริษัท ริงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด	284.08	582.61	393.18	427.69
บริษัท ไทยไฟล์ท์เทรนนิ่ง จำกัด	4.09	-	0.10	0.18
บริษัท ทัวร์เอ็องหลวง จำกัด	7.60	-	0.45	0.004
บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด	9,465.45	1,837.38	7,951.12	2,106.47

รายการลูกหนี้และเจ้าหนี้ระหว่างกัน ของบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสেস จำกัด ได้รวมค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้าจำนวน 279.86 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายค้างจ่ายจำนวน 578.02 ล้านบาท ไว้ด้วย

รายการลูกหนี้และเจ้าหนี้ระหว่างกัน ของบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ได้รวมรายได้ค้างรับจำนวน 165.42 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายค้างจ่ายจำนวน 1,433.51 ล้านบาท

6.7.2.4 สัญญาเช่าเครื่องบินระหว่างกัน

บริษัทได้ลงนามในสัญญาเช่าช่วงเครื่องบิน A320-200 กับบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 จำนวนทั้งสิ้น 20 ลำ โดยเป็นเครื่องบินที่บริษัทเช่าดำเนินงานจำนวน 15 ลำ คิดค่าเช่าช่วงเป็นรายเดือนและเป็นเครื่องบินที่บริษัทจัดหาด้วยวิธีเช่าซื้อจำนวน 5 ลำ คิดค่าเช่าช่วงเป็นรายไตรมาส ซึ่งระยะเวลาเช่าช่วงเท่ากับอายุของสัญญาเช่าเครื่องบินที่บริษัททำสัญญาไว้กับบริษัทผู้ให้เช่า

6.7.3 รายการระหว่างกันกับบริษัทร่วม

6.7.3.1 รายการขายและซื้อระหว่างกัน

หน่วย : ล้านบาท

	2561		2560	
	ขาย	ซื้อ	ขาย	ซื้อ
บริษัท โรงแรมรอยัลล่อคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)	-	0.33	0.13	2.90
บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด	-	0.02	-	0.04
บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	-	354.43	0.08	338.02
บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด	1.50	133.28	0.39	79.39
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด	-	19.65	-	27.15
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย	190.18	3.83	142.64	0.06

6.7.3.2 รายการลูกหนี้และเจ้าหนี้ระหว่างกัน

หน่วย : ล้านบาท

	2561		2560	
	ลูกหนี้	เจ้าหนี้	ลูกหนี้	เจ้าหนี้
บริษัท โรงแรมรอยัลล่อคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)	-	-	-	0.04
บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด	-	-	-	-
บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	-	-	0.06	-
บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด	0.04	2.34	0.03	7.95
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด	-	1.62	-	0.30
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย	56.82	0.24	53.14	-

นโยบายการกำหนดราคาซื้อสินค้าและบริการระหว่างบริษัทกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกันและเป็นไปตามราคาตลาด

6.8 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ มีรายละเอียดดังนี้

งบการเงินรวม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561

หน่วย : ล้านบาท

	เครื่องปั้นและเครื่องปั้นเคลือบสี	เครื่องปั้น	เครื่องปั้นภายใต้สัญญาเช่า	อุปกรณ์การพิมพ์	งานระหว่างทำ	ที่ดิน	อาคาร	อาคารภายใต้สัญญาเช่า	ค่าปรับปรุงอาคาร	เครื่องมือช่างและอุปกรณ์	รวม
ราคาทุน											
วันที่ 1 มกราคม 2561 ตามที่รายงานในงวดก่อน	6,123.73	131,482.17	162,019.28	33,222.04	599.09	9,035.06	2,119.19	10,809.16	4,769.11	31,195.61	391,374.44
หัก รายการปรับปรุง	-	(900.66)	-	-	-	-	-	-	-	-	(900.66)
ณ วันที่ 1 มกราคม 2561-หลังปรับปรุง	6,123.73	130,581.51	162,019.28	33,222.04	599.09	9,035.06	2,119.19	10,809.16	4,769.11	31,195.61	390,473.78
- เพิ่มขึ้น	-	658.03	6,902.14	2,508.78	621.31	-	-	-	79.48	658.90	11,428.64
- ปรับปรุง/โอน	(6,123.73)	25,341.05	(22,285.82)	1,356.51	(879.30)	-	-	-	(59.10)	(617.57)	(3,267.96)
- จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	(631.32)	(529.63)	(1,170.45)	-	-	-	-	(12.56)	(31.13)	(2,375.09)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561	-	155,949.27	146,105.97	35,916.88	341.10	9,035.06	2,119.19	10,809.16	4,776.93	31,205.81	396,259.37
ค่าเสื่อมราคาสะสม											
ณ วันที่ 1 มกราคม 2561 ตามที่รายงานในงวดก่อน	-	89,296.63	48,799.44	23,630.04	-	-	2,072.52	6,479.60	4,625.73	28,367.87	203,271.83
หัก รายการปรับปรุง	-	(900.66)	-	-	-	-	-	-	-	-	(900.66)
ณ วันที่ 1 มกราคม 2561-หลังปรับปรุง	-	88,395.97	48,799.44	23,630.04	-	-	2,072.52	6,479.60	4,625.73	28,367.87	202,371.17
- ค่าเสื่อมราคา	-	8,070.36	8,205.06	1,407.26	-	-	13.91	229.98	79.50	791.92	18,797.99
- ปรับปรุง/โอน	-	14,167.95	(15,968.90)	(33.05)	-	-	-	-	(58.85)	(617.01)	(2,509.86)
- จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	(631.32)	(529.63)	(795.84)	-	-	-	-	(12.56)	(29.27)	(1,998.62)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561	-	110,002.96	40,505.97	24,208.41	-	-	2,086.43	6,709.58	4,633.82	28,513.51	216,660.68
มูลค่าสุทธิตามบัญชี											
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560	6,123.73	42,185.54	113,219.84	9,592.00	599.09	9,035.06	46.67	4,329.56	143.38	2,827.74	188,102.61
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561	-	45,946.31	105,600.00	11,708.47	341.10	9,035.06	32.76	4,099.58	143.11	2,692.30	179,598.69

งบการเงินรวม
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560

หน่วย : ล้านบาท

	เครื่องบินและ เครื่องยนต์ อะไหล่ ส่วนหน้า	เครื่องบิน	เครื่องบิน ภายใต้สัญญา เช่า	อุปกรณ์ การบิน ทุนเวียน	งาน ระหว่างทำ	ที่ดิน	อาคาร	อาคารภายใต้ สัญญาเช่า	ค่าปรับปรุง อาคาร	เครื่องมือ โรงซ่อมและ อุปกรณ์	รวม
ราคาทุน											
ณ วันที่ 1 มกราคม 2560	9,646.95	126,334.89	156,393.29	33,291.82	371.21	9,063.37	2,124.24	10,805.23	4,794.03	31,335.71	384,160.74
- ปรับปรุง/โอน	(5,321.35)	5,233.07	(5,412.31)	(72.54)	(1,557.87)	(28.31)	(2.99)	3.93	(56.08)	(682.00)	(7,896.45)
- สิทธิประโยชน์เพิ่มขึ้น	1,798.13	846.71	11,119.55	2,215.58	1,785.75	-	-	-	51.24	576.90	18,393.86
- จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	(932.50)	(81.25)	(2,212.82)	-	-	(2.06)	-	(20.08)	(35.00)	(3,283.71)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560	6,123.73	131,482.17	162,019.28	33,222.04	599.09	9,035.06	2,119.19	10,809.16	4,769.11	31,195.61	391,374.44
ค่าเสื่อมราคาสะสม											
ณ วันที่ 1 มกราคม 2560	-	81,648.97	43,476.63	23,063.89	-	-	2,063.66	6,245.16	4,605.78	28,165.30	189,269.39
- ค่าเสื่อมราคา	-	5,690.64	8,161.70	1,439.35	-	-	13.91	230.51	96.12	912.17	16,544.40
- ปรับปรุง/โอน	-	2,783.31	(2,757.72)	87.01	-	-	(2.99)	3.93	(56.09)	(677.06)	(619.61)
- จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	(893.56)	(81.17)	(960.21)	-	-	(2.06)	-	(20.08)	(32.54)	(1,989.62)
- ค่าเผื่อการตัดย่ำค่า	-	67.27	-	-	-	-	-	-	-	-	67.27
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560	-	89,296.63	48,799.44	23,630.04	-	-	2,072.52	6,479.60	4,625.73	28,367.87	203,271.83
มูลค่าสุทธิตามบัญชี											
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559	9,646.95	44,685.92	112,916.66	10,227.93	371.21	9,063.37	60.58	4,560.07	188.25	3,170.41	194,891.35
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560	6,123.73	42,185.54	113,219.84	9,592.00	599.09	9,035.06	46.67	4,329.56	143.38	2,827.74	188,102.61

งบการเงินเฉพาะบริษัท
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561

หน่วย : ล้านบาท

	เครื่องปั้นและ เครื่องปั้น อะไหล่ต่าง ส่วนหน้า	เครื่องปั้น	เครื่องปั้น ภายใต้สัญญา เช่า	อุปกรณ์ การปิ้ง หมุนเวียน	งาน ระหว่างทำ	ที่ดิน	อาคาร	อาคารภายใต้ สัญญาเช่า	ค่าปรับปรุง อาคาร	เครื่องมือ โรงซ่อมและ อุปกรณ์	รวม
ราคาทุน											
ณ วันที่ 1 มกราคม 2561 ตามที่รายงานในงวดก่อน	6,123.73	131,482.17	162,019.28	33,222.04	587.47	9,035.06	2,119.19	10,809.16	4,742.89	31,100.29	391,241.28
หัก รายการปรับปรุง	-	(900.66)	-	-	-	-	-	-	-	-	(900.66)
ณ วันที่ 1 มกราคม 2561-หลังปรับปรุง	6,123.73	130,581.51	162,019.28	33,222.04	587.47	9,035.06	2,119.19	10,809.16	4,742.89	31,100.29	390,340.62
- เพิ่มขึ้น	-	658.03	6,902.14	2,508.78	619.92	-	-	-	75.72	647.69	11,412.28
- ปรับปรุง/โอน	(6,123.73)	25,341.05	(22,285.82)	1,356.51	(879.31)	-	-	-	(59.10)	(617.57)	(3,267.97)
- จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	(631.32)	(529.63)	(1,170.45)	-	-	-	-	(12.56)	(27.79)	(2,371.75)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561	-	155,949.27	146,105.97	35,916.88	328.08	9,035.06	2,119.19	10,809.16	4,746.95	31,102.62	396,113.18
ค่าเสื่อมราคาสะสม											
ณ วันที่ 1 มกราคม 2561 ตามที่รายงานในงวดก่อน	-	89,296.63	48,799.44	23,630.04	-	-	2,072.52	6,479.60	4,608.81	28,287.16	203,174.20
หัก รายการปรับปรุง	-	(900.66)	-	-	-	-	-	-	-	-	(900.66)
ณ วันที่ 1 มกราคม 2561-หลังปรับปรุง	-	88,395.97	48,799.44	23,630.04	-	-	2,072.52	6,479.60	4,608.81	28,287.16	202,273.54
- ค่าเสื่อมราคา	-	8,070.36	8,205.06	1,407.26	-	-	13.91	229.98	73.67	786.05	18,786.29
- ปรับปรุง/โอน	-	14,167.95	(15,968.90)	(33.05)	-	-	-	-	(58.85)	(617.01)	(2,509.86)
- จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	(631.32)	(529.63)	(795.84)	-	-	-	-	(12.56)	(25.94)	1,995.29)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561	-	110,002.96	40,505.97	24,208.41	-	-	2,086.43	6,709.58	4,611.07	28,430.26	216,554.68
มูลค่าสุทธิตามบัญชี											
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560	6,123.73	42,185.54	113,219.84	9,592.00	587.47	9,035.06	46.67	4,329.56	134.08	2,813.13	188,067.08
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561	-	45,946.31	105,600.00	11,708.47	328.08	9,035.06	32.76	4,099.58	135.88	2,672.36	179,558.50

งบการเงินเฉพาะบริษัท
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560

หน่วย : ล้านบาท

	เครื่องบินและ เครื่องยนต์ อะไหล่จ่าย ล่วงหน้า	เครื่องบิน	เครื่องบิน ภายใต้สัญญา เช่า	อุปกรณ์ การเดิน หมุนเวียน	งาน ระหว่างทำ	ที่ดิน	อาคาร	อาคารภายใต้ สัญญาเช่า	ค่าปรับปรุง อาคาร	เครื่องมือ เครื่องใช้และ อุปกรณ์	รวม
ราคาทุน											
ณ วันที่ 1 มกราคม 2560	9,646.95	126,334.89	156,393.29	33,291.82	371.21	9,063.37	2,124.24	10,805.23	4,768.82	31,224.76	384,024.58
- ปรับปรุง/โอน	(5,321.35)	5,233.07	(5,412.31)	(72.54)	(1,557.87)	(28.31)	(2.99)	3.93	(56.08)	(682.00)	(7,896.45)
- สิทธิทรัพย์สินเพิ่มขึ้น	1,798.13	846.71	11,119.55	2,215.58	1,774.13	-	-	-	50.23	568.27	18,372.60
- จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	(932.50)	(81.25)	(2,212.82)	-	-	(2.06)	-	(20.08)	(10.74)	(3,259.45)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560	6,123.73	131,482.17	162,019.28	33,222.04	587.47	9,035.06	2,119.19	10,809.16	4,742.89	31,100.29	391,241.28
ค่าเสื่อมราคาสะสม											
ณ วันที่ 1 มกราคม 2560	-	81,648.97	43,476.63	23,063.89	-	-	2,063.66	6,245.16	4,596.38	28,066.10	189,160.79
- ค่าเสื่อมราคา	-	5,690.64	8,161.70	1,439.35	-	-	13.91	230.51	88.60	908.70	16,533.41
- ปรับปรุง/โอน	-	2,783.31	(2,757.72)	87.01	-	-	(2.99)	3.93	(56.09)	(677.06)	(619.61)
- จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	(893.56)	(81.17)	(960.21)	-	-	(2.06)	-	(20.08)	(10.58)	(1,967.66)
- ค่าเผื่อการด้อยค่า	-	67.27	-	-	-	-	-	-	-	-	67.27
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560	-	89,296.63	48,799.44	23,630.04	-	-	2,072.52	6,479.60	4,608.81	28,287.16	203,174.20
มูลค่าสุทธิตามบัญชี											
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559	9,646.95	44,685.92	112,916.66	10,227.93	371.21	9,063.37	60.58	4,560.07	172.44	3,158.66	194,863.79
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560	6,123.73	42,185.54	113,219.84	9,592.00	587.47	9,035.06	46.67	4,329.56	134.08	2,813.13	188,067.08

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทมีเครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงานจำนวน 103 ลำ ประกอบด้วย เครื่องบินของบริษัทจำนวน 32 ลำ เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Leases) จำนวน 32 ลำ และเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Leases) จำนวน 39 ลำ

ทั้งนี้ เครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงานบางส่วน จำนวน 34 ลำ ประกอบด้วย เครื่องบินของบริษัทจำนวน 2 ลำ มูลค่าตามบัญชี 4,969.02 ล้านบาท มีภาระผูกพันภายใต้การจดหลักประกันทางธุรกิจ และเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน จำนวน 32 ลำ มูลค่าตามบัญชี 105,600.00 ล้านบาท มีภาระผูกพันภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน โดยใช้เครื่องบินเป็นหลักทรัพย์ค้ำประกัน (Asset-based Financing) ซึ่งกรรมสิทธิ์ในเครื่องบินจะโอนมาเป็นของบริษัทเมื่อได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขต่าง ๆ และชำระเงินครบถ้วนตามที่ระบุในสัญญาแล้ว

อุปกรณ์การบินหมุนเวียน ประกอบด้วย เครื่องยนต์เครื่องบิน และอะไหล่การบินหมุนเวียนอื่น

อาคารและอุปกรณ์ ซึ่งหักค่าเสื่อมราคาทั้งจำนวนแล้วแต่ยังคงใช้งานอยู่จำนวน 86,593.31 ล้านบาท ได้รวมอาคารบนพื้นที่เช่าจำนวน 3,935.16 ล้านบาท แล้ว

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ได้รวมอาคารบนพื้นที่เช่าตามสัญญาเช่า ที่ทำกับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ที่สนามบินสุวรรณภูมิ มีระยะเวลา 30 ปี เริ่มตั้งแต่วันที่ 28 กันยายน 2549 ถึงวันที่ 27 กันยายน 2579 และที่สนามบินดอนเมือง มีระยะเวลา 3 ปี เริ่มตั้งแต่วันที่ 28 กันยายน 2558 ถึงวันที่ 27 กันยายน 2561 เมื่อสิ้นสุดสัญญา อาคารและส่วนควบต่าง ๆ บนพื้นที่เช่าจะตกเป็นกรรมสิทธิ์ของกระทรวงการคลัง ปัจจุบันสัญญาเช่าที่สนามบินดอนเมือง ยังอยู่ระหว่างการเจรจาต่อรอง

ที่ดินในประเทศและต่างประเทศของบริษัท ณ ปัจจุบันมีการประเมินราคาใหม่จากราคาทุนเดิม 899.86 ล้านบาท เป็น 9,035.06 ล้านบาท ซึ่งประกอบด้วยที่ดินในเขตกรุงเทพมหานครจำนวนเงิน 8,007.24 ล้านบาท ต่างจังหวัดจำนวนเงิน 301.66 ล้านบาท และต่างประเทศจำนวนเงิน 726.16 ล้านบาท โดยได้รับการประเมินจากบริษัทผู้เชี่ยวชาญการประเมินราคา ที่สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) ให้ความเห็นชอบ ซึ่งได้มีการประเมินเมื่อเดือนกันยายน 2558 ทั้งนี้ไม่รวมที่ดินที่แสดงรวมอยู่ในสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นมูลค่าตามบัญชี 242.83 ล้านบาท

6.9 การเปลี่ยนแปลงประมาณการมูลค่าคงเหลือของเครื่องบินและเครื่องยนต์อะไหล่

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทได้ทบทวนมูลค่าคงเหลือของเครื่องบินและเครื่องยนต์อะไหล่ ตามมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 16 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ที่กำหนดให้ต้องทบทวนอย่างน้อยทุกสิ้นรอบปีบัญชี และหากคาดว่ามูลค่าคงเหลือและอายุการใช้ประโยชน์ของสินทรัพย์แตกต่างไปจากที่ได้ประมาณการไว้ต้องถือว่าการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นนั้นเป็นการเปลี่ยนแปลงประมาณการทางบัญชี

บริษัทได้ทบทวนมูลค่าคงเหลือโดยพิจารณาจากข้อมูลราคาขายเครื่องบินในอดีต ข้อมูลการประเมินราคาเครื่องบินที่ได้รับการยอมรับในอุตสาหกรรมการบิน และข้อมูลการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีการบิน จึงได้ข้อสรุปที่ทำให้เกิดความเชื่อมั่นได้ว่ามูลค่าคงเหลือของเครื่องบินและเครื่องยนต์อะไหล่ เมื่อสิ้นสุดระยะเวลาการใช้ประโยชน์ควรเปลี่ยนแปลงจากเดิมร้อยละ 10 เป็นร้อยละ 6 ของมูลค่าต้นทุนเริ่มแรก ทั้งนี้มูลค่าคงเหลือของเครื่องบินและเครื่องยนต์อะไหล่ของสายการบินชั้นนำที่นำมาเปรียบเทียบอยู่ระหว่างร้อยละ 5 ถึง ร้อยละ 10

การเปลี่ยนแปลงประมาณการทางบัญชีของมูลค่าคงเหลือของเครื่องบินและเครื่องยนต์อะไหล่ดังกล่าว มีผลทำให้ต้องบันทึกบัญชีค่าเสื่อมราคาของเครื่องบินและเครื่องยนต์อะไหล่ในปี 2561 เพิ่มขึ้น จำนวน 3,129.09 ล้านบาท

6.10 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2561	2560	2561	2560
ราคาทุน				
ณ วันที่ 1 มกราคม 2561	3,544.95		3,506.27	
- ปรับปรุง/โอน	(1.75)		(1.75)	
- สินทรัพย์เพิ่มขึ้น	51.21		50.10	
- จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	(56.47)		(56.47)	
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561	3,537.94		3,498.15	
ค่าตัดจำหน่ายสะสม				
ณ วันที่ 1 มกราคม 2561	3,112.45		3,087.60	
- ค่าตัดจำหน่าย	247.37		239.97	
- ปรับปรุง/โอน	(1.75)		(1.75)	
- จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	(56.48)		(56.48)	
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561	3,301.59		3,269.34	
มูลค่าสุทธิตามบัญชี				
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560	432.50		418.67	
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561	236.35		228.81	

6.11 ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีและภาษีเงินได้

6.11.1 สินทรัพย์และหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

มีผลมาจากความแตกต่างชั่วคราวระหว่างราคาตามบัญชีกับราคาตามฐานภาษีของสินทรัพย์และหนี้สินในงบแสดงฐานะการเงิน และผลขาดทุนสะสมทางภาษีโดยใช้อัตราภาษีร้อยละ 20 ในการวัดมูลค่าของสินทรัพย์และหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2561	2560	2561	2560
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	10,650.72	10,679.23	10,632.99	10,663.25
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	1,703.58	1,791.35	1,703.58	1,791.35

การเปลี่ยนแปลงภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม				
	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 ม.ค. 2561	รายการ ที่รับรู้ในกำไร หรือขาดทุน	รายการที่รับรู้ ในกำไรขาดทุน เบ็ดเสร็จอื่น	ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2561	
				สินทรัพย์ รอการตัดบัญชี	หนี้สิน รอการตัดบัญชี
เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ	41.95	(3.07)	-	38.88	-
เงินสมทบกองทุนบำเหน็จพนักงาน	173.20	(5.76)	-	167.44	-
ค่าเผื่อสินค้าเสื่อมสภาพ	817.02	77.13	-	894.15	-
ค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญ	268.23	29.16	-	297.39	-
ค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์	4,607.25	(1,927.89)	-	2,679.36	-
ประมาณการค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	2,047.84	(1,892.36)	-	155.48	-
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	7.70	(1.54)	-	6.16	-
ประมาณการหนี้สินสำหรับ ผลประโยชน์พนักงาน	2,518.88	(629.85)	53.43	1,942.46	-
การเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรม ของการป้องกันความเสี่ยงกระแส เงินสดเฉพาะส่วนที่มีประสิทธิผล	195.45	-	(64.21)	131.24	-
ขาดทุนสะสมทางภาษี	-	4,336.06	-	4,336.06	-
อื่น ๆ	1.71	0.39	*	2.10	-
	10,679.23	(17.73)	(10.78)	10,650.72	-
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	74.30	(44.90)	-	-	29.40
ผลกำไรจากการตีมูลค่าสินทรัพย์ใหม่	1,717.05	(42.87)	-	-	1,674.18
รวม	1,791.35	(87.77)	-	-	1,703.58

* ในปี 2561 งบการเงินรวมรับรู้สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี ในรายการอื่น ๆ เพิ่มขึ้น จำนวนเงิน 80 บาท

