แบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี/ รายงานประจำปี 2566

(แบบ 56-1 One Report)

ไทย



MOVING FORWARD

#reconnectingtheworld

MOVING FORWARD

#reconnectingtheworld

แบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี/ รายงานประจำปี 2566

(แบบ 56-1 One Report)

สารบัญ

สารจากประธานคณะผู้บริหารแผน
และประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

ส่วนที่ 1
การประกอบธุรกิจ
และผลการดำเนินงาน

1. โครงสร้างและการดำเนินงานของกลุ่มบริษัท 006
- ความเป็นมาของบริษัทฯ 006
- วิสัยทัศน์ พันธกิจ 010
- ค่านิยมหลัก 011
- กลยุทธ์ 012
- ความคืบหน้าในการดำเนินงานตามแผนฟื้นฟูกิจการ 012
- รางวัลที่บริษัทฯ ได้รับ 018
- ลักษณะการประกอบธุรกิจ 019

กิจการขนส่งทางอากาศ 021
- กิจการขนส่งผู้โดยสาร 021
- กิจการขนส่งสินค้า พัสดุและไปรษณียภัณฑ์ 057

หน่วยธุรกิจ 059
- ธุรกิจการบริการคลังสินค้า 059
- ธุรกิจบริการภาคพื้น 061
- ธุรกิจครัวการบิน 065

กิจการอื่น ๆ 070
- ธุรกิจการซ่อมบำรุงอากาศยาน 070
- ธุรกิจสนับสนุนการขนส่ง 071

2. การบริหารจัดการความเสี่ยง 084

3. การขับเคลื่อนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน 089

4. การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ (Management Discussion and Analysis: MD&A) 106

5. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น 126

ส่วนที่ 2
การกำกับดูแลกิจการ

6. นโยบายการกำกับดูแลกิจการ 128
- นโยบายและแนวปฏิบัติการกำกับดูแลกิจการ 129
- นโยบายและแนวปฏิบัติที่เกี่ยวกับคณะกรรมการ 131
- นโยบายและแนวปฏิบัติที่เกี่ยวกับผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสีย 131
- การติดตามให้มีการปฏิบัติตามนโยบายและแนวปฏิบัติในการกำกับดูแลกิจการ 131
- จรรยาบรรณธุรกิจ 137
- การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญของนโยบายแนวปฏิบัติและการกำกับดูแลกิจการในรอบปีที่ผ่านมา 138

7. โครงสร้างการกำกับดูแลกิจการและข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับคณะกรรมการ 141

8. รายงานผลการดำเนินงานสำคัญด้านการกำกับดูแลกิจการ 157

9. การควบคุมภายในและรายการระหว่างกัน 162
- การควบคุมภายใน 162
- รายการระหว่างกัน 169

ส่วนที่ 3
งบการเงิน

งบการเงิน 179
- รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต 180
- งบแสดงฐานะการเงิน 187
- หมายเหตุประกอบงบการเงิน 198

เอกสารแนบ

เอกสารแนบ 1 300
รายละเอียดเกี่ยวกับผู้บริหารแผน กรรมการบริษัทฯ ผู้บริหาร และผู้เชี่ยวชาญ

เอกสารแนบ 2 313
รายละเอียดเกี่ยวกับผู้ควบคุมบัญชี หัวหน้างานตรวจสอบภายในและหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัทฯ และเลขานุการบริษัท

เอกสารแนบ 3 316
รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการของบริษัทย่อย

เอกสารแนบ 4 317
นโยบายและแนวปฏิบัติการกำกับดูแลกิจการและจรรยาบรรณธุรกิจ

เอกสารแนบ 5 318
รายงานของผู้กำกับดูแลในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบประจำปี 2566



สารจากประธานคณะผู้บริหารแผนและประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

ตั้งแต่บริษัทฯ เข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการในเดือนพฤษภาคม 2563 การดำเนินการต่างๆ ของบริษัทฯ มีความรุดหน้าต่อเนื่องเป็นไปตามเป้าหมายและอยู่ภายใต้กรอบเวลาที่กำหนดไว้มาโดยลำดับ ผลการดำเนินงานและสถานะทางการเงินของบริษัทฯ ประจำปี 2566 สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566 ซึ่งนับได้ว่าเป็นปรากฏการณ์สำคัญในประวัติศาสตร์การดำเนินงานของบริษัทฯ ในรอบหลายทศวรรษที่ผ่านมา มิเพียงสะท้อนให้เห็นถึงประสิทธิภาพของยุทธศาสตร์ภายใต้การฟื้นฟูกิจการที่วางไว้ แต่ยังเป็นการยืนยันถึงสัมฤทธิ์ผลในการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ดังกล่าวอย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งยังเป็นผลส่วนหนึ่งของการเปลี่ยนแปลงจากความเป็นรัฐวิสาหกิจสู่องค์กรเอกชนเต็มรูปแบบซึ่งทำให้เกิดความคล่องตัวในการตัดสินใจทางธุรกิจและขีดความสามารถในการแข่งขันเพิ่มสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ

จากการฟื้นตัวอย่างรวดเร็วของอุตสาหกรรมการบินทั่วโลกจนกลับมาอยู่ในระดับที่ใกล้เคียงกับภาวะปกติก่อนวิกฤตการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) ดังจะเห็นได้จากอุปสงค์ (Demand) หรือปริมาณความต้องการเดินทางที่ปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ปฏิเสธไม่ได้ว่าในด้านปริมาณการผลิต (Supply) ผู้ประกอบการสายการบินต่าง ๆ ทั่วโลกยังดำเนินงานภายใต้ข้อจำกัดในเรื่องขนาดของฝูงบิน ทั้งจากการลดขนาดฝูงบินระหว่างวิกฤตสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) ที่ผ่านมา ขีดความสามารถในการซ่อมบำรุงเครื่องบินและเครื่องยนต์จากภาวะการขาดแคลนอะไหล่และอุปกรณ์ส่วนควบ รวมถึงสภาพคล่องที่มีความจำเป็นในการซ่อมบำรุงเครื่องบินและเครื่องยนต์ให้สามารถกลับมาปฏิบัติการบินได้ดังเดิม ประกอบกับข้อจำกัดของผู้ผลิตเครื่องบินและเครื่องยนต์เรื่องขีดความสามารถในการผลิตซึ่งมีคำสั่งซื้อที่รอส่งมอบเป็นจำนวนมาก ส่งผลให้ความต้องการเครื่องบินของผู้ประกอบการสายการบินและการแข่งขันด้านราคาในการจัดหาเครื่องบินมีความเข้มข้นสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง

บริษัทฯ คำนึงถึงความสำคัญในการพัฒนาฝูงบินของบริษัทฯ ทั้งในมิติด้านปริมาณและคุณภาพ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการยกระดับความสามารถในการแข่งขัน การหารายได้ และความพยายามในการรักษาส่วนแบ่งการตลาดของบริษัทฯ ในเส้นทางบินต่าง ๆ ที่ให้บริการในปัจจุบันและเส้นทางบินตามแผนให้บริการในระยะยาว โดย ณ สิ้นปี 2566 บริษัทฯ มีส่วนแบ่งการตลาด ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและดอนเมืองรวมกันอยู่ที่ร้อยละ 17.7 ปรับตัวลดลงอย่างต่อเนื่องจากร้อยละ 35.2 ในปี 2554 บริษัทฯ จึงได้ดำเนินการจัดหาเครื่องบินโดยการเช่าดำเนินการ (Operating Lease) เพื่อรองรับการฟื้นตัวของปริมาณความต้องการเดินทางในระยะสั้นและยังได้ดำเนินการปรับโครงสร้างธุรกิจการบินของบริษัทฯ แล้วเสร็จในเดือนธันวาคม 2566 ที่ผ่านมา โดยการนำเครื่องบินแบบแอร์บัส A320-200 จากบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด เข้าประจำการในฝูงบินของบริษัทฯ เริ่มทยอยปฏิบัติการบินในเส้นทางต่าง ๆ ที่บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ปฏิบัติการบินอยู่เดิม โดยมีเป้าหมายเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้เครื่องบินของบริษัทฯ



ขณะเดียวกัน ในส่วนการจัดการฝูงบินระยะยาว บริษัทฯ ได้ว่าจ้างผู้เชี่ยวชาญที่ได้รับการยอมรับในระดับนานาชาติทำการศึกษาและจัดทำประมาณการความต้องการเดินทาง และพัฒนาแผนเครือข่ายเส้นทางบินระยะยาว 10 ปี (ปี 2567-2576) โดยมุ่งเน้นพัฒนาการขนส่งผู้โดยสารแบบเชื่อมต่อเครือข่ายเส้นทางบิน (Network Traffic) ขยายโอกาสการเติบโตด้านรายได้เพิ่มเติมจากการขนส่งผู้โดยสารเข้า-ออกประเทศไทย พัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อเที่ยวบิน ทั้งระหว่างเที่ยวบินของบริษัทฯ และระหว่างเที่ยวบินของบริษัทฯ กับสายการบินพันธมิตร โดยนำผลการศึกษาดังกล่าวมาจัดทำยุทธศาสตร์ในการจัดหาฝูงบินระยะยาว และได้ลงนามความตกลงจัดหาเครื่องบินและเครื่องยนต์ จำนวน 80 ลำ โดยแบ่งออกเป็นแบบ Firm และ Option Order จำนวน 45 ลำ และ 35 ลำ ตามลำดับในเดือนธันวาคม 2566 ที่ผ่านมา และมีกำหนดเริ่มทยอยรับมอบเครื่องบินดังกล่าวเข้าประจำการในฝูงบินของบริษัทฯ ได้ตั้งแต่ปี 2570 เป็นต้นไป อย่างไรก็ดี แม้ว่าบริษัทฯ จะได้ดำเนินการจัดหาเครื่องบินจำนวน 80 ลำดังกล่าวแล้ว จากประมาณการที่ได้จัดทำขึ้น บริษัทฯ คาดการณ์ว่าจะมีส่วนแบ่งการตลาดในปี 2576 ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและดอนเมืองรวมกันอยู่ที่เพียงร้อยละ 23.2 ซึ่งยังต่ำกว่าส่วนแบ่งการตลาดของบริษัทฯ ในปี 2554 ดังที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น

นอกจากการดำเนินการด้านการพัฒนาฝูงบิน บริษัทฯ ได้ดำเนินการปรับปรุงคุณภาพผลิตภัณฑ์และการบริการอย่างต่อเนื่อง เช่น การเตรียมการเพื่อปรับปรุงห้องโดยสารและระบบสื่อสาระบันเทิงของเครื่องบินแบบแอร์บัส A320-200 เครื่องบินแบบโบอิ้ง B777-300ER การปรับปรุงเมนูอาหารสำหรับผู้โดยสารในทุกชั้นบริการ ฯลฯ

ในส่วนของการสร้างความยั่งยืนในระยะยาว บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการพัฒนาศักยภาพของพนักงานทั่วทั้งองค์กร ผลักดันให้เกิดการรับรู้คุณค่าหลักองค์กรใหม่อย่างต่อเนื่อง เพื่อมุ่งไปสู่การเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างของวัฒนธรรมองค์กร (Corporate Culture) ที่มุ่งเน้นความเป็นมืออาชีพ ความยืดหยุ่นและคล่องตัวในการดำเนินธุรกิจ ให้สามารถรับมือต่อสภาวะการแข่งขันในอนาคตได้ ในระดับที่องค์กรเอกชนในระดับสากลพึงมี รวมถึงการบริหารจัดการที่มุ่งเน้นความโปร่งใสและซื่อตรงของกรรมการ ฝ่ายบริหาร บุคลากร กระบวนการและกลไกการทำงานของบริษัทฯ เพื่อให้ผู้มีส่วนได้เสียมีความมั่นใจถึงกลไกการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ และในปี 2566 นี้ บริษัทฯ ยังได้ปรับปรุงกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาอย่างยั่งยืนโดยกำหนดเป้าหมายการปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์ (Net Zero) ในปี 2593 ซึ่งเป็นเป้าหมายเดียวกันกับอุตสาหกรรมการบินทั่วโลก

ในนามคณะผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ คณะกรรมการ ฝ่ายบริหาร และพนักงาน ขอขอบคุณในความเชื่อมั่น ความร่วมมือ และการสนับสนุนจากลูกค้า เจ้าหนี้ ผู้ถือหุ้น พันธมิตร และคู่ค้า ที่มีให้แก่บริษัทฯ ตลอดมา และขอยืนยันในเจตนารมณ์และความมุ่งมั่นในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ โดยยึดหลักธรรมาภิบาล มีความสุจริต โปร่งใส และให้ความสำคัญกับผู้มีส่วนได้เสียอย่างเป็นธรรม โดยมีเป้าหมายเพื่อสร้างผลตอบแทนที่ดีอย่างยั่งยืน เป็นการสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจและสังคมต่อประเทศและประชาคมที่เกี่ยวข้องในระบบนิเวศของการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ เพื่อก้าวไปสู่การเป็นสายการบินที่คนในชาติภาคภูมิใจอย่างยั่งยืนต่อไป

(นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์)
ประธานคณะผู้บริหารแผน

(นายชาย เอี่ยมศิริ)
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

1. โครงสร้างและการดำเนินงานของกลุ่มบริษัท

1.1 นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

1.1.1 ความเป็นมาของบริษัทฯ

TG

บริษัท เดินอากาศไทย จำกัด
ถือหุ้นร้อยละ

70

สายการบินสแกนดิเนเวียน
แอร์ไลน์ซิสเต็ม
ถือหุ้นร้อยละ

30

2503

ปี 2503

รัฐบาลโดยการร่วมทุนระหว่าง บริษัท เดินอากาศไทย จำกัด กับ สายการบินสแกนดิเนเวียน แอร์ไลน์ซิสเต็ม เพื่อดำเนินธุรกิจการบินระหว่างประเทศ โดยใช้รหัสสายการบิน TG เมื่อ**วันที่ 29 มีนาคม 2503** บริษัทฯ ได้จดทะเบียนเป็นบริษัทจำกัด ด้วยทุนจดทะเบียน 2 ล้านบาท บริษัท เดินอากาศไทย จำกัด ถือหุ้นร้อยละ 70 และสายการบินสแกนดิเนเวียนแอร์ไลน์ซิสเต็ม ถือหุ้นร้อยละ 30 ของทุนจดทะเบียน

2520

30 มีนาคม 2520

สายการบินสแกนดิเนเวียน แอร์ไลน์ซิสเต็ม โอนหุ้นทั้งหมดให้แก่บริษัท เดินอากาศไทย จำกัด และได้เพิ่มทุนโดยมีกระทรวงการคลังเข้าเป็นผู้ถือหุ้น

2531

1 เมษายน 2531

รัฐบาลได้รวมกิจการของบริษัท เดินอากาศไทย จำกัด กับกิจการของบริษัทฯ ตามมติคณะรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจ ส่งผลให้เงินทุนจดทะเบียนของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นเป็น 2,230 ล้านบาท โดยมีกระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่

เพิ่มทุนจดทะเบียนเป็น

2,230
ล้านบาท

2534 - 2554

19 กรกฎาคม 2534

บริษัทฯ ได้เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย โดยแปลงกำไรสะสมให้เป็นทุนของบริษัทฯ ทำให้ทุนจดทะเบียนเพิ่มขึ้นเป็น 13,000 ล้านบาท และปี 2554 บริษัทฯ มีทุนชำระแล้ว 21,827,719,170 บาท

เพิ่มทุนจดทะเบียนเป็น

13,000
ล้านบาท

2556

17 ตุลาคม 2556

บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด ด้วยทุนจดทะเบียน 1,800 ล้านบาท ชำระแล้วร้อยละ 100 บริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 100 โดยเริ่มปฏิบัติการบินเมื่อวันที่ 10 เมษายน 2557 ด้วยรหัสสายการบิน WE

เพิ่มทุนจดทะเบียนเป็น

1,800
ล้านบาท

2563

22 พฤษภาคม 2563

กระทรวงการคลังได้ลดสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ลงต่ำกว่าร้อยละ 50 ของจำนวนหุ้นที่ออกและเรียกชำระแล้วทั้งหมดของบริษัทฯ โดยจำหน่ายหุ้นคิดเป็นร้อยละ 3.17 ให้แก่กองทุนรวมวายุภักษ์ หนึ่ง โดยกระทรวงการคลังยังคงเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ และถือหุ้นคิดเป็นร้อยละ 47.86 ทั้งนี้ ภายหลังการลดสัดส่วนการถือหุ้นของกระทรวงการคลัง **บริษัทฯ จึงพ้นจากสภาพการเป็นรัฐวิสาหกิจตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง**

26 พฤษภาคม 2563

บริษัทฯ ได้ยื่นคำร้องขอฟื้นฟูกิจการต่อศาลล้มละลายกลาง และในวันที่ 14 กันยายน 2563 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งให้ฟื้นฟูกิจการของการบินไทย และแต่งตั้งผู้ทำแผน ได้แก่

1. พลอากาศเอก ชัยพฤกษ์ ดิษยะศริน
2. นายจักรกฤศฎิ์ พาราพันธกุล
3. นายพีระพันธุ์ สาลีรัฐวิภาค
4. นายบุญทักษ์ หวังเจริญ
5. นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์
6. นายชาญศิลป์ ตรีนุชกร
7. บริษัท อีวาย คอร์ปอเรทแอดไวซอรี่ เซอร์วิสเซส จำกัด

โดยมีอำนาจหน้าที่ตามพระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 มาตรา 90/25 อำนาจหน้าที่ในการจัดการกิจการและทรัพย์สินของลูกหนี้ ยกเว้นสิทธิที่จะได้รับเงินปันผลตกแก่ผู้ทำแผน

2564

2 มีนาคม 2564
คณะผู้ทำแผนได้นำส่งแผนฟื้นฟูกิจการบริษัทฯ ต่อเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ ซึ่งเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ได้กำหนดให้มีการประชุมเจ้าหนี้ ในวันที่ 12 พฤษภาคม 2564 แต่ได้เลื่อนกำหนดออกไปตามคำร้องขอของเจ้าหนี้จำนวน 20 ราย และได้กำหนดการประชุมเจ้าหนี้ครั้งใหม่เป็นวันที่ 19 พฤษภาคม 2564

19 พฤษภาคม 2564
เจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ได้จัดให้มีการประชุมเจ้าหนี้ของบริษัทฯ และที่ประชุมเจ้าหนี้ได้มีมติตามมาตรา 90/46 แห่งพระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 โดยมีเจ้าหนี้ที่มีจำนวนหนี้รวมกันในสัดส่วนร้อยละ 91.56 ของจำนวนหนี้ของเจ้าหนี้ทั้งหมดที่เข้าร่วมประชุมและออกเสียงลงคะแนนยอมรับแผนฟื้นฟูกิจการที่ผู้ทำแผนฟื้นฟูกิจการได้ยื่นต่อเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์เมื่อวันที่ 2 มีนาคม 2564 และตามคำร้องขอแก้ไขแผนฟื้นฟูกิจการจำนวน 3 ฉบับ ที่เสนอโดยผู้ทำแผนฟื้นฟูกิจการและเจ้าหนี้อีก 2 ราย และที่ประชุมเจ้าหนี้มีมติแต่งตั้งคณะกรรมการเจ้าหนี้จำนวน 7 ราย ได้แก่

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

15 มิถุนายน 2564
ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการและคำร้องขอแก้ไขแผน และแผนได้กำหนดผู้บริหารแผน ได้แก่

- นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์
- นายพรชัย ฐีระเวช
- นายไกรสร บารมีอวยชัย
- นายศิริ จิระพงษ์พันธ์
- นายชาญศิลป์ ตรีนุชกร

โดยพระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 มาตรา 90/59 ให้บรรดาสิทธิและอำนาจหน้าที่ของผู้ทำแผนตกเป็นของผู้บริหารแผน ตั้งแต่ผู้บริหารแผนได้ทราบคำสั่งศาล ซึ่งผู้บริหารแผนจะต้องบริหารกิจการและทรัพย์สินของบริษัทฯ รวมถึงบริษัทร่วม/ย่อยให้เป็นไปตามที่กำหนดในแผนฟื้นฟูกิจการ และตามอำนาจหน้าที่ความรับผิดชอบที่กำหนดไว้ในแห่งพระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 และกฎหมายอื่น

2565

1 กรกฎาคม 2565
คณะผู้บริหารแผนยื่นคำร้องขอแก้ไขแผนต่อเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ กองฟื้นฟูกิจการของลูกหนี้

1 กันยายน 2565
เจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ได้จัดให้มีการจัดการประชุมเจ้าหนี้ของบริษัทฯ เจ้าหนี้ที่มีจำนวนหนี้รวมกันในสัดส่วนร้อยละ 78.59 ของจำนวนหนี้ของเจ้าหนี้ทั้งหมดที่เข้าร่วมประชุมและออกเสียงลงคะแนน ยอมรับข้อเสนอขอแก้ไขแผนฟื้นฟูกิจการที่ผู้บริหารแผนได้ยื่นต่อเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์

20 ตุลาคม 2565
ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบการขอแก้ไขแผนฟื้นฟูกิจการ และเมื่อวันที่ 21 ตุลาคม 2565 นายไกรสร บารมีอวยชัย และนายศิริ จิระพงษ์พันธ์ ผู้บริหารแผนได้ลาออกจากการเป็นผู้บริหารแผนของบริษัทฯ โดยผู้บริหารแผน 3 ท่าน ที่เหลืออยู่มีอำนาจกระทำการในฐานะผู้บริหารแผนของบริษัทฯ ต่อไปได้ตามมาตรา 90/65 (6) แห่งพระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 และข้อ 10.6 (2) ของแผนฟื้นฟูกิจการ

14 ธันวาคม 2565
บริษัทฯ ได้ดำเนินการจดทะเบียนต่อนายทะเบียนบริษัทมหาชน กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ เพื่อเพิ่มทุนจดทะเบียนจากเดิมจำนวน 21,827,719,170 บาท เป็นทุนจดทะเบียนจำนวน 336,824,601,650 บาท และจดทะเบียนแก้ไขเพิ่มเติมหนังสือบริคณห์สนธิ ข้อ 4. เพื่อให้สอดคล้องกันเรียบร้อยแล้ว

2566

17 พฤษภาคม 2566
ที่ประชุมคณะกรรมการเจ้าหนี้มีมติเห็นชอบให้บริษัทฯ ปรับโครงสร้างการดำเนินธุรกิจกลุ่มธุรกิจการบินของบริษัทฯ โดยภายหลังการปรับโครงสร้างบริษัทฯ จะเป็นผู้บริหารจัดการการดำเนินงาน การวางแผนฝูงบิน การบริหารตารางเวลาการบิน และวางแผนเครือข่ายเส้นทางบินที่ให้บริการของฝูงบินทั้งของบริษัทฯ และของไทยสมายล์ ซึ่งจะส่งผลให้เกิดความคล่องตัวและเสริมความแข็งแกร่งในการดำเนินธุรกิจมากยิ่งขึ้น โดยได้โอนย้ายการปฏิบัติการบินและบริการต่าง ๆ ทั้งหมดจากไทยสมายล์ไปยังการบินไทย ตั้งแต่เดือนมกราคม 2567 เป็นต้นไป สำหรับเว็บไซต์ www.thaismileair.com ได้ปิดให้บริการเมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 2566 และศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ (Smile Contact Center) ให้บริการถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2566 ที่ผ่านมา

เพิ่มทุนจดทะเบียนเป็น

336,824,601,650

บาท

เจ้าหนี้ทั้งหมดที่เข้าร่วมประชุมและออกเสียงลงคะแนน ยอมรับข้อเสนอขอแก้ไขแผนฟื้นฟูกิจการ

สำหรับคณะกรรมการเจ้าหนี้ทั้ง 7 ราย มีผู้รับมอบอำนาจตามรายละเอียด ดังนี้

1. นายธีรัชย์ อัตนวานิช	ประธานกรรมการ (ผู้แทนกระทรวงการคลัง)
2. นายธวัช ตรีวรรณกุล	รองประธานกรรมการ (ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน))
3. ผศ.ดร.ประชา คุณธรรมดี	กรรมการ (สหกรณ์ออมทรัพย์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ จำกัด)
4. นางนุสรา บัญญัติปิยพจน์	กรรมการ (บริษัท ไทยสมุทรประกันชีวิต จำกัด (มหาชน))
5. นางลภาวรรณ จันทร์กระจ่าง	กรรมการ (ธนาคารออมสิน)
6. นางสุวรรณา อนันทานนท์	กรรมการ (ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน))
7. นายชาติชาย โรจนรัตนางกูร	กรรมการและเลขานุการ (สหกรณ์ออมทรัพย์การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย จำกัด)

วิสัยทัศน์ (Vision)

สายการบินคุณภาพสูง ที่ให้บริการเต็มรูปแบบ
ด้วยความแข็งแกร่งของอัตลักษณ์ความเป็นไทย เชื่อมโยงประเทศไทยสู่ทั่วโลก
และสร้างผลกำไรที่ดีอย่างต่อเนื่อง



พันธกิจ (Mission)

เป็นสายการบินในใจของลูกค้าที่ลูกค้านึกถึงอยู่เสมอ เพื่อให้ประเทศไทยเป็นต้นทางและปลายทางในการเดินทาง

ความเป็นเลิศด้านการพาณิชย์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านผลตอบแทนต่อผู้โดยสาร (Yield) และเพิ่มรายได้จากธุรกิจอื่น ๆ

เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านต้นทุนในการดำเนินงาน ด้วยการนำเกณฑ์มาตรฐาน (Benchmark) ในการดำเนินงานตลอดทั้งกระบวนการ (End-to-End) ของบริษัทอื่น ๆ ในอุตสาหกรรมการบินมาปรับใช้ในการดำเนินงานของบริษัทฯ

เป็นสายการบินชั้นนำที่มีการกำกับดูแลให้เป็นไปตามมาตรฐานการดำเนินงานระดับโลก ในภาคเอกชน เพื่อเสริมสร้างความโปร่งใสในการดำเนินงาน

ค่านิยมหลัก (Core Values)

บริษัทฯ มีนโยบายในการปลูกฝังค่านิยมหลักองค์กร (Corporate Core Values) ที่กำหนดขึ้นตามวิสัยทัศน์ (Vision) และพันธกิจ (Mission) ที่ปรับเปลี่ยนไปตามแผนธุรกิจ และกลยุทธ์ทางธุรกิจ โดยมุ่งหวังให้พนักงานได้นำค่านิยมหลักองค์กรมาแปรเปลี่ยนเป็นพฤติกรรมอันพึงประสงค์ ซึ่งจะเป็นรากฐานสำคัญในการสร้างวัฒนธรรมองค์กรอันพึงประสงค์ของบริษัทฯ ต่อไป

ผู้บริหารในทุกระดับจะต้องเป็นแบบอย่างที่ดี (Role Model) ในการปฏิบัติตนตามบทบาท และบรรทัดฐานของค่านิยมหลักที่บริษัทฯ ได้กำหนดไว้ เพื่อกระตุ้นให้พนักงานเกิดพฤติกรรมอันพึงประสงค์ตามค่านิยมหลักองค์กรอย่างจริงจัง และส่งเสริมบรรยากาศการทำงานร่วมกันบนแบบแผนของค่านิยมหลักองค์กร เพื่อการพัฒนาสู่วัฒนธรรมองค์กรอันพึงประสงค์ของบริษัทฯ ซึ่งบริษัทฯ ได้กำหนดให้ผู้บริหารและพนักงานทุกคนพึงมีพฤติกรรมอันพึงประสงค์ตามค่านิยมหลักของบริษัทฯ ดังนี้

ค่านิยมหลัก	พฤติกรรมอันพึงประสงค์	สอดรับกับวิสัยทัศน์
A **Agility for Growth** **ยืดหยุ่น คล่องตัว แสวงหาโอกาส**	มีความยืดหยุ่น คล่องตัวในการทำงาน มุ่งสู่เป้าหมาย กระตือรือร้น และเปิดรับการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว รวมถึงการแสวงหาโอกาสใหม่ ๆ ในการพัฒนาตนเอง และธุรกิจให้เติบโต เพื่อสร้างกำไรที่ดีอย่างต่อเนื่อง	สร้างผลกำไรที่ดีอย่างต่อเนื่อง
I **Integrity for Trust** **โปร่งใส ร่วมมือ ซื่อตรง**	ผู้บริหาร และพนักงานต้องปฏิบัติงานด้วยความโปร่งใส ซื่อตรง ร่วมมือร่วมใจ มีความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันในการทำงาน เพื่อแสดงอัตลักษณ์ความเป็นไทยให้โลกเห็น	ความแข็งแกร่งของอัตลักษณ์ความเป็นไทยเชื่อมโยงไทยสู่ทั่วโลก
M **Mastery for Professionalism** **คิดใหม่ ทำใหม่ อย่างมืออาชีพ**	คิดใหม่ ทำใหม่ มีทักษะหลากหลาย ก้าวทันเทคโนโลยี มีความชำนาญและความสามารถในการปฏิบัติงานที่ได้รับมอบหมายได้อย่างมืออาชีพ เพื่อมุ่งสู่การเป็นสายการบินคุณภาพสูงที่ให้บริการลูกค้าอย่างเต็มรูปแบบ	การเป็นสายการบินคุณภาพสูงที่ให้บริการเต็มรูปแบบ

กลยุทธ์

ภายหลังจากศาลล้มละลายกลาง ได้มีคำสั่งเห็นชอบการขอแก้ไขแผนฟื้นฟูกิจการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 ตลอดจนสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) มีแนวโน้มที่ดีขึ้น มีการผ่อนคลายมาตรการการเดินทางระหว่างประเทศและมาตรการทางสาธารณสุขในการกักกันโรค ทำให้บริษัทฯ สามารถสร้างรายได้จากการปฏิบัติการบินขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น ประกอบกับบริษัทฯ ได้ศึกษาและปรับปรุงแผนการดำเนินธุรกิจทั้งธุรกิจการบิน (Flight Business) และธุรกิจสนับสนุนการบิน (Non-Flight Business) และดำเนินการต่าง ๆ เพื่อสร้างรายได้ตลอดจนทำกำไรได้อย่างยั่งยืน โดยบริษัทฯ จะขับเคลื่อนยุทธศาสตร์และพัฒนาแบบองค์รวม ซึ่งประกอบด้วยแนวทางการดำเนินงานดังนี้

1. การออกแบบผลิตภัณฑ์และบริการเพื่อส่งมอบประสบการณ์ที่ดีที่สุดให้กับลูกค้าด้วยการบริหารต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ นำเสนอบริการเสริมเพื่อเป็นตัวเลือกอย่างเต็มรูปแบบ การผสมผสานช่องทางการจัดจำหน่ายทั้งแบบออนไลน์และออฟไลน์ที่ทำให้เกิดการตลาดแบบผสมผสานกันในหลากหลายช่องทาง (Omnichannel) อีกทั้งพัฒนาขีดความสามารถด้านการพาณิชย์ด้วยการลงทุนด้านดิจิทัล

2. การบริหารจัดการเครือข่ายเส้นทางบินและฝูงบินให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาดในแต่ละช่วงเวลา กำลังการผลิต ตำแหน่งทางการตลาด และขีดความสามารถในการแข่งขันของบริษัทฯ ในเส้นทางบินต่าง ๆ โดยมุ่งเน้นเส้นทางบินที่มีความสามารถในการทำกำไร มีส่วนแบ่งการตลาดสูงต่อเนื่อง และมีศักยภาพในการเติบโตในอนาคต เพื่อรักษาระดับความสามารถในการแข่งขันในอุตสาหกรรมการบิน รวมทั้งขยายเครือข่ายเส้นทางบินให้ครอบคลุมลูกค้าทุกกลุ่มเป้าหมายทั่วโลกผ่านความร่วมมือกับสายการบินพันธมิตร สตาร์ อัลไลแอนซ์ และความร่วมมือกับสายการบินไทยสมายล์

3. การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านต้นทุน ได้แก่ การปรับปรุงสัญญาเช่าเครื่องบินที่เป็นประโยชน์ต่อบริษัทฯ การบริหารจัดการค่าใช้จ่ายกับพันธมิตรทางธุรกิจอย่างเข้มงวด รวมถึงการปรับลดความซับซ้อนของโครงสร้างองค์กรให้เหมาะสมกับธุรกิจเพื่อให้มีความกระชับมากขึ้น การปรับลดจำนวนพนักงานให้อยู่ในสถานะที่สามารถแข่งขันกับสายการบินอื่น ๆ ได้ รวมทั้งพัฒนาศักยภาพและขีดความสามารถของพนักงานในทุกระดับ การเปลี่ยนแปลงวัฒนธรรมองค์กรและทัศนคติของพนักงาน การปรับใช้การปรับปรุงระบบ และกระบวนการในการทำงานให้ทันสมัยเพื่อการเป็นสายการบินชั้นนำ

4. การดำเนินธุรกิจที่สนับสนุนด้านการบิน (Non-Flight Business) ได้แก่ การบริการคลังสินค้า การบริการลูกค้าภาคพื้น การบริการอุปกรณ์ภาคพื้น ครัวการบิน การบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน การบริการอำนวยการบิน การจำหน่ายสินค้าที่ระลึก และการบริการเครื่องฝึกบินจำลอง เป็นต้น ซึ่งเป็นธุรกิจที่สามารถต่อยอดทางธุรกิจได้อย่างครบวงจรและยั่งยืนต่อไปได้ โดยนำความสามารถด้านโครงสร้างพื้นฐานในธุรกิจการบิน และขยายธุรกิจร่วมกับพันธมิตร เพื่อทำให้เกิดความสามารถในการแข่งขันระยะกลาง และระยะยาว

ความคืบหน้าในการดำเนินงานตามแผนฟื้นฟูกิจการ ได้แก่

1. การปรับปรุงประสิทธิภาพฝูงบิน (Restructure Fleet) บริษัทฯ จัดหาอากาศยานเพิ่มเติมเพื่อรองรับความต้องการเดินทางของผู้โดยสารที่เติบโตอย่างต่อเนื่องจากการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบิน และเพิ่มประสิทธิภาพในการสร้างรายได้ให้กับบริษัทฯ ทั้งในปัจจุบันและในอนาคต ตลอดจนเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการต้นทุนให้สามารถแข่งขันได้ท่ามกลางสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป โดยบริษัทฯ รับมอบอากาศยานแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 5 ลำ เข้าประจำการในฝูงบินของบริษัทฯ เรียบร้อยแล้ว และเริ่มปฏิบัติการบินไตรมาสที่ 2 ปี 2566 ในเส้นทางบินสู่สาธารณรัฐประชาชนจีนเพื่อรองรับนโยบาย “วีซ่าฟรี” ในช่วงฤดูกาลท่องเที่ยว และเส้นทางบินอื่น ๆ เช่น ฮ่องกง โอซากา นาโกยา โซล มิวนิก และเมลเบิร์น เป็นต้น

2. การปรับโครงสร้างธุรกิจสนับสนุนการบิน บริษัทฯ อยู่ระหว่างการศึกษาเชิงลึกเพื่อพิจารณาแนวทางและความคุ้มค่า ตลอดจนความเป็นไปได้ของแนวทางในการพัฒนาต่อยอดธุรกิจ โดยการแสวงหาพันธมิตรที่มีศักยภาพและความเชี่ยวชาญในด้านต่าง ๆ เข้าร่วมลงทุนกับบริษัทฯ เพื่อขยายโอกาสในส่วนของธุรกิจสนับสนุนการบิน ไม่ว่าจะเป็นครัวการบิน การบริการภาคพื้น การซ่อมบำรุงอากาศยานและเครื่องยนต์ การบริการคลังสินค้า และการพาณิชย์สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ เพื่อขยายขีดความสามารถในการแข่งขันทางธุรกิจ สามารถสร้างรายได้และลดค่าใช้จ่ายโดยรวมให้กับบริษัทฯ

3. การเพิ่มประสิทธิภาพในการสร้างรายได้อย่างต่อเนื่อง ทั้งธุรกิจการบิน (Flight Business) และธุรกิจสนับสนุนการบิน (Non-Flight Business) ตามแนวทางการปรับโครงสร้างธุรกิจที่กล่าวไว้ข้างต้น บริษัทฯ ปรับเพิ่มจุดบินความถี่เที่ยวบิน และปรับแบบเครื่องบินให้เหมาะสมกับสภาพตลาดในแต่ละช่วงเวลาเพื่อรองรับปริมาณความต้องการการเดินทางที่มีแนวโน้มปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ เช่น มะนิลา ฟุกุโอกะ ซับโปโร และคยา เป็นต้น เปิดให้บริการเส้นทางบินภายในประเทศเพิ่ม ได้แก่ ภูเก็ต ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2566 เป็นต้นไป เพื่อร่วมขับเคลื่อนการส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของประเทศไทย นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้พัฒนาความร่วมมือเชิงยุทธศาสตร์เพื่อขยายฐานลูกค้าผ่านสายการบินพันธมิตร อาทิ เตอร์กิชแอร์ไลน์ เชื่อมต่อการเดินทางระหว่างไทยและสาธารณรัฐทูร์เคีย (ตุรกี) รวมทั้งจุดหมายปลายทางอื่น ๆ โดยเฉพาะทวีปยุโรป แอฟริกา และออสเตรเลีย ผ่านการใช้สาธารณรัฐทูร์เคียเป็นศูนย์กลางการบิน (HUB) ในการเชื่อมต่อเส้นทางบินต่าง ๆ โดยจะเริ่มปฏิบัติการบินไปยังอิสตันบูล สัปดาห์ละ 7 เที่ยวบิน ในเดือนธันวาคม 2566 และยังเป็นการสนับสนุนนโยบายภาครัฐในการสร้างความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจระหว่างสาธารณรัฐทูร์เคีย กับประเทศในกลุ่มยุโรปตะวันออก ส่งเสริมการท่องเที่ยว การค้า และการลงทุน และจากนโยบาย “วีซ่าฟรี” ให้กับนักท่องเที่ยวจีน อินเดีย และไต้หวัน บริษัทฯ มีความพร้อมในการร่วมขับเคลื่อนการส่งเสริมอุตสาหกรรมท่องเที่ยวของประเทศเพื่อรองรับการเติบโตของปริมาณความต้องการเดินทาง (Demand) ของนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและต่างชาติ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ติดตามประเมินสถานการณ์และผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจอย่างสม่ำเสมอ เพื่อพิจารณาเพิ่มหรือปรับลดจำนวนเที่ยวบินให้สอดคล้องกับความต้องการในแต่ละตลาดทั้งในด้านผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า โดยคำนึงถึงความปลอดภัยและความเชื่อมั่นของผู้โดยสารเป็นสำคัญ

4. การปรับโครงสร้างการดำเนินธุรกิจกลุ่มธุรกิจการบินของบริษัทฯ เมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม 2566 คณะกรรมการเจ้าหนี้ของบริษัทฯ ได้มีมติเห็นชอบการปรับโครงสร้างการดำเนินธุรกิจกลุ่มธุรกิจการบินของบริษัทฯ ตามแนวทางที่คณะผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการและฝ่ายบริหารนำเสนอ โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการอากาศยานได้อย่างเหมาะสม สามารถวางแผนและพัฒนาเครือข่ายเส้นทางบินและจัดเที่ยวบินให้ครอบคลุมความต้องการของผู้โดยสารในภาพรวมได้ดียิ่งขึ้น โดยไม่ส่งผลกระทบต่อการให้บริการแก่ผู้โดยสาร ในปี 2566 บริษัทฯ รับโอนอากาศยานแบบ A320-200 จำนวน 16 ลำ จากสายการบินไทยสมายล์ โดยการบินไทยจะปฏิบัติการบินแทนสายการบินไทยสมายล์ในบางเส้นทาง ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2566 และจะทยอยรับโอนอากาศยานจนครบ 20 ลำ

5. การหาประโยชน์จากทรัพย์สินรองที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ในการดำเนินธุรกิจ โดยการจำหน่ายอสังหาริมทรัพย์ภายในประเทศและต่างประเทศที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์แล้ว เครื่องฝึกบินจำลองที่ไม่ได้ใช้งานแล้ว

การจำหน่ายอสังหาริมทรัพย์ต่างประเทศ

- สำนักงานที่กรุงโรม สาธารณรัฐอิตาลี
- ห้องพักที่ถนนนาธาน เขตปกครองพิเศษฮ่องกง
- สำนักงานที่กรุงมะนิลา สาธารณรัฐฟิลิปปินส์
- บ้านพักที่กรุงจาการ์ตา สาธารณรัฐอินโดนีเซีย

การจำหน่ายอากาศยาน

- B737-400 จำนวน 1 ลำ
- B747-400 จำนวน 6 ลำ
- A340-600 จำนวน 2 ลำ

การจำหน่ายเครื่องยนต์

- 5 เครื่องยนต์

1.1.2 การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญ

การพัฒนาทรัพยากรบุคคล

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

โดยบริษัทฯ มีการดำเนินการสำหรับการพัฒนาพนักงาน ดังนี้

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

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

- ส่งเสริมให้มีการอบรมเพื่อเพิ่มทักษะใหม่ (Reskill) และพัฒนาทักษะเดิม (Upskill) ผ่านหลักสูตรตามสมรรถนะที่จำเป็นของแต่ละสายงาน (Functional Training) ให้กับพนักงานหลังจากเข้าสู่โครงสร้างองค์กรใหม่ เพื่อให้พนักงานมีความพร้อมในการรับมือกับการปรับเปลี่ยนวิธีการทำงาน พร้อมทั้งส่งเสริมให้พนักงานเพิ่มศักยภาพในการทำงานข้ามสายงาน หรือปฏิบัติงานหลายหน้าที่ (Multi-Tasking)

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

- ปรับรูปแบบการอบรมให้มีความหลากหลายและเหมาะสมกับสถานการณ์ วิทยากร และผู้เข้าอบรมโดยดำเนินการอบรมแบบ Classroom e-Learning และ Virtual Classroom เพื่อส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาความรู้อย่างต่อเนื่องและพนักงานได้รับความรู้ที่ทันสมัยอยู่เสมอ

- ดำเนินโครงการ Leadership Competency Self-Learning (LCS) อย่างต่อเนื่องจนถึงเดือนมิถุนายน 2566 ซึ่งโครงการดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างและส่งเสริมให้พนักงานระดับบริหารและพนักงานที่มีศักยภาพสูง ได้มีโอกาสเรียนรู้ผ่านแพลตฟอร์มบริหารจัดการการเรียนรู้ภายใต้แนวคิด All-in-One Learning Experience การเรียนรู้เกิดขึ้นได้ทุกที่ทุกเวลา เพื่อพัฒนาและเสริมสร้างสมรรถนะที่สำคัญในการเป็นผู้นำภายใต้ Leadership Competency 3 ประการ คือ Make It Happen, Provide Solution และ Inspire People

- ใช้โปรแกรม HR Training Dashboard เพื่อสนับสนุนการบริหารจัดการด้านการฝึกอบรมในหลักสูตร Compliance อย่างต่อเนื่อง ซึ่งเป็นหลักสูตรที่จัดขึ้นเพื่อให้พนักงานปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ โดยมีเป้าหมายให้พนักงานทุกคนเข้ารับการอบรมทบทวน (Recurrent) ตามรอบเวลาที่กำหนด

นอกจากนั้น ปัจจุบันบริษัทฯ ยังได้รับการรับรองจากกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน ในการเป็นผู้ให้บริการด้านการฝึกอบรมหลักสูตรดังต่อไปนี้

1) หลักสูตรการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับหัวหน้างานและระดับบริหาร ตามข้อ 43 แห่งกฎกระทรวงการจัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน บุคลากร หน่วยงาน หรือคณะบุคคล เพื่อดำเนินการด้านความปลอดภัยในสถานประกอบกิจการ พ.ศ. 2565 ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ 22 กันยายน 2566 ถึง 21 กันยายน 2569

2) หลักสูตรการฝึกอบรมคณะกรรมการความปลอดภัยอาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานของสถานประกอบกิจการ ตามข้อ 43 แห่งกฎกระทรวงการจัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน บุคลากร หน่วยงาน หรือคณะบุคคล เพื่อดำเนินการด้านความปลอดภัยในสถานประกอบกิจการ พ.ศ. 2565 ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ 17 พฤศจิกายน 2566 ถึง 16 พฤศจิกายน 2569

การบริหารจัดการด้านการเงินและการบัญชี

ในปี 2566 สถานการณ์วิกฤตการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) ได้คลี่คลายลงอย่างมาก ทำให้อุตสาหกรรมการบินทั่วโลกฟื้นตัวขึ้นอย่างรวดเร็ว ด้วยปริมาณความต้องการเดินทางที่เพิ่มขึ้นสูงทั้งในภาคธุรกิจและท่องเที่ยวระหว่างประเทศ ส่งผลให้บริษัทฯ มีสภาพคล่องทางการเงินที่ดีขึ้น ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ดำเนินการบริหารจัดการด้านการเงิน การบัญชี และการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน ดังนี้

การบริหารเงินสดและการบริหารความเสี่ยงทางการเงิน บริษัทฯ มีการบริหารกระแสเงินสดคงเหลือในแต่ละสกุลเงินให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมเพียงพอกับค่าใช้จ่าย โดยให้ความสำคัญกับกระแสเงินสดสุทธิในมือเป็นลำดับแรก ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทฯ ไม่มีวงเงินสินเชื่อระยะสั้นจากสถาบันการเงิน และไม่มีธุรกรรม Cross Currency Swap (CCS) หรือ Interest Rate Swap (IRS) คงเหลือ

ในการจัดการด้านบัญชี บริษัทฯ ได้ถือปฏิบัติตามมาตรฐานรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุงที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชี ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2566 มาถือปฏิบัติ ส่วนรายการทางบัญชีที่สำคัญในระหว่างปี 2566 มีดังนี้

ในระหว่างปี 2566 คณะกรรมการเจ้าหนี้มีมติเห็นชอบแนวทางการปรับโครงสร้างธุรกิจกลุ่มธุรกิจการบิน โดยบริษัทฯ ได้รับโอนเครื่องบินแบบแอร์บัส A320-200 จากบริษัทย่อย จำนวน 20 ลำ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้รับโอนประมาณการหนี้สินระยะยาวสำหรับค่าซ่อมแซมและบำรุงอากาศยาน หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการปรับโครงสร้างธุรกิจกลุ่มธุรกิจการบินจากบริษัทย่อย รวมเป็นจำนวน 9,013 ล้านบาท ซึ่งได้แสดงไว้เป็นค่าใช้จ่ายปรับโครงสร้างธุรกิจกลุ่มธุรกิจการบินในงบกำไรขาดทุนและกำไรเบ็ดเสร็จอื่นเฉพาะกิจการ สำหรับปีสิ้นสุดที่ 31 ธันวาคม 2566 ในด้านการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน บริษัทฯ มีการเรียกเก็บเงินชดเชยค่าน้ำมันอากาศยาน ในส่วนที่เกินจากฐานราคาน้ำมันในต้นทุนบัตรโดยสารผ่านทางค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมัน (Fuel Surcharge) โดยสามารถดำเนินการคำนวณอัตราเรียกเก็บค่าธรรมเนียมให้เหมาะสมกับสภาวะของตลาด การแข่งขัน ความผันผวนของราคาน้ำมันอากาศยาน การตอบสนองของตลาด และการประมาณการค่าใช้จ่ายน้ำมันเครื่องบินที่มีการเปลี่ยนแปลง ผลการเก็บค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันในปี 2566 สามารถเรียกเก็บมาเพียงพอชดเชยราคาน้ำมันอากาศยานที่เพิ่มขึ้น

บริษัทฯ จึงยังไม่ทำธุรกรรมเกี่ยวกับอนุพันธ์ประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเพิ่มเติม แต่อย่างไรก็ตามบริษัทฯ ยังคงปรับปรุงนโยบายการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันอย่างต่อเนื่อง และทำการประเมินกิจกรรมการป้องกันความเสี่ยงอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้เหมาะสมกับสถานการณ์บริษัทฯ และอุตสาหกรรมการบินที่กำลังฟื้นตัวต่อไป

การบริหารจัดการด้านการบริการบนเครื่องบิน

การให้บริการผู้โดยสารชั้นหนึ่ง (First Class Service)

เพื่อสร้างความพึงพอใจสูงสุดแก่ผู้โดยสารชั้นหนึ่ง บริษัทฯ ได้มีการปรับเปลี่ยนและปรับเพิ่มเมนูอาหารให้มีความหลากหลายและเป็นที่นิยมในแต่ละเส้นทางบิน พนักงานต้อนรับบนเครื่องบินที่จะปฏิบัติหน้าที่ในชั้นหนึ่งจะได้รับการอบรมเพิ่มเติมเพื่อปฏิบัติงานในชั้นหนึ่งอย่างมีประสิทธิภาพและอย่างมืออาชีพ

การให้บริการผู้โดยสารชั้นธุรกิจ (Business Class Service)

บริษัทฯ ได้ปรับเปลี่ยนการบริการผู้โดยสารในชั้นธุรกิจเพื่อให้ตรงกับความต้องการของผู้โดยสารมากที่สุด โดยปรับลดขั้นตอนในการเตรียมงานก่อนให้บริการเพื่อให้ผู้โดยสารได้รับความพึงพอใจจากการบริการเพิ่มขึ้น การบริการในชั้นธุรกิจ มีการบริการ 3 แบบ ได้แก่ Exotic Express, Transcend Thai และ Luxury Royal Service โดยมีรูปแบบการบริการที่ต่างกันเป็นไปตามชั่วโมงบิน มีการฝึกอบรมพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินให้มีทักษะพิเศษด้านการถ่ายภาพด้วยโทรศัพท์มือถือ ในโครงการ Snap A Journey เพื่อให้พนักงานต้อนรับบนเครื่องบินสามารถให้บริการถ่ายภาพให้กับผู้โดยสาร โดยใช้อุปกรณ์โทรศัพท์มือถือของผู้โดยสารเพื่อเก็บภาพความประทับใจในเที่ยวบิน เพื่อสร้าง The Magical Journey แต่ยังคงไว้ซึ่งมาตรการเกี่ยวกับสุขอนามัยของผู้โดยสารในระหว่างการเดินทาง โดยปรับการบริการให้สอดคล้องกับมาตรการของรัฐ และข้อกำหนดของสถานีต่างประเทศ เพื่อลดโอกาสของการแพร่เชื้อในเที่ยวบิน

การอบรมพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน

บริษัทฯ เล็งเห็นถึงความสำคัญของการพัฒนาทรัพยากรบุคคล จึงได้ให้การสนับสนุนการฝึกอบรมพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน โดยมีแนวทางในการฝึกอบรมแบบ Competency Base Training เพื่อให้พนักงานต้อนรับบนเครื่องบินทุกคนมีความรู้ความสามารถตามมาตรฐานของหน่วยงานที่กำกับดูแลในด้าน Safety และ Aviation Security รวมถึงการให้บริการบนเครื่องบิน (Inflight Service) ซึ่งเป็นหัวใจสำคัญในการเสริมสร้างประสบการณ์และความพึงพอใจสูงสุดให้กับลูกค้าตลอดการเดินทาง (Customer Experience Management) ซึ่งเป็นไปตามนโยบายและกลยุทธ์ทางธุรกิจของบริษัทฯ โดยมีเป้าหมายในการพัฒนาศักยภาพพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินให้มีคุณภาพ สร้างจิตสำนึกของการเป็นพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินอย่างมืออาชีพ มีความรู้ความสามารถอย่างรอบด้าน รวมถึงตระหนักในบทบาทหน้าที่การให้บริการที่มีความปลอดภัยอย่างมีคุณภาพตลอดจนสร้างความภาคภูมิใจในการเป็นพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินของบริษัทฯ ซึ่งมีความสำคัญอย่างสูงต่อภาพลักษณ์ของบริษัทฯ และศักยภาพในการแข่งขันระดับโลก

ฝ่ายพัฒนาและควบคุมคุณภาพการปฏิบัติการบนเครื่องบิน ได้วางแผนและดำเนินการจัดการฝึกอบรมพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินในทุกระดับชั้นเป็นประจำทุกปีเพื่อให้พนักงานมีการพัฒนาตนเองอยู่เสมอ ทั้งในด้านการฝึกทบทวนความรู้ประจำปี (Recurrent & Reskill) การฝึกเพื่อเพิ่มพูนทักษะ (Upskill) ซึ่งการจัดการฝึกอบรมนั้นจะเป็นไปตามแผนที่วางไว้ในแต่ละปี ซึ่งฝ่ายฯ จะรวบรวมข้อมูลจากแหล่งต่าง ๆ อาทิ ผลสำรวจความพึงพอใจของผู้โดยสารจาก SkyTrax Qualtrics และอื่น ๆ โดยนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์เพื่อหา Training Need และออกแบบหลักสูตรให้เหมาะสมด้วยวิธีการอบรมที่ทันสมัย เพื่อนำไปสู่การสร้างจิตสำนึก ทัศนคติที่ดี มีทักษะการสื่อสาร บุคลิกภาพเหมาะสม และเป็นมืออาชีพในบริการด้วยเสน่ห์ของความเป็นไทย

นอกจากนี้ ยังมีโครงการหลักสูตรทางเลือก (Selective Course) เพื่อเพิ่มศักยภาพการเรียนรู้ด้านต่าง ๆ ให้กับพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน นอกเหนือจากการเข้าฝึกอบรมทบทวนทักษะด้านการบริการตามที่ได้กล่าวมาข้างต้นอีกกว่า 10 หลักสูตร



ซึ่งจะช่วยเพิ่มพูนทักษะในด้านต่าง ๆ แก่พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน ทั้งด้านภาษา การสื่อสารภาษาที่สาม ความเข้าใจถึงความแตกต่างของวัฒนธรรมของแต่ละชาติเพื่อให้สามารถเข้าใจลูกค้าได้อย่างลึกซึ้ง รวมถึงการมีบุคลิกภาพที่เหมาะสม สง่างาม และการใช้ Social Media ให้พนักงานต้อนรับบนเครื่องบินได้เลือกเรียน ทั้งนี้ บริษัทฯ เชื่อมั่นในศักยภาพของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน ผ่านการพัฒนาทักษะในด้านต่าง ๆ โดยการจัดการฝึกอบรมที่มีคุณภาพซึ่งมีผลงานเป็นที่ยอมรับและการันตีโดยรางวัลระดับโลกในทุกปี

โครงการขยายช่องทางจัดจำหน่ายผลิตภัณฑ์และบริการเพื่อเพิ่มรายได้จากธุรกิจ On Ground Catering Services ภายในประเทศ

ฝ่ายครัวการบินได้มุ่งเน้นการปรับปรุงพัฒนาผลิตภัณฑ์และบรรจุภัณฑ์รูปแบบใหม่ เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลงไป มีการขยายช่องทางการจัดจำหน่ายผลิตภัณฑ์เพื่อให้สามารถเข้าถึงกลุ่มผู้บริโภคได้มากขึ้น

ทั้งนี้ จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) ส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ อย่างรุนแรง ฝ่ายครัวการบินจึงได้เร่งดำเนินโครงการเพื่อพัฒนาและขยายช่องทางการจัดจำหน่ายผลิตภัณฑ์ของบริษัทฯ ซึ่งได้แก่ เบเกอรี่พัฟแอนด์พาย (Puff & Pie) อาหารว่างกล่อง (Snack Box) และอาหารพร้อมทาน รวมถึงผลิตภัณฑ์อื่น ๆ เพื่อเป็นการสร้างรายได้เพิ่มให้กับบริษัทฯ โดยมีการพัฒนาและขยายช่องทางที่สำคัญ เช่น การขายผ่านช่องทางออนไลน์ (Online Delivery) โดยใช้บริการจำหน่ายอาหารและเบเกอรี่บนแพลตฟอร์มของแอปพลิเคชันที่ให้บริการในธุรกิจบริการส่งอาหารถึงที่ (Food Delivery) ได้แก่ Shopee Food, Food Panda และ Robinhood โครงการทำธุรกิจร่วมกับลูกค้ากลุ่ม B2B (Business-to-Business) ได้แก่ ท็อปส์ซุปเปอร์มาร์เก็ต (Tops) ร้านคาเฟ่อเมซอน (Café Amazon) และร้านอินทนิล การขยายพันธมิตรทางธุรกิจ การขยายสาขาธุรกิจร้านเบเกอรี่พัฟแอนด์พาย (Puff & Pie) การจัดกิจกรรมทางการตลาดตามเทศกาล โครงการพิเศษต่าง ๆ รวมทั้งการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ของบริษัทฯ นอกสถานที่เพื่อเป็นการขยายฐานลูกค้า และสามารถเข้าถึงลูกค้ากลุ่มเป้าหมายได้ง่ายขึ้น

1.1.3 วัตถุประสงค์ของการระดมทุน

การใช้เงินที่ได้จากการระดมทุนเป็นไปตามวัตถุประสงค์หรือไม่

- ในปี 2566 บริษัทฯ ไม่มีการระดมทุน และไม่ได้ออกตราสารหนี้

1.1.4 ข้อผูกพันที่บริษัทฯ ให้คำมั่นไว้ในแบบแสดงรายการข้อมูลการเสนอขายหลักทรัพย์

- ไม่มี

1.1.5 รางวัลที่บริษัทฯ ได้รับ



รางวัลที่การบินไทยได้รับ ประจำปี 2566

The 19th Edition Asian Business & Social Forum - Asia's Greatest Brands and Leaders 2023

- ASIA'S GREATEST CFO 2023
- ASIA'S GREATEST BRANDS 2023

Skytrax World Airline Awards 2023

- รางวัลสายการบินที่มีพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินที่ดีที่สุดของโลก (World's Best Airline Cabin Crew) อันดับ 8
- รางวัลสายการบินที่มีพนักงานให้บริการที่ดีที่สุดของเอเชีย (Best Airline Staff in Asia) อันดับ 9





Readers' Choice Awards 2023

- สายการบินยอดเยี่ยม ได้รับการจัดอันดับเป็น 1 ใน 5 สายการบินยอดเยี่ยม (Best Airlines)
- โปรแกรมสะสมไมล์ยอดเยี่ยม รอยัล ออร์คิด พลัส (Royal Orchid Plus: ROP) ได้รับการจัดอันดับเป็น 1 ใน 5 โปรแกรมสะสมไมล์ยอดเยี่ยม (Best Frequent Flier Programs)
- สายการบินที่ให้บริการชั้นประหยัดยอดเยี่ยม ได้รับการจัดอันดับเป็น 1 ใน 3 สายการบินที่ให้บริการชั้นประหยัดยอดเยี่ยม (Best Economy Class)

TTG Travel Awards 2023

- รางวัล TTG Travel Hall of Fame
- รางวัล Best Inflight Service



1.2 ลักษณะการประกอบธุรกิจ

โครงสร้างรายได้ของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

รายได้ของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ใน 3 ปีที่ผ่านมา มีดังนี้



รายได้จากกิจการขนส่ง

ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน

2566	80.2 %	132,737	
2565	69.8 %	73,409	
2564	6.2 %	5,529	

ค่าระวางขนส่งและไปรษณียภัณฑ์

2566	9.3 %	15,464
2565	22.6 %	23,784
2564	12.1 %	10,928

รวมรายได้จากกิจการขนส่ง

2566	89.5 %	148,201
2565	92.4 %	97,193
2564	18.3 %	16,457

รายได้การบริการอื่น ๆ[1]

2566	5.6 %	9,245
2565	6.3 %	6,674
2564	5.7 %	5,115

รวมรายได้จากการขายหรือการให้บริการ

2566	95.1 %	157,446
2565	98.7 %	103,867
2564	24.0 %	21,572

รายได้อื่น ๆ[2]

2566	4.9 %	8,046
2565	1.3 %	1,345
2564	76.0 %	68,409

หมายเหตุ:

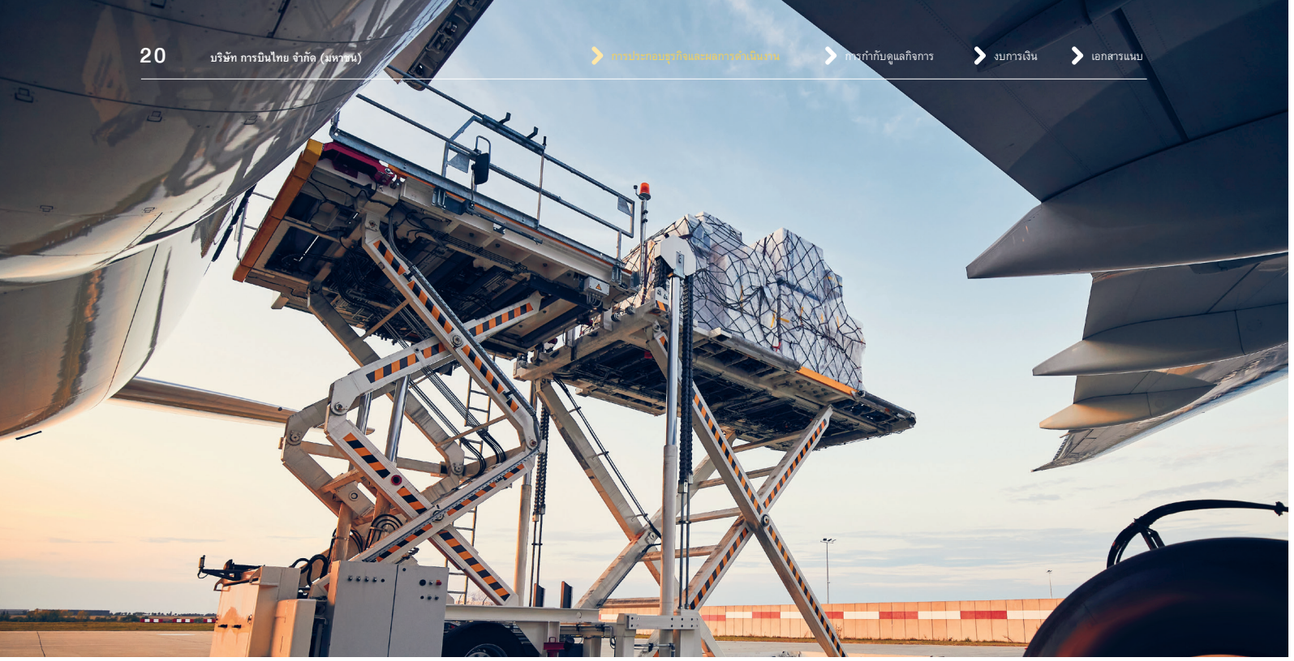
[1] รายได้การบริการอื่น ๆ ประกอบด้วย รายได้จากหน่วยธุรกิจและรายได้จากกิจการสนับสนุนอื่น ๆ

[2] รายได้อื่น ประกอบด้วย ดอกเบี้ยรับ รายได้อื่น ๆ กำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุน กำไรจากการขายเงินลงทุน และกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้

ในฐานะที่บริษัทฯ เป็นบริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และดำเนินกิจการและให้บริการเกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศแบบครบวงจรด้านการบินพาณิชย์ ทั้งเส้นทางบินระหว่างประเทศและเส้นทางบินในประเทศ โดยแบ่งการบริหารจัดการธุรกิจออกเป็น 3 กิจการ ประกอบด้วย กิจการขนส่งทางอากาศ (Core Business) หน่วยธุรกิจ (Business Unit) และกิจการอื่น ๆ โดยสรุปสาระสำคัญ ดังนี้

1. กิจการขนส่งทางอากาศ

กิจการขนส่งทางอากาศถือเป็นกิจการหลักของบริษัทฯ ประกอบด้วย การบริการขนส่งผู้โดยสาร การบริการขนส่งสินค้าพัสดุภัณฑ์และไปรษณียภัณฑ์ โดยให้บริการขนส่งในเส้นทางบินไปยังจุดบินต่าง ๆ ทั้งแบบเที่ยวบินประจำและเที่ยวบินเช่าเหมาลำ ครอบคลุมทั้งเส้นทางบินระหว่างประเทศและภายในประเทศ ซึ่งให้บริการโดยบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อย



2. หน่วยธุรกิจ

หน่วยธุรกิจของบริษัทฯ เป็นหน่วยงานสนับสนุนให้การดำเนินธุรกิจสายการบินเป็นไปอย่างราบรื่น โดยแต่ละหน่วยธุรกิจมีความเกี่ยวเนื่องโดยตรงกับกิจการขนส่ง มีการดำเนินงานที่สอดคล้องกันอย่างเป็นระบบ เพื่อให้เครื่องบินสามารถเดินทางจากสถานีต้นทางถึงสถานีปลายทางตรงตามกำหนดเวลาที่ระบุในตารางบิน ด้วยความสะดวกสบาย รวดเร็ว และปลอดภัย ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่จะช่วยสร้างความน่าเชื่อถือให้แก่บริษัทฯ พร้อมทั้งสร้างความมั่นใจและความพึงพอใจให้แก่ผู้ใช้บริการ ทั้งนี้ ธุรกิจที่เกี่ยวเนื่องโดยตรงกับกิจการขนส่งมีรายละเอียดการให้บริการ ดังนี้

2.1 ธุรกิจการบริการคลังสินค้า (Cargo & Mail Terminal Services)

ให้บริการจัดการคลังสินค้าและไปรษณียภัณฑ์สำหรับการขนส่งสินค้าทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และบริการจัดการคลังสินค้า ณ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ โดยการดำเนินงานบริการคลังสินค้าแบบครบวงจร ทั้งสินค้าขาเข้า สินค้าขาออก และสินค้าถ่ายลำ โดยมีสินค้าที่ขนส่งทางอากาศหลายประเภท เช่น สินค้าควบคุมอุณหภูมิ สัตว์มีชีวิต สินค้าที่มีมูลค่า สินค้าอันตราย สินค้าเร่งด่วน และสินค้าทั่วไป เป็นต้น

2.2 ธุรกิจการบริการภาคพื้น (Ground Services) ประกอบด้วย 2 กิจกรรม ดังนี้

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

2.2.2 การบริการอุปกรณ์ภาคพื้น (Ground Equipment Services) ให้บริการที่เกี่ยวข้องกับอากาศยาน อำนวยความสะดวกบริเวณลานจอดอากาศยานให้กับบริษัทฯ และสายการบินลูกค้าให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย มีความปลอดภัยสูงสุด พร้อมปฏิบัติการบินเข้า-ออกได้ตรงเวลา

2.3 ธุรกิจครัวการบิน (Catering Services)

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

3. กิจการอื่น ๆ

ในส่วนของกิจการอื่น ๆ ที่สนับสนุนการขนส่ง ได้แก่ การซ่อมบำรุงอากาศยาน โดยฝ่ายช่าง การบริการอำนวยการบิน และการจำหน่ายสินค้าที่ระลึก เป็นต้น โดยมีรายละเอียดลักษณะการประกอบธุรกิจ ดังนี้

กิจการขนส่งทางอากาศ



บริษัทฯ เป็นสายการบินที่ให้บริการด้านการขนส่งทางอากาศเป็นกิจการหลัก ซึ่งได้พัฒนาการขนส่งไปสู่ภูมิภาคต่าง ๆ ของโลก ประกอบด้วย กิจการขนส่งผู้โดยสาร และกิจการขนส่งสินค้า พัสดุภัณฑ์และไปรษณียภัณฑ์ โดยมีรายละเอียดเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์และบริการ ดังนี้

1.1 กิจการขนส่งผู้โดยสาร

กิจการขนส่งผู้โดยสารมีเป้าหมายในการพัฒนาตลาดและเครือข่ายเส้นทางบินอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้สามารถแข่งขันได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยเน้นขีดความสามารถและดำเนินการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้เป็นศูนย์กลางการบิน (HUB) ที่สำคัญของภูมิภาค



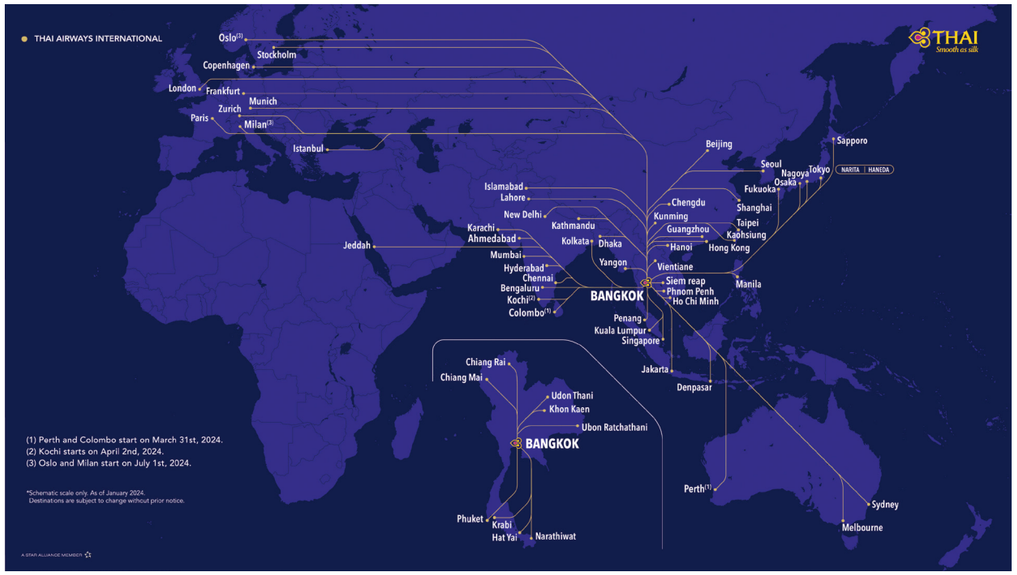


ลักษณะผลิตภัณฑ์ หรือบริการ

(ก) ฝูงบินของบริษัทฯ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 ฝูงบินของบริษัทฯ และสายการบินไทยสมายล์ มีจำนวนเครื่องบินที่ใช้ปฏิบัติการบินจำนวน 70 ลำ ประกอบด้วย เครื่องบินลำตัวกว้างขนาดใหญ่ที่ใช้ปฏิบัติการบินเส้นทางข้ามทวีปจำนวน 34 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแบบโบอิ้ง B777-300ER เครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 เครื่องบินลำตัวกว้างขนาดกลางที่ใช้ปฏิบัติการบินเส้นทางภูมิภาคจำนวน 16 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 โบอิ้ง B777-200ER โบอิ้ง B787-9 โบอิ้ง B787-8 และเครื่องบินลำตัวแคบที่ใช้ปฏิบัติการบินเส้นทางระยะใกล้จำนวน 20 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแบบแอร์บัส A320-200

	ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566	ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565
โบอิ้ง B777-300ER	17	17
แอร์บัส A350-900	17	12
แอร์บัส A330-300	3	3
โบอิ้ง B777-200ER	5	4
โบอิ้ง B787-9	2	2
โบอิ้ง B787-8	6	6
แอร์บัส A320-200	20	20
รวม	70	64



(ข) การพัฒนาเส้นทางการบินและจุดบิน

ในปี 2566 บริษัทฯ มีเป้าหมายปรับเพิ่มจุดบินและความถี่เที่ยวบินที่ให้บริการ เพื่อรองรับปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสารทั่วโลกที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่ยังไม่เท่าช่วงก่อนสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) และเพื่อให้บริษัทฯ บรรลุเป้าหมายตามแผนฟื้นฟูกิจการบริษัทฯ และการเติบโตอย่างยั่งยืนในระยะยาว บริษัทฯ ทำการวางแผนเครือข่ายเส้นทางบิน โดยกำหนดตารางบินและแบบเครื่องบินให้เหมาะสมกับสภาพตลาดของแต่ละจุดบิน รวมทั้งพัฒนาตลาด โดยเน้นการปรับเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินในจุดบินที่มีศักยภาพ และสร้างความแข็งแกร่งของเครือข่ายเส้นทางบิน โดยเปิดให้บริการจุดบินใหม่ รวมทั้งเพิ่มการใช้ประโยชน์จากความร่วมมือกับสายการบินพันธมิตร เพื่อขยายเครือข่ายเส้นทางบินให้ครอบคลุมลูกค้าได้ทุกกลุ่มเป้าหมาย เพิ่มความคล่องตัวในการปรับแผนตารางการบินให้สอดคล้องกับสภาวะความต้องการในแต่ละฤดูกาล

บริษัทฯ ได้ดำเนินการเพิ่มความถี่เที่ยวบินในเส้นทางบินที่มีปริมาณความต้องการในการเดินทางมาก โดยเฉพาะประเทศญี่ปุ่นและเกาหลีใต้ และเริ่มกลับมาเปิดเส้นทางบินสู่สาธารณรัฐประชาชนจีน จำนวน 5 จุดบิน ในเส้นทางบินคุนหมิง ปักกิ่ง เฉิงตู เซี่ยงไฮ้ และกวางโจว ตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2566

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้พัฒนาความร่วมมือเชิงยุทธศาสตร์กับพันธมิตรการบินสมาชิกกลุ่มสตาร์อัลไลแอนซ์ เตอร์กิชแอร์ไลน์ โดยปฏิบัติการบินไปยังเมืองอิสตันบูล สาธารณรัฐตุรกี สัปดาห์ละ 7 เที่ยวบิน เริ่มตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2566 เป็นต้นไป และได้ร่วมลงนามสัญญาความร่วมมือระหว่างกันบนเที่ยวบินรหัสร่วม (Code Share Flight) เพื่อยกระดับจุดเชื่อมต่อระหว่างภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ยุโรป และออสเตรเลีย กระตุ้นการเดินทางระหว่างประเทศไทยและสาธารณรัฐตุรกี รวมทั้งสนับสนุนนโยบายภาครัฐในการสร้างความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจระหว่างสาธารณรัฐตุรกีกับประเทศในกลุ่มยุโรปตะวันออก เอเชียกลาง เพื่อเป็นการเสริมสร้างความแข็งแกร่งของเส้นทางการบิน และขยายพื้นที่การขายของบริษัทฯ ในประเทศที่บริษัทฯ ไม่ได้ทำการบิน ส่งเสริมการท่องเที่ยว การค้าและการลงทุน

บริษัทฯ ได้ปรับโครงสร้างการดำเนินธุรกิจกลุ่มธุรกิจการบินของบริษัทฯ โดยบริษัทฯ จะเป็นผู้บริหารจัดการการดำเนินงานของบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ซึ่งมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการฝูงบินให้สามารถวางแผนและพัฒนาเครือข่ายเส้นทางบินให้ครอบคลุมความต้องการของผู้โดยสาร รองรับการเชื่อมต่อเที่ยวบินได้อย่างไร้รอยต่อ เสริมสร้างความแข็งแกร่งและความสามารถในการแข่งขันของบริษัทฯ พร้อมทั้งรับโอนเครื่องบินแบบแอร์บัส A320-200 จำนวน 20 ลำ จากสายการบินไทยสมายล์และบริษัทฯ ปฏิบัติการบินแทนในเส้นทางบินระหว่างประเทศ 12 เส้นทาง ได้แก่ ย่างกุ้ง อาห์เมดาบัด กัลกัตตา กาฐมาณฑุ คยา เกาสง ปีนัง เสียมราฐ ฮานอย โฮจิมินห์ เวียงจันทน์ และพนมเปญ รวมทั้งเส้นทางบินภายในประเทศ 9 เส้นทาง ได้แก่ เชียงใหม่ ภูเก็ต อุดรธานี กระบี่ ขอนแก่น นราธิวาส เชียงราย หาดใหญ่ และอุบลราชธานี

บริษัทฯ ได้จัดทำตารางบินเป็นสองช่วงฤดู ประกอบด้วย ตารางบินฤดูร้อน (Summer Schedule) เริ่มจากวันอาทิตย์สุดท้ายของเดือนมีนาคมถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนตุลาคมของแต่ละปี และตารางบินฤดูหนาว (Winter Schedule) เริ่มจากวันอาทิตย์สุดท้ายของเดือนตุลาคมถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนมีนาคมของแต่ละปี ซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association: IATA) โดยมีเป้าหมายเพื่อปรับปรุงเครือข่ายเส้นทางบินตามแผนฟื้นฟูกิจการ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทฯ และสายการบินไทยสมายล์มีเครือข่ายเส้นทางบินให้บริการครอบคลุม 60 จุดบิน ใน 24 ประเทศทั่วโลก โดยแบ่งเป็น 51 จุดบินในต่างประเทศ และ 9 จุดบินภายในประเทศ (ไม่รวมกรุงเทพมหานคร) ดังรายละเอียดในข้อ (ค) ตารางข้อมูลเส้นทางบิน

(ค) ตารางข้อมูลเส้นทางบิน

เส้นทางบินภายในประเทศ

สถานการณ์การท่องเที่ยวภายในประเทศในปี 2566 มีการฟื้นตัวอยู่ในทิศทางที่ดี บริษัทฯ ให้บริการเที่ยวบินตรงภายในประเทศแบบประจำโดยสายการบินไทยสมายล์ไปยัง 9 จุดบิน ด้วยความถี่ 217 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ดังนี้ ภาคเหนือ ได้แก่ เชียงใหม่ และเชียงราย ภาคอีสาน ได้แก่ ขอนแก่น อุดรธานี และอุบลราชธานี ภาคใต้ ได้แก่ ภูเก็ต กระบี่ หาดใหญ่ และนราธิวาส โดยตั้งแต่ไตรมาสที่ 4 ของปี 2566 บริษัทฯ ได้ปฏิบัติการบินแทนสายการบินไทยสมายล์ ในเส้นทางบินภายในประเทศ ได้แก่ เชียงใหม่ เริ่มวันที่ 29 ตุลาคม 2566 อุดรธานี และภูเก็ต เริ่มวันที่ 1 ธันวาคม 2566

สำหรับจุดบินที่ยังคงปฏิบัติการบินโดยสายการบินไทยสมายล์ ได้แก่ เชียงราย ขอนแก่น อุบลราชธานี กระบี่ หาดใหญ่ และนราธิวาส ทั้งนี้ บริษัทฯ จะปฏิบัติการบินแทน ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2567 เป็นต้นไป



ข้อมูลเส้นทางบินภายในประเทศ

	ปี 2566	ปี 2565	ปี 2564
รายได้จากการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านบาท)	6,563.4	5,628.5	2,037.7
ร้อยละของรายได้การขนส่งผู้โดยสารรวม (%)	6.2	9.2	38.4
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPKs) (ล้านคน-กม.)	2,177.9	2,139.4	870.4
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASKs) (ล้านที่นั่ง-กม.)	2,454.2	2,725.0	1,305.0
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (%)	88.7	78.5	66.7
จำนวนจุดหมายปลายทางที่ให้บริการตามตารางการบิน (ตารางการบินประจำฤดูหนาว/ฤดูร้อน)	9/9	10/12	13/12
จำนวนของเที่ยวบินแบบประจำ (เที่ยวบินต่อสัปดาห์) (ตารางการบินประจำฤดูหนาว/ฤดูร้อน)	217/217	259/254	243/200

เส้นทางบินระหว่างประเทศ

บริษัทฯ ให้บริการเที่ยวบินเส้นทางบินระหว่างประเทศทั้งสิ้น 507 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ โดยแบ่งเป็น 2 เส้นทางบินหลัก ได้แก่ เส้นทางบินภูมิภาคเอเชีย 416 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง 41 จุดบินใน 16 ประเทศ และเส้นทางบินข้ามทวีป 91 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง 10 จุดบินใน 8 ประเทศ ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

เส้นทางภูมิภาคเอเชีย

ภาพรวมสถานการณ์การเดินทางของนักท่องเที่ยวภูมิภาคเอเชียมีการฟื้นตัวอย่างต่อเนื่อง โดยประเทศที่มีนักท่องเที่ยวเดินทางเข้าประเทศไทยมากที่สุด ได้แก่ มาเลเซีย จีน เกาหลีใต้ อินเดีย เวียดนาม สิงคโปร์ ลาว ฮ่องกง ญี่ปุ่น และอินโดนีเซีย ตามลำดับ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ปฏิบัติการบินเส้นทางภูมิภาคเอเชีย 416 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง 41 จุดบินใน 16 ประเทศ โดยแบ่งเส้นทางในภูมิภาคเอเชียเป็น 5 เส้นทางหลัก ได้แก่ เส้นทางสายเหนือ เส้นทางสายใต้ เส้นทางสายตะวันตก เส้นทางสายตะวันออกกลาง และเส้นทางสายอินโดจีน

ข้อมูลเส้นทางภูมิภาคเอเชีย

	ปี 2566	ปี 2565	ปี 2564
รายได้จากการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านบาท)	52,703.4	26,112.7	1,025.3
ร้อยละของรายได้การขนส่งผู้โดยสารรวม (%)	50.2	42.6	19.3
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPKs) (ล้านคน-กม.)	19,368.1	8,954.3	228.1
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASKs) (ล้านที่นั่ง-กม.)	26,042.2	15,821.3	5,055.0
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (%)	74.4	56.6	4.5
จำนวนจุดหมายปลายทางที่ให้บริการตามตารางการบิน (ตารางการบินประจำฤดูหนาว/ฤดูร้อน)	41/39	37/31	19/12
จำนวนของเที่ยวบินแบบประจำ (เที่ยวบินต่อสัปดาห์) (ตารางการบินประจำฤดูหนาว/ฤดูร้อน)	416/374	379/274	79/38

เส้นทางบินภายในประเทศ

ได้แก่ เชียงใหม่ เชียงราย ขอนแก่น อุดรธานี อุบลราชธานี
ภูเก็ต กระบี่ หาดใหญ่ และนราธิวาส



เชียงใหม่

ขอนแก่น

อุดรธานี

ภูเก็ต

กระบี่

เส้นทางสายเหนือ

สถานการณ์การเดินทางของนักท่องเที่ยวในเส้นทางสายเหนือปรับตัวดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง รวมถึงการกลับมาเปิดประเทศของสาธารณรัฐประชาชนจีน ส่งผลให้บริษัทฯ ได้ปรับเปลี่ยนแผนการบินด้วยการเพิ่มความถี่เที่ยวบินในเส้นทางบินที่มีปริมาณความต้องการในการเดินทางมาก ได้แก่ ประเทศญี่ปุ่นและเกาหลีใต้ และเริ่มให้บริการในเส้นทางสาธารณรัฐประชาชนจีน ตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2566 โดยบริษัทฯ ได้ปฏิบัติการบินในเส้นทางสายเหนือไปยัง 16 จุดบิน ใน 4 ประเทศ ด้วยความถี่รวม 156 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ได้แก่ โตเกียว (นาริตะและฮาเนดะ) โอซากา ฟุกุโอกะ นาโกยา ซัปโปโร โซล มะนิลา ไทเป ฮ่องกง คุนหมิง กวางโจว เฉิงตู ปักกิ่ง และเซี่ยงไฮ้

สำหรับจุดบินของสายการบินไทยสมายล์ ได้แก่ เกาสง ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ปฏิบัติการบินแทนสายการบินไทยสมายล์ เริ่มวันที่ 29 ตุลาคม 2566

เส้นทางสายใต้

เส้นทางสายใต้เป็นเส้นทางบินที่ยังคงมีการแข่งขันสูง บริษัทฯ ได้ปฏิบัติการบินไปยัง 5 จุดบิน ใน 3 ประเทศ ด้วยความถี่รวม 63 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ได้แก่ สิงคโปร์ จาการ์ตา เด็นปาซาร์ และกัวลาลัมเปอร์

สำหรับจุดบินของสายการบินไทยสมายล์ ได้แก่ ปีนัง ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ปฏิบัติการบินแทนสายการบินไทยสมายล์ เริ่มวันที่ 29 ตุลาคม 2566

เส้นทางสายตะวันตก

ในเส้นทางนี้ บริษัทฯ ปฏิบัติการบินไปยังอินเดียเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งเป็นนักท่องเที่ยวที่มีศักยภาพในการเดินทาง เนื่องจากอินเดียมีการเติบโตทางเศรษฐกิจสูง และเป็นหนึ่งในตลาดเป้าหมายของไทย ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ปฏิบัติการบินไปยัง 14 จุดบิน ใน 5 ประเทศ ด้วยความถี่รวม 131 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ได้แก่ เดลี มุมไบ เจนไนบังคาลอร์ ไฮเดอราบัด ธากา การาจี ละฮอร์ และอิสลามาบัด

สำหรับจุดบินของสายการบินไทยสมายล์ ได้แก่ ย่างกุ้ง อาห์เมดาบัด กัลกัตตา กาฐมาณฑุ และคยา ทั้งนี้ ตั้งแต่ไตรมาสที่ 3 ของปี 2566 บริษัทฯ ได้ปฏิบัติการบินแทนสายการบินไทยสมายล์ ดังนี้ ย่างกุ้ง เริ่มวันที่ 16 กรกฎาคม 2566 อาห์เมดาบัด เริ่มวันที่ 1 กันยายน 2566 กัลกัตตา เริ่มวันที่ 15 ตุลาคม 2566 กาฐมาณฑุ เริ่มวันที่ 29 ตุลาคม 2566 คยา เริ่มวันที่ 1 ธันวาคม 2566 และยกเลิกปฏิบัติการบินไปยังชัยปุระ เมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม 2566

เส้นทางสายตะวันออกกลาง

เส้นทางสายตะวันออกกลางมีอัตราการฟื้นตัวสูงที่สุดเมื่อเทียบกับภูมิภาคอื่น ๆ แต่มีอัตราการแข่งขันที่สูงมาก บริษัทฯ จึงยังคงปฏิบัติการบินไปยัง 1 จุดบิน ใน 1 ประเทศ ได้แก่ เจดดาห์ ด้วยความถี่ 5 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ถึงวันที่ 30 เมษายน 2566 และในช่วงเดือนพฤษภาคม-กรกฎาคม บริษัทฯ ได้ดำเนินการให้บริการเป็นเที่ยวบินพิเศษขนส่งผู้แสวงบุญชาวไทยเดินทางไปประกอบพิธีฮัจญ์ต่อเนื่องเป็นประจำทุกปี จากนั้นกลับมาปฏิบัติการบินตามปกติอีกครั้งเมื่อวันที่ 16 สิงหาคม 2566 ด้วยความถี่ 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

เส้นทางสายอินโดจีน

การเดินทางท่องเที่ยวในเส้นทางอินโดจีนฟื้นตัวอย่างต่อเนื่อง บริษัทฯ ได้ปฏิบัติการบิน ไปยัง 5 จุดบิน ใน 3 ประเทศ ด้วยความถี่รวม 63 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ โดยสายการบินไทยสมายล์ ได้แก่ เวียงจันทน์ พนมเปญ ฮานอย โฮจิมินห์ และเสียมราฐ ทั้งนี้ บริษัทฯ มีนโยบายการปรับโครงสร้างและการดำเนินธุรกิจกลุ่มธุรกิจการบินของบริษัทฯ ซึ่งเป็นที่มาของนโยบาย One THAI One Fly โดยบริษัทฯ เริ่มปฏิบัติการบินในเส้นทาง CLMV แทนสายการบินไทยสมายล์ ตั้งแต่ไตรมาสที่ 3 ของปี 2566 ในเส้นทางเวียงจันทน์ พนมเปญ ฮานอย โฮจิมินห์ และเสียมราฐ เพื่อเป็นการสร้างความแข็งแกร่งของการเดินทางในเส้นทางภูมิภาคและระหว่างประเทศ

เส้นทางข้ามทวีป

บริษัทฯ มีการให้บริการเที่ยวบินในเส้นทางข้ามทวีป 2 เส้นทางหลัก ได้แก่ เส้นทางยุโรป และเส้นทางออสเตรเลีย-นิวซีแลนด์ ครอบคลุม 10 จุดบิน ใน 8 ประเทศ ด้วยความถี่รวม 91 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

เส้นทางยุโรป

เส้นทางนี้มีอัตราการฟื้นตัวสูงอย่างต่อเนื่อง โดยบริษัทฯ ได้ปฏิบัติการบินไปยัง 8 จุดบิน ใน 7 ประเทศ ด้วยความถี่รวม 70 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ได้แก่ ลอนดอน แฟรงก์เฟิร์ต มิวนิก ปารีส โคเปนเฮเกน สตอกโฮล์ม ซูริก และอิสตันบูล สาธารณรัฐทูร์เคีย ซึ่งเป็นจุดบินใหม่ โดยเปิดปฏิบัติการบินเมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2566

ข้อมูลเส้นทางยุโรป

	ปี 2566	ปี 2565	ปี 2564
รายได้จากการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านบาท)	35,065.9	23,327.9	1,996.4
ร้อยละของรายได้การขนส่งผู้โดยสารรวม (%)	33.4	38.0	37.6
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPKs) (ล้านคน-กม.)	17,116.7	12,381.1	950.8
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASKs) (ล้านที่นั่ง-กม.)	20,149.5	16,203.4	4,065.0
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (%)	84.9	76.4	23.4
จำนวนจุดหมายปลายทางที่ให้บริการตามตารางการบิน (ตารางการบินประจำฤดูหนาว/ฤดูร้อน)	8/7	7/7	7/5
จำนวนของเที่ยวบินแบบประจำ (เที่ยวบินต่อสัปดาห์) (ตารางการบินประจำฤดูหนาว/ฤดูร้อน)	70/63	63/61	27/10

เส้นทางออสเตรเลียและนิวซีแลนด์

ในปี 2566 จำนวนนักท่องเที่ยวจากเส้นทางออสเตรเลียเดินทางเข้าไทยเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ปฏิบัติการบินไปยัง 2 จุดบินใน 1 ประเทศ ด้วยความถี่รวม 21 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ได้แก่ ซิดนีย์และเมลเบิร์น

ข้อมูลเส้นทางออสเตรเลียและนิวซีแลนด์

	ปี 2566	ปี 2565	ปี 2564
รายได้จากการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านบาท)	10,722.1	6,306.4	243.8
ร้อยละของรายได้การขนส่งผู้โดยสารรวม (%)	10.2	10.3	4.6
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPKs) (ล้านคน-กม.)	4,482.4	2,636.5	98.3
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASKs) (ล้านที่นั่ง-กม.)	5,335.3	3,644.1	761.5
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (%)	84.0	72.3	12.9
จำนวนจุดหมายปลายทางที่ให้บริการตามตารางการบิน (ตารางการบินประจำฤดูหนาว/ฤดูร้อน)	2/2	2/3	1/1
จำนวนของเที่ยวบินแบบประจำ (เที่ยวบินต่อสัปดาห์) (ตารางการบินประจำฤดูหนาว/ฤดูร้อน)	21/21	21/17	7/2

หมายเหตุประกอบเส้นทางบินของบริษัทฯ

- รวมรายได้จากเที่ยวบินแบบประจำ รายได้ค่าน้ำหนักส่วนเกิน รายได้สุทธิจากการแลกเปลี่ยนการรับขนส่งผู้โดยสารสุทธิจากเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอื่นและขายโดยบริษัทฯ ตามความตกลงเที่ยวบินร่วม และรายได้จากการขายที่นั่งโดยสารบนเที่ยวบินของสายการบินอื่น ซึ่งไม่ได้เป็นเที่ยวบินร่วม แต่ไม่รวมรายได้จากเที่ยวบินซึ่งไม่ได้อยู่ในตารางการบิน และไม่รวมรายได้ค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและเงินค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสาร
- ไม่รวมเที่ยวบินซึ่งไม่ได้อยู่ในตารางการบินและเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอื่นและขายโดยบริษัทฯ แต่รวมเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยบริษัทฯ และขายโดยสายการบินอื่น
- ไม่รวมกรุงเทพฯ ตารางการบินในภาคฤดูหนาวเริ่มตั้งแต่วันอาทิตย์สุดท้ายของเดือนตุลาคมไปจนถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนมีนาคม และตารางการบินในภาคฤดูร้อนเริ่มตั้งแต่วันอาทิตย์สุดท้ายของเดือนมีนาคมไปจนถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนตุลาคมของทุกปี

(ง) การบริการลูกค้า

ในปี 2566 บริษัทฯ ยังคงมุ่งมั่นพัฒนาปรับปรุงคุณภาพผลิตภัณฑ์และการบริการอย่างต่อเนื่องในทุกจุดบริการหลัก เพื่อให้ลูกค้าในแต่ละกลุ่มเป้าหมายได้สัมผัสประสบการณ์การบินที่โดดเด่น งดงาม ผสานเอกลักษณ์ของความเป็นไทย ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้มีการกำหนด Brand Position Statement โดยย่อว่า The Magical Journey of Leisure ด้วยการนำอายตนะทั้ง 6 มาเติมเต็มรูปแบบการบริการ ซึ่งเป็นแกนคิดที่ใช้อ้างอิงภายในองค์กร ครอบคลุมตั้งแต่การบริการก่อนเที่ยวบิน (Pre-Flight Services) การบริการบนเที่ยวบิน (In-Flight Services) ไปจนถึงการให้บริการหลังเที่ยวบิน (Post-Flight Services) โดยมีแผนการดำเนินงาน แนวคิด และภาพลักษณ์ที่ชัดเจนภายใต้นโยบายการบริการจากใจ (Service from the Heart) และด้วยเสน่ห์ไทย (Touches of THAI) ซึ่งพนักงานทุกคนยึดมั่นมาตลอด 6 ทศวรรษของการให้บริการ ทั้งนี้ ได้นำแนวคิดทางการตลาด เรื่อง Point Of Parity (POP) และ Point Of Difference (POD) มาพิจารณาออกแบบการบริการสร้างประสบการณ์ที่ดีให้กับลูกค้า กล่าวคือ ในขั้นต้นพยายามพัฒนาปรับปรุงการบริการให้ทัดเทียมกับคู่แข่ง ตามมาตรฐานสายการบินคุณภาพสูงที่พึงมีการบริการให้กับลูกค้าก่อน (สร้าง POP) จากนั้นจึงสร้างความแตกต่าง (POD) ที่ลูกค้าต้องการ ด้วยการนำความเป็นไทยและ Soft Power มาประกอบการดำเนินการ โดยการสร้างความแตกต่างนี้ยึดหลักการสร้างความแตกต่างที่เป็นประโยชน์เชิงการใช้งาน (Functional Benefit Difference) และการสร้างความแตกต่างที่เป็นประโยชน์เชิงความรู้สึก (Emotional Benefit Difference) เพื่อให้ประสบการณ์ที่ลูกค้าได้รับตลอดการเดินทางเป็น The Magical Journey of Leisure อย่างแท้จริง ด้วยตระหนักดีว่าคุณภาพของการบริการลูกค้าเป็นปัจจัยหลักสู่ความสำเร็จของภารกิจการให้บริการการขนส่ง และขับเคลื่อนให้บริษัทฯ สามารถแข่งขันกับสายการบินคู่แข่งได้อย่างยั่งยืน

เพื่อเน้นย้ำถึงการบริการที่เป็นเลิศ สม่ำเสมอ และเป็นไปตามมาตรฐานที่ตกลงไว้ ซึ่งการบริการลูกค้าถือว่าเป็นหัวใจสำคัญในการดำเนินธุรกิจ บริษัทฯ ได้จัดทำข้อตกลงระดับการให้บริการ (Service Level Agreement: SLA) กับทุกจุดบริการหลัก และกำหนดขั้นตอนการให้บริการ (Service Operation Procedure) ตั้งแต่การสำรองที่นั่ง จนเสร็จสิ้นการเดินทางถึงจุดหมายปลายทาง มีการตรวจประเมินและติดตามคุณภาพการบริการทุกจุดบริการอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เป็นไปตามข้อตกลงระดับการให้บริการและขั้นตอนการให้บริการ ทั้งจากหน่วยงานภายในและหน่วยงานภายนอก การสุ่มตรวจการปฏิบัติงานแบบไม่แจ้งให้ผู้รับการตรวจทราบ (Mystery Shopping) โดยมีการสำรวจความพึงพอใจ และการประเมินภาพรวมของแบรนด์ (Brand Health Check) ผ่านการสำรวจความพึงพอใจของลูกค้าทุกเที่ยวบิน (THAI Customer Satisfaction Survey: TCSS) ตลอดจนการตรวจประเมินคุณภาพผลิตภัณฑ์และการบริการจากสถาบันที่ได้รับการยอมรับระดับโลก โดยนำผลที่ได้มาวิเคราะห์และนำเสนอในที่ประชุมคณะกรรมการบริหารจัดการประสบการณ์ลูกค้า (Customer Experience Committee: CXC) เพื่อให้ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการลูกค้าได้รับทราบและนำไปขับเคลื่อนปรับปรุงการดำเนินงานในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป เพื่อให้แน่ใจว่าลูกค้าจะได้รับความพึงพอใจสูงสุดจากการใช้บริการและผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพตลอดการเดินทาง

การประเมินผลและการกำกับดูแลข้อตกลงระดับการให้บริการที่ดี นอกจากเป็นการเสริมสร้างประสบการณ์ที่ดีในการเดินทาง (Customer Experiences) ให้ลูกค้าเกิดความพึงพอใจ ภักดีต่อผลิตภัณฑ์และบริษัทฯ (Brand Loyalty) อันเป็นการรักษาฐานลูกค้าเดิมให้กลับมาใช้บริการอีก และยังช่วยให้เกิดการตลาดแบบปากต่อปาก (Word of Mouth) โดยเฉพาะจากผู้บริโภคที่กล่าวถึงแบรนด์หรือผลิตภัณฑ์ใด ๆ ที่ตนชื่นชอบ (Brand Advocates) ทางสื่อสังคมออนไลน์ (Social Media) สำหรับรายละเอียดของการพัฒนาการบริการลูกค้าในแต่ละขั้นตอน ดังนี้

ด้านการบริการก่อนเที่ยวบิน

บริษัทฯ ได้พัฒนาระบบการให้บริการผ่านอินเทอร์เน็ต โทรศัพท์มือถือ (Electronic and Mobile Service) เพื่อเพิ่มความสะดวกสบายและความรวดเร็วให้ลูกค้าสามารถเข้าถึงข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางได้ง่ายขึ้น อาทิ ข้อมูลการจองบัตรโดยสาร การตรวจสอบรายละเอียดเกี่ยวกับเที่ยวบิน ตารางบิน ตลอดจนการแจ้งข้อมูลให้ลูกค้าทราบ เมื่อเที่ยวบินไม่เป็นไปตามปกติ นอกจากนี้ ยังเพิ่มช่องทางการจ่ายเงินในเว็บไซต์ให้มากขึ้น รวมทั้งเพิ่มช่องทางการเช็คอินด้วยตนเองผ่านโทรศัพท์มือถือและเครื่อง Kiosk สำหรับการบริการที่ท่าอากาศยาน ได้เพิ่มเคาน์เตอร์ THAI Bag-Drop ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สำหรับลูกค้าที่เช็คอินด้วยตนเอง (e-Check In)

ด้านการบริการบนเครื่องบิน

บริษัทฯ มุ่งเน้นการพัฒนาการบริการของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินให้เหมาะกับความต้องการของผู้โดยสาร โดยมุ่งเน้นความหลากหลาย สุขลักษณะทางอาหาร (Food Hygiene) และปรับรูปแบบการให้บริการเป็นแบบเฉพาะบุคคล สำหรับผู้โดยสารชั้นหนึ่ง ชั้นธุรกิจ และชั้นประหยัด ปรับเปลี่ยนอุปกรณ์รายการอาหารและเครื่องดื่มที่ให้บริการ ให้มีความเหมาะสมกับความต้องการของผู้โดยสารและลักษณะที่หลากหลายของแต่ละเที่ยวบิน

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

- หูฟังสำหรับผู้โดยสารชั้นหนึ่ง (First Class) และชั้นธุรกิจ (Business Class) ให้บริการด้วยแบรนด์ AKG ซึ่งได้รับรางวัลยอดเยี่ยมในเรื่องของรูปแบบและคุณภาพ
- Comfort Wear สำหรับผู้โดยสารชั้นหนึ่งแบรนด์ Boggi Milano
- ชุดอำนวยความสะดวกระหว่างการเดินทาง (Amenity Kit) สำหรับผู้โดยสารชั้นหนึ่งแบรนด์ Porsche Design
- ชุดอำนวยความสะดวกระหว่างการเดินทาง (Amenity Kit) สำหรับผู้โดยสารชั้นธุรกิจ โดยนำแบรนด์ชั้นนำของไทยที่มีชื่อเสียงระดับสากล เช่น Vvon Sugunnasil และ Jim Thompson โดยใช้วัสดุที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมาให้บริการ

ในการพัฒนาการบริการด้านอาหารและเครื่องดื่ม ได้ยึดหลัก 3 ข้อ คือ

1. ลูกค้าได้ประโยชน์ โดยคำนึงถึงพันธกิจบริษัทฯ ด้าน Customer Centric กล่าวคือ นำข้อมูลจากการสำรวจความพึงพอใจ (TCSS) มาวิเคราะห์ความต้องการของลูกค้าเพื่อพัฒนาปรับปรุงอาหารและเครื่องดื่ม โดยนำเรื่องราวที่น่าสนใจของอาหารและเครื่องดื่มนั้น ๆ มาสร้างคุณค่า (Story Value) ให้เกิดความพึงพอใจสูงสุด ทั้งด้านประโยชน์เชิงการใช้งาน (Functional Benefit) และประโยชน์เชิงความรู้สึก (Emotional Benefit)

2. สังคมและประเทศไทยได้ประโยชน์ กล่าวคือ สนับสนุนเกษตรกรด้วยการนำผลิตภัณฑ์ท้องถิ่นในประเทศไทยมาให้บริการบนเที่ยวบิน อันเป็นการสร้างงานเสริมอาชีพให้กับชุมชน โดยคัดสรรผลิตภัณฑ์ที่ให้ความสำคัญกับ Sustainability ซึ่งมีส่วนในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศไทยอีกทางหนึ่งด้วย

3. การบินไทยได้ประโยชน์ กล่าวคือ บริษัทฯ ได้ผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพดีในราคาที่เหมาะสม คุ้มค่า มาให้บริการแก่ผู้โดยสาร รวมทั้งเป็นการส่งเสริมภาพลักษณ์ที่ดีให้กับการบินไทย และสามารถสร้างความพึงพอใจและประสบการณ์การเดินทางที่ดีแก่ผู้โดยสารตามพันธกิจด้าน Customer Centric อีกด้วย

โดยการวางแผนด้านเมนูจะมุ่งเน้นออกเป็น 2 ส่วน เป็นส่วนของ Standard Menu ที่ให้บริการบนเครื่องบินกับ Promotion Menu ซึ่งจะถูกจัดเตรียมอยู่ในระบบบริการเลือกอาหารล่วงหน้า (Pre-Selected Meals) ใน e-System เพื่อให้ผู้โดยสารเลือกก่อนเดินทาง

อุปกรณ์และบริการ

บริษัทฯ มีแผนการให้บริการโดยยึดหลัก Customer Centric เป็นแกนหลัก เพื่อตอบสนองความพึงพอใจของลูกค้า และยังสนับสนุนการทำงานของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน เพื่อให้บริการเป็นเลิศ มีรายละเอียด ดังนี้

1. การปรับปรุงคุณภาพสื่อสาระบันเทิง

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



2. การพัฒนาด้านดิจิทัล

บริษัทฯ ได้ปรับปรุงระบบต่าง ๆ เพื่อให้ทันต่อ New Normal ลดการสัมผัส และเสริมสร้างความแข็งแกร่งทางด้านบริการ อาทิ Digital Magazine, THAI e-Library และ Pre-Selected Meals โดยโครงการ Pre-Selected Meals เป็นการเปิดระบบให้ผู้โดยสารชั้นหนึ่งและชั้นธุรกิจ และสมาชิกสะสมไมล์ บัตรแพลทินัม และบัตรทอง (ROP Platinum & Gold) สามารถเลือกอาหารล่วงหน้าได้ เพื่อลดปัญหาที่ผู้โดยสารไม่ได้รับอาหารตามเมนูที่ต้องการ รวมถึงเปิดบริการ www.royalorchidholidays.com และ https://sawasdee.thaiairways.com เพื่ออำนวยความสะดวกให้ลูกค้าในการค้นหาและจองที่พัก และข้อมูลไลฟ์สไตล์และการท่องเที่ยวต่าง ๆ

3. การเปิดระบบการให้บริการ WiFi บนเที่ยวบิน (WiFi Onboard)

บริษัทฯ ดำเนินการเปิดระบบ WiFi เพื่อให้บริการอินเทอร์เน็ตระหว่างเที่ยวบิน โดยมีการปรับแนวทางเป็นรูปแบบการจ่ายค่าบริการตามยอดขายจริง (Revenue Sharing Model) กับบริษัทคู่สัญญาเพื่อลดความเสี่ยงในการลงทุนซื้อ Data มาเพื่อจำหน่ายให้กับผู้โดยสาร โดยจะมีการแบ่งจำหน่ายเป็น Unlimited Package ให้ผู้โดยสาร 3 ระดับ คือ Chat & Message, Browsing และ Streaming ทั้งนี้ ได้ให้บริการผู้โดยสารชั้นหนึ่งและสมาชิกบัตรแพลทินัมโดยไม่มีค่าใช้จ่าย

4. การพัฒนาด้านผลิตภัณฑ์อาหารและเครื่องดื่ม

บริษัทฯ ปรับปรุงและเพิ่มผลิตภัณฑ์อาหารและเครื่องดื่ม เพื่อเพิ่มความพึงพอใจแก่ผู้โดยสาร เช่น การปรับปรุงเมนูอาหาร การเพิ่มบริการในชั้นธุรกิจ ผลิตภัณฑ์กาแฟพิเศษในโครงการ Barista Onboard และความร่วมมือกับโครงการพัฒนาดอยตุง (พื้นที่ทรงงาน) อันเนื่องมาจากพระราชดำริ นำเสนอกาแฟเบลนด์ Exclusive ของการบินไทยชื่อ Black Silk Blend ซึ่งเป็นกาแฟที่ผลิตจากแหล่งผลิตอย่างยั่งยืน เสิร์ฟพร้อม **“กานเวลา”** (Kan Vela) ช็อกโกแลตแบรนด์ระดับโลกของไทย ใช้เมล็ดโกโก้จากหมู่บ้านคลองลอย จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ซึ่งเป็นการจับคู่เสิร์ฟอย่างลงตัว พร้อมการให้บริการ Coffee Drip Presenting อย่างพิถีพิถันต่อหน้าผู้โดยสาร ตลอดจนนำกาแฟ Drip Black Silk Blend จากโครงการพัฒนาดอยตุง และช็อกโกแลตแบรนด์ที่ผลิตในประเทศไทยและได้รับรางวัลระดับโลก เมนูอาหารไทยพิเศษที่รังสรรค์โดย เชฟโบ ดวงพรทรงวิศวะ เชฟชื่อดังระดับโลก ตลอดจนคัดสรรคาเวียร์ชั้นเลิศ (Oscietra Caviar) จากทวีปยุโรป และน้ำมันมะกอกบริสุทธิ์คุณภาพเยี่ยม (Extra Virgin Olive Oil) มาให้บริการบนเที่ยวบิน รวมทั้งปรับปรุงรายการไวน์ใหม่ในชั้นหนึ่งและชั้นธุรกิจ โดยปรับเพิ่มไวน์โลกใหม่ (New World) ชั้นดีมาให้บริการ และมีไวน์ที่เข้ากันได้ดีกับอาหารไทยรวมอยู่ในรายการไวน์ใหม่นี้ด้วย เป็นต้น

5. พัฒนาปรับปรุงผลิตภัณฑ์อื่น ๆ

ร่วมมือกับแบรนด์ไทยชั้นนำระดับโลก Jim Thompson ออกแบบและพัฒนากระเป๋า Amenity Kit เพื่อนำมาให้บริการในชั้นธุรกิจ โดยมุ่งเน้นการนำผลิตภัณฑ์ที่เป็นแบรนด์ของประเทศไทยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เช่น เอิบ (ERB) มาให้บริการด้วย

(จ) การปฏิบัติการบิน ความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัยการบิน และมาตรฐานการบิน

ความปลอดภัยในการปฏิบัติการบินถือเป็นอีกหนึ่งหัวใจสำคัญของธุรกิจการบิน ตลอดระยะเวลากว่า 6 ทศวรรษ บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะสร้างความปลอดภัยสูงสุดในการเดินทางของผู้โดยสาร โดยเน้นที่การปฏิบัติการบินตามมาตรฐานความปลอดภัย และการรักษาความปลอดภัยการบินตามกฎของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) (Civil Aviation Authority of Thailand: CAAT) องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) หน่วยงานควบคุมความปลอดภัยด้านการบินของยุโรป (European Aviation Safety Agency: EASA) สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association: IATA) และหน่วยงานกำกับดูแลด้านความปลอดภัย และการรักษาความปลอดภัยการบินของการบินพลเรือนประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก

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

ในปี 2558 บริษัทฯ ได้รับใบอนุญาต Third Country Operators (TCO) จาก EASA โดยความเห็นชอบของ EU Air Safety Committee (ASC) ด้วยใบอนุญาตนี้ บริษัทฯ สามารถคงการปฏิบัติการบินไปยังสหภาพยุโรปได้ต่อไป และในปี 2560 บริษัทฯ ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศฉบับใหม่ (Air Operator Certificate: AOC) และใบอนุญาตขนส่งวัตถุอันตราย (Dangerous Goods Certificate) แสดงให้เห็นถึงศักยภาพของบริษัทฯ ในการขนส่งผู้โดยสาร สินค้าผลิตภัณฑ์เกษตรกรรม และอาหารสดอย่างเต็มรูปแบบ รวมทั้งวัตถุสินค้าอื่น ๆ ที่มีการควบคุมด้านความปลอดภัย ทั้งนี้ เพื่อสนับสนุนยุทธศาสตร์ของประเทศไทยในการเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์

บริษัทฯ มีระบบเตรียมการโดยดำเนินการตรวจประเมินมาตรฐานการปฏิบัติงานภายในองค์กร (Operational Compliance Internal Audit) ของทุกหน่วยปฏิบัติการ เพื่อให้มั่นใจว่าเป็นไปตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องอย่างครบถ้วน และมีการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง พร้อมรับการตรวจประเมินจากองค์กรภายนอก ทั้งนี้ บริษัทฯ สามารถผ่านการตรวจประเมินและได้รับใบรับรองคุณภาพสากลด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติการของสายการบิน (IATA Operational Safety Audit: IOSA) เป็นรายแรกของประเทศไทยตั้งแต่ปี 2547 และได้รับการรับรองอย่างต่อเนื่องมาโดยตลอด โดยผ่านการตรวจประเมินทุก 2 ปี ครั้งล่าสุดเดือนมกราคม 2566 และได้รับใบรับรองคุณภาพสากลด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติการของผู้ให้บริการภาคพื้น (IATA Safety Audit for Ground Operations: ISAGO) ตั้งแต่ปี 2560

หน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนของประเทศต่าง ๆ ทั่วโลกยังคงให้ความสำคัญในการตรวจประเมินมาตรฐานความปลอดภัยของสายการบินของประเทศไทยที่ปฏิบัติการบินเข้าในแต่ละประเทศ โดยบริษัทฯ มีผลการดำเนินงานที่อยู่ในระดับมาตรฐานสากล ผ่านการตรวจประเมินด้านความปลอดภัย (Safety Assessment of Foreign Aircraft) จากหน่วยงานกำกับดูแลด้านความปลอดภัยทุกหน่วยงาน กรณีที่พบข้อบกพร่องสามารถแก้ไขได้ภายในเวลาที่กำหนดตลอดมา บริษัทฯ มีเป้าหมายที่จะสร้างวัฒนธรรมองค์กรในการปลูกจิตสำนึกให้พนักงานตระหนักในเรื่องความปลอดภัย โดยประยุกต์ใช้แนวคิดด้านความปลอดภัยที่มุ่งเน้นการเสริมสร้างทัศนคติในเชิงบวกให้แก่ผู้ปฏิบัติงาน ให้มีการทบทวนกระบวนการทำงาน การประเมินและปรับเปลี่ยนให้เหมาะสมกับสภาวการณ์ต่าง ๆ ที่เปลี่ยนแปลงไปเพื่อให้ปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพและมีความปลอดภัยสูงสุด

บริษัทฯ นำระบบบริหารจัดการด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน (Security Management System: SeMS) ที่เป็นมาตรฐานสากลมาใช้กำกับดูแลงานด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยสูงสุดต่ออากาศยาน ผู้โดยสาร พนักงานและผู้เกี่ยวข้อง เป็นไปตามนโยบายด้านการรักษาความปลอดภัยการบินของบริษัทฯ (Security Policy) และสอดคล้องตามมาตรฐาน ข้อกำหนดขององค์กรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ ได้แก่

- องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO)
- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (Civil Aviation Authority of Thailand: CAAT)
- กฎข้อบังคับของสหภาพยุโรป (European Union Regulations: EU Regulations)
- หน่วยงานด้านการรักษาความปลอดภัยการบินของทุกประเทศที่บริษัทฯ ปฏิบัติการบิน

โดยบริษัทฯ มีผลการดำเนินงานที่อยู่ในระดับมาตรฐานสากล สามารถผ่านการตรวจประเมินจากหน่วยงานกำกับดูแลด้านการรักษาความปลอดภัยการบินทุกหน่วยงาน โดยไม่พบข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญ

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

ในการปฏิบัติการบินช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามนโยบายของกระทรวงสาธารณสุขอย่างเคร่งครัด โดยมีการป้องกันในการให้บริการต่อผู้โดยสาร และปฏิบัติตามกฎระเบียบและมาตรการควบคุมโรคของประเทศปลายทางอย่างเคร่งครัด ทำให้การขนส่งสินค้าและการให้บริการผู้โดยสารตลอดช่วงเวลาในปี 2563-2566 บริษัทฯ สามารถปฏิบัติการบินด้วยความปลอดภัยจากโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) และได้รับความมั่นใจในการเดินทางจากผู้โดยสารจากทั้งในประเทศและต่างประเทศ

ด้วยความตระหนักในเรื่องของความปลอดภัยในช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) บริษัทฯ ได้จัดทำกระบวนการทำงานที่เรียกว่า Special Handling Procedure during COVID-19 โดยเริ่มตั้งแต่การเตรียมการบินของนักบินและลูกเรือ การขนส่งพัสดุภัณฑ์ใต้ท้องเครื่องบิน การเตรียมการนำผู้โดยสารขึ้นเครื่องบินจนถึงปิดประตูเครื่องบินพร้อมออกเดินทาง ทั้งนี้ เพื่อรองรับการทำงานที่ปลอดภัยจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) ต่อทั้งผู้ปฏิบัติงานและผู้โดยสาร เพื่อเป็นไปตามมาตรการของรัฐ

บริษัทฯ ได้พัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านการบินให้มีความรู้ความสามารถตามมาตรฐานสากล รวมทั้งให้มีจิตสำนึกสูงสุดด้านความปลอดภัย มุ่งเน้นการสรรหาบุคลากรการบินที่มีคุณภาพระดับสากล โดยกำหนดให้มีการตรวจสอบความพร้อมทั้งด้านร่างกาย จิตใจ ความรู้ (Knowledge) ทักษะ (Skill) และพฤติกรรม (Behavior) นักบินของบริษัทฯ จะต้องผ่านการทดสอบและประเมินความถนัดในการเป็นนักบินพาณิชย์ (Aptitude Test) จากสถาบัน Scandinavian Institute of Aviation Psychology (SIAP) ราชอาณาจักรสวีเดน ซึ่งเป็นสถาบันที่มีชื่อเสียงและได้รับการยอมรับด้านการคัดเลือกนักบินให้กับสายการบินชั้นนำของโลก การสอบจิตวิทยาการบิน (Aviation Psychology Test) จากสถาบันเวชศาสตร์การบินกองทัพอากาศ รวมทั้งจะต้องผ่านการทดสอบความสามารถด้านทักษะการบิน (Ride Check) และการใช้ภาษาอังกฤษตามมาตรฐานสากล (English ICAO Proficiency) นอกจากนี้ ยังมุ่งเน้นการฝึกอบรมทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติแก่พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน เรื่องระบบความปลอดภัยและการบริการ เพื่อให้มีความรู้ความชำนาญแบบมืออาชีพ มีทัศนคติและใจรักต่องานบริการ ควบคู่ไปกับการตระหนักเรื่องความปลอดภัยอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ

บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดทำหลักสูตร Safety Management System (SMS) สำหรับฝึกอบรมพนักงานของสายปฏิบัติการ เพื่อเสริมสร้างการตระหนักรู้และความเข้าใจด้าน SMS ในการปฏิบัติการบิน โดยยึดหลักมาตรฐานและข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ซึ่งส่งผลให้บริษัทฯ เป็นสายการบินแรก ๆ ในภูมิภาคที่มีการพัฒนาด้าน SMS และสายปฏิบัติการยังพัฒนาหลักสูตร SMS อย่างต่อเนื่อง โดยล่าสุดได้พัฒนาเนื้อหาเฉพาะทาง (Specialist Content) ของหลักสูตร SMS ในส่วนของนักบิน ลูกเรือ และพนักงานในสายปฏิบัติการ โดยมีทั้งระดับพนักงานปฏิบัติการ (Operational Staff) ที่เน้นเรื่องการบ่งชี้อันตราย (Hazard Identification) และประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment) อีกทั้งยังเน้นในเรื่องการรายงานด้านความปลอดภัย (Safety Reporting) เพื่อกระตุ้นการมีส่วนร่วมและตระหนักในเรื่องความปลอดภัยของการปฏิบัติงาน และพนักงานระดับบริหาร (Manager) ที่ต้องมีความรู้ในเรื่องการประกันความปลอดภัย (Safety Assurance) การพัฒนาด้าน SMS ของบริษัทฯ ตลอดมาก็เพื่อตอบสนองระบบความปลอดภัยให้มีประสิทธิภาพและทันสมัยต่อการเปลี่ยนแปลงองค์ความรู้ด้าน SMS ของ International Civil Aviation Organization (ICAO) ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยสูงสุดต่อทุกเที่ยวบินของการบินไทย

บริษัทฯ ได้จัดให้มีคณะกรรมการอาชีวอนามัยและความปลอดภัยในการทำงาน (Occupational Health and Safety Committee: OHSC) โดยมีผู้บริหารหน่วยงานความปลอดภัยของแต่สถานประกอบกิจการ และผู้บริหารจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมเป็นคณะกรรมการฯ เพื่อทำหน้าที่วางแผนกำหนดนโยบายและแนวทางในการดำเนินการให้สอดคล้องกับพระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2554 และกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

บริษัทฯ ตระหนักดีว่าพนักงานเป็นทรัพยากรที่มีค่าสูงสุดที่ต้องให้ความสำคัญ คุ้มครองดูแลความปลอดภัย และสุขภาพอนามัยของทุกคน ที่ต้องดำเนินการควบคู่ไปกับการดำเนินธุรกิจ บริษัทฯ จึงได้กำหนดนโยบายด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ซึ่งมีรายละเอียดที่สำคัญในการดำเนินการเพื่อคุ้มครอง ดูแลความปลอดภัย และสุขภาพอนามัยของพนักงาน รวมถึงการดำเนินการด้านสุขภาวะองค์กรผ่านกิจกรรมที่สำคัญในด้านต่าง ๆ เช่น สุขภาพดี สุขสงบดี ผ่อนคลายดี และสังคมดี โดยถือประโยชน์ของพนักงานเป็นหลัก จึงจัดให้พนักงานทุกระดับเข้ารับการอบรมด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานในส่วนที่เกี่ยวข้องตามภาระหน้าที่ความรับผิดชอบ เพื่อจะได้รับทราบถึงอันตรายและความเสี่ยงที่อาจจะเกิดขึ้นจากการปฏิบัติงาน โดยกำหนดให้ผู้บริหารและหัวหน้าหน่วยงานได้รับการอบรมในหลักสูตรเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับบริหารและหัวหน้างาน พร้อมทำการแต่งตั้งเพื่อให้กำกับดูแลงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของแต่ละสถานประกอบกิจการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

มีการเฝ้าระวังสุขภาพและป้องกันโรคจากการทำงาน โดยมีการดำเนินการประเมินอันตรายและความเสี่ยงที่อาจมีผลต่อสุขภาพของพนักงานที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ต่าง ๆ โดยจัดให้พนักงานที่ทำงานเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงได้รับการตรวจสุขภาพตามมาตรฐาน

ที่บริษัทฯ กำหนดไว้เป็นประจำทุกปี ปีละ 1 ครั้ง รวมถึงพนักงานที่เข้าทำงานใหม่ พนักงานที่เปลี่ยนหน้าที่มาปฏิบัติงานที่มีปัจจัยเสี่ยงแตกต่างไปจากเดิม และดำเนินการเฝ้าระวังดูแลสุขภาพของพนักงานมิให้เกิดโรคจากการทำงาน ตลอดจนติดตาม ควบคุม แก้ไขสภาพงาน และสภาพแวดล้อมในการทำงานให้มีความปลอดภัยอยู่ตลอดเวลา ตลอดจนป้องกันและควบคุมอุบัติเหตุ และสภาพแวดล้อมที่เป็นอันตรายในการทำงานได้กำหนดมาตรการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน เพื่อใช้เป็นระเบียบปฏิบัติสำหรับผู้บริหาร พนักงาน และผู้เกี่ยวข้อง โดยครอบคลุมถึงการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยของหน่วยงาน ผู้ปฏิบัติงาน และผู้รับเหมา หรือผู้รับจ้าง หรือผู้รับจ้างช่วง โดยจัดให้มีเครื่องมือเครื่องใช้ และอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลที่ได้มาตรฐานความปลอดภัย ตลอดจนมีการวิเคราะห์และประเมินความเสี่ยงด้านสุขภาพ พร้อมกำหนดมาตรการควบคุมความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้

ในภาพรวมของการปฏิบัติการบิน บริษัทฯ ได้มุ่งเน้นในเรื่องของมาตรฐานด้านความปลอดภัยในระดับสูงสุดและคุณภาพการให้บริการบนเครื่องบินที่ดีเลิศ โดยการนำเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัยและมีมาตรฐานด้านความปลอดภัยที่เป็นที่ยอมรับในระดับสากลมาประยุกต์ใช้กับเอกลักษณ์การให้บริการด้วยเสน่ห์ไทย บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะรักษาคุณภาพ ความปลอดภัยการรักษาความปลอดภัยการบิน และมาตรฐานการบินให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล อีกทั้งการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ ข้อบังคับและกฎหมายที่เกี่ยวข้องนั้นเป็นปัจจัยหลักในการดำเนินธุรกิจที่บริษัทฯ ให้ความสำคัญเป็นอันดับแรกมาโดยตลอด และบริษัทฯ จะดำเนินนโยบายเชิงรุกในการดำเนินงานด้านความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัยการบิน และมาตรฐานการบินอย่างต่อเนื่อง



(ฉ) ตารางรายละเอียดมาตรฐานสากล

ใบรับรองมาตรฐานสากล	หน่วยงานที่รับรอง
TCO: Third Country Operator มาตรฐานด้านความปลอดภัยการบินได้รับอนุญาตให้ปฏิบัติการบินสู่ประเทศต่าง ๆ ในสหภาพยุโรปจาก EASA (European Union Aviation Safety Agency)	สหภาพยุโรปจาก EASA (European Union Aviation Safety Agency)
EASA Part-145 หน่วยซ่อมองค์การความร่วมมือด้านการบินในกลุ่มสหภาพยุโรป	European Union Aviation Safety Agency – Approved Maintenance Organization
14 CFR Part-145 FAA Repair Station (Federal Aviation Administration of USA) หน่วยซ่อมองค์การบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา	Federal Aviation Administration of USA
IOSA: IATA Operational Safety Audit มาตรฐานการตรวจประเมินความปลอดภัยด้านการปฏิบัติการ	International Air Transport Association (IATA) สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ
ISAGO: IATA Safety Audit for Ground Operation มาตรฐานการตรวจสอบความปลอดภัยของการปฏิบัติการภาคพื้น	
CAAT AMO.0013 Domestic Approved Maintenance Organization Certificate (Department of Civil Aviation, Thailand) หน่วยซ่อมสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
Regulated Agent (RA) ใบรับรองตัวแทนควบคุม	
Air Cargo or Mail Carrier Operating into the Union from a Third Country Airport (ACC3) ใบรับรองการให้บริการขนส่งสินค้าเข้าไปยังประเทศในกลุ่มสหภาพยุโรป (EU) และประเทศอังกฤษ (UK)	Luftfahrt-Bundesamt, Germany
Good Distribution Practice (GDP) มาตรฐานขององค์การอนามัยโลก	บริษัท MS Certification Services Pvt.Ltd. (International Accredited)
ISO 9001:2015 (ระบบบริหารงานคุณภาพ) ISO 14001:2015 (ระบบจัดการสิ่งแวดล้อม)	Bureau Veritas Certification (Thailand) Ltd.
HACCP: Hazard Analysis and Critical Control Points ระบบการวิเคราะห์อันตรายและจุดวิกฤตที่ต้องควบคุมในการผลิตอาหาร GHP: Good Hygiene Practice มาตรฐานสุขลักษณะที่ดีในการผลิตอาหาร	
HALAL (มาตรฐานฮาลาล)	สำนักงานคณะกรรมการอิสลาม ประจำจังหวัดสมุทรปราการ
HAL-Q (มาตรฐานฮาลาล)	ศูนย์วิทยาศาสตร์ฮาลาล จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (The Halal Science Center Chulalongkorn University)
ISO/IEC 17025:2017 (ข้อกำหนดทั่วไปว่าด้วยความสามารถห้องปฏิบัติการทดสอบและสอบเทียบ)	Thai Industrial Standard Institute, Ministry of Industry สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม

(ช) สิทธิประโยชน์ด้านการส่งเสริมการลงทุน

ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน 2547 บริษัทฯ ในฐานะรัฐวิสาหกิจซึ่งดำเนินการในรูปแบบของบริษัทมหาชน ได้รับความเห็นชอบให้ขอรับการส่งเสริมการลงทุนสำหรับการลงทุนส่วนเพิ่มในกิจการขนส่งทางอากาศ

บริษัทฯ ได้เริ่มดำเนินการยื่นคำขอรับการส่งเสริมการลงทุนสำหรับการจัดหาเครื่องบินต่อสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) เมื่อเดือนสิงหาคม 2551 โดยยื่นคำขอรับการส่งเสริมการลงทุนตามปีที่มีการรับมอบเครื่องบินและตามประเภทของเครื่องบิน ในปี 2566 บริษัทฯ ได้ยื่นคำขอรับการส่งเสริมการลงทุน ได้รับอนุมัติให้การส่งเสริมการลงทุนจำนวน 2 โครงการสำหรับเครื่องบินแบบ A350-900 จำนวน 7 ลำ ทำให้บริษัทฯ มีบัตรส่งเสริมการลงทุนที่ได้รับการอนุมัติแล้วเป็นจำนวนทั้งสิ้น 23 บัตรฯ มีจำนวนเครื่องบินทั้งสิ้น 69 ลำ

ณ สิ้นปี 2566 บริษัทฯ มีบัตรส่งเสริมการลงทุนที่หมดสิทธิประโยชน์ในการได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลจำนวน 14 บัตรฯ สำหรับเครื่องบินจำนวน 41 ลำ ส่งผลให้ปัจจุบันบริษัทฯ มีบัตรส่งเสริมการลงทุนที่ยังคงได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษีเงินได้ฯ รวมทั้งสิ้น 9 บัตร มีจำนวนเครื่องบินทั้งสิ้น 28 ลำ ดังนี้

ลำดับที่	บัตรเลขที่	ประเภทเครื่องบิน	วิธีการจัดหาเครื่องบิน	จำนวนเครื่องบิน
1	2363 (2) / 2556	A350-900	Operating Lease	2
2	2364 (2) / 2556	A350-900	Finance Lease	2
3	2365 (2) / 2556	A350-900	Operating Lease	6
4	2366 (2) / 2556	B787-9	Operating Lease	2
5	2367 (2) / 2556	A350-900	Finance Lease	2
6	65-0130-1-00-1-0	B777-300ER	Operating Lease	3
7	65-1587-1-00-1-0	A350-900	Operating Lease	4
8	66-1217-2-00-1-0	A350-900	Operating Lease	2
9	66-1479-2-00-1-0	A350-900	Operating Lease	5

สิทธิประโยชน์จากการได้รับการส่งเสริมการลงทุน

1. การได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิจากการดำเนินงานด้วยเครื่องบินที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนเป็นระยะเวลา 8 ปี สำหรับบัตรส่งเสริมการลงทุนลำดับที่ 1 - 5 และได้รับการส่งเสริมการลงทุนเป็นระยะเวลา 5 ปี สำหรับบัตรส่งเสริมการลงทุนลำดับที่ 6 - 9 (นับจากวันที่เครื่องบินเริ่มมีรายได้จากการดำเนินงาน) โดยจำนวนเงินที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลนี้รวมกันไม่เกินร้อยละ 100 ของเงินลงทุนจากการจัดหาเครื่องบินแต่ละลำ

2. ได้รับยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มจากการนำเครื่องบินเข้ามาในราชอาณาจักร

บริษัทฯ ได้ยื่นขอใช้สิทธิประโยชน์ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลจากผลประกอบการปี 2553 ถึงสิ้นสุดเดือนธันวาคม 2566 โดยได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลแล้วเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 1,502.32 ล้านบาท

เส้นทางบินกลุ่มประเทศราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม
ได้แก่ พนมเปญ เสียมราฐ เวียงจันทน์ ย่างกุ้ง ฮานอย และโฮจิมินห์



การตลาดและการแข่งขัน

(ก) การทำการตลาดของผลิตภัณฑ์และบริการที่สำคัญ

นโยบายและลักษณะตลาด

เป้าหมายหลัก คือ การรักษาภาพลักษณ์สายการบินชั้นนำระดับโลกที่ให้บริการเต็มรูปแบบ (Full Service Airlines) มีคุณภาพและมาตรฐานการให้บริการที่ยอดเยี่ยม สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้ทุกกลุ่ม แม้ว่าในปัจจุบันสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) ได้คลี่คลายลง บริษัทฯ ได้ปรับกลยุทธ์ตามสถานการณ์ในแต่ละประเทศอย่างใกล้ชิด โดยศึกษาและนำข้อมูลสำคัญต่าง ๆ เช่น ข้อกำหนดในการเดินทาง สภาพเศรษฐกิจ พฤติกรรมและความต้องการเดินทางของผู้โดยสารในแต่ละตลาดมาใช้ประกอบการพิจารณาตารางการบิน ทั้งการปรับลด เพิ่ม หรือกลับมาบินสู่จุดบินที่มีศักยภาพ ทั้งนี้ เพื่อรักษาโอกาสในการสร้างรายได้ให้กับบริษัทฯ

สำหรับตลาดที่มีศักยภาพแต่ไม่สามารถจัดสรรตารางการบินได้เนื่องด้วยข้อจำกัดต่าง ๆ บริษัทฯ จึงเน้นการใช้ประโยชน์จากข้อตกลงในการรับขนส่งผู้โดยสารระหว่างสายการบินพันธมิตร (Interline Agreement) ข้อตกลงแบ่งส่วนรายได้พิเศษ (Special Prorate Agreement: SPA) และเที่ยวบินรหัสร่วม (Codeshare Flight) ระหว่างกันกับสายการบินต่าง ๆ เพื่อรองรับปริมาณความต้องการในการขยายตัวของธุรกิจการบิน เพื่อขยายโอกาสการขายบัตรโดยสารโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นช่องทางในการเพิ่มรายได้ให้กับบริษัทฯ อีกทางหนึ่ง ซึ่งจะส่งผลให้บริษัทฯ มีรายได้เพิ่มขึ้นในเส้นทางบินที่บริษัทฯ ปฏิบัติการบินเองและมีเที่ยวบินเชื่อมต่อกับสายการบินอื่นในรูปแบบเที่ยวบินรหัสร่วม นอกจากนี้ ความตกลงในลักษณะดังกล่าวจะทำให้บริษัทฯ สามารถขยายขอบเขตการให้บริการในจุดบินต่าง ๆ แก่ผู้โดยสารได้มากขึ้น และเสริมสร้างภาพลักษณ์ของบริษัทฯ ในตลาดทั้งในประเทศและระหว่างประเทศได้ดียิ่งขึ้น

