

สรุปข้อสนเทศ (Information Memorandum)

ข้อมูลทั่วไป

ชื่อบริษัท/ ชื่อย่อหลักทรัพย์	: บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ” หรือ “THAI” หรือ “การบินไทย”)
ที่อยู่/ เบอร์โทรศัพท์ / URL	: ที่อยู่: เลขที่ 89 ถนนวิภาวดีรังสิต เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 เบอร์โทรศัพท์: 02 356 1111 เว็บไซต์: https://www.thaiairways.com
ทุนจดทะเบียน (หุ้น)/ ทุนชำระแล้ว (หุ้น)	: 28,303,291,567 หุ้น
ตลาดรอง	: ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (“ตลาดหลักทรัพย์ฯ” หรือ “SET”)

ประเภทธุรกิจและลักษณะการดำเนินงาน

บริษัทฯ เป็นสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ (Full Service Airline) ที่ใหญ่ที่สุดที่มีฐานที่ตั้งในประเทศไทย โดยบริษัทฯ ก่อตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2503 และมีฐานปฏิบัติการหลักที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ (IATA Code: BKK) ซึ่งมีความโดดเด่นในด้านการบริการความปลอดภัย และเครือข่ายเส้นทางบินที่ครอบคลุม การดำเนินงานของบริษัทฯ ได้รับการยอมรับและความไว้วางใจจากผู้โดยสารทั่วโลก ด้วยการให้บริการภายใต้ชื่อสายการบิน “Thai Airways” หรือ “การบินไทย” โดย ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568 บริษัทฯ มีจำนวนเครื่องบินที่ใช้ปฏิบัติการบินรวม 78 ลำ ประกอบด้วย เครื่องบินลำตัวกว้างจำนวน 58 ลำ และเครื่องบินลำตัวแคบจำนวน 20 ลำ และมีเครือข่ายเส้นทางบินที่ให้บริการครอบคลุมกว่า 63 จุดบิน ใน 27 ประเทศทั่วโลก

ในการดำเนินธุรกิจ บริษัทฯ ให้บริการด้านการบินพาณิชย์แบบครบวงจร ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ โดยแบ่งการบริหารจัดการธุรกิจออกเป็น 3 กิจกรรม ประกอบด้วย (1) กิจกรรมขนส่งทางอากาศ (Core Business) (2) หน่วยธุรกิจ (Business Unit) และ (3) กิจกรรมอื่น ๆ โดยสรุปสาระสำคัญ ดังนี้

1. กิจกรรมขนส่งทางอากาศ กิจกรรมขนส่งทางอากาศถือเป็นกิจการหลักของบริษัทฯ ประกอบด้วยบริการขนส่งผู้โดยสาร การบริการขนส่งสินค้าพัสดุภัณฑ์และไปรษณียภัณฑ์ โดยให้บริการขนส่งในเส้นทางบินไปยังจุดบินต่าง ๆ ทั้งแบบเที่ยวบินประจำและเที่ยวบินเช่าเหมาลำ ครอบคลุมทั้งเส้นทางบินระหว่างประเทศและภายในประเทศ

1.1 กิจกรรมขนส่งผู้โดยสาร เป็นธุรกิจหลักของบริษัทฯ ครอบคลุมการให้บริการขนส่งผู้โดยสาร ขนส่งสินค้าพัสดุภัณฑ์และไปรษณียภัณฑ์ โดยให้บริการทั้งในรูปแบบเที่ยวบินประจำและเที่ยวบินเช่าเหมาลำ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568 บริษัทฯ มีเครื่องบินจำนวน 78 ลำ ให้บริการในเส้นทางระหว่างประเทศและเส้นทางภายในประเทศรวม 63 จุดบิน ครอบคลุมเมืองสำคัญในภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วโลก บริษัทฯ มุ่งเน้นพัฒนาเส้นทางบินที่เชื่อมโยงเครือข่ายเมืองสำคัญต่างๆ เพื่อรองรับความต้องการของผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าในระดับโลก พร้อมทั้งปรับตัวให้เข้ากับแนวโน้มของตลาดการบินสากล โดยมุ่งเน้นการพัฒนาความยั่งยืนในทุกมิติ ทั้งในด้านการบริการ การลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และการเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานในระยะยาว

1.2 กิจกรรมขนส่งสินค้า พักภัณฑ์และไปรษณียภัณฑ์ บริษัทฯ ให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศในรูปแบบที่หลากหลาย เพื่อรองรับความต้องการของลูกค้าทั้งในด้านความรวดเร็ว ความปลอดภัย และคุณภาพของสินค้า โดยเฉพาะสินค้าเฉพาะทางที่ต้องควบคุมอุณหภูมิระหว่างการขนส่ง อาทิ สินค้าประเภท Temperature Controlled Products (TGC) ซึ่งบริษัทฯ ให้บริการร่วมกับตู้คอนเทนเนอร์ควบคุมอุณหภูมิ (TG Temp) เพื่อรักษาสภาพของสินค้าให้คงคุณภาพตลอดเส้นทาง

2. หน่วยธุรกิจ หน่วยธุรกิจของบริษัทฯ เป็นหน่วยงานสนับสนุนให้การดำเนินธุรกิจสายการบินเป็นไปอย่างราบรื่น โดยแต่ละหน่วยธุรกิจมีความเกี่ยวเนื่องโดยตรงกับกิจกรรมขนส่ง มีการดำเนินงานที่สอดคล้องกันอย่างเป็นระบบ เพื่อให้เครื่องบินสามารถเดินทางจากสถานต้นทางถึงสถานีปลายทางตรงตามกำหนดเวลาที่ระบุในตารางบิน ด้วยความสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัย ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่

จะช่วยสร้างความน่าเชื่อถือให้แก่บริษัทฯ พร้อมทั้งสร้างความมั่นใจและความพึงพอใจให้แก่ผู้ใช้บริการ ทั้งนี้ ธุรกิจที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับกิจการขนส่งมีรายละเอียดการให้บริการดังนี้

2.1 ธุรกิจการบริการคลังสินค้าและโปรขนีย์กันท์ (THAI Cargo Terminal Service) ให้บริการจัดการคลังสินค้าและโปรขนีย์กันท์สำหรับการขนส่งสินค้าทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และบริการจัดการคลังสินค้า ณ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ โดยการดำเนินงานบริการคลังสินค้าแบบครบวงจร ทั้งสินค้าขาเข้า สินค้าขาออก และสินค้าถ่ายลำ

2.2 ธุรกิจการบริการภาคพื้น (Ground Services) ประกอบด้วย 2 กิจกรรมดังนี้

2.2.1 การบริการลูกค้าภาคพื้น (Ground Customer Services) ให้บริการอำนวยความสะดวกโดยตรงกับผู้โดยสาร ตั้งแต่เดินทางเข้ามาสู่ท่าอากาศยาน ผ่านขั้นตอนและพิธีการต่าง ๆ จนเข้าสู่อากาศยานและจากตัวอากาศยานสู่ภาคพื้น ในเที่ยวบินทั้งขาเข้าและขาออก ครอบคลุมการบริการตั้งแต่ก่อนเที่ยวบิน (Pre-Flight Services) ไปจนถึงการบริการหลังเที่ยวบิน (Post-Flight Services) โดยให้บริการทั้งผู้โดยสารของบริษัทฯ และผู้โดยสารของสายการบินลูกค้า

2.2.2 การบริการอุปกรณ์ภาคพื้น (Ground Equipment Services) ให้บริการที่เกี่ยวข้องกับอากาศยาน อำนวยความสะดวกบริเวณลานจอดอากาศยานให้กับบริษัทฯ และสายการบินลูกค้า ให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย มีความปลอดภัยสูงสุด พร้อมปฏิบัติการบินเข้า-ออก ได้ตรงเวลา

2.3 ธุรกิจครัวการบิน (Catering Services) ดำเนินการในการผลิตอาหารสำหรับบริการผู้โดยสารทั้งเที่ยวบินในประเทศและระหว่างประเทศของ บริษัทฯ รวมถึงอาหารสำหรับบริการผู้โดยสารของสายการบินชั้นนำอื่น ๆ พร้อมทั้งดำเนินธุรกิจภาคพื้นที่เกี่ยวข้องกับอาหาร เช่น กิตติาคาร ณ ท่าอากาศยานนานาชาติ ร้านเบเกอรี่พัฟฟ์แอนด์พาย (Puff & Pie Bakery House) การให้บริการจัดเลี้ยงทั้งในและนอกสถานที่ ร้านอาหารสวัสดิการพนักงาน การบริการอาหารในโรงพยาบาล การบริการอาหารห้องรับรองพิเศษสายการบิน (Airlines Lounge) และเป็นพันธมิตรกับองค์กรต่าง ๆ ในการจำหน่าย ให้บริการอาหารและเครื่องดื่ม เช่น เมืองทองธานี บริษัท ขนส่ง จำกัด ร้านคาเฟ่เมซอน และร้านอินทนิล เป็นต้น

3. กิจการอื่น ๆ ในส่วนของกิจการอื่น ๆ ที่สนับสนุนการขนส่ง ได้แก่ การซ่อมบำรุงอากาศยาน โดยฝ่ายช่างการบริการอากาศยาน และการจำหน่ายสินค้าที่ระลึก เป็นต้น

นอกจากธุรกิจหลักในการขนส่งผู้โดยสาร พัสดุภัณฑ์และโปรขนีย์กันท์ และธุรกิจสนับสนุนการบินแล้ว บริษัทฯ มีบริษัทย่อยและบริษัทร่วมอีกจำนวน 7 บริษัท ประกอบธุรกิจที่ส่งเสริมและสนับสนุนธุรกิจการบินครบวงจรของบริษัทฯ ซึ่งรวมถึงให้บริการระบบสำรองที่นั่งโดยสารและการเดินทางอื่น ๆ ให้กับตัวแทนจำหน่าย บริหารจัดการบุคลากรให้กับบริษัทฯ บริการฝึกอบรมด้านการบิน บริการท่องเที่ยวและกิจกรรมท่องเที่ยว และโรงแรมและร้านอาหาร

บริษัทฯ เป็นสมาชิกผู้ก่อตั้ง 1 ใน 5 รายของกลุ่มพันธมิตรการบินสตาร์ อัลไลแอนซ์ ซึ่งเป็นกลุ่มพันธมิตรการบินชั้นนำ โดยการเป็นสมาชิกในกลุ่มพันธมิตรการบินสตาร์ อัลไลแอนซ์ ช่วยเพิ่มชื่อเสียงระหว่างประเทศให้กับบริษัทฯ ผ่านการทำการตลาดและการขายร่วมกัน นอกจากนี้ยังเป็นการขยายเครือข่ายเส้นทางบินของบริษัทฯ ผ่านความตกลงเที่ยวบินร่วม (code sharing) การสะสมไมล์เดินทางร่วม และการให้บริการพิเศษเพิ่มขึ้นแก่ลูกค้าทั่วโลก นอกจากนี้ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568 โครงการรอยัล ออร์คิด พลัส ซึ่งเป็นรายการสะสมไมล์เดินทางที่มีชื่อเสียงระดับโลกของบริษัทฯ มีสมาชิกที่ลงทะเบียนไว้ประมาณ 5.0 ล้านราย

ด้วยวิสัยทัศน์ที่ชัดเจนและกลยุทธ์ที่มุ่งเน้นความยั่งยืน บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะเติบโตและพัฒนาอย่างต่อเนื่องเพื่อตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารในทุกด้าน และนำเสนอความเป็นไทยสู่สากลผ่านการบริการที่อบอุ่นและประณีตเพื่อสร้างความประทับใจให้กับผู้โดยสารในทุกการเดินทาง

สัดส่วนรายได้ของบริษัทฯ

ตารางต่อไปนี้จะแสดงสัดส่วนรายได้รวม สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 2566 และ 2567 และงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2567 และ 2568

	ปี 2565		ปี 2566		ปี 2567		งวดสามเดือนสิ้นสุด วันที่ 31 มี.ค. 67		งวดสามเดือนสิ้นสุด วันที่ 31 มี.ค. 68	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จาก กิจการขนส่ง										
ค่าโดยสารและค่า น้ำหนักส่วนเกิน	73,408.4	69.8	132,736.3	80.2	159,103.7	82.5	42,653.2	84.3	43,219.3	83.5
ค่าระวางขนส่ง และ ไปรษณีย์ภัณฑ์	23,784.4	22.6	15,464.2	9.3	17,267.9	9.0	3,761.7	7.4	4,175.9	8.1
รวมรายได้จาก กิจการขนส่ง	97,192.8	92.4	148,200.5	89.5	176,371.6	91.5	46,414.9	91.7	47,395.2	91.6
รายได้ค่าบริการ อื่น ๆ ⁽¹⁾	6,674.1	6.3	9,245.1	5.6	10,876.9	5.6	2,602.1	5.2	2,878.5	5.5
รวมรายได้จาก การขายหรือการ ให้บริการ	103,866.9	98.7	157,445.6	95.1	187,248.5	97.1	49,017.0	96.9	50,273.7	97.1
รายได้อื่น ๆ ⁽²⁾	1,345.4	1.3	8,046.2	4.9	5,572.6	2.9	1,567.2	3.1	1,488.2	2.9
รวมรายได้	105,212.3	100.0	165,491.8	100.0	192,821.1	100.0	50,584.2	100.0	51,761.9	100.0

หมายเหตุ:

⁽¹⁾ รายได้ค่าบริการอื่น ๆ ประกอบด้วยค่าบริการภาคพื้น ศรัทธาบิน การบริการคลังสินค้า กิจการซ่อมบำรุงฝ่ายช่าง และกิจการสนับสนุนอื่น

⁽²⁾ รายได้อื่น ๆ ประกอบด้วย ดอกเบี้ยรับ กำไรที่เกิดจากตราสารอนุพันธ์ กำไรจากการขายเงินลงทุน กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ กำไรจากการจำหน่ายทรัพย์สิน
ผลกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสุทธิ รายได้ค่าสินไหมทดแทน และรายได้ค่าปรับ เป็นต้น

คณะกรรมการบริษัท

ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2568 เมื่อวันศุกร์ที่ 18 เมษายน 2568 ซึ่งจัดขึ้นตามข้อกำหนดของแผนฟื้นฟูกิจการ ได้มีมติอนุมัติกำหนดให้คณะกรรมการบริษัท ประกอบด้วยกรรมการ จำนวน 11 ท่าน และอนุมัติแต่งตั้งกรรมการเข้าใหม่จำนวน 8 ท่าน ดังนั้น คณะกรรมการบริษัท จะประกอบด้วยกรรมการปัจจุบันจำนวน 3 ท่าน และกรรมการเข้าใหม่จำนวน 8 ท่าน นอกจากนี้ ที่ประชุม คณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 1/2568 เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2568 มีมติอนุมัติแต่งตั้งประธานกรรมการ และคณะกรรมการชุดย่อย โดยรายละเอียดคณะกรรมการของบริษัท มีดังนี้

	รายชื่อกรรมการ	ตำแหน่ง	วันที่ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ
1	นายลวณ แสงสนิท	ประธานกรรมการ	18 เมษายน 2568
2	นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์	กรรมการ	25 พฤษภาคม 2563
3	นายชาญศิลป์ ตรีนุชกร	กรรมการ	4 มิถุนายน 2563
4	พลอากาศเอก อำนาง จีระเมณีย์	กรรมการอิสระ และกรรมการตรวจสอบ	23 พฤศจิกายน 2558
5	ดร. กุลยา ตันติเดมิท	กรรมการ และประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	18 เมษายน 2568
6	นายชาตรี บำรุงวงศ์	กรรมการ และกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	18 เมษายน 2568

	รายชื่อกรรมการ	ตำแหน่ง	วันที่ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ
7	พลตำรวจเอก อัชชัย ปิตะนีละบุตร	กรรมการ และกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	18 เมษายน 2568
8	นายยรรยง เดชภักดีนวมงคล	กรรมอิสระ และประธานกรรมการตรวจสอบ	18 เมษายน 2568
9	นายสัมฤทธิ์ สำเนียง	กรรมอิสระ และกรรมการตรวจสอบ	18 เมษายน 2568
10	นายณปกรณ์ ธนสุวรรณเกษม	กรรมการอิสระ	18 เมษายน 2568
11	นายชาย เอี่ยมศิริ	กรรมการ และประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	18 เมษายน 2568

ข้อมูลผู้ถือหุ้น

รายชื่อ จำนวนหุ้นที่ถือ และสัดส่วนการถือหุ้นของผู้ถือหุ้นทุกรายที่ถือหุ้นในสัดส่วนเกินกว่าร้อยละ 0.5 ของจำนวนหุ้นที่ชำระแล้ว ทั้งหมดของบริษัทฯ ตามทะเบียนผู้ถือหลักทรัพย์ ณ วันที่ 14 มีนาคม 2568 มีดังนี้