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม				
	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 ม.ค. 2560	รายการที่ได้รับรู้ในกำไรหรือขาดทุน	รายการที่ได้รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	ณ วันที่ 30 ธ.ค. 2560	
				สินทรัพย์ รอการตัดบัญชี	หนี้สิน รอการตัดบัญชี
เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ	44.71	(2.76)	-	41.95	-
เงินสมทบกองทุนบำเหน็จพนักงาน	167.98	5.22	-	173.20	-
ค่าเผื่อสินค้าเสื่อมสภาพ	751.49	65.53	-	817.02	-
ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	279.21	(10.98)	-	268.23	-
ค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์	4,316.20	291.05	-	4,607.25	-
ประมาณการค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	1,723.87	323.97	-	2,047.84	-
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	19.92	(12.22)	-	7.70	-
ประมาณการหนี้สินสำหรับ					
ผลประโยชน์พนักงาน	2,384.01	134.84	0.03	2,518.88	-
การเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรม					
ของการป้องกันความเสี่ยง					
กระแสเงินสดเฉพาะส่วนที่มี					
ประสิทธิภาพ	325.97	-	(130.52)	195.45	-
อื่น ๆ	1.59	0.10	0.02	1.71	-
	10,014.95	794.75	(130.47)	10,679.23	-
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	127.23	(52.93)	-	-	74.30
ผลกำไรจากการตีมูลค่าสินทรัพย์ใหม่	1,727.01	(9.96)	-	-	1,717.05
รวม	1,854.24	(62.89)	-	-	1,791.35

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินเฉพาะบริษัท				
	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 ม.ค. 2561	รายการที่ได้รับรู้ในกำไรหรือขาดทุน	รายการที่ได้รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2561	
				สินทรัพย์ รอการตัดบัญชี	หนี้สิน รอการตัดบัญชี
เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ	41.95	(3.07)	-	38.88	-
เงินสมทบกองทุนบำเหน็จพนักงาน	173.20	(5.76)	-	167.44	-
ค่าเผื่อสินค้าเสื่อมสภาพ	817.02	77.13	-	894.15	-
ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	264.01	29.11	-	293.12	-
ค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์	4,607.25	(1,927.89)	-	2,679.36	-
ประมาณการค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	2,042.00	(1,892.36)	-	149.64	-
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	7.70	(1.54)	-	6.16	-
ประมาณการหนี้สินสำหรับ					
ผลประโยชน์พนักงาน	2,514.67	(631.16)	53.43	1,936.94	-
การเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรม					
ของการป้องกันความเสี่ยงกระแส					
เงินสดเฉพาะส่วนที่มีประสิทธิภาพ	195.45	-	(64.21)	131.24	-

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินเฉพาะบริษัท				
	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 ม.ค. 2561	รายการ ที่รับรู้ใน กำไรหรือ ขาดทุน	รายการ ที่รับรู้ในกำไร ขาดทุน เบ็ดเสร็จอื่น	ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2561	
				สินทรัพย์ รอการตัดบัญชี	หนี้สิน รอการตัดบัญชี
ขาดทุนสะสมทางภาษี อื่น ๆ	-	4,336.06	-	4,336.06	-
	-	-	-	-	-
	10,663.25	(19.48)	(10.78)	10,632.99	-
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	74.30	(44.90)	-	-	29.40
ผลกำไรจากการตีมูลค่าสินทรัพย์ใหม่	1,717.05	(42.87)	-	-	1,674.18
รวม	1,791.35	(87.77)	-	-	1,703.58

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินเฉพาะบริษัท				
	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 ม.ค. 2560	รายการ ที่รับรู้ในกำไร หรือขาดทุน	รายการ ที่รับรู้ในกำไร ขาดทุน เบ็ดเสร็จอื่น	ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2560	
				สินทรัพย์ รอการตัดบัญชี	หนี้สิน รอการตัดบัญชี
เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ	44.71	(2.76)	-	41.95	-
เงินสมทบกองทุนบำเหน็จพนักงาน	167.98	5.22	-	173.20	-
ค่าเพื่อสินค้าเสื่อมสภาพ	751.49	65.53	-	817.02	-
ค่าเพื่อหนี้สงสัยจะสูญ	274.98	(10.97)	-	264.01	-
ค่าเพื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์	4,316.20	291.05	-	4,607.25	-
ประมาณการค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	1,718.03	323.97	-	2,042.00	-
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	19.92	(12.22)	-	7.70	-
ประมาณการหนี้สินสำหรับ ผลประโยชน์พนักงาน	2,380.77	133.90	-	2,514.67	-
การเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรม ของการป้องกันความเสี่ยง กระแสเงินสดเฉพาะส่วน ที่มีประสิทธิภาพ	325.97	-	(130.52)	195.45	-
อื่น ๆ	-	-	-	-	-
	10,000.05	793.72	(130.52)	10,663.25	
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	127.23	(52.93)	-	-	74.30
ผลกำไรจากการตีมูลค่าสินทรัพย์ใหม่	1,727.01	(9.96)	-	-	1,717.05
รวม	1,854.24	(62.89)	-	-	1,791.35

6.11.2 ค่าใช้จ่าย (รายได้) ภาษีเงินได้สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561 ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2561	2560	2561	2560
ค่าใช้จ่าย (รายได้) ภาษีเงินได้จาก กำไรสุทธิสำหรับงวด	33.31	34.74	-	9.92
บวก (หัก) : สินทรัพย์/หนี้สินภาษีเงินได้ รอการตัดบัญชีเพิ่มขึ้น/ลดลง	(70.04)	(857.64)	(68.29)	(856.61)
รวม	(36.73)	(822.90)	(68.29)	(846.69)

6.12 สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2561	2560	2561	2560
ค่าใช้จ่ายรอการตัดบัญชี	2,230.00	2,569.35	2,141.11	2,451.01
ค่าตกแต่งเครื่องบินเช่าดำเนินงานรอการตัดบัญชี	4,539.04	4,140.17	4,539.04	4,140.17
เงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินตามสัญญาเช่า (Maintenance Reserve)	13,538.58	10,388.15	13,552.03	10,373.86
สินทรัพย์รอการขาย	4,891.45	8,626.03	4,891.45	8,626.03
อื่นๆ	1,119.63	855.01	1,061.57	811.26
รวม	26,318.70	26,578.71	26,185.20	26,402.33

เงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินตามสัญญาเช่า เป็นเงินประกันที่ผู้ให้เช่าเรียกเก็บเป็นประกันในการบำรุงรักษาเครื่องยนต์เครื่องบินตามสภาพการบิน และเงื่อนไขการบำรุงรักษาเครื่องยนต์ ตามตารางการบำรุงรักษา

สินทรัพย์รอการขาย ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	เครื่องบิน	เครื่องยนต์	ที่ดินตาม ราคาประเมินปี 2558	สินทรัพย์อื่น	รวม
ณ วันที่ 1 มกราคม 2561	7,697.86	584.58	281.74	61.85	8,626.03
- เพิ่มขึ้น	148.65	-	-	0.79	149.44
- ด้อยค่า	(3,064.02)	(85.95)	-	-	(3,149.97)
- ปรับปรุง/โอน	(694.30)	-	(38.91)	(0.84)	(734.05)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561	4,088.19	498.63	242.83	61.80	4,891.45

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 สินทรัพย์รอการขายประกอบด้วย เครื่องบิน A300-600 จำนวน 1 ลำ A330-300 จำนวน 4 ลำ A340-500 จำนวน 3 ลำ A340-600 จำนวน 6 ลำ และ B737-400 จำนวน 4 ลำ รวม 18 ลำ จำนวนเงิน 4,088.19 ล้านบาท เครื่องยนต์อะไหล่เครื่องบิน จำนวนเงิน 498.63 ล้านบาท

ที่ดินของบริษัททั้งในประเทศและต่างประเทศที่ได้ประเมินราคาใหม่ในปี 2558 จำนวนเงิน 242.83 ล้านบาท และสินทรัพย์อื่น จำนวนเงิน 61.80 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เป็นอะไหล่ของเครื่องบินที่ปลดประจำการแล้ว รวมเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 4,891.45 ล้านบาท

6.13 การบริหารสภาพคล่อง

ในปี 2561 บริษัทได้จัดหาเงินทุนจากเงินกู้ยืมระยะสั้น และระยะยาว ดังนี้

1. การจัดหาเงินกู้ระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน เพื่อใช้ในการซื้ออะไหล่เครื่องยนต์
2. การจัดหาเงินกู้ยืมระยะยาวด้วยวิธีการเช่าซื้อ โดยใช้เครื่องบินเป็นหลักประกันค้ำประกัน เพื่อชำระค่าเครื่องบิน
3. การออกหุ้นกู้จำนวน 6,000 ล้านบาท ในเดือนกุมภาพันธ์ 2561 และ 7,000 ล้านบาท ในเดือนสิงหาคม 2561 เพื่อชำระคืนหุ้นกู้ครบกำหนดชำระ และ/หรือคืนเงินกู้ของบริษัทรวมทั้งกู้ยืมมาเพื่อลงทุนในสินทรัพย์ และใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในบริษัท
4. เบิกใช้วงเงินสินเชื่อหมุนเวียนจากสถาบันการเงินในประเทศ เพื่อจ่ายชำระคืนหุ้นกู้ที่ครบกำหนดได้ก่อน

นอกจากนี้ บริษัทยังได้รับอนุมัติวงเงินสินเชื่อหมุนเวียนจากสถาบันการเงินประเภทวงเงิน Committed Credit Line จำนวน 3,000 ล้านบาท ระยะเวลา 3 ปี และวงเงิน Uncommitted Credit Line จำนวน 2,000 ล้านบาท ระยะเวลา 1 ปี เพื่อใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนภายในกิจการ รวมทั้งได้อนุมัติต่ออายุวงเงินสินเชื่อที่ครบกำหนดสัญญา รวมจำนวน 8,000 ล้านบาท ให้กับบริษัท

จากข้อมูลข้างต้น และการจัดทำประมาณการกระแสเงินสดปี 2562 ภายใต้เงื่อนไขที่ใช้ความระมัดระวัง พบว่า บริษัทยังคงมีเงินสดสำรองในมือคงเหลือ (Cash on hand) อยู่ในระดับที่เพียงพอ และสามารถดำเนินกิจการตามปกติ หากไม่ได้รับผลกระทบจากปัจจัยภายนอกที่บริษัทไม่สามารถควบคุมได้

6.14 เงินกู้ยืมระยะยาว งบการเงินรวม และงบการเงินเฉพาะบริษัท

หน่วย : ล้านบาท

สกุลเงินกู้	ตามสกุลเงินกู้		หน่วย : ล้านบาท	
	2561	2560	2561	2560
เงินยูโร	383,376,783	405,975,653	14,372.18	15,992.92
เงินเยน	2,404,029,808	3,244,029,808	713.91	952.54
เงินบาท	9,358,461,551	10,534,736,842	9,358.46	10,534.74
รวมเงินกู้ยืมระยะยาว			24,444.55	27,480.20
หัก ส่วนที่ครบกำหนดชำระภายในหนึ่งปี			4,633.18	4,813.18
คงเหลือส่วนที่เป็นเงินกู้ยืมระยะยาว			19,811.37	22,667.02

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทมีเงินกู้ยืมจากต่างประเทศสกุลเงินยูโรผ่านกระทรวงการคลัง จำนวนเงิน 14,372.18 ล้านบาท เงินกู้จากธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย สกุลเงินเยน เป็นจำนวนเงิน 713.91 ล้านบาท และเงินกู้ยืมภายในประเทศจากธนาคารพาณิชย์ต่าง ๆ จำนวนเงิน 9,358.46 ล้านบาท รวมเป็นเงินกู้ยืมทั้งสิ้น 24,444.55 ล้านบาท และโอนไปเป็นเงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี จำนวนเงิน 4,633.18 ล้านบาท คงเหลือเป็นเงินกู้ยืมระยะยาวจำนวนเงิน 19,811.37 ล้านบาท

เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี จำนวนเงิน 4,633.18 ล้านบาท ประกอบด้วย เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินจำนวนเงิน 3,185.09 ล้านบาท และเงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน จำนวนเงิน 1,448.09 ล้านบาท

เงินกู้ยืมระยะยาวคงเหลือจำนวนเงิน 19,811.37 ล้านบาท ประกอบด้วย เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินจำนวนเงิน 4,173.37 ล้านบาท และเงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน จำนวนเงิน 15,638.00 ล้านบาท

6.15 หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน งบการเงินรวม และงบการเงินเฉพาะบริษัท

หน่วย : ล้านบาท

หนี้สินภายใต้สัญญาเช่าเครื่องบิน	2561		2560	
	มูลค่าตามบัญชี	มูลค่าปัจจุบัน	มูลค่าตามบัญชี	มูลค่าปัจจุบัน
ภายใน 1 ปี	8,699.91	8,200.50	9,762.01	9,211.18
เกิน 1 ปี - 5 ปี	30,117.04	24,571.82	29,669.03	24,374.47
เกิน 5 ปี	20,165.06	12,973.04	23,085.69	14,961.20
รวม	58,982.01	45,745.36	62,516.73	48,546.85

บริษัทได้ทำสัญญาเช่าเครื่องบินโดยมีสิทธิเลือกที่จะซื้อได้จากสถาบันการเงินต่างประเทศและในประเทศรวม 20 แห่ง และแสดงมูลค่าตามนโยบายการบัญชีข้อ 4.10 โดยในงวดบัญชีปี 2561 มีจำนวนคงเหลือ 32 ลำ เป็นภาระหนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าทั้งสิ้นที่มีกำหนดจ่ายในระหว่างปี 2562 - 2573 รวม 65,682.69 ล้านบาท หักส่วนที่จะบันทึกเป็นดอกเบี้ยจ่ายเมื่อถึงกำหนดจ่ายประมาณ 6,700.68 ล้านบาท คงเหลือเป็นเงินต้นภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน ดังกล่าวจำนวน 58,982.01 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 โอนไปเป็นหนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบินที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี จำนวน 8,699.91 ล้านบาท คงเหลือเป็นหนี้สินระยะยาว 50,282.10 ล้านบาท

6.16 พันธุ์

หน่วย : ล้านบาท

เมล็ดพันธุ์/ชนิดพันธุ์/วันที่ปลูก/ครั้งที่/วันที่	การจัดจำหน่าย						การไถถอน					พันธุ์คงเหลือ ณ 31 ธ.ค. 61	
	วงเงินก่อนมติให้จัดจำหน่าย	ครั้งที่จัดจำหน่าย	ปีที่จัดจำหน่าย	ครบกำหนด	อายุ (ปี)	อัตราดอกเบี้ยจ่ายทุก 6 เดือน (ร้อยละ)	จำนวนเงิน	2561	2562	2563	2564		2565
สามัญ / 2548 23 ธันวาคม 2548	60,000	1 (ชุดที่ 4)	2552	20 มกราคม 2562	10	6.00	3,600.00						3,600.00
สามัญ / 2553 28 เมษายน 2553	40,000	1 (ชุดที่ 1)	2554	13 พฤษภาคม 2561	7	ปีที่ 1-3 ร้อยละ 4.00 ปีที่ 4-6 ร้อยละ 4.50 ปีที่ 7 ร้อยละ 5.25	1,555.00	13 พฤษภาคม					-
		1 (ชุดที่ 2)	2554	13 พฤษภาคม 2564	10	ปีที่ 1-4 ร้อยละ 4.25 ปีที่ 5-8 ร้อยละ 4.75 ปีที่ 9-10 ร้อยละ 5.35	833.00						833.00
		1 (ชุดที่ 4)	2554	13 พฤษภาคม 2561	7	4.36	1,445.00	13 พฤษภาคม					-
		1 (ชุดที่ 5)	2554	13 พฤษภาคม 2564	10	4.62	2,167.00						2,167.00
		1 (ชุดที่ 1)	2555	16 กุมภาพันธ์ 2562	7	4.41	1,000.00						1,000.00
		1 (ชุดที่ 2)	2555	16 กุมภาพันธ์ 2565	10	4.75	2,000.00						2,000.00
		2	2555	23 มีนาคม 2567	12	4.98	3,000.00						1,500.00
		3 (ชุดที่ 2)	2555	11 ตุลาคม 2562	7	4.70	1,500.00						1,500.00
		3 (ชุดที่ 3)	2555	11 ตุลาคม 2565	10	4.90	1,500.00						1,500.00
		1	2556	16 พฤษภาคม 2561	5	4.18	5,000.00	16 พฤษภาคม					-

หน่วย : ล้านบาท

การจัดจำหน่าย										การได้ก่อน				หุ้นผู้ คงเหลือ ณ 31 ธ.ค. 61
ผลิตภัณฑ์ ผู้ถือหุ้น/ครั้งที่บันทึก	วงเงิน ก่อนเบ็ดได้ จัดจำหน่าย	ครั้งที่จัด จำหน่าย	ปีที่จัด จำหน่าย	กรมกำกับ	อายุ (ปี)	อัตราดอกเบี้ย จ่ายทุก 6 เดือน (ร้อยละ)	จำนวนเงิน	2561	2562	2563	2564	2565		
30 สิงหาคม 2556		2 2 (ชุดที่ 1) 2 (ชุดที่ 2) 2 (ชุดที่ 3)	2556 2556 2556	30 สิงหาคม 2561 30 สิงหาคม 2563 30 สิงหาคม 2566	5 7 10	4.58 4.88 5.16	1,250.00 1,250.00 1,500.00 4,000.00	30 สิงหาคม					- 1,250.00 1,500.00	
ระหว่างปี 2557 ครั้งที่ 1 /2557 7 กุมภาพันธ์ 2557		ชุดที่ 1 ชุดที่ 2 ชุดที่ 3	2557 2557 2557	7 กุมภาพันธ์ 2562 7 กุมภาพันธ์ 2564 7 กุมภาพันธ์ 2567	5 7 10	4.71 5.14 5.58	1,200.00 1,000.00 1,000.00 3,200.00						1,200.00 1,000.00 1,000.00	
ครั้งที่ 2 /2557 26 ธันวาคม 2557		ชุดที่ 1 ชุดที่ 2 ชุดที่ 3	2557 2557 2557	26 ธันวาคม 2562 26 ธันวาคม 2564 26 ธันวาคม 2567	5 7 10	4.46 4.76 4.98	1,230.00 1,340.00 1,430.00 4,000.00						1,230.00 1,340.00 1,430.00	
ระหว่างปี 2558 ครั้งที่ 1 /2558 30 เมษายน 2558	7,000	ชุดที่ 2 ชุดที่ 3 ชุดที่ 4	2558 2558 2558	30 เมษายน 2563 30 เมษายน 2565 30 เมษายน 2568	5 7 10	4.32 4.62 4.92	1,500.00 2,000.00 2,300.00 5,800.00						1,500.00 2,000.00 2,300.00	

หน่วย : ล้านบาท

การจ่ายค่าบำนาญ										การถือครอง					หุ้นกู้
มรดกประมุขใหญ่ ผู้ถือหุ้น/ครั้งที่เว้นที่	วงเงิน ที่อนุมัติให้ จัดจ่ายบำนาญ	ครั้งที่จัด จ่ายบำนาญ	ปีที่จัด จ่ายบำนาญ	ครบกำหนด	อายุ (ปี)	อัตราดอกเบี้ย จ่ายทุก 6 เดือน (ร้อยละ)	จำนวนเงิน	2561	2562	2563	2564	2565	คงเหลือ ณ 31 ธ.ค. 61		
								จำนวนเงิน	จำนวนเงิน	จำนวนเงิน	จำนวนเงิน	จำนวนเงิน			
ครั้งที่ 2 /2558 30 กันยายน 2558	8,000	ชุดที่ 1	2558	30 กันยายน 2561	3	3.46	1,000.00	30 กันยายน					-		
		ชุดที่ 2	2558	30 กันยายน 2563	5	4.14	1,500.00						1,500.00		
		ชุดที่ 3	2558	30 กันยายน 2565	7	4.44	2,500.00						2,500.00		
		ชุดที่ 4	2558	30 กันยายน 2568	10	4.74	3,000.00						3,000.00		
							8,000.00								
ระหว่างปี 2559 ครั้งที่ 1 /2559 23 ธันวาคม 2559	7,000	ชุดที่ 1	2559	23 ธันวาคม 2562	3	2.97	500.00						500.00		
		ชุดที่ 2	2559	23 ธันวาคม 2564	5	3.45	500.00						500.00		
		ชุดที่ 3	2559	23 ธันวาคม 2566	7	3.66	1,000.00						1,000.00		
		ชุดที่ 4	2559	23 ธันวาคม 2569	10	4.35	3,000.00						3,000.00		
		ชุดที่ 5	2559	23 ธันวาคม 2571	12	4.66	2,000.00						2,000.00		
							7,000.00								
ระหว่างปี 2560 ครั้งที่ 1 /2560 23 มิถุนายน 2560	8,000	ชุดที่ 1	2560	23 มิถุนายน 2563	3	2.74	1,000.00						1,000.00		
		ชุดที่ 2	2560	23 มิถุนายน 2565	5	3.06	1,000.00						1,000.00		
		ชุดที่ 3	2560	23 มิถุนายน 2567	7	3.57	1,000.00						1,000.00		
		ชุดที่ 4	2560	23 มิถุนายน 2570	10	4.04	3,000.00						3,000.00		
		ชุดที่ 5	2560	23 มิถุนายน 2575	15	4.68	2,000.00						2,000.00		
							8,000.00								

หน่วย : ล้านบาท

มติที่ประชุมใหญ่ ผู้ถือหุ้น/ครั้งที่/วันที่		การจัดจำหน่าย							การไถ่ถอน				หุ้นกู้ คงเหลือ ณ 31 ธ.ค. 61	
		วงเงิน ที่อนุมัติให้ จัดจำหน่าย	ครั้งที่จัด จำหน่าย	ปีที่จัด จำหน่าย	ครบกำหนด	อายุ (ปี)	อัตราดอกเบี้ย จ่ายทุก 6 เดือน (ร้อยละ)	จำนวนเงิน	2561	2562	2563	2564		2565
ระหว่างปี 2561 ครั้งที่ 1 / 2561 28 กุมภาพันธ์ 2561	6,000	ชุดที่ 1 ชุดที่ 2 ชุดที่ 3 ชุดที่ 4	2561	28 กุมภาพันธ์ 2566 28 กุมภาพันธ์ 2568 28 กุมภาพันธ์ 2571 28 กุมภาพันธ์ 2576	5 7 10 15	2.74 3.19 3.76 4.18	1,200.00 1,000.00 2,400.00 1,400.00							1,200.00 1,000.00 2,400.00 1,400.00
ครั้งที่ 2 / 2561 16 สิงหาคม 2561	7,000	ชุดที่ 1 ชุดที่ 2 ชุดที่ 3 ชุดที่ 4 ชุดที่ 5 ชุดที่ 6 ชุดที่ 7	2561	16 สิงหาคม 2562 16 สิงหาคม 2563 16 สิงหาคม 2564 16 สิงหาคม 2566 16 สิงหาคม 2571 16 สิงหาคม 2573 16 สิงหาคม 2576	1 2 3 5 10 12 15	2.25 2.47 2.70 3.23 4.04 4.42 4.62	500.00 800.00 500.00 500.00 2,200.00 1,200.00 1,300.00							500.00 800.00 500.00 500.00 2,200.00 1,200.00 1,300.00
รวม							<u>6,000.00</u> <u>7,000.00</u>							<u>64,850.00</u>

