




A STAR ALLIANCE MEMBER 

FLY WITH PRIDE



รายงานประจำปี

2562

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)





60 Years of *PRIDE* and *HIGH HOPE*

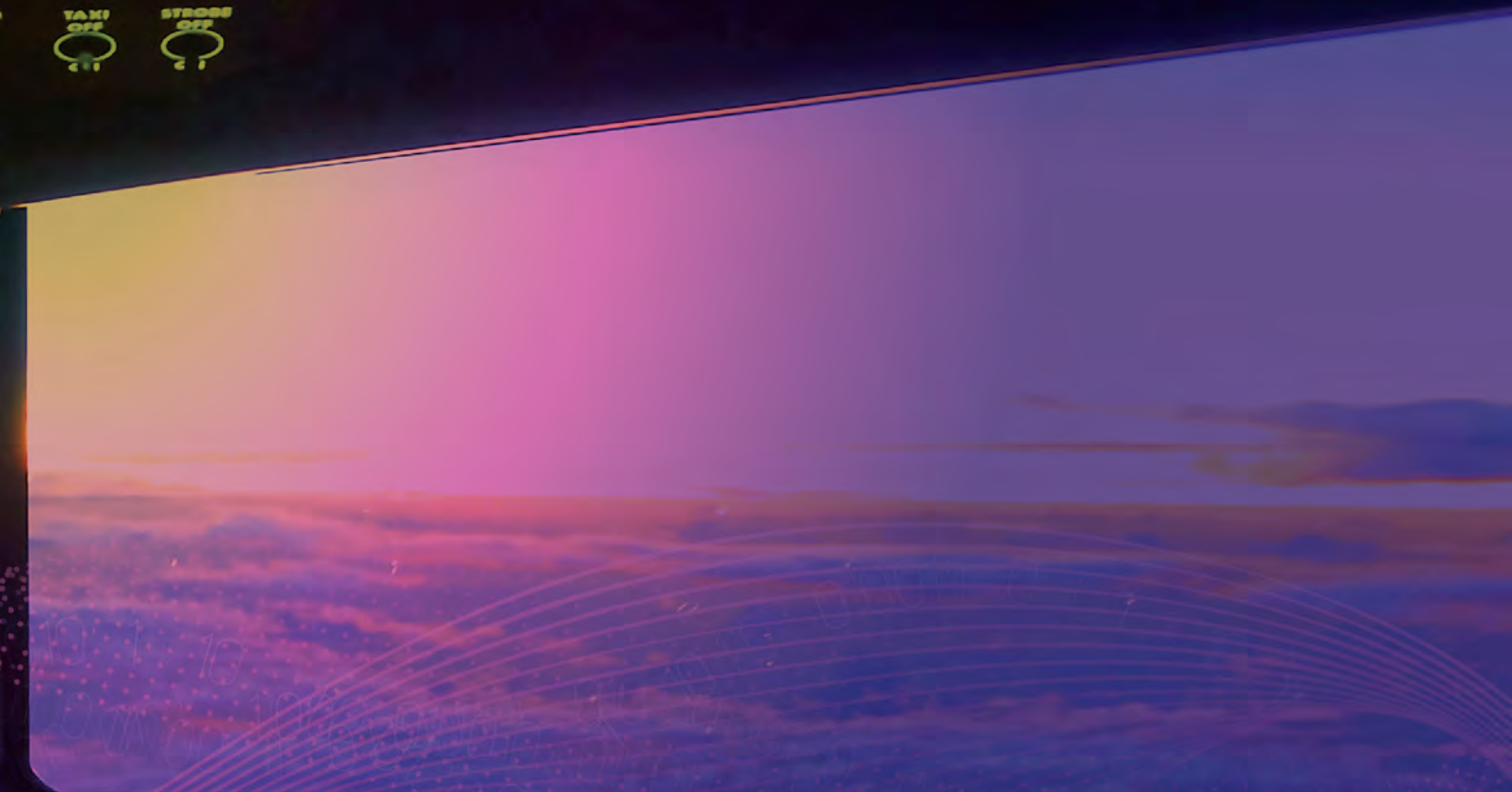




Memorable *CUSTOMER JOURNEY* Experiences



ANTI-ICE
 L ENGINE OFF AUTO ON
 R ENGINE OFF AUTO ON
WIPER
 OFF INT -LOW (LOW)
WIND LYS TEST
 OFF ON
TAMM OFF
STROBE OFF



ATTITUDE
 1000
 1000
LOC **AP** **FD ON**
OFF
LOC **AP** **FD ON** **OFF**
ELEC **WTR** **FUEL** **SEC** **OFF**
DOOR **GEAR** **PTCL** **CAR** **WTR** **STA** **WPT** **ASPT** **MM** **PWS** **TECH**
CHL **CHLN** **SW** **CMBZ/SEL**

GND PRCK
GS **FLAP** **GEAR**
INSTR **OVRD** **OVRD**
RETRACT **270K - 82A** **TERR** **OVRD**
LOCK **OVRD**
DN **DN**
EXTEND **270K - 82A** **DOWN**
AUTBRAKE



NAV
DISP **CTRL**
AIR **DETA** **INT**

สารบัญ

08

สารจากประธานกรรมการ

10

สารจากกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

12

รายงานของคณะกรรมการตรวจสอบประจำปี 2562

15

รายงานของคณะกรรมการกำกับดูแลด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล ประจำปี 2562

18

รายงานผลการดำเนินงานของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ประจำปี 2562

19

รายงานของคณะกรรมการบริหารประจำปี 2562

20

รายงานของคณะกรรมการกำกับและติดตามแผนยุทธศาสตร์ประจำปี 2562

22

นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

30

ลักษณะการประกอบธุรกิจ

62

ปัจจัยความเสี่ยง

68

ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น

72

ข้อมูลหลักทรัพย์และผู้ถือหุ้น

73

นโยบายการจ่ายเงินปันผล



- 7 4 โครงสร้างการจัดการ
- 8 9 การกำกับดูแลกิจการ
- 1 1 8 ความรับผิดชอบต่อสังคม
- 1 2 4 การควบคุมภายในและการบริหารจัดการความเสี่ยง
- 1 3 2 รายการระหว่างกัน
- 1 4 5 ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ
- 1 4 8 การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ
- 1 6 6 งบการเงิน
- 2 3 8 คณะกรรมการบริษัทฯ
- 2 4 6 ฝ่ายบริหาร
- 2 5 0 สำนักงานสาขา

สารจากประธานกรรมการ



พลอากาศเอก


(ชัยพฤกษ์ ดิษยะศริน)
ประธานกรรมการ

ปี 2562 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินธุรกิจครบรอบ 59 ปี ด้วยสถานการณ์ที่แตกต่างไปจากปี 2561 โดยต้องเผชิญกับหลากหลายปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินและการท่องเที่ยวของไทย อาทิ เศรษฐกิจโลกขยายตัวต่ำสุดในรอบ 10 ปี สงครามการค้าระหว่างสหรัฐอเมริกาและจีน ภัยธรรมชาติ ความผันผวนของราคาน้ำมันและการแข็งค่าของเงินบาทที่แข็งค่าที่สุดในรอบ 6 ปี รวมทั้ง การแข่งขันด้านราคา ที่รุนแรงในอุตสาหกรรมการบิน ล้วนแล้วแต่ส่งผลกระทบต่อบริษัทฯ อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

จากสถานการณ์ดังกล่าว คณะกรรมการและฝ่ายบริหารบริษัทฯ ยังคงมุ่งมั่นดำเนินงานตามกรอบยุทธศาสตร์ระยะยาว 10 ปี (พ.ศ. 2560-2569) ที่สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์รัฐวิสาหกิจและนโยบายภาครัฐ ประกอบด้วย 5 กลยุทธ์ ได้แก่

1. กลยุทธ์เร่งทำกำไรเพิ่มจากการตลาดเชิงรุกและมีต้นทุนที่แข่งขันได้ (Aggressive Profit) เพื่อสร้างกำไรสูงสุดอย่างต่อเนื่อง โดยการบริหารจัดการรายได้ด้านขนส่งทางอากาศและรายได้เสริม ต้นทุน ฝูงบิน และเครือข่ายเส้นทางบินอย่างมีประสิทธิภาพ
2. กลยุทธ์พัฒนาศักยภาพและแสวงหาโอกาสของกลุ่มธุรกิจ (Business Portfolio) เพื่อใช้ประโยชน์จากการบริหารทรัพย์สินให้เกิดประโยชน์สูงสุด สร้างความได้เปรียบในการแข่งขันจากการประสานความร่วมมือภายในกลุ่มธุรกิจสายการบินและองค์กรพันธมิตร รวมถึงพัฒนาธุรกิจที่มีอยู่หรือธุรกิจใหม่ หรือร่วมทุนกับเอกชนในธุรกิจที่มีศักยภาพ
3. กลยุทธ์สร้างประสบการณ์การเดินทางที่ดีให้กับลูกค้า (Customer Experience) เพื่อให้มีการบริการแบบไร้รอยต่อ (Seamless) ในทุกจุดบริการ อย่างเหมาะสมกับลูกค้าแต่ละกลุ่ม โดยสร้างความพึงพอใจสูงสุดให้กับลูกค้า



ไม่ว่าหนทางข้างหน้าจะมีอุปสรรคใดเฝ้ารออยู่ เราพร้อมเพชฌัญญู และฟันฝ่าไป เราขอเพียงเวลาเพื่อพิสูจน์ความตั้งใจ และที่สำคัญเหนืออื่นใด การสนับสนุนจากผู้ถือหุ้นทุกท่าน คือปัจจัยสำคัญที่จะช่วยให้เราเอาชนะทุกบททดสอบ และเดินหน้าสู่ออนาคตอย่างภาคภูมิใจไปพร้อมกับชาวไทยทุกคน ขอความเชื่อมั่นและกำลังใจให้เราร่วมกันสานต่อการบินไทยให้ยั่งยืนคู่ฟ้าเมืองไทยตลอดกาล



4. กลยุทธ์ดำเนินงานด้วยนวัตกรรมและดิจิทัลเทคโนโลยี (Digital Technology) เพื่อพัฒนาโครงสร้างสถาปัตยกรรมที่ทันสมัยรองรับนวัตกรรมที่ทำให้เกิดความได้เปรียบในการแข่งขัน และมีระบบเทคโนโลยีสมัยใหม่ที่เพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงาน และลดต้นทุน
5. กลยุทธ์บริหารทรัพยากรบุคคลอย่างมีประสิทธิภาพ (Effective Human Capital Management) มีโครงสร้างองค์กรที่กระชับและคล่องตัว พนักงานมีความผูกพันกับองค์กร ความเป็นเจ้าของ และเข้าใจการมีส่วนร่วมเชิงธุรกิจ มีการพัฒนาความรู้ความสามารถที่สอดคล้องกับงานที่รับผิดชอบ เพื่อให้พนักงานทุกระดับ มีทักษะและความเชี่ยวชาญในการปฏิบัติงาน

ในปี 2562 คณะกรรมการกำกับดูแลด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล ได้ให้ความสำคัญในการพัฒนาด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ รวมทั้งได้ส่งเสริมกิจกรรมส่งเสริมธรรมาภิบาลเพื่อให้พนักงานได้มีความเข้าใจในหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยยึดมั่นในหลักธรรมาภิบาลและจริยธรรมในการปฏิบัติหน้าที่ ในปีนี้บริษัทฯ ได้จัดกิจกรรมส่งเสริมธรรมาภิบาลประจำปี 2562 (CG DAY) โดยมีคณะกรรมการบริษัท ฝ่ายบริหาร และพนักงานการบินไทย ร่วมลงนามประกาศเจตนารมณ์เข้าร่วมโครงการแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริต (Collective Action Coalition Against Corruption – CAC)

สุดท้ายนี้ ในนามของคณะกรรมการบริษัทฯ เชื่อมั่นว่า หากคณะกรรมการบริษัทฯ ฝ่ายบริหาร และพนักงานทุ่มเทในการปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มกำลังความสามารถ อันแสดงให้เห็นถึงศักยภาพและหัวใจที่พร้อมให้บริการของพนักงานทุกภาคส่วน ไม่ว่าจะเป็นการบริการของฝ่ายภาคพื้นและบนเครื่องบิน โดยผนึกกำลังทำงานร่วมกันอย่างเต็มที่ จะผลักดันให้แผนปฏิรูปขับเคลื่อนไปสู่เป้าหมายได้สำเร็จ และนำพาการบินไทยกลับคืนสู่ความภาคภูมิใจของคนไทยต่อไป

ไม่ว่าหนทางข้างหน้าจะมีอุปสรรคใดเฝ้ารออยู่ เราพร้อมเพชฌัญญูและฟันฝ่าไป เราขอเพียงเวลาเพื่อพิสูจน์ความตั้งใจ และที่สำคัญเหนืออื่นใด การสนับสนุนจากผู้ถือหุ้นทุกท่าน คือปัจจัยสำคัญที่จะช่วยให้เราเอาชนะทุกบททดสอบ และเดินหน้าสู่ออนาคตอย่างภาคภูมิใจไปพร้อมกับชาวไทยทุกคน

ขอความเชื่อมั่นและกำลังใจ ให้เราร่วมกันสานต่อการบินไทยให้ยั่งยืนคู่ฟ้าเมืองไทยตลอดกาล

สารจากกรรมการผู้อำนวยการใหญ่



ในปี 2563 เป็นปีที่บริษัทฯ จะครบรอบ 60 ปี การบินไทยจะยังคงมุ่งทะยานไปข้างหน้า และมุ่งมั่นที่จะสร้างความภาคภูมิใจในฐานะสายการบินแห่งชาติอย่างสง่างามและยั่งยืนตลอด 6 ทศวรรษที่ผ่านมา การบินไทยได้เผชิญหลายสิ่งหลายอย่าง ทั้งอุปสรรคและความสำเร็จ แม้จะมีปัญหานานัปการ แต่สิ่งสำคัญที่ช่วยให้บริษัทฯ พันฝ่าไปได้ทุกครั้ง นั่นคือพลังแห่งความร่วมมือร่วมใจของพนักงานการบินไทย และพลังแห่งการสนับสนุนจากผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มทุกท่าน



ในปี 2562 บริษัทฯ ได้ดำเนินงานตามแผนกลยุทธ์อย่างต่อเนื่อง เพื่อขับเคลื่อนองค์กรสู่การเป็นสายการบินแห่งชาติ ที่มีคุณภาพยอดเยี่ยม (National Premium Airline) รวมทั้งได้ปรับปรุงการดำเนินงานในหลายด้าน เพื่อเพิ่มรายได้ ลดค่าใช้จ่าย ได้แก่ การวางแผนเส้นทางการบินใหม่ที่มีศักยภาพ ปรับลดค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิง เพิ่มความถี่เส้นทางบินที่มีปริมาณผู้โดยสารมากขึ้น อาทิ ปารีส บรัสเซลส์ เวียนนา และโรม รวมทั้งยังได้เปิดเส้นทางบินใหม่สู่เมืองเซินโต ประเทศญี่ปุ่น รวมทั้งได้ปรับปรุงกระบวนการทำงานเพื่อลดค่าใช้จ่าย ปรับลดสวัสดิการและค่าตอบแทนของบุคลากร การชะลอโครงการลงทุนที่ไม่จำเป็น โดยรักษามาตรฐานการให้บริการ และความปลอดภัยในระดับสากล เพื่อส่งมอบผลิตภัณฑ์ที่มีคุณค่าและประสบการณ์ที่ดีที่สุดให้กับลูกค้า

แม้ว่าบริษัทฯ จะดำเนินการตามแผนกลยุทธ์อย่างมุ่งมั่น แต่ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยในปี 2562 ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย จากผลกระทบจากสถานการณ์เศรษฐกิจโลกที่ชะลอตัวลง ท่ามกลางความตึงเครียดทางการเมืองที่กระจายตัวในหลายภูมิภาค ส่งผลให้ความสัมพันธ์ทางการค้าระหว่างประเทศลดลง เช่น เสถียรภาพรัฐบาลในยุโรปโซน ความขัดแย้งระหว่างอินเดียและปากีสถาน เหตุการณ์ประท้วงในฮ่องกง ซึ่งส่งผลต่อความกังวลในเศรษฐกิจและการเงินทั่วโลก ประกอบกับสถานการณ์เงินบาทที่แข็งค่าเมื่อเทียบกับประเทศคู่ค้าสำคัญ ส่งผลกระทบต่อทั้งภาคการส่งออกและภาคการท่องเที่ยวของไทย ทั้งนี้ ข้อมูลของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) แสดงการขยายตัวของปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งในปี 2562 ซึ่งเป็นการขยายตัวในอัตราที่ลดลงจากปีก่อน และนับเป็นปีแรกนับตั้งแต่เกิดวิกฤตการณ์ทางการเงินโลกที่ความต้องการเดินทางของผู้โดยสารต่ำกว่าแนวโน้มการเติบโตระยะยาว ส่งผลให้ในปี 2561-2562 สายการบินจำนวนมากประสบกับภาวะขาดทุน ขณะที่สายการบินต้นทุนต่ำในไทยขยายตัวไปยังตลาดต่างประเทศอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเป็นผลมาจากการอิมพอร์ตของตลาดภายในประเทศ ล้วนส่งผลกระทบต่อรายได้ของบริษัทฯ ทั้งสิ้น แต่ด้วยความมุ่งมั่นและตั้งใจของพนักงานทุกภาคส่วน ส่งผลให้บริษัทฯ ได้รับรางวัลสายการบินยอดเยี่ยมของโลกจากสกายแทร็กซ์ ได้แก่ รางวัลอันดับ 1 สายการบินที่ให้บริการสปาเลาจน์ยอดเยี่ยมของโลก (World's Best Airline Lounge Spa) โดยได้ติดต่อกันเป็นปีที่ 5 รางวัลอันดับ 1 สายการบินที่มีพนักงานให้บริการยอดเยี่ยมของเอเชีย (Best Airline Staff in Asia) นอกจากนี้



(นายสุเมธ คำรงชัยธรรม)
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

ยังได้รับการจัดอันดับให้เป็น 1 ใน 10 สายการบินชั้นนำยอดเยี่ยมของโลกปี 2019 (World's Top 10 Airlines of 2019) รางวัล TTG Travel Hall of Fame จากนิตยสาร TTG Travel โดยได้รางวัลสายการบินยอดเยี่ยมแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Best South-East Asian Airline) ติดต่อกันครบ 10 ปี โดยได้ต่อเนื่องเป็นปีที่ 4 และรางวัลสายการบินดีเด่นของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกประจำปี 2562-2563 เป็นต้น และได้รับรางวัลใหญ่จาก Trip Advisor ต่อเนื่องเป็นปีที่ 3 ได้แก่ สายการบินยอดเยี่ยมอันดับหนึ่งของประเทศไทย (Best Airline in Thailand) และสายการบินยอดเยี่ยมในภูมิภาคเอเชีย (Travelers' Choice Regional Airlines in Asia)

ด้วยความเชื่อมั่นว่าการดำเนินงานด้วยระบบการกำกับดูแลกิจการที่ดี จะเป็นเครื่องมือสำคัญที่จะส่งเสริมให้บริษัทเติบโตอย่างยั่งยืน คณะกรรมการบริษัท ได้ให้การสนับสนุนและส่งเสริมกิจกรรมส่งเสริมธรรมาภิบาลประจำปี 2562 หรือ CG Day โดยมีคณะกรรมการบริษัทฯ ฝ่ายบริหาร และพนักงาน ร่วมลงนามประกาศเจตนารมณ์เข้าร่วมโครงการแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริต (Collective Action Coalition Against Corruption – CAC) และได้ดำเนินโครงการ “การบินไทยคุณธรรม” อย่างต่อเนื่อง ในการพัฒนาองค์กรสู่การเป็นองค์กรคุณธรรม ควบคู่ไปกับการพัฒนาบุคลากรให้มีคุณธรรม จริยธรรม ซึ่งเป็นการเสริมความแข็งแกร่งให้องค์กรบริหารงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันได้อย่างยั่งยืน ส่งผลให้บริษัทฯ ได้รับผลการประเมินตามโครงการสำรวจการกำกับดูแลกิจการบริษัทจดทะเบียนไทยประจำปี 2562 (Corporate Governance Report of Thai Listed Companies 2019) ในระดับ “ดีเลิศ” รวมทั้งได้รับรางวัลเครื่องหมาย 5 ดาว จากคณะกรรมการบริษัทภิบาลแห่งชาติ

ในปี 2563 เป็นปีที่บริษัทฯ จะครบรอบ 60 ปี การบินไทยจะยังคงพุ่งทะยานไปข้างหน้า และมุ่งมั่นที่จะสร้างความภาคภูมิใจในฐานะสายการบินแห่งชาติอย่างสง่างามและยั่งยืน ในนามฝ่ายบริหารและพนักงาน ขอขอบคุณ ผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มทุกท่าน ที่ได้ให้การสนับสนุนการดำเนินงานของบริษัทฯ ด้วยดีเสมอมา ตลอด 6 ทศวรรษที่ผ่านมา การบินไทยได้เผชิญหลายสิ่งหลายอย่าง ทั้งอุปสรรคและความสำเร็จ แม้จะมีปัญหานานัปการ แต่สิ่งสำคัญที่ช่วยให้บริษัทฯ พินฝ่าไปได้ทุกครั้ง นั่นคือพลังแห่งความร่วมมือร่วมใจของพนักงานการบินไทย และพลังแห่งการสนับสนุนจากผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มทุกท่าน ซึ่งปัจจัยสำคัญที่จะช่วยให้เราเอาชนะทุกบททดสอบ และเดินหน้าสู่อนาคตอย่างภาคภูมิใจไปพร้อมกับชาวไทยทุกคน

รายงานของคณะกรรมการตรวจสอบประจำปี 2562

คณะกรรมการตรวจสอบของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 4 ท่าน ซึ่งเป็นผู้ทรงคุณวุฒิ และมีประสบการณ์ด้านบัญชี การเงินและการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงิน กฎหมาย การบริหารความเสี่ยง การบริหารทรัพยากรบุคคล และด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ ปัจจุบันคณะกรรมการตรวจสอบประกอบด้วย นางสาวนิตยา ดิเรกสถาพร เป็นประธานกรรมการตรวจสอบ พลอากาศเอก ชาญยุทธ ศิริธรรมกุล รองศาสตราจารย์ ดร.สัญลักษ์ ปัญวัฒน์ลิขิต และนายพงษ์ชัย อมตานนท์ เป็นกรรมการตรวจสอบ โดยมีนายสมนึก อ่างธรรมวงศ์ ผู้อำนวยการใหญ่สำนักงานการตรวจสอบภายใน เป็นเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ

ในระหว่างปี 2562 คณะกรรมการตรวจสอบของบริษัทฯ มีวาระดำรงตำแหน่ง ดังนี้

| | ดำรงตำแหน่ง | ตั้งแต่ |
|-----------------------------|----------------------|-------------------------------------|
| 1. นายดิศทัต โหตระกิตย์ | ประธานกรรมการตรวจสอบ | 2 ตุลาคม 2561 - 15 กรกฎาคม 2562 |
| 2. นายสมเกียรติ ศิริชาติไชย | กรรมการตรวจสอบ | 12 พฤศจิกายน 2557 - 15 สิงหาคม 2562 |
| 3. นายรัฐพล ภัคดีภูมิ | กรรมการตรวจสอบ | 12 พฤศจิกายน 2557 - 26 เมษายน 2562 |

ในปี 2562 คณะกรรมการตรวจสอบได้มีการประชุมร่วมกับผู้สอบบัญชี ผู้ตรวจสอบภายใน และผู้บริหารระดับสูงที่เกี่ยวข้อง รวม 14 ครั้ง ซึ่งเป็นการประชุมตามที่กำหนดไว้ 11 ครั้ง และเป็นการประชุมวาระพิเศษ 3 ครั้ง โดยการประชุมทุกครั้ง คณะกรรมการตรวจสอบได้ปฏิบัติหน้าที่อย่างเป็นอิสระ ตามขอบเขตหน้าที่ความรับผิดชอบที่ระบุไว้ในกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งสอดคล้องกับระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยคณะกรรมการตรวจสอบและหน่วยตรวจสอบภายในของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2555 แนวทางปฏิบัติที่ดีของคณะกรรมการตรวจสอบ และข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ทั้งนี้ การเข้าร่วมประชุมของกรรมการแต่ละท่านได้รายงานไว้ในหัวข้อการกำกับดูแลกิจการ ซึ่งคณะกรรมการตรวจสอบได้รายงานสรุปประเด็นที่สำคัญและความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ตามที่เห็นสมควร โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

1. การสอบทานรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานงบการเงินรายไตรมาส และงบการเงินประจำปีของบริษัทฯ และงบการเงินรวม รวมถึงรายการระหว่างกัน ร่วมกับผู้บริหารสายการเงินและกฤษฎีกา และผู้สอบบัญชี เพื่อพิจารณารายงานทางการเงิน การเปิดเผยข้อมูลประกอบงบการเงิน นโยบายการบัญชีและประมาณการที่สำคัญ ข้อสังเกตจากการตรวจสอบและสอบทานงบการเงินของผู้สอบบัญชี รวมทั้งได้พิจารณาคำอธิบายและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทฯ คณะกรรมการตรวจสอบได้ขอความเห็นผู้สอบบัญชีในเรื่องความถูกต้อง ครบถ้วนของงบการเงิน ความเหมาะสมของวิธีการบันทึกบัญชี และเปิดเผยข้อมูล รวมทั้งรายการปรับปรุงบัญชีที่สำคัญ เพื่อให้มั่นใจว่างบการเงินมีความถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญ ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และจากสถานการณ์ของบริษัทฯ คณะกรรมการตรวจสอบจึงได้เสนอแนะให้ฝ่ายจัดการจัดทำ Contingency Plan ด้านการเงินของบริษัทฯ ด้วย

ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้ประชุมร่วมกับผู้สอบบัญชีเป็นการเฉพาะ 1 ครั้ง โดยไม่มีผู้บริหารเข้าร่วม เพื่อหารือเกี่ยวกับความเป็นอิสระในการปฏิบัติหน้าที่และการแสดงความเห็นของผู้สอบบัญชี นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้หารือเกี่ยวกับเรื่องสำคัญในการตรวจสอบ (Key Audit Matters) ซึ่งเป็นประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องกับงบการเงินงวดปัจจุบันที่ผู้ใช้งบการเงินควรทราบ รวมทั้งได้ติดตามการดำเนินการและการตอบชี้แจงหนังสือถึงฝ่ายจัดการ (Management Letter) ของผู้สอบบัญชีอย่างต่อเนื่อง

2. การสอบทานความเพียงพอและประสิทธิภาพของระบบการควบคุมภายในและการบริหารความเสี่ยง

คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณารายงานผลการตรวจสอบจากสำนักงานการตรวจสอบภายใน ผลการจัดทำแบบประเมินการควบคุมภายในด้วยตนเอง ตามหลักเกณฑ์กระทรวงการคลังว่าด้วยมาตรฐานและหลักเกณฑ์ปฏิบัติการควบคุมภายในสำหรับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. 2561 ซึ่งอ้างอิงตามมาตรฐาน Committee of Sponsoring Organization of The Treadway Commission: COSO 2013

ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้ประชุมร่วมกับฝ่ายบริหารทั้งหมด 1 ครั้ง และได้เชิญผู้บริหารระดับสูงเข้าชี้แจงและร่วมหารือในวาระที่เกี่ยวข้องตามความเหมาะสม เพื่อหารือเกี่ยวกับการดำเนินงานของบริษัทฯ และประเด็นข้อตรวจพบต่าง ๆ ที่มีนัยสำคัญ

นอกจากนี้ ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริหารความเสี่ยงได้เข้าร่วมประชุมกับคณะกรรมการตรวจสอบ เพื่อรายงานเกี่ยวกับความเสี่ยงที่สำคัญของบริษัทฯ และแนวทางในการดำเนินการบริหารจัดการความเสี่ยงดังกล่าวเป็นประจำทุกปี

3. การกำกับดูแลตรวจสอบภายใน

คณะกรรมการตรวจสอบได้ให้แนวทางในการจัดทำแผนการตรวจสอบและได้พิจารณาอนุมัติแผนการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจสอบภายใน รวมทั้งได้อนุมัติแผนพัฒนารายบุคคล (Individual Development Plan) ซึ่งได้มีการประเมินและปรับปรุงกรอบความรู้และทักษะของผู้ตรวจสอบภายใน (Competency Framework) และสนับสนุนให้มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้พนักงานมีความรู้ความสามารถในการปฏิบัติงานตรวจสอบได้อย่างมีประสิทธิภาพ และได้เห็นชอบและสนับสนุนกลยุทธ์ของสำนักงานการตรวจสอบภายใน เพื่อให้การดำเนินการของสำนักงานฯ บรรลุตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ รวมทั้งได้ให้ความเห็นชอบผลการสอบทานกฎบัตรของสำนักงานการตรวจสอบภายใน

นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบยังได้รับทราบผลการดำเนินงาน และปัญหาอุปสรรคต่าง ๆ ของสำนักงานการตรวจสอบภายในทุกไตรมาส รวมทั้งได้ให้ข้อเสนอแนะในการดำเนินการแก้ไขสำหรับประเด็นจากรายงานการตรวจสอบที่มีนัยสำคัญ เพื่อให้ผู้บริหารมีการควบคุมภายในที่เพียงพอ รวมทั้งได้รายงานเรื่องที่มีความสำคัญต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อทราบด้วย

ในเดือนพฤศจิกายน 2561 กระทรวงการคลังได้ประกาศหลักเกณฑ์กระทรวงการคลังว่าด้วยมาตรฐานและหลักเกณฑ์ปฏิบัติการตรวจสอบภายในสำหรับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. 2561 คณะกรรมการตรวจสอบจึงให้สำนักงานการตรวจสอบภายในสอบทานคู่มือสำนักงานการตรวจสอบภายในเทียบกับหลักเกณฑ์ฯ ดังกล่าว และให้ติดตามการปรับปรุงหลักเกณฑ์ฯ และคู่มือเกี่ยวกับการปฏิบัติงานตรวจสอบภายในขององค์กรกำกับดูแลต่าง ๆ เพื่อปรับปรุงกฎบัตรของสำนักงานการตรวจสอบภายใน และคู่มือสำนักงานการตรวจสอบภายในให้เป็นปัจจุบันอยู่เสมอ รวมทั้งให้กรรมการผู้อำนวยการใหญ่กำหนดนโยบายให้หน่วยรับตรวจทุกหน่วยงานปฏิบัติตามหลักเกณฑ์กระทรวงการคลังว่าด้วยมาตรฐานและหลักเกณฑ์ปฏิบัติการตรวจสอบภายในสำหรับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. 2561 ในเรื่องหน้าที่และความรับผิดชอบของหน่วยรับตรวจอย่างเคร่งครัด

นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานงบประมาณประจำปีของสำนักงานการตรวจสอบภายใน ประเมินความเพียงพอและความเหมาะสมของทรัพยากร อนุมัติดัชนีวัดผลการปฏิบัติงาน พิจารณาความดีความชอบประจำปีของผู้อำนวยการใหญ่สำนักงานการตรวจสอบภายใน รวมทั้งได้รับทราบผลการประเมินคุณภาพการตรวจสอบภายใน ซึ่งสรุปได้ว่า งานตรวจสอบภายในของสำนักงานการตรวจสอบภายในส่วนใหญ่สอดคล้องกับมาตรฐานสากลสำหรับการปฏิบัติงานวิชาชีพการตรวจสอบภายใน (IIA Standards) และได้สนับสนุนสำนักงานการตรวจสอบภายในในการเป็นผู้ให้คำปรึกษาแก่หน่วยงานต่าง ๆ เช่น การเป็นที่ปรึกษาในคณะกรรมการเพื่อเข้าร่วมโครงการแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านทุจริต (Collective Action Coalition – CAC) ของบริษัทฯ ที่ปรึกษาคณะกรรมการปรับปรุงการใช้จ่ายให้มีประสิทธิภาพ และที่ปรึกษาคณะกรรมการปรับปรุงประสิทธิภาพการควบคุมภายในและกำกับดูแลกระบวนการจัดการการสำรองที่นิ่งและการออกบัตรโดยสารผู้โดยสารเดินทางเป็นหมู่คณะ (Group) เป็นต้น

4. การสอบทานการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง

คณะกรรมการตรวจสอบได้มีการประชุม และรับทราบรายงานจากสำนักเลขานุการบริษัทฯ ซึ่งทำหน้าที่กำกับ ติดตามการปฏิบัติงานของหน่วยงานต่าง ๆ ให้เป็นไปตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งได้ให้ข้อเสนอแนะในการดำเนินการพัฒนาปรับปรุงกระบวนการกำกับติดตามดังกล่าว

5. การพิจารณารายการที่เกี่ยวข้องกัน

คณะกรรมการตรวจสอบมีบทบาทในการสอบทานและให้ความเห็นต่อการทำรายการที่เกี่ยวข้องกันตามประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เพื่อให้มั่นใจว่าเป็นรายการที่ผ่านกระบวนการอนุมัติอย่างโปร่งใส โดยผู้มีส่วนได้เสียได้มีส่วนร่วมในการตัดสินใจ และเป็นรายการที่กระทำโดยคำนึงถึงผลประโยชน์ของบริษัทฯ เสมือนการทำรายการกับบุคคลภายนอก นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้รับทราบรายการที่เกี่ยวข้องกันทุกไตรมาส รวมทั้งได้สอบทานการเปิดเผยข้อมูลรายการระหว่างกันว่าเป็นไปอย่างถูกต้อง ครบถ้วน

6. การประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบได้ทบทวนกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบ รวมทั้งได้ประเมินผลการปฏิบัติงานด้วยตนเองตามแนวทางปฏิบัติที่ดีของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และคู่มือการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจ (ฉบับปรับปรุงปี 2555) โดยคณะกรรมการตรวจสอบได้ประเมินผลการปฏิบัติงานของตนเองทั้งคณะและเป็นรายบุคคล ผลการประเมินสรุปได้ว่า คณะกรรมการตรวจสอบได้ปฏิบัติงานตามหน้าที่ความรับผิดชอบอย่างรอบคอบและเป็นอิสระ สอดคล้องตามแนวทางปฏิบัติที่ดี และกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบ

7. การเสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชี

ตามที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขอความร่วมมือให้บริษัทฯ จัดหาบุคคลภายนอกเป็นผู้สอบบัญชีแทนสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ในปี 2563 เป็นต้นไปนั้น คณะกรรมการตรวจสอบได้เห็นชอบผลการคัดเลือกผู้สอบบัญชีรับอนุญาตตรวจสอบและรับรองงบการเงินปี 2563 ของบริษัทฯ และนำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่ออนุมัติให้นำเสนอที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นเพื่ออนุมัติการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีและกำหนดค่าตอบแทนต่อไป

จากการดำเนินการตามขอบเขตอำนาจหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย คณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่า บริษัทฯ ได้จัดทำงบการเงินอย่างถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน การทำธุรกรรมรายการที่เกี่ยวข้องกันเป็นไปอย่างสมเหตุผลและมีการเปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอ บริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายในที่เพียงพอ มีการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องโดยไม่พบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญ

ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้ปฏิบัติตามหน้าที่และความรับผิดชอบที่ได้ระบุไว้ในกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบด้วยความยึดมั่นในความถูกต้อง เที่ยงธรรม ระมัดระวังรอบคอบ โปร่งใส และเป็นอิสระ เพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ



(นางสาวนิตยา ดิเรกสภาพร)
ประธานกรรมการตรวจสอบ
วันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2563

รายงานของคณะกรรมการกำกับดูแลด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล ประจำปี 2562

ในปี 2562 คณะกรรมการกำกับดูแลด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล ซึ่งประกอบด้วย กรรมการบริษัท และฝ่ายบริหาร ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท ให้เปลี่ยนชื่อของคณะกรรมการ จากคณะกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการ เพื่อสังคม เป็นคณะกรรมการกำกับดูแลด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล (Environment, Social and Governance – ESG) เพื่อให้ภารกิจในความรับผิดชอบดูแลสอดคล้องไปกับการเปลี่ยนแปลงของสถานะสังคมในปัจจุบัน ที่ให้ความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจอย่างมีความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมและสังคมมากขึ้น เพื่อมุ่งสู่เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals (SDGs) และตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการกำกับดูแลด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาลได้ปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความสามารถ โดยได้ให้ข้อเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัท ในการดำเนินงานที่มีความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมและสังคม และกำกับดูแลให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำแผนงานประจำปีด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี ทั้งในด้านการป้องกันการทุจริตคอร์รัปชัน การปรับปรุงกระบวนการในการรับเรื่องร้องเรียน การส่งเสริมธรรมาภิบาล และจริยธรรม โดยในปี 2562 มีการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล ทั้งสิ้น 12 ครั้ง แบ่งเป็น วาระเพื่อพิจารณา 40 เรื่อง และวาระเพื่อทราบ 33 เรื่อง สรุปได้ดังนี้

1. การดูแลด้านสิ่งแวดล้อม

คณะกรรมการกำกับดูแลด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล ได้เห็นชอบให้บริษัท จัดตั้งคณะทำงาน 2 คณะ ประกอบด้วย คณะทำงานบริหารจัดการทรัพยากรเพื่อลดการสูญเสีย (Waste Management Committee) และคณะทำงานบริหารจัดการทรัพยากรเพื่อลดการสูญเสียจากกระบวนการผลิตอาหาร (Food Waste Management Committee) โดยประธานคณะกรรมการกำกับดูแลด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล ร่วมเป็นที่ปรึกษาในคณะทำงานดังกล่าว การดำเนินงาน มีดังนี้

1) โครงการ Waste Management

การบินไทยตระหนักถึงการพัฒนาที่ยั่งยืนทั้งในมิติเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม เพื่อนำไปสู่เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนของโลก UN Sustainable Development Goals (SDGs) จึงมีนโยบายการบริหารจัดการทรัพยากรเพื่อลดการสูญเสียและใช้ประโยชน์อย่างคุ้มค่า (Waste Management) ตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) เป็นการมองภาพองค์รวมที่เชื่อมโยงตั้งแต่ ต้นน้ำ-กลางน้ำ-ปลายน้ำ การใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่าและยั่งยืน และการจัดการความสูญเสียทรัพยากรในทุกด้าน โดยใช้หลักการ Reprocess/Reduce/Reuse/Recycle วางแผนปรับปรุงและพัฒนากระบวนการทำงาน ตลอดจนนำไปสู่ระบบเศรษฐกิจหมุนเวียน (Circular Economy) ในที่สุด ประกอบด้วย 3 ขั้นตอน ดังนี้

- ขั้นตอนการจัดการวัสดุหรือก่อนที่จะเป็นวัสดุใช้งานหรือกลายเป็นขยะ ได้แก่ การได้มาซึ่งวัสดุที่มีการใช้ทรัพยากรอื่นเพื่อผลิตมาอย่างเหมาะสม รวมถึงที่มาในการจัดซื้อ การสร้างเสริมสังคมร่วม และการเตรียมและเลือกใช้วัสดุเพื่อการสร้างสุขพลานามัยจากประโยชน์อย่างเต็มศักยภาพ
- ขั้นตอนการจัดการลดการเกิดขยะ ได้แก่ การผลิตและการใช้วัสดุอย่างมีประสิทธิภาพ การส่งมอบและใช้ประโยชน์ให้สูงสุดตามคุณค่าที่คงอยู่ กับกลุ่มผู้รับประโยชน์ และนำส่งคุณค่าในรูปแบบที่เหมาะสมตามความต้องการของผู้มีส่วนร่วมใน ห่วงโซ่คุณค่า
- ขั้นตอนการจัดการเปลี่ยนรูปเมื่อเกิดขยะแล้ว ให้กลับเข้าสู่วงจรของวัตถุดิบได้ใหม่อย่างยั่งยืน (Circular Economy)

ทุกขั้นตอนจะคำนึงถึงการนำนวัตกรรมเข้ามาสร้างประโยชน์ร่วมและการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่า ได้แก่ ทรัพยากรน้ำ ทรัพยากรพลังงาน รวมถึงการปลดปล่อยมลภาวะที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในน้อยที่สุด โดยเฉพาะการส่งผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ และด้านการเสียสมดุลของสิ่งมีชีวิตในทะเล ประกอบกับการใช้จ่ายอย่างคุ้มค่าทุกขั้นตอน โดยมองผ่านทั้งสามขั้นตอนนี้ถือเป็นการจัดการขยะอย่างครบวงจรอย่างแท้จริง โดยมีเป้าหมายในการลดขยะร้อยละ 50 ในปี 2573

ทั้งนี้ การบินไทยได้นำร่องการบริหารจัดการห่วงโซ่การผลิตอาหารเพื่อลดการสูญเสียในการผลิตอาหาร (Food Waste Management) ในปี 2562

2) โครงการ Food Waste Management

การบินไทยร่วมมือกับ FoodInnopolis สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ ดำเนินการโครงการบริหารจัดการทรัพยากรเพื่อลดการสูญเสียจากกระบวนการผลิตอาหาร (Food Waste Management) เป็นโครงการแรกภายใต้ชื่อโครงการ “Save Food, Save the World” สู่ต้นแบบ “สายการบินลดการสูญเสียด้านทรัพยากรอาหาร” โดยมีวัตถุประสงค์ ดังนี้

- เพื่อบริหารจัดการห่วงโซ่การผลิตอาหารเพื่อลดการสูญเสียด้านทรัพยากรอย่างจริงจังให้เห็นผล เป็นรูปธรรม ทั้งการลดค่าใช้จ่ายขององค์กร ลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และเปลี่ยนการสูญเสียทรัพยากรให้เป็นรายได้
- ปรับปรุงพัฒนากระบวนการปฏิบัติงานด้วยความรู้และนวัตกรรมทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีเพื่อลดการสูญเสียจากกระบวนการผลิตอาหาร (Food Loss)
- ใช้ประโยชน์จากทรัพยากรอย่างคุ้มค่าครอบคลุมทั้งห่วงโซ่อุปทาน เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อธุรกิจจากการยกระดับการบริหารจัดการทรัพยากรในกระบวนการผลิตอาหารของบริษัทฯ

เป้าหมายในการดำเนินโครงการ Food Waste Management มีดังนี้

- ลดการสูญเสียอาหารที่ผู้โดยสารไม่ต้องการ ร้อยละ 20
- ลดปริมาณขยะที่เกิดจากการผลิตอาหารในครัวการบิน ประมาณ 300 กิโลกรัมต่อวัน คิดเป็นเงินประมาณ 10 ล้านบาทต่อปี
- ลดการสูญเสียอาหารโดยรวมร้อยละ 3 และลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก 2,078 ตันคาร์บอนต่อปี หรือเทียบเท่าการปลูกต้นไม้ใหญ่จำนวน 230,000 ต้น

การดำเนินงานในปี 2562 มุ่งเน้นการทวนสอบเพื่อพัฒนาและปรับปรุงระบบการผลิตอาหารและการบริการ โดยหลักการ Reprocess/Reduce/Reuse/Recycle ตั้งแต่การจัดซื้อวัตถุดิบ การวางแผนเมนูอาหาร การผลิตและการนำอาหารขึ้นเครื่องบิน การพัฒนาระบบ Pre-Selected Menu เพื่อให้ผู้โดยสารเลือกเมนูก่อนขึ้นเครื่องบิน โดยจะเริ่มใช้ในเที่ยวบินของการบินไทย เส้นทางยุโรปในปี 2563 และภายในปี 2564 จะมีการดำเนินการในทุกเที่ยวบิน ตลอดจนการลดการใช้พลาสติกและการบริหารจัดการขยะบนเครื่องบิน นำไปสู่ระบบเศรษฐกิจหมุนเวียน (Circular Economy) ซึ่งการบินไทยมีการดำเนินงานตามแผนอย่างต่อเนื่องเพื่อให้บรรลุเป้าหมายของโครงการ โดยจะสร้างความรู้ความเข้าใจแก่พนักงาน ผู้โดยสาร และผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วน

โครงการบริหารจัดการทรัพยากรเพื่อลดการสูญเสียจากกระบวนการผลิตอาหาร (Food Waste Management) มีส่วนช่วยขับเคลื่อนประเด็นการลดการสูญเสียอาหารสำหรับประเทศไทย ซึ่งสอดคล้องกับวาระแห่งชาติว่าด้วยการผลิตและการบริโภคที่ยั่งยืน ตลอดจนการเป็นส่วนหนึ่งที่จะช่วยให้ประเทศไทยบรรลุเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนแห่งองค์การสหประชาชาติ (Sustainable Development Goals: SDGs) ได้ในที่สุด

อีกทั้งคณะกรรมการกำกับดูแลด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล ได้เห็นชอบให้นำโครงการบริหารจัดการทรัพยากรเพื่อลดการสูญเสียจากกระบวนการผลิตอาหาร (Food Waste Management) เป็นโครงการที่ใช้ในการวัดผลเชิงประสิทธิภาพเชิงนิเวศ (Eco-Efficiency) ของบริษัทฯ โดยได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ

2. การส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม

คณะกรรมการกำกับดูแลด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล ได้เห็นชอบและอนุมัติการส่งเสริมกิจการเพื่อสังคมต่าง ๆ อาทิ การให้ทุนส่งเสริมการศึกษานูตรีติดาของพนักงาน สนับสนุนและส่งเสริมพนักงานที่จัดทำโครงการและกิจกรรมที่เป็นคุณประโยชน์ต่อบริษัทฯ และสังคม

3. การส่งเสริมธรรมาภิบาลและจริยธรรม

ในปี 2562 คณะกรรมการกำกับดูแลด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล ได้ให้ความสำคัญในการพัฒนาด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ โดยได้ดำเนินการส่งเสริมธรรมาภิบาลและจริยธรรมในเรื่องต่าง ๆ ดังนี้

1) โครงการแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริต (Collective Action Coalition Against Corruption – CAC)

เพื่อส่งเสริมให้พนักงานได้มีความเข้าใจในหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ยึดมั่นในหลักธรรมาภิบาลและจริยธรรม ในการปฏิบัติหน้าที่ และเป็นกำลังสำคัญของบริษัทฯ ในการป้องกันและต่อต้านทุจริตประพฤติมิชอบ หรือการกระทำต่าง ๆ ที่ไม่เป็นธรรม คณะกรรมการกำกับดูแลด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล จึงได้มอบหมายให้สำนักเลขานุการบริษัทฯ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องประสานจัดกิจกรรมส่งเสริมธรรมาภิบาล ประจำปี 2562 ขึ้น ซึ่งในกิจกรรมดังกล่าว เมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2562 พลอากาศเอก ชัยพฤกษ์ ดิษยะศริน รองประธานกรรมการ รักษาการประธานกรรมการบริษัทฯ ในขณะนั้น ได้ลงนามประกาศเจตนารมณ์เข้าร่วมโครงการแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริต (Collective Action Coalition Against Corruption – CAC) เพื่อร่วมเป็นส่วนหนึ่งของความพยายามในการแก้ไขปัญหาการทุจริตคอร์รัปชันในประเทศไทยด้วย

2) องค์กรคุณธรรม

เพื่อขับเคลื่อนโครงการการบินไทยคุณธรรม บริษัทฯ จึงได้จัดการบรรยายพิเศษ ในหัวข้อ “การพัฒนาองค์กรคุณธรรม และปัจจัยสู่ความสำเร็จ” เพื่อสร้างการรับรู้และพร้อมใจปฏิบัติคุณธรรมร่วมกัน โดยได้เชิญ ศาสตราจารย์เกียรติคุณ นายแพทย์เกษม วัฒนชัย องคมนตรี และนายปราโมทย์ โชติมงคล อดีตประธานผู้ตรวจการแผ่นดิน ได้ให้เกียรติ มาแสดงปาฐกถาแก่กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน

3) แผนยุทธศาสตร์ (Road Map) และแผนปฏิบัติการ (Action Plan) ด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Corporate Governance) และด้านการกำกับการปฏิบัติตามกฎหมาย (Corporate Compliance)

ได้จัดให้มีการเสนอแนะแนวปฏิบัติด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Corporate Governance) และด้านการกำกับการปฏิบัติตามกฎหมาย (Corporate Compliance) และการกำกับการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ (Road Map) และแผนปฏิบัติการ (Action Plan) ระยะ 5 ปี ต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ดังนี้

3.1) ด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Corporate Governance) เพื่อให้หน่วยงานต่าง ๆ ของบริษัทฯ มีการดำเนินงานตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียน ปี 2560 ของคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (กลต.) และตามแนวทางของการประเมินด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีของสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) รวมทั้งได้ทบทวนอำนาจหน้าที่และจัดทำกฎบัตรของคณะกรรมการกำกับดูแลด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล

3.2) ด้านการกำกับการปฏิบัติตามกฎหมาย (Corporate Compliance) โดยได้พิจารณาปรับปรุงแก้ไขนโยบายการปฏิบัติตามกฎหมาย และทบทวนการวางรูปแบบกระบวนการกำกับด้านการปฏิบัติตามกฎหมาย เพื่อยกระดับมาตรฐานในการกำกับการปฏิบัติงานของพนักงาน และการดำเนินงานของบริษัทฯ เทียบเคียงกับบริษัทจดทะเบียนและสายการบินชั้นนำ

4. การดำเนินการเรื่องการร้องเรียนและการป้องกันการทุจริตคอร์รัปชัน

คณะกรรมการกำกับดูแลด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล ให้ความสำคัญกับปัญหาการร้องเรียนและป้องกันการทุจริตคอร์รัปชัน ด้วยถือเป็นภัยร้ายแรงต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และต่อพนักงาน ดังนั้น เมื่อมีเรื่องร้องเรียนจากผู้ที่พบเห็นการกระทำที่มีความเคลือบแคลง/เป็นข้อสงสัย หรือเชื่อได้ว่าเป็นการทุจริตและประพฤติมิชอบ มายังประธานกรรมการ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ เลขาธิการคณะกรรมการบริษัทฯ หรือรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ที่เกี่ยวข้องกับเรื่องทุจริตนั้น เรื่องร้องเรียนจะถูกนำส่งให้ผู้รับผิดชอบรับไปดำเนินการตามระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการร้องเรียนเกี่ยวกับการทุจริตหรือการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบข้อบังคับ คำสั่งบริษัท หรือธรรมาภิบาล หรือจริยธรรม ตามประมวลธรรมาภิบาล และจริยธรรม พ.ศ. 2553 โดยไม่มีการละเว้น และเพื่อเป็นการป้องกันการทุจริตคอร์รัปชัน ซึ่งในปี พ.ศ. 2562 บริษัทฯ ได้รับข้อร้องเรียนและส่งเรื่องให้สำนักงานการตรวจการองค์กรตรวจสอบข้อเท็จจริง จำนวน 95 เรื่อง

นอกจากนี้ คณะกรรมการกำกับดูแลด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล ได้สนับสนุนให้มีการประชาสัมพันธ์/เผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับการป้องกันการทุจริตคอร์รัปชันอย่างสม่ำเสมอ ผ่าน Bulletin, Intranet, Facebook, Line, E-mail ของพนักงาน และ Website ของบริษัทฯ และส่งเสริมให้สำนักงานการตรวจการองค์กรเข้าร่วมกิจกรรมวันต่อต้านคอร์รัปชัน ทั้งของสำนักงาน ป.ป.ช. และองค์กรต่อต้านคอร์รัปชัน (ประเทศไทย) อย่างต่อเนื่อง รวมทั้งสนับสนุนให้บุคลากรของบริษัทฯ ในทุกระดับเข้ารับการอบรมหลักสูตรการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน อีกทั้งได้ปรับปรุงแก้ไขระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการร้องเรียนเกี่ยวกับการทุจริตหรือการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบข้อบังคับ คำสั่งบริษัท หรือธรรมาภิบาล หรือจริยธรรมตามประมวลธรรมาภิบาลและจริยธรรม พ.ศ. 2562



(นางสาวศิริกุล เลากัยกุล)

ประธานกรรมการกำกับดูแล

ด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล

วันที่ 18 มีนาคม 2563

รายงานผลการดำเนินงานของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ประจำปี 2562

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีมติแต่งตั้งคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนซึ่งประกอบด้วย ผู้แทนจากคณะกรรมการบริษัทฯ จำนวน 3 คน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นกรรมการอิสระ และมีผู้แทนฝ่ายบริหารเป็นเลขานุการฯ โดยมีอำนาจหน้าที่ในการสรรหากรรมการบริษัทฯ และผู้บริหารระดับสูงกว่าผู้อำนวยการใหญ่ขึ้นไป รวมถึงกำหนดค่าตอบแทนกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหารระดับสูงให้เป็นไปตามข้อบังคับ หลักเกณฑ์ กฎหมาย กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง และเป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล รวมถึงหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีให้เป็นที่ยอมรับในระดับสากล

ในปี 2562 คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนได้ให้ความสำคัญกับการพิจารณาโครงสร้างและองค์ประกอบของคณะกรรมการต่าง ๆ ในบริษัทฯ ทั้งในเรื่องจำนวนคณะกรรมการบริษัทฯ ที่เหมาะสมกับขนาดประเภทและความซับซ้อนของธุรกิจ คุณสมบัติกรรมการฯ ในด้านทักษะความรู้ประสบการณ์ที่เกี่ยวข้อง (Skill Matrix) เพื่อที่จะช่วยสนับสนุนการดำเนินงานของบริษัทฯ ให้สามารถดำเนินไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงการพิจารณาระบบค่าตอบแทนสำหรับกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหารระดับสูงระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ให้มีความเหมาะสม และเทียบเคียงกับธุรกิจอื่น ๆ นอกจากนี้ ยังได้ดำเนินการเพื่อสรรหากรรมการบริษัทฯ และผู้บริหารระดับสูงระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ตามคุณสมบัติที่กำหนดให้เข้ามาปฏิบัติงานได้ตามความต้องการที่แท้จริงของบริษัทฯ เพื่อขับเคลื่อนและพัฒนาบริษัทฯ ให้เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนด

ตลอดปี 2562 คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน มีการประชุมทั้งสิ้น 16 ครั้ง ซึ่งสรุปสาระสำคัญของการประชุมได้ดังต่อไปนี้

1. พิจารณาทบทวน Skill Matrix ของคณะกรรมการบริษัทฯ ทั้ง Core Skills และ Specific Skills ที่เหมาะสมกับธุรกิจ และเชื่อมโยงกับทิศทางกลยุทธ์ของบริษัทฯ
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. พิจารณากลับกรองให้ข้อคิดเห็นต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ในเรื่องการปรับลด ควบรวม และการปรับปรุงหน้าที่การทำงานของคณะกรรมการชุดย่อย หรือคณะทำงานเฉพาะกิจต่าง ๆ เพื่อให้สอดคล้องและทันต่อสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป ลดความซ้ำซ้อน และเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานให้กับองค์กร
4. พิจารณาทบทวนการกำหนดค่าตอบแทนคณะกรรมการบริษัทฯ คณะกรรมการชุดย่อย และคณะทำงานเฉพาะกิจต่าง ๆ ระหว่างวันที่ 1 พฤษภาคม 2562 ถึงวันที่ 30 เมษายน 2563 ให้มีความเหมาะสมและนำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณา ก่อนนำเสนอที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้น ประจำปี 2562 เพื่ออนุมัติ
5. พิจารณาประเมินผลการปฏิบัติงานของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และนำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณา
6. พิจารณากำหนดคุณสมบัติหลักเกณฑ์การสรรหาคัดเลือกผู้ที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเข้าดำรงตำแหน่งผู้บริหารระดับสูงระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ทดแทนที่ลาออก เกษียณอายุและดำเนินการสรรหาเพื่อให้เข้ามาปฏิบัติหน้าที่ตามโครงสร้างการบริหารที่กำหนดไว้ กรณีผู้บริหารสัญญาจ้าง รวมถึงค่าตอบแทนที่เหมาะสม เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ อนุมัติ
7. พิจารณากฎบัตรของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
8. พิจารณาเรื่องการปรับปรุงโครงสร้างองค์กร โดยได้พิจารณาในส่วนของหลักการการจัดตั้งหน่วยงานสาย บริหารประสบการณ์ลูกค้า (CCO / Chief Customer Officer) และเห็นควรให้นำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาเห็นชอบต่อไป

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนได้ปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความสามารถด้วยความรอบคอบและอิสระ เพื่อให้เกิดประโยชน์แก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายอย่างเหมาะสมและได้รายงานผลการปฏิบัติงานให้คณะกรรมการบริษัทฯ ทราบเป็นประจำอย่างต่อเนื่องตลอดปี 2562

วลาภาสอก



(ชาญยุทธ ศิริธรรมกุล)

ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

วันที่ 16 มกราคม 2563

รายงานของคณะกรรมการบริหาร ประจำปี 2562

ในปี 2562 คณะกรรมการบริหารมีการประชุมทั้งสิ้น 22 ครั้ง เป็นการประชุมตามที่กำหนดไว้ 11 ครั้ง ประชุมวาระพิเศษ 11 ครั้ง เพื่อพิจารณากลับกรองเรื่องที่ผ่านมาจากการพิจารณาจากคณะกรรมการฝ่ายบริหารงานนโยบาย เว้นแต่เรื่องที่มีความเกี่ยวเนื่องจากคณะกรรมการชุดย่อยอื่น ก่อนนำเข้าสู่การพิจารณาของคณะกรรมการบริษัท และติดตามการดำเนินการตามนโยบายและมติของคณะกรรมการบริษัท รวมถึงการดำเนินการตามเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ และให้คำปรึกษาและคำแนะนำแก่ฝ่ายบริหารในการดำเนินการตามนโยบายของคณะกรรมการบริษัท โดยสรุปได้ ดังนี้

1. กลับกรองระเบียบวาระต่างๆ ก่อนนำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณานุมัติ : คณะกรรมการบริหารได้พิจารณากลับกรองระเบียบวาระ โดยยึดหลักการดำเนินการต้องเป็นไปตามระเบียบบริษัท กฎเกณฑ์ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง รวมถึงต้องมีความโปร่งใส สามารถตรวจสอบได้

2. ติดตามการดำเนินการตามนโยบายและมติของคณะกรรมการบริษัทฯ รวมถึงการดำเนินการตามเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ : คณะกรรมการบริหารได้มีการกำกับดูแล ให้คำแนะนำ รวมถึงติดตามการดำเนินการของสายงานต่างๆ โดยเฉพาะในเรื่องของการหารายได้ และลดค่าใช้จ่าย โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- ติดตามผลการดำเนินงานและสถานะทางการเงินของบริษัทฯ
- ติดตามผลการดำเนินงานของฝ่ายช่าง ในเรื่องของการซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ การบริหารจัดการภายใน การวางแผนอัตรากำลังพล การจัดทำ THAI MRO Master Plan เพื่อให้ค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ สามารถปรับลดลงได้ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้
- ติดตามแผนการขายเครื่องบินที่ปลดระวาง
- ติดตามผลการดำเนินงานของสายการบินพาณิชย์ ในเรื่องของการเพิ่มรายได้จากการจำหน่ายบัตรโดยสาร จากช่องทางการขายต่างๆ รวมทั้งโครงการ Foreign Exchange Guarantee for On-line Ticket System
- ติดตามแผนการจัดหาเครื่องบิน

3. พิจารณานุมัติในเรื่องต่างๆ ตามที่ได้รับมอบอำนาจจากคณะกรรมการบริษัทฯ : คณะกรรมการบริหารได้มีการพิจารณาอนุมัติระเบียบวาระต่างๆ ที่ได้รับมอบอำนาจ อาทิเช่น การแต่งตั้งกรรมการผู้แทนบริษัทฯ ในบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง การขอเพิ่มอัตราค่าจ้าง การปรับเปลี่ยนประเภทการจ้าง และการขอรับทดแทน ของหน่วยงานต่างๆ ทั้งอัตราแรงงานภายนอก และอัตราประจำ โดยพิจารณาอย่างละเอียด รอบคอบถึงความจำเป็นที่หน่วยงานต่างๆ ต้องมีการเพิ่มอัตราค่าจ้าง



(นายพีระพล กวรสกุลเจริญ)
ประธานกรรมการบริหาร
วันที่ 16 มกราคม 2563

รายงานของคณะกรรมการกำกับและติดตามแผนยุทธศาสตร์ประจำปี 2562

ในปี 2562 คณะกรรมการกำกับและติดตามแผนยุทธศาสตร์ ซึ่งประกอบด้วยกรรมการบริษัท และฝ่ายบริหาร ได้ปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท อย่างเต็มความสามารถ โดยได้ให้ข้อเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัท ด้านการกำกับดูแลให้ฝ่ายบริหารจัดทำแผนยุทธศาสตร์ ซึ่งจะต้องครอบคลุมทุกมิติของการดำเนินธุรกิจ รวมถึงด้านการดำเนินธุรกิจของกลุ่มบริษัทในเครือ และการกำกับดูแลบริษัทในเครือต่าง ๆ เพื่อให้บริษัท เป็นองค์กรที่สามารถแข่งขันได้อย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถสร้างผลตอบแทนที่เหมาะสมอย่างยั่งยืน มีการบูรณาการกัน รวมทั้ง ติดตาม รับผิดชอบต่อความคืบหน้า และติดตาม กำกับดูแล และให้คำแนะนำฝ่ายบริหารในการดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์ รวมทั้งกำกับดูแลให้มีผู้บริหารรับผิดชอบการดำเนินการตามแผนดังกล่าว โดยจัดลำดับความสำคัญและความจำเป็นเร่งด่วน ในการดำเนินการเพื่อเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ในปีที่ผ่านมา คณะกรรมการฯ ได้เห็นชอบและนำเสนอคณะกรรมการบริษัท อนุมัติแผนกลยุทธ์ 2562 (Strategy Map 2019) ในเดือน พฤษภาคม 2562 รวมทั้งสิ้น 11 โครงการ มีเป้าหมายหลักในการเพิ่มรายได้ที่หลากหลายและใช้ช่องทางที่มีให้เกิดประโยชน์สูงสุด อาทิ Ancillary Revenue โดยเน้นให้รายได้จากผู้โดยสาร รวมทั้งการบริหารจัดการต้นทุนทั้งด้านการซ่อมบำรุงอากาศยาน การปฏิบัติการบิน และบริษัทร่วมย่อย เพื่อลดค่าใช้จ่ายและสะท้อนต้นทุนที่แท้จริง สามารถกลับมามีกำไรอย่างยั่งยืน

นอกจากนี้ คณะกรรมการฯ ได้กำกับดูแลโครงการสำคัญต่างๆ อย่างเข้มข้น โดยในปี 2562 มีการประชุมทั้งสิ้น 9 ครั้ง ประกอบด้วย เรื่องเพื่อพิจารณาจำนวน 29 เรื่อง และเรื่องเพื่อทราบ จำนวน 8 เรื่อง เนื่องจากบริษัทฯ ได้รับผลกระทบอย่างมากจากสภาพแวดล้อมภายนอก รวมทั้งการแข่งขันสูง ประกอบกับการปรับตัวของบริษัทฯ ไม่ทันต่อเหตุการณ์ ดังนั้น การดำเนินการโครงการต่างๆ ของฝ่ายบริหาร จึงมีทั้งโครงการที่บรรลุตามเป้าหมายทั้งกรอบระยะเวลาดำเนินการและผลลัพธ์โครงการที่บรรลุตามเป้าหมายเฉพาะกรอบระยะเวลา และโครงการที่ยังไม่บรรลุตามเป้าหมาย โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. โครงการที่บรรลุตามเป้าหมายทั้งกรอบระยะเวลาดำเนินการและผลลัพธ์ ได้แก่ โครงการ THAI Operations Control Center (TOCC)
2. โครงการที่บรรลุตามเป้าหมายเฉพาะกรอบระยะเวลาดำเนินการ ได้แก่ โครงการ Improve Thai Smile Performance
3. โครงการที่ยังไม่บรรลุตามเป้าหมาย ได้แก่ โครงการการบริหารอากาศยานแบบครบวงจร (Plan Buy Fly Sell) โครงการ Enhance Web Sale/Online Sale โครงการ Implement New Web and Mobile โครงการ Improve Cost Efficiency โครงการ Minimize Cost of Unplanned Maintenance (787) โครงการปรับปรุงและพัฒนาการบริการครบวงจร เพื่อสร้างประสบการณ์ที่ดีให้กับลูกค้า (Build Customer Centric & Integrated Service Ring) โครงการ Develop Customer Experience Management System โครงการ Improve Customer Services in Key Areas โครงการ จัดโครงสร้างงาน ด้าน Chief Customer Officer (CCO) และ ด้าน Information Technology / Chief Information Officer (CIO)

ทั้งนี้ คณะกรรมการฯ มีความมุ่งมั่น ในการกำกับดูแลให้ฝ่ายบริหารจัดทำและดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์ เพื่อให้บริษัทฯ เป็นองค์กรที่สามารถแข่งขันได้อย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถสร้างผลตอบแทนที่เหมาะสมอย่างยั่งยืน



(นางปราภนา มงคลกุล)

ประธานคณะกรรมการกำกับและติดตามแผนยุทธศาสตร์

วันที่ 6 มีนาคม 2563



นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ



ความเป็นมาของบริษัทฯ

2503

รัฐบาลไทยในปี 2503 ได้จัดตั้ง บริษัท การบินไทย จำกัด เพื่อให้ประเทศไทยมีสายการบินแห่งชาติที่ให้บริการในระดับสากล โดยการร่วมทุนระหว่างบริษัท เดินอากาศไทย จำกัด กับสายการบินสแกนดิเนเวียนแอร์ไลน์ ซิสเต็ม มีวัตถุประสงค์แรกเริ่มเพื่อดำเนินธุรกิจการบินระหว่างประเทศ โดยบริษัทฯ ได้รับการสนับสนุนทางด้านการบริการ และด้านเทคนิคจากสายการบินสแกนดิเนเวียนแอร์ไลน์ ซิสเต็ม

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

2534-2553

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

2562

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทฯ มีทุนจดทะเบียน 26,989,009,500 บาท มีทุนชำระแล้ว 21,827,719,170 บาท มีกระทรวงการคลังและธนาคารออมสินถือหุ้นคิดเป็นร้อยละ 53.16 ส่วนที่เหลือร้อยละ 46.84 ถือหุ้นโดยประชาชนทั่วไปทั้งในประเทศและต่างประเทศ ซึ่งรวมถึงพนักงานของบริษัทฯ

จากบริษัทแรกในการสร้างธุรกิจการบินที่ได้สั่งสมประสบการณ์และกลยุทธ์ในการบริหารองค์กรจนสามารถเพิ่มทุน และสามารถจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ปัจจุบัน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นสายการบินแห่งชาติของประเทศไทย มีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม ประกอบธุรกิจบริการขนส่งทางอากาศทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ณ สำนักงานใหญ่ที่กรุงเทพมหานคร โดยมีฐานปฏิบัติการบินที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นศูนย์กลางของเครือข่ายขนส่ง ประกอบด้วย การให้บริการขนส่งทางอากาศ ได้แก่ การขนส่งผู้โดยสาร และการขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ และมีธุรกิจที่เกี่ยวข้อง คือ บริการคลังสินค้า บริการลูกค้าภาคพื้น บริการอุปกรณ์ภาคพื้น บริการการบินและบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน

2520-2531

การดำเนินการของบริษัทฯ ประสบผลสำเร็จด้วยดี หลังการก่อตั้งในวันที่ 30 มีนาคม 2520 สายการบินสแกนดิเนเวียนแอร์ไลน์ ซิสเต็ม ได้ออนหุ้นที่มีอยู่ทั้งหมดให้แก่ บริษัท เดินอากาศไทย จำกัด ทำให้การร่วมทุนสิ้นสุดลง และบริษัทฯ ได้ทำการเพิ่มทุนโดยมีกระทรวงการคลังเข้าเป็นผู้ถือหุ้น ต่อมาเมื่อวันที่ 1 เมษายน 2531 รัฐบาลในสมัยนายกรัฐมนตรียุ ฑอณัฐ พหลอภีเปรมติณสูลานนท์ ได้รวมกิจการการบินภายในประเทศที่บริษัท เดินอากาศไทย จำกัด ให้บริการ เข้ากับกิจการของบริษัทฯ ตามมติคณะรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจ ส่งผลให้เงินทุนจดทะเบียนของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นเป็น 2,230 ล้านบาท โดยมีกระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่

2556

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

วิสัยทัศน์ (Vision)

“เป็นสายการบินแห่งชาติที่มีการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ และมีกำไรอย่างยั่งยืน ให้บริการดีเลิศ ด้วยเสน่ห์ความเป็นไทย”

ด้วยบทบาทของสายการบินแห่งชาติ ประกอบธุรกิจการเดินอากาศ ขนส่งผู้โดยสาร สินค้าพัสดุภัณฑ์และไปรษณีย์ภัณฑ์ การบินไทยมีความมุ่งมั่นที่จะเป็นสายการบินที่คนไทยภาคภูมิใจ จากการให้บริการระดับโลกตามมาตรฐานสากลผสมผสานด้วยเสน่ห์ความเป็นไทยสร้างความประทับใจและพึงพอใจสูงสุดแก่ลูกค้า จากการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพและสร้างกำไรที่ยั่งยืน

พันธกิจ (Mission)

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

ทั้งนี้ ต้องดำเนินการภายใต้การกำกับดูแลกิจการที่ดีตามหลักธรรมาภิบาล

คุณค่าหลัก (Core Values)

เพื่อให้บริษัทฯ สามารถเติบโตอย่างแข็งแกร่งและยั่งยืน และสามารถแข่งขันได้ในสภาวะแวดล้อมทางธุรกิจที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว บริษัทฯ ส่งเสริมและยึดมั่นในคุณค่าหลักสำคัญ 3 ประการ ได้แก่

1. มุ่งเน้นการสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้า (Customer Satisfaction)

เป็นองค์กรที่มุ่งเน้นการสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้า โดยนำเสนอผลิตภัณฑ์และบริการที่สอดคล้องกับความต้องการและความคาดหวังของลูกค้าอย่างสม่ำเสมอ

2. ให้การบริการระดับโลก (World Class Services)

เป็นองค์กรที่มุ่งเน้นการให้บริการที่เป็นเลิศ สม่ำเสมอ และเป็นไปตามมาตรฐาน

3. สร้างคุณค่าในทุกมิติ (Value Creation)

เป็นองค์กรที่ส่งเสริมให้พนักงานสร้างคุณค่าจากการดำเนินธุรกิจอย่างมีประสิทธิภาพ พร้อมส่งมอบคุณค่าของผลิตภัณฑ์และบริการในทุกมิติอย่างยั่งยืน

กลยุทธ์

บริษัทฯ ได้กำหนด **กรอบยุทธศาสตร์ระยะยาว 10 ปี (พ.ศ. 2560 – 2569)** ที่สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์รัฐวิสาหกิจและนโยบายภาครัฐ ประกอบด้วย 5 กลยุทธ์ ได้แก่

1. กลยุทธ์เร่งทำกำไรเพิ่มจากการตลาดเชิงรุกและมีต้นทุนที่แข่งขันได้ (Aggressive Profit)

เพื่อสร้างกำไรสูงสุดอย่างต่อเนื่อง โดยการบริหารจัดการรายได้ด้านขนส่งทางอากาศและรายได้เสริม ต้นทุนผู้บิน และเครือข่ายเส้นทางบินอย่างมีประสิทธิภาพ

2. กลยุทธ์พัฒนาศักยภาพและแสวงหาโอกาสของกลุ่มธุรกิจ (Business Portfolio)

เพื่อใช้ประโยชน์จากการบริหารทรัพย์สินให้เกิดประโยชน์สูงสุด สร้างความได้เปรียบในการแข่งขันจากการประสานความร่วมมือภายในกลุ่มธุรกิจสายการบินและองค์กรพันธมิตร รวมถึง พัฒนาธุรกิจที่มีอยู่หรือธุรกิจใหม่ หรือร่วมทุนกับเอกชนในธุรกิจที่มีศักยภาพ

3. กลยุทธ์สร้างประสบการณ์การเดินทางที่ดีให้กับลูกค้า (Customer Experience)

เพื่อให้มีการบริการแบบไร้รอยต่อ (Seamless) ในทุกจุดบริการอย่างเหมาะสมกับลูกค้าแต่ละกลุ่ม โดยสร้างความพึงพอใจสูงสุดให้กับลูกค้า

4. กลยุทธ์ดำเนินงานด้วยนวัตกรรมและดิจิทัลเทคโนโลยี (Digital Technology)

เพื่อพัฒนาโครงสร้างสถาปัตยกรรมที่ทันสมัยรองรับนวัตกรรมที่ทำให้เกิดความได้เปรียบในการแข่งขัน และมีระบบเทคโนโลยีสมัยใหม่ที่เพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงาน และลดต้นทุน

5. กลยุทธ์บริหารทรัพยากรบุคคลอย่างมีประสิทธิภาพ (Effective Human Capital Management)

มีโครงสร้างองค์กรที่กระชับและคล่องตัว พนักงานมีความผูกพันกับองค์กร ความเป็นเจ้าของ และเข้าใจการมีส่วนร่วมเชิงธุรกิจ มีการพัฒนาความรู้ความสามารถที่สอดคล้องกับงานที่รับผิดชอบ เพื่อให้พนักงานทุกระดับ มีทักษะและความเชี่ยวชาญในการปฏิบัติงาน



ปลายปี 2561 คณะกรรมการและฝ่ายบริหาร เล็งเห็นว่าที่ผ่านมาบริษัทฯ ประสบกับ 3 ปัญหาสำคัญที่มีผลกระทบต่อประสิทธิภาพการดำเนินงานของบริษัทฯ เสมือนเป็นกับดัก (Trap) ที่ส่งผลให้บริษัทฯ ขาดทุนเป็นวัฏจักรหมุนเวียนต่อเนื่องมานาน ประกอบกับ บริษัทฯ ปรับตัวไม่ทันกับสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว อีกทั้งยังคุ้นชินกับวัฒนธรรมเดิมมานานเกินไป ทั้งนี้ ปัญหาดังกล่าว ประกอบด้วย

1. เครื่องบิน เนื่องจากมีอายุการใช้งานนาน ทำให้ต้นทุนการดำเนินงานสูงขึ้นจากค่าใช้จ่ายซ่อมบำรุงสูง จากสาเหตุเครื่องบินเข้าซ่อม ทำให้จำนวนเครื่องบินพร้อมใช้งานมีจำนวนน้อยลง รวมทั้งการนำเครื่องบินไปใช้ในเส้นทางที่ไม่เหมาะสมตาม Stage Length และค่าใช้จ่ายน้ำมันสูง เนื่องจากเครื่องบินรุ่นเก่าสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงมากกว่าเครื่องบินรุ่นใหม่
2. ประสิทธิภาพการบริการ เนื่องจากคุณภาพของการให้บริการไม่สม่ำเสมอ มีผลกระทบต่อภาพลักษณ์การให้บริการและความพึงพอใจของลูกค้า
3. ประสิทธิภาพการดำเนินงานในด้านรายได้และค่าใช้จ่าย เนื่องจากรายได้จากการขายบัตรโดยสารลดลง ซึ่งถึงแม้จะมีรายได้เสริมจากช่องทางอื่น แต่ยังมีสัดส่วนน้อยมาก เมื่อเทียบกับสายการบินชั้นนำต่างๆ ในขณะเดียวกัน บริษัทฯ ยังคงต้องบริหารจัดการค่าใช้จ่ายต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งค่าใช้จ่ายซ่อมบำรุง ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่สูงมาก

บริษัทฯ จึงได้จัดทำแผนฟื้นฟูปี 2562 หรือโครงการมนต์ตรา โดยมีเป้าหมายเพื่อให้ผลการดำเนินงานมีกำไรอย่างต่อเนื่อง และยั่งยืน รวมทั้งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและคุณภาพการให้บริการที่เทียบเคียงมาตรฐานชั้นนำ และรักษามาตรฐานความปลอดภัยในระดับสากลได้อย่างต่อเนื่อง โดยมีแนวทางการดำเนินงานตามกลยุทธ์หลัก 5 กลยุทธ์ ดังกล่าวข้างต้น ประกอบด้วย 11 โครงการ ดังนี้

1. โครงการบริหารจัดการโครงสร้างทางการเงิน
2. โครงการพัฒนาและเพิ่มรายได้ Ancillary โดยใช้ Digital Marketing
3. โครงการจัดหาอาหารโดยวิธี OEM
4. โครงการบริหารจัดการอากาศยานแบบครบวงจร Plan Buy Fly Sell
5. โครงการบริหารจัดการค่าใช้จ่ายน้ำมัน
6. โครงการบริหารจัดการด้านการขายและการใช้ประโยชน์ของเครื่องบิน (Profit & Loss by Tail Number)
7. โครงการ THAI MRO Master Plan
8. โครงการพัฒนาความร่วมมือกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) และบริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.)
9. โครงการปรับปรุงและพัฒนาการบริการครบวงจร เพื่อสร้างประสบการณ์ที่ดีให้กับลูกค้า
10. โครงการพัฒนาศักยภาพการขายผ่าน Digitalization
11. โครงการจัดโครงสร้างองค์กร

- จัดหาเครื่องบิน
- บริหารจัดการด้านการขาย และ การใช้ประโยชน์ของเครื่องบิน
- พัฒนาความร่วมมือกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) และบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.)
- พัฒนาความร่วมมือระหว่างสายการบินกลุ่ม THAI Group กับสายการบินสัญชาติไทยอื่นๆ

Aircraft

- Modernized Aircraft
- Manage the Sky
- Coordinate Family

Revenue

- Boost Ancillary Revenue by Digital Marketing
- Expand Non-Core Business (TG MRO Campus, Terminal 3, Catering OEM)

Cost

- Sales Management (P/L by tail no.)
- Plan Buy Fly Sell
 - Asset Management (Aircraft Residual Value) Fuel & FX Control
 - Digital Technology

Performance

- บริหารจัดการมูลค่าคงเหลือของเครื่องบิน ตามนโยบายโครงการ Plan Buy Fly Sell
- จัดโครงสร้างทางการเงิน
- พัฒนาและเพิ่มรายได้ Ancillary โดยใช้ Digital Marketing
- จัดหาอาหารโดยวิธี OEM
- ปรับปรุงขีดความสามารถ MRO เพื่อหารายได้เพิ่มให้บริษัทการบินไทย
- บริหารจัดการด้านการขายและ การใช้ประโยชน์ของเครื่องบิน (P/L by Tail No.)
- แผนงาน Fuel – FX control

Service Efficiency

- Ground to Sky
- Organization Restructure
- Effective Communication
- Image Recovery

- ปรับปรุงและพัฒนาบริการครบวงจร เพื่อสร้างประสบการณ์ที่ดีให้กับลูกค้า
- จัดโครงสร้างงานด้าน Information Technology (Chief Information Officer: CIO) และ Chief Customer Officer (CCO) ระดับ EVP สำหรับ Ground to Sky
- องค์กรคุณธรรม
- Effective Communication

Sustainable Development

ONE TG THAI

ทั้งนี้ ในการดำเนินการทั้งหมด การบินไทย ยึดหลัก

1. Digitalization นำไปสู่การพัฒนา เปลี่ยนแปลง ปรับปรุงธุรกิจ โดยเน้นประสิทธิภาพ รวดเร็ว ยืดหยุ่น ต่อการทำธุรกิจที่มีพลวัตสูง
2. หลักการดำเนินการแบบ “การบินไทยคุณธรรม โปร่งใส เป็นธรรม” โดยให้มีการดำเนินการอย่างรอบคอบรัดกุม เป็นไปตามระเบียบ ข้อบังคับ ทั้งภายในและภายนอก

การเปลี่ยนแปลงลักษณะการประกอบธุรกิจของปีที่ผ่านมา

การบริหารจัดการด้านการเงินและการบัญชี

ในปี 2562 บริษัทฯ ได้ดำเนินการบริหารจัดการด้านการเงิน การบัญชี และการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน ดังนี้

- การบริหารเงินสด บริษัทฯ มีการบริหารกระแสเงินสดคงเหลือในแต่ละสกุลเงินให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมเพียงพอกับค่าใช้จ่าย และการบริหารจัดการเพื่อเพิ่มผลตอบแทนและเป็นประโยชน์สูงสุดต่อบริษัทฯ อีกทั้งรักษาระดับวงเงินสินเชื่อระยะสั้นจากสถาบันการเงินต่าง ๆ ให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม เพื่อรองรับความผันผวนทางเศรษฐกิจและปัจจัยต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นทั้งในประเทศและต่างประเทศ
- ในด้านการปรับโครงสร้างเงินกู้ยืม บริษัทฯ ใช้เครื่องมือทางการเงิน ได้แก่ Cross Currency Swap (CCS) และ/หรือ Interest Rate Swap (IRS) ในการดำเนินการภายใต้มติคณะกรรมการบริษัทฯ โดยให้สอดคล้องกับสกุลเงินของเงินสดสุทธิจากการดำเนินงาน (Net Operating Cash Flow)
- การจัดการด้านการเงินเหล่านี้มีผลทำให้ต้นทุนทางการเงิน (Cost of Fund) ลดลง 0.55% โดยเงินกู้เฉลี่ยของบริษัทฯ ลดลง 6.4% จาก 157 พันล้านบาทในปี 2561 เป็น 147 พันล้านบาท ในปี 2562 โดยค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยของบริษัทฯ ลดลงเพียง 1.6% จาก 4.51 พันล้านบาท ในปี 2561 เป็น 4.44 พันล้านบาท ในปี 2562 แม้ว่าอัตราดอกเบี้ยจะปรับลดลงตลอดปี 2562 แต่เนื่องจากบริษัทฯ มีเงินกู้ที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่อยู่ที่เท่ากับร้อยละ 66 ในขณะที่เงินกู้แบบอัตราดอกเบี้ยลอยตัวอยู่ที่ร้อยละ 34
- ในการจัดการด้านบัญชี บริษัทฯ ได้ถือปฏิบัติตามมาตรฐานรายงานทางการเงินฉบับใหม่ที่เริ่มมีผลบังคับใช้ในปี 2562 เรื่องรายได้จากสัญญาที่ทำกับลูกค้าอย่างครบถ้วนถูกต้องตามเกณฑ์ที่มีผลบังคับใช้แล้ว และได้ศึกษาเตรียมการรองรับการปฏิบัติตามมาตรฐานรายงานทางการเงินฉบับใหม่ที่จะมีผลบังคับใช้ในปี 2563 ในเรื่องเครื่องมือทางการเงิน และเรื่องสัญญาเช่า นอกจากนี้ ในส่วนการบริหารงานบัญชีของสำนักงานสาขาต่างประเทศ ยังคงดำเนินการอย่างต่อเนื่องในการควบคุมทางบัญชีจากส่วนกลางทดแทนการส่งพนักงานจากสำนักงานใหญ่ไปประจำที่สำนักงานสาขา

- ในด้านการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน บริษัทฯ ได้มีการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันอากาศยานอย่างต่อเนื่องเป็นระบบ โดยได้ปรับนโยบายการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันฯ ให้สามารถจัดทำประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันฯ ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 20 และไม่เกินร้อยละ 80 ของปริมาณการใช้ในรอบหนึ่งปีงบประมาณ และระยะเวลาประกันไม่เกิน 24 เดือน จากในปี 2561 ที่กำหนดไว้ที่ 18 เดือน ทั้งนี้ การป้องกันความเสี่ยงในปริมาณที่สูงหรือต่ำกว่าระดับที่กำหนดไว้ จะต้องได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ โดยบริษัทฯ จะจัดทำประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันฯ ด้วยเครื่องมือทางการเงินแบบต่าง ๆ เพื่อให้เหมาะสมต่อสภาพตลาดในแต่ละช่วงเวลา โดยบริษัทฯ จะพิจารณาถึงการลดความผันผวนของราคาน้ำมันเป็นสำคัญ

การปลดระวางเครื่องบิน

ในการจัดหา ปลดระวาง และจำหน่ายเครื่องบิน เครื่องยนต์ อะไหล่ และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน บริษัทฯ ได้พิจารณาความเหมาะสมสอดคล้องกับสถานะตลาดเครื่องบิน แนวนอิมอุตสาหกรรมการบินโลก แผนการตลาดของบริษัทฯ และศักยภาพของฝูงบินปัจจุบัน ในปี 2562 บริษัทฯ อยู่ระหว่างการทบทวนโครงการจัดหาเครื่องบินปี 2562-2569 ได้มีแผนยึดการใช้งานเครื่องบินรุ่นเก่าที่ใช้งานมานานและมีกำหนดจะปลดระวางในปี 2562 ออกไปก่อน เพื่อรักษาปริมาณการผลิต (ASK) โดยในไตรมาส 4 ปี 2563 บริษัทฯ มีกำหนดรับมอบเครื่องบินเช่าดำเนินงาน แบบโบอิง 777-300ER จำนวน 3 ลำ เพื่อใช้ทำการบินในเส้นทางข้ามทวีป และแก้ปัญหาเรื่องเครื่องบินไม่พอใช้งานผลกระทบจากเครื่องยนต์โรลสรอยซ์

ในปี 2562 บริษัทฯ ได้ทำการส่งมอบเครื่องบินที่ดำเนินการขายในปีก่อนหน้า จำนวน 6 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 จำนวน 5 ลำ เครื่องบินบรรทุกสินค้าแบบโบอิง 747-400BCF จำนวน 1 ลำ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทฯ มีเครื่องบินรอการขายตามบัญชีจำนวน 15 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบินที่อยู่ระหว่างดำเนินการขาย จำนวน 14 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแบบแอร์บัส A340-500 จำนวน 3 ลำ เครื่องบินแบบแอร์บัส A340-600 จำนวน 6 ลำ พร้อมเครื่องยนต์อะไหล่ 6 เครื่องยนต์ เครื่องบินแบบ A300-600R จำนวน 1 ลำ เครื่องบินแบบโบอิง 737-400 จำนวน 3 ลำ และเครื่องบินบรรทุกสินค้าแบบโบอิง 747-400BCF จำนวน 1 ลำ คาดว่าจะเริ่มส่งมอบในไตรมาสแรกปี 2563 เป็นต้นไป (หมายเหตุ : เครื่องบินแบบโบอิง 737-400 TDE จำนวน 1 ลำ ที่จะไม่อยู่ในรายการขายเนื่องจากใช้เป็น Static Show)

การบริหารจัดการด้านการบริการบนเครื่องบิน

• First Class Service

เพื่อสร้างความพึงพอใจสูงสุดแก่ผู้โดยสารชั้นหนึ่ง บริษัทฯ ได้มีการปรับเปลี่ยนและปรับเพิ่มเมนูอาหารให้มีความหลากหลายและเป็นที่นิยมในแต่ละเส้นทางบิน โดยออกแบบเมนูอาหาร Michelin Chef นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้มีการคัดเลือกพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินที่จะปฏิบัติหน้าที่ในชั้นหนึ่ง โดยจะได้รับการอบรมเพิ่มเติมเพื่อปฏิบัติงานในชั้นหนึ่งอย่างมีประสิทธิภาพและอย่างมืออาชีพ

• Business Class Service

บริษัทฯ ได้ปรับเปลี่ยนการบริการผู้โดยสารในชั้นธุรกิจเพื่อให้ตรงกับความต้องการของผู้โดยสารมากที่สุด โดยปรับลดขั้นตอนในการเตรียมงานก่อนให้บริการ โดยนำ Service Trolley/Meal Cart มาใช้และนำภาชนะ Rectangle Plate มาให้บริการในบางเที่ยวบิน เพื่อให้ผู้โดยสารได้รับการบริการเร็วขึ้น

• การอบรมพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินแบบใหม่

บริษัทฯ ได้จัดระบบการฝึกอบรมพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินรุ่นใหม่ โดยเชื่อมโยงหลักการฝึกอบรมแบบ Competency Base Training และพื้นฐานความรู้ด้าน Safety, Security และ Service เพื่อสร้างมโนทัศน์ด้านการบริการที่มุ่งเน้น Customer Experience Management พัฒนาศักยภาพพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินให้มีคุณภาพ สร้างจิตสำนึกด้านการให้บริการที่มุ่งเน้นบทบาทและหน้าที่ในการให้บริการที่มีความปลอดภัยและมีคุณภาพ รวมถึงการสร้าง ความภาคภูมิใจในการเป็นพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินของบริษัทฯ ที่มีส่วนผลักดันให้บริษัทฯ มีศักยภาพในการแข่งขันระดับโลก

อีกทั้งยังมีโครงการเพิ่มศักยภาพการเรียนรู้ด้านวิชาชีพให้กับพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินรุ่นใหม่ TQV ซึ่งจะนำไปสู่การพัฒนาเพื่อให้พนักงานต้อนรับฯ มีความรู้รอบในทุกด้านประกอบด้วยหลักสูตรด้าน Commercial, Culture, Leadership and Management, Master of Ceremonies, Train the Trainer และ Personal Assistant หลักสูตรดังกล่าวข้างต้น ได้รับความร่วมมือและประสานงานกับฝ่ายพัฒนาและฝึกอบรมบุคลากร และองค์กรภายนอกที่มีความชำนาญเฉพาะ

นอกจากนั้น ฝ่ายฝึกอบรมพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินได้จัดทำหลักสูตรเพิ่มเติม 12 หลักสูตร เพื่อตอบสนองนโยบายของบริษัทฯ ในการพัฒนาพนักงานต้อนรับ

บนเครื่องบินในทุกระดับชั้น ตามการวิเคราะห์ผลจาก Skytrax และ IATA-Airs@t โดยหลักสูตรที่เพิ่มเติมดังกล่าว สามารถนำไปสู่การสร้างจิตสำนึก ทักษะคิด จิตวิทยาในการบริการ บทบาทหน้าที่รับผิดชอบทั้งในส่วนของพนักงานและหัวหน้างาน การสร้างทีม การสื่อสารกับลูกค้าอย่างมืออาชีพ บุคลิกภาพ ความเป็นมืออาชีพในงานบริการด้วยเสน่ห์ของความเป็นไทย เป็นต้น

ผลิตภัณฑ์ การบริการ และเส้นทางบินใหม่ที่เปลี่ยนแปลง

- เพิ่มความถี่ เส้นทาง กรุงเทพฯ-ปูซาน ในช่วงตารางบินฤดูร้อน 2562 ตั้งแต่เดือนเมษายน ถึงตุลาคม 2562 ทั้งไปและกลับอีก 1 เที่ยวบินในวันอังคาร จากเดิม 6 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เป็น 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ แต่ในตารางบินฤดูหนาวปี 2562/2563 ตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน 2562 ถึงมีนาคม 2563 กลับมาเป็น 6 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เนื่องจากไม่ได้รับอนุมัติตารางบินในวันอังคารจากท่าอากาศยานนานาชาติกิมแฮ เมืองปูซาน และใช้เครื่องบิน Airbus แบบ 330 (A330-300)
- เส้นทางกรุงเทพฯ-บาหลี จะทำการเปลี่ยน Aircraft ใหญ่ขึ้น จากเดิม แบบโบอิง 777-200 เป็น แบบโบอิง 747-400 (จำนวนที่นั่งเพิ่มมากขึ้น) เริ่มตั้งแต่เดือนมกราคม 2563
- เส้นทางกรุงเทพฯ-บรัสเซล อาจมีการทำการขอเพิ่มขนาด Aircraft และ/หรือ เพิ่มเที่ยวบิน เป็นบางวัน เริ่มตั้งแต่เดือนมกราคม 2563
- เส้นทางกรุงเทพฯ-เมลเบิร์น ได้ทำการเพิ่มเที่ยวบินจาก 11 เที่ยวบิน เป็น 14 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ใน TPI WINTER19//20
- เส้นทางกรุงเทพฯ-แฟรงก์เฟิร์ต TG922/923 ทำการปรับเที่ยวบินทั้งไปและกลับ จาก 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เป็น 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ และทำการบินเส้นทางไปกลับ ภูเก็ต-แฟรงก์เฟิร์ต TG926/927 3 เที่ยวบิน จะให้บริการตั้งแต่วันที่ 27 ตุลาคม 2562
- เพิ่มเที่ยวบิน TG932/933 กรุงเทพฯ-ปารีส ทั้งไปและกลับ 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ โดยเที่ยวบินใหม่นี้จะเริ่มให้บริการตั้งแต่วันที่ 28 ตุลาคม 2562
- เพิ่มความถี่ เส้นทาง TG934/935 กรุงเทพฯ-บรัสเซลส์ ทั้งไปและกลับ เป็น 6 เที่ยวบินต่อสัปดาห์
- เพิ่มความถี่ เส้นทาง TG936/937 กรุงเทพฯ-เวียนนา ทั้งไปและกลับ เป็น 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์
- เพิ่มความถี่ เส้นทาง TG944/945 กรุงเทพฯ-โรม ทั้งไปและกลับ เป็น 5 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

- เส้นทางกรุงเทพ-ปักกิ่ง TG614/615 ทำการเปลี่ยน Aircraft เพิ่มจำนวนที่นั่งจากเดิมจากแบบแอร์บัส A350-900 เป็นแบบโบอิง B777-300ER

โครงการขยายช่องทางจัดจำหน่ายผลิตภัณฑ์และบริการ เพื่อเพิ่มรายได้จากธุรกิจ On Ground Catering Services ภายในประเทศ

ปัจจุบัน ฝ่ายครีวการบิน ได้มุ่งเน้นการปรับปรุงพัฒนาผลิตภัณฑ์และบรรจุภัณฑ์รูปแบบใหม่ เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลงไป นอกจากนี้ มีการขยายช่องทางการจัดจำหน่ายผลิตภัณฑ์เพื่อสร้างรายได้เพิ่ม โดยมีการลงนามบันทึกความเข้าใจการเป็นพันธมิตรทางธุรกิจภาคพื้น ระหว่างบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) กับบริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน) ดำเนินการเพื่อส่งเสริมความร่วมมือในการศึกษาและพัฒนาการประกอบธุรกิจร่วมกัน โดยเริ่มจากการให้บริการอาหารและเบเกอรี่ของฝ่ายครีวการบินในร้าน Café Amazon เมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2561

นอกเหนือจากนี้ ฝ่ายครีวการบิน ยังได้ขยายช่องทางการจัดจำหน่ายผลิตภัณฑ์เพิ่มเติม โดยการจำหน่ายอาหารกล่องและเครื่องดื่ม เพื่อให้บริการผู้โดยสารบนรถโดยสารปรับอากาศ ชั้น 1 ทุกมาตรฐานในเที่ยวไปและเที่ยวกลับของ บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.) จำนวนกว่า 16 ล้านชุด กำหนดระยะเวลาสัญญา 3 ปี โดยเริ่มให้บริการตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2561 เป็นต้นไป

รางวัลกับบริษัทฯ ได้รับ

ในปี 2562 บริษัทฯ ได้รับรางวัลด้านต่าง ๆ อาทิ

รางวัลสายการบินยอดเยี่ยม

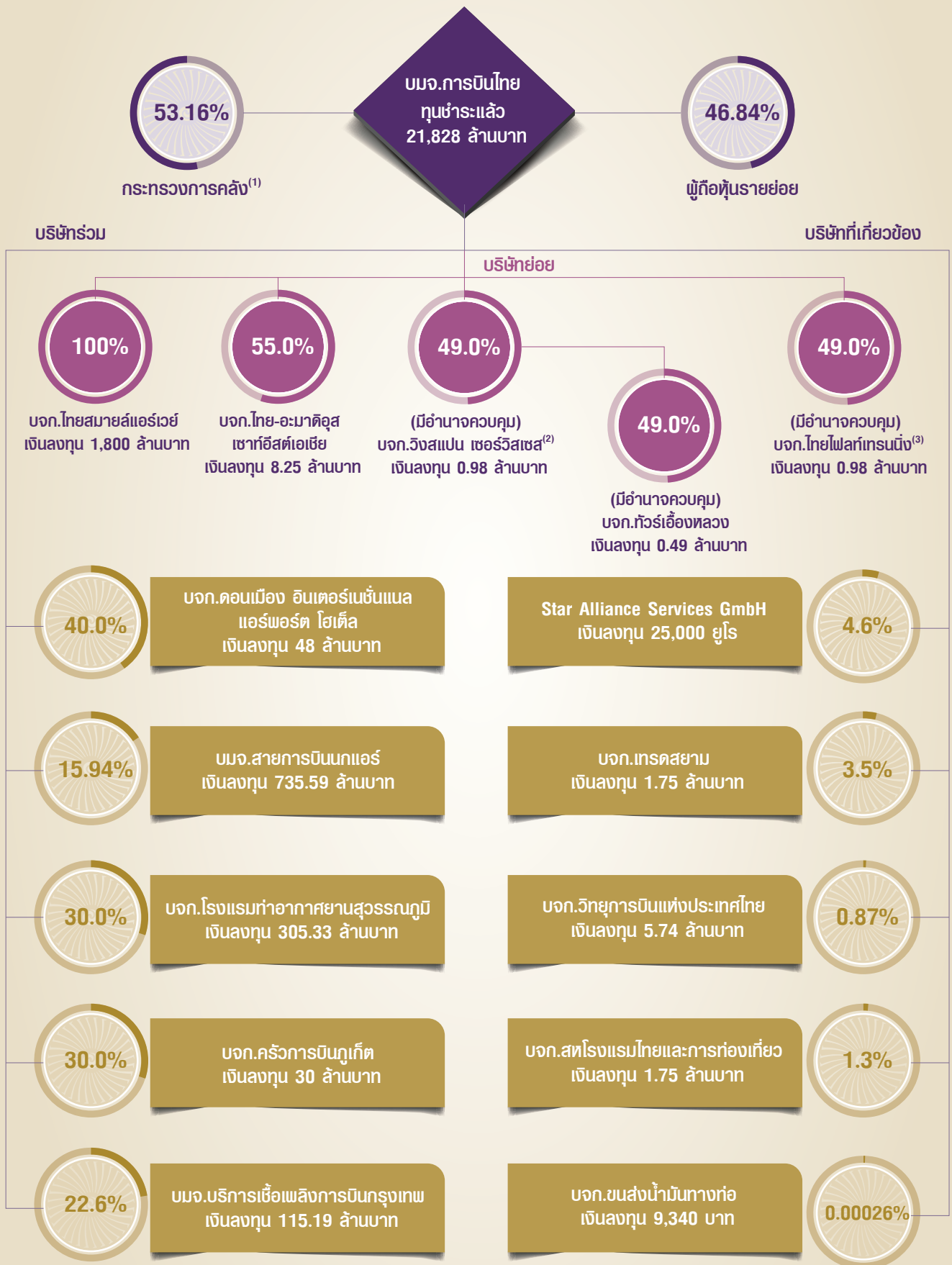
- ได้รับรางวัลสายการบินยอดเยี่ยมของโลก ประจำปี 2019 จากสกายแทร็กซ์ ได้แก่
 - รางวัลอันดับ 1 สายการบินที่ให้บริการสปาเลาจน์ยอดเยี่ยมของโลก (World's Best Airline Lounge Spa 2019)
 - รางวัลอันดับ 1 สายการบินที่มีพนักงานให้บริการยอดเยี่ยมของเอเชีย (Best Airline Staff in Asia 2019)
 - รางวัล 1 ใน 10 สายการบินชั้นนำยอดเยี่ยมของโลก ปี 2019 (World's Top 10 Airlines of 2019)
 - รางวัลสายการบินที่ให้บริการภาคพื้นสนามบินที่ดีที่สุดเป็นอันดับ 2 ของโลก (The World's Best Airport Services 2019)
 - รางวัลสายการบินที่ให้บริการชั้นประหยัดที่ดีที่สุดเป็นอันดับ 4 ของโลก (World's Best Economy Class Airlines 2019)

- รางวัลสายการบินที่ให้บริการชั้นธุรกิจที่ดีที่สุดเป็นอันดับ 7 ของโลก (World's Best Business Class Airlines 2019)
- รางวัลสายการบินที่มีพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินที่ดีที่สุดเป็นอันดับ 4 ของโลก (The World's Best Airline Cabin Crew 2019)
- รางวัลสายการบินที่มีพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินที่ดีที่สุดในประเทศไทย (Best Cabin Crew in Thailand 2019)
- รางวัล Best Intercontinental Airline จาก The Grand Travel Awards 2019
- รางวัลสายการบินที่ให้บริการอาหารบนเครื่องบินยอดเยี่ยมอันดับ 1 ของภูมิภาคเอเชีย จากงาน 2019 PAX International Readership Awards
- รางวัลสายการบินยอดเยี่ยมจาก TripAdvisor ประจำปี 2019 โดยได้รับติดต่อกันเป็นปีที่ 3
- รางวัล "Best Catering Award 2018" จากสายการบินแอร์โซน่า ประจำปีประเทศไทย
- รางวัล "Certificate Of Appreciation" จากสายการบินเจแปนแอร์ไลน์ ประจำปีประเทศไทย
- รางวัล TTG Travel Hall of Fame จากงาน TTG Travel Awards 2019 โดยได้รับติดต่อกันครบ 10 ปี และได้รับเกียรติบันทึกใน TTG Travel Hall of Fame ตั้งแต่ปี 2016 ถึงปัจจุบัน
- รางวัลสายการบินที่ให้บริการตรงต่อเวลายอดเยี่ยมประจำปี 2019 จาก AIRNAV อินโดนีเซีย
- รับรางวัล SUVARNABHUMI SERVICE EXCELLENCE (SSE) ประจำปี 2562 จากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ 3 รางวัล ได้แก่
 - รางวัลหน่วยงานพัฒนาการบริการยอดเยี่ยม EXCELLENCE SERVICE IMPROVEMENT AWARDS ประจำปี 2562
 - พนักงานต้อนรับภาคพื้นการบินไทย สังกัดกองบริการผู้โดยสารสายการบินลูกค้า ได้รับมอบรางวัลผู้ให้บริการยอดเยี่ยมประเภทบุคคล เหรียญเงิน STAFF SERVICE EXCELLENCE AWARDS SILVER MEDAL
 - พนักงานกองบริการพิเศษ ได้รับมอบรางวัลผู้ให้บริการยอดเยี่ยมประเภทบุคคล เหรียญทองแดง STAFF SERVICE MODEL AWARDS BRONZE MEDAL
- การบินไทยรับรางวัลสายการบินที่มีเว็บไซต์ของสายการบินยอดเยี่ยมจาก TravelMole ประจำปี 2019

รางวัลอื่น ๆ

- รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายช่าง การบินไทย รับรางวัล "คนต้นแบบคมนาคม" ประจำปี 2562

โครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ



หมายเหตุ

⁽¹⁾ รวมการถือหุ้นของธนาคารออมสิน 2.13%

⁽²⁾ บจก.ครัวการบินภูเก็ตถือหุ้นบุรีมลิตธิ 51%

⁽³⁾ บจก.วิงสแปนฯ ถือหุ้นบุรีมลิตธิ 51%

ลักษณะการประกอบธุรกิจ



○○

ในปี 2562 บริษัทฯ ยังคงมุ่งมั่นพัฒนาปรับปรุงคุณภาพผลิตภัณฑ์และ
การบริการในทุกจุดสัมผัสอย่างต่อเนื่อง โดยมีแผนการดำเนินงาน แนวคิด
และภาพลักษณ์ที่ชัดเจนภายใต้นโยบายการบริการจากใจ (Service from
the Heart) ซึ่งพนักงานการบินไทยทุกคนยึดมั่นมาตลอด 5 ทศวรรษของ
การให้บริการ ด้วยตระหนักดีว่าคุณภาพของการบริการลูกค้าเป็นปัจจัยหลัก
สู่ความสำเร็จของภารกิจการบินไทยการขนส่ง และขับเคลื่อนให้บริษัทฯ
สามารถแข่งขันกับสายการบินคู่แข่งได้อย่างยั่งยืน

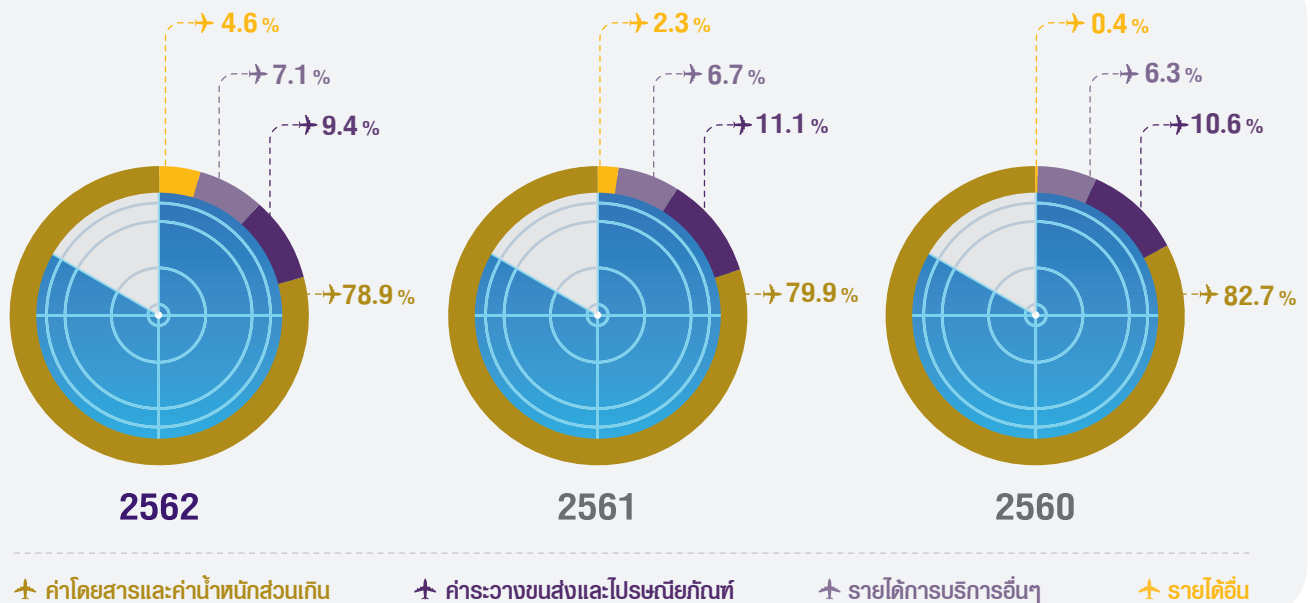
○○

โครงสร้างรายได้ของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

รายได้ของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ใน 3 ปีที่ผ่านมา มีดังนี้

| | ปี 2562 | | ปี 2561 | | ปี 2560 | |
|---|----------------|--------------|----------------|--------------|----------------|--------------|
| | ล้านบาท | ร้อยละ | ล้านบาท | ร้อยละ | ล้านบาท | ร้อยละ |
| รายได้จากกิจการขนส่ง | | | | | | |
| ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน | 149,044 | 78.9 | 160,255 | 79.9 | 157,475 | 82.7 |
| ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์ | 17,784 | 9.4 | 22,340 | 11.1 | 20,272 | 10.6 |
| รวมรายได้จากกิจการขนส่ง | 166,828 | 88.3 | 182,595 | 91.0 | 177,747 | 93.3 |
| รายได้การบริการอื่น ๆ ⁽¹⁾ | 13,452 | 7.1 | 13,370 | 6.7 | 12,111 | 6.3 |
| รวมรายได้จากการขายหรือการให้บริการ | 180,280 | 95.4 | 195,965 | 97.7 | 189,858 | 99.6 |
| รายได้อื่น ⁽²⁾ | 8,674 | 4.6 | 4,621 | 2.3 | 677 | 0.4 |
| รวมรายได้ | 188,954 | 100.0 | 200,586 | 100.0 | 190,535 | 100.0 |

หมายเหตุ : ⁽¹⁾ รายได้การบริการอื่น ๆ ประกอบด้วย รายได้จากหน่วยธุรกิจและรายได้จากกิจการสนับสนุนอื่น ๆ
⁽²⁾ รายได้อื่น ประกอบด้วย ดอกเบี้ยรับ ผลกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ รายได้อื่น ๆ และกำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุน



ในฐานะที่บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เป็นรัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงคมนาคม และดำรงสถานะเป็นสายการบินแห่งชาติ บริษัทฯ ได้ดำเนินกิจการด้านการบินพาณิชย์ ทั้งเส้นทางบินระหว่างประเทศและเส้นทางบินในประเทศ ให้บริการเกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศแบบครบวงจร โดยแบ่งการบริหารจัดการธุรกิจออกเป็น 3 กิจการ ประกอบด้วย กิจการขนส่งทางอากาศ (Core Business) หน่วยธุรกิจ (Business Unit) และกิจการอื่น ๆ

กิจการขนส่งทางอากาศ ประกอบด้วย บริการขนส่งผู้โดยสาร บริการขนส่งสินค้าพัสดุภัณฑ์และไปรษณีย์ภัณฑ์ ส่วนหน่วยธุรกิจเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องเนื่องโดยตรงกับการขนส่ง ประกอบด้วย การบริการคลังสินค้า การบริการลูกค้าภาคพื้น การบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น และครัวการบิน สำหรับกิจการอื่น ๆ เป็นกิจการสนับสนุนการขนส่ง ประกอบด้วย การบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน การบริการอำนวยความสะดวกการบิน การจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบิน การจำหน่ายสินค้าที่ระลึก บริการเครื่องฝึกบินจำลอง และการดำเนินงานของบริษัทย่อยทั้งหมด มีรายละเอียดดังนี้

กิจการขนส่งทางอากาศ

กิจการขนส่งทางอากาศถือเป็นกิจการหลักของบริษัทฯ ประกอบด้วย การบริการขนส่งผู้โดยสาร บริการขนส่งสินค้า พัสดุภัณฑ์และไปรษณีย์ภัณฑ์ โดยให้บริการขนส่งในเส้นทางบินไปยังจุดบินต่างๆ ทั้งแบบเที่ยวบินประจำและเที่ยวบินเช่าเหมาลำ ครอบคลุมทั้งเส้นทางบินระหว่างประเทศและภายในประเทศ ซึ่งให้บริการโดยบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ

หน่วยธุรกิจ

หน่วยธุรกิจของบริษัทฯ มีความเกี่ยวเนื่องโดยตรงกับกิจการขนส่งและมีส่วนสำคัญในการสนับสนุนให้การดำเนินธุรกิจสายการบินเป็นไปอย่างราบรื่น แต่ละหน่วยธุรกิจมีการดำเนินงานที่สอดคล้องกันอย่างเป็นระบบ เพื่อให้เครื่องบินสามารถเดินทางจากสถานีต้นทางถึงสถานีปลายทางตรงตามกำหนดเวลาที่ระบุในตารางบิน ด้วยความสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัย ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่จะช่วยสร้างความน่าเชื่อถือให้แก่บริษัทฯ พร้อมทั้งสร้างความมั่นใจให้แก่ผู้ใช้บริการ ทั้งนี้ ธุรกิจที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการขนส่งมีรายละเอียดการให้บริการดังนี้

- ธุรกิจการบริการคลังสินค้า (Cargo & Mail Terminal Services) ให้บริการจัดการคลังสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และบริการจัดการคลังสินค้า ณ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานกระบี่และท่าอากาศยานภูเก็ต

โดยการดำเนินงานบริการคลังสินค้า ประกอบด้วย การจัดการเก็บรักษาชั่วคราวและการดูแลสินค้าทั่วไป สินค้าที่ต้องได้รับการดูแลพิเศษ เช่น สินค้าสด สัตว์ที่ยังมีชีวิต วัตถุมีค่า และการให้บริการขนส่งสินค้าที่ต้องการควบคุมอุณหภูมิเป็นพิเศษ เป็นต้น

- ธุรกิจการบริการลูกค้าภาคพื้น (Ground Customer Services) ให้บริการอำนวยความสะดวกโดยตรงกับผู้โดยสารตั้งแต่เข้ามาสู่ท่าอากาศยาน ผ่านขั้นตอนต่างๆ จนเข้าสู่ตัวอากาศยาน จากตัวอากาศยานสู่ภาคพื้น ในเที่ยวบินทั้งขาเข้า-ขาออก โดยให้บริการแก่ผู้โดยสารของบริษัทฯ และผู้โดยสารของสายการบินลูกค้า
- ธุรกิจการบริการอุปกรณ์ภาคพื้น (Ground Equipment Services) ให้บริการที่เกี่ยวข้องกับอากาศยาน อำนวยความสะดวกบริเวณลานจอดอากาศยานให้กับบริษัทฯ และสายการบินลูกค้า ให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย มีความปลอดภัยสูงสุด พร้อมทำการบินเข้า-ออกได้ตรงเวลา

- ธุรกิจครัวการบิน (Catering Services) ดำเนินการในการผลิตอาหารสำหรับบริการผู้โดยสารทั้งเที่ยวบินในประเทศและระหว่างประเทศของบริษัทฯ รวมถึงอาหารสำหรับบริการผู้โดยสารของสายการบินชั้นนำอื่น ๆ พร้อมทั้งดำเนินธุรกิจภาคพื้นที่เกี่ยวข้องกับอาหาร เช่น ภัตตาคาร ณ ท่าอากาศยานนานาชาติ ร้านเบเกอรี่พัฟ แอนด์พาย (Puff & Pie Bakery House) การให้บริการจัดเลี้ยงทั้งในและนอกสถานที่ ร้านอาหารสวัสดิการพนักงาน การบริการอาหารในโรงพยาบาล การบริการอาหารห้องรับรองพิเศษสายการบิน (Airlines Lounge) และเป็นพันธมิตรกับองค์กรต่างๆ ในการจำหน่ายให้บริการ อาหารและเครื่องดื่ม เช่น บขส. Cafe Amazon

กิจการอื่นๆ

ในส่วนของกิจการอื่นๆ ที่สนับสนุนการขนส่ง ได้แก่ ฝ่ายช่าง การบริการอำนวยความสะดวก การจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบิน การจำหน่ายสินค้าที่ระลึก และบริการเครื่องฝึกบินจำลอง

โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

กิจการขนส่งทางอากาศ

บริษัทฯ เป็นสายการบินแห่งชาติ ที่ให้บริการด้านการขนส่งทางอากาศ เป็นกิจการหลักซึ่งได้พัฒนาการขนส่งไปสู่ภูมิภาคต่างๆ ของโลก ประกอบด้วย

- กิจการขนส่งผู้โดยสาร
- กิจการขนส่งสินค้า พัสดุภัณฑ์และไปรษณีย์ภัณฑ์

โดยมีรายละเอียดเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์และบริการดังนี้

กิจการขนส่งผู้โดยสาร

กิจการขนส่งผู้โดยสารมีเป้าหมายในการพัฒนาตลาดและเครือข่ายเส้นทางบินอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้สามารถแข่งขันได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยเน้นขีดความสามารถและดำเนินการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้เป็นศูนย์กลางการบิน (Hub) ที่สำคัญของภูมิภาค

ลักษณะผลิตภัณฑ์ หรือบริการ

ฝูงบินของบริษัทฯ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทฯ และสายการบินไทยสมายล์ มีจำนวนเครื่องบินที่ใช้ปฏิบัติการบินจำนวน 103 ลำ ประกอบด้วย เครื่องบินพิสัยไกลที่ใช้ทำการบินเส้นทางข้ามทวีป จำนวน 48 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแบบแอร์บัส A380-800 แอร์บัส A350-900 โบอิง 747-400 โบอิง 777-200ER/300ER เครื่องบินพิสัยกลางที่ใช้ทำการบินเส้นทางภูมิภาค จำนวน 35 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแบบโบอิง 777-200/300 แอร์บัส A330-300 โบอิง 787-8/-9 และเครื่องบินลำตัวแคบที่ใช้ทำการบินเส้นทางระยะใกล้ จำนวน 20 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแบบแอร์บัส A320-200

เครื่องบินที่ใช้ในการปฏิบัติการบิน

| แบบเครื่องบิน | จำนวน (ลำ) | |
|------------------|--------------------------|--------------------------|
| | ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 | ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 |
| แอร์บัส A380-800 | 6 | 6 |
| แอร์บัส A350-900 | 12 | 12 |
| 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 |
| แอร์บัส A320-200 | 20 | 20 |
| รวม | 103 | 103 |

การพัฒนาเส้นทางบินและจุดบิน

ในปี 2562 บริษัทฯ มีเป้าหมายปรับปรุงเครือข่ายเส้นทางบินตามแผนปฏิรูปการบินไทย เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนของบริษัทฯ และมุ่งให้มีกำไรในระยะยาว โดยดำเนินการปรับเวลา หรือแบบเครื่องบิน ให้เหมาะสมกับสภาพตลาดของแต่ละจุดบิน รวมทั้งพัฒนาตลาด โดยเน้นการปรับความถี่ของเที่ยวบินในจุดบินที่มีศักยภาพ สร้างความแข็งแกร่งของเครือข่ายเส้นทางบิน โดยเพิ่มจุดบินใหม่ และเพิ่มการใช้ประโยชน์จากความร่วมมือกับสายการบินพันธมิตร เพื่อขยายเครือข่ายเส้นทางบินให้ครอบคลุมลูกค้าได้ทุกกลุ่มเป้าหมาย เพิ่มความคล่องตัวในการปรับแผนตารางการบินให้สอดคล้องกับสถานะความต้องการในแต่ละฤดูกาล รวมทั้งตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงความต้องการของการเดินทางและสถานะการแข่งขัน รวมถึงส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อเส้นทางบินของภูมิภาคอาเซียน เพื่อรองรับการเปิดเสรีภายใต้กรอบประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC)

บริษัทฯ ยังคงความร่วมมือตามแนวทางของ THAI Group เพื่อบริหารบริษัทฯ สายการบินไทยสมายล์ และสายการบินนกแอร์ไปในทิศทางเดียวกัน รวมทั้งวางแผนการบิน เสริมสร้างศักยภาพการแข่งขันร่วมกัน และครอบคลุมลูกค้าได้ทุกกลุ่มเป้าหมาย โดยสายการบินไทยสมายล์ ได้ร่วมลงนามสัญญาความร่วมมือระหว่างกันบนเที่ยวบินรหัสร่วม (Code Share Flight) กับสายการบินนกแอร์ในเส้นทางไป-กลับ ดอนเมือง-ระนอง เพื่อเพิ่มเที่ยวบินไปยังจุดบินที่เป็นจังหวัดท่องเที่ยวเมืองรอง พร้อมทั้งตอบรับนโยบายรัฐบาลในการส่งเสริม