ลำดับ ที่	ชื่อผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้นสามัญ (หุ้น)	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
1	กระทรวงการคลังและผู้เกี่ยวข้องของกระทรวงการคลังรวม	12,152,566,129	42.94
	1.1 กระทรวงการคลัง	11,010,143,112	38.90
	1.2 ธนาคารออมสิน	447,995,117	1.58
	1.3 ธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย	397,330,248	1.40
	1.4 ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	167,339,685	0.59
	1.5 บริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน)	129,757,967	0.46
2	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	2,407,879,062	8.51
3	สหกรณ์ออมทรัพย์การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย จำกัด	1,538,121,854	5.43
4	ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	1,327,322,126	4.69
5	ธนาคารทหารไทยธนชาต จำกัด (มหาชน)	579,955,895	2.05
6	สหกรณ์ออมทรัพย์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ จำกัด	475,572,922	1.68
7	สหกรณ์ออมทรัพย์พนักงานการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค จำกัด	414,359,908	1.46
8	สหกรณ์ออมทรัพย์ ปตท. จำกัด	380,408,815	1.34
9	สหกรณ์ออมทรัพย์มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ จำกัด	362,706,468	1.28
10	บริษัท ทิพยประกันชีวิต จำกัด (มหาชน)	303,014,266	1.07
11	สหกรณ์ออมทรัพย์พนักงานบริษัท การบินไทย จำกัด	267,849,075	0.95
12	ธนาคาร โอซีบีซี (ไทย) จำกัด (มหาชน)	239,922,951	0.85
13	สหกรณ์ออมทรัพย์ครูกรมสามัญศึกษา จำกัด	230,848,860	0.82
14	สหกรณ์ออมทรัพย์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย จำกัด	229,646,584	0.81
15	ธนาคาร แลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน)	223,119,580	0.79
16	สหกรณ์ออมทรัพย์กรมทางหลวง จำกัด	187,706,263	0.66
17	สหกรณ์ออมทรัพย์ชุมนุมแห่งประเทศไทย จำกัด	183,952,138	0.65
18	สหกรณ์ออมทรัพย์มหาวิทยาลัยมหิดล จำกัด	176,902,845	0.63
19	บริษัท พรูเด็นเชียล ประกันชีวิต (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)	170,860,834	0.60
20	กองทุนรวม วายุภักษ์หนึ่ง	165,163,864	0.58
21	บริษัท ไทยสมุทรประกันชีวิต จำกัด (มหาชน)	156,731,572	0.55
22	สหกรณ์ออมทรัพย์กรมป่าไม้ จำกัด	152,826,808	0.54
23	Natixis	149,075,847	0.53

ลำดับ ที่	ชื่อผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้นสามัญ (หุ้น)	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
24	ธนาคาร ซีไอเอ็มบีไทย จำกัด (มหาชน)	147,368,314	0.52
25	ผู้ถือหุ้นอื่นๆ	5,679,408,587	20.07
	รวมทั้งสิ้น	28,303,291,567	100.00
แบ่งเป็น			
	ผู้ถือหุ้นสัญชาติไทย	27,458,148,996	97.01
	ผู้ถือหุ้นสัญชาติต่างดาว	845,142,571	2.99

จำนวนผู้ถือหุ้นรายย่อย

ณ วันที่ 14 มีนาคม 2568 บริษัทฯ มีผู้ถือหุ้นรายย่อยหรือ Free Float จำนวน 110,258 ราย ถือหุ้นรวมกัน 12,203.9 ล้านหุ้น หรือคิดเป็นประมาณร้อยละ 43.1 ของจำนวนหุ้นที่ชำระแล้วทั้งหมดของบริษัทฯ

จำนวนหุ้นและระยะเวลาห้ามขายหุ้น

เพื่อปฏิบัติตามเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์ฯ เรื่องการห้ามขายหุ้นภายในระยะเวลาที่กำหนด (Silent Period) ภายใต้ข้อ 9.1.2 แห่งแนวทางดำเนินการต่อบริษัทจดทะเบียนที่มีการดำเนินงานหรือฐานะการเงินที่เข้าข่ายอาจถูกเพิกถอน บริษัทฯ ได้ดำเนินการให้ผู้มีส่วนร่วมในการบริหารงาน (Strategic Shareholders) ตามนิยามของตลาดหลักทรัพย์ฯ นำหุ้น มาฝากไว้กับบริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด (TSD) ครบถ้วนแล้ว รวมเท่ากับร้อยละ 55.0 ของทุนชำระแล้วของบริษัทฯ (“หุ้นที่ถูกห้ามขายตามเกณฑ์ Silent Period”) หุ้นดังกล่าวจะถูกห้ามขายเป็นระยะเวลา 1 ปีนับจากวันที่หุ้นของบริษัทฯ เริ่มกลับมาซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ฯ โดยเมื่อครบ 6 เดือนจะสามารถทยอยขายได้ร้อยละ 25.0 ของหุ้นที่ถูกสั่งห้ามขาย และสามารถขายหุ้นส่วนที่เหลือเมื่อครบกำหนด 1 ปี

นอกจากนี้ ในช่วงปลายปี 2567 เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของกระบวนการฟื้นฟูกิจการ บริษัทฯ ได้ดำเนินกระบวนการแปลงหนี้เป็นทุนของเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการ โดยหุ้นจากการแปลงหนี้เป็นทุนทั้งหมดนั้นถูกห้ามขายเป็นระยะเวลาเช่นเดียวกับหุ้นที่ถูกห้ามขายตามเกณฑ์ Silent Period (“หุ้นจากการแปลงหนี้เป็นทุนที่ถูกห้ามขาย”) กล่าวคือ ระยะเวลา 1 ปีนับจากวันที่หุ้นของบริษัทฯ เริ่มกลับมาซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ฯ โดยเมื่อครบ 6 เดือนจะสามารถทยอยขายได้ร้อยละ 25 ของหุ้นที่ถูกสั่งห้ามขาย และสามารถขายหุ้นส่วนที่เหลือเมื่อครบกำหนด 1 ปี

โดยเมื่อพิจารณาจากทั้งหุ้นที่ถูกห้ามขายตามเกณฑ์ Silent Period และหุ้นจากการแปลงหนี้เป็นทุนที่ถูกห้ามขายแล้วนั้น จำนวนหุ้นที่ถูกห้ามขายสามารถสรุปได้ดังนี้

ประเภท การห้ามขายหุ้น	หุ้นที่ถูกห้ามขายทั้งสิ้น		จำนวนหุ้นที่สามารถทยอยขายได้			
			เมื่อครบ 6 เดือน นับจากวันที่หุ้นของบริษัทฯ เริ่มกลับมาซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ฯ		เมื่อครบ 1 ปี นับจากวันที่หุ้นของบริษัทฯ เริ่มกลับมาซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ฯ	
	จำนวนหุ้นสามัญ (หุ้น)	สัดส่วนการ ถือหุ้น (ร้อยละ)	จำนวนหุ้นสามัญ (หุ้น)	สัดส่วนการถือ หุ้น (ร้อยละ)	จำนวนหุ้นสามัญ (หุ้น)	สัดส่วนการถือ หุ้น (ร้อยละ)
หุ้นที่ถูกห้ามขายตาม เกณฑ์ Silent Period	15,566,810,362	55.0	3,891,702,590	13.7	11,675,107,772	41.3
หุ้นจากการแปลงหนี้เป็น ทุนที่ถูกห้ามขาย ⁽¹⁾	10,836,623,089	38.3	2,709,156,647	9.6	8,127,466,442	28.7
รวมทั้งสิ้น	26,403,433,451	93.3	6,600,859,237	23.3	19,802,574,214	70.0

หมายเหตุ: (1) จำนวนหุ้นที่ปรากฏในตารางเป็นจำนวนหุ้นสุทธิ หลังหักจำนวนหุ้นจากการแปลงหนี้เป็นทุนที่ถือโดยผู้มีส่วนร่วมในการบริหารงาน (Strategic Shareholders) ตามนิยามของตลาดหลักทรัพย์ฯ ซึ่งได้ถูกห้ามขายตามเกณฑ์ Silent Period โดยหากไม่สุทธิแล้ว รวมจำนวนหุ้นจากการแปลงหนี้เป็นทุนทั้งหมดจะเท่ากับ 20,989,446,278 หุ้น คิดเป็น 74.16 ของทุนชำระแล้วของบริษัทฯ

สรุปปัจจัยความเสี่ยง

1. **ความเสี่ยงที่บริษัทฯ ไม่สามารถดำเนินการได้ตามกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนายั่งยืน:** บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของปัญหาสิ่งแวดล้อม ซึ่งส่งผลกระทบในระดับโลกทั้งด้านธรรมชาติ เศรษฐกิจ และสังคม โดยเฉพาะอุตสาหกรรมการบินซึ่งเป็นหนึ่งในภาคธุรกิจที่ปล่อยก๊าซเรือนกระจกในระดับสูง บริษัทฯ จึงได้จัดทำกรอบยุทธศาสตร์เพื่อการพัฒนายั่งยืน และกำหนดนโยบายต่าง ๆ เช่น นโยบายการพัฒนายั่งยืน นโยบายการจัดการของเสีย และการจัดซื้อจัดจ้างอย่างยั่งยืน พร้อมทั้งคณะทำงานด้าน ESG เพื่อกำกับดูแลผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล โดยมีแผนงานหลากหลาย อาทิ การลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก การจัดการขยะ การส่งเสริมสิทธิมนุษยชน และการบริหารทุนมนุษย์
2. **ความเสี่ยงด้านภาพลักษณ์:** การสื่อสารอย่างรวดเร็วและแม่นยำเป็นสิ่งจำเป็นต่อภาพลักษณ์องค์กร บริษัทฯ ตระหนักถึงความเสี่ยงจากประเด็นข่าวเชิงลบที่อาจส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นของลูกค้าและสาธารณชน จึงได้กำหนดมาตรการด้านการสื่อสารเชิงรุก และการบริหารจัดการประเด็นข่าวอย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงใช้ช่องทาง Online และ Social Media อย่างครบวงจร ควบคู่กับการฝึกอบรมพนักงานและการปรับปรุงระบบงานและเทคโนโลยีอย่างต่อเนื่อง เพื่อรักษาและฟื้นฟูภาพลักษณ์องค์กรอย่างยั่งยืน
3. **ความเสี่ยงที่บริษัทฯ ไม่สามารถดำเนินงานได้ตามแผนปฏิรูปธุรกิจ:** บริษัทฯ อยู่ระหว่างการดำเนินการตามแผนปฏิรูปธุรกิจ เพื่อยกระดับประสิทธิภาพ เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน และปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงของตลาดและพฤติกรรมผู้บริโภค หากไม่สามารถดำเนินการตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ได้ อาจส่งผลกระทบต่อการฟื้นตัวและความยั่งยืนของธุรกิจ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้กำหนดเป้าหมาย แผนงาน และโครงการลดต้นทุน เพิ่มรายได้ และเพิ่มประสิทธิภาพไว้อย่างรอบด้าน พร้อมติดตามผลอย่างใกล้ชิดเพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปตามแผนที่กำหนด
4. **การที่บริษัทฯ ไม่สามารถเปลี่ยนผ่านเชิงโครงสร้างวัฒนธรรมและกระบวนการทำงานจากความเป็นองค์กรรัฐวิสาหกิจไปสู่องค์กรเอกชน:** การเปลี่ยนผ่านของบริษัทฯ จากรัฐวิสาหกิจสู่เอกชนเป็นกระบวนการที่มีความซับซ้อน ทั้งในด้านโครงสร้างวัฒนธรรมองค์กร และกระบวนการทำงาน หากบริษัทฯ ไม่สามารถปรับตัวได้อย่างมีประสิทธิภาพ อาจกระทบต่อความคล่องตัวในการดำเนินงานและความสามารถในการแข่งขัน รวมถึงสูญเสียสิทธิหรือความร่วมมือบางประการกับภาครัฐ บริษัทฯ จึงได้จัดทำแผนสร้างวัฒนธรรมองค์กรใหม่ ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยี พัฒนาความร่วมมือกับภาคเอกชนและพันธมิตร ตลอดจนศึกษาความเป็นไปได้ในการดำเนินธุรกิจร่วมกับภาครัฐ เพื่อสนับสนุนการเปลี่ยนผ่านให้เป็นไปอย่างราบรื่นและยั่งยืน
5. **ความเสี่ยงที่ผลการดำเนินงานของกลุ่มโครงสร้างบริษัทฯ อาจไม่เป็นไปตามเป้าหมาย:** บริษัทฯ ได้ลงทุนในบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนกลยุทธ์หลักและการเติบโตอย่างยั่งยืน หากผลการดำเนินงานของบริษัทเหล่านี้ไม่เป็นไปตามแผน อาจส่งผลกระทบต่อภาพรวมธุรกิจ บริษัทฯ จึงมีมาตรการกำกับดูแลอย่างใกล้ชิด ตั้งแต่การแต่งตั้งผู้แทน การวางแผนทางการดำเนินงาน ไปจนถึงการประเมินและทบทวนแผนกลยุทธ์ประจำปี เพื่อให้มั่นใจว่าการลงทุนสอดคล้องกับเป้าหมายขององค์กร และเกิดประสิทธิภาพสูงสุด
6. **การเปลี่ยนแปลงอย่างฉับพลันและความไม่เป็นปกติที่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจ (Business Disruption and Irregularity):** การฟื้นตัวอย่างรวดเร็วของอุตสาหกรรมการบินหลังโควิด โดยเฉพาะในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ส่งผลให้เกิดความต้องการเดินทางสูงขึ้น บริษัทฯ เผชิญข้อจำกัดด้านความพร้อมของอากาศยาน อะไหล่ และบุคลากรภาคพื้น ซึ่งอาจส่งผลกระทบให้บริการและความต่อเนื่องของการดำเนินงาน บริษัทฯ จึงดำเนินมาตรการรับมือ เช่น ปรับปรุงระเบียบจัดซื้อจัดจ้าง บูรณาการ

แผนการบิน จัดหาอุปกรณ์เพิ่มเติม นำเทคโนโลยีใหม่เข้ามาใช้ และเช่าเครื่องบินระยะสั้น เพื่อรักษาความสามารถในการให้บริการ ภายใต้มาตรฐานความปลอดภัยระดับสากล

7. **ความมั่นคงด้านไซเบอร์และดิจิทัล (Cyber and Digital Security):** บริษัทฯ พึ่งพาเทคโนโลยีสารสนเทศเพิ่มขึ้นเพื่อเสริมประสิทธิภาพการดำเนินงานและรองรับกลยุทธ์ธุรกิจ ในขณะเดียวกัน ความเสี่ยงจากภัยคุกคามทางไซเบอร์จึงมีความสำคัญมากขึ้น โดยอาจเกิดผลกระทบรุนแรงทั้งในแง่การรั่วไหลของข้อมูลสำคัญ ความเสียหายต่อชื่อเสียง หรือผลกระทบทางการเงิน บริษัทฯ จึงได้ดำเนินมาตรการด้าน Cyber Security อย่างเป็นระบบ เช่น การตรวจหาช่องโหว่ การใช้เครื่องมือตรวจสอบภัยคุกคาม การทดสอบเจาะระบบ รวมถึงฝึกอบรมพนักงานเพื่อสร้างความตระหนักรู้ด้านความปลอดภัยข้อมูลอย่างต่อเนื่อง
8. **ความเสี่ยงด้านผลการดำเนินงานทางการเงินไม่เป็นไปตามเป้าหมาย:** อุตสาหกรรมการบินยังเผชิญปัจจัยลบหลายด้าน เช่น ภาวะเศรษฐกิจโลกชะลอตัว ความไม่แน่นอนทางภูมิรัฐศาสตร์ และความผันผวนของราคาน้ำมัน ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อผลประกอบการของบริษัทฯ บริษัทฯ จึงมุ่งกระจายรายได้ผ่านกลยุทธ์เพิ่มเส้นทางบิน การสร้างแรงจูงใจแก่ตัวแทนจำหน่ายและผู้บริโภค ปรับปรุงระบบจัดจำหน่าย การกำหนดราคาขาย และเพิ่มความร่วมมือกับพันธมิตร เพื่อรักษาความสามารถในการแข่งขัน
9. **ความเสี่ยงจากการผันผวนของราคาน้ำมัน:** ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นสัดส่วนสำคัญของค่าใช้จ่ายในธุรกิจการบิน หากราคาน้ำมันมีความผันผวน ไม่ว่าจะเพิ่มขึ้นหรือลดลง อาจส่งผลกระทบต่อผลประกอบการของบริษัทฯ บริษัทฯ จึงดำเนินการลดผลกระทบ เช่น การบริหารอัตราค่าธรรมเนียมขดเข่าน้ำมันอากาศยาน การจัดซื้อน้ำมันตามโครงสร้างราคาที่แตกต่างกันในแต่ละเดือน การจัดซื้อน้ำมันคงคลัง และการจัดซื้อน้ำมันส่วนเกินจากสัญญาด้วยราคาน้ำมันเดือนถัดไป
10. **ความเสี่ยงจากการผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน:** อัตราแลกเปลี่ยนมีความผันผวนสูงและขึ้นอยู่กับหลายปัจจัย เช่น ภาวะเศรษฐกิจโลก เสถียรภาพทางการเมือง และนโยบายการเงิน ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อรายได้และค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ ที่เกิดขึ้นในหลายสกุลเงิน บริษัทฯ จึงดำเนินการบริหารความเสี่ยงผ่านกลยุทธ์ Natural Hedging และการใช้เครื่องมือทางการเงิน หรือวิธีการต่างๆ เพื่อป้องกันผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยน เช่น การบริหารสภาพคล่อง การจัดสัดส่วนสกุลเงินของบริษัทฯ การบริหารเงินสดส่วนเกิน (Surplus) ในสกุลเงินรอง และแปลงเป็นสกุลเงินหลัก และปรับสัดส่วนโครงสร้างเงินทุนโดยการทำ Cross-Currency Swap
11. **ความเสี่ยงจากการปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบต่าง ๆ:** ธุรกิจการบินต้องปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดต่าง ๆ ทั้งในและต่างประเทศ เช่น กฎหมายคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล (PDPA) กฎระเบียบด้านแรงงาน และมาตรฐานด้านความปลอดภัยการบินจากหน่วยงานกำกับดูแลในหลายประเทศ หากไม่ปฏิบัติตามอาจส่งผลกระทบทั้งทางกฎหมาย ชื่อเสียง และการดำเนินงาน บริษัทฯ จึงมีมาตรการกำกับดูแลอย่างรัดกุม โดยมีฝ่ายกฎหมายและฝ่ายกำกับดูแลช่วยตรวจสอบและประสานงาน พร้อมจัดอบรมและทบทวนข้อกำหนดอย่างสม่ำเสมอเพื่อให้การดำเนินธุรกิจเป็นไปตามกฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ
12. **ความเสี่ยงต่อการลงทุนของผู้ถือหุ้นหลัก:** ณ วันที่ 14 มีนาคม 2568 กระทรวงการคลังถือหุ้นร้อยละ 38.9 หรือร้อยละ 42.9 (รวมหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ) ของจำนวนหุ้นที่ชำระแล้วทั้งหมดของบริษัทฯ โดยเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ที่สุด ส่งผลให้กระทรวงการคลังอาจมีอิทธิพลต่อการบริหารจัดการบริษัทฯ และการดำเนินการที่สำคัญในที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท และในที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ โดยเฉพาะในเรื่องที่ต้องใช้เสียงข้างมากของที่ประชุมผู้ถือหุ้น
13. **ความเสี่ยงจากหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการบางส่วนยังไม่ได้รับคำตัดสินถึงที่สุด:** ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568 ยังมีจำนวนคำขอรับชำระหนี้ของเจ้าหนี้จำนวน 10 รายที่ยังไม่ได้รับคำสั่งถึงที่สุดให้ได้รับชำระหนี้ โดยในจำนวนนี้ มีภาระหนี้ตามคำขอรับชำระหนี้ของเจ้าหนี้บางรายที่ปัจจุบันการบินไทยได้พ้นความรับผิดจากเงื่อนไขที่กำหนดไว้แล้ว ทำให้ไม่ต้องรับผิดชอบภาระหนี้ประมาณ