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทมีหุ้นกู้คงเหลือ 64,850.00 ล้านบาท ได้โอนเป็นหนี้สินถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี จำนวน 9,530.00 ล้านบาท คงเหลือเป็นหนี้สินระยะยาว 55,320.00 ล้านบาท

บริษัทได้ขึ้นทะเบียนหุ้นกู้ไว้กับสมาคมตลาดตราสารหนี้ไทย (Thai BMA) และอยู่ในระบบซื้อขายหุ้นกู้ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ยกเว้นการออกหุ้นกู้ครั้งที่ 1/2552 ซึ่งเสนอขายให้แก่ผู้ลงทุนในวงจำกัด (ไม่เกิน 10 ราย)

6.17 หนี้สินหมุนเวียนอื่น - อื่นๆ

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2561	2560	2561	2560
เจ้าหนี้ค่าธรรมเนียมสนามบิน	5,508.54	5,402.25	5,508.54	5,402.25
รายได้รอดตัดบัญชี	4.42	4.41	4.13	4.14
ภาษีรอนำส่ง	594.00	551.04	593.42	549.03
เจ้าหนี้ค่าใช้จ่ายพนักงานท้องถิ่นในต่างประเทศ	570.09	569.16	570.09	569.16
เงินมัดจำรับ	888.76	950.23	878.27	941.69
เจ้าหนี้พนักงาน	3.03	7.16	3.03	7.16
รายได้รับล่วงหน้า	341.59	-	341.59	-
เจ้าหนี้สินทรัพย์รอเรียกเก็บ	86.87	-	86.87	-
เจ้าหนี้อื่น ๆ	1,053.57	141.01	2,298.05	1,691.58
รวม	9,050.87	7,625.26	10,283.99	9,165.01

6.18 เงินกองทุนบำเหน็จพนักงาน

บริษัทได้จัดตั้งกองทุนบำเหน็จพนักงานบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) โดยจ่ายสมทบกองทุนฯ ในอัตราร้อยละ 10 ของเงินเดือนพนักงาน บริษัทฯ แสดงสินทรัพย์ หนี้สิน และยอดคงเหลือของกองทุนฯ ในงบแสดงฐานะการเงินของบริษัทฯ รวมทั้งรับรู้ดอกผลและค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการดำเนินงานกองทุนฯ เป็นรายได้และค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ รายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2561	2560
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	3,970.42	3,942.10
อื่น ๆ	24.26	22.70
รวม	3,994.68	3,964.80
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	169.69	173.70
กองทุนบำเหน็จพนักงาน	3,824.99	3,791.10
รวม	3,994.68	3,964.80

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 กองทุนฯ มียอดคงเหลือ 3,824.99 ล้านบาท เท่ากับยอดภาระผูกพันของบริษัทฯ ที่จะต้องจ่ายให้พนักงาน (ในงวดบัญชีนี้ บริษัทฯ จ่ายสมทบกองทุนบำเหน็จพนักงานเป็นจำนวนเงิน 157.07 ล้านบาท และหักกับยอดจ่ายสมทบตามภาระผูกพันจำนวนเงิน 3.24 ล้านบาท คงเหลือเป็นจำนวนเงิน 153.83 ล้านบาท)

6.19 ประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน งบการเงินเฉพาะบริษัท

ประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน แบ่งเป็น 5 โครงการ ประกอบด้วย

6.19.1 การจ่ายเงินตอบแทนความชอบในการทำงาน

บริษัทฯ ให้ผลประโยชน์สำหรับพนักงานเกษียณอายุได้รับเงินค่าตอบแทนความชอบในการทำงาน โดยพนักงานที่มีอายุงานตั้งแต่ 5 ปี แต่ไม่ถึง 15 ปี จะได้รับค่าตอบแทนเท่ากับอัตราเงินเดือนค่าจ้างสุดท้าย 180 วัน และพนักงานที่มีอายุงานตั้งแต่ 15 ปี ขึ้นไป ได้รับเงินค่าตอบแทนเท่ากับอัตราเงินเดือนค่าจ้างสุดท้าย 300 วัน

6.19.2 ผลประโยชน์ค่ารักษาพยาบาลหลังเกษียณ

บริษัทให้ผลประโยชน์สำหรับพนักงานที่เกษียณอายุ และพนักงานที่ได้รับอนุมัติให้เกษียณอายุ ก่อนกำหนด รวมทั้งคู่สมรสและบุตรอายุต่ำกว่า 20 ปีบริบูรณ์ที่ยังมิได้สมรสมีสิทธิเข้ารับการรักษาพยาบาล ณ สถานพยาบาลของบริษัททุกแห่งได้โดยไม่เสียค่าใช้จ่ายใด ๆ

6.19.3 การจ่ายเงินค่าชดเชยวันหยุดพักผ่อนประจำปี

บริษัทให้ผลประโยชน์สำหรับพนักงานที่เกษียณอายุและพนักงานที่ได้รับอนุมัติให้เกษียณอายุก่อนกำหนด ได้รับเงินค่าชดเชยวันหยุดพักผ่อนประจำปีของพนักงานตามจำนวนวันที่เหลืออยู่ในแต่ละปีและสะสมได้ไม่เกิน 3 ปีติดต่อกัน

6.19.4 ผลตอบแทนพนักงานระยะยาว (แหวน - เข็ม)

บริษัทจะมอบรางวัลให้แก่พนักงานที่ได้ปฏิบัติงานครบ 15 ปี และครั้งต่อไปจะมอบให้เมื่อพนักงานปฏิบัติงานครบ 25 ปี และ 35 ปี

6.19.5 บัตรโดยสารฟรียหลังเกษียณ

บริษัทให้ผลประโยชน์สำหรับพนักงานที่ทำงานกับบริษัทมาครบ 15 ปี มีสิทธิขอบัตรโดยสารฟรียประเภท สํารองที่นั่งได้ เฉพาะเส้นทางที่บริษัททำการบินได้ 1 เที่ยวบิน และหากพนักงานยังคงทำงานอยู่กับบริษัทจะใช้สิทธินี้ได้อีกทุกกรอบ 5 ปี ภายหลังจากวันที่มีสิทธิครั้งก่อนและพนักงานสามารถเก็บสะสมสิทธิไว้ใช้เมื่อใดก็ได้

การเปลี่ยนแปลงในมูลค่าปัจจุบันของประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2561	2560	2561	2560
ประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน ณ วันต้นงวด	12,594.37	11,920.07	12,573.33	11,903.86
ปรับปรุงภาวะผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	133.14	-	133.14	-
ต้นทุนบริการในปัจจุบัน	556.06	520.04	496.38	515.76
ต้นทุนดอกเบี้ย	397.68	379.05	396.24	378.66
ผลประโยชน์ที่จ่าย	(372.98)	(224.95)	(372.98)	(224.95)
ขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	267.15	0.16	267.15	-
ประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน ณ วันสิ้นงวด	13,575.42	12,594.37	13,493.26	12,573.33

ข้อสมมติในการประมาณการตามหลักการคณิตศาสตร์ประกันภัย

	2561	2560
อัตราคิดลด	2.75% - 3.50%	3.2%
อัตราเงินเฟ้อ	1.75%	3.0%
อัตราการขึ้นเงินเดือน	3.0% - 7.0%	3.0% - 7.0%
อัตราการหมุนเวียนของพนักงาน	0.0% - 9.0%	0.0% - 9.0%
อัตราเงินเพื่อค่ารักษาพยาบาล	6.0%	6.0%
อัตรารมณะ	TMO17	TMO17

การวิเคราะห์ความอ่อนไหวของข้อสมมติหลักในการคำนวณ

การประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงานตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย มีความอ่อนไหวเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงของข้อสมมติต่าง ๆ ที่ใช้ในการคำนวณ การเปลี่ยนแปลงข้อสมมติอาจเกิดขึ้นได้จากการเปลี่ยนแปลงของสถานะเศรษฐกิจ และประชากรในโครงการผลประโยชน์ โดยการเปลี่ยนแปลงในข้อสมมติแต่ละข้อนั้นเกิดขึ้นแยกจากกัน

ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติหลักต่อมูลค่าปัจจุบันของประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	การเปลี่ยนแปลงมูลค่าปัจจุบันของประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน	
	อัตราเพิ่มขึ้น 1%	อัตราลดลง 1%
อัตราคิดลด	(1,423.98)	1,748.78
อัตราการขึ้นเงินเดือน	1,030.19	(903.28)
อัตราเงินเพื่อค่ารักษาพยาบาล	746.00	(568.91)

เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2561 สภานิติบัญญัติแห่งชาติได้เห็นชอบพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน โดยจะมีผลใช้บังคับเมื่อพ้น 30 วัน นับแต่วันที่ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ทั้งนี้กำหนดให้ “นายจ้างต้องจ่ายค่าชดเชยให้ลูกจ้างที่ถูกเลิกจ้างเพิ่มเติม หากลูกจ้างทำงานติดต่อกันครบ 20 ปีขึ้นไป ลูกจ้างมีสิทธิได้รับค่าชดเชยไม่น้อยกว่าค่าจ้างอัตราสุดท้าย 400 วัน” ซึ่งไม่มีผลกระทบต่อบริษัทเนื่องจากบริษัทยึดถือปฏิบัติตามพระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ และพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงานฉบับใหม่ที่มีผลบังคับใช้กับบริษัทย่อย แต่ไม่มีผลกระทบต่องบการเงินรวม

6.20 ประมาณการหนี้สินระยะยาว

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2561	2560	2561	2560
ประมาณการหนี้สินระยะยาว ณ วันต้นงวด	10,310.08	7,365.83	9,318.99	7,034.08
รายการเคลื่อนไหวสำหรับงวด	4,398.01	2,944.25	3,774.94	2,284.91
ประมาณการหนี้สินระยะยาว ณ วันสิ้นงวด	14,708.09	10,310.08	13,093.93	9,318.99

ประมาณการหนี้สินระยะยาว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 (งบการเงินเฉพาะบริษัท) ประกอบด้วย

6.20.1 ศาลชั้นต้นและศาลอุทธรณ์ได้มีคำพิพากษาให้บริษัทชำระเงินค่าเสียหาย คืนเงินค้ำประกัน หรือเงินค่าปรับเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 3.19 ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลฎีกา

6.20.2 บริษัทรับรู้รายการประมาณการหนี้สินระยะยาว ค่าซ่อมแซมและบำรุงอากาศยาน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 จำนวนเงิน 13,090.74 ล้านบาท เป็นรายการสำรองค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน เครื่องยนต์เครื่องบิน และส่วนประกอบอื่น ๆ สำหรับรายการซ่อมที่จะต้องจ่ายเงินในอนาคตตามสัญญา ทั้งนี้ เพื่อรับรู้ภาระผูกพันภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน ในการซ่อมบำรุงเครื่องบิน เครื่องยนต์เครื่องบิน และส่วนประกอบอื่น ๆ ตลอดอายุสัญญาเช่า รวมถึงการเตรียมสภาพเครื่องบินก่อนการส่งมอบคืนตามที่ผู้ให้เช่ากำหนดเมื่อสิ้นสุดสัญญาเช่า โดยมีข้อสมมติในการประมาณการค่าซ่อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตามชั่วโมงบิน รอบการบิน รอบการซ่อมใหญ่ และอายุสัญญาเช่า บันทึกคิดคำนวณตามสัดส่วนระยะเวลาที่บริษัทใช้งาน ประกอบด้วย การสำรองค่าซ่อมใหญ่เครื่องบินและส่วนประกอบอื่น ๆ จำนวนเงิน 5,750.96 ล้านบาท เครื่องยนต์เครื่องบินจำนวนเงิน 7,198.09 ล้านบาท (เครื่องยนต์เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน จำนวนเงิน 4,941.23 ล้านบาท และภายใต้สัญญาเช่าการเงิน จำนวนเงิน 2,256.86 ล้านบาท) และค่าซ่อมบำรุงเพื่อเตรียมสภาพเครื่องบินเมื่อส่งมอบคืนตามสัญญาเช่า จำนวนเงิน 141.69 ล้านบาท

6.21 เงินปันผลจ่าย

ที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2561 เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2561 มีมติอนุมัติงดจ่ายเงินปันผลสำหรับผลการดำเนินงานประจำปี 2560

6.22 กุณเรือหุ้น

บริษัทมีทุนจดทะเบียนหุ้นสามัญ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 จำนวน 2,698.90 ล้านบาท มูลค่าหุ้นละ 10 บาท รวมเป็นทุนจดทะเบียน 26,989.00 ล้านบาท ทุนที่ออกและชำระแล้วจำนวน 21,827.72 ล้านบาท

6.23 ทุนสำรองตามกฎหมาย

บริษัทมีทุนสำรองตามกฎหมาย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 จำนวน 2,691.28 ล้านบาท

6.24 รายได้อื่นๆ

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2561	2560	2561	2560
กำไรจากการจำหน่ายทรัพย์สิน	786.59	-	786.57	-
เงินปันผลจากบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทอื่น	1.20	1.45	346.16	301.61
รายได้จากการให้บริการอื่นของฝ่ายซ่อมบำรุงอากาศยาน	566.22	705.73	566.22	705.73
รายได้ค่าปรับจากการส่งมอบเครื่องบินล่าช้า	133.24	446.56	133.24	446.56
รายได้ค่าปรับอื่น ๆ	393.06	199.64	393.06	199.64
รายได้ค่าสินไหมทดแทนจากเหตุการณ์ภัย	-	101.56	-	101.56
รายได้จากการให้บริการห้องรับรองลูกค้า	116.80	102.33	116.80	102.33
รายได้จากการให้บริการสายการบินไทยสมายล์	-	-	53.78	66.74
รายได้ค่าบริการจัดการที่สนามบินสุวรรณภูมิ	67.36	68.74	67.36	68.74
รายได้ค่าบริการผู้โดยสารสายการบินอื่นที่สนามบินสุวรรณภูมิ	106.73	78.31	106.73	78.31
รายได้จากการให้บริการ Internet บนเครื่องบิน	16.61	9.16	16.61	9.16
กำไรจากการจำหน่ายเงินลงทุน	656.96	-	697.50	-
รายได้เงินชดเชยจากการประกันภัยทรัพย์สิน และประกันภัยบุคคล	263.46	1.62	263.46	1.62
อื่น ๆ	426.35	373.37	426.47	309.53
รวม	3,534.58	2,088.47	3,973.96	2,391.53

6.25 ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2561	2560	2561	2560
ค่าใช้จ่ายบุคลากร	30,073.47	28,932.51	29,228.68	28,370.61
ผลประโยชน์พนักงาน	713.90	674.13	652.78	669.48
ค่าตอบแทนผู้บริหารบริษัท	68.36	76.75	61.07	70.22
ค่าตอบแทนกรรมการบริษัท	18.88	18.91	15.67	15.97
รวม	30,874.61	29,702.30	29,958.20	29,126.28

ตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ผู้บริหาร หมายถึง กรรมการผู้จัดการบริษัท ผู้บริหารบริษัท 4 รายแรก และผู้ดำรงตำแหน่งเทียบเท่าผู้บริหารรายที่ 4 ทุกฝ่าย ต่อจากกรรมการผู้จัดการบริษัท โดยรวมผู้บริหารบริษัทในสายงานบัญชีหรือการเงินบางคน

6.26 ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบิน

หน่วย : ล้านบาท

	2561		2560	
	จำนวน	จำนวนเงิน	จำนวน	จำนวนเงิน
เครื่องบิน	19	3,064.02	16	2,514.02
เครื่องยนต์	10	85.95	5	207.32
รวม		3,149.97		2,721.34

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบินและเครื่องยนต์อะไหล่ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561 จำนวนเงิน 3,149.97 ล้านบาท ประกอบด้วย ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบิน A300-600 จำนวน 1 ลำ A330-300 จำนวน 3 ลำ A340-500 จำนวน 3 ลำ A340-600 จำนวน 6 ลำ B737-400 จำนวน 4 ลำ และ B747-400 จำนวน 2 ลำ รวม 19 ลำ จำนวนเงิน 3,064.02 ล้านบาท และผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องยนต์อะไหล่ TRENT 556 จำนวน 2 เครื่องยนต์ CFM56-3C1 จำนวน 2 เครื่องยนต์ PW4158 จำนวน 4 เครื่องยนต์ CF6-80C2A5 จำนวน 2 เครื่องยนต์ รวม 10 เครื่องยนต์ จำนวนเงิน 85.95 ล้านบาท

6.27 ค่าใช้จ่ายอื่น

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2561	2560	2561	2560
ค่าเช่าสำนักงานและสาธารณูปโภค	2,511.05	2,685.73	2,511.05	2,685.73
ค่าเครื่องใช้สำนักงาน	155.16	173.51	155.16	173.51
ค่าซ่อมแซมอาคารและอุปกรณ์	689.49	656.16	689.49	656.16
ค่าจ้างแรงงานภายนอก	2,020.61	1,969.31	2,020.61	1,969.31
ค่าที่ปรึกษาและบริการ	636.39	533.78	636.39	533.78
ค่าดำเนินคดีการป้องกันการค้าที่ไม่เป็นธรรม	38.65	27.95	38.65	27.95
ค่าเช่าและบำรุงรักษาอุปกรณ์คอมพิวเตอร์	674.99	645.61	674.99	645.61
ค่าเช่าเครื่องมืออุปกรณ์สื่อสารและอุปกรณ์สำนักงาน	230.97	228.53	230.97	228.53
ค่าเดินทางและยานพาหนะ	567.23	593.82	567.23	593.82
ค่าสิทธิประโยชน์	419.51	389.54	419.51	389.54
ค่าเสียหายให้ลูกค้า	342.16	365.96	342.16	365.96
ค่าเพื่ออะไหล่เครื่องบินที่เสื่อมสภาพและไม่ได้ใช้งาน	403.47	327.64	403.47	327.64
ค่าใช้บริการระวางขนส่งสินค้าพัสดุภัณฑ์	222.64	192.80	222.64	192.80
ค่าใช้จ่ายร่วมลงทุนในกลุ่ม STAR ALLIANCE	53.83	56.32	53.83	56.32
ภาษีการค้าและภาษีโรงเรือน	244.27	351.26	244.27	351.26
หนี้สูญและหนี้สงสัยจะสูญ	176.39	0.06	176.19	0.37
ค่าบริการในการใช้ระบบ IT HOSTING	79.62	87.41	79.62	87.41
ค่าปรับและดอกเบี้ย	33.47	(97.10)	33.47	(97.10)
ค่ากองทุนส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการ	21.56	157.64	21.56	157.64
ค่าขนส่งทางบก ทางเรือ ทางอากาศ	132.15	109.66	132.15	109.66
ขาดทุนจากการจำหน่ายทรัพย์สิน	-	122.01	-	111.58
อื่นๆ	589.59	641.77	166.26	492.17
รวม	10,243.20	10,219.37	9,819.67	10,059.65

6.28 กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น

กำไร(ขาดทุน)ต่อหุ้นขั้นพื้นฐานคำนวณโดยหารกำไรที่เป็นส่วนของบริษัทใหญ่ด้วยจำนวนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้นสามัญที่ถือโดยผู้ถือหุ้นในระหว่างงวด

หน่วย : ล้านบาท/ล้านหุ้น

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2561	2560	2561	2560
กำไร(ขาดทุน)ที่เป็นส่วนของบริษัทใหญ่	(11,625.17)	(2,107.35)	(8,064.27)	328.52
จำนวนหุ้นสามัญที่ออก ณ วันที่ 1 มกราคม	2,182.77	2,182.77	2,182.77	2,182.77
จำนวนหุ้นสามัญถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก	2,182.77	2,182.77	2,182.77	2,182.77
กำไร(ขาดทุน)ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน (บาท)	(5.33)	(0.97)	(3.69)	0.15

6.29 การส่งเสริมการลงทุน

บริษัทได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุน สำหรับการดำเนินการขนส่งทางอากาศของเครื่องบินโดยสาร ประกอบด้วยกิจกรรมการขนส่งผู้โดยสารและกิจกรรมการขนส่งสินค้า ตามบัตรส่งเสริมการลงทุนดังต่อไปนี้

บัตรส่งเสริมการลงทุนเลขที่	วันที่ได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุน
1874(2)/2552	19 พฤศจิกายน 2552
1446(2)/2554	21 เมษายน 2554
1178(2)/2555	10 กุมภาพันธ์ 2555
1627(2)/2555	22 พฤษภาคม 2555
2576(2)/2555	22 ตุลาคม 2555
2577(2)/2555	22 ตุลาคม 2555
1220(2)/2556	13 กุมภาพันธ์ 2556
1221(2)/2556	13 กุมภาพันธ์ 2556
1590(2)/2556	1 พฤษภาคม 2556
2357(2)/2556	27 กันยายน 2556
2358(2)/2556	27 กันยายน 2556
2360(2)/2556	27 กันยายน 2556
2362(2)/2556	27 กันยายน 2556
2363(2)/2556	27 กันยายน 2556
2364(2)/2556	27 กันยายน 2556
2365(2)/2556	27 กันยายน 2556
2366(2)/2556	27 กันยายน 2556
2367(2)/2556	27 กันยายน 2556

ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนดบางประการ สิทธิพิเศษรวมถึงการได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้รับจากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมเป็นระยะเวลา 8 ปี นับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการ รายได้จากการขายหรือการให้บริการ แยกตามกิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนและไม่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561 และ 2560 มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2561	2560
รายได้จากการขายหรือการให้บริการ		
กิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน	110,196.49	100,321.41
กิจการที่ไม่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน	77,720.24	82,157.52
รวมรายได้จากการขายหรือการให้บริการ	187,916.73	182,478.93

6.30 ส่วนงานดำเนินงาน

ปัจจัยในการกำหนดส่วนงาน

บริษัทกำหนดส่วนงานที่รายงานตามลักษณะของผลิตภัณฑ์และบริการ โดยผู้บริหารพิจารณาจากโครงสร้างองค์กร ซึ่งสอดคล้องกับการดำเนินกิจการด้านการบินพาณิชย์

บริษัทมีส่วนงานที่รายงาน 3 ส่วนงาน ประกอบด้วย ส่วนงานกิจการขนส่งทางอากาศ ส่วนงานหน่วยธุรกิจ และ ส่วนงานกิจการอื่น ๆ โดยส่วนงานกิจการขนส่งทางอากาศ ประกอบด้วย บริการขนส่งผู้โดยสาร บริการขนส่งสินค้า พัสดุภัณฑ์ และไปรษณีย์ภัณฑ์ ส่วนงานหน่วยธุรกิจเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการขนส่ง ประกอบด้วย การพาณิชย์สินค้า และไปรษณีย์ภัณฑ์ การบริการลูกค้าภาคพื้น การบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น และครัวการบิน และส่วนงานกิจการอื่น ๆ เป็นกิจการสนับสนุนการขนส่งประกอบด้วย การบริการอำนวยความสะดวกการบิน การจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบิน การจำหน่ายสินค้าที่ระลึก ฝ่ายช่าง และการดำเนินงานของบริษัทย่อย

เกณฑ์การวัดมูลค่า

บริษัทบันทึกรายการโอนรายได้ระหว่างส่วนงานด้วยราคาซื้อขายให้กับลูกค้าที่ไม่เกี่ยวข้องกับบริษัทหักส่วนลด ส่วนงานหน่วยธุรกิจด้านการบริการลูกค้าภาคพื้นบันทึกด้วยราคาต้นทุนหักส่วนลด ส่วนงานกิจการอื่น ๆ บันทึกด้วยราคาต้นทุนงบประมาณ และบริษัทได้ตัดบัญชีรายการโอนระหว่างกันดังกล่าวในการจัดทำงบการเงินรวม