ปัจจุบันบริษัทฯ มีข้อตกลงเที่ยวบินรหัสร่วม (Codeshare Flight) กับสายการบินพันธมิตรทั้งหมด จำนวน 24 สายการบิน ประกอบด้วย สายการบินพันธมิตรกลุ่มพันธมิตรการบินสตาร์ อัลไลแอนซ์ จำนวน 14 สายการบิน ประกอบด้วย สายการบินแอร์แคนาดา สายการบินอีวีเอแอร์เวย์ สายการบินลุฟท์ฮันซา สายการบินออสเตรียนแอร์ไลน์ สายการบินเอเชียน่าแอร์ไลน์ สายการบินอียิปต์แอร์ สายการบินออลนิปปอนแอร์เวย์ สายการบินแอร์นิวซีแลนด์ สายการบินสวิสอินเตอร์เนชั่นแนลแอร์ไลน์ สายการบินสแกนดิเนเวียนแอร์ไลน์ สายการบินบรัสเซลส์แอร์ไลน์ สายการบินเตอร์กิชแอร์ไลน์ สายการบินตัปปูร์ตูกัล และสายการบินเซินเจิ้นแอร์ไลน์

สำหรับสายการบินนอกกลุ่มพันธมิตรการบิน สตาร์ อัลไลแอนซ์ บริษัทฯ มีข้อตกลงเที่ยวบินรหัสร่วม (Codeshare Flight) จำนวน 10 สายการบิน ประกอบด้วย สายการบินรอยัลบรูไนแอร์ไลน์ สายการบินเอมิเรตส์ สายการบินเอลอัลอิสราเอลแอร์ไลน์ สายการบินกัลฟ์แอร์ สายการบินลาวแอร์ไลน์ สายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ สายการบินปากีสถานอินเตอร์เนชั่นแนลแอร์ไลน์ สายการบินโอมานแอร์ สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส และสายการบินนกแอร์

แผนการสร้างรายได้ในปี 2566

จากการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจการบินตั้งแต่ไตรมาสที่ 2 ปี 2566 เป็นต้นมา เนื่องด้วยสถานการณ์ด้านสุขอนามัย ข้อกำหนดด้านการเดินทางโดยหน่วยงานรัฐบาลประเทศต่าง ๆ ที่เคร่งครัดได้ผ่อนปรนลง ประกอบกับความต้องการเดินทางของผู้โดยสารมีปริมาณเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ บริษัทฯ จึงปรับกลยุทธ์การขาย การจัดจำหน่ายบัตรโดยสาร รวมถึงแผนการสร้างรายได้ให้สอดคล้องกับปริมาณความต้องการเดินทางที่เพิ่มขึ้น ดังต่อไปนี้

1. กำหนดจุดหมายปลายทาง โดยวิเคราะห์เป็นรายเที่ยวบินถึงปริมาณความต้องการเดินทาง ความจำเป็นในการเดินทางของผู้โดยสาร ข้อกำหนดในการเดินทางทั้งขาเข้าและขาออก โดยแต่ละเที่ยวบินต้องสามารถทำกำไรให้กับบริษัทฯ ได้
2. เน้นการใช้เครื่องบินอย่างมีประสิทธิภาพสูงที่สุดและสอดคล้องกับเส้นทางบินในแต่ละตลาด รวมทั้งจำกัดประเภทของเครื่องบิน และจำนวนของเครื่องบินที่นำมาใช้อย่างเหมาะสม เพื่อควบคุมค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงและการบำรุงรักษาเครื่องบิน
3. เน้นการขายแบบเครือข่าย (Network) เชื่อมโยงจุดบินในแต่ละภูมิภาคทั่วโลก ทั้งนี้ เป็นไปตามปริมาณและความต้องการในการเดินทางของผู้โดยสารในแต่ละเส้นทาง
4. ประสานงานกับองค์กรภาครัฐและเอกชน เพื่อนำเสนอและให้บริการเที่ยวบินเช่าเหมาลำ (Charter Flight) รวมถึงเที่ยวบินพิเศษ (Special Flight) เพื่อขนส่งผู้โดยสารตามความต้องการของแต่ละองค์กร
5. ประสานงานอย่างใกล้ชิดกับฝ่ายขนส่งสินค้า พัสดุภัณฑ์ และไปรษณียภัณฑ์ เพื่อเพิ่มโอกาสในการสร้างรายได้ให้กับบริษัทฯ โดยใช้รายได้จากการขนส่งสินค้าเพื่อเป็นส่วนหนึ่งในการคำนวณผลประกอบการในแต่ละเที่ยวบิน

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้เร่งพัฒนาความร่วมมือกับพันธมิตรด้านการขนส่งผู้โดยสารประเภทอื่น ๆ (Non-Air) ให้ครอบคลุมและเชื่อมต่อกับเส้นทางบินหลักของบริษัทฯ เช่น พันธมิตรการขนส่งผู้โดยสารทางบก ได้แก่ รถไฟ รถบริการสาธารณะ รถบริการส่วนบุคคล รถเช่า และพันธมิตรการขนส่งทางน้ำ เช่น เรือสำราญ (Cruise) เพื่อเพิ่มโอกาสในการขายบัตรโดยสารให้กับผู้โดยสารทั้งจากต้นทางและปลายทาง ทั้งนี้ เพื่อเป็นการตอบสนองต่อความต้องการของผู้โดยสารที่หลากหลาย รวมทั้งเป็นการต่อยอดและขยายการให้บริการให้ครอบคลุมการเดินทางอย่างครบวงจร

แผนการสนับสนุนการตลาดและการขาย

บริษัทฯ วางนโยบายที่เหมาะสมระหว่างสายการบินไทยและสายการบินไทยสมายล์ เพื่อสนับสนุนการตลาดและการขายของบริษัทฯ ด้วยกลยุทธ์ที่เหมาะสมระหว่างสายการบินพันธมิตรภายในประเทศต่าง ๆ นอกเหนือจากสายการบินไทยสมายล์ ด้วยกลยุทธ์ THAI Group สำหรับเป็นเครื่องมือในการบริหารจัดการต้นทุนและการขยายเครือข่ายเส้นทางบินทั้งเส้นทางบินภายในประเทศและเส้นทางบินภูมิภาค เพื่อสร้างศักยภาพการแข่งขันและครอบคลุมลูกค้าได้ทุกกลุ่มเป้าหมาย ด้วยแผนกลยุทธ์ร่วมกัน “One Network Under THAI Group” นอกจากนี้ ยังมีกลยุทธ์ด้านการปฏิบัติการบินการให้บริการผู้โดยสาร การจัดเก็บรายได้จากข้อตกลงแบ่งส่วนรายได้พิเศษ (Special Prorate Agreement: SPA) เที่ยวบินรหัสร่วม (Codeshare Flight) ระหว่างกัน

แผนด้านกิจกรรมสนับสนุนและส่งเสริมการตลาด

รวมทั้งประสานความร่วมมือกับพันธมิตรทางธุรกิจ เช่น การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานส่งเสริมการจัดการประชุมและนิทรรศการ (องค์การมหาชน) (Thailand Convention & Exhibition Bureau: TCEB) ธนาคาร บัตรเครดิต โรงแรม และผู้ประกอบกิจการด้านการท่องเที่ยว รวมทั้งสื่อชั้นนำในการจัดกิจกรรมส่งเสริมทางการตลาดเพื่อกระตุ้นการเดินทางด้วยโปรโมชั่นพิเศษ ผ่านทัวร์เอื้องหลวง (ROH) และโปรแกรมสะสมไมล์ (ROP)

แผนการกำกับ ดูแล และควบคุมมาตรฐานการให้บริการลูกค้า

จัดทำข้อตกลงระดับการให้บริการครบวงจร (Service Level Agreement: SLA) เพื่อตรวจประเมินทุกจุดบริการเหล่านั้นอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้แน่ใจว่าลูกค้าได้รับความพึงพอใจสูงสุดจากการใช้บริการและผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพตลอดการเดินทาง มีการตรวจติดตามคุณภาพการบริการให้เป็นไปตามคู่มือการปฏิบัติงาน (Service Operation Procedure) ด้วยการสุ่มตรวจการปฏิบัติงานแบบไม่แจ้ง (Mystery Shopping) รวมถึงการประเมินความพึงพอใจเปรียบเทียบผลิตภัณฑ์ และการบริการจากหน่วยงานภายนอก (Third Party Survey) เพื่อให้ลูกค้าในแต่ละกลุ่มเป้าหมายได้สัมผัสประสบการณ์การบินที่โดดเด่น งดงาม ผสานเอกลักษณ์ความเป็นไทย เริ่มตั้งแต่การบริการก่อนเที่ยวบิน (Pre-Flight Services) การบริการบนเครื่องบิน (In-Flight Services) ไปจนถึงการให้บริการหลังเที่ยวบิน (Post-Flight Services) ด้วยการบริการที่เป็นเลิศสม่ำเสมอ เป็นไปตามมาตรฐาน รวมทั้งจัดตั้งคณะกรรมการบริหารจัดการประสบการณ์ลูกค้า (Customer Experience Committee: CXC) เพื่อให้การบริหารจัดการประสบการณ์ลูกค้าเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและครอบคลุมทุกจุดบริการ (Touch Point) ตลอดการเดินทางของลูกค้า (Customer Journey) ส่งผลให้เกิดความพึงพอใจสูงสุดแก่ลูกค้าและกลับมาใช้ผลิตภัณฑ์และการบริการของบริษัทฯ

นโยบายการปรับโครงสร้างและการดำเนินธุรกิจกลุ่มธุรกิจการบินของบริษัทฯ

โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการฝูงบินให้สามารถวางแผนและพัฒนาเครือข่ายเส้นทางบินและเที่ยวบินให้ครอบคลุมความต้องการของผู้โดยสาร รองรับการเชื่อมต่อเที่ยวบินได้อย่างไร้รอยต่อ ตอบสนองยุทธศาสตร์ชาติในการเสริมสร้างความแข็งแกร่งให้อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค ตลอดจนยกระดับความสามารถการแข่งขันของบริษัทฯ ในมิติต่าง ๆ ซึ่งคณะกรรมการเจ้าหนี้ของบริษัท การบินไทยฯ ได้มีมติเห็นชอบการปรับโครงสร้างการดำเนินธุรกิจกลุ่มธุรกิจการบินของบริษัทฯ ตามแนวทางที่คณะผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการและฝ่ายบริหารนำเสนอ เมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม 2566 และบริษัท ได้ทยอยยกเลิกสัญญาเช่าเครื่องบิน (Sub-Lease) กับสายการบินไทยสมายล์ จำนวน 16 ลำ จากทั้งหมด 20 ลำ เมื่อวันที่ 31 ธันวาคม 2566 ดังนั้น ตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2566 เป็นต้นมา สายการบินไทยสมายล์ได้ทยอยยกเลิกเส้นทางบินตามจำนวนเครื่องบิน ตามแผน Fleet และ Route Transition Plan ที่จัดทำขึ้นเพื่อรองรับนโยบายปรับโครงสร้างฯ ดังกล่าว ตามนโยบาย One THAI One Fly โดยเริ่มดำเนินการโอนย้ายเส้นทางบินกลุ่มประเทศ CLMV (กัมพูชา ลาว เมียนมา และเวียดนาม) และเส้นทางบินอื่น ๆ

กลยุทธ์การตลาดและการจัดจำหน่าย

ด้วยฝูงบินที่มีอยู่ตามแผนข้างต้น บริษัทฯ ในฐานะผู้ถือหุ้นใหญ่ของสายการบินไทยสมายล์ได้กำหนดกลยุทธ์ในการทำการบินในเส้นทางภายในประเทศและต่างประเทศที่มีศักยภาพ โดยจะมุ่งเน้นกลุ่มตลาดนักท่องเที่ยวในประเทศเป็นกลุ่มหลัก และกลุ่มผู้โดยสารที่มีการเดินทางเชื่อมต่อเส้นทางบินกับสายการบินพันธมิตรของบริษัทฯ เพื่อเสริมสร้างเครือข่ายการบินทั้งในส่วนของเส้นทางภายในประเทศ เส้นทางภูมิภาค และเส้นทางระหว่างประเทศ โดยมีการดำเนินการด้านการตลาดเพื่อตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้า ดังนี้

1. การสนับสนุนการตลาดและการขายในปี 2566

ดำเนินการจัดแคมเปญการตลาด ส่งเสริมและสนับสนุนการท่องเที่ยวในแต่ละท้องถิ่นตามเส้นทางการบิน วางกลยุทธ์การขายล่วงหน้า Early Bird หรือ Advance Purchase ราคาพิเศษสำหรับการจองบัตรโดยสารล่วงหน้าเพื่อกระตุ้นการสำรองที่นั่งล่วงหน้าในแต่ละเที่ยวบิน จัดทำข้อเสนอพิเศษตามเทศกาลเพื่อสร้างการรับรู้และส่งเสริมการขาย เช่น Double Date และ Half Year Promotion เพื่อกระตุ้นการเดินทางนอกฤดูกาลท่องเที่ยว

2. การจัดกิจกรรมส่งเสริมการตลาด ภายในประเทศและต่างประเทศ

ส่งเสริมและสนับสนุนการท่องเที่ยวในแต่ละท้องถิ่น ร่วมประชาสัมพันธ์และเข้าร่วมกิจกรรมส่งเสริมการตลาดกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนในแต่ละพื้นที่ตามจุดหมายปลายทาง ประสานความร่วมมือกับกลุ่มพันธมิตรบัตรเครดิต พันธมิตรด้านการท่องเที่ยว พันธมิตรกลุ่มธุรกิจค้าปลีก อี-คอมเมิร์ซ

3. การสนับสนุนนโยบายท่องเที่ยวที่เน้นความยั่งยืน

ด้วยเล็งเห็นถึงความสำคัญในนโยบายด้านสิ่งแวดล้อมและสานต่อนโยบาย Eco-Efficiency สายการบินไทยสมายล์ดำเนินกิจกรรมร่วมลดการสร้างคาร์บอนไดออกไซด์อย่างต่อเนื่อง จึงได้รับรางวัลห้าดาวจากโครงการ STAR (Sustainable Tourism Acceleration Rating) จากการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย เพื่อผลักดันแนวทางสู่เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: STGs) ขององค์การสหประชาชาติ

4. การส่งเสริมการขายผ่านช่องทางดิจิทัล

นโยบายการปรับโครงสร้างการดำเนินธุรกิจกลุ่มธุรกิจการบินของบริษัท ฯ ตามนโยบาย One THAI One Fly สายการบินไทยสมายล์ได้หยุดให้บริการเว็บไซต์ www.thaismileair.com รวมถึงระบบขายดิจิทัลอื่น ๆ ทั้งหมด โดยมีผลบังคับตั้งแต่วันที่ 16 ธันวาคม 2566 เป็นต้นไป จึงมีการดำเนินการเพื่อเตรียมความพร้อมและตอบรับนโยบายดังกล่าว อาทิ

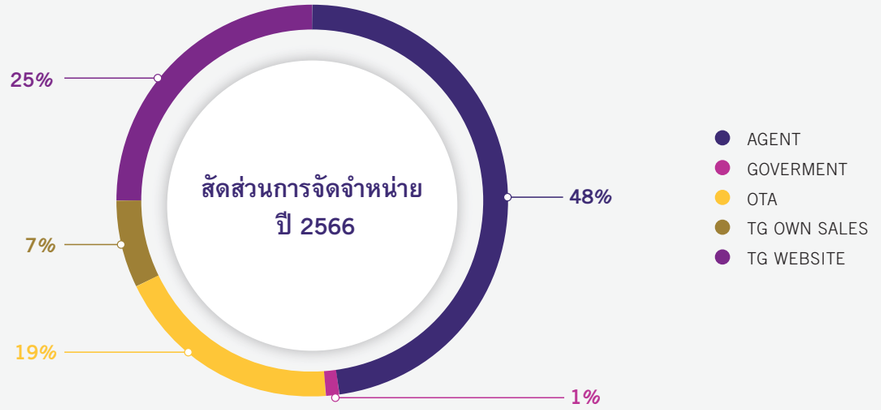
- แจ้งคู่ค้าและพันธมิตรต่าง ๆ ถึงการปรับโครงสร้างเพื่อเตรียมการรองรับสำหรับวันที่ 16 ธันวาคม 2566 รวมทั้งมีการหารือถึงความเป็นไปได้ในการโอนย้ายผู้โดยสารไปสู่ระบบของการบินไทยสำหรับสินค้าและบริการจากคู่ค้าที่มีการใช้งานร่วมกัน
- เพิ่มจำนวนการสื่อสารผ่านช่องทาง Organic ทั้งของสายการบินไทยสมายล์และการบินไทย โดยขอความร่วมมือในการช่วยกันประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง เพื่อที่จะสามารถจับกลุ่มของลูกค้าได้กว้างขึ้น
- บริษัทฯ อยู่ระหว่างการพัฒนาเว็บไซต์และ Mobile Application ใหม่ เพื่อเป็นการรองรับการให้บริการแก่ผู้โดยสาร ซึ่งจะทำให้เกิดความสะดวกสบายมากขึ้น และเป็นอีกช่องทางหนึ่งในการติดต่อกับผู้โดยสารของบริษัทฯ ซึ่งจะเป็นการดำเนินการตามแผน One THAI One Fly โดยเป็นการบูรณาการการใช้เครื่องมือต่าง ๆ ในการให้บริการและอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร

5. การพัฒนาความร่วมมือกับสายการบินพันธมิตร

ระหว่างการดำเนินการตามแผนปรับโครงสร้างการดำเนินธุรกิจกลุ่มธุรกิจการบินของบริษัทฯ และเริ่มมีการโอนย้ายเส้นทางบินไปยังบริษัทฯ สายการบินไทยสมายล์ได้ทำการขายเที่ยวบินที่ปฏิบัติการบินโดยสายการบินไทยในลักษณะ Codeshare บนเส้นทางบินเดิมที่บริษัทฯ เคยปฏิบัติการบิน เพื่อสนับสนุนการขาย สร้างรายได้เพิ่มเติมอีกทางหนึ่ง และยังคงไว้ซึ่งประสบการณ์การให้บริการที่ต่อเนื่องและเป็นไปด้วยความราบรื่น

6. การสนับสนุนส่วนงานจัดจำหน่าย

ความนิยมของช่องทางจัดจำหน่ายจะเปลี่ยนแปลงไปตามพฤติกรรมของผู้บริโภคและการพัฒนาของเทคโนโลยีผ่านช่องทางต่าง ๆ ทั้งออนไลน์และออฟไลน์ ทั้งนี้ ในปี 2566 สัดส่วนการขายบัตรโดยสารผ่านช่องทางการจัดจำหน่ายต่าง ๆ ของบริษัทฯ เป็นการขายผ่านตัวแทนจำหน่าย 48% เว็บไซต์ 25% ช่องทางการขายตรง (Thai Contact Center) 7% ตัวแทนจำหน่ายออนไลน์ (Online Travel Agent) 19% และขายผ่านหน่วยงานราชการ 1% ตามลำดับ



ทั้งนี้ เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบกับผู้โดยสารในช่วงเปลี่ยนผ่านสายการบินไทยสมายล์กำหนดแนวทางการดูแลผู้โดยสารจากการทยอยยกเลิกเส้นทางบินไว้ ดังนี้

1. มีการประชาสัมพันธ์เพื่อแจ้งให้ผู้โดยสารทราบถึงการยกเลิกหรือหยุดให้บริการเส้นทางบินทั้งในและต่างประเทศเป็นระยะ ๆ ผ่านช่องทางเว็บไซต์ www.thaismileair.com และ Line Official และเฟซบุ๊กแฟนเพจ
2. ในกรณีที่สายการบินไทยสมายล์ยกเลิกเส้นทางบินและการบินไทยปฏิบัติการบินในเส้นทางบินดังกล่าวด้วยวันและเวลาเดียวกัน สายการบินไทยสมายล์จะโอนย้ายผู้โดยสารทั้งหมดไปกับเที่ยวบินของการบินไทย
3. กรณีที่สายการบินไทยสมายล์ยกเลิกเส้นทางบินและการบินไทยไม่ได้ปฏิบัติการบินในเส้นทางบินดังกล่าว สายการบินไทยสมายล์จะคืนค่าบัตรโดยสารให้ผู้โดยสารทั้งหมดเต็มจำนวน (Refund) โดยสามารถติดต่อขอคืนค่าบัตรโดยสารผ่านช่องทาง Call Center 1181 หรือ 02-118-8888 (ให้บริการทุกวัน ตั้งแต่เวลา 06.00 ถึง 21.00 น.) หรือศูนย์บริการลูกค้าสายการบินไทยสมายล์ประจำสนามบินภายในประเทศ หรืออีเมล customer.service@thaismileair.com
4. แนวทางการดูแลผู้โดยสารด้านอื่น ๆ สายการบินไทยสมายล์จะปฏิบัติตามคู่มือการดูแลผู้โดยสาร (Customer Service Procedure Irregularity Guideline) อย่างเคร่งครัด

แผนบริหารรายได้และพัฒนาช่องทางการจัดจำหน่าย

แผนบริหารรายได้

- เน้นการขายผ่านเว็บไซต์ของบริษัทฯ และสำนักงานขายการบินไทยในจุดบินต่าง ๆ เพื่อลดการพึ่งพาตัวแทนจำหน่ายและลดค่าใช้จ่ายทางด้านการขาย
- แสวงหาตลาดและกลุ่มลูกค้าใหม่ ๆ โดยเน้นการเข้าถึงกลุ่มลูกค้าที่มีความต้องการที่หลากหลาย โดยการพัฒนาผลิตภัณฑ์และการบริการให้ตอบสนองความต้องการของลูกค้าในแต่ละกลุ่มอย่างชัดเจน (Customer Segmentation) และการให้บริการเที่ยวบินเช่าเหมาลำ (Charter Flight)
- การใช้กลยุทธ์ด้านราคา (Pricing Strategy) แบบใหม่ โดยใช้ Fare Families ที่เป็นการบูรณาการในการกำหนดราคาขายแบบสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ (Full Service Airlines) ผนวกกับการกำหนดราคาขายแบบสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Carrier: LCC) เข้าไว้ด้วยกัน ซึ่งถือเป็นกลยุทธ์ด้านการกำหนดระดับราคาขายในรูปแบบใหม่ โดยให้สิทธิพิเศษ (Privilege) ที่ต่างกันในระดับราคาที่แตกต่าง อีกทั้งระดับราคาจะปรับตามประเภทของการเดินทาง (Journey Type) ระยะเวลาของการเดินทาง และจำนวนวันของการซื้อล่วงหน้าของผู้โดยสาร โดยมีการจัดทำราคาครอบคลุมทุกจุดบินของการบินไทย สายการบินไทยสมายล์ และสายการบินอื่นที่เป็นพันธมิตร ทำให้สามารถเพิ่มรายได้ให้กับบริษัทฯ ได้มากขึ้น

การหารายได้เสริม

นอกเหนือจากธุรกิจการบินหลักที่บริษัทฯ ดำเนินงานด้านการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ บริษัทฯ ยังมีผลิตภัณฑ์และบริการเสริมต่าง ๆ เช่น การขายที่นั่งแถวหน้า (Preferred Seat) การขายน้ำหนักสัมภาระ (Excess Baggage) เป็นต้น เป็นรายได้เสริมองค์กรอีกทางหนึ่ง โดยบริษัทฯ ได้จัดทำบริการเสริมในรูปแบบการซื้อสินค้าและบริการออนไลน์ (Online Shopping) บนเว็บไซต์ เช่น การขายประกันภัยการเดินทางให้กับผู้โดยสาร การบริการรถเช่า โรงแรม รถรับ-ส่ง และกิจกรรมท่องเที่ยว รวมทั้งเสนอขายผลิตภัณฑ์และบริการที่บริษัทฯ มีอยู่แล้ว อาทิ สินค้า THAI Shop เป็นต้น รวมทั้งหาผลิตภัณฑ์ต่าง ๆ ที่คิดว่าเป็นที่น่าสนใจ คุณภาพที่คัดสรรมาอย่างดีจากที่ต่าง ๆ ทั้งในและต่างประเทศ อาทิ ผลิตภัณฑ์ในสังกัดกระทรวงพาณิชย์ ผลิตภัณฑ์ OTOP จากโครงการหนึ่งตำบลหนึ่งผลิตภัณฑ์ นอกจากจะเป็นการส่งเสริมผลิตภัณฑ์ในประเทศแล้ว ยังเป็นการสนับสนุนนโยบายรัฐบาลและต้อนรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) อีกทางหนึ่ง ทั้งนี้ บริษัทฯ มีขีดความสามารถที่จะหารายได้เสริมที่อื่น ๆ ได้นอกเหนือจากธุรกิจการบิน โดยการหาความร่วมมือทางธุรกิจที่มีความสอดคล้องกันเพิ่มขึ้น รวมทั้งการเจรจาและต่อยอดธุรกิจกับพันธมิตรทางธุรกิจใหม่ ๆ ที่จะเข้ามาเสริมธุรกิจการบินให้เข้มแข็งขึ้น เพื่อตอบสนองรสนิยม (Lifestyle) ของลูกค้ายุคใหม่ที่ต้องการความสะดวกสบาย รวดเร็ว และเป็นการเพิ่มมูลค่าเพิ่มให้กับแบรนด์ (Brand) ด้วย รวมทั้งจะทำให้เว็บไซต์ของบริษัทฯ มีบทบาทและแข็งแกร่งมากยิ่งขึ้น และเพิ่มความประทับใจให้กับลูกค้าของการบินไทยตามความต้องการในการใช้บริการที่แตกต่างกันในระหว่างการเดินทาง (Customer Experience Management) รวมถึงบริการเสริมในการจองที่พัก กิจกรรมท่องเที่ยวและบริการเกี่ยวกับการเดินทางอื่น ๆ ที่หลากหลายของบริการทัวร์เอื้องหลวง (Royal Orchid Holidays)

ธุรกิจการขนส่งทางอากาศ การท่องเที่ยวและการขนส่งเป็นธุรกิจที่มีความโดดเด่นและอยู่ในความสนใจทั้งจากผู้บริโภคภายในประเทศและจากประเทศเพื่อนบ้าน โดยบริษัทฯ วางกลยุทธ์เพื่อรองรับกับความต้องการของลูกค้าในระดับนานาชาติและบริการจัดส่งแบบครบวงจร คือ สั่งซื้อสินค้าและผลิตภัณฑ์ผ่านออนไลน์ของบริษัทฯ จ่ายเงินและดำเนินการจัดส่งให้ถึงมืออย่างเรียบร้อย ทั้งนี้ ลูกค้าจะได้รับความสะดวกในการซื้อบริการเสริมต่าง ๆ ที่มีคุณภาพ มีความคุ้มราคาที่การบินไทยคัดสรรมาแล้ว และนำเสนอเป็นทางเลือกตามรสนิยมและความต้องการของผู้โดยสารตามเส้นทางบินและวัตถุประสงค์ของการเดินทาง ซึ่งบริการเสริมดังกล่าวจะทำให้ผู้โดยสารของการบินไทยได้รับประสบการณ์ที่ดีตลอดการเดินทาง และบอกต่อประสบการณ์การเดินทางผ่านสื่อสังคมออนไลน์ รวมทั้งกับเพื่อน ๆ เพื่อจูงใจให้หันกลับมาใช้บริการของการบินไทยต่อไป

กลุ่มลูกค้าและการพัฒนาช่องทางจัดจำหน่าย

กำหนดกลยุทธ์ในการบริหารช่องทางการจำหน่ายที่เหมาะสมกับบริษัทฯ ในสถานการณ์ปัจจุบัน โดยเน้นการขายในทุกช่องทางการจัดจำหน่าย ควบคู่ไปกับการบริหารช่องทางจัดจำหน่ายทั้ง Direct Offline, Direct Online และ Agency ให้มีประสิทธิภาพสูงสุด โดยเน้นการเปิดช่องทางการขายใหม่ ๆ และให้ลูกค้าสามารถเข้าถึงผลิตภัณฑ์ของบริษัทฯ ได้อย่างราบรื่น สะดวก และรวดเร็ว

นอกจากนั้น ยังผลักดันให้ผลิตภัณฑ์ของบริษัทฯ เข้าไปอยู่ในแพลตฟอร์มหรือมาร์เก็ตเพลสอื่น ๆ ที่มีศักยภาพ เพื่อเสริมสร้างประสิทธิภาพ และขยายขอบเขตการขายไปสู่กลุ่มลูกค้าได้อย่างหลากหลายและกว้างขวางขึ้น

ในปี 2566 บริษัทฯ ได้เพิ่มความถี่ในเส้นทางบินอินเดีย เกาหลี จีน ญี่ปุ่น ออสเตรเลีย เป็นต้น และเปิดเส้นทางบินใหม่ไปยังสาธารณรัฐทูร์เคีย เพื่อรองรับความต้องการการเดินทางของผู้โดยสารในแต่ละตลาดข้างต้น รวมทั้งปรับโครงสร้างธุรกิจการบินโดยให้การบินไทยปฏิบัติการบินแทนสายการบินไทยสมายล์ในทุกเส้นทางบิน เพื่อเสริมศักยภาพของฝูงบิน เครือข่ายการบิน (Network) ทำให้บริษัทฯ มีรายได้และผลประกอบการที่ดีขึ้น

การพัฒนาช่องทางการจัดจำหน่าย

เพื่อให้กลุ่มลูกค้าสามารถเข้าถึงผลิตภัณฑ์ของบริษัทฯ ได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และทั่วถึงผ่านช่องทางการจัดจำหน่ายหลักดังต่อไปนี้

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

กลุ่มลูกค้าสำคัญ คือ ผู้โดยสารกลุ่มท่องเที่ยว กลุ่มนักธุรกิจ กลุ่มนักเรียน กลุ่มแรงงาน และกลุ่มเดินทางที่มีจุดประสงค์เพื่อเยี่ยมเพื่อนและญาติ (Local Visiting Friend and Relatives Travelers: VFR)

เนื่องจากประเด็นหนี้คงค้างที่บริษัทฯ มีกับตัวแทนจำหน่ายต่าง ๆ ทั่วโลกนั้นยังคงมีอยู่และอยู่ในระหว่างการเร่งดำเนินการชำระหนี้คงค้างนี้ให้กับตัวแทนจำหน่ายตามแผนฟื้นฟูกิจการบริษัทฯ จึงทำให้การสนับสนุนการขายจากตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารที่ผ่านมานั้นอยู่ในวงจำกัด และเพื่อเป็นการลดค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการขาย เช่น ค่าคอมมิชชั่นจากการขายบัตรโดยสารที่เคยให้กับตัวแทนจำหน่ายในอดีตนั้น บริษัทฯ ได้ทำการยกเลิกการให้ค่าคอมมิชชั่นแก่ตัวแทนจำหน่าย อีกทั้งการสำรองที่นั่งผ่านตัวแทนจำหน่ายนั้นก็สามารถบริหารจัดการได้ตามเป้าหมายและก่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด สามารถบริหารจัดการระบบสำรองที่นั่งเพื่อสร้างรายได้สูงสุดในเที่ยวบินของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม เพื่อเป็นการหารายได้ทดแทนและเพิ่มเติมบริษัทฯ ได้มุ่งเน้นการสร้างรายได้จากการขายผ่านทุกช่องทางการจัดจำหน่ายให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด

การขายแบบเครือข่าย (Network) และกลุ่มพันธมิตรการบินสตาร์ อัลไลแอนซ์ (Star Alliance)

เครือข่ายเส้นทางบินของกลุ่มพันธมิตรการบิน สตาร์ อัลไลแอนซ์ ที่ครอบคลุมไปยังทุกทวีปทั่วโลกช่วยให้บริษัทฯ มีโอกาสในการทำตลาดได้กว้างกว่าจุดบินที่ปฏิบัติการบินเอง ผ่านความร่วมมือด้าน Interline/Codeshare กับสายการบินสมาชิก บริษัทฯ มีเป้าหมายในการเพิ่มการทำ Interline/Codeshare กับสายการบินสมาชิกเพื่อเพิ่มทางเลือกให้กับลูกค้าและเพิ่มรายได้ให้กับบริษัทฯ การเป็นส่วนหนึ่งของกลุ่มพันธมิตรการบิน สตาร์ อัลไลแอนซ์ ยังช่วยยกระดับมาตรฐานและคุณภาพการบริการเพื่อเพิ่มประสบการณ์ที่ดีและความพึงพอใจสูงสุดของลูกค้าตลอดการเดินทาง ตามกลยุทธ์ของกลุ่มพันธมิตรการบิน สตาร์ อัลไลแอนซ์ (Making Customer Journey Better Through Digital Technology) ปัจจุบันกลุ่มพันธมิตรการบิน สตาร์ อัลไลแอนซ์ มีสมาชิกทั้งหมด 26 สายการบิน ให้บริการมากกว่า 16,000 เที่ยวบินต่อวัน ไปยัง 1,200 จุดบิน ใน 188 ประเทศทั่วโลก

THAI Contact Center (TCC)

ศูนย์บริการลูกค้า THAI Contact Center (02-356-1111) เป็นด่านแรกของจุดบริการหลักที่ลูกค้าจะตัดสินใจใช้บริการบริษัทฯ เล็งเห็นความสำคัญในการให้บริการในส่วนนี้เป็นอย่างมาก โดยลูกค้าจะได้รับบริการเป็นไปตามมาตรฐานของ Call Center รวมถึงรองรับความคาดหวังของลูกค้าในการรับบริการจากเจ้าหน้าที่ที่มีประสบการณ์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความพึงพอใจสูงสุดให้กับลูกค้า

บริษัทฯ มีช่องทางในการตอบรับการบริการลูกค้าหลายช่องทาง ได้แก่ โทรศัพท์ อีเมล TG Chatbot “MAI” (M-Management, A-Assistant, I-Information) ผ่านไลน์ และเฟซบุ๊กแมสเซนเจอร์ รวมถึงโทรศัพท์หมายเลขพิเศษสำหรับผู้โดยสารชั้นหนึ่งและชั้นธุรกิจ สมาชิก Royal Orchid Plus Platinum และ Gold Member

ในปี 2566 นี้ มีการนำระบบการจัดการลูกค้าสัมพันธ์ (Customer Relationship Manangement: CRM) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการลูกค้าได้รวดเร็วและเข้าถึงได้มากยิ่งขึ้น จนปัจจุบันศูนย์บริการลูกค้าสามารถให้บริการลูกค้าได้เป็นที่น่าพึงพอใจ และทำรายได้เพิ่มมากขึ้นให้กับบริษัทฯ เมื่อเทียบกับในช่วงหลายปีที่ผ่านมา

การพาณิชย์ผ่านช่องทางดิจิทัล (Digital Commerce)

จากการเติบโตอย่างรวดเร็วของช่องทางดิจิทัล ประกอบกับการเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่องของเทคโนโลยีใหม่ที่กำลังเข้ามา ทำให้เกิดการแข่งขันอย่างรุนแรงในอุตสาหกรรมและธุรกิจการบินทั่วโลก จึงไม่สามารถปฏิเสธได้ว่าผู้บริโภคจะมีบทบาทสำคัญมากขึ้น ทั้งการใช้โทรศัพท์มือถือ สมาร์ทโฟน (Smart Phone) และเครือข่ายทางสังคมออนไลน์ (Social Network) ส่งผลให้เกิดสังคมแห่งอุปนิสัยใหม่ของผู้บริโภคที่เรียกว่า Socialnomics ทำให้แนวโน้มของผู้บริโภคหันมาใช้ช่องทางดิจิทัลในการซื้อบัตรโดยสารและการใช้บริการที่สามารถทำด้วยตนเองได้ (Self Service) รวมทั้งการสื่อสารต่าง ๆ กับบริษัทฯ ผ่านช่องทางดิจิทัลมากขึ้นเป็นลำดับ การบินไทยจึงให้ความสำคัญกับช่องทางดิจิทัล เช่น การพัฒนา Mobile Application เพื่อรองรับแนวโน้มการเติบโตของเทคโนโลยี รวมทั้งการสร้างสรรค์สิ่งใหม่ ๆ ที่แตกต่างไปจากเดิมและรวดเร็วกว่าคู่แข่งขัน บริษัทฯ จึงมุ่งเน้นการพัฒนาการให้บริการออนไลน์อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ลูกค้าสามารถใช้งานเว็บไซต์ของการบินไทยได้สะดวก ง่ายดายและทันสมัยอยู่ตลอดเวลาจากทุกอุปกรณ์ เช่น โทรศัพท์มือถือ สมาร์ทโฟน แท็บเล็ต แล็ปท็อป เป็นต้น

บริษัทฯ เน้นความสะดวกรวดเร็วในการค้นหาเที่ยวบินและเครือข่ายเส้นทางบินที่เชื่อมต่อกับสายการบินพันธมิตรทั่วโลก และสามารถให้บริการลูกค้าแบบบริการเบ็ดเสร็จในจุดเดียว (One-Stop Service) เพื่อปรับตัวและรับมือกับสภาพการแข่งขันต่าง ๆ ให้มีประสิทธิภาพที่แตกต่างกัน โดยการขยาย

ช่องทางในการชำระเงิน เพื่อเพิ่มความสะดวกสบายให้กับลูกค้า เช่น การชำระเงินผ่านเคาน์เตอร์เซอร์วิส (Counter Service) ร้านเซเว่น-อีเลฟเว่น (7-Eleven) ห้างสรรพสินค้าโลตัส (Lotus's) บริการชำระเงินออนไลน์เพย์พาล (PayPal) ชำระเงินผ่านร้านค้าไลน์เพย์ (Line Pay) การชำระผ่านเครื่องทำธุรกรรมทางการเงินอัตโนมัติ (ATM) การโอนผ่านบัญชีธนาคาร (Bank Transfer) การชำระผ่านบริการพร้อมเพย์ (PromptPay) เป็นต้น นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังพัฒนาการสื่อสารข้อมูลโดยการสร้าง Lifestyle Hub, นิตยสารสวัสดีรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ (Sawasdee Online Magazine) รวมถึงส่งเสริมภาพลักษณ์ของบริษัทฯ ด้วยการขยายเครือข่ายและสร้างความสัมพันธ์กับชุมชนออนไลน์ (Online Community) ผ่านช่องทางสื่อสังคมออนไลน์ (Social Media) ของบริษัทฯ เช่น Banner หรือ Infographic หรือ Video สำหรับเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารในวงกว้าง สร้างแรงบันดาลใจ ดึงดูดความสนใจของลูกค้า และกระตุ้นให้เกิดการเดินทาง เพื่อเพิ่มโอกาสในการขายและส่งเสริมรายได้ให้บริษัทฯ ได้อีกช่องทางหนึ่ง

กิจกรรมส่งเสริมการตลาดและส่งเสริมการขาย

บริษัทฯ ได้ดำเนินการด้านส่งเสริมการขายและการตลาดทั้งในและต่างประเทศอย่างต่อเนื่อง เพื่อรักษาส่วนแบ่งตลาด เสริมความสามารถในการแข่งขัน และสร้างรายได้ให้มากที่สุดในสภาวะตลาดที่ได้รับผลกระทบจากปัจจัยผันผวนภายนอกทั้งด้านเศรษฐกิจ การเมือง และการแข่งขันในตลาด รวมถึงกิจกรรมส่งเสริมการขายและการตลาดโดยโปรแกรมสะสมไมล์ รอยัล ออร์คิด พลัส (Royal Orchid Plus: ROP) และรายการแพ็กเกจท่องเที่ยว รอยัล ออร์คิด ฮอลิเดย์ (Royal Orchid Holidays: ROH) และทัวร์เอื้องหลวงที่หลากหลาย ซึ่งคัดสรรแล้วสำหรับนักท่องเที่ยวและผู้โดยสารของบริษัทฯ และสายการบินไทยสมายล์ในการให้บริการเชื่อมต่อจากการโดยสารเครื่องบิน เช่น การบริการที่พักและแพ็กเกจท่องเที่ยว เป็นต้น

รอยัล ออร์คิด พลัส ดำเนินงานด้านโปรแกรมเสริมสร้างความภักดี (Loyalty Program) ของลูกค้าต่อธุรกิจของบริษัทฯ เพื่อเป็นกลยุทธ์ทางการตลาดในการรักษาฐานลูกค้าปัจจุบันและการขยายฐานลูกค้าใหม่ของบริษัทฯ ด้วยการสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้าจนเกิดเป็นความผูกพันและภักดีต่อแบรนด์ อันจะนำมาซึ่งลูกค้าประจำและใช้บริการซ้ำกับบริษัทฯ อย่างต่อเนื่องและยั่งยืน ตลอดจนบริษัทฯ ยังมุ่งเน้นในการใช้ประโยชน์จากระบบฐานข้อมูลของสมาชิกรอยัล ออร์คิด พลัส เพื่อนำมาวิเคราะห์และนำเสนอสินค้าและบริการให้สามารถตอบสนองความต้องการของสมาชิกที่มีอยู่ทั่วโลก และแบบเฉพาะกลุ่ม ปัจจุบันโปรแกรมสะสมไมล์ รอยัล ออร์คิด พลัส มีสมาชิกจำนวนประมาณ 4 ล้านคนทั่วโลก แบ่งเป็น 4 สถานภาพ ได้แก่ สถานภาพบัตรเบสิค บัตรเงิน บัตรทอง และบัตรแพลทินัม โดยรอยัล ออร์คิด พลัส ได้ปรับเปลี่ยนจากโปรแกรมที่สะสมไมล์และแลกไมล์สะสมจากสายการบินเป็นหลัก (Frequent Flyer Program) พัฒนาเป็นโปรแกรมความร่วมมือจากหลากหลายธุรกิจ (Coalition Program) โดยสมาชิกสามารถสะสมไมล์เมื่อเดินทางกับบริษัทฯ สายการบินไทยสมายล์ และสายการบินพันธมิตร สตาร์ อัลไลแอนซ์ รวมถึงสะสมไมล์กับคู่สัญญาและพันธมิตรธุรกิจทั่วโลก เช่น โรงแรม รถเช่า บัตรเครดิต และสถาบันการเงิน ตลอดจนคู่สัญญาทางด้านไลฟ์สไตล์ต่าง ๆ

ในปีที่ผ่านมาบริษัทฯ ดำเนินการขยายระยะเวลาไมล์สะสมหมดอายุเพื่อให้สมาชิกสามารถใช้แลกรางวัลได้ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2566 รวมถึงยังได้มีการขยายสถานภาพสมาชิกบัตรแพลทินัมและบัตรทองที่จะหมดอายุในปี 2566 ไปอีก 1 ปี ทั้งนี้ ฝ่ายบริหารได้จัดทำผลิตภัณฑ์ใหม่ "Time to Gold Package" เพื่อกระตุ้นการสร้างรายได้ผ่านกลุ่มสมาชิกรอยัล ออร์คิด พลัส ทั้งสมาชิกใหม่และสมาชิกปัจจุบัน โดยนำ Cash Credit Voucher และบัตรทองรอยัล ออร์คิด พลัส มานำเสนอเพื่อกระตุ้นการเดินทาง พร้อมรับสิทธิประโยชน์จากสถานภาพสมาชิกบัตรทอง โดยแพ็กเกจ Time To Gold นี้ ได้สร้างกระแสตอบรับที่ดียิ่งจากกลุ่มสมาชิก รอยัล ออร์คิด พลัส และกลุ่มลูกค้าเป้าหมายของบริษัทฯ ซึ่งเป็นการสร้างความพึงพอใจให้กับสมาชิกรอยัล ออร์คิด พลัส โดยมุ่งเน้นการมอบประสบการณ์สุดพิเศษ (Exclusive Experiences) และข้อเสนอสุดประทับใจ (Exclusive Offers) เพื่อเพิ่มโอกาสและขีดความสามารถในการแข่งขันกับสายการบินอื่น ๆ

รอยัล ออร์คิด พลัส ได้ให้บริการกับสมาชิกด้วยรางวัลที่หลากหลายทั้งผ่านทางระบบออนไลน์และสำนักงานการบินไทย โดยสมาชิกสามารถนำไมล์สะสมแลกเป็นรางวัล เช่น รางวัลบัตรโดยสารการบินไทย สายการบินไทยสมายล์ และสายการบินพันธมิตร สตาร์ อัลไลแอนซ์ รางวัลอัพเกรดบัตรโดยสาร รางวัลโรงแรมคู่สัญญา รางวัลคู่สัญญาไลฟ์สไตล์ และรางวัลส่งเสริมการขายพิเศษ อีกทั้งสมาชิกยังจะได้รับสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ผ่านช่องทางของบริษัทฯ คู่สัญญาและพันธมิตรธุรกิจ โดยรอยัล ออร์คิด พลัส ได้มีการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารให้กับสมาชิกทั่วโลกในหลายช่องทาง ทั้งผ่านทางสำนักงานการบินไทย ศูนย์บริการทางโทรศัพท์ จดหมายอิเล็กทรอนิกส์ตรงถึงสมาชิก (Electronic Direct Mail) และทางเว็บไซต์ www.thaiairways.com

รอยัล ออร์คิด ฮอลิเดย์ มีการขายผ่านทั้งสำนักงานขายและตัวแทนจำหน่ายของการบินไทย มีการพัฒนาระบบเพื่อให้รองรับการขายแบบออนไลน์ มีการพัฒนาแพ็กเกจการท่องเที่ยวทั้งในและต่างประเทศที่ตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้อย่างครบถ้วนและหลากหลาย โดยมีแนวคิดหลักในการผลิตรายการท่องเที่ยวให้มีความแตกต่าง ทั้งในด้านวัฒนธรรม (Cultural) การทำอาหาร (Culinary) และเน้นการเสริมสร้างประสบการณ์ (Experience Base) มีการส่งเสริมการขายผ่านสื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์ การจัดกิจกรรมและการเข้าร่วมงานแสดงสินค้าต่าง ๆ รวมทั้งการจัดรายการส่งเสริมการขายช่วงนอกฤดูกาลท่องเที่ยวให้เป็นที่รู้จักมากขึ้น และยังเป็นการสนับสนุนนโยบายรัฐบาลในการส่งเสริมประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ด้วย

โครงการด้านการพัฒนาสังคม

ผลิตภัณฑ์กาแฟดริปสูตรแบล็คซิลค์เบลนด์

ฝ่ายบริการลูกค้าและการตลาด ร่วมสนับสนุนและพัฒนาผลิตภัณฑ์กาแฟดริป สูตร "แบล็คซิลค์เบลนด์" สำหรับให้บริการบนเครื่องบินในชั้นธุรกิจ (Business Class) และชั้นหนึ่ง (First Class) บนเที่ยวบินระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นผลิตภัณฑ์จากโครงการพัฒนาดอยตุง (พื้นที่ทรงงาน) อันเนื่องมาจากพระราชดำริ มูลนิธิแม่ฟ้าหลวงในพระบรมราชูปถัมภ์ เพื่อให้การบินไทยได้มีส่วนร่วมในการพัฒนาวิถีชุมชนที่ยั่งยืน โดยการนำผลิตภัณฑ์การเกษตรแบบยั่งยืน เมล็ดกาแฟอาราบิก้า มาทำเป็นผลิตภัณฑ์คุณภาพเสิร์ฟบนเที่ยวบิน อีกทั้งเป็นการยกระดับคุณภาพชีวิตด้วยการเพิ่มมูลค่าผลผลิตในท้องถิ่น สร้างงาน ส่งเสริมอาชีพที่เหมาะสมกับภูมิสังคมและภูมิปัญญาท้องถิ่น เพื่อเป็นพื้นฐานให้ชุมชนสามารถนำไปต่อยอดสร้างรายได้ ระยะยาวที่มั่นคง

ผลิตภัณฑ์กานเวลาช็อกโกแลต

โครงการจัดหาผลิตภัณฑ์กานเวลาช็อกโกแลต เพื่อให้บริการบนเครื่องบินในชั้นธุรกิจ (Business Class) และชั้นหนึ่ง (First Class) ได้แก่ บงบงช็อคโกแลตสอดไส้ (BON BON Chocolate) มีคุณภาพสูงจนได้รับรางวัลในระดับนานาชาติมากมาย โดยผลิตภัณฑ์กานเวลาช็อกโกแลต เป็นการสนับสนุนผลิตภัณฑ์การเกษตรแบบยั่งยืนของชุมชนผู้ปลูกโกโก้จากหมู่บ้านคลองลอย จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ถือเป็นการส่งเสริมเศรษฐกิจ ก่อให้เกิดการจ้างงาน สร้างรายได้ให้เกษตรกรและคนในชุมชน มีส่วนร่วมในการพัฒนาสังคม เนื่องจากสนับสนุนให้เกษตรกรหันมาปลูกโกโก้ ทั้งยังจัดหาแหล่งรับซื้ออย่างมั่นคงในราคายุติธรรมและรักษาสิ่งแวดล้อมอีกด้วย





โครงการด้านสิ่งแวดล้อม

โครงการ Upcycling โดยฝ่ายบริการลูกค้าและการตลาด บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัท พีทีที โกลบอล เคมิคอล จำกัด (มหาชน) ในฐานะแกนนำธุรกิจเคมีภัณฑ์ของกลุ่ม ปตท. และดอยตุง ตระหนักถึงความสำคัญด้านสิ่งแวดล้อม จึงได้ร่วมกันออกแบบและพัฒนาผลิตภัณฑ์ ซึ่งผลิตมาจากขยะพลาสติก (Eco-Design) มาเป็นกระเป๋าชุดอำนวยความสะดวกบนเครื่องบิน (Amenity Bag) พร้อมนำมาให้บริการในชั้นธุรกิจ เป็นการเพิ่มมูลค่าของขยะพลาสติกและรักษาสิ่งแวดล้อมไปพร้อม ๆ กัน โดยในโอกาสต่อไป การบินไทยได้วางแผนต่อยอดโครงการ Upcycling โดยการผลิตกระเป๋าจากขยะพลาสติกในรูปทรงต่าง ๆ เป็นลาย "ตารางหมากรุก" (กระเป๋าต้นแบบ) เพื่อนำมาจำหน่ายให้ผู้ที่สนใจซื้อได้ ณ ร้าน THAI Shop ภายในปี 2566

(ข) สภาพการแข่งขัน

สภาวะอุตสาหกรรมการบินและการแข่งขัน

กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (International Monetary Fund: IMF) คาดการณ์เศรษฐกิจโลกมีแนวโน้มชะลอตัวต่อเนื่อง โดยยังคงเผชิญความเสี่ยงหลายด้าน อาทิ วิกฤตค่าครองชีพจากอัตราเงินเฟ้อที่ยังคงอยู่ในระดับสูง สงครามรัสเซียและยูเครนที่ยืดเยื้อ ความขัดแย้งระหว่างประเทศ อัตราดอกเบี้ยที่สูงขึ้น การชะลอตัวของเศรษฐกิจจีน รวมถึงสภาวะการเงินโลกตึงตัวตามนโยบายการเงินที่เข้มงวดและภาวะเศรษฐกิจโลกแบบแบ่งแยกเพิ่มขึ้น (Geoeconomics Fragmentation) โดย IMF ประมาณการขยายตัวเศรษฐกิจโลกในปี 2566 และปี 2567 อยู่ที่ร้อยละ 3.1 ชะลอตัวลงจากร้อยละ 3.5 ในปี 2565 ท่ามกลางความเสี่ยงดังกล่าว ซึ่งเป็นการขยายตัวที่ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย 20 ปี (ปี 2543-2562) ที่ร้อยละ 3.8 และแม้อัตราเงินเฟ้อคาดการณ์มีแนวโน้มลดลงจากร้อยละ 8.7 ในปี 2565 อยู่ที่ร้อยละ 6.8 และ 5.8 ในปี 2566 และปี 2567 ตามลำดับ แต่ยังคงสูงกว่าค่าเฉลี่ยระดับก่อนเกิดการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) ที่ร้อยละ 3.5 (ปี 2560-2562) ประกอบกับการค้าโลกคาดการณ์ลดลงจากร้อยละ 5.2 ในปี 2565 อยู่ที่ร้อยละ 0.4 ในปี 2566 ก่อนปรับขึ้นที่ร้อยละ 3.3 ในปี 2567 แต่ยังคงต่ำกว่าค่าเฉลี่ย 20 ปี (ปี 2543-2562) ที่ร้อยละ 4.9 ส่วนหนึ่งจากการกีดกันทางการค้าที่เพิ่มขึ้นสำหรับเศรษฐกิจไทยมีแนวโน้มฟื้นตัว โดยในปี 2566 คาดการณ์ขยายตัวร้อยละ 2.5 ชะลอตัวลงเล็กน้อยจากร้อยละ 2.6 ในปี 2565 จากการฟื้นตัวช้ากว่าคาด อย่างไรก็ดี คาดการณ์ขยายตัวเพิ่มขึ้นที่ร้อยละ 4.4 ในปี 2567 จากการยกเลิกข้อจำกัดการเดินทางระหว่างประเทศ การฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลกรวมถึงมาตรการส่งเสริมการท่องเที่ยว อาทิ ยกเว้นการตรวจลงตราหรือวีซ่าฟรี (คาดการณ์ ณ เดือนมกราคม 2567)

สำหรับอุตสาหกรรมการบิน สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association: IATA) คาดการณ์อุตสาหกรรมการบินฟื้นตัวได้อย่างมีนัยสำคัญ โดยในปี 2566 และปี 2567 มีผลกำไรสุทธิที่ 23.3 และ 25.7 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ ตามลำดับ หลังจากขาดทุนต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2563 จากความต้องการการเดินทางที่แข็งแกร่งตามการเปิดประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก โดยเฉพาะการเปิดประเทศของจีนตั้งแต่ต้นปี 2566 ส่งผลให้รายได้รวมของสายการบินสูงกว่าช่วงก่อนวิกฤตการแพร่ระบาดฯ และคาดการณ์เพิ่มขึ้นต่อเนื่องที่ร้อยละ 6.9 และ 15.0 ในปี 2566 และปี 2567 ตามลำดับ ซึ่งสัดส่วนของรายได้รวมมาจากรายได้การขนส่งผู้โดยสารเป็นหลักที่ประมาณร้อยละ 75.0 คาดการณ์รายได้จากการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง ขณะที่รายได้จากการขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ลดลงต่อเนื่องจากความต้องการที่ลดลงตามการชะลอตัวของการค้าโลกและอัตราค่าระวางที่ปรับลดลงจากการแข่งขันของอัตราค่าระวางการขนส่งสินค้าทางทะเล โดยผลประกอบการของสายการบินดีขึ้นในทุกภูมิภาค สายการบินในภูมิภาคอเมริกาเหนือ ยุโรป และตะวันออกกลางเริ่มกลับมามีกำไรตั้งแต่ปี 2565 และยังคงมีกำไรในปี 2566 IATA คาดการณ์จำนวนผู้โดยสารในประเทศฟื้นตัวสู่ระดับก่อนวิกฤตได้ในปี 2566 และจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศฟื้นตัวในปี 2567 โดยในปี 2566 ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารรวมคิดเป็นร้อยละ 94.1 ของระดับก่อนวิกฤตในปี 2562 ในขณะที่ปริมาณการขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์จะลดลงจากปีก่อนและยังคงต่ำกว่าระดับก่อนวิกฤตในปี 2562 ที่ประมาณร้อยละ 3.6

สภาวะการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ

ด้านการขนส่งผู้โดยสารสามารถฟื้นตัวได้ต่อเนื่องในปี 2566 ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometer: ASK) และปริมาณขนส่งทางอากาศ (Revenue Passenger Kilometer: RPK) โดยรวมลดลงร้อยละ 5.9 และ 5.6 ตามลำดับ เมื่อเทียบกับปี 2562 มีอัตราส่วนการบรรทุก (Passenger Load Factor: PLF) เฉลี่ยร้อยละ 82.3 (จาก 82.6 ในปี 2562) โดยเอเชียแปซิฟิกเป็นภูมิภาคหลักในการสนับสนุนการขยายตัวของ RPK ทั่วโลกคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 31.7 อย่างไรก็ดี ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมีการฟื้นตัวช้าที่สุดเมื่อเทียบกับปี 2562 ในปี 2566 ASK และ RPK ฟื้นตัวคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 85.9 และ 87.6 ของปี 2562 ตามลำดับ ซึ่งเป็นการฟื้นตัวน้อยกว่าค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรมที่ฟื้นตัวคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 94.1 และ 94.4 ของปี 2562 ตามลำดับ ส่งผลให้มี PLF เฉลี่ยที่ร้อยละ 80.2 ต่ำกว่าอุตสาหกรรมโดยรวม

ด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศในปี 2566 ยังคงเผชิญกับความท้าทายจากการชะลอตัวทางเศรษฐกิจและการค้าโลก รวมถึงการฟื้นตัวของการขนส่งผู้โดยสาร ส่งผลให้ความต้องการขนส่งสินค้าทางอากาศลดลง ภาพรวมอุตสาหกรรมมีปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ (Revenue Freight Tonne Kilometer: RFTK) หดตัวร้อยละ 1.9 เมื่อเทียบกับปีก่อนและต่ำกว่าปี 2562 ที่ร้อยละ 3.6 อย่างไรก็ดี คาดการณ์ RFTK ขยายตัวที่ร้อยละ 4.5 ในปี 2567 จากการฟื้นตัวของการขนส่งสินค้าในหลายภูมิภาคช่วงครึ่งปีหลังของปี 2566 แต่ยังคงต่ำกว่าปี 2562 ที่ร้อยละ 1.1 ในขณะที่ปริมาณการผลิตด้านการขนส่งสินค้า (Available Freight Tonne Kilometer: AFTK) เพิ่มขึ้นต่อเนื่องตั้งแต่ต้นปี 2566 และสูงกว่าปี 2562 ในเดือนเมษายน 2566 จากปริมาณการผลิตใต้ท้องเครื่อง (Belly-Hold Capacity) ที่เพิ่มขึ้นตามการขยายตัวของการขนส่งผู้โดยสาร โดยในปี 2566 AFTK ขยายตัวร้อยละ 11.3 เมื่อเทียบกับปีก่อน และสูงกว่าปี 2562 ที่ร้อยละ 2.5 อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor: FLF) เฉลี่ยร้อยละ 44.0 ในปี 2566 และคาดการณ์เฉลี่ยร้อยละ 43.9 ในปี 2567 ในปี 2566 สายการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมีสัดส่วนการขนส่งสินค้าสูงที่สุดในโลกประมาณร้อยละ 33.4 มี FLF เฉลี่ยที่ร้อยละ 45.8 สูงกว่าทุกภูมิภาคและอุตสาหกรรมโดยรวมที่ร้อยละ 44.1

จากการคาดการณ์ของ IATA คาดว่ายอดการส่งมอบเครื่องบินในปี 2566 เพิ่มขึ้นแต่ยังคงต่ำกว่าช่วงก่อนการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) โดยในปี 2566 ประมาณการส่งมอบเครื่องบินทั่วโลก จำนวน 1,372 ลำ โดยเป็นการส่งมอบให้กับสายการบินในภูมิภาคอเมริกาเหนือมากที่สุดจำนวน 456 ลำ ตามด้วยภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก จำนวน 357 ลำ ภูมิภาคยุโรปจำนวน 354 ลำ และภูมิภาคอื่น ๆ อีกจำนวน 202 ลำ และคาดว่าในปี 2567 ยอดส่งมอบเครื่องบินจะสูงกว่าระดับปี 2562 อยู่ที่จำนวน 1,777 ลำ โดยเครื่องบินใหม่เหล่านี้ยังส่งผลบวกต่อต้นทุนการดำเนินงานให้ต่ำลงจากการใช้น้ำมันอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น รวมถึงเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น จะเป็นส่วนที่ช่วยสนับสนุนให้อุตสาหกรรมบรรลุเป้าหมายในการปลดปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สุทธิเป็นศูนย์ ภายในปี 2593 ได้ด้วย แนวโน้มสภาวะของตลาดการเดินทางทางอากาศ (จำนวนผู้โดยสาร) ในระยะยาว 20 ปีข้างหน้า (ปี 2562-2585) ยังคงขยายตัวอย่างต่อเนื่องในอัตราเฉลี่ยประมาณร้อยละ 3.0 ต่อปี โดยภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมีจำนวนผู้โดยสารขยายตัวสูงกว่าค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรมที่ประมาณร้อยละ 4.0 ต่อปี จากรายได้เฉลี่ยและโครงสร้างประชากรชนชั้นกลางที่เพิ่มขึ้น รวมถึงภาคการบินที่ขยายตัวทั้งจำนวนสายการบินท่าอากาศยาน และโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ เป็นสำคัญ คาดการณ์จำนวนผู้โดยสารในปี 2585 ของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 53.6 ของจำนวนผู้โดยสารทั่วโลก (ที่มา: สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) รายปี ณ เดือนธันวาคม 2566 และระยะยาว 20 ปี ณ เดือนกุมภาพันธ์ 2567

สำหรับประเทศไทย ภาพรวมการท่องเที่ยวฟื้นตัวอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะการท่องเที่ยวระหว่างประเทศตามมาตรการผ่อนคลายและยกเลิกข้อจำกัดการเดินทางทั้งของประเทศไทยและหลายประเทศทั่วโลก ประกอบกับรัฐบาลมีนโยบายสนับสนุนการท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่อง อาทิ มาตรการยกเว้นการตรวจลงตราหรือวีซ่าฟรีเป็นการชั่วคราวให้กับนักท่องเที่ยวจีนและคาซัคสถาน ตั้งแต่วันที่ 25 กันยายน 2566 ถึงวันที่ 29 กุมภาพันธ์ 2567 นักท่องเที่ยวอินเดียและไต้หวัน ตั้งแต่วันที่ 10 พฤศจิกายน 2566 ถึงวันที่ 10 พฤษภาคม 2567 โดยการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) รายงานจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติเข้าไทยในปี 2566 ประมาณ 28 ล้านคน และคาดการณ์ฟื้นตัวเทียบเท่าช่วงก่อนวิกฤต ในปี 2567 ที่ 40 ล้านคน ในปี 2566 นักท่องเที่ยวต่างชาติเข้าไทยเฉลี่ย 77,123 คนต่อวัน คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 70.6 ของปี 2562 ก่อนวิกฤตการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) นักท่องเที่ยวร้อยละ 71.7 หรือประมาณ 20.2 ล้านคนเป็นนักท่องเที่ยวในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ในจำนวนนี้เป็นนักท่องเที่ยวในอาเซียนประมาณร้อยละ 34.9 และเอเชียตะวันออกเฉียงเหนือประมาณร้อยละ 26.9 โดยนักท่องเที่ยวจีนซึ่งเป็นตลาดหลักยังไม่ฟื้นตัว คิดเป็นสัดส่วนเพียงร้อยละ 32.0 ของช่วงเดียวกันปี 2562 แต่ยังคงมีจำนวนสูงเป็นอันดับสองที่ 3.5 ล้านคน ขณะที่นักท่องเที่ยวมาเลเซียจำนวนมากเป็นอันดับหนึ่ง ประมาณ 4.6 ล้านคน และรัสเซียมีจำนวนมากเป็นอันดับห้าประมาณ 1.5 ล้านคน ซึ่งมีการฟื้นตัวสูงกว่าช่วงเดียวกันของปี 2562 แล้ว สำหรับนักท่องเที่ยวเกาหลีและอินเดีย ซึ่งมีจำนวนมากเป็นอันดับสามและสี่ที่ประมาณ 1.7 และ 16 ล้านคน ตามลำดับ มีการฟื้นตัวใกล้เคียงกับช่วงเดียวกันของปี 2562 คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 87.8 และ 81.6 ตามลำดับ (ที่มา: การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย)

อุตสาหกรรมการบินและปริมาณการเดินทางของผู้โดยสารทางอากาศของประเทศไทยเป็นไปในทิศทางเดียวกับการท่องเที่ยว โดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ตั้งเป้าหมายสู่การเป็นศูนย์กลางด้านการบินและการขนส่งทางอากาศในระดับภูมิภาค ปริมาณผู้โดยสารและเที่ยวบินในปี 2566 อยู่ที่ประมาณ 121.75 ล้านคนและ 0.79 ล้านเที่ยวบิน ซึ่งคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารและเที่ยวบินจะกลับมาใกล้เคียงหรือเทียบเท่าปี 2562 ได้ในปี 2567 ที่ประมาณ 162.7 ล้านคน และ 1.07 ล้านเที่ยวบิน สำหรับภาพรวมจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางเข้า-ออกประเทศไทยและภายในประเทศที่ท่าอากาศยานหลักมีจำนวนเพิ่มขึ้นโดยการเดินทางระหว่างประเทศมีการฟื้นตัวต่อเนื่อง ในปี 2566 ผู้โดยสารเดินทางเข้า-ออกประเทศไทยสะสมประมาณ 105.9 ล้านคน คิดเป็นสัดส่วนรวมประมาณร้อยละ 74.1 ของช่วงเดียวกันปี 2562 ในจำนวนนี้เป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศร้อยละ 56.5 เฉลี่ย 163,906 คนต่อวัน ทั้งนี้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีผู้โดยสารเดินทางเข้า-ออกมากที่สุดประมาณ 51.7 ล้านคน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 48.8 ของจำนวน

ผู้โดยสารทั้งหมด และมีจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศมากที่สุดคิดเป็นสัดส่วนกว่าร้อยละ 66.9 ของผู้โดยสารระหว่างประเทศทั้งหมด (ที่มา: บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)) สำหรับการให้บริการการบินปี 2566 มีสายการบินปฏิบัติการบินเส้นทางบินระหว่างประเทศรวม 145 สายการบิน มีปริมาณที่นั่งให้บริการรวมประมาณ 74.8 ล้านที่นั่ง การบินไทยมีสัดส่วนปริมาณที่นั่งมากที่สุดที่ร้อยละ 15.9 รองลงมา ได้แก่ สายการบินไทยแอร์เอเชียที่ร้อยละ 11.0 และสายการบินเอมิเรตส์ที่ร้อยละ 3.4 และในช่วง 4 เดือนแรกปี 2567 (เดือนมกราคม-กรกฎาคม) คาดการณ์สายการบินปฏิบัติการบินเส้นทางบินระหว่างประเทศประมาณ 132 สายการบิน ปริมาณที่นั่งให้บริการประมาณ 53.4 ล้านที่นั่ง (ที่มา: Center for Aviation ข้อมูล ณ วันที่ 11 มีนาคม 2567)

การแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินระหว่างประเทศ

สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) วิเคราะห์แนวโน้มการฟื้นตัวของการเดินทางทางอากาศ จำแนกตามภูมิภาคของสายการบิน ตั้งแต่ปี 2562 - 2566 พบว่า

- ปริมาณการเดินทางของผู้โดยสารทั่วโลกในปี 2566 ฟื้นตัวต่อเนื่องจากการผ่อนปรนข้อจำกัดการเดินทางทั่วโลก
- ปริมาณขนส่งผู้โดยสารทางอากาศทั่วโลก (RPK) ในปี 2566 เพิ่มขึ้นร้อยละ 36.9 จากปี 2565 คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 94.1 เมื่อเทียบกับปี 2562 ช่วงก่อนวิกฤตการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) ซึ่งมีสัดส่วนเพิ่มขึ้นจากปี 2565 ที่ร้อยละ 68.7 เทียบกับปี 2562 แสดงให้เห็นการฟื้นตัวที่แข็งแกร่งของการเดินทางของผู้โดยสารทั่วโลกอย่างต่อเนื่อง

สายการบินในภูมิภาคเอเชียยังฟื้นตัวช้ากว่าภูมิภาคหลักอื่น ๆ แต่มีการขยายตัวที่แข็งแกร่งจากการยกเลิกข้อจำกัดการเดินทางทั้งหมดในภูมิภาคในเดือนมกราคม 2566 ส่งผลให้สายการบินในภูมิภาคเอเชียฟื้นตัวได้และกลับมามีสัดส่วนของ RPK สูงที่สุดในโลก ดังนี้

- ในปี 2566 สายการบินในภูมิภาคเอเชียมีส่วนแบ่งของ RPK ทั่วโลกเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 21.3 ในปี 2565 เป็นร้อยละ 31.7 และมีสัดส่วนใกล้เคียงกับ 34.3 ในปี 2562
- สายการบินในภูมิภาคยุโรปกลับมามีส่วนแบ่งของ RPK ทั่วโลกใกล้เคียงกับปี 2562 ที่ร้อยละ 27.1 และเป็นภูมิภาคที่มีขนาดตลาดใหญ่เป็นอันดับ 2 เช่นเดียวกับปี 2562
- สายการบินในภูมิภาคอเมริกาเหนือมีส่วนแบ่ง RPK เพิ่มจากร้อยละ 22.3 ในปี 2562 เป็นร้อยละ 24.2 ในปี 2566 และฟื้นตัวแข็งแกร่งมี RPK สูงกว่าปี 2562 ที่ 2.4%

IATA ระบุว่าการกระจายตัวของการเดินทางทางอากาศทั่วโลกในปี 2566 มีการฟื้นตัวกลับมาใกล้เคียงระดับก่อนวิกฤตแพร่ระบาด โดยทุกภูมิภาคยกเว้นเอเชียแปซิฟิก จะมีการฟื้นตัวของ RPK ได้ในปีนี้ ขณะที่ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกจะฟื้นตัวในปี 2567

ธุรกิจการบินระหว่างประเทศของไทยคาดการณ์ฟื้นตัวต่อเนื่อง (ที่มา: Center for Aviation ข้อมูล ณ วันที่ 11 มีนาคม 2567)

- ปี 2566 มี 145 สายการบินให้บริการเส้นทางบินระหว่างประเทศเข้า-ออกประเทศไทย ด้วยปริมาณที่นั่ง 74.8 ล้านที่นั่ง เพิ่มขึ้นร้อยละ 122.5 เมื่อเทียบกับปี 2565 และคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 66.6 ของปี 2562
  - การบินไทยเป็นสายการบินที่มีปริมาณที่นั่งรายสัปดาห์มากที่สุด คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 15.9 รองลงมา คือ สายการบินไทยแอร์เอเชียร้อยละ 11.0 และสายการบินเอมิเรตส์ร้อยละ 3.4
- มกราคม-กรกฎาคม ปี 2567 คาดการณ์ 132 สายการบินให้บริการที่นั่งเส้นทางบินระหว่างประเทศเข้า-ออกประเทศไทยประมาณ 53.4 ล้านที่นั่ง คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 80.1 ของปี 2562
  - การบินไทยยังคงเป็นสายการบินที่มีปริมาณที่นั่งต่อสัปดาห์มากที่สุดที่ร้อยละ 17.5 รองลงมา คือ สายการบินไทยแอร์เอเชียร้อยละ 10.0 และสายการบินเอมิเรตส์ร้อยละ 3.1

การจัดหาผลิตภัณฑ์ หรือบริการ

(ก) แผนฝูงบิน

แผนฝูงบินประกอบด้วยเครื่องบินแบบแอร์บัส A320-200 แอร์บัส A330-300 แอร์บัส A350-900 และเครื่องบินแบบโบอิ้ง 787-8 โบอิ้ง 787-9 โบอิ้ง 777-200ER โบอิ้ง 777-300ER รวมถึงเครื่องบินแบบโบอิ้ง 787 Dreamliner ซึ่งอยู่ภายใต้กรอบการจัดหาระยะยาว มาปฏิบัติการบินโดยมีแผนปฏิบัติการบินระหว่างปี 2567 - 2571 ด้วยจำนวนเครื่องบินที่บริษัทฯ ได้รับความเห็นชอบจากคณะผู้บริหารแผน ดังนี้

	2567	2568	2569	2570	2571
เครื่องบินแบบลำตัวแคบ	20	28	31	30	30
เครื่องบินแบบลำตัวกว้าง	59	64	57	63	74
ประมาณการแผนฝูงบิน ณ 31 ธันวาคม 2566	79	92	88	93	104

ทั้งนี้ สมมติฐานแผนการจัดหาฝูงบินในปี 2567 - 2571 มีดังนี้

- ประมาณการจำนวนเครื่องบินใช้งานปี 2567 - 2571 จากการคาดการณ์ความต้องการในการเดินทางจากปัจจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยปัจจัยเหล่านั้นอาจมีการเปลี่ยนแปลงไปได้ตลอดเวลา ดังนั้น บริษัทฯ อาจดำเนินการทบทวนและปรับปรุงตลอดจนบริหารจัดการฝูงบินให้สอดคล้องกับความเปลี่ยนแปลงและผลกระทบที่เกิดขึ้น เพื่อให้บริษัทฯ สามารถดำเนินธุรกิจด้วยศักยภาพในการทำกำไรและแข่งขันที่ดีที่สุดภายใต้ปัจจัยที่เกี่ยวข้องต่อไปได้อย่างยั่งยืน
- เครื่องบินลำตัวแคบ ได้แก่ เครื่องบินแบบแอร์บัส A320-200 และ A321NEO
- เครื่องบินลำตัวกว้าง ได้แก่ เครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 แอร์บัส A350-900 และเครื่องบินแบบโบอิ้ง 787-8 โบอิ้ง B787-9 โบอิ้ง 777-200ER โบอิ้ง 777-300ER รวมเครื่องบินลำตัวกว้างที่บริษัทฯ ได้เข้าทำข้อตกลงกับ Boeing จำนวน 45 ลำ ตามกรอบระยะเวลาการรับเครื่องระยะยาว 10 ปี โดยเครื่องบินแบบโบอิ้ง 777-200ER นำมาใช้ในปี 2565 - 2568

เส้นทางบินประเทศญี่ปุ่น

ได้แก่ โตเกียว นาโกยา ซัปโปโร โอซากา และฟุกุโอกะ



(ข) กำลังการผลิตและปริมาณการผลิตที่เกี่ยวข้องกับการบิน

		ปี 2566	ปี 2565	ปี 2564
- จำนวนเครื่องบินที่ใช้บริการ (Number of Aircraft in Operation) ณ 31 ธ.ค.	(ลำ)	70	64	58
- จุดหมายปลายทาง (ไม่รวมกรุงเทพฯ) (Number of Destinations)	(จุดบิน)	60	56	29
- ระยะทางบิน (Kilometers Flown)	(พันกิโลเมตร)	185,426	132,098	38,225
- จำนวนการลงของเครื่องบิน (Number of Landings)	(ครั้ง)	73,666	59,277	20,848
- จำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบิน (Flight Hours)	(ชั่วโมง/ปี)	270,618	192,994	57,318
- ชั่วโมงการใช้เครื่องบินโดยเฉลี่ย (Aircraft Utilization)	(ชั่วโมง/วัน)	12.2	10.4	5.4
การขนส่งผู้โดยสาร				
- ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seats Kilometer)	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	54,280	38,526	11,224
- ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometer)	(ล้านคน-กิโลเมตร)	43,268	26,163	2,147
- อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor)	(ร้อยละ)	79.7	67.9	19.1
- จำนวนผู้โดยสาร (Number of Passengers)	(พันคน)	13,763	9,012	1,640
- รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (Passenger Yield)	(บาท/คน-กิโลเมตร)	3.06	2.82	2.55
การขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์				
- ปริมาณการผลิตพัสดุภัณฑ์ (Available Dead Load Ton-Kilometer)	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	2,864	2,032	581
- ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Revenue Freight Ton-Kilometer)	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	1,481	1,283	547
- อัตราการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor)	(ร้อยละ)	51.7	63.1	94.1
- น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง (Cargo Carried)	(พันกิโลกรัม)	340,825	340,390	132,347
- รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (Freight Yield)	(บาท/ตัน-กิโลเมตร)	10.21	18.28	19.67
การขนส่งรวมทั้งระบบ				
- ปริมาณการผลิต (Available Ton-Kilometer)	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	8,294	5,885	1,699
- ปริมาณการขนส่ง (Revenue Ton-Kilometer)	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	5,875	3,950	774
- อัตราส่วนการบรรทุก (Load Factor)	(ร้อยละ)	70.8	67.1	45.5
- รายได้รวมทั้งระบบเฉลี่ยต่อหน่วย (System-Wide Yield)	(บาท/ตัน-กิโลเมตร)	25.23	24.61	21.27

หมายเหตุ: ผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) บริษัทฯ ต้องปรับเส้นทางบินตามสถานการณ์ จึงไม่สามารถระบุข้อมูลเป็นตารางการบินประจำฤดูหนาว/ฤดูร้อน เหมือนสภาวการณ์ปกติ

(ค) โครงสร้างค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและปัจจัยการผลิตที่สำคัญ

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานที่สำคัญของบริษัทฯ ประกอบด้วย ค่าน้ำมันเครื่องบินซึ่งคิดเป็นร้อยละ 38.8 ของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานรวม นอกจากนี้ ยังมีค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับพนักงานซึ่งเป็นทรัพยากรที่สำคัญในธุรกิจการให้บริการ ทั้งก่อนและหลังการขาย เพื่อรักษาฐานลูกค้าเก่าให้มีความภักดีต่อแบรนด์ (Brand Loyalty) มีความภูมิใจ และประทับใจที่ใช้บริการ และเพิ่มฐานลูกค้ารายใหม่เพื่อการขยายตลาดอย่างต่อเนื่อง รวมไปถึงค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบินในด้านอื่น ๆ โดยสรุปได้ ดังนี้

งบการเงินเฉพาะบริษัทฯ	ปี 2566		ปี 2565		ปี 2564	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	44,263	38.8	34,593	40.4	5,183	14.7
- ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	10,379	9.1	7,058	8.2	5,934	16.9
- ค่าบริการการบิน	13,087	11.5	8,245	9.6	2,225	6.3
- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	3,658	3.2	2,245	2.6	481	1.4
- ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	10,172	8.9	8,928	10.4	3,432	9.8
- ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	10,728	9.4	8,563	10.0	11,940	34.0
- ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	2,908	2.6	5,141	6.0	966	2.7
- ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	5,615	4.9	2,647	3.1	415	1.2
- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	6,534	5.7	3,998	4.7	568	1.6
- ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	522	0.6	478	0.6	399	1.1
- ค่าใช้จ่ายอื่น	6,077	5.3	3,676	4.4	3,608	10.3
รวมค่าใช้จ่าย	**113,943**	**100.0**	**85,572**	**100.0**	**35,151**	**100.0**

(ง) การจัดหาน้ำมันเครื่องบิน

ราคาน้ำมันเครื่องบินที่บริษัทฯ จัดซื้อจะแปรผันไปตามราคาน้ำมันเครื่องบิน (Jet Spot Price) ในขณะนั้น ซึ่งจะแปรผันตามราคาน้ำมันดิบอีกทีหนึ่ง โดยทั่วไปแล้วราคาน้ำมันเครื่องบิน (Jet Spot Price) จะมีความผันผวนสูงและไม่อาจคาดการณ์ล่วงหน้าได้ โดยในอดีตที่ผ่านมามีปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดความผันผวน ได้แก่ อุปสงค์และอุปทาน สภาพอากาศ และสถานการณ์การเมืองในประเทศต่าง ๆ และการเคลื่อนย้ายของเงินทุนเข้าสู่หรือออกจากสินค้าโภคภัณฑ์

บริษัทฯ จัดซื้อน้ำมันเครื่องบินโดยใช้ราคาอ้างอิงเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ ต้นทุนค่าน้ำมันเครื่องบินของบริษัทฯ ในปี 2565 คิดเป็นร้อยละ 40.4 ของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของบริษัทฯ และในปี 2566 คิดเป็นร้อยละ 38.8

บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดซื้อน้ำมันเครื่องบินจากผู้จำหน่ายในทุกสถานีที่บริษัทฯ ให้บริการการบิน โดยบริษัทฯ ส่งหนังสือเชิญถึงผู้จำหน่ายน้ำมันทุกบริษัท ณ สถานีนั้น ๆ ภายหลังจากที่ได้รับข้อเสนอราคาจากผู้จำหน่ายและได้ดำเนินการเจรจาต่อรองจนเป็นที่สิ้นสุด บริษัทฯ จึงจะตกลงทำสัญญา ซึ่งมีอายุสัญญาตามที่ตกลงกัน (โดยทั่วไป คือ 1 ปี แต่มีบางกรณีที่เป็น 6 เดือนหรือ 2 ปี) อีกทั้งบริษัทฯ และสายการบินที่เป็นสมาชิกกลุ่มพันธมิตรการบินสตาร์อัลไลแอนซ์ ได้ร่วมกันจัดซื้อน้ำมันฯ ในบางสถานีเป็นครั้งคราว หากเห็นว่าบริษัทฯ จะสามารถซื้อน้ำมันฯ ได้ในราคาที่ต่ำลงและ/หรือเป็นประโยชน์ต่อบริษัทฯ

สำหรับปี 2566 นั้น บริษัทฯ ได้ซื้อน้ำมันเครื่องบินจากผู้จำหน่ายน้ำมันในประเทศไทยเป็นส่วนใหญ่สำหรับปริมาณความต้องการใช้ภายในประเทศ และจัดซื้อจากผู้จำหน่ายน้ำมันภายนอกประเทศไทยสำหรับปริมาณความต้องการใช้ภายนอก

ประเทศไทยในการซื้อน้ำมันเครื่องบิน บริษัทฯ มิได้พิจารณาเฉพาะด้านราคาเท่านั้น แต่ยังพิจารณาถึงความมั่นคงในการจัดส่งน้ำมันและความจำเป็นในการรักษาความสัมพันธ์ระยะยาวกับผู้จำหน่ายด้วย หากแต่ในบางประเทศ เช่น ศรีลังกา บังคลาเทศ จีน ลาว และพม่า บริษัทฯ จะต้องซื้อน้ำมันเครื่องบินจากผู้จำหน่ายที่ดำเนินธุรกิจลักษณะผูกขาดและมีเพียงรายเดียวในประเทศเท่านั้น

บริษัทฯ ซื้อน้ำมันเครื่องบินจากผู้จำหน่ายในประเทศไทย ได้แก่ บริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) บริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน) บริษัท เชฟรอน (ไทย) จำกัด บริษัท บางจาก ศรีราชา จำกัด (มหาชน) บริษัท สิงคโปร์ ปิโตรเลียม (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท เชลล์แห่งประเทศไทย จำกัด และบริษัท ซัสโก้ ดีลเลอร์ส จำกัด (มหาชน) โดยบริษัทฯ เชื่อว่าในกรณีที่ผู้จำหน่ายรายใดประสบกับปัญหาไม่สามารถจัดหาน้ำมันให้แก่บริษัทฯ ได้ ผู้จำหน่ายรายอื่นจะสามารถจัดหาน้ำมันทดแทนตามความต้องการของบริษัทฯ ได้

บริษัทฯ ใช้บริการจัดส่งและเติมน้ำมัน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จากบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย โดยมีบริษัทฯ และบริษัทผู้จำหน่ายน้ำมันอีก 8 รายเป็นผู้ถือหุ้น บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ประกอบการเพียงรายเดียวที่ได้รับสิทธิในการเป็นผู้ดำเนินธุรกิจบริการคลังเก็บรักษาน้ำมันที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และเป็นผู้ประกอบการที่ให้บริการเติมน้ำมันเครื่องบินแก่เครื่องบินที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในฐานะที่บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นที่เป็นสายการบินในบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ทำให้บริษัทฯ สามารถรับการจัดส่งน้ำมันที่ซื้อจากผู้จำหน่ายน้ำมันรายอื่น ๆ ที่มิได้เป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และใช้บริการเติมน้ำมันเครื่องบินของบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้โดยตรง

ในปี 2566 บริษัทฯ เป็นสายการบินเพียงรายเดียวที่ซื้อน้ำมันเครื่องบินเพื่อการส่งมอบที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จากบริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) จึงทำให้ในบางครั้งราคาน้ำมันที่บริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) จำหน่ายให้แก่บริษัทฯ เป็นราคาที่ตกลงกันล่วงหน้าอันจะเป็นประโยชน์ต่อบริษัทฯ ทำให้สามารถควบคุมต้นทุนค่าน้ำมันเครื่องบินของบริษัทฯ ได้บางส่วน อีกทั้งบริษัทฯ ได้ดำเนินการบริหารจัดการการใช้น้ำมันเครื่องบินให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยวางแผนการบินและการบรรทุกให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น การทำความสะอาดลำตัวเครื่องและเครื่องยนต์ ตลอดจนควบคุมปริมาณน้ำมันสำรองสำหรับแต่ละเที่ยวบิน และบริษัทฯ กำลังพิจารณาการดำเนินการทำธุรกรรมป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเครื่องบินในอนาคตอันใกล้นี้

เนื่องจากน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นวัตถุดิบที่สำคัญในการดำเนินธุรกิจขนส่งทางอากาศ บริษัทฯ อยู่ระหว่างการศึกษาการประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันให้เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดความผันผวนของต้นทุนด้านน้ำมันอากาศยาน และเพื่อให้ผลประกอบการของบริษัทฯ เป็นไปตามเป้าหมาย และเป็นการปกป้องมูลค่าของบริษัทฯ ให้แก่ผู้ถือหุ้นและผู้ที่เกี่ยวข้อง มิใช่เป็นการแสวงหารายได้หรือหวังผลกำไรเพิ่มเติมจากการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน

นอกเหนือจากการประกันความเสี่ยงราคาน้ำมัน บริษัทฯ ยังมีนโยบายลดต้นทุนและลดความเสี่ยงจากราคาน้ำมันให้อยู่ในระดับต่ำที่สุด โดยใช้กลยุทธ์การจัดการน้ำมันเชื้อเพลิงดังต่อไปนี้

• **จัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงด้วยตนเอง:** บริษัทฯ ได้ทำการซื้อน้ำมันเพื่อเป็นผู้ให้บริการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงในสนามบินด้วยตนเอง เช่นเดียวกับบริษัทให้บริการน้ำมันเชื้อเพลิงในสนามบินอื่น ๆ เพื่อลดต้นทุนค่าใช้จ่ายให้ได้มากที่สุด

(จ) การจัดหาประกันภัย

เพื่อลดผลกระทบในกรณีหากเกิดความเสียหายต่อบริษัทฯ และผู้มีส่วนได้เสียจากอุบัติเหตุและอุบัติภัยอื่น ๆ รอบด้านที่อาจเกิดขึ้นได้ บริษัทฯ จึงได้มีการประกันภัยเครื่องบิน อะไหล่ และการรับผิดชดใช้ตามกฎหมาย การประกันภัยทรัพย์สินและอุปกรณ์คอมพิวเตอร์พร้อมส่วนควบ และการประกันภัยเบ็ดเตล็ดประเภทอื่น เพื่อให้บริษัทฯ และผู้มีส่วนได้เสียได้รับความคุ้มครองครอบคลุมกว้างขวางและเป็นไปตามมาตรฐานสากล โดยบริษัทฯ ทำประกันภัยตรงกับบริษัทประกันภัยในประเทศภายใต้กฎหมายไทย และบริษัทประกันภัยดังกล่าวได้จัดทำประกันภัยต่อ เพื่อกระจายความเสี่ยงกับบริษัทรับประกันภัยในต่างประเทศ

บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัยในปี 2565/66 ประมาณ 620,894,748.86 บาท (อัตราแลกเปลี่ยนที่ 36.4540 บาทต่อหนึ่งดอลลาร์สหรัฐ) ค่าใช้จ่ายการประกันภัยที่มีสัดส่วนสูงสุดเป็นค่าใช้จ่ายการประกันภัยเครื่องบิน อะไหล่ และการรับผิดชดใช้ตามกฎหมาย โดยคิดเป็นร้อยละ 81.26 ของค่าใช้จ่ายการประกันภัยทั้งหมด (การประกันภัยเครื่องบินฯ เริ่มความคุ้มครองวันที่ 1 ธันวาคม 2565 - 30 พฤศจิกายน 2566 โดยใช้ข้อมูลอ้างอิงจากมูลค่าฝูงบินโดยถัวเฉลี่ย (Average Fleet Value) ของบริษัทฯ ณ วันที่ 1 ธันวาคม 2565 ที่ 6,217,123,759 ดอลลาร์สหรัฐ โดยประมาณ) ส่วนค่าใช้จ่ายการประกันภัยตามสัดส่วนที่เหลือร้อยละ 18.74 เป็นค่าใช้จ่ายการประกันภัยบุคลากร และทรัพย์สินประเภทอื่น ๆ ของบริษัทฯ

การประเมินสถานการณ์ต่าง ๆ ที่ผ่านมา สภาพโดยรวมของตลาดประกันภัยเครื่องบินยังคงอยู่ในสภาวะขีดความสามารถในการรับประกันภัย (Capacity) มีจำนวนจำกัด มีเหตุการณ์ความไม่สงบในรัสเซีย ยูเครน ประกอบกับความเสี่ยงที่เพิ่มขึ้นจากการยึดเครื่องบินโดยรัฐบาลรัสเซียจำนวนหลายร้อยลำ ยังคงส่งผลให้ตลาดการรับประกันภัย Hull War ณ ปัจจุบันมีการปรับเพิ่มเบี้ยประกันภัยขึ้นอีก มีการเรียกร้องค่าสินไหมทั้งความเสียหายรายใหญ่และรายย่อย ๆ (Attritional Losses) ที่ยังเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องจากการกลับมาปฏิบัติการบินหลังจากเหตุการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) ประกอบกับค่าใช้จ่ายในการดำเนินการรับประกันภัยต่อที่เพิ่มขึ้นผู้รับประกันภัยต่อมีความเข้มงวดในการรับประกันภัย โดยยังคงมีเป้าหมายในการเพิ่มอัตราเบี้ยประกันภัย และรวมไปถึงการกำหนดเบี้ยประกันภัยขั้นต่ำ ปรับลดความคุ้มครองจำกัดวงเงิน รวมถึงยกเว้นอาณาเขตความคุ้มครอง เช่น รัสเซีย ยูเครน และเบลารุส

สำหรับประกันภัยประเภทวินาศภัย มีปัจจัยที่ส่งผลต่อเบี้ยประกันภัยหลายปัจจัย ดังนี้ ผู้รับประกันภัยต่อมีการปรับรูปแบบการรับประกันภัย (Risk Model) ของผู้เอาประกันภัยทุกรายที่มีสถานที่เอาประกันภัยกระจายอยู่ในหลายสถานที่ทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพราะความเสี่ยงภัยจากภัยธรรมชาติที่เกิดขึ้นหลายแห่งทั่วโลกที่มีความรุนแรงมากขึ้นและมากครั้งขึ้นอย่างมีนัยสำคัญจากผลกระทบของสภาพภูมิอากาศที่เปลี่ยนแปลง (Climate Change) อีกทั้งผลต่อเนื่องจากการจ่ายค่าสินไหมประกัน COVID-19 ของผู้รับประกันภัยทั้งในประเทศและต่างประเทศ ซึ่งในต่างประเทศผู้รับประกันภัยต่อยังได้มีการจ่ายค่าสินไหมประกันภัยธุรกิจหยุดชะงักจากมาตรการ Lockdown ที่ถือเป็นค่าสินไหมที่สูงที่สุดในประวัติศาสตร์โลก กอปรกับกองทุนประกันวินาศภัยในประเทศไทยเตรียมปรับเพิ่มเงินสบทบจากบริษัทประกันภัยเพื่อเพิ่มสภาพคล่องของกองทุนฯ และเพื่อเป็นการชดเชยให้ผู้เอาประกันภัย จึงทำให้ต้นทุนการรับประกันภัยของบริษัทรับประกันวินาศภัยปรับตัวสูงขึ้น รวมถึงการเพิ่มอัตราเบี้ยประกันภัยของผู้รับประกันภัยต่อในส่วนของภัยพิบัติทางธรรมชาติที่มีแนวโน้มที่จะทวีความรุนแรงมากยิ่งขึ้น

จากสถานการณ์ของตลาดประกันภัยตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้น ส่งผลให้ค่าใช้จ่ายด้านประกันภัยของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจากปี 2564/65 โดยประมาณร้อยละ 18.79

1.2 กิจการขนส่งสินค้า พัสดุภัณฑ์และไปรษณียภัณฑ์

ลักษณะผลิตภัณฑ์และบริการข้อมูลการบริการพาณิชย์สินค้า พัสดุภัณฑ์และไปรษณียภัณฑ์

การบริการขนส่งสินค้า พัสดุภัณฑ์และไปรษณียภัณฑ์	ปี 2566	ปี 2565	ปี 2564
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ADTK) (ล้านตัน-กิโลเมตร) (1)	2,864	2,032	581
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (RFTK) (ล้านตัน-กิโลเมตร) (1)	1,481	1,283	547
รายได้ค่าระวางขนส่ง (ล้านบาท) (2)	15,464	23,784	10,928
รายได้ค่าระวางขนส่งเฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/ตัน-กิโลเมตร) (3)	10.21	18.28	19.67
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (%) (1)	51.7	63.1	94.1

หมายเหตุ:
1) รวมความจุจากเที่ยวบินแบบประจำ เที่ยวบินแบบไม่ประจำ และการเช่าพื้นที่ระวางบนเครื่องบินขนส่งสินค้า
(2) รวมรายได้ค่าระวางขนส่งพัสดุภัณฑ์และไปรษณียภัณฑ์จากเที่ยวบินแบบประจำ เที่ยวบินแบบไม่ประจำ และการเช่าพื้นระวางบนเครื่องบินขนส่งสินค้า
(3) รายได้ค่าระวางขนส่งพัสดุภัณฑ์รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าธรรมเนียมความเสี่ยงภัยจากสงคราม ไม่รวมค่าไปรษณียภัณฑ์หารด้วยปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์

นับจากปี 2565 ซึ่งธุรกิจการขนส่งสินค้าทางอากาศเริ่มกลับเข้าสู่ภาวะปกติ แต่ยังคงมีความหลากหลายในด้านรูปแบบการขนส่งที่มีการปรับตัวมาตั้งแต่ช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) ยังคงมีการเช่าพื้นที่ใต้ท้องเครื่องบินแบบเช่าเหมาลำบนเที่ยวบินโดยสาร (Cargo Charter Flight) อยู่ อีกทั้งการขนส่งสินค้าทั้งเที่ยวบินโดยสารปกติและ

เที่ยวบินโดยสารแบบเช่าพื้นที่ใต้ท้องเครื่องบินแบบเช่าเหมาลำ ยังมีความต้องการขนส่ง ทั้งสินค้าด้านอุปโภค บริโภค สินค้าภาคอุตสาหกรรม รวมถึงสินค้า e-Commerce ไปยังจุดหมายปลายทางในเส้นทางบินของการบินไทยและสายการบินไทยสมายล์ โดยยังมีความต้องการขนส่งสินค้าที่ต้องการการดูแลเป็นพิเศษ เพื่อรักษาสภาพของสินค้าให้ได้ตามมาตรฐานที่กำหนดจากผู้ส่งจนถึงมือผู้รับ

โดยบริษัทฯ มีผลิตภัณฑ์และบริการการขนส่งในรูปแบบต่าง ๆ เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้าทั้งในเรื่องเวลาและสถานะของสินค้าเพื่อรักษาสภาพสินค้าให้คงสภาพที่ดีตลอดเส้นทางการขนส่ง (Temperature Controlled Products: TGC) และให้บริการตู้คอนเทนเนอร์ควบคุมอุณหภูมิ (TG Temp) สำหรับผลิตภัณฑ์ TGC รวมถึงกำลังพัฒนาผลิตภัณฑ์ใหม่ที่ให้บริการนี้มีชื่อว่า TG Pharma Pro (TGP) เพื่อรองรับการขนส่งผลิตภัณฑ์ยาและเวชภัณฑ์ที่ต้องการการดูแลและควบคุมอุณหภูมิตลอดการขนส่งอย่างเข้มงวด ให้เป็นไปตามข้อกำหนด อีกทั้งยังรักษาคุณสมบัติของยาให้คงคุณภาพในการนำไปใช้รักษาโรคตามวัตถุประสงค์อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อสร้างความมั่นใจในทุกจุดของการให้บริการตามมาตรฐานการกระจายยา (Good Distribution Practice: GDP) โดยบริษัทฯ ได้รับการรับรองมาตรฐาน GDP ในส่วนของพื้นที่อาคารสินค้าระหว่างประเทศ และได้มีการจัดตั้งทีมพนักงานมืออาชีพที่ผ่านการฝึกอบรมในระดับบุคคลตามมาตรฐาน GDP โดยได้รับประกาศนียบัตรรับรองจากบริษัท เอสจีเอส (ไทยแลนด์) จำกัด (SGS (Thailand) Co.,Ltd.) ซึ่งเป็นบริษัทระดับโลกที่ทำการตรวจสอบให้การรับรองมาตรฐานต่าง ๆ เป็นที่เรียบร้อยแล้ว

บริษัทฯ ยังเสนอบริการพิเศษสำหรับผลิตภัณฑ์ที่ให้บริการขนส่งสินค้าแบบเร่งด่วน (TG Force: TGX) ภายใต้การรับประกันในการขนส่งไปยังจุดหมายปลายทางตามกำหนดเวลาที่ได้สำรองพื้นที่ระวางไว้

ผลิตภัณฑ์ที่ให้บริการขนส่งด่วนสำหรับสินค้าของสดทุกประเภท (TG Fresh: TGF) เพื่อให้ความมั่นใจมากขึ้นว่าสินค้าของสดทุกประเภทจะมีสถานะการยืนยันพื้นที่บนเที่ยวบินที่ได้สำรองพื้นที่ระวางไว้มากกว่าสินค้าของสดปกติทั่วไป

ผลิตภัณฑ์ที่ให้บริการขนส่งสินค้าเกษตร (TG Kool: TGK) โดยการปรับอุณหภูมิให้แก่สินค้าตามความต้องการและใช้ Thermal Blanket เป็นอุปกรณ์เพื่อใช้ในการขนส่งสินค้าที่สามารถป้องกันความร้อนจากภายนอก พร้อมทั้งรักษาอุณหภูมิภายในเพื่อไม่ให้เกิดการเปลี่ยนแปลง หรือมีการเปลี่ยนแปลงน้อยที่สุด โดยควบคุมอุณหภูมิให้สินค้าคงความเย็นอย่างต่อเนื่องตามกำหนด และเตรียมพร้อมก่อนการขนส่งในตู้คอนเทนเนอร์ที่จัดเตรียมสำหรับสินค้าประเภทนี้โดยเฉพาะ ด้วยกระบวนการและเครื่องมืออุปกรณ์พิเศษที่ทันสมัยและได้มาตรฐานในการรักษาคุณภาพของสินค้าให้สดใหม่จนถึงผู้บริโภค ได้แก่ สินค้าประเภทผลไม้ที่ต้องการการควบคุมอุณหภูมิแบบเย็นจัด เช่น มะพร้าวน้ำหอม ข้าวเหนียวมะม่วง เป็นต้น

ผลิตภัณฑ์ที่ให้บริการขนส่งแบบสินค้าที่มีลำดับความสำคัญสูงในการขนส่ง (Priority Service: PRI) ส่วนการให้บริการและสินค้าพิเศษอื่น ๆ บริษัทฯ มีบริการที่ครอบคลุมตามความต้องการขนส่ง เช่น สัตว์ หรือสิ่งมีชีวิตประเภทต่าง ๆ สินค้าอันตราย สินค้ามีค่า สินค้าที่มีขนาดใหญ่ มีน้ำหนักมาก เช่น เครื่องจักร เครื่องกำเนิดไฟฟ้า หรือรถยนต์ เป็นต้น รวมถึงการขนส่งร่างของผู้เสียชีวิตอีกด้วย

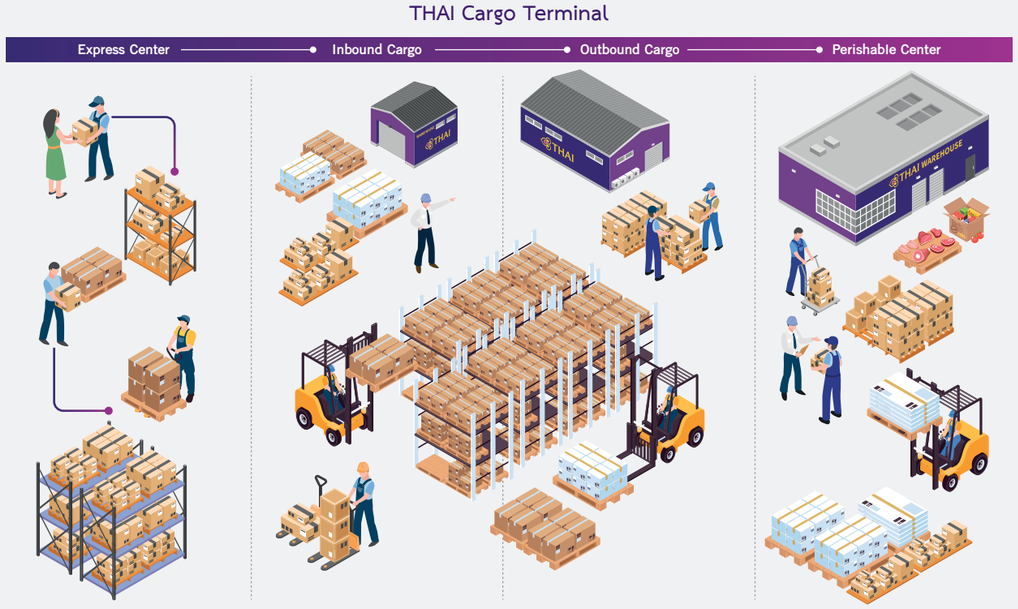
การตลาดและการแข่งขัน

บริษัทฯ ให้บริการขนส่งสินค้าพัสดุภัณฑ์และไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศด้วยเครื่องบินขนส่งผู้โดยสารเป็นหลัก ครอบคลุมเส้นทางบินในทวีปเอเชีย ยุโรป และออสเตรเลีย โดยมีการเพิ่มเที่ยวบินไปยังเส้นทางต่าง ๆ อย่างต่อเนื่องตามจำนวนผู้โดยสาร และปริมาณความต้องการการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้น โดยมีสายการบินไทยสมายล์เป็นสายการบินที่จะสนับสนุนการขนส่งเส้นทางการบินภายในประเทศและบางเส้นทางบินในภูมิภาค สำหรับเส้นทางบินที่ไม่มีเที่ยวบินตรง การบินไทยมีพันธมิตรธุรกิจที่สามารถให้บริการครอบคลุมเส้นทางการบินต่าง ๆ รวมถึงบริการการขนส่งด้วยรถบรรทุกระหว่างประเทศในทวีปยุโรปและออสเตรเลียเป็นหลัก

นับตั้งแต่ปี 2565 ต่อเนื่องมาตลอดในปี 2566 หลายสายการบินมีการเพิ่มเที่ยวบินอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากนโยบายผ่อนปรนมาตรการในการเดินทางระหว่างประเทศส่งผลให้สภาวะการแข่งขันสูงมากขึ้น ประกอบกับปัจจัยภายนอกที่กระทบต่อการขนส่งสินค้าทางอากาศเป็นอย่างมาก เช่น ราคาน้ำมันโลก ผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยน และสถานการณ์ทางการตลาดกำลังซื้อที่ลดลงจากภาวะเศรษฐกิจที่ถดถอยในแต่ละภูมิภาค เป็นต้น

ทั้งนี้ บริษัทฯ จึงได้เน้นการแข่งขันในด้านราคา การให้บริการขนส่งสินค้าต่าง ๆ ที่สามารถตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้า และคัดเลือกเส้นทางบินที่มีศักยภาพเพื่อสร้างรายได้เพิ่มขึ้น รวมถึงการแสวงหาลูกค้ารายใหม่ในเส้นทางบินที่กลับมาปฏิบัติการบิน และเส้นทางบินที่เปิดให้บริการเพิ่ม

2. หน่วยธุรกิจ



บริษัทฯ ดำเนินกิจการที่เกี่ยวเนื่องโดยตรงกับการขนส่ง โดยจัดตั้งเป็นหน่วยธุรกิจ ประกอบด้วย 1. การบริการคลังสินค้า 2. การบริการลูกค้าภาคพื้น (การบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น) และ 3. ครัวการบิน โดยมีรายละเอียด ดังนี้

2.1 ธุรกิจการบริการคลังสินค้า

เนื่องด้วยสถานการณ์เศรษฐกิจโลกปี 2566 ได้ชะลอตัวลงอันเป็นผลมาจากแรงกดดันด้านราคาสินค้าและการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ย ส่งผลกระทบต่อการฟื้นตัวของอุปสงค์ภายในประเทศและการค้าโลก ซึ่งธุรกิจการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศนั้นจะเติบโตตามภาวะเศรษฐกิจและการค้าโลก จากสถานการณ์ดังกล่าวข้างต้น พบว่าธุรกิจการขนส่งสินค้าทางอากาศ ทั้งภาคการส่งออกและการนำเข้าฯ ของประเทศก็ได้มีการชะลอตัวด้วยเช่นกัน โดยพบว่าปริมาณสินค้าที่ผ่านคลังสินค้าการบินไทยลดลงเฉลี่ยประมาณร้อยละ 7 เมื่อเทียบกับปี 2565 อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ยังคงทำการปรับปรุงและพัฒนากระบวนการทำงานภายในให้มีความกระชับ และลดขั้นตอนการทำงานที่ซ้ำซ้อน โดยได้ดำเนินการบริหารจัดการทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัดให้สอดคล้องตามปริมาณงานในแต่ละช่วงเวลา ในแต่ละพื้นที่ รวมถึงการดำเนินงานในการพัฒนาธุรกิจให้เติบโตอย่างยั่งยืน และแสดงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้เสีย (Environmental, Social and Government: ESG) ดังนี้

1. ด้านทรัพยากรบุคคล

- งานด้านปฏิบัติการ (Operation) ได้เพิ่มบุคลากร (Outsource) ประมาณร้อยละ 12 จาก 786 คน เป็น 885 คน เพื่อรองรับในงานปฏิบัติการคลังสินค้าขาเข้า-ขาออก และกระบวนการด้านงานเอกสาร
- ดำเนินการจัดหลักสูตรฝึกอบรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงาน เพื่อพัฒนาศักยภาพของบุคลากรให้สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้หลากหลายทักษะ (Multi Skill)
- ปรับปรุงสภาพแวดล้อมของพื้นที่ปฏิบัติงานให้เหมาะสมต่อการปฏิบัติงาน สร้างทัศนคติที่ดีต่อองค์กร
- ปรับตำแหน่งแรงงานภายนอกจากเดิม Cargo Officer เป็น Cargo Warehouse (1, 2) เพื่อสร้างแรงจูงใจในการปฏิบัติงานและลดความเสี่ยงในการขาดแคลนบุคลากร
- ดำเนินการว่าจ้างแรงงานภายนอก (Outsource) เพื่อทดแทนแรงงานที่ขาดแคลน และส่งเสริมการปฏิบัติการอาทิ งานด้านปฏิบัติการคลังสินค้า งานด้านเอกสาร งานด้านเทคโนโลยี และงานผู้ช่วยช่างซ่อมบำรุง นอกจากนี้ยังได้ทำการว่าจ้างงาน Out Job ดำเนินงานในกิจกรรมที่ไม่ใช่งานหลัก อาทิ งานทำความสะอาด งานรักษาความปลอดภัย และงานตรวจวิเคราะห์ภาพ X-ray ทั้งนี้เพื่อลดต้นทุนระยะยาว และแก้ไขปัญหาการขาดแคลนบุคลากรในอนาคต

2. ด้านการบริหารจัดการพื้นที่และการพัฒนาอุปกรณ์การให้บริการ

- จัดซื้อแท่นรองอุปกรณ์การบรรทุกสินค้า (Unit Load Device: ULD) จำนวน 120 ชุด เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลและลดความเสี่ยงในการเกิดความเสียหายแก่สินค้า
- ดำเนินการจัดจ้างรถไฟฟ้าให้บริการลากจูงสินค้า (Tractor) และรถยก (Forklift) เพื่อสนับสนุนนโยบายของบริษัทฯ ในการลดภาวะก๊าซเรือนกระจก ร่วมใส่ใจรักษาและลดมลพิษที่มีต่อสิ่งแวดล้อม
- ดำเนินการปรับเปลี่ยนหลอดไฟฟ้าภายในพื้นที่ปฏิบัติงานเป็น LED จำนวน 1,700 ดวง เพื่อประหยัดการใช้พลังงาน รวมถึงติดตั้งพัดลมขนาดใหญ่ เพื่อลดอุณหภูมิภายในคลังสินค้า ระบายอากาศ ก่อให้เกิดสภาพแวดล้อมในการปฏิบัติงานที่ดีขึ้น

3. ด้านมาตรฐานการบริการ

- การจัดการคลังสินค้าในรูปแบบระบบปิดเพื่อให้เป็นพื้นที่หวงห้ามบุคคลภายนอก และให้เป็นไปตามข้อกำหนดด้านความปลอดภัยของ AOT, CAAT, IATA, LBA และ ICAO ที่บริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญและได้ดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง โดยได้รับรองมาตรฐานคุณภาพการให้บริการภาคพื้น ด้านการบริการคลังสินค้า (IATA Safety Audit Ground Operational: ISAGO) การรับรองมาตรฐานการให้บริการสินค้าแบบควบคุมอุณหภูมิ (Goods Distribution Practice: GDP)
- บริษัทฯ ได้รับการรับรองให้เป็นตัวแทนควบคุม (Regulated Agent Certificate) ภายใต้หลักเกณฑ์ตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 33 ว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศ อาศัยอำนาจตามมาตรา 50/31 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 แก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2562
- บริษัทฯ ได้รับการรับรองด้านการรักษาความปลอดภัยในกระบวนการขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศผ่านคลังสินค้าประเทศที่สามไปยังประเทศในสหภาพยุโรป (Air Cargo and Mail Carrier Operating into the Union from a Third Country Airport: ACC3 และ Regulated Agent in Third Country: RA3) ของ German Civil Aviation Authority (LBA)

4. ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ

- ใช้ระบบ CHORUS ซึ่งเป็นระบบบริหารจัดการด้านคลังสินค้า การขาย การบริหารจัดการพื้นที่ระวาง รวมถึงการบริหารจัดการอุปกรณ์ (ULD)
- ใช้ระบบให้บริการรับส่งข้อมูลสินค้าทางอิเล็กทรอนิกส์ให้กรมศุลกากรฯ ในประเทศไทย
- ดำเนินการศึกษาและต่อยอดระบบ e-Express Hub เพื่อใช้ในการควบคุมและบริหารจัดการภายในคลังสินค้าเร่งด่วน (Express Center)
- ดำเนินการจัดทำโครงการ Online Payment ร่วมกับ VISA เพื่อเพิ่มทางเลือกในการรับชำระค่าบริการคลังสินค้าฯ ให้กับลูกค้า
- ดำเนินการจัดทำโครงการ COPP (THAI Cargo Online Payment Platform) ร่วมกับบริษัท ทูซีทูพี (ประเทศไทย) จำกัด โดยเปลี่ยนแปลงระบบการชำระเงินค่าบริการคลังสินค้าในรูปแบบใหม่ เพื่อให้สอดคล้องกับการดำเนินธุรกิจในอนาคต รวมถึงการนำส่งข้อมูลภาษีทางอิเล็กทรอนิกส์ให้กับกรมสรรพากร (e-Tax Invoice) และการนำส่งใบเสร็จรับเงินอิเล็กทรอนิกส์ให้กับลูกค้า (e-Receipt)
- ดำเนินการศึกษาและพัฒนาระบบ Truck Queuing ร่วมกับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
- ดำเนินการศึกษาระบบการบริหารจัดการคลังสินค้าในรูปแบบ Smart Warehouse

5. ด้านการกำจัดขยะและของเสีย

บริษัทฯ ได้นำฝืนพลาสติกที่ใช้ป้องกันสินค้าไม่ให้เกิดความเสียหายจากความเปียกชื้นของเที่ยวบินขาเข้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมาตรวจสอบ คัดแยก และพับเก็บไว้ เพื่อนำกลับมาใช้ใหม่ในการคลุมสินค้าบนแผ่นบรรทุกสินค้าเพื่อทำการส่งออกไปยังต่างประเทศ

- ลดการใช้พลาสติก (Reuse Plastic) ลงได้จำนวน 19,454 ฝืน คิดเป็นน้ำหนักที่ลดได้ 27.2 ตัน
- ลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้ 26,146 ตันคาร์บอนไดออกไซด์ (Ton CO2e)
- การประหยัดค่าใช้จ่าย 1.3 ล้านบาท (67.8 บาท/ฝืน) ในการจัดซื้อฝืนพลาสติกใหม่เพื่อทดแทนของเดิม

บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นในการพัฒนาการให้บริการ และมีนโยบายที่จะเพิ่มคุณภาพการให้บริการและพัฒนาผลิตภัณฑ์ของบริษัทฯ ให้มีคุณภาพและมาตรฐานอย่างต่อเนื่องในทุกจุดการให้บริการ อีกทั้งได้ตระหนักถึงการดำเนินงานในการพัฒนาธุรกิจให้เติบโตอย่างยั่งยืนและแสดงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้เสีย ร่วมใส่ใจรักษา และลดมลพิษที่มีต่อสิ่งแวดล้อม ตลอดจนใช้ทรัพยากรอย่างประหยัดและคุ้มค่า

ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ทำการศึกษาหาโอกาสทางธุรกิจใหม่ ๆ พร้อมกับการหาพันธมิตรทางธุรกิจในด้านที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า (Logistic) และ IT Solution เพื่อการพัฒนาคลังสินค้า และต่อยอดธุรกิจด้านการขนส่งสินค้า (Logistic) ต่อไปในอนาคต

2.2 ธุรกิจบริการภาคพื้น ประกอบด้วย 2 กิจกรรมหลัก กล่าวคือ

2.1.1 การบริการลูกค้าภาคพื้น (Ground Customer Services)

ประเภทของการให้บริการ ประกอบด้วย

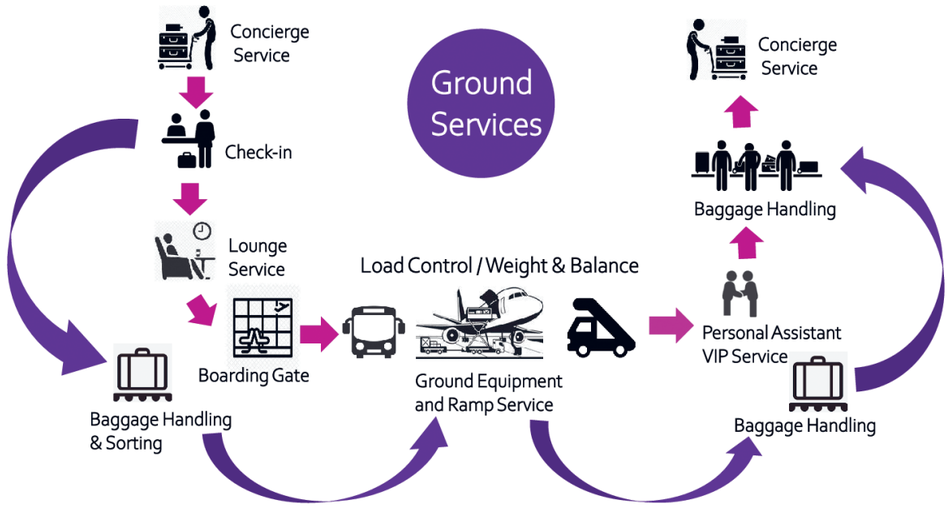
1. บริการผู้โดยสาร ประกอบด้วย บริการตรวจรับบัตรโดยสาร ณ จุดบริการปกติ และจุดบริการพิเศษ สำหรับผู้โดยสารชั้นหนึ่ง ชั้นธุรกิจ สมาชิกบัตรแพลทินัม และบัตรทอง จุดให้บริการโดยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (Kiosk) พร้อมจัดเคาน์เตอร์เฉพาะสำหรับรับสัมภาระ การตรวจเช็คเอกสารการเดินทาง หมายเลขที่นั่ง อาหารพิเศษ และ/หรือบริการพิเศษในแต่ละรูปแบบการเดินทางหรือตามที่ได้สำรองไว้ล่วงหน้า ตรวจสอบและบันทึกน้ำหนักสัมภาระของผู้โดยสาร รวมถึงบริการผู้โดยสารขาออกบริเวณห้องพักผู้โดยสารก่อนเข้าอากาศยาน ให้บริการตรวจทานเอกสารการเดินทาง จัดลำดับและระเบียบการเข้าสู่อากาศยาน และอำนวยความสะดวกผู้โดยสารที่ออกจากอากาศยานสำหรับเที่ยวบินขาเข้า

2. บริการห้องรับรองพิเศษ สำหรับให้บริการแก่ผู้โดยสารชั้นหนึ่ง ชั้นธุรกิจ ผู้โดยสารสมาชิกบัตรแพลทินัม และสมาชิกบัตรทอง นอกจากนี้ ยังมีห้องรับรองสำหรับการเดินทางเป็นหมู่คณะ





การบริการภาคพื้น (Ground Services)



3. บริการด้านสัมภาระ ให้บริการรับแจ้งและติดตามสัมภาระลงทะเบียนผู้โดยสารขาเข้าที่เกิดความล่าช้า สูญหาย ชำรุด สิ่งของสูญหาย ให้บริการนำส่งสัมภาระตกค้างล่าช้าให้กับผู้โดยสารถึงที่พัก รวมถึงติดตามและจัดเก็บสิ่งของที่ผู้โดยสารลืมบนเครื่องบินทั้งเที่ยวบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ

4. บริการควบคุมการบรรทุก ให้บริการในทุกเที่ยวบินของการบินไทย เที่ยวบินของสายการบินลูกค้า รวมทั้งเที่ยวบินเช่าเหมาลำ บริการวางแผนการบรรทุก คำนวณน้ำหนักของเครื่องบินเพื่อให้เกิดความสมดุล ควบคุมการบรรทุกผู้โดยสาร สัมภาระสินค้าและไปรษณียภัณฑ์สำหรับเที่ยวบินขาออก (Loading) ให้เป็นไปตามแผนการบรรทุกภายในกรอบเวลาที่กำหนด และส่งข้อมูลสำคัญของเที่ยวบินไปยังสถานีปลายทาง ทั้งนี้ การปฏิบัติงานต้องคำนึงถึงความปลอดภัยสูงสุดทั้งในเรื่องความปลอดภัย (Safety) และความมั่นคง (Security) ให้สอดคล้องกับกฎข้อบังคับการบิน นอกจากนี้ ยังให้บริการเที่ยวบินขาเข้า ควบคุมการนำสัมภาระลงจากเครื่องบิน (Unloading) และนำส่งถึงผู้โดยสาร และหน่วยงานเกี่ยวข้องให้เป็นไปตามเวลาที่กำหนด

5. บริการสนับสนุนการให้บริการ เช่น ดูแลช่วยเหลือผู้โดยสารที่ประสบปัญหาต่าง ๆ ทั้งเที่ยวบินขาเข้าและขาออก และผู้โดยสารต่อเครื่องหรือผู้โดยสารพลาดการต่อเที่ยวบิน (กรณีเที่ยวบินขาเข้าของการบินไทยล่าช้า) ให้สามารถเดินทางต่อไปยังจุดหมายปลายทางได้อย่างราบรื่น ได้รับความสะดวกและปลอดภัยมากที่สุด นอกจากนี้ ยังมีการให้บริการพิเศษต่าง ๆ (Special Services) อาทิ การบริการเฉพาะบุคคลสำคัญ การบริการจัดโซนพิเศษสำหรับรับรองและตรวจรับบัตรโดยสารสำหรับผู้โดยสารชั้นหนึ่ง การบริการเช็คอินล่วงหน้าทางโทรศัพท์สำหรับผู้โดยสารชั้นหนึ่ง รวมทั้งการให้บริการผู้โดยสารสูงอายุ ผู้โดยสารพิการ ผู้โดยสารป่วยที่แพทย์รับรองการเดินทาง และผู้โดยสารเดินทางลำพังที่มีอายุต่ำกว่า 16 ปี เป็นต้น พร้อมทั้งยังมีห้องจำหน่ายบัตรโดยสารเพื่อให้บริการสอบถามข้อมูลการเดินทาง สำรองที่นั่ง เปลี่ยนแปลงเที่ยวบิน (Information and Reservation) และบริการข้อมูล Royal Orchid Plus เบื้องต้นแก่ผู้โดยสารอีกด้วย

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

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

การตลาดและการแข่งขัน

ในส่วนด้านการตลาดฝ่ายบริการภาคพื้น เน้นการเพิ่มส่วนแบ่งการตลาดการให้บริการภาคพื้น ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยฝ่ายบริการลูกค้าภาคพื้นมีสายการบินลูกค้าจำนวน 30 สายการบิน นอกจากนี้ ยังให้บริการเที่ยวบินของการบินไทย จำนวน 6,986 เที่ยวบิน สายการบินไทยสมายล์จำนวน 2,473 เที่ยวบิน และสายการบินลูกค้าจำนวน 6,000 เที่ยวบิน รวมเป็นจำนวน 15,459 เที่ยวบิน คิดเป็นสัดส่วนการตลาดที่ร้อยละ 38.70 ในอุตสาหกรรมการบริการแบบเดียวกันยังมีผู้ให้บริการรายอื่นอีกจำนวน 4 ราย ได้แก่ บริษัท บางกอกไฟลท์เซอร์วิส จำกัด (Bangkok Flight Services: BFS) บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) บริษัท AOT Ground Aviation Service (AOTGA) และบริษัท ลุฟท์ฮันซ่า เซอร์วิส (ประเทศไทย) จำกัด (Lufthansa Services Thailand) มีสัดส่วนทางตลาดอยู่ร้อยละ 26.1, 10.5, 1.0 และ 2.2 ตามลำดับ ส่วนสายการบินที่มีการบริการภาคพื้นด้วยตนเองมีสัดส่วนอยู่ที่ร้อยละ 19.5 และเที่ยวบินพิเศษอื่น ๆ ร้อยละ 2.0 ทั้งนี้ ฝ่ายบริการภาคพื้นมีเป้าหมายเพิ่มสายการบินลูกค้ารายใหม่และดึงลูกค้ารายเดิมให้กลับมาใช้บริการจากบริษัทฯ

ในส่วนของการให้บริการ ณ ท่าอากาศยานภูมิภาคเชียงใหม่ หาดใหญ่ ภูเก็ต กระบี่ เชียงราย สุราษฎร์ธานี และอู่ตะเภานั้น ปัจจุบันมีคู่แข่งแห่งละมากกว่า 1 ราย และสายการบินให้บริการด้วยตนเอง โดยสัดส่วนทางการตลาดของบริษัทฯ อยู่ร้อยละ 12.5 เนื่องจากให้บริการเฉพาะสายการบินไทยสมายล์ ทั้งนี้ ท่าอากาศยานภูเก็ต (บริการตนเองและสายการบินไทยสมายล์) เชียงใหม่ และกระบี่ เป็นตลาดที่มีอุปสงค์ (Demand) มากทั้งสายการบินแบบฤดูกาล (Seasonal) และแบบเช่าเหมาลำ (Charter Flight) รวมทั้งสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Carrier) ซึ่งมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นตามลำดับ

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

การจัดหาผลิตภัณฑ์และการบริการ

ปัจจัยสำคัญที่มีผลกระทบอย่างยิ่งต่อการให้บริการลูกค้าภาคพื้นในทุก ๆ ท่าอากาศยาน คือ แรงงาน เนื่องจากในช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) ทำให้แรงงานที่เคยอยู่ในภาคอุตสาหกรรมการบินได้หันไปประกอบอาชีพอื่น ๆ จนสถานการณ์การแพร่ระบาดฯ คลี่คลาย ธุรกิจการบินได้กลับมาฟื้นตัวและให้บริการเต็มรูปแบบอีกครั้ง จึงส่งผลกระทบกับการจัดหาแรงงานซึ่งไม่สามารถนำแรงงานกลับคืนสู่ระบบอุตสาหกรรมการบินได้อย่างทันท่วงที สายการบินทั่วโลกต่างได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ที่เกิดขึ้นเช่นเดียวกัน

ในขณะเดียวกันได้ดำเนินการวางแผนอัตรากำลังคนให้มีความเหมาะสม โดยจัดตารางการทำงานของพนักงานแต่ละช่วงเวลาให้สอดคล้องกับปริมาณเที่ยวบินที่ให้บริการทั้งการบินไทยและสายการบินลูกค้า ดำเนินการอบรมให้ความรู้แก่พนักงานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและศักยภาพของพนักงาน แต่ละคนให้ปฏิบัติหน้าที่ได้หลากหลายทักษะ (Multi Skill) ในหลายจุดบริการที่ให้บริการลูกค้า เช่น เช็คอิน (Check-In) และบริเวณประตูขึ้นเครื่อง (Boarding Gate) เป็นต้น

2.2.2 การบริการอุปกรณ์ภาคพื้น (Ground Equipment Services)

ประเภทของการให้บริการประกอบด้วย

1. การให้บริการขนถ่ายสัมภาระได้ทุกประเภทในรูปแบบของกระเป๋าสัมภาระผู้โดยสาร สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทั้งเที่ยวบินขาเข้าและขาออก โดยการให้บริการดังกล่าวยังรวมถึงการขนถ่ายสินค้าขนาดใหญ่ที่ขนส่งด้วยอากาศยานแบบเครื่องบินขนส่งสินค้า (Freighter)

2. การให้บริการบันไดสำหรับขึ้น-ลงอากาศยาน การให้บริการขนส่งผู้โดยสารจากอาคารผู้โดยสารไปยังอากาศยาน และ/หรือจากอากาศยานมายังอาคารผู้โดยสาร ทั้งนี้ ฝ่ายบริการภาคพื้นสามารถให้บริการแก่ผู้โดยสาร VIP ด้วยรถโดยสารพิเศษที่มีความหรูหราและทันสมัยเหมาะสมกับระดับของผู้โดยสารแต่ละประเภท รวมถึงการให้บริการผู้โดยสารป่วยหรือทุพพลภาพ

3. การให้บริการอากาศยานด้วยอุปกรณ์จ่ายกระแสไฟฟ้า อุปกรณ์ช่วยติดเครื่องยนต์ของอากาศยาน อุปกรณ์ส่งลมเย็นเพื่อช่วยปรับอุณหภูมิภายในห้องโดยสารของอากาศยาน การบริการขนถ่ายสิ่งปฏิกูลจากอากาศยาน การบริการเติมน้ำดื่มแก่อากาศยานด้วยมาตรฐานสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA Drinking-Water Quality Pool: IDQP)

และเป็นไปตามข้อกำหนดขององค์การอนามัยโลก (World Health Organization: WHO) รวมถึงการให้บริการเคลื่อนย้ายอากาศยานภาคพื้นดิน

4. การให้บริการทำความสะอาดภายในอากาศยานทั้งประเภทอากาศยานจอดแวะ (Transit) และการทำความสะอาดขั้นโรงเก็บ (Deep Clean) ทั้งนี้ การให้บริการทั้งสองประเภทนั้นเป็นการทำความสะอาดควบคู่ไปกับการตรวจเช็คด้านความมั่นคงการบินไปในเวลาเดียวกัน (Secure Clean) รวมถึงการทำความสะอาดในรูปแบบการฆ่าเชื้อโรค (Disinfection) โดยทำความสะอาด 36 จุด (36 Touch point) ซึ่งเป็นจุดเสี่ยงที่เป็นจุดสัมผัสต่าง ๆ ภายในห้องโดยสาร ซึ่งจากความทุ่มเทและการพัฒนาด้านบุคลากรอย่างต่อเนื่องทำให้การทำความสะอาดภายในอากาศยานได้รับรางวัลจาก SKYTRAX และได้รับการชมเชยจากสายการบินลูกค้ามาโดยตลอด

5. การให้บริการอากาศยานในสภาวะฉุกเฉิน ทั้งกรณีฉุกเฉินทางการแพทย์ที่เป็นการติดต่อจากโรคระบาด การเตรียมรับสภาวะฉุกเฉินเมื่ออากาศยานเกิดไฟไหม้ รวมถึงการย้ายฐานในกรณีที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไม่สามารถให้บริการได้โดยการจัดทำแผนป้องกันและฝึกเตรียมความพร้อมสำหรับรองรับเหตุฉุกเฉินร่วมกับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง

นอกจากการให้บริการข้างต้นแล้ว ฝ่ายบริการภาคพื้นยังมีขีดความสามารถในการซ่อมบำรุงอุปกรณ์บริการภาคพื้นและตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสัมภาระของผู้โดยสาร (Unit load device: ULD) ซึ่งผ่านการรับรองแหล่งซ่อม ULD จากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.)