19,000 ล้านบาทอีกต่อไป นอกจากนี้ สำหรับคำขอรับชำระหนี้ของเจ้าหนี้บางราย หากแม้จะมีคำสั่งถึงที่สุดให้ได้รับชำระหนี้เต็มจำนวนตามคำขอรับชำระหนี้ การบินไทยมีหน้าที่ที่ต้องชำระหนี้ตามแผนในอัตราร้อยละ 17 ของคำสั่งถึงที่สุดให้ได้รับชำระหนี้ ดังนั้น ภาระหนี้ที่ยังไม่ได้รับคำสั่งถึงที่สุดให้ได้รับชำระหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการมีจำนวนประมาณไม่เกิน 10,000 ล้านบาท ทั้งนี้ คำสั่งถึงที่สุดให้ได้รับชำระหนี้จะไม่ทำให้การบินไทยต้องรับผิดชอบในภาระหนี้มากกว่าภาระหนี้ที่เจ้าหนี้อื่นคำขอรับชำระหนี้และเงื่อนไขของแผนฟื้นฟูกิจการ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ มีฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงานเพียงพอที่จะสามารถชำระหนี้ตามทีละใบในแผนฟื้นฟูกิจการ (รวมถึงหนี้ที่ยังไม่ได้รับคำตัดสินถึงที่สุด) ได้ โดยพิจารณาจากฐานะทางการเงินในปัจจุบันและกระแสเงินสดจากการดำเนินงานต่อไป (บริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงานเท่ากับ 55,865.48 ล้านบาท (อ้างอิงงวด 12 เดือนย้อนหลังตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2567 ถึงวันที่ 31 มีนาคม 2568 โดยคำนวณจากงบการเงินรวมสำหรับปี 2567 งบการเงินรวมสำหรับงวดไตรมาส 1 ปี 2568))

ข้อมูลทางการเงิน

- วันที่สิ้นสุดรอบระยะเวลาบัญชี : 31 ธันวาคม ของทุกปี
- นโยบายการนำส่งงบการเงิน : งบการเงินประจำปี ฉบับตรวจสอบ – นำส่งภายใน 2 เดือนนับแต่วันสิ้นสุดรอบระยะเวลาบัญชี งบการเงินรายไตรมาส ฉบับสอบทาน – นำส่งภายใน 45 วัน นับแต่วันสุดท้ายของแต่ละไตรมาส
- ผู้สอบบัญชี : นางสาวจันทรา จันทราชัยโชติ – ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 6326
 นาย วัลลภ วิไลวรวิทย์ – ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 6797
 นาย ชูพงษ์ สุรขัตติกาล – ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 4325
 นางสาว วิมลพร บุณยชัยเรียม – ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 4067
- สำนักงานตรวจสอบบัญชี : บริษัท คีลรอยท์ หูซ โธมัส โซยเยศ สอบบัญชี จำกัด

สรุปฐานะการเงินและผลการดำเนินงานย้อนหลัง 3 ปี และไตรมาสล่าสุด

หน่วย: ล้านบาท	ณ วันที่ / สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม			ณ วันที่ / สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม	
	2565	2566	2567	2567	2568
สินทรัพย์รวม	198,177.7	238,990.7	292,508.3	257,109.6	297,753.3
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	34,539.8	52,939.5	84,212.1	52,734.8	92,525.6
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น	16,955.0	19,190.9	13,973.4	20,591.1	15,594.3
สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น	-	14,190.6	30,777.0	19,990.1	32,320.5
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	45,968.6	44,579.3	37,024.8	39,891.9	36,457.8
สินทรัพย์สิทธิการใช้	61,868.8	65,047.9	75,366.8	71,576.5	71,653.5
หนี้สินรวม	269,202.4	282,133.1	246,919.6	297,828.6	242,313.9
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่น	25,036.7	28,547.1	28,311.1	31,109.5	29,673.1
รายได้รับล่วงหน้า	35,679.2	37,575.7	38,754.3	35,957.2	37,581.2
เงินกู้ยืมระยะยาว	31,625.3	33,330.7	10,977.6	33,777.3	11,115.4
หนี้สินตามสัญญาเช่า	87,121.6	84,260.8	90,607.0	94,350.7	85,110.9
หุ้นกู้	42,764.7	46,826.2	27,156.3	47,597.9	27,578.3

หน่วย: ล้านบาท	ณ วันที่ / สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม			ณ วันที่ / สำหรับงวดสามเดือน สิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม	
	2565	2566	2567	2567	2568
ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม	(71,024.6)	(43,142.5)	45,588.7	(40,719.0)	55,439.4
ทุนที่ออกและชำระแล้ว	21,827.7	21,827.7	283,032.9	21,827.7	36,794.3
ส่วนเกินมูลค่าหุ้น	1,863.0	1,863.0	(142,322.3)	1,863.0	0.0
กำไร (ขาดทุน) สะสม	(103,848.4)	(75,880.0)	(104,135.8)	(73,452.9)	9,632.7
รายได้รวม	105,212.3	165,491.8	192,821.1	50,584.2	51,761.9
- ค่าโดยสารและค่าน้ำมันรถส่วนเกิน	73,408.3	132,736.3	159,103.7	42,653.2	43,219.3
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	23,784.4	15,464.2	17,267.9	3,761.7	4,175.9
- รายได้กิจการอื่น	6,674.1	9,245.1	10,876.9	2,602.1	2,878.5
- อื่นๆ	1,345.4	8,046.2	5,572.6	1,567.3	1,488.2
ค่าใช้จ่ายรวม	(94,094.1)	(123,037.3)	(200,606.8)	(43,635.0)	(38,355.9)
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	(38,378.4)	(47,764.9)	(50,473.6)	(12,926.4)	(12,702.8)
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมค่าน้ำมันเครื่องบิน	(55,715.7)	(75,272.4)	(150,133.2)	(30,708.6)	(25,653.1)
กำไรจากกิจกรรมดำเนินงาน	11,118.2	42,454.5	(7,785.7)	6,949.2	13,406.0
- ต้นทุนทางการเงิน	(12,686.7)	(15,610.6)	(18,781.3)	(4,607.6)	(3,480.8)
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	(251.6)	28,123.3	(26,900.7)	2,423.4	9,839.4
รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียวและไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน ⁽¹⁾⁽²⁾	2,902.3	2,200.7	(49,260.2)	(4,036.3)	(339.2)
กำไรจากกิจกรรมดำเนินงานที่ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นเพียงครั้งเดียวและรายการที่ไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน	(19,700.7)	8,098.7	40,211.2	11,074.8	13,660.8
กำไร (ขาดทุน) สำหรับงวด ที่ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นเพียงครั้งเดียวและรายการที่ไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน ⁽¹⁾⁽²⁾	(26,410.8)	(3,153.9)	25,922.6	6,453.4	10,172.3
อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ					
อัตรากำไรจากการดำเนินงาน (ร้อยละ)	10.6	25.7	(4.0)	13.7	25.9
อัตรากำไรสุทธิ (ร้อยละ)	(0.2)	17.0	(14.0)	4.8	19.0
อัตรากำไรจากกิจกรรมดำเนินงานที่ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นเพียงครั้งเดียว (ร้อยละ)	7.7	25.0	22.1	24.1	26.5
อัตรากำไรสุทธิที่ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นเพียงครั้งเดียว (ร้อยละ)	(3.0)	16.1	12.1	14.0	19.7
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (ร้อยละ)	n.a.	n.a.	(59.0)	n.a.	(38.6) ⁽³⁾
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้นที่ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นเพียงครั้งเดียว ⁽¹⁾⁽²⁾ (ร้อยละ)	n.a.	n.a.	49.8	n.a.	52.3 ⁽³⁾
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์รวม (ร้อยละ)	(0.1)	12.9	(10.1)	4.1 ⁽³⁾	(6.6) ⁽³⁾
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์รวมที่ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นเพียงครั้งเดียว ⁽¹⁾⁽²⁾ (ร้อยละ)	(1.8)	11.9	8.5	2.6 ⁽³⁾	9.0 ⁽³⁾
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	n.a.	n.a.	5.4	n.a.	4.4
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	n.a.	n.a.	2.8	n.a.	2.2
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (บาทต่อหุ้น)	(0.12)	12.87	(6.26)	1.10	0.35

หน่วย: ล้านบาท	ณ วันที่ / สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม			ณ วันที่ / สำหรับงวดสามเดือน สิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม	
	2565	2566	2567	2567	2568
เงินปันผลต่อหุ้น (บาท)	-	-	-	-	-
อัตราการจัดปันผล (ร้อยละ)	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น (บาท)	n.a.	n.a.	1.61	n.a.	1.96

หมายเหตุ:

- (1) รายได้จากรายการที่เกิดขึ้นเพียงครั้งเดียวและรายการที่ไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน ได้แก่ (1) ปรับปรุงบัตรโดยสารและโมเดลสะสมความถี่และค่าธรรมเนียมที่เกี่ยวข้อง (2) กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ (3) กำไรจากการขายสินทรัพย์ (4) กำไรจากการขายเงินลงทุน (5) ผลกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสุทธิ
- (2) ค่าใช้จ่ายรวมจากรายการที่เกิดขึ้นเพียงครั้งเดียวและรายการที่ไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน ซึ่งได้แก่ (1) ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ (กสบรายการ) (2) กำไร (ขาดทุน) จากการปรับโครงสร้างหนี้ (3) ผลกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสุทธิ (4) ปรับปรุงค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานที่เกิดขึ้นเพียงครั้งเดียว ซึ่งได้แก่ ค่าใช้จ่าย/ค่าชดเชยจากการปรับโครงสร้างองค์กร เงินชดเชยกรณีเลิกจ้าง (5) ปรับปรุงค่าใช้จ่ายในการต่อสู้คดีเข้าพื้นที่ (6) ปรับปรุงการตั้งค่าเผื่อการลดมูลค่าสินค้าคงเหลือในกลุ่มอะไหล่เครื่องบินที่ไม่มีผู้บิน (7) ขาดทุนจากการวัดมูลค่าจากตราสารอนุพันธ์
- (3) สำหรับข้อมูลในงวดไตรมาส อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้นและอัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์รวม แสดงเป็นการคำนวณแบบงวด 12 เดือนย้อนหลัง

		ณ วันที่และสำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม			ณ วันที่และ สำหรับงวดสามเดือน สิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม	
		2565	2566	2567	2567	2568
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ						
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	9.0	13.8	16.1	3.9	4.3
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	38,526.7	54,279.8	65,696.4	14,646.2	17,728.8
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	26,163.3	43,268.0	51,741.0	12,227.3	14,775.8
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(ร้อยละ)	67.9	79.7	78.8	83.5	83.3
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-ก.ม.)	2.81	3.07	3.00	3.15	2.93
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	2,031.9	2,864.2	3,574.6	784.2	975.1
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	1,282.7	1,480.8	1,859.2	416.7	481.9
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ร้อยละ)	63.1	51.7	52.0	53.1	49.4
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันก.ก.)	340,389.6	340,824.7	431,319.7	95,679.0	113,379.4
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-ก.ม.)	18.54	10.44	9.29	9.03	8.66
จำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นงวด	(ลำ)	64	70	79	73	78
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	192,993.9	270,618.0	323,289.4	73,163.7	87,211.6
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	10.4	12.2	13.2	12.8	13.7
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย ⁽¹⁾						
1 USD : THB		35.0614	34.8022	35.2935	35.6601	33.9542
1 EUR : THB		36.8731	37.6238	38.1751	38.7080	35.7005
100 JPY : THB		26.7756	24.8223	23.3253	24.0491	22.2813
ราคาน้ำมันเฉลี่ย ⁽²⁾	(USD/BBL)	135.16	113.01	104.64	111.85	100.29

หมายเหตุ:

- (1) อ้างอิงข้อมูลอัตราแลกเปลี่ยนรายปีและรายไตรมาสของธนาคารแห่งประเทศไทย
- (2) ต้นทุนราคาน้ำมันอากาศยานเฉลี่ยของบริษัทฯ ในแต่ละงวด

คำอธิบายเกี่ยวกับฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

รายได้รวม

บริษัทฯ มีรายได้รวมเติบโตอย่างต่อเนื่องตลอดช่วงสามปีที่ผ่านมา โดยสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 2566 และ 2567 บริษัทฯ มีรายได้รวมจำนวน 105,212.3 ล้านบาท 165,491.8 ล้านบาท และ 192,821.1 ล้านบาท ตามลำดับ โดยรายได้รวมเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญในแต่ละปีมีสาเหตุหลักจาก (1) การกลับมาให้บริการเที่ยวบินประจำและการเปิดเส้นทางบินใหม่หลังจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) คลี่คลาย และหลายประเทศได้ยกเลิกมาตรการจำกัดการเดินทาง (2) อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) ที่ปรับตัวเพิ่มขึ้นจากความต้องการเดินทางที่สูงขึ้น และ (3) รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (Passenger Yield) ที่ปรับตัวดีขึ้นจากความต้องการของตลาด

สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2567 และ 2568 บริษัทฯ มีรายได้รวมจำนวน 50,584.2 ล้านบาท และ 51,761.9 ล้านบาท ตามลำดับ โดยรายได้รวมในไตรมาส 1 ปี 2568 ปรับตัวเพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยหลักเนื่องจากการเพิ่มจำนวนเที่ยวบิน และเส้นทางบินที่ให้บริการ เพื่อรองรับปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น โดยบริษัทฯ ได้กลับมาให้บริการในเส้นทางพรีท โคโลมโบ ออสโล มิลาน บรัสเซลส์ และเปิดเส้นทางบินใหม่ไปยังเมืองโกจิ นอกจากนี้ยังเพิ่มความถี่เที่ยวบินในเส้นทางภูมิภาค ทำให้บริษัทฯ มีเครือข่ายเส้นทางบินให้บริการครอบคลุม 63 จุดบิน ใน 27 ประเทศทั่วโลก โดยเป็น 8 จุดบินในประเทศ (ไม่รวมกรุงเทพมหานคร)

กำไรสุทธิและอัตรากำไรสุทธิ

บริษัทฯ มีกำไร (ขาดทุน) สุทธิสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 2566 และ 2567 เท่ากับ (251.6) ล้านบาท 28,123.3 ล้านบาท และ (26,900.7) ล้านบาท ตามลำดับ โดยในปี 2566 บริษัทฯ สามารถพลิกกลับมาทำกำไรสุทธิได้ โดยมีอัตรากำไรสุทธิเท่ากับร้อยละ 17.0 จากการฟื้นตัวของธุรกิจเที่ยวบินประจำ การเพิ่มจำนวนเที่ยวบิน และการเปิดเส้นทางบินใหม่หลังจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) คลี่คลาย และประเทศต่าง ๆ ททยอยยกเลิกมาตรการจำกัดการเดินทาง อย่างไรก็ตาม ในปี 2567 บริษัทฯ มีผลขาดทุนสุทธิ (26,900.7) ล้านบาท คิดเป็นอัตรากำไรสุทธิ (ขาดทุน) เท่ากับร้อยละ (14.0) โดยมีสาเหตุหลักมาจากผลขาดทุนจากการปรับโครงสร้างหนี้จำนวน (45,271.4) ล้านบาท ซึ่งเป็นรายการทางบัญชีที่เกิดขึ้นเพียงครั้งเดียวจากการแปลงหนี้เป็นทุนภายใต้แผนฟื้นฟูกิจการ แม้ว่าธุรกิจหลักของบริษัทฯ จะยังสามารถสร้างกำไรจากการดำเนินงานได้ก็ตาม

สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2567 และ 2568 บริษัทฯ มีกำไรสุทธิเท่ากับ 2,423.4 ล้านบาท และ 9,839.4 ล้านบาท ตามลำดับ โดยอัตรากำไรสุทธิอยู่ที่ร้อยละ 4.8 และร้อยละ 19.0 ตามลำดับ ทั้งนี้ กำไรสุทธิในไตรมาส 1 ปี 2568 ปรับตัวเพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยมีปัจจัยสนับสนุนหลักจากการขยายฝูงบินเพื่อรองรับความต้องการเดินทางของผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น และไม่มีผลกระทบจากรายการที่ไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน เช่น ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนและขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ ซึ่งเกิดขึ้นในไตรมาส 1 ปี 2567 ขณะที่ไตรมาส 1 ปี 2568 ไม่มีรายการเหล่านี้ปรากฏในระดับที่มีนัยสำคัญ