กำไร(ขาดทุน)รวมก่อนภาษีเงินได้ของแต่ละส่วนงานเกิดขึ้นจากรายได้รวมหักต้นทุน และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน สินทรัพย์ของส่วนงาน เป็นสินทรัพย์ที่ใช้ดำเนินงานหรือเกี่ยวข้องกับกิจการนั้น ๆ หนี้สินของส่วนงาน เป็นหนี้สินในการดำเนินงานหรือเกี่ยวข้องกับกิจการนั้น ๆ

6.30.1 ข้อมูลทางการเงินจำแนกตามส่วนงาน มีรายละเอียดดังนี้
งบการเงินรวม

งบกำไรขาดทุน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561

หน่วย : ล้านบาท

	กิจการขนส่งทางอากาศ		หน่วยธุรกิจ		กิจการอื่น ๆ		รวมทั้งสิ้น	
	2561	2560	2561	2560	2561	2560	2561	2560
รายได้ภายนอก	182,595.58	177,746.31	10,639.52	9,834.71	2,730.04	2,275.96	195,965.14	189,856.98
รายได้(ค่าใช้จ่าย)ระหว่างส่วนงาน	(14,441.58)	(14,612.51)	9,940.86	9,854.59	4,500.72	4,757.92	-	-
ดอกเบี้ยรับ	170.08	159.00	-	-	5.29	11.43	175.37	170.43
ผลกำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	890.34	(1,406.40)	-	-	20.51	(174.85)	910.85	(1,581.25)
รายได้อื่น ๆ	3,362.28	2,041.68	110.43	44.32	61.87	2.47	3,534.58	2,088.47
รวมรายได้	172,576.70	163,928.08	20,690.81	19,733.62	7,318.43	6,872.93	200,585.94	190,534.63
ค่าน้ำมันเครื่องบิน	(56,261.52)	(47,191.23)	-	-	(3,834.16)	(3,023.44)	(60,095.68)	(50,214.67)
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	(17,551.61)	(17,039.68)	(7,340.17)	(7,137.68)	(5,982.83)	(5,524.94)	(30,874.61)	(29,702.30)
ค่าบริการการบิน	(20,841.71)	(21,249.76)	(45.99)	(48.91)	(1,277.15)	(1,054.76)	(22,164.85)	(22,353.43)
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	(17,724.36)	(15,621.14)	(379.43)	(441.49)	(941.57)	(958.84)	(19,045.36)	(17,021.47)
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ และเครื่องบิน	(3,458.98)	(3,191.31)	-	-	-	-	(3,458.98)	(3,191.31)
ค่าใช้จ่ายอื่น	(58,607.47)	(54,058.98)	(7,420.53)	(7,177.33)	(5,494.03)	(4,830.83)	(71,522.03)	(66,067.14)
ต้นทุนทางการเงิน	(4,507.46)	(4,717.22)	-	-	-	-	(4,507.46)	(4,717.22)
ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทรวม	(522.83)	(162.04)	-	-	-	-	(522.83)	(162.04)
รวมค่าใช้จ่าย	(179,475.94)	(163,231.36)	(15,186.12)	(14,805.41)	(17,529.74)	(15,392.81)	(212,191.80)	(193,429.58)
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้	(6,899.24)	696.72	5,504.69	4,928.21	(10,211.31)	(8,519.88)	(11,605.86)	(2,894.95)
รายได้ (ค่าใช้จ่าย) ภาษีเงินได้	68.29	846.69	-	-	(31.56)	(23.79)	36.73	822.90
กำไร(ขาดทุน)ของส่วนงาน	(6,830.95)	1,543.41	5,504.69	4,928.21	(10,242.87)	(8,543.67)	(11,569.13)	(2,072.05)

สินทรัพย์และหนี้สิน
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561

หน่วย : ล้านบาท

	กิจการขนส่งทางอากาศ		หน่วยธุรกิจ		กิจการอื่น ๆ		รวมทั้งสิ้น	
	2561	2560	2561	2560	2561	2560	2561	2560
สินทรัพย์หมุนเวียน	37,573.83	38,549.58	715.55	673.70	5,318.76	5,837.54	43,608.14	45,060.82
เงินลงทุนในบริษัทร่วมและเงินลงทุนระยะยาวอื่น	2,364.71	3,461.80	-	-	4.01	4.13	2,368.72	3,465.93
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	171,791.37	179,986.65	5,225.78	5,302.29	2,581.53	2,813.67	179,598.68	188,102.61
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	35,816.83	36,713.37	0.01	0.05	1,388.94	977.03	37,205.78	37,690.45
สินทรัพย์ที่ไม่ได้เป็นส่วน	-	-	-	-	-	-	5,939.88	6,454.74
สินทรัพย์รวม							268,721.20	280,774.55
หนี้สินหมุนเวียน	75,829.13	81,456.09	499.29	734.53	11,316.10	9,813.55	87,644.52	92,004.17
หนี้สินไม่หมุนเวียน	157,210.15	154,805.02	-	-	2,146.28	1,100.69	159,356.43	155,905.71
หนี้สินที่ไม่ได้เป็นส่วน	-	-	-	-	-	-	1,263.91	851.87
หนี้สินรวม							248,264.86	248,761.75

6.30.2 รายได้จําแนกตามภูมิศาสตร์ มีรายละเอียดดังนี้

งบการเงินเป็นรวม

หน่วย : ล้านบาท

	รายได้ภายในประเทศ			รายได้ต่างประเทศ			รายได้ค่าเช่า เช่าล่าและ อื่น ๆ	รายได้อื่น			รวม
	กิจการขนส่ง ทางอากาศ	หน่วยธุรกิจ	กิจการอื่น ๆ	เอเชีย	ยุโรป	ออสเตรเลีย และ นิวซีแลนด์		ดอกเบี้ยรับ	ผลกำไร (ขาดทุน) จากอัตรา แลกเปลี่ยน เงินตรา ต่างประเทศ	รายได้อื่น ๆ	
ม.ค. - ธ.ค. 61	11,576.61	10,639.52	2,730.03	100,255.28	53,691.60	16,309.26	175.37	910.85	3,534.58	200,585.94	
ม.ค. - ธ.ค. 60	15,366.37	9,834.71	2,275.96	94,532.15	50,825.78	16,765.43	170.43	(1,581.25)	2,088.47	190,534.63	

6.31 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

ในงวดบัญชีนี้บริษัทจ่ายสมทบเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพ เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 1,216.33 ล้านบาท สำหรับสมาชิกที่มีอายุการทำงานไม่เกิน 20 ปี ในอัตราร้อยละ 9 ของเงินเดือน ส่วนที่มีอายุการทำงานเกิน 20 ปี ในอัตราร้อยละ 10 ของเงินเดือน

กองทุนสำรองเลี้ยงชีพบริหารงานโดยบริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน วรรณ จำกัด และบริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน ซีไอเอ็มบี-พริ้นซิเพิล จำกัด

6.32 หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

6.32.1 บริษัทมีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น ที่มีได้แสดงในงบการเงิน ดังนี้

- บริษัทได้ขอให้ธนาคารในประเทศออกหนังสือค้ำประกันในวงเงิน 18.98 ล้านบาท และธนาคารต่างประเทศออกหนังสือค้ำประกันในวงเงิน 669.05 ล้านบาท โดยกรณีบริษัทผิดสัญญา ผู้รับหนังสือค้ำประกันสามารถเรียกร้องให้ธนาคารชำระหนี้แทนได้ และธนาคารจะตามเรียกเก็บเงินคืนจากบริษัทในภายหลัง

- บริษัทถูกฟ้องร้องเป็นจำเลยในคดีพิพาทแรงงานเป็นจำนวน 14 คดี วงเงินประมาณ 91.82 ล้านบาท และถูกฟ้องร้องเป็นจำเลยในคดีเรียกค่าเสียหายในประเทศและต่างประเทศรวมวงเงินประมาณ 292.69 ล้านบาท

- ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 สำนักงานสาขาพนมเปญ ราชอาณาจักรกัมพูชา มีภาษีที่ถูกประเมินเพิ่มจากสรรพากรราชอาณาจักรกัมพูชากรณีการตีความข้อกฎหมายที่แตกต่างกัน สำหรับเดือนตุลาคม 2555 ถึงเดือนกันยายน 2558 โดยประเมินจากภาษี 3 ประเภท ได้แก่ Tax on Profit, Specific Tax และ Withholding Tax รวมภาษีที่ถูกประเมินเพิ่มพร้อมเบี้ยปรับและดอกเบี้ยเป็นจำนวนเงิน 7.28 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือประมาณ 237.44 ล้านบาท นอกจากนี้ยังมีการประเมินภาษี Corporate income tax, Specific Tax และ Withholding Tax เพิ่มเติมสำหรับเดือนตุลาคม 2558 ถึงเดือนธันวาคม 2558 และเดือนมกราคม 2559 ถึงเดือนธันวาคม 2559 รวมจำนวนเงิน 3.23 ล้านดอลลาร์สหรัฐหรือประมาณ 105.35 ล้านบาท รวมภาษีที่บริษัทถูกประเมินเพิ่มพร้อมเบี้ยปรับและดอกเบี้ยจำนวนทั้งหมดเป็นจำนวนเงิน 10.51 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือประมาณ 342.79 ล้านบาท ซึ่งบริษัททำหนังสือโต้แย้งการประเมินดังกล่าวโดยผ่านที่ปรึกษาภาษี ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาของกรมสรรพากร ราชอาณาจักรกัมพูชา

- บริษัทเป็นผู้ประกอบการในเขตปลอดอากรได้รับหนังสือขอให้ชี้แจงข้อเท็จจริงจากกรมศุลกากรที่ กค 0503(4)/621 ลงวันที่ 28 สิงหาคม 2560 ในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับความครบถ้วนของใบอนุญาตนำอาหารเข้ามาในราชอาณาจักร สำหรับสินค้าที่ควบคุมการนำเข้า โดยเจ้าหน้าที่กรมศุลกากรได้ประเมินค่าภาษีอากรที่ขาดตามใบขนสินค้าขาเข้า 252 ฉบับ แล้วพบว่า ราคาสินค้าจำนวน 492.73 ล้านบาท อากรขาเข้าจำนวน 244.36 ล้านบาท ภาษีสรรพสามิตจำนวน 754.47 ล้านบาท ภาษีเพิ่มหาทดไทยจำนวน 75.45 ล้านบาท ภาษีมูลค่าเพิ่มจำนวน 109.69 ล้านบาท เงินบำรุงสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพจำนวน 14.91 ล้านบาท และเงินบำรุงองค์การกระจายเสียงและแพร่ภาพสาธารณะแห่งประเทศไทยจำนวน 11.18 ล้านบาท บริษัทได้ทำหนังสือชี้แจงกรณีดังกล่าวต่อกรมศุลกากร ตามหนังสือที่ กบ 01/399 ลงวันที่ 16 พฤษภาคม 2561 ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาของกรมศุลกากร

6.32.2 ความคับหน้าคดีละเมิดกฎหมายป้องกันการค้าที่ไม่เป็นธรรม (Antitrust) โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. กรณีบริษัทถูกสายการบิน British Airways ซึ่งเป็นจำเลยในคดี Cargo Civil Case ในประเทศอังกฤษ ร้องขอใช้สิทธิไล่เบี่ย

บริษัทและสายการบินอื่น ๆ อีกกว่า 20 สายการบิน ถูกสายการบิน British Airways ซึ่งเป็นจำเลยหลักในคดีแพ่งที่ประเทศอังกฤษ ยื่นคำร้องขอต่อศาลเพื่อใช้สิทธิฟ้องไล่เบี่ยบริษัทตาม Part 20 แห่ง กฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งอังกฤษ สืบเนื่องจากการที่สายการบิน British Airways ถูกกลุ่มโจทก์ฟ้องให้ชดใช้ค่าเสียหายจากการกำหนดราคาค่าธรรมเนียมพิเศษ (Fuel Surcharge และ Security Surcharge) ในประเทศอังกฤษ ต่อมาศาลได้มีคำสั่งให้คู่ความทุกฝ่ายเข้าเจรจาประนีประนอมยอมความโดยวิธีการไกล่เกลี่ย และเมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2561 คู่ความทุกฝ่ายได้เข้าทำสัญญาประนีประนอมยอมความกันแล้ว โดยไม่มีการยอมรับผิดตามข้อกล่าวหาของโจทก์และ British Airways แต่อย่างใด หลังจากนั้นโจทก์และสายการบิน British Airways จะร่วมกันแจ้งการประนีประนอมยอมความและยุติคดีต่อศาล

อนึ่ง สายการบินทั้งหมดที่ถูกสายการบิน British Airways ใช้สิทธิฟ้องไล่เบี่ยเช่นเดียวกับบริษัท ได้ดำเนินการเจรจาประนีประนอมในลักษณะเช่นเดียวกัน

2. กรณีบริษัทถูกฟ้องในคดี Cargo Civil Case ในสาธารณรัฐเกาหลี

เมื่อวันที่ 22 มกราคม 2557 บริษัทได้รับแจ้งจากสำนักงานสาขาของบริษัทในสาธารณรัฐเกาหลีว่า กลุ่มบริษัทแอลจี ได้แก่ LG Chemical, LG Electronics, LG Display และ LG Life Science ได้ยื่นฟ้องคดีแพ่งต่อสายการบินจำนวน 12 ราย รวมทั้งบริษัทในวันที่ 27 พฤศจิกายน 2556 เพื่อเรียกร้องค่าเสียหายจากการร่วมกันกำหนดราคา Fuel Surcharge ระหว่างสายการบินต่างๆ ในช่วงระหว่างปี 2542 - 2550 โดยกลุ่มบริษัทแอลจีได้ระบุจำนวนทุนทรัพย์ในคำฟ้องเป็นเงินจำนวน 404,000,000 วอน พร้อมดอกเบี้ย หรือประมาณ 12 ล้านบาท และได้สงวนสิทธิในการแก้คำฟ้องเพื่อเพิ่มเติมจำนวนทุนทรัพย์หากกลุ่มบริษัทแอลจีสามารถพิสูจน์ได้ในภายหลัง ปัจจุบันคดีอยู่ในระหว่างการพิจารณาของศาล

3. กรณีบริษัทถูกฟ้องสายการบิน British Airways สายการบิน Lufthansa และสายการบิน KLM-AF ซึ่งเป็นจำเลยในคดี Cargo Civil Case ในประเทศเนเธอร์แลนด์ ยื่นคำร้องขอใช้สิทธิไล่เบี่ย

ในช่วงต้นเดือนกรกฎาคม 2558 บริษัทได้รับคำร้องขอใช้สิทธิไล่เบี่ย (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., 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 ตั้งแต่วันที่ 24 ธันวาคม 2556 โดยกล่าวหาว่า สายการบินเหล่านี้ได้ร่วมกันกำหนดราคาค่าธรรมเนียมต่างๆ (คดีหลัก) อย่างไรก็ตาม บริษัทไม่ได้ถูกฟ้องเป็นจำเลยในคดีหลักด้วย หลังจากนั้น สายการบิน British Airways, Lufthansa และ Swiss International, KLM-AF, Korean Airlines และ Qantas Airways ซึ่งเป็นคู่ความในคดี Contribution Claim ได้ยื่นคำร้องขอใช้สิทธิไล่เบี่ยต่อบริษัทเพิ่มเติมเป็นอีกคดีหนึ่งต่อจากคดี Contribution Claim ชำต้น (หรือเรียกว่า Sub Contribution Claim) และบริษัทก็ได้ยื่นคำร้องขอใช้สิทธิไล่เบี่ยในลักษณะ Sub Contribution Claim นี้ต่อทุกสายการบินเช่นกันเพื่อเป็นการสงวนสิทธิของบริษัท ทั้งนี้ การฟ้องคดีแบบ Contribution Claim และ Sub Contribution Claim เป็นการฟ้องคดีเพื่อรักษาสิทธิในกรณีที่ศาลมีคำสั่งให้แต่ละสายการบินชำระค่าเสียหายเกินสัดส่วนทางการตลาดของตนเท่านั้น ไม่ใช่การฟ้องเพื่อเรียกร้องค่าเสียหายเพิ่มเติมแต่อย่างใด

นอกจากนี้ ในช่วงเดือนธันวาคม 2559 ถึงมกราคม 2560 บริษัทได้รับคำร้องขอใช้สิทธิไล่เบี่ย (Contribution Claim) จากสายการบิน British Airways, Lufthansa และ KLM-AF โดยสายการบินเหล่านี้ได้ยื่นคำร้องดังกล่าวต่อบริษัทและสายการบินอื่น ๆ อีกกว่า 20 สายการบินจากกรณีที่มีโจทก์กลุ่มใหม่ ได้ฟ้องสายการบิน British Airways, Lufthansa, KLM-AF และ Singapore Airlines เป็นจำเลย เมื่อวันที่ 6 พฤศจิกายน 2558 ตามข้อกล่าวหาลักษณะเดียวกันกับคดีหลักคดีแรก ซึ่งบริษัทไม่ได้ถูกฟ้องเป็นจำเลยในคดีหลักนี้แต่อย่างใด ปัจจุบันทุกคดีอยู่ในระหว่างการพิจารณาของศาล

6.32.3 สัญญาเช่าพื้นที่และสัญญาอนุญาตให้ประกอบกิจการ ณ ท่าอากาศยาน

สัญญาเช่าพื้นที่และสัญญาอนุญาตให้ประกอบกิจการระหว่าง บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) กับบริษัทบางฉบับ ได้พ้นระยะเวลาการได้รับอนุญาตจากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ให้บริษัทเช่าพื้นที่และประกอบกิจการ ณ ท่าอากาศยาน บริษัทอยู่ระหว่างการเจรจากับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เกี่ยวกับหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และอัตราค่าเช่าพื้นที่และค่าผลประโยชน์ตอบแทนจากการได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการที่จะกำหนดในสัญญาฉบับใหม่ ปัจจุบันบริษัทได้ชำระค่าเช่าพื้นที่และผลประโยชน์ตอบแทนฯ ตามสัญญาเช่าพื้นที่และสัญญาอนุญาตให้ประกอบกิจการฉบับเดิม หรือตามหนังสือของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ที่แจ้งขยายอายุสัญญา อย่างไรก็ตามบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ขอสงวนสิทธิ์พิจารณาปรับค่าเช่าพื้นที่และค่าผลประโยชน์ตอบแทนขั้นต่ำเพิ่มขึ้นหากผลการพิจารณาการปรับเพิ่มค่าเช่าพื้นที่และค่าผลประโยชน์ตอบแทนขั้นต่ำแล้วเสร็จ และมีอัตราสูงกว่าอัตราที่ระบุไว้ในสัญญาฉบับเดิม หรือหนังสือของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ที่แจ้งขยายอายุสัญญา

6.33 การป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด

ในปี 2561 บริษัทนำเงินกู้ยืมที่เป็นสกุลเงินต่างประเทศมาบริหารความผันผวนของกระแสเงินสดในอนาคตของรายได้ที่เป็นสกุลเงินต่างประเทศในอนาคตที่คาดการณ์ไว้ ทั้งนี้ กำไรหรือขาดทุนจากผลต่างอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ซึ่งเป็นผลจากความแตกต่างของอัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่กำหนดความสัมพันธ์ หรือ ณ วันที่เบิกเงินกู้ยืม (แล้วแต่วันใดเกิดขึ้นหลัง) จนถึงวันที่รายงาน กำไรหรือขาดทุนที่เกิดขึ้นจากการป้องกันความเสี่ยงส่วนที่มีประสิทธิผลจะบันทึกในองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้นในส่วนของผู้ถือหุ้น โดยรายการกำไรหรือขาดทุนดังกล่าวจะโอนเข้ากำไรหรือขาดทุนในงวดเดียวกับงวดที่รายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวรับรู้ในกำไรหรือขาดทุน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทรับรู้ขาดทุนจำนวน 71.90 ล้านบาท จากการถือปฏิบัติตามการบัญชีป้องกันความเสี่ยงสำหรับธุรกรรมเงินกู้ต่างประเทศกับรายได้ที่เป็นสกุลเงินต่างประเทศในอนาคตที่คาดการณ์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 ระยะเวลาที่คาดว่ากระแสเงินสดของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงจะเกิดขึ้น และมีผลกระทบต่อกำไรหรือขาดทุน แสดงได้ดังนี้

งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท

ปี 2561

หน่วย : ล้านบาท

	3 เดือน หรือน้อยกว่า	มากกว่า 3 เดือน ถึง 1 ปี	มากกว่า 1 ปี ถึง 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	รวม
กระแสเงินสดรับ	7,191.78	19,183.14	125,323.64	430,187.36	581,885.92

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทแสดงขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงมูลค่ายุติธรรมของการป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสดเฉพาะส่วนที่มีประสิทธิผล จำนวน 656.20 ล้านบาท ในองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้นโดยจำนวนเงินดังกล่าวคาดว่าจะรับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จตลอดระยะเวลาของรายได้ในอนาคตที่คาดการณ์ตามตารางดังกล่าวข้างต้น

6.34 การเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน งบการเงินเฉพาะบริษัท

6.34.1 ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยในงบการเงิน เกิดจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราดอกเบี้ยในตลาดที่อาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัททั้งในปัจจุบันและอนาคต

ตารางแสดงอัตราดอกเบี้ยถ่วงเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (Weighted Average Interest Rate) และจำนวนหนี้สินทางการเงิน

ปี 2561

หน่วย : ล้านบาท

หนี้สิน ทางการเงิน	อัตราดอกเบี้ย ถ่วงเฉลี่ย ถ่วงน้ำหนัก	จำนวนเงินกู้ยืมเหลือ ตามสัญญาดอกเบี้ยลอยตัว			จำนวนเงินกู้ยืมเหลือ ตามสัญญาดอกเบี้ยคงที่			ยอดรวม
		น้อยกว่า 1 ปี	1 ถึง 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	น้อยกว่า 1 ปี	1 ถึง 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	
แยกตามสกุลเงิน								
ดอลลาร์สหรัฐ	4.78	1,740.27	6,612.12	7,651.27	-	-	-	16,003.66
เยนญี่ปุ่น	1.07	1,903.41	7,160.54	5,339.00	-	-	-	14,402.95
เงินยูโร	1.76	5,183.63	16,373.29	7,018.62	1,198.64	4,794.56	8,378.98	42,947.72
เงินบาท	4.26	3,307.14	6,108.92	656.17	12,530.00	25,590.00	29,730.00	77,922.23
รวม		12,134.45	36,254.87	20,665.06	13,728.64	30,384.56	38,108.98	151,276.56

ปี 2560

หน่วย : ล้านบาท

หนี้สิน ทางการเงิน	อัตราดอกเบี้ย ถัวเฉลี่ย ถ่วงน้ำหนัก	จำนวนเงินกู้คงเหลือ			จำนวนเงินกู้คงเหลือ			ยอดรวม
		ตามสัญญาดอกเบี้ยลอยตัว			ตามสัญญาดอกเบี้ยคงที่			
		น้อยกว่า 1 ปี	1 ถึง 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	น้อยกว่า 1 ปี	1 ถึง 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	
แยกตามสกุลเงิน								
ดอลลาร์สหรัฐ	3.28	1,455.42	5,626.72	6,900.79	4,270.14	-	-	18,253.07
เยนญี่ปุ่น	1.10	1,571.76	6,135.60	4,559.02	-	-	-	12,266.38
เงินยูโร	1.45	6,928.84	18,402.05	11,625.88	890.25	5,038.25	10,064.42	52,949.69
เงินบาท	4.33	3,728.91	7,069.02	-	13,250.00	29,120.00	22,730.00	75,897.93
รวม		13,684.93	37,233.39	23,085.69	18,410.39	34,158.25	32,794.42	159,367.07

บริษัทมีนโยบายบริหารความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย โดยใช้เครื่องมือทางการเงินในตลาดอนุพันธ์ ได้แก่ Cross Currency Swap (CCS) และ/หรือ Interest Rate Swap (IRS) เพื่อแปลงอัตราดอกเบี้ยลอยตัวที่มีแนวโน้มปรับตัวสูงขึ้นมาเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทมีภาระหนี้เงินกู้ระยะยาวภาระหนี้ภายใต้สัญญาเช่าซื้อที่เป็นอัตราดอกเบี้ยลอยตัวต่ออัตราดอกเบี้ยคงที่หลังการทำธุรกรรม Cross Currency Swap (CCS) ประมาณร้อยละ 39 ต่อ 61

ปัจจุบันบริษัทไม่มีธุรกรรม IRS เนื่องจากเพิ่งครบกำหนดอายุสัญญาไปเมื่อเดือนพฤศจิกายน 2561 และยังไม่มีการเข้าทำเพิ่มเติมแต่อย่างใด

6.34.2 ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน

จากการที่บริษัทมีรายได้เป็นเงินบาทและเงินตราต่างประเทศกว่า 50 สกุล โดยมีสกุลหลักได้แก่ ดอลลาร์สหรัฐ (USD) บาท (THB) ยูโร (EUR) และเยน (JPY) และมีค่าใช้จ่ายในสกุลหลัก ได้แก่ ดอลลาร์สหรัฐ (USD) และ บาท (THB) ในขณะที่มีหนี้สินระยะยาวใน 4 สกุลเงิน ได้แก่ ดอลลาร์สหรัฐ (USD) ยูโร (EUR) บาท (THB) และเยน (JPY) บริษัทได้ดำเนินการบริหารความเสี่ยงอันเนื่องมาจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน ซึ่งเป็นปัจจัยที่ไม่สามารถควบคุมได้ บริษัทได้ดำเนินการโดยใช้หลักการ Natural Hedging คือ การจัดให้ค่าใช้จ่ายเป็นเงินสกุลเดียวกับรายได้มากที่สุด และคู่เงินพร้อมกับปรับโครงสร้างเงินกู้ให้สอดคล้องกับเงินสดสุทธิจากการดำเนินการ (Net Operating Cash Flow) พร้อม ๆ กับการลดความเสี่ยงของการมีหนี้เป็นเงินสกุลต่างประเทศมากขึ้น โดยการมีหนี้สกุลเงินบาทด้วยส่วนหนึ่ง เพื่อที่จะลดความผันผวนของรายการผลกำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยนในงบการเงิน ด้วยการวางแผนในการจัดหาเงินทุนและการใช้เครื่องมือทางการเงินในการทำธุรกรรมที่เหมาะสม ได้แก่ Cross Currency Swap (CCS) ในช่วงที่ตลาดเงินเอื้ออำนวย โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทมีสัดส่วนเงินกู้ระยะยาวในสกุลหลักภายหลังจากการทำ CCS ดังนี้ USD:GBP:EUR:JPY:CHF:THB = 5:1:32:21:6:35 นอกจากนี้บริษัทได้ใช้เครื่องมือทางการเงิน ได้แก่ Forward Contract เพื่อจัดหาเงินชำระหนี้ในสกุลเงินที่บริษัทมีภาระผูกพันในอนาคต

ปัจจุบัน บริษัทมีธุรกรรม CCS จำนวนทั้งสิ้น 25 รายการ โดยแบ่งเป็นการแปลงหนี้เงินบาท (THB) เป็นหนี้สกุลยูโร (EUR) อัตราดอกเบี้ยคงที่ 5 รายการ แปลงหนี้เงินบาท (THB) เป็นหนี้สกุลเยน (JPY) อัตราดอกเบี้ยคงที่ 10 รายการ แปลงหนี้เงินบาท (THB) เป็นหนี้สกุลเยน (JPY) อัตราดอกเบี้ยลอยตัว 3 รายการ แปลงหนี้เงินบาท (THB) เป็นหนี้สกุลปอนด์สเตอร์ลิง (GBP) อัตราดอกเบี้ยคงที่ 1 รายการ แปลงหนี้สกุลเงินยูโร (EUR) เป็นหนี้สกุลเยน (JPY) อัตราดอกเบี้ยคงที่ 2 รายการ และแปลงหนี้สกุลดอลลาร์สหรัฐ (USD) เป็นหนี้สกุลเงินสวิสฟรังก์ (CHF) อัตราดอกเบี้ยคงที่ 4 รายการ โดยวงเงินทั้งสิ้นของธุรกรรม CCS ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 มีจำนวนเทียบเท่า 32,143.69 ล้านบาท ซึ่งจะมีการชำระแลกเปลี่ยนเงินต้นและดอกเบี้ยเป็นรายเดือน รายไตรมาส และทุก ๆ 6 เดือน โดยธุรกรรม CCS ดังกล่าว จะทยอยสิ้นสุดสัญญาตั้งแต่วันที่ 2562 ถึงปี 2575

สกุลเงิน	หนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศ					
	2561			2560		
	ครบกำหนดภายใน 1 ปี	1 ถึง 5 ปี	ครบกำหนดเกินกว่า 5 ปี	ครบกำหนดภายใน 1 ปี	1 ถึง 5 ปี	ครบกำหนดเกินกว่า 5 ปี
ดอลลาร์สหรัฐ	1,740.27	6,612.12	7,651.27	5,725.56	5,626.72	6,900.79
เยนญี่ปุ่น	1,903.41	7,160.54	5,339.00	1,571.76	6,135.60	4,559.02
เงินยูโร	6,382.27	21,167.85	15,397.60	7,819.09	23,440.30	21,690.30

6.34.3 ความเสี่ยงด้านราคาน้ำมัน

ความผันผวนของราคาน้ำมันจะขึ้นอยู่กับอุปสงค์และอุปทานของน้ำมันเชื้อเพลิงในตลาดโลก รวมทั้งผลกระทบจากสภาวะการณ์ทางการเมืองระหว่างประเทศ ซึ่งส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงาน เนื่องจากน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นวัตถุดิบที่สำคัญในการดำเนินธุรกิจขนส่งทางอากาศ บริษัทได้จัดทำการประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดความผันผวนของต้นทุนด้านน้ำมันอากาศยาน และเพื่อให้ผลประกอบการของบริษัทเป็นไปตามเป้าหมายและเป็นการปกป้องมูลค่าของบริษัทให้แก่ผู้ถือหุ้นและผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยมีใช้เป็นการแสวงหารายได้หรือหวังผลกำไรเพิ่มเติมจากการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน

บริษัทได้มีการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันอากาศยานอย่างต่อเนื่องเป็นระบบ โดยกำหนดนโยบาย การบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันฯ ให้สามารถจัดทำประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันฯ ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 20 และไม่เกินร้อยละ 80 ของปริมาณการใช้ในรอบหนึ่งปีงบประมาณ และระยะเวลาประกันไม่เกิน 24 เดือน โดยการกำหนดราคาน้ำมันฯ ขั้นต่ำและขั้นสูงไว้ ซึ่งบริษัทจะต้องรับภาระส่วนต่างหากราคาน้ำมันฯ ต่ำกว่าราคาขั้นต่ำในทางกลับกันบริษัทจะได้รับชดเชยส่วนต่าง หากราคาน้ำมันฯ สูงกว่าราคาขั้นสูงโดยการรับชดเชยหรือจ่ายชดเชยส่วนต่างเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งในปี 2561 บริษัทได้ประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันฯ ในสัดส่วนถัวเฉลี่ยร้อยละ 51 ของปริมาณการใช้ และบริษัทยังคงจัดทำการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันอย่างต่อเนื่องซึ่งมีภาระผูกพันถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2562 ในสัดส่วนถัวเฉลี่ยร้อยละ 46 ของปริมาณการใช้น้ำมันทั้งหมด

6.34.4 มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

มูลค่ายุติธรรม หมายถึง ราคาที่จะได้รับการขายสินทรัพย์ หรือจะจ่ายเพื่อโอนหนี้สิน ในรายการที่เกิดขึ้นในสภาพปกติระหว่างผู้ร่วมตลาด ณ วันที่วัดมูลค่า

บริษัทใช้วิธีการและข้อสมมติที่บริษัทใช้ในการประมาณมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินแต่ละชนิด ดังนี้

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด เจ้าหนี้การค้า เงินกู้ยืม เงินค้างจ่าย เป็นมูลค่ายุติธรรมที่ใกล้เคียงกับราคาที่ยกในบัญชี

เงินลงทุนทั่วไป เป็นมูลค่ายุติธรรมโดยประมาณจากราคาตามบัญชีสุทธิจากค่าเผื่อการด้อยค่า สำหรับเงินลงทุนในตราสารทุนที่มีราคาตลาด เป็นมูลค่ายุติธรรมตามราคาตลาด

ลูกหนี้การค้า เป็นมูลค่ายุติธรรมจากยอดลูกหนี้การค้าสุทธิจากค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญตามบัญชี

ธุรกรรมอนุพันธ์ทางการเงิน เป็นมูลค่ายุติธรรมที่เกิดจากการปรับมูลค่าของสัญญาที่บริษัททำไว้กับธนาคาร ตั้งแต่เริ่มต้น ด้วยราคาตลาด ณ วันที่ในรายงานเพื่อสะท้อนให้เห็นถึงมูลค่าของสัญญา ณ เวลาปัจจุบันมากขึ้น

ตารางต่อไปนี้จะแสดงการเปิดเผยมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินที่ไม่รับรู้ในงบการเงินรวม และงบการเงินเฉพาะบริษัท บริษัทและบริษัทย่อยมีสินทรัพย์และหนี้สินที่วัดค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมแยกแสดงตามลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561	งบการเงินรวม			
	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	รวม
สินทรัพย์ที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม				
ตราสารอนุพันธ์				
สัญญาซื้อขายเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า	-	47,004.00	-	47,004.00
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	-	-	-	-
สัญญาแลกเปลี่ยนสกุลเงิน	-	1,398.66	-	1,398.66
สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน	-	-	-	-
หนี้สินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม				
ตราสารอนุพันธ์				
สัญญาซื้อขายเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า	-	46,559.44	-	46,559.44
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	-	-	-	-
สัญญาแลกเปลี่ยนสกุลเงิน	-	1,410.40	-	1,410.40
สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน	-	4,563.60	-	4,563.60

หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560	งบการเงินรวม			
	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	รวม
สินทรัพย์ที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม				
ตราสารอนุพันธ์				
สัญญาซื้อขายเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า	-	51,220.92	-	51,220.92
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	-	1,445.92	-	1,445.92
สัญญาแลกเปลี่ยนสกุลเงิน	-	848.23	-	848.23
สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน	-	966.58	-	966.58
หนี้สินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม				
ตราสารอนุพันธ์				
สัญญาซื้อขายเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า	-	50,730.37	-	50,730.37
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	-	1,493.44	-	1,493.44
สัญญาแลกเปลี่ยนสกุลเงิน	-	862.05	-	862.05
สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน	-	-	-	-

หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561	งบการเงินเฉพาะบริษัท			
	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	รวม
สินทรัพย์ที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม				
ตราสารอนุพันธ์				
สัญญาซื้อขายเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า	-	47,004.00	-	47,004.00
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	-	-	-	-
สัญญาแลกเปลี่ยนสกุลเงิน	-	1,398.66	-	1,398.66
สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน	-	-	-	-
หนี้สินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม				
ตราสารอนุพันธ์				
สัญญาซื้อขายเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า	-	46,559.44	-	46,559.44
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	-	-	-	-
สัญญาแลกเปลี่ยนสกุลเงิน	-	1,410.40	-	1,410.40
สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน	-	4,137.92	-	4,137.92

หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560	งบการเงินเฉพาะบริษัท			
	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	รวม
สินทรัพย์ที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม				
ตราสารอนุพันธ์				
สัญญาซื้อขายเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า	-	51,220.92	-	51,220.92
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	-	1,445.92	-	1,445.92
สัญญาแลกเปลี่ยนสกุลเงิน	-	848.23	-	848.23
สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน	-	966.58	-	966.58
หนี้สินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม				
ตราสารอนุพันธ์				
สัญญาซื้อขายเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า	-	50,730.37	-	50,730.37
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	-	1,493.44	-	1,493.44
สัญญาแลกเปลี่ยนสกุลเงิน	-	862.05	-	862.05
สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน	-	-	-	-

เทคนิคการประเมินมูลค่ายุติธรรมและข้อมูลที่ใช้สำหรับการวัดมูลค่ายุติธรรมระดับ 2

มูลค่ายุติธรรมของตราสารอนุพันธ์คำนวณโดยใช้เทคนิคการคิดมูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดในอนาคต และแบบจำลองตามทฤษฎีในการประเมินมูลค่าโดยใช้อัตราคิดลดที่ปรับด้วยความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องอย่างเพียงพอ ซึ่งข้อมูลที่นำมาใช้ในการประเมินมูลค่ายุติธรรมส่วนใหญ่เป็นข้อมูลที่สามารถสังเกตได้ในตลาดที่เกี่ยวข้อง เช่น อัตราแลกเปลี่ยนทันที อัตราแลกเปลี่ยนล่วงหน้าของเงินตราต่างประเทศ อัตราดอกเบี้ย อัตราผลตอบแทนของตราสารหนี้ ราคาน้ำมันล่วงหน้า และราคาน้ำมันตามสัญญา เป็นต้น

ในระหว่างปี ไม่มีการโอนรายการระหว่างลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม

6.35 สัญญาและภาระผูกพัน

สัญญาและภาระผูกพันเช่าเครื่องบิน

บริษัทได้ลงนามในสัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Leases) เครื่องบินจำนวน 42 ลำ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 มีภาระผูกพันที่ต้องจ่ายค่าเช่าเครื่องบินตามสัญญาเช่าดำเนินงานเป็นจำนวนเงิน 4,015.09 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ ประมาณ 130,951.42 ล้านบาท ประกอบด้วย เครื่องบิน A320-200 จำนวน 15 ลำ A350-900 จำนวน 8 ลำ B777-300ER จำนวน 11 ลำ B787-8 จำนวน 6 ลำ และ B787-9 จำนวน 2 ลำ โดยมีเครื่องบินที่บริษัทดำเนินการรับมอบเรียบร้อยแล้ว จนถึงสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561 จำนวน 39 ลำ และมีเครื่องบินที่ยังไม่ถึงกำหนดรับมอบอีกจำนวน 3 ลำ ทั้งนี้ มีเครื่องบินครบกำหนดสิ้นสุดสัญญาเช่าดำเนินงานในปี 2562 จำนวน 4 ลำ เครื่องบินครบกำหนดในปี 2563-2566 จำนวน 5 ลำ และจะครบกำหนดสิ้นสุดสัญญาในปี 2567-2573 จำนวน 33 ลำ

ภาระผูกพันค่าเช่า ตามสัญญาเช่าเครื่องบินทั้ง 42 ลำ สำหรับระยะเวลาแต่ละช่วงมีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

ภาระผูกพัน	ภายใน 1 ปี	เกิน 1 ปี – 5 ปี	เกิน 5 ปี
ค่าเช่า	14,828.05	59,664.17	56,459.20

6.36 การประมาณการผลการดำเนินงาน

บริษัทได้จัดทำประมาณการผลการดำเนินงานเพื่อใช้ในการวางแผนการบริหารกิจการในอนาคตล่วงหน้า 8 ปี และใช้ในการพิจารณาผลกระทบทางบัญชี โดยมีการพิจารณาปัจจัยที่มีผลกระทบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งปัจจัยภายนอก และปัจจัยภายใน อาทิ เช่น ภาวะเศรษฐกิจ ภาวะการเติบโตของตลาด คู่แข่งขัน กลุ่มเป้าหมายลูกค้า นโยบายการบริหารงาน และผลการดำเนินงานที่ผ่านมา เป็นต้น

บริษัทได้กำหนดสมมติฐานทางการเงินโดยคำนึงถึงปัจจัยต่าง ๆ ที่กล่าวมาแล้วข้างต้น ทั้งในด้านรายได้ และค่าใช้จ่าย เพื่อจัดทำประมาณการผลการดำเนินงาน ซึ่งเป็นสมมติฐานที่ดีที่สุดในขณะที่มีการจัดทำประมาณการดังกล่าว โดยได้รับการอนุมัติจากฝ่ายบริหารและคณะกรรมการของบริษัท และนำข้อมูลดังกล่าวมาคำนวณผลกระทบทางบัญชีต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

6.37 การเปลี่ยนแปลงเกณฑ์การรับรู้รายได้ของบัตรโดยสารที่จำหน่ายแล้วแต่ยังไม่ได้ใช้บริการ

บัตรโดยสารที่จำหน่ายแล้วแต่ยังไม่ได้ใช้บริการเดิมบริษัทรับรู้เป็นรายได้ก็ต่อเมื่อบัตรโดยสารมีอายุเกินกว่า 24 เดือน นับจากวันออกบัตรโดยสาร ต่อมาในปี 2561 บริษัทได้มีการทบทวนระยะเวลาที่จะรับรู้รายได้เป็น 15 เดือน นับจากวันออกบัตรโดยสาร เนื่องจากบัตรโดยสารที่จำหน่ายแล้วจะมีอายุ 1 ปี นับจากวันออกบัตรโดยสาร และมีเงื่อนไขในการขอคืนเงินค่าบัตรโดยสารได้ภายใน 90 วันนับจากวันที่บัตรโดยสารหมดอายุ รวมเป็น 15 เดือน ประกอบกับข้อมูลในอดีตพบว่าผู้โดยสารส่วนใหญ่จะมาขอคืนเงินภายใน 15 เดือนนับจากวันที่ออกบัตรโดยสาร ส่วนผู้ที่มาขอคืนเงินหลังจาก 15 เดือน เป็นต้นไปมีสัดส่วนน้อยมาก คิดเป็นร้อยละ 0.01 ของยอดขาย ดังนั้น บริษัทจึงได้ปรับเปลี่ยนเกณฑ์ในการรับรู้รายได้เมื่อบัตรโดยสารมีอายุเกินกว่า 24 เดือนเป็นเกินกว่า 15 เดือน นับจากวันออกบัตรโดยสาร และรับรู้รายได้ในงบการเงิน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561 แล้วเป็นเงินจำนวน 1,027.73 ล้านบาท

6.38 เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน

6.38.1 ในเดือนมกราคม 2562 บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ได้เสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน รวม 908,799,918 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท ในราคาเสนอขายราคา 2.75 บาท ซึ่งบริษัท นกแอร์ จำกัด (มหาชน) ได้รับเงินสุทธิหลังหักค่าใช้จ่ายในการขายหุ้นสามัญจำนวนเงิน 2,297.15 ล้านบาท และได้จดทะเบียนเพิ่มทุนต่อกรมพัฒนาธุรกิจ การค้ากระทรวงพาณิชย์เรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2562 ซึ่งบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ไม่ได้ซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุน จึงทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทจากเดิมร้อยละ 21.80 ลดลงเหลือร้อยละ 15.94

6.38.2 เมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2562 คณะกรรมการบริษัทได้เห็นชอบให้โอนทุนสำรองตามกฎหมายและเงินสำรองที่เกิดจากส่วนล้ำมูลค่าหุ้นทั้งหมดเพื่อชดเชยขาดทุนสะสมของบริษัท และจะนำเสนอที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัท เพื่อขออนุมัติในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2562 ต่อไป

6.39 การอนุมัติงบการเงิน

งบการเงินนี้ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทให้ออกงบการเงินเมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2562

คณะกรรมการบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561



นายเอกนิติ นิติทัณฑ์ประภาศ

ประธานกรรมการ

ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการ

วันที่ 1 มิ.ย. 2561

ได้รับการแต่งตั้งเป็นประธานกรรมการ

วันที่ 10 ก.ค. 2561

อายุ 47 ปี

ประวัติการทำงาน

- ◆ 2561 - ปัจจุบัน อธิบดีกรมสรรพากร กรมสรรพากร

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์

- ◆ 2561 - ปัจจุบัน ประธานกรรมการ ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)
- ◆ 2558 - ปัจจุบัน กรรมการ และกรรมการบริหารความเสี่ยง บริษัท โออาร์พีซี จำกัด (มหาชน)

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- ◆ ปริญญาตรี เศรษฐศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยม) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (ทุนสมาคมเศรษฐศาสตร์ธรรมศาสตร์)
- ◆ ปริญญาโท M.S. in Economics, University of ILLINOIS at Urbana-Champaign, สหรัฐอเมริกา (ทุนรัฐบาลไทย ก.พ.)
- ◆ ปริญญาเอก Ph.D. in Economics, Claremont Graduate University, สหรัฐอเมริกา (ทุนรัฐบาลไทย ก.พ.)
- ◆ การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
 - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Board Matters and Trends (BMT) รุ่น 4/2560
 - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Role of the Nomination and Governance Committee (RNG) รุ่น 8/2559
 - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Financial Statements for Directors (FSD) รุ่น 29/2558
 - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Corporate Governance for Capital Market Intermediaries (CGI) รุ่น 4/2558
 - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 93/2550

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี

- ◆ 2558 - 2561 ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ
- ◆ 2558 - 2561 ประธานกรรมการ บริษัท ข้อมูลเครดิตแห่งชาติ จำกัด กรรมการ และกรรมการสรรหา ค่าตอบแทน และบรรษัทภิบาล ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) ที่ปรึกษาด้านเศรษฐกิจระหว่างประเทศ สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง
- ◆ 2557 - 2558 กรรมการ และประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง บริษัท หลักทรัพย์จัดการกองทุนกรุงไทย จำกัด (มหาชน)
- ◆ 2556 - 2558 กรรมการ และประธานกรรมการบริหาร ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย
- ◆ 2556 - 2558 กรรมการ บริษัท หลักทรัพย์เพื่อธุรกิจหลักทรัพย์ จำกัด (มหาชน)
- ◆ 2555 - 2557 รองผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจการคลัง สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง
- ◆ 2553 - 2555 อัครราชทูต (ฝ่ายเศรษฐกิจและการคลัง) สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นโดยผู้สมรส/บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี



พลอากาศเอก ตรีภท สอนแจ้ง

รองประธานกรรมการ
กรรมการอิสระ
กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม
ประธานกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม
ประธานกรรมการกิจการสัมพันธ์
ประธานคณะกรรมการกำกับดูแล
โครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเกา
และโครงการพัฒนาธุรกิจของบริษัทฯ ณ ท่าอากาศยานอุตะเกา

ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ

วาระที่ 1 วันที่ 5 ส.ค. 2557 - 21 เม.ย. 2560
วาระที่ 2 วันที่ 21 เม.ย. 2560 - ปัจจุบัน
อายุ 62 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- ◆ วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยทหารมินนิสโซตา สหรัฐอเมริกา
- ◆ การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
 - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Ethical Leadership Program (ELP) รุ่น 10/2560
- ◆ การอบรมหลักสูตรอื่น ๆ
 - หลักสูตรเสนาธิการการกิจ โรงเรียนเสนาธิการทหารอากาศ
 - วิทยาลัยเสนาธิการทหาร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
 - หลักสูตรการบริหารเศรษฐกิจสาธารณะสำหรับนักบริหารชั้นสูง สถาบันพระปกเกล้า
 - หลักสูตรป้องกันราชอาณาจักร ภาครัฐร่วมเอกชน (ปรอ.) วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

ประวัติการทำงาน

- ◆ ปัจจุบัน สมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ไม่มี

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี

- ◆ 1 ต.ค. 2557 - ก.ย. 2559 ผู้บัญชาการทหารอากาศ กองทัพอากาศ
- ◆ 2556 เสนาธิการทหารอากาศ กองทัพอากาศ

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นโดยผู้สมรส/บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี

นายคิศักดิ์ โทตระภักดิ์

กรรมการอิสระ
ประธานกรรมการตรวจสอบ
ประธานกรรมการด้านกฎหมาย

ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ

วันที่ 14 มิ.ย. 2560
อายุ 60 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- ◆ ปริญญาตรี นิติศาสตร์ (เกียรตินิยม) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ◆ ปริญญาโท D.E.A. de DROIT PUBLIC มหาวิทยาลัย STRASBOURG III (Robert Schuman) ประเทศฝรั่งเศส
- ◆ ประกาศนียบัตรชั้นต้นทางกฎหมายเปรียบเทียบ มหาวิทยาลัย STRASBOURG III (Robert Schuman) ประเทศฝรั่งเศส
- ◆ ประกาศนียบัตรทางการบริหารรัฐกิจ วิทยาลัยการปกครองแห่งชาติ (ENA) ประเทศฝรั่งเศส
- ◆ หลักสูตร Public Administration ประเทศฝรั่งเศส
- ◆ หลักสูตร Administration Litigation and Supervision ประเทศฝรั่งเศส
- ◆ การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
 - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 94/2550
- ◆ การอบรมหลักสูตรอื่น ๆ
 - หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 53 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
 - หลักสูตรหลักนิติธรรมเพื่อประชาธิปไตย (นธป.) รุ่นที่ 3 สำนักงานศาลรัฐธรรมนูญ
 - หลักสูตรนักบริหารระดับสูง ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์ รุ่นที่ 47/2549 สถาบันพัฒนาข้าราชการพลเรือน
 - หลักสูตรผู้บริหารงานด้านกฎหมายภาครัฐระดับสูง รุ่นที่ 1 สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
 - หลักสูตรธรรมาภิบาลเพื่อการพัฒนาอุดมศึกษาของชาติ สถาบันคลังสมองของชาติ

ประวัติการทำงาน

- ◆ ปัจจุบัน สมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ
- ◆ ปัจจุบัน กรรมการ การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์

- ◆ ปัจจุบัน กรรมการ ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี

- ◆ 2557 - 2561 เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
- ◆ 2559 - 2560 กรรมการ บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน)
- ◆ 2558 - 2561 กรรมการ สำนักงานบริหารและพัฒนาองค์ความรู้ (องค์การมหาชน)
- ◆ 2558 - 2559 กรรมการ บริษัท บริหารสินทรัพย์สุขุมวิท จำกัด
- ◆ 2557 รักษาการแทน เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
- ◆ 2555 - 2557 กรรมการ บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด
- ◆ 2553 - 2559 กรรมการ องค์การพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นโดยผู้สมรส/บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี

คณะกรรมการบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561



นางปรารภนา มงคลกุล

กรรมการอิสระ

กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม

กรรมการบริหาร

กรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูปบริษัทฯ

กรรมการทรัพยากรบุคคล

กรรมการติดตามการดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจการบิน

และกลุ่มธุรกิจบริการภาคพื้นของบริษัทฯ

ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ

วาระที่ 1 28 ก.พ. 2560 - 26 เม.ย. 2561

วาระที่ 2 26 เม.ย. 2561 - ปัจจุบัน

อายุ 54 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- ◆ ปริญญาตรี คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ◆ ปริญญาโท คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ◆ ผู้พิพากษาสมทบ ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง
- ◆ การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
 - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 34/2546
 - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่น 2/2546
 - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Advanced Audit Committee Program (Advanced ACP) รุ่น 22/2559
 - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Risk Management Program for Corporate Leaders (RCL) รุ่น 8/2560
- ◆ การอบรมหลักสูตรอื่น ๆ
 - หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงของรัฐวิสาหกิจและองค์กรมหาชน รุ่นที่ 13/2558 สถาบันพัฒนากรรมการและผู้บริหารระดับสูงภาครัฐ สถาบันพระปกเกล้า
 - หลักสูตร Advanced Management Program 180, Year 2011, Harvard Business School, Boston, USA
 - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง รุ่นที่ 6/2551 สถาบันวิทยาการตลาดทุน
 - หลักสูตร Thai Intelligent Investors รุ่นที่ 1/2555 สถาบันวิทยาการผู้ลงทุนไทย
 - หลักสูตร Chief Financial Officer Certification Program รุ่นที่ 1/2547 สมาคมนักบัญชีและผู้สอบบัญชีรับอนุญาตแห่งประเทศไทย
 - หลักสูตร Director Diploma Examination Year 2003, The Australian Institute of Directors Association

ประวัติการทำงาน

- ◆ 5 ม.ค. 2561 - ปัจจุบัน กรรมการสภามหาวิทยาลัยผู้ทรงคุณวุฒิ กรรมการตรวจสอบและบริหารความเสี่ยง มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์
- ◆ มิ.ย. 2560 - ปัจจุบัน กรรมการ กรรมการตรวจสอบ บริษัท เอ็มเอช จำกัด
- ◆ เม.ย. 2558 - ปัจจุบัน กรรมการ, ประธานกรรมการตรวจสอบ, อนุกรรมการกลั่นกรองการลงทุน และติดตามเร่งรัดการเบิกจ่ายเงินงบประมาณลงทุน บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด
- ◆ 2557 - ปัจจุบัน ผู้พิพากษาสมทบ ศาลทรัพย์สินทางปัญญา และการค้าระหว่างประเทศกลาง
- ◆ 2556 - ปัจจุบัน กรรมการ เลขานุการ และเหรัญญิก มูลนิธิ ดร.กำจัด - ปราณี มงคลกุล

- ◆ 2554 - ปัจจุบัน ประธานกรรมการ บริษัท บุติก คอนซัลติ้ง กรุ๊ป จำกัด กรรมการอำนวยการ
- ◆ 2553 - ปัจจุบัน สมาคมการจัดการธุรกิจแห่งประเทศไทย สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิ และวิทยากร สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- ◆ 2546 - ปัจจุบัน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์

- ◆ ปัจจุบัน กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ ประธานคณะกรรมการความเสี่ยงด้านการเงิน บริษัท ที.เค.เอส.เทคโนโลยี จำกัด (มหาชน) กรรมการ ประธานคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง กรรมการสรรหา กรรมการธรรมาภิบาล และกำกับดูแลกิจการที่ดี บริษัท เอฟเอ็น แพคตอรี่ เอ๊าท์เลท จำกัด (มหาชน)
- ◆ ธ.ค. 2558 - ปัจจุบัน

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี

- ◆ ก.ค. 2557 - 1 ธ.ค. 2561 กรรมการ ประธานกรรมการตรวจสอบ ประธานกรรมการปฏิรูปสินทรัพย์ กรรมการกลั่นกรอง กรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี และความรับผิดชอบต่อสังคม การทำเรื่องแห่งประเทศไทย กรรมการ กรรมการบริหาร กรรมการบริหารความเสี่ยง กรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี และความรับผิดชอบต่อสังคม ธนาครออลไลน์ กรรมการ บริษัท ดุสิตธานี จำกัด (มหาชน) กรรมการ ประธานกรรมการบริหาร บริษัท แม็คกรุ๊ป จำกัด (มหาชน) กรรมการ / ประธานเจ้าหน้าที่การเงิน บริษัท ไมเนอร์ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด (มหาชน) กรรมการ บริษัท ไมเนอร์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) กรรมการ บริษัท ไมเนอร์ ฟู้ด กรุ๊ป จำกัด (มหาชน) กรรมการ บริษัท โรงแรม ราชดำริ จำกัด (มหาชน)
- ◆ 2557 - ม.ค. 2560
- ◆ 2555 - ก.ย. 2558
- ◆ 2541 - ก.พ. 2555

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นโดยคู่สมรส/บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี



นายพิตพันธ์ เทพปฏิมากรณ์

กรรมการอิสระ

กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม

ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

กรรมการบริหารความเสี่ยง

กรรมการทรัพยากรบุคคล

กรรมการกำกับดูแลโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเกา

และโครงการพัฒนาธุรกิจของบริษัทฯ ณ ท่าอากาศยานอุตะเกา

ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ

วาระที่ 1 20 ธ.ค. 2560 - 26 เม.ย. 2561

วาระที่ 2 26 เม.ย. 2561 - ปัจจุบัน

อายุ 62 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- ◆ ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยมอันดับสอง) สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหาร ลาดกระบัง
- ◆ ปริญญาโท รัฐศาสตรมหาบัณฑิต (บริหารรัฐกิจ) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ◆ การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
 - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Anti-Corruption for Executive Program (ACEP) รุ่น 4 /2555
 - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 138 /2553
- ◆ การอบรมหลักสูตรอื่น ๆ
 - หลักสูตร Strategic Human Resource Management, Harvard University สหรัฐอเมริกา
 - หลักสูตรการพัฒนานักบริหาร NIDA - Wharton Executive Leadership Program, The Wharton School, University of Pennsylvania สหรัฐอเมริกา
 - หลักสูตร Senior Executive Program (SEP) สถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจศศินทร์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
 - หลักสูตรการพัฒนาการเมืองและการเลือกตั้งระดับสูง (พตส.) รุ่นที่ 3 สำนักงานคณะกรรมการเลือกตั้ง
 - PTT Executive Leadership Program, General Electric, Crotonville สหรัฐอเมริกา
 - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง รุ่นที่ 19 สถาบันวิทยากรตลาดทุน

ประวัติการทำงาน

- ◆ 2558 - ปัจจุบัน กรรมการสภา ประธานกรรมการบริหาร และประธานกรรมการบริหารงานบุคคล สถาบันวิทยสิริเมธี (VISTEC)
- ◆ ปัจจุบัน รองประธานกรรมการบริหาร โรงเรียนกำเนิดวิทย์ (KVI)
- ◆ 2557 - ปัจจุบัน กรรมการ อ.ก.พ. วิสามัญเกี่ยวกับการพัฒนาระบบบริหารทรัพยากรบุคคล สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน (ก.พ.)

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์

- ◆ ปัจจุบัน กรรมการ กรรมการบริหารความเสี่ยง และกรรมการบริษัทภิบาล บริษัท ปตท.สำรวจและผลิตปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน)

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี

- ◆ 2558 - ก.ย. 2559 ประธานเจ้าหน้าที่ปฏิบัติการ กลุ่มธุรกิจปิโตรเลียมขั้นต้นและก๊าซธรรมชาติ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
- ◆ 2553 - 2558 รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ทรัพยากรบุคคล และศักยภาพองค์กร บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
- ◆ 2557 - พ.ย. 2559 กรรมการ และประธานกรรมการกำหนดค่าตอบแทน บริษัท Sakiri Resources จำกัด
- ◆ เม.ย. - ต.ค. 2559 ประธานกรรมการ บริษัท พีทีที เอ็นเนอร์ยี รีซอร์สเซส จำกัด
- ◆ 2555 - 2558 ประธานกรรมการ บริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด
- ◆ 2553 - 2559 ประธานกรรมการ บริษัท พีทีที โอลีน โอลีน จำกัด
- ◆ 2555 - 2557 ประธานกรรมการ บริษัท พีทีที โพลีเมอร์ มาร์เก็ตติ้ง จำกัด

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นโดยคู่สมรส/บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี

คณะกรรมการบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561



นายพีระพล กาวรสุกเจริญ

กรรมการ

กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม

ประธานกรรมการบริหาร

กรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม

กรรมการกำกับดูแลโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอยู่เกาะ
และโครงการพัฒนาธุรกิจของบริษัทฯ ณ ท่าอากาศยานอยู่เกาะ

ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการ

วาระที่ 1 วันที่ 28 ธ.ค. 2558 - 21 เม.ย. 2560

วาระที่ 2 วันที่ 21 เม.ย. 2560 - ปัจจุบัน

อายุ 59 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- ◆ ปริญญาตรี เศรษฐศาสตรบัณฑิต (การเงินและการคลัง) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ◆ ปริญญาโท รัฐศาสตรมหาบัณฑิต (การบริหารจัดการสาธารณะ) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ◆ การอบรมหลักสูตรอื่น ๆ
 - หลักสูตรนักบริหารระดับกลาง รุ่นที่ 1 กระทรวงคมนาคม
 - หลักสูตรนักบริหารระดับสูง (นบส.) รุ่นที่ 58 สำนักงาน ก.พ.
 - หลักสูตรนักบริหารระดับสูง (นบส.2) รุ่นที่ 6 สำนักงาน ก.พ.
 - หลักสูตรประกาศนียบัตรชั้นสูง การบริหารงานภาครัฐและกฎหมายมหาชน (ปรม.) รุ่นที่ 10 สถาบันพระปกเกล้า
 - หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่น 2555 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
 - หลักสูตรผู้บริหารเทคโนโลยีระดับสูงภาครัฐ (CIO) รุ่นที่ 27 กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
 - หลักสูตรนักบริหารระดับสูงด้านการพัฒนาธุรกิจอุตสาหกรรม และการลงทุน (วธอ.) รุ่นที่ 3 สถาบันวิทยาการธุรกิจและอุตสาหกรรม
 - หลักสูตรนักบริหารระดับสูง (วตท.) รุ่นที่ 24 สถาบันวิทยากรตลาดทุน
 - หลักสูตรรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์สำหรับผู้บริหารระดับสูง (รุ่นที่ 5) สถาบันพัฒนาบุคลากรด้านดิจิทัลภาครัฐ

ประวัติการทำงาน

- ◆ ปัจจุบัน อธิบดีกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ไม่มี

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี

- ◆ ก.ย. 2558 - ก.ย. 2561 รองปลัดกระทรวงคมนาคม (หัวหน้ากลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านทางหลวง) สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
- ◆ 2557 ผู้อำนวยการ สำนักงานนโยบาย และแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)
- ◆ 2556 รองผู้อำนวยการ สำนักงานนโยบาย และแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นโดยคู่สมรส/บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี



นายพินิจ พัวพันธ์

กรรมการอิสระ
กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม
กรรมการบริหาร
กรรมการบริหารความเสี่ยง
กรรมการติดตามการดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจการบิน
และกลุ่มธุรกิจบริการภาคพื้นของบริษัทฯ

ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการ

วาระที่ 1 วันที่ 20 ธ.ค. 2560 – 26 เม.ย. 2561
วาระที่ 2 วันที่ 26 เม.ย. 2561 – ปัจจุบัน
อายุ 51 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- ◆ ปริญญาตรี เศรษฐศาสตร์และรัฐศาสตร์ Tufts University สหรัฐอเมริกา
- ◆ ปริญญาโท เศรษฐศาสตร์ The London School of Economic and Political Science
- ◆ การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
 - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Corporate Governance for Capital Market Intermediaries (CGI) รุ่นที่ 2/2558
 - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่น 25/2547
 - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Audit Committee Program (ACP) รุ่น 2/2547
- ◆ การอบรมหลักสูตรอื่น ๆ
 - หลักสูตร Advance Management Program, Harvard Business School (AMP 170) ปี 2549
 - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง (วตท. 11) ปี 2554 สถาบันวิทยาการตลาดทุน
 - หลักสูตรการบริหารจัดการด้านความมั่นคงขั้นสูง สมาคมวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักรในพระบรมราชูปถัมภ์ (มส. 5) ปี 2557
 - หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงของรัฐวิสาหกิจและองค์กรมหาชน สถาบันพัฒนากรรมการและผู้บริหารระดับสูงภาครัฐ สถาบันพระปกเกล้า (PDI 15)
 - หลักสูตรพลังงานสำหรับผู้บริหาร สถาบันพลังงานเพื่ออุตสาหกรรม สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (EEP 3)
 - หลักสูตร Corporate Governance in Digital Era มูลนิธิสถาบันวิจัยนโยบายเศรษฐกิจการคลัง
 - หลักสูตร Oxford Programme on Negotiation Programme in Bangkok, Executive Education and Enrichment Institute

ประวัติการทำงาน

- ◆ 2561 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท เอ็มจี 1962 แวร์เฮาส์ แอนด์ ดิสทริบิวชั่น จำกัด
- ◆ 2557 - ปัจจุบัน รองประธานกรรมการ บริษัท มะลิกรุ๊ป 1962 จำกัด
- ◆ 2556 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท เวลา ซะอำ เรสซิเดนเชส จำกัด
- ◆ 2551 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ไอเดียส์ 1606 จำกัด
- ◆ 2546 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท เทลลอน โฮลดิ้ง จำกัด
- ◆ 2545 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท อุตสาหกรรมนมไทย จำกัด

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์

- ◆ 2560 - ปัจจุบัน กรรมการ กรรมการการลงทุน บริษัท เงินทุน ศรีสวัสดิ์ จำกัด (มหาชน)
- ◆ 2558 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ศรีสวัสดิ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน)
- ◆ 2558 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน)
- ◆ 2545 - ปัจจุบัน กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ และกรรมการบริหารความเสี่ยง บริษัท ซาฟตี้สโสรส์ ดีเวล็อปเม้นท์ จำกัด (มหาชน)

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี

- ◆ 2561 - ปัจจุบัน กรรมการมีอำนาจลงนาม บริษัท เอ็มจี 1962 แวร์เฮาส์ แอนด์ ดิสทริบิวชั่น จำกัด
- ◆ 2558 - ปัจจุบัน กรรมการ กรรมการตรวจสอบ กรรมการกำหนดค่าตอบแทน ประธานกรรมการประเมินผลการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการใหญ่ กรรมการกำกับดูแลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ กรรมการเจรจาแก้ไขปัญหาข้อพิพาทกับบริษัท คู่สัมพันธ์ บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน)
- ◆ 2557 - ปัจจุบัน รองประธานกรรมการ กรรมการมีอำนาจลงนาม บริษัท มะลิกรุ๊ป 1962 จำกัด
- ◆ 2558 ที่ปรึกษาอิสระ บริษัท ผลิต-ไฟฟ้าลาว (มหาชน) (สปป.ลาว)
- ◆ 2552 - 2561 กรรมการมีอำนาจลงนาม กรรมการบริหาร กรรมการ คณะกรรมการการลงทุน บริษัทหลักทรัพย์ ซีมีโก้ จำกัด (มหาชน)
- ◆ 2552 - 2560 กรรมการ บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน โชลารีส จำกัด
- ◆ 2551 - เม.ย. 2561 กรรมการ กรรมการมีอำนาจลงนาม บริษัท หลักทรัพย์เคที ซีมีโก้ จำกัด

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นโดยคู่สมรส/บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี



นายรัฐพล กักตุมบี

กรรมการอิสระ

กรรมการตรวจสอบ

กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

กรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูปบริษัทฯ

กรรมการทรัพยากรบุคคล

ประธานกรรมการติดตามการดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจการบิน

และกลุ่มธุรกิจบริการภาคพื้นของบริษัทฯ

ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการ

วาระที่ 1 วันที่ 5 ส.ค. 2557 - 22 เม.ย. 2559

วาระที่ 2 วันที่ 22 เม.ย. 2559 - ปัจจุบัน

อายุ 51 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- ◆ ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตร์ (เครื่องกล)
University of Colorado, Boulder, USA
- ◆ MBA (การตลาดและธุรกิจระหว่างประเทศ)
Sasin Graduate Institute of Business Administration
- ◆ ปริญญาโท Executive Master's in International Logistics
and Supply Chain Strategy, Georgia Institute of Technology,
Atlanta, USA
- ◆ Executive Program in General Management, Sloan School
of Management, MIT, USA
- ◆ การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
 - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Director Accreditation Program (DAP)
รุ่น 23/2547
 - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Director Certification Program (DCP)
รุ่น 52/2547
 - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Charter Director Class (CDC) รุ่น 9/2558
- ◆ การอบรมหลักสูตรอื่น ๆ
 - หลักสูตรวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (วปอ. 58)
สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
 - 2013 Southeast Asia Regional Program Fellows,
Eisenhower Fellowships
 - หลักสูตรการบริหารการท่องเที่ยวสำหรับผู้บริหารระดับสูง (กสท.) รุ่นที่ 1
ศูนย์พัฒนาวิชาการตลาดด้านการท่องเที่ยว สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
 - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านการค้าและการพาณิชย์
รุ่นที่ 8 สถาบันวิชาการการค้า มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย
 - หลักสูตรภูมิพลังแผ่นดินสำหรับผู้บริหารระดับสูง
รุ่นที่ 3 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
 - หลักสูตรการบริหารจัดการความมั่นคงแห่งชาติ
รุ่นที่ 5 สำนักข่าวกรองแห่งชาติ
 - หลักสูตรกฎหมายปกครองสำหรับผู้บริหารระดับสูง (กปส.)
รุ่นที่ 1 สำนักงานศาลปกครอง

- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านวิทยาการพลังงาน รุ่นที่ 1 (ว.พ.น. 1)
สถาบันวิทยาการพลังงาน
- สมาชิกหน่วยฝึกการบินพลเรือนกองทัพอากาศ รุ่นที่ 65 (ทอ. 65)
หน่วยฝึกการบินพลเรือนกองทัพอากาศ
- หลักสูตรการเมืองการปกครองในระบอบประชาธิปไตย
สำหรับนักบริหารระดับสูงรุ่นที่ 13 (ป.ป.ร. 13) สถาบันพระปกเกล้า
- โครงการอบรม 2009 Directors' Consortium Stanford Graduate
School of Business, USA
- หลักสูตร Electronic Business and Commerce Executive Program
- หลักสูตร e-Business and Supply Chain Management Program,
Graduate School of Business Stanford University, USA
- Enrolled as a special student at the Sloan School
of Management for two academic term. Course work includes
Operation and Financial Management, Massachusetts Institute
of Technology Cambridge, MA, USA

ประวัติการทำงาน

- ◆ 2557 - ปัจจุบัน ประธานกรรมการบริหารและกรรมการผู้จัดการใหญ่
บริษัท เจเนอรัล อิเลคทรอนิกส์
คอมเมอร์เชียล เซอร์วิสเซส จำกัด
- ◆ ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท สหชาติเศรษฐกิจ จำกัด
- ◆ ปัจจุบัน ประธานกรรมการ บริษัท โปรชนีย์ไทย จำกัด
- ◆ 2543 - ปัจจุบัน ประธานกรรมการ บริษัท เอสเอฟจี จำกัด (มหาชน)
- ◆ 2533 - ปัจจุบัน กรรมการบริหาร บริษัท เอสเค มีเนอรัลส์ จำกัด

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์

- ◆ ปัจจุบัน กรรมการ กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี

- ◆ 2557 - 2561 กรรมการ กรรมการตรวจสอบ
กรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี กรรมการสรรหา
กรรมการเฉพาะกิจพิจารณางบประมาณประจำปี
ของ กสท. กรรมการเจรจาแก้ไขปัญหาข้อพิพาท
กับบริษัทคู่สัมพันธ์ บริษัท กสท โทรคมนาคม
จำกัด (มหาชน)
- ◆ ส.ค. 2557 - พ.ย. 2561 ประธานคณะทำงานขับเคลื่อนการพัฒนา
ระบบการให้บริการร่วมกับ Alibaba
กรรมการคณะอนุกรรมการลั่นกรองการลงหุ้น
กรรมการคณะอนุกรรมการบริหารความเสี่ยง
บริษัท โปรชนีย์ไทย จำกัด

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นโดยคู่สมรส/บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี



นายวิชรา ตันตริยานนท์

กรรมการอิสระ
กรรมการบริหาร
ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง
กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการ
วันที่ 21 เม.ย. 2560 - ปัจจุบัน
อายุ 60 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- ปริญญาโท Science in Management Administration Northrop University รัฐแคลิฟอร์เนีย ประเทศสหรัฐอเมริกา
- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
 - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 94/2550
 - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Audit Committee and Continuing Development Program (ACP) รุ่น 41/2555
 - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Monitoring Fraud Risk Management (MFM) รุ่น 8/2555
 - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Monitoring the Quality of Financial Report (MFR) รุ่น 16/2555
 - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Monitoring the Internal Audit Function (MIA) รุ่น 13/2555
 - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Monitoring the System of Internal Control and Risk Management (MIR) รุ่น 13/2555
 - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Corporate Governance for Capital Market Intermediaries (CGI) รุ่น 6/2558

ประวัติการทำงาน

- 18 ก.ย. 2561 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท แอสเสท เวิร์ด คอร์ป จำกัด (มหาชน)
- 31 มี.ค. 2561 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ไฮโครควิฟ จำกัด
- 2560 - ปัจจุบัน กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ด้านการเงิน สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.)
- 2557 - ปัจจุบัน กรรมการ และประธานกรรมการ บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน กรุงไทย จำกัด (มหาชน)

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์

- 2559 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท เอ็ม พิคเจอร์ส เอ็นเตอร์เทนเมนท์ จำกัด (มหาชน)
- 2556 - ปัจจุบัน กรรมการ และประธานกรรมการ บริษัท ฮิสเทิร์น โพลีเมอร์ กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)

ประวัติการทำงานในระยะเวลาดำเนินการ 5 ปี

- 2556 - พ.ย. 2560 กรรมการ บริษัท บิ๊กซี ซูเปอร์เซ็นเตอร์ จำกัด (มหาชน)
- 2556 - มิ.ย. 2560 กรรมการ บริษัท อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล รีเสิร์ช คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน)
- 2556 - 2559 กรรมการ บริษัท ข้อมูลเครดิตแห่งชาติ จำกัด
- 2553 - 2556 กรรมการ และประธานกรรมการบริหาร บริษัท หลักทรัพย์จัดการกองทุน เอ็มเอฟซี จำกัด (มหาชน)
- 2552 - 2558 กรรมการ และประธานกรรมการบริหาร ธนาคารออมสิน

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นโดยผู้สมรส/บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี

นางสาวศิริกุล เลากัยกุล

กรรมการอิสระ
กรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม
กรรมการทรัพยากรบุคคล

ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการ

วันที่ 26 เม.ย. 2561 - ปัจจุบัน
อายุ 59 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- ปริญญาตรี นิเทศศาสตรบัณฑิต วิชาเอกการผลิตภาพยนตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาโท Advertising Management มหาวิทยาลัยเท็กซัส ออสติน สหรัฐอเมริกา
- ปริญญาเอก การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ (หลักสูตรนานาชาติ) มหาวิทยาลัยบูรพาร่วมกับมหาวิทยาลัยวอชิงตัน ประเทศออสเตรเลีย
- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
 - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 252/2561
 - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Ethical Leadership Program (ELP) รุ่น 2/2558

ประวัติการทำงาน

- 2562 - ปัจจุบัน ที่ปรึกษาคณะกรรมการ อพท. องค์การบริหารการพัฒนาพื้นที่พิเศษ เพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน (องค์การมหาชน) ที่ปรึกษา สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย กรรมการ ศูนย์บริจาคอวัยวะ สภากาชาดไทย Country Director, Sustainable Brands Conference, Thailand กรรมการ บริษัท ซีอีจีสเตน จำกัด ผู้ก่อตั้ง บริษัทที่ปรึกษาแบรนด์บ็อกซ์ จำกัด การวางกลยุทธ์ของการสร้างแบรนด์ต้องคิด และแผนงานเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน
- 2560 - ปัจจุบัน
- 2560 - ปัจจุบัน
- 2558 - ปัจจุบัน
- 2558 - ปัจจุบัน
- 2548 - ปัจจุบัน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์

- 2560 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน)

ประวัติการทำงานในระยะเวลาดำเนินการ 5 ปี

การสร้างแบรนด์ต้องคิด กำหนดจุดยืนของการทำธุรกิจให้ทั้งกับองค์กรเอกชน ระดับประเทศและระดับ SME พร้อมการเป็นที่ปรึกษาในด้านการพัฒนากลยุทธ์ การสร้างความยั่งยืนของสังคมและองค์กร

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นโดยผู้สมรส/บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี



นายสมเกียรติ ศิริชาติไชย

กรรมการอิสระ

กรรมการตรวจสอบ

ประธานกรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูปบริษัทฯ

ประธานกรรมการทรัพยากรบุคคล

ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการ

วาระที่ 1 วันที่ 28 ส.ค. 2557 - 22 เม.ย. 2559

วาระที่ 2 วันที่ 22 เม.ย. 2559 - ปัจจุบัน

อายุ 54 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- ◆ วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยม) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ◆ MBA (Finance) University of Pennsylvania (Wharton), USA ปี พ.ศ. 2534
- ◆ ปริญญาบัตรหลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักรภาครัฐ ร่วมเอกชน (ปรอ.) ปี พ.ศ. 2553 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- ◆ ประกาศนียบัตรหลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน ปี พ.ศ. 2557
- ◆ Advanced Management Program, Harvard Business School, USA ปี พ.ศ. 2558
- ◆ การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
 - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Advanced Audit Committee Program (AACP) รุ่น 29/2561
 - หลักสูตร Driving Company Success with IT Governance (ITG) รุ่น 4/2560
 - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Role of the Chairman Program (RCP) รุ่น 39/2559
 - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 178/2556
 - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่น 84/2553
 - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Role of the Compensation Committee (RCC) รุ่น 11/2553
- ◆ การอบรมหลักสูตรอื่นๆ
 - หลักสูตรนานาชาติชั้นสูงสำหรับการบริหารธนาคาร SIDA, Stockholm, Sweden ปี พ.ศ. 2554
 - High Performance Leadership, IMD, Lausanne, Switzerland ปี พ.ศ. 2551
 - Advanced HR Executive, Michigan Ross School of business, USA ปี พ.ศ. 2550

ประวัติการทำงาน

- ◆ ปัจจุบัน กรรมการ ประธานคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง และรองประธานคณะกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทนและบรรษัทภิบาล บริษัท เมืองไทยประกันชีวิต จำกัด (มหาชน)
- ◆ ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท เมืองไทย กรุ๊ป โฮลดิ้ง จำกัด ที่ปรึกษาคณะกรรมการอำนวยการ
- ◆ ปัจจุบัน โรงพยาบาลจุฬาลงกรณ์ และโรงพยาบาลสมเด็จ พระบรมราชเทวี ณ ศรีราชา สภากาชาดไทย หัวหน้าคณะที่ปรึกษาของคณะกรรมการ ทรัพยากรบุคคล สภากาชาดไทย

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์

- ◆ ปัจจุบัน กรรมการ กรรมการคณะอำนวยการบริหาร และ ประธานคณะกรรมการบริหารจัดการความเสี่ยง บริษัท เมืองไทยประกันภัย จำกัด (มหาชน)
- ◆ ปัจจุบัน กรรมการอิสระ ประธานคณะกรรมการสรรหาและ พิจารณาค่าตอบแทน และกรรมการคณะกรรมการ กำกับดูแลกิจการ บริษัท บี. กริม เพาเวอร์ จำกัด (มหาชน)

ประวัติการทำงานในระยะ 5 ปี

- ◆ 2559 - 2561 กรรมการนโยบายบุคลากร สภาจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ◆ 2556 - 2561 อนุกรรมการบริหารความเสี่ยง ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- ◆ 2551 - 2561 อนุกรรมการเตรียมกำลังคนภาครัฐ สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน
- ◆ เม.ย. 2556 - ธ.ค. 2558 กรรมการ และประธานกรรมการ บริหารความเสี่ยงองค์กร ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน)
- ◆ 2554 - 2555 ประธานกรรมการ บริษัท หลักทรัพย์จัดการกองทุน กสิกรไทย จำกัด
- ◆ 2554 - 2555 ประธานกรรมการ บริษัท ศูนย์วิจัยกสิกรไทย จำกัด
- ◆ 2553 - ก.พ. 2556 รองกรรมการผู้จัดการอาวุโส ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน)

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นโดยคู่สมรส/บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี



พลอากาศเอก อำนาจ จีระมนีภัย

กรรมการอิสระ

ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการ

วาระที่ 1 วันที่ 23 พ.ย. 2558 - 26 เม.ย. 2561

วาระที่ 2 วันที่ 26 เม.ย. 2561 - ปัจจุบัน

อายุ 55 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- ปริญญาตรี วิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาวิศวกรรมเครื่องกล
โรงเรียนนายเรืออากาศ

ประวัติการทำงาน

- ปัจจุบัน รองผู้อำนวยการ
หน่วยบัญชาการถวายความปลอดภัยรักษาพระองค์

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ไม่มี

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี

- 2559 หัวหน้าสำนักงานนายทหารปฏิบัติการพิเศษ
หน่วยบัญชาการถวายความปลอดภัยรักษาพระองค์
สำนักผู้บัญชาการทหารสูงสุด
- 2553 รองหัวหน้าสำนักงานฝ่ายเสนาธิการในพระองค์
สมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมาร
หน่วยบัญชาการถวายความปลอดภัยรักษาพระองค์

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นโดยคู่สมรส/บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี

นายสุเมธ คำรงชัยธรรม

กรรมการ

กรรมการบริหาร

กรรมการบริหารความเสี่ยง

กรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม

กรรมการกำกับกิจการด้านการปฏิบัติการและด้านการซ่อมบำรุง

กรรมการทรัพยากรบุคคล

กรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูปบริษัท

กรรมการติดตามการดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจการบิน

และกลุ่มธุรกิจบริการภาคพื้นของบริษัทฯ

ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

วันที่ 1 ก.ย. 2561

ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการ

วาระที่ 1 วันที่ 2 ต.ค. 2561 - เม.ย. 62

อายุ 54 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- ปริญญาตรี วิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาการบริหารและเทคโนโลยีการก่อสร้าง
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้า วิทยาเขตเจ้าคุณทหาร (ลาดกระบัง)
- ปริญญาตรี เศรษฐศาสตร์บัณฑิต สาขาบัญชีการเงินและการคลังสาธารณะ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาตรี บริหารธุรกิจบัณฑิต (การบริหารทั่วไป) มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- ปริญญาโท พณิชยศาสตร์มหาบัณฑิต (บริหารธุรกิจ) สาขาการเงิน
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
 - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่น 21/2547
 - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Role of the Compensation Committee (RCC)
รุ่น 3/2550
 - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Company Secretary Program (CSP) รุ่น 28/2551
- การอบรมหลักสูตรอื่น ๆ
 - Rockconomics: The Economics of Popular Music, Prof. Alan B. Krueger
 - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการการตลาด (วตท.รุ่นที่ 8)
 - หลักสูตรการเมืองการปกครองในระบอบประชาธิปไตย สำหรับนักบริหารระดับสูง
(ปปร.14) สถาบันพระปกเกล้า
 - หลักสูตรไทยกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC1) สถาบันพระปกเกล้า
 - หลักสูตรผู้บริหารกระบวนการยุติธรรมระดับสูง (ป.ย.ส.)
รุ่นที่ 17 วิทยาลัยการยุติธรรม สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม

ประวัติการทำงาน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์

- ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี

- 2556 - 2561 กรรมการและกรรมการผู้จัดการ
บริษัท ธนารักษ์พัฒนาสินทรัพย์ จำกัด
- 2559 - 2560 กรรมการฝ่ายนายจ้าง ในคณะกรรมการแรงงานรัฐวิสาหกิจ
สัมพันธ์ กระทรวงแรงงาน
- 2556 - 2557 กรรมการธนาคาร และกรรมการตรวจสอบ ธนาคารออมสิน
- 2553 - 2556 ที่ปรึกษาคณะกรรมการกิจการ คณะกรรมการการเงิน การคลัง
การธนาคารและสถาบันการเงิน สถาผู้แทนราษฎร

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นโดยคู่สมรส/บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี

ฝ่ายบริหาร



นายวิวัฒน์ ปิยะวิโรจน์

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายการพาณิชย์

ได้รับการแต่งตั้ง

วันที่ 1 มิ.ย. 2561

รักษาการรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ หน่วยธุรกิจบริการการบิน

ได้รับการแต่งตั้ง

วันที่ 1 ต.ค. 2561

อายุ 53 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- ◆ ปริญญาตรี คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ◆ ปริญญาโท Master of Science Management, Southern Nazarene University, USA

ประวัติการทำงาน

- ◆ ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ทัวร์เอ็องหลวง จำกัด
- ◆ ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด
- ◆ ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ดอนเมืองอินเตอร์เนชั่นแนลแอร์พอร์ตไฮเต็ล จำกัด

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์

- ◆ ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี

- ◆ 2 พ.ค. 2560 - 17 ต.ค. 2560 รักษาการประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด
- ◆ 1 ต.ค. 2560 - 31 พ.ค. 2561 รักษาการรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายการพาณิชย์ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- ◆ 1 มี.ค. 2559 - 30 พ.ค. 2561 ผู้ช่วยรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายการพาณิชย์ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- ◆ 1 ต.ค. 2558 - 3 เม.ย. 2559 รักษาการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายขาย บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- ◆ 1 ต.ค. 2556 - 30 ก.ย. 2558 ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายขาย ประเทศไทย และอินโดจีน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- ◆ 1 ต.ค. 2555 - 30 ก.ย. 2556 ผู้อำนวยการ ฝ่ายภาคพื้นเอเชียตะวันออกเฉียง อเมริกา และสาธารณรัฐฟิลิปปินส์ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นโดยคู่สมรส/บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี



นายกฤตพล ฉันทภุชานนท์

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายกลยุทธ์องค์กรและพัฒนาอย่างยั่งยืน

ได้รับการแต่งตั้ง

วันที่ 20 ธ.ค. 2561

อายุ 59 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- ◆ ปริญญาตรี: B.A. in Business Organisation Heriot-Watt University, UK
- ◆ ปริญญาโท Hotel Catering, Institute Management Professional Qualification, Queen Margaret University, UK
- ◆ การอบรมหลักสูตรอื่น ๆ
 - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Global Customer Summit South East Asia Executive Program.

ประวัติการทำงาน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ไม่มี

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี

- ◆ 2559 - 2561 ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริหารพันธมิตรการบิน และกลยุทธ์การพาณิชย์ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- ◆ 2558 ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายสนับสนุนการบริการธุรกิจการบิน และรักษาการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายขาย-ระหว่างทวีป บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- ◆ 2557 ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายสนับสนุนการบริการธุรกิจการบิน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- ◆ 2554 ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายพัฒนาผลิตภัณฑ์และการบริการ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ 0.000037

สัดส่วนการถือหุ้นโดยคู่สมรส/บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี



นายวิชวุฒพงศ์ สมิตอำไพพิศาล

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายการเงินและการบัญชี

ได้รับการแต่งตั้ง

วันที่ 1 ก.พ. 2562

อายุ 55 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- ◆ ปริญญาตรี เศรษฐศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยม) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ◆ ปริญญาโท เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต (ภาคภาษาอังกฤษ) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ประวัติการทำงาน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ไม่มี

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี

- ◆ 2552 - 31 ม.ค. 2562 ผู้จัดการอาวุโสกิจการธนาคารต่างประเทศ ด้านบริหารการเงิน ธนาคารกรุงเทพ

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นโดยคู่สมรส/บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี



นางลศนันท์ สีสามณี

เลขานุการบริษัทฯ

ได้รับการแต่งตั้ง

วันที่ 20 มิ.ย. 2561

ผู้อำนวยการใหญ่สำนักเลขานุการบริษัทฯ

ได้รับการแต่งตั้ง

วันที่ 5 ม.ค. 2561

อายุ 54 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- ◆ ปริญญาตรีวิทยาศาสตร์ (คณิตศาสตร์) มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์
- ◆ ปริญญาโทเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย
- ◆ การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
 - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Company Secretary Program (CSP) รุ่น 85/2561
 - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Board Reporting Program (BRP) รุ่น 27/2561
 - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Anti Corruption : The Practical Guide (ACPG) รุ่น 47/2561
- ◆ การอบรมหลักสูตรอื่น ๆ
 - หลักสูตรผู้ปฏิบัติงานเลขานุการบริษัทฯ รุ่นที่ 1/2561
 - หลักสูตร Engagement and Action Learning Assessment
 - โครงการบริหารจัดการพนักงานผู้มีศักยภาพสูงสำหรับผู้บริหาร ระดับ 10 - 13

ประวัติการทำงาน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ไม่มี

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี

- ◆ 1 ม.ค. 2559 ผู้อำนวยการสำนักงานบริหารการปฏิรูปองค์กร บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- ◆ 1 ต.ค. 2558 ผู้จัดการกองประมวลผลข้อมูลรายได้และการขนส่ง บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- ◆ 27 ก.พ. 2558 ผู้จัดการกองประมวลผลข้อมูลรายได้และการขนส่ง และรักษาการผู้จัดการกองบริหารการปฏิรูปองค์กร ด้านการปฏิบัติการและบริหารการเงิน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- ◆ 1 ต.ค. 2551 ผู้จัดการกองประมวลผลข้อมูลรายได้และการขนส่ง บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ 0.000050

สัดส่วนการถือหุ้นโดยคู่สมรส/บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี

สำนักงานสาขา

AUCKLAND, NEW ZEALAND

AKLAA : MR. KARUN SIRAROJANAKUL
LEVEL 8, 23 CUSTOMS STREET EAST
CITIGROUP BUILDING, PO BOX 4559
AUCKLAND 1010, NEW ZEALAND
TKT/RSVN : (64-09) 377-3886
FAX : (64-09) 379-8597
AIRPORT : (64-09) 256-8518
FAX : (64-09) 256-8454

BANGALORE, REPUBLIC OF INDIA

BLRAD : MR. PHIROMTIS
THONGTHAEM NA AYUTTHAYA
THAI AIRWAYS INTERNATIONAL
305, 3RD FLOOR EMBASSY SQUARE
148 INFANTRY ROAD
BENGALURU- 560 001, INDIA
TKT/RSVN : (91-80) 4663-3555
AIRPORT : (91-80) 6678-3191
FAX : (91-80) 6678-3192

BEIJING, PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

BJSAA : MR. ANAN BUDKAEW
UNITS 303-4, LEVEL 3, OFFICE TOWER W3
ORIENTAL PLAZA, NO.1 EAST CHANG AN AVENUE
DONG CHENG DISTRICT
BEIJING, 100738 PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA
TKT : (86-10) 8515-0088
RSVN : (86-10) 8515-1142
FAX : (86-10) 8515-1135
AIRPORT : (86-10) 6459-8899
FAX : (86-10) 6459-0012

BRISBANE, AUSTRALIA

BNEAA : MR. CHAWARIT THANASOMBATNANTH
THAI AIRWAYS INTL BRISBANE
LEVEL 9, 300 ANN ST.
BRISBANE QUEENSLAND 4000, AUSTRALIA
TKT/RSVN : (61-07) 3215-4700
AIRPORT : (61-07) 3860-4163
FAX : (61-07) 3860-4328

BRUSSELS, BELGIUM

BRUSD : MRS. KATRIEN DEPAUW
THAI AIRWAYS INTERNATIONAL
21, AVENUE DE LA TOISON D'OR
1050 BRUSSELS, BELGIUM
TEL : (32-2) 502-4447
FAX : (32-2) 502-6947
e-mail : reservations@thaairways.be
TKT/RSVN : (32-2) 502-4447
FAX : (32-2) 502-6947
e-mail : reservations@thaairways.be

BUSAN, REPUBLIC OF KOREA

PUSAD : MR. TIRAWATT THONGPURK
6TH FL. HYUNDAI MARINE & FIRE INSURANCE B/D,
240 JUNGANG-DAERO, DONG-GU,
BUSAN, REPUBLIC OF KOREA 601-713
TKT : (82) 51-600-8183/84
RSVN : (82) 51-600-8183/84
FAX : (82) 51-463-8564
AIRPORT : (82) 51-941-8182
FAX : (82) 51-941-8183

BODHGAYA, REPUBLIC OF INDIA (TEMPORARY OFFICE)

INPAC TRAVELS (INDIA) PVT LTD.
C/O MR CB SINGH
GF, HOTEL THE ROYAL RESIDENCY
DUMUHAN ROAD, BODHGAY
DISTT GAYA, BIHAR, REPUBLIC OF INDIA
TEL : (91-0631) 220-0124/220-1156
FAX : (91-0542) 250-5353

CHENNAI, REPUBLIC OF INDIA

MAAAA : MR. NATAPOL VANICHKUL
THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PLC., LTD.
KGN TOWERS, 4th FLOOR, B WING
62 ETHIRAJ SALAI, EGMORE
CHENNAI 600 105, REPUBLIC OF INDIA
TKT/RSVN : (91-44) 4206-3311/99
FAX : (91-44) 4206-3366
AIRPORT : (91-44) 2256-1928/1929
FAX : (91-44) 2256-1930

CHENGDU, PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

CTUAA : MISS PIRANUJ SOMBURANADHIRA
ROOM 02-03, 12TH FLOOR OF TOWER 1,
CENTRAL PLAZA
8 SHUNCHENG AVENUE, CHENGDU, SICHUAN
PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA
TKT/RSVN : (86-28) 8666-7575/8666-7171
FAX : (86-28) 8666-9371
AIRPORT : (86-28) 8520-5842/8520
FAX : (86-28) 8520-5840

COLOMBO, SRI LANKA

CMBAA : MR. NARINTORN SUKASEAM
NBR 03, SIR EARNEST DE SILVA MAWATHA
COLOMBO 3, SRI LANKA
TKT/RSVN : (94-11) 730-7100-5
FAX : (94-11) 266-7890
AIRPORT : (94-11) 225-2057
FAX : (94-11) 225-2861

COPENHAGEN, DENMARK

CPHAA : MR. NATTHAKORN CHUNHACHA
RAADHUSPLADSEN 16
DK-1550 COPENHAGEN V
DENMARK
TKT/RSVN : (45-33) 750-120
FAX : (45-33) 750-121
AIRPORT : (45-32) 521-225
FAX : (45-32) 523-052

DELHI, REPUBLIC OF INDIA

DELA : MR. THAMANOON KUPRASERT
THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC CO., LTD.
GROUND FLOOR, CADDIES COMMERCIAL TOWER
NOVOTEL-PULLMAN HOTEL COMPLEX, ASSET NO2
HOSPITALITY DISTRICT, AEROCITY
NEW DELHI 110037, REPUBLIC OF INDIA
TKT/RSVN : (91-11) 4149-7777
FAX : (91-11) 4149-7788
AIRPORT : (91-11) 2565-2413/2565-2796
FAX : (91-11) 2565-2788

DENPASAR, INDONESIA

DPSAD : MR. NARONGRAT SITTHI
THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PCL
INNA GRAND BALI BEACH HOTEL, GROUND FLOOR
JL. HANG TUAH, SANUR-BALI 80032, INDONESIA
TKT/RSVN : (62-361) 288-141
FAX : (62-361) 288-063
AIRPORT : (62-361) 935-5064
FAX : (62-361) 935-5063

DHAKA, BANGLADESH

DACAA : MR. SATIT DUMRERNG
THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC CO.LTD
SHANTA WESTERN TOWER, LEVEL-9, SPACE-903,
186 BIR UTTAM MIR SHAWKAT ALI ROAD,
TEJGAON INDUSTRIAL AREA, DHAKA-1208,
BANGLADESH
TKT : (88-02) 887-9131-45 EXT 502
RSVN : (88-02) 887-9131-45 EXT 501
FAX : (88-02) 887-9146
AIRPORT : (88-02) 890-1807/1809/1812
FAX : (88-02) 890-1813

DUBAI, U.A.E.