การท่องเที่ยวเมืองรองของรัฐบาล นอกจากนี้ สายการบินไทยสมายล์ได้ทำการบินทดแทนการบินไทย และทำการบินเสริมในจุดบินที่เหมาะสม รวมทั้งขยายเส้นทางบินให้ครอบคลุมในภูมิภาคอาเซียน จีน และอินเดีย เพื่อเสริมความแข็งแกร่งของเครือข่ายเส้นทางบินของบริษัทฯ และรองรับการขยายตัวของตลาด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 สายการบินไทยสมายล์ทำการบินภายในประเทศ รวม 10 เมือง ไปยัง อุดรธานี อุบลราชธานี ขอนแก่น เชียงใหม่ เชียงราย ภูเก็ต กระบี่ หาดใหญ่ สุราษฎร์ธานี และนราธิวาส เส้นทางภายในประเทศข้ามภาค คือ เชียงใหม่-ภูเก็ต และทำการบินไปยังต่างประเทศ รวม 20 เมือง ได้แก่ ฮองกง ฉางซา ฉงชิ่ง เจิ้งโจว เกาสง ปีนัง กัวลาลัมเปอร์ มณฑลเฉิงเต๋อ ย่างกุ้ง มุมไบ พุททศยา พาราณสี ชัยปุระ ลัคเนา กัลกัตตา อาห์เมดาบัด 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 รวมทั้งเชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน และสมุย-ภูเก็ต ในเส้นทางบินระหว่างประเทศ 7 เส้นทาง ได้แก่ กรุงเทพฯ ไปยัง ดานัง หลวงพระบาง มัลดีฟส์(มาเล) เสียมราฐ ฟูโก๊วก เนปิดอร์ และคัมรัน

บริษัทฯ ขยายเครือข่ายเส้นทางบิน เสริมความแข็งแกร่งของเครือข่ายเส้นทางบินของบริษัทฯ และรองรับการขยายตัวของตลาด โดยบริษัทฯ ได้ขยายความร่วมมือไปยังทวีปแอฟริกา ซึ่งบริษัทฯ ได้ร่วมลงนามสัญญาความร่วมมือระหว่างกันบนเที่ยวบินรหัสร่วม (Code Share Flight) กับสายการบิน Ethiopian Airlines (ET) ไปยังเมือง แอดดิสอาบาบา ในทวีปแอฟริกา และเริ่มให้บริการเที่ยวบินรหัสร่วม (Code Share Flight) ณ ปลายปี 2562

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้จัดทำตารางบินเป็นสองช่วงฤดู ประกอบด้วย ตารางบินฤดูร้อน (Summer Schedule) เริ่มจากวันอาทิตย์สุดท้ายของเดือนมีนาคมถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนตุลาคมของแต่ละปี และตารางบินฤดูหนาว (Winter Schedule) เริ่มจากวันอาทิตย์สุดท้ายของเดือนตุลาคมถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนมีนาคมของแต่ละปี เป็นไปตามข้อกำหนดของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association: IATA) ทั้งนี้ ในแต่ละฤดูจะมีการกำหนดความถี่ของเที่ยวบินชนิดเครื่องบิน และตารางการบินไปยังจุดบินต่างๆ ที่อาจแตกต่างกันตามการเปลี่ยนแปลงของความต้องการในแต่ละช่วงเวลา ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทฯ และสายการบินไทยสมายล์มีเครือข่ายเส้นทางบินให้บริการครอบคลุม 82 จุดบิน ใน 31 ประเทศทั่วโลก โดยเป็น 10 จุดบินภายในประเทศ (ไม่รวมกรุงเทพมหานคร)

เส้นทางบินภายในประเทศ

บริษัทฯ ได้พัฒนาเที่ยวบินภายในประเทศ โดยให้ความสำคัญกับจุดบินหลัก ขณะที่จุดบินรองและจุดบินย่อยบางจุด บริษัทฯ ได้ร่วมมือกับสายการบินพันธมิตร เพื่อรักษาส่วนแบ่งการตลาด

บริษัทฯ ทำการบินจากกรุงเทพฯ ด้วยความถี่ 108 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ดังนี้ ภาคเหนือ ได้แก่ เชียงใหม่ ภาคใต้ ได้แก่ ภูเก็ต และ กระบี่ โดยมีการเสริมผลิตภัณฑ์และให้บริการโดยสายการบินไทยสมายล์ ด้วยความถี่ 247 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ทำการบินในเส้นทางหลัก ได้แก่ กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ กรุงเทพฯ-ภูเก็ต กรุงเทพฯ-กระบี่ และทำการบินทดแทนการบินไทย ในเส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ กรุงเทพฯ-สุราษฎร์ธานี กรุงเทพฯ-หาดใหญ่ กรุงเทพฯ-ขอนแก่น กรุงเทพฯ-อุดรธานี กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี เชียงใหม่-ภูเก็ต และเส้นทางอื่น ได้แก่ กรุงเทพฯ-นราธิวาส

เส้นทางบินระหว่างประเทศ

บริษัทฯ ทำการบินเส้นทางระหว่างประเทศทั้งสิ้น 775 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ โดยแบ่งเป็น 2 เส้นทางหลัก ได้แก่ เส้นทางภูมิภาคเอเชีย 634 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง 54 จุดบิน

ใน 18 ประเทศ และเส้นทางข้ามทวีป 141 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง 18 จุดบิน ใน 13 ประเทศ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

เส้นทางภูมิภาคเอเชีย

บริษัทฯ ได้ปรับแผนเครือข่ายการบินให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาเครือข่ายการบินให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคเอเชีย ครอบคลุม 54 จุดบิน ใน 18 ประเทศ โดยบริษัทฯ แบ่งเส้นทางบินในภูมิภาคเอเชียเป็น 5 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางสายเหนือ เส้นทางสายใต้ เส้นทางสายตะวันตก เส้นทางสายตะวันออกกลางและเส้นทางสายอินโดจีน

เส้นทางสายเหนือ

เป็นเส้นทางที่มีปริมาณผู้โดยสารหนาแน่น ทำกำไรสูงให้บริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง โดยบริษัทฯ มีจุดบินไปยัง 22 จุดบิน ใน 4 ประเทศ ด้วยความถี่ 288 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ได้แก่ โตเกียว (นาริตะและฮาเนดะ) โอซากา นาโกยา ฟุกุโอกะ ซัปโปโร โซล ปูซาน มะนิลา ไทเป ฮองกง ปักกิ่ง เชียงไฮ้ กวางโจว คุนหมิง เซี่ยเหมิน เจิ้งตู และเพิ่มจุดบินใหม่ไปยัง เซินโต เมื่อวันที่ 29 ตุลาคม 2562

สำหรับจุดบินของสายการบินไทยสมายล์ ได้แก่ ฉางซา ฉงชิ่ง เจิ้งโจว เกาสง ฮองกง ภูเก็ต-ฮองกง และยกเลิกทำการบินไปยัง กวางโจว เมื่อวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2562

บริษัทฯ ได้ทำความร่วมมือกับพันธมิตรการบินสตาร์อัลไลแอนซ์ (Star Alliance) ทำเที่ยวบินรหัสร่วม (Code Share Flight) ไปยังจุดบินอื่นๆ อาทิ เส้นทางในประเทศญี่ปุ่น เกาหลี และจีน รวมทั้งสิ้น 11 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 ในขณะที่ขณะนี้การแข่งขันทวีความรุนแรงมากขึ้น เนื่องจากสายการบินจากอินเดียมีการพัฒนาอย่างรวดเร็ว และมุ่งเข้าสู่ประเทศไทยเช่นเดียวกัน บริษัทฯ มีจุดบินให้บริการ 19 จุดบิน ใน 6 ประเทศ ด้วยความถี่ 161 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ได้แก่

เดลี มุมไบ กัลกัตตา ไฮเดอราบัด บังคาลอร์ ธากา โคลัมโบ การูมาณฑู อย่างกุง เจนไน การาจี่ อีสลามาบัด และละฮอร์

สำหรับจุดบินของสายการบินไทยสมายล์ ได้แก่ มัณฑะเลย์ อย่างกุง พุทธคยา พาราณสี ซัยปุระ ลัคเนา มุมไบ และเพิ่มจุดบินใหม่ 2 จุดบินไปยังกัลกัตตา เมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2562 และอาห์เมดาบัด เมื่อวันที่ 28 ตุลาคม 2562

เส้นทางสายตะวันออกกลาง

สายการบินตะวันออกกลางมีความเข้มแข็งด้านเงินทุน ซึ่งเอื้อต่อการขยายฝูงบินและเส้นทางบินได้อย่างรวดเร็ว ส่งผลให้เส้นทางสายตะวันออกกลางเป็นเส้นทางที่มีการแข่งขันสูง

บริษัทฯ มีจุดบินให้บริการไปยัง 2 จุดบิน ใน 2 ประเทศ ด้วยความถี่ 10 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ได้แก่ ดูไบ และมัสกัต

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

เส้นทางสายอินโดจีน

เป็นเส้นทางที่เป็นจุดแข็งของเครือข่ายเส้นทางบินภูมิภาค เนื่องจากมีการเจริญเติบโตที่ดี และมีศักยภาพในการทำกำไรสูง ขณะเดียวกันมีการแข่งขันจากสายการบินต้นทุนต่ำเพิ่มขึ้น รวมถึงสายการบินต่างๆ ทำการบินตรงจากตะวันออกกลางและยุโรปเพิ่มมากขึ้น โดยบริษัทฯ มีจุดบินให้บริการ 6 จุดบิน ใน 3 ประเทศ ด้วยความถี่ 91 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ได้แก่ เวียงจันทน์ พนมเปญ ฮานอย และโฮจิมินห์ สำหรับจุดบินของสายการบินไทยสมายล์ ได้แก่ เสียมราฐ เวียงจันทน์ พนมเปญ และหลวงพระบาง

เส้นทางข้ามทวีป

เส้นทางอเมริกาเหนือ

สำหรับเส้นทางสายนี้เป็นตลาดที่มีขนาดใหญ่ และมีการแข่งขันสูงมาก การให้บริการเส้นทางบินขึ้นอยู่กับการเชื่อมโยงกับเครือข่ายภายในสหรัฐอเมริกาและแคนาดา

ปัจจุบันบริษัทฯ ไม่ได้ทำการบินโดยตรงไปยังเส้นทางอเมริกาเหนือ บริษัทฯ ได้ทำความร่วมมือกับพันธมิตรการบินสตาร์อัลไลแอนซ์ (Star Alliance) ทำเที่ยวบินรหัสร่วม (Code Share Flight) ไปยังจุดบินอื่นๆ อาทิ เส้นทางข้ามแปซิฟิก บริษัทฯ ได้ทำเที่ยวบินรหัสร่วมกับบอลลินิปปอนแอร์เวย์ ในเส้นทางจากญี่ปุ่นเข้าอเมริกาเหนือ คือ เส้นทางโตเกียว ไปยัง ลอสแอนเจลิส ชิคาโก นิวยอร์ก ซานฟรานซิสโก วอชิงตัน ดี.ซี. ซีแอตเทิล และแซนโฮเซ และบริษัทฯ ได้ทำการบินรหัสร่วมกับสายการบินแอร์แคนาดา ในเส้นทางฮ่องกง ไปยัง ไทرونโต และแวนคูเวอร์ เส้นทางโตเกียว ไปยัง แวนคูเวอร์ และเส้นทางไทเป ไปยัง แวนคูเวอร์

บริษัทฯ ได้ทำเที่ยวบินรหัสร่วมกับสายการบินอีวีเอแอร์ โดยมีไต้หวันเป็นศูนย์กลางไปยัง นิวยอร์ก ซานฟรานซิสโก แวนคูเวอร์ ลอสแอนเจลิส ซีแอตเทิล ฮุสตัน ชิคาโก และ ไทرونโต และบริษัทฯ ได้ทำการบินรหัสร่วมกับสายการบินเอเชียનાแอร์ไลน์ในเส้นทางเกาหลี่ เข้าอเมริกาเหนือ เส้นทางโซล ไปยัง ลอสแอนเจลิส ซานฟรานซิสโก นิวยอร์ก ซีแอตเทิล โฮโนลูลู และชิคาโก

สำหรับเส้นทางข้ามแอตแลนติก บริษัทฯ ได้ทำการบินรหัสร่วมกับสายการบินลุฟท์ฮันซา โดยมีแฟรงก์เฟิร์ตเป็นศูนย์กลางไปยังนิวยอร์ก แอตแลนตา ไมอามี ชิคาโก ดัลลัส และวอชิงตัน ดี.ซี. บริษัทฯ ได้ทำการบินรหัสร่วมกับสายการบินบรัสเซลส์แอร์ไลน์ โดยมีบรัสเซลส์เป็นศูนย์กลาง



ไปยังนิวยอร์ก วอชิงตัน ดี.ซี. และโทรอนโต บริษัทฯ ได้ทำการบินรหัสร่วมกับสายการบินแอร์แคนาดา ในเส้นทาง แฟรงก์เฟิร์ต ไปยัง มอนทรีออล และโทรอนโต เส้นทาง ลอนดอน ไปยัง โทรอนโต เส้นทางซูริก ไปยังโทรอนโต

ทั้งนี้ บริษัทฯ ทำเที่ยวบินรหัสร่วม (Code Share Flight) รวมทั้งหมด 15 จุดบินในสหรัฐอเมริกา และแคนาดา และมีรายได้เพิ่มขึ้นจากเที่ยวบินรหัสร่วม เนื่องจากมีนโยบาย มุ่งเน้นการขายเส้นทางเครือข่าย โดยจะส่งเสริมการขาย ร่วมกับสายการบินพันธมิตรมากขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้บริษัทฯ มีรายได้เพิ่มขึ้นในเส้นทางที่บริษัทฯ ทำการบินเองและมีเที่ยวบินเชื่อมต่อกับสายการบินอื่นในรูปแบบเที่ยวบินรหัสร่วม

เส้นทางยุโรป

บริษัทฯ มีบริการเที่ยวบินไปยัง 13 จุดบินใน 11 ประเทศของภูมิภาคยุโรป ด้วยความถี่รวม 102 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ได้แก่ ลอนดอน แฟรงก์เฟิร์ต ปารีส โรม โคเปนเฮเกน สตอกโฮล์ม ซูริก มิวนิค บรัสเซลส์ มิลาน ออสโล มอสโกวี และเวียนนา

สำหรับตลาดที่บริษัทฯ ไม่ได้เปิดทำการบินโดยตรง ทั้งในยุโรปและสหราชอาณาจักร บริษัทฯ ได้ทำความร่วมมือกับสายการบินพันธมิตรในการให้บริการเส้นทางบินโดยใช้เที่ยวบินรหัสร่วม ซึ่งเที่ยวบินรหัสร่วมทั้งหมดในยุโรปและสหราชอาณาจักรครอบคลุม 40 จุดบิน ใน 16 ประเทศ



เส้นทางออสเตรเลียและนิวซีแลนด์

ในภาคพื้นออสเตรเลีย บริษัทฯ ให้บริการ 5 จุดบินใน 2 ประเทศ ได้แก่ ซิดนีย์ เมลเบิร์น บริสเบน เพิร์ธ ในออสเตรเลีย และโอ๊คแลนด์ ในนิวซีแลนด์ ด้วยความถี่รวม 39 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้จัดเที่ยวบินรหัสร่วม กับสายการบินแอร์นิวซีแลนด์ ซึ่งเป็นสายการบินพันธมิตร โดยการเชื่อมโยงเครือข่ายการบินของบริษัทฯ เข้ากับเส้นทาง ฮองกง-โอ๊คแลนด์ และเที่ยวบินระหว่างเมืองท่องเที่ยวต่างๆ รวม 2 จุดบิน ใน 1 ประเทศ คือ เวลลิงตัน ไครสต์เชิร์ช

การบริการลูกค้า

ในปี 2562 บริษัทฯ ยังคงมุ่งมั่นพัฒนาปรับปรุงคุณภาพผลิตภัณฑ์และการบริการในทุกจุดสัมผัสอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ลูกค้าในแต่ละกลุ่มเป้าหมายได้สัมผัสประสบการณ์การบินที่โดดเด่นงดงามผสานเอกลักษณ์ของความเป็นไทย เริ่มตั้งแต่การบริการก่อนเที่ยวบิน (Pre-Flight Services) การบริการบนเที่ยวบิน (In-Flight Services) ไปจนถึงการให้บริการหลังเที่ยวบิน (Post-Flight Services) โดยมีแผนการดำเนินงาน แนวคิดและภาพลักษณ์ที่ชัดเจนภายใต้ต้นแบบการบริการจากใจ (Service from the Heart) ซึ่งพนักงานการบินไทยทุกคนยึดมั่นมาตลอด 5 ทศวรรษของการให้บริการ ด้วยตระหนักว่าคุณภาพของการบริการลูกค้าเป็นปัจจัยหลักสู่ความสำเร็จของภารกิจการให้บริการการขนส่งและขับเคลื่อนให้บริษัทฯ สามารถแข่งขันกับสายการบินคู่แข่งได้อย่างยั่งยืน

เพื่อเน้นย้ำถึงการบริการที่เป็นเลิศ สม่ำเสมอ และเป็นไปตามมาตรฐานที่ตกลงไว้ การบริการลูกค้าถือว่าเป็นหัวใจในการดำเนินธุรกิจ บริษัทฯ ได้จัดทำข้อตกลงระดับการบริการ (Service Level Agreement: SLA) กับทุกจุดบริการหลัก และกำหนดขั้นตอนการให้บริการ (Service Operation Procedure) ตั้งแต่การสำรองที่นั่ง จนเสร็จสิ้นการเดินทางที่จุดหมายปลายทาง มีการตรวจประเมินและติดตามคุณภาพการบริการทุกจุดบริการอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เป็นไปตามข้อตกลงระดับการบริการ และขั้นตอนการให้บริการ ทั้งจากหน่วยงานภายในและหน่วยงานภายนอก การสุ่มตรวจการปฏิบัติงานแบบไม่แจ้งให้ผู้รับการตรวจทราบ (Mystery Shopping) รวมถึงการตรวจประเมินคุณภาพผลิตภัณฑ์และการบริการจากสถาบันที่ได้รับการยอมรับระดับโลก เพื่อให้แน่ใจว่าลูกค้าได้รับความพึงพอใจสูงสุดจากการใช้บริการ และผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพตลอดการเดินทาง

การประเมินผลและการกำกับดูแลข้อตกลงระดับการบริการที่ดี นอกจากเป็นการเสริมสร้างประสบการณ์ที่ดีในการเดินทาง (Customer Experience) ให้ลูกค้าเกิดความพึงพอใจ ักดี ต่อผลิตภัณฑ์และบริษัท (Brand Loyalty) อันเป็นการรักษาฐานลูกค้าเดิมให้กลับมาใช้บริการอีก และยังช่วยให้เกิดการตลาดแบบปากต่อปาก (Word of Mouth) โดยเฉพาะจากผู้บริโภคที่ชอบพูดถึงแบรนด์หรือผลิตภัณฑ์ใดๆ ที่ตนชื่นชอบ (Brand Advocates) ทางสื่อสังคมออนไลน์ (Social Media) สำหรับรายละเอียดของการพัฒนาการบริการลูกค้าในแต่ละขั้นตอน มีดังนี้

ด้านการบริการก่อนเที่ยวบิน

บริษัทฯ ได้พัฒนาระบบการให้บริการผ่านอินเทอร์เน็ต โทรศัพท์มือถือ (Electronic and Mobile Service) เพื่อเพิ่มความสะดวกรวดเร็วและความสะดวกให้ลูกค้าสามารถเข้าถึงข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางได้ง่ายขึ้น อาทิ ข้อมูลการจองบัตรโดยสาร การตรวจสอบรายละเอียดเกี่ยวกับเที่ยวบิน ตารางบิน ตลอดจนการแจ้งข้อมูลให้ลูกค้าทราบเมื่อเที่ยวบินไม่เป็นไปตามปกติ นอกจากนี้ ยังเพิ่มช่องทางการจ่ายเงินใน เว็บไซต์ให้มากขึ้น และให้บริการ Website Live Chat 24 ชั่วโมง 7 วัน เพื่อเพิ่มความสะดวกรวดเร็วและให้ความช่วยเหลือกับลูกค้า รวมทั้งเพิ่มช่องทางการเช็คอินด้วยตนเองผ่านอินเทอร์เน็ต โทรศัพท์มือถือ และเครื่อง Kiosk สำหรับการบริการที่ทำอากาศยาน ได้เพิ่มเคาน์เตอร์ Bag Drop ที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ สำหรับลูกค้าที่เช็คอินด้วยตนเอง (e-Check In)

ด้านการบริการบนเครื่องบิน

บริษัทฯ มุ่งเน้นการพัฒนาการบริการของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน โดยปรับรูปแบบการให้บริการเป็นแบบเฉพาะบุคคล ทั้งในชั้นหนึ่งและชั้นธุรกิจ รวมถึงปรับเปลี่ยนรายการอาหารและเครื่องดื่มที่ให้บริการให้มีความหลากหลาย และมีการนำเสนอให้มีความโดดเด่นและน่าสนใจมากขึ้น อาทิ อาหารยอดนิยมของแต่ละท้องถิ่น อาหารสำหรับไทย เครื่องดื่มสมุนไพร และเมนูพิเศษในช่วงเทศกาลต่างๆ การบริการในเที่ยวบินภายในประเทศชั้นธุรกิจ บริษัทฯ ได้ปรับเปลี่ยนการบริการ นำเสนอรูปแบบใหม่โดยการใช้ Rectangle Plate มาทดแทนแบบเก่า อีกทั้งได้มีการปรับเปลี่ยนเมนูอาหารในช่วง Meal Time และ Non Meal Time ให้ดูน่ารับประทานมากขึ้น

บริษัทฯ มุ่งเน้นการพัฒนาคุณภาพการบริการบนเครื่องบิน เพื่อสร้างความพึงพอใจสูงสุดแก่ผู้โดยสารในทุกชั้นบริการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในชั้นหนึ่งและชั้นธุรกิจ พร้อมได้วางแผน

และกำหนดขั้นตอนการบริการให้สอดคล้องกับความพึงพอใจและความต้องการของผู้โดยสารอย่างแท้จริง ในแต่ละเส้นทางบิน ภายใต้เงื่อนไขด้านความปลอดภัยทางการบินของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ในส่วนของผู้ประกอบการบริการบนเครื่องบิน 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 “Mandarina Duck” และ “Lacoste”

ด้านอาหารและเครื่องดื่ม ได้ปรับปรุงและออกแบบรายการอาหารที่ใช้บริการในชั้นหนึ่งและชั้นธุรกิจ โดยผู้เชี่ยวชาญและชำนาญการ ทั้งนี้ ได้คำนึงถึงรสชาติอาหารที่เป็นแบบฉบับของอาหารแต่ละชนิด โดยเฉพาะรสชาติของอาหารไทย โดยได้เชิญผู้เชี่ยวชาญและมีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับมาเป็นที่ปรึกษาและออกแบบรายการอาหาร ได้แก่ ผศ.ศรีสมร คงพันธ์ Chef Michelin จากประเทศฝรั่งเศส Chef จาก Le Bua Chef จาก Marriott Hotel และ KIIN KIIN Chef Michelin จาก Copenhagen Denmark นอกจากนี้ ได้จัดทำรายการอาหารพิเศษสำหรับให้บริการผู้โดยสารในช่วงเทศกาลต่างๆ บริษัทฯ ได้นำผลิตภัณฑ์วิสาหกิจชุมชน (OTOP) ขึ้นบริการบนเที่ยวบิน อาทิเช่น 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** ในด้านของอาหาร และเครื่องดื่ม จะมีการพิจารณาถึงฤดูกาลของวัตถุดิบ ที่มาของวัตถุดิบ ความต้องการของลูกค้า เพื่อให้การบริหารต้นทุน และคุณภาพเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุดในอีกด้านหนึ่งต้องมีการสร้าง Promotion เพื่อเป็นการตอบแทนลูกค้า และสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าของบริษัทฯ ตลอดทั้งปี
4. **Partner & Vendor** ในส่วนของผู้ประกอบการ และ Catering ที่เกี่ยวข้อง จะให้ความร่วมมือที่ใกล้ชิดกันมากขึ้น เพื่อให้เกิดประโยชน์ทั้งสองฝ่าย และสามารถพัฒนาคุณภาพของการบริการไปถึงเป้าหมายที่กำหนดได้
5. **Executive Chef Officer** ในส่วนของ Menu Planning รวมทั้งเครื่องดื่ม จะจัดให้มีทีมงานที่เป็นผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านอาหารและเครื่องดื่มเพื่อกำหนดแนวทางวางแผนพัฒนา และรวมทั้งดูแลต้นทุนเพื่อให้เกิดมูลค่าสูงสุดในการบริการ

โดยการวางแผนด้านเมนู จะมุ่งเน้นออกเป็น 2 ส่วนเป็นส่วนของ Standard Menu ที่ให้บริการบนเครื่องบินกับ Promotion Menu ซึ่งจะถูกจัดเตรียมอยู่ในระบบการทำการ Pre-Select ใน E-System ก่อนผู้โดยสารเดินทาง

ในระบบ Pre-Select ถ้าผู้โดยสารทำการวางแผนการเลือกเมนูก่อนเดินทาง ผู้โดยสารสามารถเลือกได้มากกว่า 3 เมนูที่ให้บริการในเที่ยวบินปกติ เพื่อเป็นการสร้างความหลากหลาย และความพึงพอใจสูงสุดในการเลือกเมนูของผู้โดยสาร

โดยส่วนแรก ซึ่งเป็นเมนูมาตรฐานที่ให้บริการในเที่ยวบินมีทั้งหมด 3 เมนู คือ ไทยสำรับ, Western และ Destination Menu

สำหรับส่วนที่ 2 (Promotion Menu) ซึ่งจะถูกรังสรรค์มาจาก

1. Michelin Chef โดยเน้นเที่ยวบินขาออกจากรุงเทพฯ
2. Co-Brand โดยเลือกร้านอาหาร และโรงแรมชั้นนำ เพื่อนำเสนอเมนูที่ออกแบบพิเศษสำหรับบริษัทการบินไทย
3. เชฟของครัวการบินไทย
4. เชฟที่มีชื่อเสียงในขณะนั้น
5. Local Signature Dish

ทั้งนี้บริษัทฯ ยืนยันว่าจะมุ่งเน้นการดำเนินการเพื่อพัฒนาอาหาร และเครื่องดื่มที่บริการบนเครื่องบินให้มีคุณค่า และคุณภาพอย่างเต็มความสามารถ เพื่อเป้าหมายสูงสุด

ขององค์กรในการเป็นผู้ให้บริการที่ดีที่สุดติดอันดับ 1 ใน 5 ของโลก ท้ายสุดเพื่อให้บริษัทการบินไทยเป็นสายการบินชั้นนำของโลกตลอดไป

อุปกรณ์และบริการ

บริษัทฯ ได้ปรับกลยุทธ์และแผนงานด้านการให้บริการเพื่อตอบสนองความคาดหวังของลูกค้า เพิ่มขีดความสามารถให้พร้อมต่อการแข่งขัน เพิ่มความสะดวกสบายโดยรวมให้แก่ผู้โดยสารมากขึ้น ดังมีรายละเอียดดังนี้

1. การปรับปรุงรูปแบบและคุณภาพของที่นั่งโดยสาร และระบบสาระบันเทิง

วัตถุประสงค์หลักของการปรับปรุงอุปกรณ์ในเครื่องบินของบริษัทฯ คือ การปรับปรุงอุปกรณ์ในเครื่องบินทุกลำที่เป็นแบบเดียวกัน ให้มีที่นั่งโดยสารและระบบสาระบันเทิงลักษณะเดียวกันในแต่ละชั้นโดยสาร เพื่อสร้างความพึงพอใจให้กับผู้โดยสาร

1.1 การปรับปรุงรูปแบบและคุณภาพของที่นั่งโดยสาร
ปี 2562 บริษัทฯ ยังคงปรับปรุงที่นั่งโดยสารบนเครื่องบินอย่างต่อเนื่อง โดยได้อนุมัติแผนการปรับปรุงเครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 เพิ่มเติมอีกจำนวน 5 ลำ เพื่อให้มีมาตรฐานเดียวกัน โดยมีความทันสมัยและสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น

1.2 การพัฒนาทางด้านระบบสาระบันเทิง
บริษัทฯ ได้ปรับปรุงระบบสาระบันเทิงทั้งด้านภาพและเสียงบนเครื่องบินในเส้นทางระหว่างประเทศทุกลำเพื่อให้มีคุณภาพสูง ทันสมัยและได้มาตรฐานเดียวกันทั้งหมด โดยจะมีจอภาพส่วนตัวในทุกชั้นโดยสาร ระบบเพลงและภาพยนตร์ที่สามารถเลือกชมได้ตามความต้องการ และมีรายการบันเทิงให้ผู้โดยสารเลือกอย่างหลากหลาย อาทิ ภาพยนตร์ไทย / New Release / Favorite และ World Cinema รวมทั้งเกมส์ ข้อมูล และภาพเส้นทางบิน นอกจากนี้ยังพัฒนาและปรับปรุงซอฟต์แวร์ (Software) รองรับจำนวนเนื้อหา (Content) ที่เพิ่มขึ้น อาทิ e-Menu และ e-Shopping เป็นต้น

2. การติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกสำหรับธุรกิจและการสื่อสาร

บริษัทฯ ได้ให้บริการอินเทอร์เน็ต (Thai Sky Connect) บนเครื่องบินเพื่อให้ผู้โดยสารสามารถติดต่อสื่อสารกับภาคพื้นโดยใช้อุปกรณ์สื่อสารส่วนตัวของตนเอง โดยในปี 2562 ได้ให้บริการบนเครื่องบิน จำนวนรวม 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 นอกจากนี้เพื่อความสะดวกสบายของลูกค้า 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 ความมั่นคงและมาตรฐานการบิน

ความปลอดภัยในการปฏิบัติการบินเป็นหัวใจของธุรกิจการบินตลอดระยะเวลาเกือบ 6 ทศวรรษ บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะสร้างความปลอดภัยสูงสุดในการเดินทางของผู้โดยสาร โดยเน้นที่การปฏิบัติการบินตามมาตรฐานความปลอดภัย และความมั่นคงการบินของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย : กพท. (Civil Aviation Authority of Thailand: CAAT) องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) หน่วยงานควบคุมความปลอดภัยด้านการบินของยุโรป (European Aviation Safety Agency: EASA) สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) และหน่วยงานกำกับดูแลด้านความปลอดภัยและความมั่นคงการบินพลเรือนของประเทศต่างๆ ทั่วโลก

ในฐานะสายการบินแห่งชาติ บริษัทฯ พร้อมทั้งพัฒนาองค์กร รวมทั้งให้การสนับสนุนและความร่วมมือกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) เพื่อให้ประเทศไทยมีการดำเนินการด้านการบินตามมาตรฐานสากล โดยบริษัทฯ ได้ร่วมสนับสนุนข้อมูลสำหรับการประเมินผลการดำเนินงานของประเทศไทยตามแผน The Global Aviation Safety Plan (GASP) และ The Global Air Navigation Plan (GANP) ของ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (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 ในการขนส่งผู้โดยสารสินค้าผลิตภัณฑ์เกษตรกรรม อาหารสดอย่างเต็มรูปแบบ รวมทั้งวัตถุอันตรายอื่น ๆ ที่มีการควบคุมด้านความปลอดภัย ทั้งนี้ เพื่อสนับสนุนยุทธศาสตร์ของประเทศไทยในการเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมการบิน และโลจิสติกส์

บริษัทฯ มีระบบเตรียมการโดยดำเนินการตรวจประเมินมาตรฐานการปฏิบัติงานภายในองค์กร (Operational Compliance Audit) ของทุกหน่วยปฏิบัติการ เพื่อให้มั่นใจว่าเป็นไปตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องอย่างครบถ้วนและมีการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง พร้อมรับการตรวจประเมินจากองค์กรภายนอก ทั้งนี้ บริษัทฯ สามารถผ่านการตรวจประเมินและได้รับใบรับรองคุณภาพสากลด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติการของสายการบิน (IATA Operational Safety Audit: IOSA) เป็นรายแรกของประเทศไทยตั้งแต่ปี 2547 และได้รับการรับรองอย่างต่อเนื่องมาโดยตลอด โดยผ่านการตรวจประเมินทุกสองปีครั้งล่าสุดเมื่อเดือนพฤษภาคม 2561 และได้รับใบรับรองคุณภาพสากลด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติการของผู้ให้บริการภาคพื้น (IATA Safety Audit for Ground Operations (ISAGO) ตั้งแต่ปี 2560

หน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนของประเทศต่างๆ ทั่วโลกยังคงให้ความสำคัญในการตรวจประเมินมาตรฐานความปลอดภัยของสายการบินของประเทศไทยที่ทำการบินเข้าในแต่ละประเทศ โดยบริษัทฯ มีผลการดำเนินงานที่อยู่ในระดับมาตรฐานสากล สามารถผ่านการตรวจประเมินด้านความปลอดภัย (Ramp Safety Inspection) จากหน่วยงานกำกับดูแลด้านความปลอดภัยทุกหน่วยงาน กรณีที่พบข้อบกพร่อง สามารถแก้ไขได้ภายในเวลาที่กำหนด ตลอดจนบริษัทฯ มีเป้าหมายที่จะสร้างวัฒนธรรมองค์กรของการบินไทย ในการปลูกจิตสำนึกให้พนักงานตระหนักในเรื่องความปลอดภัย โดยประยุกต์ใช้แนวคิดด้านความปลอดภัยที่มุ่งเน้นเสริมสร้างทัศนคติในเชิงบวกให้แก่ผู้ปฏิบัติงานให้มีการทบทวนกระบวนการทำงาน ประเมิน และปรับเปลี่ยนให้เหมาะสมกับสถานการณ์ต่างๆ 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), หน่วยงานด้านความมั่นคงของประเทศเยอรมนี (German Civil Aviation Authority: LBA) หน่วยงานด้านความมั่นคงของประเทศอังกฤษ (Department for Transport: DfT) หน่วยงานด้านความมั่นคงของประเทศสวิตเซอร์แลนด์ (Switzerland's Federal Office of Civil Aviation: FOCA) หน่วยงานด้านความมั่นคงของประเทศญี่ปุ่น (Japan's Civil Aviation Bureau: JCAB) โดยบริษัทฯ มีผลการดำเนินงานที่อยู่ในระดับมาตรฐานสากล สามารถผ่านการตรวจประเมินจากหน่วยงานกำกับดูแลด้านความมั่นคงทุกหน่วยงาน โดยไม่พบข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญ

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานการจัดการเหตุฉุกเฉินและภาวะวิกฤติ (Emergency & Crisis Response Management) อย่างเข้มงวด ยึดหลักกฎหมาย ข้อบังคับระหว่างประเทศ และนำมาประยุกต์ใช้ในการบริหารจัดการของหน่วยงานภายใน และสถานการณ์การบินของบริษัทฯ เพื่อให้สอดคล้องกับกฎเกณฑ์ที่มีการเปลี่ยนแปลง บริษัทฯ ยังได้จัดทำแผนการจัดการในภาวะวิกฤติเพื่อเตรียมพร้อมรับวิกฤตการณ์ต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้น เช่น แผนย้ายฐานการปฏิบัติงาน แผน Public Health Emergency แผนกรณีพนักงานชุมนุมประท้วง และแผนกรณีภัยพิบัติ โดยในปี 2562 ได้เข้าร่วมฝึกซ้อมการบริหารจัดการในภาวะฉุกเฉินเต็มรูปแบบกับหน่วยงานภาครัฐอย่างต่อเนื่อง เช่น ได้เข้าร่วมการฝึกซ้อมการบริหารจัดการในภาวะฉุกเฉินเต็มรูปแบบ (Full Scale) ตามแผนฉุกเฉิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (SEMEX-19) วันที่ 6 มิถุนายน 2562 กรณีอากาศยานอุบัติเหตุ ณ ท่าอากาศยาน และการฝึกซ้อมแผนเต็มรูปแบบ (Full Scale) ตามแผนฉุกเฉิน ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง (DEMEX-19) วันที่ 23 สิงหาคม 2562 กรณีอากาศยานลื่นไถลออกนอกทางวิ่ง และการฝึกซ้อมแผนตอบโต้ภาวะฉุกเฉินทางสาธารณสุขระหว่างประเทศ (PHEIC) กรณีโรคติดต่อที่มีอาหารเป็นสื่อ : โรคลิสเทอริโอซิส (Listeriosis) (TTX 2019) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ วันที่ 25 มิถุนายน 2562 รวมทั้งเพื่อสามารถพร้อมรับมือกับเหตุฉุกเฉินที่อาจเกิดขึ้น

บริษัทฯ ได้พัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านการบินให้มีความรู้ความสามารถตามมาตรฐานสากล รวมทั้งให้มีจิตสำนึกสูงสุดด้านความปลอดภัย มุ่งเน้นการสรรหาบุคลากรการบินที่มีคุณภาพระดับสากล โดยกำหนดให้มีการตรวจสอบความพร้อมทั้งด้านร่างกาย จิตใจ ความรู้ (Knowledge) ทักษะ (Skill) และพฤติกรรม (Behavior) นักบินของบริษัทฯ จะต้องผ่านการทดสอบและประเมินความถนัด



ในการเป็นนักบินพาณิชย์ (Aptitude Test) จาก Scandinavian Institute of Aviation Psychology (SIAP) ประเทศสวีเดน ซึ่งเป็นสถาบันที่มีชื่อเสียงและได้รับการยอมรับด้านการคัดเลือกนักบินให้กับสายการบินชั้นนำของโลก การสอบจิตวิทยาการบิน (Aviation Psychology Test) จากสถาบันเวชศาสตร์การบินกองทัพอากาศ รวมทั้งจะต้องผ่านการทดสอบความสามารถด้านทักษะการบิน (Ride Check) และการใช้ภาษาอังกฤษตามมาตรฐานสากล (English ICAO Proficiency) นอกจากนี้ ยังมุ่งเน้นการฝึกอบรมทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติแก่พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน เรื่องระบบความปลอดภัยและการบริการ เพื่อให้มีความรู้ความชำนาญแบบมืออาชีพ มีทัศนคติและใจรักต่องานบริการ ควบคู่ไปกับความตระหนักเรื่องความปลอดภัยอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ

บริษัทฯ ได้ดำเนินการผลิตหลักสูตร Safety Management System (SMS) เพื่อฝึกอบรมพนักงานของสายปฏิบัติการ เพื่อเสริมสร้างการตระหนักรู้และความเข้าใจด้าน SMS ในการปฏิบัติการบิน โดยยึดหลักมาตรฐานและข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ซึ่งส่งผลให้การบินไทยเป็นสายการบินแรก ๆ ในภูมิภาคที่มีการพัฒนาด้าน SMS และสายปฏิบัติการยังพัฒนาหลักสูตร SMS อย่างต่อเนื่อง โดยล่าสุดได้พัฒนาเนื้อหาเฉพาะทาง (Specialist Content) ของหลักสูตร SMS ในส่วนของนักบิน ลูกเรือ และพนักงานในสายปฏิบัติการ โดยมีทั้ง



ระดับพนักงานปฏิบัติการ (Operational Staff) ที่เน้นเรื่อง การบ่งชี้อันตราย (Hazard Identification) และประเมิน ความเสี่ยง (Risk Assessment) อีกทั้งยังเน้นในเรื่อง การรายงานด้านความปลอดภัย (Safety Reporting) เพื่อ กระตุ้นการมีส่วนร่วมและตระหนักในเรื่องความปลอดภัย ของการปฏิบัติงาน และระดับพนักงานบริหาร (Manager) ที่ต้องมีความรู้ในเรื่องการประกันความปลอดภัย (Safety Assurance) การพัฒนาด้าน SMS ของการบินไทยตลอดมา เพื่อตอบสนองระบบความปลอดภัยให้มีประสิทธิภาพและ ทันสมัยต่อการเปลี่ยนแปลงองค์ความรู้ด้าน SMS ของ ICAO ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความปลอดภัยสูงสุดต่อทุกเที่ยวบิน ของการบินไทย

บริษัทฯ ตระหนักดีว่าการดูแลสุขภาพอนามัยและความ ปลอดภัยของพนักงาน รวมถึงการป้องกันอันตรายและ ส่งเสริมสุขภาพอนามัย เป็นสิ่งสำคัญยิ่งที่ต้องดำเนินการ ควบคู่ไปกับการดำเนินธุรกิจ บริษัทฯ จึงมีนโยบายใน การดำเนินงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และ สภาพแวดล้อมในการทำงานบนพื้นฐานของมนุษยธรรม โดยถือประโยชน์ของพนักงานเป็นหลัก และได้ดำเนินการ อย่างครบวงจร คือการส่งเสริมสุขภาพอนามัย การเฝ้าระวัง และตรวจสอบเพื่อความปลอดภัย การป้องกันและควบคุม อุบัติเหตุและสภาพแวดล้อมที่เป็นอันตรายในการทำงาน การเฝ้าระวังสุขภาพและป้องกันโรคจากการทำงาน การปฐมพยาบาล และการฟื้นฟูสมรรถภาพหลังการบาดเจ็บ

บริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการอาชีวอนามัยและความ ปลอดภัยในการทำงาน (Occupational Health and Safety Committee: OHSC) ซึ่งมีผู้แทนของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องร่วมเป็นคณะกรรมการฯ เพื่อทำหน้าที่ในการ วางแผน กำหนดนโยบาย และแนวทางการดำเนินงาน ให้เป็นระบบสอดคล้องกับข้อกำหนดของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยมีการจัดประชุมฯ เพื่อติดตามการปฏิบัติงานด้าน ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการ ทำงานในภาพรวมของบริษัทฯ ให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด

ในภาพรวมของการปฏิบัติการบิน บริษัทฯ ได้มุ่งเน้นใน เรื่องของมาตรฐานด้านความปลอดภัยในระดับสูงสุด และ คุณภาพการให้บริการบนเครื่องบินที่ดีเลิศ โดยการนำ เทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัยและมีมาตรฐานด้านความ ปลอดภัยที่เป็นที่ยอมรับในระดับสากล มาประยุกต์ใช้กับ เอกลักษณะการให้บริการด้วยเสน่ห์ไทย บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะ รักษาคุณภาพ ความปลอดภัย ความมั่นคง และมาตรฐาน การบินให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล อีกทั้งการปฏิบัติตาม กฎเกณฑ์ ข้อบังคับและกฎหมายที่เกี่ยวข้องนั้น เป็นปัจจัยหลัก ในการดำเนินธุรกิจที่บริษัทฯ ให้ความสำคัญเป็นอันดับแรก มาโดยตลอด และบริษัทฯ จะได้ดำเนินนโยบายเชิงรุก ในการดำเนินงานด้านความปลอดภัย ความมั่นคง และ มาตรฐานการบินอย่างต่อเนื่อง

การตลาดและการแข่งขัน

นโยบายและลักษณะตลาด

ในปี 2562 บริษัทฯ ได้ดำเนินตามแผนวิสาหกิจ (2562-2570) โดยมีการปรับแผนให้สอดคล้องกับกลยุทธ์หลักเพื่อเร่งทำกำไรเพิ่มจากการตลาดเชิงรุกและมีต้นทุนที่แข่งขันได้ (Aggressive Profit) โดยแผนการตลาดและการขาย มีดังนี้

แผนการทำการเชิงรุก

บริษัทฯ มีแผนสนับสนุนในการทำการตลาดเชิงรุก ผ่านการมุ่งเน้นการขายกลุ่มองค์กร (Corporate Sales) การขายผ่านอินเทอร์เน็ตที่ต้องเพิ่มยอดขายด้วยการเร่งการพัฒนาปรับปรุงระบบสำหรับเพิ่มช่องทางการจำหน่ายดิจิทัล การเพิ่มการขายแบบเครือข่าย (Network Sales) ด้วยการแสวงหาลูกค้าใหม่ผ่านการจัดทำความตกลงร่วมกับสายการบินคู่ค้า และแผนหารายได้เสริม (Ancillary Revenue) โดยครอบคลุมทั้ง Airline Ancillary Product และ Non-Airline Ancillary Product รวมทั้ง เสริมสร้างศักยภาพโปรแกรม Royal Orchid Plus (ROP) การขาย Royal Orchid Holidays และสนับสนุน Offline Ancillary

แผนการสนับสนุนการตลาดและการขาย

บริษัทฯ วางนโยบายที่เหมาะสมระหว่างการบินไทยและการบินไทยสมายล์ ซึ่งสนับสนุนการตลาดและการขายของบริษัทฯ ด้วยกลยุทธ์ THAI Group สำหรับเป็นเครื่องมือในการบริหารจัดการต้นทุนและการขยายเครือข่ายเส้นทางบินทั้งเส้นทางภายในประเทศและเส้นทางภูมิภาค เพื่อสร้างศักยภาพทางการแข่งขันและครอบคลุมลูกค้าได้ทุกกลุ่มเป้าหมาย ด้วยแผนกลยุทธ์ร่วมกัน “One Network Under THAI Group” รวมถึงการจัดตั้งทีมขายร่วมกันในการขายทั่วโลก นอกจากนี้ ยังมีกลยุทธ์ด้านการปฏิบัติการบินและการให้บริการผู้โดยสาร และด้านการจัดเก็บรายได้จากความตกลงส่วนแบ่งรายได้พิเศษ (Special Prorate Agreement: SPA) ที่เที่ยวบินรหัสร่วม (Codeshare Flights) ระหว่างกัน และระหว่างสายการบินไทยสมายล์กับสายการบินคู่ค้าสัญญา

แผนด้านกิจกรรมสนับสนุนและส่งเสริมการตลาด

การจัดกิจกรรมสนับสนุนและส่งเสริมการตลาด เช่น การสนับสนุนด้านกีฬา ด้านศิลปวัฒนธรรมและการแสดงร่วมกับกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา การจัดงานรักคุณเท่าฟ้า หรือการเข้าร่วมงานระหว่างประเทศ เป็นต้น ล้วนเป็นส่วนช่วยการสร้างรายได้ในเชิงรุก และเพื่อต่อยอดกลยุทธ์ทางการตลาดของบริษัทฯ ในรูปแบบต่าง ๆ อีกทั้งยังเป็นการสร้างชื่อเสียง (Brand) เพิ่มการเติบโตทางการตลาดทั้งในและต่างประเทศ

แผนการดูแลลูกค้า

บริษัทฯ มุ่งมั่นพัฒนาปรับปรุงคุณภาพผลิตภัณฑ์และบริการในทุกจุดบริการหลักอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ลูกค้าในแต่ละกลุ่มเป้าหมายได้สัมผัสประสบการณ์การบินที่โดดเด่นงดงามผสานเอกลักษณ์ของความเป็นไทย เริ่มตั้งแต่การบริการก่อนเที่ยวบิน (Pre-Flight Services) การบริการบนเครื่องบิน (In-Flight Services) ไปจนถึงการให้บริการหลังเที่ยวบิน (Post-Flight Services) ด้วยการบริการที่เป็นเลิศ สม่ำเสมอ เป็นไปตามมาตรฐาน และข้อตกลงระดับบริการครบวงจร (Service Level Agreement: SLA) ตรวจสอบประเมินทุกจุดบริการเหล่านั้นอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้แน่ใจว่าลูกค้าได้รับความพึงพอใจสูงสุดจากการใช้บริการและผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพตลอดการเดินทาง มีการตรวจติดตามคุณภาพการบริการให้เป็นไปตามคู่มือการปฏิบัติงาน (Service Operation Procedure) ด้วยการสุ่มตรวจการปฏิบัติงานแบบไม่แจ้ง (Mystery Shopping) รวมถึงการประเมินความพึงพอใจเปรียบเทียบผลิตภัณฑ์ และการบริการจากหน่วยงานภายนอก (Third Party Survey)

นโยบายการตลาดและลักษณะตลาด

ของสายการบินไทยสมายล์ (Thai Smile Airways)

สายการบินไทยสมายล์ได้กำหนดตำแหน่งทางการตลาดของสายการบินเป็นสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ (Full Service Airlines) ที่มุ่งเน้นในการพัฒนาคุณภาพและมาตรฐานการให้บริการที่เยี่ยมยอด ควบคู่ไปกับความคุ้มค่าของราคาบัตรโดยสารที่กำหนดไว้ให้ครอบคลุมทุกบริการ โดยมีการกำหนดแนวทางในการดำเนินนโยบายการตลาด ดังนี้

1. การให้บริการมุ่งสู่ความเป็นเลิศ (Excellent Services) เน้นเพิ่มเติมการนำเสนอคุณค่าให้กับลูกค้าทุกจุดสัมผัสของการบริการ (Touch Point) โดยมีแนวทางดังนี้
 - **Excellent Check-In** พัฒนาปรับปรุงระบบและขั้นตอนการเช็คอินทางอินเทอร์เน็ต ให้ผู้โดยสารสามารถเช็คอินล่วงหน้าได้ด้วยตนเอง เช่น สามารถเลือกที่นั่ง และพิมพ์บัตรขึ้นเครื่อง (Boarding Pass) ตลอดจนการจัดให้มีห้องรับรองผู้โดยสาร (Lounge) สำหรับผู้โดยสารทุกท่าน
 - **Excellent In-Flight Services** พัฒนาปรับปรุงวิธีการและขั้นตอนการให้บริการผู้โดยสารในเที่ยวบิน ให้มีประสิทธิภาพ และสร้างความประทับใจให้ผู้โดยสารเพิ่มมากยิ่งขึ้น อาทิ การให้บริการและบรรยากาศภายในห้องโดยสาร อาหารและเครื่องดื่มในเที่ยวบิน เป็นต้น

- **Excellent Customer Relation** พัฒนาระบบการส่งมอบผลิตภัณฑ์ โดยการสร้างความพึงพอใจให้ลูกค้าในทุกรายละเอียด อาทิ ระบบการจองบัตรโดยสาร การเช็คอินผู้โดยสาร ผลิตภัณฑ์ภายในห้องโดยสาร นอกจากนี้ ยังให้บริการแก่ลูกค้าอย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างความพึงพอใจสูงสุดในทุกกลุ่มเป้าหมาย อาทิ การทำกิจกรรมร่วมกับลูกค้าในช่วงเทศกาลต่าง ๆ การพัฒนาระบบให้ข้อมูลและการสื่อสารกับลูกค้า เป็นต้น
- 2. การกำหนดราคาขายที่เหมาะสม (Reasonable Price, High Value)**
- ปรับโครงสร้างการกำหนดราคาเพื่อให้มีราคาบัตรโดยสารที่หลากหลายเหมาะสมสำหรับแต่ละตลาด เพื่อสร้างโอกาสในการแข่งขันกับสายการบินอื่น (Right Price, Right Market) รวมทั้งปรับฐานราคาที่สอดคล้องกับการบินไทย
 - สร้าง Price Value เพื่อดึงดูดให้ลูกค้าใช้บริการตลอดจนมุ่งเน้นการสื่อสารกับผู้โดยสารผ่านทางช่องทาง On-line หรือ Internet เพิ่มเติม
- 3. การพัฒนาเครือข่ายเส้นทางบิน (Route Network Development)**
- การขยายเครือข่ายการบินให้แข็งแกร่ง โดยการสร้างผลิตภัณฑ์ที่มีความถี่หรือความจุของเที่ยวบินให้เพียงพอและเหมาะสมกับความต้องการของตลาด และออกแบบผลิตภัณฑ์เพื่อเชื่อมต่อเที่ยวบินในเวลาที่เหมาะสม ทำให้สามารถเพิ่มจำนวนผู้โดยสารทั้งแบบจุดบินต่อจุดบิน (Point to Point) และแบบต่อเที่ยวบิน (Connecting Traffic) จากจุดต้นทางถึงปลายทางให้มากขึ้น เช่น เส้นทางจีน อินเดีย อินโดจีน และเส้นทางในภูมิภาค
 - พัฒนาร่วมมือกับการบินไทยแบบเที่ยวบินร่วมเพื่อทำการขายเชื่อมต่อและสามารถปรากฏเที่ยวบินที่เชื่อมต่อกันในหน้าแรกของระบบสำรองที่นั่ง ก่อให้เกิดการเชื่อมต่อเที่ยวบินอย่างต่อเนื่อง (Seamless Connectivity) จัดสร้างระบบราคาแบบเชื่อมต่อเพื่อให้มีราคาที่แข่งขันได้ เส้นทางที่ขยายเที่ยวบินร่วมได้แก่ เส้นทางภาคในประเทศ พนมเปญ เวียงจันทน์ และ ออสโล เป็นต้น
 - ขยายเครือข่ายเส้นทางบินโดยอาศัยความร่วมมือกับสายการบินคู่ค้า คือ สายการบินในกลุ่มลพต์ฮันซา ได้แก่ สายการบินลพต์ฮันซา สายการบินสวิส สายการบินออสเตรียน แอร์ไลน์ เพื่อเชื่อมต่อเส้นทางจากประเทศเยอรมันนี สวิสเซอร์แลนด์ และออสเตรียมายังประเทศไทย รวมทั้งจุดพัวจากประเทศไทย

รวมทั้งมีแผนขยายความร่วมมือไปยังสายการบินอีวีเอ แอร์ และอนนิปปอน แอร์ไลน์ ในปี 2562 และสายการบินไชน่าเซาเทิร์น สายการบินเอเชียน่า ในปี 2563

4. เสริมสร้างความแข็งแกร่งในช่องทางโฆษณาและสื่อสารการตลาด (Strengthen Brand Communication)

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

5. การพัฒนากลยุทธ์การตลาดที่มีความเหมาะสม และตอบสนองต่อสภาพตลาดที่มีความแตกต่างกัน (Market Segmentation Strategy)

- เส้นทางประเทศจีน : ดำเนินการปรับเปลี่ยนสัดส่วนลูกค้าแบบเดินทางด้วยตนเอง (Fully Independent Traveler: FIT) ให้มากกว่าลูกค้าแบบเป็นกลุ่ม (GIT) โดยประสานงานกับตัวแทน GSA ในแต่ละภูมิภาค รวมทั้งใช้กลยุทธ์การขายผ่านช่องทางออนไลน์มากขึ้น
- เส้นทางประเทศอินเดีย : เนื่องจากมีการเปิดเส้นทางบินใหม่ Ahmedabad ใน Winter 2019/20 จึงขยายกลยุทธ์ไปยังลูกค้าแบบกลุ่มลูกค้าแบบท่องเที่ยวพหุภุมย์มากขึ้น แต่ยังคงรักษาการมุ่งเน้นลูกค้าที่เดินทางด้วยตนเอง (Fully Independent Traveler: FIT), ลูกค้ากลุ่ม MICE (Meeting, Incentives Convention, Exhibition), ลูกค้าที่ต้องการการจัดงานแต่งงานภายในประเทศ (Wedding) และลูกค้ากลุ่มผู้ใช้แรงงาน (Labor) เป็นต้น
- เส้นทางในอินโดจีน : ปรับเวลาต่อเที่ยวบิน (Connecting Time) เพื่อให้สามารถรองรับการเชื่อมต่อกับเส้นทาง Longhaul จากสายการบินยุโรป และทำการส่งเสริมการขายบนเที่ยวบินร่วมไปยังทวีปยุโรป
- เส้นทางภายในประเทศ : รักษาฐานลูกค้าเดิม และเพิ่มฐานลูกค้าใหม่ โดยการทำกลยุทธ์ทางการตลาดและการขายที่มีความน่าดึงดูดและเข้าถึงกลุ่มลูกค้าผ่านทางช่องทางการขายทุกช่องทาง ตลอดจนสร้างประสบการณ์ในการเดินทางที่ประทับใจ และมีคุณภาพเพิ่มมากขึ้นเมื่อเทียบกับสายการบินอื่น ๆ (Competitive Edge)

6. เปิดช่องทางการขายแบบ e-Commerce มากขึ้น

- เนื่องจากการแข่งขันในตลาดออนไลน์เป็นที่นิยมมากในตลาดเอเชีย จึงขยายช่องทางการขายผ่าน e-Commerce ที่เป็นที่นิยมโดยเฉพาะกลุ่มลูกค้าคนไทยและเอเชีย ได้แก่ Lazada, Shopee โดยเชื่อมโยงกับการออกบัตรโดยสารทาง Call Center ซึ่งได้ผลตอบรับที่ดีมาก

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

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

แผนบริหารรายได้และพัฒนาช่องทางการจัดจำหน่าย

แผนบริหารรายได้

เพื่อรักษาและเพิ่มคุณภาพรายได้ในสถานะเศรษฐกิจโลกถดถอย การเมืองไม่ปกติ ความผันผวนของตลาด การแข่งขันที่รุนแรง รวมทั้งการตรวจสอบมาตรฐานความปลอดภัยด้านการบินขององค์กรตรวจสอบต่างๆ บริษัทฯ จึงมีแผนงานมุ่งเน้นการขายและเพิ่มรายได้ โดย

- ปรับปรุงผลิตภัณฑ์และบริการโดยการบริหารฝูงบินแนวใหม่ด้วยการใช้เครื่องบินให้เกิดประโยชน์สูงสุดในเส้นทางหลักด้วยการใช้เครื่องบินรุ่นใหม่ที่ดีกว่า ปรับกำลังการผลิตในบางตลาด และเพิ่มการใช้เครื่องบินให้มากขึ้น
- เพิ่มการขายแบบเครือข่าย (Network Sales) โดยแสวงหาลูกค้าใหม่ๆ ในเส้นทางรอบๆ เส้นทางหลัก โดยการจัดทำความตกลงร่วมกับสายการบินคู่ค้า ดังที่ปรากฏในรายการส่งเสริมการขายจุดบินใหม่ๆ ของบริษัทฯ ในทวีปยุโรป
- เสริมสร้างรายได้จากการขายผ่านบริการอิเล็กทรอนิกส์ (e-Service) โดยพัฒนาระบบที่สามารถอำนวยความสะดวกสนองต่อความต้องการของผู้โดยสารสำหรับตลาดภายในประเทศและต่างประเทศ

การหารายได้เสริม

นอกเหนือจากธุรกิจการบินหลักที่บริษัทฯ ดำเนินงานด้านการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ บริษัทฯ ยังมีผลิตภัณฑ์และบริการเสริมต่างๆ เป็นรายได้เสริมองค์กรอีกทางหนึ่ง โดยการบินไทยได้จัดทำบริการเสริมในรูปแบบการช้อปปิ้งออนไลน์ (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 ยังเป็นการสนับสนุนนโยบายรัฐบาลและต้อนรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) อีกทางหนึ่ง ทั้งนี้ บริษัทฯ มีขีดความสามารถที่จะหารายได้เสริมที่อื่น ๆ ได้นอกเหนือจากธุรกิจการบิน โดยการหาความร่วมมือทางธุรกิจที่มีความสอดคล้องกันเพิ่มขึ้น รวมทั้งการเจรจาและต่อยอดธุรกิจกับพันธมิตรทางธุรกิจใหม่ๆ ที่จะเข้ามาเสริมธุรกิจการบินให้เข้มแข็งขึ้น เพื่อตอบสนองรสนิยม (Lifestyle) ของลูกค้ายุคใหม่ที่ต้องการความสะดวกสบาย รวดเร็วและเป็นการเพิ่มมูลค่าเพิ่มให้กับแบรนด์ (Brand) ด้วย รวมทั้งจะทำให้เว็บไซต์ (Website) ของบริษัทฯ มีบทบาทและแข็งแกร่งมากยิ่งขึ้น และเพิ่มความประทับใจให้กับลูกค้าของการบินไทยตามความต้องการในการใช้บริการที่แตกต่างกันในระหว่างการเดินทาง (Customer Experience Management)

ธุรกิจการขนส่งทางอากาศ การท่องเที่ยวและการขนส่ง เป็นธุรกิจที่มีความโดดเด่นและอยู่ในความสนใจทั้งจากผู้บริโภคภายในประเทศและจากประเทศเพื่อนบ้าน โดยบริษัทฯ วางกลยุทธ์เพื่อรองรับกับความต้องการของลูกค้าในระดับนานาชาติและบริการจัดส่งแบบครบวงจร คือสั่งซื้อสินค้าและผลิตภัณฑ์ผ่านออนไลน์ของบริษัทฯ จ่ายเงินและดำเนินการจัดส่งให้ถึงมืออย่างเรียบร้อย ทั้งนี้ ลูกค้าจะได้รับความสะดวกในการซื้อบริการเสริมต่างๆ ที่มีคุณภาพ มีความคุ้มค่า การบินไทยทำการคัดสรรมาแล้ว และนำเสนอเป็นทางเลือกตามรสนิยมและความต้องการของผู้โดยสารตามเส้นทางและวัตถุประสงค์ของการเดินทาง ซึ่งบริการเสริมดังกล่าวจะทำให้ผู้โดยสารของการบินไทยได้รับประสบการณ์ที่ดีตลอดการเดินทาง และบอกต่อประสบการณ์การเดินทางผ่านสื่อสังคมออนไลน์และกับเพื่อนๆ เพื่อจูงใจให้หันกลับมาใช้บริการของการบินไทยต่อไป

กลุ่มลูกค้าและการพัฒนาช่องทางการจัดจำหน่าย

ในการดำเนินธุรกิจ บริษัทฯ ให้บริการขนส่งผู้โดยสารเป็นหลัก โดยทำการขนส่งเชื่อมโยงเมืองหลักของประเทศไทยไปยังเมืองต่างๆ ทั่วโลกทั้งในแบบเที่ยวบินประจำ และเที่ยวบินเช่าเหมาลำ ในเส้นทางบินระหว่างประเทศและภายในประเทศ โดยวางตำแหน่งทางการตลาด (Marketing Positioning) เป็นสายการบินชั้นเยี่ยมระดับโลก (Premium Service Airline) ให้บริการในลักษณะครบวงจร (Full Service) มาโดยตลอด บริษัทฯ ยังคงดูแลลูกค้าในทุกกลุ่ม

(Segment) เป็นอย่างดี โดยเน้นการตอบสนองแต่ละกลุ่ม และการพัฒนาช่องทางจัดจำหน่ายให้ตรงกับความต้องการ และความคาดหวังอย่างแท้จริง กลุ่มลูกค้าแบ่งออกเป็น

- ลูกค้าพรีเมียม ประกอบด้วยลูกค้าชั้นหนึ่ง ชั้นธุรกิจ สมาชิกแพลตินัม สมาชิกบัตรทอง
- ลูกค้าภาครัฐราชการ (Government)
- ลูกค้ากลุ่มองค์กร (Corporates) และลูกค้านักธุรกิจ/ธุรกิจขนาดย่อม (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 เพื่อเพิ่มทางเลือกให้กับลูกค้าและเพิ่มรายได้ให้กับองค์กร การเป็นส่วนหนึ่งของกลุ่มสตาร์อัลไลแอนซ์ ยังช่วยยกระดับมาตรฐานและคุณภาพการบริการเพื่อเพิ่มประสบการณ์ที่ดีและความพึงพอใจสูงสุดของลูกค้าตลอดการเดินทาง ตามกลยุทธ์ใหม่ของกลุ่มสตาร์อัลไลแอนซ์ (Making Customer Journey Better) ปัจจุบันกลุ่มพันธมิตรการบินสตาร์อัลไลแอนซ์ มีสมาชิกทั้งหมด 26 สายการบิน ให้บริการมากกว่า 19,000 เที่ยวบินต่อวัน ไปยัง 1,350 จุดบิน ใน 195 ประเทศทั่วโลก

THAI Contact Center (TCC)

THAI Contact Center ศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ (02-356-1111) เป็นด่านแรกของจุดบริการหลักที่ลูกค้าจะตัดสินใจใช้บริการ บริษัทฯ เล็งเห็นความสำคัญในการให้บริการในส่วนนี้เป็นอย่างมาก โดยมีข้อตกลงระดับ

การให้บริการ (Service Level Agreement: SLA) คือ ต้องให้บริการตอบรับสายลูกค้าร้อยละ 80 ของปริมาณสายที่เรียกเข้าทั้งหมดภายในเวลา 20 วินาที และมีอัตราการทิ้งสายไม่เกินร้อยละ 8 โดยมีบริษัทที่มีความเชี่ยวชาญด้านนี้ รับการว่าจ้างมาให้บริการภายใต้การดูแลของหน่วยงาน TCC ตามมาตรฐานที่กำหนด เพื่อเพิ่มความพึงพอใจสูงสุดให้แก่ลูกค้า

บริษัทฯ มีช่องทางในการตอบรับการบริการลูกค้าหลายช่องทาง ทั้งทางโทรศัพท์ อีเมล แพลตฟอร์ม Live Chat และโทรศัพท์เลขหมายพิเศษ สำหรับลูกค้ากลุ่มต่างๆ ทั้งลูกค้ากลุ่มพรีเมียม ลูกค้าภาครัฐราชการ และลูกค้ากลุ่มองค์กร



Digital Commerce

จากการเติบโตอย่างรวดเร็วของช่องทางดิจิทัล (Digital) ประกอบกับการเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่องของเทคโนโลยีใหม่ที่กำลังเข้ามา ทำให้เกิดการแข่งขันอย่างรุนแรงในอุตสาหกรรมและธุรกิจการบินของโลก จึงไม่สามารถปฏิเสธได้ว่า ผู้บริโภคจะมีบทบาทสำคัญมากขึ้น ทั้งโทรศัพท์มือถือสมาร์ทโฟน (Smart Phone) และเครือข่ายทางสังคมออนไลน์ (Social Network) ส่งผลให้เกิดสังคมแห่งอุปนิสัยใหม่ของผู้บริโภคที่เรียกว่า Socialnomics ทำให้แนวโน้มของผู้บริโภคหันมาใช้ช่องทางดิจิทัลในการซื้อบัตรโดยสารและการใช้บริการที่สามารถทำได้ด้วยตนเองได้ (Self Service) การสื่อสารต่างๆ กับบริษัทฯ ผ่านช่องทางดิจิทัลมากขึ้นเป็นลำดับ การบินไทยจึงให้ความสำคัญกับช่องทางดิจิทัลเพื่อรองรับแนวโน้มการเติบโตของเทคโนโลยี รวมทั้งการสร้างสรรคสิ่งใหม่ๆ ที่แตกต่างไปจากเดิมและรวดเร็วกว่าคู่แข่ง บริษัทฯ จึงมุ่งเน้นการพัฒนาการให้บริการออนไลน์อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ลูกค้าสามารถใช้งานเว็บไซต์ของการบินไทยได้ง่ายและทันสมัยอยู่ตลอดเวลาจากทุกอุปกรณ์ เช่น โทรศัพท์มือถือสมาร์ทโฟน เป็นต้น

นอกจากบริษัทฯ เน้นความสะดวกรวดเร็วในการค้นหาเที่ยวบินและเครือข่ายเส้นทางบินที่เชื่อมต่อกับสายการบินพันธมิตรไปทั่วโลก บริษัทฯ ยังสามารถให้บริการลูกค้าแบบบริการเบ็ดเสร็จในจุดเดียว (One Stop Services)

บริษัท ได้มีการปรับตัวและรับมือกับสภาพการแข่งขันต่าง ๆ ให้มีประสิทธิภาพที่แตกต่างกัน โดยการขยายช่องทางชำระเงินหลากหลายช่องทางมากขึ้นเพื่อเพิ่มความสะดวกสบายให้กับลูกค้า เช่น ชำระเงินผ่าน 0 Counter Service, 7 Eleven, Tesco Lotus, PayPal, Line Pay, ATM, Bank Transfer และอื่น ๆ เป็นต้น นอกจากนี้ ยังพัฒนาการสื่อสารข้อมูล เพื่อดึงดูดความสนใจกับลูกค้าและช่วยเผยแพร่ไปในวงกว้าง รวมทั้งการบริหารการส่งเสริมภาพลักษณ์ของบริษัท ขยายเครือข่ายและสร้างความสัมพันธ์กับชุมชนออนไลน์ (Online Communication) ผ่านช่องทาง Social Media ของการบินไทย ซึ่งจัดทำในหลายรูปแบบ อาทิ Banner, Infographic, VDO เป็นต้น ตลอดจนการใช้ช่องทาง Social Media ในการส่งเสริมรายได้ให้บริษัท ได้อีกทางหนึ่ง

กิจกรรมส่งเสริมการตลาดและส่งเสริมการขาย

บริษัท ได้ดำเนินการด้านส่งเสริมการขายและการตลาดทั้งในและต่างประเทศอย่างต่อเนื่อง เพื่อรักษาส่วนแบ่งตลาดเสริมความสามารถในการแข่งขัน และสร้างรายได้ให้มากที่สุด ในสภาวะตลาดที่ได้รับผลกระทบจากปัจจัยผันผวนภายนอก ทั้งด้านเศรษฐกิจ การเมือง และการแข่งขันในตลาด รวมถึงกิจกรรมส่งเสริมการขายและการตลาด โดยโปรแกรมสะสมไมล์ รอยัล ออร์คิด พลัส (Royal Orchid Plus: ROP) และรายการแพ็คเกจท่องเที่ยว รอยัล ออร์คิด ฮอลิเดย์ : เอื้องหลวง (Royal Orchid Holidays) ที่หลากหลาย ซึ่งคิดสรรแล้วสำหรับนักท่องเที่ยวผู้โดยสารการบินไทย เป็นการให้บริการเชื่อมต่อจากการโดยสารเครื่องบินในการให้บริการที่พักและการท่องเที่ยวแก่ผู้โดยสารของการบินไทย

รอยัล ออร์คิด ฮอลิเดย์ มีการขายผ่านทั้งสำนักงานขายและตัวแทนจำหน่ายของการบินไทย มีการพัฒนาระบบเพื่อให้รองรับการขายผ่านอินเทอร์เน็ต (Online) มีการพัฒนารายการท่องเที่ยวทั้งในและต่างประเทศที่ตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้อย่างครบถ้วนและหลากหลาย มีการส่งเสริมการขายผ่านสื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์ การจัด Event และการเข้าร่วมงานแสดงสินค้าต่าง ๆ รวมทั้งการจัดรายการส่งเสริมการขายช่วงนอกฤดูกาลท่องเที่ยว นโยบายเหล่านี้เป็นทั้งการส่งเสริมการขายและการประชาสัมพันธ์รายการทัวร์ รอยัล ออร์คิด ฮอลิเดย์ และทัวร์เอื้องหลวง ให้เป็นที่รู้จักของลูกค้ามากขึ้น และยังเป็นการสนับสนุนนโยบายรัฐบาลในการส่งเสริมประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ด้วย

ช่องทางการจัดจำหน่ายของสายการบินไทยสมายล์ (Thai Smile Airways)

ในช่วงเริ่มต้นการจัดตั้งบริษัท ตั้งแต่เดือนตุลาคม 2557 เป็นต้นมา สายการบินไทยสมายล์ได้ใช้ระบบ Navitaire ในการจัดจำหน่ายและบริการลูกค้า (Distribution and Passenger Service System: PSS) และได้จัดทำความร่วมมือแบบเที่ยวบินรหัสร่วม (Code Share Agreement) กับการบินไทย เพื่ออำนวยความสะดวกในการให้บริการผู้โดยสารที่เดินทางบนเส้นทางของไทยสมายล์ และได้รับสิทธิประโยชน์มากขึ้น ต่อมาในเดือนสิงหาคม 2560 จึงได้พัฒนาระบบจัดจำหน่าย อะมาเดอุส (Amadeus-ALTEA) ซึ่งเป็นระบบเดียวกันกับการบินไทย เพื่อให้สามารถทำการขายแบบเชื่อมต่อ (Network) ในจุดบินต่างๆ ทั่วโลกมายังเส้นทางของไทยสมายล์ โดยยังคงความร่วมมือแบบเที่ยวบินรหัสร่วม (Code Share Agreement) กับการบินไทย ในขณะเดียวกันได้ขยายความร่วมมือไปยังสายการบินพันธมิตรที่ใช้ระบบจัดจำหน่ายลักษณะเดียวกันกับอะมาเดอุสด้วย ได้แก่ สายการบินกลุ่มลูฟท์ทันซา สายการบินลูฟท์ทันซา สายการบินสวิส สายการบินออสเตรเลีย สายการบินอีวีเอ สายการบินอนนิปปอนแอร์เวย์ เป็นต้น ในปัจจุบันได้ทำการเชื่อมต่อแบบ Inter Airline Through Checkin เพื่อให้สามารถเช็คอินผู้โดยสารและกระเป๋าระหว่างสายการบินที่มีจุดเชื่อมต่อกัน ทำให้ผู้โดยสารเกิดความสะดวกสบายมากขึ้น

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

สภาวะอุตสาหกรรมน้ำมันและการแข่งขัน

ในปี 2562 กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) รายงานเศรษฐกิจโลกขยายตัวต่ำสุดในรอบ 10 ปี นับตั้งแต่วิกฤตการเงินโลก โดยชะลอตัวที่ร้อยละ 2.9 จากปีก่อนที่ร้อยละ 3.6 ซึ่งเศรษฐกิจชะลอตัวในทุกภูมิภาคจากความตึงเครียดที่เพิ่มขึ้นของสงครามการค้าและปัญหาทางภูมิรัฐศาสตร์ ความไม่มั่นคงและความขัดแย้งทางการเมืองในประเทศ ความไม่แน่นอนของนโยบาย Brexit ความผันผวนของราคาน้ำมันและอัตราแลกเปลี่ยน รวมถึงปัญหาการเปลี่ยนแปลงของสภาพอากาศ ซึ่งสภาวะดังกล่าวกระทบต่อความเชื่อมั่น การตัดสินใจลงทุน และห่วงโซ่อุปทาน รวมถึงกำลังซื้อที่ลดลง อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันความเสี่ยงหลักยังคงมาจากสงครามการค้าระหว่างสหรัฐฯ และจีน ซึ่งเป็นประเทศเศรษฐกิจขนาดใหญ่ อันดับ 1 และ 2 ของโลก และมีการค้าขายกับหลายประเทศทั่วโลก โดยการขยายตัวของปริมาณการค้าโลกชะลอตัวอยู่ที่ร้อยละ 1.0 จากปีก่อนที่ร้อยละ 3.7 เศรษฐกิจของสหรัฐฯ และจีน ชะลอตัวอยู่ที่ร้อยละ 2.3 และ 6.1 ตามลำดับ สำหรับเศรษฐกิจยูโรโซนชะลอตัวอยู่ที่ร้อยละ 1.2 จากความเสี่ยงที่กล่าวมาและการชะลอตัวของเศรษฐกิจประเทศหลักในภูมิภาค ในส่วนของเศรษฐกิจไทยชะลอตัวอยู่ที่ร้อยละ 2.9 (ขยายตัวต่ำสุดในอาเซียน 5) ตามการชะลอตัวของเศรษฐกิจและการค้าโลก ส่งผลให้ภาคการส่งออกหดตัวและภาคการท่องเที่ยวฟื้นตัวช้า ทั้งนี้ คาดการณ์ปี 2563 เศรษฐกิจโลกฟื้นตัวอย่างเปราะบาง โดยขยายตัวในระดับปานกลางที่ร้อยละ 3.3 จากความสำเร็จในการเจรจาการค้าระหว่างสหรัฐฯ และจีน รวมถึงการคลายความกังวลต่อการออกจากสหภาพยุโรปของสหราชอาณาจักรแบบไร้ข้อตกลง ซึ่งเศรษฐกิจสหรัฐฯ และจีนคาดว่าจะขยายตัวชะลอตัวอยู่ที่ร้อยละ 1.6 และ 6.0 ตามลำดับ ขณะที่เศรษฐกิจยูโรโซนฟื้นตัวเล็กน้อยอยู่ที่ร้อยละ 1.3 อย่างไรก็ตาม ยังคงมีความเสี่ยงจากความเป็นไปได้ในการเกิดความตึงเครียดทางการค้าระหว่างสหรัฐฯ และยุโรป รวมถึงระหว่างสหรัฐฯ และจีนรอบใหม่ ประกอบกับความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์ที่เพิ่มสูงขึ้น โดยเฉพาะระหว่างสหรัฐฯ และอิหร่าน ความไม่สงบและความขัดแย้งภายในประเทศที่ทวีความรุนแรงขึ้น การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ และล่าสุดสถานการณ์การระบาดของไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่ (COVID-19) ที่ระบาดจากประเทศจีนในเดือนมกราคม 2563 ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจทั่วโลกและภาคการท่องเที่ยว IMF คาดว่าเศรษฐกิจโลกจะเติบโตลดลง 0.1 จุด อยู่ที่ร้อยละ 3.2 ซึ่งเศรษฐกิจจีนจะได้รับผลกระทบมากที่สุด โดยจะเติบโตลดลง 0.4 จุด อยู่ที่ร้อยละ 5.6 สำหรับภูมิภาคอื่นคาดว่าจะได้รับผลกระทบในระยะสั้นผ่านข้อจำกัดด้านการผลิตและการ

ท่องเที่ยว ได้แก่ การหยุดชะงักของห่วงโซ่อุปทานที่ต้องพึ่งพาวัตถุดิบจากจีนและการจำกัดการเดินทางท่องเที่ยวของแต่ละประเทศทั่วโลก ทั้งนี้ อยู่บนสมมติฐานที่ทางรัฐบาลจีนสามารถควบคุมการระบาดได้ในไตรมาสแรก ซึ่งหากยืดเยื้อและระบาดไปทั่วโลกมากขึ้น อาจทำให้การเติบโตของเศรษฐกิจโลกลดลงมากกว่าคาดได้ (คาดการณ์ ณ เดือนมกราคม 2563)

ในส่วนของน้ำมันซึ่งถือเป็นต้นทุนหลักของสายการบิน ราคาน้ำมันดิบและน้ำมันเครื่องบินเฉลี่ยปี 2562 ต่ำกว่าปีก่อนที่ประมาณร้อยละ 8 และ 10 อยู่ที่ 64.13 และ 77.24 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล ตามลำดับ จากอุปสงค์น้ำมันดิบมีแนวโน้มชะลอตัวลงตามเศรษฐกิจโลก โดยสถาบันพลังงานสากล (IEA) ได้ปรับลดการเติบโตของความต้องการใช้น้ำมันดิบในปี 2562 ลงเหลือเพียงประมาณ 1 ล้านบาร์เรลต่อวัน (ประมาณการ ณ เดือน ธันวาคม 2562) ขณะที่อุปทานน้ำมันดิบจากสหรัฐฯ ปรับตัวสูงขึ้นต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม ราคาน้ำมันมีความผันผวนตามสถานการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้น อาทิ ความไม่สงบในประเทศผู้ผลิตน้ำมัน ปัญหาการเมืองระหว่างประเทศ สภาวะเศรษฐกิจ อัตราแลกเปลี่ยน และการเก็งกำไรราคาน้ำมัน เป็นต้น สำหรับปี 2563 ชี้ตักู๊ป คาดการณ์ราคาน้ำมันมีแนวโน้มลดลง โดยราคาน้ำมันดิบปรับตัวลดลงที่ประมาณร้อยละ 17 อยู่ที่ 53.32 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล จากปัญหาความไม่สงบระหว่างสหรัฐฯ และอิหร่าน ข้อตกลงในการปรับลดกำลังการผลิตของกลุ่มโอเปกและประเทศนอกโอเปกที่จะสิ้นสุดในเดือนมีนาคม 2563 ขณะที่ความต้องการใช้น้ำมันยังไม่แน่นอนขึ้นอยู่กับสภาพเศรษฐกิจโลกและสถานการณ์การระบาดของไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่ (COVID-19) ที่ส่งผลให้ความต้องการใช้น้ำมันลดลง ในส่วนของราคาน้ำมันเครื่องบินปรับตัวลดลงที่ประมาณร้อยละ 22 อยู่ที่ประมาณ 77.24 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล จากการที่องค์การการเดินเรือระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO) กำหนดให้เรือเดินสมุทรต้องใช้น้ำมันสะอาดขึ้น ส่งผลให้ต้นทุนการขนส่งและการกลั่นน้ำมันเพิ่มขึ้น (ที่มา : รายงานความเคลื่อนไหวราคาน้ำมันรายเดือนของบริษัทฯ และคาดการณ์ราคาน้ำมันรายเดือน ชี้ตักู๊ป ณ เดือนมีนาคม 2563)

จากปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อเศรษฐกิจ ความผันผวนของราคาน้ำมันและอัตราแลกเปลี่ยน ปัญหาความตึงเครียดระหว่างประเทศ ความไม่สงบในประเทศ การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ และการระบาดของโรคอุบัติใหม่ ประกอบกับการแข่งขันที่ทวีความรุนแรงของธุรกิจการบินอย่างต่อเนื่อง ไม่ว่าจะเป็นการขยายเครือข่ายเส้นทางบิน ความถี่เที่ยวบิน และ



ผู้บิน ทั้งจากสายการบินให้บริการเต็มรูปแบบ สายการบิน ต้นทุนต่ำ การเพิ่มศักยภาพโดยการรวมตัวของกลุ่ม สายการบินในลักษณะต่างๆ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการ แข่งขัน และการเปลี่ยนแปลงด้านเทคโนโลยีนำมาซึ่งการ เปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้บริโภค ส่งผลกระทบโดยตรง ต่อการเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ (Landscape) ของการแข่งขัน ในหลาย ๆ ภูมิภาคในอุตสาหกรรมการบิน หากสายการบิน ปรับตัวไม่ทันอาจส่งผลให้ปิดกิจการลง ดังนั้น การปรับ ตัวของสายการบินควบคู่กับการวางกลยุทธ์ในการบริหาร จัดการอย่างชัดเจนรอบคอบ และสอดคล้องทันต่อเหตุการณ์ จึงเป็นสิ่งสำคัญให้สายการบินดำเนินกิจการได้อย่างยั่งยืน

สถานะการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ

สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transportation Association: IATA) ได้รายงานปริมาณ การขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ (RPK) ของสายการบินในแต่ละ ภูมิภาคปี 2562 เทียบกับปีที่แล้ว ภาพรวมยังคงมีการขยายตัว ต่อเนื่องในอัตราที่ชะลอตัวอยู่ที่ร้อยละ 4.2 ลดลงจาก ร้อยละ 7.4 ในปี 2561 จากการชะลอตัวของเศรษฐกิจโลก ความผันผวนของราคาน้ำมันและอัตราแลกเปลี่ยน สงคราม การค้าระหว่างสหรัฐฯ กับจีน ความไม่แน่นอนของนโยบาย

Brexit ความตึงเครียดระหว่างประเทศ และความไม่สงบ ภายในประเทศ นอกจากนี้ ผลกระทบจากสงครามการค้า ยังส่งผลให้ปริมาณการขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (RFTK) ในปี 2562 ถดถอยร้อยละ 3.3 ซึ่งเป็นการลดลงอย่างรวดเร็ว จากที่ขยายตัวร้อยละ 3.4 ในปี 2561 และคาดการณ์ ณ เดือน ธันวาคม 2562 ว่าปี 2563 จากเศรษฐกิจโลกที่ฟื้นตัว ราคา น้ำมันที่ลดลง และไม่รวมผลกระทบจาก COVID-19 ปริมาณ การขนส่งผู้โดยสารโดยรวมจะขยายตัวที่ร้อยละ 4.1 แต่ ณ เดือนกุมภาพันธ์ 2563 IATA ได้มีการปรับลดคาดการณ์ RPK ลงร้อยละ 4.7 เป็นหดตัวอยู่ที่ร้อยละ 0.6 โดยประเมิน ผลกระทบของ COVID-19 อ้างอิงจากเหตุการณ์ที่เคยเกิดขึ้น เมื่อครั้งการแพร่ระบาดของ SARS ซึ่งเป็นการปรับลดครั้งแรก ในรอบ 11 ปี นับตั้งแต่วิกฤตการเงินในปี 2552 เป็นต้นมา ในส่วนของปริมาณการขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์โดยรวม ขยายตัวที่ร้อยละ 2.0 จากเศรษฐกิจโลกที่ฟื้นตัว และราคา น้ำมันที่ลดลง ซึ่งไม่รวมผลกระทบจาก COVID-19

สำหรับสายการบินในภูมิภาคที่มีปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร ทางอากาศ (RPK) ขยายตัวมากที่สุด 3 อันดับแรก ของปี 2562 ได้แก่ ภูมิภาคแอฟริกาที่มีสัดส่วน RPK น้อยที่สุด อยู่ที่ร้อยละ 2.1 ของอุตสาหกรรมโดยรวม มีการขยายตัว

สูงที่สุดและสูงกว่าอุตสาหกรรมโดยรวมอยู่ที่ร้อยละ 4.9 รองลงมา คือ เอเชียแปซิฟิกที่มีสัดส่วน RPK มากที่สุด อยู่ที่ร้อยละ 34.7 ของอุตสาหกรรมโดยรวม มีการขยายตัว อยู่ที่ร้อยละ 4.7 โดยเฉพาะเส้นทางภายในประเทศจีนและ รัสเซียที่มีสัดส่วนร้อยละ 9.8 และ 1.5 ตามลำดับ ขยายตัว สูงอยู่ที่ร้อยละ 7.8 และ 6.7 ตามลำดับ ขณะที่ปริมาณการ ขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (RFTK) ปี 2562 สายการบิน ในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกซึ่งมีสัดส่วน RFTK มากที่สุดอยู่ที่ ร้อยละ 34.6 ของอุตสาหกรรมโดยรวม ถดถอยสูงที่สุดและ สูงกว่าอุตสาหกรรมโดยรวมอยู่ที่ร้อยละ -5.7 ลดลงอย่าง รวดเร็วจากที่ขยายตัวร้อยละ 1.6 ในปี 2561 ทั้งนี้ คาดว่า ปี 2563 สายการบินในภูมิภาคที่มี RPK ขยายตัวมากที่สุด อันดับ 1 คือ ละตินอเมริกา อยู่ที่ร้อยละ 4.2 เป็นการขยายตัว สูงที่สุดและสูงกว่าอุตสาหกรรมโดยรวม รองลงมา คือ ภูมิภาคยุโรป อเมริกาเหนือ และแอฟริกาที่มีขยายตัว ในระดับเท่ากันที่ร้อยละ 3.4

สำหรับประเทศไทย เศรษฐกิจชะลอตัวในทิศทางเดียวกับ เศรษฐกิจโลกที่ได้รับผลกระทบจากอุปสงค์ต่างประเทศ ชะลอตัวเป็นสิ่งสำคัญ ผลจากเศรษฐกิจประเทศคู่ค้าและ ปริมาณการค้าโลกที่ชะลอตัวลงจากสงครามการค้าระหว่าง สหรัฐฯ และจีน ประกอบกับความเสี่ยงที่เพิ่มขึ้นจาก ความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์และความไม่สงบภายใน ประเทศ ภัยพิบัติทางธรรมชาติ โรคระบาดและโรคอุบัติใหม่ รวมถึงค่าเงินบาทแข็งค่า ส่งผลให้รายได้หลักจากภาค การส่งออกลดลงต่อเนื่องและภาคการท่องเที่ยวที่เป็น อุตสาหกรรมหลักในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจในปัจจุบัน ขยายตัวชะลอลง อย่างไรก็ตาม จากการที่ภาครัฐดำเนิน นโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจและส่งเสริมการท่องเที่ยว ประกอบกับปัจจัยหนุนจากการขยายตัวของเส้นทาง การบินภายในประเทศและเส้นทางการบินระหว่างประเทศ ตามการเปิดเสรีทางการบิน ส่งผลให้ประเทศไทยยังคง เป็นจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวอันดับ 1 ในอาเซียน โดยภาพรวมการท่องเที่ยวปี 2562 ยังคงมีการขยายตัว ในอัตราชะลอตัวอยู่ที่ร้อยละ 4.2 ลดลงจากร้อยละ 7.5 ในปีที่ผ่านมา จากจำนวนนักท่องเที่ยวจีนที่ลดลงเป็นสำคัญ ถึงแม้ว่ามีการกระตุ้นเศรษฐกิจของภาครัฐ มีการยกเว้น ค่าธรรมเนียมการตรวจลงตรา ณ ช่องทางอนุญาตของ ด่านตรวจคนเข้าเมือง (Visa on Arrival) และภาพลักษณ์ ของไทยกลับสู่ประชาธิปไตยหลังการแต่งตั้งคณะรัฐมนตรี เมื่อเดือนกรกฎาคม 2562 แต่จากการแข็งค่าของเงินบาท ส่งผลต่อความสามารถในการแข่งขันด้านราคาของภาค การส่งออกและการท่องเที่ยว อย่างไรก็ตาม ในปี 2562

นักท่องเที่ยวจีนยังคงเดินทางมาประเทศไทยมากที่สุด จำนวน 11 ล้านคน ขยายตัวที่ร้อยละ 4.4 ลดลงจากร้อยละ 7.4 ในปีที่ผ่านมา ผลกระทบต่อเนื่องจากความไม่เชื่อมั่น ในความปลอดภัยของประเทศไทยจากอุบัติเหตุเรือลมนั้ ที่ภูเก็ต ประกอบกับความกังวลในเรื่องสงครามการค้า กับสหรัฐฯ และค่าเงินหยวนที่อ่อนค่า ส่งผลให้นักท่องเที่ยวจีน ชะลอการใช้จ่ายและเดินทาง สำหรับในปี 2563 การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) คาดการณ์ จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติเข้าไทยหดตัวถึงร้อยละ 9.5 อยู่ที่ประมาณ 36 ล้านคน ผลจากสถานการณ์การระบาดของ COVID-19 ซึ่งคาดว่าจำนวนนักท่องเที่ยวจีนจะลดลง จากการที่รัฐบาลจีนสั่งระงับการเดินทางเข้าออกเมือง อยู่่นและบริเวณรอบเมืองอยู่่นที่มีการระบาด ประกอบกับ ให้บริษัทนำเที่ยวทั่วประเทศระงับการดำเนินกิจกรรม ท่องเที่ยว (จำหน่ายบัตรโดยสารและโรงแรมที่พัก) ภาพรวมอุตสาหกรรมการบินของไทย ปี 2562 มีสายการบิน ที่ทำการบิน (Schedule & Non-Schedule Flight) ในเส้นทางระหว่างประเทศและในประเทศจำนวน 144 สายการบิน ขนส่งผู้โดยสารรวม 120.2 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.8 เมื่อเทียบกับปี 2561 เป็นผู้โดยสารที่เดินทางกับบริษัท (การบินไทยและไทยสมายล์) จำนวน 23.8 ล้านคน เติบโต เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.9 โดยบริษัทฯ มีส่วนแบ่งทางการตลาด มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 19.8 (ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))

การแข่งขันของอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศ

จากการแข่งขันที่รุนแรงของธุรกิจการบินภายในประเทศ โดยเฉพาะการแข่งขันทางด้านราคาทั้งจากสายการบิน ต้นทุนต่ำที่ให้บริการอยู่เดิมและสายการบินต้นทุนต่ำ รายใหม่ ส่งผลให้รายได้เฉลี่ยต่อหน่วยลดลงต่อเนื่อง ประกอบกับการอึมตัวของตลาดและข้อจำกัดของ ท่าอากาศยานในประเทศ สายการบินมีการปรับลดเที่ยวบิน และยกเลิกเส้นทางบินในประเทศ อาทิ ไทยแอร์เอเชีย ยกเลิกเส้นทางไปกลับเชียงใหม่-อุดรธานี เป็นต้น โดยในปี 2562 มีสายการบินที่ทำการบินภายในประเทศจำนวน 18 สายการบิน มีปริมาณโดยสารของสายการบินที่ทำการบิน (Schedule & Non-Schedule Flight) ภายในประเทศคิดเป็น 37.3 ล้านคน เติบโตลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 3.8 โดยบริษัทฯ (การบินไทยและไทยสมายล์) มีการขนส่ง ผู้โดยสารทั้งสิ้นจำนวน 6.3 ล้านคน ลดลงร้อยละ 0.7 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน คิดเป็นส่วนแบ่งตลาด ร้อยละ 16.8

การแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินระหว่างประเทศ

สภาวะแวดล้อมและสถานการณ์ต่างๆ ในปี 2562 ยังคงเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อธุรกิจการบินและปริมาณการเดินทางของผู้โดยสารทางอากาศ รวมทั้งสภาวะการแข่งขันที่รุนแรงมากขึ้นจากการขยายเครือข่าย เพิ่มความถี่เที่ยวบิน และการเปิดเส้นทางบินใหม่ของทั้งสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ และสายการบินต้นทุนต่ำ โดยเฉพาะการขยายเส้นทางบินของสายการบินต้นทุนต่ำออกสู่ต่างประเทศทั้งจากเมืองหลักและเมืองรองเพิ่มขึ้น และมีแผนที่จะเติบโตต่อเนื่องด้วยการขยายฝูงบิน มุ่งเน้นการเติบโตไปยังประเทศที่มีศักยภาพการเติบโตสูง ได้แก่ ตลาดจีน ญี่ปุ่น อินเดีย และ CLMV และให้บริการเส้นทางบินระยะไกลไปยุโรป อาทิ ในปี 2563 สายการบินไทยแอร์เอเชียเอ็กซ์มีแผนเปิดให้บริการไปยุโรปตะวันออก (ปราก สตอกโฮล์ม และเวียนนา) และสายการบินไทยไลอ้อนแอร์มีแผนเปิดให้บริการไปยุโรปตะวันตก เป็นต้น อีกทั้งมีการพัฒนาเป็นเครือข่ายการบินเชื่อมโยงเส้นทางบินระหว่างสายการบินภายในกลุ่ม และการสร้างพันธมิตรทางการบิน พร้อมทั้งมีการแข่งขันด้านผลิตภัณฑ์และบริการ โดยการยกระดับให้ใกล้เคียงกับสายการบินเต็มรูปแบบมากขึ้น พัฒนาโปรแกรมสะสมคะแนนเพื่อสร้างความจงรักภักดีของลูกค้า เพิ่มยอดขายโดยนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ และขยายช่องทางการจัดจำหน่ายบัตรโดยสารให้หลากหลายเพื่ออำนวยความสะดวก และสามารถเข้าถึงกลุ่มลูกค้าได้มากขึ้น โดยในปี 2562 มีการจัดตั้งสายการบินต้นทุนต่ำใหม่ 2 ราย ซึ่งมีกำหนดเปิดให้บริการเข้ามอลำในปี 2563 ได้แก่ สายการบินไทยอีสตาร์ เจ็ท เป็นการร่วมทุนระหว่างบริษัทเอกชนไทยกับสายการบินอีสตาร์ เจ็ท สายการบินต้นทุนต่ำประเทศเกาหลีใต้ มีฐานปฏิบัติการที่สนามบินสุวรรณภูมิ โดยมีแผนเปิดให้บริการเส้นทางระหว่างประเทศกรุงเทพฯ-เกาสงในเดือนเมษายน 2563 ด้วยเครื่องบินแบบโบอิง 737-800 และสายการบินไทยซัมเมอร์ แอร์เวย์ เป็นการร่วมทุนระหว่างกลุ่มทุนไทยและจีน มีฐานปฏิบัติการที่สนามบินอุตะเกาโดยใช้เครื่องบินแบบโบอิง 737-800 มีแผนมุ่งเน้นการพัฒนาและสร้างเครือข่ายเส้นทางที่เชื่อมต่อเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเอเชียใต้ เบื้องต้นจะเปิดให้บริการภายในภูมิภาคเอเชีย

ขณะที่สายการบินให้บริการเต็มรูปแบบยังคงมีการขยายตัวมายังประเทศไทยอย่างต่อเนื่อง จากคู่แข่งหลัก อาทิ สายการบินตะวันออกกลาง สายการบินจีน รวมถึงสายการบินอื่นๆ ที่มีการปรับกลยุทธ์มุ่งสร้างความแข็งแกร่งให้กับศูนย์กลางของตนเอง (home-based hub) โดยขยายการเชื่อมต่อมายังภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้หรืออาเซียน

เพิ่มขึ้น โดยประเทศไทยถือเป็นจุดหมายที่ได้รับความนิยมจากการเป็นศูนย์กลางของภูมิภาค ซึ่งมีการขยายมาทั้งเมืองหลักและเมืองรอง ใช้กลยุทธ์การให้บริการแบบกลุ่มสายการบินเพื่อครอบคลุมการให้บริการผู้โดยสารในทุกตลาด โดยการใช้สายการบินให้บริการเต็มรูปแบบและสายการบินต้นทุนต่ำในการเข้าตลาดต่างๆ อาทิ การให้บริการของกลุ่มสายการบินลูฟท์ฮันซ่า กลุ่มสิงคโปร์แอร์ไลน์ และกลุ่มของสายการบินจีนที่ให้บริการบินมาประเทศไทยด้วยสายการบินภายในกลุ่ม เป็นต้น

สำหรับสายการบินยุโรปให้ความสนใจกับประเทศไทยเพิ่มมากขึ้น โดยการปรับเพิ่มความถี่เส้นทางบินเดิม เปิดเส้นทางบินใหม่ ปรับแบบเครื่องบิน ขยายเส้นทางบินไปยังเมืองอื่นนอกเหนือจากกรุงเทพฯ อาทิ เตอร์กิช แอร์ไลน์ เพิ่มความถี่เที่ยวบินเส้นทางอิสตันบูล-กรุงเทพฯ และอิสตันบูล-ภูเก็ต จากการย้ายการดำเนินการไปยังสนามบินอิสตันบูลแห่งใหม่ และแอรโพลอต ที่ให้บริการทั้งจากตนเองและสายการบินในเครือ โดยเพิ่มความถี่เที่ยวบินเส้นทางมอสโก-ภูเก็ต และมอสโก-กรุงเทพฯ โดยถ่ายโอนเส้นทางมอสโก-กรุงเทพฯ จำนวน 1 เที่ยวบินต่อวันให้สายการบินรอสลียา แอร์ไลน์ ซึ่งเป็นสายการบินในเครือ เป็นต้น

อย่างไรก็ดี จากนโยบายสนับสนุนของรัฐบาล โดยการกระตุ้นเศรษฐกิจและส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่อง และอุตสาหกรรมการบินถือเป็นปัจจัยหลักในการขับเคลื่อนอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว อีกทั้งรัฐบาลมีแผนปรับปรุงมาตรฐานโภคและโครงสร้างพื้นฐานในการเดินทางระหว่างเมืองหลักไปเมืองรอง แผนปรับปรุงท่าอากาศยานหลักและภูมิภาค รวมถึงโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อระหว่างท่าอากาศยานหลัก ส่งผลให้นักท่องเที่ยวและจำนวนผู้โดยสารตลาดประเทศไทยยังคงเติบโต โดยบริษัทฯ เห็นว่ายังมีปัจจัยบวกที่เป็นโอกาสของตลาดประเทศไทยที่สามารถขยายตัวได้ โดยเฉพาะตลาดที่มีศักยภาพและเติบโต เช่น จีน ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ อินเดีย และกลุ่มประเทศอาเซียน เพราะความเป็นศูนย์กลางที่เหมาะสมในการเชื่อมต่อระหว่างเมืองในอาเซียนและภูมิภาคใกล้เคียง อย่างไรก็ตาม นโยบายการเปิดเสรีน่านฟ้า (Open Sky Policy) ที่มุ่งหวังให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินของอาเซียน ส่งผลให้การแข่งขันในธุรกิจการบินทวีความรุนแรงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งสายการบินของไทยสูญเสียส่วนแบ่งการตลาดให้กับสายการบินต่างประเทศเป็นอย่างมาก ถือเป็นความท้าทายที่สายการบินของไทยจำเป็นต้องปรับกลยุทธ์การให้บริการและเพิ่มความร่วมมือกับพันธมิตรและคู่ค้า เพื่อช่วงชิงความได้เปรียบ

ในการแข่งขัน โดยในปี 2562 มีปริมาณผู้โดยสารของสายการบินที่ทำการบิน (Schedule Flight) ระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นเป็น 82.9 ล้านคน สูงกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 6.1 ทั้งนี้ บริษัทฯ (การบินไทยและไทยสมายล์) มีการขนส่งผู้โดยสารทั้งสิ้นจำนวน 17.6 ล้านคน เติบโตเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.4 ยังคงเป็นผู้นำตลาดที่มีส่วนแบ่งตลาดผู้โดยสารระหว่างประเทศมากที่สุด คือร้อยละ 21.2

บริษัทฯ ได้มีการติดตามประเมินสถานการณ์และปัจจัยที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ เพื่อปรับกลยุทธ์ให้ทันต่อทุกเหตุการณ์และพฤติกรรมของลูกค้าที่เปลี่ยนแปลงไปในแต่ละตลาดอย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างความแข็งแกร่ง เพิ่มศักยภาพและประสิทธิภาพในการแข่งขันและการบริการให้ดียิ่งขึ้น เพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดีและรักษาความเป็นสายการบินชั้นนำต่อไป



ภาวะอุตสาหกรรมและการแข่งขันของสายการบินไทยสมายล์ (Thai Smile)

จากข้อมูลการคาดการณ์ ของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) คาดว่า ปี 2562 อุตสาหกรรมการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก จะมีอัตราการเติบโตของปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ร้อยละ 6.3 เติบโตลดลงจากปีก่อน 3.2 %ppt อัตราการเติบโตของปริมาณการผลิต (ASK) ร้อยละ 5.7 เติบโตลดลงจากปีก่อน 3.1 %ppt และจะมีกำไรหลังหักภาษีประมาณ 6 พันล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ลดลงจากปีก่อน ซึ่งมีจำนวน 7.7 พันล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ซึ่งได้รับผลกระทบจากความอ่อนแอด้านการค้าโลกและราคาน้ำมันสูงกว่าที่คาดการณ์ไว้

อุตสาหกรรมการบินของไทย ยังคงมีการเติบโตทั้งด้านจำนวนเที่ยวบิน และจำนวนผู้โดยสาร ซึ่งจากข้อมูลสถิติการขนส่งทางอากาศของบริษัท ท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย ช่วงเดือนมกราคม-ธันวาคม 2562 มีจำนวนเที่ยวบินเข้า-ออก (Aircraft Movement) ของท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของ บริษัทการทำอากาศยานฯ ทั้ง 6 แห่ง 893,533 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 0.7 โดยจำนวนของเที่ยวบินเข้า-ออกของเที่ยวบินระหว่างประเทศ เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.1 ขณะที่จำนวนของเที่ยวบินเข้า-ออก ของเที่ยวบินภายในประเทศ ลดลงร้อยละ 5.5 ในด้านจำนวนผู้โดยสาร ช่วงเดือนมกราคม-ธันวาคม 2562 มีจำนวน 143 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อน ร้อยละ 1.8 ซึ่งเป็นผู้โดยสารของเที่ยวบินระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นจากปีก่อน ร้อยละ 6.1 ขณะที่จำนวนผู้โดยสารของเที่ยวบินภายในประเทศลดลงจากปีก่อน ร้อยละ 3.6

จากตัวเลขสถิติจำนวนการเข้า-ออก ของเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 0.7 เป็นการเพิ่มขึ้นของเที่ยวบินเข้า-ออกของสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Carrier) ร้อยละ 3.67 ขณะที่จำนวนการเข้า-ออกของเที่ยวบินของสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ (Full Services Airlines) มีจำนวนลดลงจากปีก่อนร้อยละ 2.6 ในด้านผู้โดยสาร พบว่าจำนวนผู้โดยสารของสายการบินต้นทุนต่ำ มีจำนวนเพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 4.43 แต่จำนวนผู้โดยสารของสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ มีจำนวนลดลงจากปีก่อนร้อยละ 0.45

ดังนั้นจะเห็นได้ว่าอุตสาหกรรมการบินของไทยยังคงมีการเติบโตอย่างต่อเนื่องของสายการบินต้นทุนต่ำ ขณะที่สายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบมีการชะลอตัว จากภาวะการแข่งขันดังกล่าวส่งผลให้มีการแข่งขันด้านราคา (Price War) กันมากยิ่งขึ้น ซึ่งอาจจะส่งผลเสียต่ออุตสาหกรรมการบินในประเทศไทยในระยะยาว

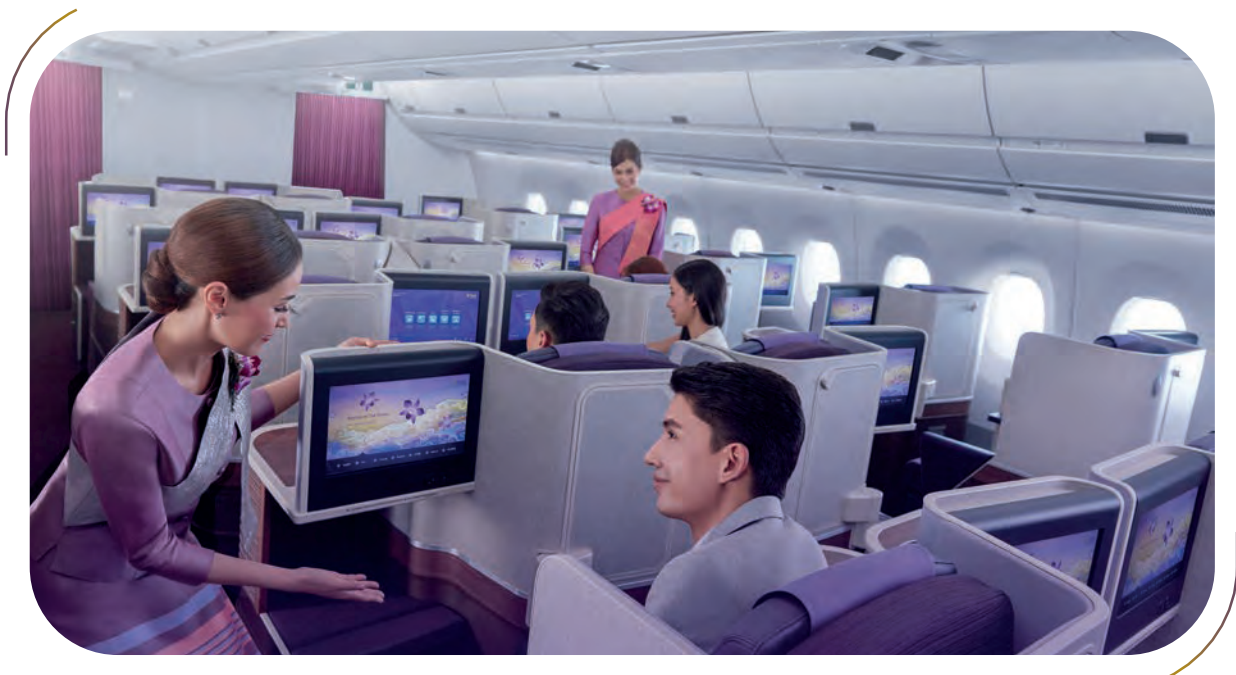
นอกจากนี้ การเสนอบริการของสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Carrier) และสายการบินบริการเต็มรูปแบบ (Full Services Airlines) มีความทับซ้อนและแข่งขันรุนแรง โดยสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Carrier) เริ่มมีการเสนอผลิตภัณฑ์ที่เจาะกลุ่มลูกค้าสายการบินบริการเต็มรูปแบบ (Full Services Airlines) มากขึ้น ด้วยการนำรูปแบบการให้บริการขายตั๋วโดยสารแบบแยกรายการบริการเสริม

ในปี 2562 มีสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Carrier) รายใหม่ที่เปิดบริการในไทย ได้แก่ สายการบินไทยอีสตาร์ เจ็ท ซึ่งเป็นสายการบินของประเทศเกาหลีใต้ ร่วมทุนระหว่างกลุ่มทุนไทยและเกาหลีใต้ ให้บริการเส้นทางบินระหว่างประเทศ เชื่อมต่อจุดบินระหว่างไทยและเกาหลีใต้ รวมทั้ง

เที่ยวบินเช่าเหมาลำ และสายการบินไทย ซัมเมอร์ แอร์เวย์ เป็นสายการบินที่ร่วมทุนระหว่างกลุ่มทุนไทยและจีน ให้บริการแบบเช่าเหมาลำ การเปิดธุรกิจของสายการบินดังกล่าว ซึ่งมีทุนจากต่างประเทศเข้ามาร่วมด้วย ทำให้การแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินของไทยรุนแรงมากยิ่งขึ้น

อย่างไรก็ตาม สายการบินไทยสมายล์ได้มีการพัฒนาและปรับปรุงคุณภาพของผลิตภัณฑ์และบริการให้ดีขึ้น มีคุณภาพมากยิ่งขึ้น ทำให้ได้รับรางวัลจาก TripAdvisor Travelers' Choice Award ประเภทสายการบิน ติดต่อกันเป็นปีที่ 3

โดยในปี 2562 ได้รับยกย่องให้เป็นสายการบินยอดเยี่ยมอันดับหนึ่งของประเทศไทย และเป็นสายการบินยอดเยี่ยมในภูมิภาคเอเชีย นอกจากนี้ ยังมีการทำการตลาดรูปแบบเที่ยวบินร่วม (Codeshare) ในแต่ละเส้นทางบินกับสายการบินอื่น ๆ เพื่อช่วยขยายเส้นทางในการให้บริการ และมีการวางแผนเส้นทางบินร่วมกันกับการบินไทย ทำให้มีการเชื่อมต่อกับเส้นทางบินของการบินไทยมากยิ่งขึ้น ซึ่งจะทำให้ผู้โดยสารสามารถต่อแข่งขันในตลาดได้



การจัดการผลิตภัณฑ์หรือบริการ

แผนฝูงบิน

คณะกรรมการบริษัท มีนโยบายให้บริษัท ทบทวนแผนการลงทุนหลักในระยะเวลา 8 ปี (ปี 2562-2569) คือการจัดการเครื่องบินและอุปกรณ์การบิน จำนวน 38 ลำ (ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการจัดหาเครื่องบินใหม่ที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการแล้ว ตามแผนยุทธศาสตร์ ปี 2562-2570) โดยเป็นการจัดหาเครื่องบินใหม่สำหรับรองรับการเติบโตทางธุรกิจ และทดแทนการปลดระวางเครื่องบินที่มีอายุการใช้งานนาน จำนวน 31 ลำ ทั้งนี้ เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพฝูงบิน และรักษาขีดความสามารถในการแข่งขัน มีกำหนดแล้วเสร็จภายใน 6 เดือน โดยรายละเอียดแผนฝูงบินดังนี้

| 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 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| ลำตัวแคบพิสัยใกล้ | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| รวม | - | 3* | - | - | - | - | - | - | 3 |

หมายเหตุ: * เครื่องบินเช่าดำเนินการระยะสั้นไม่นับรวมอยู่ในจำนวนที่จัดหาใหม่

กิจการขนส่งสินค้า พืชผักและโปรเซสซิงก์

ลักษณะผลิตภัณฑ์และบริการ

เนื่องจากสภาวะอากาศที่แปรปรวนและร้อนมากขึ้นในแต่ละปี โดยเฉพาะประเทศไทยที่อยู่ใกล้บริเวณเส้นศูนย์สูตร บริษัทฯ จึงต้องหาวิธีการเพื่อรักษาคุณภาพสินค้าให้คงสภาพที่ดี ตลอดเส้นทางการขนส่ง โดยการปรับปรุงและพัฒนาการให้บริการการขนส่งดังนี้

Temperature Controlled Products เป็นสินค้าที่ต้องการการควบคุมอุณหภูมิตลอดห่วงโซ่การขนส่ง เพื่อรักษาคุณภาพของผลิตภัณฑ์หรือสินค้าให้ได้ตามมาตรฐานที่กำหนดจากผู้ส่งจนถึงมือผู้รับ ซึ่งลูกค้าได้ให้ความสนใจและใช้บริการประเภทนี้มากขึ้น โดยบริษัทฯ ให้บริการตู้คอนเทนเนอร์ควบคุมอุณหภูมิ หรือ TG Temp ได้แก่ TGC หรือ TG Cool & Carry เป็นผลิตภัณฑ์ที่ให้บริการขนส่งสินค้าที่ต้องการการควบคุมอุณหภูมิอย่างทั่วถึง และสม่ำเสมอตลอดเส้นทางการขนส่ง เพื่อรักษาคุณภาพให้เป็นไปตามข้อกำหนดของผู้รับ รวมถึงรักษาความสดจนถึงมือผู้รับ อาทิ ผลิตภัณฑ์อาหารสด ผลิตภัณฑ์ผักผลไม้สด ผลิตภัณฑ์นม ผลิตภัณฑ์เครื่องดื่ม ผลิตภัณฑ์เวชสำอาง และยาที่ไม่ต้องการการดูแลอย่างเข้มงวด เป็นต้น ขณะเดียวกัน ทีมพนักงานมืออาชีพที่ได้จัดตั้งขึ้นมาพิเศษ กำลังจะผ่านการฝึกอบรมมาตรฐาน Good Distribution Practice หรือ GDP เพื่อทำหน้าที่ดูแลและรักษาคุณภาพของสินค้าประเภทดังกล่าว โดยเฉพาะผลิตภัณฑ์ยาและเวชภัณฑ์ที่ต้องการการดูแลอย่างเข้มงวด ให้เป็นไปตามข้อกำหนดและรักษา คุณสมบัติทางยาให้คงคุณภาพในการใช้รักษาโรคตามวัตถุประสงค์อย่างมีประสิทธิภาพ และเพื่อให้มั่นใจในทุกจุดของการให้บริการตามมาตรฐาน GDP จนถึงมือลูกค้า ซึ่งเป็นผลิตภัณฑ์ที่ให้บริการนี้มีชื่อว่า TGP หรือ TG Pharma Pro

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังเสนอการให้บริการพิเศษ โดยใช้ Thermal Blanket ซึ่งเป็นบริการขนส่งสินค้าโดยการป้องกันความร้อนจากภายนอกและรักษาอุณหภูมิภายในเพื่อไม่ให้อุณหภูมิภายในเกิดการเปลี่ยนแปลง หรือเปลี่ยนแปลงน้อยที่สุด

TGK หรือ TG Cool เป็นบริการการขนส่งสินค้าเกษตรที่ต้องการปรับลดอุณหภูมิให้ตัวสินค้าคงความเย็นต่อเนื่องตามที่กำหนดและพร้อมก่อนขนส่งในตู้คอนเทนเนอร์ที่จัดเตรียมเพื่อควบคุมอุณหภูมิสำหรับสินค้าประเภทนี้ โดยเฉพาะโดยผ่านกระบวนการพิเศษที่ทันสมัย และได้มาตรฐานด้วยเครื่องมือและอุปกรณ์เฉพาะ ในการรักษาคุณภาพของสินค้าให้สดใหม่พร้อมรับประทานแก่ผู้บริโภค ซึ่งได้แก่ ประเภผลไม้ที่ต้องการการควบคุมอุณหภูมิแบบเย็นจัด เช่น มะพร้าว น้ำหอม ข้าวเหนียวมะม่วง เป็นต้น

TGX หรือ TG Force การขนส่งด่วนสำหรับสินค้าที่ไม่เน่าเสีย และ TGF หรือ TGFresh การขนส่งด่วนสำหรับสินค้าที่เน่าเสีย เป็นการบริการสำหรับสินค้าที่ต้องได้รับการดูแลเป็นพิเศษ ภายใต้หลักประกันในการขนส่งตามกำหนดเวลา รวมถึงการบริการขนส่งแบบได้สิทธิ์สูงในการขนส่ง (PRI หรือ Priority Service) การขนส่งรถยนต์ และ THAIPAC บริการขนส่งสิ่งซ้อกลับสำหรับนักท่องเที่ยว ซึ่งบริษัทฯ มีบริการขนส่งสินค้าแบบ Premium Service นี้ครอบคลุมทุกเส้นทางของบริษัทฯ

ส่วนการให้บริการอื่น ๆ ยังคงมีบริการสำหรับการขนส่งสินค้าทั่วไป อาทิ สินค้าเกษตร ผลิตภัณฑ์ทางการเกษตร สินค้าอุปโภคและบริโภค และสินค้าพิเศษอื่น ๆ เช่น สัตว์ หรือสิ่งมีชีวิตประเภทต่าง ๆ สินค้าอันตราย สินค้ามีค่า สินค้าของสด สินค้าที่มีขนาดใหญ่ มีน้ำหนักมาก เช่น เครื่องจักร เครื่องกำเนิดไฟฟ้า หรือรถยนต์ เป็นต้น รวมถึงการขนส่งร่างของผู้เสียชีวิตอีกด้วย

การตลาดและการแข่งขัน

บริษัทฯ ให้บริการการขนส่งสินค้าและโปรเซสซิงก์ทางอากาศด้วยเครื่องบินโดยสารเป็นหลัก โดยมีสายการบินไทยสมายล์เป็นสายการบินที่จะสนับสนุนการบินในเส้นทางภายในประเทศและบางเส้นทางบินภูมิภาค มีพันธมิตรที่ให้การบริการครอบคลุมเส้นทางการบินมากขึ้น นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังให้บริการการขนส่งด้วยรถบรรทุกระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน

ปัจจุบันการขนส่งทางอากาศมีปัจจัยภายนอกที่ส่งผลกระทบต่อ การขนส่งสินค้าทางอากาศเป็นอย่างมาก ได้แก่ สงครามการค้าระหว่างจีนกับสหรัฐอเมริกา ความไม่แน่นอนของ Brexit การปิดน่านฟ้าของปากีสถานและอินเดีย ความไม่สงบของการประท้วงในฮ่องกง และผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยน ซึ่งประเด็นดังกล่าวส่งผลกระทบต่อ การขนส่งเป็นอย่างมาก เนื่องจากเป็นตลาดหลักที่ทำรายได้ให้บริษัทฯ ประกอบกับ สภาวะเศรษฐกิจทั่วโลกถดถอย และคาดการณ์ว่าสถานการณ์ อาจจะยืดเยื้อต่อเนื่องถึงปี 2563 นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้รับผลกระทบจากกฎระเบียบข้อบังคับของภาครัฐในประเทศ เรื่องระเบียบกรมศุลกากร และค่าธรรมเนียมศุลกากร ซึ่งเป็นการเพิ่มภาระให้กับผู้ส่งออก และเปลี่ยนไปใช้เส้นทางอื่น ๆ แทนการขนส่งผ่านมายังประเทศไทย