รายการที่เกิดขึ้นเพียงครั้งเดียวและรายการที่ไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน

บริษัทฯ มีรายการที่เกิดขึ้นเพียงครั้งเดียวในช่วงปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 2566 และ 2567 โดยในปี 2565 รับรู้กำไรสุทธิจากรายการที่เกิดขึ้นเพียงครั้งเดียวจำนวน 2,902.3 ล้านบาท โดยหลักมาจากการกลับรายการขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์จำนวน (9,520.7) ล้านบาท หักด้วยขาดทุนจากการปรับโครงสร้างหนี้ (5,238.4) ล้านบาท สำหรับปี 2566 รับรู้กำไรสุทธิจากรายการที่เกิดขึ้นเพียงครั้งเดียวจำนวน 2,200.7 ล้านบาท โดยหลักมาจากการกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ 3,956.0 ล้านบาท ซึ่งรวมถึงการยกเลิกสัญญาที่มีภาระเกินควรกว่าประโยชน์ที่ได้รับ และการตัดหนี้สินทางการเงินที่วัดด้วยวิธีทุนตัดจำหน่าย ขณะที่ปี 2567 รับรู้ขาดทุนสุทธิจากรายการที่เกิดขึ้น

เพียงครั้งเดียวจำนวน (49,260.2) ล้านบาท โดยหลักเป็นผลขาดทุนจากการแปลงหนี้เป็นทุนจำนวน (45,271.4) ล้านบาท ตามแผนฟื้นฟูกิจการ และขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์จำนวน (6,483.1) ล้านบาท จากการประเมินมูลค่าเครื่องบินและเครื่องยนต์

สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2567 บริษัทฯ รับรู้ขาดทุนสุทธิจากรายการที่เกิดขึ้นเพียงครั้งเดียวจำนวน (4,036.3) ล้านบาท โดยหลักมาจากผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ (5,372.0) ล้านบาท และขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์ (3,337.5) ล้านบาท หักด้วยปรับปรุงรายได้จากการรับรู้บัตรโดยสารหมดอายุ 4,136.4 ล้านบาท ขณะที่ในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2568 บริษัทฯ รับรู้ขาดทุนจากรายการที่เกิดขึ้นเพียงครั้งเดียวรวมจำนวนประมาณ (339.2) โดยหลักมาจากผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ (273.2) ล้านบาท และผลขาดทุนจากประกันความเสี่ยงเครื่องมือทางการเงิน (107.0) ล้านบาท

สินทรัพย์รวม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 2566 2567 และ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568 บริษัทฯ มีสินทรัพย์รวมจำนวน 198,177.7 ล้านบาท 238,990.7 ล้านบาท 292,508.3 ล้านบาท และ 297,753.3 ล้านบาท ตามลำดับ สินทรัพย์รวมเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องโดยมีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดจากเงินสดสุทธิที่ได้จากกิจกรรมดำเนินงาน ซึ่งเป็นผลมาจากกำไรจากการดำเนินงานที่สูงขึ้น อันเนื่องมาจากการกลับมาให้บริการเที่ยวบินประจำ และการเปิดเส้นทางบินใหม่เพิ่มเติม ภายหลังจากที่สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) คลี่คลาย และหลายประเทศได้ยกเลิกมาตรการจำกัดการเดินทาง นอกจากนี้ การเพิ่มขึ้นของสินทรัพย์รวมยังมีสาเหตุมาจากการเพิ่มขึ้นของเงินจ่ายล่วงหน้าตามสัญญาจัดหาเครื่องบิน และการรับมอบเครื่องบิน ซึ่งนำไปสู่การรับรู้สินทรัพย์สิทธิการใช้ตามมาตรฐานบัญชีที่เกี่ยวข้อง

หนี้สินรวม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 2566 2567 และ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568 บริษัทฯ มีหนี้สินรวมจำนวน 269,202.4 ล้านบาท 282,133.1 ล้านบาท 246,919.6 ล้านบาท และ 242,313.9 ล้านบาท ตามลำดับ โดยในปี 2566 หนี้สินรวมเพิ่มขึ้นจากการเพิ่มขึ้นของรายได้รับล่วงหน้า ซึ่งสอดคล้องกับจำนวนเที่ยวบินและรายได้จากการให้บริการที่เพิ่มขึ้น โดยในปี 2567 และ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568 หนี้สินรวมปรับตัวลดลง โดยมีสาเหตุหลักจากการชำระหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการบางส่วน รวมถึงการแปลงหนี้เป็นทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการในปี 2567

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 2566 2567 และ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568 บริษัทฯ มีส่วนของผู้ถือหุ้น (ขาดทุนเกินทุน) จำนวน (71,024.6) ล้านบาท (43,142.5) ล้านบาท 45,588.7 ล้านบาท และ 55,439.4 ล้านบาท ตามลำดับ โดยส่วนของผู้ถือหุ้นปรับตัวขึ้นอย่างต่อเนื่อง และกลับมาเป็นบวกในปี 2567 การเพิ่มขึ้นของส่วนของผู้ถือหุ้นดังกล่าว เป็นผลมาจากการที่บริษัทฯ มีกำไรจากการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องในช่วงเวลาดังกล่าว ประกอบกับการปรับโครงสร้างทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการ ซึ่งรวมถึงการแปลงหนี้เป็นทุน ซึ่งส่งผลให้โครงสร้างฐานะการเงินของบริษัทฯ แข็งแกร่งขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ

เงินลงทุนในบริษัทย่อย

ลำดับ	บริษัท	ประเภทธุรกิจ	ทุนชำระแล้ว (ล้านบาท)	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)	มูลค่าเงินลงทุน ⁽¹⁾ (ตามราคาทุน) (ล้านบาท)
1	บริษัท ไทย-อะมาคิอุส เซาท์อีสต์ เอเชีย จำกัด	บริการด้านคอมพิวเตอร์ สำหรับการสำรองที่นั่งโดยสารและบริการเดินทางอื่น ๆ ให้กับตัวแทนจำหน่าย	15.0	55.0	8.3

ลำดับ	บริษัท	ประเภทธุรกิจ	ทุนชำระแล้ว (ล้านบาท)	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)	มูลค่าเงินลงทุน ⁽¹⁾ (ตามราคาทุน) (ล้านบาท)
2	บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซล จำกัด	บริหารจัดการเรื่องบุคลากรให้กับบริษัทฯ	2.0	49.0	1.0
3	บริษัท ไทยโฟลท์เทรนนิง จำกัด	บริการฝึกอบรมด้านการบิน	2.0	49.0	1.0
4	บริษัท ทัวร์เอ็องหลวง จำกัด	บริการท่องเที่ยวและกิจกรรมท่องเที่ยว	1.0	49.0 ⁽²⁾	ไม่ปรากฏ ⁽³⁾
5	บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ⁽⁴⁾	บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า	1,800.0	100.0	1,800.0

หมายเหตุ:

⁽¹⁾ อ้างอิงมูลค่าตามบัญชี (วิธีราคาทุน) ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568

⁽²⁾ บริษัทฯ ถือหุ้นทางอ้อมผ่าน บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซล จำกัด (ซึ่งบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นสามัญในสัดส่วนร้อยละ 49.0 และมีสิทธิออกเสียงร้อยละ 79.4) โดยบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซล จำกัด ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 49.0 / สิทธิออกเสียง 79.4 (มีอำนาจควบคุม)

⁽³⁾ ไม่ปรากฏมูลค่าเงินลงทุนของบริษัทดังกล่าวในงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัทฯ เนื่องจากบริษัทฯ ไม่ได้ลงทุนในบริษัทดังกล่าวโดยตรง แต่เป็นการลงทุนผ่านบริษัทย่อยของบริษัทฯ อีกทอดหนึ่ง

⁽⁴⁾ จดทะเบียนเลิกบริษัทกับกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์แล้ว เมื่อวันที่ 5 มิถุนายน 2568 โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างกระบวนการทางกฎหมายและชำระบัญชี

ระบบการควบคุมภายใน

ในปี 2567 บริษัทฯ ได้จ้างบริษัท เคพีเอ็มจี ภูมิไชย ที่ปรึกษาธุรกิจ จำกัด (KPMG) ซึ่งเป็นบริษัทที่ปรึกษาภายนอกที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญ และปฏิบัติงานตามมาตรฐานสากล เพื่อทำหน้าที่สอบทานและประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในของบริษัทฯ รวมทั้งให้คำแนะนำเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่บริษัทฯ ควรมีเพื่อให้เป็นไปตามหลักการควบคุมภายในที่ดี และสอดคล้องกับการตอบแบบประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในของสำนักงาน ก.ล.ต. ซึ่งบริษัทฯ ได้เปิดเผยผลการสอบทานดังกล่าวในแบบแสดงรายการข้อมูลการเสนอขายหลักทรัพย์และหนังสือชี้ชวนของบริษัทฯ สำหรับการเสนอขายหลักทรัพย์ภายใต้การปรับโครงสร้างทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการในช่วงเดือนพฤศจิกายนที่ผ่านมา โดยจากการสอบทานของ KPMG ในเดือนมิถุนายน 2568 ที่ผ่านมา บริษัทฯ ดำเนินการแก้ไขประเด็นส่วนใหญ่แล้วยังคงเหลือประเด็นความเสี่ยงปานกลาง 1 ประเด็น ที่บริษัทฯ แก้ไขเรียบร้อยแล้วและอยู่ระหว่างการรอ KPMG เข้ามาตรวจติดตามในช่วงปลายเดือนกรกฎาคมถึงสิงหาคม 2568 และประเด็นที่มีความเสี่ยงต่ำอีก 1 ประเด็น ซึ่งอยู่ระหว่างการแก้ไขซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จภายในเดือนกรกฎาคมนี้ โดยผู้บริหารได้จัดให้มีกระบวนการติดตามการแก้ไขตามแผนดำเนินการที่กำหนดอย่างต่อเนื่อง โดยกำหนดให้กลุ่มงานความเสี่ยงและควบคุมภายใน ติดตามการดำเนินการแก้ไข เป็นรายเดือน และรายงานต่อผู้บังคับบัญชาตามลำดับ รวมถึงสำนักงานการตรวจสอบภายในได้มีการกำหนดแผนการติดตามรวมอยู่ในแผนการตรวจสอบภายในประจำปี 2568 เพื่อให้มั่นใจได้ว่าการดำเนินการแก้ไขเป็นไปตามแผนที่กำหนด

ประเด็นที่ตรวจพบจากรายงานผลการตรวจสอบภายใน ในไตรมาสที่ 1 ของปี 2568

ในไตรมาสที่ 1 ของปี 2568 บริษัทฯ ได้ดำเนินการตรวจสอบระบบการควบคุมภายในของ 2 หน่วยงานหลัก ตามแผนการตรวจสอบระบบควบคุมภายในประจำปี ประกอบไปด้วย (1) กระบวนการบริหารจัดการด้านครัวการบิน ซึ่งดำเนินการตรวจสอบโดย KPMG พบประเด็นความเสี่ยงสูงจำนวน 3 ประเด็น และประเด็นความเสี่ยงปานกลางอีก 17 ประเด็น และ (2) กระบวนการบริหารจัดการด้านการบริการภาคพื้น ซึ่งดำเนินการตรวจสอบโดยสำนักงานการตรวจสอบภายในของบริษัทฯ พบประเด็นความเสี่ยงปานกลางจำนวน 15 ประเด็น ทั้งนี้ เมื่อหน่วยงานได้รับทราบประเด็นดังกล่าวจึงได้เร่งดำเนินการแก้ไขทันที โดยมีการทบทวนขั้นตอนการปฏิบัติงาน กำหนดมาตรการควบคุมภายในเพิ่มเติม และกำหนดผู้รับผิดชอบตรวจติดตามภายในหน่วยงาน (Line 1.5) เพื่อประเมินการปฏิบัติงานและรายงานผลต่อผู้บริหารระดับสูงอย่างสม่ำเสมอ รวมถึงการสร้างความรู้ความตระหนักรู้แก่พนักงานในสายการผลิต และการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้สนับสนุนให้การดำเนินการมีประสิทธิภาพและยั่งยืน

ณ วันที่ 15 กรกฎาคม 2568 สำหรับประเด็นความเสี่ยงที่มีความเสี่ยงปานกลางจำนวน 8 ประเด็นสำหรับกระบวนการบริหารจัดการด้านครัวการบิน บริษัทฯ ได้ดำเนินการแก้ไขแล้วจำนวน 4 ประเด็น และมีประเด็นความเสี่ยงปานกลางจำนวน 4 ประเด็นที่ยังอยู่ระหว่างการแก้ไข ทั้งนี้ ปัจจุบันบริษัทฯ อยู่ระหว่างการตรวจติดตามการแก้ไข และประเมินระดับความเสี่ยงคงเหลือ โดย KPMG ในระหว่างช่วงปลายเดือนกรกฎาคมถึงสิงหาคม 2568 โดยมีรายละเอียดดังนี้

ประเด็นที่ตรวจพบ	ระดับความเสี่ยง	ความเสี่ยงและผลกระทบ	การดำเนินการแก้ไขของบริษัทฯ
1. การบริหารจัดการการควบคุมวัตถุดิบ (Stock control) ไม่เหมาะสม	ณ มี.ค. 2568: สูง ภายหลังการตรวจติดตาม ณ พ.ค. 2568: ปานกลาง	การวางแผนการสั่งซื้อวัตถุดิบโดยใช้ข้อมูลไม่เพียงพอหรือเหมาะสมอาจทำให้การวางแผนสั่งซื้อวัตถุดิบผิดพลาดส่งผลให้ - วัตถุดิบไม่เพียงพอต่อการใช้งาน - ต้นทุนการผลิตเพิ่มขึ้นเนื่องจากการใช้วัตถุดิบทดแทน วัตถุดิบหมดอายุ หรือการสั่งแบบเร่งด่วน - ต้องบริหารจัดการวัตถุดิบที่ไม่ได้ใช้งานจริง	บริษัทฯ ดำเนินการแก้ไขเสร็จเรียบร้อยแล้ว ดังนี้ - กำหนดประเภทวัตถุดิบหลักที่มีความสำคัญ พร้อมทั้งกำหนด Safety Stock และ Re-order Point รวมถึงกรอบระยะเวลาในการทบทวนข้อมูลดังกล่าว - กำหนด Lead Time ในการสั่งซื้อวัตถุดิบแต่ละประเภท - กำหนดแผนรองรับเหตุฉุกเฉินเพื่อลดความเสี่ยงจากการขาดแคลนวัตถุดิบ - กำหนดแนวทางสอบทานข้อมูลปริมาณวัตถุดิบคงเหลือเป็นประจำทุกวัน - กำหนดแนวทางและปัจจัยที่ใช้คำนวณปริมาณการสั่งซื้อให้เหมาะสมเป็นมาตรฐานเดียวกันทุกคลังสินค้า - กำหนดกรอบเวลาบันทึกข้อมูลเบิกจ่ายวัตถุดิบให้เป็นปัจจุบัน ทั้งนี้ บริษัทฯ ดำเนินการแก้ไขเสร็จเรียบร้อยแล้ว และปัจจุบันบริษัทฯ อยู่ระหว่างการตรวจติดตามการแก้ไข โดย KPMG ในระหว่างช่วงปลายเดือนกรกฎาคมถึงสิงหาคม 2568
2. กระบวนการบริหารสินค้าคงคลังไม่เป็นไปตามกระบวนการที่กำหนด	ณ มี.ค. 2568: สูง ภายหลังการตรวจติดตาม ณ พ.ค. 2568: ปานกลาง	- ข้อมูลปริมาณสินค้าคงคลังในระบบไม่ถูกต้อง ไม่สามารถสะท้อนปริมาณสินค้าคงคลังในปัจจุบันได้ และไม่สามารถนำข้อมูลไปใช้ในการวิเคราะห์หรือวางแผนในการสั่งซื้อ/เรียกเข้าสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ - สินค้าได้รับความเสียหายเนื่องจากการจัดเก็บที่ไม่เหมาะสม หรือไม่เป็นไปตามมาตรฐานการจัดเก็บ - สินค้าคงคลังบางรายการอาจหมดอายุหรือไม่ถูกนำไปใช้งานได้อย่างทันเวลา - สินค้าอาจสูญหาย เนื่องจากไม่มีการจำกัด หรือควบคุมการเข้าถึงคลังสินค้า	บริษัทฯ ดำเนินการแก้ไขเสร็จเรียบร้อยแล้ว ดังนี้ - จัดฝึกอบรมระหว่างปฏิบัติงานและสื่อสารความสำคัญของการปฏิบัติตามมาตรฐานการบริหารสินค้าคงคลัง - ควบคุมการเข้าถึงพื้นที่คลังสินค้าและการเบิกจ่ายเฉพาะผู้รับผิดชอบเท่านั้น - กำหนดรอบทำลายพัสดุที่ตัดจำหน่าย - จัดทำ Checklist แนวทางการตรวจสอบคลังสินค้าครอบคลุมด้านสภาพแวดล้อมและการปฏิบัติตามข้อกำหนด