DXBAA : MR. CHANTOUCH SRINILTA
THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PCL
NO.1 BU HALEEBA PLAZA, SHOP NO. 1
AL MURAQQABAT ROAD, DEIRA
P.O. BOX 13142, DUBAI - U.A.E.
TKT/RSVN : (971-4) 268-1701
AIRPORT : (971-4) 224-4305
FAX : (971-4) 224-5716

FRANKFURT, GERMANY

FRAAA : MR. PATAPONG NA NAKORN
THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PCL
ZEIL 127, 60313 FRANKFURT, GERMANY
TKT : (49-69) 92874-446
RSVN : (49-69) 92874-444
FAX : (49-69) 92874-222
AIRPORT : (49-69) 69070-931
FAX : (49-69) 692-981

FUKUOKA, JAPAN

FUKAD : MR. SWASDIART PANIKABUTR
HINODE FUKUOKA BUILDING
12-1, TENJIN 1-CHOME, CHUO-KU
FUKUOKA 810-0001, JAPAN
TKT/RSVN : 0570-064-015
(Call Center for local calls only)
FAX : (81-92) 734-9480
AIRPORT : (81-92) 477-7870
FAX : (81-92) 477-0345

GUANGZHOU, PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

CANAA : MR. WICHIAN SRISINTHARAKUN
G3, WEST WING, THE GARDEN HOTEL
368 HUANSI DONGLU, GUANGZHOU 510064
PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA
TKT/RSVN : (86-20) 8365-2333
FAX : (86-20) 8365-2300
AIRPORT : (86-20) 8613-5310/8612-3866
FAX : (86-20) 8613-5315

HANOI, SOCIALIST REPUBLIC OF VIETNAM

HANAA : MR. JUCKSAWAT KITISOOK
1st & 3rd FLOOR, HANOI WESTLAKE TOWER
28 THANH NIEN STREET, TAY HO DISTRICT,
HANOI, VIETNAM
TKT/RSVN : (84-24) 3826-7921
FAX : (84-24) 3826-7394
AIRPORT : (84-4) 3884-0530
FAX : (84-4) 3886-5574

HO CHI MINH CITY, SOCIAL REPUBLIC OF VIETNAM

SGNAA : MR. RATAPONG YANYONG
UNITE 102, SAIGON TOWER OFFICE BUILDING
29 LE DUAN BOULEVARD, BEN NGHE WARD,
DIST. 1, HO CHI MINH CITY,
SOCIAL REPUBLIC OF VIETNAM
TKT/RSVN : (84-28) 3824-3359
FAX : (84-28) 3822-3465
AIRPORT : (84-8) 3547-0300
FAX : (84-8) 3547-0301

HONG KONG, PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

HKGAA : MR. CHETSENI DHANARAJATA
24A UNITED CENTRE
95 QUEENSWAY, HONG KONG
PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA
TKT : (852) 2179-7700 EXT. 2
FAX : (852) 2529-0132
RSVN : (852) 2179-7777
FAX : (852) 2179-7661
AIRPORT : (852) 2769-7421
FAX : (852) 2382-4595

HYDERABAD, REPUBLIC OF INDIA

HYDAA : **VACANT** TKT/RSVN : (91-40) 2333-3030
 THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC CO., LTD. AIRPORT : (91-40) 6660-5022
 QUEENS PLAZA, D.NO 1-8-382, 2-C, 2ND FLOOR FAX : (91-40) 6662-2003
 S.P ROAD, BEGUMPET, SECUNDERABAD
 TELANGANA 500003, REPUBLIC OF INDIA

GSA ISLAMABAD, ISLAMIC REPUBLIC OF PAKISTAN

ISBAA : ** VACANT ** RSVN : (92-51) 227-2140
 OFFICE NO 3, 4 HOLIDAY INN ISLAMABAD HOTEL : (92-51) 227-2141
 ISLAMABAD, PAKISTAN FAX : (92-51) 282-3735
 AIRPORT : (92-51) 578-1409/411
 FAX : (92-51) 578-1410

JAKARTA, REPUBLIC OF INDONESIA

JKTAA : MR. WEERAWAT SWASDIBUDTRA TKT/RSVN : (62-21) 390-3588 EXT. 1, 2
 WISMA NUSANTARA BUILDING 26TH FLR AIRPORT : (62-21) 550-2442-3
 JL. MH. THAMRIN NO. 59 FAX : (62-21) 550-2442-3
 JAKARTA 10350 INDONESIA

KARACHI, PAKISTAN

KHIAA : MR. KANAPORN APINONKUL TKT/RSVN : (92-21) 3278-8000
 ANNAPURNA ARCADE, DURBAR MARG FAX : (92-21) 3514-7006
 PLOT NO. G -19-BLOCK 5 CLIFTON AIRPORT : (92-21) 457-0847/907-1472
 KARACHI, PAKISTAN FAX : (92-21) 457-3009

KATHMANDU, NEPAL

KTMAA : MR. PEERAPONG JUTAGANOON TKT/RSVN : (977-1) 422-3565
 ANNAPURNA ARCADE, DURBAR MARG FAX : (977-1) 422-1130
 KATHMANDU, NEPAL AIRPORT : (977-1) 411-3293
 FAX : (977-1) 411-3287

KOLKATA, REPUBLIC OF INDIA

CCUAD : MR. KRIS THEERARAK TKT/RSVN : (91-33) 3982-7000
 APEEJAY HOUE . 6 TH FLOOR, BLOCK-A, FAX : (91-33) 3982-7197
 15 PARK STREET, KOLKATA - 700016, AIRPORT : (91-33) 2511-8931
 REPUBLIC OF INDIA FAX : (91-33) 2511-8033
 e-mail : tgkolkata@thaiccu.com

KUALA LUMPUR, MALAYSIA

KULAA : MR. TISHTI SUMITRA TKT/RSVN : (60-3) 2034-6900, 2034-6999
 SUITE 30.01, 30TH FLOOR, WISMA GOLDHILL FAX : (60-3) 2034-6891
 67 JALAN RAJA CHULAN AIRPORT : (60-3) 8787-3522
 50200 KUALA LUMPUR, MALAYSIA FAX : (60-3) 8787-3511

KUNMING, PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

KMGAD : MR. NOPPORN KANCHANAMANEE TKT/RSVN : (86-871) 6351-1515
 6TH FLOOR OF CROWNE PLAZA FAX : (86-871) 6316-7351
 KUNMING CITY CENTRE, NO.399, AIRPORT : (86-871) 6708-5520
 QINGNIAN ROAD, KUNMING YUNNAN FAX : (86-871) 6708-5519
 650011, PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

GSA LAHORE, ISLAMIC REPUBLIC OF PAKISTAN

LHEAA : ** VACANT ** TKT : (92-042) 3630-9791-4
 THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC CO., LTD. RSVN : (92-042) 3637-3377
 9-A, DAVIS ROAD, GRAND HOTEL & TOWER BUILDING FAX : (92-042) 3636-8690
 LAHORE, ISLAMIC REPUBLIC OF PAKISTAN AIRPORT : (92-042) 3661-1514/15
 FAX : (92-042) 3661-1513

LONDON, UNITED KINGDOM

LONAA : MISS NONTHAKORN TRAKULPA TKT/RSVN : (44) 333-400-4022
 41 ALBEMARLE STREET FAX : (44) 207-409-1463
 LONDON, W1S 4BF, UNITED KINGDOM AIRPORT : (44-020) 8976-7915
 FAX : (44-020) 8976-7911

MANILA, PHILIPPINES

MNLAA : MR. POLAPAT NEELABHAMORN TKT : (63-2) 580-8446-8
 COUNTRY SPACE 1 BUILDING SEN. RSVN : (63-2) 580-8441
 GIL J. PUYAT AVENUE FAX : (63-2) 580-8484
 MAKATI CITY, PHILIPPINES AIRPORT : (63-2) 834-0366-68
 FAX : (63-2) 879-5265

MELBOURNE, AUSTRALIA

MELAA : MR. LAWIT SAWADIRAK TKT : (61-3) 8662-2200
 3RD FLOOR, 250 COLLINS STREET RSVN : (61-3) 8662-2255
 MELBOURNE, VICTORIA 3000 FAX : (61-3) 9650-7003
 AUSTRALIA AIRPORT : (61-3) 9338-8954
 FAX : (61-3) 9335-3608

MILAN, REPUBLIC OF ITALY

MILAA : MRS. APHITCHAYA SAISA-ARD TKT/RSVN : (39-02) 890-0351
 VIA AMEDEI, 15 FAX : (39-02) 864-51711
 20123 MILAN, REPUBLIC OF ITALY AIRPORT : (39-02) 748-67911
 FAX : (39-02) 748-60470

GSA MOWCOW, RUSSIAN FEDERATION AND C.I.S.

MOWAA : MR. VICHAYA SINGTOROJ TKT/RSVN : (7) 495-280-1516
 THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC CO., LTD. FAX : (7) 495-425-1800
 40/2 PRECHISTENKA STREET
 BUILDING 1, ENTRANCE 1, OFFICE 8
 MOSCOW 119034

MUMBAI, REPUBLIC OF INDIA

BOMAA : MR. TANAWAT HIRANYALEKHA TKT/RSVN : (91-22) 6637-3777
 THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PCL AIRPORT : (91-22) 6685-9219/20/21
 UNIT NO. 82, 8 TH FLOOR, MAKER CHAMBERS VI
 NARIMAN POINT, MUMBAI - 400 021
 REPUBLIC OF INDIA

MUNICH, GERMANY

MUCAA : MR. THONGCHAI TUNGKASAREERUK TKT/RSVN : (49-89) 2420-7010
 BAYER KARREE BAYERSTRASSE 83 FAX : (49-89) 2420-7070
 80335 MUNICH, GERMANY AIRPORT : (49-89) 9759-2670/71
 FAX : (49-89) 9759-2676

GSA MUSCAT, SULTANATE OF OMAN

MCTAA : ** VACANT ** TKT/RSVN : (968) 2465-4195-96/79
 THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC CO., LTD. FAX : (968) 2465-9765
 GSA BAHWAN TRAVEL AGENCIES AIRPORT : (968) 2451-9874
 ALRAWAQ BUILDING FAX : (968) 2451-0524
 NO. 10/1 BLOCK 205, PLOT 20
 WAY NO. 207 STREET 7, ALQURUM
 MUSCAT SULTANATE OF OMAN

NAGOYA, JAPAN

NGOAA : ** VACANT ** TKT/RSVN : (81-52) 963-8586
 SOUTH HOUSE 9F, 6-29, NISHIKI 3-CHOME FAX : (81-52) 963-8588
 NAKA-KU, NAGOYA 460-0003, JAPAN AIRPORT : (81-56) 938-1024
 FAX : (81-56) 938-1023

OSAKA, JAPAN

OSAAA : MR. WEERAWAT RATTANA RSVN : (81-06) 6202-5161
 SUMITOMO SEIMEI YODOYABASHI BUILDING FAX : (81-06) 6202-5453
 4-1-21, KITAHAMA, CHUO-KU AIRPORT : (81-072) 456-5140
 OSAKA 541-0041, JAPAN FAX : (81-072) 456-5144

OSLO, NORWAY

OSLAD : MISS PLOYPAILIN PAMON-MONTRI TKT/RSVN : (47) 2311-8888
 AKERSGT. 32 4TH FLOOR FAX : (47) 2311-8880
 0180 OSLO , NORWAY AIRPORT : (47) 9481-0985
 FAX : (47) 6482-0590

PARIS, FRANCE

PARAA : MR. VIRUJ RUCHIPONGSE TKT : (33-1) 5568-8060
 TOUR OPUS 12 FAX : (33-1) 4090-7165
 77 ESPLANADE DU GENERAL DE GAULLE AIRPORT : (33-1) 4862-4130
 92914 LA DEFENSE CEDEX FAX : (33-1) 4864-6267
 FRANCE

PERTH, AUSTRALIA

PERAD : MISS PHANIT KONGSIN TKT/RSVN : (61-8) 9265-8201
 LEVEL 4, ST MARTINS TOWER FAX : (61-8) 9265-8261
 44 ST GEORGE'S TERRACE AIRPORT : (61-8) 9477-1099
 PERTH, WESTERN AUSTRALIA 6000 FAX : (61-8) 9479-2113

PHNOM PENH, KINGDOM OF CAMBODIA

PNHAA : MRS. CHATIYA APINYANUKUL TKT/RSVN : (855-23) 214-359-61
 THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PCL FAX : (855-23) 214-369
 294 REGENCY COMPLEX B AIRPORT : (855-23) 303-868
 MAO TSE TOUNG BLVD. FAX : (855-23) 890-239
 PHNOM PENH, KINGDOM OF CAMBODIA

ROME, REPUBLIC OF ITALY

ROMAA : MR. WAROTE INTASARA TKT/RSVN : (39-6) 4781-3304
 50, VIA BARBERINI FAX : (39-6) 4746-449
 00187 ROME, REPUBLIC OF ITALY AIRPORT : (39-6) 6501-0703/773
 FAX : (39-6) 6501-0297

SEOUL, REPUBLIC OF KOREA

SELAA : MR. SUTTICHOKE RODLEECHIT TKT : (82-2) 3707-0133
 15TH FL., HANHWA FINANCE CENTER-TAEYUNGRO FAX : (82-2) 3707-0155
 92 SEJONG DAERO, JUNG-GU RSVN : (82-2) 3707-0011
 SEOUL, REPUBLIC OF KOREA, 04525 FAX : (82-2) 755-5251
 AIRPORT : (82-32) 744-3571-4

SHANGHAI, PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

SHAAA : MISS PATSAMON SINGHA-UDOM TKT/RSVN : (86-21) 3366-4000
 THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PCL. FAX : (86-21) 3366-4010
 SHANGHAI OFFICE AIRPORT : (86-21) 6834-6803
 UNIT 2302, 2303 AB. FAX : (86-21) 6834-6802
 CHONG HING FINANCE CENTER
 288 NAN JING ROAD (WEST)
 SHANGHAI 200003, PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

SINGAPORE

SINAA : MR. NIVAT CHANTARACHOTI TKT/RSVN : (65) 6210-5000
 100 CECIL STREET #02-00 FAX : (65) 6223-9005
 THE GLOBE, SINGAPORE 069532 AIRPORT : (65) 6542-8333
 FAX : (65) 6542-0179

STOCKHOLM, SWEDEN

STOAA : MRS. PORNSRI CHOTIWIT TKT/RSVN : (46-8) 5988-3600
 DROTTNINGGATAN 33, BOX 11185-111 81 AIRPORT : (46-8) 5988-3680
 STOCKHOLM, SWEDEN FAX : (46-8) 5988-3693

SYDNEY, AUSTRALIA

SYDAA : MR. SERN CHUPIKULCHAI TKT : (61-2) 1300-651-960/9844-0929
 75 PITT STREET, SYDNEY FAX : (61-2) 9844-0936
 NEW SOUTH WALES 2000 RSVN : (61-2) 1300-651-960/9844-0999
 AUSTRALIA FAX : (61-2) 9844-0936
 AIRPORT : (61-2) 9844-0939/9669-3033
 FAX : (61-2) 8339-1176

TAIPEI, TAIWAN

TPEAA : MR. WIT KITCHATHORN TKT : (886) 2-8772-5222 EXT. 711
 7F, NO. 308, SEC. 2, BADE ROAD, FAX TKT : (886) 2-2776-7656
 TAIPEI 10492 TAIWAN RSVN : (886) 2-8772-5111
 FAX RSVN : (886) 2-8772-7200
 AIRPORT : (886) 3383-4131
 FAX : (886) 3383-4395

GSA TEHRAN, IRAN

ORASIA AVIATION CO. TKT/RSVN : (98-21) 4296 7700
 NO.1 MIREMAD AVENUE MOTAHARI ST. FAX : (98-21) 8845 7757
 TEHRAN, IRAN EMAIL : sales@thaiairways.co.ir

TOKYO, JAPAN

TYOAA : MR. ARNUPHAP KITTIKUL TKT/RSVN : (81-3) 3503-3311
 1-5-1 YURAKUCHO, CHIYODA-KU FAX : (81-3) 3503-3323
 TOKYO 100-0006, JAPAN AIRPORT (NRT) : (81-4) 7634-8329
 FAX : (81-4) 7634-8328
 AIRPORT (HND) : (81-3) 3747-0327
 FAX : (81-3) 3747-0318

VIENNA, REPUBLIC OF AUSTRIA & EASTERN EUROPE

VIEAA : MISS CHONNAKARN AKRAPREDEE TEL : (43-1) 700-738-937
 OFFICE PARK 3, GROUND FLOOR, TOP 8 EMAIL : vie@thaiair.at
 1300 VIENNA AIRPORT, AUSTRIA

VIENTIANE, LAO PEOPLE'S DEMOCRATIC REPUBLIC

VTEAD : MISS PARINEE CHANTHRAKUPT TKT/RSVN : (856-21) 222-527
 M & N BUILDING, GROUND FLOOR FAX : (856-21) 216-143
 ROOM NO. 70/101-103 AIRPORT : (856-21) 512-024
 SOUPHANOUVONG AVENUE FAX : (856-21) 512-096
 VIENTIANE, LAO PEOPLE'S DEMOCRATIC REPUBLIC

VARANASI, REPUBLIC OF INDIA (TEMPORARY OFFICE)

TOP TRAVEL AND TOURS (P) LTD. TEL : (91-0542) 329-5158
 GF-3, R.H. TOWERS, THE MALL FAX : (91-0542) 250-5355
 VARANASI CANTT, VARANASI - 221001
 UTTAR PRADESH, REPUBLIC OF INDIA

XIAMEN, PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

XMNAA : MR. PRASERT TANHANSA TKT/RSVN : (86-592) 226-1688
 23 RD FLOOR, INTERNATIONAL PLAZA, FAX : (86-592) 226-1678
 NO.8 LUJIANG ROAD, SIMING DISTRICT, AIRPORT : (86-592) 573-0558
 XIAMEN, FUJIAN FAX : (86-592) 573-0578
 PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

YANGON, UNION OF MYANMAR

RGNAA : MR. VUTICHAJ KAMPANARTSANYAKORN TKT/RSVN : (95-1) 934-5214
 THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PCL. AIRPORT : (95-1) 533-173
 UNIT01.03.FLOOR11.OFFICER TOWER1, FAX : (95-1) 934-5215
 HAGL MYANMAR CENTRE
 192 KABA AYE PAGODA ROAD, BAHAN TOWNSHIP 11201,
 THE REPUBLIC OF THE UNION OF MYANMAR

ZURICH, SWITZERLAND

ZRHAA : MR. ATHIWAT KRISNAMPOK TKT/RSVN : (41-44) 215-6500
 THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC CO., LTD. FAX : (41-44) 212-3408
 BAHNHOFSTRASSE 67 / SIHLSTRASSE 1 AIRPORT : (41-43) 816-4323
 8001 ZURICH, SWITZERLAND FAX : (41-43) 816-4590

สำนักงานภายในประเทศ**CHIANGMAI, THAILAND**

CNXSD : MRS. PUANGPETCH KULTHAWEE TKT : (053) 920-920
 240 PRAPOKKLAO ROAD, FAX : (053) 920-990
 AMPHUR MUANG, CHIANGMAI 52000, RSVN : (053) 920-999
 THAILAND FAX : (053) 920-995
 AIRPORT : (053) 201-286
 FAX : (053) 922-162

UDONTHANI, THAILAND

224 UDON-NONGBUALAMPHU ROAD, TKT/RSVN : (042) 246-567,
 T.MAKKANG, MUANG, UDONTHANI 41000, 246-697, 243-222
 THAILAND FAX : (042) 243309

PATTAYA, THAILAND

PYXSD : MISS WANIDA SARIDDICHAINANTA e-mail : pyxsd@thaiairways.com
 THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PCL TKT/RSVN : (038) 420-995-7
 DUSIT RESORT, 240/2 PATTAYA BEACH ROAD FAX : (038) 420-998
 PATTAYA CITY, CHONBURI 20150, THAILAND

HATYAI, THAILAND

HDYSD : MR. KITTISAK PINMUANG (Acting) TKT/RSVN : (074) 233-433
 11/206-207 PRACHAYINDEE ROAD FAX : (074) 232-392
 HATYAI, SONGKHLA 90110, THAILAND

PHUKET, THAILAND

HKTSD : MR.KITTISAK PINMUANG TKT : (076) 360-400
 78 RANONG ROAD, TAMBON TALAD NUE FAX : (076) 360-487-8
 MUANG DISTRICT, PHUKET, 83000, THAILAND RSVN : (076) 360-444
 FAX : (076) 360-485-6
 AIRPORT : (076) 351-216
 FAX : (076) 327-423

THAI OFF LINE OFFICE ADDRESS**PENANG, MALAYSIA**

PENAD : ** VACANT ** TKT : (604) 226-7000
 LEVEL 3 BURMAH PLACE FAX : (604) 226-6821
 142-L BURMAH ROAD RSVN : (604) 226-6000
 10050 PENANG, MALAYSIA FAX : (604) 226-1857
 AIRPORT : (604) 643-9491
 FAX : (604) 644-3657

PATTAYA, THAILAND

PYXSD : MISS WANIDA SARIDDICHAINANTA EMAIL : pyxsd@thaiairways.com
 THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PCL TKT/RSVN : (038) 420-995-7
 DUSIT RESORT, 240/2 PATTAYA FAX : (038) 420-998
 BEACH ROADPATTAYA CITY,
 CHONBURI 20150, THAILAND



 **ไทย**
รักคุณเท่าฟ้า



บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

89 ถนนวิภาวดีรังสิต เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900

โทรศัพท์: +66 2545 1000, +66 2025 1000

thaiairways.com