บริษัทฯ มุ่งเน้นการทำรายได้จากการขนส่งสินค้า Premium Product ซึ่งเป็นสินค้าที่ต้องได้รับการดูแลเป็นพิเศษ ภายใต้หลักประกันในการขนส่งตามกำหนดเวลา เช่น TGX หรือ TG Force และ TGF หรือ TG Fresh นอกจากนี้ จะเน้นการขนส่งสินค้าที่ต้องควบคุมอุณหภูมิเป็นหลัก ในเส้นทางที่มีความต้องการทั้งไปและกลับ ส่งเสริมการขาย TGC หรือ TG Cool & Carry ซึ่งได้รับการตอบรับจากลูกค้าเป็นอย่างดี ในเส้นทางที่มีศักยภาพอื่น ๆ เพิ่มเติม



หน่วยธุรกิจ

บริษัทฯ ดำเนินกิจการที่เกี่ยวข้องเนื่องโดยตรงกับการขนส่ง โดยจัดตั้งเป็นหน่วยธุรกิจ ประกอบด้วย การบริการคลังสินค้าและการจัดการขนส่ง การบริการลูกค้าภาคพื้น การบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น และครัวการบิน โดยมีรายละเอียดดังนี้

ธุรกิจการบริการคลังสินค้า

บริษัทฯ มุ่งมั่นในการพัฒนาการให้บริการ เพื่อเพิ่มผลผลิตภาพ คนต่อพื้นที่ ลดระยะเวลาการให้บริการส่งมอบสินค้าและบริการให้กับลูกค้า และยกระดับมาตรฐานการให้บริการ คลังสินค้าสู่ระดับ World Class ในธุรกิจและกิจกรรมหลัก เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน เป้าหมายคือมาตรฐานสากลที่มุ่งสู่คลังสินค้าระบบปิดเต็มรูปแบบสามารถให้บริการในรูปแบบ One Stop Service โดยมีกิจกรรมที่ได้ดำเนินการแล้ว และต่อเนื่องถึงปี 2563 ดังนี้

การเพิ่มพื้นที่ใช้สอยในคลังสินค้า การจัดหาอุปกรณ์ Forklift ยกสูงเพื่อสนับสนุนการจัดเก็บสินค้าในระบบ Height Racking มาใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพพื้นที่จัดเก็บเชิงสูงให้ได้มากที่สุด โดยได้ออกแบบการสร้างคลังสินค้าหลังใหม่ ขนาด 1,800 ตารางเมตร ใช้จัดเก็บสินค้าที่มีขนาดใหญ่ ในเชิงสูงได้อีก 1,000 ชั้น ให้สามารถเปิดใช้งานได้ในปี 2563 เพิ่มความสามารถในการจัดเก็บให้สามารถรองรับลูกค้าสายการบินใหม่ๆ อีกทั้งได้วางแผนการออกแบบปรับปรุงพื้นที่ Perishable Center (2,000 ตารางเมตร) บริเวณ Truck Dock ให้เป็นพื้นที่ควบคุมอุณหภูมิ โดยใช้ระบบการจัดการแบบ Cool Chain รองรับการขายตัวของสินค้าที่ต้องการการควบคุมอุณหภูมิเป็นพิเศษระหว่างการขนส่ง เพื่อเพิ่มโอกาสและขยายตลาดสินค้า Perishable บริษัทฯ กำลังดำเนินการปรับปรุง Perishable Center ให้เป็นไป

ตามระบบมาตรฐาน GDP เพื่อรองรับการจัดเก็บสินค้าประเภทยาและเวชภัณฑ์ ให้เป็นไปตามคุณภาพมาตรฐานขององค์การอนามัยโลก (WHO) เป็นการสร้างความมั่นใจว่าสินค้าจะได้รับการดูแลเป็นพิเศษทั้งกระบวนการเมื่อใช้บริการผ่าน THAI Cargo

การจัดการคลังสินค้าในรูปแบบระบบปิดเพื่อให้เป็นพื้นที่หวงห้ามบุคคลภายนอก และให้เป็นไปตามข้อกำหนดด้านความปลอดภัยของ AOT, CAAT, IATA และ ICAO ซึ่งเป็นโครงการต่อเนื่องที่บริษัทฯ ได้ดำเนินงานในส่วนงานสินค้าขาออกเป็นผลสำเร็จแล้ว จึงได้เริ่มดำเนินการในส่วนงานขาเข้า โดยมุ่งสู่การให้บริการแบบ One Stop Service เพื่อความสะดวกสบายแก่ผู้ใช้บริการ

ในด้านแรงงาน ได้มีการจัดการแรงงานที่มีอยู่ในปัจจุบันให้มีประสิทธิภาพสูงสุด การปรับตารางการทำงานของแรงงานภายนอกให้เป็นไปตามช่วงของปริมาณงาน อีกทั้งมีการปรับลด ควบรวมกระบวนการทำงานที่มีลักษณะเดียวกันเข้าด้วยกัน มุ่งเน้นให้หน่วยงานพิจารณา ลด ละ เลิก เอกสารต่างๆ ที่ไม่จำเป็น และไม่กระทบกับการบริการ หลังจากบริษัทฯ ได้เริ่มนำระบบ Warehouse Application มาทดลองใช้งานกับอุปกรณ์คอมพิวเตอร์แบบพกพา (Tablet) โดยมีการทดลองการปฏิบัติงานในส่วนกระบวนการรับสินค้าขาเข้าก่อน เนื่องจากเป็นการปฏิบัติงานที่ต้องเปลี่ยนแปลงกระบวนการทำงานของพนักงานน้อยที่สุด เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อธุรกิจ ทั้งนี้ เพื่อลดความผิดพลาดทางด้านข้อมูลและลดการใช้กระดาษ มีการบันทึกข้อมูลต่างๆ เป็นแบบ Real Time ทำให้พนักงานสามารถเช็คและสืบหาสินค้าได้ทันที อีกทั้งยังทำให้ลูกค้าสามารถทราบถึงสถานะของสินค้าได้ทันทีบน www.thaicargo.com ทั้งนี้ การปฏิบัติงานบนอุปกรณ์ Tablet เป็นหนึ่งโครงการที่สนับสนุนการทำ Lean Management ของฝ่ายบริการ

คลังสินค้าด้วย โครงการนี้กำลังดำเนินการและจะปฏิบัติการครบภายในปี 2563 ทั้งสายการบินไทย และสายการบินลูกค้าให้เป็นรูปแบบเดียวกัน

การวางแผนการจัดการแรงงานในอนาคต ฝ่ายปฏิบัติการคลังสินค้า ได้ตระหนักถึงเรื่องการสรรหาบุคลากรที่มีอยู่ในปัจจุบัน ที่มีแนวคิดเปิดรับการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดในอนาคต นำมาพัฒนาทักษะในเรื่อง เทคโนโลยี การบริหารงานอื่น ๆ จัดทำแผนสรรหาตำแหน่งหัวหน้างาน เพื่อพัฒนาบุคลากรที่มีผลการปฏิบัติงานที่ดีและมีศักยภาพ รองรับภาระช่วงตำแหน่งหัวหน้างานในส่วนงานนั้น ๆ ได้วางระบบเพื่อให้มีการพัฒนาบุคลากรไปพร้อมการใช้เทคโนโลยีขั้นสูงและนวัตกรรมปรับสู่องค์กรยุคใหม่ Smart Organization วางรากฐานในเรื่อง Technology และ กำลังคนที่เหมาะสม และพิจารณาการทำ Outsource Job ให้เข้ามาดำเนินงานในกิจกรรมที่ไม่ใช่งานหลัก เพื่อลดต้นทุนระยะยาว และ ปัญหาบุคลากรขาดแคลนในอนาคต

การเปิดให้บริการศูนย์ Cargo Contact Center เมื่อต้นปีที่ผ่านมา จากการสำรวจความพึงพอใจ พบว่าผู้ใช้บริการมีความพึงพอใจมากถึงมากที่สุดรวมกันที่ร้อยละ 97.5 เทียบกับจำนวนที่ได้ทำการประเมินกลับจากผู้ใช้บริการกว่า 20,000 สาย อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ จะพัฒนารูปแบบการให้บริการเพื่อให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมและรูปแบบของผู้บริโภคในยุคดิจิทัล โดยมุ่งเน้นความสำคัญในการให้บริการผ่านสื่อออนไลน์มากขึ้น คือการดำเนินการเพิ่มช่องทางการติดต่อ Web Chat ในหน้า www.thaicargo.com เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการ เข้าถึงได้ตลอดเวลาสะดวก รวดเร็ว หลากหลายอุปกรณ์ ในหลากหลายช่องทาง เพื่อยกระดับปรับเปลี่ยนการให้บริการให้เป็น Omni Channel Contact Center อย่างเต็มรูปแบบในอนาคตต่อไป

บริษัทฯ ได้ทุ่มเทพลังกันให้เกิดการใช้ข้อมูลในเชิงวิจัยมากขึ้นกว่าที่ผ่านมา โดยได้จัดตั้งคณะทำงานโครงการ Big Data ขึ้นเพื่อศึกษาและนำข้อมูลขนาดใหญ่ ทั้งภายในและภายนอกบริษัทฯ มาวิเคราะห์และเชื่อมความสัมพันธ์ของข้อมูลในมุมมองใหม่ ๆ ทำให้สามารถวิเคราะห์ลูกค้าในเชิงพฤติกรรมได้อย่างละเอียดมากขึ้น การคาดการณ์ความต้องการและการเปลี่ยนแปลงของขนาดตลาดล่วงหน้า การวิจัยตลาดหลายมิติ การสร้างโอกาสในการนำเสนอผลิตภัณฑ์ใหม่ โดยใช้ Digital Marketing เป็นเครื่องมือเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า การเพิ่มรายได้ การควบคุมค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติงาน โดยจะมีการทดลอง Initiative Model ที่ได้ทำการศึกษาเกือบเสร็จสิ้น ให้เกิดเป็นรูปธรรม และนำมาดำเนินการเพื่อส่งผลต่อผลประกอบการของบริษัทฯ โดยเร็วที่สุด

ธุรกิจการบริการลูกค้าภาคพื้น

ลักษณะผลิตภัณฑ์ หรือบริการ

บริษัทฯ ได้เพิ่มศักยภาพในการให้บริการลูกค้าภาคพื้นแบบเต็มรูปแบบ (Full Ground Handling) และสามารถให้บริการครบทุกแบบของเครื่องบิน (All Aircraft Types) จากประสบการณ์และความเชี่ยวชาญในการให้บริการลูกค้าภาคพื้นมากกว่า 50 ปี นับแต่เริ่มให้บริการ ณ ท่าอากาศยานดอนเมืองเป็นต้นมา แม้ว่าปัจจุบันได้ย้ายฐานการปฏิบัติงานมาอยู่ที่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บริษัทฯ ยังได้รับอนุญาตจากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ให้เป็นผู้ประกอบการบริการลูกค้าภาคพื้น ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตามสัญญาเลขที่ ทสภ.1-47/2549 โดยมีระยะเวลาของสัญญารวม 34 ปี นับตั้งแต่วันที่ 28 กันยายน 2549 ถึงวันที่ 27 กันยายน 2583

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้รับอนุญาตจากท่าอากาศยานนานาชาติในภูมิภาค ได้แก่ เชียงใหม่ หาดใหญ่ ภูเก็ต กระบี่ และเชียงใหม่ ให้เป็นผู้ให้บริการลูกค้าภาคพื้น ณ ท่าอากาศยานดังกล่าวมาโดยตลอด ทั้งนี้ สัญญาการอนุญาตให้เป็นผู้ประกอบการบริการ ณ ท่าอากาศยานต่าง ๆ นั้น ยังคงมีการดำเนินงานอยู่ในส่วนของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ยกเว้นท่าอากาศยานกระบี่ที่เป็นส่วนของการมท่าอากาศยาน

ประเภทของการให้บริการ

บริการผู้โดยสาร ประกอบด้วย บริการตรวจรับบัตรโดยสาร ณ จุดบริการปกติ และจุดบริการพิเศษสำหรับผู้โดยสารชั้นหนึ่ง ชั้นธุรกิจ สมาชิกบัตรแพลตินัม และบัตรทอง จุดให้บริการโดยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (Kiosk) พร้อมจัดเคาน์เตอร์เฉพาะสำหรับรับสัมภาระ การตรวจเช็คเอกสารการเดินทาง หมายเลขที่นั่ง อาหารพิเศษ และ/หรือ บริการพิเศษในแต่ละรูปแบบการเดินทางหรือตามที่ได้สำรองไว้ล่วงหน้า ตรวจสอบและบันทึกน้ำหนักสัมภาระของผู้โดยสาร รวมถึงบริการผู้โดยสารขาออกบริเวณห้องพักผู้โดยสารก่อนเข้าอากาศยาน ให้บริการตรวจทานเอกสารการเดินทาง จัดลำดับและระเบียบการเข้าสู่อากาศยาน และอำนวยความสะดวกผู้โดยสารที่ออกจากอากาศยานสำหรับเที่ยวบินขาเข้า

บริการห้องรับรองพิเศษ สำหรับให้บริการแก่ผู้โดยสารชั้นหนึ่ง ชั้นธุรกิจ ผู้โดยสารสมาชิกบัตรแพลตินัม และสมาชิกบัตรทอง มีบริการสปา (Royal Orchid Spa) สำหรับผู้โดยสารชั้นหนึ่งและชั้นธุรกิจ นอกจากนี้ ยังมีห้องรับรองสำหรับการเดินทางเป็นหมู่คณะ

บริการด้านสัมภาระ ให้บริการรับแจ้งและติดตามสัมภาระลงทะเลเป็นผู้โดยสารขาเข้าที่เกิดความล่าช้า/สูญหาย/ชำรุด/

สิ่งของสูญหาย ให้บริการนำส่งสัมภาระตกค้าง/ล่าช้าให้กับผู้โดยสารถึงที่พัก รวมถึงติดตามและจัดเก็บสิ่งของลืมบนเครื่องบิน ทั้งเที่ยวบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ

บริการควบคุมการบรรทุก ให้บริการในทุกเที่ยวบินของสายการบินไทย เที่ยวบินของสายการบินลูกค้า รวมทั้งเที่ยวบินเช่าเหมาลำ บริการวางแผนการบรรทุก คำนวณน้ำหนักของเครื่องบินเพื่อให้เกิดความสมดุล ควบคุมการบรรทุกผู้โดยสาร สัมภาระสินค้า และไปรษณียภัณฑ์สำหรับเที่ยวบินขาออก (Loading) ให้เป็นไปตามแผนการบรรทุกภายในกรอบเวลาที่กำหนด และส่งข้อมูลสำคัญของเที่ยวบินไปยังสถานีปลายทาง ทั้งนี้ การปฏิบัติงานต้องคำนึงถึงความปลอดภัยสูงสุด ทั้งในเรื่อง Safety และ Security สอดคล้องกับกฎข้อบังคับการบิน นอกจากนี้ ยังให้การให้บริการเที่ยวบินขาเข้า (Unloading) ควบคุมการนำสัมภาระลงจากเครื่องบิน และนำส่งถึงผู้โดยสารและหน่วยงานเกี่ยวข้องให้เป็นไปตามเวลาที่กำหนด

บริการสนับสนุนการให้บริการ เช่น ดูแลช่วยเหลือผู้โดยสารที่ประสบปัญหาต่าง ๆ ทั้งเที่ยวบินขาเข้า-ขาออก และผู้โดยสารต่อเครื่องหรือผู้โดยสารพลาดการต่อเที่ยวบิน (กรณีเที่ยวบินขาเข้าของบริษัทการบินไทยล่าช้า) ให้สามารถเดินทางต่อไปยังจุดหมายปลายทางได้อย่างราบรื่น ได้รับความสะดวก ปลอดภัยมากที่สุด นอกจากนี้ ยังมีบริการพิเศษต่าง ๆ (Special Services) อาทิ การบริการเฉพาะบุคคลสำคัญ การบริการจัดโซนพิเศษสำหรับรับรองและตรวจรับบัตรโดยสารสำหรับผู้โดยสารชั้นหนึ่ง การบริการเช็คล่วงหน้าทางโทรศัพท์สำหรับผู้โดยสารชั้นหนึ่ง รวมทั้งการให้บริการผู้โดยสารสูงอายุ ผู้พิการ ผู้ป่วยที่แพทย์รับรองการเดินทาง และผู้โดยสารเดินทางล่าช้า ที่มีอายุต่ำกว่า 16 ปี เป็นต้น พร้อมทั้งยังมีเคาน์เตอร์ Customer Service ให้บริการสอบถามข้อมูลการเดินทาง สำรองที่นั่ง เปลี่ยนแปลงเที่ยวบิน (Information and Reservation) และบริการข้อมูล Royal Orchid Plus เบื้องต้นแก่ผู้โดยสารอีกด้วย

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

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

การตลาดและการแข่งขัน

นโยบายการตลาดของฝ่ายบริการลูกค้าภาคพื้น เน้นการเพิ่มสัดส่วนของบริษัทฯ ในตลาดการให้บริการลูกค้าภาคพื้น ท่ออากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งมีคู่แข่งอีก 2 ราย โดยฝ่ายบริการลูกค้าภาคพื้นมีสายการบินลูกค้า 39 สายการบิน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 24 นอกจากนี้ ยังให้บริการเที่ยวบินของสายการบินไทยและสายการบินไทยสมายล์ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 31 รวมเป็นสัดส่วนทั้งหมดร้อยละ 55 บริษัทคู่แข่งอีก 2 ราย มีสัดส่วนทางตลาดอยู่ร้อยละ 24 และร้อยละ 2 ตามลำดับ ส่วนสายการบินที่มีการบริการภาคพื้นด้วยตนเองมีสัดส่วนอยู่ร้อยละ 19 เที่ยวบินพิเศษอื่น ๆ ร้อยละ 1 ทั้งนี้ ฝ่ายบริการลูกค้าภาคพื้นมีเป้าหมายเพิ่มสายการบินลูกค้ารายใหม่ และดึงลูกค้ารายเดิมซึ่งเปลี่ยนไปใช้บริการบริษัทคู่แข่งให้กลับมาใช้บริการจากบริษัทฯ

ในส่วนของ การให้บริการ ณ ท่าอากาศยานภูมิภาคที่เชียงใหม่ หาดใหญ่ ภูเก็ต กระบี่ เชียงราย สุราษฎร์ธานี และอุตะเกานัน มีคู่แข่งแห่งละ 1 ราย โดยสัดส่วนทางการตลาดของบริษัทฯ มากกว่าร้อยละ 80 ทั้งนี้ ท่าอากาศยานภูเก็ต เชียงใหม่ และกระบี่เป็นตลาดที่มีอุปสงค์ (Demand) มาก ทั้งสายการบินแบบฤดูกาล (Seasonal) และแบบเช่าเหมาลำ (Charter) รวมทั้งสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Carriers) ซึ่งมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นตามลำดับ

การให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำ (Charter Flight) ณ ท่าอากาศยานภายในประเทศจะพิจารณาดำเนินการตามที่สายการบินขอใช้บริการ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับสิ่งอำนวยความสะดวก ณ ท่าอากาศยานนั้นพร้อมทั้งหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในการอำนวยความสะดวกโดยรวมถึงเที่ยวบินที่มีภารกิจพิเศษต่าง ๆ ด้วย เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายการเปิดให้บริการท่าอากาศยานดอนเมืองของบริษัทท่าอากาศยานไทยฯ ที่ประกาศใช้มาตั้งแต่ปี 2557 เป็นโอกาสในการขยายรูปแบบบริการที่จะสามารถเพิ่มรายได้จากการให้บริการภาคพื้น ณ ท่าอากาศยานต่าง ๆ อีกทางหนึ่งด้วย

การจัดหาผลิตภัณฑ์และบริการ

ปัจจัยสำคัญที่มีผลกระทบต่อการให้บริการลูกค้าภาคพื้นในทุก ๆ ท่าอากาศยานคือ แรงงาน เนื่องจากการเติบโตทางด้านธุรกิจการบินส่งผลทำให้แรงงานที่มีอยู่ในภาคอุตสาหกรรมการบินหรือธุรกิจการบินมีการโยกย้ายไปยังสายการบินอื่นที่มีผลตอบแทนที่สูงกว่า หรือแม้แต่มีการไหลออกไปยังภาคอุตสาหกรรมอื่น ๆ มีค่าจ้างแรงงานที่ปรับสูงขึ้นหรือต่ำกว่าเล็กน้อยแต่ต้องหนี้อยจากการทำงานเป็นกะและความกดดันจากการให้บริการ ซึ่งทั้งบริษัทฯ เองและคู่แข่งต่างได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ที่เกิดขึ้นเช่นเดียวกัน

ในส่วนของบริษัทฯ นั้น ได้มีการบริหารจัดการแรงงาน เพื่อดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าว ด้วยการว่าจ้างแรงงาน แบบจัดจ้างคนภายนอก (Outsources) และแบบเหมางาน บริการ (Out-Job) รวมทั้งหาแรงงานแบบไม่เต็มเวลา (Part Time) มาเสริมเพื่อให้มีปริมาณแรงงานเพียงพอต่อการให้บริการลูกค้าภาคพื้นในทุท่าอากาศยานดังกล่าวข้างต้น อีกทั้งบริษัทฯ มีนโยบายในการแปรสภาพการจ้างแรงงาน ภายนอกของบริษัทฯ วิ่งสแปน เซอร์วิส เซส จำกัด ที่บริษัทฯ ถือหุ้นอยู่ให้เป็นพนักงานแบบสัญญาเพื่อสร้างความมั่นคง ในการทำงานให้แก่พนักงานเหล่านั้น

ธุรกิจการบริการอุปกรณ์ภาคพื้น

ลักษณะผลิตภัณฑ์ หรือบริการ

ฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้นได้รับอนุญาตจากบริษัท ท่าอากาศยานไทยฯ ให้เป็นผู้ประกอบการบริการอุปกรณ์ ภาคพื้น ตามสัญญาที่ ทสภ. 1-50/2549 โดยมีระยะเวลา ของสัญญา 34 ปี นับตั้งแต่วันที่ 28 กันยายน 2549 ถึงวันที่ 27 กันยายน 2583

ฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้นมีประสบการณ์และความ เชี่ยวชาญในการให้บริการอุปกรณ์ภาคพื้นมากกว่า 50 ปี ในการให้บริการกับอากาศยานทุกประเภททั้งอากาศยาน ของบริษัทฯ และสายการบินลูกค้า

ประเภทของการให้บริการประกอบด้วย

1. การให้บริการขนถ่ายสัมภาระได้ทุกประเภทในรูปแบบ ของสัมภาระผู้โดยสาร สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทั้งเที่ยวบิน ขาเข้าและขาออก โดยการให้บริการดังกล่าวยังรวมถึง การขนถ่ายสินค้าขนาดใหญ่ที่ขนส่งด้วยอากาศยาน แบบเครื่องบินขนส่งสินค้า (Freighter)
2. การให้บริการบันไดสำหรับใช้ขึ้น-ลง อากาศยาน การให้บริการขนส่งผู้โดยสารจากอาคารผู้โดยสาร ไปยังอากาศยาน และ/หรือ จากอากาศยานมายังอาคาร ผู้โดยสาร ทั้งนี้ ฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้นสามารถ ให้บริการแก่ผู้โดยสาร VIP ด้วยรถโดยสารพิเศษที่มีความ หุรรุหาและทันสมัยเหมาะสมกับระดับของ ผู้โดยสารแต่ละประเภท รวมถึงการให้บริการผู้โดยสาร ป่วยหรือทุพพลภาพ
3. การให้บริการอากาศยานด้วยอุปกรณ์จ่ายกระแสไฟฟ้า อุปกรณ์ช่วยติดเครื่องยนต์ของอากาศยาน อุปกรณ์ ส่งลมเย็นเพื่อช่วยปรับอุณหภูมิภายในห้องโดยสาร ของอากาศยาน การบริการขนถ่ายสิ่งปฏิกูลจากอากาศยาน การบริการเติมน้ำดื่มแก่อากาศยานด้วยมาตรฐาน

สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IDQP/ IATA Drinking-Water Quality Pool) และเป็นไปตาม ข้อกำหนดของ WHO (World Health Organization) รวมถึงการให้บริการเคลื่อนย้ายอากาศยานภาคพื้นดิน

4. การให้บริการทำความสะอาดภายในอากาศยาน ทั้งประเภทอากาศยานจอดแวะ (Transit) และการทำ ความสะอาดขั้นโรงเก็บ (Deep Clean) ทั้งนี้ การให้บริการ ทั้งสองประเภทยังอยู่ในระดับของ Secure Clean เป็นการ ทำความสะอาดควบคู่ไปกับการตรวจเช็คด้านความมั่นคง การบินไปในเวลาเดียวกันและจากความทุ่มเทและ การพัฒนาด้านบุคลากรอย่างต่อเนื่องทำให้การทำ ความสะอาดภายในอากาศยานได้รับรางวัลจาก Skytrax และได้รับการชมเชยจากสายการบินลูกค้ามาโดยตลอด
5. การให้บริการอากาศยานในสภาวะฉุกเฉินทั้งกรณี ฉุกเฉินทางการแพทย์ที่เป็นการติดต่อจากโรคระบาด การเตรียมรับสภาวะฉุกเฉินเมื่ออากาศยานเกิดไฟไหม้ รวมถึงการย้ายฐานในกรณีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ไม่สามารถให้บริการได้ โดยการจัดทำเป็นแผนป้องกัน และการฝึกเตรียมความพร้อมสำหรับรองรับเหตุฉุกเฉิน ร่วมกับบริษัทฯ ท่าอากาศยานไทยฯ อย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง

นอกจากการให้บริการข้างต้นแล้ว ฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้น ยังมีขีดความสามารถในการซ่อมบำรุงอุปกรณ์บริการภาคพื้น และตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสัมภาระของผู้โดยสาร (ULD/Unit Loading Devices) ซึ่งผ่านการรับรองแหล่งซ่อม ULD จาก สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.)

การบริการของฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้นได้รับมาตรฐาน ด้านความปลอดภัยจากการตรวจประเมินจาก ISAGO และ IOSA (ตามมาตรฐานของสมาพันธ์ผู้ขนส่งทางอากาศ นานาชาติ (IATA)) มาตรฐานด้านคุณภาพ ISO 9001 และ มาตรฐานด้านความมั่นคงการบินจากการตรวจประเมิน จากหน่วยงานด้านความปลอดภัยในการเดินทางของประเทศ สหรัฐอเมริกา (Transportation Security Administration, Department of Homeland Security: TSA) หน่วยงาน ด้านความปลอดภัยในการเดินทางของประเทศออสเตรเลีย (Office of Transport Security: OTS) ทำให้ลูกค้ามั่นใจ ได้ว่าการใช้บริการจากฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้นจะได้รับความปลอดภัยตามมาตรฐานคุณภาพการให้บริการในระดับ สากลและมีความมั่นคงทางการบินสูงสุด

นอกจากการให้บริการอุปกรณ์ภาคพื้นที่ทำอากาศยาน สุวรรณภูมิแล้ว ฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้นยังให้บริการ

ที่ทำอากาศยานภูมิภาคอีก 10 แห่ง ประกอบด้วยท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย ท่าอากาศยานภูเก็ต ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานกระบี่ ท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานอุตะเกา ท่าอากาศยานขอนแก่น และท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี อย่างไรก็ตาม หากท่าอากาศยานนอกเหนือไปจากที่ให้บริการข้างต้น มีความจำเป็นที่ต้องใช้บริการอุปกรณ์ภาคพื้น อาทิ การบริการเที่ยวบินพิเศษ VVIP และ VIP โดยเครื่องบินกองทัพอากาศหรือการบริการเที่ยวบินเช่าเหมาลำ (Charter) เช่น การบริการเที่ยวบินฮันดูร์ ท่าอากาศยานนราธิวาส เป็นต้น ฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้นสามารถนำอุปกรณ์ภาคพื้นจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิหรือท่าอากาศยานข้างเคียงมาให้บริการได้อย่างเต็มขีดความสามารถ

การตลาดและการแข่งขัน

การบริการอุปกรณ์ภาคพื้นที่สนามบินสุวรรณภูมิมีคู่แข่ง 1 ราย โดยฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้นมีสายการบินลูกค้า 50 สายการบิน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 27 นอกจากนี้ ยังให้บริการเที่ยวบินของสายการบินไทยและสายการบินไทยสมายล์ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 30 รวมเป็นสัดส่วนทั้งหมดร้อยละ 57 บริษัทคู่แข่งมีสัดส่วนทางตลาดร้อยละ 42 และมีเที่ยวบินพิเศษอื่นๆ ร้อยละ 1 ทั้งนี้ ฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้นต้องมีศักยภาพในการรักษาฐานลูกค้าเดิม และแสวงหาลูกค้าใหม่เพิ่มเติมอย่างต่อเนื่อง โดยการนำข้อมูลจากลูกค้า ทั้งข้อมูลด้านการร้องเรียน (Complaint) และข้อมูลด้านการวัดความพึงพอใจมาศึกษา วิเคราะห์และวางแผนการทำงาน เพื่อให้ลูกค้าได้รับการบริการจะเป็นไปตามมาตรฐานและเกิดความพึงพอใจในการรับบริการอย่างสูงสุด

สำหรับการหาลูกค้าใหม่นั้น ฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้นได้ใช้จุดแข็ง คือ จำนวนอุปกรณ์ที่ทันสมัยและครบครัน การบริการจากพนักงานที่เชี่ยวชาญและมีประสบการณ์โดยผ่านการฝึกอบรมที่ได้ตามมาตรฐานสากล รวมถึงการมีหน่วยงานควบคุมการบริการภาคพื้นที่มีขีดความสามารถในการตัดสินใจ ทั้งในสถานการณ์ปกติและสถานการณ์ฉุกเฉินเพื่อให้ลูกค้าเกิดความมั่นใจและตัดสินใจเลือกใช้บริการ

การจัดการพลวัตกับที่และการบริการ

ปัจจัยสำคัญในการให้บริการอุปกรณ์ภาคพื้น คือ อุปกรณ์และแรงงาน ในด้านของอุปกรณ์ ฝ่ายบริการภาคพื้นได้จัดทำโครงการวางแผนอุปกรณ์ภาคพื้น (Ground Equipment Services Fleet Plan) เพื่อรองรับฝูงบินของบริษัทฯ และสายการบินลูกค้าและเพื่อให้มีอุปกรณ์ที่พร้อมและเพียงพอ

ต่อการให้บริการและทันสมัยอยู่เสมอโดยมีค่าใช้จ่ายในการจัดหาอุปกรณ์และการซ่อมบำรุงต่ำที่สุด ส่วนในด้านแรงงานนั้น ได้ดำเนินการว่าจ้างแรงงานทั้งแบบจัดจ้างคนภายนอก (Outsources) และแบบเหมางานบริการ (Out-Job) โดยแรงงานจะได้รับการอบรมภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ จากฝ่ายฝึกอบรมตามมาตรฐานของท่าอากาศยานและมาตรฐานสากลรวมทั้งการพัฒนาแรงงานเดิมให้มีขีดความสามารถในการควบคุมการใช้งานอุปกรณ์ได้หลากหลายประเภท (Multi Skill) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการอุปกรณ์และมีแรงงานเพียงพอต่อการปฏิบัติงาน รวมถึงมีต้นทุนอยู่ในระดับที่สามารถแข่งขันได้ นอกจากนี้ ฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้นได้จัดทีมงานวิศวกรรมวิเคราะห์และจัดหาอุปกรณ์ที่มีเทคโนโลยีที่ทันสมัยเหมาะสมกับพื้นที่ในการทำงานและอากาศยานทุกประเภท เช่น รถลากจูงขบวนสัมภาระแบบใช้ระบบไฟฟ้า (Electric Towing Tractor) เป็นรถที่ใช้ระบบไฟฟ้าในการขับเคลื่อนสำหรับลากจูงตู้สัมภาระ เป็นการตอบสนองต่อโครงการ Green Airport ซึ่งทำให้ประหยัดต้นทุนในการดำเนินการและรักษาสภาพแวดล้อมไปในคราวเดียวกัน

ธุรกิจครัวการบิน

ครัวการบิน เป็นหน่วยธุรกิจหนึ่งที่สนับสนุนธุรกิจหลักของบริษัทฯ มีการพัฒนา และเจริญเติบโตก้าวหน้าอย่างต่อเนื่อง โดยสามารถสร้างรายได้และผลกำไรให้บริษัทฯ มาโดยตลอด โดยเฉพาะในช่วงปีที่ผ่านมา ครัวการบินสามารถทำกำไรได้มากกว่า 2,000 ล้านบาท

ครัวการบิน มีฐานการปฏิบัติการ 3 แห่ง ดังนี้

1. ครัวการบิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตั้งอยู่ในเขตปลอดอากร บนพื้นที่ประมาณ 120,000 ตารางเมตร ดำเนินการผลิตอาหาร เพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารในเที่ยวบินระหว่างประเทศของบริษัทฯ และสายการบินชั้นนำ
2. ครัวการบิน ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง มีพื้นที่ประมาณ 40,200 ตารางเมตร ดำเนินการผลิตอาหาร เพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารเที่ยวบินภายในประเทศของ บริษัทฯ และผู้โดยสารของสายการบินชั้นนำอื่นๆ ที่ทำการบินจากท่าอากาศยานดอนเมือง นอกจากนี้ ยังมีธุรกิจภาคพื้นอื่นๆ อาทิ ธุรกิจภัตตาคาร ณ ท่าอากาศยานนานาชาติในประเทศไทย ธุรกิจ เบเกอรี่พัพแอนด์พาย (Puff & Pie) ธุรกิจให้บริการจัดเลี้ยงทั้งในและนอกสถานที่ ร้านอาหารสวัสดิการพนักงาน ธุรกิจการบริการอาหารในโรงพยาบาล และธุรกิจการบริการอาหารในห้องรับรองพิเศษของสายการบิน (Airline Lounge) เป็นต้น



เพื่อเป็นการตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลงไป ครีวการบิน ได้พัฒนา ปรับปรุงผลิตภัณฑ์และบรรจุภัณฑ์รูปแบบใหม่ๆ รวมถึงยังมีการขยายช่องทางการจัดจำหน่ายผลิตภัณฑ์ โดยเป็นพันธมิตรกับองค์กรภาครัฐต่างๆ

3. ครีวการบิน ๓ ท่าอากาศยานกระบี่ มีพื้นที่ 1,200 ตารางเมตร ดำเนินการผลิตอาหาร เพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารเที่ยวบินภายในประเทศของบริษัท และสายการบินชั้นนำอื่นๆ และสายการบินเช่าเหมาลำจากยุโรป

ครีวการบิน ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นผู้นำในการผลิตอาหารให้แก่ สายการบินที่ออกจากสนามบิน สุวรรณภูมิ มากกว่า 82,500 เที่ยวบินต่อปี ผลิตอาหารเฉลี่ยมากกว่า 75,000 ชุดต่อวัน มีสัดส่วนการซื้อวัตถุดิบ ภายในประเทศ ร้อยละ 79 และนำเข้าวัตถุดิบจากต่างประเทศ ร้อยละ 21

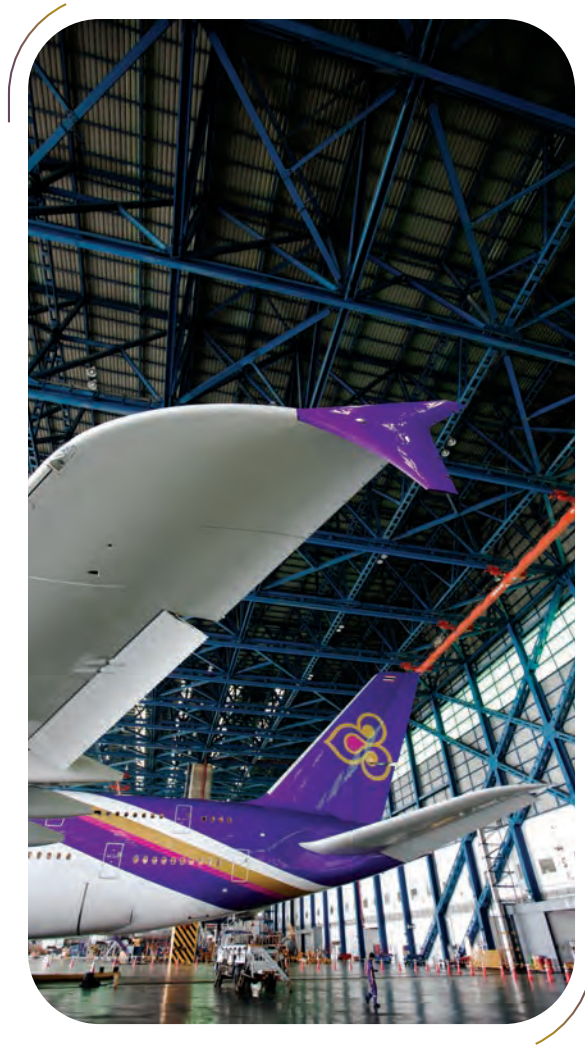
กระบวนการผลิตอาหาร และการให้บริการของ ครีวการบิน ได้รับการรับรองตามมาตรฐานสากล ซึ่งเป็นที่ยอมรับจาก

สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ 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 ครีวการบิน ยังได้รับการรับรองระบบการผลิตอาหารฮาลาล (HALAL & HAL-Q) ระบบการจัดการชีวอนามัยและความปลอดภัย (OHSAS 18001) และระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม (ISO 14001)

จากประสบการณ์กว่า 59 ปี ฝ่ายครีวการบิน ดำเนินกิจการโดยคำนึงถึงคุณภาพ การให้บริการที่เป็นเลิศ ส่งผลให้ ครีวการบิน ได้รับความไว้วางใจจากลูกค้า และได้รับรางวัลอันทรงเกียรติต่างๆ อาทิ รางวัล Skytrax ประเภทการให้บริการอาหารบนเครื่องบินชั้นประหยัดยอดเยี่ยมใน

ปี 2017 และ 2018 (Best Economy Class Onboard Catering) รางวัล 2017 Excellent Catering Service Award จากสายการบิน EVA Air (BR) รางวัล Honorable Award for Excellent Service 2017 จากสายการบิน China Eastern Airlines (MU) 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 รางวัล Best Catering Award 2018 จากสายการบิน Air China (CA) รางวัล Best Performance of 2018 จากสายการบิน Asiana Airlines (OZ) ประเทศเกาหลี และรางวัลสายการบินที่ให้บริการอาหารบนเครื่องบินยอดเยี่ยมอันดับ 1 ของภูมิภาคเอเชีย จากงาน 2019 PAX International Readership Awards รวมถึงได้รับรางวัลผู้ประกอบการดีเยี่ยม ประจำปี 2017 และ 2018 จากบริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และได้เป็นองค์กรรับรองคุณวุฒิวิชาชีพ สาขาผู้ประกอบการอาหารไทย ชนมอบ เบเกอรี่ และการโรงแรม จากสถาบันรับรองคุณวุฒิวิชาชีพ สำนักนายก โดยปี 2018 รับรองได้ 297 คน และปี 2019 รับรองได้ 321 คน รางวัลระดับนานาชาติเหล่านี้ เป็นเครื่องยืนยันคุณภาพ และการบริการของครัวการบิน ซึ่งนับเป็นความภาคภูมิใจของ ฝ่ายครัวการบิน เป็นอย่างยิ่ง

จากปัจจัยภายนอก ปัญหาเศรษฐกิจ รวมถึงสถานการณ์การแข่งขันด้านราคาของธุรกิจการบินที่รุนแรง โดยเฉพาะจากสายการบินต้นทุนต่ำ ส่งผลกระทบต่อครัวการบิน ทั้งในด้านลูกค้าสายการบิน ต้นทุนสินค้า และราคาวัตถุดิบที่เพิ่มสูงขึ้น ทั้งนี้ ฝ่ายบริหารและพนักงานร่วมกันจัดทำแนวทางที่จะแก้ไขสถานการณ์ดังกล่าว มีการปรับกลยุทธ์ในด้านต่าง ๆ โดยยึดหลักการบริหารต้นทุนและเพิ่มรายได้ อาทิ การขยายฐานลูกค้า การขยายการผลิตโดยวิธี OEM การขยายพันธมิตรทางธุรกิจ การขยายสาขาธุรกิจร้านเบเกอรี่พัฟ แอนด์พาย (Puff & Pie) กลยุทธ์การเพิ่มรายได้ด้วย Digital Marketing มีการขายสินค้าผ่านทาง Line-Man เพื่อให้ง่ายต่อการเข้าถึงลูกค้า การบริหารจัดการค่าใช้จ่ายในด้านต่าง ๆ ควบคุมการใช้พลังงาน แผนการจัดการเรื่อง Food Waste การปรับปรุงการจัดการสินค้าคงคลัง โดยใช้ระบบ IT หรือเทคโนโลยีที่ทันสมัย เพื่อลดต้นทุนในการดำเนินการ ส่งผลให้ค่าใช้จ่ายด้านต่าง ๆ ลดลง ทำให้ครัวการบิน ยังสามารถสร้างผลกำไรได้ดียิ่งอย่างต่อเนื่อง



กิจการอื่น ๆ

นอกจากนี้ ยังมีกิจการอื่นที่เป็นธุรกิจสนับสนุนการขนส่ง ได้แก่ ธุรกิจบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน ธุรกิจบริการอำนวยความสะดวกบิน ธุรกิจจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบิน และธุรกิจจำหน่ายสินค้าที่ระลึก โดยมีรายละเอียดดังนี้

ธุรกิจบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน

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

การซ่อมบำรุงอากาศยานของฝ่ายช่างประกอบด้วยงานหลัก ดังนี้

1. งานซ่อมบำรุงอากาศยานชั้นลานจอด (Line Maintenance) เป็นการให้บริการตรวจทางเทคนิคและการซ่อมบำรุงอากาศยานทุกครั้งที่มีการจอดแวะ (Transit) การบินกลับต้นทาง (Turnaround) ตลอดจนการจอดค้างคืน (Night Stop) ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานอื่น ๆ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ และการซ่อมบำรุงอากาศยานตามระยะเวลาบินหรือชั่วโมงบิน ดำเนินการที่ศูนย์ซ่อมอากาศยาน ฐานปฏิบัติการสุวรรณภูมิ ดอนเมืองและอุตะเภ
2. งานซ่อมบำรุงชั้นโรงงาน (Heavy/Base Maintenance) เป็นการให้บริการตรวจทางเทคนิคและการซ่อมบำรุงอากาศยาน ทั้งลำตัวอากาศยาน (Airframe) เครื่องยนต์ (Engine) อุปกรณ์ (Component) และส่วนประกอบต่าง ๆ ตามระยะเวลาบินหรือชั่วโมงบิน ดำเนินการที่ศูนย์ซ่อมอากาศยานฐานปฏิบัติการดอนเมือง อุตะเภ และสุวรรณภูมิ

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

นอกจากงานหลักในการซ่อมบำรุงอากาศยาน เครื่องยนต์ และอุปกรณ์อากาศยานแล้ว ฝ่ายช่างยังให้บริการทำสีลำตัวอากาศยาน (Exterior Aircraft Painting) ให้กับสายการบินต่าง ๆ ที่ท่าอากาศยานดอนเมือง รวมทั้งให้บริการล้างทำความสะอาดลำตัวอากาศยานให้กับสายการบินต่าง ๆ ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง เพื่อช่วยสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับสายการบิน อีกทั้งยังช่วยให้ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงและช่วยลดมลภาวะด้านสิ่งแวดล้อม

การซ่อมบำรุงอากาศยานเป็นภารกิจที่ต้องใช้เงินทุนสูงทั้งด้านบุคลากร วัสดุ โรงซ่อม อุปกรณ์ และเครื่องมือเครื่องใช้ต่าง ๆ ให้เป็นไปตามมาตรฐาน และต้องมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องให้ทันเทคโนโลยีอากาศยานที่เปลี่ยนไป

อย่างรวดเร็ว เพื่อมุ่งเน้นให้ผู้โดยสารและผู้ที่ใช้งานอากาศยานที่ฝ่ายช่างให้บริการ ได้รับความสะดวกสบายและมีความปลอดภัยสูงสุด

ธุรกิจสนับสนุนการขนส่ง

กิจการสนับสนุนการขนส่งประกอบด้วย การให้บริการอำนวยความสะดวกการบิน การจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบิน และการจำหน่ายสินค้าที่ระลึก

- การให้บริการอำนวยความสะดวกการบิน (Flight Dispatch Services) เป็นการให้บริการวางแผนการบินและจัดเตรียมข้อมูลรายละเอียดของเส้นทางบิน พยากรณ์อากาศ รวมทั้งเอกสารการบินที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ แก่เที่ยวบินของบริษัทฯ และเที่ยวบินของสายการบินลูกค้า ให้เป็นไปตามกฎระเบียบการบินสากล และข้อกำหนดตามที่ระบุในสัญญา เพื่อให้เที่ยวบินสามารถปฏิบัติการบินไปถึงที่หมายอย่างปลอดภัย
- ในปี 2562 บริษัทฯ ได้ให้สิทธิการขายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบินของบริษัทฯ กับบริษัท King Power Marketing and Management Co., Ltd. โดยสิ้นสุดสัญญาในวันที่ 30 พฤศจิกายน 2562 ในเดือน ธันวาคม 2562 บริษัทฯ อยู่ระหว่างดำเนินการสรรหาผู้รับสิทธิการขายสินค้าปลอดภาษี รายใหม่ และเพื่อมิให้บริษัทฯ ขาดรายได้ในช่วงระหว่างการสรรหาผู้รับสิทธิรายใหม่ฯ และอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสาร บริษัทฯ จึงหาผู้ประกอบการเพื่อดำเนินการขายสินค้าปลอดภาษีเป็นการชั่วคราว สร้างรายได้ใหม่ขึ้นมาทดแทน พร้อมกับศึกษาโอกาสและวิธีการจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบินโดยมุ่งเน้นการสร้างประสบการณ์ใหม่และตอบสนองความพึงพอใจของผู้โดยสาร
- การจำหน่ายสินค้าที่ระลึก (THAI Shop) บริษัทฯ ได้ดำเนินการเปิดร้านจำหน่ายสินค้าที่ระลึก รวมทั้งสิ้น 6 แห่ง ประกอบด้วย สำนักงานใหญ่ของบริษัทฯ สำนักงานหลานหลวง สำนักงานเชียงใหม่ ศูนย์ปฏิบัติการ (Operation Center: OPC) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สำนักงานหลักสี่ และห้างสยาม ทาคาชิมายะ อีกทั้งได้เปิดจำหน่ายสินค้าผ่านทางเว็บไซต์ thaiishop.thaiairways.com เพื่อเป็นการเพิ่มช่องทางการขายให้มากขึ้นและรองรับกับความต้องการของลูกค้าในระดับนานาชาติและบริการจัดส่งแบบครบวงจรคือสั่งซื้อสินค้าผ่านช่องทางออนไลน์ของบริษัทฯ ชำระเงิน THAI Shop ดำเนินการจัดส่งให้ถึงมืออย่างเรียบร้อย ทั้งนี้ลูกค้าจะได้รับความสะดวกในการซื้อสินค้าง่ายขึ้น

ปัจจัยความเสี่ยง



บริษัทฯ ได้เพิ่มแผนริเริ่มเชิงกลยุทธ์ที่จะสร้างกำไรจากการเร่งหารายได้เสริม จากผลิตภัณฑ์และบริการที่หลากหลาย ตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้ครบทุกจุดบริการ การแสวงหาโอกาสจากธุรกิจสนับสนุน และลงทุนในธุรกิจที่บริษัทฯ มีความเชี่ยวชาญเพื่อเพิ่มรายได้จากกิจการอื่นให้กับบริษัทฯ รวมทั้ง การพัฒนาเทคโนโลยีแพลตฟอร์มที่ทันสมัย เพื่อรองรับและสนับสนุนการทำธุรกิจให้กับเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว



ท่ามกลางความเสี่ยงจากหลายปัจจัยทั้งภายในและภายนอก ตลอดระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมา บริษัทฯ เล็งเห็นความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการบริหารงานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพควบคู่กับการดำเนินธุรกิจด้วยความระมัดระวังอย่างสูง เพื่อเสริมสร้างความแข็งแกร่งให้ธุรกิจการบินสามารถเดินทางต่อไปได้อย่างมั่นคง บริษัทฯ จึงมุ่งให้ความสำคัญกับการบริหารความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กรอย่างต่อเนื่องมาตั้งแต่ปี 2546 เพื่อสร้างผลตอบแทนที่น่าพึงพอใจและความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสีย โดยมีกระบวนการปัจจัยเสี่ยงและแนวทางการดำเนินการระยะสั้นและระยะยาวในแผนวิสาหกิจ รวมถึงการจัดการฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) เรื่องการบริหารความเสี่ยงให้แก่ผู้บริหารทุกระดับอย่างต่อเนื่อง เพื่อสนับสนุนการปลูกฝังการบริหารความเสี่ยงให้เป็นส่วนหนึ่งของวัฒนธรรมองค์กร

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มอบหมายให้คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง (Risk Management Committee) อันประกอบด้วยกรรมการบริษัทฯ ซึ่งมีกรรมการอิสระร่วมอยู่ด้วย และฝ่ายบริหารกำหนดและทบทวนนโยบายและกรอบการบริหารความเสี่ยงในด้านต่าง ๆ อย่างสม่ำเสมอ พร้อมทั้งกำกับดูแล ติดตามประสิทธิผลของการบริหารความเสี่ยงดังกล่าว เพื่อให้มั่นใจว่าผู้บริหารและพนักงานมีการระบุความเสี่ยง ประเมินและจัดลำดับความสำคัญ สำหรับวางมาตรการ

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

เพื่อป้องกันผลกระทบหรือความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากความไม่แน่นอน พร้อมกับสนับสนุนให้การดำเนินแผนฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ เป็นไปตามเป้าหมายที่วางไว้ บริษัทฯ จึงมีการบูรณาการการบริหารความเสี่ยงระดับองค์กรเข้ากับแผนฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ วิเคราะห์ถึงสาเหตุของความเสี่ยงและความสัมพันธ์ของความเสี่ยงต่าง ๆ รวมทั้งได้ดำเนินการจัดทำดัชนีชี้วัดความเสี่ยงหลัก (Key Risk Indicator) เพื่อใช้เป็นเครื่องเตือนภัยล่วงหน้า และปรับปรุงประสิทธิภาพของระบบการบริหารความเสี่ยง (Enterprise-Wide Risk Management System) ให้ทันสมัยและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น อันถือเป็นการเชื่อมโยงการจัดทำรายงานการควบคุมภายใน และระบบการบริหารจัดการอื่น ๆ ของบริษัทฯ

ปัจจัยเสี่ยงที่มีนัยสำคัญ

ความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมันอากาศยาน

ค่าใช้จ่ายน้ำมันอากาศยานเป็นค่าใช้จ่ายหลักในการดำเนินธุรกิจการบิน โดยบริษัทฯ มีต้นทุนค่าน้ำมันอากาศยานคิดเป็นประมาณร้อยละ 27 ของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ซึ่งราคาน้ำมันอากาศยานมีความผันผวนอย่างต่อเนื่อง บริษัทฯ ได้มีการจัดทำประกันความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมัน (Fuel Hedging) เพื่อลดความผันผวนของต้นทุนด้านน้ำมันอากาศยาน โดยบริษัทฯ มีนโยบายบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันอากาศยาน ซึ่งมีผลกระทบต่อการทำงานของบริษัทฯ มิใช่เป็นการแสวงหากำไร แต่เป็นการชะลอและลดผลกระทบต่อต้นทุนด้านน้ำมันฯ หากราคามีการปรับตัวสูงขึ้นสำหรับปี 2562 บริษัทฯ ได้ดำเนินการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันฯ โดยบริษัทฯ ได้ประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันฯ ล่วงหน้าไว้ในสัดส่วนถัวเฉลี่ยร้อยละ 57 ของปริมาณการใช้ ทั้งนี้ระหว่างปีการดำเนินงานบริษัทฯ ได้มีการบริหารจัดการปรับปรุงธุรกรรมประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันฯ ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ราคาน้ำมันโลกอย่างใกล้ชิด

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



ความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

เนื่องจากบริษัทฯ มีรายได้เป็นเงินตราต่างประเทศกว่า 50 สกุลเงิน คิดเป็นประมาณร้อยละ 59 ของรายได้รวมทั้งหมด บริษัทฯ ได้ดำเนินการบริหารความเสี่ยงอันเนื่องมาจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนให้มีประสิทธิภาพ โดยมีการบริหารภายใต้นโยบายการบริหารความเสี่ยงแบบธรรมชาติ (Natural Hedging) คือ การจัดให้รายจ่ายเป็นเงินสกุลเดียวกับรายได้มากที่สุด หลังจากนั้นบริษัทฯ บริหารกระแสเงินสดโดยจัดการแลกเปลี่ยนเงินคงเหลือในแต่ละสกุลเข้ามาเป็นเงินสกุลเงินที่เป็นค่าใช้จ่ายหลักของบริษัทฯ เช่น ค่าใช้จ่ายน้ำมัน ค่าเช่าเครื่องบิน ค่าใช้จ่ายพนักงาน และปรับโครงสร้างเงินกู้ในสกุลเงินต่างๆ ให้สอดคล้องกับสกุลเงินของเงินสดสุทธิจากการดำเนินการ (Net Operating Cash Flow) พร้อม ๆ กับลดความเสี่ยงของการมีหนี้เป็นเงินสกุลต่างประเทศมากขึ้นไป โดยการมีหนี้สกุลบาทด้วยส่วนหนึ่งเพื่อลดความผันผวนของรายการผลกำไร/ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนในงบการเงิน นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ใช้เครื่องมือทางการเงิน ได้แก่ Cross Currency Swap (CCS) ในช่วงที่ตลาดเงินเอื้ออำนวย และการแลกเปลี่ยนล่วงหน้า (Forward) สำหรับชำระค่าใช้จ่าย และหนี้ที่บริษัทฯ มีภาระผูกพันในอนาคต

โดยสิ้นปี 2562 บริษัทฯ มีธุรกรรม CCS จำนวนทั้งสิ้น 16 รายการ แบ่งเป็นการแปลงหนี้เงินบาท (THB) เป็นหนี้สกุลยูโร (EUR) อัตราดอกเบี้ยคงที่ 5 รายการ แปลงหนี้เงินบาท (THB) เป็นหนี้สกุลเยน (JPY) อัตราดอกเบี้ยคงที่ 2 รายการ แปลงหนี้เงินบาท (THB) เป็นหนี้สกุลเยน (JPY) อัตราดอกเบี้ยลอยตัว 3 รายการ แปลงหนี้สกุลเงินยูโร (EUR) เป็นหนี้สกุลเยน (JPY) อัตราดอกเบี้ยคงที่ 2 รายการ และแปลงหนี้สกุลดอลลาร์สหรัฐ (USD) เป็นหนี้เงินสวิสฟรังก์ (CHF) อัตราดอกเบี้ยคงที่ จำนวน 4 รายการ โดยสัดส่วนเงินกู้ระยะยาวในสกุลหลักภายหลังจากการทำ CCS เป็นดังนี้ USD 4% EUR 27% JPY 10% CHF 5% THB 54% ทั้งนี้ วงเงินคงเหลือของธุรกรรม CCS ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 มีจำนวน 16,262.46 ล้านบาท จะมีการชำระแลกเปลี่ยนเงินต้นและดอกเบี้ยเป็นรายเดือนรายไตรมาส และทุกๆ 6 เดือน ซึ่งสัญญา จะทยอยสิ้นสุดตั้งแต่ ปี 2563 ถึงปี 2571

ความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย

บริษัทฯ มีนโยบายบริหารความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย โดยใช้เครื่องมือทางการเงิน ได้แก่ Interest Rate Swap (IRS) เพื่อแปลงอัตราดอกเบี้ยลอยตัวที่มีแนวโน้มปรับตัวสูงขึ้นมาเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ หรือดำเนินการ Restructure ธุรกรรม CCS หากทำให้บริษัทฯ สามารถลดต้นทุนทางการเงินได้ในระยะยาว โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทฯ มีสัดส่วนของภาระหนี้สินระยะยาวภายใต้การ Swap ที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัวต่ออัตราดอกเบี้ยคงที่เท่ากับร้อยละ 34 ต่อ 66 (ไม่รวมค่าเช่าเครื่องบินเพื่อการดำเนินงาน) ทั้งนี้ หากอัตราดอกเบี้ยปรับตัวสูงขึ้นร้อยละ 1 ต่อปี จะส่งผลให้บริษัทฯ มีภาระดอกเบี้ยเพิ่มขึ้นประมาณ 493 ล้านบาท

ความเสี่ยงจากการแข่งขันในธุรกิจการบิน

ภาพรวมของอุตสาหกรรมการบินมีแนวโน้มชะลอตัวเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่ผ่านมา จากภาวะเศรษฐกิจโลกที่ชะลอตัว สาเหตุสำคัญจากสงครามการค้าระหว่างสหรัฐฯ กับจีน ส่งผลให้การขนส่งสินค้าอยู่ในภาวะถดถอย ในขณะที่การขนส่งผู้โดยสารเติบโตชะลอลง อย่างไรก็ตาม การแข่งขันในอุตสาหกรรมยังคงรุนแรงอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก จากการขยายเส้นทางบินของสายการบินต้นทุนต่ำในลักษณะจุดบินต่อจุดบิน (Point-to-Point) ไปยังเมืองใหม่ๆ เพื่อเพิ่มการให้บริการภายในภูมิภาค การรับมอบเครื่องบินใหม่เข้าฝูงบิน และการเพิ่มความสามารถในการบินระยะไกลมากขึ้น ทำให้การแข่งขันในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกทวีความรุนแรงทั้งด้านราคาและการให้บริการ อีกทั้ง จากการเปลี่ยนแปลงของภูมิทัศน์ (Landscape) อันเนื่องจากการพัฒนาด้านเทคโนโลยีที่นำไปสู่ระบบเศรษฐกิจดิจิทัล และการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของลูกค้า ล้วนเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้การดำเนินธุรกิจของสายการบินต้องปรับตัวให้ทันต่อความต้องการของลูกค้า การแข่งขันที่รุนแรง และเพื่อความอยู่รอดของธุรกิจ โดยให้ความสำคัญกับการนำเทคโนโลยีมาใช้เสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขัน ควบคู่ไปกับการปรับโครงสร้างธุรกิจสร้างพันธมิตรทางธุรกิจ และการหารายได้เสริม เพื่อสร้างความเข้มแข็งและประสิทธิภาพ ในการดำเนินธุรกิจทั้งในปัจจุบันและอนาคต

บริษัทฯ ได้กำหนดแนวทางตอบสนองการแข่งขัน ให้มีการเร่งทำกำไรเพิ่มจากรายได้ผู้โดยสารเชิงคุณภาพ ทั้งจากลูกค้าองค์กร การปรับปรุงการขายผ่าน Digital Marketing การบริหารรายได้และราคาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการตอบสนองการแข่งขันด้านราคาอย่างรวดเร็วเหมาะสม

กับความต้องการของตลาด การพัฒนาประสิทธิภาพความร่วมมือกับสายการบินพันธมิตรให้เชื่อมต่อเส้นทางบินของบริษัทฯ กับกลุ่มสายการบินพันธมิตรในการขยาย Network ไปจุดต่าง ๆ ให้มากขึ้น การจัดการเส้นทางบินที่ไม่ทำกำไร โดยมีการติดตามผลการดำเนินงานของแต่ละเส้นทางบินอย่างใกล้ชิด เพื่อตรวจสอบความเหมาะสมของจำนวนที่นั่งเสนอให้บริการและจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการและปรับปรุงความถี่ของเที่ยวบินให้เกิดประโยชน์สูงสุด

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้เพิ่มแผนริเริ่มเชิงกลยุทธ์ที่จะสร้างกำไรจากการเร่งหารายได้เสริม (Ancillary Revenue) จากผลิตภัณฑ์และบริการที่หลากหลาย ตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้ครบทุกจุดบริการ การแสวงหาโอกาสจากธุรกิจสนับสนุน และลงทุนในธุรกิจที่บริษัทฯ มีความเชี่ยวชาญเพื่อเพิ่มรายได้จากกิจการอื่นให้กับบริษัทฯ รวมทั้ง การพัฒนาเทคโนโลยีแพลตฟอร์มที่ทันสมัย เพื่อรองรับและสนับสนุนการทำธุรกิจให้ทันกับเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว

ความเสี่ยงจากวิกฤตการณ์ภายนอก และภัยธรรมชาติ

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

บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงความจำเป็นในการเตรียมความพร้อมรับมือต่อเหตุการณ์ดังกล่าวให้ทันทั่วทั้งที่ 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 เพื่อเป็น



ข้อมูลให้ฝ่ายบริหารพิจารณาปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ รองรับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป อาทิ การเปิดทำการบินสถานีใหม่ การพิจารณาความร่วมมือเที่ยวบินรหัสร่วม (Codeshare) เป็นต้น รวมถึงการบริหารจัดการภาวะวิกฤตเพื่อรองรับสถานการณ์ต่างๆ โดยจัดทำแผนเผชิญเหตุปรับปรุงคู่มือการปฏิบัติงานเพื่อรองรับสถานการณ์ ฝึกซ้อมอย่างสม่ำเสมอ และประสานความร่วมมือกับพันธมิตรการบิน หน่วยงานรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม และหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้บริษัทฯ สามารถบูรณาการความร่วมมือเมื่อเกิดวิกฤตการณ์ต่างๆ อีกทั้งเพื่อให้เกิดภาพลักษณ์ที่ดีแก่บริษัทฯ และเพิ่มความมั่นใจในการเดินทางของผู้โดยสาร นอกจากนี้ บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการสื่อสารที่รวดเร็วทันต่อเหตุการณ์ และการประชาสัมพันธ์อย่างมีประสิทธิภาพ (Speedy Communications and Effective Public Relations) ทำให้บริษัทฯ สามารถบริหารจัดการงานด้านสถานการณ์ความมั่นคง สถานการณ์ภัยธรรมชาติ และสถานการณ์โรคระบาด ในปี 2562 ได้อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น สถานการณ์การประท้วงใน Hong Kong สถานการณ์ปิดน่านฟ้าปากีสถาน การเกิดหิมะตกหนักในกรุงโตเกียว แผ่นดินไหวที่เกาะฮอกไกโด ประเทศญี่ปุ่น พายุไต้ฝุ่นเลกิม่า ประเทศจีน พายุไต้ฝุ่น ประเทศไต้หวัน พายุโซนร้อนโพดุล ประเทศไทย ภูเขาไฟอากุง เกาะบาหลี ภูเขาไฟชินาบุงบนเกาะสุมาตรา ปัญหาหมอกควัน ปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM 2.5 สูงเกินค่ามาตรฐาน ในพื้นที่ภาคเหนือประเทศไทย รวมทั้งดำเนินการตามมาตรการควบคุมของกรมควบคุมโรค ตามที่ WHO ประกาศให้โรคติดเชื้อไวรัสอีโบลาเป็นสถานการณ์ฉุกเฉินด้านสาธารณสุขระหว่างประเทศ เพื่อสร้างความมั่นใจในมาตรฐานความปลอดภัยของบริษัทฯ ที่อยู่ในระดับมาตรฐานสากล และเพื่อให้มั่นใจได้ว่าบริษัทฯ จะสามารถดำรงธุรกิจได้อย่างต่อเนื่องในทุกสถานการณ์

ความเสี่ยงจากคุณภาพและประสิทธิภาพของบุคลากร

บริษัทฯ ดำเนินกิจการที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการบินแบบครบวงจร มีบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านหลากหลายสาขา ส่งผลต่อการบริหารจัดการบุคลากรที่มีความแตกต่างกัน รวมถึงการควบคุมจำนวนพนักงาน ทำให้บางหน่วยงานมีจำนวนพนักงานไม่เพียงพอและเกิดการขาดช่วงอายุของพนักงาน นอกจากนี้ การกำหนดตัวชี้วัดผล การปฏิบัติงานของพนักงานยังไม่สอดคล้องเชื่อมโยงกับเป้าหมายขององค์กรเท่าที่ควร และการให้ผลตอบแทนแก่พนักงานยังไม่สอดคล้องกับผลการปฏิบัติงานอย่างแท้จริง ทำให้พนักงานขาดแรงจูงใจในการร่วมกันผลักดันให้บริษัทฯ บรรลุเป้าหมาย

บริษัทฯ ได้มีการรับพนักงานใหม่ในตำแหน่งงานสำคัญและมีความจำเป็นเร่งด่วน มุ่งเสริมสร้างให้พนักงานมี ชีตความสามารถ โดยพัฒนาให้มีความรู้ในงานเฉพาะด้าน (Hard Skill) และพัฒนาทักษะการบริหารจัดการและจิตวิทยา (Soft Skill) เพิ่มทักษะใหม่ที่จำเป็น (Reskill) และเสริมทักษะที่มีอยู่ (Upskill) ให้พนักงานสามารถปฏิบัติงานได้หลากหลายมากขึ้น รวมถึงพัฒนาศักยภาพผู้บริหารเพื่อขับเคลื่อนผลการดำเนินงานทางธุรกิจ พัฒนาพนักงานระดับบริหารตามแผนพัฒนารายบุคคล เพื่อเตรียมความพร้อมในการสืบทอดตำแหน่งงานที่สำคัญ และนอกจากการพัฒนาพนักงานแล้ว ยังส่งเสริมให้พนักงานมีจริยธรรม คุณธรรม และพฤติกรรมที่พึงประสงค์ นำไปสู่การเป็นองค์กรคุณธรรม เป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้และมีวัฒนธรรมองค์กร THAI Spirit ที่เข้มแข็งเป็นหนึ่งเดียว

นอกจากนี้ ได้กำหนดตัวชี้วัดหลักที่สะท้อนผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และสร้างความรู้ความเข้าใจให้กับพนักงานในการกำหนดตัวชี้วัดผลการปฏิบัติงานให้สอดคล้องกับตัวชี้วัดหลักขององค์กร เพื่อให้การดำเนินงานของบริษัทฯ บรรลุผลตามเป้าหมาย

ความเสี่ยงจากคุณภาพของผลิตภัณฑ์และบริการ

เนื่องจากการดำเนินธุรกิจทุกประเภทในปัจจุบันโดยเฉพาอย่างยิ่งธุรกิจสายการบินเป็นธุรกิจเชิง Customer Centric คือพฤติกรรมของลูกค้า (Customer Behavior) กำหนดวิธีการให้บริการของสายการบิน และความพึงพอใจในการบริการเป็นปัจจัยหลักปัจจัยหนึ่งที่ทำให้ลูกค้ายังคงใช้บริการอยู่อย่างต่อเนื่อง ดังนั้นคุณภาพการบริการและอัตราความพึงพอใจของลูกค้าจึงเป็นปัจจัยหลักปัจจัยหนึ่งสำหรับเพิ่มยอดขายได้ของสายการบินในปัจจุบัน นอกจากนั้น ความคุ้มค่าก็ยังเป็นกลจักรสำคัญที่ลูกค้าพิจารณาในการเลือกสายการบิน ประกอบกับความคาดหวังของผู้โดยสารที่จะได้รับการบริการตามความชอบและรสนิยมที่แตกต่างกันไปในแต่ละบุคคล (Personalized Services/ Offers)

บริษัท มีการประเมินคุณภาพการบริการ (Quality Assurance) แบบครบวงจร โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อตรวจสอบผลิตภัณฑ์และการบริการให้เป็นไปตามคำมั่นสัญญาการส่งมอบที่ให้ไว้กับลูกค้า ซึ่งการประเมินมีทั้งการประเมินเชิงรุก จากการตรวจติดตามคุณภาพการบริการให้เป็นไปตามคู่มือการปฏิบัติงาน (Service Operation Procedure) ด้วยการสุ่มตรวจการปฏิบัติงานแบบไม่แจ้งให้ผู้รับการตรวจทราบ (Mystery Shopping) การตรวจติดตามคุณภาพตามข้อตกลงระดับการบริการ (Service Level Agreement) ที่เป็นข้อกำหนดร่วมกับหน่วยงานหลักของแต่ละจุดบริการ และการตรวจประเมินคุณภาพผลิตภัณฑ์และการบริการจากสถาบันที่ได้รับการยอมรับระดับโลก รวมถึงการประเมินความพึงพอใจของลูกค้าที่ดำเนินการจากหน่วยงานภายใน (In-House Survey) และการประเมินความพึงพอใจเปรียบเทียบผลิตภัณฑ์และการบริการจากหน่วยงานภายนอก ตลอดจนการสำรวจเฉพาะเรื่อง เพื่อมุ่งเน้นในประเด็นที่ต้องการทราบความต้องการของลูกค้า ทำการสังเคราะห์ร่วมกับการประเมิน



แบบเชิงรับ คือ การรับข้อมูลป้อนกลับจากลูกค้า (Customer Feedback) เพื่อนำมาพัฒนาและปรับปรุงข้อบกพร่อง (Corrective Action) ให้เป็นไปตามที่ลูกค้าคาดหวัง ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้จัดทำโครงการเสริมสร้างความภักดีของลูกค้าประจำ และพัฒนาความเป็นเลิศด้านการบริการลูกค้าอย่างต่อเนื่องโดยใช้เทคโนโลยีเข้ามาช่วยในทุกจุดบริการมีศักยภาพในการให้บริการลูกค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพและสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้าทั่วโลก เช่น โครงการ System Integration for Customer Service Excellence อีกทั้งร่วมจัดตั้งและขับเคลื่อนคณะกรรมการพัฒนาและปรับปรุงการบริการ (คพป.) เพื่อปรับปรุงการบริการในทุกจุดบริการรวมทั้งการพัฒนาแผนงานต่าง ๆ ของ Service Ring ให้เกิดการพัฒนาการบริการใหม่ๆ อย่างต่อเนื่องที่จะสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้า ซึ่งเป็นการสนับสนุนเป้าหมายและแผนกลยุทธ์ของบริษัทฯ 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) โดยหากระบบดังกล่าวถูกคุกคามจากภัยทางไซเบอร์จนระบบไม่สามารถให้บริการได้หรือข้อมูลขึ้นความลับ เช่น ข้อมูลลูกค้า ถูกโจรกรรมและนำไปเปิดเผยโดยมิชอบ หรือข้อมูลสารสนเทศถูกเปลี่ยนแปลงแก้ไข ก็จะมีผลกระทบต่ออย่างรุนแรงและมีนัยสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ทั้งในแง่ของการสูญเสียรายได้ชื่อเสียง ความพึงพอใจและความเชื่อมั่นของลูกค้าต่อบริการของบริษัทฯ

บริษัทฯ ตระหนักถึงความร้ายแรงและผลกระทบจากภัยคุกคามไซเบอร์ จึงได้กำหนดให้เรื่องดังกล่าวเป็นความเสี่ยงระดับองค์กร และให้มีมาตรการการบริหารจัดการความเสี่ยง โดยมีการดำเนินการในเรื่องต่างๆ เช่น การป้องกันและตรวจจับมัลแวร์ที่มาจากอินเทอร์เน็ตและอีเมล การป้องกันและเฝ้าระวังการโจมตีเครือข่าย การประยุกต์ใช้กรอบการรับมือภัยคุกคามไซเบอร์ (Cybersecurity Framework) โดยได้จัดทำแผนการปรับปรุงการรับมือภัยคุกคามไซเบอร์

(Cybersecurity Roadmap) ตามกรอบดังกล่าว เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการรับมือ ซึ่งจะครอบคลุมทั้งการป้องกัน (Prevent) การตรวจจับ (Detect) การรับมือ (Response) และการกู้คืนระบบ (Recover) ปัจจุบันบริษัท ได้ดำเนินการตาม Roadmap ที่วางไว้ โดยได้ดำเนินการจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ (Cybersecurity Operation Center) และเตรียมความพร้อมให้กับคณะทำงานรับมือภัยคุกคามทางไซเบอร์ (Cybersecurity Incident Response Team) เพื่อให้การเฝ้าระวังและรับมือภัยคุกคามทางไซเบอร์ สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพและทันการณ์ สำหรับส่วนของมาตรการในการกู้คืนระบบ บริษัท ได้จัดให้มีเครื่องคอมพิวเตอร์สำรองเพื่อทำงานทดแทน โดยออกแบบการกู้คืนตามระดับผลกระทบของระบบนั้นๆ ที่มีต่อธุรกิจของบริษัทฯ รวมถึงการจัดให้มีศูนย์คอมพิวเตอร์สองศูนย์ทำงานทดแทนกัน แต่เนื่องจากศูนย์คอมพิวเตอร์ทั้งสองศูนย์ตั้งอยู่บนพื้นที่เดียวกัน เพื่อลดความเสี่ยงดังกล่าวจึงได้ทำโครงการย้ายศูนย์คอมพิวเตอร์หนึ่งออกไปตั้งอยู่นอกพื้นที่ ขณะนี้อยู่ในขั้นตอนการดำเนินการย้ายศูนย์คอมพิวเตอร์แห่งใหม่ให้แล้วเสร็จภายในปี 2563

ความเสี่ยงจากกฎหมายและระเบียบต่างๆ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อการทำงานของบริษัทฯ

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจสายการบิน และเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย รวมทั้งในฐานะเป็นรัฐวิสาหกิจ จะต้องปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบต่างๆ (กฎเกณฑ์) ที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศเป็นจำนวนมาก ดังนั้น หากบริษัทฯ หรือพนักงาน ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ปฏิบัติผิดหรือไม่ได้ปฏิบัติตามที่กฎเกณฑ์กำหนด อาจทำให้เกิดค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นในเรื่องค่าปรับและเสียภาพลักษณ์ซึ่งประเมินค่าความเสียหายไม่ได้ และอาจส่งผล

กระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ อาทิเช่น พ.ร.บ.คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ.2562 หรือ Thailand's Personal Data Protection Act (PDPA) จะบังคับใช้ในวันที่ 28 พ.ค. 2563 โดย PDPA มีหลักการมาจากกฎหมาย GDPR ของสหภาพยุโรป (บังคับใช้ 25 พ.ค. 2561) ซึ่งมีบทลงโทษ ทางค่าปรับสูงมาก แต่ PDPA มีบทลงโทษ ทั้งทางแพ่ง อาญาและทางปกครอง ซึ่งบริษัทฯ ได้ตระหนักถึงความเสี่ยงในการปฏิบัติงาน และเห็นถึงความสำคัญในการปฏิบัติตามกฎหมายฉบับดังกล่าว จึงได้เตรียมความพร้อมและเริ่มดำเนินการตามที่กฎหมายกำหนด เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ อีกทั้ง สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ได้ประกาศให้สายการบินที่ทำการบินเข้า-ออก สหราชอาณาจักร ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดที่ระบุใน UK Modern Slavery Act 2015 (MSA) ซึ่งบริษัทฯ ได้ดำเนินงานตามข้อกำหนดฉบับดังกล่าวอย่างครบถ้วน เช่นกัน

ความเสี่ยงที่มีผลกระทบต่อสิทธิหรือการลงโทษของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 กระทรวงการคลังและธนาคารออมสิน ถือหุ้นในบริษัทฯ ร้อยละ 53.16 ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของบริษัทฯ จึงทำให้กระทรวงการคลังสามารถควบคุมมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นได้เกือบทั้งหมด ไม่ว่าจะเป็นเรื่องการแต่งตั้งกรรมการ หรือการขอมติในเรื่องอื่นที่ต้องใช้เสียงส่วนใหญ่ของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ยกเว้นเรื่องที่กฎหมายหรือข้อบังคับบริษัทฯ กำหนดให้ต้องได้รับเสียง 3 ใน 4 ของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ดังนั้น ผู้ถือหุ้นรายอื่นจึงอาจไม่สามารถรวบรวมคะแนนเสียงเพื่อตรวจสอบและถ่วงดุลเรื่องกับผู้ถือหุ้นใหญ่เสนอได้



ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น



ข้อมูลทั่วไป

| | | |
|------------------------|---|---|
| บริษัทที่ออกหลักทรัพย์ | : | บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) |
| ชื่อภาษาอังกฤษ | : | THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC COMPANY LIMITED |
| ชื่อย่อไทย | : | 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 2562 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 | ทุนจดทะเบียน ชำระแล้ว (ล้านบาท) | สัดส่วน การถือหุ้น (%) |
|---|--|---------------------|---------------------------------------|---|
| 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 และบริการเดินทางอื่นๆ ให้กับตัวแทนจำหน่าย | สามัญ | 15.00 | 55.00 |
| บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส 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 ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900 โทรศัพท์ 0-2356-2888 โทรสาร 0-2288-7158 | บริการท่องเที่ยวและ กิจกรรมท่องเที่ยว | สามัญ บุริมสิทธิ | 0.49 0.51 | ถือหุ้นผ่าน บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส 49.00 (มีอำนาจ ควบคุม) |
| บริษัท ดอนเมือง อินเทอร์เน็ตเซ็นทรัลพอร์ต ไฮเทล 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 อาคารรัจนาการ ชั้น 17 ถนนสาทรใต้ แขวงยานนาวา เขตสาทร กรุงเทพมหานคร 10120 โทรศัพท์ 0-2627-2678 โทรสาร 0-2228-6944 | บริการขนส่งผู้โดยสาร ทางอากาศ | สามัญ | 3,108.52 | 15.94 |

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 ครั้งที่ 1/2562 ครั้งที่ 2/2562 | ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) ฝ่ายปฏิบัติการบริการธุรกิจหลักทรัพย์ ชั้น AA เลขที่ 1222 ถนนพระรามที่ 3 แขวงบางโพธิ์พวง 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 ครั้งที่ 1/2562 ครั้งที่ 2/2562 | ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) ฝ่ายการตลาดบริการธุรกิจหลักทรัพย์ ชั้น AA เลขที่ 1222 ถนนพระรามที่ 3 แขวงบางโพธิ์พวง เขตยานนาวา กรุงเทพฯ 10120 โทรศัพท์ 0-2296-5557 โทรสาร 0-2683-1298 |

ข้อมูลหลักทรัพ์และผู้ถือหุ้น

จำนวนทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้ว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 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

รายชื่อผู้ถือหุ้นรายใหญ่

รายชื่อผู้ถือหุ้นรายใหญ่ 10 รายแรก พร้อมทั้งจำนวนหุ้นที่ถือ และสัดส่วนการถือหุ้น ณ วันที่ 1 เมษายน 2562 มีรายละเอียดดังนี้

| ลำดับที่ | ชื่อผู้ถือหุ้น | จำนวน หุ้นสามัญ | สัดส่วน การถือหุ้น (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 | 71,645,528 | 3.28 |
| 5 | ธนาคารออมสิน | 46,409,885 | 2.13 |
| 6 | SOUTH EAST ASIA UK (TYPE C) NOMINEES LIMITED | 32,905,371 | 1.51 |
| 7 | นายทรงศักดิ์ จิตเจือจุน | 28,508,500 | 1.31 |
| 8 | นายเอี่ยม อาชวกุลเทพ | 17,081,400 | 0.78 |
| 9 | STATE STREET EUROPE LIMITED | 14,228,935 | 0.65 |
| 10 | นายวิชัย คณาธนวงษ์ | 13,225,500 | 0.61 |
| 11 | ผู้ถือหุ้นอื่น | 514,760,573 | 23.58 |
| | ยอดรวมทุนชำระแล้ว | 2,182,771,917 | 100.00 |
| | ผู้ถือหุ้นสัญชาติไทย | 2,054,583,871 | 94.13 |
| | ผู้ถือหุ้นสัญชาติต่างดาว | 128,188,046 | 5.87 |

กระทรวงการคลังและธนาคารออมสิน ถือหุ้นในบริษัทฯ คิดเป็น สัดส่วนร้อยละ 53.16 ของหุ้นทั้งหมดของบริษัทฯ ทำให้บริษัทฯ มีฐานะเป็นรัฐวิสาหกิจ อันจะมีผลต่อบริษัทฯ ในการทำธุรกรรมบางประเภท ได้แก่

1. บริษัทฯ ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการรัฐมนตรีในการดำเนินการลงทุนขนาดใหญ่
2. สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจะต้องเป็นผู้ตรวจสอบงบการเงินของบริษัทฯ



การออกหลักทรัพย์อื่น

หุ้นกู้ของบริษัทฯ

ปัจจุบัน บริษัทฯ มีหุ้นกู้ในสกุลเงินบาทเสนอขายให้แก่ นักลงทุน จำแนกตามรายละเอียดหุ้นกู้ ดังนี้

- หุ้นกู้ชนิดระบุชื่อผู้ถือ ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีประกัน และมีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้ ได้แก่ หุ้นกู้ ครั้งที่ 1/2554, 2/2561, 1/2562 และ 2/2562
- หุ้นกู้ชนิดระบุชื่อผู้ถือ ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีประกัน และไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้ เสนอขายให้แก่ผู้ลงทุนสถาบัน และผู้ลงทุนรายใหญ่ 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 มีนโยบายการจ่ายเงินปันผลประจำปีในอัตรา ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 25 ของกำไรสุทธิก่อนผลกำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจากงบการเงินรวม ทั้งนี้ การจ่ายเงินปันผลดังกล่าวขึ้นอยู่กับแผนการลงทุน ความจำเป็น และความเหมาะสมอื่นๆ ในอนาคต อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ อาจพิจารณาการจ่ายเงินปันผลในอัตราที่แตกต่างไปจากนโยบายที่กำหนดไว้หรืองดจ่ายเงินปันผล ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ เห็นสมควร เมื่อคณะกรรมการบริษัทฯ มีมติเห็นชอบการจ่ายหรืองดจ่ายเงินปันผลประจำปีแล้วจะต้องนำเสนอขออนุมัติต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นต่อไป

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

โครงสร้างการจัดการ



บริษัทฯ มีการกำหนดนโยบาย
ด้านการพัฒนาทรัพยากรบุคคลทุกระดับ
ด้วยการฝึกอบรมบุคลากรให้มีคุณภาพมาตรฐาน
มีศักยภาพและมีความสามารถเหมาะสมกับตำแหน่ง



คณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ มีหน้าที่รับผิดชอบสูงสุดในการ
กำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทฯ อยู่ภายใต้เงื่อนไข
ข้อบังคับของบริษัทฯ ซึ่งกำหนดให้คณะกรรมการประกอบด้วย
กรรมการจำนวนไม่น้อยกว่า 5 คน แต่ไม่มากกว่า 15 คน
สุดท้ายที่ประชุมใหญ่ผู้ถือหุ้นจะเป็นผู้กำหนดเป็นครั้งคราว
และกรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมด

ต้องมีถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักร ในการประชุมสามัญประจำปี
ทุกครั้ง กรรมการจำนวน 1 ใน 3 จะต้องออกจากตำแหน่ง
และจะมีการเลือกตั้งกรรมการแทนกรรมการที่ออกตามวาระ
กรรมการที่ออกตามวาระนั้นอาจถูกเลือกเข้ามาดำรงตำแหน่ง
ใหม่ก็ได้

รายชื่อกรรมการและการเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562

| รายชื่อและตำแหน่งคณะกรรมการบริษัทฯ ⁽¹⁾ | | การเข้าร่วมประชุม คณะกรรมการบริษัทฯ/ จำนวนครั้งที่มีการประชุม คณะกรรมการฯ (ครั้ง) | | ช่วงระยะเวลา ⁽²⁾ การดำรงตำแหน่ง |
|---|--|--|-------|---|
| | | ปกติ | พิเศษ | |
| 1. พลอากาศเอก ชัยพฤกษ์ ดิษยะศรินทร์ | รองประธานกรรมการ รักษาการประธานกรรมการ กรรมการอิสระ | 3/3 | 5/5 | 16 ต.ค. 62 - เม.ย. 63 |
| 2. พลอากาศเอก ชาญยุทธ ศิริธรรมกุล | กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ | 5/6 | 9/9 | 28 มี.ย. 62 - เม.ย. 63 |
| 3. นายดนุชา พิษยพันธ์ | กรรมการ กรรมการบริหารความเสี่ยง | 8/8 | 3/10 | 26 เม.ย. 62 - เม.ย. 65 |
| 4. นางสาวนิตยา ดิเรกสถาพร | กรรมการอิสระ ประธานกรรมการตรวจสอบ กรรมการกำกับดูแลด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล | 8/8 | 7/10 | 26 เม.ย. 62 - เม.ย. 65 |
| 5. นางปรารธนา มงคลกุล | กรรมการอิสระ กรรมการบริหาร กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม | 10/12 | 16/17 | 26 เม.ย. 61 - เม.ย. 64 |
| 6. นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ | กรรมการ ประธานกรรมการบริหาร กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม | 7/12 | 5/17 | 21 เม.ย. 60 - เม.ย. 63 |
| 7. นายพินิจ พัวพันธ์ | กรรมการอิสระ กรรมการบริหาร กรรมการบริหารความเสี่ยง กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม | 10/12 | 13/17 | 26 เม.ย. 61 - เม.ย. 64 |
| 8. นายพงษ์ชัย อมตานนท์ | กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ | 3/3 | 5/5 | 16 ต.ค. 62 - เม.ย. 65 |
| 9. นายวัชรวิทย์ ตันตริยานนท์ | กรรมการอิสระ กรรมการบริหาร ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน | 11/12 | 13/17 | 21 เม.ย. 60 - เม.ย. 63 |
| 10. นางสาวศิริกุล เลากัยกุล | กรรมการอิสระ กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ประธานกรรมการกำกับดูแล ด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล | 10/12 | 13/17 | 26 เม.ย. 61 - เม.ย. 64 |
| 11. รองศาสตราจารย์ ดร. สัณฐิณี ปัญญวัฒน์ลิขิต | กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ | 3/3 | 3/5 | 16 ต.ค. 62 - เม.ย. 65 |
| 12. พลอากาศเอก อำนาจ จิระมณีมัย | กรรมการอิสระ | 0/12 | 0/17 | 26 เม.ย. 61 - เม.ย. 64 |
| 13. นายสุเมธ ดำรงชัยธรรม | กรรมการ กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม | 12/12 | 17/17 | 26 ต.ค. 62 - เม.ย. 65 |

หมายเหตุ: ⁽¹⁾ มีกรรมการท่าน 1 ท่าน ถือครองหุ้นของบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม ถึง 31 ธันวาคม 2562

⁽²⁾ ช่วงระยะเวลาการดำรงตำแหน่งระบุเฉพาะวาระปัจจุบัน

* ดำรงตำแหน่งประธานกรรมการ เมื่อวันที่ 16 มกราคม 2563

เจ้าหน้าที่บริหาร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทฯ มีตำแหน่งเจ้าหน้าที่บริหาร⁽¹⁾ จำนวนทั้งสิ้น 8 คน ดังนี้

| รายชื่อเจ้าหน้าที่บริหาร ⁽¹⁾ | ตำแหน่ง |
|---|--|
| 1. นายสุเมธ ดำรงชัยธรรม | กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ รักษาการ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายช่าง |
| 2. นาวาอากาศตรี สรเดช นามเรืองศรี | รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายปฏิบัติการ รักษาการ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายกลยุทธ์องค์กร และพัฒนาอย่างยั่งยืน |
| 3. นางสุวิมล บัวเลิศ | รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายทรัพยากรบุคคล รักษาการ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายบริหารงานกฎหมาย และบริหารทั่วไป |
| 4. นายวิวัฒน์ ปิยะวิโรจน์ | รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการพาณิชย์ รักษาการ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่หน่วยธุรกิจบริการการบิน |
| 5. นายณัฐพงศ์ สมิตอำไพพิศาล | รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการเงินและการบัญชี |
| 6. นางสาวปิยาณี สังข์ทอง | ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบัญชีบริหารและข้อมูล |
| 7. นายกฤษบดี อินทรโชติ | ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายการบัญชี |
| 8. นางเฉิดโฉม เทอดสิทธิ์ศักดิ์ | ผู้อำนวยการฝ่ายเงินทุน รักษาการ ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายการเงินองค์กร |

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

บทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบ และอำนาจอนุมัติของ ฝ่ายบริหารงานนโยบายบริษัท

เพื่อให้การบริหารงานของบริษัทฯ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ คณะกรรมการฝ่ายบริหารงานนโยบายของบริษัทฯ มีหน้าที่ความรับผิดชอบดังนี้

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

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

บทบาทหน้าที่ของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่มีบทบาทสำคัญในการรับผิดชอบการบริหารงานทั้งปวงของบริษัทฯ ให้บรรลุตามวัตถุประสงค์นโยบายบริษัทฯ หรือมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ตลอดจนบังคับบัญชาฝ่ายบริหารและพนักงานทั้งปวงของบริษัทฯ ทั้งนี้ภายในขอบเขตอำนาจที่กำหนดในข้อบังคับของบริษัทฯ หรือตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนด

รายงานการถือครองหุ้นของผู้บริหาร คู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562

| รายชื่อผู้บริหาร | จำนวนหุ้นสามัญ | | |
|--|---|--------------------------|-------------------------|
| | ณ วันที่ 1 ม.ค. 2562 หรือวันที่ เข้าดำรงตำแหน่ง | ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2562 | เพิ่ม / ลด ระหว่างปี |
| 1. นายสุเมธ ดำรงชัยธรรม เข้าดำรงตำแหน่ง 1 กันยายน 2561 คู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ | - - | - - | - - |
| 2. นางสาววิมล บัวเลิศ เข้าดำรงตำแหน่ง 16 พฤษภาคม 2561 คู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ | - 284 | - 284 | - - |
| 3. นายวิวัฒน์ ปิยะวิโรจน์ เข้าดำรงตำแหน่ง 1 มิถุนายน 2561 คู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ | - - | - - | - - |
| 4. นายณัฐพงศ์ สมิตอำไพศาล เข้าดำรงตำแหน่ง 1 กุมภาพันธ์ 2562 คู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ | - - | - - | - - |
| 5. นาวาอากาศตรี สรเดช นามเรืองศรี เข้าดำรงตำแหน่ง 1 ตุลาคม 2562 คู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ | - - | - - | - - |
| 6. นางสาวปิยาณี สังข์ทอง | - | - | - |
| 7. นายกฤษบดี อินทรโชติ เข้าดำรงตำแหน่ง 5 กรกฎาคม 2561 คู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ | 1,100 600 | 1,100 600 | - - |
| 8. นางเจดโฉม เทอดสถิรศักดิ์ เข้าดำรงตำแหน่ง 28 กุมภาพันธ์ 2562 คู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ | - - | - - | - - |



คณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการ
ชุดย่อยต่างๆ ⁽¹⁾

ศูนย์สนับสนุนการปฏิบัติการ
องค์ประธานศูนย์สนับสนุน
การปฏิบัติการ

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ⁽²⁾

คณะกรรมการ
ฝ่ายบริหารงานนโยบายบริษัทฯ

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ⁽²⁾
สนับสนุนการควายนินแก่
องค์ประธานศูนย์สนับสนุนการปฏิบัติการ

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ⁽²⁾
สายทรัพยากรบุคคล

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ⁽²⁾
สายปฏิบัติการ

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ⁽²⁾
สายรายได้เสริมองค์กร

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ⁽²⁾
ฝ่ายช่าง

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ⁽²⁾
สายการเงินและการบัญชี

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ⁽²⁾
สายการพาณิชย์

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ⁽²⁾
สายกลยุทธ์องค์กร
และพัฒนาอย่างยั่งยืน

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ⁽²⁾
สายบริหารงานกฎหมาย
และบริหารทั่วไป

โครงสร้างการบริหารจัดการ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 โครงสร้างการจัดการของบริษัทฯ ประกอบด้วยคณะกรรมการบริษัทฯ คณะกรรมการชุดย่อย และเจ้าหน้าที่บริหาร ตามโครงสร้างสายการบริหารงาน ดังนี้

หมายเหตุ :

- (1) คณะกรรมการชุดย่อยต่าง ๆ ประกอบด้วย
คณะกรรมการบริหาร
คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง
คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
คณะกรรมการกำกับดูแลด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล
คณะกรรมการกำกับและติดตามแผนยุทธศาสตร์
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และคณะกรรมการอื่น ๆ
ที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย
- (2) คือ "ผู้บริหาร" ตามคำนิยาม ของสำนักงาน
คณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.)

คณะกรรมการ
ตรวจสอบ

ผู้อำนวยการใหญ่
สำนักงานการตรวจสอบภายใน

คณะกรรมการ
บริหารหน่วยธุรกิจ

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่⁽²⁾
หน่วยธุรกิจบริการการบิน

ผู้อำนวยการใหญ่
ฝ่ายสนับสนุนการบริการธุรกิจการบิน

กรรมการผู้จัดการ
ฝ่ายครัวการบิน
(ระดับผู้อำนวยการใหญ่)

กรรมการผู้จัดการ
ฝ่ายบริการลูกค้าภาคพื้น
(ระดับผู้อำนวยการใหญ่)

กรรมการผู้จัดการ
ฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้น
(ระดับผู้อำนวยการใหญ่)

กรรมการผู้จัดการ
ฝ่ายการพาณิชย์สินค้าและไปรษณียภัณฑ์
(ระดับผู้อำนวยการใหญ่)

เลขานุการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ เล็งเห็นถึงความสำคัญของบทบาท และหน้าที่ของเลขานุการบริษัทฯ และได้ปฏิบัติตาม พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2551 มาตรา 89/15 ซึ่งกำหนดให้คณะกรรมการ บริษัทฯ ต้องจัดให้มีเลขานุการบริษัทฯ เพื่อทำหน้าที่รับผิดชอบ ดำเนินการในนามบริษัทฯ หรือคณะกรรมการ คณะกรรมการ บริษัทฯ จึงได้แต่งตั้งให้นางลลกันท์ ลีลามณี ผู้อำนวยการใหญ่ สำนักเลขานุการบริษัทฯ เป็นเลขานุการบริษัทฯ

เลขานุการบริษัทฯ ต้องปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรับผิดชอบ ความระมัดระวัง ความซื่อสัตย์สุจริต รวมทั้งต้องปฏิบัติ ให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ ข้อบังคับบริษัทฯ มติคณะกรรมการบริษัทฯ ตลอดจนมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น ทั้งนี้ หน้าที่ของเลขานุการบริษัทฯ ตามมาตรา 89/15 และมาตรา 89/16 ของพระราชบัญญัติหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์ (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2551 มีดังนี้

1. จัดทำและเก็บรักษาเอกสารดังต่อไปนี้
 - 1.1 ทะเบียนกรรมการ
 - 1.2 หนังสือนัดประชุม เอกสารประกอบการประชุม และรายงานการประชุม คณะกรรมการบริษัทฯ ให้ครบถ้วนสมบูรณ์
 - 1.3 หนังสือนัดประชุม เอกสารประกอบการประชุม และรายงานการประชุมผู้ถือหุ้น ให้ครบถ้วน สมบูรณ์ภายในกำหนดเวลาของกฎหมาย
 - 1.4 รายงานประจำปีของบริษัทฯ
2. เก็บรักษารายงานการมีส่วนได้เสียที่รายงานโดย กรรมการหรือผู้บริหาร และจัดส่งสำเนารายงาน การมีส่วนได้เสียให้ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ และประธานคณะกรรมการตรวจสอบทราบภายใน 7 วันนับแต่วันที่บริษัทฯ ได้รับรายงานนั้น
3. ดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการกำกับตลาดทุน ประกาศกำหนด

ในระหว่างปี 2562 หน้าที่อื่นของเลขานุการบริษัทฯ มีดังนี้

1. เป็นเลขานุการคณะกรรมการชุดย่อยตามที่คณะกรรมการมอบหมาย เลขานุการคณะกรรมการบริหาร บริษัทฯ เลขานุการฝ่ายบริหารงานนโยบายบริษัทฯ กำกับดูแลด้านสิ่งแวดล้อมและธรรมาภิบาล เลขานุการ คณะกรรมการกำกับและติดตามแผนยุทธศาสตร์ และ เลขานุการคณะกรรมการกำกับดูแลด้านสิ่งแวดล้อมและ ธรรมาภิบาล และทำหน้าที่เลขานุการในการประชุม ผู้ถือหุ้น

2. อำนวยความสะดวกการประชุมของฝ่ายบริหาร คณะกรรมการ และผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ให้ครบถ้วนสมบูรณ์ภายใน กำหนดเวลาของกฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งแจ้ง มติที่เกี่ยวข้องหากจำเป็น และติดตามการดำเนินการ ตามมติที่ประชุม
3. กำกับดูแลการดำเนินการในระบบประเมินคุณภาพ รัฐวิสาหกิจในส่วนกระบวนการดำเนินงานของบริษัทฯ
4. กำกับดูแลและบริหารโครงการของแผนปฏิรูปให้เป็นไป ตามเป้าหมายของโครงการ
5. กำกับดูแลให้บริษัทฯ และกรรมการบริษัทฯ ปฏิบัติตาม กฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจ ของบริษัทฯ และบริษัทจดทะเบียน รวมทั้งกฎหมาย ที่เกี่ยวข้องกับหลักทรัพย์ ตลอดจนมติคณะกรรมการ บริษัทฯ และที่ประชุมผู้ถือหุ้น ยกเว้นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับ รายงานทางการเงิน
6. กำกับดูแลให้บริษัทฯ มีการดำเนินงานตามแนวทาง การกำกับดูแลกิจการที่ดี (Corporate Governance) และ ข้อพึงปฏิบัติของหน่วยงานกำกับดูแลต่างๆ เช่นกระทรวง การคลัง สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์ และ ตลาดหลักทรัพย์ รวมถึงสถาบันที่ทำหน้าที่ประเมินผล การดำเนินงานของบริษัทฯ
7. กำกับดูแลการจัดทำและเปิดเผยสารสนเทศที่สำคัญของ บริษัทฯ ทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ ต่อสาธารณชน ผ่านระบบของตลาดหลักทรัพย์ฯ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และทันเวลาที่กำหนด
8. กำกับดูแลการให้คำปรึกษา อำนวยความสะดวกในด้าน งานทะเบียนหลักทรัพย์ของบริษัทฯ แก่ผู้ถือหุ้น
9. กำกับดูแลการดำเนินการจัดประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ พร้อมทั้งเอกสารที่เกี่ยวข้องให้เป็นไปตามข้อกำหนดของ กฎหมายและหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี
10. กำกับดูแลการจัดทำแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1) และรายงานประจำปี เพื่อให้ผู้ถือหุ้น นักลงทุน นักวิเคราะห์ ได้รับข้อมูลที่ถูกต้องตาม กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี และทันเวลาที่กำหนด
11. การประสานงานกับที่ปรึกษากฎหมายในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ กฎหมายด้านหลักทรัพย์
12. ให้คำแนะนำเบื้องต้นแก่กรรมการและผู้บริหารบริษัทฯ เพื่อให้ปฏิบัติตามข้อกำหนด หลักเกณฑ์ ระเบียบ ข้อบังคับของตลาดหลักทรัพย์ฯ และสำนักงาน คณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์
13. กำกับดูแลการจัดการด้าน Logistics Support ที่เกี่ยวข้องกับคณะกรรมการบริษัทฯ ได้แก่ การดำเนินการ

และประสานเรื่องสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ของคณะกรรมการบริษัท รวมถึงการจัดทำงบประมาณในการดำเนินการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกรรมการบริษัท ด้วย อีกทั้งการแจ้งและประสานงานกับกรรมการบริษัท ในกรณีมีพิธีการ และกิจกรรมต่าง ๆ ที่คณะกรรมการบริษัทต้องเข้าร่วม

14. กำกับดูแลการบริหารงานสารบรรณ
15. กำกับดูแลและประเมินผลการดำเนินงานของหน่วยงานในบังคับบัญชาเพื่อให้การดำเนินการเกิดความรับผิดชอบบรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมายของบริษัท ตลอดจนสอดคล้องกับระเบียบและหลักเกณฑ์ของบริษัท และที่ผู้มีอำนาจหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกำหนด
16. จัดทำคู่มือกรรมการ จัดให้มีการปฐมนิเทศ และให้คำแนะนำแก่กรรมการที่ได้รับแต่งตั้งใหม่
17. กำกับดูแลติดตามการแต่งตั้งกรรมการผู้แทนบริษัทในบริษัทในเครือ
18. ปฏิบัติงานอื่นตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท หรือกรรมการผู้อำนวยการใหญ่แล้วแต่กรณี ทั้งนี้สามารถดูประวัติเลขานุการบริษัท ได้ที่หน้า 249

1. ให้กรรมการบริษัท ได้รับค่าตอบแทนคนละ 50,000 บาทต่อเดือน เป็นประจำทุกเดือน และได้รับเบี้ยประชุมคนละ 30,000 บาทต่อครั้ง
2. ในกรณีกรรมการบริษัท ได้รับแต่งตั้งโดยทบัญญัติแห่งกฎหมาย มติคณะรัฐมนตรี หรือคณะกรรมการบริษัท ให้เป็นคณะกรรมการชุดย่อย/คณะอนุกรรมการ/คณะทำงานอื่นของบริษัท ให้กรรมการบริษัท ที่ได้รับการแต่งตั้งดังกล่าว ได้รับค่าตอบแทนเพิ่มเป็นเบี้ยประชุมอีกคนละ 10,000 บาทต่อครั้ง
3. ให้คณะกรรมการตรวจสอบ (Audit Committee) ได้รับค่าตอบแทนเป็นรายเดือนเท่ากับเบี้ยประชุมกรรมการบริษัท โดยให้ประธานกรรมการตรวจสอบได้รับค่าตอบแทนสูงกว่ากรรมการตรวจสอบในอัตราร้อยละ 25 โดยในเดือนใดไม่มีการประชุมคงให้ได้รับค่าตอบแทนด้วย
4. คณะกรรมการบริษัท มีมติไม่เสนอ เรื่องสิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสาร สำหรับกรรมการบริษัท สำหรับปี 2562 ทั้งนี้ อัตราค่าตอบแทนและเบี้ยประชุมดังกล่าวเป็นอัตราเดียวกับที่ประชุมผู้ถือหุ้นได้อนุมัติในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้น ประจำปี 2561
5. ให้คณะกรรมการบริษัท ได้รับเงินรางวัลประจำปี โดยคำนวณจากอัตราร้อยละ 0.2 ของกำไรสุทธิ ก่อนผลกำไร/ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจากงบการเงินรวม ทั้งนี้ ในวงเงินรวมไม่เกิน 30 ล้านบาท โดยให้ใช้อัตราดังกล่าวสำหรับการคำนวณเงินรางวัลประจำปีในปีต่อไป

ค่าตอบแทนกรรมการและเจ้าหน้าที่บริหาร

ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน

ค่าตอบแทนกรรมการบริษัทฯ

ที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2562 เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2562 ได้มีมติกำหนดค่าตอบแทนกรรมการบริษัท ในส่วนของค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน ดังนี้

ตารางแสดงค่าตอบแทนสำหรับกรรมการบริษัทฯ และเจ้าหน้าที่บริหารของบริษัทฯ ในปี 2562 สิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562

หน่วย : ล้านบาท

| คณะกรรมการ | จำนวน (ราย) | ค่าตอบแทน (คณะกรรมการบริษัทฯ) | เบี้ยประชุม (คณะกรรมการบริษัทฯ) | เบี้ยประชุม (คณะกรรมการชุดย่อย) | เงินรางวัลประจำปี | รวม |
|--|-------------|-------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|-------------------|-------|
| คณะกรรมการบริษัท ⁽¹⁾ | 19 | 7.59 | 4.01 | 1.78 | บริษัทฯ งดจ่าย | 13.38 |
| คณะกรรมการตรวจสอบ ⁽²⁾ | 7 | 1.13 | - | - | - | 1.13 |
| เจ้าหน้าที่บริหารบริษัท ⁽³⁾ | 11 | 65.54 | - | - | - | 65.54 |

หมายเหตุ : ⁽¹⁾ คณะกรรมการบริษัท ประกอบด้วย ค่าตอบแทน เบี้ยประชุม สำหรับคณะกรรมการบริษัท และเบี้ยประชุมสำหรับคณะกรรมการชุดย่อย สำหรับเงินรางวัลประจำปี 2561 บริษัทฯ งดจ่าย

⁽²⁾ คณะกรรมการตรวจสอบ ประกอบด้วย ค่าตอบแทนเฉพาะกรรมการบริษัท เท่านั้น

⁽³⁾ เจ้าหน้าที่บริหารจำนวน 11 ราย รวมเจ้าหน้าที่บริหารที่เกษียณอายุและลาออกก่อนวันที่ 31 ธันวาคม 2562

ตารางแสดงผลตอบแทนคณะกรรมการบริษัทฯ ประจำปี 2562 สิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562

| รายชื่อคณะกรรมการ บริษัทฯ | ตำแหน่งที่ได้รับค่าตอบแทน และเบี้ยประชุม | ค่าตอบแทน รวมเบี้ยประชุม คณะกรรมการ บริษัทฯ (บาท) | เบี้ยประชุม กรรมการ ชุดย่อย (บาท) | ค่าตอบแทน คณะกรรมการ ตรวจสอบ (บาท) | รวม ผลตอบแทน (บาท) |
|--------------------------------------|---|---|--|---|--------------------------|
| 1. พลอากาศเอก ชัยพฤกษ์ ดิษยะสริน | <ul style="list-style-type: none"> รองประธานกรรมการบริษัทฯ รักษาการประธานกรรมการบริษัทฯ | 204,350.81 | - | - | 204,350.81 |
| 2. พลอากาศเอก ชาญยุทธ ศิริธรรมกุล | <ul style="list-style-type: none"> กรรมการบริษัทฯ กรรมการตรวจสอบ ประธานคณะกรรมการสรรหาและ กำหนดค่าตอบแทน ประธานกรรมการกิจการสัมพันธ์ อนุกรรมการกำกับดูแลโครงการ ศูนย์ซ่อมผู้เตะเถาและโครงการ พัฒนาธุรกิจของบริษัทฯ ณ ท่าอากาศยานผู้เตะเถา | 445,000.00 | 54,000.00 | 147,580.65 | 646,580.65 |
| 3. นายดนุชา พิษยพันธ์ | <ul style="list-style-type: none"> กรรมการบริษัทฯ กรรมการบริหารความเสี่ยง ประธานอนุกรรมการกำกับดูแล โครงการศูนย์ซ่อมผู้เตะเถาและ โครงการพัฒนาธุรกิจของบริษัทฯ ณ ท่าอากาศยานผู้เตะเถา | 608,333.33 | 56,000.00 | - | 664,333.33 |
| 4. นางสาวนิตยา ดิเรกสถาพร | <ul style="list-style-type: none"> กรรมการบริษัทฯ ประธานกรรมการตรวจสอบ กรรมการสรรหาและ กำหนดค่าตอบแทน กรรมการกำกับดูแลด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล | 608,333.33 | 74,000.00 | 266,895.16 | 949,228.49 |
| 5. นางปรารถนา มงคลกุล | <ul style="list-style-type: none"> กรรมการบริษัทฯ กรรมการบริหาร ประธานกรรมการกำกับและ ติดตามแผนยุทธศาสตร์ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) อดีตกรรมการติดตามการ ดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจการบิน และกลุ่มธุรกิจบริการภาคพื้นของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) อดีตกรรมการทรัพยากรบุคคล | 704,000.00 | 196,000.00 | - | 900,000.00 |
| 6. นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ | <ul style="list-style-type: none"> กรรมการบริษัทฯ ประธานกรรมการบริหาร อนุกรรมการกำกับดูแลโครงการ ศูนย์ซ่อมผู้เตะเถาและโครงการ พัฒนาธุรกิจของบริษัทฯ ณ ท่าอากาศยานผู้เตะเถา | 830,000.00 | 124,000.00 | - | 954,000.00 |

| รายชื่อคณะกรรมการ บริษัท | ตำแหน่งที่ได้รับค่าตอบแทน และเบี้ยประชุม | ค่าตอบแทน รวมเบี้ยประชุม คณะกรรมการ บริษัท (บาท) | เบี้ยประชุม กรรมการ ชุดย่อย (บาท) | ค่าตอบแทน คณะกรรมการ ตรวจสอบ (บาท) | รวม ผลตอบแทน (บาท) |
|---|---|--|--|---|--------------------------|
| 7. นายพินิจ พัวพันธ์ | <ul style="list-style-type: none"> กรรมการบริษัท กรรมการบริหาร กรรมการบริหารความเสี่ยง กรรมการกำกับและติดตามแผนยุทธศาสตร์ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) อดีตกรรมการติดตามการดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจการบิน และกลุ่มธุรกิจบริการภาคพื้นของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) | 890,000.00 | 212,000.00 | - | 1,102,000.00 |
| 8. นายพงษ์ชัย อมตานนท์ | <ul style="list-style-type: none"> กรรมการบริษัท กรรมการตรวจสอบ กรรมการกำกับและติดตามแผนยุทธศาสตร์ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) | 194,225.81 | 18,000 | 67,935.48 | 280,161.29 |
| 9. นายวิฑรา ตันตริยานนท์ | <ul style="list-style-type: none"> กรรมการบริษัท ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง กรรมการบริหาร อดีตประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน | 920,000.00 | 260,000.00 | - | 1,180,000.00 |
| 10. นางสาวศิริกุล เลากัยกุล | <ul style="list-style-type: none"> กรรมการบริษัท ประธานกรรมการกำกับดูแลด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน อดีตกรรมการทรัพยากรบุคคล | 920,000.00 | 161,000.00 | - | 1,081,000.00 |
| 11. รองศาสตราจารย์ ดร. สัตถ์รักษ์ ปัญวัฒนลิขิต | <ul style="list-style-type: none"> กรรมการบริษัท กรรมการตรวจสอบ | 194,225.81 | - | 67,935.48 | 262,161.29 |
| 12. พลอากาศเอก อำนาจ จีระมณีมัย | <ul style="list-style-type: none"> กรรมการบริษัท | 575,000.00 | - | - | 575,000.00 |
| 13. นายสุเมธ ดำรงชัยธรรม | <ul style="list-style-type: none"> กรรมการบริษัท | 893,000.00 | - | - | 893,000.00 |
| 14. นายเอกนิติ นิติทัณฑ์ประภาศ | <ul style="list-style-type: none"> อดีตประธานกรรมการบริษัท | 1,133,750.00 | - | - | 1,133,750.00 |
| 15. พลอากาศเอก ตรีศ ศนแจ้ง | <ul style="list-style-type: none"> อดีตรองประธานกรรมการบริษัท อดีตประธานกรรมการกิจการสัมพันธ์ อดีตประธานกรรมการกำกับดูแลด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล อดีตประธานอนุกรรมการกำกับดูแลโครงการศูนย์ซ่อมผู้เตะเกาและโครงการพัฒนาธุรกิจของบริษัทฯ ณ ท่าอากาศยานผู้เตะเกา | 335,000.00 | 100,000.00 | - | 435,000.00 |

| รายชื่อคณะกรรมการ บริษัทฯ | ตำแหน่งที่ได้รับค่าตอบแทน และเบี้ยประชุม | ค่าตอบแทน รวมเบี้ยประชุม คณะกรรมการ บริษัทฯ (บาท) | เบี้ยประชุม กรรมการ ชุดย่อย (บาท) | ค่าตอบแทน คณะกรรมการ ตรวจสอบ (บาท) | รวม ผลตอบแทน (บาท) |
|-------------------------------|--|---|--|---|--------------------------|
| 16. นายดิศทัต โหตระกิตย์ | <ul style="list-style-type: none"> • อดีตกรรมการบริษัทฯ • อดีตประธานกรรมการตรวจสอบ • อดีตประธานกรรมการด้านกฎหมาย | 450,000.00 | 80,000.00 | 241,935.48 | 771,935.48 |
| 17. นายรัฐพล ภัคดีภูมิ | <ul style="list-style-type: none"> • อดีตกรรมการบริษัทฯ • อดีตกรรมการตรวจสอบ • อดีตกรรมการกำกับและติดตาม แผนยุทธศาสตร์ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) • อดีตกรรมการทรัพยากรบุคคล • อดีตประธานกรรมการติดตาม การดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจ การบิน และกลุ่มธุรกิจบริการ ภาคพื้นของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) • อดีตกรรมการสรรหาและกำหนด ค่าตอบแทน | 313,333.33 | 120,000.00 | 116,000.00 | 549,333.33 |
| 18. นายสมเกียรติ ศิริชาติไชย | <ul style="list-style-type: none"> • อดีตกรรมการบริษัทฯ • อดีตกรรมการตรวจสอบ • อดีตประธานกรรมการกำกับและ ติดตามแผนยุทธศาสตร์ของ บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) • อดีตประธานกรรมการทรัพยากร บุคคล | 607,322.58 | 107,645.16 | 223,548.39 | 938,516.13 |
| 19. นายปิติพันธ์ เทพปฏิมากรณ์ | <ul style="list-style-type: none"> • อดีตกรรมการบริษัทฯ • อดีตกรรมการบริษัทฯ • อดีตกรรมการบริหารความเสี่ยง • อดีตกรรมการทรัพยากรบุคคล • อดีตประธานกรรมการสรรหาและ กำหนดค่าตอบแทน • อดีตอนุกรรมการกำกับดูแล โครงการศูนย์ซ่อมอากาศยานและ โครงการพัฒนารูขี้นกของบริษัทฯ ท่าอากาศยานอุตะเถา • อดีตประธานกรรมการกิจการ สัมพันธ์ • อดีตกรรมการกำกับและติดตาม แผนยุทธศาสตร์ การบินไทย จำกัด (มหาชน) | 776,000.00 | 215,000.00 | - | 991,000.00 |



คำตอบแทนอื่น ๆ

สิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสาร

คณะกรรมการบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้ยกเลิกสิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารสำหรับคณะกรรมการบริษัทฯ แล้ว ตั้งแต่วันที่ 20 มิถุนายน 2557 เป็นต้นมา โดยมีได้มีการนำเสนอสิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารต่อที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นอีก

เจ้าหน้าที่บริหารและพนักงาน

เจ้าหน้าที่บริหารและพนักงานของบริษัทฯ รวมทั้งคู่สมรสและบุตร จะได้รับสิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารแบบสำรองที่นั่งได้และแบบสำรองที่นั่งไม่ได้ตามระเบียบบริษัทฯ

กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บริษัทฯ ได้จดทะเบียนจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพเมื่อวันที่ 26 มิถุนายน 2535 ซึ่งอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ บริษัทฯ จ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนในอัตราร้อยละ 9 ของเงินเดือนค่าจ้างสำหรับพนักงานที่มีอายุงานไม่เกิน 20 ปี และในอัตราร้อยละ 10 ของเงินเดือนค่าจ้างสำหรับพนักงานที่มีอายุงาน 20 ปีขึ้นไป โดยพนักงานจ่ายเงินสะสมในอัตราร้อยละ 2-15 ของเงินเดือนค่าจ้าง

กองทุนบำเหน็จพนักงาน

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

พนักงานที่อยู่ในกองทุนบำเหน็จ จะต้องมียูงานตั้งแต่ 3 ปีขึ้นไป จึงจะมีสิทธิได้รับเงินบำเหน็จตามอายุงานเมื่อพ้นสภาพจากการเป็นพนักงานโดยไม่มี ความผิด หรือมีความผิด แต่ไม่ถูกลงโทษถึงไล่ออก ทั้งนี้ เมื่อบริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพมีผลตั้งแต่วันที่ 26 มิถุนายน 2535 เป็นต้นมา พนักงานที่เข้าทำงานนับจากวันดังกล่าวจะสามารถเข้าเป็นสมาชิกกองทุนสำรองเลี้ยงชีพได้อย่างเดียว ดังนั้นกองทุนบำเหน็จพนักงานจึงไม่มีสมาชิกเพิ่มตั้งแต่วันเริ่มจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพและเงินบำเหน็จที่ให้แก่เจ้าหน้าที่บริหารในปี 2562 สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562

| | เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ | | เงินบำเหน็จ | |
|----------------------------------|------------------------------|---------------------|-------------|---------------------|
| | จำนวน (ราย) | จำนวนเงิน (ล้านบาท) | จำนวน (ราย) | จำนวนเงิน (ล้านบาท) |
| เจ้าหน้าที่บริหาร ⁽¹⁾ | 11 | 3.10 | - | - |

หมายเหตุ : ⁽¹⁾ เจ้าหน้าที่บริหารจำนวน 11 ราย รวมเจ้าหน้าที่บริหารที่เกษียณอายุและลาออกก่อนวันที่ 31 ธันวาคม 2562

บุคลากร

ณ วันสิ้นปี 2562 บริษัทฯ มีพนักงานที่ กรุงเทพฯ สถานที่อื่นในประเทศไทย และต่างประเทศรวมทั้งหมด จำนวน 21,367 คน โดยทั่วไป พนักงานของบริษัทฯ จะสิ้นสุดสภาพ

การเป็นพนักงานเมื่อสิ้นสุดรอบปีงบประมาณของทางการ (วันที่ 30 กันยายน) ที่พนักงานมีอายุครบ 60 ปีบริบูรณ์ ทั้งนี้ แนวปฏิบัติในเรื่องการบริหารบุคลากรภายในของบริษัทฯ ได้กำหนดให้สอดคล้องกับพระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ. 2543 ของประเทศไทย

ตารางแสดงจำนวนพนักงานแยกตามสถานที่ปฏิบัติงานและตามหน้าที่ ณ วันสิ้นปีที่แสดงไว้

| | จำนวนพนักงาน (คน) | | |
|---------------------------------|-------------------|---------|---------|
| | ปี 2562 | ปี 2561 | ปี 2560 |
| จำนวนพนักงานทั้งหมด | 21,367 | 22,054 | 22,370 |
| แบ่งตามสถานที่ปฏิบัติงาน | | | |
| • กรุงเทพฯ | 18,783 | 19,370 | 19,717 |
| • สถานที่อื่นในประเทศไทย | 1,183 | 1,217 | 1,216 |
| • ต่างประเทศ | 1,401 | 1,467 | 1,437 |
| แบ่งตามหน้าที่ | | | |
| • ลูกเรือบนเที่ยวบิน | | | |
| - นักบิน | 1,432 | 1,438 | 1,371 |
| - พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน | 5,749 | 5,950 | 6,081 |
| • ฝ่ายช่าง | 3,461 | 3,590 | 3,682 |
| • สายการพาณิชย์ | 1,638 | 1,690 | 1,674 |
| • หน่วยธุรกิจบริการภาคพื้น | 7,064 | 7,322 | 7,447 |
| • ฝ่ายอื่น ๆ | 2,023 | 2,064 | 2,115 |