ประเด็นที่ตรวจพบ	ระดับความเสี่ยง	ความเสี่ยงและผลกระทบ	การดำเนินการแก้ไขของบริษัทฯ
			- กำหนดแนวทางและกรอบเวลาบันทึกเบิกจ่ายพัสดุให้เป็นปัจจุบัน - กำหนดการลอบทานการเบิกจ่ายพัสดุให้เป็นไปตามหลัก FIFO/FEFO บริษัทฯ อยู่ระหว่างการดำเนินการแก้ไขดังนี้ - รวบรวมผลการปฏิบัติงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไปเป็นส่วนหนึ่งในการประเมินผลการปฏิบัติงานของพนักงาน ทั้งนี้ อยู่ระหว่างนำเสนอเกณฑ์การประเมินผลการปฏิบัติงาน ต่อฝ่ายพันมิตรธุรกิจ และกลยุทธ์ด้านทรัพยากรบุคคล (DY) เพื่อประกาศใช้เกณฑ์ฯ ภายในปี 2568 วันที่คาดว่าจะแล้วเสร็จ : 15 สิงหาคม 2568 ทั้งนี้ ปัจจุบันบริษัทฯ อยู่ระหว่างการตรวจติดตามการแก้ไข และประเมินระดับความเสี่ยงคงเหลือโดย KPMG ในระหว่างช่วงปลายเดือนกรกฎาคมถึงสิงหาคม 2568
3. การกำหนดเมนูและวัตถุดิบซ้ำซ้อนหรือใกล้เคียงกัน	ณ มี.ค. 2568: ปานกลาง ภายหลังการตรวจติดตาม ณ พ.ค. 2568: ปานกลาง	- ต้นทุนการผลิตที่กำหนดตามสูตรการผลิตอาจไม่สอดคล้องกับต้นทุนจริงที่เกิดขึ้น - ผู้ปฏิบัติงานอาจผลิตอาหารที่มีเมนูและวัตถุดิบใกล้เคียงกันรวมกัน โดยใช้วัตถุดิบใดวัตถุดิบเดียว ซึ่งอาจไม่เป็นไปตามสูตรการผลิตที่ได้ตกลงไว้กับสายการบินลูกค้า - วัตถุดิบขาดแคลน เนื่องจากมีการใช้วัตถุดิบไม่ตรงตามแผน และอาจส่งผลกระทบต่อการประมาณการสั่งซื้อวัตถุดิบ	บริษัทฯ ดำเนินการแก้ไขเรียบร้อยแล้วดังนี้ - กำหนดแผนและกรอบเวลาทบทวนปรับปรุงรายการเมนูอาหาร และวัตถุดิบ - กำหนดประเภทและขนาดมาตรฐานของวัตถุดิบหลัก เพื่อปรับลดประเภทและขนาดวัตถุดิบ - ทบทวนชื่อเมนูที่คล้ายคลึงหรือซ้ำซ้อนกัน - ติดตามการแก้ไขราคาต้นทุนในระบบ SAP เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงหรือการปรับปรุงสูตรการผลิต (BOM) บริษัทฯ อยู่ระหว่างการดำเนินการแก้ไขดังนี้ - ทบทวนชื่อวัตถุดิบที่มีความคล้ายคลึงหรือซ้ำซ้อนกันตามแผนงานที่กำหนดไว้ วันที่คาดว่าจะแล้วเสร็จ : พฤศจิกายน 2568 ทั้งนี้ ปัจจุบันบริษัทฯ อยู่ระหว่างการตรวจติดตามการแก้ไข และประเมินระดับความเสี่ยงคงเหลือโดย KPMG ในระหว่างช่วงปลายเดือนกรกฎาคมถึงสิงหาคม 2568

ประเด็นที่ตรวจพบ	ระดับความเสี่ยง	ความเสี่ยงและผลกระทบ	การดำเนินการแก้ไขของบริษัทฯ
4. การบริหารจัดการวัตถุดิบและอาหารไม่เป็นไปตามกระบวนการที่กำหนด	ณ มี.ค. 2568: ปานกลาง ภายหลังการตรวจติดตาม ณ พ.ค. 2568: ปานกลาง	- รายการสูญเสีย (Waste Report) ไม่สะท้อนข้อมูลอายุวัตถุดิบและเครื่องปรุง - ผู้ปฏิบัติงานไม่สามารถติดตามอายุและบริหารจัดการอาหารที่ผลิตเสร็จได้อย่างถูกต้อง - บริษัทฯ อาจไม่ผ่านการตรวจสอบเรื่องตามข้อกำหนดหรือมาตรฐานด้านการผลิตอาหารจากหน่วยงานกำกับดูแล หรือผู้ตรวจสอบภายนอกของสายการบินลูกค้า	บริษัทฯ ดำเนินการแก้ไขเสร็จเรียบร้อยแล้ว ดังนี้ - จัดอบรมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานแก่พนักงาน - กำหนดบทลงโทษสำหรับพนักงานที่ปฏิบัติหน้าที่ไม่สอดคล้องกับข้อกำหนด - ปรับปรุงแผนการซ่อมบำรุงเครื่องจักรและแผนทำความสะอาดเครื่องจักรในกระบวนการผลิตให้เป็นไปตามข้อกำหนด - จัดทำแนวทางการตรวจสอบคุณภาพ (Checklist) รวมถึงรายงานผลต่อผู้บริหารเป็นประจำ - กำหนดผู้รับผิดชอบสอบทานการปฏิบัติงานในกระบวนการผลิตให้เป็นไปตามข้อกำหนด ทั้งนี้ บริษัทฯ ดำเนินการแก้ไขเสร็จเรียบร้อยแล้ว และปัจจุบันบริษัทฯ อยู่ระหว่างการตรวจติดตามการแก้ไข โดย KPMG ในระหว่างช่วงปลายเดือนกรกฎาคมถึงสิงหาคม 2568
5. การกำหนดจำนวนแรงงานแต่ละกะงาน (Shift work) และแผนประมาณการผลิตไม่สอดคล้อง และเอื้อต่อการปฏิบัติงานจริงในกระบวนการผลิต	ณ มี.ค. 2568: ปานกลาง ภายหลังการตรวจติดตาม ณ พ.ค. 2568: ปานกลาง	- ผู้ปฏิบัติงานไม่สามารถประมาณการปริมาณการผลิตได้ในแต่ละกะงานอย่างเหมาะสม - อาหารที่ผลิตและเก็บรักษาไว้เกินข้อกำหนด/มาตรฐานอาจเสียหายและส่งผลให้ต้นทุนวัตถุดิบสูญเสียเพิ่มขึ้น	บริษัทฯ ดำเนินการแก้ไขเสร็จเรียบร้อยแล้ว ดังนี้ - จัดทำแผนการทบทวนและปรับจำนวนแรงงานในแต่ละกะงานให้สอดคล้องกับปริมาณการผลิต บริษัทฯ อยู่ระหว่างดำเนินการแก้ไข ดังนี้ - ปรับปรุงระบบการวางแผนผลิตให้สะท้อนข้อมูลปริมาณที่ต้องผลิตจริงและปรับจำนวนแรงงานในแต่ละกะให้เหมาะสม โดยปัจจุบันได้เริ่มดำเนินการปรับเปลี่ยนจำนวนแรงงานในแต่ละกะงานสำหรับจุดผลิตบางส่วนแล้ว ทั้งนี้ บริษัทฯ อยู่ระหว่างการทบทวนและปรับจำนวนแรงงานในแต่ละกะงานให้สอดคล้องกับปริมาณการผลิตครอบคลุมทุกจุดผลิต รวมถึงปรับปรุงระบบจัดทำแผนประมาณการผลิตให้สะท้อนปริมาณที่ต้องผลิตในแต่ละช่วงเวลา วันที่คาดว่าจะแล้วเสร็จ : ธันวาคม 2568 ทั้งนี้ ปัจจุบันบริษัทฯ อยู่ระหว่างการตรวจติดตามการแก้ไข และประเมินระดับ

ประเด็นที่ตรวจพบ	ระดับความเสี่ยง	ความเสี่ยงและผลกระทบ	การดำเนินการแก้ไขของบริษัทฯ
			ความเสี่ยงคงเหลือโดย KPMG ในระหว่างช่วงปลายเดือนกรกฎาคมถึงสิงหาคม 2568
6. แผนประมาณการผลิต ไม่มีการปรับปรุงข้อมูลให้สอดคล้องกับข้อมูลปัจจุบัน	ณ มี.ค. 2568: ปานกลาง ภายหลังการตรวจติดตาม ณ พ.ค. 2568: ปานกลาง	- วัตถุดิบ/อาหารเกิดการสูญเสียจากการผลิตเกินกว่าที่กำหนด ส่งผลให้ต้นทุนการผลิตเพิ่มขึ้น - ผู้ปฏิบัติงานอาจผลิตอาหารไม่ทันตามกำหนด ทำให้ไม่สามารถส่งมอบให้ลูกค้าได้ทัน หรือไม่สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ - บริษัทฯ อาจดำเนินการผลิตอย่างเร่งด่วน และอาจมีต้นทุนการผลิตสูงกว่าความเป็น - การบริหารจัดการวัตถุดิบและสินค้าคงคลังไม่มีประสิทธิภาพ ซึ่งส่งผลให้ปริมาณวัตถุดิบที่ต้องใช้จริงขาดแคลน หรือมีปริมาณมากเกินไปจนความจำเป็น	บริษัทฯ ดำเนินการแก้ไขเสร็จเรียบร้อยแล้ว ดังนี้ - กำหนดแนวทางเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทวนสอบข้อมูลในการจัดทำแผนประมาณการผลิต - ปรับขั้นตอนการทบทวนแผนการผลิตรายสัปดาห์ และกำหนดผู้รับผิดชอบประสานงานปรับปรุงแผนประมาณการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง - ติดตามแก้ไขกรณีการพบแผนฯ หรือการปฏิบัติงานจริงไม่สอดคล้องกัน และสื่อสารไปยังผู้ปฏิบัติงาน - จัดทำทะเบียนคุมและบันทึกผลการทบทวนแผน วิเคราะห์ความคลาดเคลื่อน และการติดตามการแก้ไขประเด็นไว้ใน Share Drive เพื่อให้สามารถทวนสอบและติดตามประเด็นที่ตรวจพบย้อนหลังได้ ทั้งนี้ บริษัทฯ ดำเนินการแก้ไขเสร็จเรียบร้อยแล้ว และปัจจุบันบริษัทฯ อยู่ระหว่างการตรวจติดตามการแก้ไข โดย KPMG ในระหว่างช่วงปลายเดือนกรกฎาคมถึงสิงหาคม 2568
7. ไม่พบหลักฐานการแจ้งผู้ขาย หรือการปรับผู้ขาย กรณีวัตถุดิบรับเข้าที่ไม่เป็นไปตามเกณฑ์ที่กำหนด	ณ มี.ค. 2568: ปานกลาง ภายหลังการตรวจติดตาม ณ พ.ค. 2568: ปานกลาง	- ต้นทุนการผลิตและการดำเนินงานเพิ่มขึ้น สูญเสียค่าใช้จ่ายและเวลา ในการคัดแยกและตรวจสอบวัตถุดิบไม่ผ่านเกณฑ์ - ผู้ขายอาจละเลยการตรวจสอบคุณภาพสินค้าให้เป็นไปตามมาตรฐาน และนำส่งวัตถุดิบที่ไม่มีคุณภาพให้แก่บริษัทฯ - บริษัทฯ ไม่ได้รับเงินคืนจากผู้ขาย เนื่องจากหลักฐานการแจ้งแก่ผู้ขายไม่ครบถ้วนเมื่อพบวัตถุดิบไม่ผ่านเกณฑ์ - บริษัทฯ อาจต้องสั่งซื้อวัตถุดิบทดแทนเร่งด่วน ซึ่งมีต้นทุนสูงขึ้น หรือกระทบต่อแผนการสั่งซื้อวัตถุดิบเดิม	บริษัทฯ ดำเนินการแก้ไขเสร็จเรียบร้อยแล้ว ดังนี้ - ดำเนินการปรับผู้ขายในกรณีที่ส่งสินค้าไม่ครบถ้วนตามที่บริษัทกำหนด - จัดทำรายการวัตถุดิบที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนด (NCR) และนำส่งฝ่ายจัดซื้อเพื่อประกอบการประเมินคุณภาพผู้ขาย - จัดทำรายชื่อผู้ขายรายสำรองในกรณีเหตุฉุกเฉิน ซึ่งครอบคลุมวัตถุดิบที่มีความสำคัญต่อการผลิต บริษัทฯ อยู่ระหว่างดำเนินการแก้ไข ดังนี้ - ปรับปรุงหลักเกณฑ์การจัดทำรายงานวัตถุดิบรับเข้าที่ไม่เป็นไปตามเกณฑ์ที่กำหนด (NCR) ร่วมกับฝ่ายจัดซื้อสำหรับใช้ในการประเมินคุณภาพผู้ขาย และปรับผู้ขายกรณีส่งสินค้าไม่ครบถ้วนตามกำหนด

ประเด็นที่ตรวจพบ	ระดับความเสี่ยง	ความเสี่ยงและผลกระทบ	การดำเนินการแก้ไขของบริษัทฯ
			วันที่คาดว่าจะแล้วเสร็จ : 31 กรกฎาคม 2568 ทั้งนี้ ปัจจุบันบริษัทฯ อยู่ระหว่างการตรวจติดตามการแก้ไข และประเมินระดับความเสี่ยงคงเหลือโดย KPMG ในระหว่างช่วงปลายเดือนกรกฎาคมถึงสิงหาคม 2568
8. การบันทึกการเบิกจ่ายพัสดุ ไม่สอดคล้องกับจำนวนที่นำส่งและเรียกเก็บค่าบริการสายการบินลูกค้า	ณ มี.ค. 2568: ปานกลาง ภายหลังการตรวจติดตาม ณ พ.ค. 2568: ปานกลาง	- ต้นทุนของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นเนื่องจากการสูญหายของสินค้า - วัสดุติดคังคลังที่หมดอายุอาจถูกนำไปใช้ในการผลิตหรือการให้บริการแก่ผู้โดยสาร	บริษัทฯ ดำเนินการแก้ไขเสร็จเรียบร้อยแล้ว ดังนี้ - จัดทำแนวทางการปฏิบัติงานเบิกจ่ายสินค้า เพื่อนำส่งและเรียกเก็บค่าบริการจากสายการบินลูกค้าแล้ว - กระบวยอดความถูกต้องระหว่างจำนวนสินค้าที่นำส่งสายการบินลูกค้า และจำนวนที่เบิกจ่ายจากคลังสินค้าทุกรายการ ทั้งนี้ บริษัทฯ ดำเนินการแก้ไขเสร็จเรียบร้อยแล้ว และปัจจุบันบริษัทฯ อยู่ระหว่างการตรวจติดตามการแก้ไข โดย KPMG ในระหว่างช่วงปลายเดือนกรกฎาคมถึงสิงหาคม 2568

ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบเกี่ยวกับระบบควบคุมภายในของบริษัทฯ

ในการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบครั้งที่ 1/2568 เมื่อวันที่ 24 มิถุนายน 2568 คณะกรรมการตรวจสอบได้รับทราบสถานะการตรวจสอบระบบควบคุมภายในของบริษัทฯ ซึ่งครอบคลุมการประเมินความเพียงพอของระบบควบคุมภายในประจำปี 2567 และสถานะการตรวจสอบภายใน (Internal Audit) ไตรมาส 1/2568 ตามแผนการตรวจสอบภายในประจำปี ซึ่งครอบคลุมกระบวนการบริหารจัดการด้านครัวการบิน (ตรวจสอบโดย KPMG) และการบริการภาคพื้น (ตรวจสอบโดยสำนักงานตรวจสอบภายในของบริษัทฯ) รวมทั้งแนวทางการแก้ไขประเด็นคงค้างโดยใช้แนวทาง 3 Lines of Defense เพื่อยกระดับประสิทธิภาพของระบบควบคุมภายในอย่างยั่งยืน ซึ่งครอบคลุมการปรับปรุงแก้ไขตั้งแต่หน่วยงานเจ้าของกระบวนการ (First Line) โดยจะมีการทบทวนนโยบายและขั้นตอนการปฏิบัติงานเป็นประจำทุกปี และดำเนินการปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง การติดตามโดยฝ่ายบริหารความเสี่ยง (Second Line) เป็นประจำทุกไตรมาส และการตรวจสอบโดยสำนักงานตรวจสอบภายใน และ/หรือที่ปรึกษาตรวจสอบภายในจากภายนอก (Third Line) ตามแผนการตรวจสอบภายใน และติดตามการแก้ไขประเด็นคงค้างตามรอบที่กำหนด หรือเป็นประจำทุกไตรมาส

คณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่าประเด็นที่ตรวจพบส่วนใหญ่มีสาเหตุมาจากการที่ผู้ปฏิบัติงานไม่ปฏิบัติตามกระบวนการที่บริษัทฯ กำหนดไว้ จึงได้กำชับให้ฝ่ายบริหารและบุคลากรทุกระดับตระหนักถึงความสำคัญของระบบควบคุมภายใน และถือเป็นหน้าที่สำคัญในการกำกับดูแลให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ โปร่งใส และสอดคล้องกับเป้าหมาย กฎหมาย และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง พร้อมกำหนดให้หน่วยงานเจ้าของกระบวนการเร่งดำเนินการแก้ไขตามแนวทางของ KPMG และสำนักงานตรวจสอบภายในให้แล้วเสร็จตามกรอบเวลา รวมทั้งติดตามผลอย่างต่อเนื่องเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดซ้ำ โดยเฉพาะในประเด็นที่เคยพบมาก่อน ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้เน้นย้ำให้ฝ่ายบริหารนำข้อบกพร่องมาใช้เป็นบทเรียน และจัดลำดับความสำคัญของการดำเนินการในระยะต่อไป รวมทั้งพิจารณาใช้เทคโนโลยีเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความยั่งยืนในการดำเนินงาน ตลอดจนจัดทำตัวชี้วัดผลการดำเนินงานที่ชัดเจน และบังคับใช้ระเบียบบริษัทอย่างเคร่งครัด โดยในที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทครั้งที่ 1/2568 เมื่อวันที่ 7 กรกฎาคม 2568 สำนักงานตรวจสอบภายในและคณะกรรมการตรวจสอบ