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

นอกจากการให้บริการอุปกรณ์ภาคพื้นที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิแล้ว ฝ่ายบริการภาคพื้นยังให้บริการที่ท่าอากาศยานภูมิภาคอีก 10 แห่ง ประกอบด้วย ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงเชียงราย ท่าอากาศยานภูเก็ต (บริการตนเองและสายการบินไทยสมายล์) ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานกระบี่ ท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานอู่ตะเภา ท่าอากาศยานขอนแก่น และท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี อย่างไรก็ตาม หากท่าอากาศยานนอกเหนือไปจากที่ให้บริการข้างต้นมีความจำเป็นที่ต้องใช้การบริการอุปกรณ์ภาคพื้น อาทิ การบริการเที่ยวบินภารกิจพิเศษโดยเครื่องบินกองทัพอากาศหรือการบริการเที่ยวบินเช่าเหมาลำ (Charter Flight) เช่น การบริการเที่ยวบินฮัจญ์ ณ ท่าอากาศยานนราธิวาส เป็นต้น ฝ่ายบริการภาคพื้นสามารถนำอุปกรณ์ภาคพื้นจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิหรือท่าอากาศยานข้างเคียงมาให้บริการได้อย่างเต็มขีดความสามารถ

การตลาดและการแข่งขัน

การบริการอุปกรณ์ภาคพื้นที่สนามบินสุวรรณภูมิยังมีผู้ให้บริการรายอื่นอีก 2 ราย โดยฝ่ายบริการภาคพื้นมีสายการบินลูกค้า 42 สายการบิน รวมบริการเที่ยวบินของสายการบินไทยและสายการบินไทยสมายล์ มีสัดส่วนการให้บริการอุปกรณ์ภาคพื้นทั้งหมดร้อยละ 41.7 และบริษัทคู่แข่งมีสัดส่วนร้อยละ 43.2 ส่วนสายการบินที่มีการบริการอุปกรณ์ภาคพื้นด้วยตนเองมีสัดส่วนอยู่ร้อยละ 15.1 ทั้งนี้ ฝ่ายบริการภาคพื้นต้องมีศักยภาพในการรักษาฐานลูกค้าเดิมและแสวงหาลูกค้าใหม่เพิ่มเติมอย่างต่อเนื่อง โดยการนำข้อมูลจากลูกค้าทั้งข้อมูลด้านการร้องเรียน (Complaint) และข้อมูลด้านการวัดความพึงพอใจมาศึกษา วิเคราะห์ และวางแผนการทำงานเพื่อให้ลูกค้าได้รับการบริการเป็นไปตามมาตรฐาน ทั้งด้านคุณภาพและความปลอดภัยอันเป็นเป้าหมายของการบริการอุปกรณ์ภาคพื้นเพื่อให้เกิดความพึงพอใจในการรับบริการอย่างสูงสุด

สำหรับการหาลูกค้าใหม่นั้น ฝ่ายบริการภาคพื้นได้ใช้จุดแข็ง คือ การบริหารต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ จำนวนอุปกรณ์ที่ทันสมัยและครบครัน โดยให้บริการจากพนักงานที่เชี่ยวชาญและมีประสบการณ์โดยผ่านการฝึกอบรมที่ได้ตามมาตรฐานสากล รวมถึงการมีหน่วยงานควบคุมการบริการภาคพื้นที่มีขีดความสามารถในการตัดสินใจทั้งในสถานการณ์ปกติและสถานการณ์ฉุกเฉินเพื่อให้ลูกค้าเกิดความมั่นใจและตัดสินใจเลือกใช้บริการ

การจัดหาผลิตภัณฑ์และการบริการ

ปัจจัยสำคัญในการให้บริการอุปกรณ์ภาคพื้น คือ อุปกรณ์และแรงงาน ในด้านของอุปกรณ์ ฝ่ายบริการภาคพื้นได้จัดทำโครงการวางแผนอุปกรณ์ภาคพื้น (Ground Equipment Services Fleet Plan) เพื่อรองรับฝูงบินของบริษัทฯ และสายการบินลูกค้าเพื่อให้มีอุปกรณ์ที่พร้อมและเพียงพอต่อการให้บริการและทันสมัยอยู่เสมอ โดยมีค่าใช้จ่ายในการจัดหาอุปกรณ์และการซ่อมบำรุงต่ำที่สุด ส่วนในด้านแรงงานนั้น ได้ดำเนินการว่าจ้างแรงงานภายนอก โดยแรงงานกลุ่มดังกล่าวจะได้รับการฝึกอบรมภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติจากฝ่ายฝึกอบรมตามมาตรฐานของท่าอากาศยานและมาตรฐานสากล รวมทั้งการพัฒนาแรงงานเดิมให้มีขีดความสามารถในการควบคุมการใช้งานอุปกรณ์ได้หลากหลายประเภท เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการอุปกรณ์และมีแรงงานเพียงพอต่อการปฏิบัติงาน รวมถึงมีการบริหารต้นทุนให้อยู่ในระดับที่สามารถแข่งขันได้ นอกจากนั้น ฝ่ายบริการภาคพื้นได้จัดทีมงานวิศวกรเพื่อศึกษาวิเคราะห์และจัดหาอุปกรณ์ที่มีเทคโนโลยีที่ทันสมัย เหมาะกับพื้นที่ในการทำงานและอากาศยานทุกประเภท เช่น รถลากจูงขบวนสัมภาระแบบระบบไฟฟ้า (Electric Towing Tractor) เป็นรถที่ใช้ระบบไฟฟ้าในการขับเคลื่อนสำหรับลากจูงตู้สัมภาระเพื่อเป็นการตอบสนองต่อโครงการ Green Airport ซึ่งทำให้ประหยัดต้นทุนในการดำเนินการและรักษาสภาพแวดล้อมไปในคราวเดียวกัน

2.3 ธุรกิจครัวการบิน

ฝ่ายครัวการบินเป็นหน่วยธุรกิจหนึ่งที่สนับสนุนธุรกิจหลักของบริษัทฯ มีการพัฒนาและเจริญเติบโตก้าวหน้าอย่างต่อเนื่อง สามารถสร้างรายได้และผลกำไรให้บริษัทฯ มาโดยตลอด ในปี 2565 มีรายได้ 2,793 ล้านบาท สำหรับในปี 2566 รายได้อยู่ที่ 5,203 ล้านบาท ด้วยวิสัยทัศน์ที่ว่า “เป็นผู้นำด้านการบริการอาหารชั้นเยี่ยมและมีการจัดการธุรกิจอาหารอย่างครบวงจรในระดับสากล” ด้วยพันธกิจของฝ่ายครัวการบินที่จะสร้างสรรค์ผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพเป็นเลิศในระดับมาตรฐานสากลเพื่อตอบสนองความต้องการและความพึงพอใจสูงสุดของลูกค้า เพิ่มศักยภาพในการผลิตด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัย ควบคู่กับการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ มีการขยายธุรกิจและฐานลูกค้าทั้งภายในและภายนอกประเทศ เพื่อเพิ่มช่องทางการตลาดให้เติบโตอย่างต่อเนื่อง มีการบริหารจัดการต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อสร้างผลกำไรอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน ในขณะเดียวกันมีการพัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ ความเชี่ยวชาญและทักษะในการปฏิบัติงานให้สามารถตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงและแข่งขันในธุรกิจอาหารได้อย่างมีประสิทธิภาพและยังให้ความสำคัญในการรับผิดชอบต่อสังคมด้วยการรักษาทรัพยากรสร้างสิ่งแวดล้อมที่ดีและลดมลภาวะจากการผลิตและปฏิบัติงาน

โดยมีการแบ่งประเภทของธุรกิจออกเป็น 2 ประเภท คือ ธุรกิจสายการบิน (In-Flight Catering) และธุรกิจภาคพื้น (On Ground Catering)

ฝ่ายครัวการบิน มีฐานปฏิบัติการ 3 แห่ง ดังนี้

1. ครัวการบิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตั้งอยู่ในเขตปลอดอากรบนพื้นที่ประมาณ 90,000 ตารางเมตร ดำเนินการผลิตอาหารเพื่อบริการแก่ผู้โดยสารบนเที่ยวบินภายในประเทศและระหว่างประเทศของบริษัทฯ และสายการบินชั้นนำอื่น ๆ เช่น EVA Air, Qatar Airways, All Nippon Airways เป็นต้น ทำให้ปัจจุบันมีสายการบินลูกค้าทั้งหมด 31 สายการบิน คิดเป็นสายการบินไทยร้อยละ 70 สายการบินไทยสมายล์ร้อยละ 4 และ









สายการบินลูกค้าร้อยละ 26 ในปี 2566 สูงถึง 18.5 ล้าน Meal ต่อปี กับจำนวนเที่ยวบินกว่า 56,000 เที่ยวบินต่อปี สามารถผลิตอาหารได้หลากหลายทั้งแบบตะวันตก จีน ญี่ปุ่น อาราเบียอินเดีย และไทย รวมถึงอาหารฮาลาล (HALAL) โดยการบินไทยมีครัวฮาลาล (HALAL) โดยเฉพาะ ที่ได้รับการรับรองการผลิตอาหารตามมาตรฐานฮาลาล

2. ครัวการบิน ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง มีพื้นที่ประมาณ 34,000 ตารางเมตร ดำเนินการผลิตอาหารให้กับธุรกิจภาคพื้น เป็นหลักเพื่อเป็นการตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลง จึงได้พัฒนาปรับปรุงผลิตภัณฑ์และบรรจุภัณฑ์รูปแบบใหม่ ๆ รวมถึงการขยายช่องทางการจัดจำหน่ายผลิตภัณฑ์ธุรกิจในความดูแลของครัวดอนเมือง ได้แก่ ร้านเบเกอรี่พัฟแอนด์พาย (Puff & Pie) ปัจจุบันมี 43 สาขา แบ่งเป็น COCO (Company Own Company Operate) จำนวน 20 สาขา และ DODO (Dealer Own Dealer Operate) จำนวน 23 สาขา นอกจากนี้ ยังมีภัตตาคารอร่อยล้นฟ้า ที่สำนักงานใหญ่และภัตตาคาร Yellow Orchid ที่ศูนย์ปฏิบัติการ OPC ภัตตาคาร ณ ท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต เชียงใหม่ ร้านอาหารสวัสดิการพนักงาน (Canteen) ใหม่ที่ศูนย์ลูกเรือ (OPC) การให้บริการจัดเลี้ยงทั้งในและนอกสถานที่ (Outside Catering) การบริการอาหารในโรงพยาบาล (Medicare Product) การรับจ้างผลิตอาหาร (OEM & Retail) การบริการอาหารสำหรับห้องรับรองพิเศษสายการบิน (Airlines Lounge) เช่น ห้องรับรองพิเศษสายการบินการ์ตาแอร์เวย์ (Qatar Airways Premium Lounge) ห้องรับรองพิเศษสายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ (SilverKris Lounge) ห้องรับรองพิเศษสายการบินไชน่าแอร์ไลน์ (China Airlines Lounge) และผลิตอาหารส่งให้ Royal Orchid Lounge การบินไทย รวมถึงร่วมเป็นพันธมิตรกับองค์กรต่าง ๆ ในการจำหน่าย Snack Box ให้บริการอาหารและเครื่องดื่ม เช่น บริษัท ขนส่ง (จำกัด) คาเฟ่ อเมซอน และร้านอินทนิล เป็นต้น นอกจากธุรกิจให้บริการด้านอาหารแล้ว ฝ่ายครัวการบินยังมุ่งเน้นการเพิ่มรายได้จากธุรกิจ On Ground Catering Services อย่างต่อเนื่อง โดยเปิดให้บริการซักรีดชุดลูกเรือและชุดพนักงานภาคพื้น นอกจากนี้ ยังมีแผนการพัฒนาต่อยอดการผลิต อาทิ โครงการผลิตน้ำผลไม้รวมพาสเจอร์ไรซ์ โครงการผลิตอาหารแช่แข็งเพื่อให้บริการสายการบินไทยในปีหน้าอีกด้วย



3. ครัวการบิน ณ ท่าอากาศยานกระบี่ มีพื้นที่ 1,200 ตารางเมตร ได้รับสิทธิในการดำเนินการผลิตอาหารจากกรมท่าอากาศยาน ปัจจุบันดำเนินการผลิตอาหารให้กับสายการบินลูกค้า เช่น สายการบิน Flydubai สายการบิน LOT Polish และสายการบิน TUIfly Nordic และสายการบินเช่าเหมาลำจากยุโรปและรัสเซีย

กระบวนการผลิตอาหารและการให้บริการของครัวการบินได้รับการรับรองตามมาตรฐานสากล ซึ่งเป็นที่ยอมรับจากสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศและองค์การอนามัยโลก ประกอบด้วย ระบบการจัดการคุณภาพ (ISO 9001:2015) ระบบการประกันความปลอดภัยของอาหาร (Hazard Analysis and Critical Control Points: HACCP) ระบบการจัดการสุขลักษณะที่ดีในการผลิตอาหาร (Good Hygiene Practices Standards: GHP) โดยได้บูรณาการทั้งสามระบบข้างต้นเป็นระบบ QHS (Quality-Hygiene-Safety) นอกจากนี้ ครัวการบินยังได้รับการรับรองระบบการผลิตอาหารตามมาตรฐานฮาลาล (HALAL) จากสำนักงานคณะกรรมการอิสลามประจำจังหวัดสมุทรปราการและกรุงเทพมหานคร รวมทั้งมาตรฐานฮาลาล (HAL-Q) จากศูนย์วิทยาศาสตร์ฮาลาล จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (The Halal Science Center Chulalongkorn University) ระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม (ISO 14001) และมีการเตรียมความพร้อมเพื่อขอการรับรองระบบการจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ISO 45001) จากประสบการณ์กว่า 60 ปี ฝ่ายครัวการบินดำเนินกิจการโดยคำนึงถึงคุณภาพและการให้บริการที่เป็นเลิศ ส่งผลให้ครัวการบินได้รับความไว้วางใจจากลูกค้า ได้รับรางวัลทรงเกียรติต่าง ๆ อย่างต่อเนื่องมาโดยตลอด อีกทั้งฝ่ายครัวการบินยังได้เป็นองค์กรรับรองคุณวุฒิวิชาชีพ สาขาผู้ประกอบอาหารไทย ขนมอบ เบเกอรี่ และการโรงแรม จากสถาบันรับรองคุณวุฒิวิชาชีพ สำนักนายกรัฐมนตรี ตั้งแต่ปี 2561-2566 รางวัลระดับนานาชาติเหล่านี้เป็นเครื่องยืนยันคุณภาพและการบริการของฝ่ายครัวการบิน ซึ่งนับเป็นความภาคภูมิใจของฝ่ายครัวการบินเป็นอย่างยิ่ง

เส้นทางบินสาธารณรัฐประชาชนจีน

ได้แก่ เซี่ยงไฮ้ กวางโจว ปักกิ่ง เฉิงตู และคุนหมิง



3. กิจการอื่นๆ



3.1 ธุรกิจบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน

สายช่างการบินไทยเป็นหน่วยงานที่มีภารกิจรับผิดชอบในการซ่อมบำรุงอากาศยานของบริษัทฯ ตั้งแต่เริ่มเข้าประจำฝูงบินจนกระทั่งปลดประจำการ และจำหน่ายออกจากฝูงบินให้คงสภาพความสมควรเดินอากาศ โดยให้มีคุณสมบัติครบถ้วนตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) หน่วยงานที่กำกับดูแลด้านการบินพลเรือนของประเทศต่าง ๆ (Civil Aviation Authority) และองค์กรต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น สำนักงานบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Administration: FAA) และสำนักงานความปลอดภัยการบินแห่งสหภาพยุโรป (European Union Aviation Safety Agency: EASA) เป็นต้น นอกจากนี้ ยังให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยานของหน่วยงานราชการและสายการบินลูกค้า รวมไปถึงภารกิจเร่งด่วนในการดำเนินการตามภาระผูกพันสัญญาที่บริษัทฯ มีต่อคู่สัญญา เช่น ผู้ให้เช่าอากาศยาน ผู้ให้เช่าเครื่องยนต์ (Lessor) เป็นต้น ทั้งนี้ ในการดำเนินการต้องสอดคล้องกับกฎหมายและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง และเป็นไปตามมาตรฐานสากล ซึ่งนอกจากจะมุ่งเน้นถึงความปลอดภัยสูงสุดแล้ว ยังให้ความสำคัญต่อคุณภาพการให้บริการ โดยสายช่างการบินไทยได้ดำเนินการซ่อมบำรุงและปรับปรุงอุปกรณ์ต่าง ๆ ในห้องโดยสารบนเครื่องบินให้สมบูรณ์พร้อมใช้งาน เพื่อยกระดับความพึงพอใจของผู้โดยสาร

การซ่อมบำรุงอากาศยานของสายช่าง ประกอบด้วยงานหลัก ดังนี้

1. งานซ่อมบำรุงอากาศยานขั้นลานจอด (Line Maintenance) เป็นการให้บริการตรวจทางเทคนิคและการซ่อมบำรุงอากาศยานทุกครั้งที่มีการจอดแวะ (Transit) ตลอดจนการจอดค้างคืน (Night Stop) ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานอื่น ๆ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ และการซ่อมบำรุงอากาศยานตามระยะเวลาบินหรือชั่วโมงบิน ดำเนินการที่ศูนย์ซ่อมอากาศยานฐานปฏิบัติการสุวรรณภูมิและดอนเมือง

2. งานซ่อมบำรุงขั้นโรงงาน (Heavy/Base Maintenance) เป็นการให้บริการตรวจทางเทคนิคและการซ่อมบำรุงอากาศยานทั้งลำตัวอากาศยาน (Airframe) โดยรวมถึงการซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ (Engine) อุปกรณ์/ชิ้นส่วนอากาศยาน (Component/Equipment) และส่วนประกอบต่าง ๆ ตามระยะเวลาบินหรือชั่วโมงบิน และในกรณีฉุกเฉิน โดยกระบวนการซ่อมบำรุงขั้นโรงงานจะดำเนินการภายในโรงซ่อมและห้องปฏิบัติการ (Workshop) ที่ศูนย์ซ่อมอากาศยานฐานปฏิบัติการดอนเมืองและสุวรรณภูมิ

นอกจากการให้บริการงาน ซ่อมบำรุงอากาศยาน เครื่องยนต์และอุปกรณ์อากาศยานแล้ว สายช่างการบินไทยยังให้บริการทำสีลำตัวอากาศยาน (Exterior Aircraft Painting) รวมถึงการล้างทำความสะอาดลำตัวอากาศยาน (Aircraft Washing) ให้กับการบินไทยและสายการบินต่าง ๆ ซึ่งสามารถสร้างรายได้ให้กับการบินไทยด้วย

ที่ผ่านมา สายช่างการบินไทยได้พัฒนาศักยภาพและขยายขีดความสามารถในการซ่อมบำรุงอากาศยานอย่างต่อเนื่อง ทั้งทางด้านบุคลากร โรงซ่อม อุปกรณ์และเครื่องมือที่มีประสิทธิภาพทันสมัย ได้มาตรฐาน ทันต่อเทคโนโลยีอากาศยานที่พัฒนาอย่างรวดเร็ว โดยมุ่งเน้นความปลอดภัยและคุณภาพภายใต้ค่าบริการที่เหมาะสม และสามารถแข่งขันได้ในอุตสาหกรรมการซ่อมบำรุงอากาศยาน ทั้งนี้ สายช่างการบินไทยต้องผ่านกระบวนการตรวจสอบคุณสมบัติให้ตรงตามหลักเกณฑ์และดำเนินการตามข้อกำหนดเพื่อให้ได้รับการรับรองขีดความสามารถจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) และจากองค์กรที่เกี่ยวข้อง เช่น สำนักงานบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Administration: FAA) และสำนักงานความปลอดภัยการบินแห่งสหภาพยุโรป (European Union Aviation Safety Agency: EASA) เป็นต้น

จากการฟื้นตัวอย่างรวดเร็วของอุตสาหกรรมการบินของโลก รวมถึงของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ บริษัทฯ ได้กำหนดแผนยุทธศาสตร์และปรับแผนธุรกิจให้สอดคล้องกับสถานการณ์และรองรับการเจริญเติบโตของธุรกิจการบินเพื่อเพิ่มรายได้ให้บริษัทฯ โดยพิจารณาปรับเพิ่มจำนวนเที่ยวบินและเส้นทางบินเพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น บริษัทฯ จึงมีความจำเป็นในการจัดหาอากาศยาน เครื่องยนต์สำรอง และชิ้นส่วนอุปกรณ์อากาศยานเพิ่มขึ้น รวมถึงการบริหารจัดการด้านต่าง ๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผล สายช่างการบินไทยได้กำหนดแผนยุทธศาสตร์ในการพัฒนาธุรกิจศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน การปรับปรุงเทคโนโลยีและนวัตกรรม การปรับปรุงกระบวนการให้บริการ ทั้งในส่วนของการขยายขีดความสามารถและศักยภาพด้านการซ่อมบำรุง การปรับปรุงรูปแบบการดำเนินธุรกิจ รวมถึงการร่วมมือกับพันธมิตร เพื่อแสวงหาโอกาสในการดำเนินธุรกิจ อีกทั้งเป็นการรักษาทรัพยากรบุคคลที่มีคุณค่าของบริษัทฯ อีกด้วย โดยสายช่างการบินไทยอยู่ระหว่างดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้ของการพัฒนาธุรกิจการซ่อมบำรุงอากาศยานของการบินไทยเพื่อให้มั่นใจว่าแผนธุรกิจของสายช่างในระยะสั้นและระยะยาวมีความชัดเจนเหมาะสมกับสถานการณ์ คุ้มค่าต่อการลงทุน และสร้างรายได้อย่างยั่งยืน

3.2 ธุรกิจสนับสนุนการขนส่ง

กิจการสนับสนุนการขนส่ง ประกอบด้วย การให้บริการอำนวยการบิน การจำหน่ายสินค้าปลอดภาษี และการจำหน่ายสินค้าที่ระลึก การให้บริการอำนวยการบิน (Flight Dispatch Services) เป็นการให้บริการวางแผนการบินและจัดเตรียมข้อมูลรายละเอียดของเส้นทางบิน พยากรณ์อากาศข้อมูลข่าวเกี่ยวกับความปลอดภัยในการบิน (Notice to Airmen: NOTAM) รวมทั้งเอกสารการบินที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ ให้แก่เที่ยวบินของบริษัทฯ ให้เป็นไปตามกฎระเบียบการบินสากลและข้อกำหนดตามที่ระบุในสัญญา เพื่อให้เที่ยวบินสามารถปฏิบัติการบินไปถึงที่หมายอย่างปลอดภัย อีกทั้งมีการให้บริการอำนวยการบินให้กับสายการบินอื่น ๆ ที่ปฏิบัติการบินมายังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิซึ่งเป็นการเพิ่มรายได้ให้กับบริษัทฯ อีกทางหนึ่งด้วย

บริษัทฯ ได้เพิ่มการจำหน่ายสินค้าปลอดภาษี (In-Flight Duty Free) ให้บริการในเที่ยวบิน เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถเลือกซื้อสินค้าหลากหลายชนิดอย่างสะดวกสบายระหว่างการเดินทางบนเที่ยวบิน

การจำหน่ายสินค้าที่ระลึก (THAI Shop) บริษัทฯ ได้ดำเนินการเปิดร้านจำหน่ายสินค้าที่ระลึก ณ สำนักงานใหญ่ของบริษัทฯ และจำหน่ายสินค้าออนไลน์ผ่านทางเว็บไซต์ thaishop.thaiairways.com เพื่อเพิ่มช่องทางการขายรองรับลูกค้าทั้งในประเทศและต่างประเทศ สอดคล้องกับแนวโน้มพฤติกรรมผู้บริโภคที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ ประกอบด้วย

1. สินทรัพย์หลักของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์

หน่วย : ล้านบาท

ประเภท	มูลค่าตามบัญชี ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566
เครื่องบิน	42,356
ค่าตกแต่งเครื่องบิน	1,837
อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	13,460
เครื่องมือ โรงซ่อมและอุปกรณ์	903
ที่ดิน อาคารและค่าปรับปรุง	14,116
สินทรัพย์ระหว่างติดตั้ง	105
ค่าเผื่อการด้อยค่า	(28,221)
รวม	**44,556**

สินทรัพย์สิทธิการใช้

หน่วย : ล้านบาท

ประเภท	มูลค่าตามบัญชี ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566
ที่ดินและอาคาร	4,537
เครื่องบิน	60,484
อุปกรณ์	21
ค่าเผื่อการด้อยค่า	0
รวม	**65,042**

ลักษณะสำคัญของสินทรัพย์หลัก

เครื่องบิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทฯ มีเครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงาน จำนวน 70 ลำ และมีเครื่องบินที่ปลดระวางและ/หรืออยู่ระหว่างดำเนินการขาย จำนวน 29 ลำ รวมเป็นเครื่องบินทั้งหมดจำนวน 99 ลำ แบ่งเป็นเครื่องบินที่เป็นสินทรัพย์ของบริษัทฯ จำนวน 37 ลำ เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Financial Lease) จำนวน 15 ลำ และเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) จำนวน 47 ลำ (เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงินและภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน บริษัทฯ แสดงเป็นสินทรัพย์สิทธิการใช้) โดยมีรายละเอียดดังนี้

ประเภท	จำนวน (ลำ)	เครื่องบินที่เป็นกรรมสิทธิ์ของบริษัทฯ	เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Financial Lease)	เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease)
โบอิ้ง B747-400	3	3		
โบอิ้ง B777-300	6	6		
โบอิ้ง B777-200ER	6	6		
โบอิ้ง B777-200	6	6		
โบอิ้ง B777-300ER	17		6	11
โบอิ้ง B787-8	6			6
โบอิ้ง B787-9	2			2
แอร์บัส A380-800	6	6		
แอร์บัส A350-900	17		4	13
แอร์บัส A340-600	4	4		
แอร์บัส A340-500	3	3		
แอร์บัส A330-300	3	3		
แอร์บัส A320-200	20		5	15
รวม	**99**	**37**	**15**	**47**

หมายเหตุ: ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566

สินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนที่สำคัญประเภทเครื่องหมายการค้าที่ยังใช้งานอยู่ในปัจจุบัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566

เครื่องหมายการค้า/บริการ		สินค้า/บริการ
	รูปแบบตราสัญลักษณ์บริษัทฯ	• กระดาษหัวจดหมาย นิตยสาร
	รูปแบบตราสัญลักษณ์บริษัทฯ	• บริการขนส่งทางบกและทางอากาศ จัดทัวร์ ตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้เช่าคลังสินค้า รับฝากสินค้า รับจ้างขนของ รับฝากของ • บริการดำเนินกิจการโรงแรม จัดหาที่พักอาศัย จองโรงแรม การจัดอาหารและบริการ • บริการบำรุงรักษา ซ่อมแซมเครื่องบิน
THAI	รูปลักษณ์ตัวอักษร ใช้ประกอบตราสัญลักษณ์บริษัทฯ ภาษาอังกฤษ (ปัจจุบัน)	• บริการขนส่งทางบกและอากาศ จัดทัวร์ ตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้เช่าคลังสินค้า รับฝากสินค้า รับจ้างขนของ รับฝากของ • บริการโรงแรม จัดหาที่พักชั่วคราว จองโรงแรม จัดการอาหารและเครื่องดื่ม • บริการบำรุงรักษา ซ่อมแซมเครื่องบิน
ไทย	รูปลักษณ์ตัวอักษร ใช้ประกอบตราสัญลักษณ์บริษัทฯ ภาษาไทย (ปัจจุบัน)	• บริการขนส่งทางบกและอากาศ จัดทัวร์ ตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้เช่าคลังสินค้า รับฝากสินค้า รับจ้างขนของ รับฝากของ • บริการโรงแรม จัดหาที่พักชั่วคราว จองโรงแรม จัดการอาหารและเครื่องดื่ม • บริการบำรุงรักษา ซ่อมแซมเครื่องบิน
Thai	รูปลักษณ์ตัวอักษร ใช้ประกอบตราสัญลักษณ์บริษัทฯ ภาษาอังกฤษ (เดิม)	• บริการขนส่งทางบกและทางอากาศ จัดทัวร์ ตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้เช่าคลังสินค้า รับฝากสินค้า รับจ้างขนของ รับฝากของ • บริการโรงแรม จัดหาที่พักชั่วคราว จองโรงแรม จัดการอาหารและเครื่องดื่ม • บริการบำรุงรักษา ซ่อมแซมเครื่องบิน
ไทย	รูปลักษณ์ตัวอักษร ใช้ประกอบตราสัญลักษณ์บริษัทฯ ภาษาไทย (เดิม)	• บริการขนส่งทางบกและทางอากาศ จัดทัวร์ ตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้เช่าคลังสินค้า รับฝากสินค้า รับจ้างขนของ รับฝากของ • บริการโรงแรม จัดหาที่พักชั่วคราว จองโรงแรม จัดการอาหารและเครื่องดื่ม • บริการบำรุงรักษา ซ่อมแซมเครื่องบิน
Smooth as silk	สโลแกนภาษาอังกฤษ ใช้ประกอบตราสัญลักษณ์บริษัทฯ	• บริการขนส่งทางบกและทางอากาศ จัดทัวร์ ตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้เช่าคลังสินค้า รับฝากสินค้า รับจ้างขนของ รับฝากของ • บริการดำเนินกิจการโรงแรม จัดหาที่พักอาศัย จองโรงแรม การจัดอาหารและบริการ • บริการบำรุงรักษา ซ่อมแซมเครื่องบิน
รักคุณเท่าฟ้า	สโลแกนภาษาไทย ใช้ประกอบตราสัญลักษณ์บริษัทฯ	• บริการขนส่งทางบกและทางอากาศ จัดทัวร์ ตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้เช่าคลังสินค้า รับฝากสินค้า รับจ้างขนของ รับฝากของ • บริการดำเนินกิจการโรงแรม จัดหาที่พักอาศัย จองโรงแรม การจัดอาหารและบริการ

เครื่องหมายการค้า/บริการ		สินค้า/บริการ
เอื้องหลวง EURNG LUANG	ตราสัญลักษณ์ เอื้องหลวง	• บริการอาหารและเครื่องดื่ม
ไมตรีบุญ	ตราสัญลักษณ์ โครงการไมล์สร้างบุญ	• บริการโปรแกรมพิเศษส่งเสริมการเดินทางโบนัสไมล์สะสม
THAI ShOp	ตราสัญลักษณ์ ร้าน THAI Shop	• บริการจัดการขายสินค้า
ทัวร์เอื้องหลวง ROYAL ORCHID HOLIDAYS THAI	ตราสัญลักษณ์ ทัวร์เอื้องหลวง	• บริการจัดหาที่พักอาศัย จองโรงแรม • บริการจัดทัวร์และบริการอื่น ๆ เกี่ยวกับการเดินทาง
THAI ROYAL ORCHID PLUS	ตราสัญลักษณ์ ROYAL ORCHID PLUS	• บริการสมาชิกของบริษัทฯ ทั้งก่อนและหลังการเดินทางขนส่งทางอากาศ
THAI TGGS THAI GROUND SERVICES	ตราสัญลักษณ์ THAI TGGS	• บริการผู้โดยสารก่อนและหลังปฏิบัติการบิน

เครื่องหมายการค้า/บริการ		สินค้า/บริการ
STAR ALLIANCE	รูปลักษณ์ตัวอักษร ใช้ประกอบตราสัญลักษณ์บริษัทฯ ภาษาอังกฤษ Star Alliance	• คอมพิวเตอร์ซอฟท์แวร์ใช้วิเคราะห์ จัดการ ดึงกลับมาใช้ และเก็บรายละเอียดซึ่งข้อมูลเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศ • บัตรพิมพ์ทำด้วยพลาสติก ใบปลิวใช้กับการบริการสายการบิน โบร์ชัวร์ใช้กับการบริการสายการบิน ตั๋วใช้กับการบริการสายการบิน คูปองใช้กับสายการบิน จดหมายข่าวที่เกี่ยวกับการเดินทาง • บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ บริการขนส่งทรัพย์สินทางอากาศ บริการขนส่งไปรษณีย์ทางอากาศ บริการสำรองและจองที่เพื่อการเดินทางท่องเที่ยว บริการจัดการเพื่อการเดินทางท่องเที่ยว บริการจอดรถ บริการสำรองและจองที่เพื่อการเดินทางทางเรือ บริการจัดการเพื่อการเดินทางท่องเที่ยวทางเรือ บริการดึงมาใช้และเก็บรายละเอียดข้อมูลทางคอมพิวเตอร์ที่เกี่ยวกับการขนส่ง • บริการจองโรงแรม
STAR ALLIANCE	ตราสัญลักษณ์ Star Alliance	• คอมพิวเตอร์ซอฟท์แวร์ใช้วิเคราะห์ จัดการ ดึงกลับมาใช้ และเก็บรายละเอียดซึ่งข้อมูลเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศ • บัตรพิมพ์ทำด้วยพลาสติก ใบปลิวใช้กับการบริการสายการบิน โบร์ชัวร์ ใช้กับการบริการสายการบิน ตั๋วใช้กับการบริการสายการบิน คูปองใช้กับสายการบิน จดหมายข่าวที่เกี่ยวกับการเดินทาง • บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ บริการขนส่งทรัพย์สินทางอากาศ บริการขนส่งไปรษณีย์ทางอากาศ บริการสำรองและจองที่เพื่อการเดินทางท่องเที่ยว บริการจัดการเพื่อการเดินทางทางเรือ บริการจัดการเพื่อการเดินทางท่องเที่ยวทางเรือ บริการดึงมาใช้และเก็บรายละเอียดข้อมูลทางคอมพิวเตอร์ที่เกี่ยวกับการขนส่ง • บริการจองโรงแรม
Puff&Pie	ตราสัญลักษณ์ร้าน Puff & Pie	• บริการร้านอาหารและเครื่องดื่ม สแน็คบาร์
PUFF & PIE Supreme bakery delight	ตราสัญลักษณ์ร้าน Puff & Pie Supreme Bakery Delight	• บริการร้านอาหารและเครื่องดื่ม
Puff&Pie	ตราสัญลักษณ์ Puff & Pie	• ร้านอาหารและเครื่องดื่ม • อาหารสำเร็จรูปทำจากเนื้อสัตว์ เนื้อปลา และผักรวมเป็นส่วนประกอบหลัก • ขนมปังทำจากแป้ง เครื่องดื่มทำจากผลไม้ • เครื่องดื่มชารสผลไม้
Puff&Pie	ตราสัญลักษณ์ Puff & Pie	• ร้านอาหารและเครื่องดื่ม • อาหารสำเร็จรูปทำจากเนื้อสัตว์ เนื้อปลา และผักรวมเป็นส่วนประกอบหลัก • ขนมปังทำจากแป้ง เครื่องดื่มทำจากผลไม้ • เครื่องดื่มชารสผลไม้
Puff&Pie by THAI CATERING	ตราสัญลักษณ์ Puff & Pie	• ร้านอาหารและเครื่องดื่ม • ขนมปังทำจากแป้ง เครื่องดื่มทำจากผลไม้ • เครื่องดื่มชารสผลไม้ • อาหารสำเร็จรูปทำจากเนื้อสัตว์ เนื้อปลาและผักรวมเป็นส่วนประกอบหลัก

2. นโยบายการลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม

ตามแผนฟื้นฟูกิจการ บริษัทฯ พิจารณาจัดกลุ่มโครงสร้างบริษัทในเครือให้สอดคล้องกับอนาคตของตลาดและความสามารถในการแข่งขัน อีกทั้งอาจพิจารณาพันธมิตรที่เหมาะสมโดยใช้หลัก Return of Investment โดยแบ่งเป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

- **กลุ่ม 1** คือ กิจการที่บริษัทฯ จัดตั้งขึ้นเพื่อรองรับกลยุทธ์ หรือสนับสนุนกิจการของบริษัทฯ โดยตรง และบริษัทฯ มีอำนาจเข้าควบคุม กำกับดูแล ให้แนวทางและทิศทางการดำเนินงานของบริษัทกลุ่มนี้ เพื่อสนองต่อเจตนารมณ์ของบริษัทฯ ให้สอดคล้องและสนับสนุนซึ่งกันและกัน โดยบริษัทฯ จะพิจารณาสัดส่วนการลงทุนตามแผนกลยุทธ์และนโยบายของบริษัทฯ เพื่อให้บริษัทฯ สามารถกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทย่อยและบริษัทร่วมให้สอดคล้องกับกลยุทธ์และนโยบายของบริษัทฯ ได้ตามเป้าหมาย
- **กลุ่ม 2** คือ กลุ่มกิจการที่ดำเนินธุรกิจเกี่ยวพันกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ โดยตรง หรือมีรายการระหว่างกันกับบริษัทฯ หรือประเภทธุรกิจที่ส่งเสริมกิจกรรมทางธุรกิจ หรือหุ้นส่วนทางธุรกิจ โดยบริษัทฯ จะพิจารณาสัดส่วนการลงทุนตามความจำเป็นและเหมาะสม เพื่อเสริมการดำเนินงานของบริษัทฯ ให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น
- **กลุ่ม 3** คือ กลุ่มกิจการที่บริษัทฯ เข้าถือหุ้นเพื่อผลตอบแทนทางการเงิน หรือเนื่องมาจากนโยบายของภาครัฐ แต่บริษัทฯ ไม่มีอำนาจเข้าควบคุมบริหารจัดการ โดยบริษัทฯ จะพิจารณาสัดส่วนการลงทุนตามผลการดำเนินงานและความสามารถในการสร้างผลตอบแทนให้กับบริษัทฯ

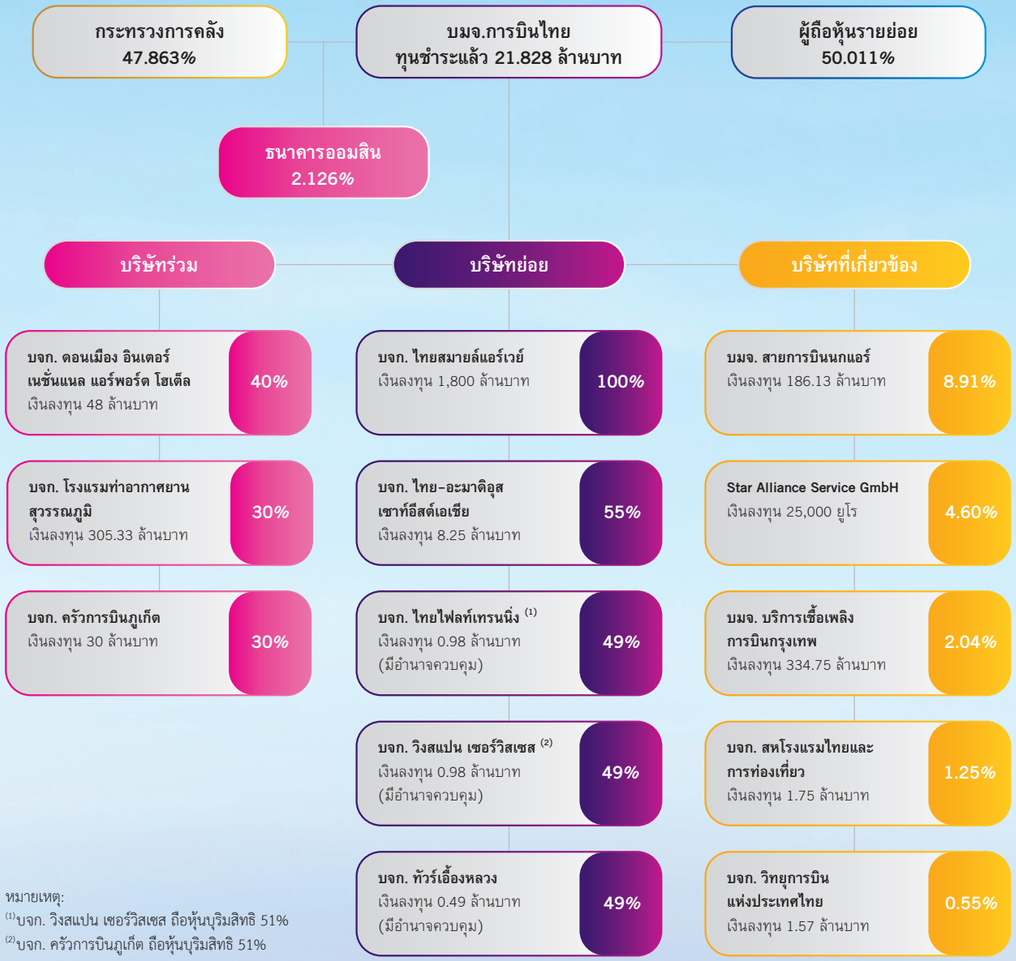
ทั้งนี้ บริษัทฯ จะมุ่งเน้นสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนทางเศรษฐกิจของกลุ่มโครงสร้างบริษัท ซึ่งรวมถึงบริษัทย่อย บริษัทร่วม ที่บริษัทฯ มีอำนาจควบคุม รวมถึงปรับปรุงกระบวนการกำกับดูแลและเพิ่มประสิทธิภาพการลงทุนในโครงการใหม่ทั้งในด้านผลตอบแทนที่เป็นไปตามแผนงาน สร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจและเชิงกลยุทธ์ให้แก่กลุ่มธุรกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพ

3. งานที่ยังไม่ส่งมอบ

- ไม่มี

1.3 โครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัท (ข้อมูลหลักทรัพย์และผู้ถือหุ้น)

1.3.1 โครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัท



หมายเหตุ:
(1)บจก. วิงสแปน เซอร์วิสเซส ถือหุ้นบุริมสิทธิ 51%
(2)บจก. ครัวการบินภูเก็ต ถือหุ้นบุริมสิทธิ 51%



ข้อมูลนิติบุคคลที่บริษัทฯ ถือหุ้นมากกว่าร้อยละ 10

บริษัทฯ มีการลงทุนในนิติบุคคลโดยถือหุ้นตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไปของจำนวนหุ้นที่ออกจำหน่ายได้แล้วทั้งหมด ดังนี้

ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ	ชนิดของหุ้น	ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว (ล้านบาท)	สัดส่วนการถือหุ้น (%)
บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900 โทรศัพท์ 0-2117-8824 โทรสาร 0-2117-8895	บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า	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	บริการด้านระบบคอมพิวเตอร์สำหรับการสำรองที่นั่งโดยสารและบริการเดินทางอื่น ๆ ให้กับตัวแทนจำหน่าย	สามัญ	15.00	55.00
บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900 โทรศัพท์ 0-2545-1267 โทรสาร 0-2545-1535	บริหารจัดการเรื่องบุคลากรให้กับบริษัทฯ	สามัญ บุริมสิทธิ	0.98 1.02	49.00 (มีอำนาจควบคุม)
บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900 โทรศัพท์ 0-2545-4603 โทรสาร 0-2545-4602	บริการฝึกอบรมด้านการบิน	สามัญ บุริมสิทธิ	0.98 1.02	49.00 (มีอำนาจควบคุม)
บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900 โทรศัพท์ 0-2356-2888 โทรสาร 0-2288-7158	บริการท่องเที่ยวและกิจกรรมท่องเที่ยว	สามัญ บุริมสิทธิ	0.49 0.51	ถือหุ้นผ่านบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส 49.00 (มีอำนาจควบคุม)
บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด 333 หมู่ 10 ถนนเชิดวุฒากาศ แขวงสีกัน เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร 10210 โทรศัพท์ 0-2566-1020-1 โทรสาร 0-2566-1941	โรงแรมและร้านอาหาร	สามัญ	120.00	40.00
บริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด 10/3 หมู่ 6 ถนนสนามบิน ตำบลไม้ขาว อำเภอถลาง จังหวัดภูเก็ต 83110 โทรศัพท์ (076) 327-497-502 โทรสาร (076) 327-123-4	ครัวการบิน	สามัญ	100.00	30.00
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด 999 อาคารโรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หมู่ 1 ตำบลหนองปรือ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ 10540 โทรศัพท์ 0-2131-1035-46 โทรสาร 0-2131-1189	โรงแรมและร้านอาหาร	สามัญ	1,017.78	30.00

1.3.2 บุคคลที่อาจมีความขัดแย้งถือหุ้นในบริษัทย่อย หรือบริษัทร่วมรวมกันเกินกว่าร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้น ที่มีสิทธิออกเสียงของบริษัทดังกล่าว

- ไม่มี

1.3.3 ความสัมพันธ์กับกลุ่มธุรกิจผู้ถือหุ้นใหญ่

บริษัทฯ มีผู้ถือหุ้นใหญ่คือ กระทรวงการคลัง ซึ่งการดำเนินธุรกิจหลักของบริษัทฯ มิได้มีความสัมพันธ์หรือเกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจอื่นของผู้ถือหุ้นรายใหญ่อย่างมีนัยสำคัญ

1.3.4 ผู้ถือหุ้น

รายชื่อผู้ถือหุ้นรายใหญ่ 10 รายแรก พร้อมทั้งจำนวนหุ้นที่ถือและสัดส่วนการถือหุ้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566

แหล่งที่มาของข้อมูล: รายงานการกระจายหลักทรัพย์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 จากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

ลำดับที่	ชื่อผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้นสามัญ	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
1	กระทรวงการคลัง[1]	975,543,321	44.693
2	บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด เพื่อผู้ฝาก[2]	779,339,330	35.704
3	THAILAND SECURITIES DEPOSITORY COMPANY LIMITED FOR DEPOSITORS[2]	349,833,533	16.027
4	ธนาคารออมสิน	46,409,885	2.126
5	นายชูเกียรติ คัชมาตย์[3]	1,209,700	0.055
6	นายยู้ วีระกุล[3]	500,000	0.023
7	นายภราดร สุวรรณพัตรา[3]	426,200	0.020
8	นายพิสิฐ พฤกษ์ไพบูลย์[3]	345,364	0.016
9	นางทองทิพย์ ศิริชยาพร[3]	100,000	0.005
10	นายประทีป มหากิจศิริ[3]	100,000	0.005
	ผู้ถือหุ้นอื่น	28,964,584	1.326
	ยอดรวมทุนชำระแล้ว	**2,182,771,917**	**100.000**
	ผู้ถือหุ้นสัญชาติไทย	**1,832,492,916**	**83.950**
	ผู้ถือหุ้นสัญชาติต่างด้าว	**350,279,001**	**16.050**

หมายเหตุ:

[1] กระทรวงการคลังถือหุ้นบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จำนวน 975,5343,321 หุ้น คิดเป็น 44.693% และฝากหุ้นไว้บริษัท หลักทรัพย์ เกียรตินาคินภัทร จำกัด (มหาชน) จำนวน 69,193,870 หุ้นคิดเป็น 3.168 % (ซึ่งรวมอยู่ในลำดับที่ 2 บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด เพื่อผู้ฝาก) รวมสัดส่วนการถือหุ้นของกระทรวงการคลังทั้งหมด จำนวน 1,044,737,191 หุ้นคิดเป็น 47.86%

[2] "บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด เพื่อผู้ฝาก และ THAILAND SECURITIES DEPOSITORY COMPANY LIMITED FOR DEPOSITORS" เป็นการถือแทนผู้ลงทุนโดยผ่านผู้ฝากที่เป็นสมาชิกของบริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด ตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 มาตรา 225 ถึงมาตรา 228

[3] ผู้ถือหุ้นลำดับที่ 5-10 ไม่ได้มีพฤติการณ์ที่มีอิทธิพลต่อการกำหนดนโยบาย การจัดการของบริษัทฯ เช่น ส่งผู้แทนมาเป็นกรรมการของบริษัทฯ เป็นต้น

1.4 จำนวนทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้ว

1.4.1 ทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้ว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทฯ มีทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้ว ดังนี้

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

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

1.4.2 หุ้นประเภทอื่นที่มีสิทธิหรือเงื่อนไขแตกต่างจากหุ้นสามัญ

- ไม่มี

1.4.3 ในกรณีที่มีหุ้นหรือหลักทรัพย์แปลงสภาพของบริษัทเป็นหลักทรัพย์อ้างอิงในการออกหน่วยลงทุนของกองทุนเพื่อผู้ลงทุนซึ่งเป็นต่างด้าว (Thai Trust Fund) และใบแสดงสิทธิในผลประโยชน์อันเกิดจากหลักทรัพย์อ้างอิงไทย (NVDR) ให้ระบุจำนวนหุ้นและจำนวนหุ้นรับรองหลักทรัพย์แปลงสภาพที่เป็นหลักทรัพย์อ้างอิงดังกล่าว พร้อมทั้งอธิบายถึงผลกระทบต่อสิทธิในการออกเสียงของผู้ถือหุ้น อันเนื่องมาจากกองทุนรวมหรือผู้ออก NVDR ไม่ใช้สิทธิออกเสียงในการประชุมผู้ถือหุ้น

- ไม่มี

1.5 การออกหลักทรัพย์อื่น

1.5.1 กรณีมีหลักทรัพย์แปลงสภาพ

ในปี 2566 ไม่มีการออกหลักทรัพย์อื่น

1.5.2 กรณีมีตราสารหนี้

ในปี 2566 ไม่มีการออกตราสารหนี้

1.6 นโยบายการจ่ายเงินปันผล

บริษัทฯ มีนโยบายการจ่ายเงินปันผลประจำปีในอัตราไม่ต่ำกว่าร้อยละ 25 ของกำไรสุทธิก่อนผลกำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจากงบการเงินรวม ทั้งนี้ การจ่ายเงินปันผลดังกล่าวขึ้นอยู่กับแผนการลงทุน ความจำเป็น และความเหมาะสมอื่น ๆ ในอนาคต อย่างไรก็ตามบริษัทฯ อาจพิจารณาการจ่ายเงินปันผลในอัตราที่แตกต่างไปจากนโยบายที่กำหนดไว้หรืองดจ่ายเงินปันผลตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ เห็นสมควร เมื่อคณะกรรมการบริษัทฯ มีมติเห็นชอบการจ่ายหรืองดจ่ายเงินปันผลประจำปีแล้วจะต้องนำเสนอขออนุมัติต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นต่อไป

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

เส้นทางบินสายใต้

ได้แก่ สิงคโปร์ จาการ์ตา เด็นปาซาร์ ปีนัง และกัวลาลัมเปอร์



2. การบริหารจัดการความเสี่ยง



บริษัทฯ มุ่งเสริมสร้างการบริหารความเสี่ยงให้เป็นส่วนหนึ่งของวัฒนธรรมองค์กรผ่านการกำหนดนโยบายการบริหารความเสี่ยงและขอบเขตความเสี่ยงที่ยอมรับได้ (Risk Appetite) เพื่อให้ธุรกิจเติบโตและสร้างผลตอบแทนอย่างยั่งยืนในระยะยาวให้แก่ผู้มีส่วนได้เสีย โดยได้กำหนดยุทธศาสตร์การบริหารความเสี่ยงด้านต่าง ๆ ที่สอดคล้องกับแนวทางและหลักปฏิบัติสากล COSO (The Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission) เน้นการบูรณาการร่วมกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนปี 2560 (Thai Corporate Governance Code for Listed Companies 2017) มีการเชื่อมโยงนโยบายกฎระเบียบและมาตรฐานในการปฏิบัติงานของบริษัทฯ ครอบคลุมด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Good Governance) การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน (Risk Management and Internal Control) และการกำกับดูแลการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามกฎหมาย กฎระเบียบ (Compliance) ภายใต้โครงสร้างการบริหารความเสี่ยงซึ่งกำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบไว้อย่างชัดเจน รวมทั้งมีหน่วยงานบริหารความเสี่ยงที่ทำหน้าที่ควบคุมดูแลความเสี่ยง โดยบริษัทฯ ได้จัดให้มีนโยบาย กระบวนการ รวมถึงระบบการควบคุมติดตามและรายงานระดับความเสี่ยง ตลอดจนการแบ่งแยกหน้าที่ความรับผิดชอบและสายการรายงานอย่างชัดเจน ซึ่งบริษัทฯ ได้คำนึงถึงปัจจัยเสี่ยงที่มีผลกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ ดังนี้

โครงสร้างการบริหารความเสี่ยง

บริษัทฯ มีระบบการบริหารจัดการความเสี่ยงผ่านคณะกรรมการต่าง ๆ ในบริษัทฯ ซึ่งสอดคล้องกับการดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการ และเพื่อให้องค์กรบรรลุเป้าหมายที่วางไว้ โดยหน้าที่การบริหารความเสี่ยงในการปฏิบัติงานถือเป็นความรับผิดชอบของทุกหน่วยงานภายใต้การกำกับดูแลของผู้บริหารและจัดการความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้

เครื่องมือที่ใช้ในการบริหารความเสี่ยง

บริษัทฯ ได้ศึกษาและนำเครื่องมือต่าง ๆ มาประยุกต์ใช้ อาทิ การกำหนดระดับความเสี่ยงที่องค์กรยอมรับได้ (Risk Appetite) การประเมิน และการติดตามการบริหารความเสี่ยงผ่านแผนบริหารความเสี่ยง (Mitigation Plan) และดัชนีชี้วัดความเสี่ยงที่สำคัญ (Key Risk Indicator: KRI)

วัฒนธรรมในการบริหารความเสี่ยง

บริษัทฯ มุ่งเน้นเสริมสร้างการจัดสรรทรัพยากรและให้การสนับสนุนการบริหารความเสี่ยงให้เป็นส่วนหนึ่งของวัฒนธรรมองค์กรในด้านต่าง ๆ อย่างเหมาะสม โดยได้มีการจัดอบรมหลักสูตรการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน เพื่อส่งเสริมการบริหารจัดการความเสี่ยงให้มีประสิทธิผล มีการสื่อสารและเผยแพร่คู่มือบริหารความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กรทางเว็บไซต์ สำรวจความรู้ ความเข้าใจของบุคลากร เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพของการบริหารความเสี่ยงองค์กรอย่างต่อเนื่อง

1. ความเสี่ยงต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ

ปัจจัยความเสี่ยงบริษัทฯ ได้ประเมินสถานการณ์ทั้งปัจจัยภายในและภายนอกที่ส่งผลกระทบต่อเป้าหมายและผลการดำเนินงาน ทำให้เกิดความไม่แน่นอนในการดำเนินธุรกิจ บริษัทฯ จึงต้องมีกระบวนการบริหารจัดการเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและเสริมสร้างความแข็งแกร่งให้สามารถแข่งขันในสถานการณ์ต่าง ๆ โดยบริษัทฯ ได้แบ่งความเสี่ยงต่อการดำเนินธุรกิจ ดังนี้

ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์

1. ความเสี่ยงด้านการสร้างคุณค่าหลักและวัฒนธรรมองค์กร

จากสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลง อันเนื่องมาจากปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอก ส่งผลให้บริษัทฯ ปรับรูปแบบการดำเนินธุรกิจ ปรับโครงสร้าง ลดขนาดองค์กร ปรับเปลี่ยนสภาพการจ้างและโครงสร้างค่าตอบแทนบุคลากร เพื่อพร้อมรับกับรูปแบบการทำงานใหม่ ทั้งนี้ บุคลากรเป็นปัจจัยสำคัญที่จะทำให้บริษัทฯ สามารถบรรลุวิสัยทัศน์และพันธกิจขององค์กร

บริษัทฯ มุ่งเน้นผลักดันให้บุคลากรมีพฤติกรรมที่สอดคล้องกับคุณค่าหลักขององค์กร (Core Values) โดยผู้บริหารได้ส่งเสริมสนับสนุนวัฒนธรรมบริษัทฯ ที่มุ่งเน้นความโปร่งใส ร่วมมือ ซื่อตรง (Integrity for Trust) เป็นตัวอย่างที่ดี (Role Model) นำไปประยุกต์ใช้ในการปฏิบัติหน้าที่ประจำวันและการปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม เพื่อจำกัดความเสียหายอันเกิดจากพฤติกรรมที่ไม่พึงประสงค์ ลดความเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อชื่อเสียงและภาพลักษณ์ที่ดี และผลักดันให้พนักงานเข้มแข็งเป็นหนึ่งเดียวพร้อมรับกับการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น เพื่อนำไปสู่การเปลี่ยนผ่านวัฒนธรรมใหม่ขององค์กร

2. ความเสี่ยงด้านการกำกับดูแลนโยบายของบริษัทย่อย

บริษัทฯ ได้มีการลงทุนในบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง เพื่อรองรับกลยุทธ์และสนับสนุนกิจการของบริษัทฯ มุ่งเน้นการสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืน โดยบริษัทฯ ได้มีการกำกับดูแล ให้นโยบาย และแนวทางในการดำเนินงานเพื่อให้สอดคล้องและสนับสนุนตามกลยุทธ์ที่บริษัทฯ กำหนด

บริษัทฯ ได้กำหนดหลักเกณฑ์การแต่งตั้งผู้แทน คู่มือการปฏิบัติหน้าที่และสิทธิประโยชน์ของกรรมการผู้แทนและผู้ปฏิบัติหน้าที่ที่ 2 เพื่อเป็นแนวทางในการบริหารบริษัทย่อย ติดตามกำกับดูแล และวิเคราะห์กลยุทธ์และแผนธุรกิจ เพื่อให้การลงทุนเป็นไปตามกรอบกลยุทธ์ของบริษัทแม่ และให้มั่นใจว่าเงินลงทุนของบริษัทฯ เกิดประโยชน์และมีประสิทธิภาพสูงสุด รวมทั้งมีการปรับปรุงผลการดำเนินงานและทบทวนแผนกลยุทธ์เป็นประจำทุกปี

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ปรับโครงสร้างการดำเนินธุรกิจโดยการบูรณาการร่วมกันระหว่างการบินไทยกับสายการบินไทยสมายล์ในทุกมิติ เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการดำเนินธุรกิจ ยกระดับขีดความสามารถและการแข่งขันของการบินไทยในการหารายได้ การจัดการต้นทุน การปฏิบัติการบิน ประสบการณ์ลูกค้า การจัดการองค์กรและทรัพยากรบุคคล โดยมุ่งเน้นให้เกิดกระบวนการทำงานที่เชื่อมโยงเป็นหนึ่งเดียวกัน

ความเสี่ยงด้านปฏิบัติการ

3. ความเสี่ยงด้าน Operation Disruption

ภายใต้การฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ประกอบกับภาครัฐให้การสนับสนุนเพื่อเป็นการกระตุ้นการท่องเที่ยวของประเทศไทย จึงทำให้มีความต้องการเดินทางเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว บริษัทฯ จึงต้องมีการดำเนินการและวางแผนด้านความพร้อมของอากาศยานให้เพียงพอต่อการกลับมาของความต้องการในการเดินทาง และยังสามารถรักษามาตรฐานความปลอดภัยด้านการบินในระดับสูง แม้ว่าบริษัทฯ จะต้องเผชิญกับข้อจำกัดและอุปสรรคหลากหลายประการ อาทิ ชิ้นส่วนอะไหล่เครื่องบินที่เกิดการขาดแคลนในระดับอุตสาหกรรมการบิน จำนวนพนักงานบริการภาคพื้นไม่เพียงพอต่อการเพิ่มขึ้นของเที่ยวบิน เพื่อเป็นการลดผลกระทบดังกล่าว บริษัทฯ จึงปรับปรุงระเบียบว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุ เพื่อลดขั้นตอนกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างให้มีความคล่องตัวและลดระยะเวลาในการดำเนินการ

นำแผนบริหารการจัดการเครื่องบินและแผนการบินเข้ามาบูรณาการ การปรับค่าตอบแทนในการจ้างแรงงาน การจัดหาและซ่อมแซมอุปกรณ์ รวมถึงการเช่าระยะสั้น โดยบริษัทฯ มุ่งเน้นการบริการได้ตามมาตรฐานระดับสากล และสามารถมอบประสบการณ์ที่ดีให้กับลูกค้าเป็นสำคัญ

4. ความเสี่ยงด้านความปลอดภัยทางไซเบอร์ (Cyber Security)

บทบาทของเทคโนโลยีและระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมีความสำคัญมากขึ้นในการขับเคลื่อนธุรกิจต่าง ๆ และยังเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญที่ช่วยเสริมสร้างประสิทธิภาพในกระบวนการทำงานให้รองรับกลยุทธ์ของธุรกิจ ช่วยลดต้นทุนและเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน เพิ่มความคล่องตัวในการดำเนินธุรกิจ และขยายการพัฒนาระบบนิเวศด้านเทคโนโลยี (Tech Ecosystem) ดังนั้น จากการทำธุรกิจที่มีการพึ่งพาเทคโนโลยีที่มากขึ้นและวิวัฒนาการด้านภัยคุกคามทางไซเบอร์ที่เพิ่มขึ้นอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ อาจส่งผลกระทบที่มีความรุนแรงทางด้านการดำเนินงาน การสูญหายหรือการรั่วไหลของข้อมูลที่สำคัญของบริษัทฯ รวมถึงข้อมูลส่วนบุคคลของลูกค้า คู่ค้า และพนักงาน โดยความเสียหายเหล่านี้อาจส่งผลกระทบต่อชื่อเสียงและความน่าเชื่อถือของบริษัทฯ และอาจยังมีผลกระทบที่เป็นตัวเงินที่มาจากการถูกเรียกค่าไถ่ ค่าปรับจากการถูกฟ้องร้อง หรือการสูญเสียรายได้หรือกำไร

บริษัทฯ ตระหนักถึงความร้ายแรงต่อผลกระทบจากภัยคุกคามไซเบอร์จึงได้มีการวางมาตรการบริหารความเสี่ยงในระดับองค์กรและมีการพัฒนาระบบเทคโนโลยีอย่างต่อเนื่อง อาทิ การตรวจสอบหาช่องโหว่ (Vulnerability Assessment) ของเว็บแอปพลิเคชัน เครือข่ายและอุปกรณ์ปลายทาง (Endpoint) การจัดหาเครื่องมือในการตรวจสอบเครือข่ายและอุปกรณ์ปลายทาง (Endpoint) เพื่อตรวจจับการละเมิดความปลอดภัยที่ไม่รู้จัก (Unknown) การฝึกอบรมเรื่องความปลอดภัยทางไซเบอร์ (Cyber Security Awareness) ให้กับพนักงานทั้งบริษัทฯ และวัดผลสำรวจการเปิดอีเมลหลอกลวง (Phishing Mail) ของพนักงาน

ความเสี่ยงทางการเงิน

5. ความเสี่ยงด้านผลการดำเนินงานไม่เป็นไปตามเป้าหมาย

ธุรกิจการบินประสบกับปัญหาด้านลบหลายปัจจัย ทั้งการชะลอตัวของเศรษฐกิจโลก ภาวะสงคราม การเกิดโรคระบาด และการผันผวนของราคาน้ำมัน หลังจากสถานการณ์การฟื้นตัวของภาคการท่องเที่ยว สายการบินต่าง ๆ เริ่มทยอยเปิดปฏิบัติการบินเต็มรูปแบบเพื่อรักษาเส้นทางบินเดิมที่มีอยู่ หรือทำการเปิดเส้นทางบินใหม่ที่เห็นว่ามีศักยภาพเพื่อรองรับกับความต้องการผู้โดยสารที่เพิ่มมากขึ้น

บริษัทฯ ตระหนักถึงปัจจัยที่ส่งผลกระทบโดยตรงต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ จึงได้มีแนวทางในการเพิ่มช่องทางการหารายได้ อาทิ แนวทางการสร้างแรงจูงใจกับตัวแทนจำหน่ายและแนวทางการสร้างแรงจูงใจการซื้อผ่านเว็บไซต์โดยมีการพัฒนาระบบเพื่อเพิ่มช่องทางการชำระเงินที่หลากหลาย การสนับสนุนการขายด้วยโปรแกรม Hit & Run ในช่วงนอกฤดูท่องเที่ยว (Low Season) การเปิดใช้ระบบ Cash Plus Miles แนวทางการพัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการของบริษัทฯ เพื่อสร้างความพึงพอใจสูงสุดให้กับผู้โดยสาร โดยมีโครงการ





Taste of Thai Tales แนวทางการพัฒนาระบบสื่อสาระบันเทิงบนเครื่องบิน (Inflight Entertainment: IFE) การจัดแพ็คเกจการท่องเที่ยว (Package Tour) ตามความต้องการของผู้โดยสาร แนวทางการวางแผนเส้นทางบิน โดยเพิ่มเที่ยวบินในเส้นทางบินที่มีศักยภาพ และลดเส้นทางบินที่ความต้องการของผู้โดยสารไม่เป็นไปตามคาดการณ์ รวมถึงมีแนวทางในการหารายได้เสริมอื่น อาทิ การบริการเช่าเหมาลำทั้งในส่วนของผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า การขายสินค้า THAIShop และมีการปรับกลยุทธ์การดำเนินงานด้วยการลดค่าใช้จ่าย โดยควบคุมค่าใช้จ่ายตามกรอบงบประมาณที่วางไว้ รวมถึงการบริหารต้นทุนเพื่อสร้างสภาพคล่องของกระแสเงินสด โดยผลประกอบการในปี 2566 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรสุทธิ 28,123 ล้านบาท โดยมี EBITDA หลังหักเงินสดจ่ายหนี้สินตามเงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน รวมค่าเช่าเครื่องบินที่คำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour) เป็นกำไรจำนวน 42,875 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 มีเงินสดคงเหลือจำนวน 52,939 ล้านบาท ส่วนของผู้ถือหุ้นติดลบ 43,142 ล้านบาท

6. ความเสี่ยงจากการผันผวนของราคาน้ำมัน

ในการดำเนินธุรกิจการบิน ค่าใช้จ่ายด้านน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นค่าใช้จ่ายหลักที่มีความสำคัญ เนื่องจากหากราคาน้ำมันอากาศยานมีความผันผวน ไม่ว่าทั้งด้านการปรับราคาขึ้นหรือปรับลดราคาลงจะส่งผลกระทบโดยตรงต่อผลการดำเนินงานของบริษัทฯ อย่างมีนัยสำคัญ

บริษัทฯ จึงได้มีมาตรการป้องกันและลดผลกระทบที่เกิดขึ้นโดยการเรียกเก็บเงินชดเชยค่าน้ำมันอากาศยานผ่านทางค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมัน (Fuel Surcharge) และการจัดซื้อน้ำมันส่วนเกินจากสัญญาด้วยราคาน้ำมันเดือนถัดไป

7. ความเสี่ยงจากการผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน

ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเป็นสิ่งที่ยากต่อการคาดเดาเนื่องจากมีปัจจัยต่าง ๆ ที่ส่งผลกระทบต่อการเคลื่อนไหวของอัตราแลกเปลี่ยน อาทิ ปัจจัยพื้นฐานทางเศรษฐกิจในประเทศ นโยบายการเงินการคลัง ภาวะเศรษฐกิจโลก เสถียรภาพทางการเมือง การคาดการณ์ การเก็งกำไร และข่าวต่าง ๆ

เนื่องจากบริษัทฯ มีรายได้และค่าใช้จ่ายเป็นเงินตราต่างประเทศหลายสกุลเงิน จึงได้ดำเนินการบริหารความเสี่ยงอันเนื่องจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนให้มีประสิทธิภาพ โดยบริหารภายใต้นโยบายการบริหารความเสี่ยงแบบธรรมชาติ (Natural Hedging) มีการจัดให้รายจ่ายเป็นสกุลเงินเดียวกับรายรับให้มากที่สุด รวมทั้งมีการบริหารเงินสดส่วนเกิน (Surplus) ในสกุลเงินรอง และแปลงเป็นสกุลเงินหลัก (THB, USD, EUR, JPY, GBP) ให้สอดคล้องกับค่าใช้จ่ายในแต่ละช่วงเวลา โดยเฉพาะอย่างยิ่ง USD ซึ่งเป็นสกุลเงินที่เป็นค่าใช้จ่ายหลักของบริษัทฯ

ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติตามกฎระเบียบ

8. ความเสี่ยงจากการปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบต่าง ๆ

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจการบินมีความเกี่ยวข้องกับกฎหมายภายในประเทศและกฎหมายต่างประเทศ ระเบียบ ข้อบังคับใช้จากหน่วยงานกำกับดูแลจากภายนอก อาทิ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) (Civil Aviation Authority of Thailand: CAAT) องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) หน่วยงานควบคุมความปลอดภัยด้านการบินของยุโรป (European Union Aviation Safety Agency: EASA)

สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association: IATA) หน่วยงานกำกับดูแลด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก รวมถึงกฎหมายภายในประเทศ อาทิ พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 (PDPA) กฎหมายแรงงาน และกฎระเบียบ ข้อกำหนด หลักปฏิบัติต่าง ๆ ของบริษัทฯ บริษัทฯ มีนโยบายในการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามกฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง และมีการเตรียมความพร้อมรับมือกับกฎระเบียบใหม่ รวมทั้งศึกษาผลกระทบ ข้อดี ข้อเสียของกฎเกณฑ์ต่าง ๆ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่บริษัทฯ และผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วน

เพื่อให้การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ดำเนินไปด้วยความถูกต้องสอดคล้องกับกฎหมาย กฎระเบียบ บริษัทฯ ได้มีการประกาศนโยบาย **“การกำกับดูแลการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์”** เพื่อให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานยึดมั่นเป็นหลักการในการปฏิบัติหน้าที่ให้สอดคล้องกับกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง โดยมีการทบทวนอย่างสม่ำเสมอเพื่อให้เป็นไปในทิศทางเดียวกันกับแนวทางในการดำเนินธุรกิจ การดำเนินงาน และกฎหมายที่เปลี่ยนแปลงไป มีกระบวนการกำกับดูแลการปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบ โดยฝ่ายกฎหมายและกฎระเบียบองค์กร เพื่อลดความเสี่ยงจากการปฏิบัติงานที่ไม่สอดคล้องกับกฎหมาย และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง มีการสื่อสารทางช่องทางของบริษัทฯ รวมถึงการจัดหลักสูตรการกำกับดูแลกิจการที่ดี หลักสูตรฝึกอบรม Personal Data Protection Act B.E.2562 (2019): PDPA หลักสูตรกฎระเบียบของสหภาพยุโรปว่าด้วยการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล (GDPR)

9. ความเสี่ยงจากการไม่สามารถปฏิบัติได้ตามเงื่อนไขของแผนฟื้นฟูกิจการ

บริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามแผนฟื้นฟูกิจการและแผนปฏิรูปธุรกิจเพื่อให้การฟื้นฟูกิจการสำเร็จลุล่วงไปได้ ที่ผ่านมาในปี 2566 บริษัทฯ สามารถดำเนินการชำระหนี้ได้ตามกำหนดและไม่มีการผิดนัดชำระหนี้ โดยบริษัทฯ มีกระบวนการบริหารจัดการด้านการเตรียมความพร้อมทางการเงิน เพื่อให้มีกระแสเงินสดเพียงพอที่จะจ่ายชำระหนี้ในแต่ละช่วงเวลา และประสานติดต่อกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับเจ้าหนี้เพื่อลดผลกระทบที่จะเกิดข้อผิดพลาดขึ้น โดยมีการรายงานสถานการณ์ต่อผู้บริหารระดับสูงอย่างต่อเนื่อง

ทั้งนี้ แผนฟื้นฟูกิจการกำหนดเงื่อนไขผลสำเร็จของแผนไว้ดังนี้ 1) การจดทะเบียนเพิ่มทุนได้ตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในแผนข้อ 5.6 และ 2) ดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการโดยไม่เกิดเหตุผิดนัดตามข้อ 5.12 และ 3) มีกำไรก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย (EBITDA) จากการดำเนินงานหลังหักเงินสดจ่ายหนี้สินตามสัญญาเช่าเครื่องบินไม่น้อยกว่า 20,000 ล้านบาท ในรอบ 12 เดือนก่อนหน้าที่จะรายงานศาลถึงผลสำเร็จของการฟื้นฟูกิจการ และส่วนของผู้ถือหุ้นในงบการเงินเป็นบวก และ 4) มีการแต่งตั้งกรรมการใหม่ ตามที่มีการเปลี่ยนแปลงผู้ถือหุ้นตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในข้อ 5.6.8

2. ความเสี่ยงต่อการลงทุนของผู้ถือหลักทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 กระทรวงการคลังถือหุ้นในบริษัทฯ ร้อยละ 47.86 ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของบริษัทฯ จึงทำให้กระทรวงการคลังสามารถควบคุมมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นได้เกือบทั้งหมด ไม่ว่าจะเป็นเรื่องการแต่งตั้งกรรมการหรือการขอมติในเรื่องอื่นที่ต้องใช้เสียงส่วนใหญ่ของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ยกเว้นเรื่องที่กฎหมายหรือข้อบังคับบริษัทฯ กำหนดให้ต้องได้รับเสียง 3 ใน 4 ของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ดังนั้น ผู้ถือหุ้นรายอื่นจึงอาจไม่สามารถรวบรวมคะแนนเสียงเพื่อตรวจสอบและถ่วงดุลเรื่องที่ผู้ถือหุ้นใหญ่เสนอได้

ปัจจุบัน บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจภายใต้แผนฟื้นฟูกิจการฉบับที่ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งเห็นชอบการขอแก้ไขแผนเมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565

3. ความเสี่ยงต่อการลงทุนในหลักทรัพย์ต่างประเทศ

บริษัทฯ ไม่มีการลงทุนในหลักทรัพย์ต่างประเทศ

3. การขับเคลื่อนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน



3.1 นโยบายและเป้าหมายการจัดการด้านความยั่งยืน

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้จัดทำนโยบายบริหารจัดการความยั่งยืนของบริษัทฯ เพื่อเป็นแนวปฏิบัติที่ขับเคลื่อนธุรกิจของบริษัทฯ สร้างคุณค่าให้กับสังคมและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งผู้มีส่วนได้เสียด้วยความมุ่งมั่นในการสร้างการมีส่วนร่วมและความเชื่อมั่น บริษัทฯ ปฏิบัติตามหลักเศรษฐกิจหมุนเวียน (Circular Economy) และแนวคิดการสร้างคุณค่า (Value Creation) ผ่านการดำเนินงานที่เป็นเลิศ โปร่งใส ให้ความสำคัญต่อการพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีอย่างต่อเนื่อง เน้นความมีส่วนร่วมและยั่งยืนในทุกกิจกรรมของบริษัทฯ โดยมีแนวคิดเพื่อการขับเคลื่อนกลยุทธ์การพัฒนาอย่างยั่งยืน ดังนี้

FROM PURPLE TO PURPOSE

ดำเนินธุรกิจเพื่อทุกชีวิตอย่างมีเป้าหมาย ยกระดับมาตรฐานองค์กรในมิติด้านบรรษัทภิบาล มุ่งเน้นการกำกับดูแลกิจการด้วยความซื่อสัตย์และโปร่งใส ปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียอย่างเท่าเทียม ร่วมผลักดันและขับเคลื่อนการพัฒนาอย่างยั่งยืนของชุมชนและสังคมแวดล้อม

FROM PLANE TO PLANET

พัฒนานวัตกรรม ปรับปรุงกระบวนการในการส่งมอบผลิตภัณฑ์และบริการที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพิ่มประสิทธิภาพการจัดการขยะและของเสียที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ เพื่อลดปริมาณการปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจก โดยการใช้วัสดุชีวภาพหมุนเวียน ลดการใช้ทรัพยากรและการนำกลับมาใช้ใหม่ รวมถึงนำกลับมาพัฒนาเข้าสู่กระบวนการใช้ประโยชน์ใหม่ หรือต่อยอดแปรรูปเป็นผลิตภัณฑ์ที่นำกลับเข้าสู่ห่วงโซ่คุณค่าที่นำมาใช้ประโยชน์ได้ใหม่ สนับสนุนและส่งเสริมการพัฒนาประสิทธิภาพการใช้ทรัพยากรธรรมชาติในรูปแบบต่าง ๆ รวมถึงฟื้นฟูสภาพแวดล้อมและระบบนิเวศ

FROM WASTE TO WEALTH

สร้างกำไรทางธุรกิจและส่งต่อผลตอบแทนที่เหมาะสมอย่างยั่งยืนแก่ผู้มีส่วนได้เสีย พัฒนาทรัพยากรที่ใช้แล้วและเสื่อมสภาพเพื่อต่อยอดโอกาสในการเติบโตทางเศรษฐกิจร่วมกับชุมชนและสังคมแวดล้อม ส่งเสริมการเข้าถึงโอกาสแก่ผู้ด้อยโอกาสเพื่อสร้างความมั่งคั่งอย่างยั่งยืนและการเติบโตเคียงข้างกัน โดยมีเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน คือ

1. การปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ (Net Zero Emission 2050) มุ่งสู่เป้าหมายการปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ภายในปี 2593
2. เป็นบริษัทจดทะเบียนที่ดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน โดยคำนึงถึงสิ่งแวดล้อม สังคม และบรรษัทภิบาล ผ่านการประเมินหุ้นยั่งยืน SET ESG Rating
3. สร้างและส่งต่อโอกาสเพื่อสร้างความมั่งคั่งอย่างยั่งยืนแก่ผู้มีส่วนได้เสียและสังคมแวดล้อม

บริษัทฯ ได้มีการดำเนินการกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาอย่างยั่งยืน และแนวทางดำเนินการต่าง ๆ ที่สอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนภายใต้บริบท UN SDGs

เป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน ภายใต้บริบทองค์การสหประชาชาติ (United Nations Sustainable Development Goals: UN SDGs)



แนวทางการดำเนินยุทธศาสตร์การพัฒนาอย่างยั่งยืน 4C

COMPLY

ปฏิบัติตามกฎหมาย ความตกลง ระเบียบข้อปฏิบัติด้านต่าง ๆ ในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ อาทิ ด้านการบิน ด้านสิ่งแวดล้อม ด้านการคุ้มครองแรงงานและธรรมาภิบาล

CONTRIBUTE

สนับสนุน ผลักดัน ขับเคลื่อนโครงการและกิจกรรมด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืนกับหน่วยงาน องค์กร ชุมชนและภาคสังคม ทั้งในรูปแบบแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ ประสบการณ์ เงินลงทุน การใช้ทรัพยากรด้านต่าง ๆ ขององค์กร รวมถึงบุคลากร

COLLABORATE

พัฒนาความร่วมมือกับคู่ค้า พันธมิตร หน่วยงาน องค์กร ชุมชน ตลอดจนภาคสังคมในการร่วมกันพัฒนาแนวทางการดำเนินการ เพื่อสร้างคุณค่าเพิ่มและการพัฒนาอย่างยั่งยืนในด้านต่าง ๆ อาทิ ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ นวัตกรรม เศรษฐกิจ ฯลฯ

CREATE

ริเริ่มโครงการเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืนในด้านต่าง ๆ จากภายในองค์กรอย่างมีเป้าหมายและแผนการดำเนินงานที่ชัดเจนในทุก ๆ มิติ



แนวปฏิบัติด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืนต่อผู้มีส่วนได้เสีย

ผู้มีส่วนได้เสีย	ความคาดหวัง	ความรับผิดชอบหลักของบริษัทฯ
ผู้ถือหุ้น/เจ้าหนี้	• ผลตอบแทน/การชำระหนี้ตามกำหนด • ธรรมาภิบาลองค์กร	• สื่อสาร แลกเปลี่ยน และให้ข้อมูลการดำเนินงานขององค์กรอย่างสม่ำเสมอด้วยความโปร่งใส • ดำเนินการด้วยความซื่อสัตย์ สุจริต มีความโปร่งใส โดยคำนึงถึงเป้าหมายและการสร้างผลกำไรอย่างยั่งยืนเป็นสำคัญ
พนักงาน	• ผลตอบแทนการทำงานที่เหมาะสม • การปฏิบัติที่เป็นธรรมและเท่าเทียม • ธรรมาภิบาลองค์กร	• นำเสนอผลตอบแทนที่เหมาะสม • ปฏิบัติอย่างเป็นธรรมและเท่าเทียม • สื่อสาร แลกเปลี่ยน และให้ข้อมูลการดำเนินงานขององค์กรอย่างสม่ำเสมอด้วยความโปร่งใส
ลูกค้า	• คุณภาพสินค้าและบริการ • ความคุ้มค่าของสินค้าและบริการ • ความสะดวกสบายในการรับบริการ	• ส่งมอบผลิตภัณฑ์และบริการที่คุ้มค่าต่อราคาที่จ่าย • พัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการอย่างต่อเนื่อง สม่ำเสมอ โดยมีลูกค้าเป็นศูนย์กลาง
คู่ค้า	• ผลประโยชน์ต่างตอบแทนที่เป็นธรรมต่อทั้งสองฝ่าย • กระบวนการคัดเลือกและแข่งขันที่เป็นธรรมและเท่าเทียม	• ดำเนินการด้วยความซื่อสัตย์ สุจริต และโปร่งใส • ปฏิบัติต่อคู่ค้าอย่างเป็นธรรมและเท่าเทียม • สื่อสาร แลกเปลี่ยน และให้ข้อมูลการดำเนินงานขององค์กรอย่างสม่ำเสมอด้วยความโปร่งใส
อุตสาหกรรม/หน่วยงานกำกับดูแล	• การปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ คู่มือข้อกำหนด • ความร่วมมือระหว่างสมาชิกในอุตสาหกรรม	• ปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง • ให้ความร่วมมือในการดำเนินการตามมาตรฐานอุตสาหกรรมและธุรกิจ
ชุมชน	• ผลกระทบที่มีต่อสิ่งแวดล้อม วิถีชีวิตของคนในชุมชน • โอกาสและความยั่งยืนทางเศรษฐกิจ	• พัฒนาและส่งมอบโอกาสด้านเศรษฐกิจและความยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อม • หลีกเลี่ยงกิจกรรมที่อาจส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาอย่างยั่งยืนในมิติสิ่งแวดล้อม

เป้าหมาย : ลดปัญหาโลกร้อนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงภูมิอากาศ (Climate Change) และสร้างความยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อม

กลยุทธ์	รายละเอียด	ผู้มีส่วนได้เสีย
การลดการปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจก	• ดำเนินธุรกิจอย่างมีความรับผิดชอบต่อความเปลี่ยนแปลงทางสภาพภูมิอากาศ • บริหารจัดการการปล่อยก๊าซเรือนกระจก • จัดการความเสี่ยงต่าง ๆ ที่ส่งผลต่อสภาพภูมิอากาศ • ส่งเสริมการใช้พลังงานสะอาดหรือพลังงานทดแทน	• พนักงาน ลูกค้า คู่ค้า หน่วยงานกำกับดูแล ชุมชน
การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและความหลากหลายทางชีวภาพ	• รณรงค์การใช้วัตถุดิบหมุนเวียนทางชีวภาพในการผลิตสินค้าและบริการของบริษัทฯ • ลดปริมาณของเสียและขยะ ด้วยการจำแนกขยะ การนำกลับมาใช้ซ้ำตามหลักเศรษฐกิจหมุนเวียน และการเพิ่มมูลค่า • ส่งเสริมกิจกรรมและโครงการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมเพื่ออนุรักษ์ความหลากหลายทางชีวภาพ • ให้ความร่วมมือในระดับสากลเพื่อกำจัดการค้าชิ้นส่วนสัตว์ป่าและสัตว์ทะเลในเส้นทางบิน ของบริษัทฯ	• คู่ค้า หน่วยงานกำกับดูแล ชุมชน

กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาอย่างยั่งยืนในมิติสังคม

เป้าหมาย : สร้างความเท่าเทียมกับผู้มีส่วนได้เสีย รวมทั้งมีความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

กลยุทธ์	รายละเอียด	ผู้มีส่วนได้เสีย
การสร้างความเท่าเทียมในสิทธิมนุษยชน	• ดำเนินธุรกิจอย่างเคารพสิทธิมนุษยชน ปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียอย่างมีความรับผิดชอบและเป็นธรรม • คำนึงถึงความปลอดภัยและสุขภาพของผู้โดยสารและพนักงาน • ปกป้องข้อมูลส่วนบุคคลของผู้โดยสารและพนักงาน • ความเท่าเทียมในการจัดการและสนับสนุนพนักงานโดยไม่คำนึงถึงเพศ ศาสนา ส่วนสูง น้ำหนัก และคุณสมบัติอื่น ๆ ที่แสดงถึงการเลือกปฏิบัติ	• พนักงาน ลูกค้า คู่ค้า
การบริหารจัดการทุนมนุษย์	• การวางแผนและพัฒนาทักษะและความรู้ของพนักงาน การจัดการประสิทธิภาพในการทำงาน และการสนับสนุนความพร้อมในการปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพ	• พนักงาน

เป้าหมาย : สร้างความเท่าเทียมกับผู้มีส่วนได้เสีย รวมทั้งมีความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

กลยุทธ์	รายละเอียด	ผู้มีส่วนได้เสีย
การพัฒนาชุมชนและสังคม	• สนับสนุนการศึกษาและการอบรมให้กับชุมชน การพัฒนาศักยภาพท้องถิ่น โครงการพัฒนาสังคมที่สร้างสรรค์ กิจกรรมทางศิลปะและวัฒนธรรม ร่วมมือกับภาครัฐและองค์กรเอกชนในการสนับสนุนโครงการพัฒนาสังคมและสิ่งแวดล้อมที่สร้างความยั่งยืน	• พนักงาน ลูกค้า คู่ค้า หน่วยงานกำกับดูแล ชุมชน
การบริหารจัดการคู่ค้าและการจัดซื้อจัดจ้างอย่างมีความรับผิดชอบ	• การบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานอย่างยั่งยืน การพัฒนาศักยภาพในการเติบโตและแข่งขันได้ในระยะยาวของคู่ค้า เพื่อให้แน่ใจว่าคู่ค้าดำเนินการอย่างมีความรับผิดชอบและมีธรรมาภิบาล การดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างอย่างเป็นธรรมและชัดเจน	• พนักงาน คู่ค้า

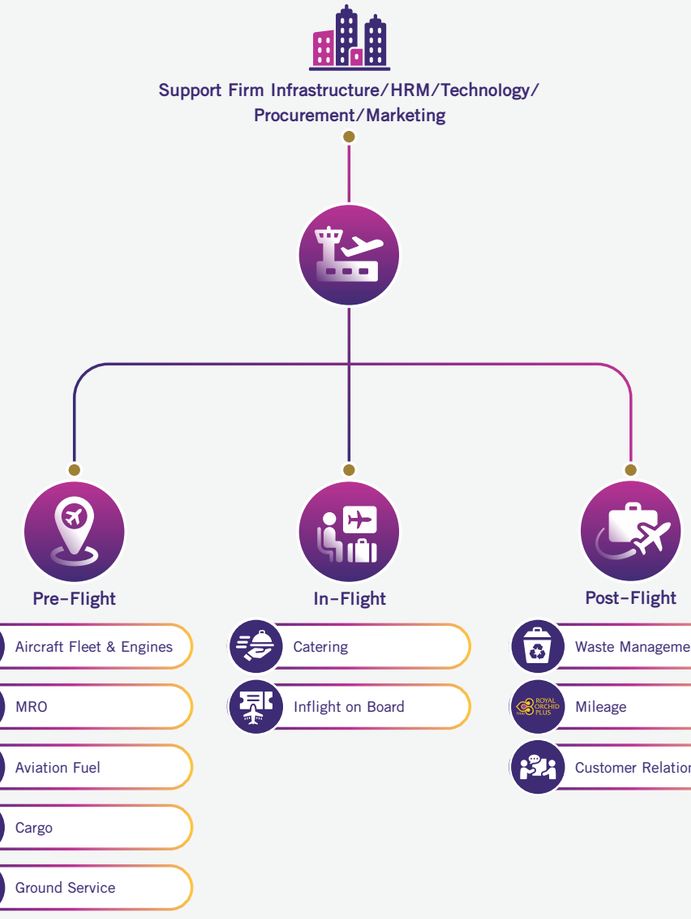
กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาอย่างยั่งยืนในมิติการกำกับดูแลกิจการที่ดี

เป้าหมาย : เป็นองค์กรที่มีการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพและโปร่งใส

กลยุทธ์	รายละเอียด	ผู้มีส่วนได้เสีย
กำกับการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์องค์กร	• การบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพและโปร่งใส ภายใต้หลักธรรมาภิบาล ให้ความสำคัญกับผู้ถือหุ้น รวมถึงผู้ลงทุน กรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน ลูกค้าและสังคม ผ่านกระบวนการและโครงสร้างในการตัดสินใจ มีการกำหนดนโยบายและกฎระเบียบ การควบคุมภายในและการติดตามผลการดำเนินงานขององค์กร รณรงค์การใช้วัตถุดิบหมุนเวียนทางชีวภาพในการผลิตสินค้าและบริการของบริษัทฯ	• ผู้ถือหุ้น พนักงาน ลูกค้า คู่ค้า หน่วยงานกำกับดูแล
การบริหารความเสี่ยงและการตอบสนองต่อภาวะวิกฤต	• ดำเนินการวิเคราะห์ความเสี่ยงอย่างสม่ำเสมอภายในองค์กร และปรับปรุงมาตรการตามผลการวิเคราะห์ สร้างระบบและขั้นตอนพื้นฐานสำหรับการตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉิน และดำเนินการฝึกซ้อมเป็นประจำเพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับเหตุฉุกเฉินและลดผลกระทบต่อธุรกิจ รวมถึงป้องกันการเกิดซ้ำ สามารถตอบสนองอย่างถูกต้องในเวลาที่เหมาะสม	• ผู้ถือหุ้น พนักงาน ลูกค้า คู่ค้า
การปฏิบัติตามกฎระเบียบ	• ทำความเข้าใจ เคารพจุดมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ของกฎหมายและข้อบังคับ เพื่อปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับของแต่ละประเทศและภูมิภาค	• ผู้ถือหุ้น พนักงาน ลูกค้า คู่ค้า

3.2 การจัดการผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้เสียในห่วงโซ่คุณค่าทางธุรกิจ

3.2.1 ห่วงโซ่คุณค่าของธุรกิจ



บริษัทฯ มีกิจกรรมหลัก คือ การให้บริการขนส่งผู้โดยสาร สินค้า และไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศแบบครบวงจรทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ โดยมีกิจกรรมสนับสนุนที่มีการดำเนินการเป็นขั้นตอนและเชื่อมโยงกัน เพื่อก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มในการบริการของบริษัทฯ ดังนี้

การจัดซื้อจัดจ้าง

บริษัทฯ มีกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างแบบรวมศูนย์ด้วยการกำหนดกลยุทธ์การจัดซื้อตามหมวดหมู่ (Category-based Sourcing) รวมทั้งกำหนดขั้นตอนที่เหมาะสมและคล่องตัวมากขึ้น มีความโปร่งใสในกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง ประกาศใช้นโยบายการจัดซื้อจัดจ้างใหม่ที่ทำให้พนักงานมุ่งเน้นประโยชน์ขององค์กรในการเจรจาต่อรองซื้อขายเพื่อให้ได้ข้อเสนอที่ดีที่สุด รวมทั้งนำระบบดิจิทัลมาช่วยในการจัดเก็บข้อมูลการใช้จ่ายหรือการรวบรวมข้อมูลจากทุกแหล่ง รวมถึงแพลตฟอร์มที่เกี่ยวข้องมาเก็บไว้ในส่วนกลางเพียงที่เดียว ซึ่งจะเอื้อต่อการวิเคราะห์ข้อมูล ส่งผลให้บริษัทฯ สามารถกำหนดเป้าหมายเชิงกลยุทธ์เพื่อลดค่าใช้จ่ายได้อย่างเหมาะสม

การใช้ระบบดิจิทัล

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการพัฒนาธุรกิจ เทคโนโลยี และบุคลากรไปพร้อมกัน เพื่อความสำเร็จในการเปลี่ยนแปลงไปสู่องค์กรยุคดิจิทัล มีการปรับปรุงสถาปัตยกรรมเทคโนโลยีสารสนเทศองค์กร (Enterprise IT Architecture) เพื่อบูรณาการโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล แอปพลิเคชันสำหรับการบริหารทรัพยากรองค์กร (Enterprise Resource Planning: ERP) คุณภาพข้อมูล ฐานข้อมูลที่จำเป็นต่อการบริหารผลการปฏิบัติงาน ตลอดจนธรรมาภิบาลข้อมูล (Data Governance) และยกระดับความสามารถในการแข่งขัน ทั้งในมิติของความเป็นมิตรและการเข้าถึงกลุ่มลูกค้าเป้าหมาย เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการหารายได้ ความคล่องตัวและรวดเร็วในการดำเนินงาน รวมถึงการบริหารจัดการต้นทุนด้านดิจิทัล โดยมีเป้าหมายระยะยาวเพื่อการเปลี่ยนผ่านองค์กรไปสู่ความเป็นสายการบินดิจิทัล (Digital Airline) ที่มีเทคโนโลยีสารสนเทศเป็นหัวใจสำคัญในกระบวนการทำงาน

การบริหารทรัพยากรบุคคล

บริษัทฯ มีแนวทางในการสร้างความเป็นเลิศด้านทุนมนุษย์ พัฒนาศักยภาพและขีดความสามารถบุคลากรในทุกมิติอย่างต่อเนื่อง บูรณาการกระบวนการทำงานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผล และให้เกิดความคล่องตัว ลดระยะเวลาดำเนินการ ตอบสนองต่อการแข่งขันได้ในเวลาที่เหมาะสม ตลอดจนสร้างวัฒนธรรมการทำงานใหม่ให้มีความยืดหยุ่นในการปรับตัวรับความเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา

การบริหารองค์กร

บริษัทฯ ออกแบบโครงสร้างองค์กรในภาพรวมให้มีความเรียบง่าย และลดการทำงานที่ซ้ำซ้อนกัน ได้แก่

1. ธุรกิจหลักที่ขับเคลื่อนรายได้และมีประสิทธิภาพด้านต้นทุน
2. ส่วนงานสนับสนุนที่เอื้อต่อการควบคุมต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ
3. การฟื้นฟูองค์กรโดยการปรับปรุงและเปลี่ยนแปลงหน่วยธุรกิจเพื่อความเป็นเลิศในการดำเนินงาน

3.2.2 การวิเคราะห์ผู้มีส่วนได้เสียในห่วงโซ่คุณค่าของธุรกิจ

บริษัทฯ มุ่งมั่นสร้างการยอมรับจากผู้มีส่วนได้เสียเป็นสำคัญ เพื่อมุ่งสู่การเป็นสายการบินของประเทศที่มีการเติบโตอย่างยั่งยืน พร้อมกับการสร้างความมั่นคงให้แก่สังคม บริษัทฯ จึงให้ความสำคัญต่อกระบวนการสร้างการมีส่วนร่วมจากผู้มีส่วนได้เสียที่สำคัญทั้งหมด 6 กลุ่ม ได้แก่



กระบวนการดังกล่าวทำให้บริษัทฯ รับทราบถึงผลกระทบจากการดำเนินธุรกิจทั้งทางบวกและทางลบ ตลอดจนข้อกังวลและข้อคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย อันนำไปสู่การกำหนดแนวทางบรรเทาผลกระทบที่สามารถตอบสนองต่อความต้องการของผู้มีส่วนได้เสียแต่ละกลุ่มได้อย่างเหมาะสม รายละเอียดดังต่อไปนี้

ผู้มีส่วนได้เสีย	ช่องทางการติดต่อสื่อสารและความถี่	ความคาดหวังจากผู้มีส่วนได้เสีย	การตอบสนองต่อผู้มีส่วนได้เสีย
ผู้ถือหุ้น	• การประเมินคุณภาพการจัดประชุมสามัญผู้ถือหุ้น (AGM Checklist) • การเข้าประชุม/ประชุมทางโทรศัพท์ • การจัดกิจกรรมผู้บริหารพบนักลงทุนสถาบัน และนักวิเคราะห์หลักทรัพย์ (ประจำทุกไตรมาส) • การตอบข้อซักถามและให้ข้อมูลทางโทรศัพท์และทางอีเมล • การชี้แจงข้อมูลรายไตรมาส (ปีละ 4 ครั้ง)	• การพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่ทันสมัยด้วยมาตรฐานคุณภาพระดับสากล • การส่งเสริมอุตสาหกรรมด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการบินตามนโยบายของรัฐบาล • การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารรายได้ • การปฏิบัติตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศ อาทิ สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association: IATA) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) (The Civil Aviation Authority of Thailand: CAAT) องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) เป็นต้น • สิทธิและความเสมอภาคในการออกเสียง และการได้รับข้อมูลข่าวสารที่จำเป็น	• การปฏิบัติตามบรรษัทภิบาลและจริยธรรมธุรกิจอย่างเคร่งครัด • ปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมกันเป็นธรรม และเป็นไปตามข้อกำหนดกฎหมาย • การกำหนดกระบวนการติดตาม ตรวจสอบและการประเมินความเสี่ยงด้านการทุจริตอย่างมีประสิทธิภาพ • การดำเนินธุรกิจเพื่อสร้างผลตอบแทนที่ดีอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน • การดำเนินตามข้อกำหนดและกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศอย่างเคร่งครัด
พนักงาน	• ระบบ Intranet (THAISphere) / E-mail • Line Group - TG Internal Network • Facebook Live • Viva Engage	• การพัฒนาศักยภาพบุคลากรทั้งทักษะที่ใช้ในการทำงานในแต่ละสายอาชีพ (Hard Skill) และทักษะเฉพาะบุคคล (Soft Skill) เพื่อสร้างโอกาสความก้าวหน้าในวิชาชีพ • การส่งเสริมวัฒนธรรมการดำเนินงาน ภายใต้ความปลอดภัย การเฝ้าระวังและตรวจสอบเพื่อความปลอดภัย การป้องกัน ควบคุมอุบัติเหตุและสภาพแวดล้อมที่เป็นอันตรายในการทำงาน • การได้รับสวัสดิการและค่าตอบแทนที่เหมาะสม	• การพัฒนาองค์ความรู้ให้กับผู้ปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างโอกาสความก้าวหน้าในวิชาชีพให้แก่ผู้ปฏิบัติงานทุกระดับ • การให้ความสำคัญกับ **“ผู้ปฏิบัติงาน”** ในทุกระดับ ตั้งแต่กระบวนการสรรหาคัดเลือกที่มีความโปร่งใสและเป็นธรรม • การเสริมสร้างบรรยากาศสภาพแวดล้อมในการทำงานที่เอื้อต่อการทำงาน ภายใต้มาตรฐานอาชีวอนามัยและความปลอดภัย • การสร้างองค์ความรู้ด้านความปลอดภัยในการทำงานให้แก่ผู้ปฏิบัติงาน • การกำหนดสวัสดิการและค่าตอบแทนที่เป็นธรรมและเป็นไปตามผลการดำเนินงาน
ลูกค้า	• การประเมินความพึงพอใจทางออนไลน์ (Electronic THAI Customer Satisfaction Survey: e-TCSS) • การประเมินความพึงพอใจของสมาชิกสะสมไมล์ร่วมกับสายการบินพันธมิตร สตาร์อัลไลแอนซ์ (Star Alliance Online Customer Satisfaction Survey: Star OCSS) • การสื่อสารผ่านช่องทาง Online อาทิ Facebook, LINE Official, Instagram, WeChat	• ระบบการบริหารสื่อสารข้อมูลที่มีประสิทธิภาพและทันต่อสถานการณ์ • การเพิ่มประสิทธิภาพของเครือข่ายเส้นทางบิน (Network Optimization) • ช่องทางดิจิทัลในการซื้อบัตรโดยสารและการใช้บริการที่สามารถทำด้วยตนเองได้ (Self Service) • ความปลอดภัย และความสะดวกสบายในการรับบริการ	• การพัฒนาการให้บริการที่สามารถตอบสนองได้ตรงต่อความต้องการของลูกค้า • การพัฒนานวัตกรรมการซื้อบัตรโดยสารให้มีความทันสมัย เพิ่มความสะดวกให้แก่ลูกค้า • การพัฒนานวัตกรรมการบินที่มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

ผู้มีส่วนได้เสีย	ช่องทางการติดต่อสื่อสารและความถี่	ความคาดหวังจากผู้มีส่วนได้เสีย	การตอบสนองต่อผู้มีส่วนได้เสีย
คู่ค้า	• ประชุมร่วม • อีเมล • ระบบสารสนเทศของกลุ่มสมาชิก • Website	• มีกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างที่โปร่งใส เป็นธรรม และตรวจสอบได้ • การปฏิบัติอย่างเสมอภาคและเป็นธรรมโดยตั้งอยู่บนพื้นฐานของความสัมพันธ์ทางธุรกิจ • การได้รับผลตอบแทนที่เป็นธรรมทั้งสองฝ่าย • การหลีกเลี่ยงสถานการณ์ที่อาจเกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์	• การปฏิบัติตามสัญญาหรือเงื่อนไขต่าง ๆ ที่ตกลงกันไว้กับคู่สัญญาอย่างเคร่งครัด มีความรับผิดชอบ • การเปิดเผยข้อมูลหรือข้อเท็จจริงอันจะก่อให้เกิดความเสียหายต่อเจ้าหนี้ • การรายงานฐานะการเงินของบริษัทฯ แก่เจ้าหนี้ทราบอย่างสม่ำเสมอ ด้วยความถูกต้องและตรงเวลา • การหาแนวทางแก้ไขร่วมกัน โดยยึดหลักการสานสัมพันธ์ผู้มีส่วนได้เสีย • การกำหนดนโยบายที่จะปฏิบัติต่อคู่แข่งทางการค้าให้สอดคล้องกับหลักสากลภายใต้กรอบแห่งกฎหมายที่เกี่ยวข้อง • มีการแข่งขันทางการค้าที่โปร่งใส ไม่ละเมิดความลับทางการค้าของคู่แข่ง และกำหนดแนวทางปฏิบัติ โดยประพฤติภายใต้กรอบการแข่งขันที่ดี ไม่ทำลายชื่อเสียงของคู่แข่ง และไม่เข้าถึงสารสนเทศที่เป็นความลับของคู่แข่งด้วยวิธีการที่ไม่สุจริตหรือด้วยวิธีอื่นที่ไม่เหมาะสม
อุตสาหกรรม/หน่วยงานกำกับดูแล	• ประชุมร่วม • อีเมล • Social Media • Website	• การปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ คู่มือ ข้อกำหนด • ความร่วมมือระหว่างสมาชิกในอุตสาหกรรม	• ปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ คู่มือ ข้อกำหนด • ให้ความร่วมมือระหว่างสมาชิกในอุตสาหกรรม
ชุมชน	• Social Media • Website	• การพัฒนากระบวนการดำเนินธุรกิจที่คำนึงถึงทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และประโยชน์ส่วนรวม โดยปลูกฝังให้เกิดจิตสำนึกรับผิดชอบต่อ **“สังคมและส่วนรวม”** ทั้งห่วงโซ่อุปทาน	• การร่วมพัฒนาชุมชนและสังคม ผ่านโครงการ CSR • การสร้างจิตสำนึกความรับผิดชอบต่อสังคมให้แก่บุคลากรทุกระดับ • วางตัวเป็นกลางทางการเมืองอย่างเคร่งครัด

3.3 การจัดการด้านความยั่งยืนในมิติสิ่งแวดล้อม

3.3.1 นโยบายและแนวปฏิบัติด้านสิ่งแวดล้อม

ในปัจจุบันสถานการณ์สิ่งแวดล้อมโลกได้ทวีความรุนแรงมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะปัญหาเรื่องมลพิษทางอากาศ และภัยพิบัติจากการเปลี่ยนแปลงแบบกะทันหันของสภาพอากาศที่ส่งผลกระทบทางอ้อมต่อการถูกทำลายของระบบนิเวศ ซึ่งเป็นปัญหาที่หลายประเทศทั่วโลก รวมทั้งประเทศไทยกำลังเผชิญอยู่ในขณะนี้ ดังนั้น บริษัทฯ ในฐานะสายการบินแห่งชาติ และเป็นที่รู้จักในระดับสากลจึงขอร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการบรรเทาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม จึงได้ผนวกประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมเข้ากับยุทธศาสตร์ของบริษัทฯ โดยมุ่งเน้นการขับเคลื่อนสู่สังคมคาร์บอนต่ำ (Low Carbon Society)

บริษัทฯ จัดทำนโยบายการจัดการสิ่งแวดล้อมที่อ้างอิงตามการรับรองมาตรฐานการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001:2015 ระบบการจัดการพลังงาน ISO 50001:2018 นโยบาย 4ป ประกอบด้วย ปกป้องสิ่งแวดล้อม ป้องกันการเกิดมลพิษ ปฏิบัติตามกฎหมาย และปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง เพื่อกำหนดเป็นแนวทางการดำเนินงานอย่างมีความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมผ่านการสร้างสรรค์ผลิตภัณฑ์และบริการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมอาทิ การพัฒนาการจัดการสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากล การกำหนดให้ลดการทำกิจกรรมที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม การสร้างจิตสำนึก และฝึกอบรมผู้ปฏิบัติงานด้านสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่อง การร่วมสนับสนุนการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมแก่สังคมและองค์กรต่าง ๆ ตลอดจนการเผยแพร่ข้อมูลด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ ซึ่งการดำเนินงานดังกล่าวสามารถลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากกระบวนการทำงานและการดำเนินธุรกิจหลักได้อย่างมีประสิทธิภาพ

การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Climate Change)

การปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Greenhouse Gas)

เนื่องจากปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศเป็นปัญหาที่ส่งผลกระทบในวงกว้าง และจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องอาศัยความร่วมมือจากหลายฝ่าย ทั้งภาครัฐ เอกชน รัฐวิสาหกิจ และประชาชน ตลอดจนการผสานความร่วมมือในระดับสากลเพื่อร่วมหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาผ่านการเข้าร่วมประชุมสมัชชาประเทศภาคีอนุสัญญาสหประชาชาติ ว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ สมัยที่ 21 (The twenty-first session of the Conference of the Parties to the United Nations Framework Convention on Climate Change: COP21) ณ กรุงปารีส สาธารณรัฐฝรั่งเศส โดยที่ประชุมมีมติเห็นชอบต่อเป้าหมายในการควบคุมการเพิ่มขึ้นของอุณหภูมิเฉลี่ยของโลกให้ต่ำกว่า 2 องศาเซลเซียส เมื่อเทียบกับยุคก่อนอุตสาหกรรม

สำหรับภาคการบิน ที่ประชุมใหญ่สามัญองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ครั้งที่ 39 ได้มีมติเห็นชอบการกำหนดมาตรการ Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) เพื่อชดเชยและลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของภาคการบินระหว่างประเทศ โดยกำหนดให้สำนักงานการบินพลเรือนของแต่ละประเทศเป็นผู้แทนในการดำเนินการเพื่อให้เป็นไปตามแผนงานที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้กำหนดไว้ ซึ่งในประเทศไทย สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ได้จัดเตรียมความพร้อมสำหรับการดำเนินงานตามมาตรการ CORSIA ดังกล่าว พร้อมทั้งมอบหมายให้สายการบินแต่งตั้งผู้แทน โดยนำส่งแผนการตรวจ ติดตามการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Emission Monitoring Plan) และรายงานการปล่อยก๊าซเรือนกระจกประจำปี (Annual Emission Report) ให้แก่ กพท.

ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดทำรายงานการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ประจำปี 2566 (CORSIA Annual Emission Report) ให้แก่ กพท. ตามมาตรการ CORSIA พร้อมทั้งจัดส่งรายงานการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และส่งมอบคาร์บอนเครดิต (Carbon Credit) ประจำปี 2566 ให้แก่ German Emissions Trading Authority (DEHSt) ซึ่งเป็นหน่วยงานกำกับดูแลในเดือนมีนาคมและเมษายน 2567 ตามลำดับ เพื่อให้เป็นไปตามระเบียบของ European Union Emission Trading Scheme (EU ETS)

นอกจากนั้น บริษัทฯ ยังได้จัดทำรายงานการใช้น้ำมันของเที่ยวบินภายในประเทศประจำปี เพื่อส่งให้แก่ กพท. รวบรวมและจัดทำเป็นข้อมูลการปลดปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่เกิดจากการปฏิบัติการบินภายในประเทศ เพื่อนำส่งให้แก่หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง รวมถึงจัดทำรายงานข้อมูลการดำเนินงานมาตรการลดก๊าซเรือนกระจกภาคการบินประจำปี ผ่านแบบฟอร์มของ กพท. ภาคการบินรักษ์โลก (CAAT ENVI Form) ในส่วนของการปรับปรุงผู้ปฏิบัติการบิน (Aeroplane Operator Improvements) ให้แก่ กพท. และรายงานความคืบหน้าภารกิจที่เกี่ยวข้องกับการลดก๊าซเรือนกระจกที่บริษัทฯ รายงานประจำปีต่อสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

3.3.2 ผลการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม

บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามแนวทางการลดการปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Greenhouse Gas) ตามกลยุทธ์ 4 เสาหลักของ IATA (IATA's Four-Pillar Strategy) ประกอบด้วย

1. การปรับปรุงเทคโนโลยีทั้งด้านอากาศยานและเชื้อเพลิงทางการบิน โดยปรับปรุงฝูงบินที่ทันสมัยและประหยัดเชื้อเพลิง ซึ่งช่วยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและลดมลภาวะทางเสียง ขับเคลื่อนการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อความยั่งยืน (Sustainable Aviation Fuel: SAF)

2. การเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานของเครื่องบิน ปรับปรุงกระบวนการเพิ่มประสิทธิภาพและลดการใช้เชื้อเพลิงโดยการบรรทุกเท่าที่จำเป็นและปรับเส้นทางการบินให้เหมาะสม

3. การเพิ่มประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐาน ร่วมมือเป็นพันธมิตรบริการเดินอากาศ เพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากภาคการบิน

4. มาตรการตลาด (Market Based Measure) เข้าร่วมโครงการชดเชยและลดคาร์บอนสำหรับการบินระหว่างประเทศ (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation: CORSIA) เพื่อควบคุมการปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจกในอุตสาหกรรมการบิน

ค่าสถิติประสิทธิภาพทางการบินที่สำคัญ

ค่าสถิติประสิทธิภาพทางการบินที่สำคัญ Statistics of Effective Flight Operations	2564	2565	2566
ปริมาณการใช้น้ำมันจริง Actual Fuel Consumption in T.Ltr (หน่วย: พันลิตร)	304,393	1,152,402	**1,695,346**
ปริมาณการบริโภคพลังงานจากการใช้น้ำมันจริง (หน่วย: เมกะจูล)	10,510,694	39,792,441	**58,540,297**
ปริมาณการใช้น้ำมันต่อปริมาณผู้โดยสาร-กิโลเมตร Litre/RP100Km (หน่วย: ลิตรต่อปริมาณผู้โดยสาร-กิโลเมตร)	23.85	4.97	**4.23**
ปริมาณการบริโภคพลังงานจากการใช้น้ำมันจริงต่อปริมาณผู้โดยสาร-กิโลเมตร (หน่วย: เมกะจูลต่อปริมาณผู้โดยสาร-กิโลเมตร)	823.65	171.61	**146.04**
การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ Carbon Emissions (Ton CO2e) (หน่วย: ตันคาร์บอนไดออกไซด์)	752,688	2,825,220	**4,192,168**
ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (กรัม) ต่อปริมาณผู้โดยสาร–กิโลเมตร Carbon Emissions (Gramme)/RPKm (หน่วย: กรัมต่อปริมาณผู้โดยสาร-กิโลเมตร)	589.83	122.88	**104.59**

การอนุรักษ์พลังงาน

บริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญของการอนุรักษ์พลังงานในกระบวนการดำเนินธุรกิจหลัก โดยออกนโยบายการจัดการพลังงานของการบินไทยตามมาตรฐานระบบการจัดการพลังงาน ISO 50001: 2011 โดยมีแนวทางการดำเนินงานที่เป็นรูปธรรม อาทิ การกำหนดวัตถุประสงค์ เป้าหมาย แผนปฏิบัติด้านการอนุรักษ์พลังงาน การดำเนินการจัดซื้อจัดหาเครื่องมืออุปกรณ์โดยคำนึงถึงประสิทธิภาพการพลังงานเป็นหลัก ตลอดจนการสร้างความตระหนักรู้เรื่องการอนุรักษ์พลังงานให้แก่บุคลากรและสังคม

การรักษาระบบนิเวศและความหลากหลายทางชีวภาพ (Biodiversity and Ecosystem Services)

โครงการร่วมป้องกันการลักลอบขนส่งงาช้างและผลิตภัณฑ์จากงาช้าง

ฝ่ายบริการคลังสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ของการบินไทยปฏิบัติตามข้อตกลงระหว่างประเทศ ภายใต้อนุสัญญาว่าด้วยการค้าระหว่างประเทศซึ่งชนิดสัตว์ป่าและพืชป่าที่ใกล้สูญพันธุ์ (The Convention on International Trade in Endangered Species of Wild Fauna and Flora: CITES) และปฏิบัติตามมาตรการป้องกันการลักลอบค้าสัตว์ป่าอย่างเคร่งครัดและอย่างต่อเนื่อง โดยได้ประกาศไม่รับขนส่งสินค้างาช้างและผลิตภัณฑ์ที่ทำจากงาช้างบนเที่ยวบินการบินไทยตั้งแต่ปี 2557

โครงการความร่วมมือระหว่างภาคธุรกิจในการผลักดันการใช้ Sustainable Aviation Fuel (SAF)

เพื่อให้บรรลุเป้าหมาย NET Zero ในปี ค.ศ. 2050 (พ.ศ.2593) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้ลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) กับบริษัท พีทีที โกลบอล เคมิคอล จำกัด (มหาชน) บริษัท บางจาก คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน) โดยโครงการร่วมมือนี้เป็นการแลกเปลี่ยนความรู้ ประสบการณ์ และการสนับสนุนทางเทคนิค เพื่อส่งเสริมการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานแบบยั่งยืน (Sustainable Aviation Fuel: SAF) ในประเทศไทย เพื่อลดการปลดปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และทำให้บริษัทฯ บรรลุเป้าหมาย Net Zero ในปี ค.ศ. 2050 (พ.ศ. 2593) และเป้าหมาย Net Zero ของประเทศไทยในปี ค.ศ. 2065 (พ.ศ. 2608)

โดยเมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2566 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ร่วมมือกับ บริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน) หรือ OR ในการนำเชื้อเพลิงอากาศยานแบบยั่งยืน (Sustainable Aviation Fuel: SAF) มาใช้นำร่องกับเที่ยวบินของการบินไทยในเส้นทางภูเก็ต-กรุงเทพฯ เพื่อแสดงถึงการตระหนักในความสำคัญของสิ่งแวดล้อมและการร่วมลงมือปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม โดยเชื้อเพลิง SAF มีอัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ตลอดวงจรชีวิตน้อยกว่าเชื้อเพลิงอากาศยานโดยทั่วไป และสามารถลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้สูงถึงร้อยละ 80 เมื่อเทียบกับเชื้อเพลิงโดยปกติ อีกทั้งสามารถใช้ผสมในน้ำมันเครื่องบินในปัจจุบัน (Jet A1) ได้ทันทีและมีความปลอดภัยเป็นไปตามมาตรการขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) และสมาคมการบินระหว่างประเทศ (International Air Transport Association: IATA) สอดคล้องกับที่สหภาพยุโรปกำหนดสัดส่วนการผสมเชื้อเพลิง SAF ในน้ำมันอากาศยานที่จะทำการบินออกจากสนามบินในสหภาพยุโรปที่มีการเพิ่มสัดส่วนอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ การบินไทยมีความมุ่งมั่นในการรักษาสิ่งแวดล้อมเพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนในอนาคต ผ่านมาตรการเชิงรุกที่สำคัญที่จะทยอยตามมาอีกในอนาคต



• พิธีลงนามบันทึกข้อตกลง Sustainability Initiatives Collaboration and Partnership ระหว่างบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) กับ บริษัท พีทีที โกลบอล เคมิคอล จำกัด (มหาชน)



• พิธีลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือแลกเปลี่ยนความรู้ ความเชี่ยวชาญด้านเทคนิคในการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานแบบยั่งยืน Sustainable Aviation Fuel (SAF) ระหว่างบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) กับ บริษัท บางจาก คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน)

การปรับเปลี่ยนเครื่องแบบพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินหญิงที่ผสมผสานอัตลักษณ์ความเป็นไทยเข้ากับแนวคิดเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Sustainable Development)

เครื่องแบบชุดไทยเรือนต้นของพนักงานต้อนรับหญิงบนเครื่องบินของการบินไทยเป็นที่รู้จักแพร่หลายในระดับนานาชาติ และได้รับการยอมรับในเรื่องความสวยงาม ได้รับการจดจำและเป็นสิ่งแสดงออกถึงเอกลักษณ์ที่สะท้อนถึงความเป็นไทยที่เปรียบเสมือนประตูบานแรกที่เปิดต้อนรับผู้โดยสารจากประเทศต่าง ๆ มาเป็นระยะเวลากว่าครึ่งศตวรรษ ได้ถูกนำมาตัดเย็บด้วยเส้นไหมไทยถักทอผสมผสานกับเส้นใยแปรรูปจากวัสดุรีไซเคิล คงไว้ซึ่งความงดงามในความเป็นไทยที่เพิ่มคุณลักษณะพิเศษเฉพาะตัวด้วยประโยชน์ใช้สอยครบถ้วน โดดเด่นในเรื่องการดูแลรักษาการคงรูป แต่ให้ความยืดหยุ่นและคล่องตัวในการใช้งาน และยังได้มีการทดสอบในด้านความปลอดภัยที่เป็นตามมาตรฐานสากล



โครงการเพื่อแสวงหาโอกาสในการดำเนินธุรกิจใหม่ภายใต้แนวคิดในการนำวัสดุเหลือใช้จากการทำกิจกรรมหลักของธุรกิจการบินของการบินไทย โดยมุ่งเน้นการผลิตสินค้าประเภทสินค้าแฟชั่น ภายใต้แนวคิด “แฟชั่นสำหรับการพักผ่อน (Concept for Vacation Mode)” โดยวิธีการ Recycle และ Upcycle ซึ่งเป็นการมุ่งเน้นการนำวัสดุหรือของเหลือใช้ในอุตสาหกรรมการบินมาผลิตเป็นสินค้าใหม่ให้เกิดเป็นมูลค่าแทนที่จะทำลายทิ้ง นอกจากจะเป็นการลดการสร้างของเสียในบริษัทฯ แล้ว ยังเป็นการลดการใช้น้ำ การใช้พลังงาน และการใช้สารเคมีอีกด้วย



3.3.3. ผลการดำเนินงานด้านสังคม

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เป็นหน่วยงานที่ขับเคลื่อนทางด้านธุรกิจการบิน ซึ่งอยู่ในช่วงดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการ โดยยังคงมุ่งมั่นและให้ความสำคัญตามเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) ผ่านการดำเนินธุรกิจอย่างมีความรับผิดชอบต่อสังคม มุ่งเน้นการดำเนินโครงการเพื่อส่งเสริมความสมดุล ทั้งมิติสังคมและสิ่งแวดล้อม ซึ่งนำไปสู่เป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยในปี 2566 บริษัทฯ ดำเนินโครงการต่าง ๆ ดังนี้





โครงการเพื่อสนับสนุนให้คนมีชีวิตที่มีสุขภาพดีและส่งเสริมสวัสดิภาพของทุกคนในทุกวัย (Good Health and Well-Being)

บริษัทฯ จัดโครงการช่วยเหลือสังคม “การบินไทย ปันรักปันสุข ฟื้นฟูสุขภาพผู้สูงอายุ” ด้วยการเชิญชวนลูกค้าและพนักงานร่วมบริจาคยางรัดถุงแกงสภาพดีทุกขนาด และร่วมกิจกรรมจัดทำชุดอุปกรณ์ยางยืดเหยียด มอบให้โรงพยาบาลทหารผ่านศึกและสำนักงานเขตจตุจักร ส่งต่อความปรารถนาดีให้ผู้สูงอายุบริหารร่างกายได้ที่บ้าน เพื่อฟื้นฟูสุขภาพ ลดภาวะกล้ามเนื้ออ่อนแรง กระตุ้นระบบหัวใจและหลอดเลือดให้แข็งแรง ให้ผู้สูงอายุได้มีสุขภาพอนามัยที่ดี ซึ่งโครงการดังกล่าวได้จัดถวายเป็นพระราชกุศล เนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษา พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว 71 พรรษา วันที่ 28 กรกฎาคม 2566 และสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ พระบรมราชชนนีพันปีหลวง 91 พรรษา วันที่ 12 สิงหาคม 2566

โครงการเพื่อการส่งเสริมงานที่มีคุณค่าและการเติบโตทางเศรษฐกิจ (Decent Work and Economic Growth) และโครงการเพื่อให้มีแบบแผนการผลิตและการบริโภคอย่างมีความรับผิดชอบ (Responsible Consumption and Production):

บริษัทฯ แสวงหาพันธมิตรเพื่อร่วมบูรณาการสร้างคุณค่าร่วมระหว่างองค์กร (Creating Shared Value: CSV) อาทิ



• โครงการความร่วมมือระหว่างบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และ บริษัท พีทีที โกลบอล เคมิคอล จำกัด (มหาชน) หรือ GC ที่ร่วมกันสร้างคุณค่าในการลดขยะขวดพลาสติกตามหลักเศรษฐกิจหมุนเวียน (Circular Economy) โดยการบินไทยเชิญชวนพนักงานและผู้มีส่วนได้เสียแยกทิ้งขวดพลาสติกใช้แล้วที่จุดรับพลาสติกใช้แล้วในโครงการ YOU เทิร์น Drop Point ซึ่งตั้งไว้ ณ พื้นที่สำนักของบริษัทฯ และนำส่งให้ GC แปลงเป็นผลิตภัณฑ์ใหม่ ทั้งนี้ โครงการดังกล่าวได้ดำเนินการตามเป้าหมาย เพื่อให้บรรลุการจัดการที่ยั่งยืนและการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพในการช่วยให้พลาสติกใช้แล้วไม่เป็นขยะอีกต่อไป



• โครงการความร่วมมือการจำหน่ายข้าวสารพันธุ์หอมมะลิ “จัน-กะ-ผัก” ระหว่างมูลนิธิชัยพัฒนาและการบินไทย สนับสนุนช่วยเหลือเกษตรกรที่ทำการปลูกข้าวหอมมะลิชั้นดีของไทยสู่สายตาชาวโลก โดยการบินไทยรับซื้อข้าวสารพันธุ์หอมมะลิ “จัน-กะ-ผัก” จากมูลนิธิชัยพัฒนา ภายใต้การดำเนินงานของศูนย์พัฒนาพันธุ์พืชจักรพันธ์เพ็ญศิริ เพื่อนำไปประกอบอาหารให้กับผู้โดยสารของการบินไทยในชั้น First Class และ Business Class รวมทั้งจัดทำอาหารกล่องพร้อมรับประทานสำหรับจำหน่ายให้กับลูกค้าและประชาชนทั่วไป ที่ร้านพัฟแอนด์พายทุกสาขา ซึ่งนับเป็นความร่วมมือกันของทั้งสองหน่วยงานพันธมิตรทางธุรกิจในการสร้างสรรค์ผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพให้แก่ลูกค้า ซึ่งเป็นโครงการอันมุ่งเน้นให้เกิดคุณค่าและประโยชน์ต่อสังคมอีกโครงการหนึ่ง เป็นการยกระดับมาตรฐานสินค้าและการบริการแบบไทย โดยคนไทย ด้วยอาหารที่ผลิตจากวัตถุดิบที่มีคุณภาพจากเกษตรกรไทย และเป็นไปตามพันธกิจหลักในการให้บริการของการบินไทยด้วยเสน่ห์แห่งความเป็นไทยบนมาตรฐานระดับสากล



• โครงการความร่วมมือระหว่างบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และ บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด โดยบริษัทฯ สนับสนุนการจัดแคมเปญ reBOX “กล่อง BOX บุญ เพื่อคนพิการ” ภายใต้แนวคิด “กล่องรักที่สัมผัสได้” ของไปรษณีย์ไทย ด้วยตระหนักถึงความสำคัญของโครงการที่ช่วยรักษาสิ่งแวดล้อม ด้วยการลดปริมาณขยะประเภทกล่องพัสดุและซอง โดยการประชาสัมพันธ์แคมเปญและจัดพื้นที่รับบริจาคกล่องและซอง ณ สำนักงานต่าง ๆ ของการบินไทย เพื่อเปลี่ยนกล่องซองกระดาษที่ไม่สามารถนำกลับมาใช้ซ้ำ รีไซเคิลเป็นสิ่งของที่มีประโยชน์ในการช่วยสร้างโอกาสให้คนพิการ เพื่อสร้างคุณค่าร่วมที่เป็นประโยชน์ของสังคมต่อไป

เส้นทางบินออสเตรเลีย

ได้แก่ ซิดนีย์ และเมลเบิร์น





4. คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงิน สำหรับปี 2566 สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย



4.1 บทสรุปผู้บริหาร

ปี 2566 เศรษฐกิจโลกยังคงขยายตัวแต่ชะลอลงเล็กน้อยเมื่อเทียบกับปีก่อน โดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (International Monetary Fund : IMF) ประเมินว่าจะมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 3.1 ต่ำกว่าปี 2565 ที่เฉลี่ยร้อยละ 3.5 และต่ำกว่าในช่วงปี 2543-2562 ที่เฉลี่ยร้อยละ 3.8 ต่อปี เนื่องจากผลกระทบของความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์ความขัดแย้งในภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วโลก ส่งผลต่อความสามารถในการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทาน ก่อให้เกิดภาวะเงินเฟ้อความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน และค่าครองชีพเพิ่มสูงขึ้น ทำให้หลายประเทศใช้นโยบายทางการเงินที่เคร่งครัดมากขึ้น

อย่างไรก็ตาม ในปี 2566 อุตสาหกรรมการบินโลกยังคงฟื้นตัวอย่างต่อเนื่อง ทั้งในด้านปริมาณความต้องการเดินทางและความสามารถในการทำกำไร โดยปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 36.9 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เท่ากับร้อยละ 82.3 จากร้อยละ 78.7 ทั้งนี้ เมื่อเทียบกับปี 2562 ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ยังคงต่ำกว่าร้อยละ 5.9 ในขณะที่การขนส่งสินค้าทางอากาศยังคงเผชิญกับความท้าทายจากการชะลอตัวของการค้าโลก ส่งผลให้ปริมาณการขนส่งสินค้า (Revenue Freight Ton-Kilometers: RFTK) ต่ำกว่าปีก่อนร้อยละ 1.9 ในส่วนของอุตสาหกรรมการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก จากรายงานของสมาคมสายการบินเอเชียแปซิฟิก (AAPA) ผู้โดยสารระหว่างประเทศมีจำนวนประมาณ 278 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 161.0 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 106.2 และ 131.0 ตามลำดับ อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เท่ากับร้อยละ 80.9 จากร้อยละ 72.2 จากการฟื้นตัวอย่างต่อเนื่องของอุตสาหกรรม และการเปิดประเทศของจีน ในขณะที่ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (Available Dead Load Kilometers: ADTK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.4 ปริมาณการขนส่งสินค้า (RFTK) ลดลงร้อยละ 2.8 อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เท่ากับร้อยละ 60.7 จากร้อยละ 66.5

ในปี 2566 ภาคการท่องเที่ยวและอุปสงค์ของประเทศไทยโดยเฉพาะการบริโภคภาคเอกชนเป็นปัจจัยขับเคลื่อนเศรษฐกิจที่สำคัญ อย่างไรก็ตาม จากเศรษฐกิจโลกที่ชะลอตัวและการใช้จ่ายภาครัฐที่หดตัวแรงขึ้น IMF คาดการณ์เศรษฐกิจไทยขยายตัวที่ร้อยละ 2.5 ชะลอตัวลงเล็กน้อยจากร้อยละ 2.6 ในปีก่อน ทั้งนี้ ช่วงปลายปี 2565 รัฐบาลได้ยกเลิกการตรวจสอบเอกสารที่เกี่ยวข้องกับโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) สำหรับผู้เดินทางเข้าประเทศไทย และต่อมาได้ผ่อนคลายมาตรการวีซ่าด้วยการยกเว้นการตรวจลงตรา (Free Visa) ให้แก่นักท่องเที่ยวสัญชาติจีนและคาซัคสถานเป็นการชั่วคราว ตั้งแต่วันที่ 25 กันยายน 2566 - 29 กุมภาพันธ์ 2567 ส่งผลให้ในปี 2566 ประเทศไทยมีนักท่องเที่ยวจำนวน 28.1 ล้านคน เพิ่มขึ้น 17.1 ล้านคน หรือร้อยละ 154.4 จากปีที่ผ่านมา ซึ่งประเทศที่มีนักท่องเที่ยวเดินทางเข้าไทยสูงที่สุด 3 อันดับแรก ได้แก่ มาเลเซีย จีน และเกาหลี โดยมีจำนวน 4.6 ล้านคน 3.5 ล้านคน และ 1.7 ล้านคน ตามลำดับ

ในปี 2566 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ยังคงดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการอย่างต่อเนื่อง โดยในปีนี้มีการดำเนินงานที่สำคัญ ได้แก่

- การดำเนินการตามแผนการปรับปรุงประสิทธิภาพฝูงบินและขยายเส้นทางบิน เพื่อรองรับการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบิน และเพิ่มประสิทธิภาพในการสร้างรายได้ให้แก่บริษัทฯ
  - รับมอบเครื่องบินแบบ A350-900 จำนวน 5 ลำ เพื่อเพิ่มเที่ยวบินไปยังเมืองสำคัญ เช่น ปักกิ่ง เซี่ยงไฮ้ กวางโจว เป็นต้น
  - กลับมาให้บริการในเส้นทางบินปักกิ่ง เฉิงตู รวมถึงเพิ่มความถี่เที่ยวบินในเส้นทางบินฮ่องกง โอซากา
  - เปิดเส้นทางบินใหม่ บินตรงสู่อิสตันบูล สาธารณรัฐทูร์เคีย ตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2566 ให้บริการวันละ 1 เที่ยวบิน รวมถึงลงนามบันทึกความเข้าใจ เพื่อพัฒนาความร่วมมือและศึกษาความเป็นไปได้ในการให้บริการเที่ยวบินลักษณะ Joint Venture Operations ระหว่างบริษัทฯ และเตอร์กิช แอร์ไลน์ สำหรับนครอิสตันบูลนับเป็นจุดศูนย์กลางการเดินทางระหว่างทวีปเอเชีย ยุโรป และแอฟริกา ทำให้เพิ่มความได้เปรียบในการให้บริการเที่ยวบินเชื่อมต่อไปยังทวีปยุโรปและแอฟริกา
- การหาประโยชน์จากทรัพย์สินรองที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ในการดำเนินธุรกิจ มีการจำหน่ายสินทรัพย์ ดังนี้
  - เครื่องบินแบบ B747-400 จำนวน 6 ลำ เครื่องบินแบบ B737-400 จำนวน 1 ลำ และเครื่องบินแบบ A340-600 จำนวน 2 ลำ
  - เครื่องยนต์อะไหล่ที่ไม่ได้ใช้งานแล้ว จำนวน 5 เครื่องยนต์
  - หุ้นบริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด จำนวน 1,868 หุ้น
  - อสังหาริมทรัพย์ 4 แห่ง ได้แก่ ห้องชุดพักอาศัย สาธารณรัฐสิงคโปร์ สำนักงานขายกรุงโรม สาธารณรัฐอิตาลี บ้านพักกรุงจาการ์ตา สาธารณรัฐอินโดนีเซีย และสำนักงานขายมะนิลา สาธารณรัฐฟิลิปปินส์
- การปรับโครงสร้างการดำเนินธุรกิจ กลุ่มธุรกิจการบินของบริษัทฯ เมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม 2566 คณะกรรมการเจ้าหนี้ของบริษัทฯ ได้มีมติเห็นชอบการปรับโครงสร้างการดำเนินธุรกิจ กลุ่มธุรกิจการบินของบริษัทฯ ตามแนวทางที่คณะผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการและฝ่ายบริหารนำเสนอ โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการอากาศยานได้อย่างเหมาะสม สามารถวางแผนและพัฒนาเครือข่ายเส้นทางบิน และจัดเที่ยวบินให้ครอบคลุมความต้องการของผู้โดยสารในภาพรวมได้ดียิ่งขึ้น โดยไม่ส่งผลกระทบต่อการให้บริการ ในปี 2566 บริษัทฯ รับโอนเครื่องบินแบบ A320-200 จากสายการบินไทยสมายล์ จำนวน 16 ลำ ปฏิบัติการบินแทนในเส้นทางบินในประเทศ ได้แก่ เชียงใหม่ ภูเก็ต และอุดรธานี และระหว่างประเทศ ได้แก่ อาห์เมดาบัด กัลกัตตา กายา ฮานอย เกาสง กาฐมาณฑุ ปีนัง พนมเปญ ย่างกุ้ง เสียมราฐ โฮจิมินห์ และเวียงจันทน์ ทั้งนี้ ในเดือนมกราคม 2567 จะรับโอนเครื่องบินอีก 4 ลำ และให้บริการในเส้นทางบินในประเทศเพิ่มเติม ได้แก่ เชียงราย ขอนแก่น อุบลราชธานี กระบี่ หาดใหญ่ และนราธิวาส โดยผู้โดยสารสายการบินไทยสมายล์จะยังคงได้รับบริการที่ดีอย่างต่อเนื่องในฐานะผู้โดยสารของการบินไทยต่อไปตามนโยบาย ONE THAI ONE FLY
- การมุ่งมั่นรักษาสิ่งแวดล้อมเพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน บริษัทฯ พร้อมมุ่งสู่เป้าหมายการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์ในปี 2593 โดยใช้หลักการ 3 ประการ ประกอบด้วย From Planes To Planet (การบินเพื่อสิ่งแวดล้อม) From Waste To Wealth (การพัฒนาเพื่อสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจ) From Purple To Purpose (จากใจสู่ความยั่งยืน) โดยได้ดำเนินโครงการต่าง ๆ ดังนี้
  - ร่วมกับบริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน) (OR) จัดเที่ยวบินนำร่องในการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานแบบยั่งยืน Sustainable Aviation Fuel (SAF) ในเที่ยวบิน

ของบริษัทฯ เส้นทางภูเก็ต - กรุงเทพฯ โดยเชื้อเพลิง SAF มีอัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ตลอดวงจรชีวิตน้อยกว่าเชื้อเพลิงอากาศยานโดยทั่วไป และสามารถลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้สูงถึงร้อยละ 80 เมื่อเทียบกับเชื้อเพลิงปกติ อีกทั้งสามารถใช้ผสมกับน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานในปัจจุบัน (Jet A1) ได้ทันทีและมีความปลอดภัย

- ลงนามข้อตกลงความร่วมมือแลกเปลี่ยนความรู้ ความเชี่ยวชาญด้านเทคนิคในการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานแบบยั่งยืนกับบริษัท บางจาก คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมให้อุตสาหกรรมภาคการบินทั้งในประเทศและระหว่างประเทศได้เติมน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานแบบยั่งยืน
- ร่วมมือกับแบรนด์ จิม ทอมป์สัน (Jim Thompson) นำกระเป๋าพร้อมชุดสิ่งอำนวยความสะดวก (Amenity Kit) แบบใหม่ในแนวคิดรักษ์โลกสำหรับให้บริการผู้โดยสารชั้นธุรกิจ (Royal Silk) โดยกระเป๋าผ้าผลิตจากวัสดุที่ย่อยสลายได้เองตามธรรมชาติและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
- ปรับเปลี่ยนเครื่องแบบพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินชุดอัตลักษณ์ความเป็นไทย พร้อมผสมผสานแนวความคิดอย่างยั่งยืน โดยตัดเย็บด้วยเส้นไหมไทยถักทอกับเส้นใยแปรรูปจากวัสดุรีไซเคิล เป็นการนำวัสดุที่ไม่ได้ใช้งานแล้วกลับมาพัฒนาเป็นชุดเสื้อผ้าที่มีประโยชน์ใช้สอย โดดเด่นในเรื่องความง่ายในการดูแลรักษา ความคงรูป แต่ให้ความยืดหยุ่นและคล่องตัวในการใช้งาน และผ่านการทดสอบด้านความปลอดภัยตามมาตรฐานสากล โดยจะเริ่มใช้งานในวันที่ 1 มกราคม 2567

ในปี 2566 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้รับรางวัล 1 ใน 10 สายการบินที่มีพนักงานต้อนรับที่ดีที่สุดของโลก (World's Best Airline Cabin Crew) และสายการบินที่มีพนักงานให้บริการที่ดีที่สุดของเอเชีย (Best Airline Staff in Asia) จากการประกาศรางวัลของสกายแทรกซ์ประจำปี 2566 รางวัล 1 ใน 5 สายการบินยอดเยี่ยม โปรแกรมสะสมไมล์ยอดเยี่ยม และรางวัล 1 ใน 3 สายการบินที่ให้บริการชั้นประหยัดยอดเยี่ยมจาก DestinAsian Readers' Choice Awards 2023 ซึ่งเป็นนิตยสารท่องเที่ยวชั้นนำของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้รับรางวัล TTG Travel Hall of Fame รางวัล Best Inflight Service Awards ประจำปี 2566 จากการประกาศรางวัล ทีทีจี ทราเวล อวอร์ด ซึ่งจัดขึ้นทุกปี เพื่อเป็นเกียรติแก่บุคคลและองค์กรในอุตสาหกรรมท่องเที่ยวภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกที่มีความโดดเด่นในด้านต่าง ๆ โดยจัดอันดับจากการลงคะแนนของผู้อ่านนิตยสาร TTG Travel Trade Publishing รวมทั้ง TTG Asia TTG China TTG India TTG Mice TTG Associations TTG-BT Mice China และ TTG Asia Luxury โดยบุคคลหรือองค์กรที่ได้รางวัล TTG Travel Hall of Fame จะเป็นบุคคลหรือองค์กรที่ได้รางวัลเดียวกันติดต่อกันเป็นเวลา 10 ปี ซึ่งการบินไทยได้รับรางวัลสายการบินยอดเยี่ยมแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ติดต่อกันครบ 10 ปี และได้รับเกียรติบันทึกใน TTG Travel Hall of Fame ตั้งแต่ปี 2559 ถึงปัจจุบัน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีเครื่องบินที่ใช้ปฏิบัติการบินทั้งสิ้น 70 ลำ โดยมีอัตราการใช้ประโยชน์ของเครื่องบิน 12.2 ชั่วโมง มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 40.9 ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 65.4 อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ยร้อยละ 79.7 สูงกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ยที่ร้อยละ 67.9 และมีจำนวนผู้โดยสารที่ทำการขนส่งรวมทั้งสิ้น 13.76 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 52.7 สำหรับด้านการขนส่งสินค้ามีปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ADTK) สูงกว่าปีก่อนร้อยละ 40.9 ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (RFTK) สูงกว่าปีก่อนร้อยละ 15.4 อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 51.7 ต่ำกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 63.1

ผลการดำเนินงานไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียวในปี 2566 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีกำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน 40,211 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 32,414 ล้านบาท (ร้อยละ 415.7) โดยมีรายได้รวมทั้งสิ้น 161,067 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 56,026 ล้านบาท (ร้อยละ 53.3) สาเหตุหลักเกิดจากรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 58,701 ล้านบาท (ร้อยละ 79.3) โดยบริษัทฯ และบริษัทย่อยได้กลับมาให้บริการในเส้นทางสู่สาธารณรัฐประชาชนจีนอีกครั้งหลังจากที่จีนประกาศเปิดประเทศ และเพิ่มความถี่ในเส้นทางบินยอดนิยม อาทิ โตเกียว (นาริตะ ฮาเนดะ) โอซากา โซล เมลเบิร์น สิงคโปร์ อีกทั้งยังมีการเปิดเส้นทางใหม่ บินตรงสู่เมืองอิสตันบูล สาธารณรัฐทูร์เคีย ตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2566 ที่ผ่านมา

นอกจากนี้ บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้จากกิจการอื่นเพิ่มขึ้น 2,571 ล้านบาท (ร้อยละ 38.5) ซึ่งหน่วยธุรกิจส่วนใหญ่มีรายได้เพิ่มขึ้นจากจำนวนผู้โดยสารของสายการบินลูกค้าเพิ่มขึ้น ยกเว้นรายได้จากธุรกิจคลังสินค้า และมีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 120,856 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 23,612 ล้านบาท (ร้อยละ 24.3) ส่วนหนึ่งเกิดจากปริมาณการผลิตและ/หรือปริมาณการขนส่งที่เพิ่มขึ้น และสำหรับต้นทุนทางการเงิน (ซึ่งเป็นการรับรู้ต้นทุนทางการเงินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 : TFRS 9) มีการรับรู้ต้นทุนทางการเงินจำนวน 15,611 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 3,224 ล้านบาท (ร้อยละ 26.0)

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว ส่วนใหญ่เกิดจากกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ กำไรจากการขายสินทรัพย์ ถึงแม้จะขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ปรับปรุงค่าเช่าพื้นที่สำนักงานดอนเมือง โดยในปี 2566 มีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียวสุทธิ เป็นรายได้รวม 2,201 ล้านบาท ส่งผลให้บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีกำไรสุทธิจำนวน 28,123 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 28,375 ล้านบาท โดยเป็นกำไรส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 28,096 ล้านบาท คิดเป็นกำไรต่อหุ้น 12.87 บาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุนต่อหุ้น 0.12 บาท โดยมี EBITDA หลังหักเงินสดจ่ายหนี้สินตามเงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน รวมค่าเช่าเครื่องบินที่คำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour) เป็นกำไรจำนวน 42,875 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 25,634 ล้านบาท

4.2 คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานปี 2566

งบการเงินรวมสำหรับปี 2566 ประกอบด้วย งบการเงินเฉพาะกิจการ และงบการเงินของบริษัทย่อย 5 บริษัท ได้แก่ **1) บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด 2) บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด 3) บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด 4) บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด** และ **5) บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด**

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) - งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

	ม.ค. - ธ.ค.			
	2566	2565	เปลี่ยนแปลง ล้านบาท	เปลี่ยนแปลง %
รายได้รวม	**161,067**	**105,041**	**+56,026**	**+53.3**
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	132,737	74,036	+58,701	+79.3
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณียภัณฑ์	15,464	23,784	-8,320	-35.0
- รายได้กิจการอื่น	9,245	6,674	+2,571	+38.5
- อื่น ๆ	3,621	547	+3,074	+562.0
ค่าใช้จ่ายรวม	**120,856**	**97,244**	**+23,612**	**+24.3**
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	47,765	38,378	+9,387	+24.5
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	73,091	58,866	+14,225	+24.2
กำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	**40,211**	**7,797**	**+32,414**	**+415.7**
- ต้นทุนทางการเงิน	15,611	12,387	+3,224	+26.0
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	**24,600**	**(4,590)**	**+29,190**	**+635.9**
กำไร (ขาดทุน) จากการปรับโครงสร้างหนี้	3,956	(5,238)	+9,194	+175.5
กำไรจากการขายสินทรัพย์	469	783	-314	-40.1
ส่วนแบ่งกำไร (ขาดทุน) จากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	64	(4)	+68	+1,700.0
กำไรจากการขายเงินลงทุน	-	16	-16	-100.0
การปรับปรุงผลประโยชน์พนักงานจากการปรับโครงสร้างองค์กร	-	237	-237	-100.0
ปรับปรุงจำนวนไมล์สะสม	-	(628)	+628	+100.0
ปรับปรุงรายการที่เกี่ยวข้องกับการปรับมูลค่าสินทรัพย์สิทธิการใช้เครื่องบิน	-	(656)	+656	+100.0
เงินชดเชยกรณีเลิกจ้างงาน	(16)	(112)	+96	+85.7
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน	(77)	9,521	-9,598	-100.8

		ม.ค. – ธ.ค.			
		2566	2565	เปลี่ยนแปลง	
				ล้านบาท	%
ปรับปรุงค่าชดเชยวันหยุดสำหรับพนักงานที่พ้นสภาพ		(92)	-	-92	-
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9		(106)	(113)	+7	+6.2
ปรับปรุงค่าชดเชยเบี้ยเลี้ยงเดินทางในการปฏิบัติการบิน		(250)	-	-250	-
โครงการร่วมใจจากองค์กร		(281)	610	-891	-146.1
ปรับปรุงค่าเช่าพื้นที่สำนักงานดอนเมือง		(400)	-	-400	-
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ		(1,066)	(1,512)	+446	+29.5
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้		26,801	(1,686)	+28,487	+1,689.6
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ		28,123	(252)	+28,375	+11,259.9
กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่		**28,096**	**(272)**	**+28,368**	**+10,429.4**
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น	(บาท)	12.87	(0.12)	+12.99	+10,825.0
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ					
EBITDA หลังหักค่าเช่าเครื่องบิน	(ล้านบาท)	42,875	17,241	+25,634	+148.7
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	13.76	9.01	+4.75	+52.7
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	54,280	38,526	+15,754	+40.9
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	43,268	26,163	+17,105	+65.4
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	79.7	67.9		+11.8
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-กิโลเมตร)	3.06	2.82	+0.24	+8.5
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	2,864	2,032	+832	+40.9
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	1,481	1,283	+198	+15.4
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	51.7	63.1		-11.4
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกิโลกรัม)	340,825	340,390	+435	+0.1
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-กิโลเมตร)	10.21	18.28	-8.07	-44.1
จำนวนเครื่องบิน ณ 31 ธ.ค.	(ลำ)	77	86	-9	-10.5
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	270,618	192,994	+77,624	+40.2
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	12.2	10.4	+1.8	+17.3
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย					
1 USD : THB		34.8022	35.0614	-0.2592	-0.7
1 EUR : THB		37.6238	36.8731	+0.7507	+2.0
100 JPY : THB		24.8223	26.7756	-1.9533	-7.3
ราคาน้ำมันเฉลี่ย	**(USD/BBL)**	**113.01**	**135.16**	**-22.15**	**-16.4**

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

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

รายได้

ในปี 2566 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) จำนวน 161,067 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 56,026 ล้านบาท (ร้อยละ 53.3) โดยมีรายละเอียดของรายได้ ดังนี้

• รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน
รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินมีจำนวน 132,737 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 58,701 ล้านบาท (ร้อยละ 79.3%) เนื่องจากในปีนี้ บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีการเพิ่มจำนวนเที่ยวบินและเส้นทางบินที่ให้บริการเพื่อรองรับปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นมาอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งได้กลับมาให้บริการในเส้นทางสู่สาธารณรัฐประชาชนจีนอีกครั้ง หลังจากที่จีนประกาศเปิดประเทศ และเพิ่มความถี่ในเส้นทางบินยอดนิยม อาทิ โตเกียว โอซากา โซล เมลเบิร์น สิงคโปร์ อีกทั้งมีการเปิดเส้นทางใหม่ บินตรงสู่เมืองอิสตันบูล สาธารณรัฐทูร์เคีย ตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2566 ที่ผ่านมา โดย

- ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 65.4 คิดเป็นเงินประมาณ 48,200 ล้านบาท ในขณะที่มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 40.9 โดยมีอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ยร้อยละ 79.7 สูงกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ยร้อยละ 67.9

- รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย) เท่ากับ 3.06 บาท เพิ่มขึ้น 0.24 บาท (ร้อยละ 8.5) หรือประมาณ 10,300 ล้านบาท

• รายได้จากการขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์
รายได้จากค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณียภัณฑ์ จำนวน 15,464 ล้านบาท ลดลง 8,320 ล้านบาท (35.0%) เป็นผลจากมีรายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าประกันภัย) เท่ากับ 10.21 บาท ลดลง 8.07 บาท (ร้อยละ 44.1%) หรือประมาณ 11,900 ล้านบาท โดยมีอัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เฉลี่ย ร้อยละ 51.7 ต่ำกว่าปีก่อนที่เฉลี่ยร้อยละ 63.1 ถึงแม้ว่าจะมีปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (RFTK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 15.4 คิดเป็นเงินประมาณ 3,600 ล้านบาท

• รายได้กิจการอื่น ประกอบด้วย รายได้จากหน่วยธุรกิจ ได้แก่ การบริการภาคพื้น ครัวการบิน การบริการคลังสินค้า และรายได้จากกิจการสนับสนุนอื่น ๆ รวมจำนวน 9,245 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 2,571 ล้านบาท (ร้อยละ 38.5) โดยหน่วยธุรกิจส่วนใหญ่มีรายได้เพิ่มขึ้นจากจำนวนผู้โดยสารของสายการบินลูกค้าเพิ่มขึ้น ยกเว้นรายได้จากธุรกิจคลังสินค้า

• รายได้อื่น ๆ สูงกว่าปีก่อน 3,074 ล้านบาท สาเหตุหลักจากการได้รับใบลดหนี้จากบริษัทโรลส์-รอยซ์ รวมทั้งดอกเบี้ยรับเพิ่มขึ้นจากเงินสดที่เพิ่มขึ้น

ค่าใช้จ่าย

ในปี 2566 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) 120,856 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 23,612 ล้านบาท (ร้อยละ 24.3) สาเหตุหลักเนื่องจากการขยายการผลิต โดยมีรายละเอียด ดังนี้

• ค่าน้ำมันเครื่องบิน จำนวน 47,765 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 39.5 ของค่าใช้จ่ายรวม เพิ่มขึ้น 9,387 ล้านบาท (ร้อยละ 24.5) เป็นผลมาจากจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น ทำให้มีปริมาณการใช้น้ำมันสูงกว่าปีก่อน ถึงแม้ว่าจะมีราคาน้ำมันเฉลี่ยต่ำกว่าปีก่อนร้อยละ 16.4

• ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 73,091 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 14,225 ล้านบาท (ร้อยละ 24.2) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค. – ธ.ค.			
	2566	2565	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว)				
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	10,069	8,422	+1,647	+19.6
ค่าบริการการบิน	14,034	9,045	+4,989	+55.2
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	4,000	2,601	+1,399	+53.8
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	11,038	11,651	-613	-5.3
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	11,389	9,881	+1,508	+15.3
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	2,967	5,227	-2,260	-43.2
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	5,882	2,876	+3,006	+104.5
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	7,240	4,731	+2,509	+53.0
ค่าใช้จ่ายอื่น	6,472	4,432	+2,040	+46.0
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	**73,091**	**58,866**	**+14,225**	**+24.2**

สรุปค่าใช้จ่ายที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญ ได้แก่

• ค่าใช้จ่ายในส่วนที่แปรผันตามปริมาณการผลิตและ/หรือปริมาณการขนส่ง และ/หรือจำนวนผู้โดยสาร (Variable Cost) ซึ่งประกอบด้วย ค่าบริการการบิน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา รวมทั้งค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ที่ค่าเช่าเครื่องบินคำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour) ตามที่บริษัทฯ ได้จัดทำข้อตกลง (Letter of Intent: LOI) กับผู้ให้เช่าเครื่องบิน รวมทั้งสิ้นจำนวน 45,161 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 9,030 ล้านบาท (ร้อยละ 25.0) ค่าใช้จ่ายในส่วนที่แปรผันตามปริมาณการผลิตและ/หรือปริมาณการขนส่ง และ/หรือจำนวนผู้โดยสาร (Variable Cost) เพิ่มขึ้นตามปริมาณการผลิต และการขนส่งที่เพิ่มขึ้น ยกเว้นค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยานลดลง เนื่องจากได้รับใบลดหนี้จากบริษัท โรลส์-รอยซ์ สำหรับการซ่อมเครื่องยนต์ Trent XWB และค่าเช่าเครื่องบิน Power by the Hour ลดลง เนื่องจากเครื่องบินส่วนใหญ่ครบอายุสัญญา

• ค่าใช้จ่ายคงที่ (Fixed Cost) ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย และค่าใช้จ่ายอื่น มีจำนวนรวม 27,930 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 5,195 ล้านบาท (ร้อยละ 22.9) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน มีจำนวน 10,069 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,647 ล้านบาท (ร้อยละ 19.6) สาเหตุหลักเกิดจากการปรับเพิ่มการจ่ายเงินเดือนของนักบินและลูกเรือที่ปรับลดจากผลกระทบการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) ตามจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น การปรับฐานเงินเดือนพนักงาน การจ่ายค่าตอบแทนพิเศษการจ้างแรงงานภายนอก รวมทั้งจำนวนพนักงานที่เพิ่มขึ้น

- ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย มีจำนวน 11,389 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,508 ล้านบาท (ร้อยละ 15.3) สาเหตุหลักจากการนำเครื่องบิน A330-300 กลับมาให้บริการ ประกอบกับมีการปรับมูลค่าสิทธิการใช้ของเครื่องบินตามสัญญาเช่าตามอัตราดอกเบี้ยที่กำหนดในสัญญา รวมทั้งการรับมอบเครื่องบินเพิ่มขึ้นจากปีก่อน

- ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ มีจำนวน 6,472 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,040 ล้านบาท (ร้อยละ 46.0) สาเหตุหลักจากค่าจ้าง เหมาจ่ายแรงงานภายนอก ตามปริมาณการผลิตที่เพิ่มขึ้น

• **ต้นทุนทางการเงิน** ซึ่งเป็นการรับรู้ต้นทุนทางการเงินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 (TFRS 9) จำนวน 15,611 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 3,224 ล้านบาท (ร้อยละ 26.0)

กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ จำนวน 3,956 ล้านบาท ประกอบด้วย กำไรจากการยกเลิกสัญญาที่มีภาระเกินควรกว่าประโยชน์ที่พึงจะได้ กำไรจากการตัดรายการหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยวิธีทุนตัดจำหน่าย และขาดทุนจากการปรับปรุงหนี้สินให้เป็นไปตามคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.2)

กำไรจากการขายสินทรัพย์ จำนวน 469 ล้านบาท ประกอบด้วย

• กำไรจากการขายห้องชุดพักอาศัย และอาคารสำนักงานที่ต่างประเทศ จำนวน 446 ล้านบาท ประกอบด้วย
  - ขาดทุนจากการขายเครื่องบินสุทธิ จำนวน 45 ล้านบาท
  - ขาดทุนจากการขายเครื่องบินแบบ B747-400 จำนวน 6 ลำ สุทธิเป็นเงินจำนวน 48 ล้านบาท
  - กำไรจากการขายเครื่องบินแบบ A340-600 จำนวน 2 ลำ สุทธิเป็นเงินจำนวน 3 ล้านบาท
  - ขายเครื่องบินแบบ B737-400 จำนวน 1 ลำ โดยเป็นการขายเท่ากับมูลค่าตามบัญชีสุทธิ
• กำไรจากการขาย Spare Engine Trent 500 จำนวน 4 เครื่องยนต์ และ PW4164 จำนวน 1 เครื่องยนต์ จำนวน 38 ล้านบาท
• กำไรจากการขายสินทรัพย์อื่น ๆ จำนวน 30 ล้านบาท

โครงการร่วมใจจากองค์กร Mutual Separation Plan ("MSP") เงินชดเชยสำหรับพนักงานที่เข้าโครงการ MSP B, C และ D ที่ได้รับอนุมัติให้ขยายเวลาการพ้นสภาพ จำนวน 281 ล้านบาท

เงินชดเชยกรณีเลิกจ้างงาน จำนวน 16 ล้านบาท โดยเป็นการจ่ายค่าชดเชยพนักงานกรณีเลิกจ้างพนักงานที่ต่างประเทศอันเนื่องมาจากบริษัทฯ เข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการ มีความจำเป็นต้องปรับปรุงองค์กรทุก ๆ ด้าน เพื่อลดต้นทุนและเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน ตลอดจนบริหารจัดการกระแสเงินสดให้เป็นไปตามแผนฟื้นฟูกิจการ

ปรับปรุงค่าเช่าพื้นที่สำนักงานดอนเมือง จำนวน 400 ล้านบาท

ปรับปรุงค่าชดเชยวันหยุดสำหรับพนักงานที่พ้นสภาพ จำนวน 92 ล้านบาท

ปรับปรุงค่าชดเชยเบี้ยเลี้ยงเดินทางในการปฏิบัติการบิน จำนวน 250 ล้านบาท

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน จำนวน 77 ล้านบาท จากการด้อยค่าอุปกรณ์การบินหมุนเวียน

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 จำนวน 106 ล้านบาท

ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ จำนวน 1,066 ล้านบาท ประกอบด้วย ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Loss) จำนวน 1,640 ล้านบาท ซึ่งเกิดจากการปรับยอดเงินกู้รวมทั้งหนี้สินตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน รวมทั้งสินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศเป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวดจากการที่เงินบาทต่อเงินสกุลยูโรอ่อนค่าเมื่อเทียบกับ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 และกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Gain) จำนวน 574 ล้านบาท

• **ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม** มีจำนวน 64 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 68 ล้านบาท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- ส่วนแบ่งกำไรในบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด 27 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 15 ล้านบาท
- ส่วนแบ่งกำไรในบริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด 20 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุน 5 ล้านบาท
- ส่วนแบ่งกำไรในบริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด 17 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุน 11 ล้านบาท

EBITDA หลังหักเงินสดจ่ายหนี้สินตามเงื่อนไขค่าเช่าเครื่องบิน รวมค่าเช่าเครื่องบินคำนวณจากการใช้งานที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour) ปี 2566 มีกำไรจำนวน 42,875 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 25,634 ล้านบาท (ร้อยละ 148.7)

4.3 ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

ตารางแสดงรายจ่ายลงทุน

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค. – ธ.ค.	
	2566	2565
เครื่องบิน	5,303	998
อื่น ๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	164	18
รวม	**5,467**	**1,016**

ในปี 2566 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายจ่ายเพื่อการลงทุน 5,467 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 4,451 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่เป็นการลงทุนซื้อเครื่องยนต์อะไหล่และอะไหล่เครื่องบินหมุนเวียน

สภาพคล่อง

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดจำนวน 52,939 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 22.2 ของสินทรัพย์รวม เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 จำนวน 18,399 ล้านบาท

โดยสรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่าง ๆ ได้ ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค. – ธ.ค.	
	2566	2565
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	43,905	29,108
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	(15,759)	2,401
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(9,454)	(1,799)
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยนที่มีต่อเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	(282)	(666)
ผลกระทบจากผลขาดทุนจากการด้อยค่าด้านเครดิตที่มีต่อเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	(11)	(19)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น	**18,399**	**29,025**

ในปี 2566 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 43,905 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 14,797 ล้านบาท สาเหตุหลักจากมีกำไรจากการดำเนินงาน ในขณะที่มีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนจำนวน 15,759 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 18,160 ล้านบาท สาเหตุหลักจากการลงทุนในตั๋วเงิน เงินฝากประจำ และซื้อเครื่องยนต์อะไหล่และอะไหล่เครื่องบินหมุนเวียน และมีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 9,454 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 7,655 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่เป็นการจ่ายชำระคืนหนี้สินตามสัญญาเช่า เป็นผลให้เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 มีจำนวน 52,939 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 18,399 ล้านบาท จากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 ซึ่งมีอยู่จำนวน 34,540 ล้านบาท

เครื่องบิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเครื่องบินที่ใช้ปฏิบัติการบิน จำนวน 70 ลำ (รวมเครื่องบิน A320-200 ซึ่งใช้ปฏิบัติการบินโดยบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด) มีเครื่องบินที่จอดระยะยาว จำนวน 7 ลำ และมีเครื่องบินที่คณะผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการมีมติอนุมัติให้จำหน่าย ซึ่งบริษัทฯ และผู้ซื้ออยู่ระหว่างจัดทำสัญญาและตรวจสอบทรัพย์สิน รวมทั้งสิ้นจำนวน 20 ลำ

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมจำนวน 238,991 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 จำนวน 40,813 ล้านบาท (ร้อยละ 20.6) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	31 ธ.ค. 2566		31 ธ.ค. 2565		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของสินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของสินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	52,939	22.2	34,540	17.4	+18,399	+53.3
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย	2,103	0.9	2,747	1.4	-644	-23.4
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ	39,034	16.3	22,517	11.4	+16,517	+73.4
สินทรัพย์หมุนเวียน	**94,076**	**39.4**	**59,804**	**30.2**	**+34,272**	**+57.3**
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ - สุทธิ	44,579	18.6	45,969	23.2	-1,390	-3.0
สินทรัพย์สิทธิการใช้	65,048	27.2	61,869	31.2	+3,179	+5.1
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ	35,288	14.8	30,536	15.4	+4,752	+15.6
รวมสินทรัพย์	**238,991**	**100.0**	**198,178**	**100.0**	**+40,813**	**+20.6**

สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 94,076 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 39.4 ของสินทรัพย์ทั้งหมดเพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 จำนวน 34,272 ล้านบาท (ร้อยละ 57.3) โดยมีรายการที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญ ได้แก่

• เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด เพิ่มขึ้น 18,399 ล้านบาท (ร้อยละ 53.3) จากเงินสดสุทธิที่ได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานสูงกว่าเงินสดสุทธิที่ใช้ไปในกิจกรรมการลงทุนและกิจกรรมจัดหาเงิน (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 7.1)

• สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขายลดลง 644 ล้านบาท (ร้อยละ 23.4) สาเหตุหลักจากมีการจำหน่ายเครื่องบินแบบ B747-400 จำนวน 6 ลำ B737-400 จำนวน 1 ลำ A340-600 จำนวน 2 ลำ เครื่องยนต์อะไหล่และสินทรัพย์อื่น ซึ่งมีมูลค่าตามบัญชีสุทธิ 1,730 ล้านบาท 44 ล้านบาท และ 9 ล้านบาท ตามลำดับ ประกอบกับมีการจัดประเภทที่ดิน บ้านพักและสำนักงานสราชอาณาจักรไปแสดงเป็นสินทรัพย์รอการขายในสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ซึ่งมีมูลค่าตามบัญชีสุทธิ 244 ล้านบาท แม้ว่าจะมีการรับโอนเครื่องบิน 12 ลำ (B777-200 จำนวน 6 ลำ และ B777-300 จำนวน 6 ลำ) จากที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ที่คณะผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการมีมติอนุมัติให้จำหน่าย ซึ่งมีมูลค่าตามบัญชีสุทธิ 1,386 ล้านบาท (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 11)

• สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ เพิ่มขึ้น 16,517 ล้านบาท (ร้อยละ 73.4) สาเหตุหลักเกิดจากสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 14,191 ล้านบาทจากการลงทุนในตั๋วเงินฝาก เงินฝากประจำและหุ้นกู้ที่มีระยะเวลาครบกำหนดชำระมากกว่า 3 เดือน แต่ไม่เกิน 12 เดือน และลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 2,236 ล้านบาท (ร้อยละ 13.2) จากยอดขายที่เพิ่มขึ้น (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6, 8, 10)

• ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์สุทธิ มีจำนวน 44,579 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 18.6 ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 จำนวน 1,390 ล้านบาท (ร้อยละ 3.0) โดยมีสาเหตุหลักมาจากการโอนจัดประเภทเครื่องบินที่คณะผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการมีมติอนุมัติให้จำหน่ายให้กับผู้ซื้อจำนวน 12 ลำ (B777-200 จำนวน 6 ลำ และ B777-300 จำนวน 6 ลำ) ซึ่งมีมูลค่าตามบัญชีสุทธิ 1,386 ล้านบาท ไปเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์

ที่ถือไว้เพื่อขาย และการคิดค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ แม้ว่าจะมีการซื้อเครื่องยนต์ Trent XWB จำนวน 3 เครื่องยนต์ เครื่องยนต์ IAE V2527-A5 จำนวน 1 เครื่องยนต์ก็ตาม (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 13)

• สินทรัพย์สิทธิการใช้ มีจำนวน 65,048 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 27.2 ของสินทรัพย์ทั้งหมด ซึ่งประกอบด้วย สินทรัพย์ตามสัญญาเช่าเงินทุน และภาระผูกพันตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และสัญญาเช่าดำเนินงานสินทรัพย์ถาวรอื่นเพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 เป็นจำนวน 3,179 ล้านบาท สาเหตุหลักจากการรับมอบเครื่องบินแบบ A350-900 ซึ่งเป็นเครื่องบินตามสัญญาเช่าดำเนินงานจำนวน 5 ลำ และปรับปรุงสินทรัพย์สิทธิการใช้โดยวัดมูลค่าหนี้สินตามสัญญาเช่าใหม่จากการเปลี่ยนแปลงการจ่ายชำระค่าเช่าผันแปรที่ขึ้นอยู่กับอัตราดอกเบี้ยอ้างอิงมูลค่า 1,536 ล้านบาท (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 14)

• สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ เพิ่มขึ้น 4,752 ล้านบาท (ร้อยละ 15.6%) สาเหตุหลักจาก

- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น เพิ่มขึ้น 2,873 ล้านบาท ส่วนใหญ่เกิดจากเงินมัดจำสัญญาเช่าเครื่องบินเพิ่มขึ้น 1,411 ล้านบาท และมีการรับโอนที่ดิน บ้านพักและสำนักงานสหราชอาณาจักร ซึ่งมีมูลค่าตามบัญชีสุทธิ 244 ล้านบาท จากสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขายและอื่น ๆ 1,631 ล้านบาท (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 17)

- สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี เพิ่มขึ้น 1,396 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีลดลงจากการเปลี่ยนแปลงค่าตัดจำหน่ายของสินทรัพย์ไม่มีตัวตน และผลกำไรจากการวัดมูลค่าหนี้สินทางการเงินใหม่ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 15)

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Asset) ในปี 2566 เท่ากับร้อยละ 12.87 ในขณะที่ปีก่อนเท่ากับอัตราร้อยละ -0.14

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 หนี้สินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย มีจำนวน 282,133 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 จำนวน 12,931 ล้านบาท (ร้อยละ 4.8) โดยมีองค์ประกอบหลักของหนี้สิน ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	31 ธ.ค. 2566		31 ธ.ค. 2565		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน	67,009	23.8	61,222	22.7	+5,787	+9.5
ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	7,187	2.5	2,434	0.9	+4,753	+195.3
หนี้สินระยะยาว	157,231	55.7	159,532	59.3	-2,301	-1.4
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น ๆ	50,706	18.0	46,014	17.1	+4,692	+10.2
รวมหนี้สิน	**282,133**	**100.0**	**269,202**	**100.0**	**+12,931**	**+4.8**

หนี้สินหมุนเวียน มีจำนวน 67,009 ล้านบาท ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 23.8 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 จำนวน 5,787 ล้านบาท (ร้อยละ 9.5) สาเหตุหลักจากเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 3,511 ล้านบาท และรายได้รับล่วงหน้าเพิ่มขึ้น 1,897 ล้านบาท (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6, 20, 21)

หนี้สินระยะยาวรวมส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 58.2 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้น 2,452 ล้านบาท (ร้อยละ 1.5) สาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นของหุ้นกู้ 4,061 ล้านบาท จากการบันทึกบัญชีตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 ด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่าย เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินและจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน จากการพิจารณาปรับปรุงมูลหนี้ที่บริษัทฯ ได้บันทึกไว้สำหรับเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินที่ได้รับการยืนยันจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ให้ชำระหนี้แก่เจ้าหนี้เงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินและวัดมูลค่าหนี้สินทางการเงินใหม่ด้วยวิธีมูลค่ายุติธรรม โดยใช้วิธีคิดลดกระแสเงินสดด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด ถึงแม้ว่าจะมีหนี้สินตามสัญญาเช่าที่ลดลงเท่ากับ 2,860 ล้านบาท จากการจ่ายชำระหนี้และจัดประเภทหนี้สินตามสัญญาเช่าของเครื่องบินแบบ A380-800 ไปเป็นเจ้าหนี้ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.2, 7.3, 18.1, 18.2, 19)

หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น ๆ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 18.0 ของหนี้สินทั้งหมดเพิ่มขึ้น 4,692 ล้านบาท (ร้อยละ 10.2) สาเหตุหลักเกิดจากประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 2,563 ล้านบาท จากการประมาณการหนี้สินระยะยาวสำหรับค่าซ่อมแซมและบำรุงอากาศยาน รายการสำรองค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน เครื่องยนต์และอื่น ๆ ซึ่งบริษัทฯ มีภาระผูกพันภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงานโดยคำนวณตามการใช้งาน นอกจากนั้น เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้ไม่หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 1,902 ล้านบาท จากการปรับปรุงให้เป็นไปตามมูลหนี้ตามคำสั่งของเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ให้มีการชำระหนี้แก่เจ้าหนี้กลุ่มดังกล่าวเพิ่มเติม (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6, 20, 22, 23, 24)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity) เท่ากับ -3.81 เท่า เปรียบเทียบกับ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 ที่เท่ากับ -2.28 เท่า และมีอัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้นเท่ากับ -6.54 เท่า ในขณะที่ปีก่อนเท่ากับ -3.79 เท่า

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ และบริษัทย่อยติดลบจำนวน 43,142 ล้านบาท ติดลบลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 จำนวน 27,882 ล้านบาท จากกำไรจากการดำเนินงานของบริษัทฯ

ภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นในภายหน้า

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทฯ มีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากภาระผูกพันที่มิได้แสดงในงบการเงินจากหนังสือค้ำประกันที่ออกโดยธนาคารในประเทศและต่างประเทศ และภาระผูกพันที่จะต้องจ่ายในอนาคตตามสัญญาเช่าของเครื่องบิน และสัญญาจัดหาสินทรัพย์ ซึ่งอยู่ระหว่างการรอรับมอบ (รายละเอียดตามหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 35)

สรุปผลการดำเนินงานงบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ในปี 2566 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) มีรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) ทั้งสิ้น 152,455 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 54,941 ล้านบาท (ร้อยละ 56.3) สาเหตุสำคัญเนื่องจากรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 57,711 ล้านบาท (ร้อยละ 88.1) เป็นผลจากปริมาณการผลิตและการขนส่งเพิ่มขึ้น เนื่องจากในปีนี้บริษัทฯ ได้กลับมาให้บริการในเส้นทางสู่สาธารณรัฐประชาชนจีนอีกครั้ง หลังจากที่จีนประกาศเปิดประเทศ และเพิ่มความถี่ในเส้นทางบินยอดนิยม อาทิ โตเกียว โอซากา โซล เมลเบิร์น สิงคโปร์ รวมถึงบริษัทฯ ได้เริ่มให้บริการเส้นทางบินภายในประเทศ และเส้นทางภูมิภาคทดแทนสายการบินไทยสมายล์ และยังมีการเปิดเส้นทางใหม่บินตรงสู่เมืองอิสตันบูล สาธารณรัฐตุรกีเยี ตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2566 ที่ผ่านมา นอกจากนี้ รายได้กิจการอื่นเพิ่มขึ้น 2,533 ล้านบาท (ร้อยละ 32.5) จากจำนวนผู้โดยสารของสายการบินลูกค้าเพิ่มขึ้น ยกเว้นรายได้จากธุรกิจคลังสินค้า สำหรับค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) ทั้งสิ้น 112,906 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 26,599 ล้านบาท (ร้อยละ 30.8) สาเหตุหลักเกิดจากการเพิ่มขึ้นตามปริมาณการผลิตและปริมาณการขนส่งที่เพิ่มขึ้น ส่งผลให้มีกำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว 39,549 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 28,342 ล้านบาท (ร้อยละ 252.9)

บริษัทฯ มีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว ส่วนใหญ่เกิดจากค่าใช้จ่ายปรับโครงสร้างธุรกิจกลุ่มธุรกิจการบิน ปรับปรุงค่าเช่าพื้นที่สำนักงานดอนเมือง ถึงแม้ว่าจะมีกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ กำไรจากการขายสินทรัพย์ โดยในปี 2566 มีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียวสุทธิเป็นค่าใช้จ่าย 5,568 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนเป็นรายได้สุทธิจำนวน 1,187 ล้านบาท

บริษัทฯ มีผลการดำเนินงานกำไรสุทธิ 20,345 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 17,648 ล้านบาท คิดเป็นกำไรต่อหุ้น 9.32 บาท สูงกว่าปีก่อน 8.08 บาทต่อหุ้น โดยมี EBITDA หลังหักเงินสดจ่ายหนี้สินตามเงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบินรวมค่าเช่าเครื่องบินที่คำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour) ในปี 2566 เป็นกำไรจำนวน 32,540 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 12,851 ล้านบาท

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

	ม.ค. - ธ.ค.			
	2566	2565	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	**152,455**	**97,514**	**+54,941**	**+56.3**
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	123,200	65,489	+57,711	+88.1
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณียภัณฑ์	15,465	23,743	-8,278	-34.9
- รายได้กิจการอื่น	10,326	7,793	+2,533	+32.5
- อื่น ๆ	3,464	489	+2,975	+608.4
ค่าใช้จ่ายรวม	**112,906**	**86,307**	**+26,599**	**+30.8**
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	44,263	34,593	+9,670	+28.0
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	68,643	51,714	+16,929	+32.7
กำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	**39,549**	**11,207**	**+28,342**	**+252.9**
ต้นทุนทางการเงิน	14,979	11,148	+3,831	+34.4
กำไรจากการดำเนินงาน ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	**24,570**	**59**	**+24,511**	**+41,544.1**
กำไร (ขาดทุน) จากการปรับโครงสร้างหนี้	3,956	(5,238)	+9,194	+175.5
กำไรจากการขายสินทรัพย์	469	783	-314	-40.1
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 (กลับรายการ)	194	(2,514)	+2,708	+107.7
กำไรจากการขายเงินลงทุน	-	16	-16	-100.0
การปรับปรุงผลประโยชน์พนักงานจากการปรับโครงสร้างองค์กร	-	237	-237	-100.0
ปรับปรุงจำนวนไมล์สะสม	-	(628)	+628	+100.0
เงินชดเชยกรณีเลิกจ้างงาน	(16)	(112)	+96	+85.7
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(58)	(1,488)	+1,430	+96.1
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน	(77)	9,521	-9,598	-100.8
ปรับปรุงค่าชดเชยวันหยุดสำหรับพนักงานที่พ้นสภาพ	(92)	-	-92	-
ปรับปรุงค่าชดเชยเบี้ยเลี้ยงเดินทางในการปฏิบัติการบิน	(250)	-	-250	-
โครงการร่วมใจจากองค์กร	(281)	610	-891	-146.1
ปรับปรุงค่าเช่าพื้นที่สำนักงานดอนเมือง	(400)	-	-400	-
ปรับปรุงโครงสร้างธุรกิจกลุ่มธุรกิจการบิน	(9,013)	-	-9,013	-
กำไรก่อนภาษีเงินได้	19,002	1,246	+17,756	+1,425.0
กำไรสุทธิ	**20,345**	**2,697**	**+17,648**	**+654.4**
กำไรต่อหุ้น (บาท)	9.32	1.24	+8.08	+651.6

		ม.ค. - ธ.ค.			
		2566	2565	เปลี่ยนแปลง	
				ล้านบาท	%
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ					
EBITDA หลังหักค่าเช่าเครื่องบิน	(ล้านบาท)	32,540	19,689	+12,851	+65.3
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	9.43	4.71	+4.72	+100.2
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	50,354	34,582	+15,772	+45.6
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	40,083	23,201	+16,882	+72.8
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	79.6	67.1		+12.5
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-กิโลเมตร)	3.06	2.81	+0.25	+8.9
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	2,864	2,032	+832	+40.9
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	1,481	1,283	+198	+15.4
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	51.7	63.1		-11.4
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกิโลกรัม)	331,372	286,522	+44,850	+15.7
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-กิโลเมตร)	10.21	18.25	-8.04	-44.1
จำนวนเครื่องบิน ณ 31 ธ.ค.	(ลำ)	73	66	+7	+10.6
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	221,971	144,392	+77,579	+53.7
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	13.6	11.4	+2.2	+19.3
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย					
1 USD : THB		34.8022	35.0614	-0.2592	-0.7
1 EUR : THB		37.6238	36.8731	+0.7507	+2.0
100 JPY : THB		24.8223	26.7756	-1.9533	-7.3
ราคาน้ำมันเฉลี่ย	(USD/BBL)	113.01	135.16	-22.15	-16.4

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

สินทรัพย์ งบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีสินทรัพย์รวมจำนวน 237,428 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 จำนวน 39,129 ล้านบาท (ร้อยละ 19.7) สาเหตุหลักเกิดจาก

	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	31 ธ.ค. 2566		31 ธ.ค. 2565		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของสินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของสินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	52,359	22.0	34,042	17.1	+18,317	+53.8
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย	2,103	0.9	2,747	1.4	-644	-23.4
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ	38,377	16.2	22,581	11.4	+15,796	+70.0
สินทรัพย์หมุนเวียน	**92,839**	**39.1**	**59,370**	**29.9**	**+33,469**	**+56.4**
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ - สุทธิ	44,556	18.8	45,918	23.2	-1,362	-3.0
สินทรัพย์สิทธิการใช้	65,042	27.4	56,295	28.4	+8,747	+15.5
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ	34,991	14.7	36,716	18.5	-1,725	-4.7
รวมสินทรัพย์	**237,428**	**100.0**	**198,299**	**100.0**	**+39,129**	**+19.7**

สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 92,839 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจำนวน 33,469 ล้านบาท (56.4%) โดยมีรายการที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญ ได้แก่

- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น 18,317 ล้านบาท (ร้อยละ 53.8) จากเงินสดสุทธิที่ได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานสูงกว่าเงินสดสุทธิที่ใช้ไปในกิจกรรมการลงทุนและกิจกรรมจัดหาเงิน (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 7.1)
- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขาย ลดลง 644 ล้านบาท (ร้อยละ 23.4) สาเหตุหลักจากมีการจำหน่ายเครื่องบิน B747-400 จำนวน 6 ลำ B737-400 จำนวน 1 ลำ A340-600 จำนวน 2 ลำ เครื่องยนต์อะไหล่และสินทรัพย์อื่น ซึ่งมีมูลค่าตามบัญชีสุทธิ 1,730 ล้านบาท 44 ล้านบาท และ 9 ล้านบาท ตามลำดับ ประกอบกับมีการจัดประเภทที่ดิน บ้านพักและสำนักงานสราชอาณาจักรไปแสดงเป็นสินทรัพย์รอการขายในสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ซึ่งมีมูลค่าตามบัญชีสุทธิ 244 ล้านบาท แม้ว่าจะมีการรับโอนเครื่องบิน 12 ลำ (B777-200 จำนวน 6 ลำและ B777-300 จำนวน 6 ลำ) จากที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ที่คณะผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการมีมติอนุมัติให้จำหน่าย ซึ่งมีมูลค่าตามบัญชีสุทธิ 1,386 ล้านบาท (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 11)
- สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ เพิ่มขึ้น 15,796 ล้านบาท (ร้อยละ 70.0) จากสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 14,091 ล้านบาท จากการลงทุนในตั๋วเงินฝากเงินฝากประจำ และหุ้นกู้ที่มีระยะเวลาครบกำหนดชำระมากกว่า 3 เดือนแต่ไม่เกิน 12 เดือน และลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 1,627 ล้านบาท (ร้อยละ 9.5) จากยอดขายที่เพิ่มขึ้น (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6, 8, 10)
- ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์สุทธิ ลดลง 1,362 ล้านบาท (ร้อยละ 3.0) โดยมีสาเหตุหลักมาจากการโอนจัดประเภทเครื่องบินที่คณะผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการมีมติอนุมัติให้จำหน่ายให้กับผู้ซื้อจำนวน 12 ลำ (B777-200 จำนวน 6 ลำ และ B777-300 จำนวน 6 ลำ) ซึ่งมีมูลค่าตามบัญชีสุทธิ 1,386 ล้านบาท ไปเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขาย และการคิดค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ แม้ว่าจะมีการซื้อเครื่องยนต์ Trent XWB จำนวน 3 เครื่องยนต์ เครื่องยนต์ IAE V2527-A5 จำนวน 1 เครื่องยนต์ก็ตาม (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 13)
- สินทรัพย์สิทธิการใช้ ซึ่งประกอบด้วย สินทรัพย์ตามสัญญาเช่าเงินทุน และภาระผูกพันตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และสัญญาเช่าดำเนินงานสินทรัพย์ถาวรอื่นเพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 เป็นจำนวน 8,747 ล้านบาท (ร้อยละ 15.5) สาเหตุหลักจากการรับมอบเครื่องบิน A320-200 จำนวน 15 ลำ มูลค่า 4,960 ล้านบาท จากบริษัท ไทยสมายล์ และ A350-900 ซึ่งเป็นเครื่องบินตามสัญญาเช่าดำเนินงานจำนวน 5 ลำ และปรับปรุงสินทรัพย์สิทธิการใช้โดยวัดมูลค่าหนี้สินตามสัญญาเช่าใหม่จากการเปลี่ยนแปลงการจ่ายชำระค่าเช่าผันแปรที่ขึ้นอยู่กับอัตราดอกเบี้ยอ้างอิง มูลค่า 1,536 ล้านบาท (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 14)

หนี้สิน งบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีหนี้สินรวมจำนวน 280,780 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 จำนวน 18,988 ล้านบาท (ร้อยละ 7.3) สาเหตุหลักเกิดจาก

	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	31 ธ.ค. 2566		31 ธ.ค. 2565		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน	65,709	23.4	58,956	22.5	+6,753	+11.5
ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	7,180	2.6	2,430	0.9	+4,750	+195.5
หนี้สินระยะยาว	157,231	56.0	159,531	61.0	-2,300	-1.4
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น ๆ	50,660	18.0	40,875	15.6	+9,785	+23.9
รวมหนี้สิน	**280,780**	**100.0**	**261,792**	**100.0**	**+18,988**	**+7.3**

- หนี้สินหมุนเวียนเพิ่มขึ้น 6,753 ล้านบาท (ร้อยละ 11.5) สาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นของเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่น และรายได้รับล่วงหน้าจากยอดขายที่เพิ่มขึ้น (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6, 20, 21)
- หนี้สินระยะยาวรวมส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี เพิ่มขึ้น 2,450 ล้านบาท (ร้อยละ 1.5) สาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นของหุ้นกู้ 4,061 ล้านบาท จากการบันทึกบัญชีตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 ด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่าย เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินและจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน จากการพิจารณาปรับปรุงมูลหนี้ที่บริษัทฯ ได้บันทึกไว้สำหรับเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินที่ได้รับการยืนยันจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ให้ชำระหนี้แก่เจ้าหนี้เงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินและวัดมูลค่าหนี้สินทางการเงินใหม่ด้วยวิธีมูลค่ายุติธรรมโดยใช้วิธีคิดลดกระแสเงินสดด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด ถึงแม้ว่าจะมีหนี้สินตามสัญญาเช่าที่ลดลงจากการจ่ายชำระหนี้และจัดประเภทหนี้สินตามสัญญาเช่าของเครื่องบิน A380-800 ไปเป็นเจ้าหนี้ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.2, 7.3, 18.1, 18.2, 19)
- หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น ๆ เพิ่มขึ้น 9,785 ล้านบาท (ร้อยละ 23.9) สาเหตุหลักเกิดจากประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 9,491 ล้านบาท จากการประมาณการหนี้สินระยะยาวสำหรับค่าซ่อมแซมและบำรุงอากาศยานรายการสำรองค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน เครื่องยนต์และอื่น ๆ ซึ่งบริษัทฯ มีภาระผูกพันภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงานคำนวณตามการใช้งาน รวมทั้งบริษัทฯ รับรู้ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นจากการรับโอนเครื่องบิน A320-200 จากบริษัทย่อยจำนวน 20 ลำ นอกจากนั้น เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้ไม่หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 1,902 ล้านบาท จากการปรับปรุงให้เป็นไปตามมูลหนี้ตามคำสั่งของเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ให้มีการชำระหนี้แก่เจ้าหนี้กลุ่มดังกล่าวเพิ่มเติม (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6, 20, 22, 23, 24)

ส่วนของผู้ถือหุ้น งบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีส่วนของผู้ถือหุ้นติดลบจำนวน 43,352 ล้านบาท ติดลบลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 จำนวน 20,141 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากผลกำไรจากการดำเนินงานของบริษัทฯ

4.4 ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

แนวโน้มอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจในปี 2567 คาดว่าจะขยายตัวลดลงในทุกภูมิภาคยกเว้นยุโรป ซึ่งคาดว่าจะเริ่มผ่อนคลายนโยบายการเงินเร็วกว่าภูมิภาคอื่น โดยปัจจัยลบที่ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจโลก อาทิ อัตราดอกเบี้ยนโยบาย สภาพคล่องที่เริ่มลดลง ราคาสินค้าโภคภัณฑ์ที่ปรับตัวเพิ่มขึ้นจากความแปรปรวนของสภาพอากาศ อีกทั้งความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์ที่ยังคงยืดเยื้อ อย่างไรก็ตาม คาดการณ์ว่าการค้าระหว่างประเทศจะมีแนวโน้มปรับตัวดีขึ้นจากห่วงโซ่อุปทานโลกที่เริ่มกลับเข้าสู่ภาวะปกติ ภาคการบริการที่มีแนวโน้มการขยายตัว

สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) คาดการณ์ว่าปริมาณผู้โดยสารในปี 2567 ของทุกภูมิภาคจะยังคงเติบโตอย่างต่อเนื่อง จนมากกว่าช่วงก่อนเกิดวิกฤตหรือปี 2562 และในระยะยาวคาดว่าภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกจะเป็นภูมิภาคที่มีอัตราการเติบโตสูงสุดที่ประมาณร้อยละ 4.5 ต่อปี จากการเติบโตของปริมาณผู้โดยสารของประเทศอินเดีย

ในส่วนของประเทศไทยได้ร่วมลงนามความตกลงกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนว่าด้วยการยกเว้นการตรวจลงตราซึ่งกันและกันสำหรับผู้ถือหนังสือเดินทางธรรมดาและหนังสือเดินทางกึ่งราชการ ในการเดินทางเข้า-ออก หรือผ่านแดนของทั้งสองฝ่าย ซึ่งมีระยะเวลาพำนักแต่ละครั้งไม่เกิน 30 วัน และรวมระยะเวลาไม่เกิน 90 วัน ภายในช่วงเวลา 180 วัน ถือเป็นก้าวสำคัญในการส่งเสริมความสัมพันธ์ระดับประชาชนของสองประเทศในระยะยาว โดยเฉพาะการท่องเที่ยว การติดต่อธุรกิจ และการไปมาหาสู่ระหว่างกัน ความตกลงฉบับนี้จะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2567 ซึ่งคาดว่าจะส่งผลดีอย่างมากต่อความต้องการเดินทางของผู้โดยสารในเส้นทางระหว่างไทย-จีน

บริษัทฯ มีแผนขยายฝูงบินและเพิ่มปริมาณการผลิตเพื่อให้สอดคล้องกับปริมาณความต้องการเดินทางที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยในไตรมาส 1 ปี 2567 บริษัทฯ คาดว่าจะรับมอบเครื่องบินแบบ A350-900 จำนวน 3 ลำ และภายในปี 2567 มีแผนปรับเปลี่ยน (Retrofit) ที่นั่งภายในห้องโดยสารของเครื่องบินแบบ A320-200 ซึ่งจะเป็นที่นั่งแบบชั้นธุรกิจ (Royal Silk) ที่สามารถปรับเอนได้ (Reclining Seats) และยังมีแผน



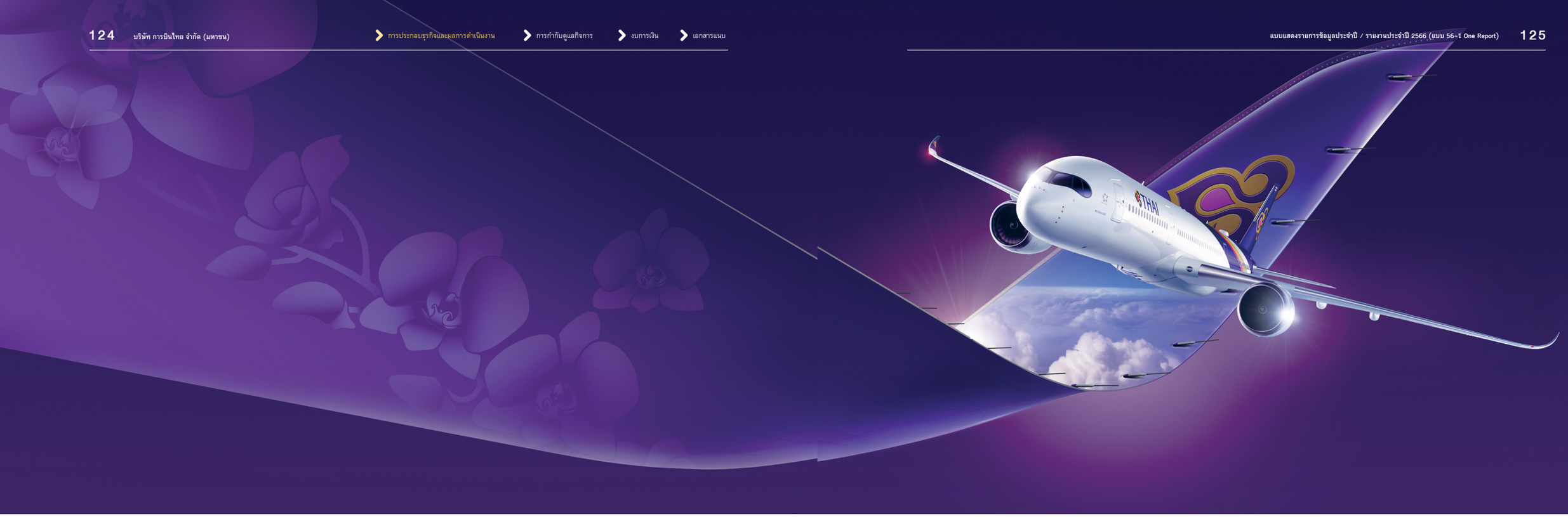


ติดตั้งระบบ Wireless IFE เพื่อให้บริการสื่อสาระบันเทิงบนเครื่องบิน โดยผู้โดยสารสามารถนำอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ส่วนตัว (BYOD : Bring Your Own Device) มาเชื่อมต่อระบบอินเทอร์เน็ตเพื่อรับชมสาระบันเทิงได้ตามต้องการ ไม่พลาดข้อมูลสำคัญตลอดการเดินทาง นอกจากนี้ ในตารางบินฤดูร้อนปี 2567 บริษัทฯ จะเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินไปยังซิดนีย์ ไทเป โตเกียว คุนหมิง เฉิงตู และภูเก็ต อีกทั้งจะกลับมาให้บริการเที่ยวบินไปยังเพิร์ท โคลัมโบ ตั้งแต่วันที่ 31 มีนาคม 2567 และมิลาน ออสโล ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2567 นอกเหนือจากนี้ยังมีแผนที่จะเปิดเส้นทางบินใหม่ไปยังเมืองโคจิ สาธารณรัฐอินเดียอีกด้วย ทั้งนี้ สำหรับแผนบริหารเครือข่ายเส้นทางบินและฝูงบินระยะยาว บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาจัดหาเครื่องบินและเครื่องยนต์ เพื่อจัดหาเครื่องบินแบบลำตัวกว้างพิสัยกลางและไกลแบบ B787 Dreamliner จำนวน 45 ลำ จากโบอิ้ง และเครื่องยนต์ GEnx จากจีอี แอโรสเปซ รวมทั้งสิทธิในการจัดหาเครื่องบินเพิ่มเติม (Option Order) สูงสุดรวมเป็น 80 ลำ ซึ่งจะนำเข้าประจำการในฝูงบินของบริษัทฯ ตั้งแต่ปี 2570-2576 เพื่อทดแทนเครื่องบินที่มีกำหนดปลดระวางและทยอยหมดสัญญาเช่า รวมทั้งเป็นการพัฒนาฝูงบินให้เติบโตอย่างยั่งยืน

การปรับโครงสร้างธุรกิจสนับสนุนการบิน บริษัทฯ อยู่ระหว่างการศึกษาเชิงลึกเพื่อพิจารณาแนวทางและความคุ้มค่าตลอดจนความเป็นไปได้ของแนวทางในการพัฒนาต่อยอดธุรกิจโดยการแสวงหาพันธมิตรที่มีศักยภาพและความเชี่ยวชาญในด้านต่าง ๆ เข้าร่วมลงทุนกับบริษัทฯ เพื่อขยายโอกาสในส่วนของธุรกิจสนับสนุนการบินไม่ว่าจะเป็นครัวการบิน การบริการภาคพื้น การซ่อมบำรุงอากาศยานและเครื่องยนต์ การบริการคลังสินค้า และการพาณิชย์สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ เพื่อขยายขีดความสามารถในการแข่งขันทางธุรกิจ สามารถสร้างรายได้และลดค่าใช้จ่ายโดยรวมให้กับบริษัทฯ

ในการบริหารจัดการด้านการเงิน บริษัทฯ ได้ลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือทางธุรกิจกับธนาคารแห่งประเทศจีน (ไทย) จำกัด (มหาชน) (BOCT) โดย BOCT จะร่วมมือและสนับสนุนบริษัทฯ ในการให้บริการด้านธุรกรรมทางการเงิน การจัดการกระแสเงินสด การโอนเงิน เพื่อเพิ่มสภาพคล่องและลดต้นทุนทางการเงิน รวมทั้งการให้บริการอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ และบริการอื่น ๆ ของการบินไทยในสาธารณรัฐประชาชนจีน นับเป็นการขยายเครือข่ายพันธมิตรทางธุรกิจด้านการเงิน อันจะนำมาซึ่งการเพิ่มขีดความสามารถและความแข็งแกร่งด้านการบริหารจัดการด้านการเงินของการบินไทยได้อย่างต่อเนื่อง

นอกจากนี้ บริษัทฯ จะดำเนินการปรับโครงสร้างทุนให้แล้วเสร็จภายในปี 2567 ตามแผนฟื้นฟูกิจการฉบับแก้ไขที่ศาลเห็นชอบเมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 โดยมีเป้าหมายในการทำให้ส่วนทุนเป็นบวกเพื่อให้หลักทรัพย์ของบริษัทฯ สามารถกลับมาซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ได้อีกครั้ง ด้วยสถานการณ์ของบริษัทฯ ที่มีการเปลี่ยนแปลงไปในทางที่ดีอย่างมีนัยสำคัญนับตั้งแต่เข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการ เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้แก่เจ้าหนี้ ผู้ถือหุ้นเดิม และนักลงทุนในการให้การสนับสนุนบริษัทฯ และร่วมเป็นส่วนหนึ่งของบริษัทฯ ที่จะกลับมาเติบโตอย่างแข็งแกร่ง และสร้างผลกำไรที่ดีอย่างยั่งยืน



4.5 สรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

		ม.ค. – ธ.ค.			
		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2566	2565	2566	2565
อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio)					
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	2.51	2.04	2.56	2.17
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio)					
อัตรากำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	ร้อยละ	15.27	(4.37)	16.12	0.06
อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิ	ร้อยละ	17.46	(0.24)	13.34	2.77
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	(49.27)	(0.35)	(38.08)	(4.14)
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)					
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	12.87	(0.14)	9.34	1.49
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)					
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	(3.81)	(2.28)	(3.79)	(2.55)
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	(6.54)	(3.79)	(6.48)	(4.12)
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	3.27	1.44	2.72	1.85
อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA	เท่า	4.49	12.88	5.61	11.02
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน	เท่า	1.93	1.19	1.60	1.43

ความหมายและสูตรในการคำนวณอัตราส่วนทางการเงิน

อัตราส่วนสภาพคล่อง (Current Ratio)

= สินทรัพย์หมุนเวียน (ไม่รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย)/หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมรายรับด้านการขนส่งที่ยังไม่ถือเป็นรายได้)

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

= กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน/รายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว)

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

= กำไร (ขาดทุน) สุทธิ/รายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว)

อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity)

= กำไร (ขาดทุน) สุทธิ/ส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Total Asset)

= กำไร (ขาดทุน) สุทธิ/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 ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน กำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุน กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 และผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ (EBITDA)/ดอกเบี้ยจ่าย

อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA (Net Debt to EBITDA)

= (หนี้สินรวม – เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด)/EBITDA

อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน (Debt Service Coverage Ratio)

= EBITDAR/(การชำระคืนหนี้สินระยะยาวและหนี้สินตามสัญญาเช่า + ดอกเบี้ยจ่าย + ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่)

5. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น



5.1 ข้อมูลทั่วไป

บริษัทที่ออกหลักทรัพย์	:	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
ชื่อภาษาอังกฤษ	:	THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC COMPANY LIMITED
ชื่อย่อ	:	THAI
ประเภทธุรกิจ	:	บริการขนส่งทางอากาศและกิจการอื่นที่เกี่ยวข้อง
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	:	เลขที่ 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900
เลขทะเบียนบริษัท	:	0107537001757
เว็บไซต์	:	www.thaiairways.com
โทรศัพท์	:	+66 2545 1000, +66 2025 1000
THAI Contact Center	:	+66 2356 1111
Cargo Contact Center	:	+66 2137 4200
Royal Orchid Holidays	:	+66 2545 3252

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทฯ มีทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้วดังนี้

ทุนจดทะเบียน 33,682,460,165 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท รวมมูลค่า 336,824,601,650 บาท
ทุนชำระแล้ว 2,182,771,917 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท รวมมูลค่า 21,827,719,170 บาท

5.2 ข้อมูลสำคัญอื่น ๆ

ข้อพิพาททางกฎหมาย

ข้อพิพาททางกฎหมายที่เกี่ยวกับการเช่า เช่าซื้อเครื่องบินและสัญญาให้บริการซ่อมบำรุงเครื่องบิน

เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2564 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการและแผนที่มีการแก้ไขตามมติของที่ประชุมเจ้าหนี้ ผู้บริหารแผนรับทราบคำสั่งศาลในวันดังกล่าว สิทธิและอำนาจหน้าที่ ในการจัดการกิจการและทรัพย์สินของลูกหนี้จึงตกเป็นของผู้บริหารแผนตามมาตรา 90/59 ประกอบมาตรา 90/25 แห่งพระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 และผู้บริหารแผนได้ใช้อำนาจไม่ยอมรับทรัพย์สินหรือสิทธิตามสัญญาที่มีภาระเกินควรกว่าประโยชน์ที่จะพึงได้ ตามมาตรา 90/41 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 ประกอบข้อ 5.9 ของแผนฟื้นฟูกิจการ ดังนี้ เจ้าหนี้หรือบุคคลใดที่เห็นว่าได้รับความเสียหายจากการกระทำของผู้บริหารแผนดังกล่าวจึงได้ยื่นคำขอรับชำระหนี้ในการฟื้นฟูกิจการสำหรับค่าเสียหายนับจากวันที่อาจใช้สิทธิขอรับชำระหนี้ในการฟื้นฟูกิจการได้ ตามมาตรา 90/41 ทวิ วรรคสาม ประกอบกับมาตรา 90/26 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

สัญญาที่เกี่ยวกับการเช่า การเช่าซื้อเครื่องบิน และสัญญาให้บริการซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ที่มีภาระเกินควรกว่าประโยชน์ที่จะพึงได้ สัญญา/ข้อตกลงที่เกี่ยวกับอากาศยานรุ่น AIRBUS A330-300 จำนวน 22 สัญญา สัญญา/ข้อตกลงที่เกี่ยวกับอากาศยานรุ่น AIRBUS A380-800 จำนวน 9 สัญญารวมทั้งสิ้น 31 สัญญา ตามเอกสารแนบ 6 ของแผนฟื้นฟูกิจการ โดยมีเจ้าหนี้ยื่นคำขอรับชำระหนี้ต่อมาในชั้นสอบสวนหนี้ของเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ เจ้าหนี้ได้ถอนคำขอรับชำระหนี้จำนวน 7 ราย คงเหลือเจ้าหนี้ 6 ราย ดังนี้

1. โบว์ โซเลย์ ลิมิเต็ด พาร์ทเนอร์ชิพ (Beau Soleil Limited Partnership)
2. เบญจมาศ ฮายร์ เพอร์เชส ลิมิเต็ด (Benjamas Hire Purchase Limited)
3. เอสเอ็นซี ไซยูชา 1 บาย (SNC Siusa 1 Bail)
4. เอสเอ็นซี ไซยูชา 2 บาย (SNC Siusa 2 Bail)
5. มิโฮส เอสเอเอส (Mihos SAS)
6. ธารา ราช เอสเอเอส (Thara Raj SAS)

สัญญาที่เกี่ยวกับการซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ จำนวน 2 ราย ดังนี้

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

ซึ่งขณะนี้อยู่ในขั้นตอนการสอบสวนหนี้กับเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์

ตลาดรอง

บริษัทฯ ไม่มีหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ของประเทศอื่น

บุคคลอ้างอิงและสถาบันการเงินที่ติดต่อประจำ (เฉพาะกรณีตราสารหนี้)

นายทะเบียนหลักทรัพย์ (หุ้นสามัญ)
บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด
93 อาคารตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
ถนนรัชดาภิเษก เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์ 0-2009-9000 โทรสาร 0-2009-9991
SET Contact Center 0-2009-9999
E-mail: setcontactcenter@set.or.th
Website: http://www.set.or.th/tsd

ผู้สอบบัญชี
บริษัท ดีลอยท์ ทู้ช โธมัทสุ ไชยยศ สอบบัญชี จำกัด
อาคาร เอไอเอ สาทร ทาวเวอร์ ชั้น 23-27
ถนนสาทรใต้ แขวงยานนาวา กรุงเทพฯ 10120
โทรศัพท์ 0-2034-0000
โทรสาร 0-2034-0100

6. นโยบายการกำกับดูแลกิจการ



บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นในการดำเนินธุรกิจ โดยยึดหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามหลักธรรมาภิบาล ตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และเป็นไปตามหลักจริยธรรมและจรรยาบรรณในการดำเนินธุรกิจ เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนให้การดำเนินธุรกิจเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ มีความสุจริต โปร่งใส ตรวจสอบได้ มีความเป็นธรรม สร้างความเชื่อมั่นและความไว้วางใจให้แก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย และเกิดประโยชน์สูงสุดแก่ผู้ถือหุ้น บริษัทฯ ได้เผยแพร่คู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดีไว้บนระบบเครือข่าย Intranet: THAISphere และบนเว็บไซต์ www.thaiairways.com เพื่อให้กรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงานทุกคนได้มีความรู้ ความเข้าใจสามารถนำนโยบายและแนวปฏิบัติในคู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดีไปใช้ในการปฏิบัติงานเพื่อให้เป็นไปในแนวทางเดียวกัน เป็นการเพิ่มคุณค่าให้กับทุกกิจการในระยะยาวเพื่อเสริมสร้างศักยภาพและความเข้มแข็งให้มีความพร้อมในการแข่งขันและเจริญก้าวหน้าด้วยการดำเนินธุรกิจอย่างโปร่งใส สุจริตและเป็นธรรมตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีอันเป็นคุณค่าพื้นฐานขององค์กรชั้นนำ

บริษัทฯ ได้ประกาศใช้คู่มือจรรยาบรรณการบินไทย ซึ่งรวบรวมจริยธรรมในการประกอบธุรกิจและข้อปฏิบัติสำหรับพนักงานและลูกจ้าง ตั้งแต่ปี 2545 และได้มีการทบทวนปรับปรุงอย่างต่อเนื่องเพื่อให้มีความเหมาะสม และสอดคล้องกับการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี เป็นไปตามกฎเกณฑ์และประกาศตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียน ปี 2560 (Corporate Governance Code for Listed Companies 2017) ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (ตลท.) ซึ่งสอดคล้องกับหลักการขององค์การเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการพัฒนา (Organization for Economic Co-operation and Development: OECD) และหลักเกณฑ์ ASEAN Corporate Governance Scorecard (ASEAN CG Scorecard) ซึ่งเป็นมาตรฐานสากลสำหรับบริษัทจดทะเบียน

ในการนี้ฝ่ายบริหารได้ทบทวนปรับปรุงคู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดี และคณะผู้บริหารแผนในการประชุมครั้งที่ 18/2565 วันที่ 13 พฤษภาคม 2565 ได้เห็นชอบให้ประกาศใช้คู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดี เมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม 2565 โดยในคู่มือมีเนื้อหาสาระสำคัญ 5 บท และ 24 นโยบาย รวมทั้งแนวปฏิบัติ การรายงานและติดตามผลในแต่ละส่วนงาน เพื่อให้นโยบายกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ มีความชัดเจนเป็นรูปธรรม

สาระสำคัญ 5 บท มีดังนี้





6.1 นโยบายและแนวปฏิบัติการกำกับดูแลกิจการ

การกำกับดูแลกิจการที่ดีตามหลักธรรมาภิบาล

บริษัทฯ ยึดหลักในการดำเนินธุรกิจที่ตั้งมั่นอยู่บนพื้นฐานของคุณธรรมและจริยธรรม โดยกรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงานทุกคนจะต้องมีจิตสำนึกและประพฤติตามจรรยาบรรณที่ดีในการประกอบธุรกิจ โดยมีความซื่อสัตย์ต่อตำแหน่งหน้าที่ ตลอดจนปกป้องรักษาผลประโยชน์อันชอบธรรมของบริษัทฯ

กรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงานทุกคน ต้องยึดมั่นตามหลักธรรมาภิบาล และหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ดังนี้

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

การกำกับดูแลกิจการที่ดีตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญ และยึดถือแนวทางการบริหารจัดการแบบมีธรรมาภิบาล หรือการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Good Corporate Governance) ตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เพื่อแสดงให้เห็นถึงการมีระบบบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ โปร่งใส ตรวจสอบได้ เป็นการส่งเสริมความเชื่อมั่นและความมั่นใจต่อผู้ถือหุ้น นักลงทุน ผู้มีส่วนได้เสียผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย และนำไปสู่ความมั่นคง เจริญก้าวหน้า เพิ่มมูลค่า และส่งเสริมการเติบโตอย่างยั่งยืนของบริษัทฯ โดยกำหนดนโยบายในการปฏิบัติตามคู่มือกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ ในเรื่องสำคัญ ดังนี้

1. สิทธิของผู้ถือหุ้น - บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับผู้ถือหุ้นและสิทธิของผู้ถือหุ้น การทำให้ผู้ถือหุ้นไว้วางใจและมั่นใจในการลงทุนกับบริษัทฯ คือ การที่บริษัทฯ มีนโยบาย หรือการดำเนินการที่ปกป้องและรักษาสิทธิขั้นพื้นฐานของผู้ถือหุ้นที่พึงได้รับตามกฎหมาย ได้แก่ สิทธิในการซื้อขาย การโอนหลักทรัพย์ที่ตนถืออยู่ สิทธิในการมีส่วนแบ่งผลกำไรของบริษัทฯ สิทธิการได้รับข้อมูลของบริษัทฯ อย่างเพียงพอและทันเวลา สิทธิต่าง ๆ ในการเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้น สิทธิการมอบฉันทะให้บุคคลอื่นเข้าประชุมและออกเสียงลงคะแนนแทน สิทธิการแสดงความคิดเห็นและซักถามในการประชุมผู้ถือหุ้น สิทธิในการเสนอเรื่องเพื่อบรรจุเป็นระเบียบวาระการประชุม และเสนอชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อรับการพิจารณาเลือกตั้งเป็นกรรมการบริษัทฯ สิทธิในการร่วมตัดสินใจในเรื่องสำคัญของบริษัทฯ เช่น การเลือกตั้งกรรมการ การอนุมัติธุรกรรมที่สำคัญและมีผลต่อทิศทางการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ การแก้ไขหนังสือบริคณห์สนธิและข้อบังคับของบริษัทฯ เป็นต้น

2. การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน - นโยบายของบริษัทฯ คือ การอำนวยความสะดวกให้ผู้ถือหุ้นและปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมกัน เป็นธรรม และเป็นไปตามข้อกำหนดของกฎหมาย รวมทั้งมีมาตรการป้องกัน กรณีที่กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานใช้ข้อมูลภายในเพื่อแสวงหาผลประโยชน์ให้แก่ตนเองหรือพวกพ้องในทางมิชอบ อาทิ การซื้อขายหลักทรัพย์โดยใช้ข้อมูลภายใน (Insider Trading) การนำข้อมูลภายในไปเปิดเผยกับบุคคลที่เกี่ยวข้องกับกรรมการ และผู้บริหาร เพื่อสร้างความมั่นใจในการลงทุนกับบริษัทฯ ตามแนวทางโครงการประเมินคุณภาพการจัดประชุมสามัญผู้ถือหุ้น (AGM Checklist) ได้แก่ การป้องกันสิทธิขั้นพื้นฐานของผู้ถือหุ้น การกำหนดให้สิทธิออกเสียงในที่ประชุมเป็นไปตามจำนวนหุ้นที่ถืออยู่ โดยหนึ่งหุ้นมีสิทธิเท่ากับหนึ่งเสียง การกำหนดให้กรรมการอิสระเป็นผู้มีหน้าที่ดูแลผู้ถือหุ้นส่วนน้อย การให้บริษัทศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ฯ เป็นนายทะเบียนหลักทรัพย์ การดำเนินการประชุมตามลำดับระเบียบวาระที่ได้แจ้งไว้ในหนังสือเชิญประชุม การเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นมีสิทธิมอบฉันทะให้ผู้อื่นมาประชุมและลงมติแทน การจัดสรรเวลาประชุมอย่างเพียงพอเพื่อเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นมีสิทธิอย่างเท่าเทียมกันในการแสดงความคิดเห็นและตั้งคำถาม และการเปิดเผยข้อมูลผ่านเว็บไซต์ของบริษัทฯ เพื่อให้ผู้ถือหุ้นได้รับข้อมูลข่าวสารสำคัญที่มีการเปลี่ยนแปลง บริษัทฯ มีการส่งหนังสือเชิญประชุมและเอกสารประกอบการประชุมเป็นภาษาอังกฤษให้กับผู้ถือหุ้นต่างชาติ และภายหลังการประชุมฯ ฝ่ายบริหารได้มอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำข้อเสนอแนะของผู้ถือหุ้นไปพิจารณาว่าสามารถดำเนินการได้หรือไม่

3. บทบาทต่อผู้มีส่วนได้เสีย - บริษัทฯ ตระหนักและเล็งเห็นถึงความสำคัญของผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วน ที่จะเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน การสร้างมูลค่าเพิ่ม และสร้างกำไรให้กับบริษัทฯ บริษัทฯ จึงมีนโยบายการไม่เลือกปฏิบัติอย่างไม่เป็นธรรม เพื่อให้คณะกรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงานทุกคนยึดถือปฏิบัติด้วยความเป็นธรรมต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มอย่างเท่าเทียมกัน โดยยึดหลักผลประโยชน์ร่วมกันอย่างยั่งยืน

4. การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส - บริษัทฯ ให้ความสำคัญและปฏิบัติตามหลักการเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใสตามที่กระทรวงการคลัง ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์กำหนดไว้ โดยกำหนดให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นผู้ดูแลและเปิดเผยข้อมูลสำคัญทั้งข้อมูลด้านการเงินและด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ อย่างเพียงพอ ถูกต้อง ครบถ้วน ทันเวลา และโปร่งใส เพื่อสื่อสารกับผู้ถือหุ้น นักลงทุน นักวิเคราะห์ และผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วนให้รับทราบข้อมูลอย่างเท่าเทียมกัน โดยบริษัทฯ จะเผยแพร่ข้อมูลผ่านทางตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ ที่ www.thaiairways.com

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

6.1.1 นโยบายและแนวปฏิบัติที่เกี่ยวกับคณะกรรมการ

เมื่อวันที่ 14 กันยายน 2563 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งให้ฟื้นฟูกิจการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจภายใต้แผนฟื้นฟูกิจการตามที่ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนและแจ้งคำสั่งดังกล่าวให้แก่ผู้บริหารแผนและผู้ทำแผนทราบแล้ว ให้บรรดาสิทธิและอำนาจหน้าที่ของผู้ทำแผนตกเป็นของผู้บริหารแผนโดยทันที อีกทั้งให้ผู้บริหารแผนมีสิทธิ และอำนาจหน้าที่ในการดำเนินการตามแผน โดยมีอำนาจหน้าที่ตามที่ระบุไว้ในแผนฟื้นฟูกิจการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ฉบับที่ศาลมีคำสั่งเห็นชอบการขอแก้ไขแผน เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 ข้อ 10.4 อำนาจหน้าที่ของผู้บริหารแผน ซึ่งคณะผู้บริหารแผนมีสิทธิและอำนาจหน้าที่ในการจัดการกิจการและทรัพย์สินของลูกหนี้และบรรดาสิทธิตามกฎหมายของผู้ถือหุ้นของลูกหนี้ยกเว้นสิทธิที่จะได้รับเงินปันผล

6.1.2 นโยบายและแนวปฏิบัติที่เกี่ยวกับผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสีย

การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ มีนโยบายที่จะดำเนินธุรกิจด้วยความซื่อสัตย์ สุจริต โปร่งใส และเป็นธรรม เพื่อให้ผู้ถือหุ้นมั่นใจว่าในการตัดสินใจและกระทำการใด ๆ บริษัทฯ ได้กระทำอย่างละเอียด รอบคอบ โดยคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดต่อผู้ถือหุ้น และผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม และใช้ความพยายามอย่างที่สุดเพื่อสร้างผลตอบแทนที่ดีให้แก่ผู้ถือหุ้นอย่างต่อเนื่อง ยั่งยืน และปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นด้วยความเสมอภาค เท่าเทียมกัน ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต โปร่งใส และเป็นธรรม โดยคำนึงถึงผู้ถือหุ้นทั้งรายใหญ่และรายย่อย เพื่อผลประโยชน์ของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม โดยมีแนวปฏิบัติ ดังนี้

1. บริหารกิจการของบริษัทฯ ให้มีความเจริญก้าวหน้ามั่นคง และก่อให้เกิดผลตอบแทนที่ดีให้แก่ผู้ถือหุ้น
2. ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความสามารถและความระมัดระวังเยี่ยงผู้ที่มีความรู้ ประสบการณ์ และความชำนาญ
3. จัดการดูแลไม่ให้ทรัพย์สินใด ๆ ของบริษัทฯ สูญค่าหรือสูญเสียไปโดยเปล่าประโยชน์
4. เปิดเผยข้อมูลและสารสนเทศทั้งทางการเงินและไม่ใช่ทางการเงินที่เกี่ยวกับธุรกิจและผลประกอบการของบริษัทฯ ที่เป็นจริงอย่างครบถ้วน เพียงพอ สม่ำเสมอ ทันเวลา แสดงให้เห็นถึงสถานภาพของการประกอบการและสถานภาพทางการเงินที่แท้จริงของบริษัทฯ

การปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสีย

กรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงานปฏิบัติหน้าที่ของตนเองด้วยความเป็นธรรม ปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียอย่างเท่าเทียมกัน ไม่เลือกปฏิบัติ เนื่องจากความแตกต่างในด้านเชื้อชาติ สัญชาติ ศาสนา เพศ สภาพทางกายหรือสุขภาพ หรือเหตุอื่นอันไม่เป็นธรรม

กรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงานปฏิบัติต่อคู่แข่งขันทางการค้าให้สอดคล้องกับหลักสากลภายใต้กรอบแห่งกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ไม่ละเมิดความลับ หรือล่วงรู้ความลับทางการค้าของคู่แข่งทางการค้าด้วยวิธีฉ้อฉล รวมถึงการไม่ผูกขาดทางการค้า

กรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงานปฏิบัติตามระเบียบบริษัทฯ ด้านการสรรหา แต่งตั้ง โยกย้าย และพิจารณาความดีความชอบด้วยความโปร่งใส และเป็นธรรม

คณะกรรมการบริษัทฯ จัดให้มีช่องทางให้ผู้มีส่วนได้เสียสามารถแจ้งเรื่องที่ผิดกฎหมาย หรือผิดระเบียบของบริษัทฯ การทุจริตคอร์รัปชัน การไม่ปฏิบัติตามจริยธรรมและจรรยาบรรณของบริษัทฯ และดูแลให้ข้อร้องเรียนได้รับการตอบสนองภายในระยะเวลาที่เหมาะสม

6.1.3 การติดตามให้มีการปฏิบัติตามนโยบายและแนวปฏิบัติในการกำกับดูแลกิจการ

การป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์

บริษัทฯ ให้ความสำคัญในหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีที่จะขจัดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ซึ่งคณะกรรมการบริษัทฯ ได้พิจารณารายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ หรือรายการที่เกี่ยวโยงกัน หรือรายการระหว่างกันอย่างเหมาะสม และมีการดูแลให้คณะกรรมการบริษัทฯ ฝ่ายบริหาร และพนักงานทุกคนถือปฏิบัติโดยเคร่งครัดตามข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับตลาดทุนและตลาดหลักทรัพย์ฯ เพื่อให้เป็นที่เชื่อถือและไว้วางใจของผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย

บริษัทฯ ได้ออกประกาศบริษัทฯ เรื่องการเปิดเผยข้อมูลรายการที่เกี่ยวโยงกันของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ตามหลักเกณฑ์และวิธีการของตลาดหลักทรัพย์ฯ ตั้งแต่เดือนกันยายน 2547 เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหารทุกท่านที่เข้าข่ายบุคคลที่เกี่ยวโยงกันตามคำนิยามของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ เปิดเผยข้อมูลบุคคลและนิติบุคคลที่เกี่ยวโยงกัน และทุกครั้งที่มีการแต่งตั้งกรรมการหรือผู้บริหารใหม่ เลขานุการบริษัทฯ จะจัดส่งแบบฟอร์ม **“รายละเอียดของบุคคลที่เกี่ยวโยงกันตามประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์ฯ เรื่องการเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในรายการที่เกี่ยวโยงกัน พ.ศ. 2546 และประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่ ทจ. 21/2551 เรื่อง หลักเกณฑ์ในการทำรายการที่เกี่ยวโยงกัน”** ซึ่งได้ปรับปรุงรายละเอียดตามข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่เปลี่ยนแปลงโดยตลอด โดยให้กรรมการหรือผู้บริหารที่ได้รับแต่งตั้งใหม่ ให้ข้อมูลพร้อมลงนามรับรองความถูกต้องของข้อมูล และหากภายหลังมีการเปลี่ยนแปลงข้อมูล กรรมการหรือผู้บริหารจะต้องจัดส่งแบบฟอร์มดังกล่าวพร้อมลงนามรับรองความถูกต้องของข้อมูลทุกครั้ง โดยเลขานุการบริษัทฯ จะจัดส่งรายละเอียดของบุคคลที่เกี่ยวโยงกันให้ประธานกรรมการบริษัทฯ และประธานกรรมการตรวจสอบรับทราบด้วย พร้อมทั้งจัดทำสรุปรายชื่อบุคคลและนิติบุคคลที่เกี่ยวโยงกันนำส่งฝ่ายบริหารทุกฝ่าย และบุคคลที่เป็นผู้ประสานงานเกี่ยวกับรายการที่เกี่ยวโยงกันของแต่ละหน่วยงาน เพื่อใช้ตรวจสอบธุรกรรมที่หน่วยงานตนจะเสนอฝ่ายบริหารหรือคณะกรรมการบริษัทฯ และหากมีรายการที่เกี่ยวโยงกันเกิดขึ้น บริษัทฯ จะดำเนินการตามขั้นตอนปฏิบัติที่กำหนดไว้ ซึ่งอ้างอิงจากกฎหมายที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งนำไปเปิดเผยในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี/รายงานประจำปี (แบบ 56-1 One Report)

เพื่อให้การดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องรายการที่เกี่ยวโยงกันมีแนวทางปฏิบัติที่ชัดเจนยิ่งขึ้น บริษัทฯ กำหนดนโยบายสำหรับรายการที่เกี่ยวโยงกันของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) โดยในการเข้าทำรายการที่เกี่ยวโยงกันของบริษัทฯ กับบุคคลที่เกี่ยวโยงกัน ให้ใช้นโยบายการกำหนดราคาซื้อสินค้าและบริการระหว่างบริษัทฯ กับกิจการที่เกี่ยวข้อง โดยกำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับบริษัทฯ กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องเป็นลำดับแรก และใช้นโยบายราคาที่มีเงื่อนไขทางธุรกิจที่ไม่เป็นปกติ หรือไม่เป็นไปตามราคาตลาดหากจำเป็น โดยบริษัทฯ ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และวิธีการของตลาดหลักทรัพย์ฯ รวมทั้งมาตรฐานการบัญชีได้อย่างถูกต้องและครบถ้วน ซึ่งเลขานุการบริษัทฯ จะจัดทำระเบียบวาระเรื่อง **“รายการที่เกี่ยวโยงกันของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)”** เพื่อเปิดเผยให้คณะผู้บริหารแผนและฝ่ายบริหารทราบในกรณีที่มีนัยสำคัญ หรือรายการอาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ เพื่อเป็นการกำกับดูแลและสร้างความมั่นใจว่ารายการดังกล่าวเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีและถูกต้องตามข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ

กรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงานทุกคนต้องคำนึงถึงประโยชน์ของบริษัทฯ ภายใต้ความถูกต้องตามกฎหมายและจริยธรรม โดยหลีกเลี่ยงการกระทำที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ที่อาจส่งผลกระทบในการตัดสินใจใด ๆ ตามแนวทางปฏิบัติ ดังต่อไปนี้

1. พึงละเว้นการถือหุ้นในกิจการคู่แข่งทางการค้าของบริษัทฯ หากจะทำให้มีผลกระทบต่องานในหน้าที่ ในกรณีที่ได้หุ้นนั้นมาก่อนการเป็นกรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงาน หรือก่อนที่บริษัทฯ จะเข้าไปทำธุรกิจนั้น หรือได้มาโดยทางมรดก ต้องรายงานให้ผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้นทราบ

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

การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายในเพื่อแสวงหาผลประโยชน์

บริษัทฯ ยึดหลักปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์ฯ และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์อย่างเคร่งครัด โดยบริษัทฯ ให้ความสำคัญในเรื่องหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อให้บรรลุผลในทางปฏิบัติ ในปี 2560 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้อนุมัติให้ปรับปรุงนโยบายเรื่องการป้องกันการใช้ข้อมูลภายในเพื่อประโยชน์ส่วนตนให้สอดคล้องกับพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2559 ในการห้ามกรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงาน ซึ่งรู้หรือครอบครองข้อมูลภายใน ทำการซื้อขายหลักทรัพย์ที่ออกโดยบริษัทฯ โดยอาศัยข้อมูลภายในซึ่งเป็นสาระสำคัญต่อการเปลี่ยนแปลงราคาหรือมูลค่าของหลักทรัพย์ที่ยังมิได้เปิดเผยต่อสาธารณชนทั่วไปหรือตลาดหลักทรัพย์ และตนได้ล่วงรู้มาในตำแหน่งหรือฐานะที่สามารถล่วงรู้ข้อเท็จจริงหรือการเป็นพนักงานของบริษัทฯ ไม่ว่าการกระทำดังกล่าวจะกระทำเพื่อประโยชน์ตนเองหรือผู้อื่น หรือการนำข้อมูลภายในไปเปิดเผยให้ผู้อื่นกระทำดังกล่าว โดยยึดแนวทางในการปฏิบัติดังนี้

1. ไม่ใช้ข้อมูลภายในที่เป็นข้อมูลสำคัญที่ยังไม่ได้เปิดเผยต่อสาธารณะในการซื้อขายหลักทรัพย์ โดยเป็นการเอาเปรียบบุคคลภายนอก ไม่ว่าจะอยู่ในช่วงเวลาใด

2. ห้ามเปิดเผยหรือส่งผ่านข้อมูลภายในไปยังบุคคลที่ไม่เกี่ยวข้องกับข้อมูลนั้น ซึ่งรวมถึงบุคคลที่มีความสัมพันธ์ใกล้ชิดตามที่กฎหมายกำหนดและบุคคลอื่น ๆ

3. ในการคาดการณ์เหตุการณ์ในอนาคต ผู้ที่จะวิเคราะห์หรือคาดการณ์ต้องตรวจสอบว่าข้อมูลที่นำมาใช้ในการวิเคราะห์หรือคาดการณ์จะต้องไม่เป็นข้อมูลเท็จ ข้อมูลที่ถูกบิดเบือนไปจากความเป็นจริง หรือข้อมูลไม่ครบถ้วน โดยผู้วิเคราะห์หรือคาดการณ์ต้องรับผิดชอบและระมัดระวังต่อข้อมูลที่ได้สื่อสารออกไป

4. พนักงานในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำข้อมูลงบการเงินและข้อมูลภายในที่มีนัยสำคัญ รวมถึงบุคคลที่มีความสัมพันธ์ใกล้ชิดตามที่กฎหมายกำหนด ต้องไม่ซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ในช่วงระยะเวลาที่มีข้อมูลภายในที่มีนัยสำคัญที่อาจมีผลกระทบต่อราคาหลักทรัพย์ของบริษัทฯ และก่อนการประกาศงบการเงินต่อตลาดหลักทรัพย์ 1 เดือน และหลังประกาศ 3 วัน

นโยบายดังกล่าวกำหนดให้ทุกหน่วยงาน มีระบบบริหารจัดการในการกำกับดูแลการใช้ข้อมูลภายใน และข้อมูลลับที่ดีเพื่อป้องกันมิให้ข้อมูลลับของบริษัทฯ รั่วไหล ซึ่งอาจทำให้บริษัทฯ เสียหาย หรือถูกนำไปใช้เพื่อประโยชน์ในทางมิชอบอันเป็นการเอาเปรียบผู้ลงทุน และต่อเนื่องมาในปี 2566 บริษัทฯ ได้ให้ความรู้เกี่ยวกับแนวปฏิบัติในการเปิดเผยและรักษาข้อมูลที่มีผลกระทบต่อราคาหลักทรัพย์แก่กรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงานในหน่วยงานต่าง ๆ ของบริษัทฯ ผ่านคู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อให้เกิดการตระหนักรู้และสามารถนำไปปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม

การต่อต้านทุจริตและคอร์รัปชัน

บริษัทฯ ตระหนักถึงปัญหาการทุจริตและคอร์รัปชัน ซึ่งถือเป็นภัยร้ายแรงที่ทุกหน่วยงานของบริษัทฯ ต้องให้ความสำคัญเป็นอันดับต้น และผู้ปฏิบัติงานของบริษัทฯ ในทุกระดับต้องร่วมกันควบคุม ตรวจสอบ ดูแล เพื่อเป็นการป้องกันและขจัดปัญหาการทุจริตและคอร์รัปชัน บริษัทฯ จึงได้นำนโยบายการแจ้งเบาะแส (Whistle Blower Policy) มาใช้ในการบริหารจัดการองค์กร โดยคณะผู้บริหารแผนในการประชุมครั้งที่ 9/2566 เมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2566 มีมติอนุมัติระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการร้องเรียนและการแจ้งเบาะแสเกี่ยวกับการทุจริตและการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบองค์กร พ.ศ. 2566 ทดแทนฉบับเดิม เพื่อให้การยื่นข้อร้องเรียนและแจ้งเบาะแสเกี่ยวกับการทุจริต และการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบมีหลักเกณฑ์และกระบวนการที่ชัดเจนมากยิ่งขึ้น โดยให้มีความสอดคล้องกับแนวปฏิบัติด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี เรื่องแนวทางการจัดทำนโยบายและวิธีปฏิบัติการแจ้งเบาะแส (Whistle Blowing) ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ซึ่งผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มสามารถสอดส่อง ดูแล และแจ้งเบาะแสการทุจริตผ่านช่องทางที่กำหนด และบริษัทฯ จะทำการตรวจสอบข้อเท็จจริง พร้อมมีมาตรการคุ้มครองผู้ร้องเรียนและพยาน

กรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงานมีหน้าที่ความรับผิดชอบในการทำความเข้าใจและปฏิบัติตามนโยบายต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชัน ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของหลักสูตรการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยบริษัทฯ กำหนดให้หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการที่ดีเป็นหลักสูตรภาคบังคับสำหรับผู้บริหารและพนักงานทุกคน นอกจากนี้ บริษัทฯ มีช่องทางให้พนักงานแจ้งเบาะแสทันทีเมื่อพบเห็นหรือสงสัยว่าจะมีการทุจริตและคอร์รัปชัน โดยพนักงานให้ความร่วมมือในการตรวจสอบข้อเท็จจริงที่เกี่ยวข้องกับข้อสงสัยในการกระทำการทุจริตและคอร์รัปชัน เพื่อดำเนินการตามระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการร้องเรียนและการแจ้งเบาะแสเกี่ยวกับการทุจริตและการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบองค์กร พ.ศ. 2566 ซึ่งบริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายการต่อต้านทุจริตและคอร์รัปชัน ดังนี้

บทบาทความรับผิดชอบของกรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงาน

1. กรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงานต้องไม่เข้าไปเกี่ยวข้องกับเรื่องทุจริตและคอร์รัปชัน ไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อม และจะต้องปฏิบัติตามนโยบายหรือขั้นตอนการปฏิบัติงานของบริษัทฯ อย่างเคร่งครัด

2. กรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงานในทุกระดับตำแหน่งงานมีหน้าที่ที่จะต้องช่วยกันสอดส่องดูแล หรือแจ้งเบาะแสทันทีเมื่อพบเห็น หรือสงสัยว่าจะมีการทุจริตคอร์รัปชัน และให้ความร่วมมือในการตรวจสอบข้อเท็จจริงที่เกี่ยวข้องกับข้อสงสัยในการกระทำการทุจริตและคอร์รัปชัน

3. กรรมการ ผู้บริหาร และผู้บังคับบัญชาของผู้ปฏิบัติงานทุกระดับตำแหน่งมีหน้าที่ต้องให้ความยุติธรรมแก่ทุกฝ่าย โดยยึดหลักคุณธรรม ความถูกต้องตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และคู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดี

4. กรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องต้องปฏิบัติตามนโยบาย และระเบียบข้อบังคับของบริษัทฯ เกี่ยวกับการร้องเรียน โดยดำเนินการตรวจสอบข้อเท็จจริงอย่างเป็นธรรม มีความโปร่งใส และตรวจสอบได้

5. กรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงานต้องเผยแพร่ให้ความรู้ และทำความเข้าใจกับบุคคลอื่นที่ต้องปฏิบัติหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ หรืออาจเกิดผลกระทบกับบริษัทฯ ในเรื่องที่ต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามนโยบายต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชันของผลประโยชน์ทับซ้อนและสินบน

สินบนและสิ่งจูงใจ

ห้ามกรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงานที่มีหน้าที่ในการตัดสินใจใด ๆ ให้หรือยอมรับสินบนหรือเรียกรับสินบน หรือสิ่งจูงใจในรูปแบบใด ๆ หรือผลประโยชน์ส่วนตนอื่นใดโดยมิชอบด้วยกฎหมาย และ/หรือระเบียบของบริษัทฯ และห้ามมอบหมายให้ผู้อื่นให้ หรือรับสินบนและสิ่งจูงใจแทนตนเอง ตลอดจนห้ามเป็นตัวกลางในการเสนอให้หรือรับสินบนใด ๆ กับผู้ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ยกเว้นเป็นการปฏิบัติทางการค้าโดยทั่วไป เช่น การส่งเสริมการขาย การแนะนำผลิตภัณฑ์หรือการบริการรูปแบบใหม่ เป็นต้น

การให้หรือรับของขวัญ ของกำนัล การเลี้ยงรับรอง การบริการต้อนรับหรือผลประโยชน์อื่น

1. กรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงานมีหน้าที่ชี้แจงให้ผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้องทราบถึงนโยบายงดรับของขวัญของบริษัทฯ เป็นระยะ และขอให้ผู้มีส่วนได้เสียให้ความร่วมมือในการดำเนินการดังกล่าว

2. กรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงานสามารถให้หรือรับของขวัญ ของกำนัล การเลี้ยงรับรอง การบริการต้อนรับหรือผลประโยชน์อื่นได้ตามขนบธรรมเนียมประเพณี หรือวัฒนธรรม หรือให้กันตามมารยาทที่ปฏิบัติกันในสังคม แต่ต้องไม่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินงาน และการตัดสินใจทางธุรกิจของบริษัทฯ โดยไม่ได้เป็นไปเพื่อคาดหวังผลประโยชน์หรือสิ่งอื่นใดเป็นการตอบแทน และต้องมีมูลค่าไม่เกิน 3,000 บาท

3. หากกรณีมีความจำเป็นต้องรับของขวัญ ของกำนัล การเลี้ยงรับรอง การบริการต้อนรับหรือผลประโยชน์อื่นที่มีมูลค่าเกิน 3,000 บาท เนื่องจากไม่สามารถปฏิเสธได้ หรือเพื่อรักษาสัมพันธภาพที่ดีต่อกันทางธุรกิจ หรือไม่ว่าเหตุผลอื่นใดก็ตาม ให้ดำเนินการตามแนวปฏิบัติที่กำหนดไว้ในคู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดี



4. กรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงานต้องไม่เรียกร้องหรือรับของขวัญ ของกำนัล การเลี้ยงรับรอง การบริการต้อนรับ หรือผลประโยชน์อื่นจากลูกค้า คู่ค้า ผู้รับเหมา หรือผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ ไม่ว่ากรณีใดที่อาจส่งผลกระทบต่อการตัดสินใจในการปฏิบัติหน้าที่หรือขัดแย้งทางผลประโยชน์กับบริษัทฯ

5. กรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงานต้องใช้ดุลพินิจในการให้ของขวัญ ของกำนัล การเลี้ยงรับรอง การบริการต้อนรับ หรือผลประโยชน์อื่นแก่บุคคลอื่นในลักษณะที่ไม่เกินความเหมาะสม ซึ่งอาจส่งผลต่อบุคคลในการปฏิบัติหน้าที่

6. การให้ของขวัญ ของกำนัล การเลี้ยงรับรอง การบริการต้อนรับ หรือผลประโยชน์อื่นแก่เจ้าหน้าที่ของรัฐในประเทศต้องปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และนโยบายของหน่วยงานนั้น ๆ อย่างเคร่งครัด และการให้เจ้าหน้าที่ของรัฐในต่างประเทศโดยประเพณีท้องถิ่นต้องไม่ขัดต่อกฎหมายและจารีต

7. ของขวัญ ของกำนัล การเลี้ยงรับรอง การบริการต้อนรับ หรือผลประโยชน์อื่นที่ให้หรือรับ ต้องไม่ขัดต่อกฎหมาย ศีลธรรม และจารีตประเพณีที่พึงปฏิบัติ

8. หากกรณีมีความจำเป็นต้องเลี้ยงรับรองทางธุรกิจ อาทิ เลี้ยงรับรองเป็นอาหารและเครื่องดื่ม และรูปแบบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการปฏิบัติตามสัญญาทางธุรกิจ หรือเป็นจารีตทางการค้า รวมถึงการให้ความรู้ ความเข้าใจทางธุรกิจ สามารถกระทำได้ แต่ต้องมีค่าใช้จ่ายในการเลี้ยงรับรองอย่างสมเหตุสมผล และไม่ส่งผลกระทบต่อการตัดสินใจในการปฏิบัติงาน หรือก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์

การบริจาคเพื่อการกุศล การสาธารณประโยชน์ ค่าอำนวยความสะดวก และการให้เงินสนับสนุน

กรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงาน ต้องปฏิบัติตามแนวทางในเรื่องการบริจาคเพื่อการกุศล การสาธารณประโยชน์ และการให้เงินสนับสนุน ดังนี้

1. การบริจาคเงิน หรือทรัพย์สินเพื่อการกุศล การสาธารณประโยชน์ ค่าอำนวยความสะดวก และการให้เงินสนับสนุน ต้องเป็นไปอย่างโปร่งใส ถูกต้องตามกฎหมาย และไม่ขัดต่อศีลธรรม รวมทั้งไม่เป็นการกระทำการใด ๆ ที่จะมีผลเสียหายต่อสังคมส่วนรวม โดยต้องดำเนินการตามระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการบริจาคการให้บัตรโดยสาร การให้น้ำหนักสัมภาระและสิทธิประโยชน์อื่น ๆ พ.ศ. 2553

2. การให้หรือรับเงิน หรือทรัพย์สินบริจาคเพื่อการกุศลหรือเงินสนับสนุนนั้นต้องไม่ได้ถูกนำไปใช้เพื่อเป็นข้ออ้างในการติดสินบน

3. การเบิกค่าใช้จ่ายเพื่อการกุศล และการให้เงินสนับสนุน ให้ปฏิบัติตามระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการบริจาคการให้บัตรโดยสาร การให้น้ำหนักสัมภาระและสิทธิประโยชน์อื่น ๆ พ.ศ. 2553 และขั้นตอนการเบิกค่าใช้จ่ายให้เป็นไปตามระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยอำนาจหน้าที่ทางการเงินที่บริษัทฯ กำหนด โดยต้องระบุวัตถุประสงค์ที่ชัดเจนและมีหลักฐานที่ตรวจสอบได้

แนวทางการกำกับดูแลด้านการต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชัน มีดังนี้

1. บุคลากรของบริษัทฯ มีบทบาทหน้าที่ และความรับผิดชอบในการทำความเข้าใจและปฏิบัติตามนโยบายต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชัน คู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดี รวมทั้งกฎ ระเบียบ และข้อบังคับเกี่ยวกับการทำงานของบริษัทฯ อย่างเคร่งครัด

2. บุคลากรของบริษัทฯ ห้ามกระทำการอันใดที่เกี่ยวข้องกับการทุจริตและคอร์รัปชัน เพื่อประโยชน์ทางตรงหรือทางอ้อมต่อตนเอง ครอบครัว เพื่อน ญาติและคนรู้จัก ไม่ว่าตนจะอยู่ในฐานะเป็นผู้รับ ผู้ให้หรือผู้เสนอให้สินบนทั้งที่เป็นตัวเงินหรือไม่เป็นตัวเงินแก่หน่วยงานของรัฐ หรือหน่วยงานเอกชนที่บริษัทฯ ได้ดำเนินธุรกิจหรือติดต่อด้วย

3. บุคลากรของบริษัทฯ ต้องช่วยกันสอดส่อง ดูแล หรือแจ้งเบาะแสทันที เมื่อพบเห็นหรือสงสัยว่าจะมีการทุจริตและคอร์รัปชัน และให้ความร่วมมือในการสอบสวนข้อเท็จจริงที่เกี่ยวข้องกับข้อสงสัยในการกระทำดังกล่าว โดยแจ้งเบาะแสกับผู้มีสิทธิรับข้อร้องเรียนรับทราบเพื่อดำเนินการตามระเบียบบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ว่าด้วยการร้องเรียนและการแจ้งเบาะแสเกี่ยวกับการทุจริตและการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบองค์กร

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

5. บริษัทฯ ให้ความมั่นใจว่าจะไม่มีบุคลากรของบริษัทฯ คนใดต้องถูกลดตำแหน่ง ลงโทษ หรือได้รับผลกระทบใด ๆ จากการปฏิเสธการให้ หรือรับสินบน และบริษัทฯ จะไม่ยอมให้ผู้ใดมากระทำการข่มขู่ คุกคาม หรือหน่วงเหนี่ยวบุคลากรของบริษัทฯ ที่มีความมุ่งมั่นที่จะปฏิบัติตามนโยบายต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชัน

เพื่อเป็นการแสดงเจตนารมณ์ความมุ่งมั่นในการต่อต้านและการไม่ยอมรับการทุจริตและคอร์รัปชันทุกรูปแบบทั้งทางตรงและทางอ้อม บริษัทฯ ได้ส่งหนังสือถึงบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง โดยกำหนดให้บุคลากรของบริษัทฯ และบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับบริษัทฯ รับทราบและให้ปฏิบัติตามนโยบายต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชันของบริษัทฯ อย่างเคร่งครัด และให้ความร่วมมือสนับสนุนในการปฏิบัติตามนโยบายต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชัน เพื่อเป็นแรงขับเคลื่อนและนำไปสู่การสร้างเครือข่ายต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชันอย่างแข็งแกร่ง และบริษัทฯ ได้ประกาศนโยบายต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชันบนเว็บไซต์ https://thaiair.thaiairways.com/procurementThai/ ซึ่งเป็นเว็บไซต์ประกาศจัดซื้อจัดจ้างของบริษัทฯ เพื่อให้คู่ค้ารับทราบนโยบายดังกล่าวและถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัด

การแจ้งเบาะแส (Whistle Blower Policy)

เนื่องจากบริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของปัญหาการทุจริตและการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบบริษัทฯ จึงได้นำนโยบายการแจ้งเบาะแส (Whistle Blower Policy) ในการรณรงค์ป้องกันการทุจริตและคอร์รัปชัน โดยจัดทำและบังคับใช้ระเบียบบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ว่าด้วยการร้องเรียนเกี่ยวกับการทุจริตและการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบข้อบังคับ คำสั่งบริษัทฯ หรือธรรมาภิบาล หรือจริยธรรมตามประมวลธรรมาภิบาลและจริยธรรม พ.ศ. 2553 เป็นต้นมา เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานของบริษัทฯ บุคคลภายนอก ผู้มีส่วนได้เสีย หรือบุคคลใดที่เป็นผู้ได้รับความเสียหายหรือพบเห็นการทุจริตและการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ข้อกำหนด หรือคำสั่งบริษัทฯ ใช้เป็นช่องทางในการแจ้งเบาะแส/ร้องเรียนมายังผู้มีสิทธิรับข้อร้องเรียน

ในปี 2566 บริษัทฯ ประกาศใช้ระเบียบบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ว่าด้วยการร้องเรียนและการแจ้งเบาะแสเกี่ยวกับการทุจริตและการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบองค์กร พ.ศ. 2566 ซึ่งกำหนดให้ประธานกรรมการบริษัทฯ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร ประธานเจ้าหน้าที่ซึ่งเป็นผู้บังคับบัญชาสูงสุดในสายงานที่เกี่ยวข้องกับข้อร้องเรียน ผู้อำนวยการฝ่ายกำกับการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์องค์กร เป็นผู้มีสิทธิรับข้อร้องเรียนโดยผู้แจ้งเบาะแส/ผู้ร้องเรียนสามารถแจ้งข้อร้องเรียนผ่านช่องทางได้ 4 ช่องทาง ดังต่อไปนี้

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

และเพื่อให้การดำเนินการตรวจสอบข้อเท็จจริง เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผล จึงกำหนดให้ข้อร้องเรียนจะต้องมีรายละเอียดและพยานหลักฐาน ดังนี้

1. ชื่อและที่อยู่ของผู้ร้องเรียน
2. ชื่อหรือตำแหน่งของผู้ถูกร้องเรียน
3. ข้อกล่าวหาและพฤติการณ์แห่งการกระทำผิดตามข้อร้องเรียน พร้อมพยานบุคคลที่รู้เห็นเหตุการณ์ พยานหลักฐานหรืออ้างพยานหลักฐานที่สอดคล้องกับข้อร้องเรียน

กรณีไม่ปรากฏชื่อและที่อยู่ผู้ร้องเรียนตาม ข้อ 1. แต่หากมีข้อมูลที่ระบุรายละเอียดชัดเจนหรือหลักฐานที่เพียงพอที่จะดำเนินการตรวจสอบข้อเท็จจริงตามข้อร้องเรียนต่อไปได้ บริษัทฯ จะรับไว้พิจารณาตามระเบียบเพื่อดำเนินการต่อไป

โดยบริษัทฯ ได้มอบหมายฝ่ายกำกับการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์องค์กร ทำหน้าที่กลั่นกรองเบาะแสและข้อร้องเรียนดังกล่าว รวมทั้งดำเนินการตรวจสอบข้อเท็จจริงภายในกำหนดระยะเวลาที่เหมาะสม ไม่เปิดเผยชื่อผู้ร้องเรียนทั้งในระหว่างตรวจสอบและภายหลังการตรวจสอบ หากพบว่ามีการกระทำผิดจริงจากพยานหลักฐานต่าง ๆ ก็จะนำไปสู่การลงโทษทางวินัย ทางแพ่งหรือทางอาญาแล้วแต่กรณี รวมถึงกำหนดมาตรการคุ้มครองผู้ร้องเรียนหรือผู้ที่ให้ความร่วมมือในการรายงานการทุจริตฯ หากกระทำโดยเจตนาสุจริตจะไม่ถูกลงโทษทางวินัย และจะได้รับความคุ้มครองตามระเบียบบริษัทฯ อันจะสร้างความเชื่อมั่นและปลอดภัยให้แก่ผู้ร้องเรียน ดังนี้

1. ผู้รับผิดชอบในทุกขั้นตอนจะต้องเก็บรักษาข้อมูลที่ได้รับรู้ไว้ในชั้นความลับและเปิดเผยเท่าที่จำเป็น โดยคำนึงถึงความปลอดภัยและความเสียหายของผู้ร้องเรียน แหล่งที่มาของข้อมูล รวมทั้งบุคคลที่เกี่ยวข้อง หากพนักงานผู้ใดฝ่าฝืนถือเป็นการกระทำความผิดวินัย
2. กรณีที่ผู้ร้องเรียนเห็นว่าตนอาจได้รับความไม่ปลอดภัย หรืออาจเกิดความเดือดร้อน เสียหาย ผู้ร้องเรียนสามารถร้องขอให้บริษัทฯ กำหนดมาตรการอย่างหนึ่งอย่างใดเพื่อคุ้มครองที่เหมาะสมเป็นการชั่วคราวก็ได้ ทั้งนี้ให้เป็นดุลพินิจของประธานเจ้าหน้าที่บริหารที่จะดำเนินการตามที่ร้องหรือไม่ก็ได้
3. ผู้ใดกระทำการกลั่นแกล้ง ข่มขู่ ลงโทษทางวินัย หรือเลือกปฏิบัติด้วยวิธีการอันไม่เป็นธรรมต่อผู้ร้องเรียนหรือบุคคลที่เกี่ยวข้องกับข้อร้องเรียนตามระเบียบนี้ ถือว่าผู้นั้นกระทำผิดวินัย และต้องรับผิดชอบชดใช้ความเสียหายแก่บริษัทฯ หรือผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการกระทำดังกล่าว ตลอดจนรับผิดในทางแพ่งและทางอาญาหรือตามกฎหมายต่อไป

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มด้วยการรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ เพื่อประโยชน์ร่วมกัน และมีความมุ่งมั่นที่จะเป็นองค์กรที่ดำเนินธุรกิจด้วยความโปร่งใส โดยไม่มีข้อยกเว้นต่อการทุจริตและคอร์รัปชันทุกรูปแบบ จึงมีการดำเนินการต่อข้อร้องเรียนที่ได้รับทุกกรณีตามระเบียบบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ว่าด้วยการร้องเรียนและการแจ้งเบาะแสเกี่ยวกับการทุจริตและการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบองค์กร พ.ศ. 2566 อย่างเคร่งครัด

โดยในปีที่ผ่านมาความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชันอยู่ในระดับความเสี่ยงต่ำ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้นำผลการตรวจสอบข้อเท็จจริงมาใช้เป็นแนวทางในการกำหนดมาตรการป้องกันการทุจริตและคอร์รัปชัน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการดำเนินธุรกิจ รวมทั้งใช้เป็นแนวทางสำหรับวางแผนการตรวจสอบภายใน เพื่อให้บริษัทฯ มีการควบคุมภายในที่ดี

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มด้วยการรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ เพื่อประโยชน์ร่วมกันและมีความมุ่งมั่นที่จะเป็นองค์กรที่ดำเนินธุรกิจด้วยความโปร่งใส โดยไม่มีข้อยกเว้นต่อการทุจริตและคอร์รัปชันทุกรูปแบบ จึงมีการดำเนินการต่อข้อร้องเรียนที่ได้รับทุกกรณีตามระเบียบบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ว่าด้วยการร้องเรียนและการแจ้งเบาะแสเกี่ยวกับการทุจริตและการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบองค์กร พ.ศ. 2566 อย่างเคร่งครัด

6.2 จรรยาบรรณธุรกิจ

บริษัทฯ มีเจตนารมณ์ที่จะส่งเสริม พัฒนา และกำกับดูแลให้บริษัทฯ มีจรรยาบรรณที่ดีในการดำเนินธุรกิจ ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้รวบรวมและประมวลระเบียบ แบบแผน และแนวปฏิบัติต่าง ๆ อันเกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจ ตลอดจนข้อกำหนดที่เป็นเกณฑ์มาตรฐานที่เป็นหลักความประพฤติเพื่อใช้เป็นแนวทางในการควบคุม และกำกับดูแลพฤติกรรมของบุคลากรทุกคนของบริษัทฯ ไม่ว่าจะเป็นคณะกรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงานในทุกส่วนงาน โดยถือว่าจรรยาบรรณในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ เป็นเรื่องที่บุคลากรทุกคนพึงยึดถือและปฏิบัติให้สอดคล้อง และอยู่ในทิศทางเดียวกันอย่างเคร่งครัด โดยนำหลักความซื่อสัตย์ ความมีคุณธรรมและศีลธรรมอันดี ความบริสุทธิ์ใจ และความถูกต้องมาใช้ประกอบกับการปฏิบัติงานอยู่เสมอ

โปร่งใส สุจริต เป็นธรรม

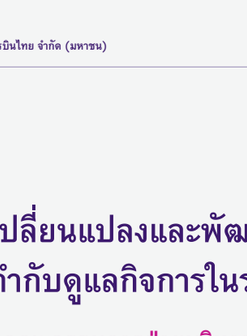
6.3 การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญของนโยบาย แนวปฏิบัติ และการกำกับดูแลกิจการในรอบปีที่ผ่านมา

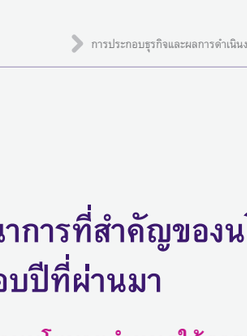
6.3.1 คณะกรรมการฝ่ายบริหารงานนโยบายกำหนดให้การเข้ารับการอบรมหลักสูตรการกำกับดูแลกิจการที่ดีเป็นหลักสูตรภาคบังคับสำหรับผู้บริหารและพนักงานทุกคน

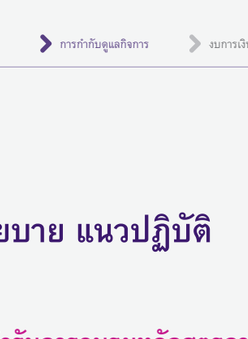
โดยสายทรัพยากรบุคคลร่วมกับฝ่ายกำกับการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์องค์กรจัดทำหลักสูตรการกำกับดูแลกิจการที่ดีรูปแบบ e-Learning ซึ่งมีเนื้อหาสอดคล้องกับคู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดีที่บริษัทฯ ประกาศใช้เมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม 2565 เพื่อนำไปสู่การปฏิบัติที่ดี ให้เป็นองค์กรที่มีธรรมาภิบาล สอดรับกับการเป็นบริษัทชั้นนำ สร้างความมั่นใจให้กับผู้ถือหุ้น และผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย รวมทั้งเป็นการเสริมสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับบริษัทฯ ทั้งนี้ หลักสูตรดังกล่าวเปิดอบรมช่วงเดือนกุมภาพันธ์ - ธันวาคม 2566 มีผู้เข้าอบรมทั้งหมด 8,500 คน จากจำนวนพนักงานทั้งหมด 10,652 คน คิดเป็นร้อยละ 87.86 โดยฝ่ายกำกับการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์องค์กรจะประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้พนักงานทุกคนของบริษัทฯ เข้ารับการอบรมหลักสูตรการกำกับดูแลกิจการที่ดีภายในปี 2567

6.3.2 จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์เพื่อส่งเสริมให้พนักงานมีความรู้ ความเข้าใจเรื่องการกำกับดูแลกิจการที่ดี

โดยฝ่ายกำกับการปฏิบัติตามเกณฑ์องค์กรได้จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์เพื่อเผยแพร่ทุก ๆ 2 สัปดาห์ในเรื่องการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ และการต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชัน ผ่านทุกช่องทางการสื่อสารของบริษัทฯ ได้แก่ เว็บไซต์ www.thaiairways.com ระบบเครือข่าย Intranet: THAISphere, Facebook TG Family และส่งไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ถึงพนักงานทุกคน ดังมีตัวอย่างสื่อประชาสัมพันธ์ ดังนี้







โดยมีการจัดกิจกรรมตอบคำถามชิงรางวัลกระตุ้นการรับรู้สื่อประชาสัมพันธ์ดังกล่าว ดังตัวอย่างต่อไปนี้





ซึ่งมีพนักงานให้ความสนใจเข้าร่วมกิจกรรมเป็นจำนวนมาก

6.3.4 ทบทวนและปรับปรุงตารางกำหนดอำนาจการบริหารงาน (Table of Authority: TOA)

ให้สอดคล้องกับโครงสร้างองค์กรใหม่ โดยให้ผู้บริหารทุกสาย/ฝ่ายที่ดำรงตำแหน่งตั้งแต่ระดับหัวหน้ากลุ่มงานขึ้นไป จัดทำตารางกำหนดอำนาจการบริหารงาน (Table of Authority: TOA) ซึ่งต้องระบุอำนาจตามระเบียบบริษัทฯ และอำนาจการดำเนินการตามมติต่าง ๆ รวมทั้งคำสั่งบริษัทฯ และนำขึ้นระบบเครือข่ายภายในบริษัทฯ (THAISphere) เพื่อใช้เป็นข้อมูลอ้างอิงอำนาจในการอนุมัติและดำเนินงานของแต่ละสาย/ฝ่ายได้อย่างถูกต้อง ครบถ้วน ตามหลักการกำกับดูแลการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ โดยจะมีการทบทวนและปรับปรุงให้เป็นปัจจุบันทุกไตรมาส

6.3.5 ทบทวน ปรับปรุงและยืนยันการใช้เอกสารข้อบังคับบริษัทฯ ระเบียบบริษัทฯ

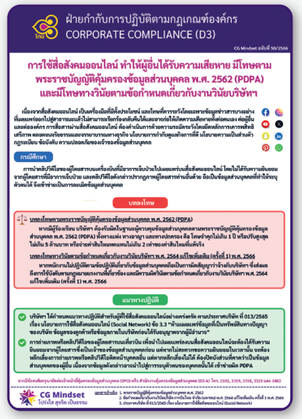
ข้อบังคับเกี่ยวกับการทำงาน ข้อกำหนดบริษัทฯ นโยบาย คำสั่งบริษัทฯ/ประกาศบริษัทฯ คู่มือและวิธีปฏิบัติให้ถูกต้อง ครบถ้วน ชัดเจนและเป็นปัจจุบัน รวมทั้งกำหนดกลไกการกำกับดูแลให้นำไปสู่การปฏิบัติอย่างเคร่งครัด

6.3.6 บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการดำเนินการเรื่องการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์

โดยมีการดำเนินธุรกิจเป็นไปอย่างถูกต้องตามกฎหมาย กฎเกณฑ์ ข้อบังคับ ระเบียบต่าง ๆ ทั้งจากภายในและภายนอก รวมทั้งการปฏิบัติให้สอดคล้องและครอบคลุมกับกฎเกณฑ์ต่าง ๆ อย่างเคร่งครัด โดยกำหนดให้มีผู้แทนการกำกับการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ (Compliance Agent) จากทุกสาย/ฝ่าย เพื่อทำหน้าที่กำกับดูแล ติดตาม รวบรวม เผยแพร่ ทบทวน ปรับปรุงให้ข้อมูลด้านกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ที่ต้องปฏิบัติถูกต้อง ครบถ้วน เป็นปัจจุบัน รวมทั้งจัดทำทะเบียนใบอนุญาตการทำธุรกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ทั้งในและต่างประเทศ ตลอดจนจัดทำบันทึกการไม่ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ (Non-Compliance) ต่าง ๆ พร้อมทั้งการแก้ไขหรือปรับปรุง เพื่อรายงานผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งถือเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนบริษัทฯ ให้เป็นที่น่าเชื่อถือและไว้วางใจได้ต่อผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสีย

6.3.7 การดำเนินการด้านการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล

ตามที่พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 หรือกฎหมายคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล (Personal Data Protection Act: PDPA) มีผลบังคับใช้แล้วตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2565 บริษัทฯ มีการบริหารจัดการข้อมูลส่วนบุคคลอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้มั่นใจว่าข้อมูลส่วนบุคคลของผู้โดยสาร พนักงาน และบุคคลที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ มีความมั่นคงปลอดภัยได้รับการคุ้มครองให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 ของประเทศไทยและสอดคล้องกับวิธีปฏิบัติตามกฎหมายคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลของสหภาพยุโรป







ในปี 2566 บริษัทฯ มีการดำเนินการด้านการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล ดังนี้

1. กำกับติดตามการดำเนินการเรื่องการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลให้เป็นไปตามกฎหมายและคำสั่งหรือประกาศที่เกี่ยวข้อง
2. ประเมินความเสี่ยงในทุกส่วนงานซึ่งมีกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคล เพื่อจัดลำดับความสำคัญและเร่งด่วนในการดำเนินงาน
3. กำหนดแผนการดำเนินงานและติดตามขั้นตอนปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับการเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคล รวมทั้งพิจารณาหลักเกณฑ์ และข้อปฏิบัติในการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลของทุกสายงานให้เป็นไปตามนโยบายและมาตรการเกี่ยวกับการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลที่บริษัทฯ กำหนด
4. กำกับ ตรวจสอบ และติดตามการปรับปรุงให้มีการรักษาความมั่นคงปลอดภัยที่เหมาะสมตามระดับความเสี่ยง เพื่อป้องกันการละเมิดความลับ ความถูกต้อง ครบถ้วน และความพร้อมใช้งานของข้อมูลส่วนบุคคล
5. จัดให้มีระบบบริหารจัดการความยินยอมของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลและจัดเก็บไว้ที่ศูนย์กลาง เพื่อให้สามารถตอบสนองต่อการใช้สิทธิของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ
6. สร้างความตระหนักรู้และส่งเสริมพนักงาน รวมถึงผู้รับจ้างที่ปฏิบัติหน้าที่ให้บริษัทฯ ทุกคนมีความเข้าใจและปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนดได้อย่างถูกต้อง



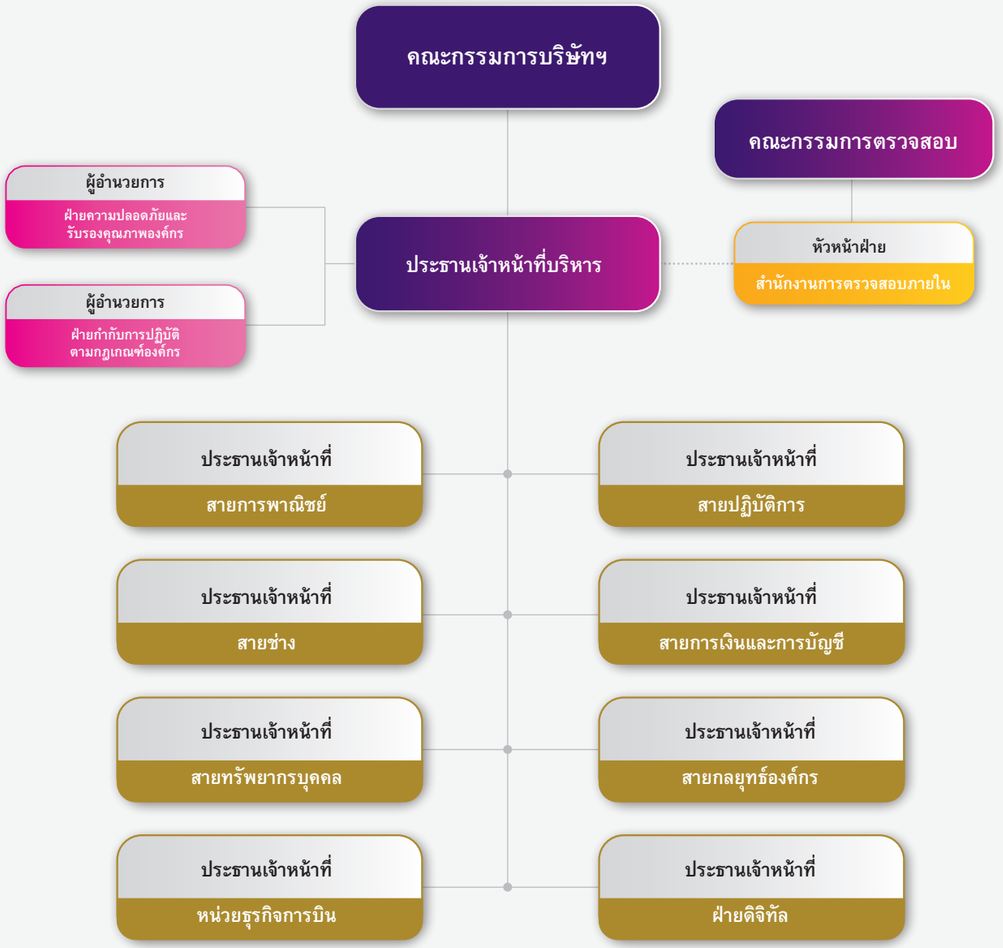


ในการนี้ บริษัทฯ ได้รับรางวัล Compliance Award ภายใต้ **“โครงการพัฒนาแพลตฟอร์มภาครัฐเพื่อรองรับการปฏิบัติตามกฎหมายคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล”** ตามที่บริษัทฯ เข้าร่วมเป็น 1 ในจำนวน 200 หน่วยงานในโครงการพัฒนาแพลตฟอร์มภาครัฐเพื่อรองรับการปฏิบัติตามกฎหมายคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล (Government Platform for PDPA Compliance: GPPC) ของสำนักงานคณะกรรมการดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สดช.) ซึ่งโครงการดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อเสริมสร้างองค์ความรู้ ความเข้าใจด้านการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลและการใช้งานแพลตฟอร์มภาครัฐฯ บริษัทฯ ได้ผ่านเกณฑ์การพิจารณาจากโครงการดังกล่าวและได้รับรางวัล Compliance Award เป็นหน่วยงานที่มีการดำเนินการตามกฎหมายคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล โดยมี DPO ดร. สิทธินัย จันทรานนท์ เป็นผู้แทนบริษัทฯ เข้ารับรางวัล เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2566 ณ โรงแรมเซ็นทรา บาย เซ็นทารา แจ้งวัฒนะ

7. โครงสร้างการจัดการ

7.1 โครงสร้างการกำกับดูแล

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 โครงสร้างการจัดการของบริษัทฯ ประกอบด้วยคณะกรรมการบริษัทฯ คณะกรรมการชุดย่อย และเจ้าหน้าที่บริหาร ตามโครงสร้างสายการบริหารงาน ดังนี้



รายงานการถือครองหุ้นของผู้บริหารแผน คู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566

รายชื่อผู้บริหารแผน	จำนวนหุ้นสามัญ (หุ้น)		
	ณ วันที่ 1 ม.ค. 2566 หรือวันที่เข้าดำรงตำแหน่ง	ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2566	เพิ่ม/ลด ระหว่างปี
- นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ เข้าดำรงตำแหน่ง วันที่ 15 มิ.ย. 2564 - ปัจจุบัน	-	-	-
- คู่สมรส/บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-
- นายชาญศิลป์ ตรีนุชกร เข้าดำรงตำแหน่ง วันที่ 15 มิ.ย. 2564 - ปัจจุบัน	-	-	-
- คู่สมรส/บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-
- นายพรชัย ฐีระเวช เข้าดำรงตำแหน่ง วันที่ 15 มิ.ย. 2564 - ปัจจุบัน	-	-	-
- คู่สมรส/บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-

รายงานการถือครองหุ้นของกรรมการบริษัทฯ คู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566

รายชื่อกรรมการบริษัทฯ	จำนวนหุ้นสามัญ (หุ้น)		
	ณ วันที่ 1 ม.ค. 2566 หรือวันที่เข้าดำรงตำแหน่ง	ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2566	เพิ่ม/ลด ระหว่างปี
- พลอากาศเอก อำนาจ จีระมณีมัย เข้าดำรงตำแหน่ง วันที่ 26 เม.ย. 2561 - ปัจจุบัน	-	-	-
- คู่สมรส/บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-

หมายเหตุ:
คณะกรรมการบริษัทฯ ในปี 2566 ประกอบด้วย
1. นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์
2. นายชาญศิลป์ ตรีนุชกร
3. พลอากาศเอก อำนาจ จีระมณีมัย

บทบาทหน้าที่ของคณะกรรมการ

คณะกรรมการบริษัทฯ มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการกำหนดทิศทางการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ให้เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ผ่านการกำหนดนโยบาย แผนกลยุทธ์ เป้าหมาย วิสัยทัศน์ และพันธกิจ และมีบทบาทสำคัญในการกำกับ ดูแล และติดตามการดำเนินงานของฝ่ายบริหารให้เป็นไปตามนโยบายและแผนกลยุทธ์ที่ได้กำหนดไว้ คณะกรรมการบริษัทฯ มีหน้าที่แต่งตั้งกรรมการเฉพาะเรื่องเพื่อรับผิดชอบเฉพาะเรื่องที่ได้รับมอบหมาย และแต่งตั้งผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ รวมทั้งแต่งตั้งเลขานุการบริษัทฯ รับผิดชอบดำเนินการประชุมการปฏิบัติตามกฎหมาย และปฏิบัติตามพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด โดยกรรมการบริษัทฯ ต้องปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรู้ ความสามารถ ซื่อสัตย์ สุจริต โปร่งใส เพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ

7.2 ข้อมูลของคณะกรรมการบริษัท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 3 ท่าน ดังนี้

1. นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์
2. นายชาญศิลป์ ตรีนุชกร
3. พลอากาศเอก อำนาจ จีระมณีมัย

บริษัทฯ ได้ยื่นคำร้องขอฟื้นฟูกิจการต่อศาลล้มละลายกลางเมื่อวันที่ 26 พฤษภาคม 2563 โดยเมื่อวันที่ 14 กันยายน 2563 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งให้ฟื้นฟูกิจการของการบินไทย และแต่งตั้งให้บริษัท อีวาย คอร์ปอเรท แอดไวซอรี่ เซอร์วิสเซส จำกัด ร่วมกับ พลอากาศเอก ชัยพฤกษ์ ดิษยะศริน นายจักรกฤศฎิ์ พาราพันธกุล นายพีระพันธุ์ สาลีรัฐวิภาค นายบุญทักษ์ หวังเจริญ นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ และนายชาญศิลป์ ตรีนุชกร เป็นผู้ทำแผนฟื้นฟูกิจการ โดยมีอำนาจหน้าที่ตามพระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 มาตรา 90/25 อำนาจหน้าที่ในการจัดการกิจการ และทรัพย์สินของลูกหนี้ ยกเว้นสิทธิที่จะได้รับเงินปันผลตกแก่ผู้ทำแผน

ต่อมาเมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2564 ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งตามมาตรา 90/59 แห่งพระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 เมื่อศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผน ให้ศาลแจ้งคำสั่งนั้นแก่ผู้บริหารแผนและผู้ทำแผนโดยไม่ชักช้า ให้บรรดาสิทธิและอำนาจหน้าที่ของผู้ทำแผนตกเป็นของผู้บริหารแผนตั้งแต่ผู้บริหารแผนได้รับทราบคำสั่งศาล และในปี 2566 มีรายละเอียดของการเข้าร่วมประชุม และช่วงระยะเวลาในการดำรงตำแหน่ง ดังนี้

รายชื่อผู้บริหารแผน		การเข้าร่วมประชุมคณะผู้บริหารแผน/จำนวนครั้งที่มีการประชุม ขณะดำรงตำแหน่ง (ครั้ง)		ช่วงระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง
		ปกติ	พิเศษ	
1. นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์	ผู้บริหารแผน	36/36	6/6	15 มิ.ย. 2564 - ปัจจุบัน
2. นายชาญศิลป์ ตรีนุชกร	ผู้บริหารแผน	36/36	6/6	15 มิ.ย. 2564 - ปัจจุบัน
3. นายพรชัย ฐีระเวช	ผู้บริหารแผน	33/36	6/6	15 มิ.ย. 2564 - ปัจจุบัน

ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566

7.3 ข้อมูลของคณะกรรมการชุดย่อย

7.3.1 โครงสร้างกรรมการบริษัทฯ

ในปี 2566 บริษัทฯ ไม่มีการแต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อยใด ๆ ส่วนการกำกับดูแลงานของสำนักงานการตรวจสอบภายในคณะผู้บริหารแผนในการประชุมครั้งที่ 4/2564 วันที่ 1 กรกฎาคม 2564 ได้มีมติมอบหมายให้ นายพรชัย ฐีระเวช ผู้บริหารแผนเป็นผู้กำกับดูแลงานของสำนักงานการตรวจสอบภายใน และงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบ

7.4 ข้อมูลเกี่ยวกับผู้บริหาร

7.4.1 โครงสร้างการบริหารจัดการ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทฯ มีตำแหน่งเจ้าหน้าที่บริหาร[1] จำนวนทั้งสิ้น 11 คน ดังนี้

รายชื่อเจ้าหน้าที่บริหาร [1]	ตำแหน่ง
1. นายชาย เอี่ยมศิริ	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
2. นายเชิดพันธ์ โชติคุณ	ประธานเจ้าหน้าที่สายช่าง
3. เรือโท สุพจน์ เจริญสุข	ประธานเจ้าหน้าที่สายปฏิบัติการ
4. นางจันทริกา โชติกเสถียร	ประธานเจ้าหน้าที่สายทรัพยากรบุคคล
5. นางวรางคณา ลือโรจน์วงศ์	ประธานเจ้าหน้าที่หน่วยธุรกิจการบิน
6. นายกรกฎ ชาตะสิงห์	ประธานเจ้าหน้าที่สายการพาณิชย์
7. นายทวิโรจน์ ทรงกำพล	ประธานเจ้าหน้าที่สายกลยุทธ์องค์กร
8. นางเฉิดโฉม เทอดสถิรศักดิ์	ประธานเจ้าหน้าที่สายการเงินและการบัญชี
9. นางอรอนงค์ ชุณหะมาน	ผู้อำนวยการฝ่ายวางแผนและวิเคราะห์การบัญชี
10. นายตรัส พรหโมบล	ผู้อำนวยการฝ่ายควบคุมการเงิน
11. นายรัฐ รักสำหรวจ	ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินองค์กร

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

บทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบ และอำนาจอนุมัติของคณะกรรมการฝ่ายบริหารงานนโยบายบริษัทฯ

เพื่อให้การบริหารงานของบริษัทฯ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ คณะกรรมการฝ่ายบริหารงานนโยบายบริษัทฯ มีหน้าที่ความรับผิดชอบ ดังนี้

1. พิจารณานโยบาย แผนยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ทางธุรกิจ และงบประมาณ เพื่อเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ อนุมัติ
2. ประเมินการดำเนินงานของบริษัทฯ และยุทธศาสตร์ทางธุรกิจเพื่อพัฒนาการดำเนินงานให้สามารถแข่งขันได้
3. พิจารณาการพัฒนาองค์กร ระบบบริหาร และการพัฒนาอื่น ๆ
4. ติดตามผลการดำเนินงานของผู้เกี่ยวข้องตามนโยบายที่ได้มอบหมาย
5. พิจารณาโครงการลงทุนที่สำคัญตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนด เพื่อเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ อนุมัติ
6. พิจารณาเรื่องอื่น ๆ ตามที่ระเบียบ ข้อบังคับ มติหรือคำสั่งของคณะกรรมการบริษัทฯ กำหนดให้ต้องขอความเห็นชอบหรือตามที่ประธานกรรมการ หรือประธานเจ้าหน้าที่บริหารเห็นสมควรให้ฝ่ายบริหารงานนโยบายพิจารณา
7. มีอำนาจอนุมัติทางการเงินและการจัดหาพัสดุตามระเบียบบริษัทฯ

บทบาทหน้าที่ของประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

ประธานเจ้าหน้าที่บริหารมีบทบาทสำคัญในการรับผิดชอบการบริหารงานทั้งปวงของบริษัทฯ ให้บรรลุตามวัตถุประสงค์นโยบายบริษัทฯ หรือมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ตลอดจนบังคับบัญชาฝ่ายบริหารและพนักงานทั้งปวงของบริษัทฯ ทั้งนี้ ภายในขอบเขตอำนาจที่กำหนดในข้อบังคับของบริษัทฯ หรือตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนด

รายงานการถือครองหุ้นของผู้บริหาร คู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566

รายชื่อผู้บริหาร	จำนวนหุ้นสามัญ (หุ้น)		
	ณ วันที่ 1 ม.ค. 2566 หรือวันที่เข้าดำรงตำแหน่ง	ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2566	เพิ่ม/ลด ระหว่างปี
- นายชาย เอี่ยมศิริ เข้าดำรงตำแหน่ง 1 กุมภาพันธ์ 2566	500	500	-
- คู่สมรส/บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-
- นายเชิดพันธ์ โชติคุณ เข้าดำรงตำแหน่ง 22 มกราคม 2563	-	-	-
- คู่สมรส/บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-
- เรือโท สุพจน์ เจริญสุข เข้าดำรงตำแหน่ง 1 ตุลาคม 2564	1,500	1,500	-
- คู่สมรส/บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	900/-	900/-	-
- นางจันทริกา โชติกเสถียร เข้าดำรงตำแหน่ง 1 ตุลาคม 2564	13,000	13,000	-
- คู่สมรส/บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-
- นางวรางคณา ลือโรจน์วงศ์ เข้าดำรงตำแหน่ง 1 พฤษภาคม 2564	400	400	-
- คู่สมรส/บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-
- นายกรกฎ ชาตะสิงห์ เข้าดำรงตำแหน่ง 1 พฤศจิกายน 2565	400	400	-
- คู่สมรส/บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-

รายชื่อผู้บริหาร	จำนวนหุ้นสามัญ (หุ้น) ณ วันที่ 1 ม.ค. 2566 หรือวันที่เข้าดำรงตำแหน่ง	ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2566	เพิ่ม/ลด ระหว่างปี
- นายทวิโรจน์ ทรงกำพล เข้าดำรงตำแหน่ง 10 พฤศจิกายน 2565	-	-	-
- คู่สมรส/บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-
- นางเฉิดโฉม เทอดสถิรศักดิ์ เข้าดำรงตำแหน่ง 1 กุมภาพันธ์ 2566	1,800	1,800	-
- คู่สมรส/บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-
- นางอรอนงค์ ชุณหะมาน เข้าดำรงตำแหน่ง 1 ธันวาคม 2565	600	600	-
- คู่สมรส/บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-
- นายตรัส พรหโมบล เข้าดำรงตำแหน่ง 1 มกราคม 2566	200	200	-
- คู่สมรส/บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-
- นายรัฐ รักสำหรวจ เข้าดำรงตำแหน่ง 17 สิงหาคม 2566	-	-	-

บทบาทหน้าที่ของเลขานุการบริษัทฯ

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

เนื่องจากบริษัทฯ มีการปรับเปลี่ยนโครงสร้างองค์กร คณะผู้ทำแผนฟื้นฟูกิจการ ในการประชุมครั้งที่ 12/2564 เมื่อวันที่ 24 มีนาคม 2564 มีมติอนุมัติให้แต่งตั้งพนักงานที่ผ่านกระบวนการกลั่นกรองเข้าสู่โครงสร้างองค์กรใหม่ โดยแต่งตั้ง นางจิลลดา ณ เชียงใหม่ ดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการฝ่ายกำกับการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์องค์กร ซึ่งเป็นหน่วยงานที่ขึ้นตรงกับประธานเจ้าหน้าที่บริหาร โดยให้มีผลเมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม 2564 และยังคงปฏิบัติหน้าที่เลขานุการบริษัทฯ

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

1. จัดทำและเก็บรักษาเอกสาร ดังต่อไปนี้

1.1 ทะเบียนกรรมการ

1.2 หนังสือนัดประชุม เอกสารประกอบการประชุม และรายงานการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ให้ครบถ้วนสมบูรณ์

1.3 หนังสือนัดประชุม เอกสารประกอบการประชุม และรายงานการประชุมผู้ถือหุ้น ให้ครบถ้วนสมบูรณ์ภายในกำหนดเวลาของกฎหมาย

1.4 รายงานประจำปีของบริษัทฯ

2. เก็บรักษารายงานการมีส่วนได้เสียที่รายงานโดยกรรมการหรือผู้บริหาร และจัดส่งสำเนารายงานการมีส่วนได้เสียให้ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ และประธานคณะกรรมการตรวจสอบทราบภายใน 7 วันนับแต่วันที่บริษัทฯ ได้รับรายงานนั้น

3. ดำเนินการอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการกำกับตลาดทุนประกาศกำหนดในระหว่างปี 2566 หน้าที่อื่นของเลขานุการบริษัทฯ มีดังนี้

1. กำกับดูแลการอำนวยการประชุมของฝ่ายบริหาร และคณะกรรมการบริษัทฯ ให้เป็นไปตามข้อบังคับของบริษัทฯ ภายในกำหนดเวลาของกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งแจ้งมติที่เกี่ยวข้องหากจำเป็น และติดตามการดำเนินการตามมติที่ประชุม
2. กำกับดูแลให้บริษัทฯ และกรรมการบริษัทฯ มีการปฏิบัติที่สอดคล้องและเป็นไปตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทจดทะเบียน รวมทั้งกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับหลักทรัพย์ และหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ยกเว้นเรื่องที่เกี่ยวกับรายงานทางการเงิน
3. กำกับดูแลให้บริษัทฯ มีการดำเนินงานตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Corporate Governance) และข้อพึงปฏิบัติของหน่วยงานกำกับดูแลต่าง ๆ เช่น กระทรวงการคลัง สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์
4. กำกับดูแลการจัดทำและเปิดเผยสารสนเทศที่สำคัญของบริษัทฯ ทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษต่อสาธารณชน ผ่านระบบของตลาดหลักทรัพย์ฯ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และทันเวลาที่กำหนด
5. กำกับดูแลการให้คำปรึกษา อำนวยความสะดวกในด้านงานทะเบียนหลักทรัพย์ของบริษัทฯ แก่ผู้ถือหุ้น
6. กำกับดูแลการจัดทำแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี/รายงานประจำปี (แบบ 56-1 One Report) เพื่อให้ผู้ถือหุ้น นักลงทุน นักวิเคราะห์ ได้รับข้อมูลที่ถูกต้องตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี และทันเวลาที่กำหนด
7. การประสานงานกับที่ปรึกษากฎหมายในส่วนที่เกี่ยวกับกฎหมายด้านหลักทรัพย์
8. ให้คำแนะนำเบื้องต้นแก่กรรมการและผู้บริหารบริษัทฯ เพื่อให้ปฏิบัติตามข้อกำหนด หลักเกณฑ์ ระเบียบข้อบังคับของตลาดหลักทรัพย์ฯ และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.)
9. กำกับดูแลการจัดการด้าน Logistics Support ที่เกี่ยวข้องกับคณะกรรมการบริษัทฯ ได้แก่ การดำเนินการและประสานเรื่องสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ของคณะกรรมการบริษัทฯ รวมถึงการจัดทำงบประมาณในการดำเนินการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกรรมการบริษัทฯ ด้วย อีกทั้งการแจ้งและประสานงานกับกรรมการบริษัทฯ ในกรณีมีพิธีการและกิจกรรมต่าง ๆ ที่คณะกรรมการบริษัทฯ ต้องเข้าร่วม
10. กำกับดูแลการบริหารงานทั่วไปของสำนักงานประธานคณะผู้บริหารแผน สำนักงานประธานเจ้าหน้าที่บริหาร อาทิ งานสารบรรณ งานธุรการ การบริหารทรัพย์สิน และงบประมาณประจำปี
11. กำกับดูแลและประเมินผลการดำเนินงานของหน่วยงานในบังคับบัญชา ได้แก่ การดำเนินการเกี่ยวกับกฎหมายด้านต่าง ๆ ของบริษัทฯ การตรวจสอบองค์กร การบริหารงานของสำนักงานคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล การกำกับดูแลกิจการที่ดี และการปฏิบัติตามกฎระเบียบ เพื่อให้การดำเนินภารกิจในความรับผิดชอบบรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมายของบริษัทฯ ตลอดจนสอดคล้องกับระเบียบและหลักเกณฑ์ของบริษัทฯ และที่ผู้มีอำนาจหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกำหนด
12. จัดทำคู่มือกรรมการ จัดให้มีการปฐมนิเทศ และให้คำแนะนำแก่กรรมการที่ได้รับแต่งตั้งใหม่
13. กำกับดูแล ติดตามการแต่งตั้งกรรมการผู้แทนบริษัทฯ ในบริษัทในเครือ
14. ปฏิบัติงานอื่นตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ หรือประธานเจ้าหน้าที่บริหาร แล้วแต่กรณี ทั้งนี้ สามารถดูประวัติเลขานุการบริษัทฯ ได้ที่เอกสารแนบ 2

7.4.2 นโยบายการจ่ายค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงินของคณะกรรมการ

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

1. ให้กรรมการบริษัทฯ ได้รับค่าตอบแทนคนละ 50,000 บาทต่อเดือน เป็นประจำทุกเดือน และได้รับเบี้ยประชุม คนละ 30,000 บาทต่อครั้ง
2. ในกรณีกรรมการบริษัทฯ ได้รับแต่งตั้งโดยบทบัญญัติแห่งกฎหมาย มติคณะรัฐมนตรี หรือคณะกรรมการบริษัทฯ ให้เป็นคณะกรรมการชุดย่อย/คณะอนุกรรมการ/คณะทำงานอื่นของบริษัทฯ ให้กรรมการบริษัทฯ ที่ได้รับการแต่งตั้งดังกล่าวได้รับค่าตอบแทนเพิ่มเป็นเบี้ยประชุมอีกคนละ 10,000 บาทต่อครั้ง

3. ให้คณะกรรมการตรวจสอบ (Audit Committee) ได้รับค่าตอบแทนเป็นรายเดือนเท่ากับเบี้ยประชุมกรรมการบริษัทฯ โดยให้ประธานกรรมการตรวจสอบได้รับค่าตอบแทนสูงกว่ากรรมการตรวจสอบในอัตราร้อยละ 25 โดยในเดือนใดไม่มีการประชุมคงให้ได้รับค่าตอบแทนด้วย
4. อัตราค่าตอบแทนและเบี้ยประชุมดังกล่าวเป็นอัตราเดียวกับที่ประชุมผู้ถือหุ้นได้อนุมัติในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้น ประจำปี 2562
5. คณะกรรมการบริษัทฯ มีความเข้าใจในสถานการณ์ที่บริษัทฯ กำลังเผชิญอยู่ และมุ่งหวังให้บริษัทฯ ก้าวพ้นวิกฤตต่าง ๆ ไปให้ได้ จึงสมัครใจปรับลดค่าตอบแทนลงร้อยละ 50 ตั้งแต่เดือนมีนาคม 2563 เป็นต้นไป และเมื่อบริษัทฯ ได้ยื่นคำขอฟื้นฟูกิจการ คณะกรรมการบริษัทฯ จึงเห็นชอบร่วมกันที่จะไม่รับค่าตอบแทนประจำเดือน โดยมีผลตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2563

7.4.3 จำนวนค่าตอบแทนรวมของกรรมการและเจ้าหน้าที่บริหาร

7.4.3.1 ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน

ตารางแสดงค่าตอบแทนสำหรับกรรมการบริษัทฯ ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการบริษัทฯ คณะกรรมการตรวจสอบ และเจ้าหน้าที่บริหารของบริษัทฯ ในปี 2566 สิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566

	จำนวน (ราย)	ค่าตอบแทน (บาท)	เบี้ยประชุม (บาท)	เงินรางวัลประจำปี (บาท)	รวม (บาท)
คณะกรรมการบริษัทฯ	3	-	-	-	-
ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการบริษัทฯ	3	14,400,000	-	-	14,400,000
คณะกรรมการตรวจสอบ	-	-	-	-	-
เจ้าหน้าที่บริหารบริษัทฯ [1]	11	27,887,212	-	-	27,887,212

หมายเหตุ: [1] เจ้าหน้าที่บริหารบริษัทฯ จำนวน 11 ราย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566

ตารางแสดงค่าตอบแทนผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการบริษัทฯ ในปี 2566 สิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566

รายชื่อ	รวมค่าตอบแทน [1] (บาท)
1. นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์	4,800,000
2. นายชาญศิลป์ ตรีนุชกร	4,800,000
3. นายพรชัย ฐีระเวช	4,800,000

หมายเหตุ:
[1] ผู้บริหารแผนได้รับค่าตอบแทนเป็นไปตามแผนฟื้นฟูกิจการบริษัทฯ ฉบับที่ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบเมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2564 และวันที่ 20 ตุลาคม 2565 ข้อ 10.5 ค่าตอบแทนผู้บริหารแผน ผู้บริหารแผนจะได้รับค่าตอบแทนจากการเป็นผู้บริหารแผนรวมกันไม่เกินปีละ 5 ล้านบาท/ท่าน

7.4.3.2 ค่าตอบแทนอื่น ๆ

• สิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสาร

<u>คณะกรรมการบริษัทฯ</u>

บริษัทฯ ได้ยกเลิกสิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารสำหรับคณะกรรมการบริษัทฯ แล้ว ตั้งแต่วันที่ 20 มิถุนายน 2557 เป็นต้นมา และมิได้มีการนำเสนอสิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารต่อที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นอีก

<u>เจ้าหน้าที่บริหารและพนักงาน</u>

เจ้าหน้าที่บริหารและพนักงานของบริษัทฯ รวมทั้งคู่สมรส บุตร และบิดา มารดา จะได้รับสิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารแบบสำรองที่นั่งได้และแบบสำรองที่นั่งไม่ได้ตามข้อกำหนดของบริษัทฯ ว่าด้วยสวัสดิการและสิทธิประโยชน์ของพนักงาน ณ วันที่ 25 เมษายน 2566

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

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

บริษัทฯ ได้ให้สิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารเพื่อนเดินทาง (Companion) สำหรับพนักงานปัจจุบันที่ไม่มีคู่สมรส (สถานะโสด หม้าย หรือหย่าร้าง) ตามประกาศบริษัทฯ ที่ 016/2566 เรื่อง การให้สิทธิบัตรโดยสารเพื่อนเดินทาง (Companion) สำหรับพนักงาน ณ วันที่ 27 กรกฎาคม 2566

• กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บริษัทฯ ได้จดทะเบียนจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ เมื่อวันที่ 26 มิถุนายน 2535 ซึ่งอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ บริษัทฯ จ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนในอัตราร้อยละ 9 ของเงินเดือนค่าจ้างสำหรับพนักงานที่มีอายุงานไม่เกิน 20 ปี และในอัตราร้อยละ 10 ของเงินเดือนค่าจ้างสำหรับพนักงานที่มีอายุงาน 20 ปีขึ้นไป โดยพนักงานจ่ายเงินสะสมในอัตราร้อยละ 2-15 ของเงินเดือนค่าจ้าง บริษัทฯ อนุมัติให้เพิ่มเติมบทเฉพาะกาล ตั้งแต่เดือนกันยายน 2564 จนถึงเดือนธันวาคม 2565 บริษัทฯ จ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนในอัตราร้อยละ 5 ของเงินเดือนค่าจ้างสำหรับพนักงานที่มีอายุงานไม่เกิน 20 ปี และในอัตราร้อยละ 6 ของเงินเดือนค่าจ้างสำหรับพนักงานที่มีอายุงาน 20 ปีขึ้นไป สำหรับบทเฉพาะกาลนี้ไม่ได้บังคับแก่พนักงาน ดังนั้น พนักงานสามารถเลือกจ่ายเงินสะสมในอัตราเดิมที่ร้อยละ 2-15 ของเงินเดือนค่าจ้าง

คณะกรรมการกองทุนฯ วาระพิเศษ ครั้งที่ 8/2565 เมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2565 เห็นชอบตามมติคณะกรรมการฝ่ายบริหารงานนโยบายทรัพยากรบุคคล ครั้งที่ 24/2565 เมื่อวันที่ 6 ธันวาคม 2565 ให้ขยายเวลาการจ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนฯ ในอัตราร้อยละ 5-6 ต่อไปอีก 6 เดือน บริษัทฯ จ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนในอัตราร้อยละ 5 ของเงินเดือนค่าจ้างสำหรับพนักงานที่มีอายุงานไม่เกิน 20 ปี และในอัตราร้อยละ 6 ของเงินเดือนค่าจ้างสำหรับพนักงานที่มีอายุงาน 20 ปีขึ้นไป เริ่มตั้งแต่งวดเดือนมกราคม 2566 สิ้นสุดในงวดเดือนมิถุนายน 2566 โดยต่ออายุบทเฉพาะกาลข้างต้น สำหรับพนักงานสามารถเลือกจ่ายเงินสะสมในอัตราเดิมที่ร้อยละ 2-15 ของเงินเดือนค่าจ้าง

คณะกรรมการฝ่ายบริหารงานนโยบายทรัพยากรบุคคล (EMM-HR) ครั้งที่ 9/2566 เมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม 2566 มีมติต่ออายุบทเฉพาะกาลเรื่องการนำส่งเงินสมทบส่วนบริษัทฯ เข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพพนักงานบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งจดทะเบียนแล้ว ในอัตราร้อยละ 5-6 ตั้งแต่งวดเดือนกรกฎาคม 2566 และให้มีผลสิ้นสุดในงวดเดือนธันวาคม 2567 โดยที่ประชุมคณะกรรมการกองทุนฯ วาระพิเศษ ครั้งที่ 2/2566 เมื่อวันที่ 9 มิถุนายน 2566 มีมติเสียงส่วนใหญ่เห็นชอบ และที่ประชุมใหญ่วิสามัญ ครั้งที่ 1/2566 เมื่อวันที่ 19 มิถุนายน 2566 มีมติรับทราบโดยไม่มีข้อโต้แย้งในการต่ออายุบทเฉพาะกาล ตามความ ดังนี้

บทเฉพาะกาล

“เนื่องจากคณะกรรมการกองทุนฯ ในการประชุมวาระพิเศษครั้งที่ 2/2566 เมื่อวันศุกร์ที่ 9 มิถุนายน 2566 มีมติให้ต่ออายุบทเฉพาะกาลข้างต้น โดยให้ขยายเวลาจากเดิมที่กำหนดให้สิ้นสุดในงวดเดือนมิถุนายน 2566 ให้มีผลตั้งแต่งวดเดือนกรกฎาคม 2566 ไปถึงงวดเดือนธันวาคม 2567 ทั้งนี้ เพื่อเป็นการควบคุมค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ ที่ยังอยู่ในช่วงฟื้นฟูกิจการตามพระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 ซึ่งเป็นไปตามมติคณะกรรมการฝ่ายบริหารงานนโยบายทรัพยากรบุคคล ครั้งที่ 9/2566 เมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม 2566 และที่ประชุมใหญ่วิสามัญ ครั้งที่ 1/2566 เมื่อวันจันทร์ที่ 19 มิถุนายน 2566 มีมติรับทราบโดยไม่มีข้อโต้แย้ง”

- **กองทุนประกันสังคมและกองทุนเงินทดแทน**

บริษัทฯ ได้จดทะเบียนจัดตั้งกองทุนประกันสังคมและกองทุนเงินทดแทนและขึ้นทะเบียนเป็นผู้ประกันตนกองทุนประกันสังคม เมื่อวันที่ 22 มิถุนายน 2563 โดยเริ่มส่งเงินสมทบผู้ประกันตน กองทุนประกันสังคมตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2563 รวมทั้งได้นำส่งเงินสมทบเข้ากองทุนเงินทดแทน ประจำปี 2563 ถูกต้องตามกฎหมายแล้ว

<u>กองทุนประกันสังคม</u> เป็นกองทุนที่สร้างหลักประกันสังคมในการดำรงชีวิตให้กับพนักงานที่มีรายได้ เพื่อรับผิดชอบในการเฉลี่ยความเสี่ยงที่อาจจะเกิดขึ้นจากการเจ็บป่วย คลอดบุตร ทุพพลภาพ ตาย สงเคราะห์บุตร ชราภาพ และการว่างงาน เพื่อให้ได้รับการรักษาพยาบาล และมีการทดแทนรายได้อย่างต่อเนื่อง การจ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนประกันสังคม บริษัทฯ จ่ายเงินสมทบในส่วนบริษัทฯ และส่วนผู้ประกันตนในอัตราร้อยละ 5 ของเงินเดือน ค่าจ้าง (กำหนดฐานค่าจ้างสูงสุดไม่เกินเดือนละ 15,000 บาท และไม่ต่ำกว่าเดือนละ 1,650 บาท) และพนักงานจ่ายเงินสมทบผู้ประกันตนในอัตราร้อยละ 5 ของเงินเดือนค่าจ้าง (กำหนดฐานค่าจ้างสูงสุดไม่เกิน 15,000 บาท และไม่ต่ำกว่าเดือนละ 1,650 บาท)

<u>กองทุนเงินทดแทน</u> เป็นกองทุนที่ตั้งขึ้นเพื่อให้ความคุ้มครองแก่พนักงานที่ประสบอันตรายหรือเจ็บป่วย สูญเสียอวัยวะหรือสมรรถภาพการทำงานของอวัยวะ ทุพพลภาพ ตายหรือสูญหาย เนื่องจากการทำงานให้กับบริษัทฯ ซึ่งบริษัทฯ ในฐานะนายจ้าง มีหน้าที่เป็นผู้จ่ายเข้ากองทุนเงินทดแทนเพียงฝ่ายเดียว โดยจะจ่ายเป็นรายปีในอัตราร้อยละ 0.2-1.0 ตามประเภทความเสี่ยงของกิจการ โดยประเมินจากค่าจ้างที่บริษัทฯ จ่ายให้พนักงานทั้งปีรวมกัน (คนละไม่เกิน 240,000 บาทต่อปี)

- **กองทุนบำเหน็จพนักงาน**

บริษัทฯ ได้จัดตั้งกองทุนบำเหน็จพนักงาน โดยจ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนในอัตราร้อยละ 10 ของเงินเดือนค่าจ้าง ในกรณีที่เงินในกองทุนต่ำกว่าภาระผูกพัน ณ วันสิ้นงวดบัญชี บริษัทฯ จะจ่ายเงินสมทบเพิ่มเติมให้เต็มตามภาระผูกพัน

พนักงานที่อยู่ในกองทุนบำเหน็จ จะต้องมีอายุงานตั้งแต่ 3 ปีขึ้นไป จึงจะมีสิทธิได้รับเงินบำเหน็จตามอายุงาน เมื่อพ้นสภาพจากการเป็นพนักงานโดยไม่มีความผิด หรือมีความผิด แต่ไม่ถูกลงโทษถึงไล่ออก ทั้งนี้ เมื่อบริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพมีผลตั้งแต่วันที่ 26 มิถุนายน 2535 เป็นต้นมา พนักงานที่เข้าทำงานนับจากวันดังกล่าวจะสามารถเข้าเป็นสมาชิกกองทุนสำรองเลี้ยงชีพได้อย่างเดียว ดังนั้น กองทุนบำเหน็จพนักงานจึงไม่มีสมาชิกเพิ่มตั้งแต่วันเริ่มจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพและเงินบำเหน็จที่ให้แก่เจ้าหน้าที่บริหารในปี 2566
สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566

	เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ		เงินบำเหน็จ	
	จำนวน (ราย)	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	จำนวน (ราย)	จำนวนเงิน (ล้านบาท)
เจ้าหน้าที่บริหาร [1]	11	1.285	1	0.219

หมายเหตุ:
[1] เฉพาะเจ้าหน้าที่บริหารที่เป็นสมาชิกกองทุนสำรองเลี้ยงชีพและกองทุนบำเหน็จ (ข้อมูลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2566 - 31 ธันวาคม 2566)

7.5 ข้อมูลเกี่ยวกับพนักงาน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทฯ มีพนักงานที่กรุงเทพฯ สถานที่อื่นในประเทศไทย และต่างประเทศรวมทั้งหมด จำนวน 11,146 คน โดยทั่วไปพนักงานของบริษัทฯ จะสิ้นสุดสภาพการเป็นพนักงานตามเดือนเกิดของพนักงาน เมื่อมีอายุครบ 60 ปีบริบูรณ์ ทั้งนี้ แนวปฏิบัติในเรื่องการบริหารบุคลากรภายในของบริษัทฯ ได้กำหนดให้สอดคล้องกับพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 และพระราชบัญญัติแรงงานสัมพันธ์ พ.ศ. 2518

ตารางแสดงจำนวนพนักงานแยกตามสถานที่ปฏิบัติงานและตามหน้าที่ ณ วันสิ้นปีที่แสดงไว้

	จำนวนพนักงาน (คน)		
	ปี 2566	ปี 2565	ปี 2564
จำนวนพนักงานทั้งหมด	11,146	10,640	11,182
• พนักงานชาย	6,425	6,338	-
• พนักงานหญิง	4,721	4,302	-
แบ่งตามสถานที่ปฏิบัติงาน			
• กรุงเทพฯ	10,273	9,745	10,767
• สถานที่อื่นในประเทศไทย	362	403	407
• ต่างประเทศ	511	492	8
แบ่งตามหน้าที่			
• ลูกเรือบนเที่ยวบิน			
- นักบิน	1,037	900	900
- พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน	3,421	2,837	2,983
• ฝ่ายช่าง	1,679	1,734	1,878
• สายการพาณิชย์	724	704	504
• หน่วยธุรกิจการบริการภาคพื้น	3,224	3,234	3,637
• ฝ่ายอื่น ๆ	1,061	1,231	1,280

นโยบายค่าตอบแทนพนักงานที่สอดคล้องกับผลการดำเนินงานของบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้จัดให้มีค่าตอบแทนประกอบด้วยเงินเดือนและค่าตอบแทนอื่น ๆ ให้กับผู้บริหารและพนักงานให้สอดคล้องกับสภาวะการแข่งขันทางธุรกิจและผลประกอบการของบริษัท ทั้งในปัจจุบันและอนาคต นอกจากนี้ บริษัทฯ อาจมีการพิจารณาเงินตอบแทนพิเศษเป็นครั้งคราวเป็นไปตามผลประกอบการของบริษัทฯ และบริษัทฯ จัดให้มีสวัสดิการอื่น ๆ เพิ่มเติมนอกเหนือจากที่กฎหมายกำหนด เช่น การประกันสุขภาพกลุ่ม เครื่องแบบพนักงาน รถรับส่งพนักงาน รวมทั้งมีการพิจารณาทบทวนการจ่ายค่าตอบแทนให้กับพนักงานกลุ่มนักบินและพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินให้เกิดความเหมาะสม เพื่อจูงใจให้พนักงานปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพตามที่องค์กรคาดหวัง

ในปี 2566 ที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้พิจารณาจ่ายค่าตอบแทนพิเศษให้พนักงาน โดยดำเนินการจ่ายเป็นค่าตอบแทนพิเศษเพียงครั้งเดียวให้กับพนักงานในจำนวนเงินที่เท่ากันทุกคน ซึ่งเป็นค่าตอบแทนที่ไม่มีภาระผูกพันระยะยาวให้กับบริษัทฯ เนื่องจากจะไม่รวมอยู่ในฐานเงินเดือนของพนักงาน การจ่ายค่าตอบแทนพิเศษ เพื่อเป็นขวัญกำลังใจให้กับพนักงานในทุกภาคส่วนที่ได้ร่วมแรงร่วมใจในการทำให้บริษัทฯ มีผลประกอบการที่ดีขึ้น ซึ่งบริษัทฯ ได้พิจารณาอย่างรอบคอบภายใต้เงื่อนไขที่ผลประกอบการของบริษัทฯ ณ สิ้นงวดปี 2566 อยู่ในเกณฑ์ที่ดี ทั้งนี้ การจ่ายค่าตอบแทนพิเศษดังกล่าวได้รับอนุมัติจากคณะผู้บริหารแผน และได้นำเสนอที่ประชุมคณะกรรมการเจ้าหนี้เพื่อรับทราบ

เส้นทางบินยุโรป

ได้แก่ ลอนดอน แฟรงก์เฟิร์ต มิวนิก ปารีส โคเปนเฮเกน
สตอกโฮล์ม ซูริก และอิสตันบูล



แสดงผลตอบแทนที่เป็นตัวเงินที่จ่ายให้แก่พนักงานตามปีหรือรอบระยะเวลาที่แสดงไว้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566

หน่วย : ล้านบาท

ผลตอบแทนที่เป็นตัวเงินแก่พนักงาน	ปี 2566	ปี 2565	ปี 2564
พนักงานทั่วไป	7,455	5,067	11,964
นักบิน	2,597	1,829	1,341
พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน	3,225	1,769	1,091
รวม	**13,277**	**8,665**	**14,396**

นโยบายการพัฒนาพนักงาน

บริษัทฯ ได้มีการดำเนินนโยบายด้านการพัฒนาทรัพยากรบุคคลอย่างต่อเนื่อง โดยได้มีการปรับแนวคิดและวิธีการเพื่อให้สอดรับต่ออนาคตของการดำเนินธุรกิจตามแผนฟื้นฟูกิจการ ได้มีการส่งเสริมการพัฒนาความรู้และทักษะเดิมให้สูงขึ้น (UpSkill) การเรียนรู้ทักษะใหม่ (Reskill) และการเรียนรู้เรื่องเทคโนโลยีดิจิทัล บริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญต่อเนื่องต่อการพัฒนาสมรรถนะตามบทบาทหน้าที่ (Functional Competency) อันเป็นการพัฒนาความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน รวมทั้งการฝึกอบรมตามกฎหมาย มาตรฐานและข้อบังคับสากลต่าง ๆ เนื่องจากพนักงานบางกลุ่มจะต้องเป็นผู้ที่ถือใบอนุญาตตามกฎหมาย (Personal Licensing) เช่น นักบิน ช่างซ่อมอากาศยาน และเจ้าหน้าที่ภาคพื้น เป็นต้น รวมทั้งได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาศักยภาพด้านภาษาอังกฤษของพนักงานตามความจำเป็นเฉพาะงาน (English for Specific Purpose: ESP) โดยการออกแบบและพัฒนาหลักสูตรการสอนเฉพาะเพื่อเพิ่มศักยภาพในการใช้ภาษาอังกฤษของพนักงาน

ตลอดปี 2566 มีการพัฒนาทรัพยากรบุคคลโดยจัดอบรมหลักสูตรพิเศษ (นอกเหนือจากตารางฝึกอบรมประจำปี) ให้สายงาน/ฝ่ายต่าง ๆ ตาม Training Needs ที่ได้รับจากผู้บริหารแต่ละสาย/ฝ่าย ทั้งหลักสูตรในกลุ่ม Core and Leadership Competency กลุ่ม Functional Competency และกลุ่ม General Compliance กว่า 25 หลักสูตร รวม 39 รุ่น และยังมีแผนดำเนินการต่อเนื่องในไตรมาส 1 ปี 2567 อีกประมาณ 5 หลักสูตร และตลอดปี 2567 อีกกว่า 10 หลักสูตร

ค่าใช้จ่ายในการพัฒนาพนักงาน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566

หน่วย : ล้านบาท

รายจ่ายในการพัฒนาพนักงาน	ปี 2566	ปี 2565	ปี 2564
รายจ่ายในการพัฒนาพนักงานทั่วไป	19	14	28
รายจ่ายในการพัฒนานักบิน	144	146	44
รายจ่ายในการพัฒนาพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน	5	2	1
รวม	**168**	**162**	**73**



แนวทางด้านแรงงานสัมพันธ์ของบริษัทฯ

บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะส่งเสริมแรงงานสัมพันธ์ที่ดีระหว่างนายจ้างและลูกจ้าง เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการบริหารจัดการและเป็นไปตามเจตนารมณ์ของพระราชบัญญัติแรงงานสัมพันธ์ พ.ศ. 2518 และพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 โดยบริษัทฯ ใช้รูปแบบทวิภาคีการปรึกษาหารือร่วมกัน ผ่านคณะกรรมการสวัสดิการในสถานประกอบกิจการ ซึ่งเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด และให้มีการประชุมร่วมกันอย่างน้อย 3 เดือนต่อหนึ่งครั้ง โดยคณะกรรมการสวัสดิการในสถานประกอบกิจการมีบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบในการร่วมหารือกับนายจ้าง เพื่อจัดสวัสดิการแก่ลูกจ้าง ให้คำปรึกษาหารือ และเสนอแนะความเห็นแก่นายจ้างในการจัดสวัสดิการสำหรับลูกจ้างตรวจตรา ควบคุม ดูแล การจัดสวัสดิการที่นายจ้างจัดให้แก่ลูกจ้าง และเสนอข้อคิดเห็นและแนวทางในการจัดสวัสดิการที่เป็นประโยชน์สำหรับลูกจ้างต่อคณะกรรมการสวัสดิการแรงงาน ซึ่งเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด จากการหารือร่วมกันระหว่างผู้แทนฝ่ายนายจ้างและคณะกรรมการสวัสดิการในสถานประกอบกิจการโดยได้ทราบถึงสถานการณ์ของนายจ้าง แลกเปลี่ยนความคิดเห็น ทราบถึงความต้องการของลูกจ้าง โดยนายจ้างเปิดโอกาสให้คณะกรรมการสวัสดิการฯ ได้นำเสนอข้อคิดเห็นในเรื่องการจัดสวัสดิการที่ดีแก่ลูกจ้างเพื่อให้ลูกจ้างมีความสุขในการทำงาน เป็นผลให้ลูกจ้างสามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ บรรลุความคาดหวังขององค์กร การปรึกษาหารือร่วมกันซึ่งอยู่ในพื้นฐานของความเข้าใจ เหตุผลความจำเป็นสถานการณ์ที่เหมาะสม เอื้ออาทรต่อกัน เกิดแรงงานสัมพันธ์ที่ดี ซึ่งจะเป็นสิ่งสำคัญในการดำเนินกิจการสู่ความยั่งยืนต่อไป

แนวทางด้านการคุ้มครองแรงงาน

บริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญและคำนึงถึงความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของพนักงาน เนื่องจากลักษณะงานที่มีความแตกต่างกันในแต่ละสายงาน จึงจัดให้มีคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมการทำงานในแต่ละพื้นที่ ซึ่งคณะกรรมการฯ ประกอบด้วย ผู้แทนฝ่ายบริหารและผู้แทนฝ่ายลูกจ้างจากหน่วยงานต่าง ๆ โดยมีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาหาแนวทางและดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมายกำหนด รวมถึงร่วมกันตรวจสอบและจัดหาอุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ต่าง ๆ เพื่อให้การปฏิบัติงานเป็นไปด้วยความปลอดภัย เพื่อป้องกันหรือลดการเกิดอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นได้ในขณะปฏิบัติงาน อีกทั้งมีการรณรงค์ให้พนักงานได้ทราบถึงแนวทางและกระบวนการที่บริษัทฯ ได้ดำเนินการให้ความคุ้มครองแรงงานผ่านระบบประกันสังคมและกองทุนเงินทดแทน เพื่อให้พนักงานมีความมั่นใจและรู้สึกปลอดภัยในการปฏิบัติงาน

7.6 ข้อมูลสำคัญอื่น ๆ

- **ผู้ควบคุมดูแลการทำบัญชี** ปรากฏอยู่ในเอกสารแนบ 2
- **เลขานุการบริษัท** ปรากฏอยู่ในเอกสารแนบ 2
- **หัวหน้างานตรวจสอบภายใน** ปรากฏอยู่ในเอกสารแนบ 2
- **หัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน (Compliance)** ปรากฏอยู่ในเอกสารแนบ 2
- **หัวหน้างานนักลงทุนสัมพันธ์ พร้อมข้อมูลเพื่อการติดต่อ**

  ข้อมูลเพื่อการติดต่อ
  นายรัฐธรรม สมบูรณ์เจริญ
  กลุ่มงานนักลงทุนสัมพันธ์
  ที่อยู่: 89 สำนักงานใหญ่ การบินไทย ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900
  เปิดให้บริการ: วันจันทร์ - วันศุกร์ เวลา 08.00 - 17.00 น.
  ปิดให้บริการ: วันเสาร์ - วันอาทิตย์ และวันหยุดนักขัตฤกษ์
  โทรศัพท์: (662) 545-2424, (662) 545-4053
  อีเมล: irtg@thaiairways.com

- **ค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชี**

  ค่าตอบแทนจากการสอบบัญชี (Audit Fee)
  บริษัทฯ และบริษัทย่อย จ่ายค่าตอบแทนการสอบบัญชีให้แก่ บริษัท ดีลอยท์ ทู้ช โธมัทสุ ไชยยศ สอบบัญชี จำกัด ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ ในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา มีจำนวนเงินรวม 13,400,000 บาท

  ค่าบริการอื่นที่นอกเหนือจากงานสอบบัญชี (Non-Audit Fee)
  บริษัทฯ และบริษัทย่อย จ่ายค่าตอบแทนของการบริการอื่นซึ่งได้แก่ ค่าธรรมเนียมตรวจสอบและรับรองยอดรายได้ของหน่วยธุรกิจของบริษัทฯ ให้แก่บริษัท ดีลอยท์ ทู้ช โธมัทสุ ไชยยศ สอบบัญชี จำกัด ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ ในรอบปีบัญชีที่ผ่านมามีจำนวนเงินรวม 1,155,000 บาท โดยบริษัทฯ ไม่ได้จ่ายค่าบริการอื่นให้บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกับบริษัท ดีลอยท์ ทู้ช โธมัทสุ ไชยยศ สอบบัญชี จำกัด ในรอบปีบัญชีที่ผ่านมาหรือจ่ายในอนาคตอันเกิดจากการตกลงที่ยังให้บริการไม่แล้วเสร็จในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา

8. รายงานผลการดำเนินงานสำคัญด้านการกำกับดูแลกิจการ



บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญและมีความมุ่งมั่นที่จะปฏิบัติตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยบริษัทฯ ยึดหลักการดำเนินงานให้สอดคล้องกับกฎเกณฑ์และประกาศตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนปี 2560 (Corporate Governance Code for Listed Companies 2017) ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (ตลท.) โดยมีผลการดำเนินงานที่สำคัญด้านการกำกับดูแลกิจการในปี 2566 ดังนี้

8.1 สรุปผลการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการ

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจภายใต้แผนฟื้นฟูกิจการตามที่ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งเห็นชอบ ซึ่งคณะผู้บริหารแผนมีสิทธิและอำนาจหน้าที่ในการจัดการกิจการและทรัพย์สินของลูกหนี้ และบรรดาสิทธิตามกฎหมายของผู้ถือหุ้นของลูกหนี้ ยกเว้นสิทธิที่จะได้รับเงินปันผล มีรายละเอียด ดังนี้

ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งให้บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ฟื้นฟูกิจการและแต่งตั้งผู้ทำแผนเมื่อวันที่ 14 กันยายน 2563 โดยมาตรา 90/25 ภายใต้ข้อบังคับมาตรา 90/42 และมาตรา 90/64 แห่งพระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 เมื่อศาลมีคำสั่งแต่งตั้งผู้ทำแผนแล้ว ให้อำนาจหน้าที่ในการจัดการกิจการและทรัพย์สินของลูกหนี้และบรรดาสิทธิตามกฎหมายของผู้ถือหุ้น ของลูกหนี้ ยกเว้นสิทธิที่จะได้รับเงินปันผลตกแก่ผู้ทำแผน และให้นำบทบัญญัติมาตรา 90/12 (9) แห่งพระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 มาใช้บังคับแก่ผู้ทำแผนโดยอนุโลม และต่อมาเมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2564 เจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ได้นัดประชุมเจ้าหนี้เพื่อพิจารณาแผนฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (e-Meeting) และที่ประชุมเจ้าหนี้ได้มีมติตามมาตรา 90/46 แห่งพระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 ยอมรับแผน โดยมีเจ้าหนี้ที่มีจำนวนหนี้รวมกันร้อยละ 91.56 ของจำนวนหนี้ของเจ้าหนี้ทั้งหมดที่เข้าร่วมประชุมและออกเสียงลงคะแนนได้ลงมติยอมรับแผนฟื้นฟูกิจการและแผนที่แก้ไขตามคำร้องขอแก้ไขแผนฟื้นฟูกิจการ

ต่อมาเมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2564 ศาลได้มีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการและแผนที่มีการแก้ไขตามมติของที่ประชุมเจ้าหนี้ แผนฟื้นฟูกิจการได้กำหนดให้ นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ นายพรชัย ฐีระเวช นายไกรสร บารมีอวยชัย นายศิริ จิระพงษ์พันธ์ และนายชาญศิลป์ ตรีนุชกร เป็นผู้บริหารแผน ตามมาตรา 90/59 ภายใต้บังคับมาตรา 90/42 และมาตรา 90/64 แห่งพระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 เมื่อศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนให้ศาลแจ้งคำสั่งนั้นแก่ผู้บริหารแผน และผู้ทำแผนโดยไม่ชักช้า

ให้บรรดาสิทธิและอำนาจหน้าที่ของผู้ทำแผนตกเป็นของผู้บริหารแผนตั้งแต่ผู้บริหารแผนได้ทราบคำสั่งศาล โดยในการลงนามในเอกสารใด ๆ เพื่อทำธุรกรรมหรือเพื่อให้มีผลผูกพันบริษัทฯ ให้ผู้บริหารแผน 2 คนมีอำนาจลงนามร่วมกันเพื่อผูกพันบริษัทฯ

หลังจากนั้น เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2565 ผู้บริหารแผนได้ยื่นคำร้องขอแก้ไขแผนฟื้นฟูกิจการต่อเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์กองฟื้นฟูกิจการของลูกหนี้ กรมบังคับคดี และเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ได้มีการจัดการประชุมเจ้าหนี้ของบริษัทฯ เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2565 ที่ประชุมเจ้าหนี้ได้มีมติตามมาตรา 90/46 แห่งพระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 โดยมีเจ้าหนี้ที่มีจำนวนหนี้รวมกันในสัดส่วนร้อยละ 78.59 ของจำนวนหนี้ของเจ้าหนี้ทั้งหมดที่เข้าร่วมประชุมและออกเสียงลงคะแนนยอมรับข้อเสนอขอแก้ไขแผนฟื้นฟูกิจการตามที่ผู้บริหารแผนได้ยื่นต่อเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์

เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนที่แก้ไข และเมื่อวันที่ 21 ตุลาคม 2565 นายไกรสร บารมีอวยชัย และนายศิริ จิระพงษ์พันธ์ ผู้บริหารแผนได้ลาออกจากการเป็นผู้บริหารแผนของบริษัทฯ โดยผู้บริหารแผน 3 ท่านที่เหลืออยู่มีอำนาจกระทำการในฐานะผู้บริหารแผนของบริษัทฯ ต่อไปได้ตามมาตรา 90/65 (6) แห่งพระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 และข้อ 10.6 (2) ของแผนฟื้นฟูกิจการ

ในรอบปีที่ผ่านมามีการดำเนินงานที่สำคัญสรุปได้ ดังนี้

8.1.1 การสรรหาพัฒนา และประเมินผลการปฏิบัติหน้าที่การสรรหากรรมการอิสระ และการกำหนดวาระการดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระ

- ไม่มี

องค์ประกอบของคณะกรรมการบริษัทฯ

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

ณ วันที่ 15 มิถุนายน 2564 คณะกรรมการของบริษัทฯ 4 ท่าน ประกอบด้วย

1. นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์
2. นายชาญศิลป์ ตรีนุชกร
3. นายพีระพันธุ์ สาลีรัฐวิภาค
4. พลอากาศเอก อำนาจ จีระมณีมัย

ในการนี้คณะผู้บริหารแผนในการประชุมครั้งที่ 13/2564 วันที่ 2 กันยายน 2564 ได้พิจารณาระเบียบวาระเรื่องแนวทางการแต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ ให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 โดยต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติภายใต้พระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 ซึ่งที่ประชุมได้พิจารณาการดำเนินการให้จำนวนกรรมการบริษัทฯ เป็นไปตามพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 โดยต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติภายใต้พระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 ที่ประชุมเห็นว่ากรรมการบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 มาตรา 83 แล้ว โดยแจ้งให้บริษัทฯ จัดให้มีการประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อเลือกตั้งกรรมการแล้ว ซึ่งผู้บริหารแผนมีอำนาจในการดำเนินการเปลี่ยนแปลงกรรมการบริษัทฯ ได้ หากมีการเปลี่ยนแปลงผู้ถือหุ้นตามแผนฟื้นฟูกิจการฉบับที่ศาลละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบเมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2564 ข้อ 5.6 (5) ดังนั้น ในชั้นนี้ผู้บริหารแผนมีมติว่ายังไม่ใช้สิทธิของผู้ถือหุ้นเพื่อแต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ เนื่องจากไม่มีผลกระทบกับการฟื้นฟูกิจการหรือการดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการ และที่ประชุมรับทราบกรณีการครบวาระของกรรมการบริษัทฯ จำนวน 4 คน ว่ายังคงมีสถานะเป็นกรรมการบริษัทฯ อยู่จนกว่าจะมีกรรมการเข้ารับหน้าที่แทน ซึ่งเป็นไปตามพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 มาตรา 71

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 คณะกรรมการของบริษัทฯ 3 ท่าน ประกอบด้วย

1. นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์
2. นายชาญศิลป์ ตรีนุชกร
3. พลอากาศเอก อำนาจ จีระมณีมัย

เนื่องจาก นายพีระพันธุ์ สาลีรัฐวิภาค ได้ลาออกจากการเป็นกรรมการบริษัทฯ มีผลเมื่อวันที่ 3 สิงหาคม 2565

การสรรหากรรมการบริษัทฯ

ไม่มี เนื่องจากบริษัทฯ อยู่ระหว่างการฟื้นฟูกิจการ การบริหารจัดการกิจการและทรัพย์สินของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) รวมถึงบริษัทย่อย บริษัทร่วม ให้เป็นไปตามแนวทางที่กำหนดในแผนฟื้นฟูกิจการ และตามอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบที่กำหนดในพระราชบัญญัติล้มละลาย และกฎหมายอื่น

การสรรหาผู้บริหารระดับสูงสุด

การสรรหาประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (CEO) และประธานเจ้าหน้าที่สายการเงินและการบัญชี (CFO) ได้เริ่มดำเนินการตั้งแต่ปลายปี 2565 และมีมติแต่งตั้งให้เริ่มดำรงตำแหน่งตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ 2566 สำหรับในปี 2566 บริษัทฯ มีการสรรหาประธานเจ้าหน้าที่สายปฏิบัติการ (COO) ซึ่งเป็นการสรรหาจากภายใน และผู้อำนวยการฝ่ายการเงินองค์กร (Director) ซึ่งได้กำหนดให้มีการสรรหาจากทั้งภายในและภายนอกบริษัทฯ โดยกระบวนการสรรหาเป็นการคัดสรรที่เข้มข้น ตั้งแต่ขั้นตอนการกำหนดคุณสมบัติทั่วไปและคุณสมบัติประจำตำแหน่งของผู้มีสิทธิสมัคร การคัดกรองตามคุณสมบัติ กำหนดเกณฑ์การคัดเลือกให้สอดคล้องต่อบริบทขององค์กร ภายใต้กระบวนการฟื้นฟูกิจการและความท้าทายในการเปลี่ยนผ่านไปสู่ความเป็นเอกชนที่ต้องแข่งขันอย่างเต็มรูปแบบ พร้อมกับกำหนดบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบและเป้าหมายระยะต่าง ๆ รวมทั้งให้รับการประเมินศักยภาพภาวะผู้นำ (Leadership Competency) ด้วยแบบทดสอบทางจิตวิทยา (Psychometric Test) ที่เป็นมาตรฐานเดียวกันสำหรับผู้สมัครที่ผ่านคุณสมบัติทุกราย ไปจนถึงการแสดงวิสัยทัศน์ต่อคณะกรรมการสรรหา รวมถึงการกำหนดวิธีการประเมินและวัดผลการปฏิบัติงานที่เป็นมาตรฐาน

ประเมินผลการปฏิบัติหน้าที่

เพื่อประสิทธิภาพในการผลักดันความเป็นเลิศในการปฏิบัติงานของพนักงานทุกระดับ ตลอดจนได้ผลการปฏิบัติงานของพนักงานที่สอดคล้องกับผลการดำเนินงานของบริษัทฯ จึงได้มีการกำหนดตัวชี้วัดของการประเมินผลการปฏิบัติหน้าที่ โดยมุ่งเน้นให้ความสำคัญกับความสำเร็จ ในการดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการที่ได้รับความเห็นชอบจากที่ประชุมเจ้าหนี้ ศาลล้มละลายกลาง และแผนการปฏิรูปธุรกิจเป็นสำคัญ ซึ่งจำแนกตัวชี้วัดเป็น 3 ประเภท ประกอบด้วย

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

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

8.1.2 การกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง

การกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้องนั้น บริษัทฯ ในฐานะผู้ถือหุ้นได้ส่งผู้แทนบริษัทฯ ซึ่งมีคุณสมบัติตามข้อกำหนดการแต่งตั้งผู้แทนบริษัทเป็นกรรมการ และการแต่งตั้งพนักงานปฏิบัติหน้าที่ที่ 2 ในบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ ตามตารางทักษะการทำงาน (Skill Matrix) ของคณะกรรมการบริษัทย่อย บริษัทร่วม นอกจากนั้น กรรมการผู้แทนได้ผ่านการอบรมหลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) จากสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Director: IOD) เพื่อเข้าไปมีส่วนร่วมในการทำหน้าที่ดูแลผลประโยชน์ ตลอดจนประสานงานในการร่วมมือทำธุรกิจระหว่างบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง ซึ่งกรรมการที่ได้รับแต่งตั้งเป็นผู้แทนนั้น ประกอบด้วย บุคคลจากคณะกรรมการบริษัทฯ ฝ่ายบริหาร หรือบุคคลภายนอกที่มีความรู้ความเข้าใจในธุรกิจ สามารถให้แนวทางบริหารที่จะเป็นประโยชน์ต่อบริษัทฯ ได้โดยเป็นผู้ที่ได้รับความเห็นชอบจากฝ่ายบริหารของบริษัทฯ และผ่านการอนุมัติจากคณะกรรมการบริหารหรือคณะกรรมการบริษัทฯ เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง

บริษัทฯ ได้จัดทำคู่มือในการปฏิบัติหน้าที่ของผู้แทนบริษัทฯ เพื่อให้ผู้แทนบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และแนวทางที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน สอดคล้องกับนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยในเรื่องนโยบายที่สำคัญให้ผู้แทนบริษัทฯ ขอรับนโยบายจากบริษัทฯ ก่อนเสนอความเห็นในที่ประชุม

บริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง และผู้แทนบริษัทฯ ต้องรายงานข้อมูลต่าง ๆ ตามกรอบระยะเวลาที่กำหนดต่อฝ่ายบริหารและคณะกรรมการบริษัทฯ รวมถึงบริษัทฯ มีกระบวนการพิจารณากลั่นกรองและอนุมัติการลงทุนของบริษัทย่อยและบริษัทร่วม จากการวิเคราะห์และกลั่นกรองรายละเอียดของโครงการลงทุน โดยจัดทำรายงานการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ การตรวจสอบวิเคราะห์ความคุ้มค่าของโครงการลงทุน และการกำหนดตัวชี้วัดความสำเร็จเพื่อประเมินผลของโครงการลงทุน

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังจัดให้มีการวิเคราะห์ ติดตาม และรายงานผลการดำเนินงานของบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง เป็นประจำทุกไตรมาสและรายปี เพื่อเป็นข้อมูลสนับสนุนให้ฝ่ายบริหารใช้ในการตัดสินใจกำหนดทิศทางและแนวทางในการกำกับดูแลการลงทุนในบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง โดยระดับของการควบคุมและการกำกับดูแลบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้องนั้น ขึ้นกับลักษณะ ประเภท และวัตถุประสงค์การลงทุนของบริษัทฯ โดยกิจการที่บริษัทฯ เข้าร่วมลงทุนด้วยเหตุผลเชิงกลยุทธ์ หรือบริษัทฯ มีสัดส่วนการถือหุ้นเกินกว่าร้อยละ 50 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมด หรือเป็นกิจการที่สนับสนุนธุรกิจการบินของบริษัทฯ ระดับการควบคุมและการกำกับดูแลจะมีความเข้มข้น ความละเอียดรอบคอบ และเพิ่มความระมัดระวังมากกว่ากิจการที่บริษัทฯ เข้าร่วมลงทุนด้วยเหตุผลเชิงการลงทุน เนื่องจากมีผลกระทบโดยตรงกับการปฏิบัติงานภาพลักษณ์ และผลตอบแทนทางการเงินของบริษัทฯ ซึ่งสามารถแบ่งระดับของการควบคุมได้ 5 ระดับ ดังนี้

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



8.2 รายงานผลการปฏิบัติหน้าที่ของผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบ

8.2.1 จำนวนครั้งและการเข้าประชุม

ในปี 2566 ได้จัดให้มีการประชุมผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบ จำนวนทั้งสิ้น 11 ครั้ง

8.2.2 ผลการปฏิบัติหน้าที่ของผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบ

สรุปสาระสำคัญในการปฏิบัติหน้าที่ของผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบ ปรากฏอยู่ในเอกสารแนบ 5 รายงานของผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบ



9. การควบคุมภายในและรายการระหว่างกัน



9.1 การควบคุมภายใน

บริษัทฯ เชื่อมั่นว่าการควบคุมภายในมีผลต่อประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการปฏิบัติงาน และเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้บริษัทฯ บรรลุวัตถุประสงค์ทางธุรกิจสามารถรับมือกับความเสี่ยงจากสภาวการณ์ที่เปลี่ยนแปลง โดยบริษัทฯ ให้ความสำคัญในการปรับปรุงและพัฒนาระบบการควบคุมภายในอย่างต่อเนื่อง โดยนำกรอบการควบคุมภายในตามมาตรฐานสากลของ The Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) มาประยุกต์ใช้เพื่อให้บริษัทฯ บรรลุวัตถุประสงค์ของการควบคุมภายในทั้ง 3 ด้าน อันได้แก่ ด้านการปฏิบัติงาน (Operation) ด้านการรายงาน (Reporting) และด้านการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ (Compliance) ซึ่งเป็นหน้าที่และความรับผิดชอบของบุคลากรทุกคนในองค์กร โดยครอบคลุมสภาพแวดล้อมการควบคุม (Control Environment) การประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment) กิจกรรมการควบคุม (Control Activities) สารสนเทศและการสื่อสาร (Information and Communication) และระบบการติดตามและประเมินผล (Monitoring Activities) โดยผลการควบคุมภายในสรุปได้ ดังนี้

1. สภาพแวดล้อมการควบคุม (Control Environment)

บริษัทฯ มีสภาพแวดล้อมและการควบคุมภายในที่เพียงพอสนับสนุนการกำกับดูแลกิจการที่ดี มีความเหมาะสมต่อการดำเนินธุรกิจ โดยส่งเสริมให้บุคลากรทุกคนในองค์กรเกิดจิตสำนึกที่ดีในการปฏิบัติงานในความรับผิดชอบ โดยผู้บริหารได้ส่งเสริมสนับสนุนวัฒนธรรมบริษัทฯ ที่มุ่งเน้นความโปร่งใส ร่วมมือ ซื่อตรง (Integrity for Trust) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของค่านิยมบริษัทฯ AIM เป็นตัวอย่างที่ดี (Role Model) และมีการบริหารจัดการด้านต่าง ๆ เพื่อนำไปประยุกต์ใช้ในการปฏิบัติหน้าที่ประจำวัน ส่งเสริมพฤติกรรมที่ดีในการตัดสินใจในเรื่องต่าง ๆ และการปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม อาทิ คู่ค้า ลูกค้า และบุคคลภายนอก

1.1 องค์กรแสดงถึงความยึดมั่นในคุณค่าของความซื่อตรง (Integrity) และจริยธรรม

บริษัทฯ ได้กำหนดมาตรฐานทางจริยธรรมและจรรยาบรรณในการดำเนินธุรกิจไว้ใน **“คู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดี”** โดยให้พนักงานยึดถือเป็นหลักปฏิบัติ ควบคู่กับการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และคำสั่งอื่น ๆ อย่างเคร่งครัด มีการกำหนดจรรยาบรรณผู้ตรวจสอบภายใน จรรยาบรรณนักบินและลูกเรือ รวมถึงได้กำหนดมาตรการป้องกันการขัดกันระหว่างผลประโยชน์ส่วนตนกับประโยชน์ส่วนรวม นโยบายการให้หรือรับของขวัญ ของกำนัล หรือผลประโยชน์อื่น เป็นต้น มีการประชาสัมพันธ์ให้พนักงานรับทราบ ตลอดจนเผยแพร่ผ่านเว็บไซต์ภายในของบริษัทฯ รวมถึงระบุในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี หัวข้อการกำกับดูแลกิจการที่ดี และบนเว็บไซต์ www.thaiairways.com ซึ่งผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายสามารถรับรู้ข้อมูลดังกล่าว มีกระบวนการควบคุมภายในที่เหมาะสมเพียงพอที่ทำให้สามารถป้องกันการฝ่าฝืน การทุจริตได้ทันท่วงที โดยมีบทลงโทษตามข้อบังคับเกี่ยวกับการทำงานของบริษัทฯ

1.2 คณะกรรมการมีความเป็นอิสระจากฝ่ายบริหารและทำหน้าที่กำกับดูแล (Oversight) และพัฒนาการดำเนินการด้านการควบคุมภายใน

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจภายใต้แผนฟื้นฟูกิจการ ฉบับที่ศาลเห็นชอบการขอแก้ไขแผน เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 โดยอำนาจหน้าที่ในการจัดการกิจการต่าง ๆ ตกแก่คณะผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ ซึ่งได้รับการแต่งตั้งโดยศาลล้มละลายกลาง ทำหน้าที่กำกับดูแลให้การดำเนินการเป็นไปตามแผนฟื้นฟูกิจการ และสนับสนุนให้มีการดำเนินการด้านการควบคุมภายในที่เพียงพอเหมาะสม เป็นไปตามวัตถุประสงค์ กฎหมาย ข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องอย่างมีประสิทธิภาพ โดยมอบหมายให้สายกลยุทธ์องค์กร จัดทำตัวชี้วัดระดับองค์กร (Corporate KPIs) และระดับสายงาน (Functional KPIs) เพื่อกำหนดเป้าหมายการดำเนินธุรกิจที่ชัดเจนและวัดผลได้อย่างเป็นรูปธรรม รวมถึงการกำกับดูแลบริษัทย่อย บริษัทร่วมและบริษัทที่เกี่ยวข้อง โดยมีกระบวนการติดตามความคืบหน้าผลการดำเนินงานอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้เป็นไปตามแผนฟื้นฟูกิจการและสามารถดำเนินกิจการต่อไปได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน

1.3 ฝ่ายบริหารได้จัดให้มีโครงสร้างสายการรายงาน การกำหนดอำนาจในการสั่งการและความรับผิดชอบที่เหมาะสม เพื่อให้องค์กรบรรลุวัตถุประสงค์ ภายใต้การกำกับดูแล (Oversight) ของคณะกรรมการ

บริษัทฯ ได้ปรับปรุงโครงสร้างการดำเนินงานของบางสายงานให้เหมาะสมกับการดำเนินธุรกิจ มีการลดลำดับชั้นการบังคับบัญชา มีการกำหนดอำนาจ หน้าที่ ความรับผิดชอบของผู้บริหาร ลดความซ้ำซ้อนของกระบวนการทำงานและติดตามผลจากการเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้การดำเนินงานมีความคล่องตัวและปฏิบัติได้จริง เหมาะสมและทันกับสภาพธุรกิจในยุคปัจจุบัน มีการกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบตาม Function Description การรายงานตามสายการบังคับบัญชาและลำดับชั้นของการอนุมัติ (Table of Authority: TOA) อย่างถูกต้องและชัดเจนเป็นลายลักษณ์อักษร เพื่อให้เกิดการตรวจสอบถ่วงดุลระหว่างกัน มีการแบ่งแยกหน้าที่ที่สำคัญระหว่างการประกอบธุรกิจการบินและหน่วยธุรกิจอย่างชัดเจนและเป็นไปตามข้อกำหนดทางกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้องค์กรบรรลุวัตถุประสงค์ ภายใต้การกำกับดูแลของคณะผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ

ทั้งนี้ ในปี 2566 คณะผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการและฝ่ายบริหารได้พิจารณาปรับโครงสร้างการดำเนินธุรกิจการบิน (สายการบินไทยสมายล์) โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการฝูงบินให้สามารถแข่งขันในธุรกิจการบินได้ ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการเจ้าหนี้แล้ว

1.4 องค์กรแสดงถึงความมุ่งมั่นในการจูงใจ พัฒนาและรักษาบุคลากรที่มีความรู้ ความสามารถ

บริษัทฯ มีการกำหนดเกณฑ์ วิธีการและคุณสมบัติในการจัดหาเพื่อให้ได้บุคลากรที่มีความรู้ ความสามารถ และศักยภาพตามคุณลักษณะที่พึงประสงค์ อันประกอบด้วย ศักยภาพหลัก (Core Competency) และศักยภาพตามตำแหน่งงาน (Functional Competency) และได้มีการจัดสอบประเมินศักยภาพภาวะผู้นำ (Leadership Competency Assessment) ด้วยเครื่องมือ Psychometric Test รวมถึงผลการประเมิน Competency เป็นรายบุคคล เพื่อนำผลที่ได้มาเป็นเกณฑ์ในการพิจารณาคัดเลือกบุคลากรที่มีศักยภาพสูงสำหรับหน่วยงานที่ต้องการบุคลากรเฉพาะทาง เพื่อให้ได้บุคลากรตรงตามหน้าที่ความรับผิดชอบและตำแหน่งงาน รวมทั้งมีกระบวนการ วิธีการในการวัดผลและประเมินผลประจำปี มีการพัฒนาและรักษาบุคลากรโดยเปิดโอกาสให้พนักงานได้เข้าอบรมหลักสูตรต่าง ๆ ที่บริษัทฯ จัดขึ้นเพื่อเป็นการพัฒนาศักยภาพของพนักงาน มีการทบทวนนโยบายและวิธีปฏิบัติด้านทรัพยากรบุคคลให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน มีการจัดทำแผนผู้สืบทอดตำแหน่งงาน (Succession Plan) และจัดทำบัญชีผู้สืบทอดตำแหน่งที่สำคัญ (Potential Pool List) เพื่อเตรียมบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถเหมาะสมในตำแหน่งผู้อำนวยการขึ้นไป รวมถึงมีคณะกรรมการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคล (Human Resources Committee: HRC) ซึ่งมีหน้าที่บริหารจัดการงานด้านทรัพยากรบุคคลไปสู่การปฏิบัติ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมายองค์กร ตลอดจนจัดให้มีสวัสดิการให้กับพนักงาน อาทิ ประกันสุขภาพ รถรับ/ส่งพนักงาน รวมทั้งค่าตอบแทนพิเศษ One-Time ให้กับพนักงานทุกคนเพื่อเป็นขวัญและกำลังใจที่ให้ความร่วมมือกับบริษัทฯ ในการดำเนินการต่าง ๆ ในช่วงเวลาที่ผ่านมา

1.5 องค์กรกำหนดให้บุคลากรมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการควบคุมภายใน เพื่อให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ขององค์กร

บริษัทฯ กำหนดให้ผู้บริหารและพนักงาน มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการควบคุมภายใน โดยกำหนดให้มีนโยบายการควบคุมภายใน นโยบายการบริหารความเสี่ยง นโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี และนโยบายการต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชัน ซึ่งเป็นกระบวนการสื่อสารเชิงบังคับที่กำหนดให้ผู้บริหารและพนักงานใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติงาน พนักงานมีความรู้ความเข้าใจและตระหนักถึงความสำคัญของระบบการควบคุมภายใน มีกระบวนการสอบทานรายงานทางการเงินและมิใช่การเงินอย่างเป็นระบบ โดยผ่านกระบวนการทำงานที่ได้จัดวางไว้อย่างเหมาะสม มีการแบ่งหน้าที่งานเพื่อมิให้หน่วยงานหรือบุคคลเดียวกัน ปฏิบัติหน้าที่สำคัญหรือเสี่ยงต่อความเสียหายของบริษัทฯ มี Check & Balance เพื่อเป็นการถ่วงดุล และป้องกันความผิดพลาดและการปฏิบัติที่ไม่เป็นไปตามกฎ ระเบียบ รวมถึงกำหนดตัวชี้วัด (KPI) ซึ่งถ่ายทอดเป้าหมายของแต่ละสายงานไปยังพนักงานตามลำดับชั้น มีการสื่อสารนโยบาย ข้อปฏิบัติต่าง ๆ ที่มีการเปลี่ยนแปลงให้ผู้บริหารและพนักงานรับทราบอย่างทั่วถึงโดยผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ต่าง ๆ ตลอดจนมีการหารือร่วมกัน เพื่อปรับปรุงแก้ไขกระบวนการทำงานให้สอดรับกับสถานการณ์แวดล้อมภายนอก และนโยบายของบริษัทฯ ที่เปลี่ยนแปลง

ทั้งนี้ ในปี 2566 บริษัทฯ ให้ความสำคัญในการปรับปรุงมาตรฐานของระบบการควบคุมภายในโดยผู้เชี่ยวชาญภายนอกในระหว่างที่บริษัทฯ อยู่ภายใต้แผนฟื้นฟูกิจการ เพื่อให้บรรลุตามวัตถุประสงค์และเป้าหมายขององค์กร

2. การประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment)

บริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการฝ่ายบริหารงานนโยบายของบริษัทฯ ปฏิบัติหน้าที่คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงของบริษัทฯ ทำหน้าที่กำกับดูแลการบริหารความเสี่ยงอย่างใกล้ชิด สนับสนุนให้มีการดำเนินงานด้านการบริหารความเสี่ยงองค์กรให้สอดคล้องกับกลยุทธ์และเป้าหมาย ให้ข้อเสนอแนะแนวทางการติดตามและประเมินผลต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อสร้างความเชื่อมั่นว่าบริษัทฯ จะสามารถบรรลุเป้าหมายที่กำหนด รวมถึงมีการกำหนดนโยบายบริหารความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กรและมีการประเมินความเสี่ยงทุกสายงาน โดยความเสี่ยงในระดับองค์กรมีการบริหารจัดการอย่างเป็นระบบโดยถือว่าการบริหารความเสี่ยงเป็นหน้าที่ความรับผิดชอบของแต่ละสายงานในการจัดการและควบคุมความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้

2.1 องค์กรกำหนดวัตถุประสงค์ไว้อย่างชัดเจนเพียงพอ เพื่อให้สามารถระบุและประเมินความเสี่ยงต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบรรลุวัตถุประสงค์ขององค์กร

บริษัทฯ ได้กำหนดวัตถุประสงค์ในการดำเนินงาน โดยมุ่งเน้นการสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้า ให้การบริการระดับโลก สร้างคุณค่าในทุกมิติ ด้วยวิสัยทัศน์ “สายการบินคุณภาพสูงที่ให้บริการเต็มรูปแบบ ด้วยความแข็งแกร่งของอัตลักษณ์ความเป็นไทย เชื่อมโยงประเทศไทยสู่ทั่วโลก และสร้างผลกำไรที่ดีอย่างต่อเนื่อง” โดยมีพันธกิจที่มุ่งเน้น 4 ด้าน คือ

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

ภายใต้การรักษามาตรฐานความปลอดภัยในระดับสากล ตลอดจนได้กำหนดค่านิยมหลักขององค์กร (Core Values) คือ “AIM” เพื่อใช้เป็นแนวทางให้ทุกคนยึดถือปฏิบัติ ด้วยความร่วมมือร่วมใจอย่างต่อเนื่อง จนกลายเป็นวัฒนธรรมของพนักงานการบินไทยในที่สุด ตลอดจนมีการปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป มีความเหมาะสมกับธุรกิจ โดยรายงานทางการเงินของบริษัทฯ ผ่านการสอบทาน/ตรวจสอบ และรับรองงบการเงินโดยผู้สอบบัญชี ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีที่สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) ให้ความเห็นชอบเป็นผู้ลงลายมือชื่อในรายงานการตรวจสอบบัญชี ตาม พ.ร.บ. หลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมถึงมีการสอบทานจากผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบเพื่อให้มั่นใจว่ารายงานทางการเงินมีความถูกต้องตามควรในสาระสำคัญ ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินและมาตรฐานการบัญชี

2.2 องค์กรระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยงที่อาจกระทบต่อการบรรลุวัตถุประสงค์ไว้อย่างครอบคลุมทั่วทั้งองค์กร

บริษัทฯ มีการระบุและวิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยงในด้านต่าง ๆ ทั้งจากปัจจัยภายนอก ได้แก่ เศรษฐกิจ สังคม การเมือง การเปลี่ยนแปลงกฎหมาย ภัยธรรมชาติ เป็นต้น และจากปัจจัยภายใน ได้แก่ โครงสร้างองค์กร ประสิทธิภาพของกระบวนการทำงาน และการบริหารจัดการเทคโนโลยีสารสนเทศสำหรับการให้บริการ เป็นต้น โดยได้ระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยงที่ครอบคลุมทุกด้าน ได้แก่ ด้านกลยุทธ์ ด้านการดำเนินงาน ด้านการรายงาน ทั้งด้านการเงินและไม่ใช่การเงิน และด้านมาตรฐานและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องในการดำเนินธุรกิจ รวมถึงสายงานต่าง ๆ ได้มีการบริหารความเสี่ยงในหน่วยงาน มีการจัดทำดัชนีชี้วัดความเสี่ยง (Key Risk Indicator: KRI) ซึ่งเป็นเครื่องมือที่จะช่วยติดตามและแจ้งเตือน เพื่อให้สามารถคาดการณ์เหตุการณ์ความเสี่ยงในอนาคต (Early Warning) มีการทบทวนมาตรการการควบคุมและจัดทำแผนงานรองรับเพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น

2.3 องค์กรได้พิจารณาถึงโอกาสที่จะเกิดการทุจริตในการประเมินความเสี่ยงที่จะบรรลุวัตถุประสงค์ขององค์กร

บริษัทฯ มีระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการร้องเรียนและการแจ้งเบาะแสเกี่ยวกับการทุจริต และการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบองค์กร พ.ศ. 2566 ซึ่งสอดคล้องกับแนวปฏิบัติด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี เรื่องแนวทางการจัดทำนโยบายและวิธีปฏิบัติการแจ้งเบาะแส (Whistle Blowing) ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย มีนโยบายการต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชัน มีการติดตามความคืบหน้าการดำเนินการเพื่อให้เกิดความโปร่งใสและเป็นธรรม มีความซื่อสัตย์ สุจริตในการปฏิบัติงาน มีการเผยแพร่ข้อมูลผ่านทาง Bulletin “CG Mindset โปร่งใส สุจริต เป็นธรรม” เพื่อให้ความรู้ในเรื่องการป้องกันและต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชัน ซึ่งเป็นหน้าที่ของพนักงานทุกคนที่จะต้องช่วยกันสอดส่อง ดูแล ป้องกันการทุจริตและคอร์รัปชันในบริษัทฯ

2.4 องค์กรสามารถระบุและประเมินความเปลี่ยนแปลงที่อาจมีผลกระทบต่อระบบการควบคุมภายใน

บริษัทฯ ได้นำปัจจัยต่าง ๆ ทั้งภายในและภายนอกที่มีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจมาประเมินและวิเคราะห์ความเปลี่ยนแปลงทั้งสภาพแวดล้อมด้านเศรษฐกิจ ด้านอุตสาหกรรมการบิน และด้านข้อกำหนดทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการดำเนินธุรกิจ การนำเทคโนโลยีมาใช้ในการดำเนินงาน เช่น ระบบ Digital Service, Microsoft 365 การ Reprocess Initiative เพื่อปรับปรุงกระบวนการทำงานให้มีประสิทธิภาพ และรวดเร็วยิ่งขึ้น มีการนำเครื่องมือในการวิเคราะห์ปัจจัยภายนอก (PESTEL Analysis) มาใช้ในการวิเคราะห์และประเมินความเสี่ยงระดับองค์กร และกำหนดมาตรการเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงและความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้

3. มาตรการควบคุม (Control Activities)

บริษัทฯ ได้กำหนดกิจกรรมการควบคุมที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล และคำนึงถึงหลักการควบคุมภายในที่ดี ช่วยลดความเสี่ยงที่จะไม่บรรลุวัตถุประสงค์ของบริษัทฯ ให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ โดยการจัดทำนโยบาย ระเบียบปฏิบัติ คู่มือ ขั้นตอนการปฏิบัติงานเป็นลายลักษณ์อักษร ส่งเสริมให้มีกิจกรรมที่มีความโปร่งใส ตรวจสอบได้ และเป็นธรรม การอนุมัติที่คำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ

3.1 องค์กรมีมาตรการควบคุมที่ช่วยลดความเสี่ยงที่จะไม่บรรลุวัตถุประสงค์ขององค์กรให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้

บริษัทฯ ได้จัดให้มีมาตรการควบคุมที่ช่วยลดความเสี่ยงที่จะทำให้องค์กรไม่บรรลุวัตถุประสงค์ โดยมีการกำหนดแผนการดำเนินงานตามแผนฟื้นฟูกิจการ กำหนดนโยบาย การบริหารความเสี่ยง นโยบายการควบคุมภายใน นโยบายการรักษาความปลอดภัยการบิน นโยบายการบริหารจัดการความยั่งยืน เป็นต้น รวมทั้งทบทวนคู่มือการปฏิบัติงานให้เป็นปัจจุบัน ได้แก่ คู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดี คู่มือการบริหารความเสี่ยง คู่มือการควบคุมภายใน คู่มือการบริหารความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศ คู่มือฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน รวมถึงกฎ ระเบียบปฏิบัติต่าง ๆ อีกทั้งจัดทำมาตรการเพื่อควบคุมความเสี่ยง โดยพิจารณาจากปัจจัยทั้งภายในและภายนอกองค์กร มีการประเมินสถานการณ์ในอนาคตที่มีผลกระทบต่อการบรรลุวัตถุประสงค์ มีการควบคุมภายในหลากหลายอย่างเหมาะสม ทั้งการควบคุมแบบ Manual แบบ Automated โดยพิจารณาตามลักษณะและรูปแบบของกระบวนการทำงาน ตลอดจนมีการทบทวน ปรับปรุงระเบียบวิธีปฏิบัติต่าง ๆ เพื่อลดความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้

3.2 องค์กรเลือกและพัฒนากิจกรรมการควบคุมทั่วไปด้วยระบบเทคโนโลยี เพื่อช่วยสนับสนุนการบรรลุวัตถุประสงค์

บริษัทฯ มีโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ (Enterprise Architecture) โดยจัดทำนโยบายและมาตรการ

การรักษาความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศ (Security Policy & Standards) อ้างอิงกรอบมาตรฐาน ISO:27001 โดยออกเป็นคำสั่งบริษัทฯ เพื่อให้ทุกหน่วยงานถือปฏิบัติ มีการกำหนดสิทธิ์ในการเข้าถึงข้อมูลในระบบเทคโนโลยีสารสนเทศต่าง ๆ มีการกำหนดบัญชีผู้ใช้และรหัสผ่าน และกำหนดระดับชั้นในการเข้าถึงข้อมูล รวมถึงมีการควบคุมกระบวนการได้มาการพัฒนาและบำรุงรักษาระบบเทคโนโลยี กำหนดไว้ในคู่มือการบริหารจัดการโครงการ (Project Management Handbook: PMHB) ซึ่งเป็นมาตรฐานที่กำหนดให้การจัดหาระบบเทคโนโลยีดำเนินการในรูปแบบการบริหารโครงการที่มีกิจกรรมการควบคุมทุกขั้นตอน

บริษัทฯ ได้พัฒนาระบบเทคโนโลยีเพื่อช่วยสนับสนุนการบรรลุวัตถุประสงค์ ลดค่าใช้จ่าย ลดความซ้ำซ้อน และเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงาน ได้แก่ ระบบ Customer Relationship Management (CRM) ระบบ SAP Vendor Invoice Management (VIM) ระบบ Budget Preparation เป็นต้น รวมทั้งระบบ Crew System เพื่อใช้ในการยืนยันและพิสูจน์ตัวตนก่อนเข้าใช้งาน ตลอดจนได้พัฒนาระบบการบริการด้านเทคโนโลยี (New Intranet Website) เพื่อให้สอดคล้องและรองรับการจัดเก็บข้อมูลบนระบบคลาวด์ (Cloud) และเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานของพนักงานให้ทันสมัย สะดวก รวดเร็ว ลดการใช้กระดาษ เป็นการใช้เทคโนโลยีได้อย่างเหมาะสมและส่งเสริมการแจ้งข่าวสารภายในองค์กรให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

3.3 องค์กรจัดให้มีกิจกรรมการควบคุมผ่านทางนโยบายซึ่งได้กำหนดสิ่งที่คาดหวังและขั้นตอนการปฏิบัติเพื่อให้นโยบายที่กำหนดไว้นั้นสามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้

บริษัทฯ จัดให้มีกิจกรรมการควบคุมโดยนำกฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับของหน่วยงาน/องค์กรภายนอกที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน ทั้งของภาครัฐและองค์กรต่าง ๆ ทั้งในและต่างประเทศ มาประมวลและจัดทำเป็นนโยบาย ระเบียบปฏิบัติและคู่มือการปฏิบัติงาน ทั้งที่เป็นลายลักษณ์อักษรและ Electronic เพื่อให้นโยบาย ระเบียบปฏิบัติ และคู่มือต่าง ๆ สามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้ ตลอดจนมีกระบวนการสอบทานรายงานทางการเงินและมิใช่การเงินอย่างเหมาะสม มีการถ่ายทอดนโยบายจากผู้บริหารไปยังผู้ใต้บังคับบัญชาเพื่อนำไปปฏิบัติ มีการประชุมเพื่อมอบหมายงาน รวมถึงมีกระบวนการติดตามดูแลการดำเนินงานของบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนบริบทการดำเนินกิจการของบริษัทฯ ระหว่างการฟื้นฟูกิจการให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ตอบสนองต่อกลยุทธ์และวัตถุประสงค์การลงทุน โดยจัดให้มีการวิเคราะห์ติดตามและรายงานผลการดำเนินงานของบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง เป็นประจำทุกไตรมาสและรายปี เพื่อเป็นข้อมูลสนับสนุนให้ฝ่ายบริหารใช้ในการตัดสินใจ กำหนดทิศทางและแนวทางในการกำกับดูแลการลงทุนในบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง นำเสนอผู้บริหารระดับสูง และคณะผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ รับทราบและพิจารณาอย่างต่อเนื่อง

4. ระบบสารสนเทศและการสื่อสารข้อมูล (Information & Communication)

บริษัทฯ ให้ความสำคัญเรื่องการสื่อสารและคุณภาพของข้อมูลสารสนเทศ ซึ่งเป็นส่วนสำคัญที่สนับสนุนให้การควบคุมภายในมีประสิทธิผลโดยจัดให้มีช่องทางการสื่อสารที่เหมาะสมกับผู้มีส่วนได้เสียทั้งภายนอกและภายในองค์กร นอกจากนี้ ยังได้นำระบบดิจิทัลและเทคโนโลยีมาช่วยสนับสนุนการทำงานประมวลผลและวิเคราะห์ข้อมูลต่าง ๆ ให้มีความถูกต้อง แม่นยำ เพื่อช่วยลดขั้นตอนการทำงาน ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานธุรกิจให้บรรลุเป้าหมายของบริษัทฯ

4.1 องค์กรมีข้อมูลที่เกี่ยวข้องและมีคุณภาพ เพื่อสนับสนุนให้การควบคุมภายในสามารถดำเนินไปได้ตามที่กำหนดไว้

บริษัทฯ มีการบริหารจัดการข้อมูล โดยการกำหนดชั้นความลับของข้อมูล มีระบบการวิเคราะห์ และจัดเก็บข้อมูลที่มีประสิทธิภาพ เพื่อให้มั่นใจว่ามีข้อมูลที่นำมาใช้เป็นข้อมูลที่มีประสิทธิภาพ เชื่อถือได้ เพียงพอสำหรับใช้ในการตัดสินใจของผู้บริหารได้อย่างทันเวลา รวมทั้งมีการบริหารจัดการข้อมูลส่วนบุคคลตาม พ.ร.บ. คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562

4.2 องค์กรสื่อสารข้อมูลภายใน ซึ่งรวมถึงวัตถุประสงค์และความรับผิดชอบต่อการควบคุมภายในที่จำเป็นต่อการสนับสนุนให้การควบคุมภายในดำเนินไปได้ตามที่วางไว้

บริษัทฯ มีระบบสารสนเทศและกระบวนการสื่อสารข้อมูลภายในอย่างเพียงพอและมีประสิทธิภาพ มีช่องทางในการสื่อสารทั้งภายในหน่วยงานและระหว่างหน่วยงาน ผ่านทางการประชุม เอกสาร email, Internet, Intranet และ Application ต่าง ๆ ซึ่งเป็นช่องทางในการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ ได้แก่ คำสั่งบริษัทฯ ประกาศบริษัทฯ การจัดประชุม Staff Meeting การจัดประชุม Town Hall, Bulletins ตลอดจนได้เผยแพร่ข่าวสารผ่านสื่อ Online เช่น การจัดการถ่ายทอด “TG Family Talk” ผ่านช่องทาง Facebook Group “TG Family” และ MS Teams เพื่อให้พนักงานและผู้บริหารได้รับทราบและสามารถเข้าถึงข้อมูลในการปฏิบัติงาน ข่าวสารที่จำเป็น และสวัสดิการต่าง ๆ อย่างสม่ำเสมอ รวมถึงมีการประชาสัมพันธ์ให้พนักงานตระหนักถึงค่านิยมหลักของการบินไทย (THAI Core Values: AIM) เพื่อสนับสนุนให้การดำเนินงานของบริษัทฯ เป็นไปตามแผนฟื้นฟูกิจการที่กำหนดไว้

4.3 องค์กรได้สื่อสารกับหน่วยงานภายนอก เกี่ยวกับประเด็นที่อาจมีผลกระทบต่อการควบคุมภายใน

บริษัทฯ จัดให้มีช่องทางสำหรับการสื่อสารกับหน่วยงานภายนอก ผู้มีส่วนได้เสียไว้หลากหลายช่องทาง เพื่อเป็นการสื่อสารในประเด็นต่าง ๆ ที่มีผลกระทบกับการดำเนินธุรกิจ มีการจัดทำแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี รายงานประจำปี (แบบ 56-1 One Report) เผยแพร่ทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ และเว็บไซต์ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) มีการสื่อสารประชาสัมพันธ์ข่าวสารของบริษัทฯ ผ่านทางสื่อต่าง ๆ มี Call Center 02-356-1111 และ Mobile Application เพื่อเป็นศูนย์บริการลูกค้าของบริษัทฯ ตลอดจนจัดให้มีช่องทางในการร้องเรียนสื่อสารข้อมูลจากลูกค้า/คู่ค้า สายการบินลูกค้า และองค์กร/หน่วยงานภายนอกต่าง ๆ

นอกจากนี้ ยังจัดให้มีช่องทางให้บุคคลภายนอกและผู้มีส่วนได้เสียสามารถแจ้งข้อมูลหรือเบาะแสเกี่ยวกับการทุจริตภายในบริษัทฯ (นโยบาย Whistle Blower) ตามระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการร้องเรียนและการแจ้งเบาะแสฯ พ.ศ. 2566 โดยสามารถร้องเรียนโดยตรงด้วยวาจาหรือเป็นลายลักษณ์อักษรต่อผู้มีสิทธิ์รับข้อร้องเรียนผ่านทาง e-mail หรือจดหมายถึงผู้มีสิทธิ์รับข้อร้องเรียน และเว็บไซต์ของบริษัทฯ (www.thaiairways.com)

5. ระบบการติดตาม (Monitoring Activities)

บริษัทฯ มีกระบวนการติดตามและประเมินความเพียงพอของการควบคุมภายใน พร้อมทั้งกำหนดแนวทางพัฒนาปรับปรุงเพื่อให้มั่นใจได้ว่าระบบการควบคุมภายในของบริษัทฯ มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล กรณีที่หน่วยงานตรวจสอบภายในตรวจพบข้อบกพร่องของระบบการควบคุมภายในบริษัทฯ จัดให้มีกระบวนการรายงานข้อบกพร่องที่พบต่อผู้บริหารได้รับทราบอย่างทันท่วงที รวมถึงกระบวนการติดตามเพื่อให้มั่นใจว่าการปรับปรุงแก้ไขได้ดำเนินการอย่างมีประสิทธิผลและแล้วเสร็จตามที่กำหนดไว้

5.1 องค์กรติดตามและประเมินผลการควบคุมภายในเพื่อให้มั่นใจได้ว่าการควบคุมภายในยังดำเนินไปอย่างครบถ้วน เหมาะสม

บริษัทฯ มีการกำหนดแผนการปรับปรุงและติดตามการดำเนินงานและประเมินผลการควบคุมภายในอย่างเหมาะสม โดยผู้บริหารทุกระดับรับทราบและตระหนักถึงความรับผิดชอบที่มีต่อการติดตามผลการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามแผนงานและเป้าหมายที่กำหนด มีการสอบทานและประเมินประสิทธิภาพการควบคุมภายในของหน่วยงานต่าง ๆ โดยผู้ตรวจสอบภายในจากสำนักงานการตรวจสอบภายในของบริษัทฯ ตามแผนการตรวจสอบประจำปี อีกทั้งยังมีฝ่ายความปลอดภัยและรับรองคุณภาพองค์กร ทำการตรวจสอบด้านปฏิบัติการ เพื่อให้การปฏิบัติการบินเป็นไปตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (The Civil Aviation Authority of Thailand: CAAT) และเป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัยของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association: IATA) ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้รับการตรวจจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (The Civil Aviation Authority of Thailand: CAAT), IATA Operational Safety Audit (IOSA), IATA Safety Audit for Ground Operation (ISAGO) และรับการสุ่มตรวจจาก Civil Aviation Authority (CAA), Safety Assessment of Foreign Aircraft (SAFA) และหน่วยงานกำกับดูแลด้านความปลอดภัย และความมั่นคงการบินพลเรือนของประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก ซึ่งผู้บริหารได้ให้ความสำคัญและมีการพิจารณาเพื่อปรับปรุงแก้ไขตามข้อเสนอแนะของผู้ตรวจสอบดังกล่าว

5.2 องค์กรประเมินและสื่อสารข้อบกพร่องของการควบคุมภายในอย่างทันเวลาต่อบุคคลที่รับผิดชอบ ซึ่งรวมถึงผู้บริหารระดับสูง และคณะกรรมการตามความเหมาะสม

บริษัทฯ กำหนดให้ผู้บริหารมีหน้าที่ในการประเมินและสื่อสารข้อบกพร่องของการควบคุมภายใน อีกทั้งมีสำนักงานการตรวจสอบภายใน ทำการสอบทานและประเมินประสิทธิภาพของกระบวนการควบคุมภายใน กระบวนการบริหารความเสี่ยง และกระบวนการกำกับดูแลกิจการที่ดี รวมถึงการตรวจสอบความถูกต้องและความเชื่อถือได้ของข้อมูลทางการเงิน และการดำเนินงาน การปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของบริษัทฯ รวมถึงระบบสารสนเทศที่เกี่ยวข้อง ตรวจสอบรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โอกาสเกิดการทุจริตคอร์รัปชัน หากพบข้อบกพร่องจะทำ

การเสนอแนะเพื่อการแก้ไขปรับปรุง รวมทั้งติดตามผลการดำเนินการตามข้อเสนอแนะ นำเสนอต่อผู้บริหารหน่วยรับตรวจ และผู้บริหารระดับสูงที่เกี่ยวข้องเพื่อรับทราบและดำเนินการตามข้อเสนอแนะ โดยสำนักงานการตรวจสอบภายในมีการติดตามความคืบหน้าการดำเนินการตามข้อเสนอแนะในรายงานผลการตรวจสอบจนกว่าจะมีการดำเนินการแล้วเสร็จครบถ้วน รวมถึงสรุปประเด็นคงค้างที่ยังดำเนินการไม่แล้วเสร็จนำเสนอต่อประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และคณะกรรมการตรวจสอบ นอกจากนี้ในกรณีที่พบหรือมีข้อสงสัยว่ามีรายการหรือการกระทำที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อผลการดำเนินงานของบริษัทฯ อย่างร้ายแรง เช่น การขัดแย้งทางผลประโยชน์ การทุจริต มีสิ่งผิดปกติหรือความบกพร่องที่สำคัญในระบบการควบคุมภายใน หรือมีการฝ่าฝืนกฎระเบียบ เป็นต้น หัวหน้าสำนักงานการตรวจสอบภายในจะรายงานต่อประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และคณะกรรมการตรวจสอบทันที

จากการประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในของบริษัทฯ สรุปได้ว่า บริษัทฯ มีการติดตามผลการดำเนินงานอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้มั่นใจว่าระบบที่วางไว้สามารถดำเนินไปได้อย่างเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมที่มีการเปลี่ยนแปลง และเพื่อให้องค์กรบรรลุวัตถุประสงค์ มีโครงสร้างการควบคุมภายในครบทั้ง 5 องค์ประกอบ โดยมีระบบการควบคุมภายในเพียงพอกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ซึ่งอยู่ระหว่างการฟื้นฟูกิจการ การบริหารจัดการต่าง ๆ จะดำเนินไปตามแผนฟื้นฟูกิจการที่ได้รับอนุมัติจากศาล

ทั้งนี้ ในการประชุมคณะผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ ครั้งที่ 5/2567 วันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2567 คณะผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ ได้พิจารณาการประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในของบริษัทฯ ประจำปี 2566 ที่ฝ่ายบริหารจัดทำ รวมถึงการพิจารณาของผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบ มีมติเห็นชอบความเพียงพอเหมาะสมของระบบการควบคุมภายในของบริษัทฯ ในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ซึ่งอยู่ระหว่างการฟื้นฟูกิจการ

มีข้อบกพร่องเกี่ยวกับระบบควบคุมภายในในเรื่องใดบ้าง แก้ไขเสร็จสิ้นแล้วหรือไม่ เพราะเหตุใด

- ไม่มี

ความเห็นของผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบกรณีต่างจากความเห็นของคณะผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ

คณะผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการได้พิจารณาผลการประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายใน โดยมีความเห็นว่าบริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายในเพียงพอต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ทั้งนี้ ผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบไม่มีความเห็นแตกต่างไปจากความเห็นของคณะผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ

มีข้อบกพร่องเกี่ยวกับระบบควบคุมภายในในเรื่องใดบ้าง แก้ไขเสร็จสิ้นแล้วหรือไม่ เพราะเหตุใด

- ไม่มี

ความเห็นของผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบว่าได้กำกับดูแลให้ผู้ดำรงตำแหน่งหัวหน้างานตรวจสอบภายในมีวุฒิการศึกษา ประสบการณ์ การอบรมที่เหมาะสม เพียงพอกับการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว และแนวปฏิบัติเกี่ยวกับการแต่งตั้ง ถอดถอน และโยกย้ายผู้ดำรงตำแหน่งหัวหน้างานตรวจสอบภายใน

ผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบให้ความเห็นชอบการแต่งตั้ง นายวัติชัย โทอุดทา ดำรงตำแหน่งหัวหน้าสำนักงานการตรวจสอบภายใน ตั้งแต่วันที่ 2 ตุลาคม 2566 ซึ่งเป็นไปตามอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบในกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ทั้งนี้ หัวหน้าสำนักงานการตรวจสอบภายในได้ผ่านกระบวนการคัดเลือกจากคณะกรรมการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคล เนื่องจากเป็นผู้ที่มีความรู้ ทักษะ และประสบการณ์ในงานตรวจสอบภายในเป็นอย่างดี มีความรู้ในหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี การประเมินความเสี่ยงและการควบคุมภายใน อีกทั้งเป็นผู้ที่ได้รับประกาศนียบัตรผู้ตรวจสอบภายในรับอนุญาตสากล (Certified Internal Auditor: CIA) และได้เข้ารับการอบรมในหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานด้านการตรวจสอบภายในอย่างต่อเนื่อง จึงเห็นว่ามีความเหมาะสมเพียงพอที่จะปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว โดยรายละเอียดเกี่ยวกับหัวหน้างานตรวจสอบภายใน ปรากฏอยู่ในเอกสารแนบ 2

9.2 รายการระหว่างกัน

9.2.1 ข้อมูลรายการระหว่างกันกับบุคคลที่มีอาจมีความขัดแย้ง

บริษัทฯ มีรายการระหว่างกันที่สำคัญกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่ และนิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง สำหรับปี 2566 สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566 ดังนี้

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท) สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	เงื่อนไข/นโยบายราคา
กระทรวงการคลัง	• กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 47.86	1. กระทรวงการคลังกู้เงินจากสถาบันการเงินต่างประเทศ ให้บริษัทฯ กู้ต่อ				
		- เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู	12,583.54	11,721.78	6,082.08	- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียม วงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี	861.76	135.90	351.95	- ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1 และ 2
		2. บริษัทฯ มีรายการเช่าที่ดินจากที่ราชพัสดุ	7.80	8.63	8.03	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		3. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบินให้แก่กระทรวงการคลัง				- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดรายได้รวม	1.43	0.00	0.00	
		- ยอดลูกหนี้คงค้าง	0.00	0.00	0.00	
ธนาคารออมสิน	• กระทรวงการคลังซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมธนาคารออมสิน	1. บริษัทฯ ทำสัญญาวงเงินกู้ประเภทเงินทุนหมุนเวียนกับธนาคารออมสิน จำนวนเงิน 3,500 ล้านบาท มีการใช้วงเงินกู้				- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกัน กับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดเงินคงค้าง	3,500.00	3,500.00	3,500.00	
		- ดอกเบี้ยจ่าย	119.22	119.22	212.96	
		- ดอกเบี้ยค้างจ่าย	119.22	119.22	212.96	หมายเหตุ
						- อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2564-2566 เป็นอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม
						- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบินให้บริการเช่าพื้นที่และบริการอื่น ๆ แก่ธนาคารออมสิน				
		- ยอดรายได้รวม	0.36	0.63	0.18	
ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	• กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	1. บริษัทฯ ทำสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาวกับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย				
		- ยอดเงินคงค้าง	-	-	-	- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู	-	605.90	568.48	
		- ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี	-	37.45	19.44	- ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1 และ 3
		2. บริษัทฯ ทำสัญญาวงเงินกู้ประเภทเงินทุนหมุนเวียนกับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย จำนวนเงิน 1,500 ล้านบาท มีการใช้วงเงินกู้				- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู	1,508.18	1,485.55	1,452.83	- ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1
		- ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี	22.63	22.18	11.93	

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท) สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	เงื่อนไข/นโยบายราคา
ธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย	•กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย	1. บริษัทฯ ทำสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาวกับธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย				-การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน -ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1 และ 3
		- เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู	**1,579.31**	1,273.73	1,195.37	
		- ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี	**139.89**	78.36	54.06	
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	•กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้ควบคุมธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) โดยผ่านทางธนาคารแห่งประเทศไทย และกองทุนเพื่อการฟื้นฟูและพัฒนาระบบสถาบันการเงิน	1. บริษัทฯ ทำสัญญาวงเงินกู้ประเภทเงินทุนหมุนเวียนกับธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) จำนวนเงิน 3,000 ล้านบาท มีการใช้วงเงินกู้				-การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน หมายเหตุ -อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2564-2566 เป็นอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม
		- ยอดเงินคงค้าง	**2,260.73**	2,260.73	2,260.73	
		- ดอกเบี้ยจ่าย	**76.86**	76.86	63.84	
		- ดอกเบี้ยค้างจ่าย	**76.86**	76.86	63.84	
		2. บริษัทฯ ทำสัญญาวงเงินกู้ประเภทเงินทุนหมุนเวียนกับธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) จำนวนเงิน 3,500 ล้านบาท มีการใช้วงเงินกู้				-การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน หมายเหตุ -อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2564-2566 เป็นอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม
		- ยอดเงินคงค้าง	**3,500.00**	3,500.00	3,500.00	
		- ดอกเบี้ยจ่าย	**39.90**	39.90	128.63	
		- ดอกเบี้ยค้างจ่าย	**39.90**	39.90	128.63	
		3. บริษัทฯ ขายหุ้นกู้ให้แก่ธนาคาร กรุงไทย จำกัด (มหาชน)				-การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน -ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1
		- มูลค่าหุ้นกู้	**832.00**	832.00	832.00	
		- ดอกเบี้ยตามแผนฟื้นฟู	**12.48**	12.48	6.80	
		4. บริษัทฯ ขายบริการให้เช่าสำนักงาน ตู้ ATM ค่าน้ำ-ไฟ และ Lease Line แก่ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)				-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดรายได้รวม	**2.58**	2.72	3.30	
		- ยอดลูกหนี้คงค้าง	**0.21**	0.16	0.22	
		5. บริษัทฯ ซื้อบริการรับ-ส่ง เงินสดของบริษัทฯ และจ่ายค่าธรรมเนียมจัดจำหน่าย หุ้นกู้ให้กับธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)				-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดค่าใช้จ่ายรวม	**0.00**	0.00	2.84	
		- ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	**0.13**	0.13	0.13	
บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด	•กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด และของบริษัทฯ	1. บริษัทฯ ซื้อบริการฝากส่งไปรษณีย์ในประเทศและต่างประเทศ และซื้ออุปกรณ์จากบริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด				-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดค่าใช้จ่ายรวม	**0.38**	0.27	0.14	

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท) สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	เงื่อนไข/นโยบายราคา
การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย	•กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย	1. บริษัทฯ จ่ายค่าโฆษณาและส่งเสริมการขายให้แก่การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย				-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดค่าใช้จ่ายรวม	**1.32**	0.00	0.00	
		- ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	**0.55**	0.52	0.24	
		2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสาร เครื่องบิน และให้เช่าสำนักงานแก่การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย				-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดค่าใช้จ่ายรวม	**4.57**	16.17	10.15	
		- ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	**0.87**	5.23	1.13	
บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน)	•กระทรวงการคลัง เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท อสมท จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ	1. บริษัทฯ จ่ายค่าโฆษณา ให้แก่ บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน)				-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดค่าใช้จ่ายรวม	**0.00**	0.00	0.00	
		- ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	**0.00**	0.87	0.87	
		- เงินคงค้างตามแผนฟื้นฟู	**1.02**	-	-	
		- ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี	**0.16**	-	-	
บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)	•กระทรวงการคลัง เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ	1. บริษัทฯ ซื้อน้ำมันรถยนต์และน้ำมันหล่อลื่นจากบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)				-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน -ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1
		- ยอดค่าใช้จ่ายรวม	**0.00**	0.00	0.06	
		- ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	**0.13**	0.17	1.66	
		- เงินคงค้างตามแผนฟื้นฟู	**1.50**	1.17	-	
		- ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี	**0.23**	0.33	-	
		2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และให้บริการสอบเทียบเครื่องมือวัด (AC Dielectric Tester) ให้แก่ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)				-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดรายได้รวม	**28.07**	16.33	0.00	
บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	•กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ	1. บริษัทฯ ประกอบกิจการและเช่าพื้นที่ในเขตท่าอากาศยานต่าง ๆ เพื่อใช้สำหรับจอดอากาศยาน จอดพาหนะ ขนถ่ายสินค้า เก็บอุปกรณ์ภาคพื้นดิน เก็บตู้คอนเทนเนอร์ ที่ทำการสำนักงาน สายการบิน และบริการอื่น ๆ จากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)				-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดค่าใช้จ่ายรวม	**6,676.54**	3,865.62	8,642.18	
		- ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	**889.86**	890.11	891.05	
		2. บริษัทฯ มีรายได้จากการขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และได้รับส่วนแบ่งรายได้ร้อยละ 2 จากการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน (Passenger Service Charges) ให้กับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)				-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดรายได้รวม	**49.20**	18.52	0.51	
		- ยอดลูกหนี้คงค้าง	**78.08**	33.70	13.97	

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท) สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	เงื่อนไข/นโยบายราคา
บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน)	•กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ	1. บริษัทฯ ขายหุ้นกู้ให้แก่ บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) - มูลค่าหุ้นกู้ - ดอกเบี้ยตามแผนฟื้นฟู	 933.00 13.99	 933.00 13.99	 933.00 17.48	-การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน -ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1
		2. บริษัทฯ เช่าช่องสัญญาณอินเทอร์เน็ตจากบริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	 0.00 2.51	 0.00 2.51	 0.25 2.51	-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน)	•กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ	1. บริษัทฯ ขายหุ้นกู้ให้แก่ บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) - มูลค่าหุ้นกู้ - ดอกเบี้ยตามแผนฟื้นฟู	 415.00 6.22	 415.00 6.22	 415.00 7.11	-การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน -ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1
		2. บริษัทฯ เช่าเส้นใยแก้วนำแสงจากบริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	 0.00 3.01	 0.00 7.09	 0.42 7.07	-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
สถาบันการบินพลเรือน	•กระทรวงการคลังซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมสถาบันการบินพลเรือน	1. บริษัทฯ จัดส่งนักบินบริษัทฯ ไปอบรมด้านกิจการบินจากสถาบันการบินพลเรือน - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง - เงินคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี	 0.00 10.23 0.88	 10.00 - -	 10.00 - -	-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด (บริษัทย่อย)	•บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 55 •ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ -นายชาย เอี่ยมศิริ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด -นายกรกฎ ชาตะสิงห์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด -นายตรัส พรหโมบล บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด	1. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบินและให้บริการเช่าพื้นที่สำนักงานและอุปกรณ์ คอมพิวเตอร์ ให้แก่ บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	 3.53 0.30	 6.20 1.04	 6.62 0.99	-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท) สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	เงื่อนไข/นโยบายราคา
บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด (บริษัทย่อย)	•บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 49 และมีอำนาจควบคุม •ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ -นางจันทริกา โชติกเสถียร บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด	1. บริษัทฯ ซื้อบริการจัดส่งพนักงานแรงงานภายนอก เพื่อปฏิบัติงานในบริษัทฯ จากบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 2. บริษัทฯ ให้บริการเช่าพื้นที่สำนักงานและอุปกรณ์สำนักงานให้แก่ บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	 1,062.82 306.78 3.42 2.24	 376.97 166.36 3.56 1.37	 0.50 1.59	-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน -กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด (บริษัทย่อย)	•บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 49 และมีอำนาจควบคุม •ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ -เรือโท สุพจน์ เจริญสุข บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด -นางอรอนงค์ ชุณหะมาน บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด	1. บริษัทฯ ให้บริการใช้เครื่องมือและอุปกรณ์ในการฝึกอบรมด้านการบินและให้บริการเช่าพื้นที่สำนักงานและอุปกรณ์สำนักงาน ให้แก่ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง 2. บริษัทฯ ซื้อบริการ การฝึกอบรมพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินจากบริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม	 34.75 0.77 0.00	 22.14 4.23 0.00	 15.08 1.19 0.39	-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน -กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด (บริษัทย่อย)	•บริษัทฯ ถือหุ้นผ่านบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด ประมาณร้อยละ 49 และมีอำนาจควบคุม	1. บริษัทฯ จ่ายค่าตอบแทน (Commission) จากการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ของบริการเอื้องหลวง ให้แก่บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 2. บริษัทฯ ขายทัวร์เอื้องหลวงให้แก่ บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	 2.16 0.18 10.67 5.37	 2.05 0.00 12.31 0.00	 0.00 0.00 0.04 1.55	-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน -กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท) สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	เงื่อนไข/นโยบายราคา
บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด (บริษัทย่อย)	•บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ร้อยละ 100 •ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ -นายชาย เอี่ยมศิริ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่ง กรรมการของบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด -นายกรกฎ ชาตะสิงห์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่ง กรรมการของบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด -นางจันทริกา โชติกเสถียร บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่ง กรรมการของบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด -นางเฉิดโฉม เทอดสถีรศักดิ์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่ง กรรมการของบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด	1. บริษัทฯ ซื้อบริการ Block Space จากบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 2. บริษัทฯให้บริการเช่าเครื่องบิน การบริการภาคพื้นดิน ลานจอดสนามบิน ค่าเบี้ยประกันเครื่องบิน บัตรผ่านขึ้นเครื่องบิน ฝึกนักบิน ใช้เครื่องบินจำลอง และอาหารขึ้นเครื่องบิน - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	**3,943.73** **130.91** **3,911.55** **10,353.67**	2,995.72 490.16 3,346.78 10,885.92	342.06 0.00 1,323.53 8,384.46	-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกันและเป็นไปตามราคาตลาด -กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด (บริษัทร่วม)	•บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด ประมาณร้อยละ 40 •ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ -นางเฉิดโฉม เทอดสถีรศักดิ์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่ง กรรมการของบริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด	1. บริษัทฯ ซื้อบริการห้องพักของบริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด สำหรับผู้โดยสารของ บริษัทฯ - ยอดค่าใช้จ่ายรวม	**0.00**	0.00	0.00	-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท) สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	เงื่อนไข/นโยบายราคา
บริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด (บริษัทร่วม)	•บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด ประมาณร้อยละ 30 •ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ -นางวรางคณา ลือโรจน์วงศ์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่ง กรรมการ ของบริษัท ครัวการบิน ภูเก็ต จำกัด -นายตรัส พรหโมบล บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่ง กรรมการ ของบริษัท ครัวการบิน ภูเก็ต จำกัด	1. บริษัทฯ ซื้ออาหารและบริการจากบริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง - เงินคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี	**148.48** **0.00** **20.44** **3.21**	38.93 0.00 15.95 1.19	0.04 20.44	-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน -ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด (บริษัทร่วม)	•บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด ประมาณร้อยละ 30 •ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก -นางวรางคณา ลือโรจน์วงศ์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่ง กรรมการของบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด -นายเชิดพันธ์ โชติคุณ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่ง กรรมการของบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด	1. บริษัทฯ ซื้อบริการห้องพักจากบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด สำหรับผู้โดยสารของบริษัทฯ - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง - เงินคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี	**0.32** **0.00** **2.16** **0.34**	0.16 2.16	0.00 2.16	-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน -ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท) สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	เงื่อนไข/นโยบายราคา
บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บริษัทร่วมลงทุน)	•กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และของบริษัทฯ •บริษัทฯ ถือหุ้นประมาณร้อยละ 0.55 ในบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด •ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ -เรือโท สุพจน์ เจริญสุข บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	1. บริษัทฯซื้อบริการนำร่อง (Navigation) และเช่าอุปกรณ์สื่อสารจากบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง - เงินคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี	713.56 0.00 103.84 8.95	438.31 107.31	145.30 105.14	-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังมีรายการระหว่างกันที่เป็นค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับบริการสาธารณูปโภคต่าง ๆ (ซึ่งประกอบด้วย ค่าไฟฟ้า) ที่บริษัทฯ มีการทำรายการกับหน่วยงานของรัฐ และ/หรือรัฐวิสาหกิจที่ทำหน้าที่เป็นผู้ให้บริการสาธารณูปโภคต่าง ๆ ดังกล่าว เป็นจำนวนเงิน 3.15 ล้านบาท สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566 และมียอดคงค้าง 0.31 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566

หมายเหตุ:

1. หลังจากที่ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการและคำร้องขอแก้ไขแผนตามมติที่ประชุมของเจ้าหนี้เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2564 บริษัทฯ ได้ดำเนินการปรับปรุงมูลหนี้สำหรับหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายโดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงและพิจารณาว่าหนี้สินทางการเงินก่อนปรับปรุง และหลังปรับปรุงมีผลแตกต่างอย่างมีสาระสำคัญหรือไม่ สำหรับหนี้สินทางการเงินที่มีผลแตกต่างอย่างมากจะรับรู้หนี้สินทางการเงินใหม่ด้วยมูลค่ายุติธรรม โดยใช้วิธีการคิดลดกระแสเงินสดด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด ผลแตกต่างระหว่างมูลค่าตามบัญชีของหนี้สินทางการเงินก่อนปรับปรุงและมูลค่าปัจจุบันของหนี้สินทางการเงินที่คำนวณใหม่ บริษัทฯ รับรู้เป็นกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และรับรู้ดอกเบี้ยจ่ายด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด หากหนี้สินทางการเงินดังกล่าวไม่มีผลแตกต่างอย่างมาก บริษัทฯ จะปรับปรุงกระแสเงินสดภายใต้เงื่อนไขใหม่โดยใช้อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม ผลแตกต่างที่เกิดขึ้นจะรับรู้เป็นกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และรับรู้ดอกเบี้ยจ่ายด้วยอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม
- อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2564-2566 เป็นอัตราตามศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการ (วันที่ 15 มิถุนายน 2564)

2. เงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินต่างประเทศผ่านผู้ถือหุ้นใหญ่ เป็นเงินกู้ยืมที่กระทรวงการคลังทำสัญญาเงินกู้กับสถาบันการเงินต่างประเทศ และกระทรวงการคลังได้ให้บริษัทกู้ยืมต่อ เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนที่แก้ไข เจ้าหนี้กลุ่มที่ 4 เจ้าหนี้เงินกู้ยืมจากผู้ถือหุ้นรายใหญ่ที่ไม่ใช่สถาบันการเงิน ปรับเปลี่ยนวิธีการชำระหนี้เป็นได้รับชำระหนี้ด้วยการแปลงหนี้เงินต้นเป็นทุนหุ้นสามัญ ตามแผนฟื้นฟูกิจการที่แก้ไข ดังนั้น บริษัทฯ จึงปรับปรุงมูลหนี้ให้เป็นไปตามคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ วัดมูลค่าหนี้สินทางการเงินใหม่ด้วยมูลค่ายุติธรรมโดยใช้วิธีคิดลดกระแสเงินสดด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด

3. เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนที่แก้ไข เจ้าหนี้กลุ่มที่ 6 เจ้าหนี้สถาบันการเงินไม่มีประกันปรับเปลี่ยนวิธีการชำระหนี้เป็นได้รับชำระหนี้ด้วยการแปลงหนี้เงินต้นเป็นทุนหุ้นสามัญ ตามแผนฟื้นฟูกิจการที่แก้ไข ด้วยเหตุนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทฯ ปรับปรุงมูลหนี้ให้เป็นไปตามคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ วัดมูลค่าหนี้สินทางการเงินใหม่ด้วยมูลค่ายุติธรรมโดยใช้วิธีคิดลดกระแสเงินสดด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด

9.2.2 ความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของรายการระหว่างกัน

สำหรับการเข้าทำรายการระหว่างกันข้างต้นนั้น บริษัทฯ มีวัตถุประสงค์เพื่อก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยเป็นการดำเนินการตามปกติของธุรกิจ ทั้งนี้ ราคาที่ซื้อ/ขาย หรือให้/รับบริการจากบริษัทที่เกี่ยวข้อง กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่บริษัทฯ กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน ทั้งนี้ เป็นไปตามความเหมาะสมของเงื่อนไขและการใช้ราคาตลาดที่อ้างอิงได้ ซึ่งก่อให้เกิดประโยชน์แก่ทั้งบริษัทฯ และบริษัทที่เกี่ยวข้อง โดยมิได้มีวัตถุประสงค์ในการถ่ายเทผลประโยชน์ระหว่างกันหรือมีรายการใด ๆ เป็นพิเศษ เพื่อให้ผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียทุกรายได้รับการดูแลผลประโยชน์อย่างเป็นธรรมและเท่าเทียมกันตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ

9.2.3 ขั้นตอนการอนุมัติการทำรายการระหว่างกัน

การเข้าทำรายการระหว่างกันข้างต้น เป็นไปตามธุรกิจปกติของบริษัทฯ และได้ดำเนินการอนุมัติตามขั้นตอนของบริษัทฯ ซึ่งมีมาตรการที่รัดกุม รวมทั้งกรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียในเรื่องนั้น ๆ จะไม่มีส่วนในการอนุมัติการทำรายการ

9.2.4 นโยบายการทำรายการระหว่างกันในอนาคต

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



งบการเงิน

MOVING FORWARD

Deloitte.

บริษัท ดีลอยท์ ทูช โธมัทสุ ไชยยศ
สอบบัญชี จำกัด
อาคาร เอไอเอ สาทร ทาวเวอร์ ชั้น 23-27
11/1 ถนนสาทรใต้
แขวงยานนาวา เขตสาทร
กรุงเทพฯ 10120
โทร +66 (0) 2034 0000
แฟกซ์ +66 (0) 2034 0100

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

รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

เสนอผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ความเห็น

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบงบการเงินรวมของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย (“กลุ่มบริษัท”) และงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (“บริษัท”) ซึ่งประกอบด้วยงบแสดงฐานะการเงินรวมและเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นรวมและเฉพาะกิจการ งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและเฉพาะกิจการและงบกระแสเงินสดรวมและเฉพาะกิจการสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันและหมายเหตุประกอบงบการเงินรวมและเฉพาะกิจการ รวมถึงสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

ข้าพเจ้าเห็นว่า งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงินของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และผลการดำเนินงานและกระแสเงินสดสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันโดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

เกณฑ์ในการแสดงความเห็น

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชี ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าได้กล่าวไว้ในวรรคความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการในรายงานของข้าพเจ้า ข้าพเจ้ามีความเป็นอิสระจากกลุ่มบริษัทตามประมวลจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี รวมถึง มาตรฐานเรื่องความเป็นอิสระที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชี (ประมวลจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี) ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ และข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามความรับผิดชอบด้านจรรยาบรรณอื่นๆ ตามประมวลจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี ข้าพเจ้าเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่ข้าพเจ้าได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า

MAKING AN IMPACT THAT MATTERS since 1845

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

ข้อมูลและเหตุการณ์ที่เน้น

ข้าพเจ้าขอให้สังเกตหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 1 และข้อ 5 ในระหว่างปี 2563 ถึงปี 2565 บริษัทได้ยื่นคำร้องขอฟื้นฟูกิจการของบริษัทและดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการและแผนฟื้นฟูกิจการที่ขอแก้ไขล่าสุดซึ่งได้รับอนุมัติเมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 โดยสาระสำคัญของแผนฟื้นฟูกิจการ คือ การปรับโครงสร้างทุน การก่อหนี้และการระดมเงินทุน การชำระหนี้ตามกลุ่มของเจ้าหนี้ และผลสำเร็จของแผนฟื้นฟูกิจการ อย่างไรก็ตามผลสำเร็จของแผนฟื้นฟูกิจการขึ้นอยู่กับความสามารถในการดำเนินการตามแผนและสามารถดำเนินการฟื้นฟูกิจการตามเงื่อนไขทุกข้อที่ระบุในผลสำเร็จของแผนฟื้นฟูกิจการ ทั้งนี้ ข้าพเจ้ามิได้แสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขในเรื่องนี้

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบคือเรื่องต่างๆ ที่มีนัยสำคัญที่สุดตามดุลยพินิจเยี่ยงผู้ประกอบวิชาชีพของข้าพเจ้าในการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการสำหรับงวดปัจจุบัน ข้าพเจ้าได้นำเรื่องเหล่านี้มาพิจารณาในบริบทของการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการโดยรวมและในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า ทั้งนี้ ข้าพเจ้าไม่ได้แสดงความเห็นแยกต่างหากสำหรับเรื่องเหล่านี้

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ	วิธีการตรวจสอบที่ใช้เพื่อตอบสนอง
ความถูกต้องของรายได้ค่าโดยสาร ค่าโดยสารจะถูกรับรู้เป็นรายได้ เมื่อให้บริการขนส่งที่เกี่ยวข้องแล้ว มูลค่าของค่าโดยสารซึ่งยังไม่ได้ให้บริการขนส่งที่เกี่ยวข้อง ณ สิ้นรอบระยะเวลารายงานจะถูกบันทึกเป็นรายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถือเป็นรายได้ซึ่งแสดงเป็นส่วนหนึ่งของรายได้รับล่วงหน้าในงบแสดงฐานะการเงิน ค่าโดยสารประกอบด้วยรายการเป็นจำนวนมาก ซึ่งมูลค่าของแต่ละรายการจะต่ำ โดยจำนวนรายได้ที่จะรับรู้สำหรับแต่ละเที่ยวบิน จะเกิดขึ้นเมื่อมีการบิน ซึ่งต้องอาศัยระบบสารสนเทศภายในที่ซับซ้อน เพื่อจัดการกับข้อมูลจำนวนมากที่เกิดจากรายการ ข้าพเจ้าได้มุ่งเน้นการตรวจสอบรายได้จากค่าโดยสาร สำหรับความถูกต้องของมูลค่าของค่าโดยสารที่ยังไม่ได้ให้บริการและการรับรู้เป็นรายได้ค่าโดยสารเมื่อมีการให้บริการแล้ว นโยบายการบัญชีสำหรับการรับรู้รายได้ค่าโดยสารได้แสดงไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 3.14	วิธีการตรวจสอบที่สำคัญ รวมถึง • ทำความเข้าใจ รวมถึงประเมินและทดสอบระบบการควบคุมภายในของกลุ่มบริษัทที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการต่างๆ ของรายได้ค่าโดยสาร โดยการสอบถามผู้รับผิดชอบ และสุ่มตัวอย่างมาทดสอบการปฏิบัติตามการควบคุมที่ออกแบบไว้ • ร่วมมือกับผู้เชี่ยวชาญด้านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของข้าพเจ้าเพื่อตรวจสอบระบบการควบคุมทั่วไปของระบบสารสนเทศ และสอบทานผลการทดสอบการควบคุมของระบบและขององค์กรที่ให้บริการด้านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเกี่ยวข้องกับการควบคุม ซึ่งผ่านการตรวจสอบโดยบุคคลที่สาม • กระทบยอดรายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถือเป็นรายได้และรายได้ค่าโดยสารในบัญชีกับรายงานจากระบบสารสนเทศที่เกี่ยวข้อง • สุ่มตรวจสอบค่าโดยสารที่บันทึกรายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถือเป็นรายได้ร่วมกับหลักฐานการชำระเงิน และสุ่มตรวจสอบบันทึกการบินเพื่อประเมินความถูกต้องของการรับรู้รายได้ค่าโดยสารเมื่อมีการให้บริการแล้ว • วิเคราะห์เปรียบเทียบข้อมูลรายได้ที่ถูกจำแนกลักษณะ เพื่อตรวจสอบรายการผิดปกติที่อาจเกิดขึ้น • ตรวจสอบความเหมาะสมของรายการบันทึกทั่วไป และรายการปรับปรุงอื่นๆ ที่บันทึกเข้าสู่ค่าโดยสารโดยตรง

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ	วิธีการตรวจสอบที่ใช้เพื่อตอบสนอง
การประเมินการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์ที่เกี่ยวข้อง ผู้บริหารประเมินการด้อยค่าจากหน่วยสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสด โดยเปรียบเทียบมูลค่าตามบัญชีกับมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน ข้าพเจ้าให้ความสำคัญในการประเมินการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์ที่เกี่ยวข้อง ในกรณีที่มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนถูกกำหนดขึ้นจากมูลค่าจากการใช้ เป็นเรื่องสำคัญในการตรวจสอบ เนื่องจากมีการใช้ประมาณการทางบัญชีที่มีสาระสำคัญซึ่งผู้บริหารต้องใช้ดุลยพินิจอย่างสูงในการประมาณการเติบโตของรายได้ และอัตราคิดลดที่เกี่ยวข้องกับกระแสเงินสดในอนาคต นโยบายการบัญชีเรื่องการด้อยค่าและรายละเอียดของเครื่องบินและสินทรัพย์ที่เกี่ยวข้องได้เปิดเผยในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 3.11 และ 4.1 ตามลำดับ	วิธีการตรวจสอบที่สำคัญ รวมถึง • อ่านรายงานการประชุมผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ คณะกรรมการเจ้าหนี้ คณะกรรมการฝ่ายบริหารงานนโยบาย และผู้มีหน้าที่กำกับดูแล และปรึกษากับผู้บริหารระดับสูง เพื่อทำความเข้าใจเหตุผลและสมมติฐานตลอดจนพิจารณาว่าข้อมูลเหล่านี้สอดคล้องกับการคำนวณมูลค่าจากการใช้ที่จัดทำขึ้นโดยผู้บริหาร • ทำความเข้าใจเกี่ยวกับขั้นตอนการประเมินข้อบ่งชี้และการประมาณการค่าเผื่อการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงทดสอบการออกแบบและนำการควบคุมภายในไปปฏิบัติของกลุ่มบริษัท • ร่วมมือกับผู้เชี่ยวชาญด้านการประเมินมูลค่าภายในสำนักงานเพื่อประเมินและทดสอบความเหมาะสมและความเป็นไปได้ของวิธีการและข้อสมมติฐานที่สำคัญที่ผู้บริหารนำมาใช้ในประมาณการกระแสเงินสดที่เกี่ยวข้องกับมูลค่าจากการใช้ รวมถึงการพิจารณาการเติบโตของรายได้ซึ่งเกิดจากการใช้ฝูงบินและแผนการบิน และการพิจารณาอัตราคิดลดโดยอ้างอิงจากความเข้าใจของข้าพเจ้าที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจ แนวโน้มในอดีต ข้อมูลอุตสาหกรรม และข้อมูลตลาด • วิเคราะห์ความอ่อนไหวบนสมมติฐานหลัก ซึ่งรวมถึงความสามารถในการทำกำไรที่คาดการณ์ไว้ อัตราการเติบโตที่คาดการณ์ไว้ และอัตราคิดลดที่ใช้ในการประมาณการกระแสเงินสดคิดลด และประเมินข้อบ่งชี้เกี่ยวกับความลำเอียงของผู้บริหารในการกำหนดสมมติฐานที่ใช้ • วิเคราะห์เปรียบเทียบข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์ที่เกี่ยวข้อง • ตรวจสอบความถูกต้องทางคณิตศาสตร์สำหรับการคำนวณที่ใช้ในการประเมินมูลค่าจากการใช้ • สอบทานการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับการประเมินการด้อยค่าของกลุ่มสินทรัพย์ดังกล่าว

ข้อมูลอื่น

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อมูลอื่น ข้อมูลอื่นประกอบด้วยข้อมูลซึ่งรวมอยู่ในรายงานประจำปี ซึ่งคาดว่าจะถูกจัดเตรียมให้ข้าพเจ้าภายหลังวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชี

ความเห็นของข้าพเจ้าต่องบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการไม่ครอบคลุมถึงข้อมูลอื่นและข้าพเจ้าไม่ได้ให้ความเชื่อมั่นต่อข้อมูลอื่น

ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าที่เกี่ยวเนื่องกับการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการคือการอ่านและพิจารณาว่าข้อมูลอื่นมีความขัดแย้งที่มีสาระสำคัญกับงบการเงินหรือกับความรู้ที่ได้รับจากการตรวจสอบของข้าพเจ้า หรือปรากฏว่าข้อมูลอื่นมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

เมื่อข้าพเจ้าได้อ่านรายงานประจำปี หากข้าพเจ้าสรุปได้ว่ามีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ ข้าพเจ้าต้องสื่อสารเรื่องดังกล่าวกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลเพื่อดำเนินการแก้ไขให้เหมาะสมต่อไป

ความรับผิดชอบของผู้บริหารและผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลต่องบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ

ผู้บริหารมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนองบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ในการจัดทำงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ ผู้บริหารรับผิดชอบในการประเมินความสามารถของกลุ่มบริษัทและบริษัทในการดำเนินงานต่อเนื่อง การเปิดเผยเรื่องที่เกี่ยวกับการดำเนินงานต่อเนื่อง (ตามความเหมาะสม) และการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่องเว้นแต่ผู้บริหารมีความตั้งใจที่จะเลิกกลุ่มบริษัทและบริษัท หรือหยุดดำเนินงานหรือไม่สามารถดำเนินงานต่อเนื่องต่อไปได้

ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลมีหน้าที่ในการกำกับดูแลกระบวนการในการจัดทำรายงานทางการเงินของกลุ่มบริษัท

ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ

การตรวจสอบของข้าพเจ้ามีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่างบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ โดยรวมปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด และเสนอรายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งรวมความเห็นของข้าพเจ้าอยู่ด้วย ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลคือความเชื่อมั่นในระดับสูงแต่ไม่ได้เป็นการรับประกันว่าการปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชีจะสามารถตรวจพบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่มีอยู่ได้เสมอไป ข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอาจเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาดและถือว่ามีสาระสำคัญเมื่อคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่ารายการที่ขัดต่อข้อเท็จจริงแต่ละรายการหรือทุกรายการรวมกันจะมีผลต่อการตัดสินใจทางเศรษฐกิจของผู้ใช้งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการจากการใช้งบการเงินเหล่านี้

ในการตรวจสอบของข้าพเจ้าตามมาตรฐานการสอบบัญชี ข้าพเจ้าได้ใช้ดุลยพินิจและการสังเกตและสงสัยเยี่ยงผู้ประกอบวิชาชีพตลอดการตรวจสอบ การปฏิบัติงานของข้าพเจ้ารวมถึง

- ระบุและประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ออกแบบและปฏิบัติงานตามวิธีการตรวจสอบเพื่อตอบสนองต่อความเสี่ยงเหล่านั้น และได้หลักฐานการสอบบัญชีที่เพียงพอและเหมาะสมเพื่อ เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า ความเสี่ยงที่ไม่พบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญซึ่งเป็นผลมาจากการทุจริตจะสูงกว่าความเสี่ยงที่เกิดจากข้อผิดพลาด เนื่องจากการทุจริตอาจเกี่ยวกับการสมรู้ร่วมคิด การปลอมแปลงเอกสารหลักฐาน การตั้งใจละเว้นการแสดงข้อมูล การแสดงข้อมูลที่ไม่ตรงตามข้อเท็จจริงหรือการแทรกแซงการควบคุมภายใน
- ทำความเข้าใจในระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบที่เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อความมีประสิทธิผลของการควบคุมภายในของกลุ่มบริษัทและบริษัท
- ประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีและการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องซึ่งจัดทำขึ้นโดยผู้บริหาร

- สรุปเกี่ยวกับความเหมาะสมของการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่องของผู้บริหาร และจากหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับ สรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญที่เกี่ยวกับเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่อาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถของกลุ่มบริษัทและบริษัทในการดำเนินงานต่อเนื่องหรือไม่ ถ้าข้าพเจ้าได้ข้อสรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญ ข้าพเจ้าต้องกล่าวไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชีของข้าพเจ้าโดยให้สังเกตถึงการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ หรือถ้าการเปิดเผยดังกล่าวไม่เพียงพอ ความเห็นของข้าพเจ้าจะเปลี่ยนแปลงไป ข้อสรุปของข้าพเจ้าขึ้นอยู่กับหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับจนถึงวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีของข้าพเจ้า อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์หรือสถานการณ์ในอนาคตอาจเป็นเหตุให้กลุ่มบริษัทและบริษัทต้องหยุดการดำเนินงานต่อเนื่อง
- ประเมินการนำเสนอโครงสร้างและเนื้อหาของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ โดยรวม รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลว่างบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการแสดงรายการและเหตุการณ์ในรูปแบบที่ทำให้มีการนำเสนอข้อมูลโดยถูกต้องตามที่ควรหรือไม่
- ได้รับหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเกี่ยวกับข้อมูลทางการเงินของกิจการภายในกลุ่มหรือกิจกรรมทางธุรกิจภายในกลุ่มบริษัทเพื่อแสดงความเห็นต่องบการเงินรวม ข้าพเจ้ารับผิดชอบต่อการกำหนดแนวทาง การควบคุมดูแล และการปฏิบัติงานตรวจสอบกลุ่มบริษัท ข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบแต่เพียงผู้เดียวต่อความเห็นของข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าได้สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลในเรื่องต่างๆ ที่สำคัญ ซึ่งรวมถึงขอบเขตและช่วงเวลาของการตรวจสอบตามที่ได้วางแผนไว้ และประเด็นที่มีนัยสำคัญที่พบจากการตรวจสอบรวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในหากข้าพเจ้าได้พบในระหว่างการตรวจสอบของข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าได้ให้คำรับรองแก่ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลว่าข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดจรรยาบรรณที่เกี่ยวข้องกับความเป็นอิสระและได้สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลเกี่ยวกับความสัมพันธ์ทั้งหมดตลอดจนเรื่องอื่นซึ่งข้าพเจ้าเชื่อว่ามีเหตุผลที่บุคคลภายนอกอาจพิจารณาว่ากระทบต่อความเป็นอิสระของข้าพเจ้าและมาตรการที่ข้าพเจ้าใช้เพื่อป้องกันไม่ให้ข้าพเจ้าขาดความเป็นอิสระ

จากเรื่องที่สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแล ข้าพเจ้าได้พิจารณาเรื่องต่าง ๆ ที่มีนัยสำคัญมากที่สุดในการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการในงวดปัจจุบันและกำหนดเป็นเรื่องสำคัญในการตรวจสอบ ข้าพเจ้าได้อธิบายเรื่องเหล่านี้ในรายงานของผู้สอบบัญชีเว้นแต่กฎหมายหรือข้อบังคับไม่ให้เปิดเผยต่อสาธารณะเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าว หรือในสถานการณ์ที่ยากที่จะเกิดขึ้น ข้าพเจ้าพิจารณาว่าไม่ควรสื่อสารเรื่องดังกล่าวในรายงานของข้าพเจ้าเพราะการกระทำดังกล่าวสามารถคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุผลว่าจะมีผลกระทบในทางลบมากกว่าผลประโยชน์ต่อส่วนได้เสียสาธารณะจากการสื่อสารดังกล่าว

จันทิรา จันทราชัยโชติ

ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 6326

บริษัท ดีลอยท์ ทู้ช โธมัทสุ ไชยยศ สอบบัญชี จำกัด

กรุงเทพมหานคร

วันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2567

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565
สินทรัพย์					
สินทรัพย์หมุนเวียน					
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	7.1	52,939,463,396	34,539,793,772	52,359,257,744	34,042,074,166
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น	6.2, 8	19,190,916,364	16,955,034,829	18,666,925,099	17,040,069,085
สินค้าคงเหลือ	9	5,253,829,658	4,448,944,904	5,221,302,754	4,427,515,059
สินทรัพย์ภาษีเงินได้ของปีปัจจุบัน		349,267,292	317,595,696	349,267,292	317,595,696
สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น	10	14,190,615,215	-	14,090,577,500	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น		49,346,375	795,858,833	49,346,375	795,821,693
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขาย	11	2,102,577,841	2,746,514,121	2,102,577,841	2,746,514,121
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		**94,076,016,141**	**59,803,742,155**	**92,839,254,605**	**59,369,589,820**
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน					
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	22, 34.5	3,140,999,962	3,243,541,000	3,135,906,662	3,212,334,853
เงินลงทุนในบริษัทร่วม	12.1	574,690,186	511,002,483	383,334,000	383,334,000
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	12.2	-	-	10,209,920	10,209,920
ลูกหนี้ตามสัญญาเช่าไม่หมุนเวียน		-	-	-	6,495,040,409
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	13	44,579,272,684	45,968,605,615	44,556,189,072	45,918,253,719
สินทรัพย์สิทธิการใช้	14	65,047,852,604	61,868,826,214	65,042,183,223	56,295,477,032
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน		121,672,860	166,069,480	115,987,117	145,112,285
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	15	10,994,809,615	9,599,009,022	10,987,712,303	9,591,946,667
เงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบิน	16	14,894,114,789	14,328,757,735	14,894,114,789	14,328,757,735
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	17	5,561,226,965	2,688,165,526	5,463,449,926	2,548,555,188
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		**144,914,639,665**	**138,373,977,075**	**144,589,087,012**	**138,929,021,808**
รวมสินทรัพย์		**238,990,655,806**	**198,177,719,230**	**237,428,341,617**	**198,298,611,628**

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

.....

(นายชาย เอี่ยมศิริ)

ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

.....

(นางเฉิดโฉม เทอดสถิรศักดิ์)

ประธานเจ้าหน้าที่สายการเงินและการบัญชี

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566	งบการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	งบการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566	งบการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น					
หนี้สินหมุนเวียน					
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่น	6.2, 20	28,547,059,852	25,036,720,096	27,340,119,068	23,148,070,066
รายได้รับล่วงหน้า	21	37,575,699,718	35,679,208,931	37,497,491,090	35,344,600,968
ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี					
เงินกู้ยืมระยะยาวกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	6.2, 7.3	-	453,754,166	-	453,754,166
หนี้สินตามสัญญาเช่า	7.3, 19	7,186,755,767	1,979,804,017	7,180,322,067	1,975,960,540
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	6.2, 7.3	-	39,000,000	-	-
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย		7,920,562	4,500,589	-	-
เงินปันผลค้างจ่าย		54,626,562	54,565,362	54,228,762	54,228,762
หนี้สินหมุนเวียนอื่น		824,161,546	409,029,424	816,630,738	408,993,722
รวมหนี้สินหมุนเวียน		**74,196,224,007**	**63,656,582,585**	**72,888,791,725**	**61,385,608,224**
หนี้สินไม่หมุนเวียน					
หนี้สินระยะยาว					
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	7.3, 18.1	8,398,920,948	7,717,759,083	8,398,920,948	7,717,759,083
เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	6.2, 7.3	24,931,759,206	23,907,474,750	24,931,759,206	23,907,474,750
หนี้สินตามสัญญาเช่า	7.3, 19	77,073,995,134	85,141,788,721	77,073,635,777	85,140,838,305
หุ้นกู้	7.3, 18.2	46,826,245,490	42,764,683,547	46,826,245,490	42,764,683,547
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้ไม่หมุนเวียนอื่น	6.2, 20	15,699,742,644	13,796,918,544	15,699,742,644	13,796,918,544
เงินกองทุนบำเหน็จพนักงาน	22	880,273,136	931,905,658	880,273,136	931,905,658
ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนสำหรับผลประโยชน์พนักงาน	23	4,768,335,454	4,496,194,282	4,740,606,576	4,414,525,009
ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	24	29,340,225,624	26,776,840,778	29,340,225,624	19,848,841,569
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	6.4	17,414,882	12,207,708	-	1,883,304,922
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		**207,936,912,518**	**205,545,773,071**	**207,891,409,401**	**200,406,251,387**
รวมหนี้สิน		**282,133,136,525**	**269,202,355,656**	**280,780,201,126**	**261,791,859,611**

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายชาย เอี่ยมศิริ)
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

(นางเฉิดโฉม เทอดสถิรศักดิ์)
ประธานเจ้าหน้าที่สายการเงินและการบัญชี

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566	งบการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	งบการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566	งบการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น (ต่อ)					
ส่วนของผู้ถือหุ้น					
ทุนเรือนหุ้น					
ทุนจดทะเบียน					
หุ้นสามัญ 33,682.46 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท	31.2	336,824,601,650	336,824,601,650	336,824,601,650	336,824,601,650
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	1,862,979,154	1,862,979,154	1,862,979,154
ขาดทุนสะสม					
ยังไม่ได้จัดสรร (ขาดทุน)		(75,879,961,389)	(103,848,403,956)	(76,017,935,576)	(96,236,279,467)
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น		8,975,379,114	9,074,992,677	8,975,377,743	9,052,333,160
รวมส่วนของบริษัทใหญ่ (ขาดทุนเกินทุน)		**(43,213,883,951)**	**(71,082,712,955)**	**(43,351,859,509)**	**(63,493,247,983)**
ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม		**71,403,232**	**58,076,529**	-	-
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น (ขาดทุนเกินทุน)		**(43,142,480,719)**	**(71,024,636,426)**	**(43,351,859,509)**	**(63,493,247,983)**
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น		**238,990,655,806**	**198,177,719,230**	**237,428,341,617**	**198,298,611,628**

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายชาย เอี่ยมศิริ)
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

(นางเฉิดโฉม เทอดสถิรศักดิ์)
ประธานเจ้าหน้าที่สายการเงินและการบัญชี

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
งบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม 2566	งบการเงินรวม 2565	งบการเงินเฉพาะกิจการ 2566	งบการเงินเฉพาะกิจการ 2565
รายได้	32.1, 32.2				
รายได้จากการขายและการให้บริการ	25, 30				
ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน		132,736,296,515	73,408,336,989	123,199,606,036	64,861,663,334
ค่าระวางขนส่งและไปรษณียภัณฑ์		15,464,155,160	23,784,429,737	15,464,702,055	23,742,720,039
กิจการอื่น		9,245,118,589	6,674,148,536	10,326,618,631	7,792,713,532
รวมรายได้จากการขายและการให้บริการ		**157,445,570,264**	**103,866,915,262**	**148,990,926,722**	**96,397,096,905**
รายได้อื่น					
ดอกเบี้ยรับ		1,395,867,754	65,581,603	1,391,491,244	64,628,633
กำไรจากการขายเงินลงทุน		2,510	16,132,150	2,510	16,132,150
กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้	5.2.1	3,956,035,896	-	3,956,035,896	-
รายได้อื่นๆ	26	2,694,314,334	1,263,679,423	2,541,840,437	1,207,101,166
รวมรายได้อื่น		**8,046,220,494**	**1,345,393,176**	**7,889,370,087**	**1,287,861,949**
รวมรายได้		**165,491,790,758**	**105,212,308,438**	**156,880,296,809**	**97,684,958,854**
ค่าใช้จ่าย					
ค่าน้ำมันเครื่องบิน		47,764,889,764	38,378,379,705	44,263,058,427	34,593,190,240
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน		10,708,292,136	7,686,639,751	10,378,919,806	7,057,945,214
ค่าบริการการบิน		14,034,165,597	9,045,391,313	13,087,435,035	8,244,619,756
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ		3,999,632,400	2,601,237,567	3,658,000,299	2,245,318,666
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน		11,037,453,242	11,650,522,924	10,172,530,198	8,928,322,175
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย		11,389,087,654	9,880,894,144	10,728,820,383	8,562,601,157
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่		2,967,110,628	5,226,737,469	2,907,698,886	5,140,568,427
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป		5,882,380,107	2,875,564,311	5,615,276,738	2,647,134,569
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา		7,240,111,066	4,731,725,276	6,534,513,148	3,998,109,403
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ (กลับรายการ)	27	76,800,799	(9,520,673,393)	76,800,799	(9,520,673,393)
ขาดทุนจากการปรับโครงสร้างหนี้	5.2.1	-	5,238,410,546	-	5,238,410,546
ผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสุทธิ		1,065,603,355	1,511,791,603	58,445,484	1,487,667,625
ผลขาดทุนจากการปรับโครงสร้างธุรกิจกลุ่มธุรกิจการบิน	6.4	-	-	9,012,740,346	-
ค่าใช้จ่ายอื่น		6,871,771,719	4,787,503,883	6,599,201,631	4,153,553,346
รวมค่าใช้จ่าย		**123,037,298,467**	**94,094,125,099**	**123,093,441,180**	**82,776,767,731**
กำไรจากกิจกรรมดำเนินงาน		**42,454,492,291**	**11,118,183,339**	**33,786,855,629**	**14,908,191,123**
ต้นทุนทางการเงิน		15,610,608,001	12,686,734,414	14,978,540,342	11,148,073,266
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 9 (กลับรายการ)	28	106,278,977	112,948,211	(193,748,205)	2,514,074,153
ส่วนแบ่ง (กำไร) ขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ใช้วิธีการส่วนได้เสีย		(63,687,709)	4,304,893	-	-
กำไร (ขาดทุน) ก่อนค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้		**26,801,293,022**	**(1,685,804,179)**	**19,002,063,492**	**1,246,043,704**
รายได้ภาษีเงินได้	29	1,322,013,880	1,434,193,377	1,342,547,612	1,450,554,558
กำไร (ขาดทุน) สำหรับปี		**28,123,306,902**	**(251,610,802)**	**20,344,611,104**	**2,696,598,262**

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

.....
(นายชาย เอี่ยมศิริ)
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

.....
(นางเฉิดโฉม เทอดสถิรศักดิ์)
ประธานเจ้าหน้าที่สายการเงินและการบัญชี

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
งบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น (ต่อ)
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม 2566	งบการเงินรวม 2565	งบการเงินเฉพาะกิจการ 2566	งบการเงินเฉพาะกิจการ 2565
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จอื่น					
รายการที่จะไม่ถูกจัดประเภทใหม่ไว้ในกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง					
ผลกำไรจากการตีราคาสินทรัพย์ใหม่		-	-	-	-
ภาษีเงินได้จากการตีราคาสินทรัพย์ใหม่		-	-	-	-
ผล (ขาดทุน) กำไรจากการวัดมูลค่าตราสารทุนที่กำหนดให้วัดมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น		(30,636,204)	36,870,104	(7,978,058)	15,229,032
ภาษีเงินได้จากการวัดมูลค่าตราสารทุนที่กำหนดให้วัดมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น		1,595,612	(3,045,807)	1,595,612	(3,045,807)
ผล (ขาดทุน) กำไรจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยสำหรับภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	23	(247,728,843)	592,791,998	(246,050,230)	569,859,198
ภาษีเงินได้จากผลกำไรจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยสำหรับภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน		49,210,046	(113,971,840)	49,210,046	(113,971,840)
รวมรายการที่จะไม่ถูกจัดประเภทใหม่ไว้ในกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง		(227,559,389)	512,644,455	(203,222,630)	468,070,583
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี - สุทธิจากภาษี		**(227,559,389)**	**512,644,455**	**(203,222,630)**	**468,070,583**
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี		**27,895,747,513**	**261,033,653**	**20,141,388,474**	**3,164,668,845**
การแบ่งปันกำไร (ขาดทุน)					
ส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่		28,096,388,393	(272,248,251)	20,344,611,104	2,696,598,262
ส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม		26,918,509	20,637,449	-	-
		28,123,306,902	**(251,610,802)**	**20,344,611,104**	**2,696,598,262**
การแบ่งปันกำไรเบ็ดเสร็จรวม					
ส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่		27,868,829,004	240,396,204	20,141,388,474	3,164,668,845
ส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม		26,918,509	20,637,449	-	-
		27,895,747,513	**261,033,653**	**20,141,388,474**	**3,164,668,845**
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น					
จำนวนหุ้นสามัญ (หุ้น)		2,182,771,917	2,182,771,917	2,182,771,917	2,182,771,917
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน (บาทต่อหุ้น)		12.87	(0.12)	9.32	1.24

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

.....
(นายชาย เอี่ยมศิริ)
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

.....
(นางเฉิดโฉม เทอดสถิรศักดิ์)
ประธานเจ้าหน้าที่สายการเงินและการบัญชี

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม								
		ส่วนของบริษัทใหญ่							ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	รวมส่วนของผู้ถือหุ้น
		ทุนที่ออกและชำระแล้ว	ส่วนเกินมูลค่าหุ้น	ขาดทุนสะสมยังไม่ได้จัดสรร	องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จอื่น			รวมส่วนของผู้ถือหุ้นบริษัทใหญ่		
					ส่วนเกินทุนจากการตีราคาสินทรัพย์สุทธิจากภาษี	ผลกำไร (ขาดทุน) จากการวัดมูลค่าตราสารทุนที่กำหนดให้วัดมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	รวมองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น			
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2565		**21,827,719,170**	**1,862,979,154**	**(104,673,778,434)**	**9,650,207,226**	**9,763,725**	**9,659,970,951**	**(71,323,109,159)**	**72,630,880**	**(71,250,478,279)**
การเปลี่ยนแปลงในส่วนของผู้ถือหุ้น										
เงินปันผลจ่าย		-	-	-	-	-	-	-	(35,100,000)	(35,100,000)
เงินปันผลจ่ายหุ้นบุริมสิทธิ์ชนิดสะสม		-	-	-	-	-	-	-	(91,800)	(91,800)
โอนส่วนเกินทุนจากการตีราคาสินทรัพย์ที่จำหน่าย	31	-	-	618,802,571	(618,802,571)	-	(618,802,571)	-	-	-
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี		-	-	206,571,907	-	33,824,297	33,824,297	240,396,204	20,637,449	261,033,653
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565		**21,827,719,170**	**1,862,979,154**	**(103,848,403,956)**	**9,031,404,655**	**43,588,022**	**9,074,992,677**	**(71,082,712,955)**	**58,076,529**	**(71,024,636,426)**
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2566		**21,827,719,170**	**1,862,979,154**	**(103,848,403,956)**	**9,031,404,655**	**43,588,022**	**9,074,992,677**	**(71,082,712,955)**	**58,076,529**	**(71,024,636,426)**
การเปลี่ยนแปลงในส่วนของผู้ถือหุ้น										
เงินปันผลจ่าย		-	-	-	-	-	-	-	(13,500,006)	(13,500,006)
เงินปันผลจ่ายหุ้นบุริมสิทธิ์ชนิดสะสม		-	-	-	-	-	-	-	(91,800)	(91,800)
โอนส่วนเกินทุนจากการตีราคาสินทรัพย์ที่จำหน่าย	31	-	-	70,572,971	(70,572,971)	-	(70,572,971)	-	-	-
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี		-	-	27,897,869,596	-	(29,040,592)	(29,040,592)	27,868,829,004	26,918,509	27,895,747,513
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566		**21,827,719,170**	**1,862,979,154**	**(75,879,961,389)**	**8,960,831,684**	**14,547,430**	**8,975,379,114**	**(43,213,883,951)**	**71,403,232**	**(43,142,480,719)**

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายชาย เอี่ยมศิริ)
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

(นางเฉิดโฉม เทอดสถิรศักดิ์)
ประธานเจ้าหน้าที่สายการเงินและการบัญชี

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	งบการเงินเฉพาะกิจการ						
		ทุนที่ออกและชำระแล้ว	ส่วนเกินมูลค่าหุ้น	ขาดทุนสะสมยังไม่ได้จัดสรร	องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จอื่น			รวมส่วนของผู้ถือหุ้น
					ส่วนเกินทุนจากการตีราคาสินทรัพย์สุทธิจากภาษี	ผลกำไร (ขาดทุน) จากการวัดมูลค่าตราสารทุนที่กำหนดให้วัดมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	รวมองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2565		**21,827,719,170**	**1,862,979,154**	**(100,007,567,657)**	**9,650,207,226**	**8,745,279**	**9,658,952,505**	**(66,657,916,828)**
การเปลี่ยนแปลงในส่วนของผู้ถือหุ้น								
โอนส่วนเกินทุนจากการตีราคาสินทรัพย์ที่จำหน่าย	31	-	-	618,802,571	(618,802,571)	-	(618,802,571)	-
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี		-	-	3,152,485,620	-	12,183,225	12,183,225	3,164,668,845
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565		**21,827,719,170**	**1,862,979,154**	**(96,236,279,466)**	**9,031,404,655**	**20,928,504**	**9,052,333,159**	**(63,493,247,983)**
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2566		**21,827,719,170**	**1,862,979,154**	**(96,236,279,466)**	**9,031,404,655**	**20,928,504**	**9,052,333,159**	**(63,493,247,983)**
การเปลี่ยนแปลงในส่วนของผู้ถือหุ้น								
โอนส่วนเกินทุนจากการตีราคาสินทรัพย์ที่จำหน่าย	31	-	-	70,572,971	(70,572,971)	-	(70,572,971)	-
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี		-	-	20,147,770,919	-	(6,382,445)	(6,382,445)	20,141,388,474
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566		**21,827,719,170**	**1,862,979,154**	**(76,017,935,576)**	**8,960,831,684**	**14,546,059**	**8,975,377,743**	**(43,351,859,509)**

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายชาย เอี่ยมศิริ)
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

(นางเฉิดโฉม เทอดสถิรศักดิ์)
ประธานเจ้าหน้าที่สายการเงินและการบัญชี

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
งบกระแสเงินสด
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม 2566	งบการเงินรวม 2565	งบการเงินเฉพาะกิจการ 2566	งบการเงินเฉพาะกิจการ 2565
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน					
กำไร (ขาดทุน) สำหรับปี		28,123,306,902	(251,610,802)	20,344,611,104	2,696,598,262
รายการปรับกระทบยอดกำไรขาดทุน					
รายได้ภาษีเงินได้		(1,322,013,880)	(1,434,193,377)	(1,342,547,612)	(1,450,554,558)
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย		11,389,087,654	9,880,894,144	10,728,820,383	8,562,601,157
เงินปันผลรับ		(1,046,315)	(6,344)	(18,134,176)	(42,906,176)
ส่วนแบ่ง (กำไร) ขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมตามวิธีส่วนได้เสีย		(63,687,709)	4,304,893	-	-
รายได้ดอกเบี้ยรับ		(1,395,867,754)	(65,029,136)	(1,391,491,244)	(64,076,165)
ต้นทุนทางการเงิน		15,610,608,001	12,686,734,414	14,978,540,342	11,148,073,266
ผลกำไรจากการจำหน่ายสินทรัพย์ถาวร		(469,019,213)	(783,383,072)	(468,945,606)	(783,383,072)
กำไรจากการจำหน่ายเงินลงทุน		(2,510)	(16,132,150)	(2,510)	(16,132,150)
ผล (กำไร) ขาดทุนจากสินทรัพย์ทางการเงินที่กำหนดให้วัดมูลค่าด้วย					
มูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน		101,987,539	(83,432,071)	101,987,539	(83,432,071)
ผล (กำไร) ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ		(1,246,404,663)	3,688,702,815	(1,517,461,974)	4,337,448,630
ค่าใช้จ่ายประมาณการหนี้สินกองทุนบำเหน็จ	22	65,738,633	25,370,932	65,738,633	25,370,932
ค่าใช้จ่ายประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน	23	213,624,188	99,877,973	269,303,087	83,619,436
ค่าใช้จ่ายประมาณการหนี้สินระยะยาวสำหรับค่าซ่อมเครื่องบิน		2,455,101,109	3,525,086,542	1,680,925,729	3,220,610,218
ผลขาดทุนจากค่าสินค้าและพัสดุเสื่อมสภาพ (กลับรายการ)		(278,901,232)	5,004,893	(278,901,232)	5,004,893
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานการรายงาน					
ทางการเงิน ฉบับที่ 9 (กลับรายการ)	28	106,278,977	112,948,211	(193,748,205)	2,514,074,153
ขาดทุนจากการยกเลิกสัญญาสินทรัพย์สิทธิการใช้ (กลับรายการ)		(27,060,247)	69,862,722	(27,045,094)	69,862,722
ขาดทุนจากการตัดจำหน่ายสินทรัพย์		4,742,034	17,675,360	4,742,034	17,675,360
(กำไร) ขาดทุนจากการปรับโครงสร้างหนี้		(3,956,035,896)	5,238,410,546	(3,956,035,896)	5,238,410,546
ผลขาดทุนจากการปรับโครงสร้างธุรกิจกลุ่มธุรกิจการบิน	6.4	-	-	9,012,740,346	-
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ (กลับรายการ)	27	76,800,799	(9,520,673,393)	76,800,799	(9,520,673,393)
กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลง					
ในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน		49,387,236,417	23,200,413,100	48,069,896,447	25,958,191,990

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายชาย เอี่ยมศิริ)
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

(นางเฉิดโฉม เทอดสถิรศักดิ์)
ประธานเจ้าหน้าที่สายการเงินและการบัญชี

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
งบกระแสเงินสด (ต่อ)
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม 2566	งบการเงินรวม 2565	งบการเงินเฉพาะกิจการ 2566	งบการเงินเฉพาะกิจการ 2565
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน (ต่อ)					
สินทรัพย์ดำเนินงานลดลง (เพิ่มขึ้น)					
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น		(3,510,939,337)	(7,963,364,783)	(3,230,054,275)	(7,099,607,224)
ลูกหนี้ตามสัญญาเช่า		-	-	354,898,347	622,366,586
สินค้าและพัสดุคงเหลือ		(494,111,616)	(322,403,502)	(514,886,463)	(318,467,744)
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น		746,293,146	(234,517,310)	746,475,318	(203,253,695)
ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี		-	-	-	-
เงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบิน		(686,711,571)	(43,364,711)	(686,711,571)	(201,994,656)
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น		(32,278,522)	144,860,409	(32,411,522)	145,301,203
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น		(3,677,320,488)	1,701,824,691	(3,654,989,191)	1,651,058,591
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)					
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น		547,596,621	(4,189,134,226)	590,689,120	(8,426,520,807)
รายได้รับล่วงหน้า		1,832,244,220	17,926,066,366	2,152,732,763	17,927,687,335
หนี้สินหมุนเวียนอื่น		223,589,435	(634,508,278)	224,798,846	(648,119,186)
เงินกองทุนบำเหน็จพนักงาน		(114,570,736)	(118,114,828)	(114,570,736)	(118,114,828)
จ่ายผลประโยชน์พนักงาน		(189,401,751)	(159,202,788)	(189,271,751)	(157,992,388)
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น		68,187,553	(91,492,234)	63,080,589	(91,959,893)
เงินสดสุทธิได้มาจากการดำเนินงาน		**44,099,813,371**	**29,217,061,906**	**43,779,675,921**	**29,038,575,284**
จ่ายภาษีเงินได้		(394,198,970)	(328,675,148)	(349,267,292)	(317,595,696)
ภาษีเงินได้รับคืน		199,243,089	219,041,639	199,243,089	199,768,202
กระแสเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน		**43,904,857,490**	**29,107,428,397**	**43,629,651,718**	**28,920,747,790**
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน					
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น		(14,189,251,300)	-	(14,090,577,500)	-
เงินมัดจำรับจากการขายสินทรัพย์		170,039,658	195,979,527	170,039,658	195,979,527
เงินสดจ่ายซื้อที่ดิน อาคารและอุปกรณ์		(5,025,885,698)	(206,896,041)	(5,011,749,828)	(195,634,384)
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ไม่มีตัวตน		(147,377,069)	(27,718,804)	(136,028,681)	(6,929,861)
เงินสดรับจากการจำหน่ายสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย		2,250,690,734	2,318,679,444	2,250,690,734	2,318,679,444
เงินสดรับจากการจำหน่ายเงินลงทุน		2,142,510	64,629,569	14,010	67,836,669
ดอกเบี้ยรับ		1,159,008,482	56,353,974	1,155,442,357	55,401,003
เงินปันผลรับ		21,486,874	35,576	38,574,705	42,906,176
กระแสเงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน		**(15,759,145,809)**	**2,401,063,245**	**(15,623,594,545)**	**2,478,238,574**

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายชาย เอี่ยมศิริ)
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

(นางเฉิดโฉม เทอดสถิรศักดิ์)
ประธานเจ้าหน้าที่สายการเงินและการบัญชี

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบกระแสเงินสด (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566

หน่วย : บาท

		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	หมายเหตุ	**2566**	**2565**	**2566**	**2565**
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน					
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	7.3	(453,754,166)	-	(453,754,166)	-
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะสั้นจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	7.3	-	39,000,000	-	-
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะสั้นจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	7.3	(39,000,000)	-	-	-
เงินสดจ่ายชำระคืนหนี้สินตามสัญญาเช่า	7.3	(8,947,326,206)	(1,802,524,298)	(8,937,829,550)	(1,792,321,122)
เงินปันผลจ่าย		-	(15,384)	-	-
เงินปันผลของบริษัทย่อยจ่ายให้แก่ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม		(13,530,600)	(35,115,216)	-	-
กระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน		**(9,453,610,972)**	**(1,798,654,898)**	**(9,391,583,716)**	**(1,792,321,122)**
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นสุทธิ					
ก่อนผลกระทบของอัตราแลกเปลี่ยน		18,692,100,709	29,709,836,744	18,614,473,457	29,606,665,242
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน					
ที่มีต่อเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด		(282,065,732)	(665,939,327)	(286,924,526)	(667,646,853)
ผลกระทบจากผลขาดทุนจากการด้อยค่าด้านเครดิต					
ที่มีต่อเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด		(10,365,353)	(18,757,445)	(10,365,353)	(18,757,445)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี	7.1	34,539,793,772	5,514,653,800	34,042,074,166	5,121,813,222
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี	7.1	**52,939,463,396**	**34,539,793,772**	**52,359,257,744**	**34,042,074,166**

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายชาย เอี่ยมศิริ)
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

(นางเฉิดโฉม เทอดสถิรศักดิ์)
ประธานเจ้าหน้าที่สายการเงินและการบัญชี

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
หมายเหตุประกอบงบการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566

หมายเหตุ	สารบัญ
1	ข้อมูลทั่วไป การดำเนินงาน และการดำเนินงานต่อเนื่อง
2	เกณฑ์การจัดทำและนำเสนองบการเงิน
3	นโยบายการบัญชีที่สำคัญ
4	การใช้ดุลยพินิจประมาณการทางบัญชี และแหล่งข้อมูลเกี่ยวกับความไม่แน่นอนของการประมาณการ
5	แผนฟื้นฟูกิจการ
6	รายการกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน
7	ข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับกระแสเงินสด
8	ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น
9	สินค้าคงเหลือ
10	สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น
11	สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขาย
12	เงินลงทุน
13	ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์
14	สินทรัพย์สิทธิการใช้
15	สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี
16	เงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบิน
17	สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น
18	หนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ย
19	หนี้สินตามสัญญาเช่า
20	เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น
21	รายได้รับล่วงหน้า
22	เงินกองทุนบำเหน็จพนักงาน
23	ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนสำหรับผลประโยชน์พนักงาน
24	ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น
25	รายได้
26	รายได้อื่น ๆ
27	ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ (กลับรายการ)
28	ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 (กลับรายการ)

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
หมายเหตุประกอบงบการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566

หมายเหตุ	สารบัญ
29	รายได้ภาษีเงินได้
30	สิทธิประโยชน์จากการส่งเสริมการลงทุน
31	ส่วนของผู้ถือหุ้น
32	ส่วนงานดำเนินงาน
33	กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ
34	เครื่องมือทางการเงิน
35	ภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น
36	ข้อพิพาทและคดีความที่สำคัญ
37	การอนุมัติงบการเงิน

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
หมายเหตุประกอบงบการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566

1. ข้อมูลทั่วไป การดำเนินงาน และการดำเนินงานต่อเนื่อง

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

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 ผู้ถือหุ้นรายใหญ่และผู้ถือหุ้นลำดับสูงสุดของบริษัท คือ กระทรวงการคลัง ถือหุ้นของบริษัทเป็นจำนวนร้อยละ 47.86 ของจำนวนหุ้นที่ออกและเรียกชำระแล้ว

ธุรกิจหลักของบริษัทคือ ธุรกิจสายการบินและหน่วยธุรกิจซึ่งเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการขนส่ง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทมีเครือข่ายเส้นทางการบินให้บริการครอบคลุม 54 จุดบินใน 24 ประเทศทั่วโลก โดยเป็น 3 จุดบินในประเทศ (ไม่รวมกรุงเทพมหานคร)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทมีเครือข่ายเส้นทางการบินให้บริการครอบคลุม 33 จุดบินใน 23 ประเทศทั่วโลก และบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยมีเครือข่ายเส้นทางการบินให้บริการครอบคลุม 23 จุดบินใน 8 ประเทศ โดยเป็น 10 จุดบินในประเทศ (ไม่รวมกรุงเทพมหานคร)

เมื่อวันที่ 26 พฤษภาคม 2563 บริษัทได้ยื่นคำร้องขอฟื้นฟูกิจการของบริษัทและได้เสนอผู้จัดทำแผนฟื้นฟูกิจการ (“ผู้ทำแผน”) ต่อศาลล้มละลายกลาง และในวันที่ 27 พฤษภาคม 2563 ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งรับคำร้องขอฟื้นฟูกิจการไว้พิจารณาแล้ว ต่อมา เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2564 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการและคำร้องขอแก้ไขแผนตามมติที่ประชุมของเจ้าหนี้เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2564 มีผลทำให้ผู้บริหารแผนที่ถูกเสนอชื่อตามแผนฟื้นฟูกิจการและคำร้องขอแก้ไขแผนดังกล่าวเป็นผู้บริหารแผน โดยผู้บริหารแผน 2 คนมีอำนาจลงนามร่วมกันเพื่อผูกพันบริษัท ทั้งนี้ ผู้บริหารแผนจะมีอำนาจหน้าที่ในการจัดการกิจการและทรัพย์สินของบริษัท ตลอดจนการดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการต่อไป สาระสำคัญของแผนฟื้นฟูกิจการคือ การปรับโครงสร้างทุน การชำระหนี้ตามกลุ่มของเจ้าหนี้ และผลสำเร็จของแผนฟื้นฟูกิจการ

ต่อมาเมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2565 ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการได้ยื่นคำร้องขอแก้ไขแผนฟื้นฟูกิจการต่อเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ และเมื่อวันที่ 1 กันยายน 2565 เจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ได้จัดประชุมเจ้าหนี้ โดยเจ้าหนี้ยอมรับข้อเสนอขอแก้ไขแผนฟื้นฟูกิจการตามที่ผู้บริหารแผนได้ยื่นต่อเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ ทั้งนี้เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งเห็นชอบการขอแก้ไขแผนฟื้นฟูกิจการ โดยสาระสำคัญของการแก้ไขแผนฟื้นฟูกิจการเป็นไปตามที่ได้เปิดเผยไว้ในหมายเหตุข้อ 5

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทและบริษัทย่อย (“กลุ่มบริษัท”) มีผลขาดทุนเกินทุนเป็นจำนวน 43,142 ล้านบาท และจำนวน 43,352 ล้านบาท ในงบการเงินรวม และงบการเงินเฉพาะกิจการ ตามลำดับ อย่างไรก็ตาม ฝ่ายบริหารของบริษัทเห็นว่าการจัดทำงบการเงิน โดยใช้หลักว่ากิจการจะดำเนินงานอย่างต่อเนื่องนั้นยังคงเหมาะสม เนื่องจากบริษัทอยู่ระหว่างการดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการ ในระหว่างนี้บริษัทสามารถทำการใด ๆ ที่จำเป็นเพื่อให้การดำเนินการค้าตามปกติสามารถดำเนินต่อไปได้เพื่อให้บริษัทสามารถดำเนินงานได้อย่างต่อเนื่องต่อไปไม่น้อยกว่า 12 เดือนนับจากวันที่ในงบแสดงฐานะการเงิน ทั้งนี้ตามความสามารถในการดำเนินงานต่อเนื่องของบริษัทขึ้นอยู่กับความสามารถในการดำเนินการตามแผนและสามารถดำเนินการฟื้นฟูกิจการตามเงื่อนไขทุกข้อที่ระบุในผลสำเร็จของแผนฟื้นฟูกิจการ และการปรับรูปแบบการดำเนินธุรกิจที่เหมาะสม ทั้งการวางแผนเส้นทางบิน การกำหนดจำนวนเที่ยวบิน และการบริหารจัดการอากาศยานในฝูงบิน ให้สอดคล้องกับสถานการณ์การฟื้นตัวของธุรกิจสายการบินดังกล่าว เพื่อรักษาสภาพคล่องทางการเงินให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม

ในระหว่างปี 2563 ถึงปี 2565 บริษัทได้ยื่นคำร้องขอฟื้นฟูกิจการของบริษัทและดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการและแผนฟื้นฟูกิจการที่ขอแก้ไขล่าสุดซึ่งได้รับอนุมัติเมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 โดยสาระสำคัญของแผนฟื้นฟูกิจการ คือ การปรับโครงสร้างทุน การก่อหนี้และการระดมเงินทุน การชำระหนี้ตามกลุ่มของเจ้าหนี้ และผลสำเร็จของแผนฟื้นฟูกิจการตามที่ได้เปิดเผยไว้ในหมายเหตุข้อ 5

2. เกณฑ์การจัดทำและนำเสนองบการเงิน

2.1 กลุ่มบริษัทจัดทำบัญชีเป็นเงินบาทและจัดทำงบการเงินตามกฎหมายเป็นภาษาไทยตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินและวิธีปฏิบัติทางการบัญชีที่รับรองทั่วไปในประเทศไทย

งบการเงินฉบับภาษาไทยเป็นงบการเงินฉบับที่บริษัทใช้เป็นทางการตามกฎหมาย งบการเงินฉบับภาษาอังกฤษแปลมาจากงบการเงินฉบับภาษาไทยนี้ ในกรณีที่มีเนื้อความขัดแย้งกันหรือมีการตีความในสองภาษาที่แตกต่างกันให้ใช้งบการเงินตามกฎหมายฉบับภาษาไทยเป็นหลัก

2.2 งบการเงินของกลุ่มบริษัทได้จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 1 เรื่อง “การนำเสนองบการเงิน” ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2565 เป็นต้นไป และตามข้อบังคับของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ลงวันที่ 2 ตุลาคม 2560 เรื่อง “การจัดทำและส่งงบการเงินและรายการเกี่ยวกับฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทจดทะเบียน พ.ศ. 2560” และตามประกาศกรมพัฒนาธุรกิจการค้า เรื่อง “กำหนดรายการย่อที่ต้องมีในงบการเงิน (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2562” ลงวันที่ 26 ธันวาคม 2562

2.3 งบการเงินนี้ได้จัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์ราคาทุนเดิมในการวัดมูลค่าขององค์ประกอบของงบการเงิน ยกเว้นตามที่ได้เปิดเผยในนโยบายการบัญชีที่สำคัญ (ดูหมายเหตุข้อ 3)

2.4 รายการบัญชีระหว่างบริษัทและบริษัทย่อย ที่มีสาระสำคัญได้ถูกตัดบัญชีออกจากงบการเงินรวม โดยบริษัทย่อยประกอบด้วยบริษัทดังต่อไปนี้

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	สถานที่หลักในการประกอบธุรกิจ	อัตราร้อยละของการถือหุ้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566	อัตราร้อยละของการถือหุ้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565
ถือหุ้นโดยบริษัท				
1. บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด	บริการเทคโนโลยีสารสนเทศสำหรับการเดินทางแบบครบวงจร	ไทย	55	55
2. บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด	บริการงานบุคลากรเฉพาะด้านให้กับบริษัท	ไทย	49(1)	49(1)
3. บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด	บริการขนส่งทางอากาศ	ไทย	100	100
ถือหุ้นโดยบริษัทและบริษัทย่อย				
บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด	บริการฝึกอบรมด้านการบิน	ไทย	74	74
ถือหุ้นโดยบริษัทย่อยของบริษัท				
บริษัทย่อยที่ถือหุ้นโดยบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด				
บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด	ประกอบธุรกิจท่องเที่ยว	ไทย	49(1)	49(1)

(1) กลุ่มบริษัทมีส่วนได้เสียในความเป็นเจ้าของและมีสิทธิออกเสียงในบริษัทมากกว่ากึ่งหนึ่ง ตามข้อบังคับของบริษัทเหล่านี้ และมีอำนาจควบคุมบริษัทและสั่งการกิจกรรมดำเนินงานและกิจกรรมการเงินที่เกี่ยวข้องกับบริษัทดังกล่าว ดังนั้น กลุ่มบริษัทจึงจัดประเภทบริษัทดังกล่าวเป็นบริษัทย่อยในกลุ่มบริษัท ภายใต้มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 10

2.5 มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่มีผลต่อการรายงานและการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินสำหรับงวดบัญชีปัจจุบัน

ในระหว่างปี กลุ่มบริษัทได้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุงที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชี ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2566 มาถือปฏิบัติ มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการปรับปรุงถ้อยคำและคำศัพท์และข้อกำหนดทางการบัญชีให้ชัดเจนขึ้น การนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวมาถือปฏิบัตินี้ไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินของกลุ่มบริษัท

2.6 มาตรฐานการรายงานทางการเงินซึ่งได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว แต่ยังไม่มีผลบังคับใช้

<u>มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่มีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2567 เป็นต้นไป</u>

มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่มีการปรับปรุง ส่วนใหญ่เป็นการปรับปรุงถ้อยคำและคำศัพท์ และข้อกำหนดทางการบัญชีให้ชัดเจนขึ้น โดยมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่มีการปรับปรุงและเกี่ยวข้องกับกลุ่มบริษัท มีดังนี้

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 1 เรื่อง การนำเสนองบการเงิน

การปรับปรุงนี้เป็นการแก้ไขข้อกำหนดเกี่ยวกับการเปิดเผยข้อมูลของนโยบายการบัญชีจาก “นโยบายการบัญชีที่สำคัญ” เป็น “ข้อมูลนโยบายการบัญชีที่มีสาระสำคัญ” โดยข้อมูลนโยบายการบัญชีจะมีสาระสำคัญ หากพิจารณาร่วมกับข้อมูลอื่นที่รวมอยู่ในงบการเงินของกิจการแล้ว ข้อมูลนั้นสามารถคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่ามีอิทธิพลต่อการตัดสินใจบนข้อมูลของงบการเงินของผู้ใช้หลักของงบการเงินเพื่อวัตถุประสงค์ทั่วไป

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 8 เรื่อง นโยบายการบัญชี การเปลี่ยนแปลงประมาณการทางบัญชีและข้อผิดพลาด

การเงินที่เปลี่ยนไปตามความไม่แน่นอนของการวัดค่า” เพื่อช่วยให้กิจการจำแนกความแตกต่างของ “การเปลี่ยนแปลงประมาณการทางบัญชี” จาก “การเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชี” ได้

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 12 เรื่อง ภาษีเงินได้

การปรับปรุงนี้เป็นการเพิ่มข้อกำหนดในการรับรู้ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี ณ การรับรู้รายการเมื่อเริ่มแรก ซึ่งก่อให้เกิดมูลค่าที่เท่ากันของผลแตกต่างชั่วคราวที่ต้องเสียภาษีและผลแตกต่างชั่วคราว ที่ใช้หักภาษี เช่น สินทรัพย์สิทธิการใช้และหนี้สินสัญญาเช่า และภาระผูกพันจากการรื้อถอน การปรับปรุงดังกล่าวมีผลบังคับใช้กับรายการที่เกิดขึ้นที่เริ่มในหรือหลังวันเริ่มต้นของรอบระยะเวลาเปรียบเทียบแรกสุดที่นำเสนอ โดย ณ วันเริ่มต้นของรอบระยะเวลาเปรียบเทียบแรกสุดที่นำเสนอ กิจการต้องรับรู้สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเท่ากับจำนวนที่เป็นไปได้ค่อนข้างแน่ว่ากิจการจะมีกำไรทางภาษีเพียงพอที่จะนำผลต่างชั่วคราวนั้นมาใช้หักภาษีได้ และรับรู้หนี้ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสำหรับผลต่างชั่วคราวที่ต้องเสียภาษีและผลต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษีทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับรายการนั้น

นอกจากนี้ การปรับปรุงดังกล่าวยังเพิ่มเติมข้อยกเว้นสำหรับการปฏิรูปภาษีระหว่างประเทศ - กฎโมเดลเสาหลักที่สอง (Pillar Two Model) โดยกำหนดให้กิจการต้องไม่รับรู้และไม่เปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีและหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีที่เกี่ยวข้องกับภาษีเงินได้เสาหลักที่สอง (Pillar Two income tax)

3. นโยบายการบัญชีที่สำคัญ

3.1 เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงินรวม

งบการเงินรวมประกอบด้วยงบการเงินของบริษัทและบริษัทย่อย และส่วนได้เสียของกลุ่มบริษัทในบริษัทร่วม

การตัดรายการในงบการเงินรวม

ยอดคงเหลือและรายการบัญชีระหว่างกิจการในกลุ่มที่มีสาระสำคัญได้ถูกตัดรายการในการจัดทำงบการเงินรวมนี้แล้ว งบการเงินรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 ได้จัดทำขึ้นโดยใช้งบการเงินของบริษัทย่อย และบริษัทร่วม สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน

3.2 เงินตราต่างประเทศ

รายการบัญชีที่เป็นเงินตราต่างประเทศ

รายการบัญชีที่เป็นเงินตราต่างประเทศแปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่เกิดรายการ

สินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นตัวเงินและเป็นเงินตราต่างประเทศ ณ วันที่รายงาน แปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันนั้น กำไรหรือขาดทุนจากการแปลงค่าบันทึกรับรู้เป็นกำไรหรือขาดทุนในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

สินทรัพย์และหนี้สินที่ไม่เป็นตัวเงินซึ่งเกิดจากรายการบัญชีที่เป็นเงินตราต่างประเทศซึ่งบันทึกตามเกณฑ์ราคาทุนเดิม แปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่เกิดรายการ

3.3 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดประกอบด้วย ยอดเงินสด ยอดเงินฝากธนาคารทุกประเภทที่ถึงกำหนดจ่ายในระยะเวลาสามเดือนหรือน้อยกว่า และเงินลงทุนระยะสั้นที่มีสภาพคล่องสูง โดยไม่รวมเงินฝากธนาคารที่มีภาระผูกพัน

3.4 ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น

ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นแสดงในราคาตามใบแจ้งหนี้หักค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น

ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเปิดเผยไว้หมายเหตุข้อ 3.7

3.5 สินค้าคงเหลือ

สินค้าคงเหลือ ประกอบด้วยอะไหล่เครื่องบิน อะไหล่เครื่องยนต์และอุปกรณ์ภาคพื้น น้ำมันเครื่องบิน พัสดุสำหรับใช้ในห้องพักผู้โดยสารและการบริการอาหาร สินค้าเพื่อขาย พัสดุและอื่น ๆ แสดงราคาทุนตามวิธีถัวเฉลี่ยเคลื่อนที่ (Moving Average) หรือมูลค่าสุทธิที่จะได้รับแล้วแต่ราคาใดจะต่ำกว่า และสินค้าและอะไหล่เครื่องบินระหว่างทาง แสดงตามราคาทุน ณ วันที่ซื้อ

3.6 สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน และกลุ่มสินทรัพย์ที่ยกเลิกจัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขาย เมื่อมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ในระดับสูงมากที่มูลค่าที่จะได้รับคืนส่วนใหญ่มาจากการขายมากกว่ามาจากการใช้สินทรัพย์นั้นต่อไป โดยมีเงื่อนไขว่าสินทรัพย์หรือกลุ่มสินทรัพย์นั้นต้องมีไว้พร้อมขายในสภาพปัจจุบัน ซึ่งขึ้นอยู่กับข้อตกลงที่เป็นปกติและถือปฏิบัติกันทั่วไปสำหรับการขายกลุ่มสินทรัพย์เหล่านั้น และการขายต้องมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ในระดับสูงมาก

กำไรหรือขาดทุนจากการจำหน่ายรับรู้เป็นรายได้อื่นหรือค่าใช้จ่ายอื่นเมื่อมีการจำหน่าย

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย วัดมูลค่าด้วยจำนวนที่ต่ำกว่าระหว่างมูลค่าตามบัญชีกับมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขาย

3.7 เครื่องมือทางการเงิน

สินทรัพย์ทางการเงินและหนี้สินทางการเงินรับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกด้วยมูลค่ายุติธรรม ต้นทุนการทำรายการที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการซื้อ การออกตราสารสินทรัพย์ทางการเงินและหนี้สินทางการเงิน (นอกจากสินทรัพย์ทางการเงินและหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน) เพิ่มหรือหักจากมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ทางการเงินหรือหนี้สินทางการเงินตามความเหมาะสม เมื่อรับรู้รายการเมื่อเริ่มแรก ต้นทุนการทำรายการที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการซื้อสินทรัพย์ทางการเงินหรือหนี้สินทางการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน รับรู้ทันทีในกำไรหรือขาดทุน

สินทรัพย์ทางการเงิน

สินทรัพย์ทางการเงินที่รับรู้ทั้งหมดวัดมูลค่าภายหลังด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายหรือมูลค่ายุติธรรม ขึ้นอยู่กับการจัดประเภทรายการของสินทรัพย์ทางการเงิน

การจัดประเภทรายการของสินทรัพย์ทางการเงิน

ตราสารหนี้ที่เข้าเงื่อนไขการวัดมูลค่าภายหลังด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย

- สินทรัพย์ทางการเงินที่ถือครองตามโมเดลธุรกิจที่มีวัตถุประสงค์การถือครองสินทรัพย์ทางการเงินเพื่อรับกระแสเงินสดตามสัญญา และ
- ข้อกำหนดตามสัญญาของสินทรัพย์ทางการเงิน ซึ่งทำให้เกิดกระแสเงินสดซึ่งเป็นการจ่ายเพียงเงินต้นและดอกเบี้ยจากยอดคงเหลือของเงินต้นในวันที่กำหนดไว้

โดยปกติ สินทรัพย์ทางการเงินอื่นทั้งหมดวัดมูลค่าภายหลังด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน

เว้นแต่ที่กล่าวไว้ก่อนหน้า กลุ่มบริษัทอาจปฏิบัติดังต่อไปนี้กับสินทรัพย์ทางการเงินที่เลือกรับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกแล้วไม่สามารถยกเลิกได้

- กลุ่มบริษัทอาจเลือกให้แสดงการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมที่เกิดขึ้นภายหลังกับตราสารทุนในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น หากเข้าเงื่อนไข (2) ด้านล่าง

(1) <u>ราคาทุนตัดจำหน่ายและวิธีดอกเบี้ยที่แท้จริง</u>

วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงเป็นวิธีการคำนวณราคาทุนตัดจำหน่ายของตราสารหนี้และปันส่วนดอกเบี้ยรับตลอดช่วงระยะเวลาที่เกี่ยวข้อง

ดอกเบี้ยรับ รับรู้ในกำไรหรือขาดทุนและรวมในรายการ “รายได้ดอกเบี้ยรับ”

(2) <u>ตราสารทุนที่เลือกกำหนดให้แสดงด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น</u>

ณ วันที่รับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกกลุ่มบริษัทอาจเลือกให้เงินลงทุนในตราสารทุนแสดงด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น (เป็นรายตราสาร) ทั้งนี้ เมื่อเลือกแล้วไม่สามารถยกเลิกได้ การเลือกกำหนดให้แสดงด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นไม่สามารถปฏิบัติได้ หากตราสารทุนเป็นการถือไว้เพื่อค้าหรือหากเป็นสิ่งตอบแทนที่คาดว่าจะต้องจ่ายที่รับรู้โดยผู้ซื้อในการรวมธุรกิจ

เงินลงทุนในตราสารทุนที่แสดงด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นวัดมูลค่าเมื่อเริ่มแรกด้วยมูลค่ายุติธรรมรวมต้นทุนการทำรายการ

รายการดังกล่าววัดมูลค่าภายหลังด้วยมูลค่ายุติธรรมกับกำไรและขาดทุนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมที่รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นและสำรองการวัดมูลค่าเงินลงทุนสะสม ผลสะสมกำไรหรือขาดทุนจะไม่ถูกจัดประเภทรายการใหม่เป็นกำไรหรือขาดทุนเมื่อตัดจำหน่ายเงินลงทุนในตราสารทุน รายการดังกล่าวจะโอนไปกำไรสะสมแทน

เงินปันผลจากเงินลงทุนในตราสารทุนเหล่านี้รับรู้ในกำไรหรือขาดทุนตาม TFRS 9 เว้นแต่เงินปันผลดังกล่าวจะแสดงอย่างชัดเจนว่าเป็นส่วนหนึ่งในการชดเชยต้นทุนของเงินลงทุน เงินปันผลรวมอยู่ในรายการ “รายได้อื่น ๆ” ในกำไรหรือขาดทุน

(3) <u>สินทรัพย์ทางการเงินที่แสดงด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุน</u>

สินทรัพย์ทางการเงินที่ไม่เข้าเงื่อนไขสำหรับการวัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายหรือด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น (ดู (1) ถึง (2) ด้านบน) วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน โดยเฉพาะ

- เงินลงทุนในตราสารทุนที่จัดประเภทแสดงด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน เว้นแต่กลุ่มบริษัทกำหนดให้เงินลงทุนในตราสารทุนที่ไม่ใช่เงินลงทุนที่ถือไว้เพื่อค้าหรือไม่เป็นสิ่งตอบแทนที่คาดว่าจะต้องจ่ายที่จากการรวมธุรกิจแสดงด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น ณ วันที่รับรู้รายการเมื่อเริ่มแรก

- ตราสารหนี้ที่ไม่เข้าเงื่อนไขราคาทุนตัดจำหน่ายหรือมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น จัดประเภทแสดงด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน นอกจากนี้ ตราสารหนี้ที่เข้าเงื่อนไขราคาทุนตัดจำหน่ายหรือมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นอาจถูกกำหนดให้แสดงด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน ณ วันที่รับรู้รายการเมื่อเริ่มแรก หากการกำหนดดังกล่าวช่วยขจัดหรือลดความไม่สอดคล้องในการวัดมูลค่าหรือการรับรู้รายการอย่างมีนัยสำคัญ (เรียกว่า “การจับคู่ไม่เหมาะสมทางการบัญชี”) ที่เกิดจากการวัดมูลค่าสินทรัพย์หรือหนี้สินหรือการรับรู้ผลกำไรและขาดทุนจากรายการดังกล่าวด้วยเกณฑ์ที่แตกต่างกัน ทั้งนี้กลุ่มบริษัทไม่เลือกกำหนดให้ตราสารหนี้ใด ๆ แสดงด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน

สินทรัพย์ทางการเงินที่แสดงด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุนวัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม ณ วันสิ้นรอบของแต่ละรอบระยะเวลารายงานกับกำไรหรือขาดทุนจากมูลค่ายุติธรรมใด ๆ ที่รับรู้ในกำไรหรือขาดทุน ตราบเท่าที่สินทรัพย์ทางการเงินนั้นไม่เป็นส่วนหนึ่งของความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยงที่เลือกกำหนดไว้ (ดูนโยบายการบัญชี การป้องกันความเสี่ยง) กำไรหรือขาดทุนสุทธิรับรู้ในกำไรหรือขาดทุนรวมถึง เงินปันผลใด ๆ หรือดอกเบี้ยรับจากสินทรัพย์ทางการเงินและรวมอยู่ในรายการ “กำไรและขาดทุนอื่น” มูลค่ายุติธรรมประเมินตามที่อธิบายไว้ในหมายเหตุข้อ 34

การด้อยค่าของสินทรัพย์ทางการเงิน

กลุ่มบริษัทรับรู้ค่าเผื่อผลขาดทุนสำหรับผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นกับเงินลงทุนในตราสารหนี้ที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย ลูกหนี้ตามสัญญาเช่า ลูกหนี้การค้า ลูกหนี้อื่น และสินทรัพย์ที่เกิดจากสัญญา จำนวนเงินของผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจะถูกวัดมูลค่าใหม่ทุกวันที่รายงานเพื่อให้สะท้อนการเปลี่ยนแปลงของความเสี่ยงด้านเครดิตจากที่เคยรับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกของเครื่องมือทางการเงินที่เกี่ยวข้อง

กลุ่มบริษัทต้องรับรู้ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตลอดอายุเสมอสำหรับลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น สินทรัพย์ที่เกิดจากสัญญา และลูกหนี้ตามสัญญาเช่า ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นกับสินทรัพย์ทางการเงินเหล่านี้ ประมาณการโดยใช้ตารางการตั้งสำรองขึ้นอยู่กับข้อมูลผลขาดทุนด้านเครดิตจากประสบการณ์ในอดีตของกลุ่มบริษัทปรับปรุงด้วยปัจจัยเฉพาะของผู้กู้ยืม สภาวการณ์ทางเศรษฐกิจทั่วไป และการประเมินทิศทางทั้งในปัจจุบันและในอนาคต ณ วันที่รายงาน รวมถึงมูลค่าเงินตามเวลาตามความเหมาะสม

สำหรับเครื่องมือทางการเงินอื่นทั้งหมด กลุ่มบริษัทรับรู้ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตลอดอายุ เมื่อมีการเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญในความเสี่ยงด้านเครดิตตั้งแต่รับรู้รายการเมื่อเริ่มแรก แต่อย่างไรก็ตาม หากความเสี่ยงด้านเครดิตของเครื่องมือทางการเงินไม่เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญตั้งแต่รับรู้รายการเมื่อเริ่มแรก กลุ่มบริษัทวัดมูลค่าของค่าเผื่อผลขาดทุนสำหรับเครื่องมือทางการเงินนั้นด้วยจำนวนเงินที่เท่ากับผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นใน 12 เดือนข้างหน้า

ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตลอดอายุแสดงถึงผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากเหตุการณ์ปฏิบัติผิดสัญญาที่มีความเป็นไปได้ว่าจะเกิดขึ้นตลอดอายุของเครื่องมือทางการเงินที่คาดไว้ ในทางกลับกันผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นใน 12 เดือนข้างหน้าแสดงถึงสัดส่วนของผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดตลอดอายุที่คาดว่าจะเกิดจากเหตุการณ์ปฏิบัติผิดสัญญาของเครื่องมือทางการเงินที่มีความเป็นไปได้ว่าจะเกิดขึ้นภายใน 12 เดือนหลังจากวันที่รายงาน

(1) <u>นโยบายการตัดรายการ</u>

กลุ่มบริษัทตัดรายการสินทรัพย์ทางการเงิน เมื่อมีข้อมูลที่บ่งชี้ว่าลูกหนี้มีปัญหาด้านการเงินอย่างร้ายแรงและ ไม่มีความเป็นไปได้ที่จะได้รับคืน สินทรัพย์ทางการเงินที่ถูกตัดรายการอาจขึ้นอยู่กับวิธีการบังคับภายใต้กระบวนการทวงถามของกลุ่มบริษัท โดยใช้คำปรึกษาทางกฎหมายตามความเหมาะสม เงินที่ได้รับคืนรับรู้ในกำไรหรือขาดทุน

(2) <u>การวัดมูลค่าและการรับรู้รายการผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น</u>

การวัดมูลค่าของผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเป็นการคำนวณความน่าจะเป็นของการปฏิบัติผิดสัญญา ร้อยละของความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นเมื่อลูกหนี้ปฏิบัติผิดสัญญา (เช่น ผลกระทบของความเสียหายหากมีการผิดสัญญา) และยอดหนี้เมื่อลูกหนี้ปฏิบัติผิดสัญญา การประเมินคำนวณความน่าจะเป็นของการปฏิบัติผิดสัญญาและร้อยละของความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นเมื่อลูกหนี้ปฏิบัติผิดสัญญาขึ้นอยู่กับข้อมูลในอดีตปรับปรุงด้วยการคาดการณ์เหตุการณ์ในอนาคต สำหรับยอดหนี้เมื่อลูกหนี้ปฏิบัติผิดสัญญาของสินทรัพย์ทางการเงินแสดงโดยมูลค่าตามบัญชีขั้นต้นของสินทรัพย์ ณ วันที่รายงาน กลุ่มบริษัททำความเข้าใจความจำเป็นด้านการเงินในอนาคตโดยเฉพาะเจาะจงของลูกหนี้และข้อมูลการคาดการณ์เหตุการณ์ในอนาคตที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ

สำหรับสินทรัพย์ทางการเงิน ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นประมาณการด้วยผลต่างระหว่างกระแสเงินสดตามสัญญาทั้งหมดซึ่งกลุ่มบริษัทต้องได้รับกระแสเงินสดทั้งหมด ซึ่งกลุ่มบริษัทคาดว่าจะได้รับคิดลดด้วยอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงเมื่อเริ่มแรก สำหรับลูกหนี้ตามสัญญาเช่า กระแสเงินสดที่ใช้เพื่อระบุผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นควรสอดคล้องกับกระแสเงินสดที่ใช้ในการวัดมูลค่าลูกหนี้ตามสัญญาเช่าตามที่กำหนดใน TFRS 16 เรื่อง สัญญาเช่า

กลุ่มบริษัทรับรู้ผลกำไรหรือขาดทุนจากการด้อยค่าในกำไรหรือขาดทุนสำหรับเครื่องมือทางการเงินทั้งหมดเพื่อปรับปรุงมูลค่าตามบัญชีที่เกี่ยวข้องผ่านบัญชีค่าเผื่อผลขาดทุน เว้นแต่เงินลงทุนในตราสารหนี้ที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น ซึ่งค่าเผื่อผลขาดทุนรับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นและสำรองการวัดมูลค่าเงินลงทุนสะสม และไม่ลดมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ทางการเงินในงบแสดงฐานะการเงิน

ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ทางการเงินจะถูกกลับรายการ เมื่อมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนเพิ่มขึ้นในภายหลัง และการเพิ่มขึ้นนั้นสัมพันธ์โดยตรงกับขาดทุนจากการด้อยค่าที่เคยรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

การตัดรายการของสินทรัพย์ทางการเงิน

กลุ่มบริษัทตัดรายการสินทรัพย์ทางการเงิน เฉพาะเมื่อสิทธิตามสัญญาที่จะได้รับกระแสเงินสดจากสินทรัพย์ทางการเงินหมดอายุ หรือเมื่อโอนสินทรัพย์ทางการเงินและโอนความเสี่ยงและผลตอบแทนของความเป็นเจ้าของเกือบทั้งหมดของสินทรัพย์ให้กิจการอื่น หากกลุ่มบริษัทไม่ได้โอนหรือไม่ได้คงไว้ซึ่งความเสี่ยงและผลตอบแทนของความเป็นเจ้าของและยังคงมีการควบคุมสินทรัพย์ที่โอน กลุ่มบริษัทรับรู้ส่วนได้เสียในสินทรัพย์และหนี้สินที่เกี่ยวข้องกับจำนวนเงินที่อาจต้องจ่าย หากกลุ่มบริษัทยังคงไว้ซึ่งความเสี่ยงและผลตอบแทนของความเป็นเจ้าของสินทรัพย์ทางการเงินที่โอน กลุ่มบริษัทยังคงรับรู้สินทรัพย์ทางการเงินและรับรู้การกู้ยืมที่มีหลักประกันสำหรับสิ่งตอบแทนที่ได้รับ

ณ วันที่ตัดรายการสินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย ผลต่างระหว่างมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์และผลรวมของสิ่งตอบแทนที่คาดว่าจะได้รับและค้างรับรับรู้ในกำไรหรือขาดทุน นอกจากนี้ ณ วันที่ตัดรายการของเงินลงทุนในตราสารหนี้ที่จัดประเภทด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น ผลสะสมของกำไรหรือขาดทุนที่สะสมไว้ก่อนหน้าในสำรองการวัดมูลค่าเงินลงทุนจะถูกจัดประเภทรายการใหม่เป็นกำไรหรือขาดทุน ในทางกลับกัน ณ วันที่ตัดรายการของเงินลงทุนในตราสารทุนที่กลุ่มบริษัทเลือกรับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกด้วยการวัดมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น ผลกำไรหรือขาดทุนสะสมที่สะสมไว้ก่อนหน้าในสำรองการวัดมูลค่าเงินลงทุนจะไม่ถูกจัดประเภทรายการใหม่ไปกำไรหรือขาดทุนแต่จะโอนไปกำไรสะสม

หนี้สินทางการเงิน

หนี้สินทางการเงินทั้งหมดวัดมูลค่าภายหลังด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายโดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงหรือด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน นอกจากนี้หนี้สินทางการเงินรับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกภายหลังการตัดรายการด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด (Market rate)

แต่อย่างไรก็ตาม หนี้สินทางการเงินที่เกิดขึ้นจากการโอนสินทรัพย์ทางการเงินไม่เข้าเงื่อนไขการตัดรายการหรือเมื่อถือปฏิบัติตามเกณฑ์ความเกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง และสัญญาค้ำประกันทางการเงินออกโดยกลุ่มบริษัทวัดมูลค่าตามนโยบายการบัญชีเฉพาะเรื่องด้านล่าง

หนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าภายหลังด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย

หนี้สินทางการเงินที่ไม่เป็น (1) สิ่งตอบแทนที่คาดว่าจะต้องจ่ายที่รับรู้โดยผู้ซื้อในการรวมธุรกิจ (2) ถือไว้เพื่อค้า หรือ (3) เลือกกำหนดให้แสดงด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน วัดมูลค่าภายหลังด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายโดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริง

วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงเป็นวิธีการคำนวณราคาทุนตัดจำหน่ายของหนี้สินทางการเงินและปันส่วนดอกเบี้ยจ่ายตลอดช่วงระยะเวลาที่เกี่ยวข้อง อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงคืออัตราที่ใช้ในการคิดลดประมาณการเงินสดจ่ายในอนาคต (รวมถึงค่าธรรมเนียมและต้นทุนในการรับและจ่ายทั้งหมด ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง ต้นทุนการทำรายการ และส่วนเกินหรือส่วนลดมูลค่าอื่น ๆ) ตลอดอายุที่คาดไว้ของหนี้สินทางการเงินหรือ (ตามความเหมาะสม) ระยะเวลาที่สั้นกว่า เพื่อให้ได้ราคาทุนตัดจำหน่ายของหนี้สินทางการเงิน

กลุ่มบริษัทได้พิจารณาอัตราดอกเบี้ยตลาด จากอัตราดอกเบี้ยอ้างอิงในประเทศที่มีระดับความเสี่ยงใกล้เคียงกันกับความเสี่ยงของกลุ่มบริษัท โดยมีการพิจารณาปรับอัตราดอกเบี้ยอ้างอิงด้วยปัจจัยอื่นที่เทียบเคียงได้กับความเสี่ยงของบริษัท ได้แก่ ระยะเวลาคงเหลือของสัญญา ความเสี่ยงของอุตสาหกรรมการบินซึ่งปรับด้วยค่าความเสี่ยงระดับประเทศ (Country Risk) และความแตกต่างระหว่างความเสี่ยงของเงินกู้ที่มีหลักประกัน (Secured) และไม่มีหลักประกัน (Unsecured)

การตัดรายการของหนี้สินทางการเงิน

กลุ่มบริษัทตัดรายการหนี้สินทางการเงิน เฉพาะเมื่อภาระผูกพันของกลุ่มบริษัทได้มีการปฏิบัติตามแล้ว ได้มีการยกเลิก หรือสิ้นสุด ผลแตกต่างระหว่างมูลค่าตามบัญชีของหนี้สินทางการเงินที่ตัดรายการและสิ่งตอบแทนที่จ่ายและค้างจ่ายรับรู้ในกำไรหรือขาดทุน

เมื่อกลุ่มบริษัทแลกเปลี่ยนตราสารหนี้ที่มีความแตกต่างอย่างมากในข้อกำหนดกับผู้ให้กู้ต้องถือเป็นการสิ้นสุดของหนี้สินทางการเงินเดิม และถือเป็นการรับรู้รายการของหนี้สินทางการเงินใหม่ด้วยมูลค่ายุติธรรม โดยใช้วิธีคิดลดกระแสเงินสดด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด ในทำนองเดียวกันกลุ่มบริษัทบันทึกการเปลี่ยนแปลงอย่างมากในข้อกำหนดของหนี้สินทางการเงินที่มีอยู่หรือบางส่วนของการสิ้นสุดของหนี้สินทางการเงินเดิม และถือเป็นการรับรู้รายการของหนี้สินทางการเงินใหม่ โดยสมมติว่าข้อกำหนดจะมีความแตกต่างอย่างมาก หากการคิดลดมูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดภายใต้เงื่อนไขใหม่รวมถึงค่าธรรมเนียมจ่ายใด ๆ สุทธิด้วยค่าธรรมเนียมรับใด ๆ และคิดลดโดยใช้อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงเดิม ซึ่งมีความแตกต่างอย่างน้อยร้อยละ 10 จากการคิดลดมูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดคงเหลือของหนี้สินทางการเงินเดิม หากการเปลี่ยนแปลงไม่เป็นนัยสำคัญ ผลแตกต่างระหว่าง (1) มูลค่าตามบัญชีของหนี้สินก่อนมีการเปลี่ยนแปลงและ (2) มูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดหลังจากเปลี่ยนแปลง ควรรับรู้ในกำไรหรือขาดทุนเป็นกำไรหรือขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงในกำไรและขาดทุนอื่น

ตราสารอนุพันธ์ทางการเงิน

กลุ่มบริษัทเข้าทำสัญญาตราสารอนุพันธ์ทางการเงินหลายประเภทเพื่อบริหารความเสี่ยงกับอัตราดอกเบี้ยและอัตราแลกเปลี่ยนต่างประเทศ รวมถึงสัญญาฟอร์เวิร์ดเงินตราต่างประเทศ สิทธิเลือกและสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย

อนุพันธ์รับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกด้วยมูลค่ายุติธรรม ณ วันที่เข้าทำสัญญาอนุพันธ์และวัดมูลค่าใหม่ในภายหลังด้วยมูลค่ายุติธรรม ณ วันสิ้นรอบของแต่ละรอบระยะเวลารายงาน ผลกำไรหรือขาดทุนรับรู้ในกำไรหรือขาดทุนทันที เว้นแต่อนุพันธ์ดังกล่าวถูกเลือกกำหนดให้เป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงที่มีประสิทธิผลในเหตุการณ์ที่ช่วงเวลาของการรับรู้รายการกำไรหรือขาดทุนขึ้นอยู่กับลักษณะความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยง

อนุพันธ์ที่มูลค่ายุติธรรมเป็นบวกรับรู้เป็นสินทรัพย์ทางการเงิน ตรงกันข้ามอนุพันธ์ที่มูลค่ายุติธรรมเป็นลบรับรู้เป็นหนี้สินทางการเงิน อนุพันธ์จะไม่หักกลบในงบการเงิน เว้นแต่กลุ่มบริษัทจะมีทั้งสิทธิทางกฎหมายและมีความตั้งใจในการหักกลบ อนุพันธ์แสดงเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนหรือหนี้สินไม่หมุนเวียน หากระยะเวลาที่เหลืออยู่ของอนุพันธ์มีมากกว่า 12 เดือนและไม่คาดว่าจะถูกรับรู้หรือจ่ายภายใน 12 เดือน อนุพันธ์อื่นแสดงเป็นสินทรัพย์หมุนเวียนหรือหนี้สินหมุนเวียน

การบัญชีป้องกันความเสี่ยง
กลุ่มบริษัทเลือกกำหนดให้อนุพันธ์ที่เข้าเงื่อนไขเป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับความเสี่ยงเงินตราต่างประเทศและความเสี่ยงอัตราดอกเบี้ยในการป้องกันความเสี่ยงในมูลค่ายุติธรรม การป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด หรือการป้องกันความเสี่ยงของเงินลงทุนสุทธิในหน่วยงานต่างประเทศ การป้องกันความเสี่ยงจากความเสี่ยงแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศกับสัญญาผูกมัดบันทึกเป็นการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด

ณ การเริ่มต้นของความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยง กลุ่มบริษัทจัดทำเอกสารซึ่งระบุถึงความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยงระหว่างเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงและรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยง และวัตถุประสงค์และกลยุทธ์ในการบริหารความเสี่ยงสำหรับรายการที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันความเสี่ยง นอกจากนี้ ณ วันที่เริ่มต้นป้องกันความเสี่ยงและต่อเนื่องไป กลุ่มบริษัทจัดทำเอกสารว่า เครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงมีประสิทธิผลในการหักกลบการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมหรือกระแสเงินสดของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับความเสี่ยงที่มีการป้องกันความเสี่ยง เมื่อความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยงเข้าเงื่อนไขความมีประสิทธิผลในการป้องกันความเสี่ยงทุกข้อดังต่อไปนี้

- มีความสัมพันธ์เชิงเศรษฐกิจระหว่างรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงและเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง
- ผลกระทบของความเสี่ยงด้านเครดิตไม่เหนือกว่าการเปลี่ยนแปลงมูลค่าอันเกิดจากความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจ และ
- อัตราส่วนการป้องกันความเสี่ยงของความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยงเท่ากับอัตราส่วนของปริมาณของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงซึ่งกลุ่มบริษัทได้ป้องกันความเสี่ยงต่อปริมาณของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงซึ่งกลุ่มบริษัทได้ใช้ป้องกันความเสี่ยงสำหรับปริมาณของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงดังกล่าว

การป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด
ส่วนที่มีประสิทธิผลของการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของอนุพันธ์และเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงที่เข้าเงื่อนไขอื่นที่เลือกกำหนดและเข้าเงื่อนไขเป็นการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดรับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นและผลสะสมภายใต้รายการสำรองการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด ไม่เกินผลสะสมจากการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงนับจากการเริ่มต้นของการป้องกันความเสี่ยง ผลกำไรหรือขาดทุนที่เกี่ยวกับส่วนที่ไม่มีประสิทธิผลรับรู้ทันทีในกำไรหรือขาดทุนและรวมอยู่ในรายการ “กำไรและขาดทุนอื่น”

จำนวนเงินที่รับรู้ก่อนหน้าในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นและผลสะสมในส่วนของเจ้าของถูกจัดประเภทรายการใหม่ไปกำไรหรือขาดทุนในรอบระยะเวลาในบรรทัดเดียวกับที่รับรู้รายการที่มีการป้องกันความเสี่ยง เมื่อรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงส่งผลกระทบต่อกำไรหรือขาดทุน แต่อย่างไรก็ตามเมื่อรายการที่คาดการณ์ที่มีการป้องกันความเสี่ยงทำให้เกิดการรับรู้รายการของสินทรัพย์ที่ไม่ใช่สินทรัพย์ทางการเงินหรือหนี้สินที่ไม่ใช่หนี้สินทางการเงิน กำไรและขาดทุนที่รับรู้ก่อนหน้าในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นและผลสะสมในส่วนของเจ้าของต้องโอนออกจากส่วนของเจ้าของและรวมถึงการวัดมูลค่าเมื่อเริ่มแรกของต้นทุนของสินทรัพย์ที่ไม่ใช่สินทรัพย์ทางการเงินหรือหนี้สินที่ไม่ใช่หนี้สินทางการเงิน การโอนออกนี้ไม่ส่งผลกระทบกับกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น นอกจากนี้หากกลุ่มบริษัทคาดว่าผลขาดทุนบางส่วนหรือทั้งหมดที่สะสมในสำรองการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดจะไม่ได้รับคืนในอนาคต จำนวนเงินนั้นจะถูกจัดประเภทรายการใหม่ไปกำไรหรือขาดทุนทันที

3.8 เงินลงทุนในบริษัทย่อย และบริษัทร่วม
เงินลงทุนในบริษัทย่อย และบริษัทร่วมในงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท บันทึกบัญชีโดยใช้วิธีราคาทุน ส่วนการบันทึกบัญชีเงินลงทุนในบริษัทร่วม ในงบการเงินรวมใช้วิธีส่วนได้เสีย

บริษัทร่วม คือ กิจการที่อยู่ภายใต้อิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญของกลุ่มบริษัท โดยอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญ คือ อำนาจในการเข้าไปมีส่วนร่วมในการตัดสินใจเกี่ยวกับนโยบายทางการเงินและการดำเนินงานของผู้ได้รับการลงทุน แต่ไม่ถึงระดับที่จะควบคุมหรือควบคุมร่วมในนโยบายดังกล่าว

ตามวิธีส่วนได้เสีย รายการเงินลงทุนในบริษัทร่วมจะถูกรับรู้เมื่อเริ่มแรกในงบแสดงฐานะการเงินรวมด้วยราคาทุน และถูกปรับปรุงภายหลังวันที่ได้มาด้วยส่วนแบ่งกำไรหรือขาดทุนและสัดส่วนของกลุ่มบริษัทในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นของบริษัทร่วม เมื่อส่วนแบ่งขาดทุนของกลุ่มบริษัทในบริษัทร่วมหรือมีจำนวนเท่ากับหรือสูงกว่าส่วนได้เสียของกลุ่มบริษัทในบริษัทร่วม (รวมถึงส่วนได้เสียระยะยาวใด ๆ ซึ่งโดยเนื้อหาแล้ว ถือเป็นส่วนหนึ่งของเงินลงทุนสุทธิของกลุ่มบริษัทในบริษัทร่วม) กลุ่มบริษัทจะหยุดรับรู้ส่วนแบ่งในขาดทุนที่เกินกว่าส่วนได้เสียของตนในบริษัทร่วมนั้น สำหรับจำนวนขาดทุนเพิ่มเติมจะรับรู้เป็นหนี้สิน ก็ต่อเมื่อกลุ่มบริษัทมีภาระผูกพันตามกฎหมายหรือมีภาระผูกพันจากการอนุมานหรือได้จ่ายเงิน เพื่อชำระภาระผูกพันแทนบริษัทร่วมไปแล้ว

เงินลงทุนในบริษัทร่วมถูกบันทึกบัญชีโดยใช้วิธีส่วนได้เสียนับตั้งแต่วันที่ผู้ได้รับการลงทุนกลายเป็นบริษัทร่วม ส่วนต่างของต้นทุนของเงินลงทุนที่สูงกว่ามูลค่ายุติธรรมสุทธิของสินทรัพย์และหนี้สินที่ระบุได้ของผู้ได้รับการลงทุน ณ วันที่ซื้อเงินลงทุนในบริษัทร่วมจะถูกรับรู้เป็นค่าความนิยม โดยรวมอยู่ในมูลค่าตามบัญชีของเงินลงทุน สำหรับส่วนต่างของมูลค่ายุติธรรมสุทธิของสินทรัพย์และหนี้สินที่ระบุได้ที่สูงกว่าต้นทุนของเงินลงทุน ให้รับรู้เป็นกำไรหรือขาดทุนทันทีในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นในงวดที่ซื้อเงินลงทุนนั้น

กลุ่มบริษัทจะเลิกใช้วิธีส่วนได้เสียนับจากวันที่เงินลงทุนไม่เป็นเงินลงทุนในบริษัทร่วม เมื่อเงินลงทุนนั้นได้ถูกจัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขายหรือเมื่อกลุ่มบริษัทไม่มีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญในบริษัทนั้น

เมื่อกลุ่มบริษัทได้ลดส่วนได้เสียในความเป็นเจ้าของในบริษัทร่วมลง แต่ยังคงใช้วิธีการบัญชีส่วนได้เสียต่อไป กลุ่มบริษัทจะจัดประเภทกำไรหรือขาดทุนที่เคยบันทึกไว้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นเฉพาะส่วนที่ลดลงในส่วนได้เสียในความเป็นเจ้าของไปยังกำไรหรือขาดทุนในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น ถ้ากำไรหรือขาดทุนนั้นถูกกำหนดให้จัดประเภทเป็นกำไรหรือขาดทุนเมื่อมีการจำหน่ายสินทรัพย์หรือหนี้สินที่เกี่ยวข้อง

เมื่อกลุ่มบริษัทมีรายการกับบริษัทร่วม กำไรและขาดทุนซึ่งเป็นผลมาจากรายการดังกล่าวจะถูกรับรู้ในงบการเงินรวมของกลุ่มบริษัทเฉพาะส่วนได้เสียของผู้ลงทุนอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกับกลุ่มบริษัทเท่านั้น

การจำหน่ายเงินลงทุน

เมื่อมีการจำหน่ายเงินลงทุน ผลต่างระหว่างจำนวนเงินสุทธิที่ได้รับและมูลค่าตามบัญชี จะถูกบันทึกเป็นกำไรหรือขาดทุนในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

ในกรณีที่กลุ่มบริษัทจำหน่ายเงินลงทุนที่ถืออยู่บางส่วน การคำนวณต้นทุนสำหรับเงินลงทุนที่จำหน่ายไปและเงินลงทุนที่ยังถืออยู่ใช้วิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักปรับใช้กับมูลค่าตามบัญชีของเงินลงทุนที่เหลืออยู่ทั้งหมด

3.9 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์

การรับรู้และการวัดมูลค่า

ที่ดินแสดงตามมูลค่ายุติธรรมตามวิธีตีราคาใหม่ ประเมินราคาโดยวิธีราคาตลาดจากผู้ประเมินราคาอิสระ กำหนดให้มีการประเมินมูลค่าที่ดินทุก 5 ปี เว้นแต่มีการเปลี่ยนแปลงที่กระทบต่อมูลค่ายุติธรรมของที่ดินอย่างมีนัยสำคัญ มูลค่าที่เพิ่มขึ้นจากการตีราคาใหม่ได้แสดงเป็นส่วนหนึ่งในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น มูลค่าส่วนลดจากการตีราคานำไปปรับลดส่วนที่เคยตีราคาเพิ่มไว้สำหรับสินทรัพย์ชิ้นเดียวกัน สำหรับมูลค่าส่วนลดจากการตีราคาที่เหลือรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานอื่น กรณีที่มีการจำหน่ายส่วนเกินทุนจากการตีราคาที่ดินคงเหลือจะถูกโอนเข้ากำไรสะสมโดยตรง และไม่รวมในกำไรหรือขาดทุนจากการจำหน่าย

ส่วนปรับปรุงอาคาร อาคารภายใต้สัญญาเช่า เครื่องบินรวมค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่า ค่าตกแต่งเครื่องบิน อุปกรณ์การบินหมุนเวียนรวมเครื่องยนต์อะไหล่และที่นั่งผู้โดยสารและเครื่องมือ โรงซ่อมและอุปกรณ์ แสดงด้วยราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสมและค่าเผื่อจากการด้อยค่า

อาคารแสดงตามมูลค่ายุติธรรมตามวิธีตีราคาใหม่ ประเมินราคาโดยวิธีวิเคราะห์มูลค่าจากต้นทุน (Cost Approach) จากผู้ประเมินราคาอิสระ กำหนดให้มีการประเมินมูลค่าอาคารทุก 5 ปี เว้นแต่มีการเปลี่ยนแปลงที่กระทบต่อมูลค่ายุติธรรมของอาคารอย่างมีนัยสำคัญ มูลค่าที่เพิ่มขึ้นจากการตีราคาใหม่ได้แสดงเป็นส่วนหนึ่งในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น มูลค่าส่วนลดจากการตีราคานำไปปรับลดส่วนที่เคยตีราคาเพิ่มไว้สำหรับสินทรัพย์ชิ้นเดียวกัน สำหรับมูลค่าส่วนลดจากการตีราคาที่เหลือรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานอื่น กรณีที่มีการจำหน่าย ส่วนเกินทุนจากการตีราคาอาคารคงเหลือจะถูกโอนเข้ากำไรสะสมโดยตรง และไม่รวมในกำไรหรือขาดทุนจากการจำหน่าย

ราคาทุนรวมถึงต้นทุนทางตรง ที่เกี่ยวข้องกับการได้มาของสินทรัพย์และต้นทุนทางตรงอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดหาสินทรัพย์เพื่อให้สินทรัพย์นั้นอยู่ในสภาพที่พร้อมจะใช้งานได้ตามวัตถุประสงค์ ราคาทุนรวมถึงต้นทุนในการรื้อถอน การขนย้าย การบูรณะสถานที่ตั้งของสินทรัพย์และต้นทุนการกู้ยืม

ส่วนประกอบของรายการที่ดิน อาคารและอุปกรณ์แต่ละรายการที่มีอายุการให้ประโยชน์ไม่เท่ากันต้องบันทึกแต่ละส่วนประกอบที่มีนัยสำคัญแยกต่างหากจากกัน

กำไรหรือขาดทุนจากการจำหน่าย ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ คือผลต่างระหว่างสิ่งตอบแทนสุทธิที่ได้รับจากการจำหน่ายกับมูลค่าตามบัญชีของ ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ โดยรับรู้สุทธิเป็นกำไรหรือขาดทุนในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

ต้นทุนที่เกิดขึ้นในภายหลัง

ต้นทุนในการเปลี่ยนแทนส่วนประกอบจะรับรู้เป็นส่วนหนึ่งของมูลค่าตามบัญชีของรายการ ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ถ้ามีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่กลุ่มบริษัทจะได้รับประโยชน์เชิงเศรษฐกิจในอนาคตจากรายการนั้น และสามารถวัดมูลค่าต้นทุนของรายการนั้นได้อย่างน่าเชื่อถือ ชิ้นส่วนที่ถูกเปลี่ยนแทนจะถูกตัดจำหน่ายตามมูลค่าตามบัญชี ต้นทุนที่เกิดขึ้นในการซ่อมบำรุง ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ที่เกิดขึ้นเป็นประจำจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นเมื่อเกิดขึ้น

ค่าเสื่อมราคา

ค่าเสื่อมราคาคำนวณจากมูลค่าเสื่อมสภาพของรายการอาคารและอุปกรณ์ ซึ่งประกอบด้วยราคาทุนของสินทรัพย์หรือต้นทุนในการเปลี่ยนแทนอื่น หักด้วยมูลค่าคงเหลือของสินทรัพย์

ค่าเสื่อมราคาบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น คำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามเกณฑ์อายุการใช้งานโดยประมาณของส่วนประกอบของสินทรัพย์แต่ละรายการ ประมาณการอายุการให้ประโยชน์ของสินทรัพย์แสดงได้ดังนี้

อาคาร ส่วนปรับปรุงอาคารและอาคารภายใต้สัญญาเช่า	10 - 50 ปี
เครื่องบิน	20 ปี
เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่า	2 - 20 ปี
ค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน	4 - 7 ปี
ค่าตกแต่งเครื่องบิน	5 - 20 ปี
อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	5 - 20 ปี
เครื่องมือ โรงซ่อมและอุปกรณ์	5 - 20 ปี

กลุ่มบริษัทไม่คิดค่าเสื่อมราคาสำหรับที่ดิน

วิธีการคิดค่าเสื่อมราคา อายุการให้ประโยชน์ของสินทรัพย์ และมูลค่าคงเหลือถูกทบทวนอย่างน้อยที่สุดทุกสิ้นรอบปีบัญชี และปรับปรุงตามความเหมาะสม

3.10 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

สินทรัพย์ไม่มีตัวตน ได้แก่ โปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่กลุ่มบริษัทซื้อมาและมีอายุการให้ประโยชน์จำกัด แสดงในราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสมและค่าเผื่อจากการด้อยค่า (ถ้ามี)

ค่าตัดจำหน่าย

ค่าตัดจำหน่ายคำนวณโดยนำราคาทุนของสินทรัพย์หรือจำนวนอื่นที่ใช้แทนราคาทุนหักด้วยมูลค่าคงเหลือ

ค่าตัดจำหน่ายรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นโดยวิธีเส้นตรงตามระยะเวลาที่คาดว่าจะได้รับประโยชน์จากสินทรัพย์ไม่มีตัวตน โดยเริ่มตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนเมื่อสินทรัพย์นั้นพร้อมที่จะให้ประโยชน์มีประมาณการอายุการให้ประโยชน์ 5 ปี

วิธีการตัดจำหน่าย ระยะเวลาที่คาดว่าจะได้รับประโยชน์ และมูลค่าคงเหลือ จะได้รับการทบทวนทุกสิ้นรอบปีบัญชีและปรับปรุงตามความเหมาะสม

3.11 การด้อยค่าของสินทรัพย์ที่ไม่ใช่สินทรัพย์ทางการเงิน

ยอดสินทรัพย์ตามบัญชีของกลุ่มบริษัทได้รับการทบทวน ณ ทุกวันที่รายงานว่ามีข้อบ่งชี้เรื่องการด้อยค่าหรือไม่ ในกรณีที่มีข้อบ่งชี้กลุ่มบริษัทจะทำการประมาณมูลค่าสินทรัพย์ที่คาดว่าจะได้รับคืน

ขาดทุนจากการด้อยค่ารับรู้เมื่อมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์หรือมูลค่าตามบัญชีของหน่วยสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดสูงกว่ามูลค่าที่จะได้รับคืน ขาดทุนจากการด้อยค่าบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น เว้นแต่เมื่อมีการกลับรายการการประเมินมูลค่าของสินทรัพย์เพิ่มของสินทรัพย์ชิ้นเดียวกันที่เคยรับรู้ในส่วนของผู้ถือหุ้นและมีการด้อยค่าในเวลาต่อมา ในกรณีนี้จะรับรู้ในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

การคำนวณมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน

มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์ที่ไม่ใช่สินทรัพย์ทางการเงิน หมายถึง มูลค่าจากการใช้ของสินทรัพย์หรือมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์หักต้นทุนในการขายแล้วแต่มูลค่าใดจะสูงกว่า ในการประเมินมูลค่าจากการใช้ของสินทรัพย์จะประมาณการกระแสเงินสดที่จะได้รับในอนาคตคิดลดเป็นมูลค่าปัจจุบันโดยใช้อัตราคิดลดก่อนคำนึงถึงภาษีเงินได้เพื่อให้สะท้อนมูลค่าที่อาจประเมินได้ในตลาดปัจจุบันซึ่งแปรไปตามเวลาและความเสี่ยงที่มีต่อสินทรัพย์สำหรับสินทรัพย์ที่ไม่ก่อให้เกิดกระแสเงินสดรับโดยอิสระจากสินทรัพย์อื่น จะพิจารณามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนรวมกับหน่วยสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดที่สินทรัพย์นั้นเกี่ยวข้องด้วย

การกลับรายการด้อยค่า

ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ที่ไม่ใช่สินทรัพย์ทางการเงินอื่น ๆ ที่เคยรับรู้ในงวดก่อนจะถูกประเมิน ณ ทุกวันที่ที่ออกรายงานว่ามีข้อบ่งชี้เรื่องการด้อยค่าลดระดับลงหรือหมดไป ขาดทุนจากการด้อยค่าจะถูกกลับรายการ หากมีการเปลี่ยนแปลงประมาณการที่ใช้ในการคำนวณมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนขาดทุนจากการด้อยค่าจะถูกกลับรายการเพียงเท่าที่มูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ไม่เกินกว่ามูลค่าตามบัญชีภายหลังหักค่าเสื่อมราคาหรือค่าตัดจำหน่าย เสมือนหนึ่งไม่เคยมีการบันทึกขาดทุนจากการด้อยค่ามาก่อน

3.12 ประมาณการหนี้สิน

กลุ่มบริษัทจะบันทึกประมาณการหนี้สินไว้ในบัญชีเมื่อภาระผูกพันซึ่งเป็นผลมาจากเหตุการณ์ในอดีตได้เกิดขึ้นแล้วและมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่ากลุ่มบริษัทจะเสียทรัพยากรเชิงเศรษฐกิจไปเพื่อปลดเปลื้องภาระผูกพันนั้น และกลุ่มบริษัทสามารถประมาณมูลค่าภาระผูกพันนั้นได้อย่างน่าเชื่อถือ

3.13 ผลประโยชน์ของพนักงาน

โครงการสมทบเงิน

โครงการสมทบเงินเป็นโครงการผลประโยชน์พนักงานหลังออกจากงาน ซึ่งกิจการจ่ายสมทบเป็นจำนวนเงินที่แน่นอนให้แก่กิจการหนึ่งแยกต่างหาก (กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ) และจะไม่มีภาระผูกพันตามกฎหมายหรือภาระผูกพันโดยอนุมานที่จะต้องจ่ายสมทบเพิ่มเติม ภาระผูกพันในการสมทบเข้าโครงการสมทบเงินจะถูกรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายพนักงานในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จในรอบระยะเวลาที่พนักงานได้ทำงานให้กับกิจการ

โครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้

โครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้เป็นโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานนอกเหนือจากโครงการสมทบเงิน ภาระผูกพันสุทธิของกลุ่มบริษัทจากโครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้ถูกคำนวณแยกต่างหากเป็นรายโครงการจากการประมาณผลประโยชน์ในอนาคตที่เกิดจากการทำงานของพนักงานในปัจจุบันและในงวดก่อน ๆ ผลประโยชน์ดังกล่าวได้มีการคิดลดกระแสเงินสดเพื่อให้เป็นมูลค่าปัจจุบันโดยคำนวณบนพื้นฐานของเงินเดือนพนักงาน อัตรามรณะ อายุงาน และปัจจัยอื่น ๆ ทั้งนี้อัตราคิดลดที่ใช้ในการคำนวณภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงานหลังออกจากงานอ้างอิงจากอัตราผลตอบแทนของพันธบัตรรัฐบาล

เมื่อมีการเพิ่มผลประโยชน์ในโครงการผลประโยชน์ สัดส่วนที่เพิ่มขึ้นของผลประโยชน์ที่เกี่ยวข้องกับต้นทุนบริการในอดีตของพนักงานรับรู้โดยวิธีเส้นตรงจนถึงวันที่ผลประโยชน์นั้นเป็นสิทธิ ขาดผลประโยชน์ที่เป็นสิทธิขาดจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นทันที

กลุ่มบริษัทรับรู้กำไรขาดทุนจากการประมาณการตามหลักการคณิตศาสตร์ประกันภัยทั้งหมดที่เกิดขึ้นจากโครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้ในรายการกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นและรับรู้ค่าใช้จ่ายของโครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้ในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

ต้นทุนบริการในอดีตที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขโครงการจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นเมื่อการแก้ไขโครงการมีผลบังคับใช้

ผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงาน

ภาระผูกพันสุทธิของกลุ่มบริษัทที่เป็นผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานนอกเหนือจากโครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้ เป็นผลประโยชน์ในอนาคตที่เกิดจากการทำงานของพนักงานในปัจจุบันและงวดก่อน ซึ่งผลประโยชน์นี้ ได้คำนวณโดยนักคณิตศาสตร์ประกันภัยอิสระและจากข้อสมมติฐานทางคณิตศาสตร์ประกันภัยตามวิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ อันเป็นประมาณการจากมูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดของผลประโยชน์ที่คาดว่าจะต้องจ่ายในอนาคต กำไรขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยรับรู้เป็นกำไรหรือขาดทุน ในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นเมื่อเกิดขึ้น

ผลประโยชน์ระยะสั้นของพนักงาน

ภาระผูกพันผลประโยชน์ระยะสั้นของพนักงานวัดมูลค่าโดยมิได้คิดลดกระแสเงินสดและรับรู้เป็นค่าใช้จ่าย เมื่อพนักงานทำงานให้

หนี้สินรับรู้ด้วยมูลค่าที่คาดว่าจะจ่ายชำระสำหรับการจ่ายโบนัสเป็นเงินสดระยะสั้นหรือการปันส่วนกำไร หากกลุ่มบริษัทมีภาระผูกพันตามกฎหมายหรือภาระผูกพันโดยอนุมานที่จะต้องจ่ายอันเป็นผลมาจากการที่พนักงานได้ทำงานให้ในอดีตและภาระผูกพันนี้สามารถประมาณได้อย่างสมเหตุสมผล

3.14 การรับรู้รายได้

3.14.1 รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน

รายรับจากการจำหน่ายบัตรโดยสารบันทึกเป็นรายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถือเป็นรายได้ และจะรับรู้เป็นรายได้เมื่อมีผู้โดยสารนำบัตรโดยสารมาใช้บริการกับสายการบินของบริษัท ในส่วนที่ผู้โดยสารไปใช้บริการกับสายการบินอื่นจะรับรู้รายได้ด้วยส่วนต่างราคาขายกับยอดที่สายการบินอื่นเรียกเก็บตามสัญญาเมื่อผู้โดยสารได้รับบริการ

บัตรโดยสารที่จำหน่ายแล้วแต่ยังไม่ได้ใช้บริการรับรู้เป็นรายได้โดยประมาณการของร้อยละของบัตรโดยสารที่คาดว่าจะไม่นำมาใช้จากข้อมูลสถิติและประสบการณ์ในอดีต

โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า

บริษัทได้นำโครงการสะสมระยะทาง (Royal Orchid Plus) มาใช้ส่งเสริมการขาย ตั้งแต่ปี 2536 โดยให้สิทธิพิเศษแก่สมาชิกที่เข้าโครงการนำระยะทางที่สะสมตามเกณฑ์ที่กำหนด ซึ่งสามารถนำมาแลกเป็นบัตรโดยสารหรือของรางวัลตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ บริษัทคำนวณมูลค่ายุติธรรมของคะแนนสะสมโดยใช้ค่าเฉลี่ยของมูลค่ายุติธรรมของการแลกรางวัลบัตรโดยสารและมูลค่ายุติธรรมของการแลกรางวัลอื่น ๆ ถ่วงน้ำหนักด้วยจำนวนการแลกรางวัลทั้งหมด บริษัทบันทึกบัญชีมูลค่าคะแนนสะสม (ไมล์) ตามประมาณการใช้สิทธิของสมาชิก โดยนำไปลดรายได้ค่าโดยสารคู่กับรายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถือเป็นรายได้ (ด้านหนี้สิน) เมื่อสมาชิกนำสิทธิมาใช้บริการจึงรับรู้เป็นรายได้ไมล์สะสม สำหรับสมาชิกที่ไม่นำสิทธิมาใช้บริการรับรู้เป็นรายได้ทันที ด้วยประมาณการร้อยละของไมล์สะสมที่คาดว่าจะไม่ใช้สิทธิ โดยพิจารณาจากข้อมูลสถิติการใช้สิทธิในอดีตรวมทั้งนโยบายการให้แลกรางวัลของบริษัท

มูลค่ายุติธรรมของการแลกรางวัลบัตรโดยสารจะใช้ค่าโดยสารเฉลี่ยในแต่ละเส้นทางบินที่สมาชิกสามารถขอใช้สิทธิแลกบัตรโดยสาร หารด้วยจำนวนไมล์ที่จะต้องใช้ในการขอใช้สิทธิของแต่ละเขตพื้นที่การบิน ถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักด้วยการใช้สิทธิในแต่ละเขตพื้นที่การบิน สำหรับมูลค่ายุติธรรมของการแลกรางวัลอื่น ๆ ใช้ราคาที่จำหน่ายหารด้วยจำนวนไมล์ที่จะต้องใช้ในการขอใช้สิทธิแลกรางวัลอื่น ๆ ถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักด้วยการใช้สิทธิแลกรางวัลอื่น ๆ เป็นมูลค่าต่อไมล์ของโครงการสะสมระยะทาง

3.14.2 รายได้ค่าระวางขนส่งและไปรษณียภัณฑ์

รายได้ค่าระวางขนส่งและไปรษณียภัณฑ์รับรู้เป็นรายได้ เมื่อออกใบตราส่งสินค้าทางอากาศยาน (Air Waybill) และได้ให้บริการขนส่งสินค้า พัสดุภัณฑ์ และไปรษณียภัณฑ์ สำหรับพัสดุภัณฑ์ที่ขนส่งโดยสายการบินอื่นจะรับรู้รายได้ด้วยส่วนต่างราคาขายกับยอดที่สายการบินอื่นเรียกเก็บตามสัญญาเมื่อได้รับบริการ

3.14.3 รายได้จากกิจการอื่นของหน่วยธุรกิจ

การบริการซ่อมบำรุงอากาศยานรับรู้เป็นรายได้ เมื่อให้บริการโดยทยอยรับรู้ตลอดช่วงเวลา การบริการลูกค้าภาคพื้นการบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น และการบริการคลังสินค้า จะรับรู้เป็นรายได้เมื่อให้บริการ รายได้จากธุรกิจครัวการบิน รายได้จากกิจการสนับสนุนการขนส่ง ได้แก่ การจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบินและการจำหน่ายสินค้าที่ระลึกจะรับรู้เป็นรายได้เมื่อบริษัทโอนอำนาจการควบคุมในสินค้าให้แก่ลูกค้า หรือเมื่อมีการส่งมอบสินค้าไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม รายได้จากการบริการอำนวยการบินจะรับรู้เป็นรายได้ เมื่อให้บริการ

3.14.4 เงินปันผลรับ

กลุ่มบริษัทรับรู้เงินปันผลรับในวันที่กลุ่มบริษัทมีสิทธิได้รับเงินปันผล

3.14.5 ดอกเบี้ยรับและรายได้อื่น

ดอกเบี้ยรับและรายได้อื่นบันทึกในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จตามเกณฑ์คงค้าง

3.15 การรับรู้ค่าใช้จ่าย

ค่าใช้จ่ายรับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง

3.16 ต้นทุนทางการเงิน

ต้นทุนทางการเงินประกอบด้วยดอกเบี้ยจ่ายของเงินกู้ยืม และสิ่งตอบแทนที่คาดว่าจะต้องจ่าย

ต้นทุนการกู้ยืมที่ไม่ได้เกี่ยวกับการได้มา การก่อสร้างหรือการผลิตสินทรัพย์ที่เข้าเงื่อนไข รับรู้ในงบกำไรขาดทุนและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น โดยใช้วิธีอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง

3.17 สัญญาเช่า

<u>กลุ่มบริษัทที่เป็นผู้เช่า</u>

กลุ่มบริษัทประเมินว่าสัญญาเป็นสัญญาเช่าหรือประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่ ณ วันเริ่มต้นของสัญญาเช่า กลุ่มบริษัทรับรู้สินทรัพย์สิทธิการใช้และหนี้สินตามสัญญาเช่าที่เกี่ยวข้องกับทุกข้อตกลงสัญญาเช่าที่เป็นสัญญาเช่า ยกเว้นสัญญาเช่าระยะสั้น (อายุสัญญาเช่า 12 เดือนหรือน้อยกว่า) และสัญญาเช่าซึ่งสินทรัพย์มีมูลค่าต่ำ เช่น แท็บเล็ต คอมพิวเตอร์ส่วนบุคคล รายการที่มีมูลค่าเล็กน้อย เช่น เครื่องตกแต่งสำนักงาน และโทรศัพท์ สัญญาเช่าเหล่านี้ กลุ่มบริษัทรับรู้การจ่ายชำระตามสัญญาเช่าเป็นค่าใช้จ่ายดำเนินงานด้วยวิธีเส้นตรงตลอดอายุสัญญาเช่า เว้นแต่เกณฑ์ที่เป็นระบบอื่นที่ดีกว่าซึ่งเป็นตัวแทนของรูปแบบเวลาที่แสดงถึงประโยชน์เชิงเศรษฐกิจจากการใช้สินทรัพย์ที่เช่า

หนี้สินตามสัญญาเช่าวัดมูลค่าเริ่มแรกด้วยมูลค่าปัจจุบันของการจ่ายชำระตามสัญญาเช่าที่ยังไม่ได้จ่ายชำระ ณ วันนั้น โดยคิดลดด้วยอัตราดอกเบี้ยตามนัยของสัญญาเช่า แต่หากอัตรานั้นไม่สามารถกำหนดได้ กลุ่มบริษัทใช้อัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่ม

การจ่ายชำระตามสัญญาเช่าที่รวมอยู่ในการวัดมูลค่าของหนี้สินตามสัญญาเช่า ประกอบด้วย

- การจ่ายชำระคงที่ (รวมถึง การจ่ายชำระคงที่โดยเนื้อหา) หักลูกหนี้สิ่งจูงใจตามสัญญาเช่าใด ๆ
- การจ่ายชำระค่าเช่าผันแปรที่ขึ้นอยู่กับดัชนีหรืออัตรา ซึ่งการวัดมูลค่าเริ่มแรกใช้ดัชนีหรืออัตรา ณ วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล
- จำนวนเงินที่คาดว่าผู้เช่าจะจ่ายชำระภายใต้การรับประกันมูลค่าคงเหลือ
- ราคาใช้สิทธิของสิทธิเลือกซื้อ หากมีความแน่นอนอย่างสมเหตุสมผลที่ผู้เช่าจะใช้สิทธิเลือกนั้น
- การจ่ายชำระค่าปรับเพื่อการยกเลิกสัญญาเช่า หากข้อกำหนดสัญญาเช่าแสดงให้เห็นว่าผู้เช่าจะใช้สิทธิเลือกในการยกเลิกสัญญาเช่า

หนี้สินตามสัญญาเช่าแยกแสดงบรรทัดในงบแสดงฐานะการเงิน

การวัดมูลค่าภายหลังของหนี้สินตามสัญญาเช่า โดยการเพิ่มมูลค่าตามบัญชีเพื่อสะท้อนดอกเบี้ยจากหนี้สินตามสัญญาเช่า (ใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริง) และลดมูลค่าตามบัญชีเพื่อสะท้อนการจ่ายชำระตามสัญญาเช่า

กลุ่มบริษัทวัดมูลค่าหนี้สินตามสัญญาเช่าใหม่ (โดยการปรับปรุงสินทรัพย์สิทธิการใช้ที่เกี่ยวข้อง) เมื่อเกิดเหตุการณ์ดังต่อไปนี้

- มีการเปลี่ยนแปลงอายุสัญญาเช่า หรือมีเหตุการณ์สำคัญ หรือการเปลี่ยนแปลงในสถานการณ์ที่ส่งผลให้มีการเปลี่ยนแปลงในการประเมินสิทธิเลือกในการซื้อสินทรัพย์อ้างอิง ในกรณีดังกล่าว หนี้สินตามสัญญาเช่าวัดมูลค่าใหม่โดยคิดลดการจ่ายชำระตามสัญญาเช่าที่ปรับปรุงโดยใช้อัตราคิดลดที่ปรับปรุง
- มีการเปลี่ยนแปลงการจ่ายชำระตามสัญญาเช่า เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงดัชนีหรืออัตรา หรือการเปลี่ยนแปลงจำนวนเงินที่คาดว่าจะต้องจ่ายชำระภายใต้การรับประกันมูลค่าคงเหลือ ในกรณีดังกล่าว หนี้สินตามสัญญาเช่าวัดมูลค่าใหม่โดยคิดลดการจ่ายชำระตามสัญญาเช่าที่ปรับปรุงโดยใช้อัตราคิดลดเดิม (เว้นแต่การเปลี่ยนแปลงการจ่ายชำระตามสัญญาเช่าเป็นผลมาจากการเปลี่ยนแปลงอัตราดอกเบี้ยลอยตัว ในกรณีดังกล่าวใช้อัตรา คิดลดที่ปรับปรุง)
- มีการเปลี่ยนแปลงสัญญาเช่าหรือ / และการเปลี่ยนแปลงสัญญาเช่าไม่บันทึกเป็นสัญญาเช่าแยกต่างหาก ในกรณีนี้ หนี้สินตามสัญญาเช่าวัดมูลค่าใหม่ขึ้นอยู่กับอายุของสัญญาเช่าที่ปลี่ยนแปลงโดยคิดลดการจ่ายชำระตามสัญญาเช่าที่ปรับปรุงด้วยอัตราคิดลดที่ปรับปรุง ณ วันที่การเปลี่ยนแปลงสัญญามีผล

สินทรัพย์สิทธิการใช้ประกอบด้วย การวัดมูลค่าเริ่มแรกกับหนี้สินตามสัญญาเช่าที่เกี่ยวข้อง การจ่ายชำระตามสัญญาเช่าใด ๆ ที่จ่ายชำระ ณ วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล หรือก่อนวันที่สัญญาเริ่มมีผลหักสิ่งจูงใจตามสัญญาเช่าที่ได้รับใด ๆ และต้นทุนทางตรงเริ่มแรกใด ๆ การวัดมูลค่าภายหลังของสินทรัพย์สิทธิการใช้โดยใช้ราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสมและผลขาดทุนจากการด้อยค่าสะสม

เมื่อกลุ่มบริษัทมีประมาณการต้นทุนที่จะเกิดขึ้นในการรื้อและการขนย้ายสินทรัพย์อ้างอิงการบูรณะสถานที่ตั้งของสินทรัพย์อ้างอิงหรือการบูรณะสินทรัพย์อ้างอิงให้อยู่ในสภาพตามที่กำหนดไว้ในข้อตกลงและเงื่อนไขของสัญญาเช่า ประมาณการดังกล่าวรับรู้และวัดมูลค่าตามมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 37 เรื่อง ประมาณการหนี้สิน หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น และสินทรัพย์ที่อาจเกิดขึ้น เพื่ออธิบายต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์สิทธิการใช้ ต้นทุนรับรู้เป็นส่วนหนึ่งของสินทรัพย์สิทธิการใช้ที่เกี่ยวข้อง เว้นแต่ต้นทุนเหล่านั้นเกิดขึ้นเพื่อผลิตสินค้าคงเหลือ

สินทรัพย์สิทธิการใช้คิดค่าเสื่อมราคาตลอดช่วงเวลาที่สั้นกว่าของอายุสัญญาเช่าและอายุการใช้ประโยชน์ของสินทรัพย์สิทธิการใช้ หากสัญญาเช่าโอนความเป็นเจ้าของในสินทรัพย์อ้างอิงหรือราคาทุนของสินทรัพย์สิทธิการใช้ สะท้อนว่า กลุ่มบริษัทจะใช้สิทธิเลือกซื้อ สินทรัพย์สิทธิการใช้ที่เกี่ยวข้องคิดค่าเสื่อมราคาตลอดอายุการใช้ประโยชน์ของสินทรัพย์สิทธิการใช้ การคิดค่าเสื่อมราคาเริ่ม ณ วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล

สินทรัพย์สิทธิการใช้แยกแสดงเป็นรายการแยกต่างหากในงบแสดงฐานะการเงิน

1. กลุ่มบริษัทปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 36 เรื่อง การด้อยค่าของสินทรัพย์ เพื่อประเมินว่าสินทรัพย์สิทธิการใช้ด้อยค่าหรือไม่และบันทึกสำหรับผลขาดทุนจากการด้อยค่าใด ๆ ที่ระบุได้ตามที่กล่าวในนโยบายเรื่อง “ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์”
2. ค่าเช่าผันแปรที่ไม่ขึ้นอยู่กับดัชนีหรืออัตราไม่ถูกรวมในการวัดมูลค่าของหนี้สินตามสัญญาเช่าและสินทรัพย์สิทธิการใช้ การจ่ายชำระที่เกี่ยวข้องรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายสำหรับงวดที่มีเหตุการณ์หรือเงื่อนไขการจ่ายชำระเหล่านั้นเกิดขึ้นและรวมอยู่ในบรรทัด “ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่” ในกำไรหรือขาดทุน
3. ข้อผ่อนปรนในทางปฏิบัติตาม มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 เรื่อง สัญญาเช่า อนุญาตให้ผู้เช่าไม่แยกส่วนประกอบที่ไม่เป็นการเช่าและบันทึกสัญญาเช่าใด ๆ และส่วนประกอบที่ไม่เป็นการเช่าที่เกี่ยวข้องเป็นข้อตกลงเดียวกัน กลุ่มบริษัทใช้ข้อผ่อนปรนในทางปฏิบัติดังกล่าว

กลุ่มบริษัทที่เป็นผู้ให้เช่า

สัญญาเช่าซึ่งกลุ่มบริษัทเป็นผู้ให้เช่าจัดประเภทรายการเป็นสัญญาเช่าเงินทุนหรือดำเนินงาน เมื่อเงื่อนไขของสัญญาเช่าโอนความเสี่ยงและผลตอบแทนเกือบทั้งหมดของความเป็นเจ้าของให้แก่ผู้เช่า สัญญาดังกล่าวจัดประเภทรายการเป็นสัญญาเช่าเงินทุน สัญญาเช่าอื่น ๆ ทั้งหมดจัดประเภทเป็นสัญญาเช่าดำเนินงาน

เมื่อกลุ่มบริษัทเป็นผู้ให้เช่าช่วง รายการดังกล่าวบันทึกสัญญาเช่าหลักและสัญญาเช่าช่วงเป็นสองสัญญาแยกจากกัน ผู้ให้เช่าช่วงจัดประเภทสัญญาเช่าช่วงเป็นสัญญาเช่าเงินทุนหรือสัญญาเช่าดำเนินงานโดยอ้างอิงกับสินทรัพย์สิทธิการใช้ที่เกิดขึ้นจากสัญญาเช่าหลัก

รายได้ค่าเช่าจากสัญญาเช่าดำเนินงานรับรู้ด้วยวิธีเส้นตรงตลอดอายุสัญญาเช่าที่เกี่ยวข้อง ต้นทุนทางตรงเริ่มแรกที่เกิดขึ้นจากการเจรจาและเข้าทำสัญญาเช่าดำเนินงานถูกรวมเป็นมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ที่เช่าและรับรู้ด้วยวิธีเส้นตรงตลอดอายุสัญญาเช่า

จำนวนเงินที่จะได้รับจากผู้เช่าภายใต้สัญญาเช่าเงินทุนรับรู้เป็นลูกหนี้ด้วยจำนวนที่เท่ากับเงินลงทุนสุทธิตามสัญญาเช่า รายได้จากสัญญาเช่าการเงินปันส่วนตลอดงวดบัญชี เพื่อสะท้อนถึงอัตราผลตอบแทนรายงวดคงที่ของเงินลงทุนสุทธิตามสัญญาเช่าของกลุ่มบริษัทที่เกี่ยวข้องกับสัญญาเช่า

3.18 ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้

ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้สำหรับปีประกอบด้วยภาษีเงินได้ปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี ภาษีเงินได้ปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีรับรู้เป็นรายได้หรือค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ เว้นแต่ในส่วนที่เกี่ยวกับรายการที่เกี่ยวข้องในการรวมธุรกิจ หรือรายการที่รับรู้โดยตรงในส่วนของผู้ถือหุ้นหรือกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

ภาษีเงินได้ปัจจุบัน ได้แก่ ภาษีที่คาดว่าจะจ่ายชำระหรือได้รับชำระ โดยคำนวณจากกำไรหรือขาดทุนประจำปีที่ต้องเสียภาษี โดยใช้อัตราภาษีที่ประกาศใช้ ตลอดจนการปรับปรุงทางภาษีที่เกี่ยวกับรายการในปีก่อน ๆ

ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีบันทึกโดยคำนวณจากผลแตกต่างชั่วคราวที่เกิดขึ้นระหว่างมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์และหนี้สินและจำนวนที่ใช้เพื่อความมุ่งหมายทางภาษี ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจะไม่ถูกรับรู้เมื่อเกิดจากผลแตกต่างชั่วคราวต่อไปนี้ การรับรู้ค่าความนิยมในครั้งแรกในงบการเงินรวม การรับรู้สินทรัพย์หรือหนี้สินในครั้งแรกในงบการเงินรวม ซึ่งเป็นรายการที่ไม่ใช่การรวมธุรกิจและรายการนั้นไม่มีผลกระทบต่อกำไรขาดทุนทางบัญชีหรือทางภาษี และผลแตกต่างที่เกี่ยวข้องกับเงินลงทุนในบริษัทย่อยและกิจการที่ควบคุมร่วมกัน หากเป็นไปได้ว่าจะไม่มีการกลับรายการในอนาคตอันใกล้

ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีวัดมูลค่าโดยใช้อัตราภาษีที่คาดว่าจะใช้กับผลแตกต่างชั่วคราวเมื่อมีการกลับรายการโดยใช้อัตราภาษีที่ประกาศใช้หรือที่คาดว่ามีผลบังคับใช้ ณ วันที่รายงาน

ในการกำหนดมูลค่าของภาษีเงินได้ปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี กลุ่มบริษัทต้องคำนึงถึงผลกระทบของสถานการณ์ทางภาษีที่ไม่แน่นอนและอาจทำให้จำนวนภาษีที่ต้องจ่ายเพิ่มขึ้น และมีดอกเบี้ยที่ต้องชำระ กลุ่มบริษัทเชื่อว่าได้ตั้งภาษีเงินได้ค้างจ่ายเพียงพอสำหรับภาษีเงินได้ที่จะจ่ายในอนาคต ซึ่งเกิดจากการประเมิน ผลกระทบจากหลายปัจจัย รวมถึง การตีความทางกฎหมายภาษี และจากประสบการณ์ในอดีต การประเมินนี้ อยู่บนพื้นฐานการประมาณการและข้อสมมติฐาน และอาจจะเกี่ยวข้องกับการตัดสินใจเกี่ยวกับเหตุการณ์ในอนาคต ข้อมูลใหม่ ๆ อาจจะทำให้กลุ่มบริษัทเปลี่ยนการตัดสินใจโดยขึ้นอยู่กับความเพียงพอของภาษีเงินได้ค้างจ่ายที่มีอยู่ การเปลี่ยนแปลงในภาษีเงินได้ค้างจ่ายจะกระทบต่อค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ในงวดที่เกิดการเปลี่ยนแปลง

สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีและหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจะหักกลบกัน เมื่อเป็นค่าภาษีเงินได้ที่จะต้องนำส่งให้กับหน่วยจัดเก็บภาษีเดียวกันและบริษัทและบริษัทย่อยมีความตั้งใจที่จะเสียภาษีเงินได้ด้วยยอดสุทธิ

สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจะบันทึกต่อเมื่อมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่ากำไรเพื่อเสียภาษี ในอนาคตจะมีจำนวนเพียงพอกับการใช้ประโยชน์จากผลแตกต่างชั่วคราวดังกล่าว สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจะถูกทบทวน ณ ทุกวันที่รายงานและจะถูกปรับลดลงเท่าที่ประโยชน์ทางภาษีจะมีโอกาสถูกใช้จริง บริษัทรับรู้หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสำหรับผลแตกต่างชั่วคราวที่ต้องเสียภาษีทุกรายการในงบการเงินรวม และงบการเงินเฉพาะกิจการ

3.19 กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น

กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐานคำนวณโดยการหารกำไร (ขาดทุน) สำหรับปีที่เป็นของผู้ถือหุ้นสามัญด้วยจำนวนหุ้นสามัญถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักที่ถือโดยบุคคลภายนอกในระหว่างปี และกำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นปรับลดคำนวณจากจำนวนหุ้นสามัญถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักที่รวมสมมติฐานว่าหุ้นสามัญเทียบเท่าปรับลดได้ถูกแปลงเป็นหุ้นสามัญทั้งหมด

3.20 การวัดมูลค่ายุติธรรม

มูลค่ายุติธรรมเป็นราคาที่จะได้รับจากการขายสินทรัพย์ หรือจะจ่ายเพื่อโอนหนี้สินในรายการที่เกิดขึ้นในสภาพปกติระหว่างผู้ร่วมตลาด ณ วันที่วัดมูลค่า ไม่ว่าราคานั้นจะสามารถสังเกตได้โดยตรงหรือประมาณมาจากเทคนิคการประเมินมูลค่า ในการประมาณมูลค่ายุติธรรมของรายการสินทรัพย์หรือหนี้สินรายการใดรายการหนึ่ง กลุ่มบริษัทพิจารณาถึงลักษณะของสินทรัพย์หรือหนี้สินนั้นซึ่งผู้ร่วมตลาดจะนำมาพิจารณาในการกำหนดราคาของสินทรัพย์หรือหนี้สิน ณ วันที่วัดมูลค่า โดยการวัดมูลค่ายุติธรรมและ/หรือการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินรวมนี้ใช้ตามเกณฑ์ตามที่กล่าว

นอกจากนี้ การวัดมูลค่ายุติธรรมได้จัดลำดับชั้นเป็นระดับที่ 1 ระดับที่ 2 และระดับที่ 3 โดยแบ่งตามลำดับขั้นของข้อมูลที่สามารถสังเกตได้ และตามลำดับความสำคัญของข้อมูลที่ใช้วัดมูลค่ายุติธรรม ซึ่งมีดังต่อไปนี้

- ระดับที่ 1 เป็นราคาเสนอซื้อขาย (ไม่ต้องปรับปรุง) ในตลาดที่มีสภาพคล่องสำหรับสินทรัพย์ หรือหนี้สินอย่างเดียวกันและกิจการสามารถเข้าถึงตลาดนั้น ณ วันที่วัดมูลค่า
- ระดับที่ 2 เป็นข้อมูลอื่นที่สังเกตได้ไม่ว่าโดยทางตรงหรือโดยทางอ้อมสำหรับสินทรัพย์นั้น หรือหนี้สินนั้นนอกเหนือจากราคาเสนอซื้อขายซึ่งรวมอยู่ในข้อมูลระดับ 1
- ระดับที่ 3 เป็นข้อมูลที่ไม่สามารถสังเกตได้สำหรับสินทรัพย์นั้นหรือหนี้สินนั้น

4. การใช้ดุลยพินิจ ประมาณการทางบัญชี และแหล่งข้อมูลเกี่ยวกับความไม่แน่นอนของการประมาณการ

ในการจัดทำงบการเงินให้เป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ผู้บริหารของกลุ่มบริษัทต้องอาศัยดุลยพินิจหลายประการในการกำหนดนโยบายการบัญชี การประมาณการ และการตั้งข้อสมมติฐาน ซึ่งมีผลกระทบต่อการแสดงจำนวนสินทรัพย์ หนี้สินและการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับสินทรัพย์และหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน รวมทั้งการแสดงรายได้ และค่าใช้จ่ายของงวดบัญชี ถึงแม้ว่าการประมาณการของผู้บริหารจะพิจารณาอย่างสมเหตุสมผลภายใต้เหตุการณ์ ณ ขณะนั้น ผลที่เกิดขึ้นจริงอาจมีความแตกต่างไปจากประมาณการนั้น การเปิดเผยเกี่ยวกับใช้ดุลยพินิจ ประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ และข้อสมมติฐานที่มีความเสี่ยงอย่างเป็นสาระสำคัญที่อาจเป็นเหตุให้เกิดการปรับปรุงยอดคงเหลือของสินทรัพย์และหนี้สินในอนาคตหน้า มีดังนี้

4.1 การด้อยค่าของสินทรัพย์

ทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กลุ่มบริษัทจะทำการประเมินการด้อยค่าของเครื่องบิน เครื่องยนต์ เครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้ หากมีข้อบ่งชี้ว่าสินทรัพย์ดังกล่าวอาจด้อยค่า กลุ่มบริษัทและบริษัทรับรู้ขาดทุนจากการด้อยค่า เมื่อมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์มีมูลค่าต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น ทั้งนี้มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนหมายถึง มูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขายของสินทรัพย์หรือมูลค่าจากการใช้สินทรัพย์แล้วแต่ราคาใดจะสูงกว่า

มูลค่ายุติธรรมหักด้วยต้นทุนในการขายประเมินโดยใช้ผู้ประเมินราคาอิสระโดยใช้เกณฑ์วิธี desktop appraisal โดยปรับปรุงด้วยมูลค่ายุติธรรมของอัตราเงินเฟ้อเท่ากับร้อยละ 2 ซึ่งพิจารณาจากข้อมูลและประวัติการบำรุงรักษา รวมทั้งพิจารณาจากฐานข้อมูลของผู้ประเมิน หากไม่มีการบันทึกข้อมูลความเสียหายให้สมมติฐานหลักว่าเครื่องบินลำดังกล่าวอยู่ในสภาพที่ดีมีมาตรฐานการซ่อมบำรุงตามกำหนด ทั้งนี้ผู้ประเมินได้พิจารณาข้อมูลสภาพการทางการตลาดและรายการซื้อขายภายใน 12 เดือน รวมถึงตัวแปรอื่น ๆ เช่น ระยะเวลาของการใช้เครื่องบินและอุปกรณ์สำคัญต่าง ๆ ในการประเมินมูลค่ายุติธรรมดังกล่าว

มูลค่าจากการใช้ของสินทรัพย์คำนวณจากประมาณการกระแสเงินสดที่จะได้รับในอนาคตโดยใช้อัตราต้นทุนเงินทุนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักคิดลดเป็นมูลค่าปัจจุบัน

แหล่งข้อมูลของสมมติฐานที่ใช้ในการคำนวณประกอบด้วย แผนการบิน ประมาณการต้นทุนและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้อง ในการประมาณการดังกล่าวต้องใช้ดุลยพินิจของฝ่ายบริหารซึ่งสะท้อนถึงการประมาณการอย่างดีที่สุดในขณะนั้น ซึ่งเป็นการคาดการณ์เหตุการณ์ในอนาคต ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นจริงจึงอาจแตกต่างกับที่ได้ประมาณการไว้

4.2 สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีที่เกี่ยวข้องกับผลขาดทุนสะสมยกมา

กลุ่มบริษัทจะรับรู้สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสำหรับผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษีและขาดทุนทางภาษีที่ไม่ได้ใช้ เมื่อมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ว่ากลุ่มบริษัทและบริษัทจะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอที่จะใช้ประโยชน์จากผลแตกต่างชั่วคราวและขาดทุนนั้น ในการนี้ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องประมาณการว่า กลุ่มบริษัทควรรับรู้จำนวนสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเป็นจำนวนเท่าใด โดยพิจารณาถึงจำนวนกำไรทางภาษีที่คาดว่าจะเกิดในอนาคตในแต่ละช่วงเวลา

แหล่งข้อมูลของกำไรทางภาษีที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในอนาคตคำนวณจากประมาณการกระแสเงินสดที่คาดว่าจะได้รับในอนาคต ประกอบด้วยข้อมูลแผนการบิน ประมาณการต้นทุน และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ในการประมาณการดังกล่าวต้องใช้ดุลยพินิจของฝ่ายบริหารซึ่งสะท้อนถึงการประมาณการอย่างดีที่สุดในขณะนั้น ซึ่งเป็นการคาดการณ์เหตุการณ์ในอนาคต ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นจริงจึงอาจแตกต่างกับที่ได้ประมาณการ

4.3 ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน

มูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงานขึ้นอยู่กับหลายปัจจัยที่ใช้ในการคำนวณตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย โดยมีข้อสมมติฐานหลายตัว รวมถึงอัตราคิดลด การเปลี่ยนแปลงของข้อสมมติฐานเหล่านี้จะส่งผลกระทบต่อมูลค่าของภาระผูกพันดังกล่าว

กลุ่มบริษัทได้พิจารณาอัตราคิดลดที่เหมาะสมในแต่ละปี ซึ่งได้แก่อัตราดอกเบี้ยที่ควรจะใช้ในการกำหนดมูลค่าปัจจุบันของประมาณการกระแสเงินสดที่คาดว่าจะต้องจ่ายภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ในการพิจารณาอัตราคิดลดที่เหมาะสม กลุ่มบริษัทพิจารณาใช้อัตราผลตอบแทนในตลาดของพันธบัตรรัฐบาล ซึ่งเป็นสกุลเงินเดียวกับสกุลเงินที่ต้องจ่ายชำระผลประโยชน์ และมีอายุครบกำหนดใกล้เคียงกับระยะเวลาที่ต้องจ่ายชำระภาระผูกพันที่เกี่ยวข้อง ข้อมูลเพิ่มเติมได้เปิดเผยไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 23

4.4 ค่าเผื่อสินค้าล้าสมัยและสินค้าเคลื่อนไหวช้า

กลุ่มบริษัทได้ตั้งค่าเผื่อสินค้าล้าสมัยและสินค้าเคลื่อนไหวช้า โดยพิจารณาจากประมาณการที่ดีที่สุดของผู้บริหารสำหรับมูลค่าสุทธิที่จะได้รับของสินค้าคงเหลือจากการพิจารณาสินค้าล้าสมัย เสียหาย หรือเสื่อมคุณภาพ และวิเคราะห์อายุสินค้าคงเหลือ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน

4.5 อัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่มในการคิดลดหนี้สินตามสัญญาเช่า - กลุ่มบริษัทในฐานะผู้เช่า

กลุ่มบริษัทไม่สามารถกำหนดอัตราดอกเบี้ยตามนัยของสัญญาเช่า ดังนั้น ผู้บริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจในการกำหนดอัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่มของกลุ่มบริษัทในการคิดลดหนี้สินตามสัญญาเช่า โดยอัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่มเป็นอัตราดอกเบี้ยที่กลุ่มบริษัทจะต้องจ่ายในการกู้ยืมเงินที่จำเป็นเพื่อให้ได้มาซึ่งสินทรัพย์ที่มีมูลค่าใกล้เคียงกับสินทรัพย์สิทธิการใช้ในสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจที่คล้ายคลึง โดยมีระยะเวลาการกู้ยืมและหลักประกันที่คล้ายคลึง

4.6 อัตราดอกเบี้ยตลาดในการคิดลดกระแสเงินสดสำหรับการตัดรายการของหนี้สินทางการเงิน

กลุ่มบริษัทได้ใช้ดุลพินิจในการใช้อัตราดอกเบี้ยตลาดในการคิดลดกระแสเงินสดสำหรับการตัดรายการของหนี้สินทางการเงินเพื่อวัดมูลค่ายุติธรรมในแต่ละสัญญาภายหลังการปรับโครงสร้างหนี้ภายใต้แผนฟื้นฟูกิจการ อัตราดอกเบี้ยตลาดนี้สะท้อนต้นทุนทางการเงินของบริษัทในปัจจุบัน โดยมีการพิจารณาปรับอัตราดอกเบี้ยอ้างอิงด้วยปัจจัยอื่นที่เทียบเคียงได้กับความเสี่ยงของบริษัท ได้แก่ ระยะเวลาคงเหลือของสัญญา ความเสี่ยงของอุตสาหกรรมการบินซึ่งปรับด้วยค่าความเสี่ยงระดับประเทศ (Country Risk) และความแตกต่างระหว่างความเสี่ยงของเงินกู้ที่มีหลักประกัน (Secured) และไม่มีหลักประกัน (Unsecured)

4.7 การประเมินมูลค่ายุติธรรมของที่ดิน

มูลค่ายุติธรรมของที่ดินของกลุ่มบริษัทประเมินโดยใช้ผู้ประเมินราคาอิสระ โดยใช้เกณฑ์วิธีเปรียบเทียบราคาตลาด (Market Approach)

แหล่งข้อมูลสมมติฐานหลักที่ใช้ในการประเมินราคาประกอบด้วย อัตราผลตอบแทน อัตราเงินเฟ้อ ประมาณการอัตราการเพิ่มขึ้นของค่าเช่าและอัตราพื้นที่ว่าง รวมถึงตัวแปรอื่น ๆ เช่น ระยะเวลาของการเช่า

4.8 การประเมินมูลค่ายุติธรรมของอาคารและสิ่งปลูกสร้าง

มูลค่ายุติธรรมของอาคารและสิ่งปลูกสร้างของบริษัทประเมินโดยผู้ประเมินอิสระ โดยใช้เกณฑ์วิธีวิเคราะห์มูลค่าจากต้นทุน (Cost Approach)

ผู้ประเมินราคาอาคารอิสระ วิเคราะห์โดยใช้หลักการสำคัญคือการประมาณการต้นทุนในการก่อสร้างอาคารทดแทนใหม่ตามมาตรฐานราคาก่อสร้าง ณ วันประเมิน หักลบด้วยค่าเสื่อมราคาตามระยะเวลาของทรัพย์สินที่ใช้งาน รวมทั้งพิจารณาปัจจัยต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการประเมินเช่น ลักษณะสิทธิตามกฎหมาย ลักษณะเฉพาะของทรัพย์สิน ความเหมาะสมในการใช้ประโยชน์ ทั้งนี้ภาวะเงินเฟ้อ สภาพตลาด และเศรษฐกิจมีผลต่อการประมาณการค่าก่อสร้างต่อหน่วยที่ใช้ในการคำนวณมูลค่าสินทรัพย์ การเสื่อมสภาพทางกายภาพของทรัพย์สินขึ้นอยู่กับโครงสร้างของสินทรัพย์ สภาพแวดล้อมและลักษณะการใช้งานที่แตกต่างกัน รวมทั้งการดูแลรักษาอาคาร มีผลต่ออายุการใช้งานของอาคาร

5. แผนฟื้นฟูกิจการ

5.1 สาระสำคัญของแผนฟื้นฟูกิจการ

สาระสำคัญโดยสรุปของแผนฟื้นฟูกิจการ มีดังนี้

5.1.1 การปรับโครงสร้างทุน

การปรับโครงสร้างทุนของบริษัท โดยสรุป ดังนี้

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

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

ในกรณีที่มีหุ้นสามัญเพิ่มทุน ตามข้อ (ก) คงเหลือ ไม่ว่าด้วยเหตุใด ๆ ก็ตาม ให้นำหุ้นสามัญเพิ่มทุนคงเหลือดังกล่าวไปดำเนินการจัดสรรให้แก่เจ้าหนี้กลุ่มที่ 5 เจ้าหนี้สถาบันการเงินที่มีสิทธิตามสัญญาโอนสิทธิในการได้รับเงินจากการขายเครื่องบิน เจ้าหนี้กลุ่มที่ 6 เจ้าหนี้สถาบันการเงินไม่มีประกัน และเจ้าหนี้กลุ่มที่ 18 - 31 เจ้าหนี้ผู้ถือหุ้นกู้ โดยเจ้าหนี้กลุ่มดังกล่าวสามารถแสดงเจตนาใช้สิทธิแปลงหนี้เดิมของเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการเป็นหุ้นสามัญเพิ่มทุนในจำนวนไม่เกินกว่าจำนวนเงินที่เจ้าหนี้แต่ละรายมีสิทธิได้รับชำระหนี้จากกระแสเงินสดตามแผนฟื้นฟูกิจการที่ราคา 2.5452 บาทต่อหุ้น ทั้งนี้ ในกรณีที่เจ้าหนี้กลุ่มที่ 5 กลุ่มที่ 6 และกลุ่มที่ 18 - 31 ใช้สิทธิแปลงหนี้เดิมของเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการเป็นหุ้นสามัญเพิ่มทุนมากกว่าจำนวนหุ้นที่สามารถจัดสรรได้ ให้จัดสรรและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัท ให้แก่เจ้าหนี้ตามสัดส่วนภาระหนี้เงินต้นของเจ้าหนี้แต่ละรายตามแผนฟื้นฟูกิจการ (Pro rata basis) แต่หากเจ้าหนี้กลุ่มที่ 5 กลุ่มที่ 6 และกลุ่มที่ 18 - 31 ไม่ใช้สิทธิดังกล่าวหรือใช้สิทธิดังกล่าวไม่เต็มจำนวนหุ้นสามัญเพิ่มทุนที่คงเหลือในข้อนี้ ให้นำหุ้นส่วนที่เหลือไปดำเนินการจัดสรรเพิ่มเติม

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

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

- ชำระหนี้เงินต้นคงค้างของเจ้าหนี้กลุ่มที่ 5 กลุ่มที่ 6 และกลุ่มที่ 18 - 31 ในอัตราร้อยละ 24.50 ของภาระหนี้เงินต้นของเจ้าหนี้แต่ละรายตามคำสั่งถึงที่สุดให้ได้รับชำระหนี้เป็นหุ้นสามัญเพิ่มทุน จำนวนไม่เกิน 9,822,473,626 หุ้น ที่ราคา 2.5452 บาทต่อหุ้น

(ค) จัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทจำนวนไม่เกิน 1,903,608,176 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท เพื่อรองรับการใช้สิทธิแปลงหนี้ดอกเบี้ยใหม่ตั้งพักของเจ้าหนี้กลุ่มที่ 4 กลุ่มที่ 5 กลุ่มที่ 6 และกลุ่มที่ 18 - 31 เป็นหุ้นสามัญเพิ่มทุนที่ราคา 2.5452 บาทต่อหุ้น

(2) บริษัทจะดำเนินการเพิ่มทุนจดทะเบียนอีก จำนวนไม่เกิน 98,224,736,260 บาท โดยการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนใหม่จำนวนไม่เกิน 9,822,473,626 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท เพื่อรองรับการจัดสรรและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัท ให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วนการถือหุ้นของผู้ถือหุ้นเดิม โดยไม่จัดสรรและเสนอขายให้ผู้ถือหุ้นที่จะทำให้บริษัทมีหน้าที่ตามกฎหมายต่างประเทศ (Preferential Public Offering - PPO) ที่ราคาที่ผู้บริหารแผนเห็นสมควร แต่จะต้องไม่ต่ำกว่า 2.5452 บาทต่อหุ้น เพื่อให้ได้รับเงินเพิ่มทุนไม่น้อยกว่า 25,000,000,000 บาท แต่ทั้งนี้ จะต้องเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้ผู้ถือหุ้นเดิมเป็นจำนวนไม่น้อยกว่า 228,108,476 หุ้น เพื่อให้ผู้ถือหุ้นเดิมคงสัดส่วนการถือหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของทุนจดทะเบียนชำระแล้วภายหลังจากการปรับโครงสร้างทุน อันเป็นหนึ่งในคุณสมบัติของบริษัทในการนำหลักทรัพย์กลับเข้ามาซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์อีกครั้งหนึ่ง ทั้งนี้ ตามแนวทางดำเนินการเพื่อแก้ไขเหตุแห่งการเพิกถอนหุ้นสามัญจากการเป็นหลักทรัพย์

ในกรณีที่ไม่มีผู้ถือหุ้นเดิมใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนหรือมีผู้ถือหุ้นเดิมใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนไม่เต็มจำนวนในข้อนี้ ให้นำหุ้นส่วนที่ไม่มีการใช้สิทธิมาเสนอขายให้แก่บุคคลเป็นลำดับ ดังต่อไปนี้

1. พนักงานของบริษัท (Employee Stock Option Program - ESOP) ณ ขณะที่มีการเสนอขายที่ราคาที่เสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามข้อนี้
2. ในกรณีที่พนักงานของบริษัท ใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนไม่เต็มจำนวนที่เหลือจากการจัดสรรและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิม ให้นำหุ้นที่เหลือมาเสนอขายให้แก่บุคคลในวงจำกัด (Private Placement - PP) ที่ราคาเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามข้อนี้
3. ทั้งนี้ การจัดสรรและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่ผู้สนับสนุนสินเชื่อใหม่ การแปลงหนี้เดิมของเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการเป็นทุน และการเสนอขายหุ้นให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิม (PPO) และ/หรือพนักงานของบริษัท (ESOP) และ/หรือนักลงทุน (PP) ต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน 31 ธันวาคม 2567

5.1.2 การก่อหนี้และการระดมเงินทุน รวมถึงแหล่งของเงินทุนและเงื่อนไขแห่งหนี้สินและเงินทุนดังกล่าว

การแก้ไขจำนวนเงินสินเชื่อใหม่โดยลดลงเหลือไม่เกิน 25,000 ล้านบาท เพื่อใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียน ค่าใช้จ่ายในการดำเนินธุรกิจปกติ ค่าใช้จ่ายในการลงทุนสำหรับบริษัท และบริษัทย่อย การปรับปรุงหรือซ่อมแซมทรัพย์สินของบริษัท การปรับปรุงและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภายในองค์กร ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการพาณิชย์ และการปรับฝูงบินให้เหมาะสมกับสถานการณ์ตลาดและการประกอบธุรกิจการบินที่อาจเปลี่ยนแปลงไป และกำหนดให้ผู้บริหารแผนมีอำนาจก่อหนี้ได้ตามที่เห็นสมควรเท่าที่จำเป็นต่อการประกอบธุรกิจของบริษัทโดยการก่อหนี้ใหม่นี้จะอยู่ในรูปแบบดังต่อไปนี้

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

5.1.3 การชำระหนี้ตามกลุ่มของเจ้าหนี้

แผนฟื้นฟูกิจการของบริษัทได้จัดกลุ่มเจ้าหนี้ออกเป็น 36 กลุ่ม โดยแบ่งออกเป็นเจ้าหนี้มีประกัน 1 กลุ่มและเจ้าหนี้ไม่มีประกัน 35 กลุ่ม โดยแต่ละกลุ่มเจ้าหนี้จะมีการกำหนดวิธีการจ่ายชำระ เงื่อนไขระยะเวลาการจ่ายชำระหนี้และดอกเบี้ยที่เกี่ยวข้องที่แตกต่างกันตามที่ระบุไว้ในแผนฟื้นฟูกิจการ โดยภาระหนี้ดังกล่าวอาจเปลี่ยนแปลงไปตามคำสั่งในคำขอรับชำระหนี้อันเป็นที่สุดของเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์และ/หรือศาล (แล้วแต่กรณี) และแผนฟื้นฟูกิจการกำหนดให้มีการชำระหนี้ตามคำสั่งให้ได้รับชำระหนี้ของเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ ศาลล้มละลายกลาง ศาลอุทธรณ์คดีชำนัญพิเศษ หรือศาลฎีกา (แล้วแต่กรณี) ซึ่งเป็นคำสั่งถึงที่สุดให้ได้รับชำระหนี้

ทั้งนี้ ดอกเบี้ยที่เกิดขึ้นจากเงินกู้ยืมบางกลุ่มเจ้าหนี้และหุ้นกู้ในช่วงระยะเวลา 3 ปีแรกนับจากวันที่ศาลมีคำสั่งเห็นชอบแผนฟื้นฟูกิจการจะถูกตั้งพักไว้ ("ดอกเบี้ยใหม่ตั้งพัก") โดยเจ้าหนี้สามารถเลือกแปลงดอกเบี้ยใหม่ตั้งพักดังกล่าวเป็นหุ้นสามัญของบริษัท ที่กำหนดราคาแปลงหนี้เป็นทุนที่ราคาหุ้นละ 2.5452 บาท ตามเงื่อนไขที่ระบุในแผนฟื้นฟูกิจการ

วิธีการชำระหนี้

(1) เจ้าหนี้กลุ่มที่ 1 เจ้าหนี้มีประกัน (เฉพาะเจ้าหนี้ที่มีทรัพย์สินของการบินไทยเป็นหลักประกันตามสัญญาหลักประกันทางธุรกิจ)

เพิ่มเติมวิธีการชำระหนี้จากเดิมที่บริษัทต้องนำอากาศยานที่เป็นหลักประกันออกขายเพื่อนำเงินมาชำระหนี้เพียงอย่างเดียว เปลี่ยนเป็นให้บริษัทมีสิทธิชำระหนี้จากกระแสเงินสดที่ได้จากการประกอบกิจการเพิ่มเติม เพื่อเป็นการเปิดโอกาสให้บริษัทสามารถนำอากาศยานที่เป็นหลักประกันกลับมาใช้ในการประกอบธุรกิจได้หากเห็นว่าเป็นการเหมาะสมและก่อให้เกิดประโยชน์แก่บริษัทในภาพรวม

(2) เจ้าหนี้กลุ่มที่ 4 เจ้าหนี้เงินกู้ยืมจากผู้ถือหุ้นรายใหญ่ที่มิใช่สถาบันการเงิน
ปรับเปลี่ยนวิธีการชำระหนี้ให้แก่เจ้าหนี้กลุ่มที่ 4 จากเดิมที่จะได้รับชำระด้วยเงินสดจนครบถ้วนในปีที่ 12 ของแผนฟื้นฟูกิจการ เป็นได้รับชำระหนี้ด้วยการแปลงหนี้เงินต้นทั้งจำนวนเป็นหุ้นสามัญของบริษัท ที่ราคา 2.5452 บาทต่อหุ้น โดยจะได้รับชำระภายในปี 2567

(3) เจ้าหนี้กลุ่มที่ 5 เจ้าหนี้สถาบันการเงินที่มีสิทธิตามสัญญาโอนสิทธิในการได้รับเงินจากการขายเครื่องบิน เจ้าหนี้กลุ่มที่ 6 เจ้าหนี้สถาบันการเงินไม่มีประกัน และเจ้าหนี้กลุ่มที่ 18 - 31 เจ้าหนี้ผู้ถือหุ้นกู้

ปรับเปลี่ยนวิธีการชำระหนี้จากเดิมที่จะได้รับชำระด้วยเงินสดจนครบถ้วนในปีที่ 12 ถึง 15 ของแผนฟื้นฟูกิจการ (แตกต่างกันไปในแต่ละกลุ่ม) เป็นได้รับชำระหนี้ด้วยการแปลงหนี้เงินต้นตามแผนฟื้นฟูกิจการในอัตราร้อยละ 24.50 ของภาระหนี้เงินต้นคงค้างของเจ้าหนี้แต่ละรายตามคำสั่งถึงที่สุดให้ได้รับชำระหนี้ เป็นหุ้นสามัญเพิ่มทุนที่ราคา 2.5452 บาทต่อหุ้น โดยจะได้รับชำระภายในปี 2567 โดยภาระหนี้เงินต้นคงค้างส่วนที่เหลือจะได้รับชำระหนี้จากกระแสเงินสดตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ในแผนฟื้นฟูกิจการที่ศาลเห็นชอบตามเดิม และกำหนดให้เจ้าหนี้ได้รับดอกเบี้ยของภาระหนี้เงินต้นคงค้างส่วนที่ได้รับชำระหนี้จากการแปลงหนี้เดิมของเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการเป็นหุ้นสามัญเพิ่มทุนในระหว่างที่ยังไม่มีการแปลงหนี้เป็นทุน โดยเป็นไปตามอัตราเฉลี่ยของดอกเบี้ยใหม่ตามแผนฟื้นฟูกิจการฉบับที่ศาลเห็นชอบ และได้กำหนดเพิ่มอัตราดอกเบี้ยใหม่จากภาระหนี้เงินต้นคงค้างส่วนที่ได้รับชำระหนี้จากกระแสเงินสด ในครึ่งปีหลังของปีที่ 13 ของแผนฟื้นฟูกิจการเป็นต้นไปจนกว่าจะชำระภาระหนี้เงินต้นครบถ้วน (สำหรับเจ้าหนี้กลุ่มที่ 5 และกลุ่มที่ 6) และใน 2 ปีสุดท้ายก่อนครบกำหนดระยะเวลาไถ่ถอนหุ้นกู้ตามแผนฟื้นฟูกิจการ (สำหรับเจ้าหนี้กลุ่มที่ 18 - 31) โดยเพิ่มขึ้นจากเดิมอีกร้อยละ 0.25 ต่อปี

(4) เจ้าหนี้กลุ่มที่ 9 เจ้าหนี้ผู้โดยสารที่ขอคืนค่าบัตรโดยสาร (Refund)
เพิ่มรายละเอียดในเรื่องขั้นตอนการชำระคืนค่าบัตรโดยสารและจำนวนที่จะชำระคืนเพื่อให้เป็นไปตามมูลค่าที่บันทึกไว้ในระบบของบริษัท มูลค่าดังกล่าวเป็นมูลค่าที่แท้จริงตามที่บริษัท ได้รับชำระจากการขายบัตรโดยสารที่เกี่ยวข้อง และเพื่อให้สอดคล้องกับวิธีปฏิบัติในการดำเนินธุรกิจของบริษัท โดยที่กำหนดระยะเวลาการชำระหนี้ยังเป็นไปตามแผนฟื้นฟูกิจการที่ศาลเห็นชอบ กล่าวคือ เจ้าหนี้ที่ขอคืนค่าบัตรโดยสารทุกรายจะต้องได้รับชำระหนี้ภายใน 31 มีนาคม 2567

5.1.4 ผลสำเร็จของแผนฟื้นฟูกิจการ
การดำเนินการฟื้นฟูกิจการของบริษัทให้ถือว่าเป็นผลสำเร็จตามแผนฟื้นฟูกิจการเมื่อ
(1) บริษัทจดทะเบียนเพิ่มทุนตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในแผนฟื้นฟูกิจการ
(2) บริษัทดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการโดยไม่เกิดเหตุผิดนัด
(3) บริษัทมีกำไรก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย (“EBITDA”) จากการดำเนินงานหลังหักเงินสดจ่ายหนี้สินตามสัญญาเช่าเครื่องบิน ไม่น้อยกว่า 20,000 ล้านบาท ในรอบ 12 เดือนก่อนหน้าที่จะรายงานศาลถึงผลสำเร็จของการฟื้นฟูกิจการและส่วนของผู้ถือหุ้นในงบการเงินเป็นบวก และ
(4) บริษัทมีการแต่งตั้งกรรมการใหม่ ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงผู้ถือหุ้นตามเงื่อนไขที่ระบุในแผนฟื้นฟูกิจการ

5.2 การดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการ
5.2.1 ผลกระทบต่องบการเงินจากการปฏิบัติตามแผนฟื้นฟูกิจการ
หลังจากที่ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการและคำร้องขอแก้ไขแผนตามมติที่ประชุมของเจ้าหนี้ที่จัดขึ้นเมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2564 บริษัทได้ดำเนินการปรับปรุงมูลหนี้ที่ได้รับคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์
โดยเมื่อวันที่ 8 กรกฎาคม 2564 ที่ประชุมคณะผู้บริหารแผน ครั้งที่ 5/2564 มีมติอนุมัติให้ลดทุนจดทะเบียนของบริษัทจากจำนวน 26,989,009,500 บาท เป็นจำนวน 21,827,719,170 บาท โดยการตัดหุ้นของบริษัทที่ยังไม่ได้ออกและจำหน่ายจำนวน 516,129,033 หุ้น ตามที่กำหนดในแผนฟื้นฟูกิจการ บริษัทยื่นคำร้องต่อศาลล้มละลายกลางเพื่อให้ศาลมีคำสั่งอนุญาตให้ผู้บริหารแผนดำเนินการจดทะเบียนลดทุนจดทะเบียนบริษัทและได้ดำเนินการจดทะเบียนเปลี่ยนแปลงทุนต่อนายทะเบียนบริษัทมหาชน กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ในวันที่ 17 สิงหาคม 2564

สำหรับหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายโดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงและพิจารณาว่าหนี้สินทางการเงินก่อนปรับปรุง และหลังปรับปรุงมีผลแตกต่างอย่างมีสาระสำคัญหรือไม่ หนี้สินทางการเงินที่มีผลแตกต่างอย่างมากจะรับรู้หนี้สินทางการเงินใหม่ด้วยมูลค่ายุติธรรม โดยใช้วิธีการคิดลดกระแสเงินสดด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด ผลแตกต่างระหว่างมูลค่าตามบัญชีของหนี้สินทางการเงินก่อนปรับปรุงและมูลค่าปัจจุบันของหนี้สินทางการเงินที่คำนวณใหม่ บริษัทรับรู้เป็นกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น หากหนี้สินทางการเงินดังกล่าวไม่มีผลแตกต่างอย่างมาก บริษัทจะปรับปรุงกระแสเงินสดภายใต้เงื่อนไขใหม่โดยใช้อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม ผลแตกต่างที่เกิดขึ้นจะรับรู้เป็นกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

5.2.1.1 มูลค่าสินทรัพย์และหนี้สินที่บันทึกปรับปรุงตามแผนฟื้นฟูกิจการสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566 มีดังนี้

(1) บริษัทได้รับคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ให้ชำระหนี้แก่เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นบางส่วนและเจ้าหนี้เงินกู้ยืมบางส่วน โดยบริษัทปรับปรุงเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นและเจ้าหนี้เงินกู้ยืมดังกล่าวให้เป็นไปตามมูลหนี้ วันครบกำหนดชำระและอัตราดอกเบี้ยตามแผนฟื้นฟูกิจการและคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ (ดูหมายเหตุข้อ 20) ส่งผลให้บริษัทรับรู้ขาดทุนจากการปรับปรุงหนี้สินให้เป็นไปตามคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์จำนวน 321 ล้านบาท และรับรู้กำไรจากการตัดรายการหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่ายจำนวน 1,749 ล้านบาท สำหรับการเปลี่ยนแปลงในมูลค่าหนี้สินที่มีสาระสำคัญโดยถือเป็นการรับรู้รายการของหนี้สินทางการเงินใหม่

(2) บริษัทบอกเลิกสัญญาที่มีภาระเกินควรกว่าประโยชน์ที่จะพึงได้ (Declaration of onerous contracts) ของเครื่องบินตามสัญญาเช่าการเงินจำนวน 7 ลำ และส่งมอบเครื่องบินคืนแก่ผู้ให้เช่าจำนวน 7 ลำ โดยบริษัทได้ปรับปรุงรายการสินทรัพย์สิทธิการใช้ หนี้สินตามสัญญาเช่า เจ้าหนี้หนี้สินตามสัญญาเช่า และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้อง ส่งผลให้บริษัทรับรู้กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้จำนวน 2,528 ล้านบาท

กำไร (ขาดทุน) จากการปรับโครงสร้างหนี้สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566 ในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการมีดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท
กำไรจากการตัดรายการหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่าย (ดูหมายเหตุข้อ 5.2.1.1 (1))	1,749
ขาดทุนจากการปรับปรุงหนี้สินให้เป็นไปตามคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ (ดูหมายเหตุข้อ 5.2.1.1 (1))	(321)
กำไรจากการยกเลิกสัญญาที่มีภาระเกินควรกว่าประโยชน์ที่พึงจะได้ (ดูหมายเหตุข้อ 5.2.1.1 (2))	2,528
รวม	3,956

5.2.1.2 มูลค่าสินทรัพย์และหนี้สินที่บันทึก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 ที่ปรับปรุงตามแผนฟื้นฟูกิจการ มีดังนี้

(1) บริษัทได้รับคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ให้ชำระหนี้แก่เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นบางส่วนและเจ้าหนี้เงินกู้ยืมบางส่วน โดยบริษัทปรับปรุงเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นและเจ้าหนี้เงินกู้ยืมดังกล่าวให้เป็นไปตามมูลหนี้ วันครบกำหนดชำระและอัตราดอกเบี้ยตามแผนฟื้นฟูกิจการและคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ ส่งผลให้บริษัทรับรู้กำไรจากการปรับปรุงหนี้สินให้เป็นไปตามคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์จำนวน 1,052 ล้านบาท และรับรู้กำไรจากการตัดรายการหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่ายจำนวน 6,232 ล้านบาท สำหรับการเปลี่ยนแปลงในมูลค่าหนี้สินที่มีสาระสำคัญโดยถือเป็นการรับรู้รายการของหนี้สินทางการเงินใหม่

(2) บริษัทได้มีการปรับปรุงรายการสัญญาเช่าทางการเงินและสัญญาเช่าดำเนินงาน โดยเปลี่ยนแปลงอัตราค่าเช่า อัตราดอกเบี้ยอ้างอิง และเงื่อนไขครบกำหนดชำระให้เป็นไปตามสัญญาที่แก้ไขเพิ่มเติมกับผู้ให้เช่า สำหรับเครื่องบินตามสัญญาเช่าทางการเงินจำนวน 6 ลำ และเครื่องบินตามสัญญาเช่าดำเนินงานจำนวน 10 ลำ ส่งผลให้มีการเปลี่ยนแปลงมูลค่าสินทรัพย์สิทธิการใช้และหนี้สินตามสัญญาเช่า (ดูหมายเหตุข้อ 14 และข้อ 19)

นอกจากนี้ บริษัทดำเนินการปรับปรุงรายการเงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบิน เงินมัดจำสัญญาเช่าเครื่องบิน และหนี้สินตามสัญญาเช่าส่วนที่เกิดขึ้นก่อนวันที่ 14 กันยายน 2563 สำหรับสัญญาเช่าดำเนินงานที่ได้แก้ไขเพิ่มเติมดังกล่าว และรับรู้เป็นขาดทุนจากการปรับโครงสร้างหนี้จำนวน 475 ล้านบาท

(3) บริษัทบอกเลิกสัญญาที่มีภาระเกินควรกว่าประโยชน์ที่จะพึงได้ (Declaration of onerous contracts) ของเครื่องบินตามสัญญาเช่าการเงินจำนวน 9 ลำ และส่งมอบเครื่องบินคืนแก่ผู้ให้เช่าจำนวน 5 ลำ โดยบริษัทได้ปรับปรุงรายการสินทรัพย์สิทธิการใช้ หนี้สินตามสัญญาเช่า เจ้าหนี้หนี้สินตามสัญญาเช่า และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้อง ส่งผลให้บริษัทรับรู้ขาดทุนจากการปรับโครงสร้างหนี้จำนวน 1,923 ล้านบาท

(4) บริษัทได้ปรับปรุงเจ้าหนี้เงินกู้ยืมและเจ้าหนี้ผู้ถือหุ้นกู้ให้เป็นไปตามมูลหนี้ วันครบกำหนดชำระและอัตราดอกเบี้ยตามแผนฟื้นฟูกิจการที่ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนที่แก้ไข (ดูหมายเหตุข้อ 5.1.3 (2) และ 5.1.3 (3)) ส่งผลให้บริษัทรับรู้ขาดทุนจากการปรับโครงสร้างหนี้จำนวน 10,124 ล้านบาท

กำไร (ขาดทุน) จากการปรับโครงสร้างหนี้สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 ในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการมีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

กำไรจากการตัดรายการหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่าย (ดูหมายเหตุข้อ 5.2.1.2 (1))	6,232
กำไรจากการปรับปรุงหนี้สินให้เป็นไปตามคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ (ดูหมายเหตุข้อ 5.2.1.2 (1))	1,052
ขาดทุนจากการปรับปรุงสินทรัพย์และหนี้สินตามการแก้ไขสัญญาเช่า (ดูหมายเหตุข้อ 5.2.1.2 (2))	(475)
ขาดทุนจากการยกเลิกสัญญาที่มีภาระเกินควรกว่าประโยชน์ที่พึงจะได้ (ดูหมายเหตุข้อ 5.2.1.2 (3))	(1,923)
ขาดทุนจากการปรับปรุงหนี้สินให้เป็นไปตามแผนฟื้นฟูฉบับแก้ไข (ดูหมายเหตุข้อ 5.2.1.2 (4))	(10,124)
รวม	(5,238)

5.2.2 รายการที่อยู่ระหว่างดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการ

สำหรับเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น เจ้าหนี้เงินกู้ยืม เจ้าหนี้ผู้ถือหุ้น เจ้าหนี้ตามภาระหนี้ที่เกี่ยวข้องกับการเช่าเครื่องบิน และเจ้าหนี้ตามภาระหนี้ที่เกี่ยวข้องกับการเช่าซื้อเครื่องบิน บริษัทอยู่ในระหว่างการดำเนินการยืนยันมูลหนี้กับเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์และจะปรับปรุงเมื่อได้รับคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ โดยฝ่ายบริหารของบริษัทอยู่ระหว่างการพิจารณาผลกระทบต่อมูลค่าหนี้สินซึ่งอาจเปลี่ยนแปลง เมื่อมีการตรวจสอบยืนยันมูลค่าหนี้สินกับเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์แล้วเสร็จ

6. รายการกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันกับบริษัท หมายถึง บุคคลหรือกิจการที่มีอำนาจควบคุมบริษัท ถูกควบคุมโดยบริษัท ไม่ว่าจะเป็นโดยทางตรงหรือทางอ้อม หรืออยู่ภายใต้การควบคุมเดียวกันกับบริษัท รวมถึงบริษัทที่ทำหน้าที่ถือหุ้น นอกจากนี้ บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันยังรวมถึงบุคคลซึ่งถือหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อม และมีอิทธิพลอย่างเป็นนัยสำคัญกับบริษัท ผู้บริหารสำคัญ กรรมการหรือพนักงานของบริษัท ตลอดทั้งสมาชิกในครอบครัว ที่ใกล้ชิดกับบุคคลดังกล่าวและกิจการที่เกี่ยวข้องกับบุคคลเหล่านั้น

ในการพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันกับบริษัทแต่ละรายการบริษัทคำนึงถึงเนื้อหาของความสัมพันธ์มากกว่ารูปแบบทางกฎหมาย

รายการที่มีขึ้นกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันได้กำหนดขึ้นโดยใช้ราคาตลาดหรือในราคาที่ตกลงกันตามสัญญา หากไม่มีราคาตลาดรองรับ

ความสัมพันธ์ที่มีกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน นอกเหนือจากบริษัทย่อย และบริษัทร่วม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 มีดังนี้

	ชื่อกิจการ	ลักษณะธุรกิจ	ประเทศที่จัดตั้ง/สัญชาติ	ลักษณะความสัมพันธ์
1.	กระทรวงการคลัง	กำกับดูแลนโยบายการเงินของประเทศ	ไทย	ผู้ถือหุ้นรายใหญ่
2.	ธนาคารออมสิน	ธนาคารพาณิชย์	ไทย	ผู้ถือหุ้นร่วมกัน
3.	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	ธนาคารพาณิชย์	ไทย	ผู้ถือหุ้นร่วมกัน
4.	ธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย	ธนาคารพาณิชย์	ไทย	ผู้ถือหุ้นร่วมกัน
5.	ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	ธนาคารพาณิชย์	ไทย	ผู้ถือหุ้นร่วมกัน
6.	บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด	กิจกรรมไปรษณีย์	ไทย	กิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกัน
7.	บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)	พลังงานและสาธารณูปโภค	ไทย	กิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกัน
8.	การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย	การท่องเที่ยว	ไทย	กิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกัน
9.	บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	ท่าอากาศยานของประเทศไทย	ไทย	กิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกัน
10.	บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน)	สื่อสารมวลชน	ไทย	กิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกัน
11.	สถาบันการบินพลเรือน	อบรมและผลิตบุคลากรด้านการบิน	ไทย	กิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกัน
12.	วิทยุการบินแห่งประเทศไทย	ควบคุมจราจรทางอากาศ	ไทย	กิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกัน
13.	บริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน)	โทรคมนาคม	ไทย	กิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกัน

6.1 รายการที่สำคัญกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม สรุปได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	**2565**	**2566**	**2565**
ผู้ถือหุ้นใหญ่				
ขายและให้บริการ	2	1	2	1
ซื้อสินค้าและบริการ	1	2	1	2
ดอกเบี้ยจ่าย	981	255	981	255
บริษัทย่อย				
ขายและให้บริการ	-	-	3,964	3,391
ซื้อสินค้าและบริการ	-	-	5,009	3,375
บริษัทร่วม				
ซื้อสินค้าและบริการ	149	39	149	39
เงินปันผลรับ	-	-	-	-
กิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกัน				
ขายและให้บริการ	77	21	77	21
ซื้อสินค้าและบริการ	7,390	4,304	7,390	4,304
ค่าตอบแทนคณะกรรมการและผู้บริหาร				
ค่าตอบแทนผู้บริหารระยะสั้น	35	33	28	26
ค่าตอบแทนคณะกรรมการบริหาร	17	26	14	22
ผลประโยชน์หลังออกจากงาน	1	1	1	1

ค่าตอบแทนผู้บริหารพิจารณาตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ โดยผู้บริหาร หมายถึง กรรมการผู้จัดการบริษัท ผู้บริหารบริษัท 4 รายแรก และผู้ดำรงตำแหน่งเทียบเท่าผู้บริหารรายที่ 4 ทุกราย ต่อจากกรรมการผู้จัดการบริษัท โดยรวมผู้บริหารบริษัทในสายงานบัญชีหรือการเงินบางคน

6.2 ยอดคงเหลือกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม มีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	**2565**	**2566**	**2565**
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น - สุทธิ				
บริษัทย่อย	-	-	10,640	11,203
กิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกัน	78	34	78	34
รวม	78	34	10,718	11,237

ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่นแสดงยอดคงเหลือก่อนหักผลขาดทุนด้านเครดิต ณ วันที่ 31 ธันวาคม (ดูหมายเหตุข้อ 8)

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	**2565**	**2566**	**2565**
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่น (ดูหมายเหตุข้อ 20)				
บริษัทย่อย	-	-	307	173
บริษัทร่วม	9	19	9	19
กิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกัน	82	86	82	86
รวม	91	105	398	278
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้ไม่หมุนเวียนอื่น (ดูหมายเหตุข้อ 20)				
บริษัทร่วม	19	17	19	17
กิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกัน	923	933	923	933
รวม	942	950	942	950

เงินกู้ยืมจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	**2565**	**2566**	**2565**
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน				
จากสถาบันการเงินในประเทศที่ผู้ถือหุ้นใหญ่มีอำนาจควบคุม	-	39	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน				
จากสถาบันการเงินต่างประเทศผ่านผู้ถือหุ้นใหญ่	12,584	11,722	12,584	11,722
จากสถาบันการเงินในประเทศที่ผู้ถือหุ้นใหญ่มีอำนาจควบคุม	12,348	12,639	12,348	12,639
รวมเงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	24,932	24,361	24,932	24,361
รวม	24,932	24,400	24,932	24,361

เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฉบับแก้ไข ส่งผลให้มีการเปลี่ยนแปลงวิธีการชำระหนี้เป็นได้รับชำระหนี้บางส่วนด้วยการแปลงหนี้เงินต้นเป็นหุ้นสามัญตามแผนฟื้นฟูกิจการฉบับแก้ไข รวมถึงเปลี่ยนแปลงวันครบกำหนดชำระและอัตราดอกเบี้ยของเงินกู้ยืมจากกิจการที่เกี่ยวข้องกันให้เป็นไปตามตามแผนฟื้นฟูกิจการฉบับแก้ไข (ดูหมายเหตุข้อ 5.1.3) ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทได้มีการจ่ายคืนเงินต้นของยอดเงินกู้ยืมจากกิจการที่เกี่ยวข้องกันจำนวน 454 ล้านบาท และบริษัทไม่มีการกู้ยืมเพิ่มเติมจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทไม่ได้มีการปรับปรุงมูลหนี้ที่บริษัทได้รับคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ให้ชำระหนี้แก่เจ้าหนี้สำหรับเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินต่างประเทศผ่านผู้ถือหุ้นใหญ่ และเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินในประเทศที่ผู้ถือหุ้นใหญ่มีอำนาจควบคุมบางรายการ อย่างไรก็ตามสำหรับเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินในประเทศที่ผู้ถือหุ้นใหญ่มีอำนาจควบคุมส่วนที่เหลือ บริษัทอยู่ในระหว่างการดำเนินการยืนยันยอดหนี้กับเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์

รายละเอียดเงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม มีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ					
	วันครบกำหนดจ่ายคืนเงินต้น		อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)		จำนวนเงิน	
	2566	**2565**	**2566**	**2565**	**2566**	**2565**
ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี						
จากสถาบันการเงินในประเทศที่ผู้ถือหุ้นใหญ่มีอำนาจควบคุม[3]	-	15 มิถุนายน 2566	5.75	5.75	-	454
หนี้สินไม่หมุนเวียน						
จากสถาบันการเงินในประเทศที่ผู้ถือหุ้นใหญ่มีอำนาจควบคุม[1]	30 ธันวาคม 2578	30 ธันวาคม 2578	1.00 - 1.50	1.00 - 1.50	10,769	10,746
จากสถาบันการเงินต่างประเทศผ่านผู้ถือหุ้นใหญ่ [2]	30 ธันวาคม 2567	30 ธันวาคม 2567	1.50	1.50	12,584	11,722
จากสถาบันการเงินในประเทศที่ผู้ถือหุ้นใหญ่มีอำนาจควบคุม [4]	30 ธันวาคม 2578	30 ธันวาคม 2578	1.00 - 1.50	1.00 - 1.50	1,579	1,439
รวม					24,932	24,361

(1) เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฉบับแก้ไข ส่งผลให้เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกันมีการเปลี่ยนแปลงวิธีการชำระหนี้เป็นได้รับชำระหนี้บางส่วนด้วยการแปลงหนี้เงินต้นเป็นทุนหุ้นสามัญ ตามแผนฟื้นฟูกิจการฉบับแก้ไข (ดูหมายเหตุ 5.1.3) ด้วยเหตุนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทพิจารณาปรับปรุงมูลหนี้บางรายการให้เป็นไปตามคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ และวัดมูลค่าหนี้สินทางการเงินใหม่ด้วยอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงเดิม

(2) เงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินต่างประเทศผ่านผู้ถือหุ้นใหญ่ เป็นเงินกู้ยืมที่กระทรวงการคลังทำสัญญาเงินกู้กับสถาบันการเงินต่างประเทศ และกระทรวงการคลังได้ให้บริษัทกู้ยืมต่อ เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฉบับแก้ไข ส่งผลให้เงินกู้ระยะยาวดังกล่าวมีการเปลี่ยนแปลงวิธีการชำระหนี้เป็นได้รับชำระหนี้ด้วยการแปลงหนี้เงินต้นเป็นทุนหุ้นสามัญทั้งจำนวนตามแผนฟื้นฟูกิจการฉบับแก้ไข (ดูหมายเหตุ 5.1.3) ดังนั้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทจึงปรับปรุงมูลหนี้ให้เป็นไปตามคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์และวัดมูลค่าหนี้สินทางการเงินใหม่ด้วยมูลค่ายุติธรรมโดยใช้วิธีคิดลดกระแสเงินสดด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด

(3) เงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินในประเทศที่ผู้ถือหุ้นใหญ่มีอำนาจควบคุมเป็นเงินกู้ยืมในสกุลเงินเยน มีเงื่อนไขกำหนดให้บริษัทจดทะเบียนหลักประกันทางธุรกิจในเครื่องบิน (A330-300 จำนวน 2 ลำ) โดยมีวงเงินรวมกันไม่เกิน 4,200 ล้านเยน เพื่อเป็นหลักประกันในการชำระหนี้ เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฉบับแก้ไข ส่งผลให้เงินกู้ยืมระยะยาวดังกล่าวมีการเพิ่มเติมวิธีการชำระหนี้ให้บริษัทมีสิทธิชำระหนี้จากกระแสเงินสดที่ได้จากการประกอบกิจการเพิ่มเติมเพื่อให้บริษัทสามารถนำอากาศยานที่เป็นหลักประกันกลับมาใช้ในการประกอบธุรกิจ(ดูหมายเหตุ 5.1.3 (1))ต่อมาบริษัทได้ชำระหนี้เงินต้นคงค้างในวันที่ 4 มกราคม 2566 ด้วยอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 5.75

(4) เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฉบับแก้ไข ส่งผลให้เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินในประเทศที่ผู้ถือหุ้นใหญ่มีอำนาจควบคุมมีการเปลี่ยนแปลงวิธีการชำระหนี้เป็นได้รับชำระหนี้ด้วยการแปลงหนี้เงินต้นบางส่วนเป็นทุนหุ้นสามัญ ตามแผนฟื้นฟูกิจการที่แก้ไข(ดูหมายเหตุ 5.1.3(3)) ด้วยเหตุนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทปรับปรุงมูลหนี้ให้เป็นไปตามคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ วัดมูลค่าหนี้สินทางการเงินใหม่ด้วยมูลค่ายุติธรรมโดยใช้วิธีคิดลดกระแสเงินสดด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด

6.3 สัญญาสำคัญที่ทำกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

สัญญาเช่าพื้นที่และสัญญาอนุญาตให้ประกอบกิจการ

บริษัทได้ทำสัญญาเช่าพื้นที่และสัญญาอนุญาตให้ประกอบกิจการกับ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) โดยตกลงรับบริการในราคาและเงื่อนไขตามที่ระบุในสัญญา (ดูหมายเหตุข้อ 13 และข้อ 36.3)

6.4 การปรับโครงสร้างธุรกิจกลุ่มธุรกิจการบิน

ในระหว่างปี 2566 คณะกรรมการเจ้าหนี้มีมติเห็นชอบแนวทางการปรับโครงสร้างธุรกิจกลุ่มธุรกิจการบิน โดยบริษัทได้รับโอนเครื่องบินแบบ A320-200 จากบริษัทย่อย จำนวน 20 ลำ ทั้งนี้ บริษัทได้รับประมาณการหนี้สินระยะยาวสำหรับค่าซ่อมแซมและบำรุงอากาศยาน หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการปรับโครงสร้างธุรกิจกลุ่มธุรกิจการบินจากบริษัทย่อย รวมเป็นจำนวน 9,013 ล้านบาท ซึ่งได้แสดงไว้เป็นค่าใช้จ่ายปรับโครงสร้างธุรกิจกลุ่มธุรกิจการบินในงบกำไรขาดทุนและกำไรเบ็ดเสร็จอื่นเฉพาะกิจการ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566

7. ข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับกระแสเงินสด

7.1 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	**2565**	**2566**	**2565**
เงินสดในประเทศ	11	8	9	6
เงินสดในต่างประเทศ	3	5	3	4
เงินฝากธนาคารในประเทศ	18,259	13,492	17,875	13,023
เงินฝากธนาคารในต่างประเทศ	29,755	21,057	29,561	21,031
ตั๋วเงินฝากและเงินฝากประจำ	4,944	-	4,944	-
รวมเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	52,972	34,562	52,392	34,064
หัก ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิต	(33)	(22)	(33)	(22)
รวมเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	52,939	34,540	52,359	34,042

นอกจากนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทมีตั๋วเงินฝาก เงินฝากประจำ และหุ้นกู้ ที่มีระยะเวลาครบกำหนดชำระมากกว่า 3 เดือนแต่ไม่เกิน 1 ปี จำนวน 14,191 ล้านบาท และ 14,091 ล้านบาท ซึ่งแสดงเป็นสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่นในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการตามลำดับ (ดูหมายเหตุข้อ 10)

7.2 รายการที่ไม่ใช่เงินสดสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม มีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	**2565**	**2566**	**2565**
เจ้าหนี้ค่าซื้อสินทรัพย์	1,212	1,212	1,209	1,212
เจ้าหนี้หนี้สินตามสัญญาเช่า	4,682	(529)	4,682	(529)
การหักกลบเงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินและเจ้าหนี้อื่นตามการแก้ไขสัญญาเช่า	-	1,892	-	1,892
การโอนจัดประเภทผลประโยชน์พนักงานค้างจ่าย	3	29	3	29

7.3 การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินที่เกิดจากกิจกรรมจัดหาเงิน

การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมจัดหาเงินรวมส่วนที่เป็นกระแสเงินสดและส่วนที่ไม่ใช่กระแสเงินสดที่มีการจัดประเภทเป็นกิจกรรมจัดหาเงินในงบกระแสเงินสด มีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม					
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566	**ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2566**	**กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน**	**การเปลี่ยนแปลงที่ไม่ใช่เงินสด จากอัตราแลกเปลี่ยน**	**เพิ่มขึ้น**	**อื่น ๆ**	**ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566**
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	39	(39)	-	-	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	7,718	-	-	-	681[4]	8,399
เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	24,361	(454)	-	-	1,025[4]	24,932
หนี้สินตามสัญญาเช่า	87,121	(8,947)	(1,424)	8,875	(1,364)[3]	84,261
หุ้นกู้	42,765	-	-	-	4,061[4]	46,826
รวม	162,004	(9,440)	(1,424)	8,875	4,403	164,418

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม					
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	**ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2565**	**กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน**	**การเปลี่ยนแปลงที่ไม่ใช่เงินสด จากอัตราแลกเปลี่ยน**	**เพิ่มขึ้น**	**อื่น ๆ**	**ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565**
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	39	-	-	-	39
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	10,575	-	-	-	(2,857)[2][4]	7,718
เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	18,559	-	-	-	5,802[1][2][4]	24,361
หนี้สินตามสัญญาเช่า	75,201	(1,803)	1,200	7,592	4,931[3]	87,121
หุ้นกู้	35,539	-	-	-	7,226[2][4]	42,765
รวม	139,874	(1,764)	1,200	7,592	15,102	162,004

[1] การเปลี่ยนแปลงหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่าย (ดูหมายเหตุข้อ 5.1.3)

[2] การตัดรายการหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่าย (ดูหมายเหตุข้อ 5.1.3)

[3] การจัดประเภทเจ้าหนี้หนี้สินตามสัญญาเช่า การปรับปรุงหนี้สินตามสัญญาเช่าอื่น ๆ และการยกเลิกสัญญาเช่า (ดูหมายเหตุข้อ 19)

[4] การรับรู้ต้นทุนทางการเงินด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่าย

หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2566	กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน	การเปลี่ยนแปลงที่ไม่ใช่เงินสด: จากอัตราแลกเปลี่ยน	เพิ่มขึ้น	อื่นๆ	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	7,718	-	-	-	681 [4]	8,399
เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	24,361	(454)	-	-	1,025 [4]	24,932
หนี้สินตามสัญญาเช่า	87,117	(8,938)	(1,424)	8,863	(1,364) [3]	84,254
หุ้นกู้	42,765	-	-	-	4,061 [4]	46,826
รวม	161,961	(9,392)	(1,424)	8,863	4,403	164,411

หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2565	กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน	การเปลี่ยนแปลงที่ไม่ใช่เงินสด: จากอัตราแลกเปลี่ยน	เพิ่มขึ้น	อื่นๆ	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	10,575	-	-	-	(2,857) [2][4]	7,718
เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	18,559	-	-	-	5,802 [1][2][4]	24,361
หนี้สินตามสัญญาเช่า	75,187	(1,792)	1,200	7,590	4,932 [3]	87,117
หุ้นกู้	35,539	-	-	-	7,226 [2][4]	42,765
รวม	139,860	(1,792)	1,200	7,590	15,103	161,961

[1] การเปลี่ยนแปลงหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่าย (ดูหมายเหตุข้อ 5.1.3)

[2] การตัดรายการหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่าย (ดูหมายเหตุข้อ 5.1.3)

[3] การจัดประเภทเจ้าหนี้หนี้สินตามสัญญาเช่า การปรับปรุงหนี้สินตามสัญญาเช่าอื่น ๆ และการยกเลิกสัญญาเช่า (ดูหมายเหตุข้อ 19)

[4] การรับรู้ต้นทุนทางการเงินด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่าย

8. ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น

ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
ลูกหนี้การค้า				
กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (ดูหมายเหตุข้อ 6.2)	78	34	2,958	2,576
กิจการอื่น	12,971	11,180	12,686	10,582
หัก ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิต	(1,647)	(1,555)	(4,480)	(3,825)
รวมลูกหนี้การค้า	11,402	9,659	11,164	9,333
ลูกหนี้อื่น				
กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (ดูหมายเหตุข้อ 6.2)	-	-	7,760	8,661
กิจการอื่น	2,935	1,978	2,484	1,555
หัก ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิต	(181)	(186)	(7,663)	(8,531)
รวมลูกหนี้อื่น	2,754	1,792	2,581	1,685
	14,156	11,451	13,745	11,018
ลูกหนี้ตามสัญญาเช่าหมุนเวียน	-	-	-	616
รายได้ค้างรับ	1,652	969	1,706	1,008
ลูกหนี้กรมสรรพากร	325	207	326	207
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้าและเงินมัดจำ	3,058	4,328	2,890	4,191
รวม	19,191	16,955	18,667	17,040

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 บริษัทรับรู้ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตในงบการเงินเฉพาะกิจการตาม TFRS 9 โดยเป็นการตั้งค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตของลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่นสำหรับ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อย จำนวน 10,354 ล้านบาทและ 10,654 ล้านบาท ตามลำดับ นอกจากนี้ บริษัทตั้งค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตสำหรับลูกหนี้รายอื่น ๆ จำนวน 1,789 ล้านบาทและ 1,702 ล้านบาท ตามลำดับ

การวิเคราะห์อายุของลูกหนี้การค้ามีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	**2565**	**2566**	**2565**
กิจการที่เกี่ยวข้องกัน				
ยังไม่ครบกำหนดชำระ	4	3	300	236
เกินกำหนดชำระ:				
น้อยกว่า 6 เดือน	22	14	530	314
6 - 12 เดือน	22	3	468	510
1 - 2 ปี	16	9	723	141
มากกว่า 2 ปี	14	5	937	1,375
	78	34	2,958	2,576
หัก ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิต	(31)	(13)	(2,904)	(2,321)
	47	21	54	255
กิจการอื่น				
ยังไม่ครบกำหนดชำระ	8,763	6,472	8,531	5,931
เกินกำหนดชำระ:				
น้อยกว่า 6 เดือน	2,059	2,987	2,047	2,972
6 - 12 เดือน	376	137	376	137
1 - 2 ปี	362	167	362	167
มากกว่า 2 ปี	1,411	1,417	1,370	1,375
	12,971	11,180	12,686	10,582
หัก ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิต	(1,616)	(1,542)	(1,576)	(1,504)
	11,355	9,638	11,110	9,078
รวม	11,402	9,659	11,164	9,333

ตารางต่อไปนี้แสดงการกระทบยอดค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตลอดอายุที่ได้รับรู้สำหรับลูกหนี้การค้าซึ่งเป็นไปตามวิธีการอย่างง่ายที่กำหนดไว้ใน TFRS 9

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	**2565**	**2566**	**2565**
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม	1,555	1,465	3,825	2,927
สำรองค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	92	90	655	898
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม	1,647	1,555	4,480	3,825

9. สินค้าคงเหลือ

สินค้าคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	**2565**	**2566**	**2565**
อะไหล่เครื่องบิน	3,968	3,537	3,937	3,537
อะไหล่เครื่องบินที่หมุนเวียนซ้ำและรอการจำหน่าย	4,673	4,734	4,673	4,734
อะไหล่เครื่องยนต์และอุปกรณ์ภาคพื้น	316	295	316	295
น้ำมันเครื่องบิน	140	235	140	235
สินค้าเพื่อขาย	315	230	314	227
พัสดุสำหรับใช้ในห้องพักผู้โดยสารและการบริการอาหาร	232	175	232	164
พัสดุและของใช้สิ้นเปลือง	17	15	17	15
สินค้าและอะไหล่ซ่อมเครื่องจำลองบินและพัสดุอื่นๆ	84	99	83	92
สินค้าและอะไหล่เครื่องบินระหว่างทาง	296	203	296	203
สินค้าล้าสมัยและชำรุดรอการจำหน่าย	24	28	24	28
รวมสินค้าและพัสดุคงเหลือ	10,065	9,551	10,032	9,530
หัก ค่าเผื่อการลดมูลค่าสินค้าคงเหลือ	(4,811)	(5,102)	(4,811)	(5,102)
รวมสินค้าคงเหลือ	5,254	4,449	5,221	4,428

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 บริษัทกลับรายการผลขาดทุนจากการลดมูลค่าสินค้าคงเหลือในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมและเฉพาะกิจการ ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	**2565**
(กลับรายการ) ผลขาดทุนจากการลดมูลค่าสินค้าคงเหลือ	(291)	-

10. สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น

สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	**2565**	**2566**	**2565**
สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย				
ตั๋วเงินที่มีสิทธิไถ่ถอนคืนได้	9,935	-	9,935	-
เงินฝากประจำที่มีระยะเวลาครบกำหนด				
ชำระมากกว่า 3 เดือน แต่ไม่เกิน 1 ปี	4,006	-	3,906	-
หุ้นกู้ที่ครบกำหนดภายใน 1 ปี	250	-	250	-
รวมสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น	14,191	-	14,091	-

11. สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขาย

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขาย ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ					
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2566	เพิ่มขึ้น	ด้อยค่า	จำหน่าย	โอน	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566
เครื่องบิน	2,447	1,386	-	(1,730)	-	2,103
เครื่องยนต์	56	13	-	(44)	(25)	-
ที่ดิน	244	-	-	-	(244)	-
สินทรัพย์อื่น	-	9	-	(9)	-	-
รวม	2,747	1,408	-	(1,783)	(269)	2,103

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ					
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2565	เพิ่มขึ้น	ด้อยค่า	จำหน่าย	โอน	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565
เครื่องบิน	3,110	124	648	(711)	(724)	2,447
เครื่องยนต์	123	21	(12)	(76)	-	56
ที่ดิน	1,081	-	-	(739)	(98)	244
สินทรัพย์อื่น	7	10	-	(9)	(8)	-
รวม	4,321	155	636	(1,535)	(830)	2,747

รายการเคลื่อนไหวที่มีสาระสำคัญในระหว่างปี 2566 มีดังนี้

- ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทโอนจัดประเภทเครื่องบิน 12 ลำ (B777-200 จำนวน 6 ลำ และ B777-300 จำนวน 6 ลำ) เครื่องยนต์อะไหล่ และสินทรัพย์อื่น เป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขาย ซึ่งมีมูลค่าตามบัญชีสุทธิ จำนวน 1,386 ล้านบาท 13 ล้านบาท และ 9 ล้านบาท ตามลำดับ ในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ
- ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทได้ทำการจำหน่ายเครื่องบิน 9 ลำ (B747-400 จำนวน 6 ลำ B737-400 จำนวน 1 ลำ A340-600 จำนวน 2 ลำ) เครื่องยนต์อะไหล่ และสินทรัพย์อื่นให้กับผู้ซื้อ (กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน) ซึ่งมีมูลค่าตามบัญชีสุทธิ จำนวน 1,730 ล้านบาท 44 ล้านบาท และ 9 ล้านบาท ตามลำดับ ในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ
- ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทจัดประเภทเครื่องยนต์อะไหล่ที่เคยแสดงในสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขายไปแสดงเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น (ดูหมายเหตุข้อ 17.1) ซึ่งมีมูลค่าตามบัญชีสุทธิจำนวน 25 ล้านบาท
- ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทจัดประเภทที่ดิน บ้านพักและสำนักงานประเทศอังกฤษที่เคยแสดงในสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขายไปแสดงเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น (ดูหมายเหตุข้อ 17.1) ซึ่งมีมูลค่าตามบัญชีสุทธิจำนวน 244 ล้านบาท

12. เงินลงทุน

12.1 เงินลงทุนในบริษัทร่วม

เงินลงทุนในบริษัทร่วม ณ วันที่ 31 ธันวาคม และเงินปันผลรับจากเงินลงทุนสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน ซึ่งบันทึกบัญชีโดยวิธีส่วนได้เสียสำหรับงบการเงินรวม มีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	ประเทศที่กิจการจัดตั้ง	ลักษณะธุรกิจ	สัดส่วนความเป็นเจ้าของ (ร้อยละ)		งบการเงินรวมวิธีส่วนได้เสีย		งบการเงินเฉพาะกิจการวิธีราคาทุน - สุทธิ		ทุนชำระแล้ว	
			2566	2565	2566	2565	2566	2565	2566	2565
บริษัทร่วม										
บริษัท คอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮลดิ้ง จำกัด	ไทย	ประกอบธุรกิจโรงแรม							120	120
บริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด	ไทย	ผลิตอาหารและให้บริการสินค้าแก่กลุ่มสายการบินต่าง ๆ	40.00	40.00	68	49	48	48	100	100
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด	ไทย	ประกอบธุรกิจโรงแรม	30.00	30.00	161	143	30	30	1,018	1,018
			30.00	30.00	346	319	305	305		
รวม					575	511	383	383		

12.2 เงินลงทุนในบริษัทย่อย

เงินลงทุนในบริษัทย่อยซึ่งบันทึกด้วยวิธีราคาทุนสำหรับงบการเงินเฉพาะกิจการ และเงินปันผลรับสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม มีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	ประเทศที่กิจการจัดตั้ง	ลักษณะธุรกิจ	สัดส่วนความเป็นเจ้าของ (ร้อยละ)		งบการเงินเฉพาะกิจการ						ทุนชำระแล้ว		เงินปันผลรับ	
					วิธีราคาทุน		ค่าเผื่อการด้อยค่า		วิธีราคาทุน - สุทธิ					
			2566	2565	2566	2565	2566	2565	2566	2565	2566	2565	2566	2565
บริษัทย่อย														
บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์ เอเชีย จำกัด	ไทย	บริการเทคโนโลยีสารสนเทศสำหรับการเดินทางแบบครบวงจร	55.00	55.00	8	8	-	-	8	8	16	15	43	-
บริษัท วิงสเปน เซอร์วิสเซส จำกัด	ไทย	บริการงานบุคคลเฉพาะด้านให้กับบริษัท	49.00	49.00	1	1	-	-	1	1	-	2	-	-
บริษัท ไทยไฟลท์ทรนนิ่ง จำกัด	ไทย	บริการฝึกอบรมด้านการบิน	49.00	49.00	1	1	-	-	1	1	1	2	-	-
บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด[1]	ไทย	บริการขนส่งทางอากาศ	100.00	100.00	1,800	1,800	(1,800)	(1,800)	-	-	-	1,800	-	-
รวม					1,810	1,810	(1,800)	(1,800)	10	10	17	1,819	43	-

(1) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 บริษัทประเมินผลประกอบการของบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ซึ่งมีผลขาดทุนสะสมอย่างต่อเนื่องจนมีผลขาดทุนเกินทุน ด้วยเหตุนี้บริษัทประเมินว่ามีข้อบ่งชี้ที่อาจเกิดการด้อยค่าในเงินลงทุนในบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด และมีมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของเงินลงทุนดังกล่าวต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีสุทธิ บริษัทจึงพิจารณาตั้งค่าเผื่อการด้อยค่าในเงินลงทุนดังกล่าว จำนวน 1,800 ล้านบาท ในงบกำไรขาดทุนและกำไรจากทุนเบ็ดเสร็จอื่น

13. ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566	งบการเงินรวม				
	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2566	เพิ่มขึ้น	ลดลง	โอนเข้า (โอนออก)	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566
ราคาทุน					
ที่ดิน	9,570	-	-	-	9,570
อาคาร	1,714	-	-	-	1,714
ส่วนปรับปรุงอาคาร	4,333	-	(12)	(65)	4,256
อาคารภายใต้สัญญาเช่า	8,727	-	-	-	8,727
เครื่องบิน	144,710	-	(672)	(47,732)	96,306
ค่าตกแต่งเครื่องบิน	9,734	-	(418)	-	9,316
อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	35,950	688	(1,654)	4,187	39,171
เครื่องมือ โรงซ่อมและอุปกรณ์	28,387	104	(9)	(1,492)	26,990
รวมราคาทุน	243,125	792	(2,765)	(45,102)	196,050
ค่าเสื่อมราคาสะสม					
อาคาร	(88)	(89)	-	-	(177)
ส่วนปรับปรุงอาคาร	(3,912)	(67)	8	83	(3,888)
อาคารภายใต้สัญญาเช่า	(5,881)	(205)	-	-	(6,086)
เครื่องบิน	(96,227)	(2,440)	643	44,075	(53,949)
ค่าตกแต่งเครื่องบิน	(7,333)	(564)	418	-	(7,479)
อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	(25,465)	(1,185)	696	212	(25,742)
เครื่องมือ โรงซ่อมและอุปกรณ์	(27,100)	(513)	8	1,571	(26,034)
รวมค่าเสื่อมราคาสะสม	(166,006)	(5,063)	1,773	45,941	(123,355)
รวมสินทรัพย์ระหว่างติดตั้ง	437	4,376	-	(4,708)	105
หัก ค่าเผื่อการด้อยค่า	(31,587)	(77)	958	2,485	(28,221)
รวมที่ดินอาคารและอุปกรณ์	45,969				44,579

หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	งบการเงินรวม				
	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2565	เพิ่มขึ้น	ลดลง	โอนเข้า (โอนออก)	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565
ราคาทุน					
ที่ดิน	9,570	-	-	-	9,570
อาคาร	1,714	-	-	-	1,714
ส่วนปรับปรุงอาคาร	4,657	1	(120)	(205)	4,333
อาคารภายใต้สัญญาเช่า	8,753	-	(26)	-	8,727
เครื่องบิน	99,366	182	(518)	45,680	144,710
ค่าตกแต่งเครื่องบิน	14,097	-	-	(4,363)	9,734
อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	36,635	217	(216)	(686)	35,950
เครื่องมือ โรงซ่อมและอุปกรณ์	29,854	26	(179)	(1,314)	28,387
รวมราคาทุน	204,646	426	(1,059)	39,112	243,125
ค่าเสื่อมราคาสะสม					
อาคาร	-	(88)	-	-	(88)
ส่วนปรับปรุงอาคาร	(4,184)	(89)	120	241	(3,912)
อาคารภายใต้สัญญาเช่า	(5,701)	(205)	25	-	(5,881)
เครื่องบิน	(74,748)	(545)	509	(21,443)	(96,227)
ค่าตกแต่งเครื่องบิน	(10,739)	(699)	-	4,105	(7,333)
อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	(25,218)	(985)	139	599	(25,465)
เครื่องมือ โรงซ่อมและอุปกรณ์	(28,022)	(627)	180	1,369	(27,100)
รวมค่าเสื่อมราคาสะสม	(148,612)	(3,238)	973	(15,129)	(166,006)
รวมสินทรัพย์ระหว่างติดตั้ง	181	369	-	(113)	437
หัก ค่าเผื่อการด้อยค่า	(21,722)	(13)	7,519	(17,371)	(31,587)
รวมที่ดินอาคารและอุปกรณ์	34,493				45,969

ค่าเสื่อมราคาสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม

2566	**ล้านบาท**	5,063
2565	**ล้านบาท**	3,238

หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566	งบการเงินเฉพาะกิจการ				
	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2566	เพิ่มขึ้น	ลดลง	โอนเข้า (โอนออก)	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566
ราคาทุน					
ที่ดิน	9,570	-	-	-	9,570
อาคาร	1,714	-	-	-	1,714
ส่วนปรับปรุงอาคาร	4,289	-	(12)	(65)	4,212
อาคารภายใต้สัญญาเช่า	8,727	-	-	-	8,727
เครื่องบิน	144,710	-	(673)	(47,732)	96,305
ค่าตกแต่งเครื่องบิน	9,734	-	(418)	-	9,316
อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	35,950	673	(1,654)	4,187	39,156
เครื่องมือ โรงซ่อมและอุปกรณ์	28,280	91	(5)	(1,499)	26,867
รวมราคาทุน	242,974	764	(2,762)	(45,109)	195,867
ค่าเสื่อมราคาสะสม					
อาคาร	(88)	(88)	-	-	(176)
ส่วนปรับปรุงอาคาร	(3,871)	(65)	8	83	(3,845)
อาคารภายใต้สัญญาเช่า	(5,881)	(205)	-	-	(6,086)
เครื่องบิน	(96,227)	(2,440)	643	44,075	(53,949)
ค่าตกแต่งเครื่องบิน	(7,333)	(564)	418	-	(7,479)
อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	(25,465)	(1,139)	696	212	(25,696)
เครื่องมือ โรงซ่อมและอุปกรณ์	(27,034)	(506)	5	1,571	(25,964)
รวมค่าเสื่อมราคาสะสม	(165,899)	(5,007)	1,770	45,941	(123,195)
รวมสินทรัพย์ระหว่างติดตั้ง	430	4,376	-	(4,701)	105
หัก ค่าเผื่อการด้อยค่า	(31,587)	(77)	958	2,485	(28,221)
รวมที่ดินอาคารและอุปกรณ์	45,918				44,556

หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	งบการเงินเฉพาะกิจการ				
	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2565	เพิ่มขึ้น	ลดลง	โอนเข้า (โอนออก)	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565
ราคาทุน					
ที่ดิน	9,570	-	-	-	9,570
อาคาร	1,714	-	-	-	1,714
ส่วนปรับปรุงอาคาร	4,614	-	(120)	(205)	4,289
อาคารภายใต้สัญญาเช่า	8,753	-	(26)	-	8,727
เครื่องบิน	99,366	182	(518)	45,680	144,710
ค่าตกแต่งเครื่องบิน	14,097	-	-	(4,363)	9,734
อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	36,635	217	(216)	(686)	35,950
เครื่องมือ โรงซ่อมและอุปกรณ์	29,768	3	(178)	(1,313)	28,280
รวมราคาทุน	204,517	402	(1,058)	39,113	242,974
ค่าเสื่อมราคาสะสม					
อาคาร	-	(88)	-	-	(88)
ส่วนปรับปรุงอาคาร	(4,146)	(85)	120	240	(3,871)
อาคารภายใต้สัญญาเช่า	(5,701)	(205)	25	-	(5,881)
เครื่องบิน	(74,748)	(545)	509	(21,443)	(96,227)
ค่าตกแต่งเครื่องบิน	(10,738)	(699)	-	4,104	(7,333)
อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	(25,219)	(985)	139	600	(25,465)
เครื่องมือ โรงซ่อมและอุปกรณ์	(27,959)	(621)	179	1,367	(27,034)
รวมค่าเสื่อมราคาสะสม	(148,511)	(3,228)	972	(15,132)	(165,899)
รวมสินทรัพย์ระหว่างติดตั้ง	159	364	-	(93)	430
หัก ค่าเผื่อการด้อยค่า	(21,722)	(13)	7,519	(17,371)	(31,587)
รวมที่ดินอาคารและอุปกรณ์	34,443				45,918

ค่าเสื่อมราคาสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		
2566	**ล้านบาท**	5,007
2565	**ล้านบาท**	3,228

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 กลุ่มบริษัทมีเครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงานจำนวน 77 ลำ ประกอบด้วย เครื่องบินของบริษัทจำนวน 15 ลำ ซึ่งแสดงเป็นที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ และเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่า จำนวน 62 ลำ ซึ่งแสดงเป็นสินทรัพย์สิทธิการใช้ (ดูหมายเหตุข้อ 14)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 กลุ่มบริษัทมีเครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงานจำนวน 86 ลำ ประกอบด้วย เครื่องบินของบริษัทจำนวน 27 ลำ ซึ่งแสดงเป็นที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ และเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่า จำนวน 59 ลำ ซึ่งแสดงเป็นสินทรัพย์สิทธิการใช้ (ดูหมายเหตุข้อ 14)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ได้รวมอาคารบนพื้นที่เช่าตามสัญญาเช่าที่ทำกับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ที่สนามบินสุวรรณภูมิ มีมูลค่าตามบัญชีสุทธิจำนวน 2,630 ล้านบาท และ 2,835 ล้านบาท ตามลำดับ มีระยะเวลาการเช่า 30 ปี เริ่มตั้งแต่วันที่ 28 กันยายน 2549 ถึงวันที่ 27 กันยายน 2579 และผู้ให้เช่าจะต่ออายุสัญญาให้กับผู้เช่าต่อไปอีก 4 ปี ตั้งแต่วันที่ 28 กันยายน 2579 ถึงวันที่ 27 กันยายน 2583 และเมื่อสิ้นสุดสัญญา อาคาร และส่วนควบต่าง ๆ บนพื้นที่เช่าจะตกเป็นกรรมสิทธิ์ของกระทรวงการคลัง นอกจากนี้ บริษัทมีอาคารบนพื้นที่เช่าตามสัญญาเช่าที่ทำกับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ที่สนามบินดอนเมือง ซึ่งมูลค่าสุทธิของอาคารดังกล่าวได้คิดค่าเสื่อมราคาเต็มจำนวนแล้ว โดยสัญญาเช่าดังกล่าว มีระยะเวลาการเช่า 3 ปี เริ่มตั้งแต่ 17 สิงหาคม 2566 ถึงวันที่ 16 สิงหาคม 2569 และเมื่อสิ้นสุดสัญญา อาคาร และส่วนควบต่าง ๆ บนพื้นที่เช่าจะตกเป็นกรรมสิทธิ์ของกระทรวงการคลัง (ดูหมายเหตุข้อ 6.3 และข้อ 36.3)

ทั้งนี้ บริษัทไม่ได้ปรับปรุงมูลค่ายุติธรรมจากการประเมินอาคารบนพื้นที่สัญญาเช่ากับ บริษัท ท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย จำกัด (มหาชน) สำหรับพื้นที่สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมือง รวมมูลค่าตามบัญชีสุทธิ 2,630 ล้านบาท เนื่องจากกรรมสิทธิ์ของอาคารบนพื้นที่สนามบินสุวรรณภูมิถูกโอนให้แก่กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผลมาจากการสิ้นสภาพการเป็นรัฐวิสาหกิจของบริษัทตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณตามที่ระบุในสัญญาเช่า อย่างไรก็ตาม ในสัญญาเช่าระบุให้บริษัทยังคงมีสิทธิที่จะใช้สอยอาคารสิ่งปลูกสร้างและส่วนควบ เพื่อใช้ประกอบกิจการตามสัญญาจนหมดอายุของสัญญาหรือจนกว่าจะมีการบอกเลิก

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทบันทึกผลขาดทุนจากการด้อยค่าของอุปกรณ์การบินหมุนเวียนที่เกี่ยวข้องจำนวน 77 ล้านบาท (ดูหมายเหตุข้อ 27)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทบันทึกผลขาดทุนจากการด้อยค่าของอุปกรณ์การบินหมุนเวียนที่เกี่ยวข้องจำนวน 13 ล้านบาท และบริษัทมีการกลับรายการผลขาดทุนจากการด้อยค่า จำนวน 7,519 บาทโดยเป็นการกลับรายการผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินจำนวน 6,459 ล้านบาท และของเครื่องยนต์จำนวน 1,060 ล้านบาท (ดูหมายเหตุข้อ 27)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 กลุ่มบริษัทมีอาคารและอุปกรณ์จำนวนหนึ่งซึ่งตัดค่าเสื่อมราคาหมดแล้วแต่ยังใช้งานอยู่ ราคาทุนก่อนหักค่าเสื่อมราคาสะสมของสินทรัพย์ดังกล่าวมีจำนวน 29,437 ล้านบาท และ 31,227 ล้านบาท ตามลำดับ

14. สินทรัพย์สิทธิการใช้

สินทรัพย์สิทธิการใช้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566	งบการเงินรวม				
	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2566	เพิ่มขึ้น	ลดลง	ปรับปรุง/โอน	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566
ราคาทุน					
ที่ดินและอาคาร	5,783	989	(312)	(2)	6,458
เครื่องบิน	97,309	8,271	(6,585)	1,538	100,533
อุปกรณ์	99	31	(26)	-	104
รวมราคาทุน	103,191	9,291	(6,923)	1,536	107,095
ค่าเสื่อมราคาสะสม					
ที่ดินและอาคาร	(1,607)	(567)	272	(14)	(1,916)
เครื่องบิน	(37,315)	(5,688)	2,955	-	(40,048)
อุปกรณ์	(84)	(18)	25	(6)	(83)
รวมค่าเสื่อมราคาสะสม	(39,006)	(6,273)	3,252	(20)	(42,047)
หัก ค่าเผื่อการด้อยค่า	(2,316)	-	2,316	-	-
รวมสินทรัพย์สิทธิการใช้	61,869				65,048

หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	งบการเงินรวม				
	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2565	เพิ่มขึ้น	ลดลง	ปรับปรุง/โอน	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565
ราคาทุน					
ที่ดินและอาคาร	5,610	491	(298)	(20)	5,783
เครื่องบิน	152,790	7,328	(25,359)	(37,450)	97,309
อุปกรณ์	103	-	(3)	(1)	99
รวมราคาทุน	158,503	7,819	(25,660)	(37,471)	103,191
ค่าเสื่อมราคาสะสม					
ที่ดินและอาคาร	(1,288)	(498)	179	-	(1,607)
เครื่องบิน	(61,328)	(6,071)	11,547	18,537	(37,315)
อุปกรณ์	(66)	(20)	2	-	(84)
รวมค่าเสื่อมราคาสะสม	(62,682)	(6,589)	11,728	18,537	(39,006)
หัก ค่าเผื่อการด้อยค่า	(26,169)	-	11,506	12,347	(2,316)
รวมสินทรัพย์สิทธิการใช้	69,652				61,869

ค่าเสื่อมราคาสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม

2566	ล้านบาท	6,273
2565	ล้านบาท	6,589

หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566	งบการเงินเฉพาะกิจการ				
	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2566	เพิ่มขึ้น	ลดลง	ปรับปรุง/โอน	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566
ราคาทุน					
ที่ดินและอาคาร	5,752	983	(282)	(3)	6,450
เครื่องบิน	88,937	8,271	(6,564)	10,003	100,647
อุปกรณ์	77	26	(15)	-	88
รวมราคาทุน	94,766	9,280	(6,861)	10,000	107,185
ค่าเสื่อมราคาสะสม					
ที่ดินและอาคาร	(1,590)	(564)	255	(14)	(1,913)
เครื่องบิน	(34,501)	(5,113)	2,955	(3,504)	(40,163)
อุปกรณ์	(64)	(12)	15	(6)	(67)
รวมค่าเสื่อมราคาสะสม	(36,155)	(5,689)	3,225	(3,524)	(42,143)
หัก ค่าเผื่อการด้อยค่า	(2,316)	-	2,316	-	-
รวมสินทรัพย์สิทธิการใช้	56,295				65,042

หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	งบการเงินเฉพาะกิจการ				
	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2565	เพิ่มขึ้น	ลดลง	ปรับปรุง/โอน	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565
ราคาทุน					
ที่ดินและอาคาร	5,579	491	(298)	(20)	5,752
เครื่องบิน	143,039	7,328	(25,359)	(36,071)	88,937
อุปกรณ์	81	-	(3)	(1)	77
รวมราคาทุน	148,699	7,819	(25,660)	(36,092)	94,766
ค่าเสื่อมราคาสะสม					
ที่ดินและอาคาร	(1,269)	(488)	167	-	(1,590)
เครื่องบิน	(58,883)	(4,794)	11,547	17,629	(34,501)
อุปกรณ์	(52)	(14)	2	-	(64)
รวมค่าเสื่อมราคาสะสม	(60,204)	(5,296)	11,716	17,629	(36,155)
หัก ค่าเผื่อการด้อยค่า	(26,169)	-	11,506	12,347	(2,316)
รวมสินทรัพย์สิทธิการใช้	62,326				56,295

ค่าเสื่อมราคาสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม

2566	ล้านบาท	5,689
2565	ล้านบาท	5,296

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทปรับปรุงรายการสินทรัพย์สิทธิการใช้ ตามการปรับโครงสร้างธุรกิจกลุ่มธุรกิจการบินกับผู้เช่าเครื่องบิน โดยการรับโอนกรรมสิทธิ์เครื่องบิน A320-200 จำนวน 15 ลำ มูลค่า 4,960 ล้านบาท (ดูหมายเหตุข้อ 6.4) และปรับปรุงสินทรัพย์สิทธิการใช้โดยวัดมูลค่าหนี้สินตามสัญญาเช่าใหม่จากการเปลี่ยนแปลงการจ่ายชำระค่าเช่าผันแปรที่ขึ้นอยู่กับอัตราดอกเบี้ยอ้างอิง มูลค่ารวม 1,536 ล้านบาท ในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทปรับปรุงรายการสินทรัพย์สิทธิการใช้ ตามข้อตกลงกับกลุ่มผู้ให้เช่าเครื่องบินในการรับโอนกรรมสิทธิ์เครื่องบิน A380 จำนวน 4 ลำ มูลค่า 30,116 ล้านบาท และปรับปรุงสินทรัพย์สิทธิการใช้โดยวัดมูลค่าหนี้สินตามสัญญาเช่าใหม่จากการเปลี่ยนแปลงการจ่ายชำระค่าเช่าผันแปรที่ขึ้นอยู่กับอัตราดอกเบี้ยอ้างอิง มูลค่ารวม 5,955 ล้านบาท ในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทกลับรายการผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบินสินทรัพย์สิทธิการใช้ จำนวน 1,360 ล้านบาท ในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น (ดูหมายเหตุข้อ 27)

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 บริษัทปรับปรุงค่าเผื่อการด้อยค่าอันเป็นผลมาจากการยกเลิกสัญญาเช่าเครื่องบิน ซึ่งเป็นสัญญาที่มีภาระเกินควรกว่าประโยชน์ที่จะพึงได้ จำนวน 1,293 ล้านบาท และ 10,146 ล้านบาท ตามลำดับ (ดูหมายเหตุข้อ 5.2.1)

รายได้และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับสัญญาเช่าสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม มีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
จำนวนเงินที่รับรู้ในกำไรหรือขาดทุน				
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยที่เกี่ยวข้องกับหนี้สินตามสัญญาเช่า	4,987	4,023	4,986	4,023
ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับสัญญาเช่าระยะสั้น	869	279	866	275
ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับสัญญาเช่าซึ่งสินทรัพย์มีมูลค่าต่ำ	1	1	1	1
ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับค่าเช่าผันแปรซึ่งไม่รวมอยู่ในการวัดมูลค่าของหนี้สินตามสัญญาเช่า	2,967	5,227	2,908	5,140
รายได้จากการให้เช่าช่วงสินทรัพย์สิทธิการใช้	-	-	160	214

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 กระแสเงินสดจ่ายทั้งหมดสำหรับสัญญาเช่าเท่ากับ 16,832 ล้านบาท และ 10,955 ล้านบาท ตามลำดับ

15. สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566	งบการเงินรวม			
	ณ วันที่ 1 มกราคม 2566	บันทึกในกำไรหรือขาดทุน	บันทึกในกำไรเบ็ดเสร็จอื่น	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	19,548	12,959	49	32,556
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	(9,949)	(11,614)	2	(21,561)
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสุทธิ	9,599	1,345	51	10,995

หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	งบการเงินรวม			
	ณ วันที่ 1 มกราคม 2565	บันทึกในกำไรหรือขาดทุน	บันทึกในกำไรเบ็ดเสร็จอื่น	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	20,583	(921)	(114)	19,548
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	(12,308)	2,362	(3)	(9,949)
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสุทธิ	8,275	1,441	(117)	9,599

หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	ณ วันที่ 1 มกราคม 2566	บันทึกใน กำไรหรือ ขาดทุน	บันทึกใน กำไร เบ็ดเสร็จอื่น	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	19,541	12,959	49	32,549
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	(9,949)	(11,614)	2	(21,561)
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสุทธิ	9,592	1,345	51	10,988

หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	ณ วันที่ 1 มกราคม 2565	บันทึกใน กำไรหรือ ขาดทุน	บันทึกใน กำไร เบ็ดเสร็จอื่น	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	20,567	(912)	(114)	19,541
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	(12,308)	2,362	(3)	(9,949)
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสุทธิ	8,259	1,450	(117)	9,592

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 กลุ่มบริษัทมีสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอตัดบัญชีสุทธิเป็นจำนวน 10,995 ล้านบาท ในงบการเงินรวม ซึ่งเกิดจากในปี 2566 กลุ่มบริษัทมีการบันทึกสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเพิ่มขึ้นจำนวน 13,008 ล้านบาท ซึ่งรับรู้ในงบกำไรขาดทุนรวมเพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 12,959 ล้านบาท มาจากการเปลี่ยนแปลงของเงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพและกองทุนบำเหน็จพนักงาน ค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์หนี้สินตามสัญญาเช่า ประมาณการผลประโยชน์พนักงาน และผลขาดทุนสะสมทางภาษี และรับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นเพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 49 ล้านบาท จากการเปลี่ยนแปลงสมมติฐานผลประโยชน์พนักงาน และกลุ่มบริษัทมีการบันทึกหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเพิ่มขึ้นจำนวน (11,612) ล้านบาท ซึ่งรับรู้ในงบกำไรขาดทุนรวมเพิ่มขึ้นเป็นจำนวน (11,614) ล้านบาท จากการเปลี่ยนแปลงค่าตัดจำหน่ายของสินทรัพย์ไม่มีตัวตน สินทรัพย์สิทธิการใช้ และผลกำไรจากการวัดมูลค่าหนี้สินทางการเงินใหม่ และรับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นลดลงเป็นจำนวน 2 ล้านบาท มาจากการเปลี่ยนแปลงผลกำไรจากการวัดมูลค่าตราสารทุนที่กำหนดให้วัดมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทมีสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอตัดบัญชีสุทธิเป็นจำนวน 10,988 ล้านบาท ในงบการเงินเฉพาะกิจการ ซึ่งเกิดจากในปี 2566 บริษัทมีการบันทึกสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเพิ่มขึ้นจำนวน 13,008 ล้านบาท ซึ่งรับรู้ในงบกำไรขาดทุนรวมเพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 12,959 ล้านบาท มาจากการเปลี่ยนแปลงของเงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพและกองทุนบำเหน็จพนักงาน ค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์หนี้สินตามสัญญาเช่า ประมาณการผลประโยชน์พนักงาน และผลขาดทุนสะสมทางภาษี และรับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นเพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 49 ล้านบาท จากการเปลี่ยนแปลงสมมติฐานผลประโยชน์พนักงาน และบริษัทมีการบันทึกหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเพิ่มขึ้นจำนวน (11,612) ล้านบาท ซึ่งรับรู้ในงบกำไรขาดทุนรวมเพิ่มขึ้นเป็นจำนวน (11,614) ล้านบาท มาจากการเปลี่ยนแปลงค่าตัดจำหน่ายของสินทรัพย์ไม่มีตัวตน สินทรัพย์สิทธิการใช้ และผลกำไรจากการวัดมูลค่าหนี้สินทางการเงินใหม่ และรับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นลดลงเป็นจำนวน 2 ล้านบาท มาจากการเปลี่ยนแปลงผลกำไรจากการวัดมูลค่าตราสารทุนที่กำหนดให้วัดมูลค่ายุติธรรม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 กลุ่มบริษัทมีสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอตัดบัญชีสุทธิเป็นจำนวน 9,599 ล้านบาท ในงบการเงินรวม ซึ่งเกิดจากในปี 2565 กลุ่มบริษัทมีการบันทึกสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีลดลงจำนวน (1,035) ล้านบาท ซึ่งรับรู้ในงบกำไรขาดทุนรวมลดลงเป็นจำนวน (921) ล้านบาท มาจากการเปลี่ยนแปลงของเงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพและกองทุนบำเหน็จพนักงาน ค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ประมาณการผลประโยชน์พนักงาน และผลขาดทุนสะสมทางภาษี และรับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นรวมลดลงเป็นจำนวน (114) ล้านบาทจากการเปลี่ยนแปลงสมมติฐานผลประโยชน์พนักงาน และกลุ่มบริษัทมีการบันทึกหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีลดลงจำนวน 2,359 ล้านบาท ซึ่งรับรู้ในงบกำไรขาดทุนรวมลดลงเป็นจำนวน 2,362 ล้านบาท มาจากการเปลี่ยนแปลงค่าตัดจำหน่ายของสินทรัพย์ไม่มีตัวตน และผลกำไรจากการวัดมูลค่าหนี้สินทางการเงินใหม่ และรับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นเพิ่มขึ้นเป็นจำนวน (3) ล้านบาท มาจากการเปลี่ยนแปลงผลกำไรจากการวัดมูลค่าตราสารทุนที่กำหนดให้วัดมูลค่ายุติธรรม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทมีสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอตัดบัญชีสุทธิเป็นจำนวน 9,592 ล้านบาท ในงบการเงินเฉพาะกิจการ ซึ่งเกิดจากในปี 2565 บริษัทมีการบันทึกสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีลดลงจำนวน (1,026) ล้านบาท ซึ่งรับรู้ในงบกำไรขาดทุนลดลงเป็นจำนวน (912) ล้านบาท มาจากการเปลี่ยนแปลงของเงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพและกองทุนบำเหน็จพนักงาน ค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ประมาณการผลประโยชน์พนักงาน และผลขาดทุนสะสมทางภาษี และรับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นลดลงเป็นจำนวน (114) ล้านบาทจากการเปลี่ยนแปลงสมมติฐานผลประโยชน์พนักงาน และบริษัทมีการบันทึกหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีลดลงจำนวน 2,359 ล้านบาท ซึ่งรับรู้ในงบกำไรขาดทุนลดลงเป็นจำนวน 2,362 ล้านบาท มาจากการเปลี่ยนแปลงค่าตัดจำหน่ายของสินทรัพย์ไม่มีตัวตน และผลกำไรจากการวัดมูลค่าหนี้สินทางการเงินใหม่ และรับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นเพิ่มขึ้นเป็นจำนวน (3) ล้านบาท มาจากการเปลี่ยนแปลงผลกำไรจากการวัดมูลค่าตราสารทุนที่กำหนดให้วัดมูลค่ายุติธรรม

บริษัทบันทึกสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี เนื่องจากได้พิจารณาแล้วเห็นว่ามีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่บริษัทจะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอที่จะนำผลขาดทุนสะสมทางภาษีมาใช้ประโยชน์ได้

บริษัทได้พิจารณาประมาณการกำไรทางภาษีดังกล่าวอย่างระมัดระวังรอบคอบและบนสมมติฐานที่อุตสาหกรรมการบินจะฟื้นตัวและกลับเข้าสู่สภาวะปกติ ส่งผลให้รายได้จากธุรกิจการบินฟื้นตัวตามภาวะอุตสาหกรรมการบิน บริษัทมีการบริหารจัดการเที่ยวบินที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น รวมทั้งข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการปรับลดค่าใช้จ่ายจากแผนปฏิรูปธุรกิจของบริษัทที่เกิดขึ้นแล้ว การเพิ่มประสิทธิภาพการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง การเพิ่มประสิทธิภาพการจัดตารางเวลาและการซ่อมบำรุงที่เหมาะสม บริษัทยังคงมีผลขาดทุนสะสมทางภาษีและรายการผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษีจำนวน 9,561 ล้านบาท ที่ยังไม่ได้ถูกนำมาบันทึกเป็นสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี เนื่องจากความไม่แน่นอนในความเพียงพอของกำไรทางภาษีในอนาคต

16. เงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบิน

เงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	**2565**	**2566**	**2565**
เงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบิน ณ วันต้นปี	14,329	15,490	14,329	15,427
บวก เพิ่มขึ้น	903	606	903	606
หัก รับคืน	(216)	(326)	(216)	(326)
บวก (หัก) ปรับปรุงอัตราแลกเปลี่ยน	(122)	473	(122)	536
หัก ปรับปรุงผลจากการแก้ไขสัญญาเช่า	-	(1,916)	-	(1,916)
บวก กลับรายการค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิต	-	2	-	2
เงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบิน ณ วันสิ้นปี	14,894	14,329	14,894	14,329

เงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินตามสัญญาเช่าเป็นเงินประกันที่ผู้ให้เช่าเรียกเก็บเป็นหลักประกันในการบำรุงรักษาเครื่องยนต์และเครื่องบินตามสภาพการบิน และมีเงื่อนไขการบำรุงรักษาเครื่องยนต์และเครื่องบินตามตารางการบำรุงรักษา โดยสามารถรับคืนเมื่อนำเครื่องยนต์และเครื่องบินไปซ่อมบำรุงครั้งใหญ่ตามแผนการบำรุงรักษาตามเงื่อนไขที่กำหนดในสัญญา

17. สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	**2565**	**2566**	**2565**
สินทรัพย์รอการขาย (ดูหมายเหตุข้อ 17.1)	477	231	477	231
เงินมัดจำสัญญาเช่าเครื่องบิน	2,208	797	2,208	798
รายได้ค้างรับค่าตั๋วโดยสาร	59	472	59	472
อื่น ๆ	2,820	1,189	2,722	1,049
หัก ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิต	(3)	(1)	(3)	(1)
รวม	5,561	2,688	5,463	2,549

17.1 สินทรัพย์รอการขาย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 บริษัทมีสินทรัพย์รอการขายแสดงในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการมูลค่า 477 ล้านบาท และ 231 ล้านบาท ตามลำดับ ซึ่งมูลค่าดังกล่าวแสดงยอดสุทธิหลังหักค่าเผื่อการด้อยค่า

รายการเคลื่อนไหวของสินทรัพย์รอการขายในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ มีดังนี้

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ				
	ณ วันที่ 1 มกราคม 2566	**เพิ่มขึ้น**	**ด้อยค่า**	**โอน**	**ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566**
เครื่องบิน (ดูหมายเหตุข้อ 11)	-	1,386	-	(1,386)	-
เครื่องยนต์และอุปกรณ์การบิน	21	13	-	12	46
ที่ดิน	98	-	-	244	342
สินทรัพย์อื่น	112	9	-	(32)	89
รวม	231	1,408	-	(1,162)	477

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ				
	ณ วันที่ 1 มกราคม 2565	**เพิ่มขึ้น**	**ด้อยค่า**	**โอน**	**ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565**
เครื่องบิน (ดูหมายเหตุข้อ 11)	124	-	-	(124)	-
เครื่องยนต์และอุปกรณ์การบิน	1	22	19	(21)	21
ที่ดิน	-	98	-	-	98
สินทรัพย์อื่น	111	11	-	(10)	112
รวม	236	131	19	(155)	231

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทประเมินว่าไม่มีข้อบ่งชี้ที่แสดงให้เห็นว่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เกิดการด้อยค่า

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทกลับรายการผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องยนต์รอการขายจำนวน 19 ล้านบาท โดยเป็นการกลับรายการจากการด้อยค่าเครื่องยนต์ จำนวน 3 เครื่อง (ดูหมายเหตุข้อ 27)

18. หนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ย

18.1. เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน

เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม มีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

วันที่ครบกำหนดชำระ	วันครบกำหนดจ่ายคืนเงินต้น	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)		งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2566	2565	2566	2565
เงินกู้ยืม ณ วันที่ 20 ธันวาคม 2553	30 ธันวาคม 2578	1.00 - 1.50	1.00 - 1.50	1,985	1,808
เงินกู้ยืม ณ วันที่ 8 ตุลาคม 2562	30 ธันวาคม 2578	1.00 - 1.50	1.00 - 1.50	1,263	1,152
เงินกู้ยืม ณ วันที่ 30 กันยายน 2557 และ วันที่ 27 สิงหาคม 2561	30 ธันวาคม 2578	1.00 - 1.50	1.00 - 1.50	753	686
เงินกู้ยืม ณ วันที่ 10 กรกฎาคม 2561	30 ธันวาคม 2578	1.00 - 1.50	1.00 - 1.50	1,630	1,486
เงินกู้ยืม ณ วันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2563	30 ธันวาคม 2578	1.00 - 1.50	1.00 - 1.50	2,768	2,586
รวม				8,399	7,718

บริษัทครบกำหนดชำระเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินงวดแรกในวันที่ 30 มิถุนายน 2569

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	**2565**
ณ วันที่ 31 ธันวาคม		
เงินต้น	12,241	12,241
หัก ดอกเบี้ยจ่ายรอตัดบัญชี	(3,842)	(4,523)
รวมเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	8,399	7,718

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 บริษัทไม่มีการกู้ยืมเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินเพิ่มเติม และไม่มีการชำระคืนเงินต้น รวมทั้งบริษัทไม่มีการนำสินทรัพย์ถาวรหรือหลักทรัพย์อื่นไปค้ำประกันการกู้ยืม

บริษัทได้พิจารณาปรับปรุงมูลหนี้ที่บริษัทได้บันทึกไว้ สำหรับเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินที่ได้รับการยืนยันคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ให้ชำระหนี้แก่เจ้าหนี้เงินกู้ยืมจากสถาบันการเงิน และวัดมูลค่าหนี้สินทางการเงินใหม่ด้วยมูลค่ายุติธรรมโดยใช้วิธีคิดลดกระแสเงินสดด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด อย่างไรก็ตาม บริษัทอยู่ในระหว่างการดำเนินการยืนยันยอดมูลหนี้เงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินส่วนที่เหลือกับเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ (ดูหมายเหตุข้อ 5.1.3 (3))

18.2. หุ้นกู้

บริษัทมีหุ้นกู้ในสกุลเงินบาทเสนอขายให้แก่นักลงทุน ซึ่งเป็นหุ้นกู้ชนิดระบุชื่อผู้ถือ ไม่ด้อยสิทธิ และไม่มีหลักประกัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	**2565**
ส่วนที่ครบกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	-	-
ส่วนที่เกินจากกำหนดชำระหนึ่งปี	46,826	42,765
รวม	46,826	42,765

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	**2565**
ณ วันที่ 31 ธันวาคม		
เงินต้น	71,604	71,604
หัก ดอกเบี้ยจ่ายรอตัดบัญชี	(24,778)	(28,839)
รวมหุ้นกู้	46,826	42,765

เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2564 ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการ ส่งผลให้หุ้นกู้มีการเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขการชำระเงินและอัตราดอกเบี้ยให้เป็นไปตามแผนฟื้นฟูกิจการ โดยเริ่มครบกำหนดชำระเมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2571 ถึงวันที่ 30 ธันวาคม 2579 โดยมูลค่าหุ้นกู้ที่ออกจำหน่ายไม่มีการเปลี่ยนแปลง

อย่างไรก็ตาม เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งเห็นชอบการขอแก้ไขแผนฟื้นฟูกิจการ ส่งผลให้มีการปรับเปลี่ยนวิธีการชำระหนี้จากเดิมที่จะได้รับชำระด้วยเงินสดจนครบถ้วนในปีที่ 12 ถึง 15 ของแผนฟื้นฟูกิจการ (แตกต่างกันไปในแต่ละกลุ่ม) เป็นได้รับชำระหนี้ด้วยการแปลงหนี้เป็นทุนด้วยจำนวนเงินต้นตามแผนฟื้นฟูกิจการในอัตราร้อยละ 24.50 ของภาระหนี้เงินต้นคงค้างของเจ้าหนี้แต่ละรายตามคำสั่งถึงที่สุดให้ได้รับชำระหนี้ โดยจะได้รับชำระภายในปี 2567 โดยภาระหนี้เงินต้นคงค้างส่วนที่เหลือจะได้รับชำระหนี้จากกระแสเงินสดตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ในแผนฟื้นฟูกิจการที่ศาลเห็นชอบตามเดิม และได้กำหนดเพิ่มอัตราดอกเบี้ยใหม่จากภาระหนี้เงินต้นคงค้างส่วนที่ได้รับชำระหนี้จากกระแสเงินสด ใน 2 ปีสุดท้ายก่อนครบกำหนดระยะเวลาไถ่ถอนตามแผนฟื้นฟูกิจการ โดยเพิ่มขึ้นจากเดิมอีกร้อยละ 0.25 ต่อปี (ดูหมายเหตุข้อ 5.1.3 (3))

หุ้นกู้แบบไม่มีหลักประกัน มีรายละเอียด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 มีดังนี้

หุ้นกู้	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)	กำหนดชำระดอกเบี้ย	กำหนดชำระคืน
สิงหาคม 2556				
ชุดที่ 2 (ระยะเวลา 7 ปี)	1,250	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2571[2]
กันยายน 2558				
ชุดที่ 2 (ระยะเวลา 5 ปี)	1,500	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2571[2]
มิถุนายน 2560				
ชุดที่ 1 (ระยะเวลา 3 ปี)	1,000	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2571[2]
สิงหาคม 2561				
ชุดที่ 2 (ระยะเวลา 2 ปี)	798	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2571[2]
พฤศจิกายน 2562				
ชุดที่ 1 (ระยะเวลา 1 ปี)	2,035	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2571[2]
พฤษภาคม 2554				
ชุดที่ 2 (ระยะเวลา 10 ปี)	833	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2572[2]
ชุดที่ 5 (ระยะเวลา 10 ปี)	2,167	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้าย ของปี 2572[2]
กุมภาพันธ์ 2555				
ชุดที่ 2 (ระยะเวลา 10 ปี)	2,000	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2573[2]
มีนาคม 2555				
ครั้งที่ 2 (ระยะเวลา 12 ปี)	1,500	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2575[2]
ตุลาคม 2555				
ชุดที่ 3 (ระยะเวลา 10 ปี)	1,500	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2573[2]
สิงหาคม 2556				
ชุดที่ 3 (ระยะเวลา 10 ปี)	1,500	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2574[2]
กุมภาพันธ์ 2557				
ชุดที่ 2 (ระยะเวลา 7 ปี)	1,000	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2572[2]
ชุดที่ 3 (ระยะเวลา 10 ปี)	1,000	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2575[2]
ธันวาคม 2557				
ชุดที่ 2 (ระยะเวลา 7 ปี)	1,340	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2572[2]
ชุดที่ 3 (ระยะเวลา 10 ปี)	1,430	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2575[2]
เมษายน 2558				
ชุดที่ 3 (ระยะเวลา 7 ปี)	1,999	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2573[2]
ชุดที่ 4 (ระยะเวลา 10 ปี)	2,299	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2576[2]
กันยายน 2558				
ชุดที่ 3 (ระยะเวลา 7 ปี)	2,500	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2573[2]
ชุดที่ 4 (ระยะเวลา 10 ปี)	3,000	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2576[2]
ธันวาคม 2559				
ชุดที่ 2 (ระยะเวลา 5 ปี)	500	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2572[2]
ชุดที่ 3 (ระยะเวลา 7 ปี)	1,000	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2574[2]
ชุดที่ 4 (ระยะเวลา 10 ปี)	3,000	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2577[2]
ชุดที่ 5 (ระยะเวลา 12 ปี)	2,000	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2579[2]
มิถุนายน 2560				
ชุดที่ 2 (ระยะเวลา 5 ปี)	1,000	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2573[2]
ชุดที่ 3 (ระยะเวลา 7 ปี)	1,000	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2575[2]
ชุดที่ 4 (ระยะเวลา 10 ปี)	3,000	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2578[2]
ชุดที่ 5 (ระยะเวลา 15 ปี)	2,000	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2579[2]
กุมภาพันธ์ 2561				
ชุดที่ 1 (ระยะเวลา 5 ปี)	1,200	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2574[2]
ชุดที่ 2 (ระยะเวลา 7 ปี)	1,000	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2576[2]
ชุดที่ 3 (ระยะเวลา 10 ปี)	2,400	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2579[2]
ชุดที่ 4 (ระยะเวลา 15 ปี)	1,400	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2579[2]
สิงหาคม 2561				
ชุดที่ 3 (ระยะเวลา 3 ปี)	500	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2572[2]
ชุดที่ 4 (ระยะเวลา 5 ปี)	500	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2574[2]
ชุดที่ 5 (ระยะเวลา 10 ปี)	2,200	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2579[2]
ชุดที่ 6 (ระยะเวลา 12 ปี)	1,200	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2579[2]
ชุดที่ 7 (ระยะเวลา 15 ปี)	1,300	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2579[2]
พฤษภาคม 2562				
ชุดที่ 2 (ระยะเวลา 2 ปี)	1,000	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2572[2]
ชุดที่ 3 (ระยะเวลา 3 ปี)	1,970	1.50 - 1.75[1]	แริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2573[2]
ชุดที่ 4 (ระยะเวลา 5 ปี)	910	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2575[2]
ชุดที่ 5 (ระยะเวลา 7 ปี)	610	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2577[2]
ชุดที่ 6 (ระยะเวลา 10 ปี)	2,320	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2579[2]
ชุดที่ 7 (ระยะเวลา 15 ปี)	2,190	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2579[2]
พฤศจิกายน 2562				
ชุดที่ 2 (ระยะเวลา 2 ปี)	634	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2572[2]
ชุดที่ 3 (ระยะเวลา 3 ปี 3 เดือน)	2,453	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2574[2]
ชุดที่ 4 (ระยะเวลา 10 ปี)	1,899	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2579[2]
ชุดที่ 5 (ระยะเวลา 15 ปี)	1,767	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2579[2]
รวม	71,604			

(1) เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งเห็นชอบการขอแก้ไขแผนฟื้นฟูกิจการ ส่งผลให้มีการปรับเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยใหม่จากภาระหนี้เงินต้นคงค้างส่วนที่ได้รับชำระหนี้จากกระแสเงินสด ใน 2 ปีสุดท้ายก่อนครบกำหนดระยะเวลาไถ่ถอนตามแผนฟื้นฟูกิจการ โดยเพิ่มขึ้นจากเดิมอีกร้อยละ 0.25 ต่อปี (ดูหมายเหตุข้อ 5.1.3 (3))

(2) เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งเห็นชอบการขอแก้ไขแผนฟื้นฟูกิจการ ส่งผลให้มีการปรับเปลี่ยนวิธีการชำระหนี้จากเดิมที่จะได้รับชำระด้วยเงินสดจนครบถ้วน เป็นได้รับชำระหนี้ด้วยการแปลงหนี้เงินต้นตามแผนฟื้นฟูกิจการในอัตราร้อยละ 24.50 ของภาระหนี้เงินต้นคงค้างของเจ้าหนี้แต่ละรายตามคำสั่งถึงที่สุดให้ได้รับชำระหนี้ เป็นหุ้นสามัญเพิ่มทุนในราคา 2.5452 บาทต่อหุ้น โดยจะได้รับชำระภายในปี 2567 โดยภาระหนี้เงินต้นคงค้างส่วนที่เหลือจะได้รับชำระหนี้จากกระแสเงินสดตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ในแผนฟื้นฟูกิจการที่ศาลเห็นชอบตามเดิม และกำหนดให้เจ้าหนี้ได้รับดอกเบี้ยของภาระหนี้เงินต้นคงค้างส่วนที่ได้รับชำระหนี้จากการแปลงหนี้เดิมของเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการเป็นหุ้นสามัญเพิ่มทุนในระหว่างที่ยังไม่มีการแปลงหนี้เป็นทุน โดยเป็นไปตามอัตราเฉลี่ยของดอกเบี้ยใหม่ตามแผนฟื้นฟูกิจการฉบับที่ศาลเห็นชอบ (ดูหมายเหตุข้อ 5.1.3 (3))

19. หนี้สินตามสัญญาเช่า

หนี้สินตามสัญญาเช่า ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	**2565**	**2566**	**2565**
การวิเคราะห์ตามการครบกำหนด:				
ปีที่ 1	15,858	9,210	15,852	9,206
ปีที่ 2 - 5	57,421	51,152	57,421	51,152
ถัดจากปีที่ 5	57,750	64,635	57,750	64,635
หัก ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี	(46,768)	(37,876)	(46,769)	(37,876)
รวม	84,261	87,121	84,254	87,117

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	**2565**	**2566**	**2565**
การจัดประเภท:				
หมุนเวียน				
- หนี้สินตามสัญญาเช่า	7,187	1,980	7,180	1,976
ไม่หมุนเวียน				
- หนี้สินตามสัญญาเช่า	77,074	85,141	77,074	85,141
รวม	84,261	87,121	84,254	87,117

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 กลุ่มบริษัทมีค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับการจ่ายชำระค่าเช่าผันแปรที่ไม่รวมในการวัดมูลค่าหนี้สินตามสัญญาเช่าที่บันทึกเป็นค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่จำนวน 2,967 ล้านบาทและ 2,908 ล้านบาทในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ ตามลำดับ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 กลุ่มบริษัทมีค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับการจ่ายชำระค่าเช่าผันแปรที่ไม่รวมในการวัดมูลค่าหนี้สินตามสัญญาเช่าที่บันทึกเป็นค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่จำนวน 5,227 ล้านบาทและ 5,141 ล้านบาทในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการตามลำดับ

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีหนี้สินตามสัญญาเช่าสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	**2565**	**2566**	**2565**
ยอดคงเหลือ ณ วันต้นปี	87,121	75,201	87,117	75,187
เพิ่มขึ้น	8,875	7,592	8,863	7,590
ปรับปรุงมูลค่าหนี้สินจากการเปลี่ยนแปลงสัญญาเช่า	1,276	5,675	1,276	5,675
ปรับปรุงส่วนของดอกเบี้ย	7,481	2,013	7,481	2,013
ยกเลิกสัญญา	(1,722)	(2,228)	(1,722)	(2,227)
โอนจัดประเภทเป็นเจ้าหนี้	(8,399)	(529)	(8,399)	(529)
จ่ายชำระ	(8,947)	(1,803)	(8,938)	(1,792)
ปรับปรุงอัตราแลกเปลี่ยน	(1,424)	1,200	(1,424)	1,200
ยอดคงเหลือ ณ วันสิ้นปี	84,261	87,121	84,254	87,117

20. เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น

เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	**2565**	**2566**	**2565**
ส่วนที่หมุนเวียน				
เจ้าหนี้การค้า				
กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (ดูหมายเหตุข้อ 6.2)	91	105	398	278
กิจการอื่น	2,193	4,605	2,040	4,461
รวมเจ้าหนี้การค้า	2,284	4,710	2,438	4,739
เจ้าหนี้อื่น				
เจ้าหนี้ค่าธรรมเนียมสนามบิน	5,627	4,716	5,627	4,716
กิจการอื่น	7,891	7,798	7,219	7,111
รวมเจ้าหนี้อื่น	13,518	12,514	12,846	11,827
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	7,491	5,712	6,873	4,642
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยค้างจ่าย	858	747	858	747
ค่าใช้จ่ายบริการการบินค้างจ่าย	4,393	1,325	4,322	1,164
ผลประโยชน์พนักงานค้างจ่าย (ดูหมายเหตุข้อ 22 และข้อ 23)	3	29	3	29
รวมส่วนที่หมุนเวียน	28,547	25,037	27,340	23,148
ส่วนที่ไม่หมุนเวียน				
เจ้าหนี้การค้า				
กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (ดูหมายเหตุข้อ 6.2)	942	950	942	950
กิจการอื่น	9,974	10,605	9,974	10,605
เจ้าหนี้อื่น - กิจการอื่น	4,784	2,242	4,784	2,242
รวมส่วนที่ไม่หมุนเวียนอื่น	15,700	13,797	15,700	13,797
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	44,247	38,834	43,040	36,945

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นส่วนที่ไม่หมุนเวียน				
เจ้าหนี้การค้า				
กิจการที่เกี่ยวข้องกัน				
เงินต้น	956	955	956	955
หัก ดอกเบี้ยจ่ายรอตัดบัญชี	(14)	(5)	(14)	(5)
รวมเจ้าหนี้การค้ากิจการที่เกี่ยวข้องกัน (ดูหมายเหตุข้อ 6.2)	942	950	942	950
กิจการอื่น				
เงินต้น	12,645	12,912	12,645	12,912
หัก ดอกเบี้ยจ่ายรอตัดบัญชี	(2,671)	(2,307)	(2,671)	(2,307)
รวมเจ้าหนี้การค้ากิจการอื่น	9,974	10,605	9,974	10,605
เจ้าหนี้อื่น				
เจ้าหนี้อื่น - กิจการอื่น				
เงินต้น	7,520	2,412	7,520	2,412
หัก ดอกเบี้ยจ่ายรอตัดบัญชี	(2,736)	(170)	(2,736)	(170)
รวมเจ้าหนี้อื่น	4,784	2,242	4,784	2,242
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นส่วนที่ไม่หมุนเวียน	15,700	13,797	15,700	13,797

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทได้รับคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ให้ชำระหนี้แก่เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นเพิ่มเติม โดยบริษัทปรับปรุงเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นให้เป็นไปตามมูลหนี้วันครบกำหนดชำระและอัตราดอกเบี้ยตามแผนฟื้นฟูกิจการและคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ ซึ่งมีกำหนดชำระเงินงวดแรกในวันที่ 30 มิถุนายน 2567 ด้วยเหตุนี้ บริษัทจึงปรับปรุงหนี้สินและจัดประเภทเป็นเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นส่วนที่ไม่หมุนเวียน ผลกระทบจากการปรับปรุงเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นให้เป็นไปตามมูลหนี้สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566 เป็นจำนวนเงินขาดทุน 321 ล้านบาท (ดูหมายเหตุข้อ 5.2.1.1 (1))

21. รายได้รับล่วงหน้า

รายได้รับล่วงหน้า ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
รายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถือเป็นรายได้	32,521	30,587	32,442	30,163
โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า[1]	5,055	5,092	5,055	5,182
	37,576	35,679	37,497	35,345

ข้อมูลแสดงจำนวนรายได้ที่รับรู้ในระหว่างปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 ที่เกี่ยวข้องกับยอดยกมาในรายได้รับล่วงหน้าต้นปี

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
รายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถือเป็นรายได้	14,557	1,453	14,126	1,279
โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า[1]	560	97	560	97

[1] โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้าวัดมูลค่าด้วยวิธีมูลค่ายุติธรรมที่คำนวณโดยใช้รายได้เฉลี่ยของแต่ละเส้นทางบินหารด้วยไมล์แลกรางวัลจากตารางแลกรางวัลมาตรฐานและใช้ต้นทุนตามสัญญาที่ทำกับคู่สัญญาพันธมิตรธุรกิจหารด้วยไมล์แลกรางวัล ซึ่งเป็นการคำนวณมูลค่ายุติธรรมเป็นลำดับชั้นมูลค่ายุติธรรมระดับ 3

22. เงินกองทุนบำเหน็จพนักงาน

บริษัทได้จัดตั้งกองทุนบำเหน็จพนักงานบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) โดยบริษัทจ่ายสมทบกองทุนในอัตราร้อยละ 10 ของเงินเดือนพนักงาน บริษัทแสดงสินทรัพย์ หนี้สิน และยอดคงเหลือของกองทุนในงบแสดงฐานะการเงินของบริษัท รวมทั้งรับรู้ดอกผลและค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการดำเนินงานกองทุนเป็นรายได้และค่าใช้จ่ายของบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565
เงินฝากธนาคาร		
(แสดงรวมในสินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น)	103	70
ลูกหนี้ ธนาคาร		
(แสดงรวมในสินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น)	703	804
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	77	62
รวมสินทรัพย์	883	936

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	**2565**
หนี้สินค้างจ่ายให้พนักงานพ้นสภาพ (แสดงรวมในเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่น)	3	4
เงินกองทุนเงินบำเหน็จพนักงาน	880	932
รวมหนี้สิน	883	936

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 กองทุนบำเหน็จพนักงานมียอดคงเหลือ 880 ล้านบาท และ 932 ล้านบาท ตามลำดับ เท่ากับยอดภาระผูกพันของบริษัทที่จะต้องจ่ายให้พนักงาน

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 บริษัทมีการจ่ายเงินให้พนักงานที่พ้นสภาพการเป็นสมาชิกและจ่ายเงินให้พนักงานที่พ้นสภาพการเป็นสมาชิกภายใต้โครงการเกษียณอายุก่อนกำหนด (MSP-B MSP-C Block พิเศษ และ MSP-D3 Extend) เป็นจำนวนเงิน 119 ล้านบาท และ 135 ล้านบาท ตามลำดับ และรับรู้ค่าใช้จ่ายสมทบตามภาระผูกพันจำนวน 66 ล้านบาท และ 25 ล้านบาท ตามลำดับ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 บริษัทมีหนี้สินค้างจ่ายให้พนักงานที่พ้นสภาพการเป็นสมาชิกที่ออกจากกองทุนจำนวน 3 ล้านบาท และ 4 ล้านบาท ตามลำดับ แสดงเป็นส่วนหนึ่งของเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่น (ดูหมายเหตุข้อ 20)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 ยอดลูกหนี้กองทุนบำเหน็จสุทธิ - การบินไทย จำนวน 703 ล้านบาท เป็นผลมาจากธนาคารที่กองทุนบำเหน็จพนักงานมีเงินฝากธนาคาร ได้ถูกอายัดเงินฝากของกองทุนบำเหน็จเป็นจำนวนเงิน 2,331 ล้านบาท และได้ปรับปรุงดอกเบี้ยเงินฝากธนาคารเป็นจำนวนเงิน 5 ล้านบาท รวมเป็นเงินที่ธนาคารอายัดไว้ทั้งสิ้น 2,336 ล้านบาท เป็นการชั่วคราว ส่งผลให้กองทุนบำเหน็จพนักงานไม่สามารถนำเงินมาจ่ายให้แก่พนักงาน สุทธิด้วยเงินฝากธนาคารบางส่วนที่บริษัทสมทบไว้เกินเป็นจำนวน 217 ล้านบาท และบริษัทต้องสำรองเงินเพื่อจ่ายให้กับพนักงานที่พ้นสภาพการเป็นสมาชิกภายใต้โครงการเกษียณอายุก่อนกำหนด และพนักงานที่ออกจากกองทุน เป็นจำนวนเงิน 1,415 ล้านบาท (2565 : 1,297 ล้านบาท)

23. ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนสำหรับผลประโยชน์พนักงาน

ในปี 2566 และ 2565 บริษัทมีนโยบายสำหรับประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน แบ่งได้ดังนี้

23.1 ผลตอบแทนหลังออกจากงาน

บริษัทให้ผลตอบแทนสำหรับพนักงานเกษียณอายุตามผลประโยชน์หลังออกจากงานที่กำหนดไว้ตามข้อกำหนดของพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 และตามนโยบายของบริษัทในการให้ผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุแก่พนักงานตามสิทธิและอายุงาน

23.2 การจ่ายเงินค่าชดเชยวันหยุดพักผ่อนประจำปี

บริษัทให้ผลประโยชน์สำหรับพนักงานที่เกษียณอายุและพนักงานที่ได้รับอนุมัติให้เกษียณอายุก่อนกำหนดได้รับเงินค่าชดเชยวันหยุดพักผ่อนประจำปีของพนักงานตามจำนวนวันที่เหลืออยู่ในแต่ละปีและสะสมได้ไม่เกิน 1 ปี 6 เดือน ทั้งนี้บริษัทมีการปรับปรุงผลประโยชน์ส่วนวันหยุดพักผ่อนประจำปีในปี 2566

23.3 บัตรโดยสารฟรี

บริษัทให้ผลประโยชน์สำหรับพนักงานที่ทำงานกับบริษัทมาครบ 15 ปี มีสิทธิขอบัตรโดยสารฟรีประเภทสำรองที่นั่งได้ เฉพาะเส้นทางที่บริษัททำการบินได้ 1 เที่ยว และหากพนักงานยังคงทำงานอยู่กับบริษัทจะใช้สิทธินี้ได้อีกทุกรอบ 5 ปี ภายหลังจากวันที่มีสิทธิครั้งก่อนและพนักงานสามารถเก็บสะสมสิทธิไว้ใช้เมื่อใดก็ได้ ทั้งนี้บริษัทมีการปรับปรุงผลประโยชน์ส่วนบัตรโดยสารฟรีในปี 2565

ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนสำหรับภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	**2565**	**2566**	**2565**
มูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพัน	4,768	4,496	4,741	4,414
รายการที่รับรู้ในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม				
รับรู้ในกำไรหรือขาดทุน				
ผลประโยชน์หลังออกจากงาน	273	79	269	60
ผลประโยชน์ระยะยาวอื่น	5	(2)	-	(2)
รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น				
(กำไร) ขาดทุน จากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	248	(593)	246	(570)
รวม	526	(516)	515	(512)

การเปลี่ยนแปลงในมูลค่าปัจจุบันของประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	**2565**	**2566**	**2565**
ภาระผูกพันของโครงการผลประโยชน์ ณ วันต้นปี	4,496	5,173	4,414	5,083
ค่าใช้จ่ายภาระผูกพันของโครงการผลประโยชน์ที่รับรู้ในกำไรหรือขาดทุน				
ต้นทุนบริการในปัจจุบัน	179	203	176	185
ต้นทุนดอกเบี้ย	112	95	111	94
ต้นทุนบริการในอดีต	(18)	(219)	(18)	(219)
(กำไร) ขาดทุน จากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย - จากผลประโยชน์ระยะยาวอื่น	5	(2)	-	(2)
(กำไร) ขาดทุน จากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย - รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น				
จากการเปลี่ยนแปลงสมมติฐาน				
ด้านประสบการณ์การทำงาน	278	(544)	275	(527)
จากการเปลี่ยนแปลงสมมติฐานทางการเงิน	(30)	(49)	(29)	(43)
จัดประเภทเป็นผลประโยชน์พนักงานค้างจ่าย	-	(25)	-	(25)
ผลประโยชน์จ่ายโดยโครงการ	(254)	(136)	(188)	(132)
ภาระผูกพันของโครงการผลประโยชน์ ณ วันสิ้นปี	4,768	4,496	4,741	4,414

ข้อสมมติหลักในการประมาณการตามหลักการคณิตศาสตร์ประกันภัย ณ วันที่รายงาน (แสดงโดยวิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	**2565**	**2566**	**2565**
อัตราคิดลด (ร้อยละ)	1.21 - 2.80	1.21 - 2.78	2.80	2.70
อัตราเงินเฟ้อ (ร้อยละ)	2.00	2.00	2.00	2.00
อัตราการขึ้นเงินเดือน (ร้อยละ)	0.00 - 5.00	0.00 - 5.00	0.00 - 2.00	0.00 - 2.00
อัตราการหมุนเวียนของพนักงาน (ร้อยละ)	0.00 - 35.00	0.00 - 35.00	0.00 - 2.50	0.00 - 2.50
อัตรามรณะ	TMO17	TMO17	TMO17	TMO17

ข้อสมมติที่สำคัญในการกำหนดภาระผูกพันผลประโยชน์ของพนักงานตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย ประกอบด้วย อัตราคิดลดและอัตราการเพิ่มขึ้นของเงินเดือน การวิเคราะห์ความอ่อนไหวได้พิจารณาจากการเปลี่ยนแปลงในแต่ละข้อสมมติในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยที่เกี่ยวข้องที่อาจเป็นไปได้อย่างสมเหตุสมผล ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน ในขณะที่ข้อสมมติอื่นคงที่

ผลกระทบต่อภาระผูกพันผลประโยชน์ของพนักงาน เพิ่มขึ้น (ลดลง) ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	**2565**	**2566**	**2565**
อัตราคิดลด - เพิ่มขึ้นร้อยละ 1	(297)	(294)	(303)	(304)
อัตราคิดลด - ลดลงร้อยละ 1	352	347	345	335
อัตราเงินเดือน - เพิ่มขึ้นร้อยละ 1	396	486	388	471
อัตราเงินเดือน - ลดลงร้อยละ 1	(297)	(218)	(304)	(229)

การวิเคราะห์ความอ่อนไหวข้างต้นอาจไม่ได้แสดงถึงการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจริงในภาระผูกพันผลประโยชน์ของพนักงาน เนื่องจากเป็นการยากที่การเปลี่ยนแปลงข้อสมมติต่าง ๆ จะเกิดขึ้นแยกต่างหากจากข้อสมมติอื่น ซึ่งอาจมีความสัมพันธ์กัน

<u>โครงการเกษียณอายุก่อนกำหนด</u>

เมื่อวันที่ 9 ตุลาคม 2563 บริษัทมีประกาศโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนดเพื่อให้พนักงานที่สมัครใจเข้าร่วมแสดงความจำนงภายในวันที่ 28 ตุลาคม 2563 ซึ่งมีผู้สนใจและประสงค์เข้าร่วมโครงการประมาณ 4,000 คน โดยบริษัทเป็นผู้พิจารณาอนุมัติ โครงการดังกล่าวมีสองทางเลือกซึ่งจะส่งผลให้พนักงานที่ได้รับอนุมัติพ้นสภาพการเป็นพนักงานตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2563 (MSP-A) หรือมีสิทธิในการตัดสินใจลาออกจากบริษัทในวันที่ 1 พฤษภาคม 2564 (MSP-B)โดยทั้งสองทางเลือก บริษัทได้จ่ายเงินชดเชยตามกฎหมายแรงงานและผลตอบแทนอื่นตามที่กำหนด เป็นจำนวนเงินเฉลี่ยเท่ากันตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2564 ถึงเดือนมิถุนายน 2565

เมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2564 บริษัทมีประกาศโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนดหรือ MSP-C สำหรับพนักงานที่ไม่ประสงค์สมัครคัดเลือกเข้าตำแหน่งตามโครงสร้างองค์กรใหม่ หรือพนักงานที่สมัครคัดเลือกเข้าตำแหน่งตามโครงสร้างองค์กรใหม่แต่ไม่ได้รับคัดเลือกและประสงค์ลาออกจากบริษัทโดยได้รับค่าตอบแทนตามโครงการ โดยให้พนักงานที่สมัครใจเข้าร่วม แสดงความจำนงภายในวันที่ 19 เมษายน 2564 ซึ่งมีผู้สนใจและประสงค์เข้าร่วมโครงการประมาณ 2,500 คน โดยบริษัทเป็นผู้พิจารณาอนุมัติซึ่งจะส่งผลให้พนักงานที่ได้รับอนุมัติพ้นสภาพการเป็นพนักงานตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2564 บริษัทได้จ่ายเงินชดเชยตามกฎหมายแรงงานและผลตอบแทนอื่นตามที่กำหนด เป็นจำนวนเงินเฉลี่ยเท่ากันตั้งแต่เดือนกันยายน 2564 ถึงเดือนธันวาคม 2565

เมื่อวันที่ 2 มิถุนายน 2564 บริษัทมีประกาศโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนดหรือ MSP-D สำหรับพนักงานที่สมัครคัดเลือกเข้าตำแหน่งตามโครงสร้างองค์กรใหม่แต่ไม่ได้รับคัดเลือกและประสงค์เข้าร่วมโครงการเพื่อลาออกจากบริษัทโดยได้รับค่าตอบแทนตามโครงการ โดยให้พนักงานที่สมัครใจเข้าร่วม แสดงความจำนงภายในวันที่ 13 มิถุนายน 2564 โดยบริษัทเป็นผู้พิจารณาอนุมัติ โครงการดังกล่าวมีสามทางเลือกซึ่งจะส่งผลให้พนักงานที่ได้รับอนุมัติพ้นสภาพการเป็นพนักงานตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2564 (MSP-D1) หรือวันที่ 1 มกราคม 2565 (MSP-D2 และ MSP-D3) บริษัทได้จ่ายเงินชดเชยตามกฎหมายแรงงานและผลตอบแทนอื่นตามที่กำหนด เป็นจำนวนเงินเฉลี่ยเท่ากันตั้งแต่เดือนมกราคม 2565 ถึงเดือนธันวาคม 2565

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทอนุมัติผลประโยชน์จ่ายสำหรับพนักงานเกษียณอายุและมีหนี้สินค้างจ่ายให้พนักงานจำนวน 25 ล้านบาท แสดงเป็นส่วนหนึ่งของเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่น (ดูหมายเหตุข้อ 20) (2566 : ไม่มี)

24. ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น

ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	**2565**	**2566**	**2565**
ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น ณ วันต้นปี	26,777	20,072	19,849	16,129
รายการเคลื่อนไหวในระหว่างปี	3,003	6,262	2,230	3,277
เพิ่มขึ้นจากการรับโอนเครื่องบินจากบริษัทย่อย	-	-	7,701	-
ปรับปรุงอัตราแลกเปลี่ยน	(440)	443	(440)	443
ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น ณ วันสิ้นปี	29,340	26,777	29,340	19,849

ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย รายการประมาณการหนี้สินระยะยาว สำหรับค่าซ่อมแซมและบำรุงอากาศยาน รายการสำรองค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน เครื่องยนต์เครื่องบิน และส่วนประกอบอื่น ๆ สำหรับรายการซ่อมที่จะต้องจ่ายเงินในอนาคตตามสัญญา ซึ่งบริษัทมีภาระผูกพันภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงานในการซ่อมบำรุงเครื่องบิน เครื่องยนต์เครื่องบิน และส่วนประกอบอื่น ๆ ตลอดอายุสัญญาเช่า รวมถึงการเตรียมสภาพเครื่องบินก่อนการส่งมอบคืนตามที่ผู้ให้เช่ากำหนดเมื่อสิ้นสุดสัญญาเช่า โดยบริษัทประมาณการค่าซ่อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตามชั่วโมงบิน รอบการบิน รอบการซ่อมใหญ่ และอายุสัญญาเช่า ซึ่งคำนวณตามสัดส่วนระยะเวลาที่บริษัทใช้งาน

ในระหว่างปีสิ้นสุด 31 ธันวาคม 2566 บริษัทรับรู้ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นจากการรับโอนเครื่องบินจากบริษัทย่อย จำนวน 20 ลำ (A320 - 200) เป็นค่าใช้จ่ายปรับโครงสร้างธุรกิจกลุ่มธุรกิจการบิน จำนวน 7,081 ล้านบาทในงบการเงินเฉพาะกิจการ (ดูหมายเหตุข้อ 6.4) (2565 : ไม่มี)

25. รายได้จากสัญญาที่ทำกับลูกค้า

การจำแนกรายได้

กลุ่มบริษัทจำแนกรายได้จากการขายสินค้าและให้บริการให้แก่ลูกค้าตลอดช่วงเวลาและ ณ เวลาใดเวลาหนึ่ง ตามส่วนงานซึ่งสอดคล้องกับการเปิดเผยข้อมูลรายได้แยกตามส่วนงานที่รายงานภายใต้มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 8 เรื่อง ส่วนงานดำเนินงาน (ดูหมายเหตุข้อ 32)

รายได้จากการขายและการให้บริการสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม จำแนกตามช่วงเวลาแห่งการรับรู้รายได้และประเภทของสินค้าหรือบริการได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	**2565**	**2566**	**2565**
ช่วงเวลาของการรับรู้รายได้				
ณ เวลาใดเวลาหนึ่ง				
กิจการขนส่งทางอากาศ				
รายได้ค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกิน	132,736	73,408	123,200	64,862
รายได้ค่าระวางขนส่ง	15,464	23,784	15,465	23,743
หน่วยธุรกิจ				
รายได้จากหน่วยธุรกิจ	5,336	3,054	6,667	4,520
กิจการอื่น ๆ				
รายได้ค่าบริการอื่น ๆ	343	429	-	-
ตลอดช่วงเวลา				
หน่วยธุรกิจ				
รายได้ค่าบริการคลังสินค้า	2,432	2,763	2,432	2,763
รายได้ค่าบริการซ่อมเครื่องบิน	1,135	429	1,227	509
รวม	157,446	103,867	148,991	96,397

26. รายได้อื่น ๆ

รายได้อื่น ๆ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	**2565**	**2566**	**2565**
รายได้จากการขายสินทรัพย์	469	783	469	783
อื่น ๆ	2,225	481	2,073	424
รวม	2,694	1,264	2,542	1,207

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทมีกำไรจากการขายห้องชุดพักอาศัยที่ประเทศสิงคโปร์ 215 ล้านบาท กำไรจากการขายสำนักงานกรุงโรมประเทศอิตาลีและสำนักงานกรุงมะนิลาประเทศฟิลิปปินส์รวม 153 ล้านบาท กำไรจากการขายบ้านพักกรุงจาการ์ตาประเทศอินโดนีเซีย 78 ล้านบาท กำไรจากการขายเครื่องยนต์อะไหล่ และสินทรัพย์อื่นๆ จำนวน 38 และ 30 ล้านบาทตามลำดับ บริษัทมีผลขาดทุนจากการขายเครื่องบิน 45 ล้านบาท ในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทมีกำไรจากการขายที่ดินและอาคารรักคุณเท่าฟ้า 55 ล้านบาท กำไรจากการขายที่ดินและอาคารสำนักงานสีลม 45 ล้านบาท กำไรจากการขายที่ดินและอาคารสำนักงาน ขอนแก่น อุดรธานี เชียงราย รวม 18 ล้านบาท กำไรจากการขายห้องชุดพักอาศัยที่ประเทศสิงคโปร์ 101 ล้านบาท กำไรจากการขายเครื่องบิน 106 ล้านบาท เครื่องยนต์อะไหล่ 386 ล้านบาท และสินทรัพย์อื่น ๆ 72 ล้านบาท ในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ

27. ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ (กลับรายการ)

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ (กลับรายการ) สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	**2565**
เครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้ (ดูหมายเหตุข้อ 11 ข้อ 13 และข้อ 14)	-	(8,467)
เครื่องยนต์	-	(1,067)
อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	77	13
รวม	77	(9,521)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทมีผลขาดทุนจากการด้อยค่าอุปกรณ์การบินหมุนเวียน จำนวน 77 ล้านบาท เป็นผลขาดทุนจากการด้อยค่าอุปกรณ์การบินหมุนเวียนที่รวมอยู่ในที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ (ดูหมายเหตุข้อ 13) สำหรับเครื่องบิน เครื่องยนต์และสินทรัพย์สิทธิการใช้ บริษัทประเมินว่าไม่มีข้อบ่งชี้ที่แสดงให้เห็นว่าเกิดการด้อยค่า

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทกลับรายการผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ จำนวน 9,521 ล้านบาท ประกอบด้วย

- กลับรายการผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้จำนวน 8,467 ล้านบาท เป็นการกลับรายการของผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขายจำนวน 648 ล้านบาท (ดูหมายเหตุข้อ 11) กลับรายการของผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินที่รวมอยู่ใน ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์จำนวน 6,459 ล้านบาท (ดูหมายเหตุข้อ 13) และการกลับรายการของผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์สิทธิการใช้จำนวน 1,360 ล้านบาท (ดูหมายเหตุข้อ 14)
- กลับรายการผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องยนต์จำนวน 1,067 ล้านบาท เป็นการกลับรายการของผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องยนต์ที่รวมอยู่ใน ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์จำนวน 1,060 ล้านบาท (ดูหมายเหตุข้อ 13) กลับรายการผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องยนต์ที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นจำนวน 19 ล้านบาท (ดูหมายเหตุข้อ 17.1) และรับรู้ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขายจำนวน 12 ล้านบาท (ดูหมายเหตุข้อ 11)

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของอุปกรณ์การบินหมุนเวียนจำนวน 13 ล้านบาท เป็นผลขาดทุนจากการด้อยค่าอุปกรณ์การบินหมุนเวียนที่รวมอยู่ในที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ (ดูหมายเหตุข้อ 13)

28. ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 (กลับรายการ)

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 (กลับรายการ) สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	**2565**	**2566**	**2565**
ผลขาดทุนด้านเครดิตลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น				
- กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (ดูหมายเหตุข้อ 8)	-	-	(300)	2,398
- กิจการอื่น (ดูหมายเหตุข้อ 8)	87	99	87	102
กลับรายการผลขาดทุนด้านเครดิตสินทรัพย์ทางการเงินอื่น	19	14	19	14
รวม	106	113	(194)	2,514

29. รายได้ภาษีเงินได้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
ภาษีเงินได้ที่รับรู้ในกำไรหรือขาดทุน				
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	(20)	(7)	-	-
ภาษีเงินได้รอตัดบัญชี	1,342	1,441	1,343	1,451
รวม	1,322	1,434	1,343	1,451

การกระทบยอดเพื่อหาอัตราภาษีที่แท้จริง

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม			
	2566		2565	
	อัตราภาษีร้อยละ	จำนวน	อัตราภาษีร้อยละ	จำนวน
กำไรสำหรับปี		28,123		(252)
รายได้ภาษีเงินได้		(1,322)		(1,434)
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้		26,801		(1,686)
จำนวนรายได้ภาษีตามอัตราภาษีเงินได้ (อัตราภาษีร้อยละ 20)	20	(5,360)	20	337
ผลกระทบทางภาษีสำหรับค่าใช้จ่ายที่ไม่สามารถ				
หักเป็น (ค่าใช้จ่าย) ผลประโยชน์ในทางภาษี				
รายได้และค่าใช้จ่ายจากบัตรส่งเสริมการลงทุน		1,302		(885)
รายได้และค่าใช้จ่ายทางบัญชีซึ่งไม่สามารถใช้เป็น				
รายได้และค่าใช้จ่ายทางภาษี		1,555		1,505
ผลกระทบของขาดทุนทางภาษีซึ่งไม่ได้รับรู้เป็นสินทรัพย์				
ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี		-		(950)
ใช้ประโยชน์ทางภาษีจากผลขาดทุนสะสม		2,503		-
บันทึกสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสำหรับปี		(1,324)		(1,441)
รายการปรับปรุงสำหรับปีก่อน ๆ		2		-
รายได้ภาษีเงินได้	-	(1,322)	-	(1,434)

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	2566		2565	
	อัตราภาษีร้อยละ	จำนวน	อัตราภาษีร้อยละ	จำนวน
กำไรสำหรับปี		20,345		2,697
รายได้ภาษีเงินได้		(1,343)		(1,451)
กำไรก่อนภาษีเงินได้		19,002		1,246
จำนวนรายได้ภาษีตามอัตราภาษีเงินได้ (อัตราภาษีร้อยละ 20)	20	(3,800)	20	(250)
ผลกระทบทางภาษีสำหรับค่าใช้จ่ายที่ไม่สามารถ				
หักเป็น (ค่าใช้จ่าย) ผลประโยชน์ในทางภาษี				
รายได้และค่าใช้จ่ายจากบัตรส่งเสริมการลงทุน		1,302		(885)
รายได้และค่าใช้จ่ายทางบัญชีซึ่งไม่สามารถใช้เป็น				
รายได้และค่าใช้จ่ายทางภาษี		104		2,564
ผลกระทบของขาดทุนทางภาษีซึ่งไม่ได้รับรู้เป็น				
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี		-		(1,429)
ใช้ประโยชน์ทางภาษีจากผลขาดทุนสะสม		2,394		-
บันทึกสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสำหรับปี		(1,345)		(1,451)
รายการปรับปรุงสำหรับปีก่อน ๆ		2		-
รายได้ภาษีเงินได้	-	(1,343)	-	(1,451)

30. สิทธิประโยชน์จากการส่งเสริมการลงทุน

กลุ่มบริษัทได้รับสิทธิประโยชน์จากการส่งเสริมการลงทุนตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน (พ.ศ. 2520) โดยการอนุมัติของคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนตามแต่ละบัตรส่งเสริม ดังต่อไปนี้

ลำดับที่	บัตรส่งเสริม		วันที่เริ่มมีรายได้
	เลขที่	ลงวันที่	จากการประกอบกิจการ
1	2357(2)/2556	6 สิงหาคม 2556	23 มกราคม 2557
2	2358(2)/2556	6 สิงหาคม 2556	25 กรกฎาคม 2557
3	2360(2)/2556	6 สิงหาคม 2556	25 มกราคม 2558
4	2362(2)/2556	6 สิงหาคม 2556	1 พฤษภาคม 2558
5	2363(2)/2556	6 สิงหาคม 2556	4 กันยายน 2559
6	2364(2)/2556	6 สิงหาคม 2556	27 เมษายน 2560
7	2365(2)/2556	6 สิงหาคม 2556	20 กรกฎาคม 2560
8	2366(2)/2556	6 สิงหาคม 2556	23 กันยายน 2560
9	2367(2)/2556	6 สิงหาคม 2556	7 กุมภาพันธ์ 2561
10	65-0130-1-00-1-0	20 ธันวาคม 2564	29 เมษายน 2565
11	65-1587-1-00-1-0	3 พฤศจิกายน 2565	1 มิถุนายน 2566
12	66-1217-2-00-1-0	22 สิงหาคม 2566	10 พฤศจิกายน 2566
13	66-1479-2-00-1-0	10 ตุลาคม 2566	1 ธันวาคม 2566

ทั้งนี้ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนดบางประการ และสิทธิประโยชน์ประกอบด้วย

ก) ได้รับอนุญาตนำคนต่างด้าวซึ่งเป็นช่างฝีมือหรือผู้ชำนาญการ คู่สมรส และบุคคลซึ่งอยู่ในอุปการะของบุคคลทั้งสองประเภทนี้เข้ามาในราชอาณาจักรได้ตามจำนวนและกำหนดระยะเวลาให้อยู่ในราชอาณาจักรเท่าที่คณะกรรมการพิจารณาเห็นสมควร

ข) ให้คนต่างด้าวซึ่งเป็นช่างฝีมือหรือผู้ชำนาญการที่ได้รับอนุญาตให้อยู่ในราชอาณาจักร ได้รับอนุญาตทำงานเฉพาะตำแหน่งหน้าที่การทำงาน ที่คณะกรรมการให้ความเห็นชอบตลอดระยะเวลาเท่าที่ได้รับอนุญาตให้อยู่ในราชอาณาจักร

ค) ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักรตามที่คณะกรรมการพิจารณาอนุมัติ

ง) ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้จากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมรวมกันไม่เกินร้อยละ 100 ของเงินลงทุน ไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียน โดยมีกำหนดเวลา 8 ปี (ลำดับที่ 1 - 9) และยกเว้นภาษีฯ สำหรับบัตรส่งเสริมฯ (ลำดับที่ 10 - 13) มีกำหนดเวลา 5 ปี นับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการนั้น ในกรณีที่ประกอบกิจการขาดทุนในระหว่างเวลาได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลผู้ได้รับการส่งเสริมจะได้รับอนุญาตให้นำผลขาดทุนประจำปีที่เกิดขึ้นในระหว่างเวลานั้นไปหักออกจากกำไรสุทธิที่เกิดขึ้นภายหลังที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลมีกำหนดระยะเวลาไม่เกิน 5 ปี นับแต่วันพ้นกำหนดเวลานั้น โดยจะเลือกหักจากกำไรสุทธิของปีใดปีหนึ่งหรือหลายปีก็ได้

จ) ได้รับยกเว้นไม่ต้องนำเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริม ซึ่งได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลไปรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้ตลอดระยะเวลาที่ผู้ได้รับการส่งเสริมได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลนั้น

ฉ) ได้รับอนุญาตให้นำหรือส่งเงินออกนอกราชอาณาจักรเป็นเงินตราต่างประเทศได้

* การขอยกเลิกบัตรส่งเสริมการลงทุน (BOI) ที่สิ้นสุดสิทธิประโยชน์ทางภาษีรวม 10 บัตร ซึ่งบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขภายในระยะเวลาที่กำหนดอย่างครบถ้วน โดยไม่มีภาระภาษีอากรใด ๆ บริษัทฯ จึงได้มีหนังสือขอยกเลิกบัตรส่งเสริมการลงทุน ต่อสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ซึ่งได้รับอนุมัติตามประกาศสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ที่ บ.74/2566 ณ วันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2566 (ลำดับ 1 - 5) และที่ บ.88/2566 ณ วันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2566 (ลำดับ 6 - 10)

ลำดับที่	บัตรส่งเสริม		วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการ	ประกาศยกเลิก BOI
	เลขที่	ลงวันที่		
1	*1214(2)/2552	8 ธันวาคม 2551	4 เมษายน 2552	3 กุมภาพันธ์ 2566
2	*1874(2)/2552	14 กันยายน 2552	30 มีนาคม 2554	3 กุมภาพันธ์ 2566
3	*1446(2)/2554	21 กุมภาพันธ์ 2554	24 พฤษภาคม 2554	3 กุมภาพันธ์ 2566
4	*1178(2)/2555	29 ธันวาคม 2554	26 ธันวาคม 2554	3 กุมภาพันธ์ 2566
5	*1627(2)/2555	28 มีนาคม 2555	12 มีนาคม 2555	3 กุมภาพันธ์ 2566
6	*2576(2)/2555	14 กันยายน 2555	8 สิงหาคม 2555	17 กุมภาพันธ์ 2566
7	*2577(2)/2555	14 กันยายน 2555	6 ตุลาคม 2555	17 กุมภาพันธ์ 2566
8	*1220(2)/2556	26 ธันวาคม 2555	5 กุมภาพันธ์ 2556	17 กุมภาพันธ์ 2566
9	*1221(2)/2556	26 ธันวาคม 2555	25 มีนาคม 2556	17 กุมภาพันธ์ 2566
10	*1590(2)/2556	13 มีนาคม 2556	13 มีนาคม 2556	17 กุมภาพันธ์ 2566

** การขอยกเลิกบัตรส่งเสริมการลงทุน (BOI) ที่สิ้นสุดสิทธิประโยชน์ทางภาษีรวม 6 บัตร ซึ่งบริษัทไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัดได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขภายในระยะเวลาที่กำหนดอย่างครบถ้วน โดยไม่มีภาระภาษีอากรใด ๆ บริษัทไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด จึงได้มีหนังสือขอยกเลิกบัตรส่งเสริมการลงทุนต่อสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนซึ่งได้รับอนุมัติตามประกาศสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ที่ บ.89/2566 ณ วันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2566 (ลำดับ 1 - 3, 5, 6) และ ที่ บ.109/2566 ณ วันที่ 7 มีนาคม 2566 (ลำดับที่ 4)

ลำดับที่	บัตรส่งเสริม		วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการ	ประกาศยกเลิก BOI
	เลขที่	ลงวันที่		
1	**1465(2)/อ./2557	9 เมษายน 2557	7 กรกฎาคม 2555	17 กุมภาพันธ์ 2566
2	**1466(2)/อ./2557	9 เมษายน 2557	20 มกราคม 2556	17 กุมภาพันธ์ 2566
3	**1467(2)/อ./2557	9 เมษายน 2557	27 ตุลาคม 2556	17 กุมภาพันธ์ 2566
4	**1468(2)/อ./2557	9 เมษายน 2557	5 กุมภาพันธ์ 2557	7 มีนาคม 2566
5	**1469(2)/อ./2557	9 เมษายน 2557	23 ตุลาคม 2557	17 กุมภาพันธ์ 2566
6	**1470(2)/อ./2557	9 เมษายน 2557	23 มีนาคม 2558	17 กุมภาพันธ์ 2566

บริษัทต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขต่าง ๆ ที่ได้ระบุไว้ในบัตรส่งเสริมการลงทุนเพื่อให้เป็นไปตามประกาศของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ ป. 14/2541 ลงวันที่ 30 ธันวาคม 2541 เรื่อง กำหนดวิธีการรายงานรายได้สำหรับผู้ได้รับการส่งเสริม สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 รายได้จากการขายทั้งหมดของบริษัท โดยจำแนกตามกิจกรรมที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนและไม่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม					
	กิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน		กิจการที่ไม่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน		รวม	
	2566	2565	2566	2565	2566	2565
รายได้จากการขายหรือให้บริการ	55,492	47,965	101,954	56,120	157,446	104,085

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	กิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน		กิจการที่ไม่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน		รวม	
	2566	2565	2566	2565	2566	2565
รายได้จากการขายหรือให้บริการ	55,492	47,965	93,499	48,651	148,991	96,616

31. ส่วนของผู้ถือหุ้น

31.1 ส่วนเกินทุนจากการตีราคาสินทรัพย์

ส่วนเกินทุนจากการตีราคาสินทรัพย์ คือ ส่วนเกินทุนจากการตีราคาที่ดินและอาคารสุทธิภาษี ส่วนเกินทุนจากการตีราคาสินทรัพย์ดังกล่าว จะทยอยตัดจำหน่ายโดยใช้วิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานที่เหลืออยู่ของสินทรัพย์นั้น และบันทึกโอนไปยังกำไรสะสมโดยตรง

ส่วนเกินทุนจากการตีราคาสินทรัพย์ดังกล่าวไม่สามารถนำมาหักกับขาดทุนสะสมและไม่สามารถจ่ายเป็นเงินปันผลได้

31.2 การจดทะเบียนเพิ่มทุน

เมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2565 บริษัทได้ดำเนินการจดทะเบียนต่อนายทะเบียนบริษัทมหาชน กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ เพื่อเพิ่มทุนจดทะเบียนจากเดิมจำนวน 21,827,719,170 บาท เป็นทุนจดทะเบียนจำนวน 336,824,601,650 บาท

32. ส่วนงานดำเนินงาน

ปัจจัยในการกำหนดส่วนงาน

บริษัทกำหนดส่วนงานที่รายงานตามลักษณะของผลิตภัณฑ์และบริการ โดยผู้บริหารพิจารณาจากโครงสร้างองค์กร ซึ่งสอดคล้องกับการดำเนินกิจการด้านการบินพาณิชย์

บริษัทมีส่วนงานที่รายงาน 3 ส่วนงาน ประกอบด้วย

(1) ส่วนงานกิจการขนส่งทางอากาศ ประกอบด้วย บริการขนส่งผู้โดยสาร บริการขนส่งสินค้าพัสดุภัณฑ์ และไปรษณียภัณฑ์

(2) ส่วนงานหน่วยธุรกิจเป็นกิจการที่เกี่ยวเนื่องโดยตรงกับการขนส่ง ประกอบด้วย การพาณิชย์สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ การบริการลูกค้าภาคพื้น การบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น และครัวการบิน

(3) ส่วนงานกิจการอื่น ๆ เป็นกิจการสนับสนุนการขนส่งประกอบด้วย การบริการอำนวยการบิน การจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบิน การจำหน่ายสินค้าที่ระลึกฝ่ายช่าง และการดำเนินงานของบริษัทย่อย

เกณฑ์การวัดมูลค่า

บริษัทบันทึกรายการโอนรายได้ระหว่างส่วนงานด้วยราคาที่ขายให้กับลูกค้าที่ไม่เกี่ยวข้องกับบริษัทหักส่วนลด ส่วนงานหน่วยธุรกิจด้านการบริการลูกค้าภาคพื้นบันทึกด้วยราคาต้นทุนหักส่วนลด ส่วนงานกิจการอื่น ๆ บันทึกด้วยราคาต้นทุนตามที่ตกลงร่วมกัน และบริษัทได้ตัดบัญชีที่เป็นรายการโอนระหว่างกันดังกล่าวในการจัดทำงบการเงินรวม

กำไร (ขาดทุน) รวมก่อนภาษีเงินได้ของแต่ละส่วนงานเกิดขึ้นจากรายได้รวมหักต้นทุน และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน

สินทรัพย์ของส่วนงาน เป็นสินทรัพย์ที่ใช้ดำเนินงานหรือเกี่ยวข้องกับกิจการนั้น ๆ

หนี้สินของส่วนงาน เป็นหนี้สินในการดำเนินงานหรือเกี่ยวข้องกับกิจการนั้น ๆ

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 กลุ่มบริษัทไม่มีรายได้จากการขายและให้บริการกับลูกค้าบุคคลภายนอกรายใดรายหนึ่งที่มีจำนวนเงินตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไปของรายได้รวม

32.1 ข้อมูลทางการเงินจำแนกตามส่วนงาน

ส่วนงานดำเนินงานจำแนกตามส่วนงานในงบการเงินรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม มีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม							
	กิจการขนส่งทางอากาศ		หน่วยธุรกิจ		กิจการอื่น ๆ		รวม	
	2566	**2565**	**2566**	**2565**	**2566**	**2565**	**2566**	**2565**
รายได้ภายนอก (ดูหมายเหตุข้อ 25)	146,776	95,549	7,193	5,976	3,477	2,342	157,446	103,867
รายได้ (ค่าใช้จ่าย) ระหว่างส่วนงาน	(6,963)	(4,695)	5,160	3,222	1,803	1,473	-	-
ดอกเบี้ยรับ	1,394	65	-	-	2	-	1,396	65
รายได้อื่น ๆ	2,585	1,230	100	37	9	13	2,694	1,280
กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้	3,956	-	-	-	-	-	3,956	-
รวมรายได้	147,748	92,149	12,453	9,235	5,291	3,828	165,492	105,212
ค่าน้ำมันเครื่องบิน	(47,765)	(38,378)	-	-	-	-	(47,765)	(38,378)
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	(6,197)	(3,942)	(3,119)	(2,468)	(1,393)	(1,277)	(10,709)	(7,687)
ค่าบริการการบิน	(14,029)	(9,034)	(5)	(11)	-	-	(14,034)	(9,045)
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	(10,106)	(8,564)	(662)	(651)	(621)	(666)	(11,389)	(9,881)
กลับรายการ (ผลขาดทุน) จากการด้อยค่าของสินทรัพย์	(77)	9,521	-	-	-	-	(77)	9,521
ค่าใช้จ่ายอื่น	(32,073)	(28,849)	(4,898)	(2,628)	(1,134)	(510)	(38,105)	(31,987)
ผล (ขาดทุน) กำไร จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(1,066)	(1,512)	-	-	1	-	(1,065)	(1,512)
ต้นทุนทางการเงิน	(15,610)	(12,687)	-	-	(1)	-	(15,611)	(12,687)
ส่วนแบ่ง (ขาดทุน) กำไร จากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	64	(4)	-	-	-	-	64	(4)
ขาดทุนจากการปรับโครงสร้างหนี้	-	(5,238)	-	-	-	-	-	(5,238)
รวมค่าใช้จ่าย	(126,859)	(98,687)	(8,684)	(5,758)	(3,148)	(2,453)	(138,691)	(106,898)
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้	20,889	(6,538)	3,769	3,477	2,143	1,375	26,801	(1,686)
รายได้ (ค่าใช้จ่าย) ภาษีเงินได้	1,342	1,450	-	-	(20)	(16)	1,322	1,434
กำไร (ขาดทุน) ของส่วนงาน	22,231	(5,088)	3,769	3,477	2,123	1,359	28,123	(252)

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม							
	กิจการขนส่งทางอากาศ		หน่วยธุรกิจ		กิจการอื่น ๆ		รวม	
	2566	**2565**	**2566**	**2565**	**2566**	**2565**	**2566**	**2565**
สินทรัพย์หมุนเวียน	89,740	55,642	717	598	1,517	817	91,974	57,057
เงินลงทุนในบริษัทร่วม	575	511	-	-	-	-	575	511
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	38,206	39,120	5,011	5,239	1,362	1,610	44,579	45,969
สินทรัพย์สิทธิการใช้	61,037	58,262	2,654	2,757	1,357	850	65,048	61,869
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	34,699	30,011	1	-	12	14	34,712	30,025
สินทรัพย์ที่ไม่ได้ปันส่วน	2,103	2,747	-	-	-	-	2,103	2,747
สินทรัพย์รวม							238,991	198,178
หนี้สินหมุนเวียน	68,508	56,843	505	349	998	516	70,011	57,708
หนี้สินไม่หมุนเวียน	207,900	205,517	37	-	-	29	207,937	205,546
หนี้สินที่ไม่ได้ปันส่วน	4,185	5,949	-	-	-	-	4,185	5,949
หนี้สินรวม							282,133	269,203

32.2 รายได้จำแนกตามภูมิศาสตร์

ส่วนงานดำเนินงานจำแนกตามภูมิศาสตร์ในงบการเงินรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม มีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม	
	2566	**2565**
รายได้ภายในประเทศ		
รายได้จากกิจการขนส่งทางอากาศ	9,412	6,425
รายได้จากหน่วยธุรกิจ	7,193	5,976
รายได้กิจการอื่น ๆ	3,477	2,342
รายได้ต่างประเทศ		
รายได้จากกิจการขนส่งทางอากาศ		
ทวีปเอเชีย	72,422	42,206
ทวีปยุโรป	51,727	37,900
ทวีปออสเตรเลียและนิวซีแลนด์	13,215	9,018
รวมรายได้	157,446	103,867

33. กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

กลุ่มบริษัทและพนักงานกลุ่มบริษัทได้ร่วมกันจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพขึ้นตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. 2530 โดยกลุ่มบริษัทและพนักงานจะจ่ายสมทบเข้ากองทุนเป็นรายเดือน สำหรับสมาชิกที่มีอายุการทำงานไม่เกิน 20 ปี ในอัตราร้อยละ 9 ของเงินเดือน ส่วนที่มีอายุการทำงานเกิน 20 ปี ในอัตราร้อยละ 10 ของเงินเดือน ตั้งแต่เดือนมกราคม 2566 จนถึงเดือนธันวาคม 2567 กลุ่มบริษัทจ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนในอัตราร้อยละ 5 ของเงินเดือนค่าจ้างสำหรับพนักงานที่มีอายุงานไม่เกิน 20 ปี และในอัตราร้อยละ 6 ของเงินเดือนค่าจ้างสำหรับพนักงานที่มีอายุ 20 ปี ขึ้นไป

กองทุนสำรองเลี้ยงชีพนี้บริหารงานโดยบริษัท หลักทรัพย์จัดการกองทุน กรุงไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท หลักทรัพย์จัดการกองทุน วรรณ จำกัด บริษัท หลักทรัพย์จัดการกองทุน พรินซิเพิล จำกัด และและจะจ่ายให้แก่พนักงานเมื่อพนักงานนั้นออกจากงานตามระเบียบว่าด้วยกองทุนของกลุ่มบริษัท ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 กลุ่มบริษัทรับรู้เงินสมทบดังกล่าวเป็นค่าใช้จ่ายในงบการเงินรวมจำนวน 362 ล้านบาท และ 323 ล้านบาท ตามลำดับ และบริษัทรับรู้เงินสมทบดังกล่าวเป็นค่าใช้จ่ายในงบการเงินเฉพาะกิจการจำนวน 343 ล้านบาทและ 300 ล้านบาท ตามลำดับ

34. เครื่องมือทางการเงิน

34.1 วัตถุประสงค์ในการบริหารความเสี่ยงทางการเงิน

กลุ่มบริษัทได้บริหารความเสี่ยงทางการเงินภายใต้กรอบนโยบายและกรอบการบริหารของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง โดยคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงดังกล่าวทำหน้าที่กำกับดูแลติดตามและจัดการความเสี่ยงทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของกลุ่มบริษัทผ่านรายงานความเสี่ยงภายในซึ่งจะวิเคราะห์ความเสี่ยงตามระดับและขนาดของความเสี่ยง ความเสี่ยงเหล่านี้รวมถึงความเสี่ยงด้านตลาด ตลอดจนความเสี่ยงจากสกุลเงิน ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยและความเสี่ยงด้านราคาน้ำมัน ความเสี่ยงด้านเครดิต และความเสี่ยงด้านสภาพคล่อง

กลุ่มบริษัทพิจารณาลดผลกระทบของความเสี่ยงเหล่านี้โดยใช้ตราสารอนุพันธ์ทางการเงินเพื่อป้องกันความเสี่ยง การใช้ตราสารอนุพันธ์ทางการเงินอยู่ภายใต้นโยบายและกรอบบริหารของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 บริษัทไม่มีการใช้ตราสารอนุพันธ์ทางการเงิน เนื่องจากบริษัทเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการ บริษัทจึงไม่มีการทำสัญญาเพิ่มเติม

34.2 ความเสี่ยงด้านตลาด

กิจกรรมของกลุ่มบริษัทแสดงให้เห็นถึงความเสี่ยงทางการเงินหลักมาจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ อัตราดอกเบี้ยและราคาน้ำมันเป็นหลัก กลุ่มบริษัทมีการเข้าทำสัญญาตราสารอนุพันธ์ทางการเงินที่หลากหลายเพื่อจัดการความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศและราคาน้ำมัน ได้แก่

- สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้าเพื่อป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน
- สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยเพื่อลดความเสี่ยงจากการเพิ่มขึ้นของอัตราดอกเบี้ย
- สัญญาสิทธิที่จะซื้อหรือจะขายสินค้าโภคภัณฑ์เพื่อลดความเสี่ยงด้านราคาน้ำมัน

รายละเอียดของการวิเคราะห์ความอ่อนไหว สำหรับความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศและความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย มีดังต่อไปนี้

34.2.1 การบริหารความเสี่ยงจากเงินตราต่างประเทศ

กลุ่มบริษัททำธุรกรรมที่เป็นเงินตราต่างประเทศ ดังนั้นความเสี่ยงต่อความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนจึงเกิดขึ้น ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนได้รับการจัดการภายใต้นโยบายที่ได้รับอนุมัติให้มีการใช้สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า

บริษัทมีรายได้เป็นเงินบาท และเงินตราต่างประเทศกว่า 50 สกุล โดยมีสกุลหลักได้แก่ ดอลลาร์สหรัฐ (USD) บาท (THB) ยูโร (EUR) และเยน (JPY) และมีค่าใช้จ่ายในสกุลหลักได้แก่ ดอลลาร์สหรัฐ (USD) และบาท (THB) ในขณะที่มีหนี้สินระยะยาวใน 4 สกุลหลักได้แก่ ดอลลาร์สหรัฐ (USD) ยูโร (EUR) บาท (THB) และเยน (JPY)

บริษัทได้ดำเนินการบริหารความเสี่ยงอันเนื่องจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน ซึ่งเป็นปัจจัยที่ไม่สามารถควบคุมได้ บริษัทได้ดำเนินการโดยใช้วิธีการ Matching Currency คือ การจัดให้ค่าใช้จ่ายเป็นเงินสกุลเดียวกับรายได้มากที่สุด และกู้เงินพร้อมกับปรับโครงสร้างเงินกู้ให้สอดคล้องกับเงินสดสุทธิจากการดำเนินการ (Net Operating Cash Flow) พร้อม ๆ กับการลดความเสี่ยงของการมีหนี้เป็นเงินสกุลต่างประเทศมากเกินไป โดยการมีหนี้สกุลเงินบาทด้วยส่วนหนึ่ง เพื่อลดความผันผวนของรายการผลกำไรหรือผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในงบการเงิน ด้วยการวางแผนในการจัดหาเงินทุน และการใช้เครื่องมือทางการเงินในการทำธุรกรรมที่เหมาะสม ได้แก่ Cross Currency Swap (CCS) ในช่วงที่ตลาดเงินเอื้ออำนวยและการแลกเปลี่ยนล่วงหน้า (Forward Contract) เพื่อจัดหาเงินชำระหนี้ในสกุลเงินที่บริษัทมีภาระผูกพันในอนาคต

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 บริษัทไม่มีธุรกรรม CCS และการแลกเปลี่ยนล่วงหน้า เนื่องจากบริษัทเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการ บริษัทจึงไม่มีการเข้าทำสัญญา

มูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นตัวเงิน ซึ่งเป็นเงินตราต่างประเทศของกลุ่มบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 รายงานมีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวมและเฉพาะกิจการ	
	สินทรัพย์	**หนี้สิน**
สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา	53,418	126,931
สกุลเงินเยน	2,872	6,672
สกุลเงินยูโร	7,728	6,285
สกุลอื่น ๆ	8,828	1,899

การวิเคราะห์ความอ่อนไหวของสกุลเงินต่างประเทศ

กลุ่มบริษัทมีการเปิดเผยข้อมูลสกุลเงินของสินทรัพย์และหนี้สินของสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาเป็นหลัก

ตารางต่อไปนี้แสดงรายละเอียดความอ่อนไหวของกลุ่มบริษัทต่อการแข็งค่า และการอ่อนค่าร้อยละ 10 ของสกุลเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินต่างประเทศที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ร้อยละ 10 คืออัตราความอ่อนไหวที่ใช้ในการรายงานความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศเป็นการภายในต่อผู้บริหารสำคัญและแสดงถึงการประเมินของผู้บริหารเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศอย่างสมเหตุสมผล

การวิเคราะห์ความอ่อนไหวจะรวมเฉพาะยอดคงเหลือรายการที่เป็นตัวเงินสำหรับสกุลเงินต่างประเทศและปรับการแปลงค่า ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 สำหรับการเปลี่ยนแปลงร้อยละ 10 ในอัตราสกุลเงินต่างประเทศดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวมและเฉพาะกิจการ	
	สินทรัพย์	**หนี้สิน**
กำไร (ขาดทุน)		
- แข็งค่าร้อยละ 10	(7,285)	14,179
- อ่อนค่าร้อยละ 10	7,285	(14,179)

34.2.2 การจัดการความเสี่ยงอัตราดอกเบี้ย

บริษัทมีความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยจากการบริษัทกู้ยืมเงินและเจ้าหนี้สัญญาเช่าการเงินทั้งแบบอัตราดอกเบี้ยคงที่และอัตราดอกเบี้ยลอยตัว บริษัทบริหารความเสี่ยงโดยการรักษาสัดส่วนที่เหมาะสมระหว่างเงินกู้ยืมและเจ้าหนี้สัญญาเช่าการเงินในอัตราดอกเบี้ยคงที่และอัตราดอกเบี้ยลอยตัว โดยการใช้สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย กิจกรรมการป้องกันความเสี่ยงจะได้รับการประเมินอย่างสม่ำเสมอเพื่อให้สอดคล้องกับมุมมองอัตราดอกเบี้ยและความเสี่ยงที่กำหนดไว้ เพื่อให้มั่นใจได้ว่าจะใช้กลยุทธ์การป้องกันความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพที่สุด

การวิเคราะห์ความอ่อนไหวของอัตราดอกเบี้ย

การวิเคราะห์ความอ่อนไหวด้านล่างได้รับการพิจารณาจากความเสี่ยงต่ออัตราดอกเบี้ยของทั้งตราสารอนุพันธ์ทางการเงินและที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์ทางการเงิน ณ วันที่รายงาน สำหรับหนี้สินที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัว การวิเคราะห์จัดทำขึ้นโดยสมมติว่าจำนวนหนี้สินคงค้าง ณ วันที่รายงานเป็นยอดคงค้างสำหรับทั้งปี กลุ่มบริษัทใช้อัตราที่เพิ่มขึ้นหรือลดลงจำนวนร้อยละ 1 ในการรายงานความเสี่ยงด้านอัตราดอกเบี้ยเป็นการภายในต่อผู้บริหารสำคัญและแสดงถึงการประเมินของผู้บริหารเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงอัตราดอกเบี้ยที่เป็นไปได้อย่างสมเหตุสมผล

หากอัตราดอกเบี้ยสูงขึ้นหรือต่ำลงร้อยละ 1 และตัวแปรอื่น ๆ ทั้งหมดคงที่ กำไรหรือขาดทุนสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 จะลดลงหรือเพิ่มขึ้น 100 ล้านบาท และ 308 ล้านบาท ตามลำดับ (ไม่รวมค่าเช่าเครื่องบินเพื่อการดำเนินงาน) โดยส่วนใหญ่เกิดจากการที่กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงต่ออัตราดอกเบี้ยจากการกู้ยืมในอัตราดอกเบี้ยลอยตัว

สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย

ภายใต้สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย กลุ่มบริษัทตกลงที่จะแลกเปลี่ยนผลต่างระหว่างอัตราดอกเบี้ยคงที่และอัตราดอกเบี้ยลอยตัว ซึ่งคำนวณจากจำนวนเงินต้นตามสัญญาที่ตกลงกันไว้ สัญญาดังกล่าวช่วยให้กลุ่มบริษัทสามารถลดความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงอัตราดอกเบี้ยจากมูลค่ายุติธรรมของหนี้สินที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่ที่ออกและความเสี่ยงของกระแสเงินสดจากหนี้สินที่มีอัตราดอกเบี้ยผันแปรที่ออก มูลค่ายุติธรรมของสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย ณ วันที่รายงานถูกกำหนดโดยการคิดลดกระแสเงินสดในอนาคตโดยใช้ข้อมูล ณ วันที่รายงาน และความเสี่ยงด้านเครดิตที่มีอยู่ในสัญญา

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 บริษัทไม่มีธุรกรรมสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย เนื่องจากบริษัทเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการ บริษัทจึงไม่มีการทำสัญญาเพิ่มเติม

34.2.3 ความเสี่ยงด้านราคาน้ำมัน

ความเสี่ยงด้านราคาน้ำมันในบริษัทส่วนใหญ่เกิดจากความผันผวนของราคาและการมีอยู่ของน้ำมันอากาศยาน ความผันผวนของราคาน้ำมันจะขึ้นอยู่กับอุปสงค์และอุปทานของน้ำมันเชื้อเพลิงในตลาดโลก รวมทั้งผลกระทบจากสภาวการณ์ทางการเมืองระหว่างประเทศ ซึ่งส่งผลกระทบโดยตรงต่อผลการดำเนินงาน เนื่องจากน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นวัตถุดิบที่สำคัญในการดำเนินธุรกิจขนส่งทางอากาศ บริษัทมีนโยบายการจัดทำการประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดความผันผวนของต้นทุนด้านน้ำมันอากาศยาน และเพื่อให้ผลประกอบการของบริษัทเป็นไปตามเป้าหมายและเป็นการปกป้องมูลค่าของบริษัทให้แก่ผู้ถือหุ้นและผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยมิใช่เป็นการแสวงหารายได้หรือหวังผลกำไรเพิ่มเติมจากการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน

บริษัทได้มีการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันอากาศยานอย่างต่อเนื่องเป็นระบบ โดยกำหนดนโยบายการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน ให้สามารถจัดทำประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันไม่ต่ำกว่าร้อยละ 20 และไม่เกินร้อยละ 80 ของปริมาณการใช้ในรอบหนึ่งปี งบประมาณและระยะเวลาประกันไม่เกิน 24 เดือน โดยการกำหนดราคาน้ำมันขั้นต่ำและขั้นสูงไว้ ซึ่งบริษัทจะต้องรับภาระส่วนต่าง หากราคาน้ำมันต่ำกว่าราคาขั้นต่ำ ในทางกลับกันบริษัทจะได้รับชดเชยส่วนต่าง หากราคาน้ำมันสูงกว่าราคาขั้นสูง โดยการรับชดเชยหรือจ่ายชดเชยส่วนต่างเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ

บริษัทเข้าทำธุรกรรมตราสารอนุพันธ์เพื่อจำกัดความเสี่ยงเหล่านี้ กิจกรรมการป้องกันความเสี่ยงได้รับการประเมินอย่างสม่ำเสมอเพื่อให้สอดคล้องกับความคาดหวังของกลุ่มบริษัทเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงราคาและความเสี่ยงที่กำหนดไว้ เพื่อให้มั่นใจว่าจะใช้กลยุทธ์การป้องกันความเสี่ยงที่มีประสิทธิผลมากที่สุด

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 บริษัทไม่มีธุรกรรมเกี่ยวกับอนุพันธ์ประกันความเสี่ยงราคาน้ำมัน เนื่องจากบริษัทเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการ บริษัทจึงไม่มีการทำสัญญาเพิ่มเติม

34.3 การจัดการความเสี่ยงด้านเครดิต

หมายเหตุข้อ 8 ให้รายละเอียดเกี่ยวกับความเสียหายสูงสุดของกลุ่มบริษัทในความเสี่ยงด้านเครดิต และฐานการวัดมูลค่าที่ใช้ในการพิจารณาค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อที่เกี่ยวเนื่องกับลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น ฝ่ายบริหารควบคุมความเสี่ยงนี้โดยการกำหนดให้มีนโยบายและวิธีการในการควบคุมสินเชื่อที่เหมาะสม ดังนั้นกลุ่มบริษัทจึงไม่คาดว่าจะได้รับความเสียหายที่เป็นสาระสำคัญจากการให้สินเชื่อ นอกจากนี้ การให้สินเชื่อของกลุ่มบริษัทไม่มีการกระจุกตัว เนื่องจากกลุ่มบริษัทมีฐานของลูกค้าที่หลากหลายและมีอยู่จำนวนมากราย จำนวนเงินสูงสุดที่กลุ่มบริษัทอาจต้องสูญเสียจากการให้สินเชื่อคือมูลค่าตามบัญชีของลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นที่แสดงอยู่ในงบแสดงฐานะการเงิน

34.4 การจัดการความเสี่ยงสภาพคล่องและดอกเบี้ย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 ความรับผิดชอบสูงสุดในการบริหารความเสี่ยงด้านสภาพคล่องขึ้นอยู่กับคณะผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ ซึ่งมีกรอบการบริหารความเสี่ยงด้านสภาพคล่องที่เหมาะสมสำหรับการจัดการเงินทุนระยะสั้น ระยะกลางและระยะยาว รวมถึงหนี้สินทางการเงินที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์ระยะเวลาชำระคืน โดยกรอบการบริหารความเสี่ยงนี้อยู่ในแผนฟื้นฟูกิจการของบริษัท ซึ่งอยู่ระหว่างดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการตามคำสั่งศาลล้มละลายกลาง ซึ่งกล่าวในหมายเหตุข้อ 5

ตารางต่อไปนี้แสดงรายละเอียดอายุสัญญาที่เหลืออยู่ของกลุ่มบริษัท สำหรับหนี้สินทางการเงินที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์ รวมถึงระยะเวลาชำระคืนที่ตกลงกันไว้ ตารางได้จัดทำขึ้นตามกระแสเงินสดที่ไม่ได้คิดลดของหนี้สินทางการเงินตามวันที่เร็วที่สุดที่กลุ่มบริษัทจะต้องจ่ายชำระ ตารางประกอบด้วยกระแสเงินสดของดอกเบี้ยและเงินต้น ในกรณีที่กระแสเงินสดของดอกเบี้ยเป็นอัตราลอยตัว จำนวนเงินกระแสเงินสดที่ไม่ได้คิดลดจะได้มาจากข้อมูลเส้นอัตราผลตอบแทนอัตราดอกเบี้ย ณ วันที่รายงาน

การครบกำหนดตามสัญญาจะขึ้นอยู่กับวันแรกสุดที่กลุ่มบริษัทอาจต้องจ่ายชำระ

หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566	งบการเงินรวม				
	อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง (ร้อยละต่อปี)	น้อยกว่า 1 ปี	1 ปีขึ้นไป	รวม	มูลค่าตามบัญชี
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	6.70 - 10.60	28,547	21,121	49,668	44,247
เงินกู้ยืมจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	8.86	-	26,258	26,258	24,932
เงินกู้ยืมจากสถาบันการเงิน	1.52 - 11.68	-	12,241	12,241	8,399
หุ้นกู้	8.07 - 8.86	-	71,604	71,604	46,826

หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	งบการเงินรวม				
	อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง (ร้อยละต่อปี)	น้อยกว่า 1 ปี	1 ปีขึ้นไป	รวม	มูลค่าตามบัญชี
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	6.70 - 10.60	25,037	16,340	41,377	38,834
เงินกู้ยืมจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	8.86	454	26,258	26,712	24,361
เงินกู้ยืมจากสถาบันการเงิน	1.52 - 11.68	-	12,141	12,141	7,718
หุ้นกู้	8.07 - 8.86	-	71,604	71,604	42,765

หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566	งบการเงินเฉพาะกิจการ				
	อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง (ร้อยละต่อปี)	น้อยกว่า 1 ปี	1 ปีขึ้นไป	รวม	มูลค่าตามบัญชี
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	6.79 – 10.60	27,340	21,121	48,461	43,040
เงินกู้ยืมจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	8.86	-	26,258	26,258	24,932
เงินกู้ยืมจากสถาบันการเงิน	1.52 – 11.68	-	12,241	12,241	8,399
หุ้นกู้	8.07 – 8.86	-	71,604	71,604	46,826

หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	งบการเงินเฉพาะกิจการ				
	อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง (ร้อยละต่อปี)	น้อยกว่า 1 ปี	1 ปีขึ้นไป	รวม	มูลค่าตามบัญชี
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	6.79 – 10.60	23,148	16,340	39,488	36,945
เงินกู้ยืมจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	8.86	454	26,258	26,712	24,361
เงินกู้ยืมจากสถาบันการเงิน	1.52 – 11.68	-	12,141	12,141	7,718
หุ้นกู้	8.07 – 8.86	-	71,604	71,604	42,765

34.5 ลำดับชั้นและประเภทของเครื่องมือทางการเงินและมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

ตารางต่อไปนี้แสดงข้อมูลเกี่ยวกับ:

- ประเภทของเครื่องมือทางการเงินตามลักษณะและคุณสมบัติ
- มูลค่าตามบัญชีของเครื่องมือทางการเงิน
- มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน ยกเว้นเครื่องมือทางการเงินที่มีมูลค่าตามบัญชีใกล้เคียงกับมูลค่ายุติธรรม
- ลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ทางการเงินที่เปิดเผยมูลค่ายุติธรรม
- ลำดับชั้นมูลค่ายุติธรรมระดับที่ 1 ถึง 3 ขึ้นอยู่กับระดับที่สามารถสังเกตได้ของมูลค่ายุติธรรม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 มูลค่าตามบัญชีของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ลูกหนี้การค้า ลูกหนี้อื่น มีมูลค่าใกล้เคียงกับมูลค่ายุติธรรมเนื่องจากมีระยะเวลาครบกำหนดที่สั้น

มูลค่าตามบัญชีของเงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกันและเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัวมีมูลค่ายุติธรรมโดยประมาณใกล้เคียงกับมูลค่าตามบัญชี

สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม

ตารางดังต่อไปนี้แสดงมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ทางการเงิน รวมถึงลำดับชั้นมูลค่ายุติธรรมสำหรับสินทรัพย์ทางการเงินที่รับรู้ด้วยมูลค่ายุติธรรม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565

หน่วย : ล้านบาท

		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	ลำดับชั้นมูลค่ายุติธรรม	2566	2565	2566	2565
สินทรัพย์ที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน					
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น					
เงินลงทุนในตราสารหนี้	ลำดับ 2	50	51	50	51
เงินลงทุนในกองทุน	ลำดับ 2	1	1	1	1
เงินลงทุนในตราสารทุนในความต้องการของตลาด	ลำดับ 1	311	413	311	413
เงินลงทุนในตราสารทุนที่ไม่อยู่ในความต้องการของตลาด	ลำดับ 3	312	312	312	312
สินทรัพย์ที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น					
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น					
เงินลงทุนในตราสารทุนที่ไม่อยู่ในความต้องการของตลาด	ลำดับ 3	26	58	22	30

ตารางดังต่อไปนี้แสดงเทคนิคการประเมินมูลค่าที่ใช้ในการวัดมูลค่ายุติธรรม

ประเภท	เทคนิคการประเมินมูลค่า
ตราสารหนี้	มูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนในตราสารหนี้ที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุน คำนวณโดยใช้เทคนิคการประเมินมูลค่า โดยใช้ประโยชน์สูงสุดจากข้อมูลในตลาดที่สังเกตได้ (observable market data) และแปลงกระแสเงินสดคิดลดเป็นมูลค่าปัจจุบัน
เงินลงทุนในกองทุน	มูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนในหน่วยลงทุนในความต้องการของตลาดที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน คำนวณโดยใช้มูลค่าสินทรัพย์สุทธิ ณ วันที่รายงาน
ตราสารทุนในความต้องการของตลาด	มูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนในตราสารทุนที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุน (FVTPL) ใช้ราคาเสนอซื้อล่าสุดที่อ้างอิงจากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ณ วันทำการสุดท้ายของวันสิ้นระยะเวลารายงาน
ตราสารทุนที่ไม่อยู่ในความต้องการของตลาด	มูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนในตราสารทุนที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น (FVTOCI) คำนวณโดยใช้มูลค่าสินทรัพย์สุทธิ ณ วันที่รายงาน มูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนในตราสารทุนที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุน (FVTPL) โดยประมาณจากมูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดที่คาดว่าจะได้รับคิดลดด้วยอัตราดอกเบี้ยและความเสี่ยงที่เกี่ยวข้อง

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทไม่มีการโอนเครื่องมือทางการเงินระหว่างลำดับชั้นมูลค่ายุติธรรม

การกระทบยอดรายการสินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่ายุติธรรมเป็นประจำและมีลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมเป็นระดับ 3 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 แสดงได้ดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท งบการเงินรวมและ งบการเงินเฉพาะกิจการ
เงินลงทุนในตราสารทุนที่ไม่อยู่ในความต้องการของตลาด	
- วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน	
ยอดคงเหลือต้นปี	312
ขายระหว่างปี	-
กำไรสุทธิที่รับรู้ในกำไรหรือขาดทุน	-
ยอดคงเหลือปลายปี	312

	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ
เงินลงทุนในตราสารทุนที่ไม่อยู่ในความต้องการของตลาด		
- วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น		
ยอดคงเหลือต้นปี	58	30
ขายระหว่างปี	-	-
กำไรสุทธิที่รับรู้ในกำไรหรือขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	(32)	(8)
ยอดคงเหลือปลายปี	26	22

วิธีการที่บริษัทและบริษัทย่อยใช้ในการประมาณมูลค่าของสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่ไม่ได้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม มีดังนี้

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น มีราคาตามบัญชี ใกล้เคียงกับมูลค่ายุติธรรม เนื่องจากเครื่องมือทางการเงินเหล่านี้จะครบกำหนดในระยะเวลาอันสั้น

เงินลงทุนระยะยาวอื่น มีมูลค่ายุติธรรมไม่ต่างจากมูลค่าตามบัญชี ณ วันที่รายงานอย่างมีสาระสำคัญ โดยเงินลงทุนในหน่วยลงทุนในกองทุนรวม วัดมูลค่ายุติธรรมโดยใช้วิธีสินทรัพย์สุทธิของกองทุนรวม

35. ภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

บริษัทมีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นที่เกิดจากภาระผูกพันที่มิได้แสดงในงบการเงิน ดังนี้

35.1 หนังสือค้ำประกัน

บริษัทมีหนังสือค้ำประกันที่ออกโดยธนาคารในประเทศและต่างประเทศ ณ วันที่ 31 ธันวาคม ในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการดังนี้

	หน่วย : ล้าน (สกุลเงิน) งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	**2565**
หนังสือค้ำประกัน		
หนังสือค้ำประกันจากธนาคารในประเทศ		
สกุลเงินบาทไทย (THB)	210	212
หนังสือค้ำประกันจากธนาคารต่างประเทศ		
สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ (USD)	17	14
สกุลเงินตากาบังกลาเทศ (BDT)	-	10
สกุลเงินดอลลาร์ออสเตรเลีย (AUD)	1	1
สกุลเงินรูปีอินเดีย (INR)	343	123
สกุลเงินเดอร์แฮมสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ (AED)	1	1
สกุลเงินดอลลาร์ฮ่องกง (HKD)	3	-

ในกรณีที่บริษัทผิดสัญญา ผู้รับหนังสือค้ำประกันสามารถเรียกร้องให้ธนาคารชำระหนี้แทนได้ และธนาคารจะตามเรียกเก็บเงินคืนจากบริษัทในภายหลัง

35.2 ภาระผูกพัน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทมีภาระผูกพันที่จะต้องจ่ายในอนาคตตามสัญญาเช่าของเครื่องบินซึ่งอยู่ระหว่างการรอรับมอบ เป็นจำนวน 1,766 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และสัญญาจัดหาทรัพย์สินซึ่งอยู่ระหว่างการรอรับมอบ เป็นจำนวนเงิน 8,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ทั้งนี้ บริษัทได้ชำระเงินล่วงหน้าค่าเครื่องบิน (Pre-Delivery Payment) บางส่วนแล้ว

36. ข้อพิพาทและคดีความที่สำคัญ

36.1 ข้อพิพาทแรงงานและเรียกค่าเสียหาย

บริษัทถูกฟ้องร้องเป็นจำเลยในคดีพิพาทแรงงานในประเทศและต่างประเทศเป็นจำนวน 4 คดี วงเงินประมาณ 20 ล้านบาท และถูกฟ้องร้องเป็นจำเลยในคดีเรียกค่าเสียหายในประเทศและต่างประเทศเป็นจำนวน 55 คดี รวมวงเงินประมาณ 324 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 ผู้บริหารของบริษัทพิจารณาข้อพิพาทและการเรียกร้องดังกล่าวจากข้อเท็จจริงและข้อกฎหมายเห็นว่าผลกระทบจากเรื่องดังกล่าวไม่มีนัยสำคัญต่องบการเงิน

36.2 ข้อพิพาททางภาษี

36.2.1 บริษัทซึ่งเป็นผู้ประกอบการในเขตปลอดอากร ได้รับหนังสือขอให้ชี้แจงข้อเท็จจริงจากกรมศุลกากรที่ กค 0503(4)/621 ลงวันที่ 28 สิงหาคม 2560 ในประเด็นที่เกี่ยวเนื่องกับความครบถ้วนของใบอนุญาตนำอาหารเข้ามาในราชอาณาจักร สำหรับสินค้าที่ควบคุมการนำเข้าโดยเจ้าหน้าที่กรมศุลกากรมีความเห็นเบื้องต้นว่าค่าภาษีอากรที่ขาดตามใบขนสินค้าขาเข้า 252 ฉบับ ซึ่งประกอบด้วย ราคาสินค้าจำนวน 493 ล้านบาท อากรขาเข้าจำนวน 244 ล้านบาท ภาษีสรรพสามิตจำนวน 754 ล้านบาท ภาษีเพื่อมหาดไทยจำนวน 75 ล้านบาท ภาษีมูลค่าเพิ่มจำนวน 110 ล้านบาท เงินบำรุงสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพจำนวน 15 ล้านบาท และเงินบำรุงองค์การกระจายเสียงและแพร่ภาพสาธารณะแห่งประเทศไทยจำนวน 11 ล้านบาท บริษัทจัดส่งเอกสารเพิ่มเติมให้กรมศุลกากรเพื่อประกอบการพิจารณา และบริษัทได้มีหนังสือหารือปัญหาข้อกฎหมายเกี่ยวกับการนำเข้ากลุ่มสินค้าที่อยู่ในข่ายควบคุมการนำเข้าประเภทอาหาร น้ำผลไม้ และอื่น ๆ เข้ามาในเขตปลอดอากรครัวการบินไทย กรณีการปฏิบัติตามมาตรา 152 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 ไปยังอธิบดีกรมศุลกากร กรมศุลกากรแจ้งว่า บริษัทได้นำเข้าสินค้ามาในเขตปลอดอากรโดยไม่มีใบอนุญาตและหลักประกันสำหรับการประกอบกิจการในเขตปลอดอากรและคลังสินค้าทัณฑ์บนและได้แจ้งเพิ่มเติมในช่วงปี 2555-2560 นั้น จากการตรวจสอบการนำสินค้าเข้ามาในเขตปลอดอากรของบริษัท สรุปได้ดังต่อไปนี้

1. ช่วงปี 2550-2555 จากรายการนำเข้า 251 รายการ บริษัทได้ทำการตกลงระงับคดีโดยแจ้งการประเมินราคาและภาษีอากรใหม่ กรณีบริษัทนำเข้าสินค้าอาหาร และเครื่องดื่มเข้ามาในราชอาณาจักร ตามใบขนสินค้าขาเข้ารวมจำนวน 251ฉบับ ซึ่งเป็นสินค้าควบคุมโดยไม่มีใบอนุญาตขณะนำเข้าจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เป็นความผิดกรณีความผิดสำแดงเท็จหลีกเลี่ยงข้อจำกัด ซึ่งมีกรณีได้รับใบอนุญาตหลังการนำเข้า ให้ปรับในอัตราร้อยละ 10 ของราคาไม่น้อยกว่า 1,000 บาท แต่ไม่เกิน 20,000 บาท และกรณีไม่มีใบอนุญาต ให้ชดใช้เงินตามมูลค่าสินค้าขาเข้า ซึ่งบริษัทได้รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบการเงิน ประมาณ 99 ล้านบาท
2. ช่วงปี 2555-2560 จากรายการนำเข้า 623 รายการ พบใบขนสินค้าที่มีใบอนุญาต 26 ฉบับ และพบใบขนสินค้ามีใบอนุญาติหลังนำเข้า 568 ฉบับ รวมเป็น 594 ฉบับ ดังนั้นรายการนำเข้าที่ไม่พบใบขนสินค้าหรือไม่มีใบอนุญาต จำนวน 29 รายการ

บริษัทได้ส่งหนังสือลงวันที่ 8 เมษายน 2565 ส่งถึง 3 หน่วยงาน คือ

1. เลขาธิการคณะกรรมการอาหารและยา
2. อธิบดีกรมปศุสัตว์
3. อธิบดีกรมสรรพสามิต

ผู้แทนบริษัทได้เข้าพบเลขาธิการคณะกรรมการอาหารและยา เพื่อให้ข้อเท็จจริงถึงสาเหตุที่ต้องขอผ่อนผันการนำเข้า โดยไม่จำเป็นต้องมีใบอนุญาตในการนำเข้าแล้ว และอยู่ระหว่างการนัดหมายขอเข้าพบ อธิบดีกรมปศุสัตว์และอธิบดีกรมสรรพสามิต เพื่อให้ข้อเท็จจริงถึงสาเหตุที่ต้องขอผ่อนผันการนำเข้า โดยไม่จำเป็นต้องมีใบอนุญาตในการนำเข้าด้วยเช่นกัน

ปัจจุบัน อยู่ระหว่างการตรวจสอบและพิจารณาข้อมูลการนำอาหารเข้ามาในราชอาณาจักร และการอนุญาตนำเข้าเพื่อพิจารณาด้านคดีของกรมศุลกากร รวมทั้งหาแนวทางยุติข้อพิพาทดังกล่าวต่อไป

36.2.2 สำนักงานสาขาพนมเปญ ราชอาณาจักรกัมพูชา มีภาษีที่ถูกประเมินเพิ่มจากสรรพากรราชอาณาจักรกัมพูชา กรณีการตีความข้อกฎหมายที่แตกต่างกัน ดังนี้

ในปี 2562 บริษัทได้รับหนังสือแจ้งการประเมินภาษีสำหรับปี 2560 โดยประเมินจากภาษี 3 ประเภท ได้แก่ ภาษีนิติบุคคล ภาษีธุรกิจเฉพาะและภาษีหัก ณ ที่จ่าย รวมภาษีที่ถูกประเมินเพิ่ม พร้อมเบี้ยปรับและดอกเบี้ยเป็นจำนวนเงิน 10,771 ล้านเรียลกัมพูชา และการประเมินสำหรับเดือนมกราคม ถึงเดือนกันยายน 2560 โดยประเมินจากภาษี 2 ประเภท ได้แก่ ภาษีนิติบุคคลจ่ายล่วงหน้า และภาษีธุรกิจเฉพาะ รวมภาษีที่ถูกประเมินเพิ่มพร้อมเบี้ยปรับและดอกเบี้ยเป็นจำนวนเงิน 7,176 ล้านเรียลกัมพูชา

ในปี 2563 บริษัทได้รับหนังสือแจ้งการประเมินภาษีสำหรับปี 2561 โดยประเมินจากภาษี 3 ประเภท ได้แก่ ภาษีนิติบุคคล ภาษีธุรกิจเฉพาะและ ภาษีหัก ณ ที่จ่าย รวมภาษีที่ถูกประเมินเพิ่มพร้อมเบี้ยปรับและดอกเบี้ยเป็นจำนวนเงิน 5,018 ล้านเรียลกัมพูชา และหนังสือแจ้งการประเมินภาษีสำหรับปี 2562 โดยประเมินจากภาษี 4 ประเภท ได้แก่ ภาษีธุรกิจเฉพาะ ภาษีหัก ณ ที่จ่าย ภาษีเงินเดือน และภาษีส่วนเพิ่ม (จากการขัดขวางการดำเนินงาน) รวมภาษีที่ถูกประเมินเพิ่ม พร้อมเบี้ยปรับและดอกเบี้ยเป็นจำนวนเงิน 10,633 ล้านเรียลกัมพูชา

ในปี 2565 บริษัทได้รับหนังสือแจ้งการประเมินภาษีสำหรับปี 2563 โดยประเมินจากภาษี 3 ประเภท ได้แก่ ภาษีนิติบุคคล ภาษีธุรกิจเฉพาะและภาษีหัก ณ ที่จ่าย รวมภาษีที่ถูกประเมินเพิ่ม พร้อมเบี้ยปรับและดอกเบี้ยเป็นจำนวนเงิน 2,025 ล้านเรียลกัมพูชา

บริษัทได้ทำหนังสือโต้แย้งการประเมินข้างต้นโดยผ่านที่ปรึกษาภาษี และได้ขอขยายเวลาการตรวจสอบภาษีของปี 2560 ถึง 2563 เนื่องจากผลกระทบจากสถานะการณ์โควิด 19 ประกอบกับบริษัทอยู่ระหว่างกระบวนการแผนฟื้นฟูกิจการ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาของกรมสรรพากร ราชอาณาจักรกัมพูชา สำหรับการชำระภาษีตามการประเมินนั้นขึ้นอยู่กับการเจรจาต่อรองกับสรรพากรประเทศกัมพูชาซึ่งพิจารณาจากข้อเท็จจริง ข้อกฎหมายและเอกสารประกอบการพิจารณา ข้อพิพาทดังกล่าวอยู่ระหว่างการเจราจาเพื่อหาข้อสรุปร่วมกัน

36.3 ข้อพิพาทสัญญาเช่าพื้นที่และสัญญาอนุญาตให้ประกอบกิจการ ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง

บริษัทมีสัญญาเช่าที่ดินและอาคารกับ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เลขที่ 3-08/2552 ลงวันที่ 14 ธันวาคม 2553 มีกำหนดอายุสัญญา 3 ปีนับตั้งแต่วันที่ 28 กันยายน 2552 ถึงวันที่ 27 กันยายน 2555 หลังจากวันที่ 27 กันยายน 2555 เมื่อระยะเวลาตามสัญญาสิ้นสุดลง บริษัทยังคงใช้สิทธิตามสัญญาเช่าที่ดินและอาคารต่อไป โดยได้รับอนุญาตจากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ทั้งนี้ บริษัทได้ชำระค่าเช่าพื้นที่และผลประโยชน์ตอบแทน ตามอัตราที่ระบุในสัญญาเช่าที่ดินและอาคารฉบับเดิม อย่างไรก็ตาม บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้ขอปรับเปลี่ยนอัตราค่าเช่าพื้นที่เพิ่มเติมขึ้นจากเดิมซึ่งบริษัทยังไม่เห็นพ้องด้วยและสงวนสิทธิ์ในการชำระค่าเช่าตามอัตราเดิมอยู่

ต่อมา เมื่อบริษัทเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จึงได้นำมูลหนี้ค่าเช่าที่พิพาทดังกล่าวในส่วนที่เกิดขึ้นจนถึงวันที่ 14 กันยายน 2563 ไปยื่นขอรับชำระหนี้ต่อเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ ตามกฎหมายฟื้นฟูกิจการ โดยปัจจุบัน มูลหนี้ดังกล่าวยังอยู่ระหว่างการสอบสวนของเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ และบริษัทยังคงใช้พื้นที่เพื่อดำเนินธุรกิจได้อยู่ ส่วนภาระหนี้ที่เกิดขึ้นภายหลังจากวันที่ 14 กันยายน 2563 บริษัทและบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้หาข้อสรุปร่วมกันเรียบร้อยแล้ว ซึ่งจากข้อสรุปดังกล่าว บริษัทตกลงจ่ายชำระค่าเช่า และค่าสาธารณูปโภคที่คงค้างเป็นจำนวนเงิน 574 ล้านบาท โดยแบ่งชำระเป็นจำนวน 12 งวด นอกจากนี้ บริษัทยังลงนามสัญญาเช่าฉบับใหม่ ซึ่งระบุหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และอัตราค่าเช่าพื้นที่แล้ว ซึ่งกรณีดังกล่าวไม่กระทบถึงข้อพิพาทตามสัญญาเช่าเดิม

36.4 คดีละเมิดกฎหมายป้องกันการค้าที่ไม่เป็นธรรม (Antitrust cases)

กรณีบริษัทถูกสายการบิน British Airways สายการบิน Lufthansa และสายการบิน KLM-AF ซึ่งเป็นจำเลยในคดี Cargo Civil Case ในประเทศเนเธอร์แลนด์ ยื่นคำร้องขอใช้สิทธิไล่เบี้ย

ในเดือนกรกฎาคม 2558 บริษัทได้รับคำร้องขอใช้สิทธิไล่เบี้ย (Contribution Claim) จากสายการบิน British Airways สายการบิน Deutsche Lufthansa และ Lufthansa Cargo A.G. (รวมเรียกว่า “Lufthansa”) และสายการบิน Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V., Martin Air Holland N.V. และ Societe Air France S.A. (รวมเรียกว่า “KLM-AF”) โดยสายการบินเหล่านี้ได้ยื่นคำร้องดังกล่าวต่อบริษัทและสายการบินอื่น ๆ อีกกว่า 20 สายการบิน จากกรณีที่กลุ่มโจทก์ได้ฟ้องสายการบิน British Airways, Lufthansa, KLM-AF และ Singapore Airlines และ Singapore Airline Cargo (รวมเรียกว่า “Singapore Airlines”) เป็นจำเลย เมื่อวันที่ 24 ธันวาคม 2556 โดยกล่าวหาว่า สายการบินเหล่านี้ได้ร่วมกันกำหนดราคาค่าธรรมเนียมต่าง ๆ (คดีหลัก)

อย่างไรก็ตาม บริษัทไม่ได้ถูกฟ้องเป็นจำเลยในคดีหลักด้วย หลังจากนั้น สายการบิน British Airways, Lufthansa และ Swiss International, KLM-AF, Korean Airlines และ Qantas Airways ซึ่งเป็นคู่ความในคดี Contribution Claim ได้ยื่นคำร้องขอใช้สิทธิไล่เบี้ยต่อบริษัทเพิ่มเติมเป็นอีกคดีหนึ่งต่อจากคดี Contribution Claim ข้างต้น (หรือเรียกว่า Sub Contribution Claim) และบริษัทก็ได้ยื่นคำร้องขอใช้สิทธิไล่เบี้ยในลักษณะ Sub Contribution Claim นี้ต่อทุกสายการบินเช่นกัน เพื่อเป็นการสงวนสิทธิของบริษัท ทั้งนี้ การฟ้องคดีแบบ Contribution Claim และ Sub Contribution Claim เป็นการฟ้องคดีเพื่อรักษาสิทธิในกรณีที่ศาลมีคำสั่งให้แต่ละสายการบินชำระค่าเสียหายเกินสัดส่วนทางการตลาดของตนเท่านั้น ไม่ใช่การฟ้องเพื่อเรียกร้องค่าเสียหายเพิ่มเติมแต่อย่างใด

ต่อมาในช่วงเดือนธันวาคม 2559 ถึงมกราคม 2560 บริษัทได้รับคำร้องขอใช้สิทธิไล่เบี้ย (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 เมื่อวันที่ 22 มิถุนายน 2563 สำนักงานกฎหมาย Freshfields รายงานว่าขณะนี้ คดี Cargo ประเทศเนเธอร์แลนด์อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาล Amsterdam District Court เมื่อวันที่ 10 มีนาคม 2563 ศาลอุทธรณ์มีคำตัดสินว่า การโอนสิทธิเรียกร้องมายัง SCC สมบูรณ์แล้ว

ต่อมาเมื่อวันที่ 9 มิถุนายน 2563 ศาลทำการไต่สวนคดีหลักที่ Stichting Cartel Compensation (“SCC”) กลุ่มที่ 1 (“SCC I”) และกลุ่มที่ 2 (“SCC II”) ฟ้องสายการบิน Singapore Airlines สายการบิน British Airways (“British Airways”) สายการบิน Deutsche Lufthansa และ Lufthansa Cargo A.G. (รวมเรียกว่า “Lufthansa”) และสายการบิน KLM, Martin Air, Air France (รวมเรียกว่า “KLM-AF”) เป็นจำเลยในคดีหลัก ซึ่งบริษัทมิได้เป็นคู่ความ ผลการไต่สวนศาลอนุญาตให้สายการบินหลักจำเลยใช้เวลาอีก 6 เดือน ในการตรวจสอบข้อมูลและยื่นคำร้องเกี่ยวกับการเรียกร้องค่าเสียหายของ SCC ภายในวันที่ 6 ธันวาคม 2563 และศาลกำหนดให้ผู้เชี่ยวชาญทางด้านเศรษฐศาสตร์ทุกฝ่ายไปตกลงวิธีการคำนวณ Overcharge และข้อมูลที่ใช้ร่วมกันต่อไป โดยให้เสนอรายงานต่อศาลภายในวันที่ 6 ธันวาคม 2563 จากนั้นศาลจะนัดไต่สวนนัดต่อไป

สำหรับคดีที่บริษัทเป็นจำเลยยังถูกพักการพิจารณาคดีไว้เพื่อรอผลการพิจารณาคดีหลักก่อน สำนักงานกฎหมายเห็นว่าบริษัทควรพิจารณาความเป็นไปได้ในการเจรจาประนีประนอมยอมความระหว่างสายการบินที่ส่วนแบ่งทางการตลาดต่ำ กับสายการบินจำเลยในคดีหลัก เนื่องจากบริษัทเป็นเพียงผู้ขนส่งตามข้อตกลงการกำหนดราคาร่วมกันโดยมีส่วนแบ่งทางการตลาดที่ต่ำในเส้นทางบินดังกล่าว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 ผู้บริหารของบริษัทพิจารณาข้อพิพาทและคดีความตามที่ได้อธิบายไว้ในหมายเหตุข้อ 36.1 ถึงข้อ 36.4 จากข้อเท็จจริงและข้อกฎหมายเห็นว่าผลกระทบจากเรื่องดังกล่าวไม่มีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่องบการเงิน

37. การอนุมัติงบการเงิน

งบการเงินนี้ได้รับอนุมัติจากผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการของบริษัทให้ออกเมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2567

อัตราส่วนทางการเงิน

รายการ	ปี 2566	ปี 2565
อัตราส่วนสภาพคล่อง :		
อัตราส่วนสภาพคล่อง (เท่า) [1]	2.51	2.04
อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว (เท่า)	1.71	1.64
อัตราส่วนสภาพคล่องกระแสเงินสด (เท่า)	1.36	1.01
อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า (เท่า)	14.94	9.86
ระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ย (วัน)	24.42	37.02
อัตราส่วนหมุนเวียนสินค้าคงเหลือ (เท่า)	9.89	8.31
ระยะเวลาขายสินค้าเฉลี่ย (วัน)	36.90	43.92
อัตราส่วนหมุนเวียนเจ้าหนี้ (เท่า)	6.59	4.38
ระยะเวลาชำระหนี้ (วัน)	55.40	83.30
Cash Cycle (วัน)	5.93	(2.36)
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการทำกำไร :		
อัตรากำไรขั้นต้น (%)	38.38	24.85
อัตรากำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน (%) [2]	15.27	(4.37)
อัตรารายได้อื่น (%)	1.63	1.20
อัตราส่วนเงินสดต่อการทำกำไร (%)	156.52	(670.16)
อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิ (%) [3]	17.46	(0.24)
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (%) [4]	(49.27)	(0.35)
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน :		
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (%) [5]	12.87	(0.14)
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร (%)	27.90	7.01
อัตราการหมุนของสินทรัพย์ (เท่า)	0.76	0.59
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน :		
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า) [6]	(3.81)	(2.28)
อัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ย (เท่า) [7]	3.27	1.44
อัตราส่วนความสามารถในการชำระภาระผูกพัน (เท่า) [8]	1.93	1.19
อัตราการจ่ายปันผล (%)	-	-

หมายเหตุ :
(1) อัตราส่วนสภาพคล่อง เท่ากับ สินทรัพย์หมุนเวียน (ไม่รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย) / หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมรายรับด้านการขนส่งที่ยังไม่ถือเป็นรายได้)
(2) อัตรากำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน เท่ากับ กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน/รายได้รวม(ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว)
(3) อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิ เท่ากับ กำไร (ขาดทุน)สุทธิ / รายได้รวม(ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว)
(4) อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น เท่ากับ กำไร(ขาดทุน)สุทธิ / ส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย
(5) อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ เท่ากับ กำไร(ขาดทุน)สุทธิ /สินทรัพย์รวมเฉลี่ย
(6) อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น เท่ากับ (เงินกู้ยืมระยะสั้น+หนี้สินระยะยาวรวมส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี)/ส่วนของผู้ถือหุ้น
(7) อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย เท่ากับ รายได้ (ไม่รวมกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ และกำไรจากการขายเงินลงทุน) - ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 และผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ) (EBITDA) / ดอกเบี้ยจ่าย
(8) อัตราส่วนความสามารถในการชำระภาระผูกพัน เท่ากับ EBITDAR / (การชำระคืนหนี้สินระยะยาวและหนี้สินตามสัญญาเช่า + ดอกเบี้ยจ่าย + ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่)

ผลการดำเนินงานในรอบ 5 ปี

รายการ		ปี 2566	ปี 2565	ปี 2564	ปี 2563	ปี 2562
จำนวนเครื่องบิน	(ลำ)	77	86	87	103	103
จำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง/ปี)	270,618	192,994	57,318	116,526	420,723
ปริมาณการผลิต	(ล้านตัน-กม.)	8,294	5,885	1,699	3,394	13,016
ปริมาณการขนส่ง	(ล้านตัน-กม.)	5,875	3,950	774	2,151	9,367
อัตราส่วนการบรรทุก	(ร้อยละ)	70.8	67.1	45.5	63.4	72.0
จำนวนผู้โดยสาร	(พันคน)	13,763	9,012	1,640	5,871	24,511
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กม.)	54,280	38,526	11,224	23,789	90,622
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กม.)	43,268	26,163	2,147	15,398	71,695
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(ร้อยละ)	79.7	67.9	19.1	64.7	79.1
ปริมาณการผลิตพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กม.)	2,864	2,032	581	1,015	3,950
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กม.)	1,481	1,283	547	595	2,127
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ร้อยละ)	51.7	63.1	94.1	58.6	53.8
จำนวนพนักงาน	(คน)	11,146	10,640	11,182	18,361	21,367
กำไร(ขาดทุน)ก่อนหักภาษีเงินได้	(ล้านบาท)	26,801	(1,686)	52,333	(140,097)	(11,035)

นิยามศัพท์ทางด้านการบิน

- ปริมาณการผลิตรวมคิดเป็น ตัน-กิโลเมตร คือ ระวางบรรทุกของเครื่องบิน คูณ ระยะทางบิน
- ปริมาณการขนส่งรวมคิดเป็น ตัน-กิโลเมตร คือ น้ำหนักผู้โดยสาร สัมภาระเกินพิกัด พัสดุ และไปรษณียภัณฑ์ 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 ตัน-กิโลเมตร คือ ระวางบรรทุกพัสดุภัณฑ์ คูณ ระยะทางบิน
- ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์คิดเป็น ตัน-กิโลเมตร คือ น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ที่ทำการขนส่ง คูณ ระยะทางที่ขนส่ง
- อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ คือ ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ เทียบเป็นร้อยละของปริมาณการผลิตพัสดุภัณฑ์
- ระวางบรรทุกของเครื่องบิน คือ ปริมาณน้ำหนักสูงสุดซึ่งเครื่องบินสามารถบรรทุกได้ น้ำหนักในที่นี้ หมายถึงน้ำหนักผู้โดยสาร สัมภาระเกินพิกัด พัสดุและไปรษณียภัณฑ์

เส้นทางบินสายตะวันตก

ได้แก่ มุมไบ เดลี เจนไน บังคาลอร์ ไฮเดอราบัด
ธากา การาจี ละฮอร์ และอิสลามาบัด



เอกสารแนบ 1

ประธานคณะผู้บริหารแผนและกรรมการบริษัทฯ

นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์



นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์
ประธานคณะผู้บริหารแผน
กรรมการบริษัทฯ

ได้รับการแต่งตั้ง
ผู้บริหารแผน วันที่ 15 มิ.ย. 2564 - ปัจจุบัน
กรรมการบริษัทฯ วันที่ 25 พ.ค. 2563 - ปัจจุบัน

อายุ 70 ปี

การศึกษา
- ปริญญาเอก สาขาเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยลอนดอน (LSE) สหราชอาณาจักร
- ปริญญาโท สาขาเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยลอนดอน (LSE) สหราชอาณาจักร
- ปริญญาตรี สาขาคณิตศาสตร์ (เกียรตินิยมอันดับ 1) มหาวิทยาลัยออกซ์ฟอร์ด สหราชอาณาจักร

ประวัติการอบรม
- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
  - หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 35/2548
- การอบรมหลักสูตรอื่น ๆ
  - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านวิทยาการพลังงาน (วพน.) รุ่นที่ 6 สถาบันวิทยาการพลังงาน

ประวัติการทำงาน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์
2561 - ปัจจุบัน กรรมการอิสระ ประธานกรรมการตรวจสอบ บริษัท พฤกษา โฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน)

บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ

ปัจจุบัน
- ประธานกรรมการ มูลนิธิพลังงานเพื่อสิ่งแวดล้อม
- กรรมการ มูลนิธิหัวใจแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์
- กรรมการ Kiroro Resort Holdings Company Limited

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง
2561 - 2566 กรรมการอิสระ ประธานกรรมการ บริษัท พีทีที โกลบอล เคมิคอล จำกัด (มหาชน)
2561 - 2565 กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน)

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี

ผู้บริหารแผนและกรรมการบริษัทฯ

นายชาญศิลป์ ตรีนุชกร



นายชาญศิลป์ ตรีนุชกร
ผู้บริหารแผน
กรรมการบริษัทฯ

ได้รับการแต่งตั้ง
ผู้บริหารแผน วันที่ 15 มิ.ย. 2564 - ปัจจุบัน
กรรมการบริษัทฯ วันที่ 4 มิ.ย. 2563 - ปัจจุบัน

อายุ 63 ปี

การศึกษา
- ปริญญาเอก วิทยาศาสตรดุษฎีบัณฑิตกิตติมศักดิ์ สาขาวิชาการบริหารเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ปริญญาโท เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาตรี เศรษฐศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ประวัติการอบรม
- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
  - หลักสูตร Director Leadership Certification Program (DLCP) รุ่นที่ 4/2565
  - หลักสูตร Role of the Chairman Program (RCP) รุ่นที่ 49/2565
  - หลักสูตร IT Governance and Cyber Resilience Program ปี 2564
  - หลักสูตร The Role of the Board in IT Governance ปี 2563
  - หลักสูตร Chartered Director Class (CDC) รุ่นที่ 11/2558
  - หลักสูตร Financial Statements for Directors (FSD) รุ่นที่ 12/2554
  - หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 93/2554
  - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 85/2550
  - สัมมนา Briefing on International Anti-Corruption: International Cases and Practices
- การอบรมหลักสูตรอื่น ๆ
  - หลักสูตรนิติธรรมเพื่อประชาธิปไตย (นธป.) รุ่นที่ 8/2565
  - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านวิทยาการพลังงาน (วพน.) รุ่นที่ 7/2558
  - หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 57/2557 สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
  - หลักสูตร Leadership Development Program III (LDP 3) รุ่นที่ 1/2557 สถาบัน PLLI บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
  - หลักสูตร Advance Senior Executive Program (ASEP-5) รุ่นที่ 5/2553 KELLOGG & SASIN ชิคาโก สหรัฐอเมริกา
  - หลักสูตร Senior Executive Program (SEP) รุ่นที่ 20 สถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจศศินทร์ แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
  - หลักสูตรประกาศนียบัตรชั้นสูงการบริหารเศรษฐกิจสาธารณะสำหรับนักบริหารระดับสูง (ปศส.) รุ่นที่ 10 สถาบันพระปกเกล้า
  - หลักสูตรวิทยาลัยการทัพอากาศ (วทอ.) รุ่นที่ 35/2549
  - หลักสูตรพัฒนาสัมพันธ์ระดับผู้บริหาร รุ่นที่ 1 กรมกิจการพลเรือนทหารบก
  - หลักสูตร PTT Executive Leadership, General Electric, GE นิวยอร์ก สหรัฐอเมริกา
  - หลักสูตร Leadership Excellence through Awareness and Practice (LEAP) สถาบัน INSEAD สาธารณรัฐสิงคโปร์ และสาธารณรัฐฝรั่งเศส

ประวัติการทำงาน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์
2566 - ปัจจุบัน กรรมการอิสระ กรรมการสรรหาและกรรมการบริหารความเสี่ยงองค์กร บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
2565 - ปัจจุบัน กรรมการอิสระ และกรรมการกำหนดค่าตอบแทน บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)

บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ

ปัจจุบัน
- ประธานกรรมการ บริษัท วาย.เอส.เอส. (ประเทศไทย) จำกัด
- กรรมการสภามหาวิทยาลัยผู้ทรงคุณวุฒิ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- นายกสมาคมธรรมศาสตร์ ในพระบรมราชูปถัมภ์ สภามหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง
พ.ค. 2564 - ส.ค. 2565 กรรมการสภามหาวิทยาลัยผู้ทรงคุณวุฒิ มหาวิทยาลัยทักษิณ
ก.ค. 2563 - มิ.ย. 2564 รักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
มิ.ย. 2563 - มิ.ย. 2564 กรรมการ และผู้ทำแผนฟื้นฟู บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
2563 - 2565 กรรมการ สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ (สวทช.)
2563 - พ.ค. 2565 กรรมการอิสระ และกรรมการกำกับดูแลกิจการ บริษัท พีทีที โกลบอล มีคอล จำกัด (มหาชน)
ก.ย. 2561 - ส.ค. 2563 กรรมการ บริษัท ปตท. สำรวจและผลิตปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน)
ส.ค. 2561 - พ.ค. 2563 ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และกรรมการผู้จัดการใหญ่ กรรมการ เลขานุการคณะกรรมการ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
ส.ค. 2561 - พ.ค. 2563 ประธานกรรมการ บริษัท ไออาร์พีซี จำกัด (มหาชน)

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี

ผู้บริหารแผน



นายพรชัย ฐีระเวช

นายพรชัย ฐีระเวช
ผู้บริหารแผน

ได้รับการแต่งตั้ง
ผู้บริหารแผน วันที่ 15 มิ.ย. 2564 - ปัจจุบัน

อายุ 55 ปี

การศึกษา
- ปริญญาเอก ครุศาสตรดุษฎีบัณฑิต สาขาการศึกษานอกระบบโรงเรียน จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาเอก การจัดการดุษฎีบัณฑิต สาขาการจัดการภาครัฐ มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต
- ปริญญาโท รัฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ปริญญาโท บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาการเงิน มหาวิทยาลัย College of Notre Dame สหรัฐอเมริกา
- ปริญญาตรี บัญชีบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ประวัติการอบรม
- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
  - หลักสูตร Advanced Audit Committee Program (AACP) รุ่นที่ 40/2564
  - หลักสูตร Boards that Make a Difference (BMD) รุ่นที่ 10/2563
  - หลักสูตร Board Matters and Trends (BMT) รุ่นที่ 9/2563
  - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 227/2559
- การอบรมหลักสูตรอื่น ๆ
  - หลักสูตรหลักนิติธรรมเพื่อประชาธิปไตย (นธป.) รุ่นที่ 11 วิทยาลัยศาลรัฐธรรมนูญ
  - หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 64/2564 สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
  - หลักสูตรรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์สำหรับผู้บริหารระดับสูง (รอส.) รุ่นที่ 6/2562
  - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท.) รุ่นที่ 26/2561
  - หลักสูตรนักบริหารการงบประมาณระดับสูง (นงส.) สำนักงบประมาณ รุ่นที่ 4/2560
  - หลักสูตรนักบริหารระดับสูง: ผู้บริหารส่วนราชการ (นบส.2) รุ่นที่ 8/2559 สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน (กพ.)
  - หลักสูตรนักบริหารระดับสูง: ผู้บริหารส่วนราชการ (นบส.1) รุ่นที่ 78/2556 สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน (กพ.)

ประวัติการทำงาน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์

21 ก.พ. 2566 - ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)

บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ

ปัจจุบัน

5 เม.ย. 2566 - ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท ไออาร์พีซี จำกัด (มหาชน)
12 พ.ย. 2564 - ปัจจุบัน	กรรมการ ธนาคารแห่งประเทศไทย และกรรมการนโยบายสถาบันการเงิน
23 พ.ย. 2564 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ สถาบันคุ้มครองเงินฝาก
1 ต.ค. 2564 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจการคลัง สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง กระทรวงการคลัง
1 ต.ค. 2564 - ปัจจุบัน	โฆษกกระทรวงการคลัง
1 ต.ค. 2564 - ปัจจุบัน	กรรมการกำกับตลาดทุน สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

12 เม.ย. 2565 - 1 ต.ค. 2566	กรรมการ การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย
24 ก.พ. 2565 - 15 มี.ค. 2566	กรรมการอิสระ บริษัท เอสโซ่ (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)
16 ต.ค. 2564 - 31 ธ.ค. 2565	รองประธานกรรมการ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
25 พ.ค. 2564 - 30 ก.ย. 2564	รองปลัดกระทรวงการคลัง สำนักงานปลัดกระทรวงการคลัง กระทรวงการคลัง
28 ต.ค. 2559 - 24 พ.ค. 2564	ที่ปรึกษาด้านเศรษฐกิจการเงิน (เศรษฐกรทรงคุณวุฒิ) สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง กระทรวงการคลัง

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี

กรรมการบริษัทฯ



พลอากาศเอก อำนาจ จีระมณีมัย

พลอากาศเอก อำนาจ จีระมณีมัย
กรรมการบริษัทฯ

ได้รับการแต่งตั้ง
กรรมการบริษัทฯ วันที่ 26 เม.ย. 2561 - ปัจจุบัน

อายุ 60 ปี

การศึกษา
- ปริญญาตรี วิทยาศาสตรบัณฑิต สาขาวิศวกรรมเครื่องกล โรงเรียนนายเรืออากาศ

ประวัติการอบรม
- โรงเรียนเสนาธิการทหารอากาศ กองทัพอากาศสหรัฐอเมริกา
- โรงเรียนเสนาธิการทหารอากาศ กองทัพอากาศไทย

ประวัติการทำงาน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์
ไม่มี

บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ

2561 - ปัจจุบัน	รองเลขาธิการพระราชวังฝ่ายปฏิบัติการ ระดับ 11 และอธิบดีกรมมหาดเล็ก 904 กับเป็นนายทหารราชองครักษ์พิเศษ หน่วยบัญชาการถวายความปลอดภัย รักษาพระองค์

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

2563	รองผู้บัญชาการ หน่วยบัญชาการถวายความปลอดภัยรักษาพระองค์

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี

ฝ่ายบริหาร



นายชาย เอี่ยมศิริ
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

ได้รับการแต่งตั้ง
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร วันที่ 1 ก.พ. 2566 - ปัจจุบัน

อายุ 62 ปี

การศึกษา
- ปริญญาโท บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต การจัดการ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- ปริญญาตรี บริหารธุรกิจบัณฑิต การตลาด มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ

ประวัติการอบรม
- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
  - หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 174/2563
- หลักสูตร CFO's Orientation Course ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- หลักสูตร Leadership Succession Program (LSP) มูลนิธิสถาบันวิจัยและพัฒนาองค์กรภาครัฐ (IRDP)

กรรมการผู้แทนในบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง
ปัจจุบัน
- ประธานกรรมการ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด
- ประธานกรรมการ บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

1 พ.ค. 2564 - 31 ม.ค. 2565	ประธานเจ้าหน้าที่สายการเงินและการบัญชี
4 ม.ค. 2564 - 30 เม.ย. 2564	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายการเงินและการบัญชี
19 พ.ย. 2563 - 3 ม.ค. 2564	ผู้อำนวยการใหญ่ สำนักงานกรรมการ ผู้อำนวยการใหญ่ และรักษาการรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายการเงินและการบัญชี
เม.ย. 2563 - ก.พ. 2564	กรรมการ บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
20 ก.ค. 2563 - 18 พ.ย. 2563	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายธุรกิจปิโตรเลียม ประกันภัยและสิ่งแวดล้อมการบิน รักษาการรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายการเงินและการบัญชี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี



นายเชิดพันธ์ โชติคุณ
ประธานเจ้าหน้าที่สายช่าง

ได้รับการแต่งตั้ง
ประธานเจ้าหน้าที่สายช่าง วันที่ 1 พ.ค. 2564 - ปัจจุบัน

อายุ 56 ปี

การศึกษา
- ปริญญาโท วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต วิศวกรรมอุตสาหการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต วิศวกรรมอุตสาหการ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

ประวัติการอบรม
- หลักสูตร Operations Leadership Development Program 2023, ASIA School of Business
- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
  - หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 172/2563
  - หลักสูตร Advanced Audit Committee Program (AACP) รุ่นที่ 50/2566
  - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 353/2567
- หลักสูตร Leadership Succession Program (LSP) รุ่นที่ 9 มูลนิธิสถาบันวิจัยและพัฒนาองค์กรภาครัฐ (IRDP)
- Professional License
  - The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) approval for Head of Engineering (Nominated Post holder for Continuing Airworthiness) & Head of Maintenance
  - Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) approval for Accountable Manager of Approved Maintenance Organization (AMO)
  - European Union Aviation Safety Agency (EASA) approval for Accountable Manager of Approved Maintenance Organization (AMO)
  - The Federal Aviation Administration (FAA) approval for Accountable Manager of Repair Station
  - Certified Internal Auditor (CIA), The Institute of Internal Auditors (IIA), USA

กรรมการผู้แทนในบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง
ปัจจุบัน
- บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

22 ม.ค. 2563 - 30 เม.ย. 2564	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายช่าง
มี.ค. 2563 - ก.พ. 2564	กรรมการ บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
18 ธ.ค. 2560 - มี.ค. 2563	กรรมการ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด
1 ส.ค. 2559 - 21 ม.ค. 2563	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายพัฒนาและฝึกอบรมบุคลากร

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี



เรือโท สุพจน์ เจริญสุข
ประธานเจ้าหน้าที่สายปฏิบัติการ

ได้รับการแต่งตั้ง
ประธานเจ้าหน้าที่สายปฏิบัติการ วันที่ 1 ต.ค. 2564 - ปัจจุบัน

อายุ 59 ปี

การศึกษา
- ปริญญาตรี วิทยาศาสตรบัณฑิต วิศวกรรมไฟฟ้า โรงเรียนนายเรือ

ประวัติการอบรม
- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
  - หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 201/2566
- Quality Auditor Foundation, Wake (QA) Ltd., UK
- Aviation Safety Management Training Directorate of Education and Training, Royal Thai Air Force (RTAF)

กรรมการผู้แทนในบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง
ปัจจุบัน
- ประธานกรรมการ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด
- บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

1 พ.ค. 2564 - 30 ก.ย. 2564	ผู้อำนวยการฝ่ายความปลอดภัยและรับรองคุณภาพองค์กร
3 มี.ค. 2564 - 30 เม.ย. 2564	รองผู้อำนวยการใหญ่ สังกัดสำนักงานกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และรักษาการ ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายความปลอดภัย ความมั่นคง และมาตรฐานการบิน
4 ธ.ค. 2561 - 2 มี.ค. 2564	ผู้อำนวยการภารกิจพิเศษ ฝ่ายปฏิบัติการสนับสนุนการบิน

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี

ฝ่ายบริหาร



นางจันทริกา โชติกเสถียร
ประธานเจ้าหน้าที่สายทรัพยากรบุคคล
ได้รับการแต่งตั้ง
ประธานเจ้าหน้าที่สายทรัพยากรบุคคล วันที่ 1 ต.ค. 2564 - ปัจจุบัน
อายุ 55 ปี
การศึกษา
- Master of Business Administration (Marketing) City University of Seattle, WA, USA
- ปริญญาตรี วิทยาศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ (ประสานมิตร)

ประวัติการอบรม
- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
  - หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 201/2566
- Professional Coaching Certification Program, Thailand Coach Institute InPartnership with International Coaching Mastery
- Team Success under Pressure, South East Asia Center (SEAC)
- Change Management, College of Management Mahidol University (CMMU)
- Business Performance Improvement, Chulalongkorn University

กรรมการผู้แทนในบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง
ปัจจุบัน
- ประธานกรรมการ บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด
- บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

10 มี.ค. 2564 - 1 ม.ค. 2566	กรรมการ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด
1 พ.ค. 2564 - 30 ก.ย. 2564	ผู้อำนวยการฝ่ายพันธมิตรธุรกิจและกลยุทธ์ด้านทรัพยากรบุคคล
11 มี.ค. 2564 - 30 เม.ย. 2564	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายพัฒนาและฝึกอบรมบุคลากร
27 พ.ย. 2563 - 10 มี.ค. 2564	ผู้อำนวยการสังกัดสำนักงานรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายทรัพยากรบุคคลและรักษาการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายพัฒนาและฝึกอบรมบุคลากร
1 ต.ค. 2558 - 26 พ.ย. 2563	ผู้อำนวยการฝ่ายฝึกอบรมธุรกิจการบิน

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี



นางวรางคณา ลือโรจน์วงศ์
ประธานเจ้าหน้าที่หน่วยธุรกิจการบิน
ได้รับการแต่งตั้ง
ประธานเจ้าหน้าที่หน่วยธุรกิจการบิน วันที่ 1 พ.ค. 2564 - ปัจจุบัน
อายุ 53 ปี
การศึกษา
- Master of Business Administration (MBA) Canterbury Business School, University of Kent, UK
- ปริญญาตรี อักษรศาสตรบัณฑิต (ภาษาอังกฤษ) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติการอบรม
- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
  - หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 200/2566
- Asia Pacific Government Leadership Program, General Electric, GE, USA
- หลักสูตร Leadership Succession Program (LSP) รุ่นที่ 7 มูลนิธิสถาบันวิจัยและพัฒนาองค์กรภาครัฐ (IRDP)

กรรมการผู้แทนในบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง
ปัจจุบัน
- ประธานกรรมการ บริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด
- รองประธานกรรมการ บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง
1 ก.ค. 2558 - 30 เม.ย. 2564 กรรมการผู้จัดการฝ่ายครัวการบิน

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี



นายกรกฎ ชาตะสิงห์
ประธานเจ้าหน้าที่สายการพาณิชย์
ได้รับการแต่งตั้ง
ประธานเจ้าหน้าที่สายการพาณิชย์ วันที่ 1 พ.ย. 2565 - ปัจจุบัน
อายุ 58 ปี
การศึกษา
- ปริญญาโท สาขาการจัดการภาครัฐและเอกชน สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- ปริญญาตรี สาขารัฐประศาสนศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติการอบรม
- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
  - หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 245/2560
- หลักสูตรวิทยาการการจัดการสำหรับนักบริหารระดับสูง (วบส.) รุ่นที่ 1 คณะรัฐประศาสนศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- Certificate IV Frontline Management, Certified by Sales Master Association in Sydney, Australia

กรรมการผู้แทนในบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง
ปัจจุบัน
- บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด
- บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

8 ส.ค. 2565 - 31 ต.ค. 2565	ผู้อำนวยการฝ่ายขาย รักษาการหัวหน้าฝ่ายขายภายในประเทศ
1 ธ.ค. 2564 - 28 เม.ย. 2566	กรรมการ บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด
1 ก.ย. 2564 - 31 ต.ค. 2565	ผู้อำนวยการฝ่ายขาย
1 พ.ค. 2564 - 31 ส.ค. 2564	กรรมการผู้จัดการฝ่ายบริการภาคพื้น
3 มี.ค. 2564 - 30 เม.ย. 2564	กรรมการผู้จัดการฝ่ายบริการลูกค้าภาคพื้น
28 ต.ค. 2563 - 27 เม.ย. 2565	กรรมการ บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด
1 ต.ค. 2563 - 2 มี.ค. 2564	ผู้อำนวยการ สังกัดสำนักงานรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่หน่วยธุรกิจบริการการบิน และรักษาการกรรมการผู้จัดการฝ่ายบริการลูกค้าภาคพื้น
1 ธ.ค. 2558 - 30 ก.ย. 2563	ผู้อำนวยการฝ่ายขาย ประเทศไทย

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี



นายทวิโรจน์ ทรงกำพล
ประธานเจ้าหน้าที่สายกลยุทธ์องค์กร
ได้รับการแต่งตั้ง
ประธานเจ้าหน้าที่สายกลยุทธ์องค์กร วันที่ 10 พฤศจิกายน 2565 - ปัจจุบัน
อายุ 53 ปี
การศึกษา
- ปริญญาโท การจัดการมหาบัณฑิต วิทยาลัยวิชาการจัดการมหาวิทยาลัยมหิดล
- ปริญญาตรี การศึกษาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ (ประสานมิตร)

ประวัติการอบรม
- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
  - หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 340/2566

กรรมการผู้แทนในบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง
-

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

1 พ.ค. 2564 - 9 พ.ย. 2565	ผู้อำนวยการฝ่ายกลยุทธ์และพัฒนาองค์กร
10 ก.พ. 2564 - 1 ธ.ค. 2564	กรรมการ บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด
11 มี.ค. 2564 - 30 เม.ย. 2564	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริหารรายได้และบริการการพาณิชย์
29 ต.ค. 2563 - 10 มี.ค. 2564	ผู้อำนวยการ สังกัดสำนักงานรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการพาณิชย์ และรักษาการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริหารรายได้และบริการการพาณิชย์
15 พ.ค. 2563 - 21 ก.ย. 2563	ผู้อำนวยการฝ่ายกลยุทธ์สายการพาณิชย์ รักษาการผู้อำนวยการฝ่ายขาย-กลุ่มอนุทวีปอินเดีย
1 ธ.ค. 2558 - 28 ต.ค. 2563	ผู้อำนวยการฝ่ายกลยุทธ์สายการพาณิชย์

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี

ฝ่ายบริหาร



นางเฉิดโฉม เทอดสถิรศักดิ์

ประธานเจ้าหน้าที่สายการเงินและการบัญชี

ได้รับการแต่งตั้ง

ประธานเจ้าหน้าที่สายการเงินและการบัญชี วันที่ 1 ก.พ. 2566 - ปัจจุบัน

อายุ 49 ปี

การศึกษา

- M.A. in International Economics and Finance คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- เศรษฐศาสตรบัณฑิต (เศรษฐศาสตร์การเงินและการคลัง) คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติการอบรม

- หลักสูตรนักบริหารการเงินการคลังภาครัฐระดับสูง (บงส.) รุ่นที่ 10
- Aircraft Finance & Asset Management by Air Business Academy

กรรมการผู้แทนในบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง

ปัจจุบัน

- บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด
- บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

1 พ.ค. 2564 - 31 ม.ค. 2566	ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินองค์กร
4 พ.ย. 2563 - 30 เม.ย. 2564	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายการเงินองค์กร
28 ก.พ. 2562 - 3 พ.ย. 2563	ผู้อำนวยการฝ่ายเงินทุน รักษาการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายการเงินองค์กร
1 ส.ค. 2560 - 3 พ.ย. 2563	ผู้อำนวยการฝ่ายเงินทุน

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี

ผู้เชี่ยวชาญ



นายสุวรรธนะ สีบุญเรือง

ผู้เชี่ยวชาญด้านโครงการพิเศษ

อายุ 63 ปี

การศึกษา

- Bachelor of Science in General Studies, City University at Bellevue, WA, USA

ประวัติการอบรม

- หลักสูตรนักบริหารระดับสูงด้านการพัฒนาธุรกิจอุตสาหกรรมและการลงทุนสถาบันวิทยาการธุรกิจและอุตสาหกรรม (วธอ.) รุ่นที่ 4
- หลักสูตร Mini MBA มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- หลักสูตร Leadership Development for Vice President

กรรมการผู้แทนในบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง

8 เม.ย. 2565 - 2 ก.พ. 2566	บริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด
5 ส.ค. 2563 - 4 มี.ค. 2566	บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด
5 ส.ค. 2563 - 1 พ.ค. 2565	บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

1 พ.ค. 2564 - 30 ก.ย. 2564	ประธานเจ้าหน้าที่สายทรัพยากรบุคคล
30 มี.ค. 2564 - 30 เม.ย. 2564	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่หน่วยธุรกิจบริการการบิน รักษาการรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายทรัพยากรบุคคล
4 ม.ค. 2564 - 30 เม.ย. 2564	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่หน่วยธุรกิจบริการการบิน
22 ก.ย. 2563 - 3 ม.ค. 2564	ผู้อำนวยการใหญ่ สังกัดสำนักงานกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และรักษาการรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่หน่วยธุรกิจบริการการบิน
9 มี.ค. 2563 - 21 ก.ย. 2563	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายสนับสนุนการบริการธุรกิจการบิน รักษาการกรรมการผู้จัดการฝ่ายการพาณิชย์สินค้าและไปรษณียภัณฑ์
20 พ.ย. 2561 - 31 มี.ค. 2562	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายสนับสนุนการบริการธุรกิจการบิน รักษาการผู้อำนวยการฝ่ายการตลาดการบริการธุรกิจการบิน



Mr. Otto Stephen Gergye

Commercial Advisor To The CEO

Age: 47 years

Education

- Master of Business Administration (M.B.A.) OUBS Milton Keynes, UK
- Professional Diploma In Management
- Cert. Management (Marketing, Accounting)
- Level III Cert. Travel & Tourism

Work Experience Within the past 5 years

Mar 2020 - Oct 2022	Sabre - Vice President, Consulting (Global), Vice President, Sales (North Asia) - Singapore
Aug 2018 - Mar 2020	Qantas - General Manager, Sales Commercial Performance Asia Singapore

ผู้เชี่ยวชาญ



นายสุรกิจ รัตนจันทร์
ผู้เชี่ยวชาญสายช่าง ด้านการซ่อมบำรุง

อายุ 63 ปี

การศึกษา
- ปริญญาตรี วิศวกรรมไฟฟ้า (เกียรตินิยม) สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

ประวัติการอบรม
- 2561 SAFRAN Passenger Innovation In-flight Entertainment Line Maintenance, Thailand
- 2556 B787 General Familiarization - Boeing Commercial Airplane Company, Thailand
- 2556 Digital Multiplexed Passenger Entertainment System, Panasonic Avionics Corporation, Thailand
- 2555 In-flight Entertainment eX2 Line Maintenance, Panasonic Avionics Corporation, Thailand
- 2554 A300-800 Executive Familiarization, Thailand
- 2550 B777-300 Panasonic In-flight Entertainment 3Ki, Panasonic Avionics Corporation, Thailand
- 2545 Six Sigma Augmentation Master Black Belt, GE Aerospace, Cincinnati, Ohio, USA
- 2545 B777-300 Total Entertainment System for Line Maintenance, Rockwell Collins Avionics & Communications, Pomona, CA, USA
- 2545 Six Sigma Methodology Black Belt, GE Aerospace, Cincinnati, Ohio, USA
- 2543 A310/A300-600 Automatic Flight System and Maintenance Information, Sextant/Thales, Chatellerault, France
- 2542 Enhance Ground Proximity Warning System Operation & Line Maintenance, AlliedSignal, Redmond, WA, USA
- 2542 B777 Backup Generator Line Maintenance and Oil Servicing, Sundstrand, Bangkok, Thailand
- 2541 B777-300 Cabin Cordless Telephone System, GEC Marconi, Thailand
- 2541 B777-200 & B777-300 Differences, Boeing Commercial Airplane Company, Thailand
- 2539 Cabin Telephone System Maintenance, GTE AirFone, Chicago, Illinois, USA
- 2539 Ground Proximity Warning & Windshear Warning System MK VII Line Maintenance, AlliedSignal, Aerospace, Redmond, WA, USA
- 2539 B777 Air Data and Inertial Reference System, Honeywell, Minneapolis, Minnesota, USA
- 2539 Air Data Module for Line & Shop Maintenance, Honeywell, Minneapolis, Minnesota, USA
- 2539 Secondary Attitude and Air Data Reference Unit for Line & Shop Maintenance, Honeywell, Minneapolis, Minnesota, USA
- 2539 B777 Aircraft Information Management System. System operation, maintenance & trouble shooting, Honeywell, Phoenix, Arizona, USA
- 2539 B777 Familiarization and Line Maintenance, Honeywell, Minneapolis, Minnesota, USA
- 2539 B777 Configuration Database Generator Course (CDG) for Cabin Management System, Boeing Commercial Airplane Company, Seattle, WA, USA
- 2538 B777 Aircraft Maintenance Avionics System, Boeing, Seattle, WA, USA
- 2538 Aircraft Communications Addressing and Reporting System, AlliedSignal, Redmond, WA, USA
- 2537 B747-400 Advanced Cabin Entertainment and Passenger Service System, Thailand
- 2536 B747-400 Navigation and Automatic Flight System, Thailand
- 2536 Traffic Alert and Collision Avoidance System II, The Bendix/King Air Transport Avionics
- 2533 A300-B4 Flight Engineer License Type Rating, Flight Operation Department, Thailand
- 2531 B747-200/300 Aircraft Maintenance License, Thailand
- 2528 Aircraft Component Planning Administrative, Scandinavian Airlines System, Copenhagen, Denmark
- 2527 Electricity Generating and Electrical Transmission, Electricity Generating Authority of Thailand

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

1 ต.ค. 2562 - 30 ก.ย. 2563	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายซ่อมบำรุงอากาศยาน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
1 ธ.ค. 2559 - 30 ก.ย. 2562	ผู้อำนวยการฝ่ายวางแผนงานซ่อมบำรุงอากาศยาน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)



นายลูช วุฒิชัย
ผู้เชี่ยวชาญสายช่าง ด้านการซ่อมบำรุง

อายุ 63 ปี

การศึกษา
- Embry-Riddle Aeronautical University, Daytona Beach, Florida, USA - AS Maintenance technology 1980

ประวัติการอบรม
- หลักสูตร EASA Maintenance Organisation Exposition
- หลักสูตร EASA Part 145 Maint. Organisation Approval, CAAi Instructor
- หลักสูตร Maintenance Error Decision Aid by Boeing, Boeing Instructor
- หลักสูตร Airplane Health Management Training, Boeing
- หลักสูตร B773/KE Diff.&Tech. Hdlg. Proc. (Obs.), Korean Airlines

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

2023 - ปัจจุบัน	Advisor to CEO on Technical & Maintenance
2021 - 2022	Consultant for Frost & Sullivan on Project with CATC at EEC
2021 - 2022	Technical Advisor for NOK AIR on Recovering an Aircraft Excursion Runway at CEI
2016 - 2021	Head of Maintenance at NOK AIR



นางอรวดี โพธิสาโร
ผู้เชี่ยวชาญด้านการวางแผนกลยุทธ์ การพัฒนาองค์กรและกลยุทธ์ดิจิทัล

อายุ 62 ปี

การศึกษา
- ปริญญาโท Master of Business Administration (Management Information System), The University of Dallas, USA
- ปริญญาตรี บัญชีบัณฑิต (การบัญชี) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ประวัติการอบรม
- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
  - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 253/2561
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านวิทยาการพลังงาน (วพน.) รุ่นที่ 13 สถาบันวิทยาการพลังงาน
- หลักสูตร Leadership Development Program for Sustainability (LDP) รุ่นที่ 3 สถาบันพัฒนาผู้นำและการเรียนรู้ กลุ่ม ปตท.
- หลักสูตร Mitsui-HBS Global Management Academy, Harvard Business School, USA
- โครงการ Breakthrough Program for Senior Executives, International Leading Business School (IMD), Lausanne, Switzerland
- หลักสูตร Study Mission to a Nonmember Country on Regional Innovation Strategies and Knowledge Productivity สำนักงานรางวัลคุณภาพแห่งชาติ
- หลักสูตร Leadership Succession Program (LSP) รุ่นที่ 4 มูลนิธิสถาบันวิจัยและพัฒนาองค์กรภาครัฐ (IRDP)
- หลักสูตร TLCA Executive Development Program (EDP) รุ่นที่ 5 สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย
- หลักสูตรผู้บริหารงานด้านกฎหมายภาครัฐ ระดับสูง (บกส.) รุ่นที่ 3 สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

1 พ.ย. 2564 - ปัจจุบัน	ผู้เชี่ยวชาญด้านการวางแผนกลยุทธ์ การพัฒนาองค์กรและกลยุทธ์ดิจิทัล บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
1 พ.ค. 2565 - ปัจจุบัน	ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ / กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน / กรรมการ บริษัท อมตะ ยู จำกัด
1 มี.ค. 2566 - ปัจจุบัน	ประธานคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง บริษัท อมตะ ยู จำกัด
6 พ.ย. 2565 - ปัจจุบัน	กรรมการสภาผู้ทรงคุณวุฒิมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
1 ก.พ. 2566 - ปัจจุบัน	ผู้เชี่ยวชาญด้านการลงทุน และการบริหารพอร์ทการลงทุน บริษัท ทิพย กรุ๊ป โฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน)
1 เม.ย. 2564 - 30 ก.ย. 2564	กรรมการ / กรรมการบริหารความเสี่ยง บริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน)
3 มี.ค. 2563 - 30 ก.ย. 2564	ประธานกรรมการ บริษัท อัลฟา คอม จำกัด
1 ม.ค. 2563 - 30 ก.ย. 2564	ประธานกรรมการ Sakari Resources Company Limited
22 ต.ค. 2561 - 30 ก.ย. 2564	กรรมการ / กรรมการบริหารความเสี่ยง บริษัท พีทีที โกลบอล เคมิคอล จำกัด (มหาชน)
1 ต.ค. 2561 - 30 ก.ย. 2564	รองกรรมการผู้จัดการใหญ่กลยุทธ์องค์กร บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
1 เม.ย. 2560 - 30 ก.ย. 2561	ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่ ปฏิบัติงานในตำแหน่งกรรมการผู้จัดการ บริษัท พีทีที ดิจิตอล โซลูชั่น จำกัด



นายปรีชา โภคะธนวัฒน์
ผู้เชี่ยวชาญด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลและพัฒนาองค์กรอย่างยั่งยืน

อายุ 63 ปี

การศึกษา
- เนติบัณฑิต สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา
- ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต และบริหารธุรกิจบัณฑิต (การบัญชี) มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ประวัติการอบรม
- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
  - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 261/2561
- หลักสูตร Leadership Development Program (LDP) III 2561 สาธารณรัฐสิงคโปร์
- หลักสูตร Leadership & Effective Corporate Culture Program 2561 มูลนิธิสถาบันวิจัยและพัฒนาองค์กรภาครัฐ (IRDP)
- หลักสูตรนักบริหารกลยุทธ์ศาสตร์การป้องกันและปราบปรามการทุจริต ระดับสูง (นยปส.) รุ่นที่ 8/2560 สถาบันการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ สัญญาธรรมศักดิ์
- หลักสูตร Strategy and Innovation for Business in Asia (SIBA) รุ่นที่ 4/2558 วิทยาลัยการจัดการ มหาวิทยาลัยมหิดล
- หลักสูตร Leadership Development Program (LDP) II 2557 สาธารณรัฐประชาชนจีน

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

เม.ย. 2562 - ก.ย. 2563	กรรมการ บริษัท ไทยออยล์ จำกัด (มหาชน)
ก.ย. 2561 - ก.พ. 2562	กรรมการ บริษัท ไออาร์พีซี จำกัด (มหาชน)
2561 - 2563	ประธานกรรมการ บริษัท บิซิเนส เซอร์วิสเซส อัลไลแอนซ์ จำกัด ประธานกรรมการ บริษัท บิซิเนส โปรเฟสชั่นแนล โซลูชั่นส์ จำกัด
2558 - เม.ย. 2562	กรรมการ บริษัท เอนเนอร์ยี่ คอมเพล็กซ์ จำกัด
2559 - 2562	กรรมการ บริษัท เทคโนโลยีไออาร์พีซี จำกัด
ต.ค. 2561 - ก.ย. 2563	รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ บริหารองค์กรและความยั่งยืน บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
2558 - ก.ย. 2561	ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่ ทรัพยากรบุคคลองค์กร บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)

ตำแหน่งในปัจจุบัน

ต.ค. 2563 - ปัจจุบัน	ที่ปรึกษาด้านทรัพยากรบุคคลและพัฒนาองค์กรอย่างยั่งยืนบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
2564 - ปัจจุบัน	คณะอนุกรรมการ ก.ค.ศ. สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการครูและบุคลากรทางการศึกษา กระทรวงศึกษาธิการ

ผู้เชี่ยวชาญ





นายจิราวุฒิ วินัยพานิช
ผู้เชี่ยวชาญด้านจัดซื้อจัดจ้าง และงานบริหารพัสดุ

อายุ 63 ปี

การศึกษา
- ปริญญาตรี เทคโนโลยีทางการสื่อสาร มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

ประวัติการอบรม
- หลักสูตร Mini MBA, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- หลักสูตรการบริหารความสงบเรียบร้อยของสังคมภาครัฐร่วมเอกชน (บรอ.) วิทยาลัยการตำรวจ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

1 ส.ค. 2563 - 2 ม.ค. 2565	กรรมการ บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด
5 ส.ค. 2563 - 1 เม.ย. 2565	กรรมการ บริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด
1 ต.ค. 2559 - 1 ธ.ค. 2563	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริหารทั่วไป บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

นายชวลิต ทิพพาวนิช
ผู้เชี่ยวชาญเพื่อพัฒนาและปรับปรุงประสิทธิภาพงานบริการหน่วยธุรกิจการบิน

อายุ 61 ปี

การศึกษา
- ปริญญาโท วิศวกรรมศาสตร์ สาขาวิศวกรรมอุตสาหการและการจัดการ สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (AIT)
- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตร์ สาขาวิศวกรรมไฟฟ้า (โทรคมนาคม) สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้า เจ้าคุณทหารลาดกระบัง

ประวัติการอบรม
- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
  - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 152/2554
- หลักสูตร Advance Management Program (AMP187) สถาบัน Harvard Business School, Executive Education ประเทศสหรัฐอเมริกา
- หลักสูตร GE Energy Customer Executive Leadership Program (GE: PTT Executive Leadership) สถาบัน GE Global Learning Crotonville Leadership ประเทศสหรัฐอเมริกา
- หลักสูตรผู้ประกาศนียบัตรชั้นสูง การเมืองการปกครองในระบอบประชาธิปไตย สำหรับนักบริหารระดับสูง รุ่นที่ 23 ปีการศึกษา พ.ศ. 2562 - 2563 วิทยาลัยการเมืองการปกครอง สถาบันพระปกเกล้า
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง ด้านวิทยาการพลังงาน (วพน.) รุ่นที่ 12 สถาบันวิทยาการพลังงาน
- หลักสูตรการบริหารการรักษาความสงบเรียบร้อยของสังคมภาครัฐร่วมเอกชน (บรอ.) รุ่นที่ 5 สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
- หลักสูตร Leadership Development Program III รุ่นที่ 2 สถาบันพัฒนาผู้นำและการเรียนรู้ กลุ่ม ปตท. (PTT Leadership and Learning Institute)

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

ธ.ค. 2563 - ก.ย. 2565	กรรมการ/กรรมการบริหารความเสี่ยง/ประธานเจ้าหน้าที่บริหารและกรรมการผู้จัดการใหญ่/เลขานุการคณะกรรมการ บริษัท ไออาร์พีซี จำกัด (มหาชน)
ม.ค. 2564 - ธ.ค. 2564	ประธานกรรมการ บริษัท ไออาร์พีซี โพลีออล จำกัด
ธ.ค. 2563 - ต.ค. 2564	รองประธานกรรมการ บริษัท พีทีที เอนเนอร์ยีโซลูชั่นส์ จำกัด
เม.ย. 2562 - พ.ย. 2563	กรรมการ บริษัท โกลว์ พลังงาน จำกัด (มหาชน)
มี.ค. 2562 - พ.ย. 2563	กรรมการ บริษัท โกลว์ จำกัด
มี.ค. 2562 - พ.ย. 2563	กรรมการ บริษัท โกลว์ เอสพีพี 2 จำกัด
มี.ค. 2562 - พ.ย. 2563	กรรมการ บริษัท โกลว์ เอสพีพี 3 จำกัด
มี.ค. 2562 - พ.ย. 2563	กรรมการ บริษัท โกลว์ ไอพีพี 2 โฮลดิ้ง จำกัด
มี.ค. 2562 - พ.ย. 2563	กรรมการ บริษัท โกลว์ เอสพีพี 11 จำกัด
มี.ค. 2562 - พ.ย. 2563	กรรมการ บริษัท โกลว์ ไอพีพี จำกัด
ม.ค. 2562 - พ.ย. 2563	กรรมการ บริษัท ราชบุรีเพาเวอร์ จำกัด
พ.ย. 2561 - พ.ย. 2563	กรรมการ บริษัท ไชยะบุรี เพาเวอร์ จำกัด องค์การสงเคราะห์ทหารผ่านศึก
ต.ค. 2561 - พ.ย. 2563	กรรมการ/กรรมการบริหารความเสี่ยง/ประธานเจ้าหน้าที่บริหารและกรรมการผู้จัดการใหญ่/เลขานุการคณะกรรมการ บริษัท โกลบอล เพาเวอร์ ซินเนอร์ยี่ จำกัด (มหาชน)
2560 - 2561	ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่ ประจำรองกรรมการผู้จัดการใหญ่บริหารกลยุทธ์กลุ่มธุรกิจปิโตรเลียม ชั้นปลาย บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ปฏิบัติงานในตำแหน่งรองกรรมการผู้จัดการใหญ่ - ด้านบริหารศักยภาพองค์กร บริษัท ไทยออยล์ จำกัด (มหาชน)

เอกสารแนบ 2

รายละเอียดเกี่ยวกับผู้ควบคุมดูแลการทำบัญชี

นายตรัส พรหโมบล
ผู้อำนวยการฝ่ายควบคุมการเงิน

ได้รับการแต่งตั้ง
ผู้อำนวยการฝ่ายควบคุมการเงิน วันที่ 1 ม.ค. 2566 - ปัจจุบัน

อายุ 47 ปี

การศึกษา
- ปริญญาโท บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาการบัญชีเพื่อการวางแผนและควบคุม มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- ปริญญาตรี บัญชีบัณฑิต มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ประวัติการอบรม
- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
  - หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่น 208/2566

กรรมการผู้แทนในบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง

พ.ค. 2566 - ปัจจุบัน	บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด
เม.ย. 2566 - ปัจจุบัน	บริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด

ประวัติการทำงาน

1 พ.ค. 2564 - 31 ธ.ค. 2565	หัวหน้าฝ่ายนโยบายกลางและการภาษี
22 ธ.ค. 2563 - 30 เม.ย. 2564	รักษาการผู้อำนวยการฝ่ายบัญชีกลาง นโยบายการพัฒนาและควบคุมทางบัญชี
15 ก.พ. 2561 - 30 เม.ย. 2564	ผู้จัดการกอง กองนโยบาย การพัฒนาและควบคุมทางบัญชี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี

รายละเอียดเกี่ยวกับหัวหน้างานตรวจสอบภายใน

นายวัติชัย โทอุดทา
หัวหน้าสำนักงานการตรวจสอบภายใน

ได้รับการแต่งตั้ง
หัวหน้าสำนักงานการตรวจสอบภายใน วันที่ 2 ต.ค. 2566 - ปัจจุบัน

อายุ 38 ปี

การศึกษา
- ปริญญาโท คณะเศรษฐศาสตร์ สาขาวิชาเอกการเงินและการธนาคาร มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- ปริญญาตรี คณะเศรษฐศาสตร์ สาขาวิชาเอกการเงินและการธนาคาร มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ประวัติการอบรม
- Certified Internal Auditor (CIA) ผู้ตรวจสอบภายในรับอนุญาตสากล สถาบัน The Institute of Internal Auditors (IIA) สหรัฐอเมริกา
- Internal Audit Certificate Program (IACP) วุฒิบัตรด้านการตรวจสอบภายใน สภาวิชาชีพบัญชีในพระบรมราชูปถัมภ์
- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
  - หลักสูตร Ethical Leadership Program (ELP) รุ่น 30/2023
  - หลักสูตร Anti-Corruption: The Practical Guide (ACPG) รุ่น 62/2023
  - หลักสูตร Corruption Risk & Control: Technical Update (CRC) รุ่น 16/2023
- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสภาวิชาชีพบัญชี ในพระบรมราชูปถัมภ์
  - วุฒิบัตรผู้บริหาร หน่วยงานตรวจสอบภายใน CAE Chief Audit Executive Professional Leadership Program รุ่นที่ 3
  - การปฏิบัติงานตรวจสอบภายในระบบสารสนเทศ (IT AUDIT)
- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมผู้ตรวจสอบภายในแห่งประเทศไทย
  - การควบคุมภายในตามแนวทาง COSO 2013
  - การบริหารความเสี่ยงตามแนวทาง COSO ERM
  - Audit Program Development
  - Audit Report Writing
  - Audit Working Paper and Audit Evidence
  - Internal Audit Procedures
  - Tools and Techniques for the Beginning
- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยบริษัท ฝึกอบรมและสัมมนาธรรมนิติ จำกัด
  - 85 พฤติกรรมการทุจริตในองค์กร พร้อมวิธีป้องกันและจัดการ
  - เทคนิคการตรวจสอบสัญญาทางธุรกิจ ฉบับผู้บริหาร
- หลักสูตรการบริหารความเสี่ยงเรื่องการทุจริต จัดโดยสภาวิชาชีพบัญชี ในพระบรมราชูปถัมภ์
- หลักสูตรผู้ตรวจประเมินการจัดการพลังงานภายในองค์กร รุ่นที่14 จัดโดยกระทรวงพลังงาน

กรรมการผู้แทนในบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง
-

ประวัติการทำงาน

1 ก.ค. 2565 - 15 ก.ย. 2566	หัวหน้าสำนักงานการตรวจสอบภายใน บริษัท เอเชี่ยน อะไลอันซ์ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด (มหาชน)
1 เม.ย. 2555 - 30 มิ.ย 2565	ผู้จัดการแผนกตรวจสอบภายใน บริษัท พรีเมียร์ ฟิชชั่น แคปปิตอล จำกัด (กลุ่มบริษัทพรีเมียร์)

รายละเอียดเกี่ยวกับหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัทฯ และเลขานุการบริษัทฯ

นางจิลลดา ณ เชียงใหม่
เลขานุการบริษัทฯ และผู้อำนวยการฝ่ายกำกับการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์องค์กร

ได้รับการแต่งตั้ง

ผู้อำนวยการฝ่ายกำกับการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์องค์กร	วันที่ 1 พ.ค. 64 - ปัจจุบัน
เลขานุการบริษัทฯ	วันที่ 2 ต.ค. 63 - ปัจจุบัน

อายุ 56 ปี

การศึกษา
- ปริญญาโท Master of Public Administration, City University of Seattle สหรัฐอเมริกา
- ปริญญาตรี ศิลปศาสตรบัณฑิต (มานุษยวิทยา) มหาวิทยาลัยศิลปากร

ประวัติการอบรม
- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
  - หลักสูตร Company Secretary Program (CSP) รุ่นที่ 110/2563
  - หลักสูตร Board Reporting Program (BRP) รุ่นที่ 37/2564
  - หลักสูตร Effective Minute Taking (EMT) รุ่นที่ 50/2565
  - หลักสูตร Company Reporting Program (CRP) รุ่นที่ 36/2566

กรรมการผู้แทนในบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง
-

ประวัติการทำงาน

3 มี.ค. 2564 - 30 เม.ย. 2564	เลขานุการบริษัทฯ และผู้อำนวยการใหญ่สำนักเลขานุการบริษัทฯ
2 ต.ค. 2563 - 2 มี.ค. 2564	เลขานุการบริษัทฯ และรักษาการ ผู้อำนวยการใหญ่สำนักเลขานุการบริษัทฯ
2 พ.ค. 2560 - 1 ต.ค. 2563	ผู้อำนวยการสำนักบริหารงานกรรมการ และสารบรรณบริษัทฯ

หน้าที่ความรับผิดชอบ
กำกับดูแลให้บริษัทฯ มีการดำเนินงานตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Corporate Governance) และข้อพึงปฏิบัติของหน่วยงานกำกับดูแลต่าง ๆ รวมทั้งให้คำแนะนำแก่กรรมการบริษัทฯ ให้มีการปฏิบัติที่สอดคล้องและเป็นไปตามกฎหมายระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทจดทะเบียน กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับหลักทรัพย์ ยกเว้นเรื่องที่เกี่ยวกับรายงานทางการเงิน ตลอดจนกำกับดูแลและประเมินผลการดำเนินงานของหน่วยงานในบังคับบัญชา ได้แก่ การกำกับดูแลกิจการที่ดี การดำเนินการเกี่ยวกับกฎหมายด้านต่าง ๆ ของบริษัทฯ การตรวจสอบองค์กร การบริหารงานของสำนักงานคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล และการปฏิบัติตามกฎระเบียบ เพื่อให้การดำเนินภารกิจในความรับผิดชอบบรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมายของบริษัทฯ

เอกสารแนบ 3

รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการของบริษัทย่อย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566

รายชื่อกรรมการ	รายชื่อบริษัทย่อย				
	บริษัทไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด	บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด	บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด	บริษัท ไทยไฟลท์ เทรนนิ่ง จำกัด	บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด
1. นายชาย เอี่ยมศิริ	●	●	-	-	-
2. เรือโท สุพจน์ เจริญสุข	-	-	-	●	-
3. นางจันทริกา โชติกเสถียร	●	-	●	-	-
4. นายกรกฎ ชาตะสิงห์	●	●	-	-	-
5. นางเฉิดโฉม เทอดสถิรศักดิ์	●	-	-	-	-
6. นายตรัส พรหโมบล	-	●	-	-	-
7. นายกิตติพงษ์ สารสมบูรณ์	-	-	-	-	●
8. เรืออากาศโท ชิงชีพ บุรีรักษ์	-	-	-	●	-
9. นายศักดิ์สิทธิ์ มะสะพันธุ์	-	-	●	-	-
10. นายวิชญ์ กิจจาทร	-	-	-	-	●
11. นางอรอนงค์ ชุณหะมาน	-	-	-	●	-
12. เรืออากาศโท ก้องเกียรติ ดำรักษ์	-	-	-	●	-
13. นางสาวอุษณา ทองคำ	-	●	-	-	-
14. นางจิรดา โฉมทอง	-	-	-	●	-
15. นายนพรัตน์ ยี่สุ่น	-	-	-	●	-
16. นางศิราภรณ์ รัตนเศรษฐ	-	-	●	-	-
17. นายปรีชา โภคะธนวัฒน์	-	-	●	-	-

หมายเหตุ: ● = ประธานกรรมการ ● = กรรมการ

เอกสารแนบ 4

นโยบายและแนวปฏิบัติการกำกับดูแลกิจการและจรรยาบรรณธุรกิจ

สำหรับรายละเอียดที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ และคู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดี สามารถศึกษาได้ตาม QR Code ด้านล่างนี้



เอกสารแนบ 5

รายงานของผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบประจำปี 2566

บริษัทฯ อยู่ระหว่างการฟื้นฟูกิจการ

คณะผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการในคราวประชุม ครั้งที่ 4/2564 เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2564 ได้มีมติมอบหมายให้ นายพรชัย ฐีระเวช ผู้บริหารแผน เป็นผู้กำกับดูแลงานของสำนักงานการตรวจสอบภายใน และงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบ

ผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบได้ปฏิบัติหน้าที่อย่างเป็นอิสระ ตามขอบเขตหน้าที่ความรับผิดชอบที่ระบุไว้ในกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งสอดคล้องตามข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย โดยสรุปสาระสำคัญในการปฏิบัติหน้าที่ของผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบ ในปี 2566 มีดังนี้

1. การสอบทานรายงานทางการเงิน

ผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานรายงานทางการเงินรายไตรมาส และรายงานทางการเงินประจำปีของบริษัทฯ และรายงานทางการเงินรวม รวมถึงรายการระหว่างกัน ร่วมกับผู้บริหารสายการเงินและการบัญชี และผู้สอบบัญชี เพื่อพิจารณารายงานทางการเงิน การเปิดเผยข้อมูลอย่างถูกต้องครบถ้วน เพียงพอ นโยบายการบัญชีและประมาณการที่สำคัญ ข้อสังเกตจากการตรวจสอบ และสอบทานรายงานทางการเงินของผู้สอบบัญชี รวมทั้งได้พิจารณาคำอธิบายและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบได้ขอความเห็นผู้สอบบัญชีในเรื่องความถูกต้อง ครบถ้วน ความเหมาะสมของวิธีการบันทึกบัญชีและเปิดเผยข้อมูล รวมทั้งรายการปรับปรุงบัญชีที่สำคัญ เพื่อให้มั่นใจว่ารายงานทางการเงินมีความถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินและมาตรฐานการบัญชี

ทั้งนี้ ผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบได้มีการประชุมร่วมกับผู้สอบบัญชีเป็นการเฉพาะ 1 ครั้ง โดยไม่มีผู้บริหารเข้าร่วม

2. การสอบทานความเพียงพอและประสิทธิผลของระบบการควบคุมภายในและการบริหารความเสี่ยง

ผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณารายงานผลการตรวจสอบจากสำนักงานการตรวจสอบภายในเพื่อประเมินการควบคุมภายใน ด้านการดำเนินงาน การป้องกันหรือลดความผิดพลาด การรั่วไหลหรือการทุจริต การปฏิบัติตามระเบียบ ข้อกำหนดต่าง ๆ และได้มีการประชุมร่วมกับฝ่ายบริหารทั้งคณะ 1 ครั้ง เพื่อสื่อสารและหารือประเด็นสำคัญในเรื่องการบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน และการกำกับดูแล รวมทั้งได้รับทราบรายงานความเสี่ยงที่สำคัญของบริษัทฯ และแนวทางการบริหารจัดการความเสี่ยงดังกล่าวจากฝ่ายบริหารความเสี่ยง

นอกจากนี้ ผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณาให้ความเห็นเกี่ยวกับความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในของบริษัทฯ โดยมีความเห็นสอดคล้องกับคณะผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการว่า บริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายในที่เพียงพอต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ

3. การพิจารณารายการที่เกี่ยวโยงกัน

ผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบ มีบทบาทในการสอบทานและให้ความเห็นต่อการทำรายการที่เกี่ยวโยงกันตามประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เพื่อให้มั่นใจว่าเป็นรายการที่ผ่านกระบวนการอนุมัติอย่างโปร่งใส โดยผู้มีส่วนได้เสียไม่ได้มีส่วนร่วมในการตัดสินใจ และเป็นรายการที่กระทำโดยคำนึงถึงผลประโยชน์ของบริษัทฯ เสมือนการทำรายการกับบุคคลภายนอก นอกจากนี้ ผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบได้รับทราบรายงานรายการที่เกี่ยวโยงกันทุกไตรมาส รวมทั้งได้สอบทานการเปิดเผยข้อมูลรายการระหว่างกันว่าเป็นไปอย่างถูกต้อง ครบถ้วน



4. การสอบทานการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง

ผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบได้รับทราบรายงานการกำกับการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ รวมถึงข้อร้องเรียนเกี่ยวกับการทุจริต จากฝ่ายกำกับการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์องค์กร โดยได้สอบถามถึงมาตรการต่าง ๆ เพื่อให้เกิดความมั่นใจในความมีประสิทธิภาพประสิทธิผลของกระบวนการกำกับติดตามการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามกฎหมาย กฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งเพื่อช่วยลดหรือป้องกันมิให้เกิดการทุจริต

5. การกำกับดูแลงานตรวจสอบภายใน

ผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานและอนุมัติแผนการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจสอบภายในติดตามการปฏิบัติงานตามแผน และได้พิจารณาผลการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจสอบภายใน โดยมีข้อแนะนำเพื่อให้เกิดการกำกับดูแลที่ดีและมีการควบคุมภายในที่เพียงพอ รวมทั้งยังได้รับทราบผลการดำเนินงานและปัญหาอุปสรรคต่าง ๆ ของสำนักงานการตรวจสอบภายในทุกไตรมาส และให้การสนับสนุนในด้านต่าง ๆ เช่น การพัฒนาบุคลากร เพื่อให้การดำเนินงานของสำนักงานการตรวจสอบภายในบรรลุผลตามเป้าหมายที่วางไว้

นอกจากนี้ ผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบได้ให้ความเห็นชอบผลการสอบทานกฎบัตรของสำนักงานการตรวจสอบภายใน งบประมาณประจำปี และเป็นผู้อนุมัติตัวชี้วัดระดับสายงาน (Functional KPIs) และประเมินผลตัวชี้วัดระดับความสามารถ (Competencty KPIs) ของหัวหน้าสำนักงานการตรวจสอบภายใน

6. การเสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชีประจำปี 2566

ผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบ ได้พิจารณาให้ความเห็นชอบผลการคัดเลือกบริษัท ดีลอยท์ ทู้ช โธมัทสุ ไชยยศ สอบบัญชี จำกัด เป็นผู้สอบบัญชีรับอนุญาตตรวจสอบและรับรองงบการเงินปี 2566 ของบริษัทฯ และนำเสนอผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการเพื่ออนุมัติการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีและกำหนดค่าตอบแทน

เส้นทางบินใหม่ในปี 2567

ได้แก่ มิลาน ออสโล และเพิร์ท



THAI AIRWAYS INTERNATIONAL

THAI
Smooth as silk

Oslo(3)
Stockholm
Copenhagen
London
Frankfurt
Munich
Zurich
Paris
Milan(3)
Istanbul

Beijing
Seoul
Nagoya
Tokyo
Sapporo
NARITA | HANEDA
Osaka
Fukuoka
Shanghai
Chengdu
Kunming
Taipei
Guangzhou
Kaohsiung
Hong Kong
Hanoi
Vientiane
Manila
Siem reap
Phnom Penh
Ho Chi Minh

Islamabad
Lahore
New Delhi
Karachi
Ahmedabad
Jeddah(X)
Mumbai
Hyderabad
Chennai
Bengaluru
Kochi(2)
Colombo(1)
Kathmandu
Kolkata
Dhaka
Yangon
BANGKOK
Penang
Kuala Lumpur
Singapore
Jakarta
Denpasar

Chiang Rai
Chiang Mai
Udon Thani
Khon Kaen
Ubon Ratchathani
BANGKOK
Phuket
Krabi
Hat Yai
Narathiwat(X)

Perth(1)
Sydney
Melbourne

(1) Perth and Colombo start on March 31st, 2024.
(2) Kochi starts on April 2nd, 2024.
(3) Oslo and Milan start on July 1st, 2024.
(X) Jeddah and Narathiwat will be in service until March 30th, 2024.

*Schematic scale only. As of January 2024.
Destinations are subject to change without prior notice.

A STAR ALLIANCE MEMBER

แบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี/รายงานประจำปี 2566 (แบบ 56-1 One Report) ฉบับนี้
ผลิตด้วย **“นวัตกรรมการพิมพ์สีเขียว”** พิมพ์บนกระดาษ PS Green
รวมถึงใช้หมึกพิมพ์ Vegetable Oil เพื่อสิ่งแวดล้อมที่แท้จริงและยั่งยืน
จากกระบวนการผลิตหนังสือ 500 เล่ม
สามารถช่วยลดการปลดปล่อยก๊าซ CO_2 ได้ 2,582 kgCO_2e
เทียบเท่าการปลูกต้นราชพฤกษ์
เพื่อช่วยดูดซับก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในอากาศ จำนวน 172 ต้น

MOVING FORWARD

#reconnectingtheworld

ไทย

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900
โทรศัพท์: +66 (0)2545-1000, +66 (0)2025-1000

www.thaiairways.com