นโยบายค่าตอบแทนพนักงานที่สอดคล้องกับผลการดำเนินงานของบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้ทำการทบทวนหลักเกณฑ์การประเมินผลการปฏิบัติงานให้เชื่อมโยงกับการจ่ายค่าตอบแทน และมีความสอดคล้องกับผลการดำเนินงานของบริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง เช่น การปรับกรอบน้ำหนักรับการประเมินผลการปฏิบัติงานใหม่ ในทุกระดับตำแหน่ง กำหนดให้มีการตั้งเป้าหมายสูงขึ้น หรือท้าทายมากขึ้น เมื่อเปรียบเทียบกับผลการปฏิบัติงานที่ผ่านมา รวมทั้งเป้าหมายการปฏิบัติงานต้องสอดคล้องหรือสนับสนุนเป้าหมายของผู้บังคับบัญชา และเป้าหมายขององค์กร

นอกจากนี้ บริษัทฯ อยู่ระหว่างการที่จะปรับปรุงโครงสร้างการจ่ายค่าตอบแทนของพนักงานในภาพรวม โดยการจัดทำโครงสร้างบัญชีอัตราเงินเดือน ภายใต้เงื่อนไขที่พนักงานรับภาระภาษีเงินได้เอง รวมทั้งพิจารณาจัดทำโครงสร้างค่าตอบแทนของกลุ่มนักบินและพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน ที่เชื่อมโยงกับการปฏิบัติงานอย่างชัดเจนตามแนวปฏิบัติของสายการบินชั้นนำในปัจจุบัน เพื่อมุ่งใจให้เกิดผลิตภาพและสนับสนุนให้พนักงานปฏิบัติงานตามที่องค์กรคาดหวังไปพร้อมกันด้วย

ตารางแสดงผลตอบแทนที่เป็นตัวเงินที่จ่ายให้แก่พนักงานตามปีหรือระยะเวลาที่แสดงไว้

หน่วย : ล้านบาท

| ผลตอบแทนที่เป็นตัวเงินแก่พนักงาน | ปี 2562 | ปี 2561 | ปี 2560 |
|----------------------------------|---------------|---------------|---------------|
| พนักงานทั่วไป | 20,830 | 19,879 | 18,551 |
| นักบิน | 6,617 | 6,132 | 6,319 |
| พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน | 7,439 | 7,854 | 8,250 |
| รวม | 34,886 | 33,865 | 33,120 |

นโยบายการพัฒนาพนักงาน

บริษัทฯ มีการกำหนดนโยบายด้านการพัฒนาทรัพยากรบุคคลทุกระดับ ด้วยการฝึกอบรมบุคลากรให้มีคุณภาพมาตรฐาน มีศักยภาพ และมีความสามารถเหมาะสมกับตำแหน่ง ทั้งผู้ที่ปฏิบัติงานในธุรกิจหลัก (Core) และธุรกิจสนับสนุน (Business Unite) รวมทั้งดำเนินงานบริหารทรัพยากรบุคคลด้านอื่น ๆ เพื่อวางแผนและเตรียมความพร้อมพนักงาน อาทิ การจัดทำแผนสืบทอดตำแหน่ง (Succession Planning) โดยมุ่งเน้นผู้บริหารระดับสูง ตำแหน่งผู้อำนวยการ (ระดับ10) ขึ้นไป โดยการประเมินและคัดกรองเพื่อวางแผนพัฒนาพนักงานผู้มีศักยภาพสูง (Talent Management) และได้มีการวางแผนสำหรับผู้บริหารระดับกลางและระดับต้น (ระดับ 8-9) ต่อไปด้วย นอกจากนี้ยังมีการออกแบบเส้นทางหรือแนวทางการพัฒนาการเรียนรู้ของพนักงาน (Learning Development Roadmap) เพื่อพัฒนา

พนักงานให้สอดคล้องกับ Competency Model และกลยุทธ์การพัฒนาทรัพยากรบุคคลของบริษัทฯ และมาตรฐานขององค์กรภายนอก ซึ่งครอบคลุมทั้งการพัฒนาสมรรถนะหลัก (Core Competency) สมรรถนะด้านการบริหาร (Managerial Competency) และสมรรถนะตามบทบาทหน้าที่ (Functional Competency) อันเป็นการพัฒนาความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านรวมทั้งการฝึกอบรมตามกฎหมาย มาตรฐานและข้อบังคับสากลต่าง ๆ เนื่องจากพนักงานบางกลุ่มจะต้องเป็นผู้ที่ถือใบอนุญาตตามกฎหมาย (Personnel Licensing) เช่น นักบินช่างซ่อมอากาศยาน และเจ้าหน้าที่ภาคพื้น เป็นต้น อีกทั้งบริษัทฯ ยังให้ความสำคัญกับการพัฒนาศักยภาพด้านภาษาอังกฤษของพนักงานตามความจำเป็นเฉพาะงาน (English for Specific Purposes/ESP) โดยการออกแบบและพัฒนาหลักสูตรการสอนเฉพาะเพื่อเพิ่มศักยภาพในการใช้ภาษาอังกฤษของพนักงาน



ค่าใช้จ่ายในการพัฒนาพนักงาน

หน่วย : ล้านบาท

| รายการค่าใช้จ่ายในการพัฒนาพนักงาน | ปี 2562 | ปี 2561 | ปี 2560 |
|---|------------|------------|------------|
| รายจ่ายในการพัฒนาพนักงานทั่วไป | 65 | 88 | 52 |
| รายจ่ายในการพัฒนานักบิน | 292 | 368 | 399 |
| รายจ่ายในการพัฒนาพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน | 1 | 4 | 7 |
| รวม | 358 | 460 | 458 |

แนวทางด้านแรงงานสัมพันธ์ของบริษัทฯ

บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะส่งเสริมแรงงานสัมพันธ์ที่ดีระหว่าง นายจ้างและลูกจ้าง เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการบริหารจัดการและเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติ แรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ. 2543 โดยบริษัทฯ ใช้รูปแบบการปรึกษาหารือร่วมกันผ่านคณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ มีการตั้งคณะกรรมการขึ้นตามที่กฎหมายกำหนด และให้มีการประชุมร่วมกันอย่างน้อยเดือนละหนึ่งครั้ง โดยมีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาให้ความเห็นเกี่ยวกับการปรับปรุงประสิทธิภาพในการดำเนินงานของบริษัทฯ ตลอดจนส่งเสริมและพัฒนาแรงงานสัมพันธ์ หาทางปรองดองและระงับข้อขัดแย้งในบริษัทฯ พิจารณาปรับปรุงระเบียบข้อบังคับในการทำงาน อันเป็นประโยชน์ต่อนายจ้าง ลูกจ้าง และบริษัทฯ ร่วมกันปรึกษาหารือเพื่อแก้ไขปัญหาตามคำร้องทุกข์ของลูกจ้าง หรือสหภาพแรงงานฯ รวมถึงการร้องทุกข์ที่เกี่ยวกับการลงโทษทางวินัย ตลอดจนปรึกษาหารือเพื่อพิจารณาปรับปรุงสภาพการจ้าง เป็นต้น ซึ่งจากการประชุมคณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ที่ผ่านมาทางกรรมการผู้แทนฝ่ายลูกจ้างในคณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ได้มีการยื่นข้อเรียกร้องผ่านคณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ 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





- ๐๐ บริษัทฯ ได้รับผลคะแนนประเมินในภาพรวม 93 คะแนน อยู่ในเกณฑ์ “ดีเลิศ” (Excellent CG Scoring) หรือได้เครื่องหมายสูงสุด คือ 5 ดาว จากคณะกรรมการบรรษัทภิบาลแห่งชาติ ต่อเนื่องเป็นปีที่ 2 โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ๐๐

คณะกรรมการบริษัทฯ มีความมุ่งมั่นให้การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ มีระบบการบริหารจัดการที่ดี ตามหลักธรรมาภิบาล มีการบริหารงานอย่างโปร่งใส คำนึงถึงการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและไว้วางใจให้แก่ ผู้ถือหุ้น ลูกค้า คู่ค้า กรรมการ ผู้ปฏิบัติงาน และผู้มีส่วนได้เสียอื่น ๆ เพื่อสร้างความก้าวหน้าและเติบโตของบริษัทฯ อย่างยั่งยืนร่วมกัน โดยคณะกรรมการบริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของการบริหารงานตามหลักธรรมาภิบาลจึงได้กำหนดนโยบายและจัดทำคู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อรวบรวมหลักการและนโยบายที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งแนวปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อให้กรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงานทุกคน ศึกษาทำความเข้าใจและยึดถือเป็นแนวปฏิบัติ โดยกรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงานทุกคนของบริษัทฯ มีหน้าที่ปฏิบัติตามหลักการ นโยบาย และแนวปฏิบัติที่กำหนดไว้ในคู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดี

นโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี

คณะกรรมการบริษัท รับทราบถึงแนวทางปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี สำหรับบริษัทจดทะเบียนปี 2560 หรือ Corporate Governance Code for Listed Companies 2017 (CG Code) คณะกรรมการบริษัท จึงได้ทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัท ให้สอดคล้องกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีดังกล่าว เพื่อเป็นหลักปฏิบัติและแนวทางในการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัท

1) ตระหนักถึงบทบาทและความรับผิดชอบของคณะกรรมการในฐานะผู้นำองค์กรที่สร้างคุณค่าให้แก่กิจการอย่างยั่งยืน

กำหนดวัตถุประสงค์ เป้าหมาย กลยุทธ์ นโยบาย แผนธุรกิจ งบประมาณ ตลอดจนกำกับดูแลให้กรรมการและผู้บริหาร ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรับผิดชอบ ระมัดระวัง (Duty of Care) ซื่อสัตย์สุจริต (Duty of Loyalty) และเป็นไปตามกฎหมาย ข้อบังคับ และมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น

2) กำหนดวัตถุประสงค์และเป้าหมายหลักของกิจการที่เป็นไปเพื่อความยั่งยืน

กำหนดและกำกับดูแลให้วัตถุประสงค์และเป้าหมายหลักของบริษัท สอดคล้องกัน โดยคำนึงถึงสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างคุณค่าให้กับบริษัท ผู้มีส่วนได้เสียและสังคมโดยรวมอย่างยั่งยืน

3) เสริมสร้างคณะกรรมการที่มีประสิทธิภาพ

กำหนดและทบทวน โครงสร้างของคณะกรรมการ สัดส่วนกรรมการอิสระ กำกับดูแลการสรรหา การกำหนดค่าตอบแทน และการประเมินผลคณะกรรมการ และคณะกรรมการชุดย่อย สร้างกลไกการกำกับดูแลบริษัทย่อย รวมทั้งมีการประเมินผลการปฏิบัติงานประจำปีของคณะกรรมการบริษัท เพื่อใช้เป็นกรอบในการตรวจสอบและนำมาพัฒนาเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติหน้าที่

4) สรรหาและพัฒนาผู้บริหารระดับสูงและการบริหารบุคลากร

กำกับดูแล ระบบการสรรหา พัฒนา และประเมินผลผู้บริหารระดับสูง ให้มีความเหมาะสม โปร่งใส และเป็นธรรม รวมทั้งกำกับดูแลให้มีการพิจารณากำหนดบุคคลลงตำแหน่งผู้บริหารระดับสูงให้เหมาะสมตามสายงานบริหาร (Succession Plan)

5) ส่งเสริมนวัตกรรม และการประกอบธุรกิจอย่างมีความรับผิดชอบ

ให้ความสำคัญและสนับสนุนการสร้างนวัตกรรมที่ก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มแก่ธุรกิจ และมีความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม จัดสรรและจัดการทรัพยากรของบริษัท ที่มีอยู่อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งกำกับดูแลให้มียุทธศาสตร์และมาตรการรักษาความมั่นคงปลอดภัยของระบบสารสนเทศ และนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการเพิ่มโอกาสทางธุรกิจ

6) ดูแลให้มีระบบบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในที่เหมาะสม

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

7) รักษาความน่าเชื่อถือทางการเงินและการเปิดเผยข้อมูล

ติดตามดูแลความเพียงพอของสภาพคล่องทางการเงินและความสามารถในการชำระหนี้ เพื่อให้มั่นใจได้ว่าบริษัท มีแผนในการแก้ไขปัญหาทางการเงินได้ โดยคำนึงถึงสิทธิของผู้มีส่วนได้เสีย รวมทั้งส่งเสริมให้มีการเปิดเผยสารสนเทศที่สำคัญ ทั้งในเรื่องการเงินและเรื่องที่ไม่ใช่ เรื่องการเงินอย่างเพียงพอและเชื่อถือได้ ทั่วถึง และทันเวลา โดยมีหน่วยงานที่ทำหน้าที่สื่อสารหรือเผยแพร่ให้กับประชาชนทั่วไป นักลงทุนและผู้ถือหุ้น ผ่านช่องทางต่าง ๆ และนำเทคโนโลยีการสื่อสารมาใช้ที่เหมาะสม

8) สนับสนุนการมีส่วนร่วมและการสื่อสารกับผู้ถือหุ้น

ให้ความสำคัญต่อการมีส่วนร่วมของผู้ถือหุ้น ตลอดจนอำนวยความสะดวกแก่ผู้ถือหุ้นในการใช้สิทธิในเรื่องต่าง ๆ โดยไม่เลือกปฏิบัติ รวมทั้งกำกับดูแลให้มีการจัดทำมติและรายงานการประชุมผู้ถือหุ้น เป็นไปอย่างถูกต้อง ครบถ้วน



คณะกรรมการชุดย่อย

- **โครงสร้างคณะกรรมการบริษัท**

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

- **องค์ประกอบของคณะกรรมการบริษัท**

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

- **การกำหนดวาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการบริษัท**

กรรมการบริษัท มีวาระการดำรงตำแหน่งที่แน่นอนตามข้อบังคับบริษัท ที่กำหนดไว้ว่า ในการประชุมสามัญประจำปีทุกครั้ง ให้กรรมการจำนวน 1 ใน 3 ออกจากตำแหน่ง โดยให้กรรมการที่ดำรงตำแหน่งนานที่สุดเป็นผู้ออกจากตำแหน่ง

ที่ประชุมผู้ถือหุ้นอาจลงมติให้กรรมการคนใดออกจากตำแหน่งก่อนถึงคราวออกตามวาระได้ ด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่า 3 ใน 4 ของจำนวนผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและมีสิทธิออกเสียง และมีหุ้นนับรวมกันได้ไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนหุ้นที่ถือโดยผู้ถือหุ้นที่มาประชุมและมีสิทธิออกเสียงในการประชุมนั้น

- **การรวมหรือการแยกตำแหน่ง**

ประธานกรรมการบริษัท เป็นกรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร ไม่เป็นบุคคลเดียวกับกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และไม่มีความสัมพันธ์ใดๆ กับฝ่ายบริหาร โดยบริษัท ได้แบ่งแยกบทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบในการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัท และฝ่ายบริหารออกจากกันอย่างชัดเจนและเป็นลายลักษณ์อักษร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 คณะกรรมการบริษัท มีจำนวน 13 ท่าน ประกอบด้วย กรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร 12 ท่าน หรือร้อยละ 92 กรรมการที่เป็นผู้บริหาร 1 ท่าน และมีกรรมการอิสระ 10 ท่าน หรือร้อยละ 77 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด ซึ่งเป็นจำนวนที่มากพอที่จะสามารถสร้างกลไกถ่วงดุลอำนาจภายในคณะกรรมการบริษัท ดังนั้น ผู้มีส่วนได้เสียจึงมั่นใจได้ว่าคณะกรรมการบริษัท สามารถปฏิบัติหน้าที่ในฐานะตัวแทนผู้ถือหุ้นได้อย่างเป็นอิสระ และมีกรถ่วงดุลที่เหมาะสม

คณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ มีหน้าที่รับผิดชอบสูงสุดในการกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทฯ ให้อยู่ภายใต้เงื่อนไขข้อบังคับของบริษัทฯ ซึ่งกำหนดให้คณะกรรมการประกอบด้วยกรรมการจำนวนไม่น้อยกว่า 5 คน แต่ไม่มากกว่า 15 คน สุดแต่ที่ประชุมใหญ่ผู้ถือหุ้นจะเป็นผู้กำหนดเป็นครั้งคราว และกรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมดต้องมีถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักร ในการประชุมสามัญประจำปีทุกครั้งที่ กรรมการจำนวน 1 ใน 3 จะต้องออกจากตำแหน่ง และจะมีการเลือกตั้งกรรมการแทนกรรมการที่ออกตามวาระ กรรมการที่ออกตามวาระนั้นอาจถูกเลือกเข้ามาดำรงตำแหน่งใหม่ก็ได้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการ ซึ่งมีรายชื่อดังต่อไปนี้

1. พลอากาศเอก ชัยพฤกษ์ ดิษยะศริน
รองประธานกรรมการ
รักษาการประธานกรรมการและกรรมการอิสระ
2. พลอากาศเอก ชาญยุทธ ศิริธรรมกุล
กรรมการอิสระ และกรรมการตรวจสอบ
3. นายดนุชา พิษยนันท์
กรรมการ
4. นางสาวนิตยา ดิเรกสถาพร
กรรมการอิสระ และประธานกรรมการตรวจสอบ
5. นางปรารถนา มงคลกุล
กรรมการอิสระ
6. นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ
กรรมการ
7. นายพินิจ พัวพันธ์
กรรมการอิสระ
8. นายพงษ์ชัย อมตานนท์
กรรมการอิสระ และกรรมการตรวจสอบ
9. นายวัชรวิทย์ ตันตริยานนท์
กรรมการอิสระ
10. นางสาวศิริกุล เลากัยกุล
กรรมการอิสระ
11. รองศาสตราจารย์ ดร. สัญลักษณ์ ปัญวัฒน์ลิขิต
กรรมการอิสระและกรรมการตรวจสอบ
12. พลอากาศเอก อำนาจ จีระมณีมัย
กรรมการอิสระ
13. นายสุเมธ ดำรงชัยธรรม
กรรมการ

นางลศนันท์ ลีลามณี (ผู้อำนวยการใหญ่ สำนักเลขานุการบริษัทฯ) เป็นเลขานุการบริษัทฯ

ในปี 2562 มีการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ทั้งสิ้น 29 ครั้ง เป็นการประชุมครั้งปกติ 12 ครั้ง และประชุมครั้งพิเศษ 17 ครั้ง ประกอบด้วย เรื่องเพื่อพิจารณาจำนวน 125 เรื่อง และเรื่องเพื่อทราบจำนวน 159 เรื่อง

• บทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบ และอำนาจอนุมัติของกรรมการ

คณะกรรมการบริษัทฯ มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทฯ ให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ และมติที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นโดยไม่ขัดต่อกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ ตลอดจนหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีและข้อพึงปฏิบัติที่ดีสำหรับกรรมการบริษัทฯ จัดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยอย่างเคร่งครัด ซึ่งคณะกรรมการบริษัทฯ มีบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบและอำนาจอนุมัติในเรื่องต่างๆ สรุปได้ดังนี้

1. กำหนดนโยบาย วิสัยทัศน์ พันธกิจ คุณค่าหลัก และกลยุทธ์ของบริษัทฯ
2. กำหนดทิศทางการดำเนินงานของบริษัทฯ และกำกับ ควบคุม ดูแลให้ฝ่ายบริหารดำเนินการให้เป็นไปตามนโยบายที่กำหนดไว้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล
3. รักษาผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้น มีการเปิดเผยข้อมูลต่อผู้ลงทุนอย่างถูกต้อง ครบถ้วน มีมาตรฐานและโปร่งใส
4. ติดตามการดำเนินกิจการของบริษัทฯ เพื่อรับรู้ถึงการปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดในสัญญาที่เกี่ยวข้องของบริษัทฯ
5. ดำเนินการให้บริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายใน การตรวจสอบภายใน และการกำกับดูแลกิจการที่ดี
6. กรรมการอิสระใช้ดุลยพินิจของตนอย่างเป็นอิสระในการพิจารณาเรื่องต่างๆ
7. ไม่ประกอบกิจการอันมีสภาพอย่างเดียวกัน และเป็นการแข่งขันกับกิจการของบริษัทฯ และแจ้งให้บริษัทฯ ทราบโดยไม่ชักช้า เมื่อมีกรณีดังต่อไปนี้
 - 1) มีส่วนได้เสียไม่ว่าโดยตรงหรือโดยอ้อมในสัญญาใดๆ ที่บริษัทฯ ทำขึ้น
 - 2) ถือหุ้นหรือหุ้นกู้ในบริษัทฯ หรือบริษัทในเครือ

8. มีอำนาจในการแต่งตั้งบุคคลอื่น เพื่อให้ดำเนินกิจการของบริษัทฯ ภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการบริษัท หรือกรรมการผู้จัดการ
9. มีอำนาจกำหนดชื่อกรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัท ตลอดจนแต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อย
10. มีอำนาจแต่งตั้งผู้บริหารระดับสูง รวมถึงเลขานุการบริษัท
11. มีอำนาจอนุมัติงบประมาณของบริษัทฯ
12. มีอำนาจอนุมัติทางการเงินและการจัดหาพัสดุตามระเบียบบริษัท

• **กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อแทนบริษัทฯ**

ประกอบด้วย นายพีระพล ดาวรสูกเจริญ หรือ นางปรารถนามงคลกุล หรือ นายพินิจ พัวพันธ์ หรือ นายสุเมธ ดำรงชัยธรรม สามคนลงลายมือชื่อร่วมกัน และประทับตราสำคัญของบริษัท

• **บทบาทของประธานกรรมการ**

ประธานกรรมการมีบทบาทสำคัญในการตัดสินใจกำหนดทิศทางและนโยบายการดำเนินงานที่สำคัญ ๆ ของบริษัทฯ มีความเป็นผู้นำ เป็นกลาง ส่งเสริมธรรมาภิบาล รวมทั้งมีความรับผิดชอบต่องู้อถือหุ้น และผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ พิจารณาการจัดวาระการประชุมและทำหน้าที่ประธานในที่ประชุมคณะกรรมการและที่ประชุมผู้ถือหุ้นอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งเป็นผู้นำของคณะกรรมการที่มีกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ที่เป็นหัวหน้าของฝ่ายบริหารร่วมเป็นกรรมการอยู่ด้วย อันจะเป็นประโยชน์ต่อการบริหารจัดการ การกำกับดูแล และการรับนโยบายของคณะกรรมการมาถ่ายทอดให้ฝ่ายบริหารนำไปดำเนินการให้สัมฤทธิ์ผล

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

โดยในปี 2562 คณะกรรมการบริษัทฯ มีการประชุมครั้งปกติ 12 ครั้ง และการประชุมครั้งพิเศษ 17 ครั้ง เลขานุการบริษัทฯ ได้มีการจัดบันทึกและจัดทำรายงานการประชุมเป็นลายลักษณ์อักษรทุกครั้งและได้นำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาร่างรายงานการประชุมดังกล่าวเพื่อทำการรับรองในการประชุมครั้งต่อไป รวมทั้งได้มีการจัดเก็บรายงานการประชุมของคณะกรรมการบริษัทฯ ที่ผ่านการรับรองจากคณะกรรมการบริษัทฯ ให้พร้อมสำหรับการตรวจสอบจากคณะกรรมการบริษัทฯ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ในปี 2562 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการชุดต่าง ๆ เพื่อช่วยศึกษารายละเอียด และก่อกองงานเฉพาะเรื่อง ตามรายละเอียดดังนี้

กฤษฎการอิสระ:

เพื่อเป็นไปตามข้อกำหนดของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และแนวทางปฏิบัติที่ดีของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) และสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งกรรมการอิสระ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 มีรายชื่อดังต่อไปนี้

1. พลอากาศเอก ชัยพลฤกษ์ ดิษยะศริน
2. พลอากาศเอก ชาญญุทธ ศิริธรรมกุล
3. นางสาวนิตยา ดิเรกสถาพร
4. นางปรารถนา มงคลกุล
5. นายพินิจ พัวพันธ์
6. นายพงษ์ชัย อมตานนท์
7. นายวัชรา ตันตริยานนท์
8. นางสาวศิริกุล เลากัยกุล
9. รองศาสตราจารย์ ดร. สัญลักษณ์ ปัญวัฒนลิขิต
10. พลอากาศเอก อำนาง จิระมณีมัย



• บทบาทและหน้าที่ของกรรมการอิสระ

แสดงความคิดเห็น และ/หรือ รายงานผลการปฏิบัติงานตามหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทได้อย่างเสรี รวมทั้งดูแลรักษาผลประโยชน์ของบริษัทโดยรวม เพื่อให้ผู้ถือหุ้นทุกรายโดยเฉพาะผู้ถือหุ้นรายย่อยได้รับผลประโยชน์อย่างเท่าเทียมกัน โดยใช้ดุลยพินิจที่เป็นอิสระ ทักษะและประสบการณ์ของตน ในการตัดสินใจเชิงกลยุทธ์ กำกับดูแลการปฏิบัติงานของฝ่ายบริหาร เพื่อคุ้มครองผลประโยชน์ของภาครัฐ ผู้มีส่วนได้เสีย และประชาชน

ทั้งนี้ กรรมการอิสระได้ทำหน้าที่ โดยการแสดงความคิดเห็นอย่างเป็นอิสระ รวมทั้งกำกับดูแลผลการปฏิบัติงานของฝ่ายบริหาร เพื่อรักษาผลประโยชน์ต่างๆ ให้ทั้งองค์กร ผู้มีส่วนได้เสียและผู้ถือหุ้นทุกราย โดยเฉพาะผู้ถือหุ้นรายย่อยได้เป็นอย่างดี ในปี 2562 มีการประชุมกรรมการอิสระจำนวน 2 ครั้ง

คณะกรรมาการตรวจสอบ

เพื่อให้บริษัทฯ มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Good Corporate Governance) ตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของกระทรวงการคลังและตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ซึ่งจะช่วยให้ผู้ถือหุ้นและผู้ลงทุนทั่วไปเกิดความมั่นใจในการบริหารงานของบริษัทฯ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งประกอบด้วยกรรมการบริษัทฯ ที่มีคุณสมบัติเป็นกรรมการอิสระและไม่ได้เป็นผู้บริหารของบริษัทฯ มีรายชื่อดังนี้

1. นางสาวนิตยา ดิเรกสถาพร
ประธานกรรมการ
2. พลอากาศเอก ชาญยุทธ ศิริธรรมกุล
กรรมการ
3. รองศาสตราจารย์ ดร. สัญลักษณ์ ปัญวัฒน์ลิขิต
กรรมการ
4. นายพงษ์ชัย อมตานนท์
กรรมการ
5. ผู้อำนวยการใหญ่สำนักงานการตรวจสอบภายใน
เลขานุการ

ทั้งนี้ มีนางสาวนิตยา ดิเรกสถาพร เป็นผู้มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอที่จะสามารถสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงิน

กรรมการตรวจสอบจะต้องมีคุณสมบัติเป็นไปตามข้อกำหนดที่คณะกรรมการกำกับตลาดทุนกำหนด ซึ่งรวมถึงคุณสมบัติดังต่อไปนี้

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

• **อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ**

1. สอบทานให้บริษัทฯ มีการรายงานทางการเงินอย่างถูกต้องและเปิดเผยอย่างเพียงพอ
2. สอบทานให้บริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายในและกระบวนการตรวจสอบภายในที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ และพิจารณาความเป็นอิสระของหน่วยงานตรวจสอบภายใน ตลอดจนให้ความเห็นชอบในการพิจารณาแต่งตั้งโยกย้าย เลิกจ้างหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน
3. สอบทานให้บริษัทฯ ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ
4. พิจารณา คัดเลือก เสนอแต่งตั้งบุคคลซึ่งมีความเป็นอิสระ เพื่อทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ และเสนอคำตอบแทนของบุคคลดังกล่าว รวมทั้งเข้าร่วมประชุมกับผู้สอบบัญชีโดยไม่มีฝ่ายจัดการเข้าร่วมประชุมด้วย อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง

5. พิจารณารายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ให้เป็นไปตามกฎหมายและข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่ารายการดังกล่าวสมเหตุสมผลและเป็นประโยชน์สูงสุดต่อบริษัทฯ
6. จัดทำรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบ โดยเปิดเผยไว้ในรายงานประจำปีของบริษัทฯ ซึ่งรายงานดังกล่าวต้องลงนามโดยประธานคณะกรรมการตรวจสอบ โดยประกอบด้วยข้อมูลตามที่ตลาดหลักทรัพย์ฯ กำหนด
7. ในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ หากพบหรือมีข้อสงสัยว่า มีรายการหรือการกระทำดังต่อไปนี้ ซึ่งอาจมีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ให้คณะกรรมการตรวจสอบรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อดำเนินการปรับปรุงแก้ไขภายในเวลาที่คณะกรรมการตรวจสอบเห็นสมควร
 - 1) รายการที่เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์
 - 2) การทุจริต หรือมีสิ่งผิดปกติหรือมีความบกพร่องที่สำคัญในระบบควบคุมภายใน
 - 3) การฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ
8. สามารถเรียกเอกสารและบุคคลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณา
9. แต่งตั้งคณะทำงานได้ตามความจำเป็นและเหมาะสม
10. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมายด้วยความเห็นชอบจากคณะกรรมการตรวจสอบ

ในปี 2562 คณะกรรมการตรวจสอบมีการประชุมทั้งสิ้น 14 ครั้ง เป็นการประชุมครั้งปกติ 11 ครั้ง และประชุมครั้งพิเศษ 3 ครั้ง ประกอบด้วย เรื่องเพื่อพิจารณาจำนวน 34 เรื่อง และเรื่องเพื่อทราบจำนวน 40 เรื่อง

คณะกรรมการบริษัท

เพื่อให้การจัดการของบริษัทฯ เป็นไปตามเป้าหมายของแผนวิสาหกิจของบริษัทฯ อย่างมีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุดกับบริษัทฯ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารบริษัทฯ ประกอบด้วย กรรมการบริษัทฯ 5 ท่าน มีรายชื่อดังต่อไปนี้

1. นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ
ประธานกรรมการ
2. นางปรารถนา มงคลกุล
กรรมการ
3. นายวัชรา ตันตริยานนท์
กรรมการ
4. นายพินิจ พัวพันธ์
กรรมการ
5. กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
กรรมการ
6. ผู้อำนวยการใหญ่ สำนักเลขานุการบริษัทฯ
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. แต่งตั้งคณะกรรมการและคณะทำงานเพื่อดำเนินการได้ตามความจำเป็น และเหมาะสม
7. ดำเนินการอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

ในการประชุมคณะกรรมการบริหาร ต้องมีกรรมการมาประชุมเกินกึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมด จึงจะเป็นองค์ประชุม ให้ประธานกรรมการเป็นประธานในที่ประชุม ในกรณีที่ประธานกรรมการไม่อยู่ในที่ประชุม หรือไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้ประธานกรรมการมอบหมายให้กรรมการคนหนึ่งคนใดเป็นประธานในที่ประชุมแทน ในกรณีที่ประธานกรรมการมอบหมายให้กรรมการคนหนึ่งคนใดเป็นประธานในที่ประชุมแทนไม่ได้ ให้กรรมการซึ่งมาประชุมเลือกกรรมการคนหนึ่งเป็นประธานในที่ประชุม

การวินิจฉัยชี้ขาดของที่ประชุมคณะกรรมการบริหาร ให้ถือเสียงข้างมาก โดยกรรมการคนหนึ่งมีเสียงหนึ่งในการลงคะแนน กรรมการซึ่งมีส่วนได้เสียในเรื่องใด ให้ออกจากที่ประชุมในวาระนั้น และไม่มีสิทธิ์ออกเสียงลงคะแนนในเรื่องนั้น ถ้าคะแนนเสียงเท่ากัน ให้ประธานในที่ประชุมออกเสียงเพิ่มขึ้นอีกเสียงหนึ่งเป็นเสียงชี้ขาด

ในปี 2562 มีการประชุมทั้งสิ้น 22 ครั้ง ประกอบด้วย เรื่องเพื่อพิจารณาจำนวน 41 เรื่อง และเรื่องเพื่อทราบจำนวน 38 เรื่อง



คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

เพื่อให้การดำเนินงานของบริษัทฯ มีประสิทธิภาพและมีความเหมาะสม โดยเป็นไปตามข้อบังคับ หลักเกณฑ์ ระเบียบ บริษัทฯ กฎหมายที่เกี่ยวข้อง หลักธรรมาภิบาล รวมทั้งหลักการปฏิบัติที่ดีที่ยอมรับในระดับสากล คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง โดยมีรายชื่อดังต่อไปนี้

1. นายวิชา ตันตริยานนท์
ประธานกรรมการ
2. นายพินิจ พัวพันธ์
กรรมการ
3. นายอนุชา พิษยนนท์
กรรมการ
4. กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
กรรมการ
5. รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายกลยุทธ์องค์กร
และพัฒนาอย่างยั่งยืน
กรรมการ
6. รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการเงินและการบัญชี
กรรมการ
7. ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายธุรกิจปิโตรเลียม ประกันภัย
และสิ่งแวดล้อมการบิน
กรรมการ

8. ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริหารความเสี่ยง
เลขานุการ
9. ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารความเสี่ยงระดับฝ่าย
และควบคุมภายใน
ผู้ช่วยเลขานุการ

• อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

1. กำหนดนโยบาย แนวทางการบริหารความเสี่ยงและกรอบปฏิบัติ การบริหารความเสี่ยงต่างๆ ที่อาจทำให้การดำเนินธุรกิจไม่เป็นไปอย่างต่อเนื่องยั่งยืน และไม่ปฏิบัติตามเป้าหมาย
 2. ให้คำปรึกษา และคำแนะนำในการบริหารความเสี่ยงและพัฒนากระบวนการบริหารความเสี่ยงที่ครอบคลุมเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ ด้านกฎหมาย กฎ ข้อบังคับ และระเบียบต่างๆ เป้าหมายทางรายได้และการเงินอื่น ๆ ความมีประสิทธิภาพของกำลังพล การวางแผนการดำเนินกลยุทธ์ และความมั่นคงทางการบิน (Aviation Security)
 3. รายงานการกำกับผลการประเมินความเสี่ยง และการดำเนินงานเพื่อลดความเสี่ยงต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อทราบเป็นประจำ ในกรณีที่มีเรื่องสำคัญที่มีผลกระทบต่อบริษัทฯ อย่างมีนัยสำคัญต้องรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาโดยเร็วที่สุด
 4. พิจารณา และให้ข้อคิดเห็นในประเด็นความเสี่ยงที่เกิดขึ้นจากโครงการที่มีภาระผูกพันในระยะยาวหรือมีความซับซ้อนเชิงธุรกิจ รวมทั้งเสนอแนะการบริหารจัดการเพื่อลดความเสี่ยงเหล่านั้นต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณา
 5. ประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง และรายงานผลการประเมินฯ ให้คณะกรรมการบริษัทฯ ทราบ (รวมถึงเปิดเผยผลการประเมินฯ ในรายงานประจำปี)
 6. สามารถเรียกเอกสาร และบุคคลต่างๆ ที่เกี่ยวข้องมาชี้แจง เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณา
 7. แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อดำเนินการได้ตามความจำเป็นและเหมาะสม
 8. ดำเนินการอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย
- ในปี 2562 มีการประชุมทั้งสิ้น 11 ครั้ง ประกอบด้วยเรื่องเพื่อพิจารณาจำนวน 44 เรื่อง



คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

เพื่อให้เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามที่กระทรวงการคลัง และตลาดหลักทรัพย์ฯ กำหนด รวมทั้งหลักการปฏิบัติที่ดี เป็นที่ยอมรับในระดับสากล และเป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีคำสั่งบริษัทฯ ที่ 182/2561 เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ประกอบด้วย กรรมการบริษัทฯ 3 ท่าน มีรายชื่อดังต่อไปนี้

1. นายปิณฑน์ เทพปฏิมากรณ์
ประธานกรรมการ
2. นายรัฐพล ภัคดิภูมิ
กรรมการ
3. นายวัชรา ตันตริยานนท์
กรรมการ
4. รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายทรัพยากรบุคคล (DB) เลขานุการ
5. ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายทรัพยากรบุคคล (DI)
ผู้ช่วยเลขานุการ
6. ผู้อำนวยการใหญ่สำนักงานการตรวจสอบภายใน (ZA)
ผู้ช่วยเลขานุการ (ด้านการประเมินผล DD)

ภายหลังการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2562 บริษัทฯ ได้มีคำสั่งบริษัทฯ ที่ 061/2562 ลงวันที่ 26 เมษายน 2562 เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ประกอบด้วย กรรมการบริษัทฯ 3 ท่าน ซึ่งมีรายชื่อดังต่อไปนี้

1. นายปิณฑน์ เทพปฏิมากรณ์
ประธานกรรมการ
2. นายวัชรา ตันตริยานนท์
กรรมการ
3. นางสาวศิริกุล เลากัยกุล
กรรมการ
4. นายสุเมธ ดำรงชัยธรรม
กรรมการ (ด้านการสรรหาผู้บริหารระดับสูงกว่าผู้อำนวยการใหญ่และด้านทรัพยากรบุคคล)
5. รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายทรัพยากรบุคคล (DB) เลขานุการ
6. ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายทรัพยากรบุคคล (DI)
ผู้ช่วยเลขานุการ
7. ผู้อำนวยการใหญ่สำนักงานการตรวจสอบภายใน (ZA)
ผู้ช่วยเลขานุการ (ด้านการประเมินผล DD)

เมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2562 นายปิณฑน์ เทพปฏิมากรณ์ ได้ขอลาออกจากกรรมการบริษัทฯ คณะกรรมการบริษัทฯ จึงได้มีคำสั่งบริษัทฯ ที่ 158/2562 ลงวันที่ 14 พฤศจิกายน 2562 เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ประกอบด้วย กรรมการบริษัทฯ 2 ท่าน มีรายชื่อดังต่อไปนี้

1. นายวัชรา ตันตริยานนท์
ประธานกรรมการ
2. นางสาวศิริกุล เลากัยกุล
กรรมการ
3. นายสุเมธ ดำรงชัยธรรม
กรรมการ (ด้านการสรรหาผู้บริหารระดับสูงกว่าผู้อำนวยการใหญ่และด้านทรัพยากรบุคคล)
4. รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายทรัพยากรบุคคล (DB) เลขานุการ
5. ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายทรัพยากรบุคคล (DI)
ผู้ช่วยเลขานุการ
6. ผู้อำนวยการใหญ่สำนักงานการตรวจสอบภายใน (ZA)
ผู้ช่วยเลขานุการ (ด้านการประเมินผล DD)
7. ผู้อำนวยการใหญ่สำนักงานการตรวจสอบภายใน
ผู้ช่วยเลขานุการ (ด้านการประเมินผลกรรมการ
ผู้อำนวยการใหญ่)

ต่อมาบริษัทฯ ได้มีคำสั่งบริษัทฯ ที่ 175/2562 ลงวันที่ 16 ธันวาคม 2562 เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ประกอบด้วย กรรมการบริษัทฯ 3 ท่าน มีรายชื่อดังต่อไปนี้

1. พลอากาศเอก ชาญยุทธ ศิริธรรมกุล
ประธานกรรมการ
2. นางสาวศิริกุล เลากัยกุล
กรรมการ
3. นางสาวนิตยา ดิเรกสถาพร
กรรมการ
4. นายสุเมธ ดำรงชัยธรรม
กรรมการ (ด้านการสรรหาผู้บริหารระดับสูงกว่า
ผู้อำนวยการใหญ่และด้านทรัพยากรบุคคล)
5. รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายทรัพยากรบุคคล (DB) เลขานุการ
6. ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายทรัพยากรบุคคล (DI)
ผู้ช่วยเลขานุการ
7. ผู้อำนวยการใหญ่สำนักงานการตรวจสอบภายใน
ผู้ช่วยเลขานุการ (ด้านการประเมินผลกรรมการ
ผู้อำนวยการใหญ่)

• **อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน**

1. กำหนดและทบทวนหลักเกณฑ์ วิธีการสรรหาที่เป็นไปตามข้อบังคับ หลักเกณฑ์ ระเบียบบริษัท และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ได้กรรมการที่มีคุณสมบัติที่จะทำให้คณะกรรมการมีองค์ประกอบที่เหมาะสม ซึ่งประกอบไปด้วย สมรรถนะและความรู้ความชำนาญที่จำเป็นมาดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทฯ และนำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณานุมัติ
2. กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการดำเนินการสรรหาผู้บริหารระดับสูงกว่าผู้อำนวยการใหญ่ขึ้นไปให้เป็นไปตามข้อบังคับ หลักเกณฑ์ ระเบียบบริษัท และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ได้ผู้บริหารระดับสูงที่มีสมรรถนะและความรู้ความชำนาญที่จำเป็น สำหรับการบริหารกิจการของบริษัทฯ และนำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณานุมัติ
3. ดำเนินการสรรหาและวิธีการสรรหาตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด เพื่อให้บุคคลที่เหมาะสมเป็นกรรมการบริษัทฯ หรือผู้บริหารระดับสูงกว่าผู้อำนวยการใหญ่ และนำเสนอรายชื่อผู้ผ่านการสรรหาต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณานุมัติ
4. พิจารณาค่าตอบแทนที่เหมาะสมของกรรมการอนุกรรมการต่างๆ บุคคลภายนอกที่มาปฏิบัติงาน ให้กับบริษัทฯ รวมถึงผู้บริหารระดับสูงกว่าผู้อำนวยการใหญ่ขึ้นไป โดยให้คำนึงถึงหลักการปฏิบัติที่ดีซึ่งเป็นที่ยอมรับในระดับสากล และนำเสนอให้คณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณานุมัติ หรือเสนอที่ประชุมผู้ถือหุ้นอนุมัติ
5. พิจารณาดัชนีชี้วัดผลงาน (Key Performance Indicator: KPI) ของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (DD) ก่อนนำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่ออนุมัติ
6. ประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (DD) ตามเงื่อนไขที่ระบุในสัญญาจ้าง และนำเสนอผลการประเมินให้คณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณานุมัติ
7. พิจารณาค่าตอบแทนและเงินรางวัลประจำปีของผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (DD) ตามเงื่อนไขที่ระบุในสัญญาจ้างและนำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณานุมัติ
8. ให้คำปรึกษาและกลั่นกรองนโยบายด้านทรัพยากรบุคคลของบริษัทฯ และนำเสนอคณะกรรมการ บริษัทฯ เพื่อพิจารณานุมัติ

9. ประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนและรายงานผลการประเมินฯ ให้คณะกรรมการบริษัทฯ ทราบ (รวมถึงเปิดเผยผลการประเมินฯ ในรายงานประจำปี)
 10. สามารถเรียกเอกสารและบุคคลต่างๆ ที่เกี่ยวข้องมาชี้แจง เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณา
 11. พิจารณากฎบัตรของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
 12. แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อดำเนินการได้ตามความจำเป็นและเหมาะสม
 13. ดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย
- ในปี 2562 คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนมีการประชุมทั้งสิ้น 16 ครั้ง ประกอบด้วย เรื่องเพื่อพิจารณาจำนวน 30 เรื่อง

คณะกรรมการกำกับดูแลด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล

เพื่อให้การดำเนินงานของบริษัทฯ เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ตามที่กระทรวงการคลังและตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยกำหนด และสอดคล้องกับความเปลี่ยนแปลงของโลกที่ให้ความสำคัญกับการรักษาสังแวดล้อม และการดำเนินกิจกรรมเพื่อสังคม เพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน คณะกรรมการบริษัทฯ จึงได้อนุมัติการปรับปรุงจากคณะกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคมเป็นคณะกรรมการกำกับดูแลด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล โดยมีรายชื่อดังต่อไปนี้

1. นางสาวศิริกุล เลากัยกุล ประธานกรรมการ
2. นางสาวนิตยา ดิเรกสถาพร กรรมการ
3. กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ กรรมการ
4. รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายบริหารงานกฎหมายและบริหารทั่วไป กรรมการ
5. รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายทรัพยากรบุคคล กรรมการ
6. ผู้อำนวยการใหญ่สำนักเลขานุการบริษัทฯ เลขานุการ
7. ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายภาพลักษณ์และสื่อสารองค์กร เลขานุการ

• **อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการกำกับดูแลด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล**

- กำหนดนโยบายและเสนอแนะแนวปฏิบัติ ดังต่อไปนี้
 - การดำเนินโครงการและกิจกรรมเพื่อสิ่งแวดล้อมและสังคมเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน
 - ด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี และการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน
 - การประชาสัมพันธ์องค์กร เพื่อให้เกิดภาพลักษณ์ที่ดีต่อลูกค้า ผู้ถือหุ้น พนักงาน และผู้มีส่วนได้เสียอื่น ๆ รวมทั้งสนับสนุนและเสนอแนะให้มีการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารให้มีความถูกต้อง แม่นยำ รวดเร็ว เพื่อสร้างการรับรู้ให้แก่พนักงาน
- ให้คำแนะนำแก่คณะกรรมการบริษัท และฝ่ายบริหาร เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี และการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน
- ให้การสนับสนุนการส่งเสริมการเผยแพร่วัฒนธรรมและกิจกรรมด้านธรรมาภิบาล
- ประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการกำกับดูแลด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล และรายงานผลการประเมินฯ ให้คณะกรรมการบริษัท ทราบ (รวมถึงเปิดเผยผลการประเมินฯ ในรายงานประจำปี)
- สามารถเรียกเอกสารและบุคคลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องมาชี้แจง เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณา
- แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อดำเนินการได้ตามความจำเป็นและเหมาะสม
- ดำเนินการอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัท มอบหมาย

ในปี 2562 มีการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล ทั้งสิ้น 12 ครั้ง ประกอบด้วย เรื่องพิจารณาจำนวน 11 เรื่อง และเรื่องเพื่อทราบ 10 เรื่อง

คณะกรรมการกำกับและติดตามแผนยุทธศาสตร์

เพื่อให้การจัดการของบริษัท เป็นไปตามเป้าหมายของแผนวิสาหกิจของบริษัท อย่างมีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุดกับบริษัท คณะกรรมการบริษัท ได้แต่งตั้งคณะกรรมการกำกับและติดตามแผนยุทธศาสตร์บริษัท ประกอบด้วย กรรมการบริษัท 5 ท่าน มีรายชื่อดังต่อไปนี้

- นางปรารถนา มงคลกุล ประธานกรรมการ
- นายพินิจ พัวพันธ์ กรรมการ
- นายพงษ์ชัย อมตานนท์ กรรมการ
- กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ กรรมการ

- ผู้อำนวยการใหญ่สำนักเลขานุการบริษัท เลขานุการ
- ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและกลยุทธ์องค์กร เลขานุการ

• **อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการกำกับและติดตามแผนยุทธศาสตร์**

- กำกับให้ฝ่ายบริหารจัดการทำแผนยุทธศาสตร์ เพื่อให้บริษัทเป็นองค์กรที่สามารถแข่งขันได้อย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถสร้างผลตอบแทนที่เหมาะสมอย่างยั่งยืนมีการบูรณาการกัน ทั้งนี้ แผนยุทธศาสตร์จะต้องครอบคลุมทุกมิติของการดำเนินธุรกิจ รวมถึงด้านการดำเนินธุรกิจของกลุ่มบริษัทในเครือ และการกำกับดูแลบริษัทในเครือต่าง ๆ ทั้งนี้ โดยจัดลำดับความสำคัญและความจำเป็นเร่งด่วนในการดำเนินการเพื่อเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- ติดตาม รับผิดชอบต่อความคืบหน้า รวมทั้งติดตามและกำกับดูแลแผนยุทธศาสตร์ และให้คำแนะนำให้ฝ่ายบริหารดำเนินการตามแผนดังกล่าว รวมทั้งกำกับดูแลให้มีผู้บริหารรับผิดชอบการดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์แต่ละแผนอย่างชัดเจน
- แต่งตั้งที่ปรึกษาเพื่อสนับสนุนการจัดทำและการดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์ตามที่เห็นสมควร
- ประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการกำกับและติดตามแผนยุทธศาสตร์ และรายงานผลการประเมินฯ ให้คณะกรรมการบริษัท ทราบ (รวมถึงเปิดเผยผลการประเมินฯ ในรายงานประจำปี)
- สามารถเรียกเอกสารและบุคคลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องมาชี้แจง เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณา
- แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อดำเนินการได้ตามความจำเป็นและเหมาะสม
- ดำเนินการอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัท มอบหมาย

ในการประชุมคณะกรรมการกำกับและติดตามแผนยุทธศาสตร์ ต้องมีกรรมการมาประชุมเกินกึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมด จึงจะเป็นองค์ประชุม ให้ประธานกรรมการเป็นประธานในที่ประชุม ในกรณีที่ประธานกรรมการไม่อยู่ในที่ประชุมหรือไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้ประธานกรรมการมอบหมายให้กรรมการคนหนึ่งคนใดเป็นประธานในที่ประชุมแทน ในกรณีที่ประธานกรรมการมอบหมายให้กรรมการคนหนึ่งคนใดเป็นประธานในที่ประชุมแทนไม่ได้ ให้กรรมการซึ่งมาประชุมเลือกกรรมการคนหนึ่งเป็นประธานในที่ประชุม

การวินิจฉัยชี้ขาดของที่ประชุมคณะกรรมการคณะกรรมการกำกับและติดตามแผนยุทธศาสตร์ ให้ถือเสียงข้างมาก โดยกรรมการคนหนึ่งมีเสียงหนึ่งในการลงคะแนน กรรมการ

ซึ่งมีส่วนได้เสียในเรื่องใด ให้ออกจากที่ประชุมในวาระนั้น และไม่มีสิทธิ์ออกเสียงลงคะแนนในเรื่องนั้น ถ้าคะแนนเสียงเท่ากัน ให้ประธานในที่ประชุมออกเสียงเพิ่มขึ้นอีกเสียงหนึ่งเป็นเสียงชี้ขาด

ในปี 2562 มีการประชุมทั้งสิ้น 9 ครั้ง ประกอบด้วย เรื่อง เพื่อพิจารณาจำนวน 31 เรื่อง

นอกจากนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ยังได้แต่งตั้งคณะกรรมการชุดอื่น ๆ เพื่อช่วยกลั่นกรองงานเฉพาะเรื่อง ได้แก่ คณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ คณะกรรมการด้านกฎหมาย คณะกรรมการกำกับกิจการด้านการปฏิบัติการและด้านการซ่อมบำรุง คณะกรรมการทรัพยากรบุคคล และ คณะอนุกรรมการกำกับดูแลโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุ้งตะเภา ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

สำหรับการเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการชุดย่อยของกรรมการบริษัทฯ มีรายละเอียดดังนี้

ตารางแสดงการเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการชุดย่อยในปี 2562

| รายชื่อกรรมการ | การประชุมในปี 2562 | | | | | |
|---|---|--|----------------------------|----------------------------------|--|---|
| | คณะกรรมการบริหารบริษัทฯ | คณะกรรมการตรวจสอบ | คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง | คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน | คณะกรรมการกำกับดูแลด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล | คณะกรรมการกำกับและติดตามแผนยุทธศาสตร์ |
| | รวม 22 ครั้ง (ครั้งพิเศษ 11 ครั้ง) | รวม 14 ครั้ง (ครั้งพิเศษ 3 ครั้ง) | รวม 11 ครั้ง | รวม 16 ครั้ง | รวม 12 ครั้ง | รวม 9 ครั้ง (ครั้งพิเศษ - ครั้ง) |
| 1. พล.อ.อ. ชัยพฤกษ์ ดิษยะศริน | | | | | | |
| 2. พล.อ.อ. ชาญยุทธ ศิริธรรมกุล ² | | 5/7 | | 1/1 ¹ | | |
| 3. นายดนุชา พิชยนันท์ | | | 3/8 | | | |
| 4. นางสาวนิตยา ดิเรกสถาพร ³ | | 9/10 ¹ | | 1/1 | 7/8* | |
| 5. นางปรารถนา มงคลกุล ⁴ | 20/22 | | | | | 9/9 ¹ |
| 6. นายปิดิพันธ์ เทพปฏิมากรณ์ ⁵ | | | | 14/16 ¹ | | |
| 7. นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ ⁶ | 16/22 ¹ | | | | | |
| 8. นายพินิจ พัวพันธ์ ⁷ | 20/22 | | 8/11 | | | 3/3 |
| 9. นายพงษ์ชัย อมตานนท์ ⁸ | | 3/4 | | | | 3/3 |
| 10. นายวัชรวิทย์ ตันตริยานนท์ ⁹ | 18/22 | | 11/11 | 11/15 ¹ | | |
| 11. นางสาวศิริกุล เลากัยกุล ¹⁰ | | | | 7/16 | 11/12 ¹ | |
| 12. รศ. ดร. สัญลักษณ์ ปัญวัฒน์ลิขิต ¹¹ | | 3/4 | | | | |
| 13. พล.อ.อ. อำนาจ จีระมณีมัย | | | | | | |
| 14. นายสุเมธ ดำรงชัยธรรม ¹² | 22/22 | | 11/11 | 12/16 | 9/12 | 8/9 |

หมายเหตุ : ¹ เป็นประธาน

² ได้รับแต่งตั้งเป็นประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2562

³ ได้รับแต่งตั้งเป็นประธานกรรมการตรวจสอบ เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2562 และเป็นกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2562

⁴ ได้รับแต่งตั้งเป็นประธานกรรมการกำกับและติดตามแผนยุทธศาสตร์ เมื่อวันที่ 9 สิงหาคม 2562

⁵ ได้รับแต่งตั้งเป็นประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2562 และลาออกจากการเป็นกรรมการบริษัทฯ เมื่อ วันที่ 1 พฤศจิกายน 2562

⁶ ได้รับแต่งตั้งเป็นประธานกรรมการบริหาร เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2562

⁷ ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการบริหาร และกรรมการบริหารความเสี่ยง เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2562

⁸ ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการตรวจสอบ เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2562

⁹ ได้รับแต่งตั้งเป็นประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2562

ได้รับแต่งตั้งเป็นประธาน กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เมื่อวันที่ 29 ตุลาคม 2562

¹⁰ ได้รับแต่งตั้งเป็นประธานกรรมการกำกับดูแลด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2562

และเป็นกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2562

¹¹ ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการตรวจสอบ เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2562

¹² ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการบริหาร กรรมการบริหารความเสี่ยง กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2562 กรรมการกำกับดูแลด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2562 และเป็นกรรมการกำกับและติดตามแผนยุทธศาสตร์ เมื่อวันที่ 9 สิงหาคม 2562

* เป็นกรรมการกำกับดูแลด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2562

การสรรหาและการแต่งตั้งกรรมการและผู้บริหารระดับสูงสุด

การสรรหากรรมการอิสระ:

คณะกรรมการบริษัท ดำเนินการสรรหากรรมการอิสระตามเกณฑ์การสรรหากรรมการบริษัท โดยกรรมการอิสระมีคุณสมบัติตามเกณฑ์ที่บริษัท กำหนด ซึ่งสอดคล้องกับประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน ดังนี้

1. ถือหุ้นไม่เกินร้อยละ 0.5 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมบริษัท ทั้งนี้ ให้นับรวมการถือหุ้นของผู้ที่เกี่ยวข้องของกรรมการอิสระรายนั้น ๆ ด้วย (กำหนดไว้เข้มกว่าคุณสมบัติตามหลักเกณฑ์ตามประกาศคณะกรรมการตลาดทุน)
2. ไม่เป็นหรือเคยเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษาที่ได้รับเงินเดือนประจำ หรือผู้มีอำนาจควบคุมบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทย่อยลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือของผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี ทั้งนี้ ลักษณะต้องห้ามดังกล่าวไม่รวมถึงกรณีที่กรรมการอิสระเคยเป็นข้าราชการ หรือที่ปรึกษาของส่วนราชการ ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท
3. ไม่เป็นบุคคลที่มีความสัมพันธ์ทางสายโลหิต หรือโดยการจดทะเบียนตามกฎหมายในลักษณะที่เป็นบิดามารดา คู่สมรส พี่น้อง และบุตร รวมทั้งคู่สมรสของบุตรของกรรมการรายอื่น ผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ผู้มีอำนาจควบคุม หรือบุคคลที่จะได้รับการเสนอให้เป็น กรรมการ ผู้บริหาร หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท หรือบริษัทย่อย
4. ไม่มีหรือเคยมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท ในลักษณะที่อาจเป็นการขัดขวางการใช้วิจารณญาณอย่างอิสระของตน รวมทั้งไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย หรือผู้มีอำนาจควบคุมของผู้ที่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี

5. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของสำนักงานสอบบัญชี ซึ่งมีผู้สอบบัญชีของบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท สังกัดอยู่ เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี
6. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ให้บริการทางวิชาชีพใดๆ ซึ่งรวมถึงการให้บริการเป็นที่ปรึกษากฎหมาย หรือที่ปรึกษาทางการเงิน ซึ่งได้รับค่าบริการเกินกว่า 2 ล้านบาทต่อปี จากบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของ ผู้ให้บริการทางวิชาชีพนั้นด้วย เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี
7. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งขึ้นเพื่อเป็นตัวแทนของกรรมการของบริษัท ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ถือหุ้น ซึ่งเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่
8. ไม่ประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของบริษัท หรือบริษัทย่อย หรือไม่เป็นหุ้นส่วนที่มีนัยในห้างหุ้นส่วน หรือเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษาที่ได้รับเงินเดือนประจำ หรือถือหุ้นเกินร้อยละ 1 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทอื่น ซึ่งประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของบริษัท หรือบริษัทย่อย
9. ไม่มีลักษณะอื่นใดที่ทำให้ไม่สามารถให้ความเห็นอย่างเป็นอิสระเกี่ยวกับการดำเนินงานของบริษัท

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

ในกรณีที่บุคคลที่บริษัท แต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระเป็นบุคคลที่มีหรือเคยมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจ ตามข้อ 4 หรือมีการให้บริการทางวิชาชีพเกินมูลค่าที่กำหนดตามข้อ 6 คณะกรรมการบริษัท อาจพิจารณาผ่อนผันให้ได้ หากเห็นว่า การแต่งตั้งบุคคลดังกล่าวไม่มีผลกระทบต่อการปฏิบัติหน้าที่และการให้ความเห็นที่เป็นอิสระ

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 สุดแต่ที่ประชุมใหญ่ผู้ถือหุ้นสามัญประจำปีจะเป็นผู้กำหนดเป็นครั้งคราว 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 คณะกรรมการสรรหาฯ จะดำเนินการสรรหาบุคคลที่เหมาะสมที่จะมาดำรงตำแหน่งกรรมการฯ

กรณีที่ 1 ตำแหน่งกรรมการว่างลง เนื่องจากครบวาระ ซึ่งกรรมการต้องพ้นจากตำแหน่ง 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 คณะกรรมการสรรหาฯ จะดำเนินการสรรหาเมื่อคณะกรรมการบริษัทฯ มีมติให้แต่งตั้งทดแทน โดยอาจพิจารณารายชื่อบุคคลที่เหมาะสมจาก (1) บัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ตามประกาศของกระทรวงการคลัง (Director's Pool) จำนวนไม่น้อยกว่า

1 ใน 3 ของจำนวนกรรมการ (2) การเสนอชื่อของผู้ถือหุ้น (ถ้ามี) (3) การเสนอชื่อของประธานกรรมการบริษัทฯ กรรมการบริษัทฯ ฯลฯ (4) การเสาะหาบุคคลที่มีความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ที่เหมาะสมกับบริษัทฯ ตามตาราง Skill Matrix ที่กำหนดให้เหมาะสมกับธุรกิจและกลยุทธ์ของบริษัทฯ

- 2.2 คณะกรรมการสรรหาฯ กลั่นกรองให้ได้บุคคลที่มีคุณสมบัติสอดคล้องกับเกณฑ์คุณสมบัติที่กำหนดไว้
- 2.3 เลขาธิการคณะกรรมการสรรหาฯ ดำเนินการตรวจสอบคุณสมบัติของบุคคลที่จะได้รับการเสนอชื่อให้เป็นกรรมการบริษัทฯ ตามวิธีการที่ได้กำหนดไว้ในหลักเกณฑ์การดำเนินการสรรหากรรมการบริษัทฯ
- 2.4 คณะกรรมการสรรหาฯ พิจารณาและนำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ

3. การแต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ

3.1 กรณีตำแหน่งกรรมการว่างลงเนื่องจากครบวาระที่ประชุมผู้ถือหุ้นเป็นผู้แต่งตั้งกรรมการโดยใช้เสียงข้างมากตามหลักเกณฑ์และวิธีการ ดังนี้

1. ผู้ถือหุ้นคนหนึ่งมีคะแนนเสียงเท่ากับหนึ่งหุ้นต่อหนึ่งเสียง
2. ผู้ถือหุ้นแต่ละคนจะต้องใช้คะแนนเสียงที่มีอยู่ทั้งหมดเลือกตั้งบุคคลคนเดียวหรือหลายคนเป็นกรรมการก็ได้ แต่จะแบ่งคะแนนเสียงให้แก่ผู้ใดมากน้อยเพียงใดไม่ได้
3. บุคคลซึ่งได้รับคะแนนเสียงสูงสุดตามลำดับลงมา เป็นผู้ได้รับการเลือกตั้งเป็นกรรมการเท่าจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ในกรณีที่บุคคลซึ่งได้รับการเลือกตั้งในลำดับถัดลงมา มีคะแนนเสียงเท่ากันเกินจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ให้เลือกตั้งด้วยวิธีจับสลากเพื่อให้ได้ตามจำนวนกรรมการที่จะพึงมี

3.2 กรณีที่ตำแหน่งกรรมการว่างลงเพราะเหตุอื่นนอกจากถึงคราวออกตามวาระ ให้คณะกรรมการเลือกบุคคลหนึ่งซึ่งมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามกฎหมาย เข้าเป็นกรรมการแทนในการประชุมคณะกรรมการคราวถัดไปด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่า 3 ใน 4 ของจำนวนกรรมการ

ที่ยังเหลืออยู่ เว้นแต่วาระของกรรมการจะเหลือน้อยกว่า 2 เดือน บุคคลซึ่งเข้าเป็นกรรมการแทนดังกล่าว จะอยู่ในตำแหน่งกรรมการได้เพียงเท่าวาระที่ยังเหลืออยู่ของกรรมการที่ตนแทน

การสรรหาผู้บริหารระดับสูงสุด

การแต่งตั้งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ซึ่งเป็นตำแหน่งเจ้าหน้าที่บริหารสูงสุดของบริษัทฯ นั้น คณะกรรมการบริษัทฯ จะแต่งตั้งคณะกรรมการสรรหาผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ซึ่งประกอบด้วยกรรมการ 5 คน โดยมีรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายทรัพยากรบุคคลเป็นเลขานุการ คณะกรรมการสรรหาผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่มีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดหลักเกณฑ์วิธีการสรรหา และดำเนินการสรรหาผู้ที่มีความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์ที่เหมาะสม โดยมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามพระราชบัญญัติคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2518 (และที่แก้ไขเพิ่มเติม) และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และเสนอชื่อผู้ผ่านการคัดเลือกที่สมควรได้รับการแต่งตั้งต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาต่อไป

ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายการไปดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทอื่นของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ไว้อย่างชัดเจน ดังนี้

1. ห้ามแต่งตั้งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และฝ่ายบริหารบริษัทฯ เป็นกรรมการในรัฐวิสาหกิจอื่น เว้นแต่กรณีมีกฎหมายกำหนด หรือกรณีแต่งตั้งเป็นกรรมการของบริษัทที่บริษัทฯ ถือหุ้น
2. เป็นกรรมการในองค์กรภาครัฐที่ไม่ได้ตั้งขึ้นเพื่อผลประโยชน์ทางการเมืองได้
3. เป็นกรรมการในองค์กรภาคเอกชนที่จัดตั้งขึ้นเพื่อประโยชน์ส่วนรวมได้ เช่น สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย หอการค้าไทย สมาคมการจัดการธุรกิจ ฯลฯ

โดยการไปดำรงตำแหน่งกรรมการที่บริษัทอื่น ให้กรรมการผู้อำนวยการใหญ่เสนอขออนุมัติการเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทอื่นจากคณะกรรมการบริษัทฯ

ทั้งนี้ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ซึ่งเป็นกรรมการที่เป็นผู้บริหารของบริษัทฯ ไม่เป็นกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่นที่มีใช้บริษัทในเครือ

การกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง

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

ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้จัดทำคู่มือในการปฏิบัติหน้าที่ของผู้แทนบริษัทฯ เพื่อให้ผู้แทนบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และแนวทางที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน สอดคล้องกับนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งในคู่มือนี้ได้กำหนดถึง ข้อพึงปฏิบัติที่ดีของกรรมการผู้แทน ข้อพึงระมัดระวัง หน้าที่และความรับผิดชอบโดยให้ยึดถือปฏิบัติตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ และข้อบังคับ ตลอดจนมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อรักษาประโยชน์ของบริษัทฯ 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 เป็นประจำทุกไตรมาสและรายปี เพื่อเป็นข้อมูลสนับสนุนให้ฝ่ายบริหารใช้ในการตัดสินใจ กำหนดทิศทางและแนวทางในการกำกับดูแลการลงทุนในบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้องได้ต่อไป

การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน

บริษัทฯ มีนโยบายปฏิบัติตามกฎหมายของตลาดหลักทรัพย์ฯ และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์อย่างเคร่งครัด โดยบริษัทฯ ให้ความสำคัญในเรื่องหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อให้บรรลุผลในทางปฏิบัติ ในปี 2560 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้อนุมัติให้ปรับปรุงนโยบาย เรื่องการป้องกันการรั่วข้อมูลภายในเพื่อประโยชน์ส่วนตน ให้สอดคล้องกับพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2559 ในการห้ามกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ซึ่งรู้หรือครอบครองข้อมูลภายใน ทำการซื้อ ขาย หลักทรัพย์ที่ออกโดยบริษัทฯ โดยอาศัยข้อมูลภายในซึ่งเป็นสาระสำคัญต่อการเปลี่ยนแปลงราคาหรือมูลค่าของหลักทรัพย์ที่ยังมิได้เปิดเผยต่อสาธารณชนทั่วไป หรือตลาดหลักทรัพย์ และตนได้ล่วงรู้มาในตำแหน่งหรือฐานะที่สามารถล่วงรู้ข้อเท็จจริงหรือการเป็นพนักงานของบริษัทฯ ไม่ว่าจะกระทำได้กล่าวจะกระทำเพื่อประโยชน์ตนเองหรือผู้อื่น หรือการนำข้อมูลภายในไปเปิดเผยให้ผู้อื่นกระทำได้กล่าว โดยห้ามกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน รวมถึงกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานที่พ้นจากตำแหน่งในช่วงเวลา 6 เดือน ซึ่งรู้หรือครอบครองข้อมูลภายใน ห้ามทำการซื้อขายหลักทรัพย์ที่ออกโดยบริษัทฯ ก่อนการประกาศงบการเงิน 1 เดือน และหลังประกาศ 3 วัน

นโยบายดังกล่าวยังได้กำหนดให้ทุกหน่วยงาน มีระบบบริหารจัดการในการกำกับดูแลการใช้ข้อมูลภายใน และข้อมูลลับที่ดี เพื่อป้องกันมิให้ข้อมูลลับของบริษัทฯ รั่วไหล ซึ่งจะทำให้บริษัทฯ เสียหาย หรือถูกนำไปใช้เพื่อประโยชน์ในทางมิชอบ อันเป็นการเอาเปรียบผู้ลงทุน และในปี 2562 บริษัทฯ ได้ทำการเผยแพร่ ประชาสัมพันธ์ให้ความรู้เกี่ยวกับแนวปฏิบัติในการเปิดเผยและรักษาข้อมูลที่มีผลกระทบต่อราคาหลักทรัพย์ให้แก่ กรรมการ ผู้บริหาร พนักงานในหน่วยงานต่าง ๆ ของบริษัทฯ เพื่อให้เกิดการตระหนักรู้และสามารถนำไปปฏิบัติได้

นอกจากนั้น ยังจัดทำระเบียบวาระแจ้งคณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหารทุกเดือนเรื่องรายงานการถือครองหุ้น การบินไทยของกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหารระดับสูง รวมทั้งของคู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ เพื่อแจ้งให้ทราบถึงการเปลี่ยนแปลงการถือครองหุ้นของคณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหาร รวมทั้งแจ้งบทลงโทษ กรณีไม่ได้จัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงการถือหลักทรัพย์ต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ภายในระยะเวลาที่กำหนด

คำตอบแทนของผู้สอบบัญชี

คำตอบแทนจากการสอบบัญชี

บริษัทฯ และบริษัทย่อย จ่ายคำตอบแทนการสอบบัญชีให้แก่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน (สตง.) ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ ในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา มีจำนวนเงินรวม 4,670,000 บาท โดยบริษัทฯ ไม่ได้จ่ายคำตอบแทนให้กับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกับ สตง.ในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา

ค่าบริการอื่น

บริษัทฯ และบริษัทย่อย จ่ายคำตอบแทนของการบริการอื่น ซึ่งได้แก่ ค่าธรรมเนียมตรวจสอบปีนำส่ง BOI ให้แก่ สตง. ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ ในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา มีจำนวนเงินรวม 350,000 บาท แต่บริษัทฯ ไม่ได้จ่ายค่าบริการอื่นให้บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกับ สตง. ในรอบปีบัญชีที่ผ่านมาหรือจ่ายในอนาคตอันเกิดจากการตกลงที่ยังให้บริการไม่แล้วเสร็จในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา

การนำหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียน 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 2562 คณะกรรมการกำกับดูแลด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล ซึ่งเป็นตัวแทนของคณะกรรมการบริษัทฯ ได้รับทราบสรุปการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี สำหรับบริษัทจดทะเบียน ปี 2560 ซึ่งสำนักเลขานุการบริษัทฯ ได้เป็นผู้ประเมินในเบื้องต้น และได้รายงานเพื่อคณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาทบทวนการดำเนินการตาม CG Code โดยคณะกรรมการฯ เห็นควรให้ฝ่ายจัดการพิจารณาทบทวนการนำหลักปฏิบัติตาม CG Code ไปปรับใช้ตามบริบทธุรกิจของบริษัทฯ ในหัวข้อที่ยังปฏิบัติได้ไม่ครบถ้วนต่อไป โดยกำหนดให้มีแผนงานเพื่อทบทวนการนำหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี สำหรับบริษัทจดทะเบียนมาปรับใช้เป็นประจำทุกปี

การปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีในเรื่องอื่นๆ

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

จากผลการประเมินตามโครงการสำรวจการกำกับดูแลกิจการบริษัทจดทะเบียนประจำปี 2562 (Corporate Governance Report of Thai Listed Companies 2019: CGR 2019) ในปี 2562 บริษัทฯ ได้รับผลคะแนนประเมินในภาพรวม 93 คะแนน อยู่ในเกณฑ์ “ดีเลิศ” (Excellent CG Scoring) หรือได้เครื่องหมายสูงสุดคือ 5 ดาว จากคณะกรรมการบริษัทภิบาลแห่งชาติ ต่อเนื่องเป็นปีที่ 2 ซึ่งการประเมินดำเนินการโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ด้วยการสำรวจการกำกับดูแลกิจการของบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ จำนวน 657 บริษัท อย่างต่อเนื่องมาตั้งแต่ปี 2544 เพื่อติดตามพัฒนาการด้านการกำกับดูแลกิจการของบริษัทจดทะเบียนในประเทศไทย และให้ข้อเสนอแนะเพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาการกำกับดูแลกิจการ หลักเกณฑ์ที่ใช้พิจารณาในการสำรวจการกำกับดูแลกิจการที่ดี อิงหลักเกณฑ์ในการประเมินที่พัฒนาจากหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของ Organization for Economic Cooperation and Development (OECD) โดยมีความสอดคล้องกับหลักเกณฑ์ ASEAN Corporate Governance Scorecard (ASEAN CG Scorecard) ซึ่งเป็นมาตรฐานสากลสำหรับบริษัทจดทะเบียนของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

ในปี 2562 บริษัทฯ ได้ดำเนินการในเรื่องต่างๆ เพื่อปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ดังนี้

1) สิทธิของผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับผู้ถือหุ้นและสิทธิของผู้ถือหุ้น การทำให้ผู้ถือหุ้นไว้วางใจและมั่นใจในการลงทุนกับบริษัทฯ คือ การที่บริษัทฯ มีนโยบาย หรือการดำเนินการที่ปกป้องและรักษาสิทธิขั้นพื้นฐานของผู้ถือหุ้นที่พึงได้รับ ได้แก่ สิทธิในการซื้อขาย การโอนหลักทรัพย์ที่ตนถืออยู่ สิทธิในการมีส่วนแบ่งผลกำไรของบริษัทฯ สิทธิการได้รับข้อมูลของบริษัทฯ อย่างเพียงพอและทันเวลา สิทธิต่างๆ ในการเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้น สิทธิการมอบฉันทะให้บุคคลอื่นเข้าประชุมและออกเสียงลงคะแนนแทน สิทธิการแสดงความคิดเห็นและซักถามในการประชุมผู้ถือหุ้น สิทธิในการเสนอเรื่องเพื่อบรรจุเป็นระเบียบวาระการประชุมและเสนอชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อรับการพิจารณาเลือกตั้งเป็นกรรมการบริษัทฯ สิทธิในการร่วมตัดสินใจในเรื่องสำคัญของบริษัทฯ เช่น การเลือกตั้งกรรมการ การอนุมัติธุรกรรมที่สำคัญและมีผลต่อทิศทางการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ 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 2/2562 เมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2562 ได้มีมติกำหนดให้จัดการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2562 ในวันที่ 26 เมษายน 2562 ซึ่งอยู่ภายในกำหนดระยะเวลา 4 เดือน นับแต่วันปิดบัญชีประจำปีของบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้เปิดเผยมติดังกล่าวในเว็บไซต์ของตลาดหลักทรัพย์ฯ และเผยแพร่คำบอกกล่าวเรียกประชุมผู้ถือหุ้นในเว็บไซต์ของบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 25

มีนาคม 2562 โดยการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2562 ได้จัดขึ้น ณ ห้องประชุมชัยพฤกษ์ หอประชุมกองทัพอากาศ (อาคารทองใหญ่) ถนนพหลโยธิน เขตสายไหม กรุงเทพมหานคร มีผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบฉันทะแทนจำนวน 680 ราย (ณ เวลาเปิดการประชุม) ถือหุ้นรวมกันทั้งสิ้น 1,574,956,255 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 72.15 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดของบริษัทฯ เข้าร่วมประชุมครบเป็นองค์ประชุมตามข้อบังคับของบริษัทฯ โดยมีประธานกรรมการบริษัทฯ ประธานคณะกรรมการชุดย่อย กรรมการและผู้บริหารบริษัทฯ เลขาธิการบริษัทฯ ผู้สอบบัญชี และที่ปรึกษากฎหมาย เข้าร่วมประชุมอย่างพร้อมเพรียงกัน ทั้งนี้ รายละเอียดในการดำเนินการประชุมมีดังนี้

• ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้น

ในการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2562 เพื่อเป็นการส่งเสริมการกำกับดูแลกิจการที่ดีเกี่ยวกับการดูแลสิทธิของผู้ถือหุ้น บริษัทฯ ได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอเรื่องเพื่อพิจารณาบรรจุเป็นระเบียบวาระการประชุมและเสนอชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อรับการพิจารณาเลือกตั้งเป็นกรรมการบริษัทฯ เป็นการล่วงหน้าก่อนที่บริษัทฯ จะส่งหนังสือเชิญประชุม คือ ตั้งแต่วันที่ 12 กันยายน - 31 ธันวาคม 2561 โดยได้เปิดเผยรายละเอียดหลักเกณฑ์และวิธีการไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ และบริษัทฯ ได้ลงประกาศในทางหนังสือพิมพ์ข่าวหุ้น (รายวัน) ฉบับลงวันที่ 24-26 กันยายน 2561 และหนังสือพิมพ์ประชาชาติธุรกิจ ฉบับลงวันที่ 27-30 กันยายน 2561 พร้อมทั้งได้มีหนังสือแจ้งตลาดหลักทรัพย์ฯ ในเรื่องดังกล่าว โดยไม่มีผู้ถือหุ้นเสนอชื่อบุคคลเพื่อรับการพิจารณาแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทฯ หรือเสนอวาระการประชุมล่วงหน้าแต่อย่างใด

การส่งเอกสารการประชุมและการมอบฉันทะ

บริษัทฯ ได้จัดส่งหนังสือเชิญประชุม ซึ่งบรรจุระเบียบวาระที่สำคัญอย่างครบถ้วนตามกฎหมาย ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ และข้อบังคับของบริษัทฯ อาทิ รายละเอียดระเบียบวาระการประชุมที่เพียงพอที่จะประกอบการตัดสินใจ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ระบุอย่างชัดเจนในแต่ละระเบียบวาระที่น่าเสนอว่า เป็นเรื่องที่น่าเสนอเพื่อทราบ เพื่ออนุมัติ หรือเพื่อพิจารณา รวมทั้งนำเสนอความเห็นของคณะกรรมการบริษัทฯ ในแต่ละระเบียบวาระอย่างชัดเจน รายงานประจำปี พร้อมทั้งเอกสารประกอบการประชุม เอกสารที่ต้องใช้ในการมอบฉันทะ และระบุวิธีการไว้ชัดเจนให้แก่ผู้ถือหุ้นได้พิจารณา ล่วงหน้าก่อนการประชุม และได้ประกาศในหนังสือพิมพ์รายวันภาษาไทย เรื่องคำบอกกล่าวเรียกประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นติดต่อกันไม่น้อยกว่า 3 วัน และก่อนวันประชุม

ไม่น้อยกว่า 3 วัน รวมถึงได้เผยแพร่หนังสือเชิญประชุม พร้อมทั้งเอกสารประกอบการประชุมในเว็บไซต์ของบริษัทฯ ล่วงหน้าก่อนการประชุมมากกว่า 30 วัน เพื่อบอกกล่าว ผู้ถือหุ้นล่วงหน้าในเวลาที่เพียงพอสำหรับเตรียมตัวศึกษา ข้อมูลในการพิจารณาเกี่ยวกับระเบียบวาระการประชุมก่อนมา เข้าร่วมประชุม หนังสือเชิญประชุมได้จัดส่งให้กับผู้ถือหุ้น ทุกรายที่มีรายชื่อปรากฏในสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ รวมทั้งได้แต่งตั้งกรรมการอิสระ เป็นผู้รับมอบฉันทะแทน ผู้ถือหุ้น ในกรณีที่ผู้ถือหุ้นประสงค์จะมอบฉันทะให้ผู้อื่น มาประชุมแทน สามารถเลือกมอบฉันทะให้บุคคลใดบุคคลหนึ่ง หรือกรรมการอิสระของบริษัทฯ เข้าประชุมแทนได้

• วันประชุมผู้ถือหุ้น

การเข้าร่วมประชุมและการลงทะเบียน

บริษัทฯ ได้แจ้งในเอกสารประกอบการประชุมที่จัดส่งพร้อม หนังสือเชิญประชุม เพื่อให้ผู้ถือหุ้นทราบถึงกระบวนการและ ขั้นตอนในการเข้าร่วมประชุม การตรวจสอบเอกสารหรือ หลักฐานเพื่อแสดงสิทธิในการเข้าร่วมประชุม บริษัทฯ ได้อำนวยความสะดวกให้กับผู้ถือหุ้น โดยได้กำหนดวันเวลา การประชุม สถานที่ประชุมที่มั่นคงในด้านการรักษาความปลอดภัยให้กับผู้ถือหุ้น จัดเจ้าหน้าที่ลงทะเบียน และกำหนด จุดบริการรับลงทะเบียนให้แก่ผู้ถือหุ้นทั่วไป ผู้ถือหุ้นสูงอายุ และผู้รับมอบฉันทะที่เข้าร่วมประชุมอย่างเหมาะสมและ เพียงพอ โดยผู้ถือหุ้นสามารถลงทะเบียนเข้าร่วมประชุม ได้ล่วงหน้าก่อนเวลาประชุม 4 ชั่วโมง และต่อเนื่องจนกว่า การประชุมผู้ถือหุ้นจะแล้วเสร็จ โดยบริษัทฯ ได้จัดการเลี้ยง รับรองที่เหมาะสมแก่ผู้ถือหุ้นที่มาประชุมด้วย

การเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นซักถามและแสดงความคิดเห็น การลงมติ และการบันทึกรายงานการประชุม

ในการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2562 ก่อนดำเนินการประชุม เลขานุการบริษัทฯ ได้มีการแจ้งรายละเอียดของ องค์ประชุม อธิบายวิธีการลงคะแนน การใช้บัตรลงคะแนน การเก็บบัตรลงคะแนน การนับคะแนนเสียง และเปิดเผย ผลการนับคะแนนในแต่ละระเบียบวาระอย่างชัดเจน โปร่งใส รวมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นซักถาม หรือแสดงความคิดเห็น อย่างเหมาะสมและเพียงพอ และให้ฝ่ายบริหารที่เกี่ยวข้องชี้แจง และให้ข้อมูลต่างๆ แก่ผู้ถือหุ้นอย่างครบถ้วนและชัดเจน สำหรับการลงคะแนนและนับคะแนนเสียง บริษัทฯ ปฏิบัติตามข้อบังคับ ของบริษัทฯ ที่กำหนดให้หุ้น 1 หุ้นมีเสียง 1 เสียง และมติ ของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ให้ถือคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้น ซึ่งมาประชุมและมีสิทธิออกเสียงลงคะแนน ถ้ามีคะแนนเสียง เท่ากัน ให้ประธานในที่ประชุมออกเสียงเพิ่มขึ้นอีกเสียงหนึ่ง

เป็นเสียงข้างขาด การนับคะแนนในกรณีระเบียบวาระทั่วไป จะบันทึกคะแนนจากบัตรลงคะแนนที่ไม่เห็นด้วยและงดออกเสียง ส่วนที่เหลือนับเป็นคะแนนเสียงเห็นด้วย สำหรับระเบียบวาระ เลือกตั้งกรรมการ จะบันทึกคะแนนบัตรลงคะแนนทุกใบ โดยแยกคะแนนเป็น เห็นด้วย ไม่เห็นด้วย งดออกเสียง และ ส่วนที่เหลือนับเป็นไม่ลงบัตรลงคะแนน

รวมทั้งบริษัทฯ มีการจดบันทึกรายงานการประชุมอย่างครบถ้วน และมีการบันทึกภาพประชุมในลักษณะสื่อวีดิทัศน์ และพร้อมให้บริการเผยแพร่แก่ผู้ถือหุ้นที่สนใจ

• ภายหลังวันประชุมผู้ถือหุ้น

การแจ้งมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ ได้แจ้งมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นผ่านระบบข่าวของ ตลาดหลักทรัพย์ฯ ภายหลังจากการประชุมผู้ถือหุ้นในวันเดียวกัน ซึ่งมติดังกล่าวได้ระบุผลของมติ (เห็นชอบ/ ไม่เห็นชอบ) และผลของการลงคะแนนเสียง (เห็นด้วย/ ไม่เห็นด้วย/งดออกเสียง) ในแต่ละระเบียบวาระ และจัดส่ง รายงานการประชุมผู้ถือหุ้น ซึ่งจดบันทึกรายชื่อกรรมการ/ ผู้บริหารที่เข้าร่วมประชุม ผลของมติ (เห็นชอบ/ไม่เห็นชอบ) และผลของการลงคะแนนเสียง (เห็นด้วย/ไม่เห็นด้วย/ งดออกเสียง) ในระเบียบวาระที่ขอรับรอง/อนุมัติจากผู้ถือหุ้น รวมทั้งประเด็นอภิปรายที่สำคัญ ข้อซักถามของผู้ถือหุ้น ในแต่ละระเบียบวาระและการชี้แจงของบริษัทฯ อย่างละเอียด ให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ และเผยแพร่รายงานการประชุมผู้ถือหุ้น บนเว็บไซต์ภายในระยะเวลา 14 วัน นับแต่วันประชุมผู้ถือหุ้น และจัดส่งให้ผู้ถือหุ้นที่อภิปรายในที่ประชุม พร้อมทั้งเปิดโอกาส ให้ผู้ถือหุ้นแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับรายงานการประชุม ดังกล่าวได้ภายในเวลา 30 วัน นับจากวันที่เผยแพร่

บริษัทฯ ได้จัดส่งให้หน่วยงานราชการภายในกำหนดเวลา โดยบริษัทฯ ได้จัดทำมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น ซึ่งส่งผ่านระบบข่าว ของตลาดหลักทรัพย์ฯ และเผยแพร่รายงานการประชุม ผู้ถือหุ้นเป็นภาษาอังกฤษบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ เพื่อให้ ผู้ถือหุ้นต่างชาติได้รับข้อมูลอย่างทั่วถึงกัน ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่มีการกีดกันหรืออุปสรรคในการติดต่อสื่อสารระหว่างกัน ของผู้ถือหุ้น

2) การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน

นโยบายของบริษัทฯ คือการอำนวยความสะดวกให้ผู้ถือหุ้น และปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมกัน เป็นธรรม และเป็นไปตามข้อกำหนดกฎหมาย รวมทั้งมีมาตรการ ป้องกันกรณีที่กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานใช้ข้อมูล ภายในเพื่อแสวงหาผลประโยชน์ให้แก่ตนเองหรือพวกพ้อง

ในทางมิชอบ อาทิ การซื้อขายหลักทรัพย์โดยใช้ข้อมูลภายใน (Insider Trading) การนำข้อมูลภายในไปเปิดเผยกับบุคคลที่เกี่ยวข้องกับกรรมการ และผู้บริหาร เพื่อสร้างความมั่นใจในการลงทุนกับบริษัทตามแนวทางโครงการประเมินคุณภาพการจัดประชุมสามัญผู้ถือหุ้น (AGM Checklist) ได้แก่ การป้องกันสิทธิขั้นพื้นฐานของผู้ถือหุ้นการกำหนดให้สิทธิออกเสียงในที่ประชุมเป็นไปตามจำนวนหุ้นที่ถืออยู่ โดยหนึ่งหุ้นมีสิทธิเท่ากับหนึ่งเสียง การกำหนดให้กรรมการอิสระเป็นผู้มีหน้าที่ดูแลผู้ถือหุ้นส่วนน้อย การให้บริษัทศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ เป็นนายทะเบียนหลักทรัพย์ การดำเนินการประชุมตามลำดับระเบียบวาระที่ได้แจ้งไว้ในหนังสือเชิญประชุม การเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นมีสิทธิมอบฉันทะให้ผู้อื่นมาประชุมและลงมติแทน การจัดสรรเวลาประชุมอย่างเพียงพอเพื่อเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นมีสิทธิอย่างเท่าเทียมกันในการแสดงความคิดเห็นและตั้งคำถาม และการเปิดเผยข้อมูลผ่านเว็บไซต์ของบริษัท เพื่อให้ผู้ถือหุ้นได้รับข้อมูลข่าวสารสำคัญที่มีการเปลี่ยนแปลง บริษัท มีการส่งหนังสือเชิญประชุมและเอกสารประกอบการประชุมเป็นภาษาอังกฤษให้กับผู้ถือหุ้นต่างชาติ และภายหลังการประชุม ฝ่ายบริหารได้มอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำเสนอแนะของผู้ถือหุ้นไปพิจารณาว่าสามารถดำเนินการได้หรือไม่

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 โดยปฏิบัติตามกฎระเบียบ ข้อบังคับ และประเพณีอันดีงาม ปฏิบัติต่อผู้ร่วมงานโดยให้เกียรติซึ่งกันและกัน เคารพสิทธิส่วนบุคคล ร่วมมือช่วยเหลือกัน ผู้บริหารพึงปฏิบัติตนเป็นแบบอย่างที่ดี มีคุณธรรม

ผู้ปฏิบัติงานก็พึงปฏิบัติต่อผู้บังคับบัญชาด้วยความเคารพ ปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความรู้ความสามารถ ทุ่มเทร่างกาย แรงใจในการทำงาน เพื่อประโยชน์ของบริษัท เป็นสำคัญ

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

การปฏิบัติต่อลูกค้า

พนักงานทุกคนร่วมกันสร้างสรรค์ความพึงพอใจสูงสุด แก่ลูกค้า โดยปฏิบัติต่อลูกค้าด้วยความเต็มใจ กระตือรือร้น ยิ้มแย้มแจ่มใส มีน้ำใจ สุภาพอ่อนโยน ให้เกียรติและปฏิบัติต่อลูกค้าอย่างเท่าเทียมกัน เข้าใจในความต้องการของลูกค้า อย่างละเอียดถูกต้อง ตอบสนองความต้องการที่แท้จริง ของลูกค้า และสร้างสัมพันธ์ที่ดีกับลูกค้าอย่างสม่ำเสมอ มีระบบรับเรื่องร้องเรียนจากลูกค้า และตอบสนองข้อร้องเรียน อย่างรวดเร็ว

การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้น

บริษัท ดำเนินธุรกิจด้วยความซื่อสัตย์สุจริต โปร่งใส เป็นธรรม ปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นด้วยความเสมอภาคเท่าเทียมกัน เพื่อให้ผู้ถือหุ้นมั่นใจว่าบริษัท มีการดำเนินการอย่างรอบคอบ คำนึงถึงผลตอบแทนที่ดีแก่ผู้ถือหุ้นอย่างต่อเนื่อง และยั่งยืน

การปฏิบัติต่อคู่ค้า

ในการคัดเลือกคู่ค้า บริษัท คำนึงถึงความเสมอภาคและความซื่อสัตย์ในการดำเนินธุรกิจ โดยปฏิบัติต่อคู่ค้าทุกรายอย่างเสมอภาคบนพื้นฐานของการแข่งขันที่เป็นธรรม รวมถึงการดำเนินธุรกิจกับคู่ค้าจะต้องเป็นไปตามหลักการ คัมค่า โปร่งใส เป็นธรรม และตรวจสอบได้ หลีกเลี่ยงสถานการณ์ที่ทำให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ผู้ปฏิบัติงาน ที่ติดต่อกับคู่ค้าต้องเก็บเอกสาร การเจรจา การร่างสัญญา การทำสัญญา และการปฏิบัติตามสัญญา ไว้เป็นหลักฐาน และพิจารณาจัดทำข้อตกลงคุณธรรมร่วมกับคู่ค้า เพื่อยกระดับความโปร่งใสในกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างต่าง ๆ ของบริษัท ทำให้เกิดการแข่งขันอย่างเป็นธรรม โดย

สนับสนุนให้การดำเนินธุรกิจเป็นไปตามกรอบการแข่งขันทางการค้าที่สุจริต ยึดถือการปฏิบัติตามสัญญา/ข้อตกลง และคำมั่นที่ให้ไว้ระหว่างกันอย่างเคร่งครัด รวมทั้งส่งเสริมให้ดำเนินการตามหลักการพัฒนาอย่างยั่งยืน ด้วยความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ไม่ขัดต่อกฎหมายและศีลธรรมที่ดี

การปฏิบัติต่อเจ้าหนี้ และลูกหนี้

บริษัทฯ มีนโยบายในการปฏิบัติต่อเจ้าหนี้หรือลูกหนี้อย่างเสมอภาคและเป็นธรรม โดยรักษา และปฏิบัติตามเงื่อนไขของสัญญาที่มีต่อเจ้าหนี้หรือลูกหนี้อย่างครบถ้วน โดยหากไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขข้อหนึ่งข้อใด จะรีบแจ้งให้ทราบล่วงหน้าเพื่อหาแนวทางแก้ไขปัญหามา ไม่เรียกร้องจ่าย หรือเสนอจ่ายผลประโยชน์ใดๆ ที่ไม่สุจริตในการค้าจากเจ้าหนี้ และ/หรือ ลูกหนี้ และหากมีข้อมูลว่ามีการเรียก การรับจ่าย หรือเสนอจ่ายผลประโยชน์ใดๆ ที่ไม่สุจริตเกิดขึ้น จะต้องรีบหาแนวทางดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหา

การปฏิบัติต่อคู่แข่งทางการค้า

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

การปฏิบัติต่อแรงงาน

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญในด้านแรงงาน โดยกำหนดให้ปฏิบัติต่อผู้ปฏิบัติงานตามกฎหมายแรงงาน และข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจ้างงานอย่างเป็นธรรม ไม่เลือกปฏิบัติต่อบุคคลหนึ่งบุคคลใดเนื่องจากความแตกต่างในด้านเชื้อชาติ สัญชาติ ศาสนา เพศ อายุ การศึกษา หรือเรื่องอื่นใด และสนับสนุนให้บริษัทคู่ค้าปฏิบัติต่อแรงงานอย่างเท่าเทียมกันในทุกกระบวนการจ้างงาน ไม่ใช่แรงงานบังคับ แรงงานจากการค้ามนุษย์ แรงงานเด็ก รวมถึงการลงโทษที่เป็นการทำร้ายร่างกายหรือจิตใจ การล่วงละเมิดหรือการใช้ความรุนแรงในรูปแบบใดๆ ไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อม

การปฏิบัติต่อสังคมและส่วนรวม

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญในการมีส่วนร่วมพัฒนาชุมชนและสังคม โดยปลูกฝังจิตสำนึกที่ดีแก่ผู้ปฏิบัติงานผ่านโครงการจิตอาสาต่างๆ โดยคำนึงถึงส่วนรวม รับผิดชอบต่อ

ต่อสังคม ไม่กระทำการใด ๆ ที่จะก่อให้เกิดความเสียหายต่อชื่อเสียงของประเทศ ทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และประโยชน์สาธารณะ สนับสนุนกิจกรรมสร้างสรรค์สังคม ไม่กระทำการใด ๆ หรือสนับสนุนกิจกรรมใด ๆ ที่ขัดต่อกฎหมาย

แนวปฏิบัติด้านทรัพย์สินทางปัญญา

บริษัทฯ ถือว่าทรัพย์สินทางปัญญาเป็นทรัพย์สินที่มีค่าของบริษัทฯ ผู้ปฏิบัติงานมีหน้าที่ปกป้องดูแลรักษาทรัพย์สินทางปัญญาของบริษัทฯ ให้พ้นจากการนำไปใช้หรือเผยแพร่โดยไม่ได้รับอนุญาต เคารพและไม่ละเมิดทรัพย์สินทางปัญญาของผู้อื่น ใช้ตราสัญลักษณ์ของบริษัทฯ อย่างถูกต้องโดยได้รับอนุญาตจากหน่วยงานที่รับผิดชอบ และไม่นำไปใช้เพื่อวัตถุประสงค์ส่วนตัว

แนวปฏิบัติด้านการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน

กรุณาดูข้อมูลในหน้า 122

4) การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส

บริษัทฯ ให้ความสำคัญและปฏิบัติตามหลักการเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส ตามที่กระทรวงการคลัง ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์กำหนดไว้ โดยกำหนดให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นผู้ดูแลและเปิดเผยข้อมูลสำคัญ ทั้งข้อมูลด้านการเงินและด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ อย่างเพียงพอ ถูกต้อง ครบถ้วน ทันเวลา และโปร่งใส เพื่อสื่อสารกับผู้ถือหุ้น นักลงทุน นักวิเคราะห์และผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วนให้รับทราบข้อมูลอย่างเท่าเทียมกัน ผ่านช่องทางต่างๆ โดยบริษัทฯ มีแนวปฏิบัติดังนี้

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 โดยจัดให้มีหน่วยงาน นักลงทุนสัมพันธ์ เป็นผู้รับผิดชอบในการเสริมสร้างความสัมพันธ์อันดี การสื่อสารให้ข้อมูลที่ถูกต้องน่าเชื่อถือ มีข้อมูลวิเคราะห์และข้อมูลเชิงธุรกิจอย่างเพียงพอ รวมทั้งดำเนินการจัดแผนงาน เพื่อให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม ได้รับการปฏิบัติอย่างเท่าเทียมกัน มีสิทธิในการเข้าถึงข้อมูล และมีช่องทางในการสื่อสารกับบริษัทฯ ที่เหมาะสม ผ่านทางกิจกรรมต่าง ๆ เช่น กิจกรรมโรดโชว์ในประเทศ การเข้าประชุม/ประชุมทางโทรศัพท์กับผู้บริหาร การตอบข้อซักถามและให้ข้อมูลทางโทรศัพท์ และ/หรือ อีเมล และการจัดกิจกรรมผู้บริหารพบนักลงทุนสถาบันและนักวิเคราะห์หลักทรัพย์ เพื่อชี้แจงข้อมูลประกอบการเป็นประจำ ทุกไตรมาส อีกทั้งมีการนำนักวิเคราะห์หลักทรัพย์ และผู้มีส่วนได้เสียเข้าเยี่ยมชมบริษัทฯ และพบปะผู้บริหาร เพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็น โดยในปีนี้ได้นำผู้มีส่วนได้เสียเยี่ยมชม ฝ่ายช่าง ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อให้พนักงานและผู้ถือหุ้นมีความมั่นใจในมาตรฐานงานซ่อม และความปลอดภัยของอากาศยานของบริษัทฯ รวมทั้งฝ่ายวิศวกรบิน เพื่อแสดงถึงศักยภาพในการเป็นผู้นำในด้านอุตสาหกรรม การผลิตอาหารขนาดใหญ่ ตลอดจนเยี่ยมชมเครื่องฝึกบินจำลอง และเข้าพบผู้บริหารของบริษัทฯ เพื่อรับทราบแผนการดำเนินงานในอนาคต ณ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (สำนักงานใหญ่) นอกจากนี้แล้วยังมีการจัดกิจกรรมให้กับนักวิเคราะห์หลักทรัพย์และผู้มีส่วนได้เสีย โดยในปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้มีกิจกรรมด้านการลงทุนสัมพันธ์ ดังนี้

| กิจกรรม | จำนวน |
|---|--------------|
| โรดโชว์ในประเทศ | 2 ครั้ง/ปี |
| โรดโชว์ต่างประเทศ | 9 ครั้ง/ปี |
| การเข้าประชุม/การประชุมทางโทรศัพท์กับผู้บริหารบริษัทฯ | 8 ครั้ง/ปี |
| การตอบข้อซักถามและให้ข้อมูลทางโทรศัพท์ และทางอีเมล | 179 ครั้ง/ปี |
| การชี้แจงข้อมูลรายไตรมาส | 4 ครั้ง/ปี |
| การเยี่ยมชมกิจการบริษัทฯ | 4 ครั้ง/ปี |

การบินไทยจัดโครงการผู้ถือหุ้นเยี่ยมชมการดำเนินงานกิจการบริษัทฯ

เมื่อวันที่ 3 และ 10 ตุลาคม 2562 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้จัด “โครงการผู้ถือหุ้นเยี่ยมชมการดำเนินงานกิจการบริษัทฯ” เพื่อให้ผู้ถือหุ้นได้รับทราบข้อมูลการดำเนินงานธุรกิจของบริษัทฯ โดย ผู้ถือหุ้นได้เยี่ยมชมกิจการฝ่ายวิศวกรบิน และเยี่ยมชมโรงซ่อมเครื่องบินของฝ่ายช่าง ทั้งนี้ การบินไทยได้จัดโครงการผู้ถือหุ้นเยี่ยมชมการดำเนินงานกิจการบริษัทฯ อย่างสม่ำเสมอ ซึ่งเป็นไปตามนโยบายของตลาดหลักทรัพย์ เพื่อสร้างความรู้ ความเข้าใจที่ถูกต้องในกิจการและธุรกิจต่าง ๆ ของบริษัทฯ ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์

การเปิดเผยข้อมูลผ่านเว็บไซต์

เพื่อเป็นช่องทางให้ผู้ถือหุ้น นักลงทุน หรือผู้ที่สนใจได้รับทราบข้อมูลของบริษัทฯ อย่างทันท่วงที บริษัทฯ ได้จัดทำเว็บไซต์เพื่อเผยแพร่ข้อมูลของบริษัทฯ ต่อผู้ที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนผ่าน www.thaiairways.com ได้แก่ ข้อมูลประวัติของบริษัทฯ คณะกรรมการ บริการที่บริษัทฯ เสนอ ข่าวสารที่สำคัญ ผลการดำเนินงาน งบการเงิน ข้อมูลเกี่ยวกับผู้ถือหุ้น การประชุมผู้ถือหุ้น รายงานการประชุมผู้ถือหุ้น รายชื่อผู้ถือหุ้นรายใหญ่ สถิติต่าง ๆ การกำกับดูแลกิจการที่ดี การจัดซื้อจัดจ้าง ข้อบังคับบริษัทฯ รวมถึงรายงานสารสนเทศที่แจ้งตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เป็นต้น

การทำรายการที่เกี่ยวข้องกันและการป้องกันการขัดแย้งทางผลประโยชน์

บริษัทฯ ยึดมั่นและให้ความสำคัญในหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ที่จะขจัดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ซึ่ง คณะกรรมการบริษัทฯ ได้พิจารณารายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ หรือรายการที่เกี่ยวข้องกัน หรือรายการระหว่างกันอย่างเหมาะสมภายใต้กรอบจริยธรรมที่ดี และมีการดูแลให้คณะกรรมการบริษัทฯ ฝ่ายบริหาร และพนักงานทุกคนถือปฏิบัติโดยเคร่งครัดตามข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับตลาดทุนและตลาดหลักทรัพย์ฯ เพื่อให้เป็นที่เชื่อถือและไว้วางใจของผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย ซึ่งมีหลักเกณฑ์สำคัญ ดังนี้

บริษัทฯ ได้ออกประกาศบริษัทฯ เรื่องการเปิดเผยข้อมูลรายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ตามหลักเกณฑ์และวิธีการของตลาดหลักทรัพย์ฯ ตั้งแต่กันยายน 2547 เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ

และฝ่ายบริหารทุกท่าน ซึ่งเข้าข่ายบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน ตามคำนิยามของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์ เปิดเผยข้อมูลบุคคลและนิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน ทุกครั้งที่มีการแต่งตั้งกรรมการหรือผู้บริหารใหม่ สำนักเลขานุการบริษัท จะจัดส่งแบบฟอร์ม “รายละเอียดของบุคคลที่เกี่ยวข้องกันตามประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์ฯ เรื่องการเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในรายการที่เกี่ยวข้องกัน พ.ศ. 2546” ซึ่งได้ปรับปรุงรายละเอียดตามข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่เปลี่ยนแปลงโดยตลอด โดยให้กรรมการหรือผู้บริหารที่ได้รับแต่งตั้งใหม่ ให้ข้อมูลพร้อมลงนามรับรองความถูกต้องของข้อมูล และหากภายหลังมีการเปลี่ยนแปลงข้อมูล กรรมการหรือผู้บริหารจะต้องจัดส่งแบบฟอร์มดังกล่าวพร้อมลงนามรับรองความถูกต้องของข้อมูลทุกครั้ง โดยสำนักเลขานุการบริษัท จะจัดส่งรายละเอียดของบุคคลที่เกี่ยวข้องกันให้ประธานกรรมการบริษัท และประธานกรรมการตรวจสอบรับทราบด้วย พร้อมทั้งจัดทำสรุปรายชื่อบุคคลและนิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน นำส่งฝ่ายบริหารทุกฝ่าย และบุคคลที่เป็นผู้ประสานงานเกี่ยวกับรายการที่เกี่ยวข้องกันของแต่ละหน่วยงาน เพื่อใช้ตรวจสอบธุรกรรมที่หน่วยงานตนเองเสนอฝ่ายบริหารหรือคณะกรรมการบริษัท และหากมีรายการที่เกี่ยวข้องกันเกิดขึ้น บริษัทฯ จะดำเนินการตามขั้นตอนปฏิบัติที่กำหนดไว้ ซึ่งอ้างอิงจากกฎหมายที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งนำไปเปิดเผยในรายงานประจำปี (แบบ 56-2) และแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1)

เพื่อให้การดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องรายการที่เกี่ยวข้องกัน มีแนวทางปฏิบัติที่ชัดเจนยิ่งขึ้น บริษัทฯ ได้ออกประกาศบริษัท เรื่อง การกำหนดนโยบายราคาสำหรับรายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในเดือนมกราคม 2548 โดยในการเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัท กับบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน ใช้นโยบายการกำหนดราคาซื้อสินค้าและบริการระหว่างบริษัทฯ กับกิจการที่เกี่ยวข้อง โดยกำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับบริษัทฯ กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องเป็นลำดับแรก และใช้นโยบายราคาที่มีเงื่อนไขทางธุรกิจที่ไม่เป็นปกติหรือไม่เป็นไปตามราคาตลาดหากจำเป็น ทั้งนี้ เพื่อบริษัทฯ จะได้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และวิธีการของตลาดหลักทรัพย์ฯ รวมทั้งมาตรฐานการบัญชีได้อย่างถูกต้องและครบถ้วน

นอกจากนั้น ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหารทุกเดือน สำนักเลขานุการบริษัทฯ จะจัดทำระเบียบวาระเสนอเรื่อง “รายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)” เพื่อเปิดเผยให้คณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหารทราบว่าในแต่ละเดือนบริษัทฯ มีการเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกันหรือไม่ และยังได้เสนอเรื่องดังกล่าวต่อคณะกรรมการตรวจสอบเป็นประจำทุกไตรมาส ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ปรับปรุงขั้นตอนการปฏิบัติงานในด้านนี้ให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่เปลี่ยนแปลงไปโดยตลอด เพื่อให้การดูแลด้านการขจัดความขัดแย้งและผลประโยชน์เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีและถูกต้องตามข้อกำหนด

การปฏิบัติตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540

พระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 เป็นกฎหมายของประชาชนทุกคน เพื่อคุ้มครองสิทธิในการรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินงานต่าง ๆ ของรัฐและสนับสนุนการมีส่วนร่วมของประชาชนในการตรวจสอบการใช้อำนาจรัฐอันจะเป็นการส่งเสริมให้รัฐบาลบริหารบ้านเมืองอย่างมีประสิทธิภาพ โปร่งใส เป็นไปเพื่อประโยชน์ของประชาชนมากยิ่งขึ้น

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้ก่อตั้งศูนย์ข้อมูลข่าวสารโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารสร้างความรู้ความเข้าใจในการดำเนินงานของบริษัทฯ แก่สาธารณชน หน่วยงานภาครัฐและเอกชน ด้วยความโปร่งใสสามารถตรวจสอบได้โดยมีแนวทางการปฏิบัติงานตามระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการเปิดเผยข้อมูลข่าวสารของบริษัทฯ สอดคล้องตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 โดยยึดมั่นในหลักการ “เปิดเผยเป็นหลักทั่วไป ปกปิดเป็นข้อยกเว้น” มีการรวบรวมจัดเก็บและบริหารจัดการข้อมูลอย่างเป็นระบบ สามารถสืบค้นข้อมูลได้อย่างมีประสิทธิภาพและเป็นมาตรฐานเพื่อเผยแพร่ข้อมูลที่มีประโยชน์ให้แก่สาธารณชน โดยสามารถสืบค้นข้อมูลผ่านทางเว็บไซต์ www.thaiairways.com ในหมวด “ศูนย์ข้อมูลข่าวสาร” (Public Information Centre)

นับเป็นความภาคภูมิใจของบริษัทฯ ที่ศูนย์ข้อมูลข่าวสารสามารถดำเนินงานจนบรรลุวิสัยทัศน์ที่ได้ตั้งปณิธานตั้งแต่นั้นเริ่มแรกกว่าเป็นหน่วยงานชั้นนำและเป็นแบบอย่างที่ดีในการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร สามารถตอบสนองความต้องการ

ด้านข้อมูลข่าวสารแก่ผู้ที่เกี่ยวข้องได้อย่างเหมาะสม นำมาซึ่งภาพลักษณ์ที่ดี และเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินกิจการของบริษัท

ในปัจจุบัน ศูนย์ข้อมูลข่าวสารได้ปรับปรุงเว็บไซต์ตามข้อกำหนดของราชการ ให้เป็นศูนย์ข้อมูลข่าวสารอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อให้ประชาชนเข้าถึงข้อมูลได้สะดวกและเชื่อมโยงข้อมูลได้อย่างครบถ้วน รวมถึงการพัฒนาตามแนวทางการเชื่อมโยงระบบศูนย์กลางแลกเปลี่ยนข้อมูลภาครัฐ (Government Data Exchange Center GDX) ตามพระราชบัญญัติอำนวยความสะดวกในการพิจารณาอนุญาตของทางราชการ พ.ศ.2558 อีกทั้งได้เผยแพร่และจัดเสวนาแนวทางการป้องกันข้อมูลส่วนบุคคล Data Privacy ให้ทุกหน่วยงานมีความพร้อมในการปฏิบัติงานด้านข้อมูลส่วนบุคคลได้อย่างรอบคอบและเป็นไปตามหลักสากล

การเปิดเผยข้อมูลการถือครองหุ้นของผู้บริหารทั้งทางตรงและทางอ้อม

บริษัทฯ ได้มีการเปิดเผยข้อมูลการถือครองหุ้นของผู้บริหารทั้งทางตรงและทางอ้อม กรณาดูข้อมูล ข้อ 8 โครงสร้างการจัดการ กรณาดูข้อมูลในหน้า 77

5) ความรับผิดชอบของคณะกรรมการ

คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยผู้ทรงคุณวุฒิที่มีความเชี่ยวชาญและมากด้วยประสบการณ์ ที่เป็นประโยชน์ต่อธุรกิจการดำเนินงานของบริษัทฯ คณะกรรมการบริษัทฯ มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการกำหนดทิศทาง การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ 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 เพื่อส่งเสริมให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานยึดถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัด โดยมีการสื่อสาร เปิดเผยแนวทางปฏิบัติไว้ในคู่มือ

การกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ ผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ รวมถึงให้ผู้บังคับบัญชาในทุกระดับถือเป็นหน้าที่ที่ต้องดูแล ติดตาม ให้มีการปฏิบัติตามคู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ

การกำหนดค่าตอบแทนของกรรมการ

รายละเอียดเกี่ยวกับการกำหนดค่าตอบแทนของกรรมการ กรณาดูข้อมูลในหัวข้อ ค่าตอบแทนคณะกรรมการบริษัท หน้า 81

การประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการ

บริษัทฯ ได้กำหนดให้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นประจำทุกปี โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นเครื่องมือในการตรวจสอบการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ ซึ่งมีหลักเกณฑ์และขั้นตอนในการประเมิน คือ สำนักเลขานุการบริษัทฯ ส่งแบบฟอร์มที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการกำกับดูแลด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล สำหรับประเมินคณะกรรมการบริษัทฯ 3 แบบ ประกอบด้วย การประเมินตนเอง การประเมินไขว้ของกรรมการ การประเมินคณะกรรมการบริษัทฯ และจะเป็นผู้ทำการสุ่มรายชื่อเพื่อจัดทำผลการประเมินไขว้ โดยกรรมการผู้ถูกประเมินจะไม่ทราบว่าการกรรมการท่านใดเป็นผู้ประเมินตน

บริษัทฯ ได้จัดทำแบบประเมินกรรมการและวิธีการประเมิน นำเสนอคณะกรรมการกำกับดูแลด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาลของบริษัทฯ 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. การประเมินคณะกรรมการบริษัท (Board Evaluation) มีหัวข้อการประเมิน ดังนี้
 - 3.1 โครงสร้างและคุณสมบัติของคณะกรรมการ
 - 3.2 บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ
 - 3.3 การประชุมคณะกรรมการ
 - 3.4 การทำหน้าที่ของคณะกรรมการ
 - 3.5 ความสัมพันธ์กับฝ่ายบริหารของบริษัท

บริษัทฯ ได้นำผลการประเมินของคณะกรรมการรายงานในการประชุมคณะกรรมการบริษัท เพื่อประโยชน์ในการส่งเสริมความรู้ความสามารถของกรรมการต่อไป โดยผลการประเมินทั้ง 3 รูปแบบข้างต้น สำหรับปี 2562 สรุปได้ว่าจัดอยู่ในระดับ ดีเยี่ยม

สำหรับผลการประเมินของประธานกรรมการ ถือเป็นข้อมูลเฉพาะบุคคลไม่สามารถเปิดเผยได้

สำหรับกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เพื่อประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ตามเงื่อนไขที่ระบุในสัญญาจ้าง และนำเสนอผลการประเมินให้คณะกรรมการบริษัท พิจารณา ทั้งนี้ ผลการประเมินของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ถือเป็นข้อมูลเฉพาะบุคคลไม่สามารถเปิดเผยได้

การปฏิรูปนิเทศกรรมการใหม่

บริษัทฯ จัดให้มีการปฏิรูปนิเทศสำหรับผู้เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัท รายใหม่ โดยจะนำเสนอข้อมูลของบริษัทฯ ธุรกิจการบิน โครงสร้างการถือหุ้น กฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมถึงสิทธิประโยชน์ที่กรรมการจะได้รับ เพื่อให้กรรมการรับทราบข้อมูลที่เกี่ยวข้องเพื่อประโยชน์ในการบริหารงาน บริษัทฯ ยังมีนโยบายสนับสนุนให้กรรมการเข้าอบรมหลักสูตรจากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) เพื่อเป็นการพัฒนาสนับสนุนและส่งเสริมการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัท

การพัฒนาความรู้และทักษะของคณะกรรมการและฝ่ายบริหาร

บริษัทฯ ได้มีการส่งเสริม และสนับสนุนให้คณะกรรมการบริษัท และฝ่ายบริหาร ได้เข้ารับการอบรมหลักสูตร สัมมนา และร่วมกิจกรรมที่จัดโดยองค์กรต่าง ๆ เช่น สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ เพื่อเป็นการเพิ่มพูน พัฒนาความรู้ และแลกเปลี่ยนประสบการณ์ด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับบทบาทหน้าที่กรรมการบริษัท และกรรมการชุดย่อยอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ รวมถึงหลักสูตรต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการสนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัท ซึ่งจัดโดย IOD ทั้งนี้ กรรมการส่วนใหญ่ ได้ผ่านการอบรมหลักสูตรของ IOD ดังนี้



การเข้ารับการอบรมของคณะกรรมการบริษัท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 คณะกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหาร ได้ผ่านการอบรมหลักสูตรของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors Association: IOD) ดังนี้

| รายชื่อ | ตำแหน่ง | หลักสูตร |
|--------------------------------|-------------------------------------|---|
| พลอากาศเอก ชัยพฤกษ์ ดิษยะศริน | รองประธานกรรมการ และกรรมการอิสระ | ไม่มีการอบรม |
| พลอากาศเอก ชาญยุทธ ศิริธรรมกุล | กรรมการอิสระ | ไม่มีการอบรม |
| นายคณูชา พิชนันท์ | กรรมการ | - Directors Certification Program (DCP 211/2015) |
| นางสาวนิตยา ดิเรกสถาพร | กรรมการอิสระ | - Directors Accreditation Program (DAP 91/2011) |
| นางปรารถนา มงคลกุล | กรรมการอิสระ | - Directors Accreditation Program (DAP 2/2003) - Directors Certification Program (DCP 34/2003) - Advance Audit Committee Program (AACP 22/2016) |
| นายพงษ์ชัย อมตานนท์ | กรรมการ | - Directors Accreditation Program (DAP 30/2004) |
| นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ | กรรมการ | ไม่มีการอบรม |
| นายพินิจ พัวพันธ์ | กรรมการอิสระ | - Audit Committee Program (ACP 2/2004) - Directors Accreditation Program (DAP 25/2004) - Corporate Governance for Capital Market Intermediaries (CGI 2/2015) |
| นายวัชรวิทย์ ตันตริยานนท์ | กรรมการอิสระ | - Audit Committee Program (ACP 41/2012) - Directors Certification Program (DCP 94/2007) - Corporate Governance for Capital Market Intermediaries (CGI 6/2015) |
| นางสาวศิริกุล เลากัยกุล | กรรมการอิสระ | - Ethical Leadership Program (ELP 2/2015) - Directors Certification Program (DCP 252/2018) - Strategic Board Master Class (SBM 6/2019) |

| รายชื่อ | ตำแหน่ง | หลักสูตร |
|---|--------------|---|
| รองศาสตราจารย์ ดร. สัญลักษณ์ ปัญวัฒน์ลิขิต | กรรมการอิสระ | ไม่มีการอบรม |
| พลอากาศเอก อำนาจ จีระมณีมัย | กรรมการอิสระ | ไม่มีการอบรม |
| นายสุเมธ ดำรงชัยธรรม | กรรมการ | <ul style="list-style-type: none"> - Company Secretary Program (CSP 28/2008) - Directors Accreditation Program (DAP 21/2004) - Role Of The Compensation Committee (RCC 3/2007) |

Compliance Information Center
เป็นช่องทางสำหรับให้พนักงานของบริษัทฯ ทุกคนได้ติดตาม ศึกษา และทำความเข้าใจเกี่ยวกับข้อมูล กฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง หรือข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของบริษัทฯ

ติดตามได้ที่ THAISphere

- Rules & Regulations**
รวบรวมเนื้อหา กฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง หรือข้อบังคับต่างๆ ที่ภายในและภายนอกบริษัทฯ
- Compliance manual**
รวบรวมข้อต่างๆ ที่มาจากภายในและภายนอกบริษัทฯ เพื่อใช้เป็นกรอบแนวทางในการปฏิบัติงานของพนักงานบริษัทให้เป็นไปตามกฎเกณฑ์ที่กำหนด
- Bulletin**
วารสารที่ออกนิตยสารเกี่ยวกับกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานของพนักงานบริษัทในเครือฯ ซึ่งจะกล่าวถึงกิจกรรมต่างๆ และประชาสัมพันธ์ข่าวสารที่ออกนิตยสารต่างๆ

พนักงานสามารถอ่านและแจ้งเป็นข้อมูล
ที่เว็บไซต์ภายในที่ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ต่างๆ ได้ที่
e-Mail: compliance.info@thaiairways.com

ตามกฎหมายที่มีผลกระทบต่อบริษัทฯ อย่างมีนัยสำคัญ อาทิ เช่น พ.ร.บ.คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 หรือ Thailand's Personal Data Protection Act (PDPA) จะบังคับใช้ในวันที่ 28 พฤษภาคม 2563 โดย PDPA มีหลักการมาจากกฎหมาย GDPR ของสหภาพยุโรป (บังคับใช้ 25 พฤษภาคม 2561) ซึ่งมีบทลงโทษทางค่าปรับสูงมาก แต่ PDPA มีบทลงโทษทั้งทางแพ่ง อาญาและทางปกครอง ซึ่งบริษัทฯ ได้ตระหนักถึงความเสี่ยงในการปฏิบัติงาน และเห็นถึงความสำคัญ ในการปฏิบัติตามกฎหมายฉบับดังกล่าว จึงได้เตรียมความพร้อม และเริ่มดำเนินการตามที่กฎหมายกำหนด เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อการทำงานของ บริษัทฯ อีกทั้ง สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ได้ประกาศให้ สายการบินที่ทำการบินเข้า-ออก สหราชอาณาจักร ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดที่ระบุใน UK Modern Slavery Act 2015 (MSA) ซึ่งบริษัทฯ ได้ดำเนินงานตามข้อกำหนดฉบับดังกล่าวอย่างครบถ้วน เช่นกัน

การกำกับปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ (Compliance)

ในปี 2562 บริษัทฯ ได้รวบรวมกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อกำหนด และข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ เพื่อเผยแพร่ให้กับพนักงานและบุคลากรทุกระดับนำไปประกอบการปฏิบัติงาน ซึ่งมีการทบทวนและปรับปรุงให้ข้อมูลทันสมัยอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งมีการสื่อสาร เพื่อสร้างความตระหนัก ความรู้ ความเข้าใจในกฎเกณฑ์ต่างๆ ให้กับกรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และบุคลากรทุกระดับ นอกจากนี้ ได้มีการกำกับและติดตามหน่วยงาน พนักงานและบุคลากรที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติ

หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีที่ยังไม่อาจปฏิบัติตามเกณฑ์ของโครงการ CGR

ในปี 2562 บริษัทฯ ยังไม่อาจปฏิบัติตามครอบคลุม 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) บริษัทได้เปิดเผยถึงสิทธิในการออกเสียงของหุ้นแต่ละประเภทหรือไม่

ในกรณีนี้บริษัทฯ มีหุ้นเพียง 1 ประเภท คือ หุ้นสามัญ โดยข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อ 4 กำหนดให้หุ้นของบริษัทฯ เป็นหุ้นสามัญและเป็นหุ้นชนิดระบุชื่อผู้ถือหุ้น

4. บริษัทได้กำหนดวิธีการลงคะแนนเสียงเลือกตั้งกรรมการ โดยการลงคะแนนเสียงแบบสะสม (Cumulative Voting) หรือไม่

บริษัทฯ ไม่สามารถกำหนดวิธีการลงคะแนนเสียงเลือกตั้งกรรมการโดยการลงคะแนนเสียงแบบสะสม

(Cumulative Voting) เนื่องจากข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อ 16 กำหนดให้ผู้ถือหุ้นคนหนึ่งมีคะแนนเสียงเท่ากับหนึ่งหุ้นต่อเสียงหนึ่ง โดยผู้ถือหุ้นแต่ละคนต้องใช้คะแนนเสียงที่มีอยู่ทั้งหมดตามจำนวนหุ้นที่มี เลือกตั้งบุคคลเดียวหรือหลายคนเป็นกรรมการได้ แต่จะแบ่งคะแนนเสียงให้แก่ผู้ใดมากที่สุดเพียงได้ไม่ได้

5. คณะกรรมการได้ดูแลให้มีการจัดทำแผนสืบทอดตำแหน่งผู้บริหารสูงสุดขององค์กรหรือไม่

บริษัทฯ มีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจ จึงต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ ซึ่งกำหนดให้สรรหาผู้บริหารระดับสูงจากบุคคลที่ไม่ใช่พนักงานบริษัทฯ

6. คณะกรรมการตรวจสอบมีกรรมการอย่างน้อย 1 คนที่จบการศึกษาด้านบัญชีหรือไม่

บริษัทฯ แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งประกอบด้วยกรรมการที่มีคุณสมบัติเป็นกรรมการอิสระ และมีกรรมการตรวจสอบ 2 ท่าน ซึ่งมีความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์เพียงพอที่จะสามารถสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงินด้วยแล้ว



ความรับผิดชอบต่อสังคม



○○ บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นที่จะเป็นองค์กร
ที่ดำเนินธุรกิจด้วยความโปร่งใส โดยไม่มี
ข้อบกพร่อง ต่อการทุจริตคอร์รัปชัน
ทุกรูปแบบ



บริษัทฯ ดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม โดยคำนึงถึงสิ่งแวดล้อม สังคมชุมชน และธรรมาภิบาล (Environment, Social, Governance: ESG) โดยในปี 2562 บริษัทฯ มีการดำเนินงานกิจกรรม เพื่อพัฒนาสิ่งแวดล้อมและสังคม ได้แก่

- โครงการส่งเสริมด้านการศึกษา ได้แก่ โครงการ “การบินไทย เติมน้ำมันสร้างสรรค์แรงบันดาลใจ” เนื่องในโอกาสครบรอบ 59 ปี โดยนำคณะนักเรียนและครูจากโรงเรียนตำรวจตระเวนชายแดนการบินไทย จังหวัดสระแก้ว เยี่ยมชมเครื่องบิน และจัดกิจกรรมรับบริจาคเพื่อจัดหากระดาษ A4 จำนวน 100 รีม และเครื่องปริ้นเตอร์ 4 เครื่อง มอบให้โรงเรียนฯ นำไปใช้เป็นอุปกรณ์การเรียนการสอน

“การบินไทยมอบนิตยสารสวีสวี ให้กับสถานศึกษา จังหวัดชายแดนภาคใต้” จำนวน 1,600 เล่ม เพื่อใช้เป็นสื่อการสอนภาษาอังกฤษ และบริการวิชาการในห้องสมุดให้กับนักเรียนและบุคลากรทั่วไป

กิจกรรม “TG Young Pilot Camp For The Winner Of Thailand STEM Festival” เพื่อเป็นการส่งเสริมประสบการณ์เรียนรู้ด้านวิทยาศาสตร์ และเทคโนโลยี นำเยาวชนเข้าเยี่ยมชมศูนย์ผลิตเครื่องบิน และฝึกบินในเครื่องบินจำลอง

- โครงการ การส่งเสริมด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ กิจกรรม “Big Cleaning Day ลดปัญหาฝุ่นละอองในอากาศ” เพื่อเป็นการรณรงค์ และช่วยกันแก้ไขปัญหาทางอากาศ โดยมีการจัดกิจกรรมฉีดสเปรย์น้ำบนอาคารสูงเพื่อลดปัญหาฝุ่นละออง PM 2.5 รวมทั้งฉีดน้ำล้างต้นไม้ จัดเก็บขยะ ล้างทำความสะอาดทางเท้า และทำความสะอาดทั้งสองฝั่งถนนวิภาวดีรังสิต

การบินไทย ร่วมกับบริษัท ไทยวาโก้ จำกัด (มหาชน) รับบริจาคบราเกาท์ที่ไม่ใช้แล้วจำนวน 320 กิโลกรัม เพื่อใช้เป็นพลังงานทดแทนหลอดโลกร้อนและนำวัสดุเหลือใช้บางส่วนเป็นวัตถุดิบสร้างอาชีพแก่สตรีด้อยโอกาส

โครงการ รณรงค์ลดใช้ถุงพลาสติก THAI Technical “No Plastic Bag” เพื่อลดปริมาณใช้ถุงพลาสติก ลดขยะ และเป็นการช่วยลดโลกร้อน

การบินไทยประจำสถานีภูเก็ต ร่วมกิจกรรมในโครงการ “ทำอากาศยานภูเก็ตรักษ์ชุมชน” ประจำปี 2562 เพื่อรักษาสิ่งแวดล้อม ความสะอาด และปรับปรุงภูมิทัศน์สิ่งแวดล้อมรอบท่าอากาศยานฯ

- โครงการ การช่วยเหลือกรณีเกิดเหตุการณ์ภัยพิบัติ การบินไทยร่วมติดตามนายถาวร เสนเนียม รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม นำถุงยังชีพและน้ำดื่มช่วยเหลือผู้ประสบอุทกภัย ณ จังหวัดอุบลราชธานี
- โครงการ การส่งเสริมด้านศาสนาและวัฒนธรรม การบินไทย “จัดเที่ยวบินพิเศษ ไป-กลับ ประเทศซาอุดีอาระเบีย นำผู้แสวงบุญฮัจญ์ ประจำปี 2562” โดยนำผู้แสวงบุญฮัจญ์ออกเดินทางจากท่าอากาศยานจังหวัดนครราชสีมาไปยังท่าอากาศยานมะดีนะห์ ประเทศซาอุดีอาระเบีย รวม 15 เที่ยวบินไป-กลับ โดยมีผู้แสวงบุญชาวไทยมุสลิมเดินทางประมาณ 4,325 คน





กิจกรรม “การบินไทยจัดพีธีอุปสมบทหมู่” พนักงานการบินไทยจำนวน 17 นายร่วมอุปสมบทเพื่อถวายเป็นพระราชกุศลแก่พระบาทสมเด็จพระวชิรเกล้าเจ้าอยู่หัว ณ วัดเบญจมบพิตรดุสิตวนารามราชวรวิหาร กิจกรรม “การบินไทยนำสมาชิกชมรมต่างๆ ร่วมกวาดวัดปิดกิเลส” ณ วัดราชาธิวาสราชวรวิหาร, วัดพระราม 9, วัดบวรนิเวศราชวรวิหาร และวัดมหาธาตุยุวราชรังสฤษฎิ์

กิจกรรม “การบินไทยถวายผ้าพระกฐินพระราชทานประจำปี 2562 ณ วัดพระธาตุข่อยแส พระอารามหลวงจังหวัดแพร่” โดยบริษัทฯ และผู้มีจิตศรัทธาได้ร่วมสมทบทุนการถวายผ้าพระกฐินพระราชทาน และสนับสนุนการศึกษาให้แก่ สำนักศาสนศึกษาวัดพระธาตุข่อยแส และเป็นทุนการศึกษาแก่เด็กนักเรียน ผู้มีความประพฤติดีแต่ขาดแคลนทุนทรัพย์ รวมเป็นเงินทำบุญทั้งสิ้น 2,941,450.37 บาท

- โครงการด้านสาธารณสุข การบินไทยร่วมบริจาคเงินจำนวน 5,000,000 บาท ให้แก่สภากาชาดไทย โครงการ “กระตุกหัวใจ Virtual Run” เพื่อสมทบทุนซื้อเครื่อง AED ต่อชีวิตคนไทยทั่วประเทศ
- โครงการ การส่งเสริมด้านการดูแลประชาชนในภาคส่วนต่างๆ ได้แก่ โครงการ “ปรับปรุงและทาสีโรงอาหารโรงเรียนตำรวจตระเวนชายแดนการบินไทย จังหวัด

สระแก้ว และจัดกิจกรรมเนื่องในโอกาสวันเด็กแห่งชาติ ปี 2562” โดยนำของขวัญจากพี่ ๆ พนักงานการบินไทย อาทิ อุปกรณ์การเรียน หนังสือ เสื้อผ้า ขนม และของเล่น ไปมอบให้กับเด็กนักเรียน พร้อมจัดกิจกรรมสันตนาการเพื่อมอบความสุขให้กับเด็ก ๆ ที่โรงเรียนตำรวจตระเวนชายแดนการบินไทย อำเภอคลองหาด จังหวัดสระแก้ว

กิจกรรม “ปันรักจากการบินไทย ส่งความห่วงใยแด่ผู้สูงอายุ” การบินไทยส่งมอบอุปกรณ์การแพทย์รถเข็นผู้ป่วย จำนวน 10 คัน, ไม้เท้าช่วยพยุงจำนวน 10 คู่, ไม้เท้า จำนวน 59 ชิ้น, Walker จำนวน 26 ชิ้น และที่นั่งสำหรับขับถ่าย จำนวน 1 ชิ้น มอบให้แก่โรงเรียนช่างฝีมือทหาร นำไปซ่อมแซม หรือดัดแปลงเป็นสิ่งประดิษฐ์ใหม่ให้ผู้ป่วยที่พักฟื้นอยู่ ณ โรงพยาบาลทหารผ่านศึก และผู้สูงอายุที่พักอยู่ในชุมชนแออัดบริเวณพื้นที่รอบโรงเรียนช่างฝีมือทหาร ดำรงชีวิตที่ดีขึ้น ทั้งยังเป็นการสนับสนุนให้แก่โรงเรียนช่างได้พัฒนาทักษะฝีมือการซ่อมบำรุงอุปกรณ์อีกด้วย

ชมรมเอื้องฟ้าฟ้า สมาคมสโมสรพนักงานการบินไทย จัดโครงการ “ซับลีอดให้น้อง” ส่งมอบของบริจาค เช่น ฝ้านามัย สบู่ ยาสีฟัน เสื้อผ้าและทุนการศึกษาให้แก่เด็กยากจนในโรงเรียนบ้านห้วยนกตก จังหวัดตาก

ฝ่ายช่างสุวรรณภูมิ “ส่งมอบปฏิทินตั้งโต๊ะที่ใช้แล้ว ให้แก่มูลนิธิช่วยคนตาบอดแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชินูปถัมภ์” เพื่อนำไปดัดแปลงเป็นสมุดอักษรเบลล์สำหรับผู้พิการทางสายตา

สหกรณ์ออมทรัพย์พนักงาน บริษัท การบินไทยฯ มอบหมวกกันน็อกให้กับ สน.สุทธิสาร เพื่อนำไปแจกจ่ายให้กับประชาชนและนักเรียนในพื้นที่ สน.สุทธิสาร สวมใส่เพื่อให้เกิดความปลอดภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ “การบินไทย จัดโครงการฝึกงานสร้างอาชีพคนพิการ บ้านแม่ถก” จัดหลักสูตรโครงการผลิตการ์ด 3 มิติ (Pop-Up Card) เพื่อเป็นการให้ความรู้แก่ผู้พิการนำไปใช้ประกอบอาชีพ และสร้างรายได้ ณ วัดคาทอลิก โบสถ์คริสต์นิกาย จังหวัดนนทบุรี

กองประสานงานบริการพิเศษ จัดกิจกรรม “ทำประโยชน์ต่อสังคม ณ บ้านผู้สูงอายุรังสิต” โดยพนักงานจิตอาสา นำรายได้จากการจำหน่ายเสื้อยืดและถุงผ้า ที่ได้รับจากพนักงาน นำไปเลี้ยงอาหารกลางวัน และทำกิจกรรมสันทนาการ รวมทั้งจัดซื้อสิ่งของเครื่องใช้จำเป็นมอบให้กับ ศูนย์พัฒนาการจัดสวัสดิการสังคมผู้สูงอายุ จ.ปทุมธานี

การบินไทยร่วมกับบริษัท ไทยวาโก้ จำกัด (มหาชน) จัดกิจกรรม “ปันรักจากการบินไทย ส่งมอบความห่วงใยแก่ผู้ป่วยมะเร็ง” จัดกิจกรรมสัปดาห์ไปยัง 6 สำนักงาน เพื่อให้พนักงานและเครือข่ายจิตอาสาพร้อมประดับตกแต่งหมวกรวมจำนวน 2,165 ใบ เพื่อนำไปมอบให้แก่ผู้ป่วยมะเร็งที่ผ่านการบำบัดคีโมนำไปใช้คลุมศีรษะให้สวยงาม และจัดกิจกรรมเดินแฟชั่นโชว์เพื่อสนับสนุนการขายสินค้าที่ระลึกให้แก่มูลนิธิมะเร็งเต้านมเฉลิมพระเกียรติ ได้รายได้รวม 57,000 บาท

การบินไทย ช่วยให้เกษตรกรจำนวน 10 ราย มีรายได้จากการขายผลผลิตเป็นเงิน 228,100 บาท จากการจัดกิจกรรม “ปันรักจากการบินไทย อุดหนุนพืชผลการเกษตรกรไทย” และพนักงานได้มีโอกาสซื้อผักผลไม้ที่ปลอดภัย ไม่มีสารตกค้างหรือสารปนเปื้อนจากเกษตรกรโดยตรง ในราคาที่ยุติธรรม

การบินไทยร่วมออกบุญในงานมหกรรมอารยสถาปัตยกรรมและนวัตกรรมสุขภาพเพื่อคนทั้งมวล ครั้งที่ 4 เสนอข้อมูลการบริการและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ของการบินไทยอย่างครบวงจร สำหรับผู้พิการและผู้สูงอายุที่เดินทางด้วยวีลแชร์ เริ่มตั้งแต่บัตรโดยสารราคาพิเศษ การสำรองที่นั่ง การบริการลูกค้าภาคพื้น การบริการบนเครื่องบิน ห้องน้ำและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกบนเครื่องบิน และให้บริการอย่างต่อเนื่องจนถึงสนามบินปลายทาง รวมทั้งจัดสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อให้ผู้โดยสารที่มาใช้บริการภายในพื้นที่สำนักงานใหญ่และสำนักงานหลานหลวงของการบินไทย อีกทั้งการบินไทยได้นำที่นั่งบนเครื่องบินซึ่งสามารถปรับระดับที่พนักสำหรับขา - ออกที่นั่งได้สะดวก เพื่อให้ผู้เข้าร่วมงานได้สัมผัสความสะดวกสบายในการเดินทางด้วยเครื่องบินของการบินไทย



- การส่งเสริมด้านอื่นๆ ได้แก่ กิจกรรม เดิน-วิ่งการกุศล “THAI AIRWAYS HALF MARATHON 2019 @BAN CHANG” ซึ่งถวายเป็นพระราชกุศลแด่พระองค์เจ้าพัชรกิติยาภา บริษัทฯ ร่วมกับสมาคมสโมสรพนักงานการบินไทย เพื่อส่งเสริมการทำความดี ด้วยหัวใจถวายเป็นพระราชกุศลแด่รัชกาลที่ 10 นำรายได้หลังหักค่าใช้จ่ายมอบให้องค์การการกุศล โดยใช้พื้นที่จัดกิจกรรม ณ บริเวณริมชายหาดในอำเภอบ้านฉาง จังหวัด ระยอง

“กิจกรรมการบินไทยจัดพิธีถวายเครื่องราชสักการะถวายพระพรชัยมงคล และกิจกรรมแปรอักษรเฉลิมพระเกียรติฯ เนื่องในโอกาสสมทวมงคล พระราชพิธีบรมราชาภิเษก” เพื่อเป็นการเทิดพระเกียรติ และแสดงความสำนึกในพระมหากรุณาธิคุณ ที่ทรงมีต่อปวงชนชาวไทย ด้วยการจัดพิธีถวายเครื่องราชสักการะวางพานพุ่มถวายพระพรชัยมงคล พร้อมทั้งจัดกิจกรรมแปรอักษรเฉลิมพระเกียรติฯ และจัดนิทรรศการเฉลิมพระเกียรติ เนื่องในโอกาสสมทวมงคลพระราชพิธีบรมราชาภิเษก

ผู้สนใจสามารถศึกษารายละเอียดได้ในรายงานการพัฒนาย่างยั่งยืน ประจำปี 2562 ซึ่งบริษัทฯ เปิดเผยต่อสาธารณชนทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ ที่ www.thaiairways.com หรือ Scan QR CODE



แนวทางปฏิบัติเพิ่มเติมเกี่ยวกับการป้องกันการมีส่วนเกี่ยวข้องกับการคอร์รัปชัน

เนื่องจากบริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของปัญหาการทุจริตคอร์รัปชันและประพฤติมิชอบ จึงได้นำนโยบาย Whistle Blower หรือการเป่านกหวีด เข้ามาใช้รณรงค์ป้องกันการทุจริตคอร์รัปชันและประพฤติมิชอบ เพื่อให้บริษัทฯ เป็นองค์กรที่มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี พร้อมทั้งจัดทำระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการร้องเรียนเกี่ยวกับการทุจริตหรือการ ไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ คำสั่งบริษัท หรือธรรมาภิบาล หรือจริยธรรม ตามประมวลธรรมาภิบาลและจริยธรรม พ.ศ. 2553 (แก้ไขเพิ่มเติมครั้งที่ 2 พ.ศ. 2560) ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 25 มกราคม 2553 เพื่อให้พนักงาน ลูกจ้าง ผู้มีส่วนได้เสีย และบุคคลภายนอกใช้เป็นช่องทางในการแจ้งเบาะแส/ความเคลือบแคลงสงสัยที่อาจทำให้เข้าใจได้ว่าเป็นการกระทำทุจริต ผิดกฎหมาย

กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ คำสั่งบริษัทฯ เพื่อให้บริษัทฯ ทำการตรวจสอบข้อเท็จจริงตามระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการร้องเรียนฯ พ.ศ. 2553 อันจะนำไปสู่ความโปร่งใส เป็นธรรม และตรวจสอบได้ขององค์กรต่อไป

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม ด้วยการรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ เพื่อประโยชน์ร่วมกัน และเปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้เสียร้องเรียนในกรณีที่พบเห็นการกระทำที่ส่อไปในทางทุจริตของบุคคลในบริษัทฯ โดยมีมาตรการคุ้มครองผู้ร้องเรียน อันจะสร้างความเชื่อมั่นและความปลอดภัยให้แก่ผู้ร้องเรียน ซึ่งผู้ร้องเรียนสามารถร้องเรียนมายังผู้มีสิทธิรับข้อร้องเรียน ได้ดังนี้

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

ผู้ร้องเรียนสามารถร้องเรียนได้ 3 ช่องทาง ดังนี้

1. ร้องเรียนได้โดยตรงด้วยวาจา หรือลายลักษณ์อักษร โดยตรงต่อผู้มีสิทธิรับข้อร้องเรียน
2. ผ่านทาง E-mail ของผู้มีสิทธิรับข้อร้องเรียน ดังนี้

- ประธานกรรมการบริษัท (email: tgchairman@thaiairways.com)
- กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (email: tgpresident@thaiairways.com)
- เลขาธิการคณะกรรมการบริษัท (email: good.gov@thaiairways.com)
- 3. ทำเป็นจดหมายถึงผู้มีสิทธิรับข้อร้องเรียน
- โดยส่งมาที่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900

ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 18 ธันวาคม 2562 บริษัทฯ ได้มีการประกาศใช้ระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการร้องเรียนฯ พ.ศ.2562 โดยในระเบียบฯ ฉบับดังกล่าว ผู้ร้องเรียนสามารถร้องเรียนผ่านเว็บไซต์ของบริษัทฯ (www.thaiairways.com) ได้ด้วย

การขับเคลื่อนการป้องกันการทุจริตคอร์รัปชันและประพฤตินิยมของบริษัทฯ มีดังนี้

1. มีแผนปฏิบัติการตามยุทธศาสตร์ด้านการป้องกันการทุจริตและประพฤตินิยมของ บริษัทฯ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2560-2564 ของบริษัทฯ และแผนปฏิบัติการตามยุทธศาสตร์ด้านการป้องกันการทุจริตคอร์รัปชันและประพฤตินิยมของ บริษัทฯ ประจำปี 2562 (Action Plan) ของบริษัทฯ ที่มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต ระยะที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564) และแผนปฏิบัติการประจำปี (Action Plan) ของสำนักงาน ป.ป.ช.
2. จัดอบรมบรรยายในหัวข้อวิชา “การป้องกันการทุจริตคอร์รัปชันและประพฤตินิยม” ให้กับพนักงานบริษัทฯ ตั้งแต่พนักงานระดับแรกเข้าจนถึงระดับผู้บริหาร (Division Up) โดยบรรจุไว้ในหลักสูตรมาตรฐานของ บริษัทฯ รวมถึงการจัดอบรมบรรยายแบบ Site Visit ตามหน่วยงานต่างๆ ของบริษัทฯ ในโอกาสที่เหมาะสม
3. มีคำสั่งบริษัทฯ ที่ 106/2558 เรื่อง นโยบายการต่อต้านการทุจริตและประพฤตินิยมของ บริษัทฯ การบินไทย จำกัด (มหาชน)
4. มีคำสั่งบริษัทฯ ที่ 084/2562 เรื่อง ห้ามการให้หรือยอมรับสินบน
5. มีคำสั่งบริษัทฯ ที่ 085/2562 เรื่อง มาตรการป้องกันการขัดกันระหว่างผลประโยชน์ส่วนตนกับผลประโยชน์ส่วนรวม
6. มีประกาศบริษัทฯ ที่ 001/2562 เรื่อง เจตจำนงสุจริตในการบริหารบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มุ่งสู่การเป็นองค์กรธรรมาภิบาลและความโปร่งใส
7. เผยแพร่/ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารและกิจกรรมด้านการป้องกันการทุจริตคอร์รัปชันและประพฤตินิยมจำนวน 12 ช่องทาง อาทิเช่น PD Homepage, Thaiairways, Facebook, Line, Youtube, Poster เป็นต้น เพื่อปลูกและปลูกจิตสำนึกของพนักงานให้มีความซื่อสัตย์สุจริต มีใจรักองค์กร ไม่ยอม ไม่ทอน ไม่เฉยต่อการทุจริตคอร์รัปชันและประพฤตินิยม

8. จัดทำ Bulletin เกี่ยวกับการป้องกันการทุจริตคอร์รัปชันและประพฤตินิยม อาทิเช่น กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันการทุจริตคอร์รัปชันและประพฤตินิยม, Case Study จากข้อร้องเรียนที่ยุติแล้ว เป็นต้น จำนวนสัปดาห์ละ 2 ฉบับ (เพิ่มเติมเดือนละ 2 ฉบับ) เพื่อป้องกันการทุจริตคอร์รัปชันและประพฤตินิยม และป้องกันมิให้พนักงานกระทำความผิดวินัย
9. มีกลุ่มสมาชิก “เครือข่าย TG รวมพลัง ป้องกันภัยทุจริต” ปัจจุบันมีสมาชิกเครือข่ายฯ จำนวน 1,391 คน เพื่อช่วยกันสอดส่อง ดูแล ติดตาม เฝ้าระวัง ป้องกันการทุจริตคอร์รัปชันและประพฤตินิยม และสร้างความเข้มแข็งให้กับบริษัทฯ
10. ส่งเสริมและสนับสนุนให้พนักงานและสมาชิกเครือข่าย TG รวมพลัง ป้องกันภัยทุจริต เข้าร่วมกิจกรรมด้านการป้องกันการทุจริตคอร์รัปชันและประพฤตินิยมของ บริษัทฯ และที่หน่วยงานภายนอกจัดขึ้น อาทิเช่น สำนักงาน ป.ป.ช., องค์กรต่อต้านคอร์รัปชันประเทศไทย (ACT) เป็นต้น
11. บริษัทฯ เข้ารับการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity & Transparency Assessment: ITA) ของสำนักงาน ป.ป.ช. เป็นประจำทุกปี สำหรับการประเมิน ITA ประจำปี 2562 บริษัทฯ ได้รับผลคะแนนประเมินโดยรวมเท่ากับ 88.13 คะแนน จาก 100 คะแนนเต็ม ได้เกรดเฉลี่ย A (Very Good)

การประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (ITA) ถูกกำหนดเป็นกลยุทธ์ที่สำคัญของยุทธศาสตร์ชาติว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต ระยะที่ 3 (พ.ศ.2560-2564) ถือเป็นมาตรการป้องกันการทุจริตเชิงรุกที่หน่วยงานภาครัฐทั่วประเทศต้องดำเนินการ เพื่อนำผลคะแนนที่ได้รับนำไปปรับปรุงพัฒนาการทำงานของหน่วยงานให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น รวมถึงเพื่อยกระดับดัชนีภาพลักษณ์คอร์รัปชัน (Corruption Perception Index: CPI) ของประเทศไทยต่อไป

ทั้งนี้ บริษัทฯ ขอยืนยันว่า บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นที่จะเป็นองค์กรที่ดำเนินธุรกิจด้วยความโปร่งใส โดยไม่มีข้อยกเว้นต่อการทุจริตคอร์รัปชันทุกรูปแบบ และพร้อมให้ความร่วมมือสนับสนุนการทำงานของหน่วยงานตรวจสอบต่างๆ ในทุกกรณีจนถึงที่สุดต่อไป

การควบคุมภายในและการบริหารจัดการความเสี่ยง



เพื่อการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน บริษัทฯ ได้กำหนด
มาตรฐานในการควบคุมการบริหารจัดการภายใน
ยึดมั่นคุณค่าของความซื่อสัตย์และจริยธรรม ประเมิน
และบริหารจัดการความเสี่ยง มีการสื่อสารทั้งภายใน
และภายนอกด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล และมีการติดตาม
ประเมินผล เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการควบคุมภายใน
มากที่สุด



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

สภาพแวดล้อมการควบคุม

1 องค์การแสดงถึงความยึดมั่นในคุณค่าของความซื่อตรง (Integrity) และจริยธรรม

บริษัทฯ กำหนดแนวทางเรื่องความซื่อตรงและจริยธรรม รวมถึงการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน ข้อพึงปฏิบัติ/ไม่พึงปฏิบัติไว้ในคู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติหน้าที่ และการตัดสินใจในเรื่องต่าง ๆ อีกทั้งมีบรรจุอยู่ในหลักสูตร Orientation เพื่อให้พนักงานใหม่ทุกคนตระหนักถึงความสำคัญของธรรมาภิบาลขององค์กรและสามารถนำมาใช้ในการปฏิบัติงานต่อไป กรณีมีการประพฤติปฏิบัติฝ่าฝืนหลักจริยธรรมของบริษัทฯ ให้สำนักงานตรวจการองค์กรมีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาและตรวจสอบข้อเท็จจริงภายในกรอบระยะเวลาที่กำหนดตามระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการร้องเรียนเกี่ยวกับการทุจริตหรือการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ คำสั่งบริษัทฯ หรือตามคู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดี นอกจากนี้ ได้จัดโครงการ “การบินไทยคุณธรรม” ให้กับผู้บริหารเพื่อเป็นต้นแบบด้านคุณธรรม จริยธรรมในองค์กร กำหนดแนวปฏิบัติและออกแบบกิจกรรมส่งเสริมความดี พร้อมมุ่งขับเคลื่อนนโยบายและพัฒนาการบินไทยสู่การเป็นองค์กรคุณธรรม

ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้รับผลการประเมิน 93% อยู่ในเกณฑ์ “ดีเลิศ” ด้านการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ (Corporate Governance Report of Thai Listed Companies : 2019/CG Report) ประจำปี 2562 และได้รับเครื่องหมาย 5 ดาว จากคณะกรรมการบริษัทภิบาลแห่งชาติเป็นปีที่ 2 จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (ตลท.)

2 คณะกรรมการมีความเป็นอิสระจากฝ่ายบริหาร และทำหน้าที่กำกับดูแล (Oversight) และพัฒนาการดำเนินการด้านการควบคุมภายใน

บริษัทฯ กำหนดบทบาทหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหารไว้ในคู่มือกรรมการ โดยอ้างอิงหลักการและแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีในรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2562 และแนวทางปฏิบัติ ของกระทรวงการคลัง พระราชบัญญัติ หลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 ข้อบังคับและประกาศต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง กับคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) รวมถึงข้อบังคับและนโยบายของบริษัทฯ และเพื่อ

ให้บริษัทฯ มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Good Corporate Governance) มีการจัดทำบันทึกข้อตกลงการประเมินผลการดำเนินงาน ระหว่างบริษัทฯ กับภาครัฐผู้ผ่านสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) ซึ่งจะกำหนดตัวชี้วัด น้ำหนัก ค่าเกณฑ์วัด/เป้าหมายการดำเนินงานตามแผนกลยุทธ์ประจำปีของบริษัทฯ ที่ชัดเจน เพื่อใช้ในการประเมินผลความสำเร็จในการดำเนินธุรกิจขององค์กร มีการกำกับดูแลและติดตามผลการดำเนินงานในที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการชุดต่าง ๆ ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ อย่างสม่ำเสมอ อาทิ คณะกรรมการบริหาร คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง เป็นต้น นอกจากนี้ คณะกรรมการฯ ยังทำหน้าที่กำกับดูแลและกำหนดนโยบายในภาพรวมให้เป็นไปในทิศทางเดียวกันระหว่างบริษัทฯ และบริษัทย่อย ตลอดจนติดตามผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยผู้เชี่ยวชาญด้านต่าง ๆ เพื่อให้สอดคล้องกับภารกิจและแผนยุทธศาสตร์ของบริษัทฯ มีการกำหนดให้มีกรรมการอิสระอย่างน้อย 1 ใน 3 ของจำนวนกรรมการทั้งหมดตามข้อกำหนดของ ก.ล.ต. และ สคร. โดยในบางขณะมีกรรมการอิสระมากกว่า 50% ของกรรมการทั้งหมด จึงมั่นใจได้ว่าคณะกรรมการมีความเป็นอิสระ และมีการถ่วงดุลที่เหมาะสม

3 ฝ่ายบริหารได้จัดให้มีโครงสร้างสายการรายงานการกำหนดอำนาจในการสั่งการและความรับผิดชอบที่เหมาะสม เพื่อให้้องค์กรบรรลุวัตถุประสงค์ ภายใต้การกำกับดูแล (oversight) ของคณะกรรมการ

คณะกรรมการบริษัทฯ มีมติอนุมัติการปรับปรุงโครงสร้างองค์กรที่เหมาะสม มีการจัดสายงานหน่วยงานในการบังคับบัญชา อำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบตามที่กำหนดในเอกสาร Function Description และ Job Description ไว้อย่างชัดเจน เป็นลายลักษณ์อักษร มีการจัดทำอำนาจในการบริหารงาน (Table of Authority/ToA) สำหรับตำแหน่งงานระดับบริหาร โดยรวบรวมอำนาจการบริหารงานที่ระบุในเอกสารต่าง ๆ ของบริษัทฯ ที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดอำนาจตามตำแหน่งมาไว้ในที่เดียวกัน โดยผู้ดำรงตำแหน่งลงนามรับรองอำนาจการบริหารรายตำแหน่ง เพื่อยึดปฏิบัติตามอำนาจดังกล่าว มีการแบ่งแยกหน้าที่ที่สำคัญระหว่างการประกอบธุรกิจการบินและหน่วยธุรกิจอย่างชัดเจนเพื่อให้้องค์กรบรรลุวัตถุประสงค์



4 องค์การแสดงถึงความมุ่งมั่นในการจูงใจ พัฒนาและรักษาบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถ

บริษัทฯ มีกระบวนการในจัดหาบุคลากรที่เป็นไปตามระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการบริหารงานบุคคล และตามนโยบายบริษัทฯ โดยมีการกำหนดเกณฑ์ คุณสมบัติในการจัดหาเพื่อให้ได้บุคลากรที่มีความรู้ ความสามารถ และศักยภาพตามคุณลักษณะที่พึงประสงค์ มีการกำหนดมาตรฐานตัวชี้วัดกับเป้าหมายและเกณฑ์วัดผลที่ผู้บังคับบัญชา และพนักงานได้ทำความตกลงร่วมกัน และตามผลการประเมินศักยภาพของพนักงาน โดยบริษัทฯ ได้กำหนดตัวชี้วัดหลัก 3 ตัวชี้วัด ได้แก่ 1) EBITDA รวม, 2) กำไรสุทธิรวมหลังหักภาษี และ 3) ระดับความพึงพอใจของผู้โดยสารที่มีต่อการบริการของบริษัทฯ ในภาพรวม เพื่อให้พนักงานทุกคนมีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนการดำเนินงานของบริษัทฯ และให้ผลการปฏิบัติงานของพนักงานเชื่อมโยงสอดคล้องกับผลการดำเนินงานของบริษัทฯ โดยนำ 3 ตัวชี้วัดดังกล่าวมาใช้ในการกำหนดกรอบวงเงินการขึ้นเงินเดือนประจำปี 2563 มีการพิจารณาเลื่อนตำแหน่งงานให้กับพนักงานที่มีผลการปฏิบัติงานดี เพื่อเป็นแรงจูงใจและรักษาบุคลากรที่มีความสามารถไว้กับหน่วยงาน มีแผนการฝึกอบรมที่สอดคล้องกับลักษณะงาน และความรับผิดชอบในแต่ละระดับตำแหน่งงาน รวมถึงจัดกิจกรรมเสริมสร้างวัฒนธรรมองค์กรที่เข้มแข็งเป็นหนึ่งเดียว (Strong Corporate Culture) และปลูกฝังวัฒนธรรมองค์กรที่มุ่งเน้นการทำงานเชิงรุก (Proactive and Trust Culture) โดยพัฒนาเครือข่ายพนักงานกลุ่มผู้นำการเปลี่ยนแปลง (Change Agent) ให้สามารถเป็นแบบอย่างของวิถีปฏิบัติการทำงานเชิงรุกแบบ Cross Function

นอกจากนี้ มีการสร้างแรงจูงใจเพื่อรักษาบุคลากร โดยให้โอกาสพนักงานเข้ารับการอบรม/ปฏิบัติงานนอกสถานที่ ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ เพื่อพัฒนาศักยภาพพนักงาน เสริมสร้างแรงจูงใจ อันจะนำไปสู่การบริการที่ดี (Competent & Motivate Employees) ตลอดจนบริหารจัดการพนักงานที่มีศักยภาพสูง ระดับ 8-9 และพัฒนาผู้บริหารระดับ 10-13 ตามแผนพัฒนารายบุคคลเพื่อเตรียมความพร้อมบุคลากรที่จะสืบทอดตำแหน่งงานหลัก (Key Position) ของบริษัทฯ เพื่อขับเคลื่อนองค์กรไปสู่เป้าหมายตามวิสัยทัศน์ที่บริษัทฯ กำหนด

5 องค์การกำหนดให้บุคลากรมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการควบคุมภายใน 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 โดยมุ่งเน้นการสร้างความปลอดภัยให้กับลูกค้า ให้การบริการระดับโลก สร้างคุณค่าในทุกมิติ ด้วยวิสัยทัศน์ “เป็นสายการบินแห่งชาติที่มีการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพและมีกำไรอย่างยั่งยืน ให้บริการดีเลิศ ด้วยเสน่ห์ความเป็นไทย” มีเป้าหมาย “เป็นสายการบินชั้นนำใน 5 อันดับแรกของโลกที่ลูกค้าพึงพอใจ และสามารถแก้ปัญหาการขาดทุนสะสมภายในปี 2565” ภายใต้การรักษามาตรฐานความปลอดภัยในระดับสากลอย่างต่อเนื่อง

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้กำหนดระดับความเสี่ยงที่องค์กรยอมรับได้ (Risk Appetite) เพื่อใช้เป็นกรอบในการกำหนดกลยุทธ์ของบริษัทฯ ให้เหมาะสม สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ในการดำเนินงานของบริษัทฯ ได้

2 องค์กรระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยงที่อาจกระทบต่อการบรรลุวัตถุประสงค์ไว้อย่างครอบคลุมทั่วทั้งองค์กร

บริษัทฯ มีการวิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยงในด้านต่าง ๆ ทั้งจากปัจจัยภายนอก เช่น สภาพการณ์แข่งขันในธุรกิจการบิน เศรษฐกิจและการเมืองทั้งของโลกและภูมิภาค การก่อการร้าย ภัยพิบัติและโรคระบาด และจากปัจจัยภายใน เช่น ประสิทธิภาพของกระบวนการทำงานและการบริหารจัดการเทคโนโลยีสารสนเทศ โดยได้ระบุความเสี่ยงในด้านต่าง ๆ ได้แก่ ด้านกลยุทธ์ ด้านการดำเนินงาน ด้านการเงิน และด้านมาตรฐานและกฎระเบียบ รวมถึงสายงานต่าง ๆ ได้มีการบริหารความเสี่ยงในหน่วยงานตามคู่มือบริหารความเสี่ยงของบริษัทฯ และมีการจัดทำดัชนีชี้วัดความเสี่ยงที่สำคัญ (Key Risk Indicator/ KRI) หากระดับคะแนนของความเสี่ยงเข้าสู่ Trigger และ Threshold จะมีการทบทวนมาตรการการควบคุมและจัดทำแผนงานรองรับ

ทั้งนี้ การบริหารความเสี่ยงของบริษัทฯ อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง ซึ่งได้รับการแต่งตั้งจากคณะกรรมการบริษัทฯ

3 องค์กรได้พิจารณาถึงโอกาสที่จะเกิดการทุจริตในการประเมินความเสี่ยงที่จะบรรลุวัตถุประสงค์ขององค์กร

บริษัทฯ มีนโยบายการต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบ มีการระบุ ประเมินความเสี่ยงด้านทุจริต และติดตามความคืบหน้าของการดำเนินการเพื่อให้เกิดความโปร่งใสและเป็นธรรม มีความซื่อสัตย์สุจริตในการปฏิบัติงาน มีการประเมินแรงจูงใจและทัศนคติอันจะนำไปสู่โอกาสการทุจริตโดยพิจารณาจากผลสำรวจการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity & Transparency Assessment: ITA) โดยสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช) ซึ่งในปี 2562 บริษัทฯ ได้ผลคะแนนประเมินเฉลี่ยรวมร้อยละ 88.13 จัดอยู่ในระดับ A (เกณฑ์ระดับคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานร้อยละ 85-94.99 = A)

มีการจัดบรรยายรณรงค์ ป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบเพื่อส่งเสริมและปลูกจิตสำนึกให้พนักงานตระหนักและพึงระวังในการปฏิบัติที่เป็นการขัดต่อกฎหมาย ข้อบังคับ และระเบียบบริษัทฯ ซึ่งเป็นการกระทำผิดจากการปฏิบัติงานโดยรู้เท่าไม่ถึงการณ์ จัดทำ Bulletin ให้ความรู้เรื่องการป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบ มีเครือข่าย “TG รวมพลังป้องกันภัยทุจริต” โดยมีพนักงานเข้าร่วมเป็นสมาชิกและมีส่วนร่วมในการเฝ้าระวัง สอดส่องดูแลการกระทำทุจริตและประพฤติมิชอบ อันจะนำมาซึ่งประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ ในการสร้างบุคคลต้นแบบที่มีความซื่อสัตย์สุจริตในการปฏิบัติงานอย่างยั่งยืนต่อไป

4 องค์กรสามารถระบุและประเมินความเปลี่ยนแปลงที่อาจมีผลกระทบต่อระบบการควบคุมภายใน

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

กิจกรรมการควบคุม

1 องค์กรมีมาตรการควบคุมที่ช่วยลดความเสี่ยงที่จะไม่บรรลุวัตถุประสงค์ขององค์กรให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้

บริษัทฯ มีมาตรการควบคุมที่ช่วยลดความเสี่ยงที่จะทำให้องค์กรไม่บรรลุวัตถุประสงค์ โดยมีการกำหนดนโยบายจัดทำคู่มือการปฏิบัติงาน และระเบียบปฏิบัติต่างๆ อีกทั้งจัดทำมาตรการเพื่อควบคุมความเสี่ยง โดยพิจารณาจากปัจจัยทั้งภายในและภายนอกองค์กร ตลอดจนมีการคาดการณ์สถานการณ์ในอนาคตที่มีผลกระทบต่อการบรรลุวัตถุประสงค์ รวมทั้งมีการทบทวน ปรับปรุงระเบียบวิธีปฏิบัติต่างๆ เพื่อลดความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้

2 องค์กรเลือกและพัฒนากิจกรรมการควบคุมทั่วไปด้วยระบบเทคโนโลยี เพื่อช่วยสนับสนุนการบรรลุวัตถุประสงค์

บริษัทฯ จัดทำโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ มีนโยบายและมาตรการการรักษาความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศโดยอ้างอิงกรอบมาตรฐาน ISO: 27001 โดยออกเป็นคำสั่งบริษัทฯ เพื่อให้ทุกหน่วยงานต้องถือปฏิบัติ รวมถึงกำหนดให้มีการควบคุมกระบวนการได้มา การพัฒนาและบำรุงรักษาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศโดยจัดทำเป็นคู่มือบริหารจัดการโครงการ (Project Management Handbook) มีการจัดทำแผนแม่บท IT เพื่อจัดลำดับความสำคัญของการลงทุน และพัฒนาระบบสารสนเทศของบริษัทฯ โดยมีการทบทวนทุกปีเพื่อให้สอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกับกลยุทธ์บริษัทฯ



3 องค์การจัดให้มีกิจกรรมการควบคุมผ่านทางนโยบาย ซึ่งได้กำหนดสิ่งที่คาดหวังและขั้นตอนการปฏิบัติเพื่อให้นโยบายที่กำหนดไว้สามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้

บริษัทฯ ได้นำกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับของหน่วยงาน/องค์กรภายนอกที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการบิน ทั้งของภาครัฐและองค์กรต่าง ๆ ทั้งในและต่างประเทศ มาประมวลและจัดทำเป็นนโยบาย ระเบียบปฏิบัติ และคู่มือการปฏิบัติงาน ทั้งที่เป็นลายลักษณ์อักษรและที่เป็น Electronic File เพื่อให้มีนโยบาย ระเบียบปฏิบัติและคู่มือต่าง ๆ สามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้ โดยมีการทบทวนนโยบาย ระเบียบปฏิบัติให้เหมาะสมอยู่เสมอ

ในปี 2562 บริษัทฯ ประกาศกลยุทธ์ลดรายจ่ายเพิ่มรายได้ และเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานเพื่อร่วมกันก้าวไกลธุรกิจ บริษัทฯ รวมถึงมีการบูรณาการระหว่างบริษัทฯ กับไทยสมายล์ ให้มีการเชื่อมต่อกันได้มากขึ้น ปรับปรุงการขายให้เป็นหนึ่งเดียวกับการบินไทย โดยหาแนวทางการใช้ทรัพยากรร่วมกันในทุก ๆ ส่วน เพื่อลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินการ

สารสนเทศและการสื่อสาร

1 องค์การมีข้อมูลที่เกี่ยวข้องและมีคุณภาพ เพื่อสนับสนุนให้การควบคุมภายในสามารถดำเนินไปได้ตามที่กำหนดไว้

บริษัทฯ นำข้อมูลที่ต้องการใช้ในการดำเนินงาน โดยพิจารณาทั้งข้อมูลจากภายในและภายนอก ได้แก่ ข้อมูลด้านกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อกำหนด ข้อมูลการปฏิบัติงาน ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการบิน โดยนำมาศึกษาวิเคราะห์ พิจารณากลับกรอง และเปรียบเทียบอย่างเป็นระบบ มีระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ (IT) เพื่อรองรับการจัดเก็บ ค้นหาข้อมูล และรองรับการปฏิบัติงาน มีการพัฒนาระบบ IT ให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของข้อมูลและเทคโนโลยี อาทิ การนำระบบ Network Management System (NMS) มาใช้ในการวางแผนเที่ยวบิน วิเคราะห์และวางแผนเครือข่ายเส้นทางบินและฝูงบินระยะยาว การนำระบบ SAP-DE/WISE SAP-HCM และ SAP-BU มาใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน ช่วยให้ผู้บริหารมีข้อมูลในการพิจารณาต้นทุน และความคุ้มค่าได้เป็นอย่างดี มีการศึกษา วิเคราะห์ ประเมินปัจจัย

แวดล้อม โดยจัดทำ Feasibility Study หรือการลงทุนผ่านทางคณะกรรมการหรือคณะทำงานชุดต่าง ๆ เพื่อบริหารโครงการลงทุนให้เป็นไปตามเป้าหมาย และได้ประโยชน์สูงสุด นอกจากนี้ ยังมีศูนย์ข้อมูลข่าวสารทำหน้าที่กำกับ ดูแล บริหารจัดการด้านข้อมูลข่าวสารของบริษัทฯ ให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการอย่างเคร่งครัด

2 องค์การสื่อสารข้อมูลภายใน ซึ่งรวมถึงวัตถุประสงค์และความรับผิดชอบต่อการควบคุมภายใน ที่จำเป็นต่อการสนับสนุนให้การควบคุมภายในดำเนินไปได้ตามที่วางไว้

บริษัทฯ มีระบบสารสนเทศ และกระบวนการสื่อสารข้อมูลภายในอย่างเพียงพอและมีประสิทธิภาพ สามารถเข้าถึงข้อมูลในการปฏิบัติงานได้อย่างรวดเร็วผ่านช่องทางต่าง ๆ เช่น การประชุม เอกสาร e-mail Intranet ของบริษัทฯ ประกาศเสียงตามสาย ตลอดจนการสื่อสารผ่านสังคมออนไลน์ (Social Media) เช่น ระบบ Government Chat (G-Chat), Line Group ของสายงานต่าง ๆ เป็นต้น เพื่อให้การสื่อสารภายในองค์กรมีประสิทธิภาพทันต่อเหตุการณ์ และเข้าถึงพนักงานทุกกลุ่ม อันเป็นปัจจัยสำคัญในการเชื่อมพนักงานทั้งองค์กรเข้าไว้ด้วยกัน

อีกทั้งยังมีช่องทางสำหรับพนักงานสามารถแจ้งข้อมูลหรือเบาะแสเกี่ยวกับการทุจริตภายในบริษัทฯ (นโยบาย Whistle Blower) ตามระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการร้องเรียนเกี่ยวกับการทุจริต พ.ศ. 2562 โดยสามารถร้องเรียนโดยตรงด้วยวาจาหรือลายลักษณ์อักษรโดยตรงต่อผู้มีสิทธิ์รับข้อร้องเรียน หรือผ่านทาง e-mail, จดหมาย ถึงผู้มีสิทธิ์รับข้อร้องเรียน รวมถึงร้องเรียนผ่านเว็บไซต์ของบริษัทฯ

3 องค์การได้สื่อสารกับหน่วยงานภายนอก เกี่ยวกับประเด็นที่อาจมีผลกระทบต่อการควบคุมภายใน

บริษัทฯ ได้จัดทำรายงานประจำปี รายงานการพัฒนาอย่างยั่งยืนเผยแพร่ทาง Website ของบริษัทฯ มีการประชาสัมพันธ์ข่าวสารของบริษัทฯ ผ่านทางสื่อต่าง ๆ รวมถึง Mobile Application ตลอดจนจัดให้มีช่องทางในการร้องเรียน/สื่อสารข้อมูลจากลูกค้า/คู่ค้า สายการบินลูกค้า และองค์กร/หน่วยงานภายนอกต่าง ๆ มีการจัดทำแบบสำรวจความพึงพอใจของลูกค้า

เพื่อรับฟังปัญหาและข้อร้องเรียนที่เกิดจากการให้บริการ รวมถึงการรับข้อเสนอแนะเพื่อพัฒนาปรับปรุงการให้บริการให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ตลอดจนมีการติดต่อสื่อสารเพื่อรับนโยบายจากหน่วยราชการ และกระทรวงต่างๆ รวมถึงการจัดทำรายงานเพื่อเสนอต่อหน่วยราชการที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ ยังเปิดโอกาสให้บุคคลภายนอกสามารถแจ้งข้อมูล หรือเบาะแสเกี่ยวกับ

การฉ้อฉลหรือทุจริตมายังประธานกรรมการบริษัท กรรมการบริษัท กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ เลขาธิการ คณะกรรมการบริษัท รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ซึ่งเป็นผู้บังคับบัญชาสูงสุดในสายงานที่เกี่ยวข้องกับข้อร้องเรียน โดยสามารถร้องเรียนผ่าน 4 ช่องทางคือ โดยวาจา/ลายลักษณ์อักษร จดหมาย e-mail และเว็บไซต์ของบริษัทฯ



กิจกรรมการติดตามผล

1 องค์การติดตามและประเมินผลการควบคุมภายใน เพื่อให้มั่นใจได้ว่าการควบคุมภายในยังดำเนินไปอย่างครบถ้วน เหมาะสม

บริษัทฯ มีการติดตามประเมินผลการควบคุมภายใน โดยผู้บริหารทุกระดับรับทราบ และตระหนักถึงความรับผิดชอบที่มีต่อการติดตามผลการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามแผนงานและเป้าหมายที่กำหนด เช่น จัดให้มีการประชุมภายในฝ่ายเพื่อติดตามผลการปฏิบัติงาน ให้บรรลุเป้าหมายตามดัชนีชี้วัดผลการปฏิบัติงาน (KPI) มีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติงานเปรียบเทียบกับเป้าหมายตามแผนงาน หรืองบประมาณ เสนอต่อผู้บริหารเพื่อพิจารณาปรับปรุงแก้ไขให้เป็นไปตามเป้าหมายอย่างสม่ำเสมอ ทุกฝ่ายมีการประเมินการควบคุมภายใน และจัดทำรายงานการควบคุมภายในเป็นประจำทุกปี มีการสอบทานและประเมินประสิทธิภาพการควบคุมภายในของหน่วยงานต่างๆ โดยผู้ตรวจสอบภายในจากสำนักงานการตรวจสอบภายในของบริษัทฯ ตามแผนการตรวจสอบประจำปี อีกทั้งยังมีฝ่ายความปลอดภัย 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) เป็นต้น ซึ่งผู้บริหารได้ให้ความสำคัญและมีการพิจารณาเพื่อปรับปรุงแก้ไขตามข้อเสนอแนะของผู้ตรวจสอบดังกล่าว

2 องค์การประเมินและสื่อสารข้อบกพร่องของการควบคุมภายในอย่างทันเวลาต่อบุคคลที่รับผิดชอบ ซึ่งรวมถึงผู้บริหารระดับสูง และคณะกรรมการตามความเหมาะสม

บริษัทฯ โดยสำนักงานการตรวจสอบภายใน ได้กำหนดแนวทางการจัดทำรายงานผลการตรวจสอบ และข้อเสนอแนะเพื่อการแก้ไขปรับปรุง รวมทั้งติดตามผลการดำเนินการตามข้อเสนอแนะ นำเสนอต่อผู้บริหารหน่วยรับทราบ และผู้บริหารระดับสูงที่เกี่ยวข้องเพื่อรับทราบ และดำเนินการตามข้อเสนอแนะโดยสำนักงานการตรวจสอบภายใน มีการติดตามความคืบหน้าการดำเนินการตามข้อเสนอแนะในรายงานผลการตรวจสอบจนกว่าจะมีการดำเนินการแล้วเสร็จครบถ้วน รวมถึงสรุปผลความคืบหน้า นำเสนอต่อกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และคณะกรรมการตรวจสอบทุกไตรมาส เพื่อให้มั่นใจว่ามีการนำข้อเสนอแนะไปปฏิบัติอย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ ในกรณีที่พบหรือมีข้อสงสัยว่ามีรายการหรือการกระทำที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อผลการดำเนินงานของบริษัทฯ อย่างร้ายแรง เช่น การขัดแย้งทางผลประโยชน์ การทุจริต มีสิ่งผิดปกติหรือความบกพร่องที่สำคัญในระบบการควบคุมภายใน หรือมีการฝ่าฝืนกฎ ระเบียบ เป็นต้น หัวหน้าสำนักงานการตรวจสอบภายในจะรายงานต่อกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และคณะกรรมการตรวจสอบทันที

ทั้งนี้ ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 2/2563 เมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2563 โดยมีกรรมการอิสระจำนวน 9 ท่าน ซึ่งรวมกรรมการตรวจสอบจำนวน 4 ท่าน เข้าร่วมประชุมด้วย สรุปได้ว่าระบบการควบคุมภายในของบริษัทฯ มีความเพียงพอกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ

รายการระหว่างกัน

บริษัทฯ มีรายการระหว่างกันที่สำคัญกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่ และนิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562 ดังนี้

| นิติบุคคล/ บริษัทที่อาจ มีความขัดแย้ง | ความสัมพันธ์ | ลักษณะของ รายการระหว่างกัน | มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท) | | เงื่อนไข/นโยบายราคา |
|---|--|--|--|--|--|
| | | | สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2562 | สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2561 | |
| กระทรวงการคลัง | <ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลัง เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 51.03 | 1. กระทรวงการคลังกู้เงินจากสถาบันการเงินต่างประเทศให้บริษัท กู้ต่อ ประกอบด้วย <ul style="list-style-type: none"> เงินกู้ยืมระยะยาว <ul style="list-style-type: none"> - เงินกู้ยืมระยะยาวคงค้าง 11,977.44 - ดอกเบี้ยจ่าย 310.92 - ดอกเบี้ยค้างจ่าย 128.54 - ค่าธรรมเนียมเงินกู้/ ค้างจ่าย 0.00 | 14,372.18 | 354.29 | การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปตามแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน |
| | | <ul style="list-style-type: none"> เงินกู้ยืมระยะสั้น <ul style="list-style-type: none"> - ดอกเบี้ยจ่าย 0.00 - ค่าธรรมเนียมเงินกู้/ ค้างจ่าย 0.00 | 9.00 | 5.10 | |
| | | 2. บริษัทฯ มีรายการเช่าที่ดินจากที่ราชพัสดุ | 0.14 | 0.31 | |
| | | 3. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้แก่กระทรวงการคลัง <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 0.16 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 0.16 | 0.16 | 0.16 | |
| | | กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน | | | |
| | | กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน | | | |
| ธนาคารออมสิน | <ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมธนาคารออมสิน | 1. บริษัทฯ ทำสัญญาวงเงินกู้ประเภทเงินทุนหมุนเวียนกับธนาคารออมสินจำนวนเงิน 3,500 ล้านบาท ในปี 2562 ไม่มีการเบิกใช้วงเงินกู้ <ul style="list-style-type: none"> - ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้ 6.18 - ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้ค้างจ่าย 2.23 | 8.40 | 2.21 | การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปตามแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน |
| | | 2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้บริการเช่าพื้นที่และบริการอื่น ๆ แก่ธนาคารออมสิน <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 7.56 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 0.47 | 8.34 | 1.05 | |
| | | กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน | | | |
| | | กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน | | | |

| ปีบัญชี/ บริษัทที่อาจ มีความขัดแย้ง | ความสัมพันธ์ | ลักษณะของ รายการระหว่างกัน | มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท) | | เงื่อนไข/นโยบายราคา | |
|--|---|---|--|--|---|--|
| | | | สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2562 | สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2561 | | |
| ธนาคารเพื่อการ ส่งออกและนำเข้า แห่งประเทศไทย | <ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท มีอำนาจควบคุมธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย | 1. บริษัทฯ ทำสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาวกับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย <ul style="list-style-type: none"> - ยอดเงินคงค้าง 437.31 - ดอกเบี้ยจ่าย 11.41 - ดอกเบี้ยค้างจ่าย 0.02 | 437.31 | 713.91 | การกำหนดราคา/เงื่อนไขและอัตราดอกเบี้ยเป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน | |
| | | 2. บริษัทฯ ทำสัญญาวงเงินกู้ประเภทเงินทุนหมุนเวียนกับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย จำนวนเงิน 3,000 ล้านบาท ในปี 2562 มีการใช้วงเงินกู้ และชำระคืนเงินกู้แล้วทั้งจำนวน <ul style="list-style-type: none"> - ยอดเงินคงค้าง 0.00 - ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้ 3.49 - ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้ค้างจ่าย 0.04 - ดอกเบี้ยจ่าย 45.78 - ดอกเบี้ยค้างจ่าย 0.00 | 0.00 | 1,000.00 | | การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกัน |
| | | 3. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบินให้แก่ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 0.32 | 0.32 | 0.15 | | |
| ธนาคารอิสลาม แห่งประเทศไทย | <ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท มีอำนาจควบคุมธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย | 1. บริษัทฯ ทำสัญญาเงินกู้ยืม ระยะยาวกับธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย <ul style="list-style-type: none"> - ยอดเงินคงค้าง 2,000.00 - ดอกเบี้ยจ่าย 64.84 - ดอกเบี้ยค้างจ่าย 5.14 | 2,000.00 | 2,000.00 | การกำหนดราคา/เงื่อนไขและอัตราดอกเบี้ยเป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน | |
| | | 2. บริษัทฯ ทำสัญญาเงินกู้ยืมระยะสั้นประเภทเงินทุนหมุนเวียนกับธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย จำนวน 2,000 ล้านบาท และ ชำระคืนเงินกู้แล้วทั้งจำนวน <ul style="list-style-type: none"> - ดอกเบี้ยจ่าย 25.36 | 25.36 | 0.00 | | การกำหนดราคา/เงื่อนไขและอัตราดอกเบี้ยเป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน |

| ปีบุคคล/ บริษัทที่อาจ มีความขัดแย้ง | ความสัมพันธ์ | ลักษณะของ รายการระหว่างกัน | มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท) | | เงื่อนไข/นโยบายราคา |
|--|--|--|--|--|--|
| | | | สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2562 | สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2561 | |
| ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) | <ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้ควบคุมธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) โดยผ่านทางธนาคารแห่งประเทศไทยและกองทุนเพื่อการฟื้นฟูและพัฒนาระบบสถาบันการเงิน กรรมการของบริษัทฯ ได้แก่ นายเอกนิติ นิติทัณฑ์ประภาศ ดำรงตำแหน่ง ประธานกรรมการของธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) และนายดิสทัต โหตระกิตย์ ดำรงตำแหน่งกรรมการของธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) <p>หมายเหตุ นายเอกนิติ นิติทัณฑ์ประภาศ ได้ลาออกจากกรรมการของบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2562 และนายดิสทัต โหตระกิตย์ ได้ลาออกจากกรรมการของบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 15 กรกฎาคม 2562</p> | 1. บริษัทฯ ทำสัญญาวงเงินกู้ประเภทเงินทุนหมุนเวียนกับธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) จำนวนเงิน 3,000 ล้านบาท ในปี 2562 มีการใช้วงเงินกู้และชำระคืนเงินกู้แล้ว ทั้งจำนวน | | | การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้ เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน |
| | | - ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้ | 3.23 | 7.56 | |
| | | - ดอกเบี้ยจ่าย | 31.82 | 0.00 | |
| | | 2. บริษัทฯ ทำสัญญาเงินกู้ยืมระยะสั้นประเภทเงินทุนหมุนเวียนกับธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) จำนวนเงิน 3,500 ล้านบาท | 3,500.00 | 0.00 | |
| | | - ยอดเงินคงค้าง | 12.11 | 0.00 | |
| - ดอกเบี้ยจ่าย | 5.26 | 0.00 | | | |
| - ดอกเบี้ยค้างจ่าย | | | | | |
| 3. บริษัทฯ ขายหุ้นกู้ให้แก่ธนาคาร กรุงไทย จำกัด (มหาชน) | 750.00 | 70.00 | | | |
| - มูลค่าหุ้นกู้ | 10.60 | 0.64 | | | |
| - ดอกเบี้ยจ่าย | 3.38 | 0.64 | | | |
| - ดอกเบี้ยค้างจ่าย | | | | | |
| 4. บริษัทฯ ขายบริการให้เช่าสำนักงาน ตู้ ATM ค่าน้ำ-ไฟ และ Lease Line แก่ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) | 3.58 | 3.70 | | | |
| - ยอดรายได้รวม | 0.33 | 0.37 | | | |
| - ยอดลูกหนี้คงค้าง | | | | | |
| 5. บริษัทฯ ซื้อบริการรับ-ส่งเงินสดของบริษัทฯ และจ่ายค่าธรรมเนียมจัดจำหน่ายหุ้นกู้ให้กับธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) | 10.93 | 3.98 | | | |
| - ยอดค่าใช้จ่ายรวม | 0.00 | 0.03 | | | |
| - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง | | | | | |

| นิติบุคคล/ บริษัทที่อาจ มีความขัดแย้ง | ความสัมพันธ์ | ลักษณะของ รายการระหว่างกัน | มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท) | | เงื่อนไข/นโยบายราคา |
|---|--|---|--|--|--|
| | | | สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2562 | สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2561 | |
| บริษัท ไप्रษณียไทย จำกัด | <ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ไประษณียไทย จำกัด และของบริษัทฯ กรรมการของบริษัทฯ ได้แก่ นายรัฐพล ภัคดีภูมิ ดำรงตำแหน่งประธานกรรมการของบริษัท ไประษณียไทย จำกัด และ นางปรารถนา มงคลกุล ดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท ไประษณียไทย จำกัด | 1. บริษัทฯ ซื้อบริการฝากส่ง ไประษณียในประเทศ และต่างประเทศ และซื้ออุปกรณ์จาก บริษัท ไประษณียไทย จำกัด | | | กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน |
| | | <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 1.37 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 0.00 | | | |
| | | 2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้แก่ บริษัท ไประษณียไทย จำกัด | | | กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน |
| | | <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 1.73 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 0.14 | | | |
| | <p>หมายเหตุ</p> <p>นายรัฐพล ภัคดีภูมิ ได้พ้นจากตำแหน่งกรรมการของบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 26 เมษายน 2562 และนางปรารถนา มงคลกุล ได้พ้นจากตำแหน่งกรรมการของบริษัท ไประษณียไทย จำกัด เมื่อวันที่ 31 มกราคม 2562</p> | | | | |
| การท่องเที่ยว แห่งประเทศไทย | <ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย | 1. บริษัทฯ จ่ายค่าโฆษณาและส่งเสริมการขาย ให้แก่ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย | | | กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน |
| | | <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 1.51 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 0.11 | | | |
| | | 2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และให้เช่าสำนักงานแก่การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย | | | กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน |
| | | <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 63.47 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 14.70 | | | |

| ปีติบุคคล/ บริษัทที่อาจ มีความขัดแย้ง | ความสัมพันธ์ | ลักษณะของ รายการระหว่างกัน | มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท) | | เงื่อนไข/นโยบายราคา |
|--|--|--|--|--|--|
| | | | สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2562 | สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2561 | |
| บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน) | <ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท อสมท จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ กรรมการของบริษัทฯ ได้แก่ นางสาวศิริกุล เลากัยกุล ดำรงตำแหน่ง กรรมการของ บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน) <p>หมายเหตุ นางสาวศิริกุล เลากัยกุล ได้ลาออกจาก กรรมการของ บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน) ตั้งแต่วันที่ 30 กันยายน 2562</p> | <p>1. บริษัทฯ จ่ายค่าโฆษณาให้แก่ บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน)</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม | 1.97 | 3.59 | กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน |
| บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) | <ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ กรรมการของบริษัทฯ ได้แก่ นายดนุชา พิชยนันท์ ดำรงตำแหน่ง กรรมการของ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) <p>หมายเหตุ นายดนุชา พิชยนันท์ ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการของ บริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 26 เมษายน 2562</p> | <p>1. บริษัทฯ ซื้อน้ำมันรถยนต์และและน้ำมันหล่อลื่นจากบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง <p>2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และให้บริการสอบเทียบเครื่องมือวัด (AC Dielectric Tester) ให้แก่บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง | 120.50 0.00 | 6,463.28 476.58 | กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน |
| บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) | <ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ | <p>1. บริษัทฯ ประกอบกิจการและเช่าพื้นที่ในเขตท่าอากาศยานต่าง ๆ เพื่อใช้สำหรับจอดอากาศยานจอดพาหนะขนถ่ายสินค้า เก็บอุปกรณ์ภาคพื้นดิน เก็บตู้คอนเทนเนอร์ ที่ทำการสำนักงานสายการบิน และบริการอื่น ๆ จากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง | 6,432.68 168.15 | 5,753.57 172.27 | กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน |

| นิติบุคคล/ บริษัทที่อาจ มีความขัดแย้ง | ความสัมพันธ์ | ลักษณะของ รายการระหว่างกัน | มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท) | | เงื่อนไข/นโยบายราคา |
|---|--|---|--|--|---|
| | | | สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2562 | สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2561 | |
| | | 2. บริษัทฯ มีรายได้จากการขายบัตรโดยสารเครื่องบินและได้รับส่วนแบ่งรายได้ 2% จากการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน (Passenger Service Charges) ให้กับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง | 99.49 18.36 | 93.44 11.05 | กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน |
| บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) | • กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ | 1. บริษัทฯ ขายหุ้นกู้ให้แก่บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) - มูลค่าหุ้นกู้ - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย | 793.00 14.96 4.79 | 198.00 4.04 3.67 | การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ยเป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน |
| บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) | • กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ | 1. บริษัทฯ ขายหุ้นกู้ให้แก่บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) - มูลค่าหุ้นกู้ - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย | 265.00 5.92 1.72 | 100.00 2.30 0.95 | การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ยเป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน |
| สถาบันการบินพลเรือน | • กระทรวงการคลังซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมสถาบันการบินพลเรือน | 1. บริษัทฯ จัดส่งนักบินบริษัทฯ ไปอบรมด้านกิจการบินจากสถาบันการบินพลเรือน - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน แก่สถาบันการบินพลเรือน - ยอดรายได้รวม | 14.95 0.18 | 58.88 0.05 | กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน |

| ปีติบุคคล/ บริษัทที่อาจ มีความขัดแย้ง | ความสัมพันธ์ | ลักษณะของ รายการระหว่างกัน | มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท) | | เงื่อนไข/นโยบายราคา |
|--|--|--|--|--|--|
| | | | สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2562 | สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2561 | |
| บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด (บริษัทย่อย) | <ul style="list-style-type: none"> บริษัท เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด โดยถือหุ้นประมาณ ร้อยละ 55 ผู้บริหารของบริษัท ได้แก่ นางสาววิมล บัวเลิศ ดำรงตำแหน่ง ประธานกรรมการ ของบริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด และนายณัฐพงศ์ สมิตอำไพพิศาล ดำรงตำแหน่ง กรรมการ ของบริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด <p>หมายเหตุ นายณัฐพงศ์ สมิตอำไพพิศาล บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไป ดำรงตำแหน่ง กรรมการ ของบริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด เมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม 2562</p> | <p>1. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสาร เครื่องบิน และให้บริการเช่าพื้นที่สำนักงานและ อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ ให้แก่ บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 11.02 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 0.17 | | 20.05 5.96 | กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน |
| บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด (บริษัทย่อย) | <ul style="list-style-type: none"> บริษัท เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 49 และมีอำนาจควบคุม ผู้บริหารของบริษัท ได้แก่ นางสาววิมล บัวเลิศ ดำรงตำแหน่งประธาน กรรมการ ของ บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด นางสาวปิยาณี สังข์ทอง ดำรงตำแหน่ง รองประธานกรรมการ ของ บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด | <p>1. บริษัทฯ ให้เงินกู้ยืมระยะสั้น ให้แก่ บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด</p> <ul style="list-style-type: none"> - ดอกเบี้ยรับ 0.00 <p>2. บริษัทฯ ซื้อบริการจัดส่ง พนักงานแรงงานภายนอก เพื่อปฏิบัติงานในบริษัทฯ จากบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 1,119.93 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 298.79 - ค่าแรงจ่ายล่วงหน้า 238.86 <p>3. บริษัทฯ ให้บริการเช่าพื้นที่ สำนักงานและอุปกรณ์ สำนักงาน ให้แก่บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 4.33 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 1.00 | 0.00 | 1.91 1,113.89 582.61 279.86 7.99 4.22 | <p>การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ยเป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p> <p>กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p> <p>กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p> |

| นิติบุคคล/ บริษัทที่อาจ มีความขัดแย้ง | ความสัมพันธ์ | ลักษณะของ รายการระหว่างกัน | มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท) | | เงื่อนไข/นโยบายราคา |
|---|---|--|--|--|--|
| | | | สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2562 | สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2561 | |
| บริษัท ไทยไฟลท์ เทรนนิ่ง จำกัด (บริษัทย่อย) | <ul style="list-style-type: none"> บริษัท เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 49 และมีอำนาจควบคุม ผู้บริหารของบริษัท ได้แก่ นาวาอากาศตรี สรเดช นามเรืองศรี ดำรงตำแหน่งประธานกรรมการ ของ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด แทน นาวาอากาศตรี พงษ์ธร เทพกาญจนา <p>หมายเหตุ นาวาอากาศตรี พงษ์ธร เทพกาญจนา เกษียณอายุจากบริษัท เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2562</p> | <p>1. บริษัท ให้บริการใช้เครื่องมือและอุปกรณ์ในการฝึกอบรมด้านการบิน และให้บริการเช่าพื้นที่สำนักงานและอุปกรณ์สำนักงาน ให้แก่ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 20.23 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 2.58 | | 30.47 4.09 | กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน |
| | | <p>2. บริษัท ซื้อบริการการฝึกอบรมพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน จาก บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 0.00 | 0.00 | 0.05 | |
| บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด (บริษัทย่อย) | <ul style="list-style-type: none"> บริษัท ถือหุ้นผ่าน บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด ประมาณร้อยละ 49 และมีอำนาจควบคุม ผู้บริหารของบริษัทฯ คือ นางสาวปิยาณี สังข์ทอง ได้รับแต่งตั้งจากบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด ให้ไปดำรงตำแหน่งประธานกรรมการของ บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง และ นายวิวัฒน์ ปิยะวิโรจน์ ดำรงตำแหน่งกรรมการของ บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด <p>หมายเหตุ นางสาวปิยาณี สังข์ทอง ลาออกจากกรรมการ ของ บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2562 และ นายวิวัฒน์ ปิยะวิโรจน์ ลาออกจากกรรมการ ของ บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด เมื่อวันที่ 14 สิงหาคม 2562</p> | <p>1. บริษัท จ่ายค่าตอบแทน (Commission) จากการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ของบริการเอื้องหลวง ให้แก่ บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 0.11 | 0.11 | 0.05 | กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน |
| | | <p>2. บริษัท ขายทัวร์เอื้องหลวง ให้แก่บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 47.60 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 0.33 | 47.60 0.33 | 41.86 7.60 | |

| ปิติบุคคล/ บริษัทที่อาจ มีความขัดแย้ง | ความสัมพันธ์ | ลักษณะของ รายการระหว่างกัน | มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท) | | เงื่อนไข/นโยบายราคา |
|--|---|---|--|--|--|
| | | | สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2562 | สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2561 | |
| บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด (บริษัทย่อย) | <ul style="list-style-type: none"> บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ร้อยละ 100 ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นายสุเมธ ดำรงชัยธรรม ดำรงตำแหน่งประธานกรรมการของ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด นายณัฐพงศ์ สมิตอำไพพิศาล และ นายวิวัฒน์ ปิยะวิโรจน์ ดำรงตำแหน่งกรรมการของ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด หมายเหตุ นายณัฐพงศ์ สมิตอำไพพิศาล บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด เมื่อวันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2562 | 1.บริษัทฯ ซื้อบริการ Block Space จาก บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 7,011.84 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 0.00 | | 5,041.45 | กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน |
| | | 2.บริษัทฯ ให้บริการเช่าเครื่องบิน การบริการภาคพื้นดิน ลานจอด สนามบิน ค่าเบี้ยประกันเครื่องบิน บัตรผ่านขึ้นเครื่องบิน พนักงานบินใช้เครื่องบินจำลอง และอาหารขึ้นเครื่องบิน <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 9,328.93 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 5,486.27 | | 9,543.60 | |
| บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด (บริษัทร่วม) | <ul style="list-style-type: none"> บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัทดอนเมืองอินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด ประมาณร้อยละ 40 ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นายวิวัฒน์ ปิยะวิโรจน์ ดำรงตำแหน่ง ประธานกรรมการของ บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด นางสุวิมล บัวเลิศ และ นายกฤตพล ฉันทฤธานนท์ ดำรงตำแหน่งกรรมการของ บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด นายกฤษบดี อินทรโชติ ดำรงตำแหน่งกรรมการ ของ บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด แทนนายสุรัชย์ เพ็ชรเจริญศักดิ์ | 1.บริษัทฯ ซื้อบริการห้องพักของ บริษัท ดอนเมืองอินเตอร์เนชั่นแนลแอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด สำหรับผู้โดยสารของ บริษัทฯ <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 0.10 | | 0.02 | กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน |

| ปีบุคคล/ บริษัทที่อาจ มีความขัดแย้ง | ความสัมพันธ์ | ลักษณะของ รายการระหว่างกัน | มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท) | | เงื่อนไข/นโยบายราคา |
|---|---|--|--|--|--|
| | | | สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2562 | สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2561 | |
| | <p>หมายเหตุ นายสุรชัย เพียรเจริญศักดิ์ เกษียณอายุจากบริษัทฯ เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2562 นายกฤตพล ฉันทฤธานนท์ ครบวาระในการดำรงตำแหน่ง ผู้บริหารของบริษัทฯ เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2562 นายกฤษบดี อินทรโชติ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรง ตำแหน่งกรรมการของ บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด เมื่อวันที่ 11 ธันวาคม 2562</p> | | | | |
| บริษัท บริการ เชื้อเพลิงการบิน กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (บริษัทร่วม) | <ul style="list-style-type: none"> • บริษัท ถือหุ้นใน บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบิน กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ประมาณร้อยละ 22.59 • ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นายณัฐพงศ์ สมิตอำไพพิศาล และ นายสุรชัย เพียรเจริญศักดิ์ ดำรงตำแหน่งกรรมการของ บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบิน กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และนาวาอากาศตรี สรเดช นามเรืองศรี ดำรงตำแหน่ง กรรมการของ บริษัท บริการ เชื้อเพลิงการบิน กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) แทน นาวาอากาศตรี พงษ์ธร เทพกาญจนา <p>หมายเหตุ นาวาอากาศตรี พงษ์ธร เทพกาญจนา และ นายสุรชัย เพียรเจริญศักดิ์ เกษียณอายุ จากบริษัทฯ เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2562 นายณัฐพงศ์ สมิตอำไพพิศาล บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรง ตำแหน่งกรรมการของ บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบิน กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เมื่อ วันที่ 28 พฤษภาคม 2562</p> | <p>1. บริษัทฯ ซื้อบริการเติมน้ำมันเครื่องบินจาก บริษัท บริการเชื้อเพลิง การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม</p> | 362.57 | 354.43 | กำหนดจากราคาปกติ ของธุรกิจ เช่นเดียวกับ ที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน |
| | | <p>2. บริษัทฯ มีการให้บริการ ขนส่งและการบริการ ด้านอาหารให้แก่บริษัท บริการเชื้อเพลิงการ บินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) - ยอดรายได้รวม</p> | 0.01 | 0.00 | กำหนดจากราคาปกติ ของธุรกิจ เช่นเดียวกับ ที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน |

| ปีบุคคล/ บริษัทที่อาจ มีความขัดแย้ง | ความสัมพันธ์ | ลักษณะของ รายการระหว่างกัน | มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท) | | เงื่อนไข/นโยบายราคา |
|--|---|--|--|--|--|
| | | | สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2562 | สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2561 | |
| บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด (บริษัทร่วม) | <ul style="list-style-type: none"> บริษัท ถือหุ้นในบริษัท ครีวการบิน ภูเก็ต จำกัด ประมาณร้อยละ 30 | 1. บริษัท ซื้ออาหารและ บริการจากบริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง | 125.92 0.00 | 133.28 2.34 | กำหนดจากราคาปกติ ของธุรกิจ เช่นเดียวกับ ที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน |
| | | 2. บริษัท มีรายได้จาก การขายวัตถุดิบและ การให้บริการแก่ บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง | 0.29 0.01 | 1.50 0.04 | กำหนดจากราคาปกติ ของธุรกิจ เช่นเดียวกับ ที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน |
| บริษัท โรงแรม ท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ จำกัด (บริษัทร่วม) | <ul style="list-style-type: none"> บริษัท ถือหุ้นในบริษัท โรงแรมท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ จำกัด ประมาณ ร้อยละ 30 ผู้บริหารของบริษัท ได้แก่ นางสาวปิยาณี สังข์ทอง ดำรงตำแหน่งกรรมการ ของบริษัท โรงแรม ท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ จำกัด | 1. บริษัท ซื้อบริการ ห้องพักจากบริษัท โรงแรมท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ จำกัด สำหรับผู้โดยสารของ บริษัท - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง | 26.03 0.00 | 19.65 1.62 | กำหนดจากราคาปกติ ของธุรกิจ เช่นเดียวกับ ที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน |
| บริษัท สายการบิน นกแอร์ จำกัด (มหาชน) (บริษัทร่วม) | <ul style="list-style-type: none"> บริษัท ถือหุ้นในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ร้อยละ 15.94 กรรมการบริษัท ได้แก่ นาย รัฐพล ภัคดีภูมิ ดำรงตำแหน่งกรรมการของ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ผู้บริหารของบริษัท ได้แก่ นายสุเมธ ดำรงชัยธรรม และ นายวิวัฒน์ ปิยะวิโรจน์ ดำรงตำแหน่งกรรมการของ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) <p>หมายเหตุ นายรัฐพล ภัคดีภูมิ ได้พ้นจาก ตำแหน่งกรรมการของบริษัท ตั้งแต่วันที่ 26 เมษายน 2562</p> | 1. บริษัท ชำระ ค่าบริการอุปกรณ์ บริการภาคพื้น จังหวัดอุบลราชธานี และค่า Engineer Licence ของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง | 1.16 0.00 | 3.83 0.24 | กำหนดจากราคาปกติ ของธุรกิจ เช่นเดียวกับ ที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน |
| | | 2. บริษัท ให้บริการด้าน ธุรกิจการบิน เช่น ค่า ซ่อมบำรุงอากาศยาน ค่าซ่อมบำรุงอุปกรณ์ ค่าน้ำมันเครื่องบิน เป็นต้น แก่บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง | 176.40 56.44 | 190.18 56.82 | กำหนดจากราคาปกติ ของธุรกิจ เช่นเดียวกับ ที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน |

| ปติบุคคล/ บริษัทที่อาจ มีความขัดแย้ง | ความสัมพันธ์ | ลักษณะของ รายการระหว่างกัน | มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท) | | เงื่อนไข/นโยบายราคา |
|---|--|--|--|--|--|
| | | | สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2562 | สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2561 | |
| บริษัท วิทยุการบิน แห่งประเทศไทย จำกัด (บริษัทร่วมลงทุน) | <ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และของ บริษัท บริษัท ถือหุ้นประมาณร้อยละ 0.87 ในบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นาวาอากาศตรี สรเดช นามเรืองศรี ดำรงตำแหน่งกรรมการของ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด แทน นาวาอากาศตรี พงษ์ธร เทพกาญจนา | 1. บริษัทฯ ซื้อบริการนำร่อง (Navigation) และเช่าอุปกรณ์สื่อสารจากบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด | 1,388.29 | 1,544.23 | กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน |
| | | - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง | 115.32 | 128.39 | |
| | | 2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบินและให้บริการขนส่งแก่บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด | 0.20 | 2.02 | กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน |
| | | - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง | 0.05 | 1.19 | |
| | <p>หมายเหตุ นาวาอากาศตรี สรเดช นามเรืองศรี บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด เมื่อวันที่ 28 ตุลาคม 2562</p> <p>นาวาอากาศตรี พงษ์ธร เทพกาญจนา เกษียณอายุจากบริษัทฯ เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2562</p> | | | | |

ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังมีรายการระหว่างกันที่เป็นค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับบริการสาธารณูปโภคต่าง ๆ (ซึ่งประกอบด้วย ค่าไฟฟ้า ประปา และโทรศัพท์) ที่บริษัทฯ มีการทำรายการกับหน่วยงานของรัฐ และ/หรือ รัฐวิสาหกิจที่ทำหน้าที่เป็นผู้ให้บริการสาธารณูปโภคต่าง ๆ ดังกล่าว เป็นจำนวนเงิน 48.53 ล้านบาท สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562 และมียอดคงค้าง 0.43 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562

ความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของรายการระหว่างกัน

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

ขั้นตอนการอนุมัติการทำรายการระหว่างกัน

การเข้าทำรายการระหว่างกันข้างต้น เป็นไปตามธุรกิจปกติของบริษัทฯ และได้ดำเนินการอนุมัติตามขั้นตอนของบริษัทฯ ซึ่งมีมาตรการที่รัดกุมของระเบียบราชการและรัฐวิสาหกิจ ทั้งนี้ กรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียในเรื่องนั้นๆ จะไม่มีส่วนในการอนุมัติการทำรายการ

นโยบายการทำรายการระหว่างกันในอนาคต

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



ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ

ข้อมูลทางการเงินโดยสรุป

| | | งบการเงินรวม | | |
|---|------------|--------------|----------|----------|
| | | ปี 2562 | ปี 2561 | ปี 2560 |
| งบกำไรขาดทุน | | | | |
| รายได้รวม* | (ล้านบาท) | 188,954 | 200,586 | 190,535 |
| ค่าใช้จ่ายรวม | (ล้านบาท) | 199,989 | 212,192 | 193,430 |
| ขาดทุนก่อนภาษีเงินได้ | (ล้านบาท) | (11,035) | (11,606) | (2,895) |
| ขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ | (ล้านบาท) | (12,043) | (11,625) | (2,107) |
| ขาดทุนสุทธิ | (ล้านบาท) | (12,017) | (11,569) | (2,072) |
| งบดุล | | | | |
| รวมสินทรัพย์ | (ล้านบาท) | 256,665 | 268,721 | 280,775 |
| รวมหนี้สิน | (ล้านบาท) | 244,899 | 248,265 | 248,762 |
| รวมส่วนของผู้ถือหุ้น | (ล้านบาท) | 11,766 | 20,456 | 32,013 |
| หุ้น | | | | |
| จำนวนหุ้นสามัญที่ออกและชำระแล้ว | (ล้านหุ้น) | 2,182.77 | 2,182.77 | 2,182.77 |
| มูลค่าหุ้นที่ตราไว้ | (บาท) | 10.00 | 10.00 | 10.00 |
| กำไร (ขาดทุน) สุทธิต่อหุ้น | (บาท) | (5.52) | (5.33) | (0.97) |
| เงินปันผลจ่ายต่อหุ้น | (บาท) | - | - | - |
| อัตราส่วนทางการเงิน | | | | |
| อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิต่อรายได้รวม ⁽¹⁾ | (ร้อยละ) | (6.5) | (5.8) | (1.1) |
| อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์ ⁽²⁾ | (ร้อยละ) | (2.5) | (2.6) | 0.7 |
| อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ⁽³⁾ | (ร้อยละ) | (74.6) | (44.1) | (6.3) |
| อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ⁽⁴⁾ | (เท่า) | 12.5 | 7.4 | 5.0 |

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

⁽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) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศและกำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุน

ผลการดำเนินงานในรอบ 5 ปี

| | | ปี 2562 | ปี 2561 | ปี 2560 | ปี 2559 | ปี 2558 |
|--|-------------------|----------|----------|---------|---------|----------|
| จำนวนเครื่องบิน | (ลำ) | 103 | 103 | 100 | 95 | 95 |
| จำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบิน | (ชั่วโมง/ปี) | 420,723 | 423,209 | 409,024 | 388,727 | 374,831 |
| ปริมาณการผลิต | (ล้านตัน-กม.) | 13,016 | 13,397 | 12,982 | 12,103 | 11,883 |
| ปริมาณการขนส่ง ⁽¹⁾ | (ล้านตัน-กม.) | 9,367 | 9,788 | 9,631 | 8,451 | 8,249 |
| อัตราส่วนการบรรทุก | (ร้อยละ) | 72.0 | 73.1 | 74.2 | 69.8 | 69.4 |
| จำนวนผู้โดยสาร | (พันคน) | 24,511 | 24,319 | 24,562 | 22,262 | 21,249 |
| ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร | (ล้านที่นั่ง-กม.) | 90,622 | 93,131 | 90,498 | 85,042 | 83,479 |
| ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร | (ล้านที่นั่ง-กม.) | 71,695 | 72,315 | 71,634 | 62,442 | 60,893 |
| อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร | (ร้อยละ) | 79.1 | 77.6 | 79.2 | 73.4 | 72.9 |
| ปริมาณการผลิตพัสดุภัณฑ์ ⁽¹⁾ | (ล้านตัน-กม.) | 3,950 | 4,054 | 3,832 | 3,591 | 3,514 |
| ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ | (ล้านตัน-กม.) | 2,127 | 2,465 | 2,377 | 2,132 | 2,091 |
| อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ | (ร้อยละ) | 53.8 | 60.8 | 62.0 | 59.4 | 59.5 |
| จำนวนพนักงาน | (คน) | 21,367 | 22,054 | 22,370 | 21,998 | 22,864 |
| ขาดทุนก่อนหักภาษีเงินได้ | (ล้านบาท) | (11,035) | (11,606) | (2,895) | (1,417) | (14,116) |

นิยามศัพท์ทางด้านการบิน

- ปริมาณการผลิตรวมคิดเป็น ต้น-กิโลเมตร คือ ระยะเวลาของเครื่องบิน คูณ ระยะทางบิน
- ปริมาณการขนส่งรวมคิดเป็น ต้น-กิโลเมตร คือ น้ำหนักผู้โดยสาร สัมภาระเกินพิกัด พัสดุ 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 ระยะเวลาบรรทุกพัสดุภัณฑ์ คูณ ระยะทางบิน
- ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์คิดเป็น ต้น-กิโลเมตร คือ น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ที่ทำการขนส่ง คูณ ระยะทางที่ขนส่ง
- อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ คือ ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ เทียบเป็นร้อยละของปริมาณการผลิตพัสดุภัณฑ์
- ระยะเวลาของเครื่องบิน คือ ปริมาณน้ำหนักสูงสุดซึ่งเครื่องบินสามารถบรรทุกได้ น้ำหนักในที่นี้ หมายถึงน้ำหนักผู้โดยสาร สัมภาระเกินพิกัด พัสดุและไปรษณีย์ภัณฑ์

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

รายงานความรับผิดชอบต่อคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้รับผิดชอบต่อการเงินรวมของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งจัดทำขึ้นตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน โดยได้พิจารณาใช้นโยบายการบัญชีที่เหมาะสมและถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ ใช้ดุลพินิจอย่างระมัดระวังและหลักการประมาณการอย่างรอบคอบ สมเหตุสมผล ตลอดจนให้มีการเปิดเผยข้อมูลที่สำคัญอย่างเพียงพอและโปร่งใสในหมายเหตุประกอบงบการเงิน รวมถึงข้อมูลสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏในรายงานประจำปี 2562 เพื่อเป็นประโยชน์ต่อผู้ถือหุ้นและนักลงทุนทั่วไปโดยงบการเงินดังกล่าวได้ผ่านการตรวจสอบและให้ความเห็นอย่างไม่มีเงื่อนไขจากผู้สอบบัญชีรับอนุญาตที่เป็นอิสระ

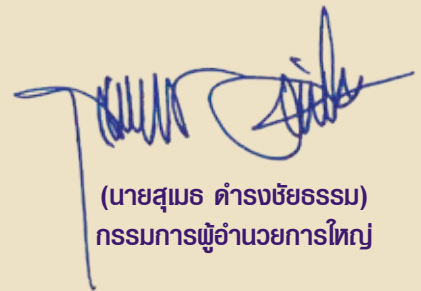
คณะกรรมการบริษัทฯ ได้จัดให้มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีและดำรงรักษาไว้ซึ่งระบบการควบคุมภายในและการบริหารความเสี่ยง โดยได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งประกอบด้วยกรรมการอิสระเพื่อทำหน้าที่สอบทานความน่าเชื่อถือและความถูกต้องของรายงานทางการเงิน รวมทั้งประเมินระบบการควบคุมภายใน การบริหารความเสี่ยงและการตรวจสอบภายในว่ามีความเพียงพอและมีประสิทธิผลที่จะดำรงไว้ซึ่งทรัพย์สิน ตลอดจนป้องกันไม่ให้เกิดการทุจริตหรือการดำเนินการที่ผิดปกติดังมีนัยสำคัญ โดยความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบปรากฏในรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบซึ่งแสดงไว้ในรายงานประจำปีแล้ว

คณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่า งบการเงินรวมของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และงบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562 ที่คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานร่วมกับฝ่ายบริหารและผู้สอบบัญชี ได้แสดงฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสด โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญ ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน โดยใช้นโยบายการบัญชีที่เหมาะสมและถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ ใช้ดุลพินิจอย่างระมัดระวังและประมาณการอย่างรอบคอบ สมเหตุสมผล รวมทั้งมีการเปิดเผยข้อมูลอย่างโปร่งใสเพียงพอ ปฏิบัติถูกต้องตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง คณะกรรมการบริษัทฯ จึงอนุมัติให้ออกงบการเงินดังกล่าว

พลอากาศเอก



(ชัยพฤกษ์ ชัยยะศรีสิน)
ประธานกรรมการ



(นายสุเมธ คำรงค์ชัยธรรม)
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ



- บริษัทฯ ได้รับรางวัลสายการบินยอดเยี่ยมของโลก จากสกายแทร็กซ์ ประจำปี 2019 จำนวน 2 รางวัล ได้แก่ World's Best Airline Lounge Spa ติดต่อกันเป็นปีที่ 5 และรางวัล Best Airline Staff in Asia อีกทั้งยังได้รับการจัดอันดับให้เป็น 1 ใน 10 สายการบินชั้นนำยอดเยี่ยมของโลกปี 2019 (World's Top 10 Airlines of 2019)



คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับปี 2562 สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

1. บทสรุปผู้บริหาร

ภาพรวมเศรษฐกิจโลกในปี 2562 มีทิศทางชะลอตัวลงต่อเนื่องจากผลกระทบสงครามการค้าระหว่างสหรัฐอเมริกาและจีน ส่งผลต่อแนวโน้มการลงทุนของโลกและความเชื่อมั่นในภาคอุตสาหกรรมการผลิตและการส่งออก ประกอบกับความไม่แน่นอนทางเศรษฐกิจ และการเมืองที่กระจายตัวในหลายภูมิภาค เช่น เสถียรภาพรัฐบาลในยุโรป โซน ความขัดแย้งระหว่างอินเดียและปากีสถาน เหตุการณ์ประท้วงในฮ่องกง ซึ่งส่งผลต่อความกังวลในเศรษฐกิจและการเงินทั่วโลก อย่างไรก็ตาม ราคาน้ำมันดิบยังคงเป็นปัจจัยบวก โดยราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกในปี 2562 เฉลี่ยอยู่ที่ 63.5 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อบาร์เรล ต่ำกว่าปีก่อนร้อยละ 8.5

เศรษฐกิจไทยในปี 2562 มีสัญญาณการชะลอตัวของภาคการส่งออกสินค้าจากความไม่แน่นอนของเศรษฐกิจโลก และผลกระทบจากสงครามการค้าระหว่างสหรัฐอเมริกาและจีน ประกอบกับสถานการณ์เงินบาทที่แข็งค่าเมื่อเทียบกับประเทศคู่ค้าสำคัญ ส่งผลกระทบต่อทั้งภาคการส่งออกและภาคการท่องเที่ยวของไทย อย่างไรก็ตาม ยังมีปัจจัยสนับสนุนจากภาคการท่องเที่ยวที่ยังขยายตัวจากการที่ภาครัฐยังคงใช้มาตรการกระตุ้นการท่องเที่ยวในเชิงรุกอย่างต่อเนื่อง โดยการยกเว้นค่าธรรมเนียม Visa on Arrival ให้กับนักท่องเที่ยวต่างชาติ 21 ประเทศ ทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้าไทยในปี 2562 มีจำนวน 39.8 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 4.2 ทั้งนี้ 5 อันดับแรกที่มีการขยายตัวของจำนวนนักท่องเที่ยวระหว่างประเทศมากที่สุดในปี 2562 ได้แก่ อินเดีย ฟิลิปปินส์ ไต้หวัน ลาว และอินโดนีเซีย ตามลำดับ อย่างไรก็ตาม นักท่องเที่ยวชาวจีนซึ่งคิดเป็นร้อยละ 27.6 ของนักท่องเที่ยวทั้งหมดที่เริ่มกลับมาขยายตัวตั้งแต่เดือนกรกฎาคมถึงพฤศจิกายน 2562 เฉลี่ยที่ร้อยละ 20.5 แต่ในเดือนธันวาคม 2562 กลับขยายตัวเพียงร้อยละ 1.5 เนื่องจากการแพร่ระบาดของไวรัส COVID-19 ซึ่งคาดว่าจะส่งผลกระทบต่อเนื่องถึง ไตรมาส 1 ของปี 2563

จากข้อมูลของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) แสดงการขยายตัวของปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งในปี 2562 ที่เพิ่มขึ้นประมาณ 3.4% และ 4.2% ตามลำดับ ซึ่งเป็นการขยายตัวในอัตราที่ลดลงจากปีก่อน และเป็นปีแรกนับตั้งแต่เกิดวิกฤตการณ์ทางการเงินโลกที่ความต้องการเดินทางของผู้โดยสารต่ำกว่าแนวโน้มการเติบโตระยะยาวที่ 5.5% ทั้งนี้ จากผลกระทบ

จากสถานการณ์เศรษฐกิจโลกที่ชะลอตัวลง ความเชื่อมั่นทางธุรกิจที่ลดลงท่ามกลางความตึงเครียดทางการค้าระหว่างประเทศ อย่างไรก็ตาม ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นต่ำกว่าปริมาณการขนส่ง ส่งผลให้อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ย 82.6% ซึ่งทำสถิติสูงสุดเป็นประวัติการณ์ สำหรับการขนส่งสินค้าในภาพรวมปรับตัวลดลงจากปีก่อน โดยมีปริมาณการขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ต่ำกว่าปีก่อน 3.3% และเป็นการลดลงต่ำสุดเป็นปีแรกนับตั้งแต่ปี 2555 จากผลกระทบสงครามการค้าระหว่างประเทศ ส่งผลให้ปริมาณการขนส่งสินค้าลดลง ในขณะที่ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์สูงกว่าปีก่อน 2.1% อัตราการขนส่งพัสดุภัณฑ์เท่ากับ 46.7% ทั้งนี้ IATA คาดการณ์ว่าในปี 2562 ธุรกิจสายการบินจะยังคงมีกำไร แต่ต่ำกว่าปีก่อน อย่างไรก็ตาม สายการบินยังต้องเผชิญกับภาวะต้นทุนที่อยู่ในระดับสูงทั้งค่าน้ำมันและบุคลากรในขณะที่ราคาขายบัตรโดยสารเฉลี่ยในเส้นทางไป-กลับลดลง นอกจากนี้สายการบินต้นทุนต่ำที่มีเป็นจำนวนมาก ทำให้เกิดอุปทานส่วนเกิน ส่งผลให้การแข่งขันด้านราคามีความรุนแรง

อุตสาหกรรมการบินของไทยในปี 2562 เติบโตในอัตราที่ลดลงตามภาวะเศรษฐกิจโลกและไทย เหตุการณ์ความไม่สงบในหลายประเทศ ประกอบกับค่าเงินบาทที่แข็งค่าขึ้นอย่างมาก ส่งผลต่อค่าใช้จ่ายในการมาเที่ยวเมืองไทยมีต้นทุนที่สูงขึ้นทำให้นักท่องเที่ยวส่วนหนึ่งเปลี่ยนการเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางอื่น ขณะที่อุปทานการให้บริการการบินของสายการบินขยายตัวทำให้เกิดการแข่งขันด้านราคาทวีความรุนแรงยิ่งขึ้น ซึ่งคาดว่าจะการแข่งขันจะยังคงรุนแรงต่อเนื่องไปถึงปี 2563 และเป็นปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อรายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยของสายการบินมีแนวโน้มจะลดลง

ในปี 2562 บริษัทฯ ยังคงดำเนินการตามแผนฟื้นฟูธุรกิจต่อเนื่องจากปีที่ผ่านมา โดยมีเป้าหมายเพื่อให้ผลการดำเนินงานมีกำไรอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน รวมทั้งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและคุณภาพการให้บริการที่เทียบเคียงมาตรฐานชั้นนำ และรักษามาตรฐานความปลอดภัยระดับสากลได้อย่างต่อเนื่อง โดยยังคงมีแนวทางการดำเนินงานตามกรอบ 5 กลยุทธ์ ได้แก่ 1) การเร่งทำกำไรเพิ่มจากการตลาดเชิงรุกและมีต้นทุนที่แข่งขันได้ 2) การพัฒนาศักยภาพและแสวงหาโอกาสของกลุ่มธุรกิจ 3) การสร้างประสบการณ์การเดินทางที่ดีให้กับลูกค้า 4) การดำเนินงานด้วยนวัตกรรมและดิจิทัลเทคโนโลยี 5) การบริหารทรัพยากรบุคคลอย่างมีประสิทธิภาพ

ทั้งนี้ จากปัจจัยลบที่กระทบต่ออุตสาหกรรมการบินของโลก และของไทยทำให้ผลการดำเนินงานในงวดครึ่งปีแรกไม่เป็นไปตามเป้าหมาย บริษัทฯ จึงได้จัดทำแผนฟื้นฟูระยะเร่งด่วน จนถึงสิ้นปี 2562 ประกอบด้วย 3 แนวทางการดำเนินงาน ได้แก่ การเพิ่มรายได้ การควบคุมและลดค่าใช้จ่าย และการปรับปรุงประสิทธิภาพการดำเนินงานโดยดำเนินการควบคู่ไปกับแผนดำเนินงานตามกลยุทธ์หลักดังกล่าวข้างต้น

โดยในปี 2562 มีการดำเนินการตามแผนดังนี้

- การทบทวนแผนการจัดการจัดหาเครื่องบิน จำนวน 38 ลำ ในโครงการจัดหาเครื่องบินปี 2562-2569 ซึ่งที่ผ่านมา คณะกรรมการบริษัทฯ เห็นชอบในแผนการจัดการจัดหาเครื่องบิน เพื่อทดแทนเครื่องบินปลดระวางจำนวน 17 ลำ โดยให้สอดคล้องกับฐานะการเงินและสภาพแวดล้อมในปัจจุบัน ที่เปลี่ยนแปลงไป ขณะนี้อยู่ระหว่างการทบทวนแผนการจัดการจัดหาเครื่องบินโดยพิจารณาอย่างรอบคอบ เพื่อให้บริษัทฯ สามารถเติบโตได้อย่างยั่งยืน และไม่เป็นภาระทางการเงินในระยะยาว
- การดำเนินการโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน อุตะภา (MRO) การบินไทยในฐานะหน่วยงานเจ้าของโครงการได้จัดส่งเอกสารการคัดเลือกให้แก่เอกชน ผู้ประสงค์ร่วมทุนเรียบร้อยแล้วในเดือนธันวาคม 2562 โดยกำหนดการยื่นข้อเสนอของเอกชนผู้ประสงค์ร่วมทุน ภายในวันที่ 6 มีนาคม 2563 และจะเข้าสู่กระบวนการตรวจสอบเอกสารและประเมินข้อเสนอของคณะกรรมการคัดเลือกต่อไป
- การบูรณาการการบริหารจัดการการบินไทยและไทยสมายล์ โดยใช้หลักการบริหารจัดการแบบ Brother-Sister โดยมีการรวบรวมแผนงานในทุกภาคส่วนโดยเฉพาะด้านการขายและการวางแผนเส้นทางบินที่เน้นให้การบินไทย ซึ่งมีประสบการณ์ด้านการขายเข้ามามีส่วนสนับสนุนมากขึ้น โดยการบินไทยจะเป็นผู้กำหนดทิศทางและกลยุทธ์ ในการขายที่เน้นบนเที่ยวบินของสายการบินไทยสมายล์ ทุกเส้นทางบิน เริ่มตั้งแต่เดือนมีนาคม 2562 ภายใต้วิธีการ Block Space Concept ส่งผลให้ผลการดำเนินงานโดยรวมเริ่มปรับตัวในทิศทางที่ดีขึ้นเมื่อเทียบกับงวดเดียวกันของปีก่อน
- การบริหารจัดการด้านรายได้ การขายและการตลาด โดยดำเนินกลยุทธ์เจาะกลุ่มลูกค้าแบบ Personalized มุ่งเน้นการสร้างรายได้เสริม (Ancillary Revenue) เช่น รายได้จากการขาย Preferred Seat และการเพิ่มรายได้ ในธุรกิจที่ไม่เกี่ยวข้องกับการบิน เช่น การเพิ่มรายได้

ของฝ่ายcrewการบิน รวมทั้งเร่งดำเนินงานด้าน Digital Marketing โดยใช้ Big Data และ Data Analytic ในการวิเคราะห์ตลาดเพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการเพิ่ม การขายทาง Online รวมทั้งการขายสินค้าออนไลน์ โดยร่วมมือกับพันธมิตรทางการค้าที่อยู่ในระบบตลาดสินค้า ออนไลน์ให้มากขึ้น

- การปรับเปลี่ยนวิธีการสะสมไมล์ เพื่อให้สมาชิกบัตร รอยัล ออร์คิต พลัส สามารถสะสมไมล์เพื่อใช้แลกรางวัล ได้ง่ายและรวดเร็วขึ้น รวมถึงการปรับเปลี่ยนตาราง การแลกรางวัลครั้งใหญ่ในรอบ 25 ปี เพื่อให้สอดคล้อง กับโปรแกรมสะสมไมล์ของสายการบินชั้นนำต่าง ๆ โดยตารางรางวัลใหม่เริ่มใช้ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2562 เป็นต้นไป
- ในเดือนมกราคม 2562 บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) เสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุน 908.80 ล้านบาท มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท ในราคาเสนอขาย หุ้นละ 2.75 บาท และได้ดำเนินการจดทะเบียนเพิ่มทุน เมื่อวันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2562 อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ไม่ได้ใช้สิทธิ์ซื้อหุ้นเพิ่มทุนดังกล่าว เนื่องจากพิจารณา แล้วเห็นว่าแผนธุรกิจในอนาคตยังไม่ชัดเจนเพียงพอ และไม่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการบินไทย ทำให้ สัดส่วนการถือครองหุ้นของบริษัทฯ ในสายการบินนกแอร์ ลดลงจากเดิมร้อยละ 21.80 เป็นร้อยละ 15.94 และ รับรู้กำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุนจำนวน 273 ล้านบาท
- การดำเนินการขายเครื่องบินที่ปลดระวางแล้วอย่างต่อเนื่องโดยในปี 2562 มีการโอนกรรมสิทธิ์เครื่องบิน ให้แก่ผู้ซื้อรวม 6 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 จำนวน 5 ลำ และเครื่องบินแบบโบอิง B747-400 จำนวน 1 ลำ
- การควบคุมและลดค่าใช้จ่าย โดยมีมาตรการตัดค่าใช้จ่าย ที่ไม่จำเป็น และปรับลดค่าตอบแทนของผู้บริหารและ คณะกรรมการอย่างสมัครใจ เป็นต้น
- เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2562 ที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้น ประจำปี 2562 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้มีมติอนุมัติให้โอนทุนสำรองตามกฎหมายจำนวน 2,691 ล้านบาท และสำรองส่วนล้ำมูลค่าหุ้นจำนวน 25,546 ล้านบาท รวมทั้งสิ้นจำนวน 28,237 ล้านบาท เพื่อชดเชยผลขาดทุนสะสมของบริษัทฯ ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทฯ มีผลขาดทุนสะสมจำนวน 28,533 ล้านบาท ซึ่งจะทำให้ผลขาดทุนสะสมคงเหลือ จำนวน 296 ล้านบาท

ณ วันที่ 1 มกราคม 2562 บริษัทฯ มีผลขาดทุนสะสมยกมาจำนวน 28,533 ล้านบาท ภายหลังปรับปรุงผลกระทบการใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 15 จำนวน 2,159 ล้านบาท คงเหลือผลขาดทุนสะสมจำนวน 26,374 ล้านบาท บริษัทฯ ได้โอนทุนสำรองตามกฎหมายจำนวน 2,691 ล้านบาท และส่วนเกินมูลค่าหุ้นจำนวน 23,683 ล้านบาท เพื่อล้างผลขาดทุนสะสมจำนวนดังกล่าว ทำให้ผลขาดทุนสะสมยกมา ณ วันที่ 1 มกราคม 2562 คงเหลือเป็นศูนย์ และมีส่วนเกินมูลค่าหุ้นคงเหลือจำนวน 1,863 ล้านบาท ทั้งนี้ การบันทึกรายการโอนดังกล่าวเป็นการโอนบัญชีในส่วนของผู้ถือหุ้นเท่านั้น และไม่มีผลกระทบต่อยอดรวมของส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ แต่อย่างใด โดยบริษัทฯ บันทึกรายการโอนดังกล่าวในไตรมาส 1 ของปี 2562 รายละเอียดตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8.23

- พัฒนาคุณภาพการบริการให้กับผู้โดยสารในทุกจุดสัมผัสบริการ โดยการดำเนินการปรับปรุงและขยายพื้นที่ห้องรับรองพิเศษ Royal Orchid Prestige Lounge ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิภายใต้แนวคิด Ecology Green Mood Concept ที่นอกจากมีความโดดเด่นในด้านความสะดวกสบายและการบริการที่มีเอกลักษณ์แบบไทยแล้ว ผู้โดยสารที่มาใช้บริการจะรู้สึกเหมือนได้พักผ่อนอยู่ท่ามกลางธรรมชาติ ซึ่งจะสามารถรองรับความต้องการและปริมาณของผู้โดยสารที่มาใช้บริการได้มากขึ้น โดยมีสิ่งอำนวยความสะดวกอย่างครบครันเพื่อให้ผู้โดยสารได้รับความพึงพอใจสูงสุดก่อนการเดินทาง โดยได้เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 21 ตุลาคม 2562

ทั้งนี้ จากความมุ่งมั่นดำเนินการปรับปรุงการบริการอย่างต่อเนื่อง ทำให้การบินไทยยังคงได้รับรางวัลสายการบินยอดเยี่ยมของโลกจากสกายแทร็กซ์ ประจำปี 2019 จำนวน 2 รางวัล ได้แก่รางวัลอันดับ 1 สายการบินที่ให้บริการสปาเลาจน์ยอดเยี่ยมของโลก (World's Best Airline Lounge Spa) โดยได้ติดต่อกันเป็นปีที่ 5 รางวัลอันดับ 1 สายการบินที่มีพนักงานให้บริการยอดเยี่ยมของเอเชีย (Best Airline Staff in Asia) ซึ่งรางวัลนี้ได้จากการบริการอันยอดเยี่ยมของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินและพนักงานต้อนรับภาคพื้น นอกจากนี้ ยังได้รับการจัดอันดับให้เป็น 1 ใน 10 สายการบินชั้นนำยอดเยี่ยมของโลกปี 2019 (World's Top 10 Airlines of 2019) รางวัล TTG Travel Hall of Fame จากนิตยสาร TTG Travel โดยได้รางวัลสายการบินยอดเยี่ยมแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Best South-East Asian Airline)

ติดต่อกันครบ 10 ปี โดยได้ต่อเนื่องเป็นปีที่ 4 และรางวัลสายการบินดีเด่นของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกประจำปี 2562-2563 (Asia-Pacific Most Outstanding Airlines 2019-2020) จาก NOW Travel Asia เป็นต้น นอกจากนี้ บริษัทฯ ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ยังได้รับรางวัลสายการบินบูทีคยอดเยี่ยม (Best Boutique Airline) และรางวัลใหญ่จาก Trip Advisor ต่อเนื่องเป็นปีที่ 3 ได้แก่สายการบินยอดเยี่ยมอันดับหนึ่งของประเทศไทย (Best Airline in Thailand) และสายการบินยอดเยี่ยมในภูมิภาคเอเชีย (Travellers' Choice Regional Airlines in Asia)

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีจำนวนเครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงาน ณ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 103 ลำ เท่ากับ ณ สิ้นปี 2561 ในจำนวนนี้มีเครื่องบินที่ใช้บริการไม่รวมเครื่องบินที่จอดเพื่อทำการซ่อมบำรุงตามตารางการซ่อมบำรุงปกติเฉลี่ยในปี 2562 จำนวน 90 ลำ ต่ำกว่าปีก่อนที่เฉลี่ย 92 ลำ ส่วนหนึ่งเกิดจากผลกระทบจากกรณีเครื่องยนต์โรลส์รอยซ์ Trent 1000 ต่อเนื่องจากปีก่อน ถึงแม้เครื่องบิน B787-8 ลำสุดท้ายที่จอดซ่อมเนื่องจากปัญหาเครื่องยนต์ดังกล่าวได้นำกลับมาทำการบินตามปกติแล้วตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม 2562 อัตราการใช้ประโยชน์ของเครื่องบิน (Aircraft Utilization) เท่ากับ 11.9 ชั่วโมง ต่ำกว่าปีก่อนที่ 12.0 ชั่วโมง ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) ลดลง 2.7% จากการปรับลดเที่ยวบินที่ไม่ทำกำไรในเส้นทางออสเตรเลียได้แก่ เส้นทางไป-กลับ กรุงเทพฯ-ซิดนีย์ และกรุงเทพฯ-บริสเบนในเดือนพฤศจิกายน 2561 การยกเลิกเส้นทางบินกรุงเทพฯ-เตหะราน ประเทศอิหร่าน เมื่อวันที่ 1 มีนาคม 61 แต่ไม่สามารถเพิ่มเที่ยวบินได้เนื่องจากปัญหาเครื่องยนต์ ประกอบกับเหตุการณ์สาธารณสุขอิสลามปากีสถานประกาศปิดน่านฟ้าเมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2562 ทำให้ต้องหยุดบินในเส้นทางไป-กลับ กรุงเทพฯ-ลฮอร์ และกรุงเทพฯ-อิสลามาบัดเป็นการชั่วคราว โดยกลับมาทำการบินไปยังสาธารณรัฐอิสลามปากีสถานได้ตามปกติ ตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม 2562 เป็นต้นไป โดยมีปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ลดลง 0.9% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 79.1% สูงกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ยที่ 77.6% และจำนวนผู้โดยสารที่ทำการขนส่งรวมทั้งสิ้น 24.51 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 0.8% สำหรับด้านการขนส่งสินค้ามีปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ADTK) ต่ำกว่าปีก่อน 2.6% ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (RFTK) ต่ำกว่าปีก่อน 13.7% จากการส่งออกที่ชะลอตัว และมาตรการกีดกันทางการค้าระหว่างสหรัฐอเมริกาและจีนส่งผลให้อัตราการบรรทุกสินค้า (Freight Load Factor) เฉลี่ยเท่ากับ 53.8% ต่ำกว่าปีก่อนที่เฉลี่ยที่ 60.8%

ในปี 2562 บริษัทฯ ต้องเผชิญผลกระทบจากปัจจัยลบหลายประการทั้งจากผลกระทบจากเศรษฐกิจโลกที่ชะลอตัว สงครามการค้าระหว่างสหรัฐอเมริกาและจีน ภัยธรรมชาติ การแข็งค่าของเงินบาทที่แข็งค่าที่สุดในรอบ 6 ปี การแข่งขันด้านราคาที่สูงขึ้น และการรับรู้ค่าขาดเชยตามประกาศคณะกรรมการแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์เพิ่มขึ้นจาก 300 วัน เป็น 400 วัน โดยมีรายได้รวมทั้งสิ้น 184,046 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 15,454 ล้านบาท หรือ 7.7% สาเหตุสำคัญเนื่องจากปัจจัยลบที่ส่งผลกระทบต่อเส้นทางของผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า และการแข่งขันที่สูงขึ้น ทำให้รายได้จากการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าลดลงรวม 15,767 ล้านบาท (8.6%) สำหรับค่าใช้จ่ายรวม 196,470 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 12,088 ล้านบาท (5.8%) สาเหตุหลักเกิดจากน้ำมันที่ลดลง 5,421 ล้านบาท (9.0%) เนื่องจากราคาน้ำมันลดลง 8.2% ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมันลดลงจากปีก่อน 6,580 ล้านบาท (4.6%) สาเหตุหลักเกิดจากการปรับปรุงรายการค่าใช้จ่ายเงินทดแทนวันหยุดประจำปี (วันหยุดพักผ่อนประจำปีที่ใช้ไม่หมดภายใน 3 ปี ตามที่ระเบียบบริษัทกำหนด) ที่รับรู้รายการเป็นค่าใช้จ่ายในงบการเงินสำหรับปี 2558-2561 รวมประมาณ 1,261 ล้านบาท การเปลี่ยนแปลงประมาณการมูลค่าคงเหลือของเครื่องบินและเครื่องบินที่คิดค่าเสื่อมราคาครบ 20 ปี แล้วรวมไว้ในปี 2561 จำนวน 1,279 ล้านบาท ประกอบกับค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น ๆ ลดลงตามปริมาณการผลิตที่ลดลง ส่งผลให้บริษัทฯ และบริษัทย่อยขาดทุนจากการดำเนินงานจำนวน 12,424 ล้านบาท ขาดทุนสูงกว่าปีก่อน 3,366 ล้านบาท (37.2%)

นอกจากนี้ บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นครั้งเดียวได้แก่

- ประมาณการเงินตอบแทนความชอบในการทำงาน จำนวน 2,689 ล้านบาท โดยบริษัทฯ รับรู้ค่าขาดเชยเพิ่มเติมตามประกาศคณะกรรมการแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ เรื่องมาตรฐานขั้นต่ำของสภาพการจ้างในรัฐวิสาหกิจ (ฉบับที่ 4) ที่กำหนดอัตราค่าขาดเชยเพิ่มเติมกรณีนายจ้างเลิกจ้างสำหรับลูกจ้างซึ่งทำงานติดต่อกันครบ 20 ปี ขึ้นไปให้มีสิทธิได้รับค่าขาดเชยไม่น้อยกว่าค่าจ้างอัตราสุดท้ายจำนวน 400 วัน โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 30 กันยายน 2562 เป็นต้นไป
- กำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุนในบริษัทสายการบินนกแอร์จำกัด (มหาชน) จำนวน 273 ล้านบาท จากการลดสัดส่วนการถือครองหุ้นของบริษัทฯ ในสายการบินนกแอร์ลดลงจากเดิมร้อยละ 21.80 เป็นร้อยละ 15.94 ในไตรมาส 1 ของปี 2562

- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบินจำนวน 634 ล้านบาท
- ผลกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 4,439 ล้านบาท ประกอบด้วยกำไรจากการตีมูลค่าสินทรัพย์และหนี้สิน (Unrealized FX Gain) 2,243 ล้านบาท และกำไรที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Gain) 2,196 ล้านบาท

ในปี 2562 บริษัทฯ และบริษัทย่อยขาดทุนสุทธิ 12,017 ล้านบาท ขาดทุนสูงกว่าปีก่อน 448 ล้านบาท (3.9%) โดยเป็นขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 12,042 ล้านบาท คิดเป็นขาดทุนต่อหุ้น 5.52 บาท ขาดทุนเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 0.19 บาทต่อหุ้น (3.6%)

ทั้งนี้ บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงินภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย กำไรจากการเปลี่ยนสัดส่วนเงินลงทุน ประมาณการเงินตอบแทนความชอบในการทำงาน และผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์และเครื่องบิน (EBITDA) จำนวน 8,804 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 5,690 ล้านบาท (39.3%) โดยมี EBITDA Margin เท่ากับ 4.8% เปรียบเทียบกับปีก่อนที่เท่ากับ 7.3%

2. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานปี 2562

การนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับใหม่มาปรับใช้

ตามที่ได้มีการประกาศใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 15 เรื่องรายได้จากสัญญาที่ทำกับลูกค้า มีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2562 เป็นต้นไป มีผลให้การวัดมูลค่าและการรับรู้รายได้ในสิทธิบัตรโดยสารและสิทธิโมลส์สะสมเปลี่ยนแปลงไปในเรื่องความน่าจะเป็นที่ผู้โดยสารที่ไม่ใช้สิทธิและคำนวณมูลค่าสิทธิของโมลส์สะสมโดยประมาณการราคาขายแบบเอกเทศ ทั้งนี้ มีผลกระทบการรับรู้รายการในอดีตจนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2561 ที่จะต้องปรับปรุงภาระผูกพันที่บริษัทได้เคยแสดงเป็นหนี้สินหมุนเวียนไว้ในรายการรายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้ลดลงจำนวน 2,159 ล้านบาท คู่กับการรับรู้กำไรสะสมต้นงวด ส่งผลให้ขาดทุนสะสมต้นงวดลดลงด้วยจำนวนที่เท่ากัน และมีผลกระทบสำหรับปี 2562 ตามรายละเอียดตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6

งบการเงินรวมสำหรับปี 2562 ประกอบด้วยงบการเงินเฉพาะกิจการ และงบการเงินของบริษัทย่อย 5 บริษัท ได้แก่ 1) บริษัท ไทย-อะมาดิอุสเซอร์วิสเอเซีย จำกัด 2) บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเอส จำกัด 3) บริษัท ไทยโพลีเทรอนนิ่ง จำกัด 4) บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด และ 5) บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) - งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

| หน่วย : ล้านบาท | ม.ค.-ธ.ค. | | | |
|---|-----------------|-----------------|----------------|--------------|
| | 2562 | 2561 | เปลี่ยนแปลง | |
| | | | ล้านบาท | % |
| รายได้รวม | 184,046 | 199,500 | -15,454 | -7.7 |
| - ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน | 149,044 | 160,255 | -11,211 | -7.0 |
| - ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์ | 17,784 | 22,340 | -4,556 | -20.4 |
| - รายได้การบริการอื่น ๆ | 13,452 | 13,370 | +82 | +0.6 |
| - อื่น ๆ | 3,766 | 3,535 | +231 | +6.5 |
| ค่าใช้จ่ายรวม | 196,470 | 208,558 | -12,088 | -5.8 |
| - ค่าน้ำมันเครื่องบิน | 54,675 | 60,096 | -5,421 | -9.0 |
| - ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน | 137,550 | 144,130 | -6,580 | -4.6 |
| - ต้นทุนทางการเงิน - สุทธิ | 4,245 | 4,332 | -87 | -2.0 |
| ขาดทุนจากการดำเนินงาน | (12,424) | (9,058) | -3,366 | -37.2 |
| <u>หัก</u> ประมาณการเงินตอบแทนความชอบในการทำงาน (400 วัน) | 2,689 | - | +2,689 | - |
| <u>บวก</u> กำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุน | 273 | - | +273 | - |
| <u>หัก</u> ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน | 634 | 3,459 | -2,825 | -81.7 |
| <u>บวก</u> กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ | 4,439 | 911 | +3,528 | +387.3 |
| ขาดทุนก่อนภาษีเงินได้ | (11,035) | (11,606) | +571 | +4.9 |
| ขาดทุนสุทธิ | (12,017) | (11,569) | -448 | -3.9 |
| ขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ | (12,042) | (11,625) | -417 | -3.6 |
| ขาดทุนต่อหุ้น (บาท) | (5.52) | (5.33) | -0.19 | -3.6 |
| ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ | | | | |
| EBITDA (ล้านบาท) | 8,804 | 14,494 | -5,690 | -39.3 |
| จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน) | 24.51 | 24.32 | +0.19 | +0.8 |
| ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร) | 90,622 | 93,131 | -2,509 | -2.7 |
| ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านคน-กิโลเมตร) | 71,695 | 72,315 | -620 | -0.9 |
| อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (%) | 79.1 | 77.6 | +1.5 | +1.5 |
| รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/คน-ก.ม.) | 2.04 | 2.19 | -0.15 | -6.8 |
| ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร) | 3,950 | 4,054 | -104 | -2.6 |
| ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร) | 2,127 | 2,465 | -338 | -13.7 |
| อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (%) | 53.8 | 60.8 | -7.0 | -7.0 |
| น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง (พันกก.) | 587,953 | 685,244 | -97,291 | -14.2 |
| รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/ตัน-ก.ม.) | 7.84 | 8.51 | -0.67 | -7.9 |
| เครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ 31 ธ.ค. (ลำ) | 103 | 103 | - | - |
| ชั่วโมงปฏิบัติการบิน (ชั่วโมง) | 420,723 | 423,209 | -2,486 | -0.6 |
| อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย (ชั่วโมง/ลำ/วัน) | 11.9 | 12.0 | -0.1 | -0.8 |
| อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย | | | | |
| 1 USD : THB | 31.0476 | 32.3107 | -1.2631 | -3.9 |
| 1 EUR : THB | 34.7548 | 38.1513 | -3.3965 | -8.9 |
| 100 JPY : THB | 28.4806 | 29.2571 | -0.7765 | -2.7 |
| ราคาน้ำมันเฉลี่ย (USD/BBL) | 84.04 | 91.56 | -7.52 | -8.2 |

หมายเหตุ : 1) EBITDA = รายได้ (ไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน และกำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุน) - ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย ประมาณการเงินตอบแทนความชอบในการทำงานและผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน)

รายได้

ในปี 2562 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวมลดลง 15,454 ล้านบาท (7.7%) โดยมีรายละเอียดของรายได้ ดังนี้

• รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน

รายได้จากค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกินมีจำนวน 149,044 ล้านบาท ลดลง 11,211 ล้านบาท (7.0%) สาเหตุหลักเกิดจาก

- ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร ลดลง 0.9% คิดเป็นเงินประมาณ 1,360 ล้านบาท โดยลดลงเกือบทุกเส้นทางบิน โดยเฉพาะในเส้นทางออสเตรเลีย เส้นทางยุโรป และเส้นทางภายในประเทศ แต่เพิ่มขึ้นในเส้นทางภูมิภาคเอเชียใต้แก่ เส้นทางสายเหนือสายใต้ และเส้นทางบินของสายการบินไทยสมายล์ ในขณะที่บริษัทฯ มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารลดลง 2.7% ส่งผลให้อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 79.1% สูงกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ย 77.6%

- รายได้จากผู้โดยสารต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย) เฉลี่ยเท่ากับ 2.04 บาท/RPK ต่ำกว่าปีก่อน 0.15 บาท (6.8%) คิดเป็นเงินประมาณ 10,754 ล้านบาท ส่วนหนึ่งเป็นผลจากการแข็งค่าของเงินบาท โดยเฉพาะเมื่อเทียบกับสกุลเงินที่เป็นรายได้หลัก ได้แก่ เงินสกุลเยน ยูโร ดอลลาร์ออสเตรเลีย และดอลลาร์สหรัฐ ทำให้รายได้เฉลี่ยต่อหน่วยเมื่อคิดเป็นเงินบาทลดลง 0.09 บาท/RPK (4.1%) หรือประมาณ 6,693 ล้านบาท หากไม่รวมผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยน รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยจะต่ำกว่าปีก่อนประมาณ 2.7% หรือประมาณ 4,302 ล้านบาท

ตารางแสดงข้อมูลการดำเนินงานด้านการขนส่งผู้โดยสาร จำแนกตามภูมิภาค - บริษัทฯ และบริษัทย่อย

| | เปลี่ยนแปลงจากปีก่อน (%) | | อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (%) | |
|---------------|--------------------------|----------------|---------------------------------|------|
| | ปริมาณการผลิต | ปริมาณการขนส่ง | 2562 | 2561 |
| ภูมิภาคเอเชีย | -0.2 | +2.1 | 76.9 | 75.2 |
| ข้ามทวีป | -4.7 | -3.5 | 81.7 | 80.6 |
| ภายในประเทศ | -6.3 | -2.3 | 78.5 | 75.3 |

ตารางแสดงข้อมูลรายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน จำแนกตามภูมิภาค - บริษัทฯ และบริษัทย่อย

| หน่วย : ล้านบาท | 2562 | 2561 | เปลี่ยนแปลง | |
|--|----------------|----------------|----------------|-------------|
| | | | ล้านบาท | % |
| รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน | | | | |
| ภูมิภาคเอเชีย | 82,484 | 87,053 | -4,569 | -5.2 |
| ข้ามทวีป | 55,666 | 61,221 | -5,555 | -9.1 |
| ภายในประเทศ | 10,507 | 11,231 | -724 | -6.4 |
| เที่ยวบินแบบไม่ประจำ | 387 | 750 | -363 | -48.4 |
| รวมรายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน | 149,044 | 160,255 | -11,211 | -7.0 |

- รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินในภูมิภาคเอเชีย มีจำนวน 82,484 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 4,569 ล้านบาท (5.2%) โดยมีปริมาณการผลิตต่ำกว่าปีก่อน 0.2% สาเหตุส่วนหนึ่งเป็นผลจากการยกเลิกเที่ยวบินในเส้นทางไป-กลับกรุงเทพฯ-ลอสแอนเจลิส และกรุงเทพฯ-อิสลามาบัตจากการปิดน่านฟ้าปาเลสไตน์ ส่วนปริมาณ

การขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจากปีก่อนเพียง 2.1% สาเหตุหลักเกิดจากการชะลอตัวอย่างรุนแรงของตลาดท่องเที่ยวจีนในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2562 ถึงแม้ว่าจะเริ่มกลับมาขยายตัวตั้งแต่เดือนกรกฎาคม-พฤศจิกายน 2562 แต่ในเดือนธันวาคม 2562 กลับขยายตัวลดลงจากเหตุการณ์ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 นอกจากนี้ เหตุการณ์ประท้วงในฮ่องกง และปัจจัยลบอื่นๆ ที่ส่งผลต่อการเดินทาง การแข่งขันที่รุนแรงทั้งในเส้นทางภูมิภาคที่ได้รับผลกระทบจากสายการบินต้นทุนต่ำที่เพิ่มจำนวนเที่ยวบินและจุดบิน ส่งผลให้รายได้เฉลี่ยต่อหน่วยต่ำกว่าปีก่อน 7.5% โดยมีอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร 76.9% สูงกว่าปีก่อนที่ 75.2% ทั้งนี้ ในปี 2562 บริษัทฯ ได้เพิ่มจุดบินใหม่ไปยังเมืองเซินไฮ ประเทศญี่ปุ่น เมื่อวันที่ 29 ตุลาคม 2562 และสายการบินไทยสมายล์ ได้ยกเลิกเส้นทางบินกรุงเทพฯ-กวางโจว เมื่อวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2562

- **รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินข้ามทวีป** มีจำนวน 55,666 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 5,555 ล้านบาท (9.1%) โดยมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารลดลง 4.7% สาเหตุหลักเกิดจากการปรับลดเที่ยวบินในเส้นทางออสเตรเลีย ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารลดลง 3.5% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจาก 80.6% ในปี 2561 เป็น 81.7% ในปีนี้ ขณะที่รายได้เฉลี่ยต่อหน่วยลดลงจากปีก่อนประมาณ 6.5% ส่วนหนึ่งเกิดจากการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลยูโร และดอลลาร์ออสเตรเลีย ปัจจัยลบที่ส่งผลต่อการเดินทาง การแข่งขันที่รุนแรงจากผลกระทบจากสายการบินตะวันออกกลาง
- **รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินภายในประเทศ** มีจำนวน 10,507 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 724 ล้านบาท (6.4%) โดยมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารลดลง 6.3% ส่วนหนึ่งเกิดจากการยกเลิกทำการบินไปยังสมุย ตั้งแต่วันที่ 3 กันยายน 2561 เป็นต้นไป โดยได้ร่วมลงนามสัญญาความร่วมมือระหว่างกันบนเที่ยวบินรหัสร่วม (Code Share Flight) กับสายการบินบางกอกแอร์เวย์ ในทุกเที่ยวบินของเส้นทางนี้แทนปริมาณการขนส่งผู้โดยสารลดลง 2.3% และรายได้เฉลี่ยต่อหน่วยลดลง 4.8% จากการแข่งขันในตลาดจากสายการบินต้นทุนต่ำที่มีการลดราคาและแย่งส่วนแบ่งตลาด

ทั้งนี้ อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารในเส้นทางบินภายในประเทศเพิ่มขึ้นจาก 75.3% ในปี 2561 เป็น 78.5% ในปีนี้

- **รายได้ค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์**

รายได้จากค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์ จำนวน 17,784 ล้านบาท ลดลง 4,556 ล้านบาท (20.4%) สาเหตุหลักเกิดจากปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Revenue Freight Ton-Kilometers: RFTK) ลดลง 13.7% คิดเป็นเงินประมาณ 2,876 ล้านบาท สาเหตุจากการส่งออกที่ชะลอตัวลงตามภาวะเศรษฐกิจโลกที่ชะลอตัว มาตรการกีดกันทางการค้าระหว่างจีนกับสหรัฐอเมริกาที่ยืดเยื้อตั้งแต่ปลายปี 2561 เหตุการณ์ประท้วงในฮ่องกง และผลกระทบจากการยกเลิกเที่ยวบินจากเหตุการณ์ปิดน่านฟ้าปากีสถานทำให้ต้องเปลี่ยนเส้นทางบินโดยต้องบินอ้อมจากเส้นทางบินปกติและบริษัทฯ ต้องสำรองน้ำมันในแต่ละเที่ยวบินเพิ่มขึ้น ซึ่งส่งผลกระทบต่อความสามารถในการรับน้ำหนักบรรทุกสินค้าลดลง ประกอบกับรายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าประกันภัย) เท่ากับ 7.84 บาท ลดลง 0.67 บาท (7.9%) หรือประมาณ 1,425 ล้านบาท ส่วนหนึ่งเป็นผลจากการแข็งค่าของเงินบาททำให้รายได้เมื่อคิดเป็นเงินบาทลดลง หากไม่รวมผลของอัตราแลกเปลี่ยนที่มีผลให้รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วยลดลง 0.44บาท/RFTK(5.2%)หรือประมาณ 941 ล้านบาทรายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วยจะต่ำกว่าปีก่อนประมาณ 2.7% หรือประมาณ 490 ล้านบาท จากการแข่งขันด้านราคาเพื่อช่วงชิงตลาดที่มีอยู่อย่างจำกัดมีอัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เฉลี่ย 53.8% ต่ำกว่าปีก่อนที่เฉลี่ย 60.8% แต่สูงกว่าค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรมในปี 2562 ที่ 46.7%

- **รายได้อื่นๆ**

รวมจำนวน 3,766 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 231 ล้านบาท (6.5%) สาเหตุหลักเกิดจากการปรับปรุงบัญชีหนี้สินค่าธรรมเนียมสนามบินซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของราคาบัตรโดยสารที่เรียกเก็บจากผู้โดยสารก่อนปี 2559 โดยนำมารับรู้เป็นรายได้อื่นๆ เนื่องจากมาตรการที่ต้องชำระแก่ผู้ให้บริการสนามบินในแต่ละประเทศ โดยมีสมมติฐานจากข้อมูลในอดีตไม่พบว่ามีกรเรียกเก็บเงินเมื่อระยะเวลาผ่านไปเกินกว่า 3 ปี นับตั้งแต่วันที่รับรู้หนี้สิน รายละเอียดตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 4.1

ค่าใช้จ่าย

ในปี 2562 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายรวม 196,470 ล้านบาท ลดลง 12,088 ล้านบาท (5.8%) โดยมีรายละเอียดดังนี้

- ค่าน้ำมันเครื่องบิน**

จำนวน 54,675 ล้านบาท คิดเป็น 27.8 % ของค่าใช้จ่ายรวม ลดลง 5,421 ล้านบาท (9.0%) สาเหตุหลักเกิดจากราคา

น้ำมันเครื่องบินเฉลี่ยต่ำกว่าปีก่อน 8.2% ประกอบกับเงินบาทแข็งค่าเมื่อเทียบกับเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ และมีค่าใช้จ่ายในการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน 981 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนมีรายได้ 1,899 ล้านบาท

- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน**

รวมจำนวน 137,550 ล้านบาท ลดลง 6,580 ล้านบาท (4.6%) โดยมีรายละเอียดดังนี้

| หน่วย : ล้านบาท | ม.ค.-ธ.ค. | | | | | |
|---|----------------|--------------------|----------------|--------------------|---------------|-------------|
| | 2562 | % ของค่าใช้จ่ายรวม | 2561 | % ของค่าใช้จ่ายรวม | เปลี่ยนแปลง | |
| | | | | | ล้านบาท | % |
| ค่าใช้จ่าย | | | | | | |
| ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน | 28,483 | 20.7 | 30,875 | 21.4 | -2,392 | -7.7 |
| ค่าบริการการบิน | 21,058 | 15.3 | 22,165 | 15.4 | -1,107 | -5.0 |
| ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ | 6,242 | 4.6 | 5,630 | 3.9 | +612 | +10.9 |
| ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน | 19,322 | 14.0 | 20,088 | 14.0 | -766 | -3.8 |
| ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย | 16,787 | 12.2 | 19,045 | 13.2 | -2,258 | -11.9 |
| ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ | 15,029 | 10.9 | 15,017 | 10.4 | +12 | +0.1 |
| ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป | 9,101 | 6.6 | 9,111 | 6.3 | -10 | -0.1 |
| ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา | 10,637 | 7.7 | 10,843 | 7.5 | -206 | -1.9 |
| ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย | 628 | 0.5 | 590 | 0.4 | +38 | +6.4 |
| ค่าใช้จ่ายอื่น | 10,040 | 7.3 | 10,243 | 7.1 | -203 | -2.0 |
| ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม | 223 | 0.2 | 523 | 0.4 | -300 | -57.4 |
| ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน | 137,550 | 100.0 | 144,130 | 100.0 | -6,580 | -4.6 |

สรุปค่าใช้จ่ายที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญได้แก่

- ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายบุคลากร ผลประโยชน์พนักงาน ค่าตอบแทน ผู้บริหาร และกรรมการ มีจำนวน 28,483 ล้านบาท ลดลง 2,392 ล้านบาท (7.7%) สาเหตุหลักเกิดจากการปรับปรุงรายการค่าใช้จ่ายเงินทดแทนวันหยุดพักผ่อนประจำปีที่ใช้ไม่หมดภายใน 3 ปี ตามที่ระเบียบบริษัทกำหนดที่รับรู้รายการเป็นค่าใช้จ่ายคู่กับค่าใช้จ่ายค้างจ่ายในงบการเงินสำหรับปี 2558-2561 รวมประมาณ 1,261 ล้านบาท รายละเอียดตามหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 4.2 หากไม่รวมรายการดังกล่าวค่าใช้จ่ายบุคลากรจะต่ำกว่าปีก่อน 1,131 ล้านบาท จากการไม่บันทึกตั้งค้างจ่ายเงินทดแทนวันหยุดพักผ่อนประจำปีในปีนี้ และสำรองค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานลดลง นอกจากนี้ การเปลี่ยนแปลงวิธีการคำนวณค่าเบี้ยเลี้ยงเดินทางในการปฏิบัติการบินของนักบิน (Per diem) ทำให้ค่าล่วงเวลาของนักบินลดลง

- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน ประกอบด้วย ค่าบริการการบิน และค่าสินค้าและพัสดุใช้ไปมีจำนวนรวม 30,159 ล้านบาท ลดลง 1,117 ล้านบาท (3.6%) สาเหตุหลักเกิดจากการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินหลักของค่าใช้จ่ายทำให้ค่าใช้จ่ายลดลงประมาณ 1,183 ล้านบาท หากไม่รวมผลกระทบของอัตราแลกเปลี่ยนค่าใช้จ่าเกี่ยวกับการบินจะเพิ่มขึ้น 66 ล้านบาท ถึงแม้ปริมาณการผลิตลดลง ส่วนหนึ่งเกิดจากค่าบริการนำร่องทางอากาศ (Navigation fee) เพิ่มขึ้นจากเหตุการณ์ปิดน่านฟ้าปากีสถาน และค่าอะไหล่เครื่องบินสิ้นเปลืองเพิ่มขึ้นจากการซ่อมบำรุงเครื่องบินและเครื่องยนต์ตามระยะเวลาการซ่อมบำรุง
- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือมีจำนวน 6,242 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 612 ล้านบาท (10.9%) สาเหตุหลักเกิดจากการเปลี่ยนแปลงวิธีการคำนวณค่าเบี้ยเลี้ยง

เดินทางในการปฏิบัติการบินของนักบิน (Per diem) มีผลตั้งแต่ 1 มกราคม 2562 เพื่อแก้ไขปัญหาให้นักบิน ลาออกโดยปรับปรุงระบบการจ่ายค่าตอบแทนให้นักบิน ให้ทัดเทียมอุตสาหกรรมและเพื่อให้การจัดตารางบินของ นักบินให้สามารถบริหารกำลังพลได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งมีผลให้ค่าเบี้ยเลี้ยงเดินทางของนักบินเพิ่มขึ้น 840 ล้านบาท ขณะที่ค่าล่วงเวลาของนักบินในกลุ่มค่าใช้จ่าย ผลประโยชน์พนักงานลดลง

- ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน มีจำนวน 19,322 ล้านบาท ลดลง 766 ล้านบาท (3.8%) สาเหตุหลักจากค่าซ่อมอะไหล่ Life Limited Part ของเครื่องยนต์ TRENT 800 ลดลง ประกอบกับผลจากการแข็งค่าของเงินบาท เมื่อเทียบกับสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐที่เป็นเงินกุลหลัก ของค่าซ่อม ทำให้ค่าซ่อมเมื่อคิดเป็นเงินบาทลดลง
- ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ และค่าเสื่อมราคาและ ค่าตัดจำหน่ายมีจำนวนรวม 31,816 ล้านบาท ลดลง 2,246 ล้านบาท (6.6%) โดยมีรายละเอียดดังนี้
 - ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ เพิ่มขึ้น 12 ล้านบาท (0.1%) สาเหตุหลักเกิดจากการรับมอบเครื่องบินเช่าดำเนินงาน แบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 3 ลำ ในเดือน ม.ค. ก.พ. และ มี.ค. 61 ประกอบกับมีค่าเช่าเครื่องยนต์อะไหล่เพิ่มขึ้นจากเครื่องยนต์ TRENT 800 จำนวน 2 เครื่องยนต์ และ TRENT XWB จำนวน 3 เครื่องยนต์ เพิ่มขึ้นจากปีก่อน อย่างไรก็ตาม ผลจากเงินบาทแข็งค่าเมื่อเทียบกับ เงินสกุล ดอลลาร์สหรัฐ ทำให้ค่าใช้จ่ายเมื่อ คำนวณเป็นเงินบาทลดลงประมาณ 419 ล้านบาท
 - ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ลดลง 2,258 ล้านบาท (11.9%) สาเหตุหลักเกิดจากการเปลี่ยนแปลงการ

มูลค่าคงเหลือของเครื่องบินและเครื่องยนต์ โดยบันทึก ผลกระทบของเครื่องบินที่คิดค่าเสื่อมราคาครบ 20 ปี แล้ว รวมไว้ในปี 2561 จำนวน 1,279 ล้านบาท หากไม่รวม ผลกระทบดังกล่าว ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายจะ ลดลง 979 ล้านบาท เป็นผลจากมีเครื่องบิน ที่นั่งเครื่องบิน และสินทรัพย์อื่นที่คิดค่าเสื่อมราคาเต็มจำนวนแล้ว

- ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมสุทธิ มีจำนวน 223 ล้านบาท ขาดทุนลดลง 300 ล้านบาท (57.4%) โดยมีรายละเอียดดังนี้
 - ส่วนแบ่งขาดทุนในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) 496 ล้านบาท ขาดทุนต่ำกว่าปีก่อน 372 ล้านบาท
 - ส่วนแบ่งกำไรใน บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบิน กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) 218 ล้านบาท กำไรลดลง 32 ล้านบาท
 - ส่วนแบ่งกำไรใน บริษัท โรงแรมท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ จำกัด 29 ล้านบาท กำไรลดลง 9 ล้านบาท
 - ส่วนแบ่งกำไรในบริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด 15 ล้านบาท กำไรลดลง 9 ล้านบาท
 - ส่วนแบ่งกำไรในบริษัท คริวการบินภูเก็ต จำกัด 11 ล้านบาท กำไรลดลง 9 ล้านบาท
 - ส่วนแบ่งกำไรในบริษัท โรงแรมรอยัลล่อคิต (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) ลดลง 13 ล้านบาท จากการขายหุ้นทั้งจำนวนโดยได้ออนกรรมสิทธิ์ ให้ผู้ซื้อเมื่อวันที่ 23 เม.ย.61



• **ต้นทุนทางการเงิน - สุทธิ**

มีจำนวน 4,245 ล้านบาท ลดลง 87 ล้านบาท (2.0%) สาเหตุหลักเกิดจากเงินบาทแข็งค่าเมื่อเทียบกับเงินสกุลหลักของหนี้สินระยะยาว ได้แก่ เงินยูโร เงินเยน และดอลลาร์สหรัฐ หากไม่รวมผลของอัตราแลกเปลี่ยนที่ทำให้ดอกเบี้ยจ่ายเมื่อคำนวณเป็นเงินบาทมียอดลดลงจำนวน 102 ล้านบาท ต้นทุนทางการเงินจะเพิ่มขึ้นเล็กน้อย สาเหตุหลักเกิดจากดอกเบี้ยจ่ายสำหรับเงินกู้ยืมระยะสั้นเพิ่มขึ้นจากการกู้ยืมระยะสั้นในระหว่างงวด อย่างไรก็ตาม ดอกเบี้ยจ่ายสำหรับเงินกู้ยืมระยะยาวลดลงจากอัตราดอกเบี้ยที่ปรับลดลงตลอดปี 2562

ประมาณการเงินตอบแทนความชอบในการทำงาน

เมื่อวันที่ 26 กันยายน 2562 ประกาศคณะกรรมการแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ เรื่องมาตรฐานขั้นต่ำของสภาพการจ้างในรัฐวิสาหกิจ (ฉบับที่ 4) ได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ซึ่งได้กำหนดอัตราค่าชดเชยเพิ่มเติมกรณีนายจ้างเลิกจ้างสำหรับลูกจ้างซึ่งทำงานติดต่อกันครบ 20 ปี ขึ้นไปให้มีสิทธิได้รับค่าชดเชยไม่น้อยกว่าค่าจ้างอัตราสุดท้ายจำนวน 400 วัน โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 27 กันยายน 2562 เป็นต้นไป โดยให้มีผลกับลูกจ้างที่เกษียณอายุตั้งแต่วันที่ 30 กันยายน 2562 เป็นต้นไป การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวถือเป็นการแก้ไขโครงการสำหรับโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงาน และมีผลกระทบต่อให้บริษัทฯ ตั้งประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานเพิ่มขึ้น 2,689 ล้านบาท บริษัทฯ ได้บันทึกผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวโดยรับรู้ต้นทุนบริการในอดีตเป็นค่าใช้จ่ายทันทีในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จในระหว่างงวดปัจจุบัน รายละเอียดตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8.19

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน

จำนวน 634 ล้านบาท ลดลง 2,825 ล้านบาท (81.7%) ประกอบด้วย

- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบิน 456 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 2,694 ล้านบาท โดยในปีนี้มีการตั้งสำรองด้อยค่าสำหรับเครื่องบิน 15 ลำ ประกอบด้วย A300-600 1 ลำ A330-300 4 ลำ A340-500 3 ลำ A340-600 2 ลำ B737-400 3 ลำ และ B747-400 2 ลำ รวม 381 ล้านบาท และตั้งสำรองด้อยค่าของเครื่องยนต์อะไหล่รวม 10 เครื่องยนต์ จำนวน 75 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนตั้งด้อยค่าเครื่องบิน รวม 19 ลำ รวม 3,064 ล้านบาท เนื่องจากราคาอ้างอิงจากผู้ประเมินราคามาตรฐานของเครื่องบินแอร์บัส A340-500 และ A340-600 ลดลงอย่างมาก นอกจากนี้ ตั้งสำรองด้อยค่าของเครื่องยนต์อะไหล่รวม 10 เครื่องยนต์ ประมาณ 86 ล้านบาท
- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ 178 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 131 ล้านบาท เนื่องจากมีการสำรองด้อยค่าอะไหล่เครื่องบินหมุนเวียนที่เสียหายและไม่สามารถซ่อมแซมได้ลดลงจากปีก่อน

กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

จำนวน 4,439 ล้านบาท ประกอบด้วย กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Gain) 2,243 ล้านบาท ซึ่งเกิดจากการปรับยอดเงินกู้และสินทรัพย์หนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศเป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวดจากการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ เงินยูโร และเงินเยน ณ 31 ธันวาคม 2562 เมื่อเปรียบเทียบกับ ณ สิ้นปีก่อน และกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Gain) 2,196 ล้านบาท

EBITDA ของปี 2562 มีจำนวน 8,804 ล้านบาท ลดลง 5,690 ล้านบาท (39.3%) โดยมี EBITDA Margin 4.8% ลดลงจากปีก่อนที่เท่ากับ 7.3%

3. ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

ตารางแสดงรายจ่ายลงทุน

| หน่วย : ล้านบาท | บ.ค.-ร.ค. | |
|-----------------------------|--------------|---------------|
| | 2562 | 2561 |
| เครื่องบิน | 2,410 | 9,213 |
| อื่นๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน) | 1,062 | 908 |
| รวม | 3,472 | 10,121 |

ในปี 2562 บริษัทฯ มีรายจ่ายเพื่อการลงทุน 3,472 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 6,649 ล้านบาท โดยรายจ่ายเพื่อการลงทุนในปี 2562 ประกอบด้วย

- การลงทุนในเครื่องบินจำนวน 2,410 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 6,803 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากในปีก่อนรับมอบเครื่องบินเข้าการเงินแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 2 ลำ และเครื่องยนต์อะไหล่รวม 3 เครื่องยนต์ ได้แก่ TRENТ XWB-84 สำหรับเครื่องบินแอร์บัส A350-900 จำนวน 2 เครื่องยนต์ และเครื่องยนต์ GE90-115B สำหรับเครื่องบินโบอิง B777-300ER จำนวน 1 เครื่องยนต์ สำหรับการลงทุนในปีนี้โดยส่วนใหญ่เป็นการซื้ออะไหล่เครื่องบินหมุนเวียนและเงินจ่ายล่วงหน้าค่าเครื่องยนต์อะไหล่ GE90-115B จำนวน 1 เครื่องยนต์
- การลงทุนในสินทรัพย์ถาวรอื่น ๆ จำนวน 1,062 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นการลงทุนในอุปกรณ์การให้บริการของหน่วยธุรกิจบริการภาคพื้น ฝ่ายช่าง และฝ่ายครัวการบิน

โดยสรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่าง ๆ ได้ดังนี้

| หน่วย : ล้านบาท | ม.ค.-ธ.ค. | |
|--|--------------|----------------|
| | 2562 | 2561 |
| เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน | 14,818 | 17,400 |
| เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน | (2,970) | (2,099) |
| เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน | (3,726) | (16,846) |
| ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยนของเงินสดและเงินฝากธนาคารเพิ่มขึ้น (ลดลง) | (151) | 7 |
| เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) | 7,971 | (1,538) |

ในปี 2562 บริษัทฯ มีเงินสดสุทธิจากการดำเนินงานจำนวน 14,818 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 2,582 ล้านบาท จากผลการดำเนินงานที่ขาดทุนสูงกว่าปีก่อน และเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 3,726 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อนถึง 13,120 ล้านบาท เนื่องจากมีเงินสดรับสุทธิจากการออกหุ้นกู้และเงินกู้ยืมระยะสั้นเพิ่มขึ้น แต่มีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนจำนวน 2,970 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 871 ล้านบาท เนื่องจากในปีก่อนมีเงินสดรับจากการขายหุ้นใน บริษัท โรงแรมรอยัลลอคคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) เป็นผลให้เงินสดและรายการเทียบเท่า เงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 มีจำนวน 21,663 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 จำนวน 7,971 ล้านบาท

การจัดหาเงินทุน

ในปี 2562 บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดหาเงินทุน รวมทั้งสิ้น 45,288 ล้านบาท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. การเบิกเงินกู้ระยะสั้นประเภทตั๋วสัญญาใช้เงินกับสถาบันการเงินในประเทศรวมทั้งสิ้น 21,500 ล้านบาท เพื่อชำระคืนเงินกู้ระยะสั้นและหุ้นกู้ที่ครบกำหนดไถ่ถอนและใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงาน
2. การออกหุ้นกู้รวมจำนวน 18,788 ล้านบาท โดยเป็นการออกหุ้นกู้ในเดือนพฤษภาคม 2562 จำนวน 10,000 ล้านบาท (ระยะเวลา 1-15 ปี) และ ในเดือนพฤศจิกายน 2562 จำนวน 8,788 ล้านบาท (ระยะเวลา 1-15 ปี) เพื่อชำระคืนหุ้นกู้ที่ครบกำหนดชำระ และหรือคืนเงินกู้ของบริษัทฯ ที่มีต้นทุนทางการเงินที่สูงกว่า และ/หรือลงทุนในสินทรัพย์ และใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงาน
3. การกู้เงินระยะยาวจากสถาบันการเงินในประเทศ จำนวน 5,000 ล้านบาท เพื่อใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในบริษัท

เครื่องบิน

ในปี 2562 บริษัทฯ มีเครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงาน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 103 ลำ (รวมเครื่องบินแอร์บัส A320-200 จำนวน 20 ลำ ซึ่งใช้ดำเนินงานโดยบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด) เท่ากับ ณ สิ้นปี 2561 ทั้งนี้ บริษัทฯ มีเครื่องบินที่ปลดระวางและรอการขาย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 15 ลำ ประกอบด้วย เครื่องบินแบบแอร์บัส A340-500 จำนวน 3 ลำ A340-600 จำนวน 6 ลำ A300-600 จำนวน 1 ลำ และเครื่องบินแบบโบอิง B737-400 จำนวน 4 ลำ และ B747-400 จำนวน 1 ลำ

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมจำนวน 256,665 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2561 จำนวน 12,056 ล้านบาท (4.5%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

| | งบการเงินรวม | | | | | |
|---|----------------|-------------------|----------------|-------------------|----------------|--------------|
| | 31 ธ.ค. 2562 | | 31 ธ.ค. 2561 | | เปลี่ยนแปลง | |
| | ล้านบาท | % ของสินทรัพย์รวม | ล้านบาท | % ของสินทรัพย์รวม | ล้านบาท | % |
| สินทรัพย์หมุนเวียน | | | | | | |
| เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด | 21,663 | 8.4 | 13,692 | 5.1 | +7,971 | +58.2 |
| สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย | 23 | - | 490 | 0.2 | -467 | -95.3 |
| สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ | 27,848 | 10.9 | 29,946 | 11.1 | -2,098 | -7.0 |
| สินทรัพย์หมุนเวียน | 49,534 | 19.3 | 44,128 | 16.4 | +5,406 | +12.3 |
| ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ | | | | | | |
| เครื่องปั้นรวมเครื่องปั้นและเครื่องยนต์อะไหล่ | 40,470 | 15.8 | 45,946 | 17.1 | -5,476 | -11.9 |
| จ่ายล่วงหน้า | | | | | | |
| เครื่องปั้นภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน | 98,791 | 38.5 | 105,600 | 39.3 | -6,809 | -6.4 |
| อุปกรณ์การบินหมุนเวียน | 11,578 | 4.5 | 11,708 | 4.4 | -130 | -1.1 |
| งานระหว่างทำ | 333 | 0.1 | 341 | 0.1 | -8 | -2.3 |
| ที่ดิน อาคาร และค่าปรับปรุง | 13,092 | 5.1 | 13,311 | 5.0 | -219 | -1.6 |
| เครื่องมือ โรงซ่อม และอุปกรณ์ | 2,854 | 1.1 | 2,692 | 1.0 | +162 | +6.0 |
| ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์-สุทธิ | 167,118 | 65.1 | 179,598 | 66.9 | -12,480 | -6.9 |
| สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ | 40,013 | 15.6 | 44,995 | 16.7 | -4,982 | -11.1 |
| รวมสินทรัพย์ | 256,665 | 100.0 | 268,721 | 100.0 | -12,056 | -4.5 |

สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 49,534 ล้านบาท หรือคิดเป็น 19.3% ของสินทรัพย์ทั้งหมดเพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2561 จำนวน 5,406 ล้านบาท (12.3%) โดยมีรายการที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญได้แก่

- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น 7,971 ล้านบาท (58.2%) ส่วนหนึ่งเกิดจากเงินสดรับจากการออกหุ้นกู้ในเดือนพฤศจิกายน 2562 จำนวน 8,788 ล้านบาท ประกอบกับเงินสดสุทธิจากการดำเนินงานสูงกว่าเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนและกิจกรรมจัดหาเงิน
- สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ ลดลง 2,098 ล้านบาท (7.0%) สาเหตุหลักเกิดจากลูกหนี้การค้าลดลง 1,212 ล้านบาท (11.7%) จากยอดขายในเดือนธันวาคม 2562 ที่ลดลงจากเดือน ธันวาคม 2561 อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ มีความสามารถในการบริหารระยะเวลาเรียกเก็บหนี้

จากลูกหนี้การค้าได้ใกล้เคียงของปีก่อน โดยมีระยะเวลาการเก็บหนี้เฉลี่ยประมาณ 22 วัน ซึ่งต่ำกว่าระยะเวลาการให้สินเชื่อโดยปกติของบริษัทฯ

- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายลดลง 467 ล้านบาท (95.3%) สาเหตุหลักเกิดจากการโอนกรรมสิทธิ์เครื่องบินให้กับผู้ซื้อรวม 6 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแอร์บัส A330-300 จำนวน 5 ลำ และเครื่องบินโบอิง B747-400 จำนวน 1 ลำ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย ประกอบด้วย เครื่องบินโบอิง B747-400 จำนวน 1 ลำ จำนวนเงิน 23 ล้านบาท

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ สุทธิ มีจำนวน 167,118 ล้านบาท หรือคิดเป็น 65.1% ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2561 เป็นจำนวน 12,480 ล้านบาท (6.9%) โดยมีสาเหตุหลักมาจากการคิดค่าเสื่อมราคา

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ มีจำนวน 40,013 ล้านบาท หรือคิดเป็น 15.6% ของสินทรัพย์ทั้งหมดลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 จำนวน 4,982 ล้านบาท (11.1%) สาเหตุหลักเกิดจาก

- สินทรัพย์รอการขาย ลดลง 1,241 ล้านบาท (25.4%) สาเหตุหลักเกิดจากการโอนเครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 จำนวน 4 ลำ ไปสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายและการตั้งสำรองด้อยค่าของเครื่องบินและเครื่องยนต์เพิ่มขึ้น
- ค่าตกแต่งเครื่องบินเช่าดำเนินงานรอการตัดบัญชีลดลง 540 ล้านบาท (11.9%) จากการตัดจำหน่ายค่าอุปกรณ์และผลิตภัณฑ์ในห้องโดยสารของเครื่องบินเช่าดำเนินงานและค่าตัดจำหน่ายค่าใช้จ่ายในโครงการปรับปรุงเครื่องบินเช่าดำเนินงานแบบโบอิง 787-8 จำนวน 6 ลำ
- สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีลดลง 1,108 ล้านบาท (10.4%) สาเหตุหลักเกิดจากภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีของค่าเผื่อการด้อยค่าของเครื่องบินลดลง
- เงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบิน (Maintenance Reserve) เป็นเงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินตามสัญญาเช่าที่ผู้ให้เช่าเรียกเก็บเป็นประกันในการบำรุงรักษาเครื่องบินตามสภาพการบิน

และเงื่อนไขการบำรุงรักษาเครื่องยนต์ตามตารางการบำรุงรักษา ลดลง 534 ล้านบาท (3.9%) สาเหตุหลักเกิดจากการรับคืน Maintenance Reserve สำหรับเครื่องบินเช่า B777-300ER จำนวน 4 ลำ ในส่วนการซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ GE90 จำนวน 7 เครื่องยนต์จากบริษัทผู้ให้เช่าเครื่องบินรวมจำนวน 2,267 ล้านบาท

- เงินมัดจำสัญญาเช่าเครื่องบินลดลง 627 ล้านบาท (11.6%) สาเหตุหลักเกิดจากการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ ทำให้สินทรัพย์เมื่อคำนวณเป็นเงินบาทมียอดลดลง ทั้งนี้ รายการนี้ได้มีการจัดประเภทรายการใหม่จากเดิมแสดงรายการในค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้าและเงินมัดจำทั้งจำนวนเปลี่ยนเป็นแสดงรายการในค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้าและเงินมัดจำเฉพาะส่วนที่ไม่เกิน 1 ปี ส่วนที่เกิน 1 ปี แสดงในสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น โดยจัดประเภทรายการของปี 2561 ใหม่เพื่อนำมาแสดงเปรียบเทียบในงบแสดงฐานะการเงินให้สอดคล้องกับปีปัจจุบัน รายละเอียดตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8.37

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Asset) ในปี 2562 เท่ากับร้อยละ -2.5 เปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน ซึ่งเท่ากับร้อยละ -2.6

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 หนี้สินรวมของ บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีจำนวน 244,899 ล้านบาท ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 จำนวน 3,366 ล้านบาท (1.4%) โดยมีองค์ประกอบหลักของหนี้สิน ดังนี้

| | งบการเงินรวม | | | | | |
|---|----------------|------------------|----------------|------------------|---------------|-------------|
| | 31 ธ.ค. 2562 | | 31 ธ.ค. 2561 | | เปลี่ยนแปลง | |
| | ล้านบาท | % ของ หนี้สินรวม | ล้านบาท | % ของ หนี้สินรวม | ล้านบาท | % |
| หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินระยะยาว ที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี) | 62,636 | 25.6 | 66,046 | 26.6 | -3,410 | -5.2 |
| หนี้สินระยะยาว | | | | | | |
| หนี้กู้ | 74,108 | 30.2 | 64,850 | 26.1 | +9,258 | +14.3 |
| หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน | 46,456 | 19.0 | 58,982 | 23.8 | -12,526 | -21.2 |
| เงินกู้ยืมระยะยาว | 23,288 | 9.5 | 24,444 | 9.8 | -1,156 | -4.7 |
| รวมหนี้สินระยะยาว | 143,852 | 58.7 | 148,276 | 59.7 | -4,424 | -3.0 |
| หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น ๆ | 38,411 | 15.7 | 33,943 | 13.7 | +4,468 | +13.2 |
| รวมหนี้สิน | 244,899 | 100.0 | 248,265 | 100.0 | -3,366 | -1.4 |

หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี 21,731 ล้านบาท) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 25.6 ของหนี้สินทั้งหมด มีจำนวน 62,636 ล้านบาท ลดลงจาก ณ 31 ธันวาคม 2561 จำนวน 3,410 ล้านบาท (5.2%) สาเหตุหลักเกิดจาก

- ค่าใช้จ่ายค้างจ่ายลดลง 1,780 ล้านบาท (9.8%) สาเหตุหลักเกิดจากการตั้งค่าใช้จ่ายค้างจ่ายของค่าซ่อมบำรุงตามโครงการซ่อมบำรุงแบบเหมาจ่ายลดลงจากการปรับลดอัตราค่าซ่อม และส่วนหนึ่งโอนไปเป็นเจ้าหนี้การค้าเนื่องจากการเรียกเก็บเงินจากเจ้าหนี้สำหรับการค้าเนื่องจากการเรียกเก็บเงินจากเจ้าหนี้สำหรับการค้าใช้จ่ายของปีก่อนที่ได้มีการตั้งค่าใช้จ่ายค้างจ่ายไว้แล้วรวมทั้งค่าน้ำมันค้างจ่ายลดลง
- เจ้าหนี้การค้าลดลง 657 ล้านบาท (12.7%) สาเหตุหลักเกิดจากการจ่ายชำระหนี้เจ้าหนี้ค่าซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ตามโครงการซ่อมบำรุงแบบเหมาจ่ายสำหรับค่าใช้จ่ายของปีก่อน
- รายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถือเป็นรายได้ลดลง 935 ล้านบาท (3.1%) เนื่องจากยอดขายลดลง
- เงินกู้ยืมระยะสั้นเพิ่มขึ้น 500 ล้านบาท (16.7%) จากการเบิกเงินกู้ระยะสั้นประเภทตั๋วสัญญาใช้เงินกับสถาบันการเงินในประเทศ เพื่อชำระคืนเงินกู้ระยะสั้นและหุ้นกู้ที่ครบกำหนดได้ถอน

หนี้สินระยะยาว (รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี 21,731 ล้านบาท) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 58.7 ของหนี้สินทั้งหมด มีจำนวน 143,852 ล้านบาท ลดลง 4,424 ล้านบาท (3.0%) จากการจ่ายชำระคืนเงินกู้ระยะยาว หุ้นกู้ และหนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบินรวมจำนวน 24,019 ล้านบาท ถึงแม้ว่าจะมีการออกหุ้นกู้ระยะเวลา 1-15 ปี รวมจำนวน 18,788 ล้านบาท และกู้เงินระยะยาวจำนวน 5,000 ล้านบาทก็ตาม นอกจากนี้ ผลจากการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินสกุลยูโร เงินเยน และดอลลาร์สหรัฐ ณ 31 ธันวาคม 2562 เมื่อเทียบกับ ณ วันสิ้นงวดของปี 2561 ทำให้หนี้สินระยะยาวเมื่อคิดเป็นเงินบาทมียอดลดลงจำนวน 4,193 ล้านบาท

หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น ๆ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 15.7 ของหนี้สินทั้งหมด มีจำนวน 38,411 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 4,468 ล้านบาท (13.2%) สาเหตุหลักเกิดจากประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงานเพิ่มขึ้น 3,204 ล้านบาท จากการปรับประมาณการเงินตอบแทนความชอบในการทำงานตามที่กล่าวไว้ข้างต้น นอกจากนี้ ยังมีการประมาณการหนี้สินระยะยาวเพิ่มขึ้น 1,257 ล้านบาท จากประมาณการค่าซ่อมใหญ่

เครื่องบิน เครื่องยนต์เครื่องบิน และส่วนประกอบอื่น ๆ สำหรับรายการซ่อมที่จะต้องจ่ายเงินในอนาคตตามสัญญาเพื่อรับชำระผูกพันภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน

ณ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทฯ มีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity) เท่ากับ 12.5 เท่า สูงกว่า ณ 31 ธันวาคม 2561 ที่เท่ากับ 7.4 เท่า และมีอัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้นเท่ากับ 20.8 เท่า เพิ่มขึ้นจาก ณ สิ้นปี 2561 ที่เท่ากับ 12.1 เท่า

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 11,766 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2561 จำนวน 8,690 ล้านบาท (42.5%) สาเหตุหลักเกิดจากผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562 มีผลขาดทุน ถึงแม้ว่าจะมีการปรับปรุงผลกระทบจากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 15 เรื่องรายได้จากสัญญาที่ทำกับลูกค้ามาใช้ ทำให้กำไรสะสม ณ วันที่ 1 มกราคม 2562 เพิ่มขึ้นจำนวน 2,159 ล้านบาท ทั้งนี้ ส่งผลให้อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity) ลดลงจากร้อยละ -44.1 ในปี 2561 เป็นร้อยละ -74.6 ในปีนี้

สภาพคล่อง

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดจำนวน 21,663 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 8.4 ของสินทรัพย์รวม เพิ่มขึ้นจาก ณ 31 ธันวาคม 2561 โดยในปี 2562 บริษัทฯ และบริษัทย่อย ได้จัดหาเงินทุนจากเงินกู้ยืมระยะสั้นและระยะยาวจากทั้งสถาบันการเงินต่างๆ และออกหุ้นกู้จำนวน 2 ครั้ง ในเดือนพฤษภาคม 2562 และเดือนพฤศจิกายน 2562 นอกจากนี้ ยังได้รับเงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินสำหรับเครื่องบินเช่าดำเนินงานโบอิง B777-300ER จำนวน 2,267 ล้านบาทจากผู้ให้เช่าเครื่องบินตามที่กล่าวมาข้างต้น รวมถึงการจัดทำประมาณการกระแสเงินสดปี 2563 ภายใต้เงื่อนไขที่ใช้ความระมัดระวัง พบว่าบริษัทฯ ยังคงมีเงินสดสำรองในมือคงเหลืออยู่ในระดับที่เพียงพอและสามารถดำเนินกิจการตามปกติ หากไม่ได้รับผลกระทบจากปัจจัยภายนอกที่บริษัทไม่สามารถควบคุมได้ นอกจากนี้ ยังมีวงเงินสินเชื่อ Committed Credit Line พร้อมเบิกใช้ที่บริษัทฯ มีกับธนาคารต่างๆ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 13,500 ล้านบาท



4. ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

อุตสาหกรรมการบินในปี 2563 ยังต้องเผชิญกับความท้าทายทั้งจากสถานการณ์ไวรัส COVID-19 ที่ยังคงแพร่ระบาดอย่างต่อเนื่องในหลายประเทศ ทำให้ประเทศไทยและรัฐบาลของประเทศต่างๆ ได้ประกาศห้ามหรือเตือนประชาชนของตนให้งดการเดินทางไปยังประเทศที่มีการแพร่ระบาด ซึ่งส่งผลกระทบต่ออย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้กับอุตสาหกรรมการบินและการท่องเที่ยว เป็นเหตุให้บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ต้องปรับลดเที่ยวบินและลดปริมาณการผลิตให้สอดคล้องกับจำนวนผู้โดยสารที่ลดลง อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ อยู่ระหว่างการดำเนินการตามมาตรการในการบริหารจัดการผลกระทบอย่างเข้มข้นโดยจัดตั้งคณะทำงานเรื่องการแก้ไขปัญหา เพื่อติดตามสั่งการ และเฝ้าติดตามอย่างใกล้ชิดเพื่อรับมือกับสถานการณ์ในปัจจุบัน ที่ยังไม่มีสัญญาณที่คลี่คลายและยังคงทวีความรุนแรง และลูกกลามในภูมิภาคยุโรปในอีกหลายประเทศในขณะนี้ นอกจากนี้ ผลกระทบจากสงครามการค้าระหว่างสหรัฐฯ และจีนที่ยังดำเนินต่อเนื่อง ถึงแม้ว่าการเจรจาจะบรรลุข้อตกลงในเบื้องต้นแล้ว แต่คาดว่าจะยังคงนำไปสู่การเจรจาในขั้นต่อไป ประกอบกับประเด็นความไม่แน่นอนทางการเมืองภายหลังจากการถอนตัวของสหราชอาณาจักรจากการเป็นสมาชิกสหภาพยุโรป หรือ เบริกซิท ปัญหาความขัดแย้งระหว่างสหรัฐอเมริกาและอิหร่าน รวมทั้งสถานการณ์ราคาน้ำมันในตลาดโลกและอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังคงมีความผันผวน

จากปัจจัยลบต่างๆ และสถานการณ์การแข่งขันที่รุนแรงส่งผลกระทบต่อผลประกอบการโดยรวมของบริษัทฯ บริษัทฯ จึงได้ทบทวนสภาพแวดล้อมภายนอกของอุตสาหกรรมการบิน สภาวะตลาดและการแข่งขันสภาพแวดล้อมภายใน โดยได้จัดทำแผนฟื้นฟูระยะเร่งด่วนระยะที่ 2 โดยดำเนินการควบคู่ไปกับการดำเนินการตามแผนดำเนินการตามกลยุทธ์หลักประกอบด้วย 3 แนวทางการดำเนินงาน ได้แก่

- การเพิ่มรายได้ โดยดำเนินกลยุทธ์เจาะกลุ่มลูกค้าแบบ Personalized มุ่งเน้นการสร้างรายได้เสริม (Ancillary Revenue) รวมทั้งเร่งดำเนินงานด้าน Digital Marketing โดยใช้ Big Data และ Data Analytic ในการวิเคราะห์ตลาดเพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการเพิ่มการขายทาง Online ให้มากขึ้น
- การควบคุมและลดค่าใช้จ่าย โดยมีมาตรการตัดค่าใช้จ่ายที่ไม่จำเป็น ลดค่าตอบแทนของผู้บริหารและคณะกรรมการอย่างสมครใจ เป็นต้น
- การปรับปรุงประสิทธิภาพการดำเนินงาน อาทิ การบริหารจัดการฝูงบินให้มีประสิทธิภาพ โดยเร่งสรุปแผนการจัดหาเครื่องบินให้มีความเหมาะสมกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ รวมทั้งควบคุมติดตามแผนการจำหน่ายเครื่องบินที่ปลดระวาง และทรัพย์สินให้ได้ตามแผนการขายเครื่องบิน และวางแผนระยะยาวในการลดหนี้สินเพื่อลดอัตราส่วนหนี้สินต่อทุนให้ต่ำลงเพื่อลดความเสี่ยงของสถานะทางการเงินและหนี้สินของบริษัทฯ รวมทั้งปรับปรุงโครงสร้างองค์กรให้มีประสิทธิภาพเหมาะสมกับการประกอบธุรกิจ และบรรจุบุคลากรในตำแหน่งสำคัญให้ครบถ้วน เพื่อให้มั่นใจว่าการดำเนินการทั้งหมดมีผลกำกับดูแลอย่างใกล้ชิด

นอกจากนี้ ในเดือนมกราคม และกุมภาพันธ์ 2563 มีเหตุการณ์สำคัญดังนี้

- สภาวิชาชีพบัญชีได้ประกาศใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 เรื่องสัญญาเช่า และฉบับที่ 9 เรื่องเครื่องมือทางการเงิน ที่มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2563 เป็นต้นไปนั้น บริษัทฯ ได้ศึกษาเตรียมการรองรับและมีความพร้อมในการปฏิบัติให้เป็นไปตามที่มาตรฐานการรายงานทางการเงินกำหนด โดยบริษัทฯ ได้ประเมินผลกระทบจากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวมาใช้ และได้เปิดเผยไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 3
- ในเดือนกุมภาพันธ์ 2563 บริษัทฯ สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ได้เสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวนรวม 888 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท ในราคาเสนอขายราคา 2.50 บาท ทั้งนี้ บริษัทฯ การบินไทย จำกัด (มหาชน) ไม่ได้ซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุน จึงทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯ จากเดิมร้อยละ 15.94 ลดลงเหลือร้อยละ 13.28 รายละเอียดตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8.38.2

5. สรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

| | | บ.ก.-ร.ก. | |
|--|----------|-----------|---------|
| | | 2562 | 2561 |
| อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio) | | | |
| อัตราส่วนสภาพคล่อง | (เท่า) | 0.91 | 0.75 |
| อัตราส่วนสภาพคล่อง (รวมวงเงินกู้หมุนเวียน) | (เท่า) | 1.15 | 0.89 |
| อัตราส่วนแสดงความสามารถในการทำกำไร (Profitability Ratio) | | | |
| อัตรากำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน | (ร้อยละ) | (6.74) | (4.54) |
| อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิ | (ร้อยละ) | (6.52) | (5.79) |
| อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น | (ร้อยละ) | (74.59) | (44.10) |
| อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio) | | | |
| อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ | (ร้อยละ) | (2.51) | (2.58) |
| อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio) | | | |
| อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น | (เท่า) | 12.52 | 7.40 |
| อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น | (เท่า) | 20.81 | 12.14 |
| อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย | (เท่า) | 1.98 | 3.22 |
| อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA | (เท่า) | 25.36 | 16.18 |
| อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน | (เท่า) | 0.70 | 0.85 |

ความหมายและสูตรในการคำนวณอัตราส่วนทางการเงิน

อัตราส่วนสภาพคล่อง

(Current Ratio)

= สินทรัพย์หมุนเวียน (ไม่รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย) / หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมรายรับด้านการขนส่งที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้)

อัตราส่วนสภาพคล่อง (รวมวงเงินกู้หมุนเวียน)

(Current Ratio Included Committed Credit Line)

= (สินทรัพย์หมุนเวียน (ไม่รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย) + วงเงินกู้หมุนเวียน) / หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมรายรับด้านการขนส่งที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้)

อัตรากำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน

(Operating Profit (Loss) Margin)

= กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน / รายได้รวม (ไม่รวมอัตราแลกเปลี่ยนและกำไรจากการเปลี่ยนสัดส่วนเงินลงทุน)

อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิ

(Net Profit (Loss) Margin)

= กำไร (ขาดทุน) สุทธิ / รายได้รวม (ไม่รวมอัตราแลกเปลี่ยนและกำไรจากการเปลี่ยนสัดส่วนเงินลงทุน)

อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น

(Return on Equity)

= กำไร (ขาดทุน) สุทธิ / ส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์

(Return on Total Asset)

= กำไร (ขาดทุน) ก่อนหักดอกเบี้ยและภาษี / สินทรัพย์รวมเฉลี่ย

อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น

(Interest Bearing Debt to Equity)

= (เงินกู้ยืมระยะสั้น + หนี้สินระยะยาวรวมส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี) / ส่วนของผู้ถือหุ้น

อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น

(Total Debt to Equity)

= หนี้สินรวม / ส่วนของผู้ถือหุ้น

อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย

(Interest Coverage Ratio)

= กำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงิน ภาษี กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย กำไรจากการเปลี่ยนสัดส่วนเงินลงทุน ประมาณการเงินตอบแทนความชอบในการทำงาน และผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องปั้น (EBITDA) / ดอกเบี้ยจ่าย

อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA

(Net Debt to EBITDA)

= (หนี้สินรวม - เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด) / EBITDA

อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน

(Debt Service Coverage Ratio)

= EBITDAR / (การชำระคืนหนี้สินระยะยาว + ดอกเบี้ยจ่าย + ค่าเช่าเครื่องปั้นและอะไหล่)



งบการเงิน





รายงานของผู้สอบบัญชี

เสนอผู้ถือหุ้นบริษัทการบินไทยจำกัด(มหาชน)

ความเห็น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ตรวจสอบงบการเงินรวมของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย (กลุ่มบริษัท) และงบการเงินเฉพาะบริษัทของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (บริษัท) ซึ่งประกอบด้วย งบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะบริษัท งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและงบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นเฉพาะบริษัท และงบกระแสเงินสดรวมและงบกระแสเงินสดเฉพาะบริษัทสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน และหมายเหตุประกอบงบการเงินรวมและหมายเหตุประกอบงบการเงินเฉพาะบริษัท รวมถึงสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเห็นว่า งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทข้างต้นนี้ แสดงฐานะการเงินรวมของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และฐานะการเงินเฉพาะบริษัทของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 ผลการดำเนินงานรวมและผลการดำเนินงานเฉพาะบริษัท และกระแสเงินสดรวมและกระแสเงินสดเฉพาะบริษัท สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

เกณฑ์ในการแสดงความเห็น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติงานตรวจสอบตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชี ความรับผิดชอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้กล่าวไว้ในวรรคความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทในรายงานของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมีความเป็นอิสระจากกลุ่มบริษัทและบริษัทตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินที่กำหนดโดยคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดินและข้อกำหนดจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชีที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชี ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท และสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติตามความรับผิดชอบด้านจรรยาบรรณอื่น ๆ ซึ่งเป็นไปตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและข้อกำหนดจรรยาบรรณเหล่านี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้รับเพียงพอและเหมาะสม เพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบคือเรื่องต่าง ๆ ที่มีนัยสำคัญที่สุดตามดุลยพินิจของผู้ประกอบวิชาชีพของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินในการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทสำหรับงวดปัจจุบัน สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้นำเรื่องเหล่านี้มาพิจารณาในบริบทของการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทโดยรวมและในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ทั้งนี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่ได้แสดงความเห็นแยกต่างหากสำหรับเรื่องเหล่านี้

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมีเรื่องสำคัญในการตรวจสอบดังนี้

สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

ตามหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.10.1 สินทรัพย์และหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี ที่แสดงรายการสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 9,542.73 ล้านบาท และ 9,526.91 ล้านบาท ตามลำดับ บริษัทต้องทบทวนมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี ณ ทุกสิ้นรอบระยะเวลารายงาน และจะทำการปรับมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเมื่อพบว่ามีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่บริษัทจะไม่มีกำไรทางภาษีเพียงพอในการนำสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีที่ได้บันทึกไว้มาใช้ประโยชน์ทั้งหมดหรือบางส่วน ซึ่งผู้บริหารได้จัดทำประมาณการผลการดำเนินงานในอนาคต เพื่อพิจารณาว่าบริษัทจะมีกำไรทางภาษีเพียงพอที่บริษัทจะมีโอกาสได้ใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเพียงใด ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.16 ภาษีเงินได้ และข้อ 8.36 ประมาณการผลการดำเนินงาน

การประมาณการผลการดำเนินงานในอนาคตผู้บริหารต้องใช้ดุลยพินิจค่อนข้างมากในเรื่องการพยากรณ์การเติบโตของรายได้และกำไรที่จะเกิดขึ้น รวมทั้งขึ้นอยู่กับข้อสมมติฐานที่ถูกกระทบโดยสภาพเศรษฐกิจโลกหรือตลาดทั่วโลกในอนาคต โดยเฉพาะการประมาณการที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำแผนการใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีที่ผู้บริหารต้องใช้ดุลยพินิจอย่างมากในการพยากรณ์และการตั้งสมมติฐานถึงเรื่องในอนาคต ในปีนี้บริษัทยังมีผลการดำเนินงานขาดทุน ทำให้เกิดความเสี่ยงเรื่องการพยากรณ์ความสามารถของการทำกำไรในอนาคต จึงเป็นเรื่องที่มีนัยสำคัญต่อการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ใช้วิธีการตรวจสอบที่สำคัญ ดังนี้

1. ประเมินความสมเหตุสมผลในการพยากรณ์การเติบโตของรายได้ ค่าใช้จ่ายและกำไรทางบัญชีและกำไรทางภาษีในอนาคต โดยการตรวจสอบเอกสารและสอบถามผู้บริหารเกี่ยวกับข้อสมมติฐานที่นำมาใช้
2. ประเมินและตรวจสอบหลักฐานที่ผู้บริหารใช้ในการตั้งสมมติฐานโดยเฉพาะการเติบโตของรายได้จากการขนส่งที่มาจากปัจจัยราคาบัตรโดยสารและจำนวนผู้โดยสาร เปรียบเทียบกับอุตสาหกรรมการบิน สถิติในอดีต งบประมาณประจำปี แผนกลยุทธ์ด้านการดำเนินงานและการตลาดในอนาคตของบริษัท รวมทั้งแผนการลดค่าใช้จ่าย
3. ตรวจสอบแผนการใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีให้สอดคล้องกันกับช่วงเวลาที่คาดว่าจะใช้ประโยชน์ เพื่อพิจารณาโอกาสที่จะได้ใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี โดยพิจารณากำไรหรือขาดทุนทางภาษีที่เกิดจากส่วนที่ได้รับสิทธิประโยชน์ในบัตรส่งเสริมการลงทุนของคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนและส่วนที่ไม่ได้รับสิทธิประโยชน์ในบัตรส่งเสริมการลงทุนฯ ที่จะสามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้ในอนาคต
4. พิจารณาความสมเหตุสมผลของจำนวนสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีที่บริษัทบันทึกบัญชี โดยพิจารณาถึงความเป็นไปได้ว่าบริษัทจะมีกำไรเพื่อเสียภาษีในอนาคตเพียงพอที่จะใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี
5. พิจารณาถึงความเพียงพอของการเปิดเผยข้อมูลตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ข้อมูลและเหตุการณ์ที่เป็น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขอให้สังเกตหมายเหตุประกอบงบการเงิน ดังนี้

1. ข้อ 4 เรื่อง การแก้ไขข้อผิดพลาดที่ไม่มีสาระสำคัญของงวดก่อน ๆ ซึ่งได้อธิบายถึงการแก้ไขข้อผิดพลาดดังกล่าวและการรับรู้รายการในงบการเงินงวดบัญชีปีปัจจุบัน
2. ข้อ 6 เรื่อง การนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับใหม่มาใช้ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

และบริษัทย่อย ได้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 เรื่อง รายได้จากสัญญาที่ทำกับลูกค้า ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือ หลังวันที่ 1 มกราคม 2562 มาถือปฏิบัติ โดยกลุ่มบริษัท และบริษัทเลือกใช้วิธีรับรู้ผลกระทบสะสมย้อนหลังปรับ กับกำไรสะสมต้นงวดของงวดปัจจุบัน

3. ข้อ 7 เรื่อง การดำเนินงานตามแผนฟื้นฟู ซึ่งอธิบายเกี่ยวกับกลยุทธ์หลักของการดำเนินงานตามแผนฟื้นฟู สำหรับปี 2562 และบริษัทอยู่ระหว่างการจัดทำแผนฟื้นฟูธุรกิจ ปี 2563 - 2567 เพื่อเป็นกรอบแนวทางในการพัฒนาธุรกิจของบริษัท
4. ข้อ 8.13 เรื่อง การบริหารสภาพคล่อง ซึ่งอธิบายเกี่ยวกับการจัดหาเงินทุนเพื่อใช้ในการดำเนินงานในปี 2562 และการจัดทำงบประมาณการกระแสเงินสดปี 2563
5. ข้อ 8.23 เรื่อง การโอนขาดเซยผลขาดทุนสะสม ซึ่งอธิบายเกี่ยวกับการโอนสำรองตามกฎหมายและสำรองส่วนล้ำมูลค่าหุ้นของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เพื่อชดเชยผลขาดทุนสะสม

ทั้งนี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมิได้แสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขในเรื่องนี้

ข้อมูลอื่น

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อมูลอื่น ข้อมูลอื่นประกอบด้วย ข้อมูลซึ่งรวมอยู่ในรายงานประจำปี แต่ไม่รวมถึงงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท และรายงานของผู้สอบบัญชีที่อยู่ในรายงานประจำปีนั้น ซึ่งผู้บริหารจะจัดเตรียมรายงานประจำปีให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินภายหลังวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีนี้

ความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต่องบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท ไม่ครอบคลุมถึงข้อมูลอื่นและสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่ได้ให้ความเชื่อมั่นต่อข้อมูลอื่น

ความรับผิดชอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท คือ การอ่านและพิจารณาว่าข้อมูลอื่นมีความขัดแย้งที่มีสาระสำคัญกับงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทหรือกับความรู้อันได้รับการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน หรือปรากฏว่าข้อมูลอื่นมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

เมื่อสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้อ่านรายงานประจำปี หากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินสรุปได้ว่าการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต้องสื่อสารเรื่องดังกล่าวกับผู้หน้าที่ในการกำกับดูแล

ความรับผิดชอบของผู้บริหารและผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแล ต่องบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท

ผู้บริหารมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนอ งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ในการจัดทำงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท ผู้บริหารรับผิดชอบในการประเมินความสามารถของกลุ่มบริษัท และของบริษัทในการดำเนินงานต่อเนื่อง เปิดเผยเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานต่อเนื่องตามความเหมาะสม และการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่อง เว้นแต่ผู้บริหารมีความตั้งใจที่จะเลิกกลุ่มบริษัทและเลิกบริษัท หรือหยุดดำเนินงาน หรือไม่สามารถดำเนินงานต่อเนื่องต่อไปได้

ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลมีหน้าที่ในการกำกับดูแล กระบวนการในการจัดทำรายงานทางการเงินของกลุ่มบริษัท และของบริษัท

ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท

การตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่า งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทโดยรวมปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด และเสนอรายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งรวมความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินอยู่ด้วย ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลคือ ความเชื่อมั่นในระดับสูงแต่ไม่ได้เป็นการรับประกันว่าการปฏิบัติตามตรวจสอบตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชีจะสามารถตรวจพบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่มีอยู่ได้เสมอไป ข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอาจเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาดและถือว่ามีสาระสำคัญเมื่อคาดการณ์

ได้อย่างสมเหตุสมผลว่ารายการที่ขัดต่อข้อเท็จจริงแต่ละรายการหรือทุกรายการรวมกันจะมีผลต่อการตัดสินใจทางเศรษฐกิจของผู้ใช้งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทจากการใช้งบการเงินเหล่านี้

ในการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชี สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ใช้ดุลยพินิจและการสังเกตและสงสัยเยี่ยงผู้ประกอบวิชาชีพตลอดการตรวจสอบ การปฏิบัติงานของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินรวมถึง

- ระบุและประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ออกแบบและปฏิบัติตามวิธีการตรวจสอบเพื่อตอบสนองต่อความเสี่ยงเหล่านั้น และได้หลักฐานการสอบบัญชีที่เพียงพอและเหมาะสมเพื่อเป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ความเสี่ยงที่ไม่พบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญซึ่งเป็นผลมาจากการทุจริตจะสูงกว่าความเสี่ยงที่เกิดจากข้อผิดพลาด เนื่องจากการทุจริตอาจเกี่ยวกับการสมรู้ร่วมคิด การปลอมแปลงเอกสารหลักฐาน การตั้งใจละเว้นการแสดงผล การแสดงผลที่ไม่ตรงตามข้อเท็จจริงหรือการแทรกแซงการควบคุมภายใน
- ทำความเข้าใจในระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบที่เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อความมีประสิทธิภาพของการควบคุมภายในของกลุ่มบริษัทและของบริษัท
- ประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีและการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องซึ่งจัดทำขึ้นโดยผู้บริหาร
- สรุปร่วมกับความเหมาะสมของการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่องของผู้บริหารและจากหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับ สรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญเกี่ยวกับเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่อาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถของกลุ่มบริษัทและของบริษัทในการดำเนินงานต่อเนื่องหรือไม่ ถ้าสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ข้อสรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต้องกล่าวไว้ในรายงาน

ของผู้สอบบัญชีของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน โดยให้ข้อสังเกตถึงการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทที่เกี่ยวข้อง หรือถ้าการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวไม่เพียงพอ ความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจะเปลี่ยนแปลงไป ข้อสรุปของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขึ้นอยู่กับหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับจนถึงวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์หรือสถานการณ์ในอนาคตอาจเป็นเหตุให้กลุ่มบริษัทหรือบริษัทต้องหยุดการดำเนินงานต่อเนื่อง

- ประเมินการนำเสนอโครงสร้างและเนื้อหาของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทโดยรวมรวมถึงการเปิดเผยข้อมูลว่างบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทแสดงรายการและเหตุการณ์ในรูปแบบที่ทำให้มีการนำเสนอข้อมูลโดยถูกต้องตามที่ควรหรือไม่
- ได้รับหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเกี่ยวกับข้อมูลทางการเงินของบริษัทภายในกลุ่มหรือกิจกรรมทางธุรกิจภายในกลุ่มบริษัท เพื่อแสดงความเห็นต่องบการเงินรวม สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินรับผิดชอบต่อการกำหนดแนวทาง การควบคุมดูแล และการปฏิบัติงานตรวจสอบกลุ่มบริษัท สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้รับผิดชอบแต่เพียงผู้เดียวต่อความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้สื่อสารกับผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการกำกับดูแลในเรื่องต่าง ๆ ที่สำคัญ ซึ่งรวมถึงขอบเขตและช่วงเวลาของการตรวจสอบตามที่ได้วางแผนไว้ ประเด็นที่มีนัยสำคัญที่พบจากการตรวจสอบรวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในหากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้พบในระหว่างการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ให้คำรับรองแก่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการกำกับดูแลว่าสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและข้อกำหนดจรรยาบรรณที่เกี่ยวข้องกับความเป็นอิสระและได้สื่อสารกับผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการกำกับดูแลเกี่ยวกับความสัมพันธ์ทั้งหมดตลอดจนเรื่องอื่น ซึ่งสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเชื่อว่าไม่มีเหตุผลที่บุคคลภายนอกอาจพิจารณาว่ากระทบต่อความเป็นอิสระของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินและ

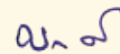
มาตรการที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินใช้เพื่อป้องกันไม่ให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขาดความเป็นอิสระ

จากเรื่อง que สื่อกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแล สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้พิจารณาเรื่องต่าง ๆ ที่มีนัยสำคัญที่สุดในการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทในงวดปัจจุบัน และกำหนดเป็นเรื่องสำคัญในการตรวจสอบสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้อธิบายเรื่องเหล่านี้ในรายงานของผู้สอบบัญชีเว้นแต่กฎหมายหรือข้อบังคับ

ไม่ให้เปิดเผยต่อสาธารณะเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าว หรือในสถานการณ์ที่ยากที่จะเกิดขึ้น สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินพิจารณาว่าไม่ควรสื่อสารเรื่องดังกล่าวในรายงานของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเพราะการกระทำดังกล่าวสามารถคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่าจะมีผลกระทบในทางลบมากกว่าผลประโยชน์ต่อส่วนได้เสียสาธารณะจากการสื่อสารดังกล่าว



(นางกัทรา โสวศรี)
รองผู้ว่าการตรวจเงินแผ่นดิน



(นางสาวบรสน สิริสิงห์สังชัย)
ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบการเงินและบริหารพัสดุที่ 11

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน
วันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2563

ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
งบแสดงฐานะการเงิน
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562

หน่วย : บาท

| หมายเหตุ | งบการเงินรวม | | งบการเงินเฉพาะบริษัท | | |
|--|--------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|
| | 2562 | 2561 | 2562 | 2561 | |
| สินทรัพย์ | | | | | |
| สินทรัพย์หมุนเวียน | | | | | |
| เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด | 8.1 | 21,663,207,227 | 13,691,848,724 | 20,873,087,866 | 12,523,360,617 |
| เงินลงทุนชั่วคราว | | 38,836 | 38,264 | - | - |
| ลูกหนี้การค้า | 8.2 | 9,181,900,902 | 10,394,067,903 | 8,364,155,497 | 9,705,911,027 |
| ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้าและเงินมัดจำ | 8.37 | 1,957,773,620 | 1,901,473,890 | 2,175,663,652 | 2,108,715,826 |
| สินค้าและพัสดุดคงเหลือ | 8.3 | 4,696,671,103 | 4,947,017,527 | 4,655,962,418 | 4,901,658,139 |
| สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น | 8.4 | 12,011,681,033 | 12,702,976,136 | 17,830,225,716 | 20,535,369,827 |
| สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย | 8.5 | 22,854,424 | 490,157,613 | 22,854,424 | 490,157,613 |
| รวมสินทรัพย์หมุนเวียน | | 49,534,127,145 | 44,127,580,057 | 53,921,949,573 | 50,265,173,049 |
| สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน | | | | | |
| เงินลงทุนในบริษัทร่วม | 8.6.1 | 2,100,845,364 | 2,299,713,942 | 1,234,106,581 | 1,234,106,581 |
| เงินลงทุนในบริษัทย่อย | 8.6.1 | - | - | 1,810,209,913 | 1,810,209,913 |
| เงินลงทุนระยะยาวอื่น | 8.6.2 | 64,064,849 | 69,002,222 | 60,830,049 | 66,017,122 |
| ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ | 8.8 | 167,117,563,340 | 179,598,685,050 | 167,084,330,970 | 179,558,497,148 |
| สินทรัพย์ไม่มีตัวตน | 8.9 | 283,631,296 | 236,352,618 | 213,437,758 | 228,806,503 |
| สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี | 8.10.1 | 9,542,734,180 | 10,650,722,771 | 9,526,915,305 | 10,632,997,811 |
| เงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบิน | 8.11, 8.37 | 13,004,318,189 | 13,538,579,947 | 12,956,242,174 | 13,552,030,457 |
| สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น | 8.12, 8.37 | 15,017,862,886 | 18,200,559,755 | 14,876,217,753 | 18,053,609,572 |
| รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน | | 207,131,020,104 | 224,593,616,305 | 207,762,290,503 | 225,136,275,107 |
| รวมสินทรัพย์ | | 256,665,147,249 | 268,721,196,362 | 261,684,240,076 | 275,401,448,156 |

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
งบแสดงฐานะการเงิน
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562

หน่วย : บาท

| หมายเหตุ | งบการเงินรวม | | งบการเงินเฉพาะบริษัท | |
|---|----------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|
| | 2562 | 2561 | 2562 | 2561 |
| หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น | | | | |
| หนี้สินหมุนเวียน | | | | |
| เจ้าหนี้การค้า | 4,510,327,528 | 5,167,608,841 | 4,189,133,757 | 4,946,272,359 |
| ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย | 16,350,073,981 | 18,130,323,417 | 15,348,946,835 | 17,973,191,375 |
| ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่กำหนดชำระภายในหนึ่งปี | | | | |
| เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน | 8.14 3,768,076,923 | 3,185,096,154 | 3,768,076,923 | 3,185,096,154 |
| เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน | 8.7.1, 8.14 1,624,674,694 | 1,448,088,914 | 1,624,674,694 | 1,448,088,914 |
| หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน | 8.15 7,253,020,000 | 8,699,910,918 | 7,253,020,000 | 8,699,910,918 |
| หุ้นกู้ | 8.16 9,085,000,000 | 9,530,000,000 | 9,085,000,000 | 9,530,000,000 |
| เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน | - | 2,000,000,000 | - | 2,000,000,000 |
| เงินกู้ยืมระยะสั้นจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน | 8.7.1 3,500,000,000 | 1,000,000,000 | 3,500,000,000 | 1,000,000,000 |
| ภาษีเงินได้ค้างจ่าย | 1,132,559 | 17,844,116 | - | - |
| หนี้สินหมุนเวียนอื่น | | | | |
| เงินปันผลค้างจ่าย | 57,038,694 | 54,556,981 | 54,260,694 | 54,403,981 |
| รายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถือเป็นรายได้ | 29,689,159,127 | 30,624,142,358 | 28,994,168,036 | 29,692,124,792 |
| อื่น ๆ | 8.17 8,528,562,780 | 9,050,865,454 | 8,568,728,928 | 10,283,990,506 |
| รวมหนี้สินหมุนเวียน | 84,367,066,286 | 88,908,437,153 | 82,386,009,867 | 88,813,078,999 |
| หนี้สินไม่หมุนเวียน | | | | |
| หนี้สินระยะยาว | | | | |
| เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน | 8.14 5,105,288,461 | 4,173,365,397 | 5,105,288,461 | 4,173,365,397 |
| เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน | 8.7.1, 8.14 12,790,068,847 | 15,638,001,158 | 12,790,068,847 | 15,638,001,158 |
| หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน | 8.15 39,202,993,339 | 50,282,098,896 | 39,202,993,339 | 50,282,098,896 |
| หุ้นกู้ | 8.16 65,023,000,000 | 55,320,000,000 | 65,023,000,000 | 55,320,000,000 |
| หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี | 8.10.1 1,856,974,424 | 1,703,581,058 | 1,856,974,424 | 1,703,581,058 |
| เงินกองทุนบำเหน็จพนักงาน | 8.18 3,673,750,892 | 3,824,995,651 | 3,673,750,892 | 3,824,995,651 |
| ประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน | 8.19 16,779,855,599 | 13,575,420,996 | 16,663,441,703 | 13,493,261,770 |
| ประมาณการหนี้สินระยะยาว | 8.20 15,965,547,141 | 14,708,086,792 | 14,022,569,808 | 13,093,931,772 |
| หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น | 134,896,971 | 130,875,130 | 1,792,937,467 | 1,356,144,193 |
| รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน | 160,532,375,674 | 159,356,425,078 | 160,131,024,941 | 158,885,379,895 |
| รวมหนี้สิน | 244,899,441,960 | 248,264,862,231 | 242,517,034,808 | 247,698,458,894 |
| ส่วนของผู้ถือหุ้น | | | | |
| ทุนเรือนหุ้น | 8.22 | | | |
| ทุนจดทะเบียน | | | | |
| หุ้นสามัญ 2,698.90 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท | 26,989,009,500 | 26,989,009,500 | 26,989,009,500 | 26,989,009,500 |
| ทุนที่ออกและชำระแล้ว | | | | |
| หุ้นสามัญ 2,182.77 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท | 21,827,719,170 | 21,827,719,170 | 21,827,719,170 | 21,827,719,170 |
| ส่วนเกินมูลค่าหุ้น | 1,862,979,154 | 25,545,316,308 | 1,862,979,154 | 25,545,316,308 |
| กำไร(ขาดทุน)สะสม | | | | |
| จัดสรรแล้ว | | | | |
| ทุนสำรองตามกฎหมาย | - | 2,691,275,568 | - | 2,691,275,568 |
| ยังไม่ได้จัดสรร | (19,383,394,191) | (35,907,023,773) | (11,875,509,973) | (28,533,077,895) |
| องค์ประกอบอื่นของผู้ถือหุ้น | 7,352,018,112 | 6,171,756,849 | 7,352,016,917 | 6,171,756,111 |
| รวมส่วนของบริษัทใหญ่ | 11,659,322,245 | 20,329,044,122 | 19,167,205,268 | 27,702,989,262 |
| ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม | 106,383,044 | 127,290,009 | - | - |
| รวมส่วนของผู้ถือหุ้น | 11,765,705,289 | 20,456,334,131 | 19,167,205,268 | 27,702,989,262 |
| รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น | 256,665,147,249 | 268,721,196,362 | 261,684,240,076 | 275,401,448,156 |

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



(นายสุเมธ ดำรงชัยธรรม)
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่



(นายณัฐพงศ์ สมิตอำไพพิศาล)
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
สายการเงินและการบัญชี

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562

หน่วย : บาท

| หมายเหตุ | งบการเงินรวม | | งบการเงินเฉพาะบริษัท | |
|--|-------------------------|-------------------------|-------------------------|------------------------|
| | 2562 | 2561 | 2562 | 2561 |
| รายได้ | | | | |
| รายได้จากการขายหรือการให้บริการ | | | | |
| ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน | 149,044,250,701 | 160,255,180,477 | 141,391,907,930 | 150,591,550,463 |
| ค่าระวางขนส่ง | 17,242,992,085 | 21,639,512,371 | 17,245,876,019 | 21,640,732,337 |
| ค่าประโยชน์กิมท์ | 540,349,624 | 700,891,715 | 540,349,624 | 700,891,715 |
| กิจการอื่น | 13,452,034,334 | 13,369,555,839 | 15,152,259,177 | 14,983,550,540 |
| รวมรายได้จากการขายหรือการให้บริการ | 180,279,626,744 | 195,965,140,402 | 174,330,392,750 | 187,916,725,055 |
| รายได้อื่น | | | | |
| ดอกเบี้ยรับ | 196,131,554 | 175,370,095 | 190,044,539 | 170,077,219 |
| ผลกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ | 4,439,258,477 | 910,848,196 | 4,583,991,027 | 890,338,751 |
| รายได้อื่น ๆ | 3,766,254,046 | 3,534,582,155 | 4,098,797,324 | 3,973,962,494 |
| กำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุน | 273,177,862 | - | - | - |
| รวมรายได้อื่น | 8,674,821,939 | 4,620,800,446 | 8,872,832,890 | 5,034,378,464 |
| รวมรายได้ | 188,954,448,683 | 200,585,940,848 | 183,203,225,640 | 192,951,103,519 |
| ค่าใช้จ่าย | | | | |
| ค่าน้ำมันเครื่องบิน | 54,675,194,646 | 60,095,677,157 | 50,804,826,722 | 56,261,516,980 |
| ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน | 31,171,648,957 | 30,874,607,242 | 30,384,503,955 | 29,958,199,105 |
| ค่าบริการการบิน | 21,058,256,685 | 22,164,846,590 | 19,419,619,264 | 20,887,692,337 |
| ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ | 6,241,614,091 | 5,629,910,006 | 5,708,279,804 | 5,142,524,274 |
| ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน | 19,321,533,731 | 20,087,736,505 | 17,167,401,670 | 18,482,370,455 |
| ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย | 16,787,211,108 | 19,045,361,201 | 16,761,089,359 | 19,026,265,580 |
| ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ | 15,029,384,424 | 15,016,993,147 | 20,386,830,739 | 14,605,570,422 |
| ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป | 9,100,798,414 | 9,110,482,191 | 8,516,974,673 | 8,581,313,986 |
| ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา | 10,637,026,412 | 10,843,388,858 | 9,861,433,383 | 9,841,166,237 |
| ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย | 628,380,490 | 590,318,725 | 536,734,013 | 510,932,307 |
| ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ | 178,202,757 | 309,011,023 | 178,202,757 | 309,011,023 |
| ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบิน | 455,712,627 | 3,149,969,372 | 455,712,627 | 3,149,969,372 |
| ค่าใช้จ่ายอื่น | 10,040,116,238 | 10,243,201,353 | 9,491,945,435 | 9,819,672,402 |
| ต้นทุนทางการเงิน | 4,440,770,542 | 4,507,462,622 | 4,440,770,542 | 4,507,462,622 |
| ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม | 223,202,616 | 522,830,120 | - | - |
| รวมค่าใช้จ่าย | 199,989,053,738 | 212,191,796,112 | 194,114,324,943 | 201,083,667,102 |
| ขาดทุนก่อนภาษีเงินได้ | (11,034,605,055) | (11,605,855,264) | (10,911,099,303) | (8,132,563,583) |
| รายได้(ค่าใช้จ่าย)ภาษีเงินได้ | (981,865,522) | 36,730,039 | (964,410,670) | 68,290,659 |
| ขาดทุนสำหรับปี | (12,016,470,577) | (11,569,125,225) | (11,875,509,973) | (8,064,272,924) |
| กำไร(ขาดทุน)เบ็ดเสร็จอื่น | | | | |
| รายการที่อาจถูกจัดประเภทใหม่ไว้ในกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง | | | | |
| กำไรจากการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของการป้องกันความเสี่ยง | | | | |
| กระแสเงินสดเฉพาะส่วนที่มีประสิทธิภาพ | 1,475,326,008 | 321,055,050 | 1,475,326,008 | 321,055,050 |
| ภาษีเงินได้จากการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของการป้องกัน | | | | |
| ความเสี่ยงกระแสเงินสดเฉพาะส่วนที่มีประสิทธิภาพ | (295,065,202) | (64,211,010) | (295,065,202) | (64,211,010) |
| ผลกำไร(ขาดทุน)จากการวัดมูลค่าเงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อขาย | 572 | 401 | - | - |
| ภาษีเงินได้จากการวัดมูลค่าเงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อขาย | (115) | (80) | - | - |
| รายการที่จะไม่ถูกจัดประเภทใหม่ไว้ในกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง | | | | |
| ผลกำไร(ขาดทุน)จากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย | | | | |
| สำหรับการประกันผูกพันผลประโยชน์พนักงาน | 12,555,059 | (267,145,227) | - | (267,145,227) |
| ภาษีเงินได้จากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย | | | | |
| สำหรับการประกันผูกพันผลประโยชน์พนักงาน | (2,511,012) | 53,429,046 | - | 53,429,046 |
| ส่วนแบ่งกำไร(ขาดทุน)เบ็ดเสร็จอื่นในการร่วมค้าและบริษัทร่วม | 23,413,058 | - | - | - |
| กำไรเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี - สุทธิจากภาษี | 1,213,718,368 | 43,128,180 | 1,180,260,806 | 43,127,859 |
| กำไร(ขาดทุน)เบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี | (10,802,752,209) | (11,525,997,045) | (10,695,249,167) | (8,021,145,065) |
| การแบ่งปันกำไร(ขาดทุน) | | | | |
| ส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ | (12,042,405,969) | (11,625,168,787) | (11,875,509,973) | (8,064,272,924) |
| ส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม | 25,935,392 | 56,043,562 | - | - |
| (12,016,470,577) | (11,569,125,225) | (11,875,509,973) | (8,064,272,924) | |
| การแบ่งปันกำไร(ขาดทุน)เบ็ดเสร็จรวม | | | | |
| ส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ | (10,829,192,946) | (11,582,040,607) | (10,695,249,167) | (8,021,145,065) |
| ส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม | 26,440,737 | 56,043,562 | - | - |
| (10,802,752,209) | (11,525,997,045) | (10,695,249,167) | (8,021,145,065) | |
| ขาดทุนต่อหุ้น | | | | |
| ขาดทุนต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน | (5.52) | (5.33) | (5.44) | (3.69) |

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



(นายสุธธธ คำรงชัยธรรม)
 กรรมการผู้อำนวยการใหญ่



(นายณัฐพงศ์ สมิตอำไพพิศาล)
 รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
 สายการเงินและการบัญชี

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562

งบการเงินรวม

หน่วย : บาท

| ปี ที่จบสิ้นงวด | ส่วน ผู้ถือหุ้น | ส่วนของผู้ถือหุ้น | | | | | | | | | | ส่วน ของผู้ถือหุ้น | |
|-----------------------|-----------------------|----------------------|-------------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|-----------------------|-----------------------|
| | | กำไร(ขาดทุน) รวม | | องค์ประกอบของส่วนของผู้ถือหุ้น | | | | | | ส่วนของผู้ถือหุ้น เดิม | | | |
| | | ส่วน ทุน | กำไร สุทธิ | กำไรสุทธิ ที่โอนไป ส่วน ผู้ถือหุ้น | กำไรสุทธิ ที่โอนไป ส่วน ผู้ถือหุ้น | กำไรสุทธิ ที่โอนไป ส่วน ผู้ถือหุ้น | กำไรสุทธิ ที่โอนไป ส่วน ผู้ถือหุ้น | กำไรสุทธิ ที่โอนไป ส่วน ผู้ถือหุ้น | กำไรสุทธิ ที่โอนไป ส่วน ผู้ถือหุ้น | กำไรสุทธิ ที่โอนไป ส่วน ผู้ถือหุ้น | กำไรสุทธิ ที่โอนไป ส่วน ผู้ถือหุ้น | | |
| | | | | | | | | | | | | | ส่วน ทุน |
| 21,827,719,170 | 25,545,316,308 | 2,691,275,568 | (24,239,600,441) | (977,252,927) | 195,450,566 | 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 |
| - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | (30,375,010) | (30,375,010) |
| - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | (91,800) | (91,800) |
| - | - | - | 1,038 | - | - | - | - | - | - | - | 1,038 | (1,038) | (1,038) |
| - | - | - | (11,625,168,787) | - | - | - | - | - | - | - | (11,625,168,787) | 56,043,562 | (11,569,125,225) |
| - | - | - | 171,460,598 | - | - | (214,325,748) | 42,865,150 | - | - | - | (171,460,598) | - | - |
| - | - | - | (213,716,181) | 321,055,050 | (64,211,010) | - | - | 401 | (80) | 256,844,361 | 43,128,180 | - | 43,128,180 |
| 21,827,719,170 | 25,545,316,308 | 2,691,275,568 | (24,239,600,441) | (656,197,877) | 131,239,576 | 8,370,893,014 | (1,674,178,602) | 922 | (194) | 6,171,756,849 | 20,329,044,122 | 127,290,009 | 20,456,334,131 |
| 21,827,719,170 | 25,545,316,308 | 2,691,275,568 | (24,239,600,441) | (656,197,877) | 131,239,576 | 8,370,893,014 | (1,674,178,602) | 922 | (194) | 6,171,756,849 | 20,329,044,122 | 127,290,009 | 20,456,334,131 |
| - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 2,159,465,173 |
| 21,827,719,170 | 25,545,316,308 | 2,691,275,568 | (24,239,600,441) | (656,197,877) | 131,239,576 | 8,370,893,014 | (1,674,178,602) | 922 | (194) | 6,171,756,849 | 22,488,509,295 | 127,290,009 | 22,615,799,304 |
| - | (23,682,337,154) | (2,691,275,568) | 26,373,612,722 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | (47,250,006) | (47,250,006) |
| - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | (91,800) | (91,800) |
| - | - | - | - | - | 5,896 | - | - | - | - | - | 5,896 | (5,896) | - |
| - | - | - | (12,042,405,969) | - | - | - | - | - | - | - | (12,042,405,969) | 25,935,392 | (12,016,470,577) |
| - | - | - | 32,951,760 | 1,475,326,008 | (295,065,202) | - | - | 572 | (115) | 1,180,261,263 | 1,213,213,023 | 505,345 | 1,213,718,368 |
| 21,827,719,170 | 1,862,979,154 | - | (19,383,394,191) | 819,128,131 | (163,825,626) | 8,370,893,014 | (1,674,178,602) | 1,494 | (299) | 7,352,018,112 | 11,659,322,245 | 106,383,044 | 11,765,705,289 |

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายสุเมธ ดำรงชัยธรรม)
 กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
 สายการบินและการบิน

(นายณัฐพงษ์ สมค้ำไพศาล)
 กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
 สายการบินและการบิน

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562

งบการเงินตามบริษัท

หน่วย : บาท

| | ทุน ที่ออกชำระแล้ว | ส่วนเกิน มูลค่าหุ้น | กำไร(ขาดทุน) รวม | | องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น | | | | | | รวม ส่วนของผู้ถือหุ้น | | |
|--|-----------------------|------------------------|-----------------------|--------------------------|------------------------------------|---|---|--|---|--|--------------------------|-----------------------|------------------|
| | | | กำไร(ขาดทุน) สุทธิ | กำไร(ขาดทุน) ก่อนภาษี | กำไร(ขาดทุน)เบ็ดเสร็จ | | กำไร(ขาดทุน)เบ็ดเสร็จ ก่อนการหักภาษีเงินได้ บุคคลธรรมดา | กำไร(ขาดทุน)เบ็ดเสร็จ หลังหักภาษีเงินได้ บุคคลธรรมดา | กำไร(ขาดทุน)เบ็ดเสร็จ ก่อนการหักภาษีเงินได้ บุคคลธรรมดา | กำไร(ขาดทุน)เบ็ดเสร็จ หลังหักภาษีเงินได้ บุคคลธรรมดา | | | |
| | | | | | กำไร(ขาดทุน)เบ็ดเสร็จ | กำไร(ขาดทุน)เบ็ดเสร็จ ก่อนการหักภาษีเงินได้ บุคคลธรรมดา | | | | | | | |
| ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2561 | 21,827,719,170 | 25,545,316,308 | 2,691,275,568 | (20,426,549,388) | (977,282,927) | 195,450,686 | 8,855,218,762 | (1,717,043,752) | - | - | 6,086,372,669 | 35,724,134,327 | |
| การเปลี่ยนแปลงในส่วนของผู้ถือหุ้น | | | | | | | | | | | | | |
| ปี ขาดทุนสำหรับปี 2561 | - | - | - | (6,064,272,924) | - | - | - | - | - | - | - | - | (6,064,272,924) |
| ปี โบนัสเงินปันผลจากการที่ราคาหุ้นบริษัทจำกัดที่จำหน่าย | - | - | - | 171,460,598 | - | - | (214,325,748) | 42,865,150 | - | - | - | (171,460,598) | - |
| ปี กำไร(ขาดทุน)เบ็ดเสร็จสิ้นสำหรับปี 2561 | - | - | - | (213,716,181) | 321,055,050 | (64,211,010) | - | - | - | - | 256,844,040 | 43,127,859 | - |
| ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 | 21,827,719,170 | 25,545,316,308 | 2,691,275,568 | (26,533,077,895) | (656,197,877) | 131,239,576 | 8,370,893,014 | (1,674,178,602) | - | - | 6,171,756,111 | 27,702,989,262 | |
| ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2562 | 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 | |
| ปี ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงนโยบายบัญชี | - | - | - | 2,159,465,173 | - | - | - | - | - | - | - | 2,159,465,173 | - |
| ยอดคงเหลือ ณ วันที่ปรับปรุงแล้ว | 21,827,719,170 | 25,545,316,308 | 2,691,275,568 | (26,373,612,722) | (656,197,877) | 131,239,576 | 8,370,893,014 | (1,674,178,602) | - | - | 6,171,756,111 | 29,862,454,435 | |
| การเปลี่ยนแปลงในส่วนของผู้ถือหุ้น | | | | | | | | | | | | | |
| ปี สำรองจากกฎหมายและส่วนเกินมูลค่าหุ้น | - | (23,682,337,154) | (2,691,275,568) | 26,373,612,722 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| ปี สอดเสียดอกทุนสะสม | - | - | - | (11,875,509,973) | - | - | - | - | - | - | - | - | (11,875,509,973) |
| ปี ขาดทุนสำหรับปี 2562 | - | - | - | - | 1,475,326,008 | (295,065,202) | - | - | - | - | 1,180,260,806 | 1,180,260,806 | - |
| ปี กำไร(ขาดทุน)เบ็ดเสร็จสิ้นสำหรับปี 2562 | - | - | - | - | 819,128,131 | (163,825,626) | 8,370,893,014 | (1,674,178,602) | - | - | 7,352,016,917 | 19,167,205,268 | |
| ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 | 21,827,719,170 | 1,862,979,154 | - | (11,875,509,973) | 819,128,131 | (163,825,626) | 8,370,893,014 | (1,674,178,602) | - | - | 7,352,016,917 | 19,167,205,268 | |

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้




(นายสุเมธ คำทรงชัยธรรม) **(นายวิฑูรพงษ์ สมิตอำไพไพศาล)**
 กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
 สายการเงินและการบิน

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
งบกระแสเงินสด
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562

หน่วย : บาท

| หมายเหตุ | งบการเงินรวม | | งบการเงินเฉพาะบริษัท | |
|---|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| | 2562 | 2561 | 2562 | 2561 |
| กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน | | | | |
| ขาดทุนก่อนภาษีเงินได้ | (11,034,605,055) | (11,605,855,264) | (10,911,099,303) | (8,132,563,583) |
| รายการปรับกระทบยอดกำไร(ขาดทุน)ก่อนภาษีเงินได้เป็นเงินสดรับ(จ่าย) จากกิจกรรมดำเนินงาน : | | | | |
| ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย | 16,787,211,108 | 19,045,361,201 | 16,761,089,359 | 19,026,265,580 |
| ค่าธรรมเนียมเช่าเครื่องบิน | 540,376,757 | 501,611,436 | 540,376,757 | 501,611,436 |
| เงินปันผลรับ | (1,175,176) | (1,202,907) | (331,770,051) | (346,164,144) |
| ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมตามวิธีส่วนได้เสีย | 223,202,616 | 522,830,120 | - | - |
| กำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุน | (273,177,862) | - | - | - |
| รายได้จากดอกเบี้ย | (196,131,554) | (175,370,095) | (190,044,539) | (170,077,219) |
| ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ย | 4,440,770,542 | 4,507,462,622 | 4,440,770,542 | 4,507,462,622 |
| ขาดทุน(กำไร)จากการจำหน่ายสินทรัพย์ | 12,099,579 | (731,681,814) | 11,847,737 | (731,661,996) |
| ขาดทุน(กำไร)จากการขายเครื่องบิน | 16,453,704 | (54,906,952) | 16,453,704 | (54,906,952) |
| กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ | (2,249,819,331) | (857,439,603) | (2,309,653,800) | (866,986,566) |
| กำไรจากการจำหน่ายเงินลงทุน | - | (656,955,062) | - | (697,500,000) |
| ประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน | 3,609,993,382 | 1,086,882,511 | 3,560,873,652 | 1,025,760,178 |
| ค่าสินค้าและพัสดุเสื่อมสภาพ | 156,872,401 | 403,473,771 | 156,872,401 | 403,473,771 |
| หนี้สูญและหนี้สงสัยจะสูญ | 62,279,324 | 176,399,632 | 62,552,289 | 176,191,748 |
| ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบิน | 455,712,627 | 3,149,969,372 | 455,712,627 | 3,149,969,372 |
| ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ | 178,202,757 | 309,011,023 | 178,202,757 | 309,011,023 |
| กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์ และหนี้สินดำเนินงาน | 12,728,265,819 | 15,619,589,991 | 12,442,184,132 | 18,099,885,270 |
| สินทรัพย์ดำเนินงานลดลง(เพิ่มขึ้น) | | | | |
| ลูกหนี้การค้า | 1,089,602,559 | 855,429,900 | 1,218,222,358 | 1,425,585,264 |
| สินค้าและพัสดุดคงเหลือ | 93,474,023 | (350,643,898) | 88,823,320 | (336,966,231) |
| ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้าและเงินมัดจำ | (106,702,569) | (82,445,321) | (115,376,435) | (18,483,960) |
| ภาษีเงินได้รอเรียกคืน | 531,529,340 | (1,001,754) | 531,529,340 | (1,001,754) |
| สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น | 780,375,326 | (399,681,601) | 2,759,728,157 | (1,510,049,292) |
| สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย | 1,244,614,279 | 1,266,583,913 | 1,244,614,279 | 1,266,583,913 |
| เงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบิน | (23,047,549) | (3,162,729,909) | 38,478,976 | (3,190,473,509) |
| เงินมัดจำสัญญาเช่าเครื่องบิน | 248,115,000 | 247,201,811 | 248,115,000 | 247,201,811 |
| สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น | 410,636,625 | (264,645,787) | 414,319,426 | (250,306,242) |
| ค่าใช้จ่ายรอการตัดบัญชี | 10,955,797 | (949,450,509) | - | (978,899,849) |
| หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น(ลดลง) | | | | |
| เจ้าหนี้การค้า | (1,760,862,019) | (779,422,440) | (1,798,342,691) | (781,459,626) |
| ค่าใช้จ่ายค้างจ่ายและหนี้สินหมุนเวียนอื่น | (2,457,103,771) | 2,686,675,401 | (4,494,122,989) | 998,592,945 |
| กองทุนบำเหน็จพนักงาน | (151,244,759) | 23,974,158 | (151,244,759) | 23,974,158 |
| รายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้ | 1,224,621,863 | (747,796,971) | 1,461,648,338 | (789,365,000) |
| เงินสดจ่ายผลประโยชน์พนักงาน | (393,003,719) | (372,977,915) | (390,693,719) | (372,977,915) |
| หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น | 1,977,662,878 | 4,315,564,570 | 2,081,609,534 | 4,151,106,521 |
| เงินสดรับจากการดำเนินงาน | 15,447,889,123 | 17,904,223,639 | 15,579,492,267 | 17,982,946,504 |
| จ่ายภาษีเงินได้ | (629,873,798) | (504,678,735) | (558,002,652) | (473,790,580) |
| เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน | 14,818,015,325 | 17,399,544,904 | 15,021,489,615 | 17,509,155,924 |

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

**บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
งบกระแสเงินสด**

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562

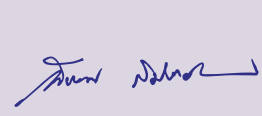
หน่วย : บาท

| หมายเหตุ | งบการเงินรวม | | งบการเงินเฉพาะบริษัท | |
|---|------------------------|-------------------------|------------------------|-------------------------|
| | 2562 | 2561 | 2562 | 2561 |
| กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน | | | | |
| เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ถาวร ข | (3,341,873,211) | (3,819,319,845) | (3,335,828,471) | (3,802,955,400) |
| เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ไม่มีตัวตน | (96,368,764) | (51,047,773) | (82,749,447) | (49,931,891) |
| เงินสดรับจากการโอนสิทธิ์ค่าเครื่องบินจ่ายล่วงหน้าและอุปกรณ์การบิน | - | 202,163,729 | - | 202,163,729 |
| เงินสดรับจากการจำหน่ายสินทรัพย์ | 3,019,915 | 3,834,882 | 3,019,915 | 3,811,518 |
| ดอกเบี้ยรับ | 190,212,811 | 173,328,287 | 183,984,011 | 167,856,744 |
| เงินปันผลรับ | 273,432,051 | 308,059,154 | 331,770,051 | 346,164,144 |
| เงินลงทุนลดลง | 1,135,302 | 1,976,938 | 1,385,002 | 1,849,938 |
| เงินสดรับจากการขายเงินลงทุน | - | 922,500,000 | - | 922,500,000 |
| เงินลงทุนชั่วคราวลดลง | - | 160,000,000 | - | - |
| เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน | (2,970,441,896) | (2,098,504,628) | (2,898,418,939) | (2,208,541,218) |
| กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน | | | | |
| เงินสดรับจากหุ้นกู้ | 18,788,000,000 | 13,000,000,000 | 18,788,000,000 | 13,000,000,000 |
| เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะสั้น | 21,500,000,000 | 7,000,000,000 | 21,500,000,000 | 7,000,000,000 |
| เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาว | 5,000,000,000 | 2,500,000,000 | 5,000,000,000 | 2,500,000,000 |
| เงินสดรับจากหนี้ภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน | - | 1,621,900,832 | - | 1,621,900,832 |
| เงินสดจ่ายคืนเงินกู้ยืมระยะสั้น | (21,000,000,000) | (11,328,167,000) | (21,000,000,000) | (11,328,167,000) |
| เงินสดจ่ายชำระคืนหุ้นกู้ | (9,530,000,000) | (10,250,000,000) | (9,530,000,000) | (10,250,000,000) |
| เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาว | (5,077,670,091) | (4,916,602,710) | (5,077,670,091) | (4,916,602,710) |
| เงินสดจ่ายชำระคืนหนี้ภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน | (9,411,722,751) | (10,605,563,785) | (9,411,722,751) | (10,605,563,785) |
| เงินสดจ่ายดอกเบี้ยเงินกู้ยืม | (3,949,060,488) | (3,837,106,004) | (3,949,060,488) | (3,837,106,004) |
| เงินปันผลจ่าย | (143,287) | (169,155) | (143,287) | (169,155) |
| เงินปันผลจ่ายส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม | (44,716,800) | (30,466,800) | - | - |
| เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน | (3,725,313,417) | (16,846,174,622) | (3,680,596,617) | (16,815,707,822) |
| เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น(ลดลง)สุทธิ | 8,122,260,012 | (1,545,134,346) | 8,442,474,059 | (1,515,093,116) |
| เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี | 13,691,848,724 | 15,229,686,324 | 12,523,360,617 | 14,022,787,581 |
| | 21,814,108,736 | 13,684,551,978 | 20,965,834,676 | 12,507,694,465 |
| ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยนของเงินสด และเงินฝากธนาคารเพิ่มขึ้น(ลดลง) | (150,901,509) | 7,296,746 | (92,746,810) | 15,666,152 |
| เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี ค | 21,663,207,227 | 13,691,848,724 | 20,873,087,866 | 12,523,360,617 |

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



(นายสมธ 탕ชัยธรม)
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่



(นายณัฐพงศ์ สมิตอำไพพิศาล)
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
สายการเงินและการบัญชี

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
งบกระแสเงินสด
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562

หมายเหตุประกอบงบกระแสเงินสด

ก. ภาษีเงินได้รอเรียกคืน งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท

หน่วย : ล้านบาท

| | 2562 |
|---------------------------------------|---------------|
| รับเงินคืนตาม ภ.ง.ด. 50 ปี 2559 | 543.56 |
| ปรับปรุงภาษีเงินได้รอเรียกคืน ปี 2561 | (12.03) |
| | 531.53 |

หน่วย : ล้านบาท

| | 2562 |
|---------------------------------------|---------------|
| ปรับปรุงภาษีเงินได้รอเรียกคืน ปี 2560 | (0.49) |
| ปรับปรุงภาษีเงินได้รอเรียกคืน ปี 2561 | (0.51) |
| | (1.00) |

ข. ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์

งบการเงินรวม

ในระหว่างปี 2562 บริษัทได้ซื้อที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ซึ่งมีราคาทุนรวม 3,471.25 ล้านบาท จ่ายชำระเป็นเงินสด 3,341.87 ล้านบาท และค้างจ่าย 129.38 ล้านบาท

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

งบการเงินเฉพาะบริษัท

ในระหว่างปี 2562 บริษัทได้ซื้อที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ซึ่งมีราคาทุนรวม 3,465.21 ล้านบาท จ่ายชำระเป็นเงินสด 3,335.83 ล้านบาท และค้างจ่าย 129.38 ล้านบาท

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


ค. เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

หน่วย : ล้านบาท

| | งบการเงินรวม | | งบการเงินเฉพาะบริษัท | |
|--|------------------|------------------|----------------------|------------------|
| | 2562 | 2561 | 2562 | 2561 |
| เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดก่อนผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงในอัตราแลกเปลี่ยน | 21,814.11 | 13,684.55 | 20,965.84 | 12,507.69 |
| ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงในอัตราแลกเปลี่ยน | (150.90) | 7.30 | (92.75) | 15.67 |
| เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดหลังผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงในอัตราแลกเปลี่ยน | 21,663.21 | 13,691.85 | 20,873.09 | 12,523.36 |



(นายสุเมธ ดำรงชัยธรรม)
 กรรมการผู้อำนวยการใหญ่



(นายณัฐพงษ์ สมิตอำไพพิศาล)
 รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
 สายการเงินและการบัญชี

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562

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 2562 บริษัทมีเครือข่ายเส้นทางการบินให้บริการครอบคลุม 62 จุดบินใน 31 ประเทศทั่วโลก โดยเป็น 3 จุดบินภายในประเทศ (ไม่รวมกรุงเทพมหานคร)

2. เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงิน

การจัดทำงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทได้จัดทำขึ้นตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปภายใต้พระราชบัญญัติการบัญชี พ.ศ. 2543 ซึ่งหมายถึงความถึงมาตรฐานการบัญชีที่ออกภายใต้พระราชบัญญัติวิชาชีพบัญชี พ.ศ. 2547 และตามข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ว่าด้วยการจัดทำและนำเสนอรายงานทางการเงินภายใต้พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535

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

งบการเงินรวมประกอบด้วยงบการเงินเฉพาะบริษัทและบริษัทย่อยโดยบริษัทย่อยประกอบด้วยบริษัท ดังต่อไปนี้

| ชื่อบริษัท | ลักษณะธุรกิจ | สถานที่หลักในการประกอบธุรกิจ | อัตราร้อยละของการถือหุ้น | |
|--|---|------------------------------|--------------------------|------|
| | | | 2562 | 2561 |
| ถือหุ้นโดยบริษัท | | | | |
| 1. บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด | บริการเทคโนโลยีสารสนเทศสำหรับการเดินทางแบบครบวงจร | ไทย | 55% | 55% |
| 2. บริษัท ริงสแปน เซอร์วิสেস จำกัด | บริการงานบุคลากรเฉพาะด้านให้กับบริษัท | ไทย | 49% | 49% |
| 3. บริษัท ไทยไฟล์ท์เทรนนิ่ง จำกัด | บริการฝึกอบรมด้านการบิน | ไทย | 49% | 49% |
| 4. บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด | บริการขนส่งทางอากาศ | ไทย | 100% | 100% |
| ถือหุ้นโดยบริษัทย่อยของบริษัท | | | | |
| บริษัทย่อยที่ถือหุ้นโดยบริษัท ริงสแปน เซอร์วิสেস 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 ได้เริ่มดำเนินการธุรกิจ เมื่อวันที่ 10 เมษายน 2557

บริษัท ย่อย เป็นกิจการที่อยู่ภายใต้การควบคุมของบริษัท การควบคุมเกิดขึ้นเมื่อบริษัท มีอำนาจควบคุมทั้งทางตรงหรือทางอ้อม ในการกำหนดนโยบายทางการเงิน และการดำเนินงานของบริษัท ย่อย นั้น และรายการบัญชีที่เป็นสาระสำคัญที่เกิดขึ้นระหว่างบริษัท ใหญ่ และบริษัท ย่อย ได้ถูกหักกลบลบกันในการจัดทำงบการเงินรวม

งบการเงินฉบับภาษาอังกฤษแปลจากงบการเงินที่เป็นภาษาไทย ในกรณีที่มีเนื้อความขัดแย้งกันหรือมีการตีความในสองภาษาแตกต่างกัน ให้ใช้งบการเงินฉบับภาษาไทยเป็นหลัก

งบการเงินนี้ได้จัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์ราคาทุนเดิมในการวัดมูลค่าขององค์ประกอบของงบการเงิน เว้นแต่จะเปิดเผยเป็นอย่างอื่นในนโยบายการบัญชี

3. มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่จะมีผลบังคับใช้ในอนาคต

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ที่มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2563 เป็นต้นไป

| | |
|----------------------------|--|
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 1 | เรื่อง การนำเสนอของงบการเงิน |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 2 | เรื่อง สินค้าคงเหลือ |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 7 | เรื่อง งบกระแสเงินสด |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 8 | เรื่อง นโยบายการบัญชี การเปลี่ยนแปลงประมาณการทางบัญชีและข้อผิดพลาด |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 | เรื่อง เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 12 | เรื่อง ภาษีเงินได้ |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 16 | เรื่อง ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 | เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 20 | เรื่อง การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาล และการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 21 | เรื่อง ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 23 | เรื่อง ต้นทุนการกู้ยืม |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 24 | เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 26 | เรื่อง การบัญชีและการรายงานโครงการผลประโยชน์เมื่อออกจากงาน |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 | เรื่อง งบการเงินเฉพาะกิจการ |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 28 | เรื่อง เงินลงทุนในบริษัทร่วม และการร่วมค้า |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 | เรื่อง การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 32 | เรื่อง การแสดงรายการเครื่องมือทางการเงิน |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 33 | เรื่อง กำไรต่อหุ้น |

| | |
|---|---|
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 34 | เรื่อง การรายงานทางการเงินระหว่างกาล |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 36 | เรื่อง การด้อยค่าของสินทรัพย์ |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 37 | เรื่อง ประมาณการหนี้สิน หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น และสินทรัพย์ที่อาจเกิดขึ้น |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 38 | เรื่อง สินทรัพย์ไม่มีตัวตน |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 40 | เรื่อง อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 41 | เรื่อง เกษตรกรรม |
| มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 1 | เรื่อง การนำมาตราฐานการรายงานทางการเงินมาใช้เป็นครั้งแรก |
| มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 2 | เรื่อง การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์ |
| มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 3 | เรื่อง การรวมธุรกิจ |
| มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 | เรื่อง สัญญาประกันภัย |
| มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 | เรื่อง สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายและการดำเนินงานที่ยกเลิก |
| มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 6 | เรื่อง การสำรวจและประเมินค่าแหล่งทรัพยากรแร่ |
| มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7 | เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน |
| มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 8 | เรื่อง ส่วนงานดำเนินงาน |
| มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 9 | เรื่อง เครื่องมือทางการเงิน |
| มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 | เรื่อง งบการเงินรวม |
| มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 11 | เรื่อง การร่วมการงาน |
| มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 | เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับส่วนได้เสียในกิจการอื่น |
| มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 | เรื่อง การวัดมูลค่ายุติธรรม |
| มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 | เรื่อง รายได้จากสัญญาที่ทำกับลูกค้า |
| มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 | เรื่อง สัญญาเช่า |
| การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 | เรื่อง ความช่วยเหลือจากรัฐบาล - กรณีที่ไม่มี ความเกี่ยวข้องอย่างเฉพาะเจาะจงกับกิจกรรมดำเนินงาน |
| การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 25 | เรื่อง ภาษีเงินได้ - การเปลี่ยนแปลงสถานภาพทางภาษี ของกิจการหรือของผู้ถือหุ้น |
| การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 | เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลของข้อตกลงสัมปทานบริการ |
| การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 32 | เรื่อง สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - ต้นทุนเว็บไซต์ |
| การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 1 | เรื่อง การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินที่เกิดขึ้นจากการรีดถอน การบูรณะ และหนี้สินที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน |
| การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 | เรื่อง สิทธิในส่วนได้เสียจากกองทุนการรีดถอน การบูรณะและการปรับปรุงสภาพแวดล้อม |
| การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7 | เรื่อง การปรับปรุงย้อนหลังภายใต้มาตรฐาน การบัญชีฉบับที่ 29 เรื่อง การรายงานทางการเงิน ในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง |

| | |
|--|---|
| การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 | เรื่อง การรายงานทางการเงินระหว่างกาลและการด้อยค่า |
| การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 | เรื่อง ข้อตกลงสัมปทานบริการ |
| การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 14 | เรื่อง ข้อจำกัดสินทรัพย์ตามโครงการผลประโยชน์ ข้อกำหนดเงินทุนขั้นต่ำและปฏิสัมพันธ์ของรายการ เหล่านี้ สำหรับมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน |
| การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 | เรื่อง การป้องกันความเสี่ยงของเงินลงทุนสุทธิ ในหน่วยงานต่างประเทศ |
| การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 17 | เรื่อง การจ่ายสินทรัพย์ที่ไม่ใช่เงินสดให้เจ้าของ |
| การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 19 | เรื่อง การชำระหนี้สินทางการเงินด้วยตราสารทุน |
| การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 20 | เรื่อง ต้นทุนการเปิดหน้าดินในช่วงการผลิตสำหรับ เหมืองผิวดิน |
| การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 21 | เรื่อง เงินที่นำส่งรัฐ |
| การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 22 | เรื่อง รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศ และสิ่งตอบแทนรับหรือจ่ายล่วงหน้า |
| การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 23 | เรื่อง ความไม่แน่นอนเกี่ยวกับวิธีการทางภาษีเงินได้ |

มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวส่วนใหญ่จะไม่มีผลกระทบต่ออย่างมีสาระสำคัญต่อการเงินเมื่อนำมา
ถือปฏิบัติ อย่างไรก็ตาม มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับใหม่ที่จะมีผลกระทบต่ออย่างมีสาระสำคัญสามารถสรุปได้
ดังนี้

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 เรื่อง สัญญาเช่า

ตามที่ได้มีการประกาศใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 เรื่อง สัญญาเช่า ที่มีผลบังคับใช้สำหรับ
รอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2563 เป็นต้นไปนั้น มาตรฐานการรายงานทางการเงิน
ฉบับนี้กำหนดหลักการสำหรับการรับรู้รายการ การวัดมูลค่า การนำเสนอ และการเปิดเผยข้อมูลของสัญญาเช่า สำหรับ
สินทรัพย์อ้างอิงที่ทำสัญญาเช่าดำเนินงานนั้น จะต้องถูกรับรู้และบันทึกเป็นสินทรัพย์ (สินทรัพย์สิทธิการใช้) และหนี้สิน
(หนี้สินตามสัญญาเช่า) ในงบแสดงฐานะการเงิน

บริษัทได้นำมาตรฐานฉบับนี้มาถือปฏิบัติตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 โดยวิธีรับรู้ผลกระทบสะสมจาก
การนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับนี้มาปฏิบัติใช้ครั้งแรก ไม่ต้องปรับข้อมูลเปรียบเทียบใหม่ หากมีผลกระทบ
บริษัทจะรับรู้ผลกระทบสะสมโดยการปรับปรุงยอดยกมาของกำไรสะสม ณ วันที่นำมาถือปฏิบัติครั้งแรก (Modified
retrospective) ดังนั้น การจัดประเภทรายการใหม่และรายการปรับปรุงที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชี
จะรับรู้ในงบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 1 มกราคม 2563

บริษัทจะรับรู้สินทรัพย์สิทธิการใช้ สำหรับสัญญาเช่าที่ก่อนหน้านี้จัดประเภทเป็นสัญญาเช่าดำเนินงาน จำนวน
เท่ากับหนี้สินตามสัญญาเช่า และประมาณการต้นทุนการบูรณะสินทรัพย์อ้างอิงให้อยู่สภาพตามที่กำหนดไว้ในข้อตกลง
และเงื่อนไขของสัญญาเช่า ปรับปรุงด้วยจำนวนเงินของการจ่ายชำระตามสัญญาเช่าที่จ่ายล่วงหน้าหรือค้างจ่ายซึ่ง
เกี่ยวข้องกับสัญญาเช่าที่รับรู้ในงบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 โดยที่หนี้สินตามสัญญาเช่าต้อง
วัดมูลค่าด้วยมูลค่าปัจจุบันของการจ่ายชำระตามสัญญาเช่าที่เหลืออยู่คิดลดด้วยอัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่มของ
บริษัท และประมาณการหนี้สินต้นทุนการบูรณะสินทรัพย์อ้างอิง ณ วันที่นำมาปฏิบัติใช้ครั้งแรก

บริษัทเลือกใช้วิธีผ่อนปรนในทางปฏิบัติที่จะไม่รับรู้สัญญาเช่าที่อายุสัญญาเช่าสิ้นสุดภายใน 12 เดือนนับจากวันที่นำมาปฏิบัติใช้ครั้งแรก และไม่ทำการปรับปรุงรายการใด ๆ สำหรับการปฏิบัติในช่วงเปลี่ยนแปลงสำหรับสัญญาเช่าซึ่งสินทรัพย์อ้างอิงมีมูลค่าต่ำ ซึ่งยังคงรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุน

ณ วันที่ 1 มกราคม 2563 บริษัทคาดว่าจะมีผลกระทบโดยประมาณ ดังนี้

งบแสดงฐานะการเงิน

หน่วย : ล้านบาท

| ณ วันที่ 1 มกราคม 2563 | งบการเงินรวม | งบการเงินเฉพาะบริษัท |
|---|--------------|----------------------|
| สินทรัพย์สิทธิการใช้เครื่องปั้นและเครื่องยนต์ | 86,300 | 78,600 |
| สินทรัพย์สิทธิการใช้ที่ดินและอาคาร | 8,500 | 8,500 |
| สินทรัพย์สิทธิการใช้อื่น ๆ | 100 | 100 |
| ลูกหนี้ตามสัญญาเช่าช่วง | - | 7,700 |
| รวม สินทรัพย์ที่ได้รับผลกระทบ | 94,900 | 94,900 |
| หนี้สินตามสัญญาเช่า | 94,700 | 94,700 |
| หนี้สินต้นทุนตามสัญญาเช่า | 200 | 200 |
| รวม หนี้สินที่ได้รับผลกระทบ | 94,900 | 94,900 |

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 9 เรื่อง เครื่องมือทางการเงิน

มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับเครื่องมือทางการเงินนี้ให้ข้อกำหนดเกี่ยวกับนิยามสินทรัพย์ทางการเงินและหนี้สินทางการเงินตลอดจนการรับรู้ การวัดมูลค่า การด้อยค่าและการตัดรายการ รวมถึงหลักการบัญชีของการตีความมาตรฐานการบัญชีและแนวปฏิบัติทางการบัญชีบางฉบับที่มีผลบังคับใช้อยู่ในปัจจุบันถูกยกเลิกไป โดยผลกระทบจากการถือปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับเครื่องมือทางการเงิน มีดังนี้

การจัดประเภทรายการของสินทรัพย์ทางการเงิน

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 9 (“IFRS 9”) จัดประเภทสินทรัพย์ทางการเงินเป็น 3 ประเภท ได้แก่ ราคาทุนตัดจำหน่าย มูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน ทั้งนี้ มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับนี้จะยกเลิกการจัดประเภทตราสารหนี้ที่ถือจนครบกำหนด หลักทรัพย์เพื่อขาย หลักทรัพย์เพื่อค่า และเงินลงทุนทั่วไปตามที่กำหนดโดยมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 105 โดยการจัดประเภทตาม IFRS 9 จะเป็นไปตามลักษณะของกระแสเงินสดของสินทรัพย์ทางการเงินและโมเดลธุรกิจของกิจการในการบริหารจัดการสินทรัพย์ทางการเงินนั้น

อนุพันธ์จะวัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุนตาม IFRS 9 โดยจะนำมาใช้แทนนโยบายการบัญชีของบริษัทในปัจจุบันที่รับรู้รายการเมื่ออนุพันธ์ดังกล่าวถูกนำมาใช้

การวัดมูลค่าด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่าย

ตาม IFRS 9 สินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่ายจะรับรู้ดอกเบี้ยรับ และดอกเบี้ยจ่ายด้วยอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง IFRS 9 จะนำมาใช้แทนนโยบายการบัญชีของบริษัทในปัจจุบันที่รับรู้ดอกเบี้ยรับและดอกเบี้ยจ่ายด้วยอัตราดอกเบี้ยตามสัญญา

การด้อยค่าของสินทรัพย์ทางการเงิน

IFRS 9 แนะนำวิธีการพิจารณาผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตลอดอายุของเครื่องมือทางการเงิน ในขณะที่ปัจจุบันบริษัทประมาณการค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญโดยการวิเคราะห์ประวัติการชำระหนี้ และการคาดการณ์เกี่ยวกับการชำระหนี้ในอนาคตของลูกหนี้ IFRS 9 กำหนดให้ใช้วิธีการอนุญาตในการประเมินว่าการเปลี่ยนแปลงของปัจจัยทางเศรษฐกิจนั้นมีผลกระทบต่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นอย่างไร โดยใช้ความน่าจะเป็นถ่วงน้ำหนักเป็นเกณฑ์

รูปแบบใหม่ของการพิจารณาด้วยค่าจะถือปฏิบัติกับสินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่ายหรือมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น ซึ่งไม่รวมเงินลงทุนในตราสารทุน

การจัดประเภทรายการหนี้สินทางการเงิน

IFRS 9 แนะนำวิธีการจัดประเภทและการวัดมูลค่าหนี้สินทางการเงินใหม่ โดยจัดประเภทหนี้สินทางการเงินเป็น 2 ประเภทหลัก คือ วิธียุทธศาสตร์ที่ชัดเจน และวิธียุทธศาสตร์ที่คลุมเครือผ่านกำไรหรือขาดทุน ทั้งนี้ หนี้สินทางการเงินจะจัดประเภทเป็นหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุนได้ก็ต่อเมื่อกิจการถือไว้เพื่อค้า หรือเป็นอนุพันธ์ หรือเลือกวัดมูลค่าเมื่อเริ่มแรกด้วยวิธีดังกล่าว

การบัญชีป้องกันความเสี่ยง

IFRS 9 แนะนำแนวปฏิบัติเกี่ยวกับการบัญชีป้องกันความเสี่ยงในขณะที่มาตราฐานการรายงานทางการเงินในปัจจุบันไม่ได้กล่าวถึง โดยการบัญชีป้องกันความเสี่ยงมี 3 ประเภท และการถือปฏิบัติในแต่ละประเภทนั้นขึ้นอยู่กับลักษณะของความเสี่ยงที่ทำการป้องกัน ได้แก่ การป้องกันความเสี่ยงในมูลค่ายุติธรรม การป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด และการป้องกันความเสี่ยงของเงินลงทุนสุทธิในหน่วยงานต่างประเทศ ตาม IFRS 9 บริษัทต้องระบุถึงความสัมพันธ์ของการบัญชีป้องกันความเสี่ยงที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์และกลยุทธ์ในการบริหารความเสี่ยงของบริษัท และต้องนำข้อมูลเชิงคุณภาพและการคาดการณ์ไปในอนาคตมาประเมินความมีประสิทธิภาพในการป้องกันความเสี่ยง

ปัจจุบันบริษัทใช้อนุพันธ์ในการป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน ความเสี่ยงอัตราดอกเบี้ย และความเสี่ยงด้านราคาน้ำมัน โดยจะรับรู้รายการเมื่ออนุพันธ์ดังกล่าวถูกนำมาใช้ ทั้งนี้ IFRS 9 ให้ทางเลือกในการถือปฏิบัติตามการบัญชีป้องกันความเสี่ยงสำหรับรายการที่เข้าเงื่อนไขที่กำหนดไว้ของการบัญชีป้องกันความเสี่ยงตาม IFRS 9 ณ วันที่ถือปฏิบัติเป็นครั้งแรก

การปฏิบัติในช่วงเปลี่ยนแปลง

บริษัทคาดว่าจะถือปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มนี้เป็นครั้งแรกโดยปรับปรุงผลกระทบต่อกำไรสะสม หรือองค์ประกอบอื่นในส่วนของผู้ถือหุ้น ณ วันที่ 1 มกราคม 2563 ส่งผลให้บริษัทจะไม่นำข้อกำหนดของมาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มนี้มาถือปฏิบัติกับข้อมูลที่แสดงเปรียบเทียบในการถือปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 9 ที่มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2563 เป็นต้นไป เพื่อให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงทางบัญชีสำหรับการวัดมูลค่าและการจัดประเภทใหม่ รวมถึงการด้อยค่าของสินทรัพย์ทางการเงิน บริษัทคาดว่าจะมีผลกระทบต่อประมาณ ดังนี้ สินทรัพย์รวมเพิ่มขึ้น 1,100 ล้านบาท หนี้สินรวมลดลง 200 ล้านบาท ทำให้มีกำไรสะสมและองค์ประกอบอื่นในส่วนของผู้ถือหุ้นเพิ่มขึ้น 1,300 ล้านบาท ทั้งนี้ ผู้บริหารของบริษัทอยู่ระหว่างการประเมินผลกระทบจากวิธีการบันทึกบัญชีตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวในงวดที่จะเริ่มถือปฏิบัติ

4. การแก้ไขข้อผิดพลาดที่ไม่มีสาระสำคัญของงวดก่อน ๆ

4.1 ในงวดปีบัญชีนี้บริษัทได้ปรับปรุงบัญชีหนี้สินค่าธรรมเนียมสนามบินซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของราคาบัตรโดยสารที่เรียกเก็บจากผู้โดยสารก่อนปี 2559 โดยนำมารับรู้เป็นรายได้อื่น ๆ รวมจำนวนเงิน 1,976.56 ล้านบาท เนื่องจากเหตุการณ์ที่ต้องชำระแก่ผู้ให้บริการสนามบินในแต่ละประเทศ โดยมีสมมติฐานจากข้อมูลในอดีตที่ไม่พบว่ามีการเรียกเก็บเงินเมื่อระยะเวลาผ่านไปเกินกว่า 3 ปี นับตั้งแต่วันที่รับรู้หนี้สิน

4.2 ในงวดปีบัญชีนี้บริษัทได้ปรับปรุงรายการค่าใช้จ่ายเงินทดแทนวันหยุดประจำปี (วันหยุดพักผ่อนประจำปีที่ใช้ไม่หมดภายใน 3 ปี ตามที่ระเบียบบริษัทกำหนด) ที่รับรู้รายการเป็นค่าใช้จ่ายคู่กับค่าใช้จ่ายค้างจ่ายในงบการเงินปี 2558-2561 จำนวนเงิน 1,261.53 ล้านบาท ออกจากบัญชีเนื่องจากการจ่ายเงินทดแทนจะต้องมีการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ที่เป็นคำสั่งของบริษัท เพื่อขออนุมัติการจ่ายเงินทดแทนตามกำหนดเวลาที่ระบุไว้ในคำสั่งของบริษัท ซึ่งบริษัทพบว่าไม่มีการขอชดเชยภายในเวลาที่กำหนดไว้ จึงไม่มีภาระผูกพันที่จะรับรู้รายการหนี้สินในงบการเงินอีกต่อไป

5. สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

5.1 ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ

ลูกหนี้การค้าที่ไม่ใช่ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจ ตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญโดยพิจารณาจากหนี้รายตัว และวิเคราะห์ประวัติการชำระหนี้ ข้อมูลหลักฐานการติดต่อของลูกหนี้แต่ละรายควบคู่ไปกับการพิจารณาอายุหนี้ของลูกหนี้เป็นเกณฑ์ในอัตราดังนี้

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

5.2 สินค้าและพัสดुकงเหลือ

สินค้าและพัสดुकงเหลือ ณ วันสิ้นงวด ประกอบด้วยอะไหล่เครื่องบิณ น้ำมันเครื่องบิณ พัสดุสำหรับใช้ในห้องพัสดุโดยสารและการบริการอาหาร สินค้าซื้อมาเพื่อขาย เครื่องเขียนและพัสดुकงอื่น แสดงราคาทุนตามวิธีถ่วงเฉลี่ยเคลื่อนที่ (Moving Average) หรือมูลค่าสุทธิที่จะได้รับแล้วแต่ราคาใดจะต่ำกว่า และสินค้าระหว่างทาง แสดงตามราคาทุน ณ วันที่ซื้อ

5.2.1 อะไหล่เครื่องบิณที่ใช้งานอยู่ตามปกติ ตั้งค่าเพื่อพัสดुकงเสื่อมสภาพในอัตราร้อยละ 10 ของยอดคงเหลือ ณ วันสิ้นงวด

5.2.2 อะไหล่เครื่องบิณที่หมุนเวียนช้าและรอการจำหน่าย ได้แก่ อะไหล่เครื่องบิณที่ไม่ใช้งานเกิน 2 ปี หรือไม่มีเครื่องบิณอยู่ในฝูงบิณ ทอยยตั้งค่าเพื่อพัสดुकงเสื่อมสภาพในอัตราร้อยละ 33.33 ของราคาทุนจนครบมูลค่า

5.2.3 สินค้าล้าสมัยและชำรุดรอการจำหน่าย ตั้งค่าเพื่อสินค้าเสื่อมสภาพเต็มจำนวน

5.3 สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย แสดงด้วยมูลค่าตามบัญชีหรือมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขายแล้วแต่ราคาใดจะต่ำกว่า โดยมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแนในระดัสูงมากสำหรับการขายสินทรัพย์ดังกล่าว และคาดว่าจะดำเนินการตามแผนการขายสินทรัพย์ให้เสร็จสมบูรณ์ภายใน 1 ปี นับตั้งแต่วันที่จัดประเภทสินทรัพย์

กำไรหรือขาดทุนจากการจำหน่ายรับรู้เป็นรายได้อื่นหรือค่าใช้จ่ายอื่นเมื่อมีการจำหน่าย

5.4 เงินลงทุน

5.4.1 เงินลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วมบันทึกลงในงบการเงินเฉพาะบริษัทโดยใช้วิธีราคาทุน สำหรับเงินลงทุนในบริษัทร่วมบันทึกลงในงบการเงินรวมโดยใช้วิธีส่วนได้เสีย

5.4.2 เงินลงทุนชั่วคราวในตราสารหนี้ที่จะถือจนครบกำหนดภายใน 1 ปี แสดงมูลค่าตามวิธีราคาทุนตัดจำหน่ายและตัดบัญชีส่วนเกิน/ส่วนต่ำกว่ามูลค่าตราสารหนี้ตามอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง ซึ่งจำนวนที่ตัดจำหน่ายนี้จะแสดงเป็นรายการปรับกับดอกเบี้ยรับ

5.4.3 เงินลงทุนระยะยาวในตราสารทุนที่ไม่อยู่ในความต้องการของตลาด แสดงตามราคาทุนสุทธิจากค่าเผื่อการด้อยค่าของหลักทรัพย์ในกรณีที่มีการด้อยค่า และรับรู้เป็นผลขาดทุนในงวดที่เกิดการด้อยค่าในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

5.5 กัติน อาคาร อุปกรณ์และค่าเสื่อมราคา

5.5.1 เครื่องบิณและเครื่องบิณภายใต้สัญญาเช่า

1) เครื่องบิณและเครื่องบิณภายใต้สัญญาเช่า แสดงตามราคาทุนรวมค่าเครื่องยนต์ อุปกรณ์การบิณอื่น ๆ และค่าตกแต่งเครื่องบิณก่อนนำเครื่องบิณมาให้บริการโดยไม่รวมที่นั้ผู้โดยสารและประมาณการค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิณครั้งแรกและหักด้วยส่วนลดรับค่าสิทธิประโยชน์จากการซื้อเครื่องบิณ คำนวณค่าเสื่อมราคาโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้ประโยชน์โดยประมาณ 20 ปี มีมูลค่าคงเหลือร้อยละ 6 ของราคาทุน

2) ค่าที่นั้ผู้โดยสารแสดงตามราคาทุนโดยถือเป็นสินทรัพย์แยกจากต้นทุนเครื่องบิณ คำนวณค่าเสื่อมราคาโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้ประโยชน์โดยประมาณ 5 ปี เมื่อมีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงที่นั้ผู้โดยสารจะบันทึกเป็นสินทรัพย์แทนสินทรัพย์เดิม

3) ค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิณ (D-Check) แสดงตามราคาทุนโดยแยกประมาณการค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิณครั้งแรกเป็นสินทรัพย์ออกจากต้นทุนเครื่องบิณ คำนวณค่าเสื่อมราคาตามระยะเวลาที่จะซ่อมใหญ่ครั้งต่อไป 4-7 ปี ตามแบบของเครื่องบิณ เมื่อมีการซ่อมใหญ่จะบันทึกเป็นสินทรัพย์แทนสินทรัพย์เดิม

5.5.2 อุปกรณ์การบิณหมุนเวียน แสดงตามราคาทุน ณ วันที่ได้มา คำนวณค่าเสื่อมราคาโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้ประโยชน์โดยประมาณระหว่าง 5-20 ปี

5.5.3 ที่ดิน แสดงตามมูลค่ายุติธรรมตามวิธีตีราคาใหม่ ประเมินราคาโดยวิธีราคาตลาดจากผู้ประเมินราคาอิสระที่สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) ให้ความเห็นชอบ ซึ่งมีผลกับงบการเงินรอบระยะเวลาบัญชีปี 2558 เป็นต้นไป และกำหนดให้มีการประเมินมูลค่าที่ดินทุก 5 ปี ทั้งนี้ อาจพิจารณาดำเนินการก่อนกำหนดหากมีการเปลี่ยนแปลงที่กระทบต่อมูลค่ายุติธรรมของที่ดินอย่างมีนัยสำคัญ มูลค่าที่เพิ่มขึ้นจากการตีราคาใหม่ได้แสดงเป็นส่วนหนึ่งในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และรับรู้จำนวนสะสมส่วนเกินทุนจากการตีราคาที่ดินในส่วนของผู้ถือหุ้น บริษัทไม่มีนโยบายการจ่ายเงินปันผลสำหรับเงินส่วนเกินทุนจากการตีราคาสินทรัพย์นี้

5.5.4 สินทรัพย์ถาวรอื่น แสดงตามราคาทุน ณ วันที่ได้มาหรือก่อสร้างแล้วเสร็จ คำนวณค่าเสื่อมราคาโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้ประโยชน์โดยประมาณระหว่าง 3-30 ปี

5.5.5 ต้นทุนเพื่อการได้มาซึ่งสิทธิการเช่าสถานที่ ตัดบัญชีภายในระยะเวลา 10-30 ปี ตามอายุสัญญาเช่า

5.5.6 กำไรขาดทุนจากการจำหน่ายเครื่องบิน คำนวณจากผลต่างระหว่างสิ่งตอบแทนสุทธิที่ได้รับจากการจำหน่ายเครื่องบินกับมูลค่าสุทธิตามบัญชีของเครื่องบิน ค่าซ่อมใหญ่ (D-Check) และค่าที่นิ่งผู้โดยสารและรับรู้เป็นรายได้หรือค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

5.6 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

ลิขสิทธิ์โปรแกรมคอมพิวเตอร์ (Software License) และต้นทุนที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับผลิตภัณฑ์โปรแกรมที่ระบุได้ และมีเอกลักษณ์เฉพาะงานของโปรแกรมที่สามารถแยกออกจากตัวคอมพิวเตอร์ได้ สามารถระบุต้นทุนได้แน่นอน และมีอายุการใช้ประโยชน์เกินกว่ารอบระยะเวลาบัญชีจะรับรู้เป็นสินทรัพย์ไม่มีตัวตนด้วยราคาทุน และตัดจำหน่ายโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้ประโยชน์ 5 ปี

รายการที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาและบำรุงดูแลโปรแกรมคอมพิวเตอร์ให้บันทึกเป็นค่าใช้จ่ายประจำงวดที่เกิดรายการ

5.7 สินทรัพย์รอการขาย

สินทรัพย์รอการขายแสดงด้วยมูลค่าตามบัญชีหรือมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขายแล้วแต่ราคาใดจะต่ำกว่า โดยมีแผนที่จะดำเนินการขาย แต่ไม่สามารถดำเนินการตามแผนการขายสินทรัพย์ให้เสร็จสมบูรณ์ และไม่เข้าเงื่อนไขในการรับรู้รายการเป็นการขายที่เสร็จสมบูรณ์ภายใน 1 ปี นับตั้งแต่วันที่จัดประเภทสินทรัพย์

ขาดทุนจากการด้อยค่ารับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

5.8 การด้อยค่าของสินทรัพย์

บริษัทพิจารณาการด้อยค่าของสินทรัพย์เมื่อมีข้อบ่งชี้ของการด้อยค่า และคำนวณผลขาดทุนจากการด้อยค่า โดยพิจารณาจากราคาตามบัญชีของสินทรัพย์มีมูลค่าสูงกว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์ มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนหมายถึง มูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขาย ซึ่งบริษัทพิจารณาการด้อยค่าเฉพาะหมวดเครื่องบิน และเครื่องบินต่อะโหล่ที่ปลดระวาง โดยผู้เชี่ยวชาญในการประเมินราคาเครื่องบินของบริษัทประเมินมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน ซึ่งอ้างอิงจากราคาตลาดที่ประกาศโดยผู้เชี่ยวชาญการประเมินราคาเครื่องบิน และดำเนินการปรับปรุงเพิ่มเติมตามสภาพระยะเวลาการใช้งานของเครื่องบินตามวิธีการที่กำหนดเป็นมาตรฐานในกระบวนการประเมินราคาเครื่องบิน

ในกรณีที่ราคาตามบัญชีของสินทรัพย์สูงกว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน บริษัทจะรับรู้ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ และจะบันทึกกลับรายการขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์เมื่อมีข้อบ่งชี้ว่าการด้อยค่าดังกล่าวไม่มีอยู่อีกต่อไปหรือยังคงมีอยู่แต่เป็นไปในทางที่ลดลง

5.9 ค่าใช้จ่ายรอการตัดบัญชี

5.9.1 ค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน (D-Check) สำหรับเครื่องบินเช่าดำเนินงาน ตัดจ่ายเป็นค่าใช้จ่ายตามอายุการใช้ประโยชน์โดยประมาณ 4-7 ปี แต่ไม่เกินอายุสัญญาเช่า

5.9.2 ค่าธรรมเนียมการค้ำประกันเงินกู้รอการตัดบัญชี ตัดจ่ายเป็นค่าใช้จ่ายตามระยะเวลาเงินกู้ในแต่ละรอบระยะเวลาบัญชี

5.9.3 ค่าตกแต่งเครื่องบินเช่าดำเนินงานรอการตัดบัญชีตัดจ่ายเป็นค่าใช้จ่ายตามอายุสัญญาเช่า

5.10 หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน

หนี้สินที่เกิดจากการซื้อเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าระยะยาว โดยผ่านสถาบันการเงิน แสดงมูลค่าตามภาระหนี้ผูกพันกับสถาบันการเงิน และจะลดมูลค่าลงตามจำนวนหนี้ที่จ่ายชำระคืน

5.11 การรับรู้รายได้

5.11.1 รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน

1) รายรับจากการจำหน่ายบัตรโดยสารและใบสั่งบริการ (Service Order) บันทึกลงเป็นรายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้ และจะรับรู้เป็นรายได้เมื่อมีผู้โดยสารนำบัตรโดยสารมาใช้บริการกับสายการบินของบริษัท ในส่วนที่ผู้โดยสารไปใช้บริการกับสายการบินอื่นจะรับรู้ส่วนต่างราคาขายกับยอดที่สายการบินเรียกเก็บเป็นรายได้เมื่อสายการบินนั้นเรียกเก็บเงินมา

2) บัตรโดยสารและใบสั่งบริการ (Service Order) ที่จำหน่ายแล้วแต่ยังไม่ได้ใช้บริการ รับรู้เป็นรายได้เมื่อบัตรโดยสารและใบสั่งบริการนั้นมีอายุเกินกว่า 15 เดือนขึ้นไป

5.11.2 รายได้ค่าระวางขนส่ง รับรู้เป็นรายได้เมื่อได้ให้บริการขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ และออกใบตราส่งสินค้าทางอากาศยาน (Air Waybill) สำหรับพัสดุภัณฑ์ที่ขนส่งโดยสายการบินอื่น จะรับรู้ส่วนต่างราคาขายกับยอดที่สายการบินอื่นเรียกเก็บเป็นรายได้เมื่อสายการบินนั้นเรียกเก็บเงินมา

พัสดุภัณฑ์ที่บริษัทออกใบตราส่งสินค้าทางอากาศยานแล้ว แต่ขนส่งโดยสายการบินอื่นจะรับรู้เป็นรายได้เมื่อสายการบินที่ทำการขนส่งไม่เรียกเก็บเงินมาภายในระยะเวลา 1 ปี

5.11.3 บริษัทได้นำโครงการสะสมระยะทาง (Royal Orchid Plus) มาใช้ส่งเสริมการขาย ตั้งแต่ปี 2536 โดยให้สิทธิพิเศษแก่สมาชิกที่เข้าโครงการนาระยะทางที่สะสมตามเกณฑ์ที่กำหนดมาใช้บริการในอนาคต บริษัทคำนวณมูลค่ายุติธรรมต่อไมล์โดยใช้ค่าเฉลี่ยของมูลค่ายุติธรรมของการแลกรางวัลบัตรโดยสาร และมูลค่ายุติธรรมของการแลกรางวัลอื่น ๆ ถ่วงน้ำหนักด้วยจำนวนการแลกรางวัลทั้งหมด

ทั้งนี้ วิธีการคำนวณมูลค่ายุติธรรมของการแลกรางวัลทั้งสองประเภทใช้หลักการเดียวกัน กล่าวคือในส่วนของมูลค่ายุติธรรมของการแลกรางวัลบัตรโดยสาร ใช้ค่าโดยสารเฉลี่ยในแต่ละเส้นทางบินที่สมาชิกสามารถขอใช้สิทธิแลกบัตรโดยสาร ทหารด้วยจำนวนไมล์ที่จะต้องใช้ในการขอใช้สิทธิของแต่ละเขตพื้นที่การบิน ถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักด้วยการใช้สิทธิในแต่ละเขตพื้นที่การบิน สำหรับมูลค่ายุติธรรมของการแลกรางวัลอื่น ๆ ใช้ราคาที่กำหนดทหารด้วยจำนวนไมล์ที่จะต้องใช้ในการขอใช้สิทธิแลกรางวัลอื่น ๆ ถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักด้วยการใช้สิทธิแลกรางวัลอื่น ๆ เป็นมูลค่าต่อไมล์ของโครงการสะสมระยะทาง จากนั้นบันทึกบัญชีมูลค่าไมล์สะสมตามประมาณการใช้สิทธิของสมาชิก โดยนำไปลดรายได้ค่าโดยสารคู่กับรายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้ (ด้านหนี้สิน) เมื่อสมาชิกรับสิทธิมาใช้บริการจึงรับรู้เป็นรายได้

1) การสะสมไมล์และการใช้ไมล์สะสมขอแลกรางวัลร่วมกับกลุ่มพันธมิตรการบิน สายการบินและธุรกิจคู่สัญญาจะเรียกเก็บเงินระหว่างกันตามจำนวนไมล์สะสมที่สมาชิกได้รับหรือตามจำนวนไมล์ที่สมาชิกใช้แลกรางวัลตามอัตราราคาต่อไมล์ ตามข้อตกลงของคู่สัญญาแต่ละรายและจะรับรู้เป็นรายได้เมื่อนำสิทธิมาใช้บริการ

2) บริษัทมีการขายไมล์ให้กับสมาชิกเพื่อให้สามารถใช้สิทธิในการแลกรางวัลเร็วขึ้น จะรับรู้รายได้จากผลต่างราคาขายกับมูลค่ายุติธรรมต่อไมล์

3) ไมล์สะสมของสมาชิกที่ไม่นำสิทธิมาใช้บริการรับรู้เป็นรายได้เมื่อไมล์สะสมนั้นมีอายุเกินกว่า 3 ปีขึ้นไป

5.11.4 รายได้จากกิจการอื่นของหน่วยธุรกิจ ได้แก่ การบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน การบริการลูกค้าภาคพื้น การบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น และการบริการคลังสินค้า จะรับรู้เป็นรายได้เมื่อให้บริการ ส่วนรายได้จากธุรกิจครัวการบินจะรับรู้เป็นรายได้เมื่อขาย สำหรับรายได้จากกิจการสนับสนุนการขนส่ง ได้แก่ การจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบินและการจำหน่ายสินค้าที่ระลึกจะรับรู้เป็นรายได้เมื่อขาย ส่วนรายได้จากการบริการอำนวยความสะดวกการบินจะรับรู้เป็นรายได้เมื่อให้บริการ

5.11.5 รายได้อื่นรับรู้เป็นรายได้ตามเกณฑ์คงค้าง

5.12 กำไรต่อหุ้น

กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน คำนวณโดยหารกำไรหรือขาดทุนที่เป็นส่วนของบริษัทใหญ่ด้วยจำนวนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้นสามัญที่ถือโดยผู้ถือหุ้นในระหว่างงวด

5.13 รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศ

รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นในระหว่างงวดแปลงค่าเป็นเงินบาท โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย ณ วันที่เกิดรายการ ซึ่งเป็นอัตราถัวเฉลี่ยของอัตราซื้อและอัตราขาย ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2558 เป็นต้นไป

สินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศคงเหลือ ณ วันสิ้นงวดบัญชี แปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราปิดที่เป็นอัตราซื้อถัวเฉลี่ยและขายถัวเฉลี่ยของธนาคารพาณิชย์ตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย ณ วันที่ในงบแสดงฐานะการเงินตามลำดับ กำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดขึ้น รับรู้เป็นรายได้หรือค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

5.14 ประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน

ผลประโยชน์ของพนักงานระยะสั้น บริษัทรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

ผลประโยชน์หลังออกจากงาน ภายใต้โครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้ และผลประโยชน์ระยะยาวอื่นใช้วิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ ซึ่งคำนวณโดยนักคณิตศาสตร์ประกันภัยสำหรับผลกำไรหรือขาดทุนจากการประมาณ การตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย (Actuarial Gains and Losses) สำหรับโครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้ และผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงานจะรับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

5.15 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

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

5.16 ภาษีเงินได้

ภาษีเงินได้ประกอบด้วยภาษีเงินได้ปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

ภาษีเงินได้ปัจจุบัน

บริษัทและบริษัทย่อยบันทึกภาษีเงินได้ปัจจุบันตามจำนวนที่คาดว่าจะจ่ายให้กับหน่วยจัดเก็บภาษีของรัฐ โดยคำนวณจากกำไรทางภาษีตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในกฎหมายภาษีอากร

ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

บริษัทและบริษัทย่อยบันทึกภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีของผลแตกต่างชั่วคราวระหว่างราคาตามบัญชีของสินทรัพย์และหนี้สิน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานกับฐานภาษีของสินทรัพย์และหนี้สินที่เกี่ยวข้องนั้น โดยใช้อัตราภาษีที่บังคับใช้ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน

บริษัทและบริษัทย่อยรับรู้หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีของผลแตกต่างชั่วคราวที่ต้องเสียภาษีทุกรายการ แต่รับรู้สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสำหรับผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษี รวมทั้งผลขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้ในจำนวนที่มีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่บริษัทและบริษัทย่อยจะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอที่จะใช้ประโยชน์จากผลแตกต่างชั่วคราวที่จะใช้หักภาษีและผลขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้นั้น โดยบริษัทและบริษัทย่อยจะมีการทบทวนมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีทุกสิ้นรอบระยะเวลารายงาน และจะทำการปรับมูลค่าตามบัญชีเมื่อพบว่ามีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่บริษัทและบริษัทย่อยจะไม่มีกำไรทางภาษีเพียงพอในการนำสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีที่ได้บันทึกไว้มาใช้ประโยชน์ทั้งหมดหรือบางส่วน

บริษัทและบริษัทย่อยจะบันทึกภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีโดยตรงไปยังส่วนของผู้ถือหุ้น หากภาษีที่เกิดขึ้นเกี่ยวข้องกับรายการที่บันทึกโดยตรงไปยังส่วนของผู้ถือหุ้น

5.17 การใช้ประมาณการทางบัญชี

ในการจัดท่างบการเงินให้เป็นไปตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป บริษัทและบริษัทย่อยต้องมีการประมาณและข้อสมมติหลายประการ ซึ่งมีผลกระทบต่อจำนวนเงินที่เกี่ยวข้องกับรายได้ ค่าใช้จ่าย สินทรัพย์ และหนี้สิน รวมทั้งการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับสินทรัพย์และหนี้สินอื่นที่อาจเกิดขึ้น อาจมีผลแตกต่างกับผลที่เกิดขึ้นจริง

ประมาณการและข้อสมมติที่ใช้ในการจัดทำงบการเงินจะได้รับการทบทวนอย่างสม่ำเสมอ การปรับประมาณการทางบัญชีจะบันทึกในงวดบัญชีที่ประมาณการดังกล่าวได้รับการทบทวนและในงวดอนาคตที่ได้รับผลกระทบ

5.18 เครื่องมือทางการเงิน

บริษัทใช้เครื่องมือทางการเงินเพื่อลดความเสี่ยงจากการผันผวนของอัตราดอกเบี้ยและอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ โดยได้ทำข้อตกลงกับคู่สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศและอัตราดอกเบี้ย ตามอัตราแลกเปลี่ยนและอัตราดอกเบี้ยที่ได้ตกลงกันล่วงหน้า และจะทำการแลกเปลี่ยนเมื่อถึงกำหนดตามสัญญา แต่ละฝ่ายจะจ่ายและรับเงินต้นและหรือดอกเบี้ยในรูปสกุลเงิน และอัตราดอกเบี้ยตามที่ตกลงกัน ส่วนต่างของดอกเบี้ยที่เกิดขึ้นจะรับรู้เป็นดอกเบี้ยจ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ส่วนต่างของเงินต้นจะรับรู้เป็นผลกำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ สำหรับสัญญาซื้อขายเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า โดยเมื่อครบกำหนดสัญญาส่วนต่างที่เกิดขึ้นจะรับรู้เป็นผลกำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

นอกจากนี้ บริษัทยังจัดทำประกันความเสี่ยงราคาน้ำมัน ซึ่งค่าธรรมเนียมในการจัดทำ และส่วนต่างของราคาน้ำมันที่เกิดจากการทำสัญญา บริษัทจะรับรู้เป็นค่าน้ำมันเครื่องบินในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

5.19 การวัดมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

มูลค่ายุติธรรม หมายถึง ราคาที่จะได้รับจากการขายสินทรัพย์หรือจะจ่ายเพื่อโอนหนี้สินในรายการที่เกิดขึ้นในสภาพปกติระหว่างผู้ร่วมตลาด ณ วันที่วัดมูลค่า

บริษัทและบริษัทย่อยวัดมูลค่ายุติธรรม และเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับการวัดมูลค่ายุติธรรม โดยใช้วิธีราคาตลาดในการวัดมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สิน ซึ่งมาตรฐานการรายงานทางการเงินกำหนดให้ต้องวัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม ยกเว้นในกรณีที่ไม่มีตลาดที่มีสภาพคล่อง หรือไม่สามารถหาค่าเสนอซื้อขายในตลาดที่มีสภาพคล่องได้ จะใช้วิธีราคาทุนหรือวิธีรายได้ในการวัดมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินดังกล่าวแทน

ลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม

ในการนำเทคนิคการวัดมูลค่ายุติธรรมข้างต้นมาใช้ บริษัทและบริษัทย่อย จะใช้ข้อมูลที่สามารถสังเกตได้ที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์หรือหนี้สินที่จะวัดมูลค่ายุติธรรมให้มากที่สุด โดยกำหนดลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมออกเป็นสามระดับ ตามประเภทของข้อมูลที่นำมาใช้ในการวัดมูลค่ายุติธรรม ดังนี้

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

5.20 การบัญชีเกี่ยวกับการป้องกันความเสี่ยง

การบัญชีเกี่ยวกับการป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสด

ในกรณีที่ บริษัทใช้เครื่องมือทางการเงินเพื่อป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสด สำหรับรายการสินทรัพย์และหนี้สินที่บันทึกในบัญชี หรือสำหรับรายการที่คาดว่าจะมีโอกาสเกิดผลกระทบต่อกำไรหรือขาดทุนค่อนข้างสูง หากเป็นรายการส่วนที่มีประสิทธิภาพให้รับรู้กำไรหรือขาดทุนจากการวัดมูลค่ายุติธรรมภายหลังการบันทึกครั้งแรกในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จจริง โดยรับรู้คู่กับรายการกำไรหรือขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงมูลค่ายุติธรรมของการป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสด เฉพาะส่วนที่มีประสิทธิภาพแยกต่างหากในส่วนของผู้ถือหุ้น สำหรับส่วนที่ไม่มีประสิทธิภาพจะรับรู้เป็นผลกำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

การรับรู้กำไรหรือขาดทุนที่เกิดขึ้นจากการป้องกันความเสี่ยงส่วนที่มีประสิทธิภาพในองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้นในส่วนของผู้ถือหุ้น โดยรายการกำไรหรือขาดทุนดังกล่าวจะโอนเข้ากำไรหรือขาดทุนในงวดเดียวกันกับงวดที่รายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวรับรู้ในกำไรหรือขาดทุน โดยปรับปรุงลดหรือเพิ่มยอดรายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำมันบางส่วนเกิน

ในกรณีที่รายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงนั้นไม่เกิดขึ้นแล้วให้ปรับกำไรหรือขาดทุนที่สะสมอยู่ในส่วนของผู้ถือหุ้นไปยังกำไรหรือขาดทุนทันที

6. การนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับใหม่มาใช้

ตามที่ได้มีการประกาศใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 เรื่อง รายได้จากสัญญาที่ทำกับลูกค้า ที่มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2562 เป็นต้นไป มีผลให้การวัดมูลค่าและการรับรู้รายได้สิทธิบัตรโดยสารและสิทธิโมลส์สะสมเปลี่ยนแปลงไปในเรื่องความน่าจะเป็นที่ผู้โดยสารจะไม่ใช่สิทธิ และคำนวณมูลค่าสิทธิของโมลส์สะสมโดยประมาณการราคาขายแบบเอกเทศ ทั้งนี้ มีผลกระทบจากการรับรู้รายการในอดีตจนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2561 ที่จะต้องปรับปรุงภาวะผูกพันที่บริษัทได้เคยแสดงเป็นหนี้สินหมุนเวียนไว้ในรายการรายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถือเป็นรายได้ลดลง จำนวน 2,159.46 ล้านบาท คู่กับการรับรู้กำไรสะสมต้นงวด ส่งผลให้ขาดทุนสะสมต้นงวดลดลงด้วยจำนวนที่เท่ากัน

บริษัทเลือกใช้วิธีรับรู้ผลกระทบสะสมย้อนหลังคู่กับกำไรสะสมต้นงวดของงวดปัจจุบัน ซึ่งส่งผลกระทบต่อรายการที่เกี่ยวข้องดังนี้

งบแสดงฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 1 มกราคม 2562

หน่วย : ล้านบาท

| รายการ | ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 ตามมาตรฐานการรายงาน ทางการเงินเดิม | ผลกระทบจากการใช้ มาตรฐานการรายงาน ทางการเงิน ฉบับที่ 15 | ณ วันที่ 1 มกราคม 2562 ตามมาตรฐานการรายงาน ทางการเงินใหม่ |
|---|---|---|---|
| หนี้สินหมุนเวียนอื่น รายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถือเป็นรายได้ | 30,624.14 | (2,159.46) | 28,464.68 |
| ส่วนของผู้ถือหุ้น กำไร(ขาดทุน)สะสม ยังไม่ได้จัดสรร | (35,907.02) | 2,159.46 | (33,747.56) |

งบแสดงฐานะการเงินเฉพาะบริษัท ณ วันที่ 1 มกราคม 2562

หน่วย : ล้านบาท

| รายการ | ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 ตามมาตรฐานการรายงาน ทางการเงินเดิม | ผลกระทบจากการใช้ มาตรฐานการรายงาน ทางการเงิน ฉบับที่ 15 | ณ วันที่ 1 มกราคม 2562 ตามมาตรฐานการรายงาน ทางการเงินใหม่ |
|---|---|---|---|
| หนี้สินหมุนเวียนอื่น รายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถือเป็นรายได้ | 29,692.12 | (2,159.46) | 27,532.66 |
| ส่วนของผู้ถือหุ้น กำไร(ขาดทุน)สะสม ยังไม่ได้จัดสรร | (28,533.07) | 2,159.46 | (26,373.61) |

นอกจากนี้ บริษัทมีผลกระทบจากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 มาใช้ในงวดปัจจุบันเพิ่มเติมดังนี้ รายจ่ายที่บริษัทจ่ายให้ตัวแทนขายตัวเพื่อจูงใจให้ตัวแทนขายตัวให้กับลูกค้า บริษัทพิจารณาว่า คือ ต้นทุนส่วนเพิ่มในการได้มาซึ่งสัญญา บริษัทต้องบันทึกรายจ่ายที่จ่ายให้ตัวแทนขายตัวดังกล่าว เป็นค่าใช้จ่ายในช่วงเวลาที่สอดคล้องกับการรับรู้รายได้ตามสัญญา แสดงรวมในรายการค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา

การให้คะแนนโมลส์สะสมจากการสมัครสมาชิกครั้งแรกนั้น บริษัทพิจารณาถือเป็นการให้โดยไม่มีข้อผูกมัดเกี่ยวกับการให้บริการการบิน ดังนั้น บริษัทต้องบันทึกค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับการให้คะแนนโมลส์สะสมกรณีนี้ เป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการส่งเสริมการขาย แสดงรวมในรายการค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา

การให้บริการระวางขนส่งสินค้าในส่วนที่สายการบินอื่นเป็นผู้ให้บริการขนส่งให้ บริษัทจะรับรู้รายได้ด้วยวิธียอดเต็ม (Gross) ทั้งนี้ บริษัทพิจารณาว่าบริษัทเป็นตัวการในการบริการขนส่งดังกล่าว โดยมีสิทธิในการสั่งการหรือกำหนดให้ผู้อื่นกระทำการหรือให้บริการขนส่งแทนกับลูกค้าของบริษัท บริษัทต้องบันทึกการจ่ายให้สายการบินอื่นที่เป็นผู้ให้บริการขนส่งเป็นค่าระวาง แสดงรวมในรายการค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา

งบแสดงฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562

หน่วย : ล้านบาท

| รายการ | ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินเดิม ก่อนล้างผลขาดทุนสะสม | ผลกระทบจากการใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 15 กับยอดยกมา | กำไร(ขาดทุน)สะสมยังไม่ได้จัดสรร หลังล้างผลขาดทุนสะสม | ผลกระทบจากการใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 15 ในงวดปัจจุบัน | ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่ |
|--|---|---|--|--|--|
| หนี้สินหมุนเวียนอื่น | | | | | |
| รายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้ | 34,412.99 | (2,159.46) | | (2,564.37) | 29,689.16 |
| ส่วนของผู้ถือหุ้น | | | | | |
| กำไร(ขาดทุน)สะสม ยังไม่ได้จัดสรร | (50,480.83) | 2,159.46 | (48,321.37) | | |
| หักโอนสำรองตามกฎหมาย และส่วนเกินมูลค่าหุ้นมาล้าง | | | | | |
| ผลขาดทุนสะสม (หมายเหตุฯ ข้อ 8.23) | | | 26,373.61 | | |
| กำไร(ขาดทุน)สะสมยังไม่ได้จัดสรร | | | | | |
| หลังหักล้างผลขาดทุนสะสม | | | (21,947.76) | 2,564.37 | (19,383.39) |

งบแสดงฐานะการเงินเฉพาะบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562

หน่วย : ล้านบาท

| รายการ | ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินเดิม ก่อนล้างผลขาดทุนสะสม | ผลกระทบจากการใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 15 กับยอดยกมา | กำไร(ขาดทุน)สะสมยังไม่ได้จัดสรร หลังล้างผลขาดทุนสะสม | ผลกระทบจากการใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 15 ในงวดปัจจุบัน | ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่ |
|--|---|---|--|--|--|
| หนี้สินหมุนเวียนอื่น | | | | | |
| รายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้ | 33,404.41 | (2,159.46) | | (2,250.78) | 28,994.17 |
| ส่วนของผู้ถือหุ้น | | | | | |
| กำไร(ขาดทุน)สะสม ยังไม่ได้จัดสรร | (42,659.36) | 2,159.46 | (40,499.90) | | |
| หักโอนสำรองตามกฎหมาย และส่วนเกินมูลค่าหุ้นมาล้าง | | | | | |
| ผลขาดทุนสะสม (หมายเหตุฯ ข้อ 8.23) | | | 26,373.61 | | |
| กำไร(ขาดทุน)สะสมยังไม่ได้จัดสรร | | | | | |
| หลังหักล้างผลขาดทุนสะสม | | | (14,126.29) | 2,250.78 | (11,875.51) |

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562

หน่วย : ล้านบาท

| รายการ | สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2562 ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินเดิม | ผลกระทบจากการใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 15 | สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2562 ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่ |
|--------------------------------------|--|--|--|
| รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน | 145,727.83 | 3,316.42 | 149,044.25 |
| รายได้ค่าระวางขนส่ง | 17,105.74 | 137.25 | 17,242.99 |
| ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา | (9,747.73) | (889.30) | (10,637.03) |
| กำไร(ขาดทุน)สำหรับปี | (14,580.84) | 2,564.37 | (12,016.47) |
| กำไร(ขาดทุน)ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน(บาท) | (6.69) | 1.17 | (5.52) |

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะบริษัท สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562

หน่วย : ล้านบาท

| รายการ | สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2562 ตามมาตรฐานการรายงาน ทางการเงินเดิม | ผลกระทบจากการใช้ มาตรฐานการรายงาน ทางการเงิน ฉบับที่ 15 | สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2562 ตามมาตรฐานการรายงาน ทางการเงินใหม่ |
|--------------------------------------|--|---|--|
| รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน | 138,249.45 | 3,142.46 | 141,391.91 |
| รายได้ค่าระวางขนส่ง | 17,108.63 | 137.25 | 17,245.88 |
| ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา | (8,832.50) | (1,028.93) | (9,861.43) |
| กำไร(ขาดทุน)สำหรับปี | (14,126.29) | 2,250.78 | (11,875.51) |
| กำไร(ขาดทุน)ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน(บาท) | (6.47) | 1.03 | (5.44) |

7. การดำเนินงานตามแผนฟื้นฟู

ในปี 2562 บริษัทยังคงมีการดำเนินการตามแผนฟื้นฟู โดยมีเป้าหมายเพื่อให้ผลการดำเนินงานมีกำไรอย่างต่อเนื่อง และยั่งยืน รวมทั้งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและคุณภาพการให้บริการที่เทียบเคียงมาตรฐานชั้นนำ และรักษามาตรฐานความปลอดภัยในระดับสากลได้อย่างต่อเนื่อง โดยมีแนวทางการดำเนินงานตามกลยุทธ์หลัก 5 กลยุทธ์ ดังนี้

1. กลยุทธ์เร่งทำกำไรเพิ่มจากการตลาดเชิงรุกและมีต้นทุนที่แข่งขันได้ (Aggressive Profit) ประกอบด้วย

- 1.1 โครงการบริหารจัดการโครงสร้างทางการเงิน
- 1.2 โครงการพัฒนาและเพิ่มรายได้ Ancillary โดยใช้ Digital Marketing
- 1.3 โครงการจัดหาอาหารโดยวิธี OEM
- 1.4 โครงการบริหารจัดการเครื่องบิน Plan Buy Fly Sell
- 1.5 โครงการ THAI MRO Master Plan

2. กลยุทธ์พัฒนาศักยภาพและแสวงหาโอกาสของกลุ่มธุรกิจ (Business/Assets Portfolio) โดยมีโครงการพัฒนาความร่วมมือกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

3. กลยุทธ์สร้างประสบการณ์การเดินทางที่ดีให้กับลูกค้า (Customer Experiences) โดยมีโครงการปรับปรุงและพัฒนาการบริการครบวงจรเพื่อสร้างประสบการณ์ที่ดีให้กับลูกค้า

4. กลยุทธ์ดำเนินงานด้วยนวัตกรรมและดิจิทัลเทคโนโลยี (Digital Technology) โดยมีโครงการพัฒนาศักยภาพการขายผ่าน Digitalization

5. กลยุทธ์บริหารทรัพยากรบุคคลอย่างมีประสิทธิภาพ (Effective Human Capital Management) โดยมีโครงการจัดโครงสร้างองค์กร

ภายใต้แผนกลยุทธ์ดังกล่าวข้างต้น บริษัทมีแผนดำเนินการอย่างต่อเนื่องในขณะเดียวกันจากผลการดำเนินงาน ม.ค.-มิ.ย. 2562 บริษัท และบริษัทย่อยประสบกับภาวะการณ์ขาดทุน จึงได้ทบทวนสภาพแวดล้อมภายนอกของอุตสาหกรรมการบิน สภาวะตลาดและการแข่งขันสภาพแวดล้อมภายใน โดยได้จัดทำแผนฟื้นฟูระยะเร่งด่วนจนถึงสิ้นปี 2562 โดยดำเนินการ ควบคู่ไปกับการดำเนินการตามแผนดำเนินงานตามกลยุทธ์หลักดังกล่าวข้างต้น ทั้งนี้ การดำเนินการตามแผนฟื้นฟูระยะ เร่งด่วน ประกอบด้วย 3 แนวทางการดำเนินงาน ได้แก่ การเพิ่มรายได้ การควบคุมและลดค่าใช้จ่าย และการปรับปรุง ประสิทธิภาพการดำเนินงาน โดยในส่วนของ การเพิ่มรายได้ บริษัทดำเนินกลยุทธ์เจาะกลุ่มลูกค้าแบบ Personalized มุ่งเน้นการ สร้างรายได้เสริม (Ancillary Revenue) รวมทั้งเร่งดำเนินงานด้าน Digital Marketing โดยใช้ Big Data และ Data Analytic ในการวิเคราะห์ตลาด เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการเพิ่มการขายทาง Online ให้มากขึ้น ในส่วนของการควบคุมและลดค่าใช้จ่าย บริษัทมีมาตรการตัดค่าใช้จ่ายที่ไม่จำเป็น ปรับลดค่าตอบแทนของฝ่ายบริหารคณะกรรมการและพนักงานอย่างสมัครใจ เป็นต้น สำหรับแนวทางการดำเนินงานเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการดำเนินงาน อาทิ บริหารจัดการฝูงบินให้มีประสิทธิภาพ โดยเร่ง สรุปลงแผนการจัดหาเครื่องบินให้มีความเหมาะสมกับการดำเนินธุรกิจของบริษัท รวมทั้งควบคุมติดตามแผนการจำหน่าย เครื่องบินที่ปลดระวาง และทรัพย์สินให้ได้ตามแผนการขายเครื่องบิน และวางแผนระยะยาวในการลดหนี้สิน เพื่อลด อัตราส่วนหนี้สินต่อทุนให้ต่ำลงเพื่อลดความเสี่ยงของสถานะทางการเงินและหนี้สินของบริษัท รวมทั้งปรับปรุงโครงสร้าง องค์กรให้มีประสิทธิภาพเหมาะสมกับการประกอบธุรกิจ และบรรจุบุคลากรในตำแหน่งสำคัญให้ครบถ้วน เพื่อให้มั่นใจว่าการ ดำเนินการทั้งหมดมีการกำกับดูแลอย่างใกล้ชิด

ทั้งนี้ บริษัทอยู่ระหว่างจัดทำแผนฟื้นฟูธุรกิจ ปี 2563-2567 ซึ่งคณะกรรมการบริษัทอยู่ระหว่างพิจารณาอนุมัติแผนดังกล่าวมีกรอบแนวทางในการพัฒนาธุรกิจของบริษัท เพื่อลดวิกฤต ปัจจัยเสี่ยงทางธุรกิจ และสร้างโอกาสกลับมา มีผลกำไรจากการดำเนินงาน โดยแบ่งเป็น 3 กรอบหลัก ได้แก่ 1) การเร่งรายได้ 2) การบริหารประสิทธิภาพต้นทุน และ 3) การเพิ่มประสิทธิภาพ ซึ่งประกอบด้วยกลยุทธ์และแนวทางการดำเนินงานต่าง ๆ ภายใต้อัน 3 กรอบหลัก ดังนี้

1. การเร่งรายได้ มุ่งสร้างกำไรจากการเร่งทำรายได้เพิ่มตามเป้าหมาย จากธุรกิจการบินและธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ขยายรูปแบบการดำเนินธุรกิจจากธุรกิจสายการบิน (Airline Business) ไปสู่การดำเนินธุรกิจการบินแบบครบวงจร (Aviation Business) โดยมีกลยุทธ์ที่สำคัญ เช่น

- 1.1 กลยุทธ์สร้างรายได้สูงสุดจากธุรกิจการขนส่ง (Optimize Transportation Revenue)
- 1.2 กลยุทธ์เร่งรายได้อื่น (Boost Other Revenues)
- 1.3 กลยุทธ์ขยายโอกาสทางธุรกิจที่มีศักยภาพ (Expand Business Opportunity)

2. การบริหารประสิทธิภาพต้นทุน (Cost Efficiency) เพื่อให้มีต้นทุนที่แข่งขันได้ โดยมีกลยุทธ์/แนวทางการดำเนินงานที่สำคัญ เช่น

- 2.1 กลยุทธ์เพื่อปรับปรุงกระบวนการทำงาน (Reprocess)
- 2.2 บริหารจัดการสินทรัพย์ (Maximize Asset Management)
- 2.3 บริหารจัดการด้านราคาน้ำมันและอัตราแลกเปลี่ยน (Manage Fuel & FX)

3. การเพิ่มประสิทธิภาพ (Performance) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงาน โดยมีกลยุทธ์/แนวทางการดำเนินงานที่สำคัญ เช่น

- 3.1 กลยุทธ์สร้างความแข็งแกร่งให้กับเครือข่ายเส้นทางบินและฝูงบิน (Strengthen Network and Fleet)
- 3.2 กลยุทธ์สร้างประสบการณ์การเดินทางที่ดีให้กับลูกค้า (Enhance Customer Experience)
- 3.3 การพัฒนาความร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐ และหน่วยงานอื่น ๆ ภายนอกบริษัท (Partner with Government and Other SOEs)

- 3.4 การศึกษาแนวทางปรับรูปแบบการดำเนินธุรกิจของบริษัท
- 3.5 กลยุทธ์เสริมสร้างวัฒนธรรมองค์กร (TG Culture Change)

8. ข้อมูลเพิ่มเติม

8.1 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

หน่วย : ล้านบาท

| | งบการเงินรวม | | งบการเงินเฉพาะบริษัท | |
|---------------------------|--------------|-----------|----------------------|-----------|
| | 2562 | 2561 | 2562 | 2561 |
| เงินสดในประเทศ | 12.50 | 14.54 | 10.23 | 12.03 |
| เงินสดในต่างประเทศ | 18.44 | 28.55 | 18.44 | 28.55 |
| เงินฝากธนาคารในประเทศ | 12,560.94 | 6,727.22 | 12,032.08 | 5,561.25 |
| เงินฝากธนาคารในต่างประเทศ | 9,071.33 | 6,921.54 | 8,812.34 | 6,921.53 |
| รวม | 21,663.21 | 13,691.85 | 20,873.09 | 12,523.36 |

8.2 ลูกหนี้การค้า

หน่วย : ล้านบาท

| | งบการเงินรวม | | งบการเงินเฉพาะบริษัท | |
|----------------------------|--------------|------------|----------------------|------------|
| | 2562 | 2561 | 2562 | 2561 |
| ระยะเวลาค้างชำระ | | | | |
| ไม่เกิน 6 เดือน | 8,816.92 | 10,017.29 | 8,223.31 | 9,333.51 |
| เกินกว่า 6 เดือน - 1 ปี | 383.67 | 340.47 | 159.02 | 340.47 |
| เกินกว่า 1 ปี - 2 ปี | 227.87 | 193.37 | 227.88 | 188.35 |
| เกินกว่า 2 ปี | 1,031.53 | 1,063.83 | 1,002.09 | 1,034.25 |
| | 10,459.99 | 11,614.96 | 9,612.30 | 10,896.58 |
| หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ | (1,278.09) | (1,220.89) | (1,248.14) | (1,190.67) |
| ลูกหนี้การค้า-สุทธิ | 9,181.90 | 10,394.07 | 8,364.16 | 9,705.91 |

สำหรับลูกหนี้การค้าที่มีระยะเวลาค้างชำระเป็นเวลานาน ส่วนหนึ่งเป็นลูกหนี้ที่เป็นส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจ โดยลูกหนี้ที่เป็นส่วนราชการ บริษัทไม่ได้พิจารณาตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ ส่วนลูกหนี้รัฐวิสาหกิจ บริษัทจะพิจารณาตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ เมื่อมีข้อบ่งชี้อย่างชัดเจนว่าจะไม่ได้รับชำระหนี้

8.3 สินค้าและพัสดุดคงเหลือ

หน่วย : ล้านบาท

| | งบการเงินรวม | | งบการเงินเฉพาะบริษัท | |
|---|--------------|------------|----------------------|------------|
| | 2562 | 2561 | 2562 | 2561 |
| อะไหล่เครื่องบิน | 3,246.75 | 3,430.65 | 3,246.75 | 3,430.65 |
| หัก ค่าเผื่อเสื่อมสภาพ (ร้อยละ 10 ของยอดคงเหลือ ณ วันสิ้นงวด) | (324.67) | (343.06) | (324.67) | (343.06) |
| อะไหล่เครื่องบิน-สุทธิ | 2,922.08 | 3,087.59 | 2,922.08 | 3,087.59 |
| อะไหล่เครื่องบินที่หมุนเวียนซ้ำและรอการจำหน่าย | 4,922.37 | 4,561.03 | 4,922.37 | 4,561.03 |
| หัก ค่าเผื่อเสื่อมสภาพ (ร้อยละ 33.33) | (4,264.45) | (4,047.11) | (4,264.45) | (4,047.11) |
| อะไหล่เครื่องบินที่หมุนเวียนซ้ำและรอการจำหน่าย-สุทธิ | 657.92 | 513.92 | 657.92 | 513.92 |
| อะไหล่รถยนต์ และอุปกรณ์บริการภาคพื้น | 327.36 | 348.64 | 327.36 | 348.64 |
| น้ำมันเครื่องบิน | 163.02 | 347.98 | 163.02 | 347.98 |
| สินค้าเข้ามาเพื่อขาย | 259.41 | 270.47 | 252.89 | 265.15 |
| พัสดุสำหรับใช้ในห้องพักผู้โดยสารและการบริการอาหาร | 192.13 | 233.41 | 164.37 | 200.06 |
| พัสดุและของใช้สิ้นเปลือง | 24.56 | 24.10 | 23.51 | 23.78 |
| เครื่องเขียนและพัสดุอื่น | 99.48 | 103.49 | 94.10 | 97.12 |
| สินค้าและอะไหล่เครื่องบินระหว่างทาง | 50.71 | 17.42 | 50.71 | 17.42 |
| รวมสินค้าและพัสดุดอื่น ๆ | 789.31 | 996.87 | 748.60 | 951.51 |
| สินค้าและพัสดูล้ำสมัย ชำรุดรอการจำหน่าย | 35.86 | 80.58 | 35.86 | 80.58 |
| หัก ค่าเผื่อเสื่อมสภาพ (ร้อยละ 100) | (35.86) | (80.58) | (35.86) | (80.58) |
| สินค้าและพัสดูล้ำสมัย ชำรุดรอการจำหน่าย-สุทธิ | - | - | - | - |
| รวมสินค้าและพัสดุดคงเหลือ-สุทธิ | 4,696.67 | 4,947.02 | 4,655.96 | 4,901.66 |
| รวมสินค้าและพัสดุดคงเหลือ ณ วันสิ้นงวด | 9,321.65 | 9,417.77 | 9,280.94 | 9,372.41 |
| หัก รวมค่าเผื่อสินค้าและพัสดุดเสื่อมสภาพ | (4,624.98) | (4,470.75) | (4,624.98) | (4,470.75) |
| รวมสินค้าและพัสดุดคงเหลือ-สุทธิ | 4,696.67 | 4,947.02 | 4,655.96 | 4,901.66 |

8.4 สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น

หน่วย : ล้านบาท

| | งบการเงินรวม | | งบการเงินเฉพาะบริษัท | |
|-------------------------------|------------------|------------------|----------------------|------------------|
| | 2562 | 2561 | 2562 | 2561 |
| ภาษีเงินได้รอเรียกคืน | 1,463.16 | 1,436.69 | 1,463.16 | 1,436.69 |
| เงินฝากธนาคารกองทุนบำเหน็จ | 3,858.53 | 3,970.42 | 3,858.53 | 3,970.42 |
| รายได้ค้างรับ | 2,008.02 | 1,139.30 | 2,030.49 | 2,061.75 |
| ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน | 594.98 | 2,160.46 | 5,546.80 | 9,358.33 |
| อื่น ๆ | 4,086.99 | 3,996.11 | 4,931.24 | 3,708.18 |
| รวม | 12,011.68 | 12,702.98 | 17,830.22 | 20,535.37 |

8.5 สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย

หน่วย : ล้านบาท

| | เครื่องบิน | สินทรัพย์อื่น | รวม |
|---------------------------------|--------------|---------------|--------------|
| ณ วันที่ 1 มกราคม 2562 | 490.16 | - | 490.16 |
| - เพิ่มขึ้น | 926.16 | 1.44 | 927.60 |
| - ด้อยค่า | (140.56) | - | (140.56) |
| - จำหน่าย | (1,252.90) | (1.44) | (1,254.34) |
| ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 | 22.86 | - | 22.86 |

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย ณ วันที่ 1 มกราคม 2562 ประกอบด้วย เครื่องบิน A330-300 จำนวน 1 ลำ และ B747-400 จำนวน 2 ลำ รวม 3 ลำ รวมจำนวนเงิน 490.16 ล้านบาท

ในระหว่างปี 2562 บริษัทปรับปรุงสินทรัพย์รอการขายมาเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย ประกอบด้วย เครื่องบิน A330-300 จำนวน 4 ลำ เป็นจำนวนเงิน 926.16 ล้านบาท และสินทรัพย์อื่นจำนวน 1.44 ล้านบาท รวมเป็นจำนวนเงิน 927.60 ล้านบาท

นอกจากนี้ บริษัทรับรู้ด้อยค่าเครื่องบิน B747-400 จำนวน 2 ลำ และ A330-300 จำนวน 1 ลำ รวมเป็นจำนวนเงิน 140.56 ล้านบาท

บริษัทโอนกรรมสิทธิ์เครื่องบิน A330-300 จำนวน 5 ลำ และ B747-400 จำนวน 1 ลำ รวมเป็นจำนวนเงิน 1,252.90 ล้านบาท และจำหน่ายสินทรัพย์อื่น จำนวนเงิน 1.44 ล้านบาท รวมเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 1,254.34 ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย ได้แก่ เครื่องบิน B747-400 จำนวน 1 ลำ จำนวนเงิน 22.86 ล้านบาท

8.6 เงินลงทุน

งบการเงินรวม

หน่วย : ล้านบาท

| ชื่อบริษัท | บริษัทถือหุ้น ร้อยละ | | เงินลงทุน | | | | รายได้จาก เงินลงทุน | |
|--|-------------------------|---------|--------------|--------------|-----------------|-----------------|------------------------|-----------------|
| | | | วิธีราคาทุน | | วิธีส่วนได้เสีย | | | |
| | 2562 | 2561 | 2562 | 2561 | 2562 | 2561 | 2562 | 2561 |
| 8.6.1 เงินลงทุนในบริษัทร่วมบันทึกโดยวิธีส่วนได้เสีย | | | | | | | | |
| บริษัท โรงแรมรอยัลล่อคิด(ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) | - | 24.00 | - | 225.00 | - | 265.54 | - | 13.52 |
| หัก จำหน่ายเงินลงทุนทั้งจำนวน | - | (24.00) | - | (225.00) | - | (265.54) | - | - |
| คงเหลือ | - | - | - | - | - | - | - | 13.52 |
| (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 | 101.07 | 109.76 | 15.31 | 24.20 |
| บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) | 22.59 | 22.59 | 115.19 | 115.19 | 1,271.80 | 1,250.82 | 218.23 | 250.79 |
| (มูลค่ายุติธรรม) ปี 2562 เป็นเงิน 3,455.60 ล้านบาท และปี 2561 เป็นเงิน 3,772.36 ล้านบาท) | | | | | | | | |
| บริษัท ศรัทธาการบินภูเก็ต จำกัด | 30.00 | 30.00 | 30.00 | 30.00 | 228.61 | 269.16 | 10.45 | 19.03 |
| บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด | 30.00 | 30.00 | 305.33 | 305.33 | 312.30 | 283.42 | 28.88 | 37.40 |
| บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย | 15.94 | 21.80 | 735.59 | 735.59 | 187.07 | 386.55 | (199.48) | (867.77) |
| (มูลค่ายุติธรรม ปี 2562 เป็นเงิน 990.78 ล้านบาท และปี 2561 เป็นเงิน 1,198.85 ล้านบาท) | | | | | | | | |
| รวมเงินลงทุนในบริษัทร่วม | | | | | 2,100.85 | 2,299.71 | 73.39 | (522.83) |
| 8.6.2 เงินลงทุนระยะยาวอื่นบันทึกตามวิธีราคาทุน | | | | | | | | |
| บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด | 0.00026 | 0.00026 | 0.00934 | 0.00934 | | | - | - |
| บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด | 1.36 | 1.36 | 8.97 | 8.95 | | | - | - |
| SITA Investment Certificate | - | - | 22.32 | 25.09 | | | - | - |
| บริษัท เทรตสยาม จำกัด | 3.50 | 3.50 | 1.75 | 1.75 | | | 0.54 | 0.50 |
| (ชำระค่าหุ้น 25% ของทุนจดทะเบียน) | | | | | | | | |
| SITA Information Networking Computing | - | - | 27.41 | 29.52 | | | - | - |
| หุ้นอื่น ๆ | - | - | 2.60 | 2.68 | | | 0.63 | 0.70 |
| เงินลงทุนในกองทุนรวมวายุภักษ์ | - | - | 1.00 | 1.00 | | | 0.006 | 0.006 |
| รวมเงินลงทุนระยะยาวอื่น | | | 64.06 | 69.00 | | | 1.18 | 1.20 |

เงินลงทุนรวม 73.39 ล้านบาท ประกอบด้วย กำไรจากการเปลี่ยนสัดส่วนเงินลงทุน จำนวน 273.18 ล้านบาท ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม จำนวน 223.20 ล้านบาท และส่วนแบ่งกำไรเบ็ดเสร็จอื่น จำนวน 23.41 ล้านบาท

งบการเงินเฉพาะบริษัท

หน่วย : ล้านบาท

| ชื่อบริษัท | บริษัทถือหุ้น | | เงินลงทุน | | รายได้เงินปันผล | |
|--|---------------|---------|-----------------|-----------------|-----------------|---------------|
| | ร้อยละ | | วิธีราคาหุ้น | | | |
| | 2562 | 2561 | 2562 | 2561 | 2562 | 2561 |
| 8.6.1 เงินลงทุนซึ่งบันทึกโดยวิธีราคาหุ้น | | | | | | |
| บริษัทย่อย | | | | | | |
| บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด | 55.00 | 55.00 | 8.25 | 8.25 | 57.75 | 37.12 |
| บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด | 49.00 | 49.00 | 0.98 | 0.98 | - | - |
| บริษัท ไทยไฟล์ท์เทรนนิ่ง จำกัด | 49.00 | 49.00 | 0.98 | 0.98 | 0.59 | 0.98 |
| บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด | 100.00 | 100.00 | 1,800.00 | 1,800.00 | - | - |
| รวม | | | 1,810.21 | 1,810.21 | 58.34 | 38.10 |
| บริษัทร่วม | | | | | | |
| บริษัท โรงแรมรอยัลลอคคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) | - | 24.00 | - | 225.00 | - | 26.44 |
| หัก จำหน่ายเงินลงทุนทั้งจำนวน คงเหลือ | - | (24.00) | - | (225.00) | - | - |
| (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) (มูลค่ายุติธรรม ปี 2562 เป็นเงิน 3,455.60 ล้านบาท และปี 2561 เป็นเงิน 3,772.36 ล้านบาท) | 22.59 | 22.59 | 115.19 | 115.19 | 197.25 | 181.42 |
| บริษัท คริวการบินภูเก็ต จำกัด | 30.00 | 30.00 | 30.00 | 30.00 | 51.00 | 75.00 |
| บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด | 30.00 | 30.00 | 305.33 | 305.33 | - | - |
| บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย (มูลค่ายุติธรรม ปี 2562 เป็นเงิน 990.78 ล้านบาท และปี 2561 เป็นเงิน 1,198.85 ล้านบาท) | 15.94 | 21.80 | 735.59 | 735.59 | - | - |
| รวม | | | 1,234.11 | 1,234.11 | 272.25 | 306.86 |
| รวมเงินลงทุน | | | 3,044.32 | 3,044.32 | 330.59 | 344.96 |

งบการเงินเฉพาะบริษัท

หน่วย : ล้านบาท

| ชื่อบริษัท | บริษัทถือหุ้น | | เงินลงทุน | | รายได้เงินปันผล | |
|---------------------------------------|---------------|---------|--------------|--------------|-----------------|-------------|
| | ร้อยละ | | วิธีราคาทุน | | | |
| | 2562 | 2561 | 2562 | 2561 | 2562 | 2561 |
| 8.6.2 เงินลงทุนระยะยาวอื่น | | | | | | |
| บันทึกตามวิธีราคาทุน | | | | | | |
| บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด | 0.00026 | 0.00026 | 0.00934 | 0.00934 | - | - |
| บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด | 0.87 | 0.90 | 5.74 | 5.97 | - | - |
| SITA Investment Certificate | - | - | 22.32 | 25.09 | - | - |
| บริษัท เทรตสยาม จำกัด | 3.50 | 3.50 | 1.75 | 1.75 | 0.54 | 0.50 |
| (ชำระค่าหุ้น 25% ของทุนจดทะเบียน) | | | | | | |
| SITA Information Networking Computing | - | - | 27.41 | 29.52 | - | - |
| หุ้นอื่น ๆ | - | - | 2.60 | 2.68 | 0.63 | 0.70 |
| เงินลงทุนในกองทุนรวมวายุภักษ์ | - | - | 1.00 | 1.00 | 0.006 | 0.006 |
| รวมเงินลงทุนระยะยาวอื่น | | | 60.83 | 66.02 | 1.18 | 1.20 |

บริษัทร่วมเป็นกิจการที่บริษัทมีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญ โดยมีอำนาจเข้าไปมีส่วนร่วมในการตัดสินใจเกี่ยวกับนโยบายทางการเงินและการดำเนินงาน แต่ไม่ถึงระดับที่จะควบคุมหรือควบคุมร่วมในนโยบายดังกล่าว โดยบริษัทมีตัวแทนไปดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) บริษัทจึงพิจารณาจัดประเภทเงินลงทุนในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) เป็นเงินลงทุนในบริษัทร่วม

การควบคุมในบริษัทย่อย

บริษัทมีสัดส่วนการถือหุ้นเกินกว่าร้อยละ 50 หรือลงทุนในลักษณะที่ทำให้บริษัทมีการควบคุมในบริษัทนั้น โดยบริษัทได้สิทธิในการส่งผู้แทนเข้าเป็นกรรมการที่มีสิทธิในการออกเสียงและมีอำนาจในการสั่งการกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับบริษัทดังกล่าวตามสัดส่วนการถือหุ้น หรือตามเงื่อนไขข้อตกลงของผู้ถือหุ้น เกินกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมดซึ่งทำให้บริษัทมีเสียงข้างมากในการประชุมคณะกรรมการ

8.6.3 ข้อมูลทางการเงินโดยสรุปของบริษัทย่อย และบริษัทร่วม

หน่วย : ล้านบาท

| รายชื่อของบริษัท | สินทรัพย์ | หนี้สิน | รายได้ | กำไร(ขาดทุน) |
|---|-----------|-----------|-----------|--------------|
| บริษัทย่อย | | | | |
| บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด | 309.84 | 76.84 | 283.54 | 58.55 |
| บริษัท วิงส์แปน เซอร์วิสเชส จำกัด | 493.45 | 385.37 | 1,212.00 | 14.61 |
| บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด | 86.27 | 8.23 | 58.33 | 13.60 |
| บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด | 5.91 | 0.42 | 3.08 | 0.88 |
| บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด | 3,894.51 | 10,775.73 | 14,454.53 | (112.58) |

หน่วย : ล้านบาท

| รายชื่อของบริษัท | สินทรัพย์ | หนี้สิน | รายได้ | กำไร(ขาดทุน) |
|--|-----------|-----------|-----------|--------------|
| บริษัทรวม | | | | |
| บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด | 363.31 | 106.52 | 400.04 | 38.28 |
| บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) | 17,332.80 | 9,447.85 | 3,956.22 | 966.06 |
| บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด | 839.97 | 68.57 | 360.01 | 35.52 |
| บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด | 1,372.32 | 324.70 | 918.76 | 96.25 |
| บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย | 15,296.51 | 18,720.05 | 19,976.77 | (2,927.67) |

บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด กำหนดรอบระยะเวลาบัญชีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน โดยสอดคล้องกับรอบระยะเวลาบัญชีของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด

8.7 รายการระหว่างบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันที่มีสาระสำคัญ

8.7.1 รายการระหว่างกันกับผู้ถือหุ้นใหญ่

1) เงินกู้ยืมระยะสั้นจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

หน่วย : ล้านบาท

| | 2562 | 2561 |
|--|-----------------|-----------------|
| กู้เงินจากต่างประเทศผ่านกระทรวงการคลัง | - | - |
| กู้เงินจากสถาบันการเงินในประเทศ | 3,500.00 | 1,000.00 |
| รวม | 3,500.00 | 1,000.00 |

2) เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

หน่วย : ล้านบาท

| | 2562 | 2561 |
|---|------------------|------------------|
| ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี | | |
| กู้เงินจากต่างประเทศผ่านกระทรวงการคลัง | 1,089.81 | 1,198.64 |
| กู้เงินจากสถาบันการเงินในประเทศ | 534.86 | 249.45 |
| รวม | 1,624.67 | 1,448.09 |
| หนี้สินระยะยาว | | |
| กู้เงินจากต่างประเทศผ่านกระทรวงการคลัง | 10,887.63 | 13,173.54 |
| กู้เงินจากสถาบันการเงินในประเทศ | 1,902.44 | 2,464.46 |
| รวม | 12,790.07 | 15,638.00 |

เงินกู้ยืมจากต่างประเทศต่อจากกระทรวงการคลัง เป็นเงินกู้ที่กระทรวงการคลังทำสัญญาเงินกู้กับต่างประเทศ และกระทรวงการคลังได้ให้บริษัทกู้ยืมต่อในสกุลเงินยูโร

8.7.2 รายการระหว่างกันกับบริษัทฯ

1) รายการขายและซื้อระหว่างกัน

หน่วย : ล้านบาท

| | 2562 | | 2561 | |
|---|----------|----------|----------|----------|
| | ขาย | ซื้อ | ขาย | ซื้อ |
| บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด | 11.02 | - | 20.05 | - |
| บริษัท ริงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด | 4.33 | 1,119.93 | 7.99 | 1,113.89 |
| บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิง จำกัด | 20.23 | - | 30.47 | 0.05 |
| บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด | 47.60 | 0.11 | 41.86 | 0.05 |
| บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด | 9,328.93 | 7,011.84 | 9,543.60 | 5,041.45 |

รายการซื้อระหว่างกันของบริษัทที่ซื้อจากบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด แสดงยอดซื้อเพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อน เนื่องจากแผนกลยุทธ์ในการบูรณาการร่วมกันเพื่อให้การขายบัตรโดยสารมีประสิทธิภาพ ดำเนินการได้อย่างเป็นรูปธรรม โดยมุ่งเน้นให้บริษัทเป็นผู้กำหนดทิศทางและกลยุทธ์ในการขายที่นั่งภายใต้วิธีการ Block Space Concept เป็นปริมาณร้อยละ 90 ของจำนวนที่นั่งเที่ยวบินบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ทุกเส้นทางโดยเริ่มตั้งแต่เดือนมีนาคม 2562 บริษัทจะรับรู้ต้นทุนบัตรโดยสารในราคาที่แตกต่างกันทั้งที่นั่งที่จำหน่ายได้และไม่ได้ และแสดงต้นทุนดังกล่าวรวมอยู่ในรายการค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จในงวดที่เกิดรายการ

2) รายการลูกหนี้และเจ้าหนีระหว่างกัน

หน่วย : ล้านบาท

| | 2562 | | 2561 | |
|---|----------|----------|----------|----------|
| | ลูกหนี้ | เจ้าหนี้ | ลูกหนี้ | เจ้าหนี้ |
| บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด | 0.17 | - | 5.96 | - |
| บริษัท ริงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด | 239.86 | 298.79 | 284.08 | 582.61 |
| บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิง จำกัด | 2.58 | - | 4.09 | - |
| บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด | 0.33 | - | 7.60 | - |
| บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด | 5,486.27 | - | 9,465.45 | 1,837.38 |

รายการลูกหนี้และเจ้าหนีระหว่างกัน ของบริษัท ริงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด ได้รวมค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้าจำนวน 238.86 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายค้างจ่ายจำนวน 298.79 ล้านบาท ไว้ด้วย

3) สัญญาเช่าเครื่องบินระหว่างกัน

บริษัทได้ลงนามในสัญญาเช่าช่วงเครื่องบิน A320-200 กับบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวนทั้งสิ้น 20 ลำ โดยเป็นเครื่องบินที่บริษัทเช่าดำเนินงานจำนวน 15 ลำ คิดค่าเช่าช่วงเป็นรายเดือน และเป็นเครื่องบินที่บริษัทจัดหาด้วยวิธีเช่าซื้อจำนวน 5 ลำ คิดค่าเช่าช่วงเป็นรายไตรมาส ซึ่งระยะเวลาเช่าช่วงเท่ากับอายุของสัญญาเช่าเครื่องบินที่บริษัททำสัญญาไว้กับบริษัทผู้ให้เช่า

8.7.3 รายการระหว่างกันกับบริษัทร่วม

1) รายการขายและซื้อระหว่างกัน

หน่วย : ล้านบาท

| | 2562 | | 2561 | |
|--|--------|--------|--------|--------|
| | ขาย | ซื้อ | ขาย | ซื้อ |
| บริษัท โรงแรมรอยัลล่อคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) | - | - | - | 0.33 |
| บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด | - | 0.10 | - | 0.02 |
| บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) | 0.01 | 362.57 | - | 354.43 |
| บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด | 0.29 | 125.92 | 1.50 | 133.28 |
| บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด | - | 26.03 | - | 19.65 |
| บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย | 176.40 | 1.16 | 190.18 | 3.83 |

2) รายการลูกหนี้และเจ้าหนีระหว่างกัน

หน่วย : ล้านบาท

| | 2562 | | 2561 | |
|--|---------|----------|---------|----------|
| | ลูกหนี้ | เจ้าหนี้ | ลูกหนี้ | เจ้าหนี้ |
| บริษัท โรงแรมรอยัลล่อคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) | - | - | - | - |
| บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด | - | - | - | - |
| บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) | - | - | - | - |
| บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด | 0.01 | - | 0.04 | 2.34 |
| บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด | - | - | - | 1.62 |
| บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย | 56.44 | - | 56.82 | 0.24 |

นโยบายการกำหนดราคาซื้อสินค้าและบริการระหว่างบริษัทกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกันและเป็นไปตามราคาตลาด

8.8 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ มีรายละเอียดดังนี้

งบการเงินรวม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562

| ราคาทุน | หน่วย : ล้านบาท | | | | | | | | | | |
|--------------------------|---|-------------|--------------------------------|----------------------------|--------------|----------|----------|--------------------------|----------------------|-------------------------------------|------------|
| | เครื่องปั้นและ เครื่องปั้นเคลือบ จ่ายล่วงหน้า | เครื่องปั้น | เครื่องปั้นภายใต้ สัญญาเช่า | อุปกรณ์การ บินหมุนเวียน | งานระหว่างทำ | ที่ดิน | อาคาร | อาคารภายใต้ สัญญาเช่า | ค่าปรับปรุง อาคาร | เครื่องมือ โรงซ่อมและ อุปกรณ์ | รวม |
| ณ วันที่ 1 มกราคม 2562 | - | 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 |
| - เพิ่มขึ้น | 991.66 | 391.41 | 562.26 | 1,555.67 | 222.33 | - | 6.07 | - | 88.16 | 771.76 | 4,589.32 |
| - ปรับปรุง/โอน | - | 92.88 | (2.70) | (207.03) | (218.89) | - | - | - | (70.10) | (409.86) | (815.70) |
| - จำหน่าย/ตัดจำหน่าย | - | (507.27) | (681.18) | (650.11) | (11.71) | - | - | - | (11.86) | (20.70) | (1,882.83) |
| ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 | 991.66 | 155,926.29 | 145,984.35 | 36,615.41 | 332.83 | 9,035.06 | 2,125.26 | 10,809.16 | 4,783.13 | 31,547.01 | 398,150.16 |
| ค่าเสื่อมราคาสะสม | | | | | | | | | | | |
| ณ วันที่ 1 มกราคม 2562 | - | 110,002.96 | 40,505.97 | 24,208.41 | - | - | 2,086.43 | 6,709.58 | 4,633.82 | 28,513.51 | 216,660.68 |
| - ค่าเสื่อมราคา | - | 6,952.26 | 7,368.89 | 1,310.57 | - | - | 10.51 | 228.90 | 73.01 | 734.93 | 16,679.07 |
| - ปรับปรุง/โอน | - | - | - | (61.54) | - | - | - | - | (69.71) | (535.07) | (666.32) |
| - จำหน่าย/ตัดจำหน่าย | - | (507.27) | (681.18) | (476.92) | - | - | - | - | (11.86) | (20.43) | (1,697.66) |
| - ค่าเผื่อการตัดย่ำ | - | - | - | 56.83 | - | - | - | - | - | - | 56.83 |
| ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 | - | 116,447.95 | 47,193.68 | 25,037.35 | - | - | 2,096.94 | 6,938.48 | 4,625.26 | 28,692.94 | 231,032.60 |
| มูลค่าสุทธิตามบัญชี | | | | | | | | | | | |
| 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 |
| ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 | 991.66 | 39,478.34 | 98,790.67 | 11,578.06 | 332.83 | 9,035.06 | 28.32 | 3,870.68 | 157.87 | 2,854.07 | 167,117.56 |

งบการเงินรวม
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561

| ราคาทุน | หน่วย : ล้านบาท | | | | | | | | | | |
|--|---|-------------|--------------------------------|------------------------------|--------------|----------|----------|--------------------------|----------------------|-------------------------------------|------------|
| | เครื่องปั้นและ เครื่องปั้นอะไหล่ จ่ายล่วงหน้า | เครื่องปั้น | เครื่องปั้นภายใต้ สัญญาเช่า | อุปกรณ์การพิมพ์ หมุนเวียน | งานระหว่างทำ | ที่ดิน | อาคาร | อาคารภายใต้ สัญญาเช่า | ค่าปรับปรุง อาคาร | เครื่องมือ โรงซ่อมและ อุปกรณ์ | รวม |
| ณ วันที่ 1 มกราคม 2561 | 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 |
| ตามที่รายงานในอดีตก่อน 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 | - | 89,296.63 | 48,799.44 | 23,630.04 | - | - | 2,072.52 | 6,479.60 | 4,625.73 | 28,367.87 | 203,271.83 |
| ตามที่รายงานในอดีตก่อน 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 |

งบการเงินเฉพาะบริษัท
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562

หน่วย : ล้านบาท

| | เครื่องบินและ เครื่องยนต์ไอพ่น จ่ายล่วงหน้า | เครื่องบิน | เครื่องบินภายใต้ สัญญาเช่า | อุปกรณ์การบิน หมุนเวียน | งานระหว่างทำ | ที่ดิน | อาคาร | อาคารภายใต้ สัญญาเช่า | ค่าปรับปรุง อาคาร | เครื่องมือ โรงซ่อมและ อุปกรณ์ | รวม |
|----------------------------|---|------------|-------------------------------|----------------------------|--------------|----------|----------|--------------------------|----------------------|-------------------------------------|------------|
| ราคาทุน | | | | | | | | | | | |
| ณ วันที่ 1 มกราคม 2562 | - | 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 |
| - เพิ่มขึ้น | 991.66 | 391.41 | 562.26 | 1,555.67 | 222.26 | - | 6.07 | - | 76.54 | 765.55 | 4,571.42 |
| - ปรับปรุง/โอน | - | 92.88 | (2.70) | (207.03) | (217.52) | - | - | - | (70.10) | (411.23) | (815.70) |
| - จำหน่าย/ตัดจำหน่าย | - | (507.27) | (681.18) | (650.11) | - | - | - | - | (11.86) | (16.89) | (1,867.31) |
| ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 | 991.66 | 155,926.29 | 145,984.35 | 36,615.41 | 332.82 | 9,035.06 | 2,125.26 | 10,809.16 | 4,741.53 | 31,440.05 | 398,001.59 |
| ค่าเสื่อมราคาสะสม | | | | | | | | | | | |
| ณ วันที่ 1 มกราคม 2562 | - | 110,002.96 | 40,505.97 | 24,208.41 | - | - | 2,086.43 | 6,709.58 | 4,611.07 | 28,430.26 | 216,554.68 |
| - ค่าเสื่อมราคา | - | 6,952.26 | 7,368.89 | 1,310.57 | - | - | 10.51 | 228.90 | 65.55 | 729.49 | 16,666.17 |
| - ปรับปรุง/โอน | - | - | - | (61.54) | - | - | - | - | (69.71) | (535.07) | (666.32) |
| - จำหน่าย/ตัดจำหน่าย | - | (507.27) | (681.18) | (476.92) | - | - | - | - | (11.86) | (16.87) | (1,694.10) |
| - ค่าเผื่อการตัดย่ำค่า | - | - | - | 56.83 | - | - | - | - | - | - | 56.83 |
| ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 | - | 116,447.95 | 47,193.68 | 25,037.35 | - | - | 2,096.94 | 6,938.48 | 4,595.05 | 28,607.81 | 230,917.26 |
| มูลค่าสุทธิตามบัญชี | | | | | | | | | | | |
| 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 |
| ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 | 991.66 | 39,478.34 | 98,790.67 | 11,578.06 | 332.82 | 9,035.06 | 28.32 | 3,870.68 | 146.48 | 2,832.24 | 167,084.33 |

งบการเงินเฉพาะบริษัทฯ
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561

หน่วย : ล้านบาท

| | เครื่องบินและ เครื่องยนต์ไอพ่น จ่ายล่วงหน้า | เครื่องบิน | เครื่องบินภายใต้ สัญญาเช่า | อุปกรณ์การบิน หมุนเวียน | งานระหว่างทำ | ที่ดิน | อาคาร | อาคารภายใต้ สัญญาเช่า | ค่าปรับปรุง อาคาร | เครื่องมือ โรงซ่อมและ อุปกรณ์ | รวม |
|--------------------------|---|------------|-------------------------------|----------------------------|--------------|----------|----------|--------------------------|----------------------|-------------------------------------|------------|
| ราคาทุน | | | | | | | | | | | |
| ณ วันที่ 1 มกราคม 2561 | 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 |
| ตามที่รายงานในงวดก่อน | - | (900.66) | - | - | - | - | - | - | - | - | (900.66) |
| หัก รายการปรับปรุง | | | | | | | | | | | |
| 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 | - | 89,296.63 | 48,799.44 | 23,630.04 | - | - | 2,072.52 | 6,479.60 | 4,608.81 | 28,287.16 | 203,174.20 |
| ตามที่รายงานในงวดก่อน | - | (900.66) | - | - | - | - | - | - | - | - | (900.66) |
| หัก รายการปรับปรุง | | | | | | | | | | | |
| 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 |

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทมีเครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงานจำนวน 103 ลำ ประกอบด้วย เครื่องบินของ บริษัทจำนวน 32 ลำ เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Leases) จำนวน 32 ลำ และเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Leases) จำนวน 39 ลำ

ทั้งนี้ เครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงานบางส่วน จำนวน 34 ลำ ประกอบด้วย เครื่องบินของบริษัทจำนวน 2 ลำ มูลค่าตามบัญชี 4,436.57 ล้านบาท มีภาระผูกพันภายใต้การจดหลักประกันทางธุรกิจ และเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน จำนวน 32 ลำ มูลค่าตามบัญชี 98,790.67 ล้านบาท มีภาระผูกพันภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน โดยใช้เครื่องบินเป็นหลักทรัพย์สินค้ำประกัน (Asset-based Financing) ซึ่งกรรมสิทธิ์ในเครื่องบินจะโอนมาเป็นของบริษัทเมื่อได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขต่าง ๆ และชำระเงินครบถ้วนตามที่ระบุในสัญญาแล้ว

อุปกรณ์การบินหมุนเวียน ประกอบด้วย เครื่องยนต์เครื่องบิน และอะไหล่การบินหมุนเวียนอื่น

อาคารและอุปกรณ์ ซึ่งหักค่าเสื่อมราคาทั้งจำนวนแล้วแต่ยังคงใช้งานอยู่จำนวน 95,342.54 ล้านบาท ได้รวมอาคารบนพื้นที่เช่าจำนวน 3,947.94 ล้านบาท แล้ว

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ได้รวมอาคารบนพื้นที่เช่าตามสัญญาเช่า ที่ทำกับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ที่สนามบินสุวรรณภูมิ มีระยะเวลา 30 ปี เริ่มตั้งแต่วันที่ 28 กันยายน 2549 ถึงวันที่ 27 กันยายน 2579 และที่ สนามบินดอนเมือง 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 ซึ่งได้มีการประเมินเมื่อเดือน กันยายน 2558 ทั้งนี้ ไม่รวมที่ดินที่แสดงรวมอยู่ในสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นมูลค่าตามบัญชี 242.83 ล้านบาท

8.9 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

หน่วย : ล้านบาท

| | งบการเงินรวม | งบการเงินเฉพาะบริษัท |
|----------------------------|--------------|----------------------|
| ราคาทุน | | |
| ณ วันที่ 1 มกราคม 2562 | 3,537.94 | 3,498.15 |
| - สินทรัพย์เพิ่มขึ้น | 155.42 | 79.55 |
| - ปรับปรุง/โอน | (0.85) | (0.85) |
| - จำหน่าย/ตัดจำหน่าย | (0.27) | (0.27) |
| ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 | 3,692.24 | 3,576.58 |
| ค่าตัดจำหน่ายสะสม | | |
| ณ วันที่ 1 มกราคม 2562 | 3,301.59 | 3,269.34 |
| - ค่าตัดจำหน่าย | 108.14 | 94.92 |
| - ปรับปรุง/โอน | (0.85) | (0.85) |
| - จำหน่าย/ตัดจำหน่าย | (0.27) | (0.27) |
| ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 | 3,408.61 | 3,363.14 |
| มูลค่าสุทธิตามบัญชี | | |
| ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 | 236.35 | 228.81 |
| ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 | 283.63 | 213.44 |

8.10 ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีและภาษีเงินได้

8.10.1 สินทรัพย์และหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

หน่วย : ล้านบาท

| | งบการเงินรวม | | งบการเงินเฉพาะบริษัท | |
|-----------------------------------|--------------|-----------|----------------------|-----------|
| | 2562 | 2561 | 2562 | 2561 |
| สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี | 9,542.73 | 10,650.72 | 9,526.91 | 10,632.99 |
| หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี | 1,856.97 | 1,703.58 | 1,856.97 | 1,703.58 |

การเปลี่ยนแปลงภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

| | งบการเงินรวม | | | | |
|--|---------------------------------------|---|--|---|-------------------------------------|
| | ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 ม.ค. 2562 | รายการที่รับรู้ ในกำไรหรือ ขาดทุน | รายการที่รับรู้ ในกำไรขาดทุน เบ็ดเสร็จอื่น | ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2562 | |
| | | | | สินทรัพย์ภาษี เงินได้รอการ ตัดบัญชี | หนี้สินภาษีเงินได้ รอการตัดบัญชี |
| เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ | 38.88 | (4.11) | - | 34.77 | - |
| เงินสมทบกองทุนบำเหน็จพนักงาน | 167.44 | (63.44) | - | 104.00 | - |
| ค่าเพื่อสินค้าเสื่อมสภาพ | 894.15 | (0.53) | - | 893.62 | - |
| ค่าเพื่อหนี้สงสัยจะสูญ | 297.39 | - | - | 297.39 | - |
| ค่าเพื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์ | 2,679.36 | (672.82) | - | 2,006.54 | - |
| ประมาณการค่าใช้จ่ายค้างจ่าย | 155.48 | (150.75) | - | 4.73 | - |
| สินทรัพย์ไม่มีตัวตน | 6.16 | (6.16) | - | - | - |
| ประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์ พนักงาน | 1,942.46 | (76.41) | (2.51) | 1,863.54 | - |
| การเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของ การป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสด เฉพาะส่วนที่มีประสิทธิผล | 131.24 | - | (131.24) | - | - |
| ขาดทุนสะสมทางภาษี | 4,336.06 | - | - | 4,336.06 | - |
| อื่น ๆ | 2.10 | (0.02) | - | 2.08 | - |
| | 10,650.72 | (974.24) | (133.75) | 9,542.73 | - |
| สินทรัพย์ไม่มีตัวตน | 29.40 | (10.43) | - | - | 18.97 |
| การเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของ การป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสด เฉพาะส่วนที่มีประสิทธิผล | - | - | 163.82 | - | 163.82 |
| ผลกำไรจากการตีมูลค่าสินทรัพย์ใหม่ | 1,674.18 | - | - | - | 1,674.18 |
| รวม | 1,703.58 | (10.43) | 163.82 | - | 1,856.97 |

| | งบการเงินรวม | | | | |
|--|---------------------------------------|---|--|---|---|
| | ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 ม.ค. 2561 | รายการที่รับรู้ ในกำไรหรือ ขาดทุน | รายการที่รับรู้ ในกำไรขาดทุน เบ็ดเสร็จอื่น | ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2561 | |
| | | | | สินทรัพย์ภาษี เงินได้รอการ ตัดบัญชี | หนี้สินภาษี เงินได้รอการ ตัดบัญชี |
| เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ | 41.95 | (3.07) | - | 38.88 | - |
| เงินสมทบกองทุนบำเหน็จพนักงาน | 173.20 | (5.76) | - | 167.44 | - |
| ค่าเพื่อสินค้าเสื่อมสภาพ | 817.02 | 77.13 | - | 894.15 | - |
| ค่าเพื่อหนี้สงสัยจะสูญ | 268.23 | 29.16 | - | 297.39 | - |
| ค่าเพื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์ | 4,607.25 | (1,927.89) | - | 2,679.36 | - |
| ประมาณการค่าใช้จ่ายจ่าย | 2,047.84 | (1,892.36) | - | 155.48 | - |
| สินทรัพย์ไม่มีตัวตน | 7.70 | (1.54) | - | 6.16 | - |
| ประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์ พนักงาน | 2,518.88 | (629.85) | 53.43 | 1,942.46 | - |
| การเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของ การป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสด เฉพาะส่วนที่มีประสิทธิผล | 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

| | งบการเงินเฉพาะบริษัท | | | | |
|--|---------------------------------------|---|--|--|--|
| | ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 ม.ค. 2562 | รายการที่รับรู้ ในกำไรหรือ ขาดทุน | รายการที่รับรู้ ในกำไรขาดทุน เบ็ดเสร็จอื่น | ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2562 | |
| | | | | สินทรัพย์ภาษี เงินได้ออกร ตัดบัญชี | หนี้สินภาษี เงินได้ออกร ตัดบัญชี |
| เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ | 38.88 | (4.11) | - | 34.77 | - |
| เงินสมทบกองทุนบำเหน็จพนักงาน | 167.44 | (63.44) | - | 104.00 | - |
| ค่าเผื่อสินค้าเสื่อมสภาพ | 894.15 | (0.53) | - | 893.62 | - |
| ค่าเผื่อนี้สงฆ์จะสูญ | 293.12 | - | - | 293.12 | - |
| ค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์ | 2,679.36 | (672.82) | - | 2,006.54 | - |
| ประมาณการค่าใช้จ่ายค้างจ่าย | 149.64 | (149.64) | - | - | - |
| สินทรัพย์ไม่มีตัวตน | 6.16 | (6.16) | - | - | - |
| ประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์ พนักงาน | 1,936.94 | (78.14) | - | 1,858.80 | - |
| การเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรม ของการป้องกันความเสี่ยงกระแส เงินสดเฉพาะส่วนที่มีประสิทธิผล | 131.24 | - | (131.24) | - | - |
| ขาดทุนสะสมทางภาษี | 4,336.06 | - | - | 4,336.06 | - |
| อื่น ๆ | - | - | - | - | - |
| | 10,632.99 | (974.84) | (131.24) | 9,526.91 | - |
| สินทรัพย์ไม่มีตัวตน | 29.40 | (10.43) | - | - | 18.97 |
| การเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของ การป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสด เฉพาะส่วนที่มีประสิทธิผล | - | - | 163.82 | - | 163.82 |
| ผลกำไรจากการตีมูลค่าสินทรัพย์ใหม่ | 1,674.18 | - | - | - | 1,674.18 |
| รวม | 1,703.58 | (10.43) | 163.82 | - | 1,856.97 |

| | งบการเงินเฉพาะบริษัท | | | | |
|--|---------------------------------------|---|--|---|---|
| | ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 ม.ค. 2561 | รายการที่รับรู้ ในกำไรหรือ ขาดทุน | รายการที่รับรู้ ในกำไรขาดทุน เบ็ดเสร็จอื่น | ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2561 | |
| | | | | สินทรัพย์ภาษี เงินได้รอการ ตัดบัญชี | หนี้สินภาษี เงินได้รอการ ตัดบัญชี |
| เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ | 41.95 | (3.07) | - | 38.88 | - |
| เงินสมทบกองทุนบำเหน็จพนักงาน | 173.20 | (5.76) | - | 167.44 | - |
| ค่าเพื่อสินค้าเสื่อมสภาพ | 817.02 | 77.13 | - | 894.15 | - |
| ค่าเพื่อหนี้สงสัยจะสูญ | 264.01 | 29.11 | - | 293.12 | - |
| ค่าเพื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์ | 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 | - |
| ประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์ พนักงาน | 2,514.67 | (631.16) | 53.43 | 1,936.94 | - |
| การเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของ การป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสด เฉพาะส่วนที่มีประสิทธิผล | 195.45 | - | (64.21) | 131.24 | - |
| ขาดทุนสะสมทางภาษี | - | 4,336.06 | - | 4,336.06 | - |
| อื่น ๆ | - | - | - | - | - |
| | 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 |

ผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษีและผลขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้ ซึ่งบริษัทไม่ได้รับรู้เป็นสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีมีรายละเอียดดังนี้

| | งบการเงินเฉพาะบริษัท | |
|---|----------------------|--|
| | หน่วย : ล้านบาท | |
| เงินสมทบกองทุนบำเหน็จพนักงาน | 21.23 | |
| ค่าเพื่อสินค้าเสื่อมสภาพ | 31.37 | |
| ค่าเพื่อหนี้สงสัยจะสูญ | 4.13 | |
| ประมาณการค่าใช้จ่ายค้างจ่าย | 100.65 | |
| ประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน | 358.19 | |
| ขาดทุนสะสมทางภาษี | 1,949.78 | |
| รวม | 2,465.35 | |

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทมิได้บันทึกสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสำหรับผลแตกต่างชั่วคราวและขาดทุนสะสมทางภาษี เนื่องจากผู้บริหารของบริษัทคาดว่าจะมีกำไรสุทธิทางภาษีในอนาคตไม่เพียงพอที่จะใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีได้ทั้งจำนวนสำหรับงบการเงินเฉพาะบริษัท

8.10.2 ภาษีเงินได้

ค่าใช้จ่าย (รายได้) ภาษีเงินได้สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562 และ 2561 ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

| | งบการเงินรวม | | งบการเงินเฉพาะบริษัท | |
|--|--------------|---------|----------------------|---------|
| | 2562 | 2561 | 2562 | 2561 |
| ภาษีเงินได้งวดปัจจุบัน | | | | |
| ภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับปี | 18.06 | 33.31 | - | - |
| ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี | | | | |
| ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจากการเกิดผลแตกต่างชั่วคราวและการกลับรายการผลแตกต่างชั่วคราว | 963.81 | (70.04) | 964.41 | (68.29) |
| ค่าใช้จ่าย (รายได้) ภาษีเงินได้ที่แสดงอยู่ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ | 981.87 | (36.73) | 964.41 | (68.29) |

8.11 เงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบิน

หน่วย : ล้านบาท

| | งบการเงินรวม | | งบการเงินเฉพาะบริษัท | |
|---|--------------|-----------|----------------------|-----------|
| | 2562 | 2561 | 2562 | 2561 |
| เงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบิน ณ วันต้นปี | 13,538.58 | 10,388.15 | 13,552.03 | 10,373.86 |
| บวก จ่ายเพิ่ม | 3,657.66 | 3,789.52 | 3,677.06 | 3,817.26 |
| หัก รับคืน/ปรับปรุง | (4,191.92) | (639.09) | (4,272.85) | (639.09) |
| เงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบิน ณ วันสิ้นปี | 13,004.32 | 13,538.58 | 12,956.24 | 13,552.03 |

เงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินตามสัญญาเช่า เป็นเงินประกันที่ผู้ให้เช่าเรียกเก็บเป็นประกันในการบำรุงรักษาเครื่องยนต์เครื่องบินตามสภาพการบิน และเงื่อนไขการบำรุงรักษาเครื่องยนต์ ตามตารางการบำรุงรักษา

8.12 สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น

หน่วย : ล้านบาท

| | งบการเงินรวม | | งบการเงินเฉพาะบริษัท | |
|---|--------------|-----------|----------------------|-----------|
| | 2562 | 2561 | 2562 | 2561 |
| ค่าใช้จ่ายรอการตัดบัญชี | 1,865.00 | 2,230.00 | 1,787.07 | 2,141.11 |
| ค่าตกแต่งเครื่องบินเช่าดำเนินงานรอการตัดบัญชี | 3,998.67 | 4,539.04 | 3,998.67 | 4,539.04 |
| สินทรัพย์รอการขาย | 3,650.13 | 4,891.45 | 3,650.13 | 4,891.45 |
| เงินมัดจำสัญญาเช่าเครื่องบิน | 4,793.10 | 5,420.44 | 4,793.10 | 5,420.44 |
| อื่น ๆ | 710.96 | 1,119.63 | 647.25 | 1,061.57 |
| รวม | 15,017.86 | 18,200.56 | 14,876.22 | 18,053.61 |

สินทรัพย์รอการขาย ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

| | เครื่องบิน | เครื่องยนต์ | ที่ดินตาม ราคาประเมินปี 2558 | สินทรัพย์อื่น | รวม |
|--------------------------|------------|-------------|---------------------------------|---------------|----------|
| ณ วันที่ 1 มกราคม 2562 | 4,088.19 | 498.63 | 242.83 | 61.80 | 4,891.45 |
| - เพิ่มขึ้น | - | - | - | 1.43 | 1.43 |
| - ด้อยค่า | (240.76) | (74.39) | - | - | (315.15) |
| - ปรับปรุง/โอน | (926.16) | - | - | (1.44) | (927.60) |
| ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 | 2,921.27 | 424.24 | 242.83 | 61.79 | 3,650.13 |

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 สินทรัพย์รอการขายประกอบด้วย เครื่องบิน A300-600 จำนวน 1 ลำ A340-500 จำนวน 3 ลำ A340-600 จำนวน 6 ลำ และ B737-400 จำนวน 4 ลำ รวม 14 ลำ จำนวนเงิน 2,921.27 ล้านบาท เครื่องยนต์อะไหล่เครื่องบิน จำนวนเงิน 424.24 ล้านบาท ที่ดินทั้งในประเทศและต่างประเทศที่ได้ประเมินราคาใหม่ในปี 2558 จำนวนเงิน 242.83 ล้านบาท และสินทรัพย์อื่น จำนวนเงิน 61.79 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เป็นอะไหล่ของเครื่องบินที่ปลดประจำการแล้ว รวมเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 3,650.13 ล้านบาท

8.13 การบริหารสภาพคล่อง

ในปี 2562 บริษัทได้จัดหาเงินทุนจากเงินกู้ยืมระยะสั้นและระยะยาว เพื่อใช้ในการดำเนินงาน ดังนี้

1. เบิกเงินกู้ระยะสั้นประเภทตั๋วสัญญาใช้เงินกับสถาบันการเงินต่าง ๆ รวมจำนวน 21,500 ล้านบาท ประกอบด้วยการเบิกรับเงินกู้ระยะสั้นจำนวน 15,500 ล้านบาท และ Roll Over เงินกู้ระยะสั้นเดิมจำนวน 6,000 ล้านบาท เพื่อชำระคืนเงินกู้ระยะสั้นและหุ้นกู้ที่ครบกำหนดได้ก่อน

2. ออกหุ้นกู้ จำนวน 10,000 ล้านบาท ในเดือนพฤษภาคม 2562 และจำนวน 8,788 ล้านบาท ในเดือนพฤศจิกายน 2562 เพื่อชำระคืนหุ้นกู้ที่ครบกำหนดชำระ คืนเงินกู้ของบริษัทที่มีต้นทุนทางการเงินสูงกว่า ลงทุนในสินทรัพย์ และใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในบริษัทบางส่วน

3. การจัดหาเงินกู้ระยะยาวจากสถาบันการเงินในประเทศ จำนวน 3,000 ล้านบาท ในเดือนกรกฎาคม 2562 และจำนวน 2,000 ล้านบาท ในเดือนตุลาคม 2562 เพื่อบริหารสภาพคล่องทางการเงินอีกทั้งในเดือนธันวาคม 2562 บริษัทได้รับเงินค่า Maintenance Reserve สำหรับเครื่องบินเช่า B777-300ER จำนวน 4 ลำ ในส่วนการซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ GE 90 จำนวน 7 เครื่องยนต์ จาก BOC Aviation Limited (ผู้ให้เช่าเครื่องบิน) รวมจำนวน 2,267 ล้านบาท และรับเงินจากการ Unwind ธุรกรรม Cross Currency Swap (CCS) รวมจำนวน 1,805 ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทมีวงเงินสินเชื่อระยะสั้นประเภทวงเงิน Committed Credit Line จำนวน 13,500 ล้านบาท และประเภทวงเงิน Uncommitted Credit Line จำนวน 7,800 ล้านบาท และจำนวน 20 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือคิดเป็นเงินบาทประมาณ 600 ล้านบาท เพื่อใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนภายในกิจการ

จากการดำเนินการที่กล่าวมาข้างต้นรวมถึงการจัดทำงบประมาณการกระแสเงินสดปี 2563 ภายใต้เงื่อนไขที่ใช้ความระมัดระวัง พบว่า บริษัทยังคงมีเงินสดสำรองในมือคงเหลือ (Cash On Hand) อยู่ในระดับที่เพียงพอ และสามารถดำเนินกิจการตามหลักการดำเนินงานต่อเนื่องตามปกติ หากไม่ได้รับผลกระทบจากปัจจัยภายนอกที่บริษัทไม่สามารถควบคุมได้

8.14 เงินกู้ยืมระยะยาว งบการเงินรวม และงบการเงินเฉพาะบริษัท

หน่วย : ล้านบาท

| สกุลเงินกู้ | ตามสกุลเงินกู้ | | หน่วย : ล้านบาท | |
|-------------------------------------|----------------|---------------|-----------------|-----------|
| | 2562 | 2561 | 2562 | 2561 |
| เงินยูโร | 351,403,159 | 383,376,783 | 11,977.44 | 14,372.18 |
| เงินเยน | 1,564,029,808 | 2,404,029,808 | 437.31 | 713.91 |
| เงินบาท | 10,873,365,385 | 9,358,461,551 | 10,873.36 | 9,358.46 |
| รวมเงินกู้ยืมระยะยาว | | | 23,288.11 | 24,444.55 |
| หัก ส่วนที่ครบกำหนดชำระภายในหนึ่งปี | | | 5,392.75 | 4,633.18 |
| คงเหลือส่วนที่เป็นเงินกู้ยืมระยะยาว | | | 17,895.36 | 19,811.37 |

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทมีเงินกู้ยืมจากต่างประเทศสกุลเงินยูโรผ่านกระทรวงการคลัง จำนวนเงิน 11,977.44 ล้านบาท เงินกู้จากธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย สกุลเงินเยน เป็นจำนวนเงิน 437.31 ล้านบาท และเงินกู้ยืมภายในประเทศจากธนาคารพาณิชย์ต่าง ๆ จำนวนเงิน 10,873.36 ล้านบาท รวมเป็นเงินกู้ยืมทั้งสิ้น 23,288.11 ล้านบาท และโอนไปเป็นเงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี จำนวนเงิน 5,392.75 ล้านบาท คงเหลือเป็นเงินกู้ยืมระยะยาวจำนวนเงิน 17,895.36 ล้านบาท

เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี จำนวนเงิน 5,392.75 ล้านบาท ประกอบด้วย เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินจำนวนเงิน 3,768.08 ล้านบาท และเงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน จำนวนเงิน 1,624.67 ล้านบาท

เงินกู้ยืมระยะยาวคงเหลือจำนวนเงิน 17,895.36 ล้านบาท ประกอบด้วย เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินจำนวนเงิน 5,105.29 ล้านบาท และเงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน จำนวนเงิน 12,790.07 ล้านบาท

8.15 หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน งบการเงินรวม และงบการเงินเฉพาะบริษัท

หน่วย : ล้านบาท

| หนี้สินภายใต้สัญญาเช่าเครื่องบิน | 2562 | | 2561 | |
|----------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | มูลค่าตามบัญชี | มูลค่าปัจจุบัน | มูลค่าตามบัญชี | มูลค่าปัจจุบัน |
| ภายใน 1 ปี | 7,253.02 | 6,839.89 | 8,699.91 | 8,200.50 |
| เกิน 1 ปี - 5 ปี | 27,034.68 | 22,085.98 | 30,117.04 | 24,571.82 |
| เกิน 5 ปี | 12,168.31 | 7,925.83 | 20,165.06 | 12,973.04 |
| รวม | 46,456.01 | 36,851.70 | 58,982.01 | 45,745.36 |

บริษัทได้ทำสัญญาเช่าเครื่องบินโดยมีสิทธิเลือกที่จะซื้อได้กับสถาบันการเงินต่างประเทศและในประเทศรวม 21 แห่ง และแสดงมูลค่าตามนโยบายการบัญชีข้อ 5.10 โดยในงวดบัญชีปี 2562 มีจำนวนคงเหลือ 32 ลำ เป็นภาระหนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าทั้งสิ้นที่มีกำหนดจ่ายในระหว่างปี 2563 - 2573 รวม 50,110.52 ล้านบาท หักส่วนที่จะบันทึกเป็นดอกเบี้ยจ่ายเมื่อถึงกำหนดจ่ายประมาณ 3,654.51 ล้านบาท คงเหลือเป็นเงินต้นภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน ดังกล่าวจำนวน 46,456.01 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 โอนไปเป็นหนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบินที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี จำนวน 7,253.02 ล้านบาท คงเหลือเป็นหนี้สินระยะยาว 39,202.99 ล้านบาท

8.16 หุ้นกู้

หน่วย : ล้านบาท

| เมตริกประเมินใหญ่ที่กู้หุ้น /ครั้งที่/วันที่ | | การจัดจำหน่าย | | | | | การไถ่ถอน | | หุ้นกู้คงเหลือ ณ 31 ธ.ค. 62 |
|--|--------------|---------------------|--------------------|----------|--|--|---------------|------------|-----------------------------|
| | | ครั้งที่ จัดจำหน่าย | ปีที่ จัดจำหน่าย | ครบกำหนด | อายุ (ปี) | อัตราดอกเบี้ย จ่ายทุก 6 เดือน (ร้อยละ) | จำนวนเงิน | การไถ่ถอน | |
| สามัญ /2548 23 ธันวาคม 2548 | 1 (ชุดที่ 4) | 2552 | 20 มกราคม 2562 | 10 | 6.00 | 3,600.00 | 20 มกราคม | (3,600.00) | - |
| | 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 | 3,600.00 | | - | 833.00 |
| สามัญ /2553 28 เมษายน 2553 | 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 | 16 กุมภาพันธ์ | (1,000.00) | - |
| ระหว่างปี 2556 30 สิงหาคม 2556 | 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 | | - | 2,000.00 |
| | 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 | 11 ตุลาคม | (1,500.00) | - |
| | 2 | | | | | 3,000.00 | | - | 1,500.00 |
| | 2 (ชุดที่ 2) | 2556 | 30 สิงหาคม 2563 | 7 | 4.88 | 1,250.00 | | - | 1,250.00 |
| | 2 (ชุดที่ 3) | 2556 | 30 สิงหาคม 2566 | 10 | 5.16 | 1,500.00 | | - | 1,500.00 |
| | | | | | | 2,750.00 | | | 2,750.00 |

| มติที่ประชุมใหญ่ผู้ถือหุ้น /ครั้งที่/วันที่ | การจัดจำหน่าย | | | | | การไถ่ถอน | | หุ้นกู้คงเหลือ ณ 31 ธ.ค. 62 | |
|--|---------------------------------------|------------------------|---------------------|-------------------|--------------|--|-----------|--------------------------------|------------|
| | วงเงินที่ อนุมัติให้ จัดจำหน่าย | ครั้งที่ จัดจำหน่าย | ปีที่จัด จำหน่าย | ครบกำหนด | อายุ (ปี) | อัตราดอกเบี้ย จ่ายทุก 6 เดือน (ร้อยละ) | จำนวนเงิน | | การไถ่ถอน |
| ระหว่างปี 2557 ครั้งที่ 1 / 2557 7 กุมภาพันธ์ 2557 | | ชุดที่ 1 | 2557 | 7 กุมภาพันธ์ 2562 | 5 | 4.71 | 1,200.00 | 7 กุมภาพันธ์ | (1,200.00) |
| | | ชุดที่ 2 | 2557 | 7 กุมภาพันธ์ 2564 | 7 | 5.14 | 1,000.00 | - | - |
| | | ชุดที่ 3 | 2557 | 7 กุมภาพันธ์ 2567 | 10 | 5.58 | 1,000.00 | - | - |
| | | | | | | | 3,200.00 | | 2,000.00 |
| ครั้งที่ 2 / 2557 26 ธันวาคม 2557 | | ชุดที่ 1 | 2557 | 26 ธันวาคม 2562 | 5 | 4.46 | 1,230.00 | 26 ธันวาคม | (1,230.00) |
| | | ชุดที่ 2 | 2557 | 26 ธันวาคม 2564 | 7 | 4.76 | 1,340.00 | - | - |
| | | ชุดที่ 3 | 2557 | 26 ธันวาคม 2567 | 10 | 4.98 | 1,430.00 | - | - |
| | | | | | | | 4,000.00 | | 2,770.00 |
| ระหว่างปี 2558 ครั้งที่ 1 / 2558 30 เมษายน 2558 | 7,000 | ชุดที่ 2 | 2558 | 30 เมษายน 2563 | 5 | 4.32 | 1,500.00 | - | - |
| | | ชุดที่ 3 | 2558 | 30 เมษายน 2565 | 7 | 4.62 | 2,000.00 | - | - |
| | | ชุดที่ 4 | 2558 | 30 เมษายน 2568 | 10 | 4.92 | 2,300.00 | - | - |
| | | | | | | | 5,800.00 | | 5,800.00 |
| ครั้งที่ 2 / 2558 30 กันยายน 2558 | 8,000 | ชุดที่ 2 | 2558 | 30 กันยายน 2563 | 5 | 4.14 | 1,500.00 | - | - |
| | | ชุดที่ 3 | 2558 | 30 กันยายน 2565 | 7 | 4.44 | 2,500.00 | - | - |
| | | ชุดที่ 4 | 2558 | 30 กันยายน 2568 | 10 | 4.74 | 3,000.00 | - | - |
| | | | | | | | 7,000.00 | | 7,000.00 |
| ระหว่างปี 2559 ครั้งที่ 1 / 2559 23 ธันวาคม 2559 | 7,000 | ชุดที่ 1 | 2559 | 23 ธันวาคม 2562 | 3 | 2.97 | 500.00 | 23 ธันวาคม | (500.00) |
| | | ชุดที่ 2 | 2559 | 23 ธันวาคม 2564 | 5 | 3.45 | 500.00 | - | - |
| | | ชุดที่ 3 | 2559 | 23 ธันวาคม 2566 | 7 | 3.66 | 1,000.00 | - | - |
| | | ชุดที่ 4 | 2559 | 23 ธันวาคม 2569 | 10 | 4.35 | 3,000.00 | - | - |
| | | ชุดที่ 5 | 2559 | 23 ธันวาคม 2571 | 12 | 4.66 | 2,000.00 | - | - |
| | | | | | | | 7,000.00 | | 6,500.00 |

หน่วย : ล้านบาท

| การใช้จ่าย | | | | | | | | | | การถือ | | บัญชี |
|--------------------|--------------------|---------|---------|------|---------------|-----------|------------|----------|----------|--------|---|----------|
| การใช้จ่าย | | | | | | | | | | การถือ | | บัญชี |
| ครั้งที่ | ครั้งที่ | ปีที่ | ปี | อายุ | อัตราดอกเบี้ย | จำนวนเงิน | การถือ | บัญชี | | | | |
| ระหว่างปี | ระหว่างปี | จัดจ่าย | จัดจ่าย | (ปี) | (ร้อยละ) | | 2562 | | | | | |
| /ครั้งที่ | /ครั้งที่ | จ่าย | จ่าย | | | | | | | | | |
| ระหว่างปี 2560 | ระหว่างปี 2560 | 2560 | 2560 | 3 | 2.74 | 1,000.00 | - | - | 1,000.00 | - | - | 1,000.00 |
| ครั้งที่ 1 /2560 | ครั้งที่ 2 /2560 | 2560 | 2560 | 5 | 3.06 | 1,000.00 | - | - | 1,000.00 | - | - | 1,000.00 |
| 23 มิถุนายน 2560 | 23 มิถุนายน 2560 | 2560 | 2560 | 7 | 3.57 | 1,000.00 | - | - | 1,000.00 | - | - | 1,000.00 |
| | | 2560 | 2560 | 10 | 4.04 | 3,000.00 | - | - | 3,000.00 | - | - | 3,000.00 |
| | | 2560 | 2560 | 15 | 4.68 | 2,000.00 | - | - | 2,000.00 | - | - | 2,000.00 |
| | | | | | | 8,000.00 | | | 8,000.00 | | | 8,000.00 |
| ระหว่างปี 2561 | ระหว่างปี 2561 | 2561 | 2561 | 5 | 2.74 | 1,200.00 | - | - | 1,200.00 | - | - | 1,200.00 |
| ครั้งที่ 1 /2561 | ครั้งที่ 2 /2561 | 2561 | 2561 | 7 | 3.19 | 1,000.00 | - | - | 1,000.00 | - | - | 1,000.00 |
| 28 กุมภาพันธ์ 2561 | 28 กุมภาพันธ์ 2561 | 2561 | 2561 | 10 | 3.76 | 2,400.00 | - | - | 2,400.00 | - | - | 2,400.00 |
| | | 2561 | 2561 | 15 | 4.18 | 1,400.00 | - | - | 1,400.00 | - | - | 1,400.00 |
| | | | | | | 6,000.00 | | | 6,000.00 | | | 6,000.00 |
| ครั้งที่ 2 /2561 | ครั้งที่ 1 /2561 | 2561 | 2561 | 1 | 2.25 | 500.00 | 16 สิงหาคม | (500.00) | 500.00 | - | - | - |
| 16 สิงหาคม 2561 | 16 สิงหาคม 2561 | 2561 | 2561 | 2 | 2.47 | 800.00 | - | - | 800.00 | - | - | 800.00 |
| | | 2561 | 2561 | 3 | 2.7 | 500.00 | - | - | 500.00 | - | - | 500.00 |
| | | 2561 | 2561 | 5 | 3.23 | 500.00 | - | - | 500.00 | - | - | 500.00 |
| | | 2561 | 2561 | 10 | 4.04 | 2,200.00 | - | - | 2,200.00 | - | - | 2,200.00 |
| | | 2561 | 2561 | 12 | 4.42 | 1,200.00 | - | - | 1,200.00 | - | - | 1,200.00 |
| | | 2561 | 2561 | 15 | 4.62 | 1,300.00 | - | - | 1,300.00 | - | - | 1,300.00 |
| | | | | | | 7,000.00 | | | 7,000.00 | | | 6,500.00 |

| เมตริกประเภทใหญ่/ครั้ง/วันที่ | การจัดจำหน่าย | | | | | | การไถ่ถอน | | หุ้นกู้คงเหลือ ณ 31 ธ.ค. 62 |
|----------------------------------|-------------------------------|--------------------|-----------------|--------------------|-----------|---------------------------------------|-----------|----------|-----------------------------|
| | วงเงินที่อนุมัติให้จัดจำหน่าย | ครั้งที่จัดจำหน่าย | ปีที่จัดจำหน่าย | กรมกำกับ | อายุ (ปี) | อัตราดอกเบี้ยจ่ายทุก 6 เดือน (ร้อยละ) | จำนวนเงิน | 2562 | |
| ระหว่างปี 2562 ครั้งที่ 1 / 2562 | | | | | | | | | |
| 3 พฤษภาคม 2562 | 10,000 | ชุดที่ 1 | 2562 | 3 พฤษภาคม 2563 | 1 | 2.35 | 1,000.00 | - | 1,000.00 |
| | | ชุดที่ 2 | 2562 | 3 พฤษภาคม 2564 | 2 | 2.65 | 1,000.00 | - | 1,000.00 |
| | | ชุดที่ 3 | 2562 | 3 พฤษภาคม 2565 | 3 | 3.06 | 1,970.00 | - | 1,970.00 |
| | | ชุดที่ 4 | 2562 | 3 พฤษภาคม 2567 | 5 | 3.55 | 910.00 | - | 910.00 |
| | | ชุดที่ 5 | 2562 | 3 พฤษภาคม 2569 | 7 | 3.87 | 610.00 | - | 610.00 |
| | | ชุดที่ 6 | 2562 | 3 พฤษภาคม 2572 | 10 | 4.20 | 2,320.00 | - | 2,320.00 |
| | | ชุดที่ 7 | 2562 | 3 พฤษภาคม 2577 | 15 | 4.65 | 2,190.00 | - | 2,190.00 |
| | | | | | | | 10,000.00 | | 10,000.00 |
| ครั้งที่ 2 / 2562 | | | | | | | | | |
| 13 พฤศจิกายน 2562 | 8,788 | ชุดที่ 1 | 2562 | 13 พฤศจิกายน 2563 | 1 | 2.32 | 2,035.00 | - | 2,035.00 |
| | | ชุดที่ 2 | 2562 | 13 พฤศจิกายน 2564 | 2 | 2.43 | 634.00 | - | 634.00 |
| | | ชุดที่ 3 | 2562 | 13 กุมภาพันธ์ 2566 | 3.3 | 3.00 | 2,453.00 | - | 2,453.00 |
| | | ชุดที่ 4 | 2562 | 13 พฤศจิกายน 2572 | 10 | 3.72 | 1,899.00 | - | 1,899.00 |
| | | ชุดที่ 5 | 2562 | 13 พฤศจิกายน 2577 | 15 | 3.98 | 1,767.00 | - | 1,767.00 |
| | | | | | | | 8,788.00 | | 8,788.00 |
| รวม | | | | | | | 83,638.00 | 9,530.00 | 74,108.00 |

ณ วันที่ 1 มกราคม 2562 หุ้นกู้คงเหลือยกมา
ในระหว่างปีได้มีการออกหุ้นกู้

| | | |
|-------|--------|---------|
| จำนวน | 64,850 | ล้านบาท |
| จำนวน | 10,000 | ล้านบาท |
| จำนวน | 8,788 | ล้านบาท |
| จำนวน | 83,638 | ล้านบาท |
| จำนวน | 9,530 | ล้านบาท |
| จำนวน | 74,108 | ล้านบาท |

ในระหว่างปีได้มีการไถ่ถอนหุ้นกู้
คงเหลือ ณ วันสิ้นงวด

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทมีหุ้นกู้คงเหลือ 74,108 ล้านบาท โอนเป็นหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี จำนวน 9,085 ล้านบาท คงเหลือหนี้สินระยะยาว จำนวน 65,023 ล้านบาท

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

8.17 หนี้สินหมุนเวียนอื่น - อื่น ๆ

หน่วย : ล้านบาท

| | งบการเงินรวม | | งบการเงินเฉพาะบริษัท | |
|---|-----------------|-----------------|----------------------|------------------|
| | 2562 | 2561 | 2562 | 2561 |
| เจ้าหนี้ค่าธรรมเนียมนามบิน | 4,456.09 | 5,508.54 | 4,456.09 | 5,508.54 |
| รายได้รอดตัดบัญชี | 4.81 | 4.42 | 4.13 | 4.13 |
| ภาษีรอนำส่ง | 306.92 | 594.00 | 301.70 | 593.42 |
| เจ้าหนี้ค่าใช้จ่ายพนักงานท้องถิ่นในต่างประเทศ | 530.95 | 570.09 | 530.95 | 570.09 |
| เงินมัดจำรับ | 803.10 | 888.76 | 792.71 | 878.27 |
| เจ้าหนี้พนักงาน | 2.66 | 3.03 | 2.66 | 3.03 |
| รายได้รับล่วงหน้า | 93.54 | 341.59 | 93.54 | 341.59 |
| เจ้าหนี้สินทรัพย์รอเรียกเก็บ | 85.46 | 86.87 | 85.46 | 86.87 |
| เจ้าหนี้อื่น ๆ | 2,245.03 | 1,053.57 | 2,301.49 | 2,298.05 |
| รวม | 8,528.56 | 9,050.87 | 8,568.73 | 10,283.99 |

8.18 เงินกองทุนบำเหน็จพนักงาน

บริษัทได้จัดตั้งกองทุนบำเหน็จพนักงานบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) โดยจ่ายสมทบกองทุนฯ ในอัตราร้อยละ 10 ของเงินเดือนพนักงาน บริษัทแสดงสินทรัพย์ หนี้สิน และยอดคงเหลือของกองทุนฯ ในงบแสดงฐานะการเงินของบริษัท รวมทั้งรับรู้ดอกผลและค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการดำเนินงานกองทุนฯ เป็นรายได้และค่าใช้จ่ายของบริษัท รายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

| | 2562 | 2561 |
|----------------------|-----------------|-----------------|
| เงินฝากธนาคาร | 3,858.53 | 3,970.42 |
| อื่น ๆ | 29.73 | 24.26 |
| รวม | 3,888.26 | 3,994.68 |
| หนี้สินหมุนเวียนอื่น | 214.51 | 169.69 |
| กองทุนเงินบำเหน็จ | 3,673.75 | 3,824.99 |
| รวม | 3,888.26 | 3,994.68 |

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 กองทุนฯ มียอดคงเหลือ 3,673.75 ล้านบาท เท่ากับยอดภาระผูกพันของบริษัทที่จะต้องจ่ายให้พนักงาน (ในงวดบัญชีนี้ บริษัทจ่ายสมทบกองทุนบำเหน็จพนักงานเป็นจำนวนเงิน 150.72 ล้านบาท และหักกับยอดจ่ายสมทบตามภาระผูกพันจำนวนเงิน 44.56 ล้านบาท คงเหลือเป็นจำนวนเงิน 106.16 ล้านบาท)

8.19 ประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน งบการเงินเฉพาะบริษัท

ประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน แบ่งเป็น 5 โครงการ ประกอบด้วย

8.19.1 การจ่ายเงินตอบแทนความชอบในการทำงาน

บริษัทให้ผลประโยชน์สำหรับพนักงานเกษียณอายุได้รับเงินค่าตอบแทนความชอบในการทำงาน โดยพนักงานที่มีอายุงานตั้งแต่ 5 ปี แต่ไม่ถึง 15 ปี จะได้รับค่าตอบแทนเท่ากับอัตราเงินเดือนค่าจ้างสุดท้าย 180 วัน พนักงานที่มีอายุงานตั้งแต่ 15 ปี แต่ไม่ถึง 20 ปีจะได้รับเงินค่าตอบแทนเท่ากับอัตราเงินเดือนค่าจ้างสุดท้าย 300 วัน และพนักงานที่มีอายุงานตั้งแต่ 20 ปี ขึ้นไป ได้รับเงินค่าตอบแทนเท่ากับอัตราเงินเดือนค่าจ้างสุดท้าย 400 วัน

8.19.2 ผลประโยชน์ค่ารักษาพยาบาลหลังเกษียณ

บริษัทให้ผลประโยชน์สำหรับพนักงานที่เกษียณอายุ และพนักงานที่ได้รับอนุมัติให้เกษียณอายุ ก่อนกำหนด รวมทั้งคู่สมรสและบุตรอายุต่ำกว่า 20 ปีบริบูรณ์ที่ยังมิได้สมรสมีสิทธิเข้ารับการรักษายาบาล ณ สถานพยาบาลของบริษัททุกแห่งได้โดยไม่เสียค่าใช้จ่ายใด ๆ

8.19.3 การจ่ายเงินค่าชดเชยวันหยุดพักผ่อนประจำปี

บริษัทให้ผลประโยชน์สำหรับพนักงานที่เกษียณอายุและพนักงานที่ได้รับอนุมัติให้เกษียณอายุก่อนกำหนด ได้รับเงินค่าชดเชยวันหยุดพักผ่อนประจำปีของพนักงานตามจำนวนวันที่เหลืออยู่ในแต่ละปีและสะสมได้ไม่เกิน 3 ปีติดต่อกัน

8.19.4 ผลตอบแทนพนักงานระยะยาว (แหวน - เข็ม)

บริษัทจะมอบรางวัลให้แก่พนักงานที่ได้ปฏิบัติงานครบ 15 ปี และครั้งต่อไปจะมอบให้เมื่อพนักงานปฏิบัติงานครบ 25 ปี และ 35 ปี

8.19.5 บัตรโดยสารฟรီးหลังเกษียณ

บริษัทให้ผลประโยชน์สำหรับพนักงานที่ทำงานกับบริษัทมาครบ 15 ปี มีสิทธิขอบัตรโดยสารฟรีประเภทสำรองที่นั่งได้ เฉพาะเส้นทางที่บริษัททำการบินได้ 1 เที่ยวบิน และหากพนักงานยังคงทำงานอยู่กับบริษัทจะใช้สิทธินี้ได้อีกทุกรอบ 5 ปี ภายหลังจากวันที่มีสิทธิครั้งก่อนและพนักงานสามารถเก็บสะสมสิทธิไว้ใช้เมื่อใดก็ได้

การเปลี่ยนแปลงในมูลค่าปัจจุบันของประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน

| | งบการเงินรวม | | งบการเงินเฉพาะบริษัท | |
|---|--------------|-----------|----------------------|-----------|
| | 2562 | 2561 | 2562 | 2561 |
| ประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน ณ วันต้นงวด | 13,575.42 | 12,594.37 | 13,493.26 | 12,573.33 |
| ปรับปรุงภาวะผูกพันผลประโยชน์พนักงาน | - | 133.14 | - | 133.14 |
| ต้นทุนบริการในปัจจุบัน | 533.84 | 556.06 | 494.69 | 496.38 |
| ต้นทุนดอกเบี้ย | 378.93 | 397.68 | 377.05 | 396.24 |
| ต้นทุนบริการในอดีต | 2,697.22 | - | 2,689.13 | - |
| ผลประโยชน์ที่จ่าย | (393.00) | (372.98) | (390.69) | (372.98) |
| ขาดทุน(กำไร)จากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย | (12.55) | 267.15 | - | 267.15 |
| ประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน ณ วันสิ้นงวด | 16,779.86 | 13,575.42 | 16,663.44 | 13,493.26 |

หน่วย : ล้านบาท

ข้อสมมติในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย

| | 2562 | 2561 |
|------------------------------|---------------|---------------|
| อัตราคิดลด | 2.75% - 3.50% | 2.75% - 3.50% |
| อัตราเงินเฟ้อ | 1.75% | 1.75% |
| อัตราการขึ้นเงินเดือน | 3.0% - 7.0% | 3.0% - 7.0% |
| อัตราการหมุนเวียนของพนักงาน | 0.0% - 9.0% | 0.0% - 9.0% |
| อัตราเงินเพื่อค่ารักษาพยาบาล | 6.0% | 6.0% |
| อัตรามรณะ | TMO17 | TMO17 |

การวิเคราะห์ความอ่อนไหวของข้อสมมติหลักในการคำนวณ

การประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงานตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย มีความอ่อนไหวเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงของข้อสมมติต่าง ๆ ที่ใช้ในการคำนวณ การเปลี่ยนแปลงข้อสมมติอาจเกิดขึ้นได้จากการเปลี่ยนแปลงของสถานะเศรษฐกิจ และประชากรในโครงการผลประโยชน์ โดยการเปลี่ยนแปลงในข้อสมมติแต่ละข้อนั้นเกิดขึ้นแยกจากกัน

ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติหลักต่อมูลค่าปัจจุบันของประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

| | การเปลี่ยนแปลงมูลค่าปัจจุบันของประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน | |
|------------------------------|--|---------------|
| | อัตราเพิ่มขึ้น 1 % | อัตราลดลง 1 % |
| อัตราคิดลด | (1,415.59) | 1,737.21 |
| อัตรารายขึ้นเงินเดือน | 1,094.01 | (957.82) |
| อัตราเงินเพื่อค่ารักษาพยาบาล | 814.98 | (619.56) |

เมื่อวันที่ 26 กันยายน 2562 ประกาศคณะกรรมการแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ เรื่อง มาตรฐานขั้นต่ำของสภาพการจ้างในรัฐวิสาหกิจ (ฉบับที่ 4) ได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ซึ่งได้กำหนดอัตราค่าชดเชยเพิ่มเติมกรณีนายจ้างเลิกจ้างสำหรับลูกจ้างซึ่งทำงานติดต่อกันครบ 20 ปีขึ้นไปให้มีสิทธิได้รับค่าชดเชยไม่น้อยกว่าค่าจ้างอัตราสุดท้ายจำนวน 400 วัน โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 27 กันยายน 2562 เป็นต้นไป โดยให้มีผลกับลูกจ้างที่เกษียณอายุตั้งแต่วันที่ 30 กันยายน 2562 เป็นต้นไป การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวถือเป็นการแก้ไขโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงาน และมีผลกระทบต่อบริษัทตั้งประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานเพิ่มขึ้นจำนวน 2,689.13 ล้านบาท บริษัทได้บันทึกผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวโดยรับรู้ต้นทุนบริการในอดีตเป็นค่าใช้จ่ายทันทีในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จในระหว่างงวดปัจจุบัน

พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2562 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 5 เมษายน 2562 ได้กำหนดอัตราค่าชดเชยเพิ่มเติมกรณีนายจ้างเลิกจ้างสำหรับลูกจ้างซึ่งทำงานติดต่อกันครบ 20 ปี ขึ้นไป ให้มีสิทธิได้รับค่าชดเชยไม่น้อยกว่าค่าจ้างอัตราสุดท้าย 400 วัน กฎหมายดังกล่าวมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 5 พฤษภาคม 2562 เป็นต้นไป พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงานดังกล่าวมีผลบังคับใช้กับบริษัทย่อยของบริษัท ซึ่งบริษัทย่อยได้บันทึกผลกระทบดังกล่าวแล้ว ในงวดที่กฎหมายมีผลบังคับใช้

8.20 ประมาณการหนี้สินระยะยาว

หน่วย : ล้านบาท

| | งบการเงินรวม | | งบการเงินเฉพาะบริษัท | |
|--------------------------------------|--------------|-----------|----------------------|-----------|
| | 2562 | 2561 | 2562 | 2561 |
| ประมาณการหนี้สินระยะยาว ณ วันต้นงวด | 14,708.09 | 10,310.08 | 13,093.93 | 9,318.99 |
| รายการเคลื่อนไหวสำหรับงวด | 1,257.46 | 4,398.01 | 928.64 | 3,774.94 |
| ประมาณการหนี้สินระยะยาว ณ วันสิ้นงวด | 15,965.55 | 14,708.09 | 14,022.57 | 13,093.93 |

ประมาณการหนี้สินระยะยาว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 (งบการเงินเฉพาะบริษัท) ประกอบด้วย

บริษัทรับรู้รายการประมาณการหนี้สินระยะยาว ค่าซ่อมแซมและบำรุงอากาศยาน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวนเงิน 14,022.57 ล้านบาท เป็นรายการสำรองค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน เครื่องยนต์เครื่องบิน และส่วนประกอบอื่น ๆ สำหรับรายการซ่อมที่จะต้องจ่ายเงินในอนาคตตามสัญญา ทั้งนี้ เพื่อรับรู้ภาระผูกพันภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน ในการซ่อมบำรุงเครื่องบิน เครื่องยนต์เครื่องบิน และส่วนประกอบอื่น ๆ ตลอดอายุสัญญาเช่า รวมถึงการเตรียมสภาพเครื่องบินก่อนการส่งมอบคืนตามที่ผู้ให้เช่ากำหนดเมื่อสิ้นสุดสัญญาเช่า โดยมีข้อสมมติในการประมาณการค่าซ่อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตามชั่วโมงบินรอบการบิน รอบการซ่อมใหญ่ และอายุสัญญาเช่า บันทึกคิดคำนวณตามสัดส่วนระยะเวลาที่บริษัทใช้งาน ประกอบด้วย

การสำรองค่าซ่อมใหญ่เครื่องบินและส่วนประกอบอื่น ๆ จำนวนเงิน 6,642.59 ล้านบาท เครื่องยนต์เครื่องบิน จำนวนเงิน 7,206.55 ล้านบาท (เครื่องยนต์เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน จำนวนเงิน 3,990.42 ล้านบาท และภายใต้สัญญาเช่าการเงิน จำนวนเงิน 3,216.13 ล้านบาท) และค่าซ่อมบำรุงเพื่อเตรียมสภาพเครื่องบินเมื่อส่งมอบคืนตามสัญญาเช่า จำนวนเงิน 173.43 ล้านบาท

8.21 เงินปันผลจ่าย

ที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2562 เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2562 มีมติอนุมัติจ่ายเงินปันผลสำหรับผลการดำเนินงานประจำปี 2561

8.22 ทุนเรือนหุ้น

บริษัทมีทุนจดทะเบียนหุ้นสามัญ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 2,698.90 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท รวมเป็นทุนจดทะเบียน 26,989.00 ล้านบาท ทุนที่ออกและชำระแล้วจำนวน 21,827.72 ล้านบาท

8.23 การโอนขาดเขตผลขาดทุนสะสม

เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2562 ที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2562 ได้มีมติอนุมัติการโอนทุนสำรองตามกฎหมายจำนวน 2,691,275,568 บาท และสำรองส่วนล้ำมูลค่าหุ้นจำนวน 25,545,316,308 บาท รวมทั้งสิ้น 28,236,591,876 บาท เพื่อชดเชยผลขาดทุนสะสมของบริษัท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทมีผลขาดทุนสะสมจำนวน 28,533,077,895 บาท ซึ่งผู้บริหารได้แจ้งเจตนาที่จะโอนทุนสำรองตามกฎหมายและสำรองส่วนล้ำมูลค่าหุ้นเพื่อชดเชยผลขาดทุนสะสมจำนวนดังกล่าว ตั้งแต่ไตรมาสที่ 1 ปี 2562 ในที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2562 โดยระบุว่าหากล้างผลขาดทุนสะสมแล้วจะทำให้ผลขาดทุนสะสมคงเหลือจำนวน 296,486,019 บาท แต่ด้วยผลกระทบจากการใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 เรื่อง รายได้จากสัญญาที่ทำกับลูกค้า ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562 ทำให้ผลขาดทุนสะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 จำนวน 28,533,077,895 บาท ต้องปรับปรุงรับรู้กำไรสะสมเพิ่มขึ้นจำนวน 2,159,465,173 บาท ส่งผลให้ผลขาดทุนสะสมคงเหลือเพียงจำนวน 26,373,612,722 บาท ที่จะสามารถโอนทุนสำรองตามกฎหมายจำนวน 2,691,275,568 บาท และสำรองส่วนล้ำมูลค่าหุ้นอีกเพียงจำนวน 23,682,337,154 บาท มาชดเชยผลขาดทุนสะสมจำนวน 26,373,612,722 บาท ได้ ซึ่งบริษัทได้แสดงรายการโอนผลขาดทุนสะสมดังกล่าวแล้วในไตรมาสที่ 1 ปี 2562 การบันทึกรายการโอนดังกล่าวเป็นเพียงการโอนบัญชีในส่วนของผู้ถือหุ้นเท่านั้น ไม่มีผลกระทบต่อยอดรวมของส่วนผู้ถือหุ้นของบริษัทแต่อย่างใด โดยมีรายละเอียดการโอนขาดทุนสะสมดังต่อไปนี้

หน่วย : บาท

| รายการ | ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินเดิม | ผลกระทบจากการใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 | ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2562 ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่ | โอนชดเชยผลขาดทุนสะสม | ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2562 |
|--------------------|--|---|---|----------------------|-----------------------------------|
| ทุนสำรองตามกฎหมาย | 2,691,275,568 | - | 2,691,275,568 | (2,691,275,568) | - |
| ส่วนเกินมูลค่าหุ้น | 25,545,316,308 | - | 25,545,316,308 | (23,682,337,154) | 1,862,979,154 |
| ขาดทุนสะสม | (28,533,077,895) | 2,159,465,173 | (26,373,612,722) | 26,373,612,722 | - |

8.24 รายได้อื่น ๆ

หน่วย : ล้านบาท

| รายการ | งบการเงินรวม | | งบการเงินเฉพาะบริษัท | |
|---|-----------------|-----------------|----------------------|-----------------|
| | 2562 | 2561 | 2562 | 2561 |
| กำไรจากการจำหน่ายทรัพย์สิน | - | 786.59 | - | 786.57 |
| เงินปันผลจากบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทอื่น | 1.18 | 1.20 | 331.77 | 346.16 |
| รายได้จากการให้บริการอื่นของฝ่ายซ่อมบำรุงอากาศยาน | 666.99 | 566.22 | 666.99 | 566.22 |
| รายได้ค่าปรับจากการส่งมอบเครื่องบินล่าช้า | - | 133.24 | - | 133.24 |
| รายได้ค่าปรับอื่น ๆ | 146.45 | 393.06 | 146.45 | 393.06 |
| รายได้จากการให้บริการห้องรับรองลูกค้า | 94.91 | 116.80 | 94.91 | 116.80 |
| รายได้จากการให้บริการสายการบินไทยสมายล์ | - | - | 42.61 | 53.78 |
| รายได้ค่าบริการจัดการที่สนามบินสุวรรณภูมิ | 77.63 | 67.36 | 77.63 | 67.36 |
| รายได้ค่าบริการผู้โดยสารสายการบินอื่นที่สนามบินสุวรรณภูมิ | 89.42 | 106.73 | 89.42 | 106.73 |
| รายได้จากการให้บริการ Internet บนเครื่องบิน | 26.19 | 16.61 | 26.19 | 16.61 |
| รายได้จากการจำหน่ายเงินลงทุน | - | 656.96 | - | 697.50 |
| รายได้เงินชดเชยจากการประกันภัยทรัพย์สินและประกันภัยบุคคล | 92.00 | 263.46 | 92.00 | 263.46 |
| รายได้จากค่าธรรมเนียมสนามบินที่เรียกเก็บผู้โดยสารอื่น ๆ | 1,976.56 | - | 1,976.56 | - |
| | 594.92 | 426.35 | 554.26 | 426.47 |
| รวม | 3,766.25 | 3,534.58 | 4,098.79 | 3,973.96 |

ในงวดปีบัญชีนี้บริษัทได้ปรับปรุงบัญชีหนี้สินค่าธรรมเนียมสนามบินมารู้เป็นรายได้อื่น ๆ (รายได้จากค่าธรรมเนียมสนามบินที่เรียกเก็บผู้โดยสาร) จำนวนเงิน 1,976.56 ล้านบาท ซึ่งเป็นข้อผิดพลาดที่ไม่มีสาระสำคัญในงวดก่อน ๆ ตามที่ได้อธิบายในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 4.1

8.25 ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน

หน่วย : ล้านบาท

| รายการ | งบการเงินรวม | | งบการเงินเฉพาะบริษัท | |
|--------------------------|------------------|------------------|----------------------|------------------|
| | 2562 | 2561 | 2562 | 2561 |
| ค่าใช้จ่ายบุคลากร | 27,865.51 | 30,073.47 | 27,134.28 | 29,228.68 |
| ผลประโยชน์พนักงาน | 3,216.99 | 713.90 | 3,170.18 | 652.78 |
| ค่าตอบแทนผู้บริหารบริษัท | 71.85 | 68.36 | 65.54 | 61.07 |
| ค่าตอบแทนกรรมการบริษัท | 17.30 | 18.88 | 14.50 | 15.67 |
| รวม | 31,171.65 | 30,874.61 | 30,384.50 | 29,958.20 |

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

ในงวดปีบัญชีนี้บริษัทได้ปรับปรุงรายการค่าใช้จ่ายเงินทดแทนวันหยุดประจำปีที่ได้รับรู้รายการเป็นค่าใช้จ่ายบุคลากรในงบการเงินปีที่ผ่านมา จำนวนเงิน 1,261.53 ล้านบาท โดยปรับลดค่าใช้จ่ายบุคลากรในงวดปีนี้ ซึ่งเป็นข้อผิดพลาดที่ไม่มีสาระสำคัญในงวดก่อน ๆ ตามที่ได้อธิบายในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 4.2

ผลประโยชน์พนักงานสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562 ได้รวมต้นทุนบริการในอดีตตามประกาศคณะกรรมการแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ เรื่อง มาตรฐานขั้นต่ำของสภาพการจ้างในรัฐวิสาหกิจ (ฉบับที่ 4) จำนวนเงิน 2,689.13 ล้านบาท ตามที่ได้อธิบายในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8.19

8.26 ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบิน

หน่วย : ล้านบาท

| รายการ | 2562 | | 2561 | |
|-------------|-------|-----------|-------|-----------|
| | จำนวน | จำนวนเงิน | จำนวน | จำนวนเงิน |
| เครื่องบิน | 15 | 381.32 | 19 | 3,064.02 |
| เครื่องยนต์ | 10 | 74.39 | 10 | 85.95 |
| รวม | | 455.71 | | 3,149.97 |

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบินและเครื่องยนต์อะไหล่ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวนเงิน 455.71 ล้านบาท ประกอบด้วยผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบิน A300-600 จำนวน 1 ลำ A330-300 จำนวน 4 ลำ, A340-500 จำนวน 3 ลำ, A340-600 จำนวน 2 ลำ, B737-400 จำนวน 3 ลำ และ B747-400 จำนวน 2 ลำ รวม 15 ลำ จำนวนเงิน 381.32 ล้านบาท และผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องยนต์อะไหล่ PW4158 จำนวน 5 เครื่องยนต์ TRENT553 จำนวน 1 เครื่องยนต์ TRENT556 จำนวน 2 เครื่องยนต์ CFM56-3C1 จำนวน 2 เครื่องยนต์ รวม 10 เครื่องยนต์ จำนวนเงิน 74.39 ล้านบาท

8.27 ค่าใช้จ่ายอื่น

หน่วย : ล้านบาท

| รายการ | งบการเงินรวม | | งบการเงินเฉพาะบริษัท | |
|--|--------------|-----------|----------------------|----------|
| | 2562 | 2561 | 2562 | 2561 |
| ค่าเช่าสำนักงานและสาธารณูปโภค | 2,554.69 | 2,511.05 | 2,554.69 | 2,511.05 |
| ค่าเครื่องใช้สำนักงาน | 133.15 | 155.16 | 133.15 | 155.16 |
| ค่าซ่อมแซมอาคารและอุปกรณ์ | 624.65 | 689.49 | 624.65 | 689.49 |
| ค่าจ้างแรงงานภายนอก | 2,124.68 | 2,020.61 | 2,124.68 | 2,020.61 |
| ค่าที่ปรึกษาและบริการ | 587.92 | 636.39 | 587.92 | 636.39 |
| ค่าดำเนินคดีการป้องกันการค้าที่ไม่เป็นธรรม | 4.72 | 38.65 | 4.72 | 38.65 |
| ค่าเช่าและบำรุงรักษาอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ | 626.49 | 674.99 | 626.49 | 674.99 |
| ค่าเช่าเครื่องมืออุปกรณ์สื่อสารและอุปกรณ์สำนักงาน | 232.07 | 230.97 | 232.07 | 230.97 |
| ค่าเดินทางและยานพาหนะ | 530.42 | 567.23 | 530.42 | 567.23 |
| ค่าสิทธิประโยชน์ | 398.72 | 419.51 | 398.72 | 419.51 |
| ค่าเสียหายให้ลูกค้า | 327.29 | 342.16 | 327.29 | 342.16 |
| ค่าเผื่ออะไหล่เครื่องบินที่เสื่อมสภาพและไม่ได้ใช้งาน | 156.87 | 403.47 | 156.87 | 403.47 |
| ค่าใช้จ่ายการระวางขนส่งสินค้าพัสดุภัณฑ์ | 209.86 | 222.64 | 209.86 | 222.64 |
| ค่าใช้จ่ายร่วมลงทุนในกลุ่ม STAR ALLIANCE | 56.26 | 53.83 | 56.26 | 53.83 |
| ภาษีการค้าและภาษีโรงเรือน | 224.56 | 244.27 | 224.56 | 244.27 |
| หนี้สูญและหนี้สงสัยจะสูญ | 62.28 | 176.39 | 62.55 | 176.19 |
| ค่าบริการในการใช้ระบบ IT HOSTING | 96.92 | 79.62 | 96.92 | 79.62 |
| ค่าปรับและดอกเบี้ย | 107.70 | 33.47 | 107.70 | 33.47 |
| ค่ากองทุนส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการ | 20.46 | 21.56 | 20.46 | 21.56 |
| ค่าขนส่งทางบก ทางเรือ ทางอากาศ | 126.24 | 132.15 | 126.24 | 132.15 |
| ขาดทุนจากการจำหน่ายทรัพย์สิน | 28.55 | - | 28.30 | - |
| อื่น ๆ | 805.62 | 589.59 | 257.43 | 166.26 |
| รวม | 10,040.12 | 10,243.20 | 9,491.95 | 9,819.67 |

8.28 การส่งเสริมการลงทุน งบการเงินเฉพาะบริษัท

บริษัทได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุน สำหรับการดำเนินการขนส่งทางอากาศของเครื่องบินโดยสาร ประกอบด้วย กิจกรรมการขนส่งผู้โดยสารและกิจกรรมการขนส่งสินค้า 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 2562 และ 2561 มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

| รายได้จากการขายหรือการให้บริการ | งบการเงินเฉพาะบริษัท | |
|---------------------------------------|----------------------|------------|
| | 2562 | 2561 |
| กิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน | 96,486.03 | 110,196.49 |
| กิจการที่ไม่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน | 77,844.36 | 77,720.24 |
| รวมรายได้จากการขายหรือการให้บริการ | 174,330.39 | 187,916.73 |

8.29 กำไร(ขาดทุน)ต่อหุ้น

กำไร(ขาดทุน)ต่อหุ้นชั้นพื้นฐานคำนวณโดยหารกำไรหรือขาดทุนที่เป็นส่วนของบริษัทใหญ่ด้วยจำนวนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้นสามัญที่ถือโดยผู้ถือหุ้นในระหว่างงวด

หน่วย : ล้านบาท/ล้านหุ้น

| | งบการเงินรวม | | งบการเงินเฉพาะบริษัท | |
|--|---------------|---------------|----------------------|---------------|
| | 2562 | 2561 | 2562 | 2561 |
| ขาดทุนที่เป็นส่วนของบริษัทใหญ่ | (12,042.41) | (11,625.17) | (11,875.51) | (8,064.27) |
| 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 |
| ขาดทุนต่อหุ้นชั้นพื้นฐาน(บาท) | (5.52) | (5.33) | (5.44) | (3.69) |

8.30 ส่วนงานดำเนินงาน

ปัจจัยในการกำหนดส่วนงาน

บริษัทกำหนดส่วนงานที่รายงานตามลักษณะของผลิตภัณฑ์และบริการ โดยผู้บริหารพิจารณาจากโครงสร้างองค์กร ซึ่งสอดคล้องกับการดำเนินกิจการด้านการบินพาณิชย์

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

เกณฑ์การวัดมูลค่า

บริษัทบันทึกรายการโอนรายได้ระหว่างส่วนงานด้วยราคาที่ขายให้กับลูกค้าที่ไม่เกี่ยวข้องกับบริษัทหักส่วนลดส่วนงานหน่วยธุรกิจด้านการบริการลูกค้าภาคพื้นบันทึกด้วยราคาต้นทุนหักส่วนลด ส่วนงานกิจการอื่น ๆ บันทึกด้วยราคาต้นทุนงบประมาณ และบริษัทได้ตัดบัญชีรายการโอนระหว่างกันดังกล่าวในการจัดทำงบการเงินรวม

กำไร(ขาดทุน)ก่อนภาษีเงินได้ของแต่ละส่วนงานเกิดขึ้นจากรายได้รวมหักต้นทุน และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานสินทรัพย์ของส่วนงาน เป็นสินทรัพย์ที่ใช้ดำเนินงานหรือเกี่ยวข้องกับกิจการนั้น ๆ
หนี้สินของส่วนงาน เป็นหนี้สินในการดำเนินงานหรือเกี่ยวข้องกับกิจการนั้น ๆ

8.30.1 ข้อมูลทางการเงินจำแนกตามส่วนงาน มีรายละเอียดดังนี้

งบการเงินรวม
งบกำไรขาดทุน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562

หน่วย : ล้านบาท

| | กิจการขนส่งทางอากาศ | | หน่วยธุรกิจ | | กิจการอื่น ๆ | | รวมทั้งสิ้น | |
|---|---------------------|---------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|---------------------|---------------------|
| | 2562 | 2561 | 2562 | 2561 | 2562 | 2561 | 2562 | 2561 |
| รายได้ภายนอก | 166,827.59 | 182,595.58 | 10,850.26 | 10,639.52 | 2,601.78 | 2,730.04 | 180,279.63 | 195,965.14 |
| รายได้(ค่าใช้จ่าย)ระหว่าง ส่วนงาน | (14,612.17) | (14,441.58) | 9,694.70 | 9,940.86 | 4,917.47 | 4,500.72 | - | - |
| ดอกเบี้ยรับ | 190.04 | 170.08 | - | - | 6.09 | 5.29 | 196.13 | 175.37 |
| ผลกำไร(ขาดทุน)จากอัตรา แลกเปลี่ยนเงินตรา ต่างประเทศ | 4,583.99 | 890.34 | - | - | (144.73) | 20.51 | 4,439.26 | 910.85 |
| รายได้อื่น ๆ | 3,863.10 | 3,362.28 | 87.24 | 110.43 | 89.09 | 61.87 | 4,039.43 | 3,534.58 |
| รวมรายได้ | 160,852.55 | 172,576.70 | 20,632.20 | 20,690.81 | 7,469.70 | 7,318.43 | 188,954.45 | 200,585.94 |
| ค่าเสื่อมเครื่องบิน | (50,804.82) | (56,261.52) | - | - | (3,870.37) | (3,834.16) | (54,675.19) | (60,095.68) |
| ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์ พนักงาน | (17,606.75) | (17,551.61) | (7,284.43) | (7,340.17) | (6,280.47) | (5,982.83) | (31,171.65) | (30,874.61) |
| ค่าบริการการบิน | (19,374.64) | (20,841.71) | (44.98) | (45.99) | (1,638.64) | (1,277.15) | (21,058.26) | (22,164.85) |
| ค่าเสื่อมราคาและค่าตัด จำหน่าย | (15,488.28) | (17,724.36) | (395.57) | (379.43) | (903.36) | (941.57) | (16,787.21) | (19,045.36) |
| ผลขาดทุนจากการด้อยค่า ของสินทรัพย์และ เครื่องบิน | (633.92) | (3,458.98) | - | - | - | - | (633.92) | (3,458.98) |
| ค่าใช้จ่ายอื่น | (56,198.78) | (58,607.47) | (7,466.52) | (7,420.53) | (7,333.55) | (5,494.03) | (70,998.85) | (71,522.03) |
| ต้นทุนทางการเงิน | (4,440.77) | (4,507.46) | - | - | - | - | (4,440.77) | (4,507.46) |
| ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงิน ลงทุนในบริษัทร่วม | (223.20) | (522.83) | - | - | - | - | (223.20) | (522.83) |
| รวมค่าใช้จ่าย | (164,771.16) | (179,475.94) | (15,191.50) | (15,186.12) | (20,026.39) | (17,529.74) | (199,989.05) | (212,191.80) |
| กำไร(ขาดทุน)ก่อนภาษี เงินได้ | (3,918.61) | (6,899.24) | 5,440.70 | 5,504.69 | (12,556.69) | (10,211.31) | (11,034.60) | (11,605.86) |
| รายได้(ค่าใช้จ่าย)ภาษีเงินได้ | (964.41) | 68.29 | - | - | (17.46) | (31.56) | (981.87) | 36.73 |
| กำไร(ขาดทุน)ของส่วนงาน | (4,883.02) | (6,830.95) | 5,440.70 | 5,504.69 | (12,574.15) | (10,242.87) | (12,016.47) | (11,569.13) |

สินทรัพย์และหนี้สิน
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562

หน่วย : ล้านบาท

| | กิจการขนส่งทางอากาศ | | หน่วยธุรกิจ | | กิจการอื่น ๆ | | รวมทั้งสิ้น | |
|--|---------------------|------------|-------------|----------|--------------|-----------|-------------------|-------------------|
| | 2562 | 2561 | 2562 | 2561 | 2562 | 2561 | 2562 | 2561 |
| สินทรัพย์หมุนเวียน | 42,132.75 | 37,573.83 | 667.59 | 715.55 | 2,892.55 | 5,318.76 | 45,692.89 | 43,608.14 |
| เงินลงทุนในบริษัทร่วมและ เงินลงทุนระยะยาวอื่น | 2,160.66 | 2,364.71 | - | - | 4.25 | 4.01 | 2,164.91 | 2,368.72 |
| ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ | 159,314.64 | 171,791.37 | 5,340.44 | 5,225.78 | 2,462.48 | 2,581.53 | 167,117.56 | 179,598.68 |
| สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น | 35,901.04 | 35,816.83 | 0.06 | 0.01 | 1,947.45 | 1,388.94 | 37,848.55 | 37,205.78 |
| สินทรัพย์ที่ไม่ได้ปันส่วน | - | - | - | - | - | - | 3,841.24 | 5,939.88 |
| สินทรัพย์รวม | | | | | | | 256,665.15 | 268,721.20 |
| หนี้สินหมุนเวียน | 74,747.40 | 75,829.13 | 432.19 | 499.29 | 8,052.92 | 11,316.10 | 83,232.51 | 87,644.52 |
| หนี้สินไม่หมุนเวียน | 157,025.89 | 157,210.15 | - | - | 3,506.48 | 2,146.28 | 160,532.37 | 159,356.43 |
| หนี้สินที่ไม่ได้ปันส่วน | - | - | - | - | - | - | 1,134.56 | 1,263.91 |
| หนี้สินรวม | | | | | | | 244,899.44 | 248,264.86 |

8.30.2 รายได้จำแนกตามบัญชีศาสตร์ มีรายละเอียดดังนี้
งบการเงินรวม

หน่วย : ล้านบาท

| สารบัญช | รายได้ภายในประเทศ | | | รายได้ต่างประเทศ | | | รายได้ค่า เช่า เช่า และอื่น ๆ | ดอกเบี้ยรับ | รายได้ | | | | รวม |
|----------------|-----------------------------|-------------|-------------|------------------|-----------|---------------------------------|--|-------------|---|--------------|---|--|-----|
| | กิจการ ขนส่ง ทางอากาศ | หน่วยธุรกิจ | กิจการอื่นๆ | เอเชีย | ยุโรป | ออสเตรเลีย และ นิวซีแลนด์ | | | พลาซ่า จากอัตรา แลกเปลี่ยน เงินตรา ต่างประเทศ | รายได้อื่น ๆ | กำไรจาก การ เปลี่ยน สัดส่วน เงินลงทุน | | |
| ม.ค. - ธ.ค. 62 | 10,968.04 | 10,850.25 | 2,601.78 | 91,447.11 | 49,999.32 | 14,024.50 | 4,439.26 | 196.13 | 3,766.25 | 273.18 | 188,954.45 | | |
| ม.ค. - ธ.ค. 61 | 11,576.61 | 10,639.52 | 2,730.03 | 100,255.28 | 53,691.60 | 16,309.26 | 910.85 | 175.37 | 3,534.58 | - | 200,585.94 | | |

8.31 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

ในงวดบัญชีนี้บริษัทจ่ายสมทบเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพ เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 1,214.70 ล้านบาท สำหรับสมาชิกที่มีอายุการทำงานไม่เกิน 20 ปี ในอัตราร้อยละ 9 ของเงินเดือน ส่วนที่มีอายุการทำงานเกิน 20 ปี ในอัตราร้อยละ 10 ของเงินเดือน

กองทุนสำรองเลี้ยงชีพบริหารงานโดยบริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน กรุงไทย จำกัด (มหาชน) บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน วรรณ จำกัด และบริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน พรินซิเพิล จำกัด

8.32 หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

8.32.1 บริษัทมีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น ที่มีได้แสดงในงบการเงิน ดังนี้

- บริษัทได้ขอให้ธนาคารในประเทศออกหนังสือค้ำประกันในวงเงิน 120.86 ล้านบาท และธนาคารต่างประเทศออกหนังสือค้ำประกันในวงเงิน 429.48 ล้านบาท โดยกรณีบริษัทผิดสัญญา ผู้รับหนังสือค้ำประกันสามารถเรียกร้องให้ธนาคารชำระหนี้แทนได้ และธนาคารในฐานะผู้ค้ำประกันซึ่งได้ชำระหนี้แล้วมีสิทธิที่จะไล่เบี้ยเอาคืนกับบริษัทในฐานะลูกหนี้เพื่อต้นเงินและดอกเบี้ยได้ในภายหลัง

- บริษัทถูกฟ้องร้องเป็นจำเลยในคดีพิพาทแรงงานเป็นจำนวน 13 คดี วงเงินประมาณ 103.56 ล้านบาท และถูกฟ้องร้องเป็นจำเลยในคดีเรียกค่าเสียหายในประเทศและต่างประเทศรวมวงเงินประมาณ 403.66 ล้านบาท

- ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 สำนักงานสาขาพนมเปญ ราชอาณาจักรกัมพูชา มีภาษีที่ถูกประเมินเพิ่มจากสรรพากรราชอาณาจักรกัมพูชากรณีการตีความข้อกฎหมายที่แตกต่างกัน สำหรับปี 2560 โดยประเมินจากภาษี 3 ประเภท ได้แก่ Tax on Profit, Specific Tax และ Withholding Tax รวมภาษีที่ถูกประเมินเพิ่มพร้อมเบี้ยปรับและดอกเบี้ยเป็นจำนวนเงิน 2.65 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือประมาณ 79.80 ล้านบาท ซึ่งบริษัททำหนังสือโต้แย้งการประเมินดังกล่าวโดยผ่านที่ปรึกษาภาษี ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาของกรมสรรพากร ราชอาณาจักรกัมพูชา

- บริษัทเป็นผู้ประกอบการในเขตปลอดอากรได้รับหนังสือขอให้ชี้แจงข้อเท็จจริงจากกรมศุลกากรที่ กค 0503(4)/621 ลงวันที่ 28 สิงหาคม 2560 ในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับความครบถ้วนของใบอนุญาตนำเข้าอาหารเข้ามาในราชอาณาจักร สำหรับสินค้าที่ควบคุมการนำเข้า โดยเจ้าหน้าที่กรมศุลกากรได้ประเมินค่าภาษีอากรที่ขาดตามใบขนสินค้าขาเข้า 252 ฉบับ แล้วพบว่า ราคาสินค้าจำนวน 492.73 ล้านบาท อากรขาเข้าจำนวน 244.36 ล้านบาท ภาษีสรรพสามิตจำนวน 754.47 ล้านบาท ภาษีเพื่อมหาดไทยจำนวน 75.45 ล้านบาท ภาษีมูลค่าเพิ่มจำนวน 109.69 ล้านบาท เงินบำรุงสำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพจำนวน 14.91 ล้านบาท และเงินบำรุงองค์การกระจายเสียงและแพร่ภาพสาธารณะแห่งประเทศไทยจำนวน 11.18 ล้านบาท บริษัทได้จัดส่งเอกสารเพิ่มเติมให้กรมศุลกากรเพื่อประกอบการพิจารณา และกำลังอยู่ระหว่างการพิจารณาของกรมศุลกากร

8.32.2 ความคับขันที่ละเมิดกฎหมายป้องกันการผูกขาด (Antitrust) โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. กรณีบริษัทถูกสายการบิน British Airways ซึ่งเป็นจำเลยในคดี Cargo Civil Case ในประเทศอังกฤษ ร้องขอใช้สิทธิไล่เบี้ย

บริษัทและสายการบินอื่น ๆ อีกกว่า 20 สายการบิน ถูกสายการบิน British Airways ซึ่งเป็นจำเลยหลักในคดีแพ่งที่ประเทศอังกฤษ ยื่นคำร้องขอต่อศาลเพื่อใช้สิทธิฟ้องไล่เบี้ยบริษัทตาม Part 20 แห่ง กฎหมายวิธีพิจารณาความประเทศอังกฤษ สืบเนื่องจากการที่สายการบิน British Airways ถูกกลุ่มโจทก์ฟ้องให้ชดเชยค่าเสียหายจากการกำหนดราคาค่าธรรมเนียมพิเศษ (Fuel Surcharge และ Security Surcharge) ในประเทศอังกฤษ ต่อมาศาลได้มีคำสั่งให้คู่ความทุกฝ่ายเข้าเจรจาประนีประนอมยอมความโดยวิธีการไกล่เกลี่ย และเมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2561 คู่ความทุกฝ่ายได้เข้าทำสัญญาประนีประนอมยอมความกันแล้ว โดยไม่มีการยอมรับผิดตามข้อกล่าวหาของโจทก์และ British Airways แต่อย่างไรก็ตาม หลังจากนี้ โจทก์และสายการบิน British Airways จะร่วมกันแจ้งการประนีประนอมยอมความและยุติคดีต่อศาล

อนึ่ง สายการบินทั้งหมดที่ถูกสายการบิน British Airways ใช้สิทธิฟ้องไล่เบี้ยเช่นเดียวกับบริษัทได้ดำเนินการเจรจาประนีประนอมในลักษณะเช่นเดียวกัน

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 ระหว่างสายการบินต่าง ๆ ในช่วงระหว่างปี 2542 - 2550 โดยกลุ่มบริษัทแอลจีได้ระบุจำนวนทุนทรัพย์ในคำฟ้องเป็นเงินจำนวน 404,000,000 วอน พร้อมดอกเบี้ย หรือประมาณ 12 ล้านบาท และได้สงวนสิทธิในการแก้ไขคำฟ้องเพื่อเพิ่มเติมจำนวนทุนทรัพย์หากกลุ่มบริษัทแอลจีสามารถพิสูจน์ได้ในภายหลัง ปัจจุบันคดีอยู่ในระหว่างการพิจารณาของศาล

3. กรณีบริษัทถูกสายการบิน 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 ตั้งแต่เมื่อวันที่ 24 ธันวาคม 2556 โดยกล่าวหาว่า สายการบินเหล่านี้ได้ร่วมกันกำหนดราคาค่าธรรมเนียมต่าง ๆ (คดีหลัก) อย่างไรก็ตาม บริษัทไม่ได้ถูกฟ้องเป็นจำเลยในคดีหลักด้วย หลังจากนั้น สายการบิน British Airways, Lufthansa และ Swiss International, KLM-AF, Korean Airlines และ Qantas Airways ซึ่งเป็นคู่ความในคดี Contribution Claim ได้ยื่นคำร้องขอใช้สิทธิไล่เบี่ยต่อบริษัทเพิ่มเติมเป็นอีกคดีหนึ่งต่อจากคดี Contribution Claim ข้างต้น (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

8.32.3 สัญญาเช่าพื้นที่และสัญญาอนุญาตให้ประกอบกิจการ ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง

สัญญาเช่าพื้นที่และสัญญาอนุญาตให้ประกอบกิจการระหว่าง บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) กับบริษัท สัญญาที่ 3-08/2552 ลงวันที่ 14 ธันวาคม 2553 มีกำหนดอายุสัญญา 3 ปี นับตั้งแต่วันที่ 28 กันยายน 2552 ถึงวันที่ 27 กันยายน 2555 ได้พ้นระยะเวลาการได้รับอนุญาตจากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ให้บริษัทเช่าพื้นที่และประกอบกิจการ ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง บริษัทอยู่ระหว่างการเจรจากับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เกี่ยวกับหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และอัตราค่าเช่าพื้นที่และค่าผลประโยชน์ตอบแทนจากการได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการที่จะกำหนดในสัญญาฉบับใหม่ บริษัทได้ชำระค่าเช่าพื้นที่และผลประโยชน์ตอบแทนฯ ตามอัตราที่ระบุในสัญญาเช่าพื้นที่และสัญญาอนุญาตให้ประกอบกิจการฉบับเดิม อย่างไรก็ตาม บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ขอสงวนสิทธิ์พิจารณาปรับค่าเช่าพื้นที่และค่าผลประโยชน์ตอบแทนขั้นต่ำเพิ่มขึ้น หากผลการพิจารณาการปรับเพิ่มค่าเช่าพื้นที่และค่าผลประโยชน์ตอบแทนขั้นต่ำแล้วเสร็จและมีอัตราสูงกว่าอัตราที่ระบุไว้ในสัญญาฉบับเดิม หรือหนังสือของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ที่แจ้งขยายอายุสัญญา

8.33 การป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด

ในปี 2562 บริษัทนำเงินกู้ยืมที่เป็นสกุลเงินต่างประเทศมาบริหารความผันผวนของกระแสเงินสดในอนาคตของรายได้ที่เป็นสกุลเงินต่างประเทศในอนาคตที่คาดการณ์ไว้ ทั้งนี้ กำไรหรือขาดทุนจากผลต่างอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ซึ่งเป็นผลจากความแตกต่างของอัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่กำหนดความสัมพันธ์ หรือ ณ วันที่เบิกเงินกู้ยืม (แล้วแต่วันใดเกิดขึ้นหลัง) จนถึงวันที่รายงาน กำไรหรือขาดทุนที่เกิดขึ้นจากการป้องกันความเสี่ยงส่วนที่มีประสิทธิผล จะบันทึกในองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้นในส่วนของผู้ถือหุ้น โดยรายการกำไรหรือขาดทุนดังกล่าวจะโอนเข้ากำไรหรือขาดทุนในงวดเดียวกันกับงวดที่รายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวรับรู้ในกำไรหรือขาดทุน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทรับรู้กำไรจำนวน 70.58 ล้านบาท จากการถือปฏิบัติตามการบัญชีป้องกันความเสี่ยงสำหรับธุรกรรมเงินกู้ต่างประเทศกับรายได้ที่เป็นสกุลเงินต่างประเทศในอนาคตที่คาดการณ์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 ระยะเวลาที่คาดว่ากระแสเงินสดของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงจะเกิดขึ้นและมีผลกระทบต่อกำไรหรือขาดทุน แสดงได้ดังนี้

งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท

หน่วย : ล้านบาท

| | 3 เดือน หรือน้อยกว่า | มากกว่า 3 เดือน ถึง 1 ปี | มากกว่า 1 ปี ถึง 5 ปี | มากกว่า 5 ปี | รวม |
|----------------|-------------------------|-----------------------------|--------------------------|-----------------|------------|
| กระแสเงินสดรับ | 6,787.77 | 16,584.29 | 126,766.60 | 396,841.49 | 546,980.15 |

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทแสดงกำไรจากการเปลี่ยนแปลงมูลค่ายุติธรรมของการป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสดเฉพาะส่วนที่มีประสิทธิผล จำนวน 819.13 ล้านบาท ในองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้นโดยจำนวนเงินดังกล่าวคาดว่าจะรับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จตลอดระยะเวลาของรายได้ในอนาคตที่คาดการณ์ตามตารางดังกล่าวข้างต้น

8.34 การเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน งบการเงินเฉพาะบริษัท

8.34.1 ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยในงบการเงิน เกิดจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราดอกเบี้ยในตลาดที่อาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัททั้งในปัจจุบันและอนาคต

ตารางแสดงอัตราดอกเบี้ยถ่วงเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (Weighted Average Interest Rate) และจำนวนหนี้สินทางการเงิน

ปี 2562

หน่วย : ล้านบาท

| หนี้สิน ทางการเงิน | อัตรา ดอกเบี้ย ถ่วง น้ำหนัก | จำนวนเงินกู้คงเหลือ ตามสัญญาดอกเบี้ยลอยตัว | | | จำนวนเงินกู้คงเหลือ ตามสัญญาดอกเบี้ยคงที่ | | | ยอดรวม |
|-----------------------|--------------------------------------|---|------------|--------------|--|------------|--------------|------------|
| | | น้อยกว่า 1 ปี | 1 ถึง 5 ปี | มากกว่า 5 ปี | น้อยกว่า 1 ปี | 1 ถึง 5 ปี | มากกว่า 5 ปี | |
| แยกตามสกุลเงิน | | | | | | | | |
| ดอลลาร์สหรัฐ | 3.98 | 1,515.70 | 6,207.82 | 5,541.23 | - | - | - | 13,264.75 |
| เยนญี่ปุ่น | 1.08 | 1,810.92 | 6,405.85 | 3,552.06 | - | - | - | 11,768.83 |
| เงินยูโร | 1.52 | 4,039.21 | 14,240.53 | 2,988.27 | 1,089.81 | 4,359.23 | 6,528.40 | 33,245.45 |
| เงินบาท | 3.94 | 4,190.12 | 7,088.21 | 186.76 | 12,585.00 | 31,437.00 | 33,586.00 | 89,073.09 |
| รวม | | 11,555.95 | 33,942.41 | 12,268.32 | 13,674.81 | 35,796.23 | 40,114.40 | 147,352.12 |

| หนี้สิน ทางการเงิน | อัตรา ดอกเบี้ย ถ่วง น้ำหนัก | จำนวนเงินกู้คงเหลือตามสัญญา ดอกเบี้ยลอยตัว | | | จำนวนเงินกู้คงเหลือ 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 |

บริษัทมีนโยบายบริหารความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย โดยใช้เครื่องมือทางการเงินในตลาดอนุพันธ์ ได้แก่ Cross Currency Swap (CCS) และ/หรือ Interest Rate Swap (IRS) เพื่อแปลงอัตราดอกเบี้ยลอยตัวที่มีแนวโน้มปรับตัวสูงขึ้นมาเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทมีภาระหนี้เงินกู้ระยะยาว ภาระหนี้ภายใต้สัญญาเช่าซื้อที่เป็นอัตราดอกเบี้ยลอยตัวต่ออัตราดอกเบี้ยคงที่หลังการทำธุรกรรม Cross Currency Swap (CCS) ประมาณร้อยละ 34 ต่อ 66 ปัจจุบันบริษัทไม่มีธุรกรรม IRS คงค้างแต่อย่างใด

8.34.2 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 และกู้เงินพร้อมกับปรับโครงสร้างเงินกู้ให้สอดคล้องกับเงินสดสุทธิจากการดำเนินการ (Net Operating Cash Flow) พร้อม ๆ กับการลดความเสี่ยงของการมีหนี้เป็นเงินสกุลต่างประเทศมากขึ้นไป โดยการมีหนี้สกุลเงินบาทด้วยส่วนหนึ่ง เพื่อที่จะลดความผันผวนของรายการผลกำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยนในงบการเงิน ด้วยการวางแผนในการจัดหาเงินทุนและการใช้เครื่องมือทางการเงินในการทำธุรกรรมที่เหมาะสม ได้แก่ Cross Currency Swap (CCS) ในช่วงที่ตลาดเงินเอื้ออำนวย โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทมีสัดส่วนเงินกู้ระยะยาวในสกุลหลักภายหลังจากการทำ CCS ดังนี้ USD:EUR:JPY:THB:CHF = 4:27:10:54:5 นอกจากนี้บริษัทได้ใช้เครื่องมือทางการเงิน ได้แก่ Forward Contract เพื่อจัดหาเงินชำระหนี้ในสกุลเงินที่บริษัทมีภาระผูกพันในอนาคต

ปัจจุบัน บริษัทมีธุรกรรม CCS จำนวนทั้งสิ้น 16 รายการ โดยแบ่งเป็นการแปลงหนี้เงินบาท (THB) เป็นหนี้สกุลยูโร (EUR) อัตราดอกเบี้ยคงที่ 5 รายการ แปลงหนี้เงินบาท (THB) เป็นหนี้สกุลเยน (JPY) อัตราดอกเบี้ยคงที่ 2 รายการ แปลงหนี้เงินบาท (THB) เป็นหนี้สกุลเยน (JPY) อัตราดอกเบี้ยลอยตัว 3 รายการ แปลงหนี้สกุลเงินยูโร (EUR) เป็นหนี้สกุลเยน (JPY) อัตราดอกเบี้ยคงที่ 2 รายการ และแปลงหนี้สกุลดอลลาร์สหรัฐ (USD) เป็นหนี้สกุลเงินสวิสฟรังก์ (CHF) อัตราดอกเบี้ยคงที่ 4 รายการ โดยวงเงินทั้งสิ้นของธุรกรรม CCS ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 มีจำนวนเทียบเท่า 16,262.46 ล้านบาท ซึ่งจะมีการชำระแลกเปลี่ยนเงินต้นและดอกเบี้ยเป็นรายเดือน รายไตรมาส และทุก ๆ 6 เดือน โดยธุรกรรม CCS ดังกล่าว จะทยอยสิ้นสุดสัญญาตั้งแต่ปี 2563 ถึงปี 2571

| สกุลเงิน | 2562 | | | 2561 | | |
|--------------|--------------------|------------|-----------------------|--------------------|------------|-----------------------|
| | ครบกำหนดภายใน 1 ปี | 1 ถึง 5 ปี | ครบกำหนดเกินกว่า 5 ปี | ครบกำหนดภายใน 1 ปี | 1 ถึง 5 ปี | ครบกำหนดเกินกว่า 5 ปี |
| ดอลลาร์สหรัฐ | 1,515.70 | 6,207.82 | 5,541.23 | 1,740.27 | 6,612.12 | 7,651.27 |
| เยนญี่ปุ่น | 1,810.92 | 6,405.85 | 3,552.06 | 1,903.41 | 7,160.54 | 5,339.00 |
| เงินยูโร | 5,129.02 | 18,599.76 | 9,516.67 | 6,382.27 | 21,167.85 | 15,397.60 |

8.34.3 ความเสี่ยงด้านราคาน้ำมัน

ความผันผวนของราคาน้ำมันจะขึ้นอยู่กับอุปสงค์และอุปทานของน้ำมันเชื้อเพลิงในตลาดโลก รวมทั้งผลกระทบจากสภาวะการณ์ทางการเมืองระหว่างประเทศ ซึ่งส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงาน เนื่องจากน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นวัตถุดิบที่สำคัญในการดำเนินธุรกิจขนส่งทางอากาศ บริษัทได้จัดทำมาตรการประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดความผันผวนของต้นทุนด้านน้ำมันอากาศยาน และเพื่อให้ผลประกอบการของบริษัทเป็นไปตามเป้าหมายและเป็นการปกป้องมูลค่าของบริษัทให้แก่ผู้ถือหุ้นและผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยมีใช้เป็นการแสวงหารายได้หรือหวังผลกำไรเพิ่มเติมจากการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน

บริษัทได้มีการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันอากาศยานอย่างต่อเนื่องเป็นระบบ โดยกำหนดนโยบาย การบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันฯ ให้สามารถจัดทำประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันฯ ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 20 และไม่เกินร้อยละ 80 ของปริมาณการใช้ในรอบหนึ่งปีงบประมาณ และระยะเวลาประกันไม่เกิน 24 เดือน โดยการกำหนดราคาน้ำมันฯ ขึ้นต่ำและขึ้นสูงไว้ซึ่งบริษัทจะต้องรับภาระส่วนต่างหากราคาน้ำมันฯ ต่ำกว่าราคาขั้นต่ำ ในทางกลับกันบริษัทจะได้รับชดเชยส่วนต่างหากราคาน้ำมันฯ สูงกว่าราคาขั้นสูงโดยการรับชดเชยหรือจ่ายชดเชยส่วนต่างเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัท ได้ประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันฯ ในสัดส่วนถัวเฉลี่ยร้อยละ 57 ของปริมาณการใช้ และบริษัท ยังได้จัดทำการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันอย่างต่อเนื่อง ซึ่งมีการผูกพันถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2563 ในสัดส่วนถัวเฉลี่ยร้อยละ 45 ของปริมาณการใช้ น้ำมันทั้งหมด

8.34.4 มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

มูลค่ายุติธรรม หมายถึง ราคาที่จะได้รับการขายสินทรัพย์ หรือจะจ่ายเพื่อโอนหนี้สิน ในรายการที่เกิดขึ้นในสภาพปกติระหว่างผู้ร่วมตลาด ณ วันที่วัดมูลค่า

บริษัทใช้วิธีการและข้อสมมติที่บริษัทใช้ในการประมาณมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินแต่ละชนิด ดังนี้

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด เจ้าหนี้การค้า เงินกู้ยืม เงินค้ำจ่าย เป็นมูลค่ายุติธรรมที่ใกล้เคียงกับราคาที่เป็นที่กในบัญชี

เงินลงทุนทั่วไป เป็นมูลค่ายุติธรรมโดยประมาณจากราคาตามบัญชีสุทธิจากค่าเผื่อการด้อยค่า สำหรับเงินลงทุนในตราสารทุนที่มีราคาตลาด เป็นมูลค่ายุติธรรมตามราคาตลาด

ลูกหนี้การค้า เป็นมูลค่ายุติธรรมจากยอดลูกหนี้การค้าสุทธิจากค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญตามบัญชี

ธุรกรรมอนุพันธ์ทางการเงิน เป็นมูลค่ายุติธรรมที่เกิดจากการปรับมูลค่าของสัญญาที่บริษัททำไว้กับธนาคาร ตั้งแต่เริ่มต้น ด้วยราคาตลาด ณ วันที่ในรายงานเพื่อสะท้อนให้เห็นถึงมูลค่าของสัญญา ณ เวลาปัจจุบันมากขึ้น

ตารางต่อไปนี้จะแสดงการเปิดเผยมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินที่ไม่รับรู้ในงบการเงินรวม และงบการเงินเฉพาะบริษัท บริษัทและบริษัทย่อยมีสินทรัพย์และหนี้สินที่วัดค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมแยกแสดงตามลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

| ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 | งบการเงินรวม | | | |
|--|--------------|----------|---------|----------|
| | ระดับ 1 | ระดับ 2 | ระดับ 3 | รวม |
| สินทรัพย์ที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม | | | | |
| ตราสารอนุพันธ์ | | | | |
| สัญญาซื้อขายเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า | - | 2,450.37 | - | 2,450.37 |
| สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย | - | - | - | - |
| สัญญาแลกเปลี่ยนสกุลเงิน | - | 1.15 | - | 1.15 |
| สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน | - | 713.53 | - | 713.53 |
| หนี้สินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม | | | | |
| ตราสารอนุพันธ์ | | | | |
| สัญญาซื้อขายเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า | - | 1,664.27 | - | 1,664.27 |
| สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย | - | - | - | - |
| สัญญาแลกเปลี่ยนสกุลเงิน | - | 1.19 | - | 1.19 |
| สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน | - | - | - | - |

หน่วย : ล้านบาท

| ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 | งบการเงินรวม | | | |
|--|--------------|----------|---------|----------|
| | ระดับ 1 | ระดับ 2 | ระดับ 3 | รวม |
| สินทรัพย์ที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม | | | | |
| ตราสารอนุพันธ์ | | | | |
| สัญญาซื้อขายเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า | - | 1,669.72 | - | 1,669.72 |
| สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย | - | - | - | - |
| สัญญาแลกเปลี่ยนสกุลเงิน | - | 0.81 | - | 0.81 |
| สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน | - | - | - | - |
| หนี้สินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม | | | | |
| ตราสารอนุพันธ์ | | | | |
| สัญญาซื้อขายเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า | - | 1,132.27 | - | 1,132.27 |
| สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย | - | - | - | - |
| สัญญาแลกเปลี่ยนสกุลเงิน | - | 3.85 | - | 3.85 |
| สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน | - | 4,563.60 | - | 4,563.60 |

หน่วย : ล้านบาท

| ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 | งบการเงินเฉพาะบริษัท | | | |
|--|----------------------|----------|---------|----------|
| | ระดับ 1 | ระดับ 2 | ระดับ 3 | รวม |
| สินทรัพย์ที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม | | | | |
| ตราสารอนุพันธ์ | | | | |
| สัญญาซื้อขายเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า | - | 2,450.37 | - | 2,450.37 |
| สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย | - | - | - | - |
| สัญญาแลกเปลี่ยนสกุลเงิน | - | 1.15 | - | 1.15 |
| สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน | - | 713.53 | - | 713.53 |
| หนี้สินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม | | | | |
| ตราสารอนุพันธ์ | | | | |
| สัญญาซื้อขายเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า | - | 1,664.27 | - | 1,664.27 |
| สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย | - | - | - | - |
| สัญญาแลกเปลี่ยนสกุลเงิน | - | 1.19 | - | 1.19 |
| สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน | - | - | - | - |

หน่วย : ล้านบาท

| ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 | งบการเงินเฉพาะบริษัท | | | |
|--|----------------------|----------|---------|----------|
| | ระดับ 1 | ระดับ 2 | ระดับ 3 | รวม |
| สินทรัพย์ที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม | | | | |
| ตราสารอนุพันธ์ | | | | |
| สัญญาซื้อขายเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า | - | 1,669.72 | - | 1,669.72 |
| สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย | - | - | - | - |
| สัญญาแลกเปลี่ยนสกุลเงิน | - | 0.81 | - | 0.81 |
| สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน | - | - | - | - |
| หนี้สินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม | | | | |
| ตราสารอนุพันธ์ | | | | |
| สัญญาซื้อขายเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า | - | 1,132.27 | - | 1,132.27 |
| สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย | - | - | - | - |
| สัญญาแลกเปลี่ยนสกุลเงิน | - | 3.85 | - | 3.85 |
| สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน | - | 4,137.92 | - | 4,137.92 |

เทคนิคการประเมินมูลค่ายุติธรรมและข้อมูลที่ใช้สำหรับการวัดมูลค่ายุติธรรมระดับ 2

มูลค่ายุติธรรมของตราสารอนุพันธ์คำนวณโดยใช้เทคนิคการคิดมูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดในอนาคตและแบบจำลองตามทฤษฎีในการประเมินมูลค่าโดยใช้อัตราคิดลดที่ปรับด้วยความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องอย่างเพียงพอ ซึ่งข้อมูลที่น่าจะใช้ในการประเมินมูลค่ายุติธรรมส่วนใหญ่เป็นข้อมูลที่สามารถสังเกตได้ในตลาดที่เกี่ยวข้อง เช่น อัตราแลกเปลี่ยนทันที อัตราแลกเปลี่ยนล่วงหน้าของเงินตราต่างประเทศ อัตราดอกเบี้ย อัตราผลตอบแทนของตราสารหนี้ ราคาน้ำมันล่วงหน้า และราคาน้ำมันตามสัญญา เป็นต้น

สำหรับงบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทได้เปลี่ยนแปลงการเปิดเผยมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินโดยแสดงแบบผลรวมเป็นมูลค่ายุติธรรมของแต่ละสัญญา และเปลี่ยนแปลงการใช้อัตราคิดลดสำหรับตราสารอนุพันธ์โดยใช้ข้อมูลทางการเงินที่ใช้อย่างแพร่หลายในอุตสาหกรรมบริการทางการเงิน เช่น ใช้อัตราคิดลดจากธนาคาร และได้เปลี่ยนแปลงการเปิดเผยมูลค่ายุติธรรมของงบการเงินสำหรับปี 2561 ที่แสดงเปรียบเทียบกับแล้ว

ในระหว่างปี ไม่มีการโอนรายการระหว่างลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม

8.35 สัญญาและการผูกพัน

สัญญาและการผูกพันเช่าเครื่องบิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัท ได้ลงนามในสัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) เครื่องบินจำนวน 42 ลำ โดยมีภาระผูกพันที่ต้องจ่ายค่าเช่าเครื่องบินตามสัญญาเช่าดำเนินงานเป็นจำนวนเงิน 3,587.67 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ ประมาณ 108,818.64 ล้านบาท ประกอบด้วยเครื่องบิน A320-200 จำนวน 15 ลำ A350-900 จำนวน 8 ลำ B777-300ER จำนวน 11 ลำ B787-8 จำนวน 6 ลำ B787-9 จำนวน 2 ลำ โดยมีเครื่องบินที่บริษัท ดำเนินการรับมอบเรียบร้อยแล้วจนถึงสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 39 ลำ และมีเครื่องบินที่ยังไม่ถึงกำหนดรับมอบอีกจำนวน 3 ลำ ทั้งนี้ มีเครื่องบินครบกำหนดสัญญาเช่าดำเนินงานในปี 2563-2567 จำนวน 6 ลำ เครื่องบินครบกำหนดสิ้นสุดสัญญาในปี 2568-2573 จำนวน 36 ลำ

ภาระผูกพันค่าเช่า ตามสัญญาเช่าเครื่องบินทั้ง 42 ลำ สำหรับระยะเวลาแต่ละช่วงมีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

| การผูกพัน | ภายใน 1 ปี | เกิน 1 ปี – 5 ปี | เกิน 5 ปี |
|-----------|------------|------------------|-----------|
| ค่าเช่า | 13,418.27 | 56,815.80 | 38,584.57 |

8.36 ประมาณการผลการดำเนินงาน

บริษัทได้จัดทำประมาณการผลการดำเนินงานเพื่อใช้ในการวางแผนการบริหารกิจการในอนาคตล่วงหน้า และใช้ในการพิจารณาผลกระทบทางบัญชี โดยมีการพิจารณาปัจจัยที่มีผลกระทบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งปัจจัยภายนอกและปัจจัยภายใน อาทิ เช่น ภาวะเศรษฐกิจ ภาวะการเติบโตของตลาด คู่แข่งขัน กลุ่มเป้าหมายลูกค้า นโยบายการบริหารงาน และผลการดำเนินงานที่ผ่านมา เป็นต้น

บริษัทได้กำหนดสมมติฐานทางการเงินโดยคำนึงถึงปัจจัยต่าง ๆ ที่กล่าวมาแล้วข้างต้น ทั้งในด้านรายได้และค่าใช้จ่าย เพื่อจัดทำประมาณการผลการดำเนินงาน ซึ่งเป็นสมมติฐานที่ดีที่สุดในขณะที่มีการจัดทำประมาณการดังกล่าว โดยประมาณการดังกล่าวได้รับการเห็นชอบจากฝ่ายบริหารของบริษัท และอยู่ระหว่างการพิจารณาอนุมัติโดยคณะกรรมการของบริษัท บริษัทนำข้อมูลดังกล่าวมาคำนวณผลกระทบทางบัญชีต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

8.37 การจัดประเภทรายการใหม่

ในปี 2562 บริษัทได้มีการจัดประเภทรายการใหม่สำหรับบัญชีเงินมัดจำสัญญาเช่าเครื่องบินจากเดิมแสดงรายการในค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้าและเงินมัดจำทั้งจำนวน เปลี่ยนเป็นแสดงรายการในค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้าและเงินมัดจำ เฉพาะส่วนที่ไม่เกิน 1 ปี ส่วนที่เกิน 1 ปีแสดงในสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น สำหรับบัญชีเงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินตามสัญญาเช่าจากเดิมแสดงรายการรวมในสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น เปลี่ยนเป็นแยกแสดงรายการเป็นเงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบิน

และสำหรับปี 2561 ได้จัดประเภทรายการใหม่เพื่อนำมาแสดงเปรียบเทียบในงบแสดงฐานะการเงินให้สอดคล้องกับการจัดประเภทของรายการทางบัญชีสำหรับปี 2562 ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

| ปี 2561 งบการเงินเฉพาะบริษัท | ตามที่ รายงานไว้เดิม | จัดประเภทใหม่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) | ตามที่ จัดประเภทใหม่ |
|------------------------------------|-------------------------|-----------------------------------|-------------------------|
| งบแสดงฐานะการเงิน | | | |
| สินทรัพย์หมุนเวียน | | | |
| ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้าและเงินมัดจำ | 7,529.15 | (5,420.44) | 2,108.71 |
| สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน | | | |
| เงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบิน | - | 13,552.03 | 13,552.03 |
| สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น | 26,185.20 | (8,131.59) | 18,053.61 |

หน่วย : ล้านบาท

| ปี 2561 งบการเงินรวม | ตามที่ รายงานไว้เดิม | จัดประเภทใหม่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) | ตามที่ จัดประเภทใหม่ |
|------------------------------------|-------------------------|-----------------------------------|-------------------------|
| งบแสดงฐานะการเงิน | | | |
| สินทรัพย์หมุนเวียน | | | |
| ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้าและเงินมัดจำ | 7,321.91 | (5,420.44) | 1,901.47 |
| สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน | | | |
| เงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบิน | - | 13,538.58 | 13,538.58 |
| สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น | 26,318.70 | (8,118.14) | 18,200.56 |

8.38 เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน

8.38.1 บริษัทมีแผนการเข้าทำธุรกรรมอนุพันธ์ทางการเงิน ได้แก่ Cross Currency Swap (CCS) สำหรับค่าเช่าเครื่องบินเพื่อการดำเนินงานที่เป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ (USD) และหุ้นกู้สกุลเงินบาท โดยจะทยอยเข้าทำตามภาวะตลาดเงินเอื้ออำนวย

8.38.2 ในเดือนกุมภาพันธ์ 2563 บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ได้เสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวนรวม 888,147,358 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท ในราคาเสนอขายราคา 2.50 บาท ซึ่งบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ได้รับเงินสุทธิหลังหักค่าใช้จ่ายในการขายหุ้นสามัญจำนวนเงิน 1,548.24 ล้านบาท ซึ่งบริษัทไม่ได้ซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุน จึงทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทจากเดิมร้อยละ 15.94 ลดลงเหลือร้อยละ 13.28

8.38.3 ตามที่สถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัส COVID-19 ได้แพร่ระบาดอย่างต่อเนื่องในหลายประเทศ ทำให้รัฐบาลของประเทศไทยและรัฐบาลของประเทศต่าง ๆ ได้ประกาศห้ามหรือเตือนประชาชนของตนให้งดการเดินทางไปยังประเทศที่มีการแพร่ระบาด ซึ่งส่งผลกระทบต่ออย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้กับอุตสาหกรรมการบินและการท่องเที่ยว เป็นเหตุให้บริษัทต้องปรับลดเที่ยวบินและลดปริมาณผลิตให้สอดคล้องกับจำนวนผู้โดยสารที่ลดลง

อย่างไรก็ตาม บริษัทอยู่ระหว่างดำเนินการตามมาตรการบริหารจัดการผลกระทบจากไวรัส COVID-19 อย่างเข้มข้น โดยจัดตั้งคณะทำงานเพื่อการแก้ไขปัญหา สั่งการและเฝ้าติดตามอย่างใกล้ชิดเพื่อรับมือกับสถานการณ์ในปัจจุบัน ซึ่งยังไม่มีความชัดเจนจะคลี่คลายแต่กลับทวีความรุนแรงและลุกลามไปในภูมิภาคยุโรปและอีกหลายประเทศในขณะนี้

8.39 การอนุมัติงบการเงิน

งบการเงินนี้ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทให้ออกงบการเงินเมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2563

คณะกรรมการบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562



พลอากาศเอก ชัยพฤกษ์ ดิษยะศริน

รองประธานกรรมการ
รักษาการประธานกรรมการ
กรรมการอิสระ

ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการ

วันที่ 16 ต.ค. 2562 - ปัจจุบัน

ได้รับการแต่งตั้งเป็นรองประธานกรรมการ

วันที่ 16 ต.ค. 2562

ได้รับการแต่งตั้งเป็นรักษาการประธานกรรมการ

วันที่ 11 พ.ย. 2562

อายุ 61 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- ◆ ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต โรงเรียนนายเรืออากาศ
- ◆ ปริญญาโท บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต (การจัดการทั่วไป) มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- ◆ การอบรมหลักสูตรอื่น ๆ
 - หลักสูตรศิษย์การบิน รุ่นที่ 72 โรงเรียนการบิน
 - หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 53 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
 - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง ด้านวิทยาการพลังงาน รุ่นที่ 12 (วนพ. 12) สถาบันวิทยาการพลังงาน
 - หลักสูตร Overseas Joint Warfare ออสเตรเลีย
 - หลักสูตร Asia-Pacific Center for Security Studies, Hawaii สหรัฐอเมริกา
 - หลักสูตร Logistics Technology for Executives at Institute for Defense & Business, University of North Carolina สหรัฐอเมริกา

ประวัติการทำงาน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ไม่มี

บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ

- ◆ ปัจจุบัน ข้าราชการบำนาญ กระทรวงกลาโหม

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

- ◆ 1 ต.ค. 2561 - 30 ก.ย. 2562 ผู้บัญชาการทหารอากาศ กองทัพอากาศ
- ◆ 2560 ผู้ช่วยผู้บัญชาการทหารอากาศ ยุทธบริการ กองทัพอากาศ
- ◆ 1 ต.ค. 2559 ผู้ช่วยผู้บัญชาการทหารอากาศ กิจการพิเศษ กองทัพอากาศ
- ◆ 1 ต.ค. 2558 รองเสนาธิการทหารอากาศ กองทัพอากาศ

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นโดยคู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี



พลอากาศเอก ชาญยุทธ ศิริธรรมกุล

กรรมการอิสระ
กรรมการตรวจสอบ
ประธานกรรมการกิจการสัมพันธ์
กรรมการกำกับดูแลโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเกา
และโครงการพัฒนาธุรกิจของบริษัทฯ ณ ท่าอากาศยานอุตะเกา

ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการ

วันที่ 28 มี.ย. 2562 - ปัจจุบัน

อายุ 60 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- ◆ ปริญญาตรี วิทยาศาสตร์บัณฑิต โรงเรียนนายเรืออากาศ

ประวัติการทำงาน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ไม่มี

บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ

- ◆ ปัจจุบัน ข้าราชการบำนาญ กระทรวงกลาโหม

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

- ◆ 2562 สมาชิกสภากลาโหม กระทรวงกลาโหม
- ◆ 2562 ประธานกรรมการกำกับติดตามการปฏิบัติงาน บริษัท อุตสาหกรรมการบิน จำกัด
- ◆ 2562 ประธานกรรมการดำเนินการสหกรณ์ออมทรัพย์ สหกรณ์ออมทรัพย์กองทัพอากาศ
- ◆ 2562 ประธานกรรมการหารายได้สนับสนุนมูลนิธิคุ้มเกล้าฯ ในพระบรมราชูปถัมภ์
- ◆ 2562 มูลนิธิคุ้มเกล้าฯ ในพระบรมราชูปถัมภ์
- ◆ 2562 หัวหน้าคณะเจ้าหน้าที่เร่งรัดการซ่อมบำรุงอากาศยาน และยูทโธปรีแอมี่ กองทัพอากาศ
- ◆ 2562 กรรมการ บริษัท อุตสาหกรรมการบิน จำกัด
- ◆ 2562 กรรมการสภาพทหารผ่านศึก
- ◆ 2562 องค์การส่งเสริมการค้าผ่านศึก
- ◆ 2562 ผู้ช่วยผู้บัญชาการทหารอากาศ (สายยุทธบริการ) กองทัพอากาศ
- ◆ 2561 ผู้ทรงคุณวุฒิพิเศษกองทัพอากาศ กองทัพอากาศ
- ◆ 2560 รองเสนาธิการทหารอากาศ กองทัพอากาศ
- ◆ 2559 เจ้ากรม กรมส่งกำลังบำรุงทหารอากาศ กองทัพอากาศ
- ◆ 2558 รองเจ้ากรม กรมส่งกำลังบำรุงทหารอากาศ กองทัพอากาศ

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นโดยคู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี



นายคุณุชา พิเชยนิเน็ท

กรรมการ
กรรมการบริหารความเสี่ยง
ประธานกรรมการกำกับดูแลโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเกา
และโครงการพัฒนาธุรกิจของบริษัทฯ ณ ท่าอากาศยานนานาชาติอุตะเกา

ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการ

วันที่ 26 เม.ย. 2562 - ปัจจุบัน
อายุ 49 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- ◆ ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ◆ ปริญญาโท Master of Science in Engineering Management, George Washington University สหรัฐอเมริกา
- ◆ การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
 - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 211/2558

ประวัติการทำงาน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์

- ◆ 2560 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)

บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ

- ◆ 2559 - ปัจจุบัน รองเลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)
- ◆ 2556 - ปัจจุบัน กรรมการ การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

- ◆ 2556 - 2559 ที่ปรึกษาด้านนโยบายและแผนงาน (นักวิเคราะห์นโยบายและแผนงานทรงคุณวุฒิ) สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นโดยคู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ไม่มี
ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี

นางสาวนิตยา ทิเรกสกาพร

กรรมการอิสระ
ประธานกรรมการตรวจสอบ
กรรมการกำกับดูแลด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล

ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการ

วันที่ 26 เม.ย. 2562 - ปัจจุบัน
อายุ 62 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- ◆ ปริญญาตรี บัญชีบัณฑิต (เกียรตินิยมอันดับสอง) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ◆ ปริญญาโท ด้านบริหารการเงิน สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ (NIDA)
- ◆ การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
 - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่น 91/2554
- ◆ การอบรมหลักสูตรอื่น ๆ
 - หลักสูตร Finance for Senior Executives Harvard Business School สหรัฐอเมริกา
 - หลักสูตร Senior Executives Program สถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจศศินทร์ (SASIN)
 - หลักสูตรนักบริหารการยุติธรรมทางปกครองระดับสูง (บยป.3)

ประวัติการทำงาน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ไม่มี

บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ

- ◆ เม.ย. 2562 - ปัจจุบัน กรรมการตรวจสอบ สถาบันเพื่อการยุติธรรมแห่งประเทศไทย (องค์การมหาชน)

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

- ◆ 2560 - 2562 ที่ปรึกษา คณะกรรมการตรวจสอบ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
- ◆ 2559 - 2560 รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ กำกับดูแลสำนักตรวจสอบภายใน บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
- ◆ 2552 - 2559 ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่ สำนักตรวจสอบภายใน บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ 0.00003

สัดส่วนการถือหุ้นโดยคู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ไม่มี
ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี



นางปรารถนา มงคลกุล

กรรมการอิสระ

กรรมการผู้ชำนาญการ

กรรมการบริหาร

กรรมการกำกับและติดตามแผนยุทธศาสตร์

ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการ

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

วาระที่ 2 26 เม.ย. 2561 - ปัจจุบัน

อายุ 55 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, สหรัฐอเมริกา
 - 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
 - หลักสูตรประกาศนียบัตรชั้นสูงการเมืองการปกครองในระบอบประชาธิปไตยสำหรับนักบริหารระดับสูง รุ่นที่ 20/2560 สถาบันพระปกเกล้า

ประวัติการทำงาน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์

- ♦ 24 เม.ย. 2562 - ปัจจุบัน กรรมการ กรรมการตรวจสอบ บริษัท ทีบีเอสพี จำกัด (มหาชน)
- ♦ 15 มี.ค. 2562 - ปัจจุบัน กรรมการ ประธานกรรมการตรวจสอบ บริษัท เซ็นทรัล รีเทล คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน)
- ♦ ธ.ค. 2559 - ปัจจุบัน กรรมการ ประธานคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง กรรมการสรรหา กรรมการธรรมาภิบาลและกำกับดูแลกิจการที่ดี บริษัท เอฟเอ็น แฟคตอรี เอ๊าท์เลท จำกัด (มหาชน)

บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ

- ♦ มี.ย. 2560 - ปัจจุบัน กรรมการ ประธานกรรมการตรวจสอบ บริษัท เอ็มไอจี จำกัด
- ♦ 2556 - ปัจจุบัน กรรมการ เลขานุการ และเหรียญกษาปณ์ มูลนิธิ ดร. กำจัด - ปราณี มงคลกุล
- ♦ 2554 - ปัจจุบัน ประธานกรรมการ บริษัท บุติค คอนซัลติ้ง กรุ๊ป จำกัด
- ♦ 2553 - ปัจจุบัน กรรมการอำนวยการ สมาคมการจัดการธุรกิจแห่งประเทศไทย
- ♦ 2546 - ปัจจุบัน สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิ และวิทยากร สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

- ♦ 2556 -14 มี.ค. 2562 กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ ประธานคณะกรรมการความเสี่ยงด้านการเงิน บริษัท ที.เค.เอส.เทคโนโลยี จำกัด (มหาชน)
- ♦ 5 มี.ค. 2561 - พ.ค. 2562 กรรมการสภามหาวิทยาลัยผู้ทรงคุณวุฒิ กรรมการตรวจสอบและบริหารความเสี่ยง มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต
- ♦ เม.ย. 2558 - ม.ค. 2562 กรรมการ ประธานกรรมการตรวจสอบ อนุกรรมการ กลั่นกรอง การลงทุนและติดตามเร่งรัดการเบิกจ่าย เงินงบประมาณลงทุน บริษัท ไพรเชนยีไทย จำกัด
- ♦ 2557 - 6 ก.พ. 2562 ผู้พิพากษาสมทบ ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง
- ♦ ก.ค. 2557 - 1 ธ.ค. 2561 กรรมการ ประธานกรรมการตรวจสอบ ประธานกรรมการปฏิรูปสินทรัพย์ กรรมการกลั่นกรอง กรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคม การทำเรือแห่งประเทศไทย
- ♦ 2558 - มี.ค. 2560 กรรมการ กรรมการบริหาร กรรมการบริหารความเสี่ยง กรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี และความรับผิดชอบต่อสังคม ธนาคารออมสิน
- ♦ 2557 - มี.ค. 2560 กรรมการ บริษัท ดุสิตธานี จำกัด (มหาชน)
- ♦ 2555 - ก.ย. 2558 กรรมการ ประธานกรรมการบริหาร บริษัท แม็คกรุ๊ป จำกัด (มหาชน)

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นโดยผู้สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี



นายพีระพล กาวรสุกเจริญ

กรรมการ

กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม

ประธานกรรมการบริหาร

กรรมการกำกับดูแลโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเกา
และโครงการพัฒนาธุรกิจของบริษัทฯ ณ ท่าอากาศยานอุตะเกา

ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการ

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

วาระที่ 2 21 เม.ย. 2560 - ปัจจุบัน

อายุ 60 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
 - หลักสูตรนักบริหารระดับสูง ด้านการพัฒนาธุรกิจ อุตสาหกรรมและการลงทุน (วออ.) รุ่นที่ 3 สถาบันวิทยาการธุรกิจและอุตสาหกรรม
 - หลักสูตรนักบริหารระดับสูง (วตท.) รุ่นที่ 24 สถาบันวิทยาการตลาดทุน
 - หลักสูตรรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์สำหรับผู้บริหารระดับสูง (รุ่นที่ 5)
สถาบันพัฒนาบุคลากรด้านดิจิทัลภาครัฐ

ประวัติการทำงาน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ไม่มี

บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ

- ◆ ปัจจุบัน อธิบดีกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

- ◆ ก.ย. 2558 - ก.ย. 2561 รองปลัดกระทรวงคมนาคม (หัวหน้ากลุ่มภารกิจ
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง)
สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นโดยคู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี



นายพีณิจ พิวพันธ์

กรรมการอิสระ
กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม
กรรมการบริหาร
กรรมการบริหารความเสี่ยง

ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการ

วาระที่ 1 20 ธ.ค. 2560 - 26 เม.ย. 2561
วาระที่ 2 26 เม.ย. 2561 - ปัจจุบัน
อายุ 52 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) รุ่น 2/2558
 - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่น 25/2547
 - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Audit Committee Program (ACP) รุ่น 2/2547
- ◆ การอบรมหลักสูตรอื่นๆ
 - หลักสูตร Advance Management Program, Harvard Business School (AMP 170) ปี 2549
 - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง (วตท. 11) ปี 2554 สถาบันวิทยาการตลาดทุน
 - หลักสูตรการบริหารจัดการด้านความมั่นคงขั้นสูง สมาคมวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักรในพระบรมราชูปถัมภ์ (มส. 5) ปี 2557
 - หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงของรัฐบาลวิสาหกิจและองค์การมหาชน สถาบันพัฒนากรรมการและผู้บริหารระดับสูงภาครัฐ สถาบันพระปกเกล้า (PDI 15)
 - หลักสูตรพลังงานสำหรับผู้บริหาร สถาบันพลังงานเพื่ออุตสาหกรรมสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (EEP 3)
 - หลักสูตร Corporate Governance in Digital Era มูลนิธิสถาบันวิจัยนโยบายเศรษฐกิจการคลัง
 - หลักสูตร Oxford Programme on Negotiation Programme in Bangkok, Executive Education and Enrichment Institute

ประวัติการทำงาน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์

- ◆ 2560 - ปัจจุบัน กรรมการ กรรมการการลงทุน บริษัท เงินทุน ศรีสวัสดิ์ จำกัด (มหาชน)
- ◆ 2558 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ศรีสวัสดิ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน)

- ◆ 2545 - ปัจจุบัน กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบและกรรมการบริหารความเสี่ยง บริษัท ซาญอัสสระ ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน)

บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ

- ◆ 15 ต.ค. 2562 - ปัจจุบัน กรรมการ การรถไฟแห่งประเทศไทย
- ◆ 2561 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท เวลา นาโต้ เรสซิเดนเชส (วิลล่า) จำกัด
- ◆ 2561 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท เอ็มจี 1962 แวร์เฮ้าส์ แอนด์ ดิสทริบิวชั่น จำกัด
- ◆ 2557 - ปัจจุบัน รองประธานกรรมการ บริษัท มะลิกรูป 1962 จำกัด
- ◆ 2556 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท เวลา ซะอ่า เรสซิเดนเชส จำกัด
- ◆ 2551 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ไอเดียส์ 1606 จำกัด
- ◆ 2546 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท เทลลอน โฮลดิ้ง จำกัด
- ◆ 2545 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท อุตสาหกรรมนมไทย จำกัด

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

- ◆ 2561 - ปัจจุบัน กรรมการมีอำนาจลงนาม บริษัท เอ็มจี 1962 แวร์เฮ้าส์ แอนด์ ดิสทริบิวชั่น จำกัด
- ◆ 2557 - ปัจจุบัน รองประธานกรรมการ กรรมการมีอำนาจลงนาม บริษัท มะลิกรูป 1962 จำกัด
- ◆ 2558 - 7 พ.ค. 2562 กรรมการ กรรมการตรวจสอบ กรรมการกำหนดค่าตอบแทน ประธานกรรมการประเมินผลการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการใหญ่ กรรมการกำกับดูแลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ กรรมการเจรจาแก้ไขปัญหาข้อพิพาทกับบริษัทคู่สัมพันธ์ทางบริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) ที่ปรึกษาอิสระ บริษัท ฟลิท-ไฟฟาลาว (มหาชน) (สปป.ลาว)
- ◆ 2558 กรรมการมีอำนาจลงนาม กรรมการบริหาร กรรมการคณะกรรมการการลงทุน บริษัทหลักทรัพย์ ซีมีโก้ จำกัด (มหาชน)
- ◆ 2552 - 2560 กรรมการ บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน โซลาริส จำกัด
- ◆ 2551 - เม.ย. 2561 กรรมการผู้จัดการ กรรมการมีอำนาจลงนาม บริษัทหลักทรัพย์เคที ซีมีโก้ จำกัด

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นโดยคู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี



นายพงษ์ชัย อมตานนท์
กรรมการอิสระ

ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการ
วันที่ 16 ต.ค. 2562 - ปัจจุบัน
อายุ 55 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- ◆ ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยมอันดับ 2) สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
- ◆ การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
 - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่น 30/2547
- ◆ การอบรมหลักสูตรอื่น ๆ
 - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง รุ่นที่ 14 (ว.ต.ท. 14) สถาบันวิทยาการลาดกระบัง
 - หลักสูตรป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ 58 (วปอ.58) วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
 - หลักสูตรวิทยาการการจัดการสำหรับนักบริหารระดับสูง (วบส.) สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

ประวัติการทำงาน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์

- ◆ 2532 - ปัจจุบัน ประธานกรรมการบริหาร บริษัท ฟอर्थ คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน)
- ◆ 2551 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ฟอर्थ สมาร์ท เซอร์วิส จำกัด (มหาชน)

บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ

- ◆ 2545 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท จีเนียส ทราฟฟิค ซีเอสเต็ม จำกัด
- ◆ 2547 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท จีเนียส อิเลคทรอนิกส์ มิเตอร์ จำกัด
- ◆ 2548 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ฟอर्थ แทรคคิง ซีเอสเต็ม จำกัด
- ◆ 2556 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ฟอर्थ โลโก้ จำกัด
- ◆ 2556 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ฟอर्थ เวนดิง จำกัด
- ◆ 2556 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ฟอर्थ สมาร์ท เทคดิง จำกัด

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นโดยผู้สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี

นายวิษรา ตันตริยานนท์
กรรมการอิสระ

กรรมการบริหาร
ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง
กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการ
วันที่ 21 เม.ย. 2560 - ปัจจุบัน
อายุ 61 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

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์

- ◆ 2559 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท เอ็ม พิคเจอร์ส เอ็นเตอร์เทนเมนท์ จำกัด (มหาชน)
- ◆ 2556 - ปัจจุบัน กรรมการ และประธานกรรมการ บริษัท อีสเทิร์น โพลีเมอร์ กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)
- ◆ 2561 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท แอสเสท เวิร์ด คอร์ป จำกัด (มหาชน)

บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ

- ◆ 2560 - ปัจจุบัน กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ด้านการเงิน สำนักงานคณะกรรมการและส่งเสริม การประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.)
- ◆ 2557 - ปัจจุบัน กรรมการ และประธานกรรมการ บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน กรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

- ◆ 2561 - เม.ย. 2562 กรรมการ บริษัท ไฮโครควิป จำกัด
- ◆ 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
- ◆ 2552 - 2558 กรรมการ และประธานกรรมการบริหาร ธนาคารออมสิน

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นโดยผู้สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี

คณะกรรมการบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562



นางสาวศิริกุล เลากัยกุล

กรรมการอิสระ

ประธานกรรมการกำกับดูแลด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล
กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการ

26 เม.ย. 2561 - ปัจจุบัน

อายุ 60 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- ◆ ปริญญาตรี นิเทศศาสตรบัณฑิต วิชาเอกการผลิตภาพยนตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ◆ ปริญญาโท Advertising Management มหาวิทยาลัยเท็กซัส ออสติน สหรัฐอเมริกา
- ◆ ปริญญาเอก การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ (หลักสูตรนานาชาติ) มหาวิทยาลัยบูรพาร่วมกับมหาวิทยาลัยเวคตอเรีย ออสเตรเลีย
- ◆ การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
 - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 252/2561
 - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Ethical Leadership Program (ELP) รุ่น 2/2558

ประวัติการทำงาน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์

- ◆ 2560 - 2562 กรรมการ บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน)

บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ

- ◆ 2562 - ปัจจุบัน ที่ปรึกษาคณะกรรมการ องค์การบริหารการพัฒนาพื้นที่พิเศษเพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน
- ◆ 2560 - ปัจจุบัน ที่ปรึกษา (องค์การมหาชน)
- ◆ 2560 - ปัจจุบัน กรรมการ สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย
- ◆ 2558 - ปัจจุบัน Country Director ศูนย์รับบริจาคอวัยวะ สภากาชาดไทย
- ◆ 2558 - ปัจจุบัน กรรมการ Sustainable Brands Conference, Thailand
- ◆ 2548 - ปัจจุบัน ผู้ก่อตั้ง บริษัท บีอีซีซีเท็น จำกัด
- ◆ 2562 - ปัจจุบัน อนุกรรมการ บริษัทที่ปรึกษาแบรนด์บีอีซี จำกัด คณะกรรมการกิจการส่งเสริมความรับผิดชอบต่อสังคม การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

การวางกลยุทธ์ของการสร้างแบรนด์องค์กร และแผนงานเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน การสร้างแบรนด์องค์กร กำหนดจุดยืนของการทำธุรกิจ ให้องค์กร เอกชนระดับประเทศและระดับ SME พร้อมการเป็นที่ปรึกษาในด้านการพัฒนากลยุทธ์การสร้าง ความยั่งยืนของสังคมและองค์กร

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นโดยผู้สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี

รองศาสตราจารย์ ดร. สักกัญช์ พิภูวัฒน์ลิขิต

กรรมการอิสระ

ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการ

วันที่ 16 ต.ค. 2562 - ปัจจุบัน

อายุ 48 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- ◆ ปริญญาตรี นิเทศศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ◆ ปริญญาโท นิเทศศาสตรมหาบัณฑิต (สาขากฎหมายอาญา) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ◆ ปริญญาเอก นิเทศศาสตรดุษฎีบัณฑิต (สาขากฎหมายอาญา) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ◆ การอบรมหลักสูตรอื่น ๆ
 - ประกาศนียบัตรหลักสูตรวิชาว่าความ สภากาชาดไทย ปี พ.ศ. 2535
 - วุฒิปริญญาตรีหลักสูตรกฎหมายปกครอง และวิธีพิจารณาคดีปกครอง สำนักงานศาลปกครอง
 - Notary Public Training Course (Class 1) 2003 สภากาชาดไทย
 - The Training Course for Interpreters 2003 สำนักงานศาลยุติธรรม
 - ประกาศนียบัตรหลักสูตรโครงการเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับกฎหมาย การบังคับคดีและวางทรัพย์แก่ประชาชน รุ่นที่ 4 กระทรวงยุติธรรม
 - Certificate of Participation at The National Center for State Courts (March 28, 2014) United State of America
 - Certificate of Participated in the International Visitor Leadership Program on US Judicial System (March 24 - April 11, 2014) United State of America

ประวัติการทำงาน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ไม่มี

บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ

- ◆ ปัจจุบันรองศาสตราจารย์ประจำ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยพายัพ คณะกรรมการ การบินพลเรือน กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ คณะกรรมการศึกษาธิการจังหวัดเชียงใหม่ อนุกรรมการ ศึกษาธิการจังหวัดเชียงใหม่ (ด้านวินัยบุคคล) อนุกรรมการกฎหมาย สำนักงานพัฒนาพิงคนคร (องค์การมหาชน) อนุกรรมการบริหาร กองทุนพัฒนาบทบาทสตรีประจำจังหวัดเชียงใหม่ อนุกรรมการ สำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ ระดับเขตพื้นที่ เขต 1 จังหวัดเชียงใหม่ ที่ปรึกษา สภากาชาดไทยจังหวัดเชียงใหม่ กรรมการ บริษัท สักกัญช์นายความและที่ปรึกษากฎหมาย จำกัด ผู้ประเมินคุณภาพการศึกษา สำนักงานคณะกรรมการอุดมศึกษา

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

- ◆ 2554 - 2562 คณบดี คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยพายัพ กรรมการการเลือกตั้ง ประจำเขตเลือกตั้งที่ 2 จังหวัดเชียงใหม่ คณะทำงานกำกับดูแลและประสานงานโครงการพิเศษ ที่ปรึกษาและอนุกรรมการสำนักงานพัฒนาพิงคนคร (องค์การมหาชน) ประจำสภาปฏิรูปจังหวัดเชียงใหม่ ผู้ประเมินคุณภาพหลักสูตรนิติศาสตรบัณฑิต นิเทศศาสตรมหาบัณฑิต และนิติศาสตรดุษฎีบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ คณะกรรมการศึกษาธิการ จังหวัดเชียงใหม่ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ คณะกรรมการศึกษาธิการ จังหวัดแม่ฮ่องสอน คณะกรรมการพัฒนาการบริหารงานยุติธรรม ประจำจังหวัดเชียงใหม่ ผู้เชี่ยวชาญประจำตัวสมาชิก สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นโดยผู้สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี



พลอากาศเอก อำนวย จิระเมธีย
กรรมการอิสระ

ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการ

วาระที่ 1 23 พ.ย. 2558 - 26 เม.ย. 2561
วาระที่ 2 26 เม.ย. 2561 - ปัจจุบัน
อายุ 56 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- ◆ ปริญญาตรี วิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาวิศวกรรมเครื่องกล โรงเรียนนายเรืออากาศ

ประวัติการทำงาน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ไม่มี
บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ

- ◆ ปัจจุบัน รองผู้บัญชาการ หน่วยบัญชาการถวายความปลอดภัยรักษาพระองค์

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

- ◆ 2559 หัวหน้าสำนักงานนายทหารปฏิบัติการพิเศษ หน่วยบัญชาการถวายความปลอดภัยรักษาพระองค์ สำนักผู้บัญชาการทหารสูงสุด
- ◆ 2553 รองหัวหน้าสำนักงานฝ่ายเสนาธิการในพระองค์ สมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมาร หน่วยบัญชาการถวายความปลอดภัยรักษาพระองค์

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นโดยคู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ไม่มี
ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี



นายสุเมธ คำรงชัยธรรม
กรรมการ

กรรมการบริหาร

กรรมการบริหารความเสี่ยง

กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

ประธานกรรมการกำกับดูแลด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล

กรรมการกำกับกิจการด้านปฏิบัติการด้านข้อมูลบำรุง

กรรมการกำกับและติดตามแผนยุทธศาสตร์

กรรมการคณะกรรมาธิการกำกับดูแลโครงการซ่อมบำรุงอากาศยานอยู่ประจำ และโครงการพัฒนาธุรกิจของบริษัทฯ ณ ท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต

ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

1 ก.ย. 61

รักษาการรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายช่าง

วันที่ 1 ต.ค. 62

ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการ

วาระที่ 1 2 ต.ค. 61 - 26 เม.ย. 62

วาระที่ 2 26 เม.ย. 62 - ปัจจุบัน

อายุ 55 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- ◆ ปริญญาตรี วิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาการบริหารและเทคโนโลยีการก่อสร้าง สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้า วิทยาเขตเจ้าคุณทหาร (ลาดกระบัง)
- ◆ ปริญญาตรี เศรษฐศาสตร์บัณฑิต สาขาทฤษฎีการเงินและการคลังสาธารณะ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ◆ ปริญญาตรี บริหารธุรกิจบัณฑิต (การบริหารทั่วไป) มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- ◆ ปริญญาโท พานิชศาสตร์มหาบัณฑิต (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
 - Rockonomics: The Economics of Popular Music, Prof. Alan B. Krueger
 - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการลาดพูน (วทท.รุ่นที่ 8)
 - หลักสูตรการเมืองการปกครองในระบอบประชาธิปไตย สำหรับนักบริหารระดับสูง (ปปร.14) สถาบันพระปกเกล้า
 - หลักสูตรไทยกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC1) สถาบันพระปกเกล้า
 - หลักสูตรผู้บริหารกระบวนการยุติธรรมระดับสูง (บ.ย.ส.) รุ่นที่ 17 วิทยาลัยการยุติธรรม สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม

ประวัติการทำงาน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์

- ◆ ปัจจุบัน ประธานกรรมการ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด
- ◆ ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)

บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ ไม่มี

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

- ◆ 2556 - 2561 กรรมการและกรรมการผู้จัดการ บริษัท ธนารักษ์พัฒนาสินทรัพย์ จำกัด
- ◆ 2559 - 2560 กรรมการฝ่ายนายจ้างในคณะกรรมการแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ กระทรวงแรงงาน

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นโดยคู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ไม่มี
ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี



นายสุเมธ คำธงชัยธรรม

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

วันที่ 1 ก.ย. 2561

อายุ 54 ปี

ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการ

วาระที่ 1 2 ต.ค. 61 - 26 เม.ย. 62

วาระที่ 2 26 เม.ย. 62 - ปัจจุบัน

อายุ 55 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- ◆ ปริญญาตรี วิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาการบริหารและเทคโนโลยีการก่อสร้าง สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้า วิทยาเขตเจ้าคุณทหาร (ลาดกระบัง)
- ◆ ปริญญาตรี เศรษฐศาสตร์บัณฑิต สาขาบัญชีการเงินและการคลัง สาธารณะ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ◆ ปริญญาตรี บริหารธุรกิจบัณฑิต (การบริหารทั่วไป) มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- ◆ ปริญญาโท พานิชศาสตร์มหาบัณฑิต (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
 - Rockonomics: The Economics of Popular Music, Prof. Alan B. Krueger
 - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท.รุ่นที่ 8)
 - หลักสูตรการเมืองการปกครองในระบบประชาธิปไตย สำหรับนักบริหารระดับสูง (ปปร.14) สถาบันพระปกเกล้า
 - หลักสูตรไทยกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC1) สถาบันพระปกเกล้า
 - หลักสูตรผู้บริหารกระบวนการยุติธรรมระดับสูง (บ.ย.ส.) รุ่นที่ 17 วิทยาลัยการยุติธรรม สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม

ประวัติการทำงาน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์

- ◆ ปัจจุบัน ประธานกรรมการ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด
- ◆ ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ ไม่มี

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

- ◆ 2556 - 2561 กรรมการและกรรมการผู้จัดการ บริษัท ธนารักษ์พัฒนาสินทรัพย์ จำกัด
- ◆ 2559 - 2560 กรรมการฝ่ายนายจ้างในคณะกรรมการแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ กระทรวงแรงงาน

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นโดยผู้สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี



นางสุวิมล ปัวเลิศ

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายทรัพยากรบุคคล

ได้รับการแต่งตั้ง

วันที่ 16 พ.ค. 2561

รักษาการรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
สายบริหารงานกฎหมายและบริหารทั่วไป

ได้รับการแต่งตั้ง

วันที่ 1 ต.ค. 2561

อายุ 58 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- ◆ ปริญญาตรี วิทยาศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ◆ ปริญญาโท วิทยาศาสตร์ (Microbiology) Southern Illinois University, สหรัฐอเมริกา
- ◆ ปริญญาโท บริหารธุรกิจ (การจัดการ) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- ◆ ปริญญาโท นิเทศศาสตร์ (การสื่อสาร) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ◆ ประกาศนียบัตร หลักสูตรนักบริหารระดับสูง (ผู้นำมีวิสัยทัศน์) วิทยาลัยนักบริหาร สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน
- ◆ การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
 - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Company Secretary Program (CSP)
 - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 195/2557
 - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Anti Corruption: The Practical Guide (ACPG) รุ่น 39/2560
- ◆ หลักสูตรนักบริหารการคมนาคมระดับสูง รุ่นที่ 1 กระทรวงคมนาคม
- ◆ หลักสูตรนักบริหารยุทธศาสตร์ป้องกันและปราบปรามการทุจริตระดับสูง (นยปส.) รุ่นที่ 9 สถาบันป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ ธรรมศักดิ์ วิทยาลัยนักบริหาร ป.ป.ช.

ประวัติการทำงาน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ไม่มี

บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ

- ◆ ปัจจุบัน ประธานกรรมการ บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสেস จำกัด
- ◆ ปัจจุบัน รักษาการ ประธานกรรมการ บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด
- ◆ ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ดอนเมืองอินเตอร์เนชั่นแนลแอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

- ◆ 1 ต.ค. 2561 - ปัจจุบัน รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายทรัพยากรบุคคล รักษาการผู้ช่วยกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล และรักษาการรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายบริหารงานกฎหมายและบริหารทั่วไป บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- ◆ 20 มิ.ย. 2561 - 30 ก.ย.2561 รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายทรัพยากรบุคคล และรักษาการผู้ช่วยกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- ◆ 16 พ.ค. 2561 - 19 มิ.ย.2561 รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายทรัพยากรบุคคลและบริหารงาน เลขานุการบริษัทฯ รักษาการผู้ช่วยกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล และปฏิบัติหน้าที่เลขานุการบริษัทฯ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- ◆ 1 ต.ค. 2560 - 15 พ.ค.2561 ผู้ช่วยกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สำนักเลขานุการบริษัทฯ รักษาการรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายทรัพยากรบุคคลและบริหารทั่วไป รักษาการผู้ช่วยกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- ◆ 18 ม.ค.2560 - 30 ก.ย.2560 ผู้ช่วยกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สำนักเลขานุการบริษัทฯ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- ◆ 13 พ.ย.2555 - 17 ม.ค.2560 ผู้อำนวยการฝ่ายใหญ่สำนักเลขานุการบริษัทฯ รักษาการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริหารทั่วไป และปฏิบัติหน้าที่เลขานุการบริษัทฯ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นโดยคู่สมรส/บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ 0.000013

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี

ฝ่ายบริหาร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562



นายวิวัฒน์ ปิยะวิโรจน์

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายการพาณิชย์

ได้รับการแต่งตั้ง

วันที่ 1 มิ.ย. 2561

รักษาการรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่หน่วยธุรกิจบริการการบิน

ได้รับการแต่งตั้ง

วันที่ 1 ต.ค. 61

อายุ 64 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- ปริญญาตรี คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ปริญญาโท Master of Science Management, Southern Nazarene University, สหรัฐอเมริกา

ประวัติการทำงาน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ไม่มี

บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ

- ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ทัวร์เอ็องหลวง จำกัด
- ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด
- ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ดอนเมืองอินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเทล จำกัด

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

- 2 พ.ค. 2560 - 17 ต.ค. 2560 รักษาการประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด
- 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 ประเทศไทยและอินโดจีน 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

นายณัฐพงษ์ สมิตอำไพพิศาล

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายการเงินและการบัญชี

ได้รับการแต่งตั้ง

วันที่ 1 ก.พ. 2562

อายุ 56 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- ปริญญาตรี เศรษฐศาสตร์บัณฑิต (เกียรตินิยม) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ปริญญาโท เศรษฐศาสตร์ มหามบัณฑิต (ภาคภาษาอังกฤษ) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ประวัติการทำงาน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ไม่มี

บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ ไม่มี

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

- 2552 - 31 ม.ค. 2562 ผู้จัดการอาวุโสกิจการธนาคารต่างประเทศ ด้านบริหารการเงิน ธนาคารกรุงเทพ

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นโดยคู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ไม่มี
ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี



นาวาอากาศตรี สรเดช นามเรืองศรี
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายปฏิบัติการ

ได้รับการแต่งตั้ง
วันที่ 1 ต.ค. 2562

รักษาการรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
สายกลยุทธ์องค์กรและพัฒนาอย่างยั่งยืน

ได้รับการแต่งตั้ง
วันที่ 21 ธ.ค. 2562
อายุ 59 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- ♦ วิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาวิศวกรรมโยธา โรงเรียนนายเรืออากาศ

ประวัติการทำงาน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์

- ♦ ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท บริการเชื่อมเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ

- ♦ ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (รอตงตั้ง)

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

- ♦ 1 ต.ค. 2560 - 30 ก.ย. 2562 ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายปฏิบัติการบิน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- ♦ 1 ธ.ค. 2559 - 30 ก.ย. 2560 ผู้อำนวยการภารกิจพิเศษ ฝ่ายปฏิบัติการสนับสนุนการบิน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- ♦ 23 ก.พ. 2558 - 30 พ.ย. 2559 ผู้อำนวยการฝ่ายควบคุม และวางแผนการปฏิบัติการ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- ♦ 1 ต.ค. 2556 - 22 ก.พ. 2558 รองผู้อำนวยการฝ่ายจัดหา และพัฒนาบุคลากรการบิน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นโดยคู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ไม่มี
ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี



นางลศินันท์ สีสามณี
เลขานุการบริษัทฯ

ได้รับการแต่งตั้ง
วันที่ 20 มิ.ย. 2561

ผู้อำนวยการใหญ่ สำนักเลขานุการบริษัทฯ

ได้รับการแต่งตั้ง
วันที่ 5 ม.ค. 2561
อายุ 55 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- ♦ ปริญญาตรี วิทยาศาสตร์ (คณิตศาสตร์) มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์
- ♦ ปริญญาโท เศรษฐศาสตร์ 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
 - โครงการบริหารจัดการพนักงานผู้มีศักยภาพสูง สำหรับผู้บริหารระดับ 10-13

ประวัติการทำงาน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ไม่มี

บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ ไม่มี

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

- ♦ 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@thairways.be
TKT/RSVN : (32-2) 502-4447
FAX : (32-2) 502-6947
E-MAIL : reservations@thairways.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, BODHGAYA
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 SUKKASEAM
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
 OFFICE NO.901-9th FLOOR EMERALD TOWER 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 JUTAGANON 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, 6th 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, 8th 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-TAEPYUNGRO 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
 23rd 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 EMAIL : 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



บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

89 ถนนวิภาวดีรังสิต เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900

โทรศัพท์: +66 2545 1000, +66 2025 1000

thaiairways.com