ได้รายงานสถานะการตรวจสอบระบบควบคุมภายในต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ซึ่งมีมติสั่งการให้ฝ่ายบริหารและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการแก้ไขประเด็นต่าง ๆ ให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม และป้องกันไม่ให้เกิดซ้ำในอนาคต

รายการระหว่างกัน

มาตรการและขั้นตอนการอนุมัติการทำรายการระหว่างกันและ/หรือรายการที่เกี่ยวข้องกัน

ในการพิจารณาเข้าทำรายการระหว่างกันหรือรายการที่เกี่ยวข้องกัน บริษัทฯ จะต้องพิจารณาหลักเกณฑ์ตามพ.ร.บ. หลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน ที่ ทจ. 21/2551 เรื่อง หลักเกณฑ์ในการทำรายการที่เกี่ยวข้องกันลงวันที่ 31 สิงหาคม 2551 (และที่แก้ไขเพิ่มเติม) (“ประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน ที่ ทจ. 21/2551”) และประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (บจ.ป 22-01) เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในรายการที่เกี่ยวข้องกัน พ.ศ. 2546 ลงวันที่ 19 พฤศจิกายน 2546 (และที่แก้ไขเพิ่มเติม) ตลอดจนกฎหมาย ข้อบังคับ ประกาศ หรือคำสั่งต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เท่าที่ใช้บังคับกับบริษัทฯ (รวมเรียกว่า “หลักเกณฑ์การเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน”) อย่างเคร่งครัด โดยบริษัทฯ หรือบริษัทย่อยของบริษัทฯ จะเข้าทำธุรกรรมที่เข้าข่ายเป็นรายการที่เกี่ยวข้องกัน ได้ ต่อเมื่อธุรกรรมดังกล่าวได้รับอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ยกเว้นในกรณีการเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกันที่มีลักษณะตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 89/12 แห่งพ.ร.บ. หลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน ที่ ทจ. 21/2551 โดยมีวัตถุประสงค์ ดังนี้

- 1) เพื่อให้การทำรายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัทฯ หรือบริษัทย่อยกับบุคคลที่เกี่ยวข้องกันเป็นไปตามกฎหมาย ประกาศ ข้อกำหนด และแนวทางในการปฏิบัติงานในการเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน ภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี
- 2) เพื่อให้การทำรายการที่เกี่ยวข้องกันเป็นไปอย่างโปร่งใส สมเหตุสมผล และคำนึงผลประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ เป็นสำคัญ เสมือนกับการทำรายการกับบุคคลภายนอก
- 3) เพื่อกำหนดขั้นตอนการพิจารณา การสอบทาน การอนุมัติ และการเปิดเผยรายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัทฯ และบริษัทย่อย นโยบายการเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัทฯ และบริษัทย่อย และหลักการเกี่ยวกับข้อตกลงทางการค้าที่มีเงื่อนไขการค้า โดยทั่วไป ในการทำธุรกรรมระหว่างบริษัทฯ หรือบริษัทย่อย กับกรรมการ ผู้บริหาร หรือบุคคลที่มีความเกี่ยวข้อง (ได้รับอนุมัติโดยที่ประชุมคณะผู้บริหารแผน ครั้งที่ 17/2567 เมื่อวันที่ 6 มิถุนายน 2567) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- 1) การพิจารณาการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน บริษัทฯ จะใช้เกณฑ์ราคาและข้อตกลงทางการค้าเช่นเดียวกับที่วิญญูชนพึงกระทำกับคู่สัญญาทั่วไปในสถานการณ์เดียวกัน โดยจะมีข้อตกลงและเงื่อนไขที่เป็นธรรม สมเหตุสมผล และก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่บริษัทฯ
- 2) ในกรณีที่สินค้าหรือบริการมีลักษณะที่เป็นราคามาตรฐานชัดเจน มีผู้ซื้อหรือผู้ขายในตลาดหลายราย บริษัทฯ ควรหาข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะราคาและมาตรฐานในตลาด เพื่อนำมาเปรียบเทียบกับธุรกรรมที่เป็นรายการที่เกี่ยวข้องกัน
- 3) ในกรณีที่สินค้าหรือบริการมีลักษณะเฉพาะ หรือมีการสั่งทำตามความต้องการเฉพาะ ทำให้ไม่สามารถเปรียบเทียบราคาของสินค้าหรือบริการได้ บริษัทฯ ควรแสดงให้เห็นได้ว่า อัตราการขึ้นต้นที่บริษัทฯ ได้รับจากรายการที่เกี่ยวข้องกัน ไม่แตกต่างจากธุรกรรมกับคู่ค้าอื่น และมีเงื่อนไขหรือข้อตกลงอื่น ๆ ไม่ต่างกัน
- 4) บริษัทฯ อาจใช้ประโยชน์จากการรายงานของผู้ประเมินอิสระที่อยู่ในบัญชีรายชื่อของสำนักงาน ก.ล.ต. ซึ่งบริษัทฯ หรือบริษัทย่อยแต่งตั้งขึ้นเพื่อเปรียบเทียบราคาสำหรับการทำรายการที่เกี่ยวข้องกันที่สำคัญ เพื่อให้มั่นใจได้ว่าราคดังกล่าว สมเหตุสมผลและเป็นไปเพื่อผลประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ
- 5) กรรมการ ผู้บริหาร หรือบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องจะทำธุรกรรมกับบริษัทฯ หรือบริษัทย่อยได้ต่อเมื่อธุรกรรมดังกล่าวได้รับมติอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ แล้ว เว้นแต่เป็นธุรกรรมที่เป็นข้อตกลงทางการค้าในลักษณะเดียวกับที่วิญญูชนจะพึงกระทำกับคู่สัญญาทั่วไปในสถานการณ์เดียวกัน ด้วยอำนาจต่อรองทางการค้าที่ปราศจากอิทธิพลในการที่ตนมีสถานะเป็นกรรมการ ผู้บริหาร หรือบุคคลที่มีความเกี่ยวข้อง (แล้วแต่กรณี) และเป็นข้อตกลงทางการค้าที่ได้รับอนุมัติจากที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท หรือเป็นไปตามหลักการที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทอนุมัติไว้แล้ว หรือขนาดหรือลักษณะของธุรกรรมไม่จำเป็นต้องได้รับอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ตามหลักเกณฑ์การเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน

- 6) หากบริษัทฯ มีรายการระหว่างกัน หรือรายการที่เกี่ยวข้องกันอื่น ๆ ที่เข้าข่ายตามเกณฑ์การเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้อง บริษัทฯ จะต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ดังกล่าวอย่างเคร่งครัด
- 7) บริษัทฯ ต้องเปิดเผยข้อมูลการทำรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ รายการที่เกี่ยวข้องกัน หรือรายการระหว่างกัน ตามหลักเกณฑ์ที่สำนักงาน ก.ล.ต. และตลาดหลักทรัพย์ฯ กำหนด

นโยบายการทำรายการระหว่างกันในอนาคต

ในอนาคต หากมีการเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน รวมถึงรายการที่ยังดำเนินอยู่ หากมีการต่ออายุสัญญาหรือดำเนินการใด ๆ บริษัทฯ จะปฏิบัติให้เป็นไปตามมาตรการและขั้นตอนการอนุมัติการเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกันตามที่บริษัทฯ กำหนดเพื่อให้การตัดสินใจเข้าทำรายการดังกล่าวไม่ก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์และเป็นประโยชน์สูงสุดแก่ผู้ถือหุ้นทุกราย

ในกรณีที่เป็นการรายการที่เกี่ยวข้องกันที่อยู่ภายใต้อำนาจอนุมัติของประธานเจ้าหน้าที่/หน่วยงานต้นเรื่อง ให้ประธานเจ้าหน้าที่/หน่วยงานต้นเรื่องพิจารณาการเข้าทำธุรกรรมรายการต่าง ๆ กับบุคคลที่เกี่ยวข้องกันตามขั้นตอนการขออนุมัติในระเบียบปฏิบัติและตามอำนาจดำเนินการของบริษัทฯ ที่กำหนดไว้ และจัดทำรายงานสรุปการทำธุรกรรมที่เกี่ยวข้องกัน เพื่อรายงานที่ประชุมคณะกรรมการฝ่ายบริหารงานนโยบายและที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบทราบทุกไตรมาส เพื่อสอบถามความสมเหตุสมผลของรายการและเพื่อให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์การเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน หากประธานเจ้าหน้าที่/หน่วยงานต้นเรื่องมีส่วนได้เสียหรือมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์กับรายการเกี่ยวข้องกันนั้น ๆ พึงดพิจารณาการเข้าทำธุรกรรมรายการนั้น และให้ผู้อื่นที่ไม่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ซึ่งมีตำแหน่งในระดับเดียวกัน หรือได้รับมอบหมายจากผู้บังคับบัญชา ขึ้นอยู่กับข้อเท็จจริง เป็นผู้พิจารณาแทน เพื่อกำจัดข้อครหาว่าด้วยผลประโยชน์ทับซ้อน หรือใช้อำนาจของตนในทางที่ผิดเพื่อสร้างผลประโยชน์ให้แก่ตนเอง และทำให้บริษัทฯ เสียหาย

ทั้งนี้ รายการเกี่ยวข้องกันที่จะยังคงเกิดขึ้นต่อเนื่องต่อไปในอนาคตเป็นรายการที่เกี่ยวกับธุรกิจปกติ รายการสนับสนุนธุรกิจปกติ รายการเช่าอสังหาริมทรัพย์ และรายการรับความช่วยเหลือทางการเงิน เช่น รายการขายบัตรโดยสารเครื่องบิน รายการขายไมล์สะสมของรอยัล ออร์คิต พลัส รายการเก็บส่วนแบ่งค่าธรรมเนียมสนามบิน รายการค่าธรรมเนียมห้องพักบริการ รายการค่าน้ำมันเครื่องบิน รายการเกี่ยวกับสาธารณูปโภคและหน่วยงานราชการ หนังสือตามแผนฟื้นฟูกิจการ รายการค่าใช้จ่ายโฆษณา รายการค่าใช้จ่ายอื่น (เช่น รายการค่าบริการฝากส่งไปรษณีย์ และรายการค่าธรรมเนียมการโอนเงิน) รายการค่าบริการสัญญาณโทรศัพท์และอินเทอร์เน็ต รายการค่าบริการรักษาความปลอดภัย รายการค่าเช่าพื้นที่สำนักงาน รายการเช่าพื้นที่ติดตั้งเครื่องฝาก-ถอนเงินอัตโนมัติ และรายการเช่าพื้นที่เพื่อดำเนินกิจการ เป็นต้น

นโยบายการจ่ายเงินปันผล

บริษัทฯ มีนโยบายจ่ายเงินปันผลประจำปีในอัตราไม่ต่ำกว่าร้อยละ 25 ของกำไรสุทธิก่อนผลกำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจากงบการเงินรวม ทั้งนี้ การจ่ายเงินปันผลดังกล่าวขึ้นอยู่กับแผนการลงทุน ความจำเป็น และความเหมาะสมอื่น ๆ ในอนาคต อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ อาจพิจารณาการจ่ายเงินปันผลในอัตราที่แตกต่างไปจากนโยบายที่กำหนดไว้หรืองดจ่ายเงินปันผลตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ เห็นสมควร และเมื่อคณะกรรมการบริษัทฯ มีมติเห็นชอบการจ่ายหรืองดจ่ายเงินปันผลประจำปีแล้วจะต้องนำเสนอขออนุมัติต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นต่อไป

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

ทั้งนี้ แม้ศาลล้มละลายมีคำสั่งยกเลิกการฟื้นฟูกิจการของการบินไทยแล้ว แต่การบินไทยยังต้องผูกพันตามข้อกำหนดและเงื่อนไขของแผนฟื้นฟูกิจการ ตามพ.ร.บ. ล้มละลายฯ มาตรา 90/60 และมาตรา 90/75 รวมถึงแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.4 เรื่องการจัดสรรกระแสเงินสดส่วนเกินด้วย เมื่อบริษัทฯ ยังคงมีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดดังกล่าวภายใต้แผนฟื้นฟูกิจการ ข้อกำหนดดังกล่าวจึงเป็นปัจจัยที่บริษัทฯ ต้องนำมาพิจารณาความสามารถในการจ่ายเงินปันผลในอนาคต (โปรดพิจารณารายละเอียดในส่วนสรุปสาระสำคัญของแผนฟื้นฟูกิจการ)

สรุปสาระสำคัญของแผนฟื้นฟูกิจการ

เมื่อวันที่ 26 พฤษภาคม 2563 การบินไทยยื่นคำร้องขอฟื้นฟูกิจการต่อศาลล้มละลายกลาง ("ศาล") ต่อมาเมื่อวันที่ 14 กันยายน 2563 ศาลมีคำสั่งให้ฟื้นฟูกิจการการบินไทย และแต่งตั้งให้บริษัท อีวาย คอร์ปอเรท แอดไวซอรี เซอร์วิสেস จำกัด ร่วมกับ พลอากาศเอก ชัยพลกษ ติยะศริน นายจักรกฤษณ์ พาราพันธกุล นายพิระพันธุ์ สาริรัฐวิภาค นายบุญทักษ์ หวังเจริญ นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ และนายชาญศิลป์ ตรีนุชกร เป็นผู้ทำแผนฟื้นฟูกิจการ

เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2564 ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการ โดยมีนายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ นายพรชัย สุริยะเวช นายไกรสร บารมีอวยชัย นายศิริ จิระพงษ์พันธ์ และนายชาญศิลป์ ตรีนุชกร เป็นผู้บริหารแผน ทั้งนี้ ตาม พ.ร.บ. ล้มละลายฯ มาตรา 90/59 ประกอบมาตรา 90/25 เมื่อผู้บริหารแผนรับทราบคำสั่งเห็นชอบด้วยแผน อำนาจหน้าที่ในการจัดการกิจการและทรัพย์สินของการบินไทยและบรรดาสิทธิตามกฎหมายของผู้ถือหุ้นของการบินไทย (ยกเว้นสิทธิที่จะได้รับเงินปันผล) ตกแก่ผู้บริหารแผน โดยตามแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 10.3 การลงนามในเอกสารใด ๆ เพื่อทำธุรกรรมหรือเพื่อให้มีผลผูกพันการบินไทย ให้ผู้บริหารแผน 2 คน มีอำนาจลงนามร่วมกันเพื่อผูกพันการบินไทย

เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการที่แก้ไขและเมื่อวันที่ 21 ตุลาคม 2565 นายไกรสร บารมีอวยชัย และนายศิริ จิระพงษ์พันธ์ ได้ลาออกจากการเป็นผู้บริหารแผน ผู้บริหารแผนที่เหลืออยู่ซึ่งได้แก่ นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ นายพรชัย สุริยะเวช และนายชาญศิลป์ ตรีนุชกร มีอำนาจกระทำการในฐานะผู้บริหารแผนของการบินไทยต่อไปได้ทันที ตามแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 10.6 (2)

เมื่อวันที่ 28 เมษายน 2568 ผู้บริหารแผนได้ยื่นคำร้องต่อศาล เพื่อแจ้งผลสำเร็จของการดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการ และขอให้ศาลมีคำสั่งยกเลิกการฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ และเมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2568 ศาลได้มีคำสั่งให้ยกเลิกการฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ ซึ่งมีผลให้คณะกรรมการของการบินไทยกลับมามีอำนาจจัดการกิจการและทรัพย์สินของการบินไทยต่อไปและผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ กลับมีสิทธิตามกฎหมายต่อไป ตามพ.ร.บ. ล้มละลายฯ มาตรา 90/75 โดยคณะกรรมการบริษัท ประกอบด้วย (1) นายลวณ แสงสนิท (2) นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ (3) พลอากาศเอก อำนาจ จิระเมธมัย (4) นายชาญศิลป์ ตรีนุชกร (5) ดร.กฤษยา ตันติเตมิต (6) นายชาครีย์ บำรุงวงศ์ (7) พลตำรวจเอก ธีรชัย ปิตะนีละบุตร (8) นายณปกรณ์ ธนสุวรรณเกษม (9) นายยรรยง เดชภิรัตน์มงคล (10) นายสัมฤทธิ์ สำเนียง (11) นายชาย เอี่ยมศิริ

ทั้งนี้ ตามพ.ร.บ. ล้มละลายฯ มาตรา 90/60 และมาตรา 90/75 บริษัทฯ ยังต้องผูกพันตามข้อกำหนดและเงื่อนไขของแผนฟื้นฟูกิจการต่อไปจนกว่าจะชำระหนี้ให้แก่เจ้าหนี้จนครบถ้วนตามแผน รวมถึงข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับการชำระหนี้ให้แก่เจ้าหนี้ซึ่งยังมีผลผูกพันการบินไทยต่อไปเช่นกัน

1. เหตุผลที่ทำให้มีการฟื้นฟูกิจการ

1.1 วัตถุประสงค์ในการขอฟื้นฟูกิจการ (ตามแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 2.1)

- (1) เพื่อปรับปรุงโครงสร้างหนี้และเสนอเงื่อนไขการชำระหนี้ให้แก่เจ้าหนี้ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ ความสามารถในการดำเนินธุรกิจและความสามารถในการชำระหนี้ของการบินไทย
- (2) เพื่อให้เจ้าหนี้ทั้งหลายได้รับชำระหนี้ไม่น้อยกว่าในกรณีที่ศาลล้มละลายมีคำพิพากษาให้การบินไทยล้มละลาย

- (3) เพื่อให้การบินไทยพ้นจากสภาวะการมีหนี้สินล้นพ้นตัว สามารถฟื้นฟูกิจการ และดำเนินกิจการต่อไปได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน
- (4) เพื่อปรับโครงสร้างองค์กร โครงสร้างธุรกิจ เพิ่มโอกาสในการหาแหล่งเงินทุนใหม่และพันธมิตรในการประกอบธุรกิจ

1.2 เหตุอันสมควรที่ต้องฟื้นฟูกิจการของการบินไทย (ตามแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 2.2)

การบินไทยได้ยื่นคำร้องขอฟื้นฟูกิจการ เนื่องจากการบินไทยเชื่อว่าการบินไทยมีพื้นฐานธุรกิจที่ดี แต่ในอดีตที่ผ่านมามีปัจจัยหลายประการประกอบกันที่ทำให้การบินไทยอยู่ในสถานะหนี้สินล้นพ้นตัว โดยมีภาระหนี้สินมากกว่าทรัพย์สิน ไม่สามารถที่จะชำระหนี้ได้ตามกำหนดได้ และเป็นหนี้เจ้าหนี้รวมกันไม่น้อยกว่าสิบล้านบาท ซึ่งหากการบินไทยไม่ได้รับอนุญาตให้ฟื้นฟูกิจการย่อมจะส่งผลกระทบต่อบุคคลต่าง ๆ เป็นวงกว้าง

นอกจากนี้ หากการบินไทยไม่เข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการ การบินไทยย่อมต้องประสบกับปัญหาต่าง ๆ เช่น ไม่สามารถเจรจาเพื่อปรับโครงสร้างหนี้กับเจ้าหนี้รายต่าง ๆ ได้ ไม่สามารถจัดหาเงินทุนหรือแหล่งเงินทุนเพิ่มเติมเพื่อใช้ในการประกอบธุรกิจอันจะก่อให้เกิดรายได้ที่จะนำมาใช้เพื่อการชำระหนี้ให้กับเจ้าหนี้ได้ ตลอดจนไม่สามารถปรับโครงสร้างทุน โครงสร้างองค์กรเพื่อให้สอดคล้องกับการแข่งขันในตลาดอุตสาหกรรมการบินได้ กระบวนการฟื้นฟูกิจการจึงเป็นช่องทางที่การบินไทยจะจัดการกับปัญหาหนี้สินล้นพ้นตัวและขาดสภาพคล่องทางการเงินได้อย่างสมบูรณ์ ในขณะที่เดียวกันก็ยังสามารถดำเนินธุรกิจต่อไปเพื่อสร้างรายได้ให้กับการบินไทยและสร้างงานในตลาดแรงงานเพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศต่อไป จึงเห็นได้ว่า การฟื้นฟูกิจการเป็นเพียงหนทางเดียวที่จะก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ทั้งลูกหนี้ บรรดาเจ้าหนี้ของลูกหนี้ บริษัทที่เกี่ยวข้องของลูกหนี้ และเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ

2. หลักการและวิธีการฟื้นฟูกิจการ

ตามแผนฟื้นฟูกิจการข้อ 5 ได้กำหนดหลักการและขั้นตอนของการฟื้นฟูกิจการของการบินไทย ซึ่งมีสาระสำคัญโดยสรุปดังต่อไปนี้

2.1 การปรับโครงสร้างหนี้

เพื่อประโยชน์สูงสุดของการฟื้นฟูกิจการ เพื่อให้การบินไทยมีภาระหนี้สอดคล้องกับสภาวะทางการเงินและความสามารถในการเงิน และให้การบินไทยสามารถดำเนินธุรกิจต่อไปได้อย่างต่อเนื่อง แผนกำหนดให้มีการปลดหนี้ภาระหนี้เงินต้นบางส่วน และ/หรือ ดอกเบี้ยคงค้างทั้งหมดหรือบางส่วน ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ทั้งหมดหรือบางส่วน การพักการชำระหนี้ และการขยายระยะเวลาชำระหนี้ โดยการปรับโครงสร้างหนี้ข้างต้นจะยังทำให้เจ้าหนี้ได้รับผลกระทบได้รับชำระหนี้ตามแผนไม่น้อยกว่ากรณีตลาดมีค่าพิพาทฯ ให้การบินไทยล้มละลาย รายละเอียดการปรับโครงสร้างหนี้และการชำระคืนหนี้เป็นไปตามแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.3

2.2 ลำดับการจัดสรรกระแสเงินสด (ตามแผนฟื้นฟูกิจการข้อ 5.4)

1) กระแสเงินสดจากการดำเนินงานปกติ

การจัดสรรกระแสเงินสดจากการดำเนินงานปกติ ซึ่งรวมถึงกระแสเงินสดจากการขายทรัพย์สินรอง และกระแสเงินสดที่ได้จากการติดตามทวงถามหนี้/สิทธิเรียกร้องที่การบินไทยมีต่อลูกหนี้ จะถูกจัดสรรตามลำดับดังนี้

- (ก) จัดสรรเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานปกติ ค่าใช้จ่ายที่จำเป็นเพื่อให้การดำเนินงานปกติของการบินไทยดำเนินต่อไปได้ ค่าใช้จ่ายในโครงการร่วมใจเสียสละเพื่อองค์กร (Mutual Separation Plan - MSP) ค่าธรรมเนียม และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการขาย และ/หรือ ที่เกี่ยวข้องกับการหาประโยชน์จากทรัพย์สินรอง ค่าธรรมเนียมผู้ทำแผน ค่าธรรมเนียมผู้บริหารแผน ค่าธรรมเนียมในการสรรหาผู้ร่วมทุน ค่าธรรมเนียมที่ปรึกษา และค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ตามแผนฟื้นฟูกิจการข้อ 5.11

- (ข) จัดสรรเพื่อชำระค่าใช้จ่ายฝ่ายทุนเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของการบินไทย

- (ค) จัดสรรเพื่อชำระหนี้เงินต้นและดอกเบี้ยของเจ้าหนี้ที่ให้สินเชื่อใหม่ (ตามแผนฟื้นฟูกิจการข้อ 5.8.1 และข้อ 5.8.2) รวมถึงค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับสินเชื่อใหม่ที่ถึงกำหนดชำระ ตามเงื่อนไขที่กำหนดในแผนฟื้นฟูกิจการข้อ 5.8 และเงื่อนไขที่ผู้บริหารแผนได้ตกลงไว้กับเจ้าหนี้ที่ให้สินเชื่อใหม่
- (ง) จัดสรรเพื่อชำระดอกเบี้ยที่ถึงกำหนดชำระตามแผน ตามจำนวน หลักเกณฑ์ และวิธีการที่กำหนดไว้ในแผนฟื้นฟูกิจการข้อ 5.3 ตามสัดส่วนภาระหนี้ที่ถึงกำหนดชำระในแต่ละงวด
- (จ) จัดสรรเพื่อชำระหนี้เงินต้นที่ถึงกำหนดชำระตามแผน ตามจำนวน หลักเกณฑ์ และวิธีการที่กำหนดไว้ในแผนฟื้นฟูกิจการข้อ 5.3 และ 5.13 ตามสัดส่วนภาระหนี้ที่ถึงกำหนดชำระในแต่ละงวด
- (ฉ) จัดสรรเพื่อชำระดอกเบี้ยใหม่ตั้งพักที่ถึงกำหนดชำระตามแผน ตามจำนวน หลักเกณฑ์ และวิธีการที่กำหนดไว้ในแผนฟื้นฟูกิจการข้อ 5.3 ตามสัดส่วนภาระหนี้ที่ถึงกำหนดชำระในแต่ละงวด
- (ช) จัดสรรเพื่อชำระดอกเบี้ยที่ค้างที่ถึงกำหนดชำระตามแผน ตามจำนวน หลักเกณฑ์ และวิธีการที่กำหนดไว้ในแผนฟื้นฟูกิจการข้อ 5.3 ตามสัดส่วนภาระหนี้ที่ถึงกำหนดชำระในแต่ละงวด
- (ซ) จัดสรรเพื่อชำระหนี้ตามเงื่อนไขที่กำหนดในแผนฟื้นฟูกิจการข้อ 5.9

หากการบินไทยมีเงินสดคงเหลือภายหลังการดำเนินการจัดสรรตาม (1) ถึง (8) ข้างต้น ผู้บริหารแผนจะพิจารณากระแสเงินสดส่วนเกินจากงบการเงินประจำปีที่ได้รับการตรวจสอบจากผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ และได้รับอนุมัติจากผู้บริหารแผนหรือที่ประชุมใหญ่สามัญประจำปีของผู้ถือหุ้น โดยจะกักเงินสดสำรองเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานปกติและค่าใช้จ่ายฝ่ายทุนของบริษัทเป็นจำนวนไม่น้อยกว่า 15,000 ล้านบาท และสำรองเพื่อใช้ในการชำระหนี้เงินต้นให้แก่เจ้าหนี้ตามแผนนี้ที่จะถึงกำหนดชำระในงวดถัดไป หากมีกระแสเงินสดคงเหลือหลังการสำรองดังกล่าวให้ถือเป็นกระแสเงินสดส่วนเกิน โดยผู้บริหารแผนสามารถนำกระแสเงินสดส่วนเกินดังกล่าวมาจัดสรรชำระหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการข้อ 5.4 (ข)

2) กระแสเงินสดส่วนเกิน

กระแสเงินสดส่วนเกิน และ/หรือ กระแสเงินสดจากการขายหุ้นในบริษัทย่อยที่จัดตั้งขึ้นใหม่ (หากมี) ให้จัดสรรชำระให้เสร็จสิ้นตามลำดับดังนี้

- (ก) จัดสรรเพื่อชำระภาระหนี้เดิมตามแผนก่อนกำหนดให้แก่ผู้สนับสนุนสินเชื่อใหม่ ตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในแผนฟื้นฟูกิจการข้อ 5.8.1
- (ข) จัดสรรเพื่อชำระหนี้ดอกเบี้ยใหม่ตั้งพักของเจ้าหนี้กลุ่มที่ 4 กลุ่มที่ 5 กลุ่มที่ 6 และเจ้าหนี้ผู้ถือหุ้นกู้ ก่อนกำหนดตามสัดส่วนดอกเบี้ยใหม่ตั้งพักคงเหลือ โดยจ่ายจากงวดลำดับท้ายสุดก่อน (Inverse Order)
- (ค) จัดสรรเพื่อชำระหนี้เงินต้นคงค้างของเจ้าหนี้กลุ่มที่ 2 กลุ่มที่ 3 กลุ่มที่ 4 กลุ่มที่ 5 กลุ่มที่ 6 กลุ่มที่ 10 และเจ้าหนี้ผู้ถือหุ้นกู้ ก่อนกำหนดตามสัดส่วนเงินต้นคงเหลือ โดยจ่ายจากงวดลำดับท้ายสุดก่อน (Inverse Order)
- (ง) จัดสรรเพื่อชำระหนี้ตามเงื่อนไขที่กำหนดในแผนฟื้นฟูกิจการข้อ 5.9 ก่อนกำหนดตามสัดส่วนภาระหนี้คงเหลือ โดยจ่ายจากงวดลำดับท้ายสุดก่อน (Inverse Order)

3) กระแสเงินสดจากการเพิ่มทุน

ตามแผนฟื้นฟูกิจการข้อ 5.6.3 (ก) และ 5.6.4 ให้จัดสรรในลักษณะเดียวกันกับการจัดสรรกระแสเงินสดจากการดำเนินงานปกติตามแผนฟื้นฟูกิจการข้อ 5.4 (ก)

2.3 การปรับโครงสร้างทุน การลดทุน และการเพิ่มทุน (ตามแผนฟื้นฟูกิจการข้อ 5.6)

แผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.6 กำหนดการปรับโครงสร้างทุน การลดทุนและการเพิ่มทุนของการบินไทย ซึ่งการบินไทยจะต้องดำเนินการปรับโครงสร้างทุน โดยจะมีการเพิ่มทุนจดทะเบียน เพื่อรองรับ (1) การใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนของผู้สนับสนุนสินเชื่อใหม่ตามข้อ 5.6.3 (ก), (2) การแปลงหนี้เดิมของเจ้าหนี้ตามแผนเป็นหุ้นสามัญเพิ่มทุน ตามข้อ 5.6.3 (ข), (3) การใช้สิทธิแปลงหนี้ดอกเบี้ยใหม่

ตั้งพักตามแผนเป็นหุ้นสามัญเพิ่มทุนตามข้อ 5.6.3 (ค) และ (4) การใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนของผู้ถือหุ้นเดิมและ/หรือของพนักงานและ/หรือของนักลงทุน ตามข้อ 5.6.4 ของแผน

ทั้งนี้ ณ วันที่ 14 กันยายน 2563 การบินไทยมีทุนจดทะเบียนจำนวน 26,989,009,500 บาท (2,698,900,950 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท) โดยเป็นทุนชำระแล้วจำนวน 21,827,719,170 บาท (2,182,771,917 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท) และ ณ วันดังกล่าว การบินไทยมีผลขาดทุนสะสมจำนวน (64,912,997,240) บาท และมีส่วนเกินมูลค่าหุ้นจำนวน 1,862,979,154 บาท

ต่อมา เมื่อวันที่ 8 กรกฎาคม 2564 ผู้บริหารแผนได้ดำเนินการตามแผนฉบับที่ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผน เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2564 โดยมีมติให้การบินไทยลดทุนจดทะเบียนจากจำนวน 26,989,009,500 บาท ให้เหลือจำนวน 21,827,719,170 บาท โดยการตัดหุ้นการบินไทยที่ยังไม่ได้ออกและจำหน่าย จำนวน 516,129,033 หุ้น และต่อมา เมื่อวันที่ 17 สิงหาคม 2564 การบินไทยได้ดำเนินการยื่นจดทะเบียนลดทุนดังกล่าวต่อกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์

2.3.1 การปรับโครงสร้างทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการข้อ 5.6.3

การบินไทยจะต้องดำเนินการเพิ่มทุนจดทะเบียน จำนวนไม่เกิน 216,773,146,220 บาท โดยการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนใหม่ จำนวนไม่เกิน 21,677,314,622 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท การบินไทยจะต้องจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุน ดังนี้

- (ก) จัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนของการบินไทย จำนวนไม่เกิน 4,911,236,813 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท เพื่อรองรับการใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนของผู้สนับสนุนสินเชื่อใหม่ตามข้อ 5.8.1 ตามข้อตกลงการใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุน (Share Option) ที่ราคา 2.5452 บาทต่อหุ้น

ในกรณีที่มิได้หุ้นสามัญเพิ่มทุน ตามข้อ 5.6.3 (ก) คงเหลือ ไม่ว่าด้วยเหตุใด ๆ ก็ตาม ให้นำหุ้นสามัญเพิ่มทุนคงเหลือดังกล่าวไปดำเนินการจัดสรรให้แก่เจ้านี้กลุ่มที่ 5, กลุ่มที่ 6 และเจ้านี้ผู้ถือหุ้นกู้ โดยเจ้านี้กลุ่มที่ 5, กลุ่มที่ 6 และเจ้านี้ผู้ถือหุ้นกู้ดังกล่าวสามารถแสดงเจตนาใช้สิทธิแปลงหนี้เดิมของเจ้านี้ตามแผนเป็นหุ้นสามัญเพิ่มทุนในจำนวนไม่เกินกว่าจำนวนเงินที่เจ้านี้แต่ละรายมีสิทธิได้รับชำระหนี้จากกระแสเงินสดตามแผน ที่ราคา 2.5452 บาทต่อหุ้น ทั้งนี้ ในกรณีที่เจ้านี้กลุ่มที่ 5, กลุ่มที่ 6 และเจ้านี้ผู้ถือหุ้นกู้ ใช้สิทธิแปลงหนี้เดิมของเจ้านี้ตามแผนเป็นหุ้นสามัญเพิ่มทุนมากกว่าจำนวนหุ้นที่สามารถจัดสรรได้ ให้จัดสรรและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนของการบินไทยให้แก่เจ้านี้ตามสัดส่วนภาระหนี้เงินต้นของเจ้านี้แต่ละรายตามแผน (pro rata basis) แต่หากเจ้านี้กลุ่มที่ 5, กลุ่มที่ 6 และเจ้านี้ผู้ถือหุ้นกู้ ไม่ใช้สิทธิดังกล่าวหรือใช้สิทธิดังกล่าวไม่เต็มจำนวน หุ้นสามัญเพิ่มทุนที่คงเหลือในข้อนี้ ให้นำหุ้นส่วนที่เหลือไปดำเนินการจัดสรรเพิ่มเติม ตามหลักการในข้อ 5.6.4

- (ข) จัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนของการบินไทย จำนวนไม่เกิน 14,862,369,633 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท เพื่อชำระหนี้ให้แก่เจ้านี้ตามแผนด้วยการแปลงหนี้เดิมของเจ้านี้ตามแผนเป็นหุ้นสามัญเพิ่มทุน ภายใต้เงื่อนไข ดังนี้

- (1) ชำระหนี้เงินต้นคงค้างของเจ้านี้กลุ่มที่ 4 จำนวน 12,827,461,287 บาท โดยการแปลงหนี้ดังกล่าวเป็นหุ้นสามัญเพิ่มทุน จำนวนไม่เกิน 5,039,896,007 หุ้น ที่ราคา 2.5452 บาทต่อหุ้น
- (2) ชำระหนี้เงินต้นคงค้างของเจ้านี้กลุ่มที่ 5 กลุ่มที่ 6 และเจ้านี้ผู้ถือหุ้นกู้ ในอัตราร้อยละ 24.50 ของภาระหนี้เงินต้นของเจ้านี้แต่ละรายตามคำสั่งถึงที่สุดให้ได้รับชำระหนี้ เป็นหุ้นสามัญเพิ่มทุน จำนวนไม่เกิน 9,822,473,626 หุ้น ที่ราคา 2.5452 บาทต่อหุ้น

- (ค) จัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนของการบินไทย จำนวนไม่เกิน 1,903,608,176 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท เพื่อรองรับการใช้สิทธิแปลงหนี้ดอกเบี้ยใหม่ตั้งพักของเจ้านี้กลุ่มที่ 4 กลุ่มที่ 5 กลุ่มที่ 6 และเจ้านี้ผู้ถือหุ้นกู้ เป็นหุ้นสามัญเพิ่มทุนที่ราคา 2.5452 บาทต่อหุ้น
- ทั้งนี้ ผู้บริหารแผนจะต้องดำเนินการการจัดสรรและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุน ตามข้อ (ก) และการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนเพื่อชำระหนี้ด้วยการแปลงหนี้เดิมของเจ้านี้ตามแผนเป็นหุ้นสามัญเพิ่มทุน ตามข้อ (ข) ต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2567 และการจัดสรรและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุน ตามข้อ (ค) จะเริ่มดำเนินการหลังวันที่ 30 มิถุนายน 2567 และจะต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2567

รายละเอียดปรากฏตามแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.6.3

การดำเนินการแปลงหนี้เป็นทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการข้อ 5.6.3

การแปลงหนี้เป็นทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการ (Mandatory Conversion) ข้อ 5.6.3 (ข)

ที่ประชุมคณะผู้บริหารแผนได้มีมติอนุมัติให้มีการดำเนินการแปลงหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการของเจ้าหนี้ซึ่งปรากฏรายชื่อเป็นเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการ ณ วันที่ 28 ตุลาคม 2567 เป็นหุ้นสามัญเพิ่มทุน ภายใต้แผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.6.3 (ข) โดยคำนวณจากภาระหนี้เดิมตามแผนฟื้นฟูกิจการ ณ วันที่ 31 ตุลาคม 2567 ซึ่งมีจำนวนรวมทั้งสิ้น 37,601,923,443.81 บาท โดยหากคำนวณแล้วมีจำนวนหนี้ที่เจ้าหนี้รายใดจะได้รับหุ้นไม่เต็มจำนวน 1 หุ้นอันเกิดจากการหารที่ไม่ลงตัว ให้ปัดเศษของหุ้นทิ้ง ซึ่งภายหลังจากการคำนวณตามวิธีดังกล่าวแล้ว เจ้าหนี้จะได้รับจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนจากการแปลงหนี้เป็นทุนซึ่งเป็นหน้าที่ของเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการ (Mandatory Conversion) ตามแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.6.3 (ข) จำนวนรวมทั้งสิ้น 14,773,659,802 หุ้น

การแปลงหนี้ของเจ้าหนี้เป็นหุ้นสามัญเพิ่มทุน ตามแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.6.3 (ก) (Voluntary Conversion) และข้อ 5.6.3 (ค) (หนี้ดอกเบี้ยใหม่ตั้งพัก)

ตามที่เจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการที่มีสิทธิแปลงหนี้เป็นทุนได้แสดงเจตนาใช้สิทธิแปลงหนี้เป็นทุนโดยสมัครใจ ในระหว่างวันที่ 19 พฤศจิกายน 2567 ถึงวันที่ 21 พฤศจิกายน 2567 ผลการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนจากการแสดงเจตนาใช้สิทธิแปลงหนี้เป็นทุนของเจ้าหนี้กลุ่มที่ 4 เจ้าหนี้กลุ่มที่ 5 เจ้าหนี้กลุ่มที่ 6 และเจ้าหนี้ผู้ถือหุ้นกู้ตามแผนฟื้นฟูกิจการ โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. การแปลงหนี้เดิมเป็นทุนเพิ่มเติมโดยสมัครใจของเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการ (Voluntary Conversion)

บริษัทฯ ได้จัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวนรวมทั้งสิ้น 4,911,236,792 หุ้น ให้แก่เจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการที่ได้แสดงเจตนาใช้สิทธิแปลงหนี้เดิมตามแผนฟื้นฟูกิจการเป็นทุนเพิ่มเติม คิดเป็นภาระหนี้ที่ได้มีการใช้สิทธิแปลงหนี้เป็นทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.6.3 (ก) จำนวนรวมทั้งสิ้น 12,500,079,881.78 บาท ทั้งนี้ เนื่องจากจำนวนหุ้นสามัญเพิ่มทุนซึ่งเจ้าหนี้ได้แสดงเจตนาใช้สิทธิแปลงหนี้เดิมตามแผนฟื้นฟูกิจการเป็นทุนเพิ่มเติมมีจำนวนรวมมากกว่าจำนวนหุ้นสามัญเพิ่มทุนซึ่งจัดสรรไว้เพื่อรองรับการใช้สิทธิแปลงหนี้เป็นทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.6.3 (ก) (Voluntary Conversion) บริษัทฯ จึงได้จัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่เจ้าหนี้ที่ใช้สิทธิแปลงหนี้เป็นทุนตามสัดส่วนภาระหนี้เงินต้นของ เจ้าหนี้แต่ละรายตามแผนฟื้นฟูกิจการ (pro rata basis)

2. การใช้สิทธิแปลงหนี้ดอกเบี้ยใหม่ตั้งพักเป็นทุนโดยสมัครใจของเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการ

บริษัทฯ ได้จัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวนรวมทั้งสิ้น 1,304,549,684 หุ้น (สุทธิหลังการหักภาษี ณ ที่จ่าย) ให้แก่เจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการที่ได้แสดงเจตนาใช้สิทธิแปลงหนี้ดอกเบี้ยใหม่ตั้งพักเป็นทุน คิดเป็นภาระหนี้ที่ได้มีการใช้สิทธิแปลงหนี้เป็นทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.6.3 (ค) จำนวนรวมทั้งสิ้น 3,351,213,177.95 บาท โดยเจ้าหนี้ทุกรายที่ได้แสดงเจตนาใช้สิทธิแปลงหนี้ดอกเบี้ยใหม่เป็นทุนได้รับการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนตามจำนวนหุ้นสามัญเพิ่มทุนที่เจ้าหนี้ได้แสดงเจตนาใช้สิทธิ

ในการนี้ บริษัทฯ ได้จัดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วจากการแปลงหนี้เป็นทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการข้อ 5.6.3 กับกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ เรียบร้อยแล้วเมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2567

2.3.2 การปรับโครงสร้างทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการข้อ 5.6.4

นอกเหนือจากการเพิ่มทุนจดทะเบียนตามข้อ 5.6.3 แล้ว การบินไทยจะต้องดำเนินการเพิ่มทุนจดทะเบียนอีก จำนวนไม่เกิน 98,224,736,260 บาท โดยการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนใหม่จำนวนไม่เกิน 9,822,473,626 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท เพื่อรองรับการจัดสรรและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนของการบินไทยให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วนการถือหุ้นของผู้ถือหุ้นเดิม โดยไม่จัดสรรและเสนอขาย

ให้ผู้ถือหุ้นที่จะทำให้การบินไทยมีหน้าที่ตามกฎหมายต่างประเทศ (Preferential Public Offering - PPO) ที่ราคาที่ผู้บริหารแผนเห็นสมควร แต่จะต้องไม่ต่ำกว่า 2.5452 บาทต่อหุ้น เพื่อให้ได้รับเงินไม่น้อยกว่า 25,000,000,000 บาท แต่ทั้งนี้ จะต้องเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้ผู้ถือหุ้นเดิม เป็นจำนวนไม่น้อยกว่า 228,108,476 หุ้น เพื่อให้ผู้ถือหุ้นเดิมคงสัดส่วนการถือหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของทุนจดทะเบียนชำระแล้วภายหลังจากการปรับโครงสร้างทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการในข้อ 5.6.3 และ 5.6.4 อันเป็นหนึ่งในคุณสมบัติของการบินไทยในการนำหลักทรัพย์กลับเข้ามาซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ฯ อีกครั้งหนึ่ง ทั้งนี้ ตามแนวทางดำเนินการเพื่อแก้ไขเหตุแห่งการเพิกถอนหุ้นสามัญจากการเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

ในกรณีที่ไม่มีผู้ถือหุ้นเดิมใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนหรือมีผู้ถือหุ้นเดิมใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนไม่เต็มจำนวนในข้อนี้ ให้นำหุ้นส่วนที่ไม่มีการใช้สิทธิมาเสนอขายให้แก่บุคคล เป็นลำดับ ดังต่อไปนี้

- (ก) พนักงานของการบินไทย (Employee Stock Option Program - ESOP) ณ ขณะที่มีการเสนอขายที่ราคาเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามข้อนี้
- (ข) ในกรณีที่พนักงานของการบินไทยใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนไม่เต็มจำนวนที่เหลือจากการจัดสรรและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิม ให้นำหุ้นที่เหลือมาเสนอขายให้แก่บุคคลในวงจำกัด (Private Placement - PP) ที่ราคาเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามข้อนี้

ทั้งนี้ ผู้บริหารแผนต้องดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการในข้อ 5.6.4 นี้ให้แล้วเสร็จภายใน 31 ธันวาคม 2567

รายละเอียดปรากฏตามแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.6.4

นอกจากนี้ แผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.6.6 กำหนดให้ผู้บริหารแผนมีอำนาจกำหนดรายละเอียด วิธีการ และระยะเวลาการใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุน และการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนเพื่อชำระหนี้ด้วยการแปลงหนี้เดิมของเจ้าหนี้ตามแผนเป็นหุ้นสามัญเพิ่มทุน เพื่อให้เป็นไปตามกรอบและวัตถุประสงค์ในการปรับโครงสร้างทุน การลดทุนและการเพิ่มทุนตามข้อ 5.6 นี้ โดยต้องไม่ทำให้การบินไทยเป็นรัฐวิสาหกิจภายใต้พระราชบัญญัติวิธีการงบประมาณ พ.ศ. 2561 และฉบับที่แก้ไข

แผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.6.8 กำหนดให้ก่อนที่จะมีการยื่นคำร้องต่อศาลเพื่อแจ้งผลสำเร็จของการดำเนินการตามแผนและขอให้ศาลมีคำสั่งยกเลิกการฟื้นฟูกิจการ ให้ผู้บริหารแผนมีอำนาจและหน้าที่ในการเรียกประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อดำเนินการ ดังนี้

- (1) กำหนดจำนวนกรรมการ
- (2) แต่งตั้งหรือถอดถอนกรรมการ
- (3) กำหนดกรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพัน

ทั้งนี้ การออกเสียงลงคะแนนในที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อให้มีมติในเรื่องดังกล่าวให้เป็นไปตามข้อบังคับของบริษัทและกฎหมายที่เกี่ยวข้องโดยถือว่าเป็นการที่ผู้บริหารแผนตกลงให้สิทธิในการดังกล่าวข้างต้นตกกลับไปยังผู้ถือหุ้นแต่ละเฉพาะเพื่อประโยชน์ในการประชุมผู้ถือหุ้นครั้งนั้นเท่านั้น

ในกรณีที่ดังกล่าวข้างต้น ผู้บริหารแผนมีอำนาจดำเนินการจดทะเบียนเปลี่ยนแปลงกรรมการและอำนาจลงนามผูกพันตามวรรคก่อน เพื่อให้เป็นไปตามมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น ทั้งนี้ ผู้บริหารแผนจะต้องดำเนินการเปลี่ยนแปลงกรรมการตามข้อนี้ให้เสร็จสิ้นก่อนที่จะยื่นคำร้องขอต่อศาลล้มละลายกลางเพื่อให้มีคำสั่งยกเลิกการฟื้นฟูกิจการ เพื่อให้บุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นเข้ามาทำหน้าที่เป็นกรรมการบริษัทได้ทันที หลังจากศาลมีคำสั่งยกเลิกการฟื้นฟูกิจการ

การดำเนินการปรับโครงสร้างทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการข้อ 5.6.4

เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2567 บริษัทฯ ได้ดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการด้วยการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทฯ จำนวนรวมทั้งสิ้น 5,131,073,372 หุ้น ให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทฯ ก่อนการปรับโครงสร้างทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการที่มีสิทธิได้รับการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุน พนักงานของบริษัทฯ ที่มีสิทธิได้รับการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุน และบุคคลในวงจำกัด จากการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนตามข้อ 5.6.4 ของแผนฟื้นฟูกิจการ ที่ราคา 4.48 บาทต่อหุ้น ตามกรอบที่กำหนดไว้ในข้อ 5.6.4 ของแผนฟื้นฟู

กิจการ และได้จดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วจากการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนภายใต้แผนฟื้นฟูกิจการข้อ 5.6.4 กับกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ เรียบร้อยแล้วเมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2567

การดำเนินการลดทุน

ในการนี้ ตามแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.6.7 กำหนดให้ผู้บริหารแผนมีอำนาจดำเนินการลดทุนจดทะเบียนเพื่อตัดหุ้นสามัญเพิ่มทุนส่วนที่ไม่มีการจัดสรรสำหรับการแปลงหนี้เป็นทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.6.3 (ก) ข้อ 5.6.3 (ข) และข้อ 5.6.3 (ค) รวมทั้งหุ้นสามัญเพิ่มทุนที่ไม่ได้มีการจัดสรรภายใต้แผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.6.4 ซึ่งบริษัทฯ ได้จดทะเบียนลดทุนจดทะเบียนโดยการตัดหุ้นซึ่งยังมิได้มีการออกจำหน่ายจากการแปลงหนี้เป็นทุนและการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนภายใต้แผนฟื้นฟูกิจการกับกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ เรียบร้อยแล้วเมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2567

2.4 ภาระหนี้ตามแผน

ตามพ.ร.บ.ล้มละลายฯ มาตรา 90/60 แผนซึ่งศาลเห็นชอบแล้ว ผู้กักตุนหนี้ซึ่งอาจขอรับชำระหนี้ในการฟื้นฟูกิจการได้และเจ้าหนี้ซึ่งมีสิทธิได้รับชำระหนี้ในการฟื้นฟูกิจการ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการเป็นผลสำเร็จ และศาลได้มีคำสั่งยกเลิกแผนฟื้นฟูกิจการแล้ว อย่างไรก็ตาม ตามพ.ร.บ.ล้มละลายฯ มาตรา 90/60 ประกอบมาตรา 90/75 และแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 10.12 กำหนดว่าเมื่อได้ดำเนินการตามแผนเป็นผลสำเร็จตาม ข้อ 10.10 ครัวเรือนและศาลได้มีคำสั่งยกเลิกการฟื้นฟูกิจการแล้ว ให้ถือว่าข้อกำหนดในแผนที่ยังดำเนินการไม่แล้วเสร็จยังคงมีผูกพันเจ้าหนี้และการบินไทยต่อไป โดยการบินไทยยังมีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดของแผนรวมถึงการชำระหนี้ให้แก่เจ้าหนี้จนครบถ้วนตามแผน โดยในส่วนของข้อกำหนดตามสัญญาเดิมระหว่างการบินไทยกับเจ้าหนี้ตามแผน เช่น สัญญาเงินกู้ หรือสัญญาที่มีข้อกำหนด เงื่อนไขและรูปแบบในการชำระหนี้ ย่อมสิ้นผลบังคับและไม่ผูกพันการบินไทยให้ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดเดิมอีกต่อไป

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568 ยังมีจำนวนคำขอรับชำระหนี้ของเจ้าหนี้จำนวน 10 รายที่ยังไม่ได้รับคำสั่งถึงที่สุดให้ได้รับชำระหนี้ โดยในจำนวนนี้มีภาระหนี้ตามคำขอรับชำระหนี้ของเจ้าหนี้บางรายที่ปัจจุบันการบินไทยได้พ้นความรับผิดชอบจากเงื่อนไขที่กำหนดไว้แล้ว ทำให้ไม่ต้องรับผิดชอบต่อภาระหนี้ประมาณ 19,000 ล้านบาทอีกต่อไป นอกจากนี้ สำหรับคำขอรับชำระหนี้ของเจ้าหนี้บางราย หากแม้จะมีคำสั่งถึงที่สุดให้ได้รับชำระหนี้เต็มจำนวนตามคำขอรับชำระหนี้ การบินไทยมีหน้าที่ที่ต้องชำระหนี้ตามแผนในอัตราร้อยละ 17 ของคำสั่งถึงที่สุดให้ได้รับชำระหนี้ ดังนั้นภาระหนี้ที่ยังไม่ได้รับคำสั่งถึงที่สุดให้ได้รับชำระหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการมีจำนวนประมาณไม่เกิน 10,000 ล้านบาท ทั้งนี้ คำสั่งถึงที่สุดให้ได้รับชำระหนี้จะไม่ทำให้การบินไทยต้องรับผิดชอบในภาระหนี้มากกว่าภาระหนี้ที่เจ้าหนี้นับคำขอรับชำระหนี้และเงื่อนไขของแผนฟื้นฟูกิจการ

นักลงทุนสัมพันธ์

ชื่อ	:	นายรัฐ รักษ์สำรวจ
สถานที่ติดต่อ	:	89 สำนักงานใหญ่ การบินไทย ถนนวิภาวดีรังสิต เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900
โทรศัพท์	:	(+66) 02 545 2424 (+66) 02 545 4053
อีเมล	:	irtg@thaiairways.com

บริษัทฯ ขอรับรองว่าสารสนเทศที่ได้รายงานไว้ในสรุปข้อเสนอฉบับนี้ถูกต้อง

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันท์



นายชาย เอี่ยมศิริ

กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม