

FROM GRACE TO GROWTH

แบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี/รายงานประจำปี 2568
(แบบ 56-1 One Report)
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)



สถิตในดวงใจไทยนิรันดร์ น้อมสำนึกในพระมหากรุณาธิคุณและร่วมถวายความอาลัย
สมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ พระบรมราชชนนีพันปีหลวง

ด้วยเกล้าด้วยกระหม่อมขอเดชะ
ข้าพระพุทธเจ้า คณะกรรมการบริษัท ผู้บริหารและพนักงาน
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)



สารบัญ

สารจากประธานกรรมการและประธานเจ้าหน้าที่บริหาร 4

ส่วนที่ 1 การประกอบธุรกิจและผลการดำเนินงาน

1. โครงสร้างและการดำเนินงานของกลุ่มบริษัท 6
2. การบริหารจัดการความเสี่ยง 108
3. การขับเคลื่อนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน 116
4. การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ (Management Discussion and Analysis: MD&A) 146
5. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น 168

ส่วนที่ 2 การกำกับดูแลกิจการ

6. นโยบายการกำกับดูแลกิจการ 186
7. โครงสร้างการกำกับดูแลกิจการ และข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับคณะกรรมการ คณะกรรมการชุดย่อย ผู้บริหาร พนักงานและอื่น ๆ 204
8. รายงานผลการดำเนินงานสำคัญด้านการกำกับดูแลกิจการ 228
9. การควบคุมภายในและรายการระหว่างกัน 243

ส่วนที่ 3 งบการเงิน

งบการเงิน 270
- รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงิน
- รายงานของผู้ตรวจสอบบัญชีรับอนุญาต
- งบการเงิน
- หมายเหตุประกอบงบการเงิน

เอกสารแนบ

เอกสารแนบ 1 390
- รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการบริษัทฯ ผู้บริหาร

เอกสารแนบ 2 409
- รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการของบริษัทย่อย

เอกสารแนบ 3 410
- รายละเอียดเกี่ยวกับผู้ควบคุมบัญชี หัวหน้างานตรวจสอบภายในและหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัทฯ และเลขานุการบริษัทฯ

เอกสารแนบ 4 414
- รายละเอียดเกี่ยวกับทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

เอกสารแนบ 5 421
- นโยบายและแนวปฏิบัติการกำกับดูแลกิจการและจรรยาบรรณธุรกิจ

เอกสารแนบ 6 422
- รายงานของคณะกรรมการตรวจสอบ

สารจากประธานกรรมการและประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

ปี 2568 ถือเป็นปีที่มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อบริษัทฯ เนื่องจากเป็นปีที่การดำเนินการฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ เป็นผลสำเร็จตามแผนประกอบด้วย (1) การจดทะเบียนเพิ่มทุนตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในแผนฟื้นฟูกิจการ (2) การดำเนินการตามแผนฟื้นฟู โดยไม่เกิดเหตุผิดนัด (3) มีกำไรก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย (EBITDA) จากการดำเนินงานหลังหักเงินสดจ่ายหนี้สินตามสัญญาเช่าเครื่องบินไม่น้อยกว่า 20,000 ล้านบาท ในรอบ 12 เดือน ก่อนหน้าที่จะรายงานศาลถึงผลสำเร็จของการฟื้นฟูกิจการ และส่วนของผู้ถือหุ้นในงบการเงินเป็นบวก และ (4) มีการแต่งตั้งกรรมการใหม่ ในขณะที่การดำเนินการตามแผนปฏิรูปธุรกิจภายใต้การฟื้นฟูกิจการในเรื่องต่าง ๆ มีความรุดหน้าและเป็นไปตามกรอบการดำเนินงานที่กำหนดไว้ อาทิ การปรับโครงสร้างและขนาดองค์กรให้เหมาะสมเพื่อเพิ่มความคล่องตัว การขยายเครือข่ายเส้นทางบินให้ครอบคลุมภูมิภาคต่าง ๆ การปรับปรุงฝูงบินและห้องโดยสาร การพัฒนาระบบดิจิทัลและยกระดับมาตรฐานการให้บริการ ได้แก่ ช่องทางการสำรองที่นั่งและออกบัตรโดยสารผ่านเว็บไซต์และโมไบล์แอปพลิเคชัน ห้องรับรองพิเศษการบริการระหว่างเที่ยวบิน รวมถึงโปรแกรมสะสมไมล์รอยัล ออร์คิด พลัส ฯลฯ โดยล้วนมีวัตถุประสงค์ในการเพิ่มขีดความสามารถในการสร้างรายได้ ควบคุมต้นทุน รวมถึงการเพิ่มความคล่องตัวในการตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้าและการแข่งขันในอุตสาหกรรม



บริษัทฯ ได้ยื่นคำร้องขอยกเลิกการฟื้นฟูกิจการในวันที่ 28 เมษายน 2568 ต่อมาเมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2568 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งยกเลิกการฟื้นฟูกิจการและบริษัทฯ ได้นำหลักทรัพย์ของบริษัทฯ กลับเข้าซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยอีกครั้งในวันที่ 4 สิงหาคม 2568 ซึ่งถือเป็นก้าวสำคัญก้าวใหม่ในการสร้างการเติบโตอย่างมั่นคงและยั่งยืน ควบคู่กับการบริหารงานภายใต้หลักธรรมาภิบาลสูงสุด และการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย

คณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหารยังคงมุ่งมั่นสานต่อความสำเร็จจากการฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ ในทุก ๆ มิติ เพื่อให้เกิดการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ทั้งความสามารถในการหารายได้ การบริหารจัดการต้นทุน การพัฒนาประสบการณ์ลูกค้า การปรับปรุงกระบวนการทำงานให้มีความคล่องตัว การบริหารจัดการฝูงบินและเครื่องยนต์ให้สอดคล้องกับกลยุทธ์เครือข่ายเส้นทางบิน รวมถึงด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืน เพื่อให้บริษัทฯ สามารถตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรมการบิน การแข่งขันในอุตสาหกรรม ความต้องการของผู้โดยสาร และรักษาขีดความสามารถในการแข่งขันได้อย่างเหมาะสมและต่อเนื่อง ซึ่งผลการดำเนินงานในปี 2568 ได้สะท้อนให้เห็นถึงความมุ่งมั่นของบุคลากรของบริษัทฯ ทุกภาคส่วน และประสิทธิภาพในการดำเนินการตามความมุ่งมั่นดังกล่าวได้เป็นอย่างดี

บริษัทฯ ขอยืนยันว่าจะมุ่งมั่นในการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง เพื่อส่งมอบประสบการณ์ที่ดีให้แก่ผู้โดยสาร ลูกค้า คู่ค้า ผู้ถือหุ้น ตลอดจนสังคมและชุมชนที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ มุ่งยกระดับมาตรฐานการดำเนินธุรกิจให้ทัดเทียมกับมาตรฐานอุตสาหกรรมในระดับสากล และเป็นส่วนหนึ่งในการร่วมขับเคลื่อนและผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการเดินทางทางอากาศในระดับภูมิภาคชั้นนำของโลก และเป็นสายการบินที่คนในประเทศภาคภูมิใจ

(นายลวรณ แสงสนิท)
ประธานกรรมการ

(นายชาย เอี่ยมศิริ)
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

1. โครงสร้างและการดำเนินงานของกลุ่มบริษัท

1.1 นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

1.1.1 ความเป็นมาของบริษัทฯ

2503

ปี 2503
รัฐบาลโดยการร่วมทุนระหว่างบริษัทเดินอากาศไทยจำกัดกับสายการบินสแกนดิเนเวียนแอร์ไลน์ซิสเต็มเพื่อดำเนินธุรกิจการบินระหว่างประเทศ โดยใช้รหัสสายการบิน TG เมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2503 บริษัทฯ ได้จดทะเบียนเป็นบริษัทจำกัดด้วยทุนจดทะเบียน 2 ล้านบาท บริษัท เดินอากาศไทย จำกัด ถือหุ้นร้อยละ 70 และสายการบินสแกนดิเนเวียนแอร์ไลน์ซิสเต็ม ถือหุ้นร้อยละ 30 ของทุนจดทะเบียน

1 พฤษภาคม 2503
บริษัทฯ เปิดให้บริการเที่ยวบินแรกจากกรุงเทพฯ สู่ฮ่องกง ไต้หวันและโตเกียว

2520

30 มีนาคม 2520
สายการบินสแกนดิเนเวียนแอร์ไลน์ซิสเต็ม โอนหุ้นทั้งหมดให้แก่ บริษัท เดินอากาศไทย จำกัด และได้เพิ่มทุนโดยมีกระทรวงการคลังเข้าเป็นผู้ถือหุ้น

2531

1 เมษายน 2531
รัฐบาลได้รวมกิจการของบริษัท เดินอากาศไทย จำกัด กับกิจการของบริษัทฯ ตามมติคณะรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจ ส่งผลให้เงินทุนจดทะเบียนของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นเป็น 2,230 ล้านบาท โดยมีกระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่

เพิ่มทุนจดทะเบียนเป็น
2,230
ล้านบาท

2534

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

2540

14 พฤษภาคม 2540
บริษัทฯ ร่วมกับสายการบิน Air Canada สายการบิน Lufthansa สายการบินสแกนดิเนเวียนแอร์ไลน์ซิสเต็ม และสายการบิน United Airlines ก่อตั้งเครือข่ายพันธมิตรสายการบิน สตาร์อัลไลแอนซ์ (Star Alliance) ซึ่งเป็นเครือข่ายพันธมิตรสายการบินแห่งแรกของโลก

2549

บริษัทฯ ย้ายฐานปฏิบัติการจากท่าอากาศยานดอนเมืองไปที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อเพิ่มปริมาณการผลิตและประสิทธิภาพในการดำเนินงาน

2554

บริษัทฯ มีทุนชำระแล้ว 21,827,719,170 บาท และมีประสิทธิภาพในการดำเนินงาน

มีทุนชำระแล้ว
21,827,719,170
บาท



2556

11 มิถุนายน 2556
บริษัทฯ เปิดระบบสะสมไมล์ Royal Orchid Plus ซึ่งเป็นระบบใหม่มาให้บริการแทนระบบเดิม เพื่อพัฒนารายการสะสมไมล์ให้ทันสมัยและสามารถมอบบริการที่ดียิ่งขึ้นให้แก่สมาชิก

17 ตุลาคม 2556
บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ด้วยทุนจดทะเบียน 1,800 ล้านบาท ชำระแล้วร้อยละ 100 บริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 100 และเริ่มปฏิบัติการบินเมื่อวันที่ 10 เมษายน 2557 ด้วยรหัส สายการบิน WE

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 เนื่องจากในช่วงที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้เผชิญกับสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) ส่งผลกระทบโดยตรงต่ออุตสาหกรรมการบิน โดยจำเป็นต้องลดจำนวนเที่ยวบินลงอย่างมีนัยสำคัญ และจำเป็นต้องหยุดการให้บริการเป็นการชั่วคราว ทำให้ความสามารถในการสร้างรายได้รับผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญเกิดการขาดสภาพคล่องและจำเป็นต้องเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการ

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

2564



15 มิถุนายน 2564

ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการ และคำร้องขอแก้ไขแผนและแผนได้กำหนดผู้บริหารแผน ได้แก่

1. นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์
2. นายพรชัย ฐีระเวช
3. นายไกรสร บารมีอวยชัย
4. นายศิริ จิระพงษ์พันธ์
5. นายชาญศิลป์ ตรีนุชกร

2565

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 ได้ดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการ กล่าวคือ ดำเนินการจดทะเบียนกับกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ เพื่อเพิ่มทุนจดทะเบียนจากเดิมจำนวน 21,827,719,170 บาท เป็นทุนจดทะเบียนจำนวน 336,824,601,650 บาท โดยการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวนไม่เกิน 31,499,688,248 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10.00 บาท ตามที่กำหนดในข้อ 5.6 ของแผนฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ เพื่อรองรับการจัดสรรหุ้นที่กำหนดไว้ในแผนฟื้นฟูกิจการ และจดทะเบียนแก้ไขเพิ่มเติมหนังสือบริคณห์สนธิ ข้อ 4. เพื่อให้สอดคล้องกันเรียบร้อยแล้ว

เพิ่มทุนจดทะเบียนเป็น

336,824,601,650 บาท

2566

17 พฤษภาคม 2566

ที่ประชุมคณะกรรมการเจ้าหนี้มีมติเห็นชอบให้บริษัทฯ ปรับโครงสร้างการดำเนินธุรกิจกลุ่มธุรกิจการบินของบริษัทฯ โดยภายหลังการปรับโครงสร้างบริษัทฯ จะเป็นผู้บริหารจัดการ การดำเนินงานการวางแผนฝูงบิน การบริหารตารางเวลาการบิน และวางแผนเครือข่ายเส้นทางบินที่ให้บริการของฝูงบินทั้งของบริษัทฯ และของไทยสมายล์ ซึ่งจะส่งผลให้เกิดความคล่องตัวและเสริมความแข็งแกร่ง ในการดำเนินธุรกิจมากยิ่งขึ้น โดยได้โอนย้ายการปฏิบัติการบินและบริการต่าง ๆ ทั้งหมดจากไทยสมายล์ไปยังการบินไทย ตั้งแต่เดือนมกราคม 2567 เป็นต้นไป

2567

29 พฤศจิกายน 2567

บริษัทฯ ได้ดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการด้วยการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทฯ จำนวนรวมทั้งสิ้น 20,989,446,278 หุ้น ให้แก่เจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการจากการแปลงหนี้เป็นทุนตามข้อ 5.6.3 ของแผนฟื้นฟูกิจการที่ราคา 2.5452 บาทต่อหุ้น ซึ่งประกอบไปด้วย (ก) การแปลงหนี้เป็นทุน ซึ่งเป็นหน้าที่ของเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการ (Mandatory Conversion) ตามกรอบที่กำหนดไว้ในข้อ 5.6.3 (ข) ของแผนฟื้นฟูกิจการ (ข) การใช้สิทธิแปลงหนี้เป็นทุนโดยสมัครใจของเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการ (Voluntary Conversion) ตามกรอบที่กำหนดไว้ในข้อ 5.6.3 (ก) ของแผนฟื้นฟูกิจการ และ (ค) การใช้สิทธิแปลงดอกเบี้ยใหม่ตั้งพักเป็นทุนโดยสมัครใจของเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการ ตามกรอบที่กำหนดไว้ในข้อ 5.6.3 (ค) ของแผนฟื้นฟูกิจการ และได้จดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วกับกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ เรียบร้อยแล้ว โดยภายหลังการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทฯ และการจดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วจากการแปลงหนี้เป็นทุนตามข้อ 5.6.3 ของแผนฟื้นฟูกิจการดังกล่าว บริษัทฯ มีทุนจดทะเบียนชำระแล้ว จำนวนทั้งสิ้น 231,722,181,950 บาท และมีหุ้นที่ออกจำหน่ายแล้วทั้งหมดจำนวน 23,172,218,195 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10.00 บาท

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 ของแผนฟื้นฟูกิจการ และได้จดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วกับกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ เรียบร้อยแล้ว โดยภายหลังการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทฯ และการจดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วจากการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนตามข้อ 5.6.4 ของ แผนฟื้นฟูกิจการดังกล่าว บริษัทฯ มีทุนจดทะเบียนชำระแล้ว จำนวนทั้งสิ้น 283,032,915,670 บาท และมีหุ้นที่ออกจำหน่ายแล้วทั้งหมดจำนวน 28,303,291,567 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10.00 บาท

23 ธันวาคม 2567

บริษัทฯ ได้จดทะเบียนลดทุนจดทะเบียนโดยการตัดหุ้นซึ่งยังมิได้มีการออก จำหน่ายจากการแปลงหนี้เป็นทุนและการเสนอขายหุ้นภายใต้แผนฟื้นฟูกิจการจำนวน 5,379,168,598 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10.00 บาท กับกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ เรียบร้อยแล้ว โดยภายหลังการจดทะเบียนลดทุนจดทะเบียนดังกล่าว บริษัทฯ มีทุนจดทะเบียนและทุนจดทะเบียนชำระแล้ว จำนวนทั้งสิ้น 283,032,915,670 บาท โดยมีหุ้นที่ออกจำหน่ายแล้วทั้งหมด จำนวน 28,303,291,567 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10.00 บาท



2568

21 มกราคม 2568

ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งไม่เห็นชอบด้วยกับข้อเสนอขอแก้ไขแผนฟื้นฟูกิจการทั้ง 3 ฉบับ กล่าวคือ (1) คำร้องขอแก้ไขแผนฟื้นฟูกิจการเพื่อกำหนดให้ผู้บริหารแผนมีอำนาจลดทุนด้วยการลดมูลค่าหุ้นที่ตราไว้ (Par Value) เพื่อล้างผลขาดทุนสะสม (2) คำร้องขอแก้ไขแผนฟื้นฟูกิจการเพื่อเพิ่มข้อกำหนดที่ชัดเจนว่า หากในอนาคตบริษัทฯ จะมีการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้น บริษัทฯ สามารถนำกระแสเงินสดส่วนเกินมาจ่ายเงินปันผลได้ โดยเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการจะได้รับชำระหนี้ก่อนกำหนดตามแผนฟื้นฟูกิจการ เป็นจำนวนเงินไม่น้อยกว่าจำนวนเงินปันผลที่จะมีการเสนอจ่ายให้แก่ผู้ถือหุ้นในครั้งนั้น ๆ และ (3) คำร้องขอแก้ไขแผนฟื้นฟูกิจการเพื่อเพิ่มผู้บริหารแผนจำนวน 2 คน เนื่องจากศาลพิจารณาแล้วเห็นว่า การลดทุนด้วยการลดมูลค่าหุ้นที่ตราไว้ (Par Value) เพื่อล้างผลขาดทุนสะสม และการนำกระแสเงินสดส่วนเกินมาจ่ายเงินปันผลและการชำระหนี้ก่อนกำหนดกรณีจ่ายเงินปันผล เป็นวิธีการที่ผู้บริหารแผนมีอำนาจกระทำได้ภายในขอบอำนาจโดยชอบตามแผนฟื้นฟูกิจการอยู่แล้ว และดำเนินการดังกล่าวมิได้กระทบสิทธิต่อการได้รับชำระหนี้ของเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการแต่อย่างใด ส่วนการเพิ่มผู้บริหารแผนจำนวน 2 คน ไม่มีความจำเป็นเพื่อให้การฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ สำเร็จลุล่วง

25 กุมภาพันธ์ 2568

เพื่อปฏิบัติตามข้อ 5.6.8 ของแผนฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ ซึ่งกำหนดว่า ก่อนที่บริษัทฯ จะยื่นคำร้องต่อศาลล้มละลายกลางเพื่อแจ้งผลสำเร็จของการดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการและ ขอให้ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งยกเลิกการฟื้นฟูกิจการได้นั้น ให้ผู้บริหารแผนเรียกประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาเรื่องต่าง ๆ ตามที่แผนฟื้นฟูกิจการกำหนดไว้ ที่ประชุมคณะผู้บริหารแผนครั้งที่ 6/2568 ซึ่งจัดขึ้นเมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2568 จึงได้อนุมัติการเรียกและกำหนดวันประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2568 ซึ่งจัดขึ้น ตามข้อกำหนดของแผนฟื้นฟูกิจการ ในวันศุกร์ที่ 18 เมษายน 2568 เวลา 13.00 น. ในรูปแบบการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (E-Meeting) โดยกำหนดวันกำหนดรายชื่อผู้ถือหุ้นที่มีสิทธิเข้าร่วมประชุมและออกเสียงในที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น (Record Date) เป็นวันศุกร์ที่ 14 มีนาคม 2568 โดยมีระเบียบวาระการประชุม ดังนี้

วาระที่ 1 พิจารณาอนุมัติกำหนดจำนวนกรรมการบริษัทฯ
วาระที่ 2 พิจารณาอนุมัติแต่งตั้งกรรมการเข้าใหม่ของบริษัทฯ
วาระที่ 3 พิจารณาอนุมัติกำหนดกรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัทฯ

5 มีนาคม 2568

บริษัทฯ ได้ดำเนินการจดทะเบียนลดทุนกับกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ ด้วยการลดมูลค่าที่ตราไว้ (Par Value) ของหุ้นของบริษัทฯ จากหุ้นละ 10.00 บาท เป็นหุ้นละ 1.30 บาท เพื่อชดเชยผลขาดทุนสะสมทางบัญชีของบริษัทฯ ให้ใกล้เคียงศูนย์มากที่สุด ซึ่งเป็นไปตามมติของที่ประชุมคณะผู้บริหารแผน เมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2568 โดยภายหลังการลดทุนดังกล่าว บริษัทฯ มีทุนจดทะเบียนและทุนจดทะเบียนชำระแล้ว จำนวนทั้งสิ้น 36,794,279,037.10 บาท โดยการลดทุนดังกล่าวมิได้กระทบต่อจำนวนหุ้นของบริษัทฯ ซึ่งผู้ถือหุ้นแต่ละรายถืออยู่แต่อย่างใด

18 เมษายน 2568

ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2568 ซึ่งจัดขึ้นตามข้อกำหนดของแผนฟื้นฟูกิจการได้มีมติอนุมัติกำหนดให้คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการ จำนวน 11 คน และอนุมัติแต่งตั้งกรรมการเข้าใหม่ จำนวน 8 คน โดยคณะกรรมการบริษัทฯ จะประกอบด้วยกรรมการปัจจุบันจำนวน 3 คน และกรรมการเข้าใหม่จำนวน 8 คน โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ (กรรมการปัจจุบัน)
2. นายชาญศิลป์ ตรีนุชกร (กรรมการปัจจุบัน)
3. พลอากาศเอก อำนาจ จีระมณีมัย (กรรมการอิสระปัจจุบัน)
4. นายลวรณ แสงสนิท (กรรมการเข้าใหม่)
5. ดร.กุลยา ตันติเตมิท (กรรมการเข้าใหม่)



6. นายชาครีย์ บำรุงวงศ์ (กรรมการเข้าใหม่)
7. พลตำรวจเอก ดร.ธัชชัย ปิตะนีละบุตร (กรรมการเข้าใหม่)
8. นายณปกรณ์ ธนสุวรรณเกษม (กรรมการอิสระเข้าใหม่)
9. นายยรรยง เดชภิรัตนมงคล (กรรมการอิสระเข้าใหม่)
10. นายสัมฤทธิ์ สำเนียง (กรรมการอิสระเข้าใหม่)
11. นายชาย เอี่ยมศิริ (ซึ่งปัจจุบันดำรงตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารของบริษัทฯ) (กรรมการเข้าใหม่)

และที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นฯ อนุมัติกำหนดให้กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการของบริษัทฯ รวมจำนวน 2 คน ได้แก่ (1) นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ และ (2) นายชาญศิลป์ ตรีนุชกร ลงลายมือชื่อร่วมกันและประทับตราสำคัญของบริษัทฯ

28 เมษายน 2568

บริษัทฯ ยื่นคำร้องต่อศาลล้มละลายกลางเพื่อแจ้งผลสำเร็จของการดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการและขอให้ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งยกเลิกการฟื้นฟูกิจการ

8 พฤษภาคม 2568

บริษัทฯ ได้ดำเนินการปรับโครงสร้างธุรกิจกลุ่มธุรกิจการบินของบริษัทฯ โดยได้โอนย้ายการปฏิบัติการบินและบริการต่าง ๆ ทั้งหมดจากบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด (ไทยสมายล์) ไปยังบริษัทฯ เสร็จสิ้นเรียบร้อยแล้ว ในการนี้ที่ประชุมคณะผู้บริหารแผน ครั้งที่ 14/2568 วันที่ 8 พฤษภาคม 2568 มีมติอนุมัติให้ดำเนินกระบวนการตามกฎหมายในการเลิกบริษัทของไทยสมายล์ต่อไป ซึ่งการดำเนินการเลิกบริษัทย่อยดังกล่าวไม่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ แต่อย่างใด

16 มิถุนายน 2568

ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งยกเลิกการฟื้นฟูกิจการ และบริษัทฯ ได้จัดประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2568 เพื่อพิจารณาแต่งตั้งประธานกรรมการ รวมถึงแต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อย ซึ่งประกอบด้วย คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน มีมติที่สำคัญสรุปได้ ดังนี้

1. อนุมัติการแต่งตั้งประธานกรรมการ ดังนี้
   นายลวรณ แสงสนิท ประธานกรรมการ
2. อนุมัติการแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ ประกอบด้วยกรรมการอิสระ ดังนี้
   2.1 นายยรรยง เดชภิรัตนมงคล ประธานกรรมการตรวจสอบ
   2.2 พลอากาศเอก อำนาจ จีระมณีมัย กรรมการตรวจสอบ
   2.3 นายสัมฤทธิ์ สำเนียง กรรมการตรวจสอบ

ทั้งนี้ นายสัมฤทธิ์ สำเนียง เป็นกรรมการตรวจสอบที่มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอที่จะสามารถทำหน้าที่ในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงินได้

3. อนุมัติการแต่งตั้งคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ดังนี้
   3.1 ดร.กุลยา ตันติเตมิท ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
   3.2 พลตำรวจเอก ดร.ธัชชัย ปิตะนีละบุตร กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
   3.3 นายชาครีย์ บำรุงวงศ์ กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

3 กรกฎาคม 2568

ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย อนุมัติให้หลักทรัพย์ “THAI” พ้นเหตุอาจถูกเพิกถอน โดยปลดเครื่องหมาย “SP” (Suspension) และ “NC” (Non-compliance) และให้เริ่มซื้อขายหลักทรัพย์ THAI ในตลาดหลักทรัพย์ (SET) กลุ่มบริการ หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ ตั้งแต่วันที่ 4 สิงหาคม 2568 เป็นต้นไป

6 พฤศจิกายน 2568

เพื่อเป็นการปฏิบัติตามที่กฎหมายและข้อบังคับกำหนดไว้ให้ครบถ้วน และตามรูปแบบที่กำหนดในมาตรา 98 ของพ.ร.บ. บริษัทมหาชนจำกัดฯ และตามข้อ 32. ของข้อบังคับของบริษัทฯ กล่าวคือ เมื่อบริษัทฯ ยังไม่ได้มีการจัดประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2568 ตลอดจนคำนึงถึงหลักการคุ้มครองสิทธิของผู้ถือหุ้นทุกรายตามเจตนารมณ์ของกฎหมายและเพื่อไม่ให้เกิดการรอนสิทธิของผู้ถือหุ้นเป็นสำคัญ ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งพิเศษที่ 4/2568 เมื่อวันที่ 6 พฤศจิกายน 2568 จึงได้มีมติอนุมัติการเรียกและกำหนดวันประชุมสามัญผู้ถือหุ้น ประจำปี 2568 ในวันศุกร์ที่ 19 ธันวาคม 2568 เวลา 13.00 น. ในรูปแบบการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (E-Meeting) เพียงรูปแบบเดียวเท่านั้น โดยจะปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ และกำหนดวันกำหนดรายชื่อผู้ถือหุ้นที่มีสิทธิเข้าร่วมการประชุมสามัญผู้ถือหุ้น ประจำปี 2568 (Record Date) เป็นวันพฤหัสบดีที่ 20 พฤศจิกายน 2568 โดยมีระเบียบวาระการประชุมดังนี้

วาระที่ 1 เรื่องที่ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ

วาระที่ 2 พิจารณาอนุมัติการกำหนดจำนวนกรรมการเพิ่มเติม จากเดิมคณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 11 คน เป็นให้คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 15 คน การเลือกตั้งกรรมการเพิ่มเติม การเลือกตั้งกรรมการแทนกรรมการที่ออกตามวาระ และการเลือกตั้งกรรมการแทนกรรมการที่ลาออก

วาระที่ 3 พิจารณาอนุมัติการกำหนดค่าตอบแทนของกรรมการบริษัทฯ และกรรมการชุดย่อย

19 ธันวาคม 2568

ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้น ประจำปี 2568 ได้มีมติอนุมัติการกำหนดจำนวนกรรมการเพิ่มเติมจากเดิมคณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 11 คน เป็นให้คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 15 คน จึงส่งผลให้จำนวนกรรมการซึ่งจะพึงได้รับเลือกตั้งในการประชุมผู้ถือหุ้นครั้งนี้ จะมีจำนวนทั้งสิ้น 9 คน ดังนั้น คณะกรรมการของบริษัทฯ ประกอบด้วย กรรมการจำนวนทั้งสิ้น 15 คน โดยเป็นกรรมการปัจจุบันจำนวน 6 คน ได้แก่

1. นายลวรณ แสงสนิท (กรรมการ)
2. นายยรรยง เดชภิรัตนมงคล (กรรมการอิสระ)
3. ดร.กุลยา ตันติเตมิท (กรรมการ)
4. นายชาครีย์ บำรุงวงศ์ (กรรมการ)
5. พลตำรวจเอก ดร.ธัชชัย ปิตะนีละบุตร (กรรมการ)
6. นายสัมฤทธิ์ สำเนียง (กรรมการอิสระ)

และกรรมการซึ่งได้รับเลือกตั้งจากที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นฯ จำนวน 9 คน ได้แก่

1. นายชาย เอี่ยมศิริ (กรรมการ ซึ่งได้รับเลือกตั้งกลับเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการต่อไปอีกวาระหนึ่ง)
2. ดร.วิรไท สันติประภพ (กรรมการอิสระ)
3. นายรพี สุจริตกุล (กรรมการอิสระ)
4. นายญนน์ โภคทรัพย์ (กรรมการอิสระ)
5. พลอากาศเอก อำนาจ จีระมณีมัย (กรรมการอิสระ ซึ่งได้รับเลือกตั้งกลับเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระต่อไปอีกวาระหนึ่ง)
6. นายพลากร หวั่งหลี (กรรมการอิสระ)
7. นายวัชรา ตันตริยานนท์ (กรรมการอิสระ)
8. นางชนัญญารักษ์ เพ็ชร์รัตน์ (กรรมการอิสระ)
9. นางชาริตา ลีลายุทธ (กรรมการอิสระ)

วิสัยทัศน์ (Vision)

“สายการบินคุณภาพสูง ที่ให้บริการเต็มรูปแบบด้วยความแข็งแกร่งของอัตลักษณ์ความเป็นไทย เชื่อมโยงประเทศไทยสู่ทั่วโลก และสร้างผลกำไรที่ดีอย่างต่อเนื่อง”



พันธกิจ (Mission)

เป็นสายการบินในใจของลูกค้าที่ลูกค้านึกถึงอยู่เสมอ เพื่อให้ประเทศไทยเป็นต้นทางและปลายทางในการเดินทาง

เป็นเลิศด้านการพาณิชย์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านผลตอบแทนต่อผู้โดยสาร (Yield) และเพิ่มรายได้จากธุรกิจอื่น ๆ

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

เป็นสายการบินชั้นนำที่มีการกำกับดูแลให้เป็นไปตามมาตรฐานการดำเนินงานระดับโลกในภาคเอกชน เพื่อเสริมสร้างความโปร่งใสในการดำเนินงาน

ค่านิยมหลัก (Core Values)

บริษัทฯ มีนโยบายในการปลูกฝังค่านิยมหลักขององค์กร (Corporate Core Values) ที่กำหนดขึ้นตามวิสัยทัศน์ (Vision) และพันธกิจ (Mission) ที่ปรับเปลี่ยนให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ทางธุรกิจ โดยมุ่งหวังให้พนักงานได้นำค่านิยมหลักขององค์กรมาปรับเปลี่ยนเป็นพฤติกรรมอันพึงประสงค์ ซึ่งจะเป็นรากฐานสำคัญในการสร้างวัฒนธรรมองค์กรที่แข็งแกร่งของบริษัทฯ ต่อไป

ผู้บริหารในทุกระดับจะต้องเป็นแบบอย่างที่ดี (Role Model) ในการปฏิบัติตนตามบทบาท และบรรทัดฐานของค่านิยมหลักที่บริษัทฯ ได้กำหนดไว้ เพื่อกระตุ้นให้พนักงานเกิดพฤติกรรมอันพึงประสงค์ตามค่านิยมหลักขององค์กรอย่างจริงจัง และส่งเสริมบรรยากาศการทำงานร่วมกันบนแบบแผนของค่านิยมหลักขององค์กร ซึ่งบริษัทฯ ได้กำหนดให้ผู้บริหารและพนักงานทุกคนมีพฤติกรรมอันพึงประสงค์ตามค่านิยมหลักของบริษัทฯ

ในปัจจุบันได้ทำการปรับ Core Values ใหม่ โดยได้รวม Core Competency เข้ากับ Core Values พร้อมทั้งเพิ่มรายละเอียดคำจำกัดความ ทั้งนี้ สาระสำคัญของ Core Values ยังคงไม่เปลี่ยนแปลงไปจากเดิม ดังนั้น การดำเนินการปลูกฝัง Core Values จึงสามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง

AIM HIGH DRIVE FOR SUCCESS







ค่านิยมหลัก		พฤติกรรมอันพึงประสงค์	สอดรับกับวิสัยทัศน์
A	Agility and Adaptability ยืดหยุ่น คล่องตัว	มีความยืดหยุ่น คล่องตัว ตอบสนองอย่างรวดเร็วและเหมาะสมต่อสถานการณ์ แนวโน้มตลาดความต้องการของลูกค้าที่เปลี่ยนแปลง	สร้างผลกำไรที่ดีอย่างต่อเนื่อง
	Assertive and Proactive กล้าแสดงความคิดเห็น แสวงหาโอกาส	กล้าแสดงความคิดเห็น สื่อสารแนวคิดอย่างชัดเจน สามารถมองเห็นและแสวงหาโอกาสในอนาคต เพื่อให้การทำงานบรรลุเป้าหมายและวิสัยทัศน์	
I	Integrity ซื่อสัตย์ ซื่อตรง	ตัดสินใจ ดำเนินงาน และปฏิบัติตนด้วยความซื่อสัตย์สุจริต บนหลักจริยธรรม และธรรมาภิบาล	ความแข็งแกร่งของอัตลักษณ์ความเป็นไทย เชื่อมโยงไทยสู่ทั่วโลก
	Transparency โปร่งใส	ให้ข้อมูลและสื่อสารแบบสองทางอย่างตรงไปตรงมา แสดงความโปร่งใส ความรับผิดชอบต่อการตัดสินใจ และการกระทำที่สามารถอธิบายได้	
M	Mastering Customer Centricity ใส่ใจลูกค้า	ให้ความสำคัญกับลูกค้าเป็นอันดับแรก ทุ่มเทและมุ่งมั่นเพื่อส่งมอบการบริการที่ดีที่สุดและประสบการณ์อันน่าประทับใจ เพื่อสร้างความผูกพันและความภักดีของลูกค้าอย่างต่อเนื่องในระยะยาว	การเป็นสายการบินคุณภาพสูงที่ให้บริการเต็มรูปแบบ
	Continuous Improvement คิดใหม่ ทำใหม่	ส่งเสริมการหาแนวคิดวิธีการใหม่ ๆ เพื่อพัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการ กระบวนการทำงาน และศักยภาพของบุคลากรอย่างต่อเนื่อง รวมถึงให้ความสำคัญกับเรื่องความยั่งยืน (Sustainability)	
	Maximize Safety ยึดมั่นความปลอดภัย	ยึดมั่นในความปลอดภัยเป็นอันดับแรกในทุกการตัดสินใจและการกระทำ	

เป้าหมาย

กลยุทธ์ในการดำเนินงาน

ท่ามกลางกระแสการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว อาทิ เทคโนโลยี ห่วงโซ่การผลิต (Supply Chain) ภาวะโลกร้อน ส่งผลให้บริษัทฯ มีการปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ทางธุรกิจการบิน (Flight Business) และธุรกิจสนับสนุนการบิน (Non-Flight Business) และดำเนินการต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับบริบทที่เปลี่ยนแปลงไปเพื่อขับเคลื่อนองค์กรสู่การดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน โดยมีแนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

1. การเสริมสร้างเครือข่ายเส้นทางบินที่ครอบคลุมเพื่อเป็นสายการบินที่ให้บริการแบบเครือข่าย (Network Airline) และมอบประสบการณ์การเชื่อมต่อการบินที่ราบรื่นและตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารทั่วโลก บริษัทฯ เสริมสร้างความแข็งแกร่งของการเป็นสายการบินที่ให้บริการแบบเครือข่าย (Network Airline) โดยมุ่งเน้นความเชื่อมโยงเครือข่ายเส้นทางบิน (Network Connectivity) ที่ครอบคลุมลูกค้าได้ทุกกลุ่มเป้าหมาย โดยมีประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบิน นอกจากนี้ยังช่วยกระจายความเสี่ยงด้านแหล่งที่มาของรายได้ ลดการพึ่งพิงตลาดใดตลาดหนึ่งมากเกินไป รวมถึงลดผลกระทบจากการแข่งขันที่รุนแรงจากสายการบินต้นทุนต่ำ และช่วยเพิ่มเสถียรภาพของรายได้ในทุกฤดูกาล การปรับเส้นทางบินและความคล่องตัวในการใช้ประโยชน์จากฝูงบิน (Route Optimization & Fleet Flexibility) และการสร้างความร่วมมือกับพันธมิตรที่มีความสัมพันธ์ที่ดีมาอย่างยาวนาน การเชื่อมต่อจุดบินไปยังจุดหมายปลายทางที่สำคัญ ครอบคลุมสถานที่ท่องเที่ยวไปจนถึงศูนย์กลางด้านธุรกิจอย่างไร้รอยต่อ โดยการปรับเพิ่มความถี่และเวลาของเที่ยวบินที่เชื่อมต่อกับเมืองหลักและขยายเส้นทางบินที่เชื่อมต่อกับเมืองรอง รวมถึงการปรับเส้นทางบินเพื่อใช้ประโยชน์จากฝูงบิน (Route Optimization & Fleet Flexibility) ในแต่ละแบบให้เหมาะสมกับสภาวะตลาดในแต่ละจุดหมายปลายทาง ตลอดจนเพิ่มประสิทธิภาพในการสร้างรายได้จากการขายแบบจุดต่อจุด (Point to Point) และการขายแบบเครือข่าย (Network) ควบคู่ไปกับการสร้างความร่วมมือกับพันธมิตรทางยุทธศาสตร์

2. การพัฒนาและออกแบบผลิตภัณฑ์และบริการที่ตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารเป็นหลักและสร้างประสบการณ์ที่ดีในการเดินทาง โดยยกระดับประสบการณ์การเดินทางให้สมบูรณ์แบบในทุกมิติ เพื่อเสริมสร้างความพึงพอใจให้แก่ผู้โดยสาร ครอบคลุมการพัฒนาในหลากหลายด้าน ภายใต้แนวคิด “THE NEW WORLDS OF TOMORROW” เปิดมุมมองใหม่แห่งแรงบันดาลใจ ก้าวสู่ยุคใหม่ของการบริการ อาทิ นิตยสาร “Sawasdee” โฉมใหม่ Amenities Kit รุ่นพิเศษ จากแบรนด์ SIRIVANNAVARI แคมเปญ “Good Taste for a Good Cause” ที่คัดสรรผลิตภัณฑ์คุณภาพจากผู้ประกอบการไทย เพื่อส่งเสริมสินค้าไทยสู่ระดับสากล ตอบสนองนโยบาย Soft Power ของรัฐบาล และแคมเปญ “Streets to Sky” ที่คัดสรรอาหารจานเด่นจากร้านดังของไทย อาทิ ผัดไทยมันกุ้งทิพย์สมัย ก๋วยเตี๋ยวคั่วทะเลเจ๊ไฝ และข้าวหน้าไก่รสดีเด็ด นอกจากนี้ยังยกระดับการให้บริการด้วยคาร์เวียร์ระดับพรีเมียม และเครื่องดื่มสูตรพิเศษ “Oriental Dawn” และ “Rose of Royal Voyage” ที่รังสรรค์ขึ้นสำหรับผู้โดยสารชั้นหนึ่ง รอยัลเฟิสต์ และชั้นธุรกิจ รอยัลซิลค์ ตลอดจนการผสานช่องทางการจัดจำหน่ายทั้งออนไลน์และออฟไลน์ และสร้างการตลาดแบบผสมผสานผ่านช่องทางต่าง ๆ (Omnichannel) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารความสัมพันธ์กับผู้โดยสารและสร้างความพึงพอใจในการบริการ การนำระบบและเครื่องมือมาช่วยสนับสนุนการทำงานของทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการผู้โดยสารเพื่อสร้างความพึงพอใจจนเกิดความเชื่อมั่นต่อแบรนด์ (Brand Loyalty) และสามารถนำข้อมูลของผู้โดยสารมาวิเคราะห์เพื่อใช้ในการจัดทำแผนทางการตลาดในระยะสั้นและระยะยาว อาทิ ระบบ CRM และ Cabin Connect นอกจากนี้ บริษัทฯ มุ่งเน้นที่จะเสริมสร้างความแข็งแกร่งของแบรนด์ โดยปรับใช้กลยุทธ์ที่เน้นการสร้างความไว้วางใจ (Building Trust) และการสร้างความรัก (Building Love) ในแบรนด์ที่คำนึงถึงการสร้างความสะดวกสบายและเพลิดเพลินในการเดินทาง และการเพิ่มคุณค่าของแบรนด์เพื่อให้ผู้โดยสารมีความภาคภูมิใจในการใช้บริการของการบินไทย

3. การเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานเพื่อขับเคลื่อนความสามารถในการแข่งขันด้านต้นทุนอย่างยั่งยืนและเพิ่มความสามารถในการทำกำไร บริษัทฯ ดำเนินการตามมาตรการด้านการบริหารต้นทุนและการจัดการความเสี่ยงที่ดีขึ้น โดยการต่อยอดจากโครงการปฏิรูปธุรกิจที่ได้ดำเนินไปแล้ว เช่น มาตรการควบคุมค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับบุคลากร ซึ่งรวมถึง ค่าใช้จ่ายพนักงานทั่วไป นักบิน พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน ค่าประกันสุขภาพ ค่าเครื่องแบบ และค่าใช้จ่ายพนักงาน Outsource และ Out Job ให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมและสอดคล้องกับแผนเครือข่ายเส้นทางบิน นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ใช้แพลตฟอร์มการบริหารที่มีความทันสมัยและการปรับกระบวนการทำงานสู่ระบบดิจิทัล (Digitalization) และมาตรการควบคุมต้นทุนจากการปฏิรูปธุรกิจภายใต้แผนฟื้นฟูกิจการ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ความโปร่งใส และความถูกต้อง เช่น การนำระบบบริหารจัดการรายได้มาช่วยเสริมความสามารถในการสร้างรายได้ ระบบบริหารจัดการการขายของตัวแทนจำหน่ายและการบริหารการจ่ายค่าตอบแทนให้มีประสิทธิผล เป็นต้น ความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ในการปรับปรุงกระบวนการดำเนินงาน ขับเคลื่อนความสามารถในการแข่งขันด้านต้นทุนอย่างยั่งยืน และเพิ่มความสามารถในการทำกำไรด้วยการมุ่งเน้นที่จะใช้ประโยชน์จากความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีและมาตรการควบคุมต้นทุนอย่างเข้มงวด

4. การเสริมสร้างขีดความสามารถในการเพิ่มช่องทางรายได้ใหม่เพื่อกระจายแหล่งที่มาของรายได้ บริษัทฯ มีแผนที่จะเพิ่มแหล่งรายได้ใหม่ โดยใช้ประโยชน์จากหน่วยธุรกิจที่เสนอผลิตภัณฑ์และบริการแบบครบวงจร ซึ่งรวมถึงบริการเสริมต่าง ๆ (Ancillary) การขายสินค้าที่ระลึก THAIShop โปรแกรมสะสมไมล์ รอยัล ออร์คิด พลัส (Royal Orchid Plus: ROP) และทัวร์เอื้องหลวง (Royal Orchid Holidays: ROH) การกำหนดราคาบัตรโดยสารพร้อมบริการเสริมแบบแยกรายการ (Unbundling Fare) เช่น บริการเพิ่มสัมภาระ บริการเลือกที่นั่งล่วงหน้า (Preferred Seat) การสั่งอาหารพิเศษล่วงหน้า บริการประกันภัย อินเทอร์เน็ตไร้สายบนเครื่องบิน (In-flight Wi-Fi) และการเข้าใช้บริการห้องรับรอง (Royal Orchid Lounge) เป็นต้น เพื่อเพิ่มโอกาสในการสร้างรายได้เสริมและเพิ่มทางเลือกในการซื้อบัตรโดยสารให้แก่ลูกค้า นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังแสวงหาโอกาสการสร้างรายได้ในระยะกลางและระยะยาวสำหรับธุรกิจที่สนับสนุนการบินอย่างครบวงจรผ่านความร่วมมือกับพันธมิตรทางธุรกิจ อาทิ การลงนามบันทึกความเข้าใจกับบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ในการศึกษาความเป็นไปได้ของความร่วมมือทางธุรกิจโครงการพัฒนาศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน ในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ณ ท่าอากาศยานอู่ตะเภา การลงนาม MOU กับบริษัท Kansas Modification Center สำหรับโครงการจัดตั้งบริษัทร่วมทุนเพื่อดำเนินธุรกิจดัดแปลงอากาศยานโดยสารแบบโบอิ้ง 777-300ER เป็นอากาศยานขนส่งสินค้า (Passenger-to-Freighter: P2F)

5. การมุ่งเน้นการเติบโตอย่างยั่งยืนควบคู่กับความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม เพื่อบรรลุเป้าหมายด้านความรับผิดชอบต่อสังคมผ่านการขับเคลื่อนการพัฒนาอย่างยั่งยืน และด้านการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ภายในปี 2593 โดยผนวกเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Social Development Goals: SDGs) เข้ากับกลยุทธ์ความยั่งยืนของบริษัทฯ เพื่อให้การเติบโตของบริษัทฯ สอดคล้องกับความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม โดยบริษัทฯ ดำเนินงานด้วยสามแนวคิดหลัก คือ (1) From Plane to Planet (2) From Waste to Wealth และ (3) From Purple to Purpose เช่น การจำหน่ายกระเป๋าที่ผลิตจากวัสดุรีไซเคิลจาก Life Vest ร้าน PUFF & PIE ร่วมมือกับโครงการพัฒนาดอยตุง มูลนิธิแม่ฟ้าหลวง ในพระบรมราชูปถัมภ์ เปิดตัว “Carbon Neutral Coffee” ผ่านกระบวนการผลิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ภายใต้แนวคิด “From Farm to Cup – ดื่มด่ำกาแฟจากผืนป่าสู่มือคุณ” การติดตั้งระบบผลิตไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์ ณ สำนักงานใหญ่ โดยติดตั้งแผงโซลาร์เซลล์บนหลังคาอาคารสำนักงาน และบริเวณพื้นที่จอดรถ

ความคืบหน้าในการดำเนินงาน

1. การแต่งตั้งคณะกรรมการใหม่ บริษัทฯ ได้จัดการประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2568 ซึ่งจัดขึ้นตามข้อกำหนดของแผนฟื้นฟูกิจการ เมื่อวันที่ 18 เมษายน 2568 เพื่อพิจารณาอนุมัติกำหนดจำนวนกรรมการแต่งตั้งกรรมการเข้าใหม่ และกำหนดกรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัทฯ โดยที่ประชุมมีมติอนุมัติกำหนดให้คณะกรรมการของบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการจำนวนทั้งสิ้น 11 ราย เป็นกรรมการเดิมจำนวน 3 ราย กรรมการเข้าใหม่ 8 ราย และอนุมัติกำหนดกรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัทฯ

2. การขอยกเลิกการฟื้นฟูกิจการ เมื่อวันที่ 28 เมษายน 2568 ผู้บริหารแผนได้ยื่นคำร้องต่อศาลล้มละลายกลาง เพื่อแจ้งผลสำเร็จของการดำเนินการตามเงื่อนไขของแผนฟื้นฟูกิจการ และขอให้ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งยกเลิกการฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ ต่อมาเมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2568 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งยกเลิกการฟื้นฟูกิจการเนื่องจากบริษัทฯ ประสบความสำเร็จในการดำเนินการตามเงื่อนไขของแผนฟื้นฟูกิจการได้อย่างครบถ้วน

3. การกลับเข้าซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย หุ้น “THAI” กลับเข้าซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยในวันที่ 4 สิงหาคม 2568 หลังศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งยกเลิกการฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2568 จากผลความสำเร็จในการดำเนินการฟื้นฟูกิจการ

4. การปรับปรุงประสิทธิภาพฝูงบิน (Restructure Fleet) บริษัทฯ ดำเนินการปรับปรุงเครือข่ายเส้นทางการบินและปรับปรุงฝูงบิน เพื่อให้สอดคล้องกับปริมาณการเดินทางของผู้โดยสารที่เติบโตต่อเนื่อง และการปลดระวางเครื่องบินในอนาคตตามอายุและตามสัญญาเช่าที่หมดลงโดยพิจารณาการจัดหาอากาศยานเพิ่มเติมทั้งในระยะสั้นและระยะยาว เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่บริษัทฯ ในการบริหารจัดการฝูงบินท่ามกลางความเปลี่ยนแปลง และผลกระทบที่เกิดขึ้น และการดำเนินธุรกิจด้วยศักยภาพในการทำกำไรและแข่งขันได้ภายใต้ปัจจัยที่เกี่ยวข้องอย่างยั่งยืน ในปี 2576 ตามแผนฝูงบินบริษัทฯ คาดว่าจะมีเครื่องบินประจำการในฝูงบิน จำนวน 150 ลำ แบ่งเป็นเครื่องบินลำตัวแคบ (Narrow Body) 52 ลำ และเครื่องบินลำตัวกว้าง (Wide Body) 98 ลำ โดยในปี 2568 บริษัทฯ รับมอบอากาศยานแบบแอร์บัส A330-300 จำนวน 1 ลำ อากาศยานแบบโบอิ้ง 787-9 จำนวน 1 ลำ และอากาศยานแบบแอร์บัส A321neo จำนวน 1 ลำ รวมทั้งปลดระวางอากาศยานแบบโบอิ้ง 777-200ER จำนวน 2 ลำ ดังนั้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทฯ มีเครื่องบินจำนวนทั้งหมด 80 ลำ นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ลงนามในหนังสือแสดงเจตจำนง (Letter of Intent: LOI) ร่วมกับแอร์บัส เพื่อเดินหน้าโครงการปรับปรุงห้องโดยสารของอากาศยานแบบแอร์บัส A350-900 เพื่อสร้างประสบการณ์การเดินทางสู่ระดับพรีเมียม ห้องโดยสารใหม่จะมีที่นั่ง 3 ชั้น ได้แก่ ชั้นธุรกิจ (Royal Silk Class) ชั้นประหยัดพรีเมียม (Premium Economy Class) และชั้นประหยัด (Economy Class) รวมทั้งติดตั้งระบบเชื่อมต่ออินเทอร์เน็ตความเร็วสูง (In-flight Connectivity: IFC) บนเครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 เพื่อยกระดับประสบการณ์การเดินทางของผู้โดยสาร

5. การบริหารจัดการด้านทรัพยากรบุคคลอย่างครบวงจร โดยสรรหากำลังคนในสายงานหลักให้เพียงพอและสอดคล้องกับทิศทางการเติบโตขององค์กร เสริมสร้างศักยภาพบุคลากรอย่างต่อเนื่องผ่านการสรรหาและพัฒนาทักษะใหม่ (Upskill) และเสริมทักษะเดิม (Reskill) ด้วยการจัดพนักงานเข้าอบรมและพัฒนาศักยภาพ รวมทั้งพัฒนาความร่วมมือทางวิชาการกับจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยในโครงการ “Chula-TG: Be the Star in the Sky of Knowledge” ซึ่งครอบคลุมการเรียนรู้ตลอดชีวิตและการยกระดับทักษะของบุคลากร อาทิ Edutainment บนเที่ยวบิน หลักสูตร School of Hospitality และโครงการ “1Staff 1Certificate” ควบคู่กับการจัดทำและทบทวนแผนสืบทอดตำแหน่งงาน (Succession Plan) สำหรับตำแหน่งสำคัญเพื่อสร้างความต่อเนื่องในการดำเนินธุรกิจ พร้อมยกระดับการบริหารจัดการด้านทรัพยากรบุคคลด้วยระบบ THAI TOUCH ที่ช่วยอำนวยความสะดวก ลดการใช้กระดาษ และสนับสนุนการปรับตัวสู่ดิจิทัล ตลอดจนยกระดับสุขภาวะพนักงานผ่านความร่วมมือกับเครือโรงพยาบาลพญาไท–เปาโล ภายใต้โครงการ “Healthcare Connect to Workplace” และแนวคิด Value-Based Healthcare with Purpose ต่อยอดสู่เวชศาสตร์การบินในอนาคต

6. การปรับโครงสร้างธุรกิจสนับสนุนการบิน บริษัทฯ มุ่งเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการภายในและยกระดับหน่วยธุรกิจสนับสนุนการบินทั้งครัวการบิน การบริการภาคพื้น การซ่อมบำรุงอากาศยานและเครื่องยนต์ การบริการคลังสินค้า และการพาณิชย์สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ โดยปรับปรุงประสิทธิภาพการทำงานด้วยเทคโนโลยี และร่วมมือกับพันธมิตรในด้านต่าง ๆ อาทิ การลงนามความร่วมมือโครงการ Unit Load Device Management Solution Project กับ Unilode Aviation Solutions เพื่อยกระดับประสิทธิภาพในบรรจุและลำเลียงสินค้าและสัมภาระของบริษัทฯ นอกจากนี้ บริษัทฯ ศึกษาความเป็นไปได้ในการต่อยอดและขยายขีดความสามารถในการแข่งขันทางธุรกิจอย่างต่อเนื่องผ่านการจัดตั้งบริษัท และการร่วมลงทุนกับพันธมิตรที่มีศักยภาพ เพื่อสร้างรายได้ บริหารจัดการด้านต้นทุนอย่างยั่งยืน ลดความเสี่ยงทางธุรกิจ และเสริมสร้างความแข็งแกร่งของแบรนด์ อาทิ ดำเนินการจดทะเบียนจัดตั้งบริษัทใหม่ 2 บริษัท ได้แก่ THAI MRO GROUP Co., Ltd.และ THAI MRO SERVICES Co., Ltd. เพื่อดำเนินธุรกิจด้านการซ่อมบำรุงอากาศยาน (MRO) ตลอดจนลงนามบันทึกความเข้าใจ (MOU) กับบริษัท AAR Component Services (Thailand) Limited (AAR) เพื่อกำหนดกรอบความร่วมมือในการเป็นพันธมิตรทางธุรกิจด้านโครงสร้างลำตัวอากาศยาน และการซ่อมบำรุงบริภัณฑ์อากาศยาน ตลอดจนการใช้ทรัพยากรร่วมกัน และการสนับสนุนในด้านงานซ่อมบำรุงอากาศยาน

7. การเพิ่มประสิทธิภาพในการสร้างรายได้อย่างต่อเนื่องทั้งธุรกิจการบิน (Flight Business) และธุรกิจสนับสนุนการบิน (Non-Flight Business) ตามแนวทางการปรับโครงสร้างธุรกิจที่กล่าวไว้ข้างต้น บริษัทฯ ปรับเพิ่มจุดบิน ความถี่เที่ยวบิน และปรับแบบเครื่องบินให้เหมาะสมกับสภาพตลาดในแต่ละช่วงเวลาเพื่อรองรับปริมาณความต้องการการเดินทางที่มีแนวโน้มปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทำให้บริษัทฯ มีเครือข่ายเส้นทางบินที่ให้บริการครอบคลุม 61 จุดบิน ใน 27 ประเทศทั่วโลก บริษัทฯ ได้ลงนามสัญญาความร่วมมือการบินร่วม รูปแบบ Joint Business Agreement (JBA) กับสายการบินเตอร์กิช โดยมีเป้าหมายที่จะกระจายฐานนักท่องเที่ยวต่างชาติระหว่างประเทศไทยและสาธารณรัฐตุรกีเยด้วยเครือข่ายเส้นทางบินของสายการบินเตอร์กิชที่มีชื่อเสียงระดับโลก ครอบคลุมหลายประเทศมากกว่าสายการบินอื่น ๆ ร่วมกับความแข็งแกร่งในระดับภูมิภาคของบริษัทฯ เพื่อเพิ่มทางเลือกใหม่ในการเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางยอดนิยม เชื่อมต่อเที่ยวบินอย่างไร้รอยต่อ และส่งมอบประสบการณ์ที่ดีที่สุดแก่ผู้โดยสาร ผ่านการสร้างสรรค์ผลิตภัณฑ์ที่มีระดับทั้งนี้ ภายใต้กลยุทธ์ Network Airline ของบริษัทฯ นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้เปิดห้องรับรองพิเศษ Orchid Access Lounge ณ บริเวณ Concourse E ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารทุกสายการบินซึ่งเป็นการเพิ่มรายได้จากธุรกิจสนับสนุนการบิน

8. การปรับใช้ระบบสนับสนุนการดำเนินงานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานเชิงพาณิชย์ ส่งเสริมและสนับสนุนความรวดเร็ว ความโปร่งใส และความถูกต้องในกระบวนการตัดสินใจในการดำเนินการด้านพาณิชย์ อาทิ ระบบการบริหารเครือข่ายเส้นทางการบินมาช่วยในการปรับเส้นทางบินให้สอดคล้องกับประเภทของเครื่องบินด้วยการอ้างอิงข้อมูลการแข่งขันในตลาด และระบุเส้นทางการบินที่เหมาะสม ระบบการบริหารรายได้มาช่วยด้านบริหารจัดการการขายและกลยุทธ์ด้านราคาบัตรโดยสารเพื่อให้บริษัทฯ สามารถเสนอราคาบัตรโดยสารที่แข่งขันได้ การพัฒนาศูนย์บริการตอบรับทางโทรศัพท์ (THAI Global Call Center) ที่รองรับได้หลายภาษา การพัฒนาช่องทางการขายตรงผ่านเว็บไซต์และแอปพลิเคชัน Thai Airways รูปแบบใหม่บนโทรศัพท์มือถือ และอยู่ระหว่างการพัฒนาลักษณะทางเทคนิคต่าง ๆ (Features) เพื่อให้บริการอย่างครบวงจรและส่งมอบประสบการณ์การเดินทางที่ดีที่สุดแก่ผู้โดยสาร บริษัทฯ ได้ปรับรูปแบบโลโก้และบัตรสมาชิก รอยัล ออร์คิด พลัส (Royal Orchid Plus: ROP) เพื่อให้สะท้อนความทันสมัย โดดเด่นจดจำง่าย และสอดคล้องกับแนวคิด “Power of Plus” ที่มอบสิทธิประโยชน์เหนือระดับ ข้อเสนอพิเศษ และประสบการณ์เอ็กซ์คลูซีฟแก่สมาชิก พร้อมทั้ง ได้ทำความร่วมมือกับ Mastercard เพื่อเพิ่มศักยภาพในการสร้างรายได้และสนับสนุนตัวแทนจำหน่ายในการประชาสัมพันธ์ความพร้อมของการบินไทยในการให้บริการเต็มรูปแบบ

การนำเทคโนโลยีบล็อกเชนมาประยุกต์ใช้ในการบริหารจัดการหนังสือค้ำประกันผ่านแพลตฟอร์มอิเล็กทรอนิกส์ (eLG on Blockchain) เพื่อเพิ่มความปลอดภัยของข้อมูล ลดต้นทุนและทรัพยากร การใช้เทคโนโลยี Robotic Process Automation (RPA) เพื่อเพิ่มความเร็ว ความแม่นยำ ลดข้อผิดพลาด และปรับปรุงประสิทธิภาพการทำงาน นอกจากนี้ บริษัทฯ มีการใช้บริการการจัดหาอะไหล่จากบริษัทผู้ผลิตเครื่องบินและบริษัทผู้ผลิตอะไหล่โดยตรง รวมถึงมีการใช้บริการผู้ให้บริการที่ให้บริการพัสดุและการบำรุงรักษา โดยอิงตามอัตราการชำระเงินรายชั่วโมงการบินซึ่งคงที่ตามสัญญา พร้อมรับประกันความพร้อมของชิ้นส่วนจนถึงประสิทธิภาพการทำงาน

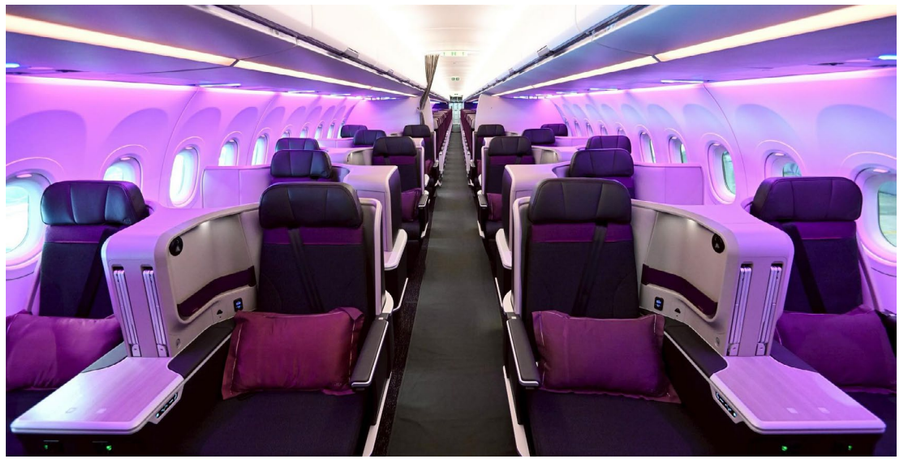
10. หาประโยชน์จากทรัพย์สินรองที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ในการดำเนินธุรกิจ โดยการจำหน่ายอสังหาริมทรัพย์ในต่างประเทศที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์แล้วในปี 2568 ที่ผ่านมามีรายละเอียด ดังนี้

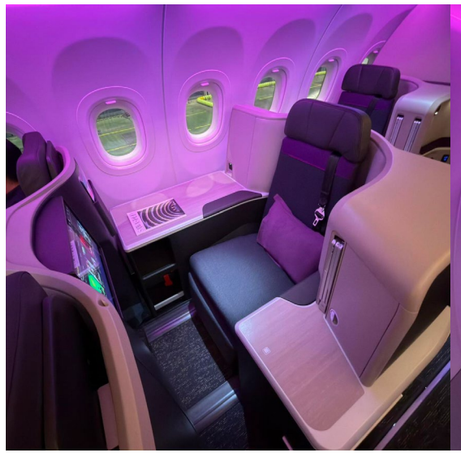
การจำหน่ายอากาศยาน

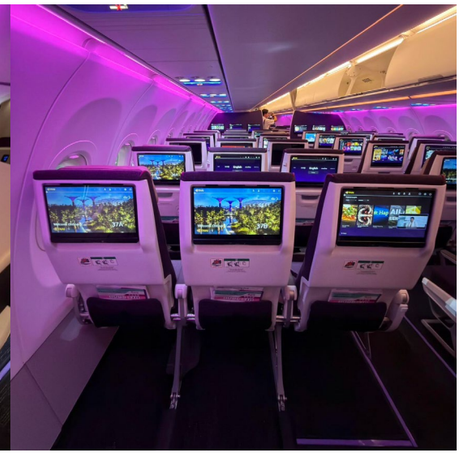
- โบอิ้ง 777-200 จำนวน 2 ลำ
- โบอิ้ง 777-300 จำนวน 1 ลำ
- แอร์บัส A340-500 จำนวน 1 ลำ
- แอร์บัส A380-800 จำนวน 1 ลำ

การจำหน่ายเครื่องยนต์

- 4 เครื่องยนต์







1.1.2 การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญ

การพัฒนาทรัพยากรบุคคล

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

- จัดทำโครงการบริหารจัดการพนักงานผู้มีศักยภาพ (Talent Management) เพื่อเป็นการรักษาพนักงานที่มีคุณค่าให้คงอยู่กับบริษัทฯ โดยมีการจัดทำแผนพัฒนารายบุคคล (Individual Development Plan) การประเมินผลเพื่อการพัฒนา การสร้างโอกาสในเส้นทางความก้าวหน้าทางอาชีพ (Career Path) และมีการจัดทำแผนสืบทอดตำแหน่งงาน (Succession Plan) เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมสำหรับพนักงานในการดำรงตำแหน่งที่สูงขึ้น และยังเป็นการสร้างความมั่นคงอย่างยั่งยืนให้กับบริษัทฯ ในอนาคต

- ขยายขีดความสามารถในการดำเนินการจัดหลักสูตรฝึกอบรมด้านการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ข้อกำหนด และการฝึกอบรมด้านภาษาอังกฤษ รวมทั้งพัฒนาทักษะการบริหารจัดการ (Soft Skills) ต่าง ๆ และจัดทดสอบความสามารถทางภาษาอังกฤษ (THAI Test of English Proficiency: THAI-TEP) ให้กับพนักงาน รวมทั้งลูกค้าภายนอกเพื่อเพิ่มรายได้ให้กับบริษัทฯ และเพิ่มเติมการออกแบบทดสอบชุดใหม่ที่มีวัตถุประสงค์ในการวัดระดับความสามารถทางภาษาอังกฤษสำหรับเฉพาะตำแหน่งงานที่ไม่ได้ใช้ทักษะภาษาอังกฤษในระดับสูง (English Proficiency Test for Technical Personnel: EPT-TECH)

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

- พัฒนาหลักสูตรตามกฎหมายและข้อบังคับ ทั้งในประเทศและสากลให้ได้ตามมาตรฐานเป็นที่ยอมรับขององค์กรการบินที่กำกับดูแลมาตรฐานการอบรมด้านความปลอดภัย และความมั่นคงการบิน โดยบริษัทฯ ได้รับการรับรองตามมาตรฐาน ISO 9001:2015 ให้ดำเนินการจัดอบรมหลักสูตรอาชีวอนามัยและความปลอดภัย (Occupational Health Safety) และฝ่ายพัฒนาทรัพยากรบุคคลยังคงรักษาระดับคุณภาพตามมาตรฐาน ISO 9001:2015 ได้อย่างต่อเนื่อง โดยผ่านการประเมินคุณภาพเพื่อต่ออายุใบรับรอง ทำให้การรับรองมาตรฐานมีอายุถึงปี 2570

- ปรับรูปแบบการอบรมให้มีความหลากหลายและเหมาะสมกับสถานการณ์ วิทยากร และผู้เข้าอบรม โดยดำเนินการอบรมแบบ Classroom, e-Learning และ Virtual Classroom เพื่อส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาความรู้อย่างต่อเนื่องและพนักงานได้รับความรู้ที่ทันสมัยอยู่เสมอ

- เพิ่มเติมหลักสูตรใหม่ให้สอดคล้องกับนโยบายของบริษัทฯ ได้แก่ ความรู้เกี่ยวกับ Environmental, Social, and Governance (ESG) การตระหนักรู้ด้าน Cyber Security Awareness การสื่อสารให้พนักงานเกิดความตระหนักรู้เกี่ยวกับ Core Values ใหม่ซึ่งรวม Core Competency เข้าด้วยกัน และ Leadership Competency ชุดใหม่ โดยมุ่งหวังให้พนักงานมีพฤติกรรมที่พึงประสงค์ซึ่งสอดคล้องกับ Core Values และ Leadership Competency ดังกล่าว และหล่อหลอมกลายเป็นวัฒนธรรมองค์กรต่อไป

- ริเริ่มโครงการพัฒนาพนักงานให้มีผลการปฏิบัติงานในระดับที่บริษัทฯ คาดหวัง (Performance Improvement Program: PIP) โดยกำหนดแผนการดำเนินการตามผลประเมินการปฏิบัติงานของบุคลากร และจัดทำหลักเกณฑ์ กำหนดกรอบระยะเวลาของการติดตามความคืบหน้าของแผนปรับปรุงการปฏิบัติงานของพนักงาน

- ใช้โปรแกรม HR Training Dashboard เพื่อสนับสนุนการบริหารจัดการด้านการฝึกอบรมในหลักสูตร Compliance อย่างต่อเนื่องซึ่งเป็นหลักสูตรที่จัดขึ้นเพื่อให้พนักงานปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ข้อกำหนด โดยมีเป้าหมายให้พนักงานทุกคนเข้ารับการอบรมทบทวน (Recurrent) ตามรอบเวลาที่กำหนด

- บริษัทฯ ได้นำซอฟต์แวร์สำหรับบริหารงานทรัพยากรขององค์กร (Enterprise Resource Planning: ERP) ระบบ THAI TOUCH ซึ่งเป็นระบบใหม่มาใช้งานทดแทนระบบเดิม ตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2567 เป็นต้นมา โดยระบบดังกล่าวจะสนับสนุนกระบวนการฝึกอบรม และการบันทึกข้อมูลการฝึกอบรมให้กับพนักงาน โดยมุ่งหวังให้มีการรวมศูนย์ข้อมูล และส่งเสริมให้มีการใช้งานแบบ Single Platform

- จัดหลักสูตรพิเศษนอกเหนือจาก Training Program เพื่อให้ตอบสนอง Training Needs ที่แต่ละหน่วยงานต้องการจะพัฒนา Functional Competency หรือ Leadership Competency ให้กับพนักงานในสังกัดด้วย รวมทั้ง CAC

ปัจจุบันบริษัทฯ ได้รับการรับรองจากกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน ในการเป็นผู้ให้บริการด้านการฝึกอบรมหลักสูตร ดังต่อไปนี้

1. ผู้ให้บริการด้านการฝึกอบรมหลักสูตรการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับหัวหน้างานและระดับบริหาร ตามข้อ 43 แห่งกฎกระทรวงการจัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน บุคลากร หน่วยงานหรือคณะบุคคล เพื่อดำเนินการด้านความปลอดภัยในสถานประกอบกิจการ พ.ศ. 2565 ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ 22 กันยายน 2566 ถึงวันที่ 21 กันยายน 2569

2. หลักสูตรการฝึกอบรมคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของสถานประกอบกิจการ ตามข้อ 43 แห่งกฎกระทรวงการจัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน บุคลากร หน่วยงานหรือคณะบุคคล เพื่อดำเนินการด้านความปลอดภัยในสถานประกอบกิจการ พ.ศ. 2565 ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ 17 พฤศจิกายน 2566 ถึงวันที่ 16 พฤศจิกายน 2569

การบริหารจัดการด้านการเงินและการบัญชี

ในปี 2568 ธุรกิจสายการบินเติบโตได้ดีในปีที่ผ่านมา แม้ว่าอุปทาน (Supply) ของบริษัทฯ จะมีปริมาณที่เพิ่มขึ้นไม่ทันกับปริมาณความต้องการในการเดินทางของผู้โดยสาร (Demand) ซึ่งมีอยู่อย่างต่อเนื่องโดยเฉพาะอย่างยิ่งในภูมิภาคเอเชีย แต่บริษัทฯ ก็ยังมียอดขายที่เพิ่มขึ้น ส่งผลให้มีสภาพคล่องทางการเงินที่ดีขึ้น ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ดำเนินการบริหารจัดการด้านการเงิน การบัญชี และการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน ดังนี้

การบริหารเงินสดและการบริหารความเสี่ยงทางการเงิน บริษัทฯ มีการบริหารกระแสเงินสดคงเหลือในแต่ละสกุลเงินให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม เพียงพอกับค่าใช้จ่าย โดยให้ความสำคัญกับกระแสเงินสดสุทธิในมือเป็นลำดับแรก การบริหาร การถือครองเงินสดให้เหมาะสมกับภาระหนี้ในสกุลเงินต่างประเทศ รวมทั้งในปัจจุบันบริษัทฯ ได้รับวงเงินจากสถาบันการเงินในการเข้าทำธุรกรรมบริหารความเสี่ยงทางการเงิน (Hedging Transaction) เช่น ธุรกรรม Cross Currency Swap (CCS) และ Interest Rate Swap (IRS) เป็นต้น ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทฯ ได้เข้าทำธุรกรรม CCS สำหรับค่าเช่าซื้อเครื่องบินสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ (USD) อัตราดอกเบี้ยลอยตัว เป็นสกุลเงินบาท (THB) อัตราดอกเบี้ยลอยตัว และสัญญา Par Forward สำหรับค่าเช่าเครื่องบินสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ (USD) เป็นสกุลเงินบาท (THB)

ในด้านการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน บริษัทฯ มีการเรียกเก็บเงินชดเชยค่าน้ำมันอากาศยาน ในส่วนที่เกินจากฐานราคาน้ำมันในต้นทุนบัตรโดยสารผ่านทางค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมัน (Fuel surcharge) โดยสามารถดำเนินการคำนวณอัตราเรียกเก็บค่าธรรมเนียมให้เหมาะสมกับสภาวะของตลาด การแข่งขัน ความผันผวนของราคาน้ำมันอากาศยาน

การตอบสนองของตลาด และการประมาณการค่าใช้จ่ายน้ำมันอากาศยานที่มีการเปลี่ยนแปลงผลการเก็บค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันในปี 2568 สามารถเรียกเก็บมาเพียงพอชดเชยราคาน้ำมันอากาศยานที่เพิ่มขึ้น

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน (Fuel Price Risk Management Policy) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดความผันผวนของต้นทุนด้านน้ำมันอากาศยาน และต้นทุนน้ำมันอากาศยานแบบยั่งยืน (SAF) เพื่อให้ผลประกอบการของบริษัทฯ เป็นไปตามเป้าหมายและเป็นการปกป้องมูลค่าของบริษัทฯ ให้แก่ผู้ถือหุ้นและผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยมิใช่เป็นการแสวงหารายได้หรือกำไรเพิ่มเติมจากการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังคงดำเนินการตามนโยบายการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันไม่เกินร้อยละ 50 ของปริมาณความต้องการใช้น้ำมันอากาศยานในปี 2569

การบริหารจัดการด้านการบริการบนเครื่องบิน

การให้บริการผู้โดยสารชั้นหนึ่ง (First Class)

บริษัทฯ ได้ทำการสำรวจความพึงพอใจของผู้โดยสารชั้นหนึ่งมาใช้เป็นข้อมูลหลักในการพัฒนาและยกระดับการให้บริการอย่างเป็นระบบ ภายใต้แนวคิด Crown Line: Legacy Reborn ซึ่งมุ่งถ่ายทอดคุณค่าของมรดกการบริการชั้นหนึ่งของการบินไทยให้สอดคล้องกับบริบทการเดินทางในปัจจุบัน โดยไม่ละทิ้งอัตลักษณ์ความเป็นไทย

การบริหารจัดการบริการในชั้นหนึ่งไม่ได้มุ่งเน้นเพียงความหรูหราหรือความสะดวกสบาย หากแต่ให้ความสำคัญกับรากเหง้าและปรัชญาการบริการแบบ Royal First ของการบินไทย ซึ่งได้รับการถ่ายทอดและพัฒนาต่อเนื่อง จากรุ่นสู่รุ่นผ่านประสบการณ์ ความรู้ และมาตรฐานการทำงานของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน อันเป็นหัวใจสำคัญของการส่งมอบบริการในระดับสูงสุด

แนวคิดดังกล่าวสะท้อนอยู่ในทุกองค์ประกอบของการให้บริการ ตั้งแต่กระบวนการคัดเลือกพนักงานการพัฒนาและอบรมตามแนวคิดใหม่ที่ต่อยอดจากองค์ความรู้เดิม การออกแบบและนำเสนออาหารและเครื่องดื่ม ตลอดจนการดูแลเอาใจใส่ผู้โดยสารในลักษณะเฉพาะบุคคลระหว่างเที่ยวบิน เพื่อให้ผู้โดยสารได้รับรู้ถึงคุณค่าของการบริการชั้นหนึ่งของการบินไทย ซึ่งได้รับการพัฒนาให้ทันสมัย ควบคู่กับการรักษาแก่นแท้ของการบริการแบบไทยไว้อย่างมั่นคง

การให้บริการผู้โดยสารชั้นธุรกิจ (Business Class)

บริษัทฯ ยึดแนวทางการบริการในชั้นธุรกิจ ให้ตรงตามความต้องการของผู้โดยสาร (Customer Centricity) เพื่อสร้างความพึงพอใจสูงสุด ทั้งอาหาร เครื่องดื่ม และอุปกรณ์อำนวยความสะดวกต่าง ๆ โดยอาศัยข้อมูลจากการสำรวจความคิดเห็นผู้โดยสารเป็นฐานในการออกแบบรูปแบบการให้บริการ พบว่าผู้โดยสารกลุ่มนี้มีความต้องการที่แตกต่างกันตามเส้นทางและระยะเวลาการเดินทาง รวมถึงให้ความสำคัญกับความหลากหลายและความแปลกใหม่ของอาหารและเครื่องดื่ม ตลอดจนภาพลักษณ์ของการนำเสนอเพื่อรองรับการสื่อสารผ่านสื่อออนไลน์ พัฒนารูปแบบการให้บริการภายใต้แนวคิด Sizing Concept เพื่อปรับระดับการให้บริการให้เหมาะสมกับชั่วโมงบินและลักษณะการเดินทาง โดยแบ่งรูปแบบการให้บริการ ดังนี้

- ขนาด XS: เที่ยวบินภายในประเทศ และกลุ่มประเทศ CLMV
- ขนาด S: เที่ยวบินระยะสั้นที่มีชั่วโมงบิน 2–3 ชั่วโมง
- ขนาด M: เที่ยวบินระยะกลางที่มีชั่วโมงบิน 3–5 ชั่วโมง
- ขนาด L: เที่ยวบินระยะไกลที่มีชั่วโมงบินตั้งแต่ 5 ชั่วโมงขึ้นไป
- ขนาด XL: เที่ยวบินยุโรปในช่วงกลางวัน

แนวทางดังกล่าวช่วยให้การให้บริการมีความเหมาะสมในเชิงปฏิบัติ สอดคล้องกับพฤติกรรมการเดินทางที่เปลี่ยนแปลงไป และตอบสนองความคาดหวังของผู้โดยสารชั้นธุรกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพ

การให้บริการผู้โดยสารชั้น Premium Economy Plus Class

Premium Economy Plus เป็นชั้นบริการที่ให้บริการเฉพาะบนเครื่องบินแบบแอร์บัส A330 (A33C) โดยบริษัทฯ ได้ยกระดับการให้บริการเพิ่มเติมจาก Premium Economy มาตรฐาน ผ่านการใช้ที่นั่งบริเวณด้านหน้าของห้องโดยสาร ซึ่งเป็นที่นั่งรูปแบบเดียวกับชั้นธุรกิจ รวมถึงอุปกรณ์และรูปแบบการให้บริการตามมาตรฐานของ Business Class เพื่อเพิ่มความสะดวกสบายและความพึงพอใจแก่ผู้โดยสารที่เลือกเดินทางในชั้นบริการนี้

การให้บริการผู้โดยสารชั้น Premium Economy Class

ภายหลังบริษัทฯ ได้นำเครื่องบินแบบแอร์บัส A330 (A33C) เข้าประจำการ บริษัทฯ ได้กำหนดให้มีชั้นบริการ Premium Economy ซึ่งเป็นชั้นบริการรูปแบบใหม่ เพื่อรองรับกลุ่มลูกค้าที่มีความต้องการสูงกว่าชั้นประหยัด แต่ยังคงให้ความคุ้มค่าเหมาะสมกับระดับราคา ทั้งนี้ การให้บริการในชั้นดังกล่าวดำเนินการโดยพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินที่มีความพร้อมด้านทักษะและความเป็นมืออาชีพ เพื่อสร้างความพึงพอใจแก่ผู้โดยสารในกลุ่มเป้าหมายที่หลากหลายยิ่งขึ้น

การให้บริการผู้โดยสารชั้นประหยัด (Economy Class)

การให้บริการผู้โดยสารชั้นประหยัดมุ่งเน้นความสะดวกสบายและคุณภาพการบริการภายใต้แนวคิดความคุ้มค่า บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับที่นั่งและพื้นที่วางขาที่กว้างขวางเมื่อเทียบกับสายการบินชั้นนำทั่วโลก ควบคู่กับการพัฒนาอาหารและบริการระหว่างเที่ยวบินอย่างต่อเนื่อง

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้พัฒนาเมนูพิเศษร่วมกับร้านอาหารชื่อดังภายใต้แนวคิด Streets to Sky รวมถึงการให้บริการ Movie Snack ในเที่ยวบินขนาด L และ XL เพื่อยกระดับประสบการณ์การเดินทางในเที่ยวบินระยะกลางและระยะไกล ความใส่ใจในรายละเอียดดังกล่าวสะท้อนถึงมาตรฐานการบริการที่มุ่งตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารอย่างรอบด้าน และเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้การบริการชั้นประหยัดของการบินไทยได้รับการยอมรับในระดับสากล

การอบรมพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน

บริษัทฯ ให้ความสำคัญในการพัฒนาความรู้ความสามารถและทักษะในการให้บริการของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน จึงมีแนวทางในการฝึกอบรมพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน แบบ Competency Base Training เพื่อให้พนักงานต้อนรับบนเครื่องบินทุกคนมีความรู้ ความสามารถตามมาตรฐานของหน่วยงานที่กำกับดูแลในด้าน Safety และ Aviation Security รวมถึงการให้บริการบนเครื่องบิน (In-Flight Service) ซึ่งเป็นหัวใจสำคัญในการเสริมสร้างประสบการณ์และความพึงพอใจสูงสุดให้กับลูกค้าตลอดการเดินทาง (Customer Experience Management) ซึ่งเป็นไปตามนโยบายและกลยุทธ์ทางธุรกิจของบริษัทฯ โดยมีเป้าหมายในการพัฒนาศักยภาพพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินให้มีคุณภาพ สร้างจิตสำนึกของการเป็นพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินอย่างมืออาชีพ มีความรู้ ความสามารถอย่างรอบด้าน รวมถึงตระหนักในบทบาทหน้าที่การให้บริการที่มีความปลอดภัยอย่างมีคุณภาพ ตลอดจนสร้างความภาคภูมิใจในการเป็นพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินของบริษัทฯ ซึ่งมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อภาพลักษณ์ของบริษัทฯ และศักยภาพในการแข่งขันระดับโลก

ฝ่ายพัฒนาและควบคุมคุณภาพการปฏิบัติการบนเครื่องบิน ได้วางแผน และดำเนินการจัดการฝึกอบรมพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินในทุกระดับชั้นเป็นประจำทุกปี เพื่อให้พนักงานมีการพัฒนาตนเองอยู่เสมอ ทั้งในด้านการฝึกทบทวนความรู้ประจำปี (Recurrent & Reskill) การฝึกเพื่อเพิ่มพูนทักษะ (Upskill) ซึ่งการจัดการฝึกอบรมนั้นจะเป็นไปตามแผนงานที่กำหนดไว้ในแต่ละปี ซึ่งฝ่ายฯ จะรวบรวมข้อมูลจากแหล่งต่าง ๆ อาทิ ผลสำรวจความพึงพอใจของผู้โดยสารจาก Skytrax Qualtrics และอื่น ๆ โดยนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์เพื่อหา Training Need และออกแบบหลักสูตรให้เหมาะสม ด้วยวิธีการอบรมที่ทันสมัย เพื่อนำไปสู่การสร้างจิตสำนึก ทัศนคติที่ดี มีทักษะ การสื่อสาร บุคลิกภาพเหมาะสม และเป็นมืออาชีพในบริการด้วยเสน่ห์ของความเป็นไทย

นอกจากนี้ ยังมีโครงการหลักสูตรทางเลือก (Selective Course) เพื่อเพิ่มศักยภาพการเรียนรู้ด้านต่าง ๆ เพิ่มให้กับพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน ซึ่งจะช่วยเพิ่มพูนทักษะในด้านต่าง ๆ แก่พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน ทั้งด้านภาษา การสื่อสารภาษาที่สาม ความเข้าใจถึงความแตกต่างของวัฒนธรรมของแต่ละชาติ เพื่อที่จะทำให้พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน สามารถเข้าใจลูกค้าได้อย่างลึกซึ้ง รวมถึงการอบรมหลักสูตรเสริมสร้างบุคลิกภาพ พร้อมทั้งพัฒนาหลักสูตร E-learning ผ่าน Training Support Center (TSC) เพื่อให้ผู้เรียนสะดวกต่อการเข้าเรียน สามารถเข้าเรียนได้ทุกที่ในช่วงเวลาที่กำหนด โดยไม่กระทบต่อตารางบิน

บริษัทฯ มีความเชื่อมั่นในศักยภาพของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินที่ผ่านการพัฒนาทักษะในด้านต่าง ๆ จากการฝึกอบรมที่มีคุณภาพ ซึ่งในปี 2568 บริษัทฯ ได้รับรางวัลระดับโลกด้านการบริการ ดังนี้

SKYTRAX World Airline Awards 2025
- สายการบินที่มีพนักงานที่ดีที่สุดของเอเชีย (Best Airline Staff in Asia) อันดับ 8
- สายการบินที่มีพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินที่ดีที่สุดของโลก (World's Best Airline Cabin Crew 2025) อันดับ 11

DestinAsian Readers' Choice Awards 2025
- สายการบินยอดเยี่ยม (Best Airlines) อันดับ 3
- สายการบินที่ให้บริการชั้นประหยัดยอดเยี่ยม (Best Airlines: Economy Class) อันดับ 3
- สายการบินที่ให้บริการชั้นพรีเมียมยอดเยี่ยม (Best Airlines: Premium Classes) อันดับ 4
- โปรแกรมสะสมไมล์ยอดเยี่ยม (Best Frequent-Flyer Programs) อันดับ 5

Travel & Leisure World's Best Awards 2024
- Best International Airline 2024 อันดับ 8

1.1.3 การใช้เงินระดมทุนตามวัตถุประสงค์ที่แจ้งในแบบแสดงรายการข้อมูลการเสนอขายหลักทรัพย์

ตามที่บริษัทฯ ได้เสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการจำนวน 5,108,501,972 หุ้น แก่ผู้ถือหุ้นเดิมก่อนการปรับโครงสร้างทุนและพนักงานของบริษัทฯ ที่ราคา 4.48 บาทต่อหุ้น โดยบริษัทฯ ได้รับเงินจากการเสนอขายหุ้นดังกล่าวเป็นจำนวนสุทธิประมาณ 22,406.30 ล้านบาท (ภายหลังหักค่าใช้จ่ายในการเสนอขายตามแผนฟื้นฟูกิจการ) ซึ่งบริษัทฯ จะต้องนำไปพิจารณารวมกับกระแสเงินสดที่จะถูกจัดสรรเพื่อชำระหนี้ให้เจ้าหนี้ตามที่ระบุไว้ในแผนฟื้นฟูกิจการ (โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในแผนฟื้นฟูกิจการข้อ 5.4 ลำดับการจัดสรรกระแสเงินสด) และวัตถุประสงค์อื่น ๆ ที่ได้ระบุในแบบแสดงรายการข้อมูลการเสนอขายหลักทรัพย์ (แบบ 69-1) และหนังสือชี้ชวน ในการนี้ บริษัทฯ ขอรายงานการใช้เงินเพิ่มทุนดังกล่าว จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2568 ตามรายละเอียดดังนี้

วัตถุประสงค์การใช้เงินอื่น ๆ	วัตถุประสงค์การใช้เงินอื่น ๆ (ล้านบาท)	จำนวนเงินที่ใช้จริง ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2568 (ล้านบาท)
การจัดหาเครื่องบินและค่าใช้จ่ายตามสัญญาเช่าเครื่องบินในปัจจุบัน	10,406.30	10,406.30
การปรับปรุงห้องโดยสารเครื่องบิน (Retrofit)	5,000.00	503.76
การพัฒนาโครงการศูนย์ซ่อมบำรุง (MRO Centers)	2,000.00	2,000.00
เงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินธุรกิจ	5,000.00	2,900.00

มีการเสนอขายตราสารทุน หรือตราสารหนี้หรือไม่: ไม่มี

1.1.4 ข้อผูกพันที่บริษัทฯ ให้คำมั่นไว้ในแบบแสดงรายการข้อมูล รวมทั้งการปฏิบัติให้เป็นไปตามข้อผูกพันหรือเงื่อนไขดังกล่าวในปีต่อ ๆ มา

มีการออกตราสารที่มีข้อผูกพันหรือเงื่อนไขหรือไม่: ไม่มี

1.1.5 รางวัลที่บริษัทฯ ได้รับ

WorkVenture และ QMAC (QGEN Most Attractive Company)

บริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับเป็นหนึ่งในองค์กรที่ดีที่สุดในประเทศไทย ประจำปี 2568 จากผลสำรวจความคิดเห็นของคนรุ่นใหม่และกลุ่มแรงงานมืออาชีพ ซึ่งสะท้อนถึง ความมั่นคงขององค์กร สวัสดิการที่ดี โอกาสเติบโตในสายอาชีพ และวัฒนธรรมการทำงานที่เอื้อต่อการพัฒนา

- อันดับที่ 28 ใน “50 บริษัทที่ดีที่สุดในประเทศไทย ประจำปี 2568” จาก WorkVenture
- อันดับที่ 28 ใน “องค์กรที่คนอยากร่วมงานมากที่สุด ประจำปี 2568” จาก QMAC







The 1st BT Awards จัดโดย บริษัท โชว์ไร้ขีด จำกัด ผู้ผลิตสื่อ BT beartai

งาน The 1st BT Awards จัดขึ้นเป็นครั้งแรกเพื่อเชิดชูองค์กรที่สร้างสรรค์นวัตกรรมและเทคโนโลยีที่จะช่วยพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมให้เติบโตอย่างยั่งยืน ภายใต้แนวคิด Inspiring Tech, Empowering Life เพื่อทำให้โลกในวันพรุ่งนี้ดีขึ้น (For a Better Tomorrow)

- Best Brand for a Better Tomorrow





DestinAsian Readers’ Choice Awards 2025 นิตยสารท่องเที่ยวชั้นนำของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก

การได้รับการจัดอันดับในครั้งนี้ แสดงให้เห็นถึงการให้บริการของการบินไทยอยู่ในระดับมาตรฐานที่นานาชาติให้การยอมรับ ซึ่งรางวัลดังกล่าวมอบให้แก่องค์กรในอุตสาหกรรมท่องเที่ยวที่มีความเป็นเลิศในประเภทต่าง ๆ ด้วยการโหวตจากความพึงพอใจของผู้อ่านทั่วโลก โดยพิจารณาจากการบริการ ประสบการณ์ระหว่างเดินทาง ความปลอดภัย และความคุ้มค่าของนักเดินทางนำมาคัดเลือก

- สายการบินยอดเยี่ยม (Best Airlines) อันดับ 3
- สายการบินที่ให้บริการชั้นประหยัดยอดเยี่ยม (Best Airlines: Economy Class) อันดับ 3
- สายการบินที่ให้บริการชั้นพรีเมียมยอดเยี่ยม (Best Airlines: Premium Classes) อันดับ 4
- โปรแกรมสะสมไมล์ยอดเยี่ยม (Best Frequent Flyer Programs) อันดับ 5



ERTC Global Business

เป็นรางวัลที่มอบเป็นเกียรติแก่บุคคลผู้มีส่วนในการขับเคลื่อนธุรกิจการบิน และอุตสาหกรรมท่องเที่ยวในงานเสวนา ERTC Global Business Symposium 2025 ที่เปิดโอกาสให้ผู้บริหารจากทั่วโลก แสดงวิสัยทัศน์เพื่อร่วมขับเคลื่อนเศรษฐกิจระหว่างประเทศ จัดโดย Herald Global สำนักข่าวออนไลน์ของอินเดีย ในเครือ ERTC Media องค์กรให้คำปรึกษาด้านสื่อมวลชนที่มุ่งเน้นการวิจัยและการจัดอันดับแบรนด์ ณ โรงแรมอมารี กรุงเทพฯ

- รางวัล Pride of Asia – Industry’s No. 1 Thailand Edition





Business+ในเครือ บริษัท เออาร์ไอพี จำกัด (มหาชน) ร่วมกับวิทยาลัยการจัดการ มหาวิทยาลัยมหิดล (CMMU)

เป็นรางวัลที่สะท้อนความไว้วางใจของผู้โดยสารที่มีต่อการบินไทย และเป็นกำลังใจสำคัญให้การบินไทยมุ่งมั่นพัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการอย่างต่อเนื่อง เพื่อมอบประสบการณ์การเดินทางที่สะดวกสบาย อบอุ่น ประทับใจ และเติมเต็มความสุขให้แก่ผู้โดยสารทุกท่านในทุกเส้นทาง

- BUSINESS+ PRODUCT OF THE YEAR AWARDS 2025 สาขากลุ่มผลิตภัณฑ์บริการ (ธุรกิจสายการบิน)





TTG Travel Awards 2025 ครั้งที่ 34

เป็นรางวัลอันทรงเกียรติของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวและสายการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก มอบให้แก่บุคคลและองค์กรที่มีผลงานโดดเด่น โดยผู้ชนะรางวัลมาจากการโหวตของผู้อ่านนิตยสาร TTG Travel Trade Publishing โดยการบินไทยคว้ารางวัล Hall of Fame – Best South-East Asian Airline ต่อเนื่องกว่า 10 ปี สะท้อนความไว้วางใจจากผู้โดยสารและพันธมิตรทั่วโลก

- Hall of Fame สาขา Best South-East Asian Airline





TDM Travel Trade Excellence Awards 2025 - Thailand (จัดโดย Travel Daily Media)

การบินไทยได้รับรางวัล Business Class of the Year ด้วยการยกระดับชั้นธุรกิจด้วยเอกลักษณ์ความเป็นไทยผ่าน Amenity Kit ในการใช้ลวดลายไทยบนผืนผ้า นำเสนอศิลปะและวัฒนธรรมไทย ส่งเสริมอุตสาหกรรมสิ่งทอและสนับสนุนความยั่งยืนด้วยวัสดุที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และได้รับรางวัล Regional Airline of the Year จากการยกระดับฝูงบิน Airbus A321neo ใหม่ ที่ประหยัดเชื้อเพลิงต่อที่นั่งได้ถึงร้อยละ 20 ลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์และเสียงขณะขึ้น-ลง ภายในประเทศและภูมิภาคเอเชีย

- Business Class of the Year
- Regional Airline of the Year





Next Generation In-Flight Entertainment Provider of the Year in Asia 2025

รางวัลแสดงถึงความมุ่งมั่นในการยกระดับประสบการณ์การเดินทางของผู้โดยสารด้วยระบบความบันเทิงบนเครื่องบิน (In-Flight Entertainment System) ที่ทันสมัยและตอบโจทย์ผู้โดยสาร

- Next Generation In-Flight Entertainment Provider of the Year in Asia 2025





Brand Finance: Asia Brand Gala 2025

เป็นรางวัลที่ยกย่องแบรนด์ที่ทรงคุณค่า และทรงอิทธิพลที่สุดในเอเชีย โดยในปี 2025 นี้ การบินไทยยังคงรักษาตำแหน่งสายการบินที่มีมูลค่าแบรนด์สูง เป็นอันดับ 3 ในภูมิภาคอาเซียน และมีมูลค่าแบรนด์เพิ่มขึ้น ซึ่งสะท้อนความเชื่อมั่นในทิศทางการเติบโตอย่างยั่งยืน และความสามารถในการดำเนินธุรกิจ

- ASEAN’s Third Most Valuable Airline Brand ในงาน “Brand Finance: Asia Brand Gala 2025
- The Brand Frontier: Asia's Rise to Global Dominance



NOW Travel Asia Media Group

รางวัลมอบแก่แบรนด์และองค์กรที่โดดเด่นในอุตสาหกรรมท่องเที่ยวระดับพรีเมียม ภายใต้แนวคิด “Redefined Luxury Travel” ที่มุ่งกำหนดมาตรฐานใหม่ให้กับการท่องเที่ยวในภูมิภาคเอเชีย–แปซิฟิก พร้อมผลักดันคุณภาพการบริการสู่ระดับสากล

- Asia-Pacific’s Top Outstanding Airlines



PMAT HR Award 2025 Excellence in HR Management

รางวัลที่แสดงถึงความมุ่งมั่น และความเป็นหนึ่งเดียวของทีม HR การบินไทย ในการยกระดับมาตรฐานการบริหารทรัพยากรบุคคลขององค์กรอย่างต่อเนื่อง ผ่านการเปลี่ยนแปลงเชิงระบบในหลายมิติ ตั้งแต่การปรับโครงสร้างงาน HR ให้กระชับและคล่องตัว การพัฒนาระบบข้อมูลบุคลากรกลาง “THAI TOUCH” เพื่อสร้าง Single Source of Truth

- นักบริหารทรัพยากรบุคคลดีเด่น” (PMAT HR Award 2025 Excellence in HR Management)





1.1.6 ข้อมูลทั่วไปของบริษัท

ชื่อบริษัท	:	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
ชื่อย่อหลักทรัพย์	:	THAI
สถานที่ตั้งสำนักงานใหญ่	:	89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร
จังหวัด	:	กรุงเทพ
รหัสไปรษณีย์	:	10900
ประเภทธุรกิจ	:	บริการขนส่งทางอากาศและกิจการอื่นที่เกี่ยวข้อง
เลขทะเบียนบริษัท	:	0107537001757
โทรศัพท์	:	02-545-1000
เว็บไซต์บริษัท	:	http://www.thaiairways.com
อีเมล	:	irtg@thaiairways.com
จำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมด (หุ้น)		
หุ้นสามัญ	:	28,303,291,567
หุ้นบุริมสิทธิ	:	0

รูปภาพโลโก้ขององค์กร

ไทย THAI

1.2 ลักษณะการประกอบธุรกิจ

1.2.1 โครงสร้างรายได้

	ปี 2566		ปี 2567		ปี 2568	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากกิจการขนส่ง						
ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	132,736.3	80.2	159,103.7	82.5	154,737.4	79.7
ค่าระวางขนส่งและไปรษณียภัณฑ์	15,464.2	9.3	17,267.9	9.0	17,251.3	8.9
รวมรายได้จากกิจการขนส่ง	148,200.5	89.5	176,371.6	91.5	171,988.7	88.6
กิจการอื่น (1)	9,245.1	5.6	10,876.9	5.6	11,452.9	5.9
รวมรายได้จากการขายและการให้บริการ	157,445.6	95.1	187,248.5	97.1	183,441.6	94.5
รายได้อื่น ๆ (2)	8,046.2	4.9	5,572.6	2.9	10,768.7	5.5
รวมรายได้	**165,491.8**	**100.0**	**192,821.1**	**100.0**	**194,210.3**	**100.0**

หมายเหตุ: (1) กิจการอื่น ประกอบด้วยการบริการภาคพื้น ครัวการบิน การบริการคลังสินค้า กิจการซ่อมบำรุงฝ่ายช่าง และกิจการสนับสนุนอื่น ๆ

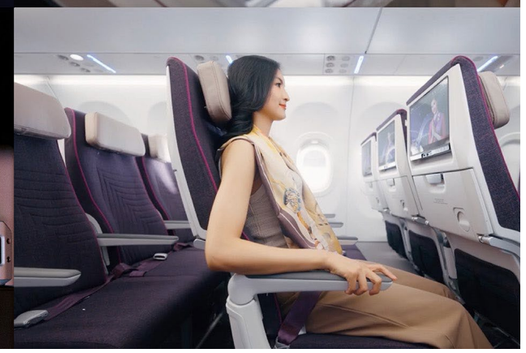
(2) รายได้อื่น ๆ ประกอบด้วย ดอกเบี้ยรับ กำไรจากการวัดมูลค่าจากตราสารอนุพันธ์ กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสุทธิ กำไรจากการยกเลิกสัญญาเช่าเครื่องบิน กำไรจากการจำหน่ายทรัพย์สิน รายได้ค่าสินไหมทดแทน และรายได้ค่าปรับ เป็นต้น











1.2.2 ข้อมูลเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์

1.2.2.1 ลักษณะผลิตภัณฑ์หรือบริการ และการพัฒนานวัตกรรมธุรกิจ

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

1. กิจการขนส่งทางอากาศ

กิจการขนส่งทางอากาศถือเป็นกิจการหลักของบริษัทฯ ประกอบด้วยการบริการขนส่งผู้โดยสาร การบริการขนส่งสินค้าพัสดุภัณฑ์และไปรษณียภัณฑ์ โดยให้บริการขนส่งในเส้นทางบินไปยังจุดบินต่าง ๆ ทั้งแบบเที่ยวบินประจำและแบบเที่ยวบินเช่าเหมาลำ ครอบคลุมทั้งเส้นทางบินระหว่างประเทศและภายในประเทศ

2. หน่วยธุรกิจ

หน่วยธุรกิจของบริษัทฯ เป็นหน่วยงานสนับสนุนให้การดำเนินธุรกิจสายการบินเป็นไปอย่างราบรื่น โดยแต่ละหน่วยธุรกิจมีความเกี่ยวเนื่องโดยตรงกับกิจการขนส่ง มีการดำเนินงานที่สอดคล้องกันอย่างเป็นระบบ เพื่อให้เครื่องบินสามารถเดินทางจากสถานีต้นทางถึงสถานีปลายทางตรงตามกำหนดเวลาที่ระบุในตารางบิน ด้วยความสะดวกสบาย รวดเร็ว และปลอดภัย ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่จะช่วยสร้างความน่าเชื่อถือให้แก่บริษัทฯ พร้อมทั้งสร้างความมั่นใจและความพึงพอใจให้แก่ผู้ใช้บริการ ทั้งนี้ ธุรกิจที่เกี่ยวเนื่องโดยตรงกับกิจการขนส่งมีรายละเอียดการให้บริการดังนี้

2.1 ธุรกิจการบริการคลังสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ (THAI Cargo Terminal Service) ให้บริการจัดการคลังสินค้าและไปรษณียภัณฑ์สำหรับการขนส่งสินค้าทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และบริการจัดการคลังสินค้า ณ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ โดยการดำเนินงานบริการคลังสินค้าแบบครบวงจร ทั้งสินค้าขาเข้า สินค้าขาออก และสินค้าถ่ายลำ

2.2 ธุรกิจการบริการภาคพื้น (Ground Services) ประกอบด้วย 2 กิจกรรม ดังนี้

2.2.1 การบริการลูกค้าภาคพื้น (Ground Customer Services) ให้บริการอำนวยความสะดวกโดยตรงกับผู้โดยสารตั้งแต่เริ่มเดินทางเข้ามาสู่ท่าอากาศยาน ผ่านขั้นตอน และพิธีการต่าง ๆ จนเข้าสู่อากาศยานและจากอากาศยานสู่ภาคพื้น 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) ดำเนินงานในฐานะผู้ผลิต และให้บริการอาหาร และเครื่องดื่มแบบครบวงจร (Full-Service Provider) ด้วยศักยภาพ และกำลังการผลิตในระดับมาตรฐานสากล โดยมีขอบเขตการดำเนินงานครอบคลุมสองส่วนหลักที่สำคัญ ได้แก่ การบริการอาหารบนเที่ยวบิน (In-Flight Catering) และการบริการอาหารภาคพื้น (On-ground Catering)

3. กิจการอื่น ๆ

ในส่วนของกิจการอื่น ๆ ที่สนับสนุนการขนส่ง ได้แก่ การซ่อมบำรุงอากาศยาน โดยสายช่าง การบริการอำนวยการบิน และการจำหน่ายสินค้าที่ระลึก เป็นต้น

โดยมีรายละเอียดลักษณะการประกอบธุรกิจ ดังนี้

1. กิจการขนส่งทางอากาศ

1.1 กิจการขนส่งผู้โดยสาร

กิจการขนส่งทางอากาศยังคงเป็นธุรกิจหลักของบริษัทฯ ครอบคลุมการให้บริการขนส่งผู้โดยสาร ขนส่งสินค้า พัสดุภัณฑ์และไปรษณียภัณฑ์ โดยให้บริการทั้งในรูปแบบเที่ยวบินประจำและแบบเที่ยวบินเช่าเหมาลำ ปัจจุบันบริษัทฯ มีเครื่องบินจำนวน 80 ลำ ให้บริการในเส้นทางระหว่างประเทศและเส้นทางภายในประเทศรวม 64 จุดบิน ครอบคลุมเมืองสำคัญในภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วโลก บริษัทฯ มุ่งเน้นพัฒนาเส้นทางบินที่เชื่อมโยงเครือข่ายเมืองสำคัญต่าง ๆ เพื่อรองรับความต้องการของผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าในระดับโลก พร้อมทั้งปรับตัวให้เข้ากับแนวโน้มของตลาดการบินสากล โดยมุ่งเน้นการพัฒนาความยั่งยืนในทุกมิติ ทั้งในด้านการบริการ การลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และการเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานในระยะยาว

ลักษณะผลิตภัณฑ์หรือบริการ

(ก) ฝูงบินของบริษัทฯ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 ฝูงบินของบริษัทฯ มีจำนวนเครื่องบินที่ใช้ปฏิบัติการบินจำนวน 80 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบินลำตัวกว้างขนาดใหญ่ที่ใช้ปฏิบัติการบินเส้นทางข้ามทวีป จำนวน 59 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแบบโบอิ้ง 777-300ER เครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 เครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 โบอิ้ง 777-200ER โบอิ้ง 787-9 โบอิ้ง 787-8 และเครื่องบินลำตัวแคบที่ใช้ปฏิบัติการบินเส้นทางระยะใกล้ จำนวน 21 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแบบแอร์บัส A320-200 แอร์บัส A321neo

แบบเครื่องบิน	จำนวน (ลำ) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568
โบอิ้ง 777-300ER 	17	17
แอร์บัส A350-900 	23	23
แอร์บัส A330-300 	5	6
โบอิ้ง 777-200ER 	5	3
โบอิ้ง 787-9 	3	4
โบอิ้ง 787-8 	6	6
แอร์บัส A320-200 	20	20
แอร์บัส A321 neo 	-	1
รวม	79	80

(ข) การพัฒนาเส้นทางการบินและจุดบิน

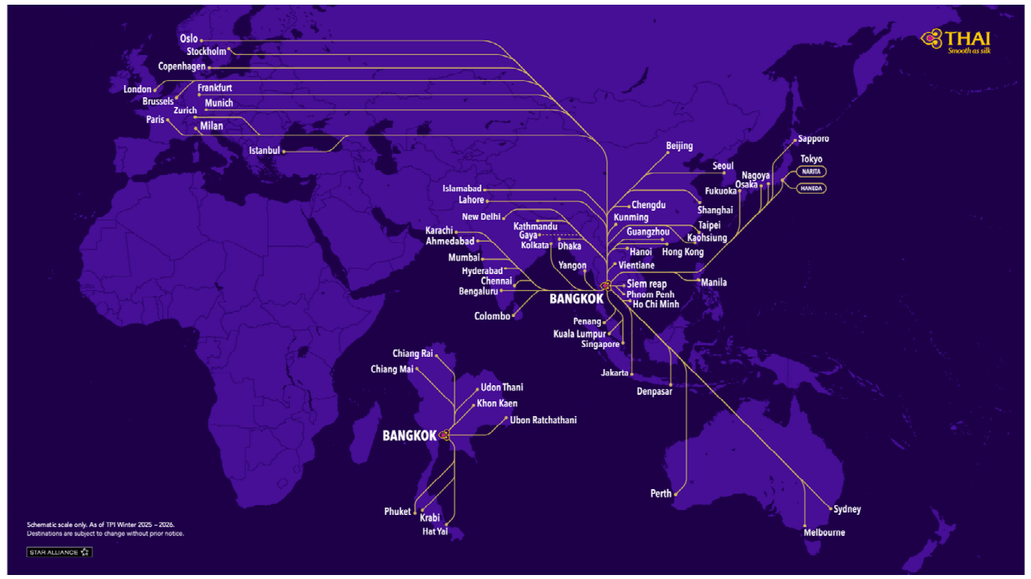
ในปี 2568 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มุ่งเน้นการพัฒนาเครือข่ายเส้นทางบินเพื่อรองรับความต้องการเดินทางที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง หลังจากการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบิน โดยบริษัทฯ ได้กลับมาดำเนินการในระดับที่ใกล้เคียงกับช่วงก่อนการแพร่ระบาดของโควิด-19 พร้อมขับเคลื่อนตามแผนฟื้นฟูกิจการและเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน

บริษัทฯ ได้ปรับปรุงและวางแผนเครือข่ายเส้นทางบินให้สอดคล้องกับแนวโน้มตลาดของแต่ละภูมิภาค โดยเพิ่มความถี่เที่ยวบินในจุดบินที่มีศักยภาพ และเปิดเส้นทางบินใหม่เพื่อขยายเครือข่ายการบินให้ครอบคลุมกลุ่มเป้าหมายทั่วโลก โดยเฉพาะการขยายความร่วมมือกับสายการบินสมาชิกกลุ่ม Star Alliance 25 สายการบิน และสายการบินพันธมิตรอื่น ๆ ผ่านการทำข้อตกลงเที่ยวบินรหัสร่วม (Code Share Flight) เพื่อเพิ่มความแข็งแกร่งในด้านการเชื่อมต่อเครือข่ายการบิน

ในปี 2568 บริษัทฯ มีฝูงบินจำนวน 80 ลำ ให้บริการเส้นทางบินระหว่างประเทศและภายในประเทศ รวมทั้งสิ้น 64 จุดบิน ครอบคลุมภูมิภาคสำคัญทั่วโลก ได้แก่

- 11 จุดบินในยุโรป
- 42 จุดบินในเอเชีย
- 3 จุดบินในออสเตรเลีย
- 8 จุดบินในประเทศไทย

เพื่อรองรับความต้องการในการเดินทางของผู้โดยสาร ยังช่วยเพิ่มโอกาสทางธุรกิจให้กับบริษัทฯ ทำให้เครือข่ายการบินของบริษัทฯ ครอบคลุมกว้างขวางมากยิ่งขึ้น พร้อมกับยกระดับการเป็นสายการบินที่มีเครือข่ายเชื่อมต่อภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ยุโรป และ ออสเตรเลีย ซึ่งถือเป็นก้าวสำคัญที่ช่วยเสริมสร้างศักยภาพด้านการท่องเที่ยว การค้า และการลงทุนของประเทศไทย พร้อมทั้งสร้างความเชื่อมั่นให้กับลูกค้าและพันธมิตรทางธุรกิจทั่วโลกอย่างต่อเนื่อง



(ค) ตารางข้อมูลเส้นทางบิน

เส้นทางบินภายในประเทศ

สถานการณ์การท่องเที่ยวภายในประเทศในปี 2568 มีการฟื้นตัวอย่างต่อเนื่องและมีแนวโน้มการเติบโตที่แข็งแกร่งยิ่งขึ้น ส่งผลให้บริษัทฯ ได้เพิ่มความถี่และขยายการให้บริการเที่ยวบินตรงภายในประเทศแบบประจำ เพื่อรองรับความต้องการของนักเดินทางอย่างเต็มที่

ปัจจุบันบริษัทฯ ให้บริการเที่ยวบินตรงภายในประเทศไปยัง 8 จุดบินหลักด้วยความถี่ 217 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ โดยครอบคลุมพื้นที่ดังนี้

- ภาคเหนือ: เชียงใหม่ และเชียงราย
- ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ: ขอนแก่น อุดรธานี และอุบลราชธานี
- ภาคใต้: ภูเก็ต กระบี่ และหาดใหญ่

ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังคงมุ่งมั่นพัฒนาเส้นทางบินให้มีประสิทธิภาพ พร้อมตอบสนองความต้องการของนักเดินทางภายในประเทศและสนับสนุนเศรษฐกิจการท่องเที่ยวในภูมิภาคต่าง ๆ ให้เติบโตอย่างยั่งยืน

ข้อมูลเส้นทางบินภายในประเทศ

	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568
รายได้จากการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านบาท) [1]	6,576.0	8,299.5	7,602.1
ร้อยละของรายได้การขนส่งผู้โดยสารรวม (%)	5.0	5.4	4.9
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPKs) (ล้านคน-กิโลเมตร) [2]	2,188.8	2,117.1	1,922.0
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASKs) (ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร) [2]	2,466.7	2,327.2	2,159.0
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (%)	88.7	91.0	89.0
จำนวนจุดหมายปลายทางที่ให้บริการตามตารางการบิน (ตารางการบินประจำฤดูหนาว/ฤดูร้อน) [3]	9/9	8/8	8/8
จำนวนของเที่ยวบินแบบประจำ (เที่ยวบินต่อสัปดาห์) (ตารางการบินประจำฤดูหนาว/ฤดูร้อน) [3]	217/217	217/217	217/217

หมายเหตุประกอบเส้นทางบินของบริษัทฯ

[1] รวมรายได้จากเที่ยวบิน รายได้ค่าน้ำหนักส่วนเกิน รายได้สุทธิจากการแลกเปลี่ยนการรับขนส่งผู้โดยสารสุทธิจากเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอื่นและขายโดยบริษัทฯ ตามความตกลงเที่ยวบินร่วม และรายได้จากการขายที่นั่งโดยสารบนเที่ยวบินของสายการบินอื่น ซึ่งไม่ได้เป็นเที่ยวบินร่วม รายได้ค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมัน และเงินค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสารไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว

[2] ไม่รวมเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอื่นและขายโดยบริษัทฯ

[3] ไม่รวมกรุงเทพฯ ตารางการบินในภาคฤดูหนาวเริ่มตั้งแต่วันอาทิตย์สุดท้ายของเดือนตุลาคมไปจนถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนมีนาคม และตารางการบินในภาคฤดูร้อนเริ่มตั้งแต่วันอาทิตย์สุดท้ายของเดือนมีนาคมไปจนถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนตุลาคมของทุกปี

เส้นทางบินระหว่างประเทศ

บริษัทฯ ให้บริการเที่ยวบินเส้นทางบินระหว่างประเทศรวมทั้งสิ้น 618 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ โดยแบ่งเป็น 2 กลุ่มเส้นทางหลัก ได้แก่

- เส้นทางบินภูมิภาคเอเชีย ให้บริการ 492 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง 41 จุดบิน ใน 16 ประเทศ
- เส้นทางบินข้ามทวีป ให้บริการ 126 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง 14 จุดบิน ใน 11 ประเทศ

การให้บริการเส้นทางบินทั้ง 2 กลุ่มเส้นทางหลัก มีวัตถุประสงค์เพื่อเชื่อมโยงประเทศไทยกับศูนย์กลางเศรษฐกิจ การท่องเที่ยว และการขนส่งที่สำคัญทั่วโลก เพื่อรองรับความต้องการเดินทางและการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศอย่างมีประสิทธิภาพ

เส้นทางภูมิภาคเอเชีย

ในปี 2568 การเดินทางของนักท่องเที่ยวในภูมิภาคเอเชียยังคงฟื้นตัวอย่างต่อเนื่อง สะท้อนถึงความเชื่อมั่นที่เพิ่มขึ้นในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว โดยประเทศที่มีจำนวนนักท่องเที่ยวเดินทางเข้าประเทศไทยมากที่สุด ได้แก่ สหพันธรัฐมาเลเซีย สาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐเกาหลี สาธารณรัฐอินเดีย สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม สาธารณรัฐสิงคโปร์ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เขตบริหารพิเศษฮ่องกงแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ประเทศญี่ปุ่น และสาธารณรัฐอินโดนีเซีย ตามลำดับ

บริษัทฯ ได้ให้บริการในเส้นทางภูมิภาคเอเชียรวมทั้งสิ้น 492 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ครอบคลุม 16 จุดบิน ใน 16 ประเทศ เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารในภูมิภาคที่มีศักยภาพสูง โดยแบ่งเส้นทางในภูมิภาคเอเชียออกเป็น 5 เส้นทางหลัก ได้แก่

- เส้นทางเอเชียสายเหนือ
- เส้นทางเอเชียสายใต้
- เส้นทางเอเชียสายตะวันตก
- เส้นทางสายอินโดจีน
- เส้นทางสายตะวันออกกลาง

เส้นทางบินภายในประเทศ

เชียงราย เชียงใหม่ ขอนแก่น อุดรธานี
อุบลราชธานี ภูเก็ต หาดใหญ่ และกระบี่











กลยุทธ์ของบริษัทฯ ในการพัฒนาเส้นทางบินในภูมิภาคนี้มุ่งเน้นการเพิ่มความถี่เที่ยวบิน การขยายจุดบินใหม่ ๆ และการจับคู่เส้นทางเชื่อมต่อ (Connectivity) เพื่อเพิ่มรายได้จากผู้โดยสารและกระตุ้นการท่องเที่ยวข้ามภูมิภาคผ่านศูนย์กลางการบินที่กรุงเทพฯ (Hub at BKK)

ข้อมูลเส้นทางภูมิภาคเอเชีย

	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568
รายได้จากการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านบาท) [1]	68,441.6	79,623.1	76,965.2
ร้อยละของรายได้การขนส่งผู้โดยสารรวม (%)	51.6	51.4	49.4
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPKs) (ล้านคน-กิโลเมตร) [2]	19,471.9	23,929.0	24,657.8
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASKs) (ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร) [2]	26,295.3	31,866.0	32,642.5
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (%)	74.1	75.1	75.5
จำนวนจุดหมายปลายทางที่ให้บริการตามตารางการบิน (ตารางการบินประจำฤดูหนาว/ฤดูร้อน) [3]	41/39	42/40	41/41
จำนวนของเที่ยวบินแบบประจำ (เที่ยวบินต่อสัปดาห์) (ตารางการบินประจำฤดูหนาว/ฤดูร้อน) [3]	416/374	500/467	492/489

หมายเหตุประกอบเส้นทางบินของบริษัทฯ

[1] รวมรายได้จากเที่ยวบิน รายได้ค่าน้ำหนักส่วนเกิน รายได้สุทธิจากการแลกเปลี่ยนการรับขนส่งผู้โดยสารสุทธิจากเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอื่นและขายโดยบริษัทฯ ตามความตกลงเที่ยวบินร่วม และรายได้จากการขายที่นั่งโดยสารบนเที่ยวบินของสายการบินอื่น ซึ่งไม่ได้เป็นเที่ยวบินร่วม รายได้ค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมัน และเงินค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสาร ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว

[2] ไม่รวมเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอื่นและขายโดยบริษัทฯ

[3] ไม่รวมกรุงเทพฯ ตารางการบินในภาคฤดูหนาวเริ่มตั้งแต่วันอาทิตย์สุดท้ายของเดือนตุลาคมไปจนถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนมีนาคม และตารางการบินในภาคฤดูร้อนเริ่มตั้งแต่วันอาทิตย์สุดท้ายของเดือนมีนาคมไปจนถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนตุลาคมของทุกปี

เส้นทางเอเชียสายเหนือ

สถานการณ์การเดินทางของนักท่องเที่ยวในเส้นทางสายเหนือปรับตัวดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะหลังการเปิดประเทศของสาธารณรัฐประชาชนจีน ส่งผลให้บริษัทฯ ปรับแผนการบินด้วยการเพิ่มความถี่เที่ยวบินในเส้นทางที่มีความต้องการสูง เช่น สาธารณรัฐประชาชนจีน และประเทศญี่ปุ่น

ปัจจุบัน บริษัทฯ ปฏิบัติการบินในเส้นทางสายเหนือไปยัง 16 จุดบินใน 4 ประเทศ ด้วยความถี่รวม 203 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ได้แก่ โตเกียว (นาริตะและฮาเนดะ) โอซากา ฟุกุโอกะ นาโกยา ซัปโปโร โซล มะนิลา ไทเป เกาสง ฮ่องกง คุนหมิง กวางโจว เฉิงตู ปักกิ่ง และเซี่ยงไฮ้

เส้นทางเอเชียสายใต้

เส้นทางสายใต้ยังคงเป็นเส้นทางที่มีการแข่งขันสูง โดยบริษัทฯ ปฏิบัติการบินไปยัง 5 จุดบินใน 3 ประเทศ ด้วยความถี่รวม 84 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ได้แก่ สาธารณรัฐสิงคโปร์ จาการ์ตา เด็นปาซาร์ กัวลาลัมเปอร์ และปีนัง

เส้นทางเอเชียสายตะวันตก

บริษัทฯ ปฏิบัติการบินในเส้นทางสายตะวันตกไปยัง 15 จุดบินใน 6 ประเทศ ด้วยความถี่รวม 142 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ได้แก่ เดลี มุมไบ เจนไน บังคาลอร์ ไฮเดอราบัด อาห์เมดาบัด กัลกัตตา คยา (ปฏิบัติการบินเฉพาะตารางบินฤดูหนาว) ธากา การาจี ละฮอร์ อิสลามาบัด ย่างกุ้ง กาฐมาณฑุ โคลัมโบ ศรีลังกา และโคจิ สาธารณรัฐอินเดีย ตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม 2568 เป็นต้นไป

เส้นทางสายอินโดจีน

การเดินทางในเส้นทางอินโดจีนฟื้นตัวอย่างต่อเนื่อง บริษัทฯ ปฏิบัติการบินไปยัง 5 จุดบินใน 3 ประเทศ ด้วยความถี่รวม 63 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ได้แก่ เวียงจันทน์ พนมเปญ ฮานอย โฮจิมินห์ และเสียมราฐ

เส้นทางสายตะวันออกกลาง

บริษัทฯ ไม่มีบริการเที่ยวบินตรงแบบประจำ แต่ยังคงดำเนินการให้บริการเที่ยวบินพิเศษเพื่อนำผู้แสวงบุญชาวไทยเดินทางไปประกอบพิธีฮัจย์ในช่วงเดือนเมษายน-มิถุนายน ต่อเนื่องเป็นประจำทุกปี โดยมุ่งเน้นการอำนวยความสะดวกแก่ผู้แสวงบุญ พร้อมมอบบริการที่สะดวกสบายและปลอดภัยตลอดการเดินทางในปี 2568 บริษัทฯ จัดเที่ยวบินพิเศษรวมทั้งหมด 9 เที่ยวบิน ดังนี้

- เส้นทางหาดใหญ่ - มาดีนะห์ / เส้นทางเจดดาห์ – หาดใหญ่ จำนวน 9 เที่ยวบิน

เส้นทางข้ามทวีป

บริษัทฯ ให้บริการเที่ยวบินในเส้นทางข้ามทวีป 2 เส้นทางหลัก ได้แก่ เส้นทางยุโรป และเส้นทางออสเตรเลีย ครอบคลุม 14 จุดบินใน 11 ประเทศ ด้วยความถี่รวม 126 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

เส้นทางยุโรป

ในปี 2568 เส้นทางยุโรปมีอัตราการฟื้นตัวที่แข็งแกร่งและต่อเนื่อง โดยบริษัทฯ ให้บริการ 11 จุดบินใน 10 ประเทศด้วยความถี่รวม 91 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ได้แก่ ลอนดอน แฟรงก์เฟิร์ต มิวนิก ปารีส โคเปนเฮเกน สตอกโฮล์ม ซูริก อิสตันบูล มิลาน ออสโล และบรัสเซลส์

ข้อมูลเส้นทางยุโรป

	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568
รายได้จากการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านบาท) [1]	45,936.8	52,637.0	55,841.0
ร้อยละของรายได้การขนส่งผู้โดยสารรวม (%)	34.6	34.0	35.9
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPKs) (ล้านคน-กิโลเมตร) [2]	17,120.3	19,906.6	23,014.2
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASKs) (ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร) [2]	20,172.2	24,110.0	27,659.4
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (%)	84.8	82.6	83.2
จำนวนจุดหมายปลายทางที่ให้บริการตามตารางการบิน (ตารางการบินประจำฤดูหนาว/ฤดูร้อน) [3]	8/7	11/10	11/11
จำนวนของเที่ยวบินแบบประจำ (เที่ยวบินต่อสัปดาห์) (ตารางการบินประจำฤดูหนาว/ฤดูร้อน) [3]	70/63	91/84	91/91

หมายเหตุประกอบเส้นทางบินของบริษัทฯ

[1] รวมรายได้จากเที่ยวบิน รายได้ค่าน้ำหนักส่วนเกิน รายได้สุทธิจากการแลกเปลี่ยนการรับขนส่งผู้โดยสารสุทธิจากเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอื่นและขายโดยบริษัทฯ ตามความตกลงเที่ยวบินร่วม และรายได้จากการขายที่นั่งโดยสารบนเที่ยวบินของสายการบินอื่น ซึ่งไม่ได้เป็นเที่ยวบินร่วม รายได้ค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมัน และเงินค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสาร ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว

[2] ไม่รวมเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอื่นและขายโดยบริษัทฯ

[3] ไม่รวมกรุงเทพฯ ตารางการบินในภาคฤดูหนาวเริ่มตั้งแต่วันอาทิตย์สุดท้ายของเดือนตุลาคมไปจนถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนมีนาคม และตารางการบินในภาคฤดูร้อนเริ่มตั้งแต่วันอาทิตย์สุดท้ายของเดือนมีนาคมไปจนถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนตุลาคมของทุกปี

เส้นทางออสเตรเลีย

ในปี 2568 เส้นทางออสเตรเลียยังคงเป็นตลาดที่สำคัญ โดยมีจำนวนผู้เดินทางเข้าประเทศไทยและต่อเครื่องไปยังเมืองสำคัญ ๆ เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง บริษัทฯ ให้บริการเส้นทางบินไปออสเตรเลีย 3 จุดบิน ด้วยความถี่รวม 35 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ประกอบด้วย ซิดนีย์ เมลเบิร์น และเพิร์ท

ข้อมูลเส้นทางออสเตรเลีย

	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568
รายได้จากการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านบาท) [1]	11,781.9	14,407.7	15,296.7
ร้อยละของรายได้การขนส่งผู้โดยสารรวม (%)	8.9	9.3	9.8
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPKs) (ล้านคน-กิโลเมตร) [2]	4,487.0	5,788.0	6,437.2
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASKs) (ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร) [2]	5,345.6	7,393.2	8,265.0
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (%)	83.9	78.3	77.9
จำนวนจุดหมายปลายทางที่ให้บริการตามตารางการบิน (ตารางการบินประจำฤดูหนาว/ฤดูร้อน) [3]	2/2	3/3	3/3
จำนวนของเที่ยวบินแบบประจำ (เที่ยวบินต่อสัปดาห์) (ตารางการบินประจำฤดูหนาว/ฤดูร้อน) [3]	21/21	35/35	35/35

หมายเหตุประกอบเส้นทางบินของบริษัทฯ

[1] รวมรายได้จากเที่ยวบิน รายได้ค่าน้ำหนักส่วนเกิน รายได้สุทธิจากการแลกเปลี่ยนการรับขนส่งผู้โดยสารสุทธิจากเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอื่นและขายโดยบริษัทฯ ตามความตกลงเที่ยวบินร่วม และรายได้จากการขายที่นั่งโดยสารบนเที่ยวบินของสายการบินอื่น ซึ่งไม่ได้เป็นเที่ยวบินร่วม รายได้ค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมัน และเงินค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสาร ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว

[2] ไม่รวมเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอื่นและขายโดยบริษัทฯ

[3] ไม่รวมกรุงเทพฯ ตารางการบินในภาคฤดูหนาวเริ่มตั้งแต่วันอาทิตย์สุดท้ายของเดือนตุลาคมไปจนถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนมีนาคม และตารางการบินในภาคฤดูร้อนเริ่มตั้งแต่วันอาทิตย์สุดท้ายของเดือนมีนาคมไปจนถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนตุลาคมของทุกปี

(ง) การบริการลูกค้า

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 แนวคิดและภาพลักษณ์ที่ชัดเจนภายใต้นโยบายการบริการจากใจ (Service from the Heart) และด้วยเสน่ห์ไทย (Touches of THAI) ซึ่งพนักงานทุกคนยึดมั่นมาตลอด 6 ทศวรรษของการให้บริการ

ทั้งนี้ ได้นำแนวคิดทางการตลาด เรื่อง Point Of Parity (POP) และ Point Of Difference (POD) มาพิจารณาออกแบบการบริการ สร้างประสบการณ์ที่ดีให้กับลูกค้า กล่าวคือ ในขั้นต้นพยายามพัฒนาปรับปรุงการบริการให้ทัดเทียมกับคู่แข่ง ตามมาตรฐานสายการบินคุณภาพสูงที่พึงมีการบริการให้กับลูกค้าก่อน (สร้าง POP) จากนั้นจึงสร้างความแตกต่าง (POD) ที่ลูกค้าต้องการด้วยการนำความเป็นไทย และ Soft Power มาประกอบการดำเนินการ โดยการสร้างความแตกต่างนี้ยึดหลักการสร้างความแตกต่างที่เป็นประโยชน์เชิงการใช้งาน (Functional Benefit Difference) และการสร้างความแตกต่างที่เป็นประโยชน์เชิงความรู้สึก (Emotional Benefit Difference) เพื่อให้ประสบการณ์ที่ลูกค้าได้รับตลอดการเดินทางเป็น The Magical Journey of Leisure อย่างแท้จริง ด้วยตระหนักดีว่าคุณภาพของการบริการลูกค้าเป็นปัจจัยหลักสู่ความสำเร็จของภารกิจการให้บริการการขนส่ง และขับเคลื่อนให้บริษัทฯ สามารถแข่งขันกับสายการบินคู่แข่งได้อย่างยั่งยืนเพื่อเน้นย้ำถึงการบริการที่เป็นเลิศ สม่ำเสมอ และเป็นไปตามมาตรฐานที่ตกลงไว้ ซึ่งการบริการลูกค้าถือว่าเป็นหัวใจสำคัญ ในการดำเนินธุรกิจ บริษัทฯ ได้จัดทำข้อตกลงระดับการให้บริการ (Service Level Agreement: SLA) กับทุกจุดบริการหลัก และกำหนดขั้นตอนการให้บริการ (Service Operation Procedure) ตั้งแต่การสำรองที่นั่งจนเสร็จสิ้นการเดินทางถึงจุดหมายปลายทาง มีการตรวจประเมินและติดตามคุณภาพ การบริการทุกจุดบริการอย่างต่อเนื่อง 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 ภักดีต่อผลิตภัณฑ์ และบริษัทฯ (Brand Loyalty) อันเป็นการรักษาฐานลูกค้าเดิมให้กลับมาใช้บริการอีก และยังช่วยให้เกิดการตลาดแบบปากต่อปาก (Word of Mouth) โดยเฉพาะจากผู้บริโภคที่ชอบกล่าวถึงแบรนด์หรือผลิตภัณฑ์ใด ๆ ที่ตนชื่นชอบ (Brand Advocates) ทางสื่อสังคมออนไลน์ (Social Media) สำหรับรายละเอียดของการพัฒนาการบริการลูกค้าในแต่ละขั้นตอน ดังนี้

ด้านการบริการก่อนเที่ยวบิน

บริษัทฯ ได้ให้บริการผ่านอินเทอร์เน็ตและเพิ่มการให้บริการผ่านช่องทาง Mobile Application เพื่อเพิ่มความสะดวกสบายและความรวดเร็วให้ลูกค้าสามารถเข้าถึงข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางได้ง่ายขึ้น โดยเฉพาะสมาชิก รอยัล ออร์คิด พลัส ที่สามารถบริหารจัดการข้อมูลเที่ยวบินได้สะดวกยิ่งขึ้น อาทิ ข้อมูลการจองบัตรโดยสาร การตรวจสอบรายละเอียดเกี่ยวกับเที่ยวบิน ตารางบิน ตลอดจนการแจ้งข้อมูลให้ลูกค้าทราบเมื่อเที่ยวบินไม่เป็นไปตามปกติ รวมไปถึงการขายบริการเสริมเช่น ประกันการเดินทาง น้ำหนักกระเป๋า Preferred Seat นอกจากนี้ ยังเพิ่มช่องทางการชำระเงินในเว็บไซต์ให้มากขึ้น รวมทั้งเพิ่มช่องทางการเช็คอินด้วยตนเองผ่านอินเทอร์เน็ต โทรศัพท์มือถือและเครื่อง Kiosk สำหรับการบริการที่ท่าอากาศยาน ได้เพิ่มเคาน์เตอร์ THAI Bag-Drop ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สำหรับลูกค้าที่เช็คอินด้วยตนเอง (Self-Check-in and Self Bag-Drop Kiosk)

ด้านการบริการบนเครื่องบิน

บริษัทฯ มุ่งเน้นการพัฒนาการบริการของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินให้เหมาะกับความต้องการของผู้โดยสาร โดยมุ่งเน้นความหลากหลาย และให้บริการรายการอาหารที่เป็นเลิศโดยเชฟชั้นนำของโลก ตลอดจนนำจุดเด่นของอาหารและเครื่องดื่มที่ขึ้นชื่อในพื้นที่ต่าง ๆ มานำเสนอให้มีความเหมาะสมกับความต้องการของผู้โดยสารและลักษณะที่หลากหลายของแต่ละเที่ยวบินในส่วนของอุปกรณ์บริการบนเครื่องบิน ได้คัดสรรและจัดหาอุปกรณ์สำหรับใช้บริการบนเครื่องบินระดับโลก (World Class) ที่ถือเป็นจุดบริการ (Touch Point) ของ Five Star Airlines Rating ได้แก่

- หูฟังสำหรับผู้โดยสารชั้นหนึ่งและชั้นธุรกิจ ให้บริการด้วยแบรนด์ AKG และ Marshall ซึ่งได้รับรางวัลยอดเยี่ยมในเรื่องของรูปแบบและคุณภาพ
- Comfort Wear สำหรับผู้โดยสารชั้นหนึ่งแบรนด์ Boggi Milano
- Comfort Wear สำหรับผู้โดยสารชั้นธุรกิจแบรนด์ Jim Thompson
- ชุดอำนวยความสะดวกระหว่างการเดินทาง (Amenity Kit) สำหรับผู้โดยสารชั้นหนึ่งแบรนด์ LA MER

- ชุดอำนวยความสะดวกระหว่างการเดินทาง (Amenity Kit) สำหรับผู้โดยสารชั้นธุรกิจโดยนำแบรนด์ชั้นนำของไทยที่มีชื่อเสียงระดับสากล เช่น Jim Thompson และสำหรับผู้โดยสารชั้นพรีเมียมอีโคโนมี โดยนำแบรนด์ชั้นนำที่มีชื่อเสียงระดับสากลโดยใช้วัสดุที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมาให้บริการ

ในการพัฒนาการบริการด้านอาหารและเครื่องดื่ม ได้ยึดหลัก 3 ข้อ คือ

1. ลูกค้าได้ประโยชน์ โดยคำนึงถึงพันธกิจบริษัทฯ ด้าน Customer Centric กล่าวคือ นำข้อมูลจากการสำรวจความพึงพอใจ (TCSS) มาวิเคราะห์ความต้องการของลูกค้า เพื่อพัฒนาปรับปรุงอาหารและเครื่องดื่ม 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 และสามารถสร้างความพึงพอใจและ ประสบการณ์การเดินทางที่ดีแก่ผู้โดยสารตามพันธกิจด้าน Customer Centric อีกด้วย

โดยการวางแผนด้านเมนู จะมุ่งเน้นออกเป็น 2 ส่วน เป็นส่วนของ Standard Menu ที่ให้บริการบนเครื่องบินกับ Promotion Menu ซึ่งจะถูกจัดเตรียมอยู่ในระบบบริการเลือกอาหารล่วงหน้า (Pre-Selected Meals) ในระบบเพื่อให้ผู้โดยสารเลือกก่อนเดินทาง

อุปกรณ์และบริการ

บริษัทฯ มีแผนการให้บริการโดยยึดหลัก Customer Centric เป็นแกนหลัก เพื่อตอบสนองความพึงพอใจของลูกค้าและยังสนับสนุนการทำงานของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินเพื่อให้บริการเป็นเลิศ มีรายละเอียดดังนี้

1. การปรับปรุงคุณภาพสื่อสาระบันเทิง

มีการปรับปรุงและเพิ่มจำนวนรวมถึงประเภทของสื่อสาระบันเทิงให้มีมาตรฐานเทียบเท่าสายการบินชั้นนำระดับโลกโดยมีการวางแผนพัฒนารูปแบบการให้บริการแก่ผู้โดยสารอย่างเป็นระบบ อาทิ การคัดเลือกภาพยนตร์และรายการโทรทัศน์ที่มีความหลากหลายและเหมาะสมกับผู้โดยสารทุกกลุ่ม

นอกจากนี้ยังมีการนำเสนอสื่อรูปแบบใหม่ ๆ เช่น หนังสือเสียง (Audio Books) และรายการเพลง (Playlists) เพื่อใช้ในการจับคู่ (Pairing) กับอาหาร เครื่องดื่ม และบรรยากาศการเดินทาง เพื่อยกระดับประสบการณ์ของผู้โดยสารตลอดการเดินทาง

ทั้งนี้มีการพัฒนาและนำเสนอเมนูสื่อสาระบันเทิงรูปแบบใหม่ที่ส่งเสริมวัฒนธรรมไทยและ Soft Power ของประเทศไทย รวมถึงแนวคิดด้าน Mindful Journey อาทิ เมนู Thailand Insights และ Mindful Journey

2. การพัฒนาด้านดิจิทัลด้านการบริการบนเครื่องบิน

บริษัทฯ ได้ปรับปรุงระบบต่าง ๆ ด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อเสริมสร้างความแข็งแกร่งทางด้านบริการ อาทิ Digital Magazine, THAI e-Library และ Pre-Selected Meals โดยโครงการ Pre-Selected Meals เป็นการเปิดระบบให้ผู้โดยสารชั้นหนึ่ง (First Class) ชั้นธุรกิจ (Business Class) สมาชิกสะสมไมล์บัตรแพลทินัม และบัตรทอง (ROP Platinum & Gold) สามารถเลือกอาหารล่วงหน้าได้ เพื่อลดปัญหาที่ผู้โดยสารไม่ได้รับอาหารตามเมนูที่ต้องการ รวมถึงเปิดบริการ www.royalorchidholidays.com และ https://sawasdee.thaiairways.com เพื่ออำนวยความสะดวกให้ลูกค้าในการค้นหาและจองที่พัก และข้อมูลไลฟ์สไตล์และการท่องเที่ยวต่าง ๆ

3. การเปิดระบบให้บริการอินเทอร์เน็ตบนเที่ยวบิน (WiFi Onboard)

บริษัทฯ ดำเนินการเปิดระบบ WiFi บนเที่ยวบิน เพื่อให้บริการอินเทอร์เน็ตฟรี แก่ผู้โดยสารที่เป็นสมาชิก รอยัล ออคิด พลัส ระหว่างการเดินทาง ทั้งนี้ หากผู้โดยสารประสงค์ใช้บริการเพิ่มเติม สามารถเลือกซื้อแพ็กเกจ Unlimited ได้ 3 ระดับ ได้แก่ Chatting, Browsing และ Streaming

4. การพัฒนาด้านผลิตภัณฑ์อาหารและเครื่องดื่ม

บริษัทฯ ได้ดำเนินการปรับปรุงและพัฒนาผลิตภัณฑ์อาหารและเครื่องดื่มอย่างต่อเนื่อง เพื่อยกระดับประสบการณ์การเดินทางและเพิ่มความพึงพอใจของผู้โดยสาร ภายใต้โครงการ “Good Taste for a Good Cause” ซึ่งมุ่งเน้นการผสานคุณภาพ รสชาติ และความรับผิดชอบต่อสังคมเข้าด้วยกัน เช่น บริษัทฯ ได้ร่วมมือกับโครงการพัฒนาดอยตุง (พื้นที่ทรงงาน) อันเนื่องมาจากพระราชดำริ ในการนำเสนอกาแฟสูตรพิเศษ Royal Highland ที่มีกระบวนการผลิตอย่างยั่งยืน รวมถึงการออกแบบและคัดสรรช็อกโกแลตรสชาติใหม่จากกานเวลา (Kan Vela) ช็อกโกแลตไทยจากหมู่บ้านคลองลอยจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ผสมผสานกับวนิลาจากดอยตุง เพื่อสร้างรสชาติที่มีเอกลักษณ์และสะท้อนคุณค่าของวัตถุดิบไทย

ในส่วนของอาหารระดับพรีเมียม บริษัทฯ ได้นำเสนอประสบการณ์ด้านอาหารภายใต้แนวคิด “Journey of Taste” โดยคัดสรรเมนูที่รังสรรค์โดยเชฟระดับมิชลิน 2 ดาว จากร้าน Mezzaluna และ Chef Table โรงแรม Lebua ให้บริการในเมนูตะวันตก รวมถึงการยกระดับการให้บริการคาเวียร์ในชั้นหนึ่งเป็น Beluga Caviar และเริ่มให้บริการคาเวียร์ในชั้นโดยสารธุรกิจ ซึ่งนับเป็นหนึ่งในสายการบินกลุ่มแรกของโลก นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้ออกแบบเมนูอาหารในชั้นธุรกิจร่วมกับร้าน Indus ร้านอาหารอินเดียชื่อดังในประเทศไทยที่ได้รับการจัดอันดับ Michelin Plate เพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารในทุกเส้นทางบินสู่สาธารณรัฐอินเดีย

สำหรับชั้นประหยัด บริษัทฯ ยังคงแนวคิดของโครงการ “Streets to Sky” โดยนำเสนอเมนูอาหารท้องถิ่นชื่อดังของประเทศไทยขึ้นให้บริการบนเที่ยวบินระหว่างประเทศ เพื่อถ่ายทอดอัตลักษณ์และเสน่ห์ของอาหารไทยแก่ผู้โดยสาร อาทิ ก๋วยเตี๋ยวขี้เมาทะเลจากร้านเจ๊ไฝ ข้าวหน้าไก่จากรสดีเด็ด และผัดไทยจากทิพย์สมัย เป็นต้น

ขณะเดียวกัน ในเที่ยวบินชั้นประหยัดภายในประเทศ บริษัทฯ ได้พัฒนาผลิตภัณฑ์อาหารและเครื่องดื่มร่วมกับแบรนด์ไทยที่มีชื่อเสียง ได้แก่ โอ้กะจู๋ และ อาฟเตอร์ยู โดยเน้นการใช้วัตถุดิบท้องถิ่นจากหลากหลายพื้นที่ อาทิ มะพร้าวลำไย และลิ้นจี่ เพื่อนำมารังสรรค์เป็นเมนูขนมหวาน รวมถึงการนำมันม่วง บีทรูท และผักออร์แกนิกมาใช้ในการจัดทำเมนู Wrap เพื่อเป็นทางเลือกที่ตอบโจทย์ทั้งด้านรสชาติ สุขภาพ และการสนับสนุนเกษตรกรไทย

5. พัฒนาปรับปรุงผลิตภัณฑ์อื่น ๆ

บริษัทฯ ได้ประสานความร่วมมือกับ Hi-Brand ชั้นนำระดับโลกอย่าง ลาแมร์ (LA MER) ในการพัฒนาและออกแบบกระเป๋า Royal First Class Amenity Kit เพื่อสร้างความพึงพอใจระดับสูงสุด นอกจากนี้ ในชั้นธุรกิจยังคงนำแบรนด์ไทยระดับโลกอย่าง Jim Thompson มาเป็น Amenity Kit เพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสาร ซึ่งได้รับผลตอบรับเป็นอย่างดีจากผลสำรวจความพึงพอใจของผู้โดยสารสำหรับเครื่องบินแบบ A330-300-33C (Airbus 33C) ซึ่งเป็นเครื่องบินแบบใหม่ที่เข้าประจำการฝูงบินของบริษัทฯ มีการนำแบรนด์หูฟังระดับ World Class อย่าง Marshall มาให้บริการในชั้นธุรกิจ พร้อมทั้ง Mini Bar ที่จัดเตรียมสำหรับผู้โดยสารในชั้นธุรกิจเช่นกัน นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังให้ความสำคัญกับแนวคิดรักษ์โลก ด้วยการนำ Sustainability Amenity Kit มาให้บริการผู้โดยสารในชั้น Premium Economy Class อีกด้วย

ทั้งนี้ การพัฒนาการบริการทุกมิติ ยึดหลักการดำเนินการ 3 ด้าน คือ

1. ลูกค้าได้ประโยชน์ (Customer Benefits) กล่าวคือ การนำข้อมูลจากผลสำรวจความพึงพอใจ มาวิเคราะห์ความต้องการของลูกค้า เพื่อพัฒนาปรับปรุงการให้บริการ ทั้งอาหารและเครื่องดื่ม ถ่ายทอดคุณค่าผ่านเรื่องราวที่น่าสนใจ (Story Value) ก่อให้เกิดความพึงพอใจสูงสุด ทั้งในเชิงการใช้งาน (Functional Benefit) และในเชิงความรู้สึก (Emotional Benefit) ถือเป็นองค์ประกอบสำคัญเพื่อทำให้บรรลุตามพันธกิจของบริษัทฯ ที่มุ่งเน้นลูกค้าเป็นศูนย์กลาง (Customer Centric)

2. การบินไทยได้ประโยชน์ (Company Benefits) กล่าวคือ บริษัทฯ ได้ผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพดีในราคาที่เหมาะสมและคุ้มค่ามาให้บริการแก่ผู้โดยสาร (Cost Competitiveness)

3. ประเทศไทยได้ประโยชน์ (Country Benefits) กล่าวคือ การสนับสนุนแบรนด์ ผลิตภัณฑ์ บุคลากร และเกษตรกรไทย ทั้งการนำผลิตภัณฑ์ท้องถิ่นที่มีคุณภาพระดับโลกมาให้บริการบนเที่ยวบิน ถือเป็นการสร้างงานเสริมอาชีพให้กับชุมชน ซึ่งมีส่วนในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศไทยอีกทางหนึ่งด้วย

ด้านการบริการของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน

บริษัทฯ มุ่งเน้นการพัฒนาการบริการของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน เพื่อตอบโจทย์ในการสร้าง The Magical Journey of Leisure แก่ผู้โดยสาร โดยยกระดับทั้งมิติของการบริการและคุณภาพชีวิตของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน ซึ่งถูกกำหนดให้เป็นแผนงานของสายปฏิบัติการและฝ่ายปฏิบัติการบนเครื่องบิน ในปี 2025 เพื่อจุดมุ่งหมายในการเป็นสายการบินที่มีลูกเรือที่ดีที่สุด 1 ใน 5 ของโลกประกอบด้วย

- การสร้างการมีส่วนร่วมและความเป็นเจ้าของ ผ่านโครงการพัฒนาความเป็นผู้นำของตำแหน่งผู้จัดการเที่ยวบิน โครงการหาคนต้นแบบ (Role Model) และโครงการรวมกลุ่มความคิด (DQ Think Tank)
- การคัดเลือกพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินเพื่อเข้ารับการอบรมหลักสูตร “Service Excellence” ณ โรงแรมแมนดารินโอเรียนเต็ลเพื่อประยุกต์ใช้ ถ่ายทอดการให้บริการอันเป็นเลิศบนเที่ยวบิน
- การจัดทำแอปพลิเคชัน “Cabin Connect” เพื่อประโยชน์ในการเข้าถึงฐานข้อมูลด้านการให้บริการ อันจะเป็นการสร้างความพึงพอใจสูงสุดแก่ผู้โดยสาร
- การจัดทำฐานข้อมูลด้านต่าง ๆ ที่ได้จากพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินที่มีประสบการณ์ทำงานกับสายการบินอื่น ๆ ก่อนมาร่วมงานกับการบินไทย เพื่อประโยชน์ในการหาความเหมือนเพื่อสร้างความแตกต่าง
- การจัดกิจกรรม Workshop ระหว่างภาคส่วนที่เกี่ยวข้องกับผลิตภัณฑ์และการให้บริการเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ร่วมกันในการพัฒนาและปรับปรุงคุณภาพแบบ Proactive
- การเดินทางบนสายการบินชั้นนำที่ได้รับรางวัลระดับโลก เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาพัฒนาและเติมเต็มการให้บริการบนเที่ยวบินให้ครบสมบูรณ์

(จ) การปฏิบัติการบิน ความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัยการบิน และมาตรฐานการบิน

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

บริษัทฯ พร้อมที่จะพัฒนาองค์กร รวมทั้งให้การสนับสนุนและความร่วมมือกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) เพื่อผลักดันให้อุตสาหกรรมการบินของไทยก้าวสู่มาตรฐานสากล โดยบริษัทฯ ได้ร่วมสนับสนุนข้อมูลเพื่อเตรียมความพร้อมในการปฏิบัติตามข้อกำหนดและมาตรฐานความปลอดภัย ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO)

ในปี 2558 บริษัทฯ ได้รับใบอนุญาต Third Country Operators (TCO) จากองค์การความปลอดภัยด้านการบินแห่งสหภาพยุโรปหรือ EASA (European Aviation Safety Agency) โดยความเห็นชอบของ EU Air Safety Committee (ASC) และได้รับใบอนุญาตผู้ดำเนินอากาศต่างชาติ (Foreign Air Operator Certificate: FAOC) จากประเทศที่เป็นจุดหมายปลายทางต่าง ๆ ของบริษัทฯ ซึ่งการได้รับใบอนุญาตดังกล่าว ทำให้บริษัทฯ สามารถดำรงสถานะการปฏิบัติการบินไปยังสหภาพยุโรปและเส้นทางบินระหว่างประเทศอื่น ๆ ได้อย่างต่อเนื่อง และในปี 2560 บริษัทฯ ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศฉบับใหม่ (Air Operator Certificate: AOC) และใบอนุญาตขนส่งวัตถุอันตราย (Dangerous Goods Certificate) ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงศักยภาพของบริษัทฯ ในการขนส่งผู้โดยสาร สินค้าอุตสาหกรรม และการขนส่งสินค้ารูปแบบต่าง ๆ ที่มีมาตรฐานความปลอดภัยสูง ทั้งนี้เพื่อสนับสนุนยุทธศาสตร์ของประเทศไทยในการเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์

บริษัทฯ มีระบบการเตรียมความพร้อมโดยดำเนินการตรวจประเมินความสอดคล้องตามมาตรฐานการปฏิบัติงานภายในองค์กร (Operational Compliance Internal Audit) ครอบคลุมทุกหน่วยปฏิบัติการ เพื่อให้มั่นใจว่าการดำเนินงานเป็นไปตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องอย่างครบถ้วน มีประสิทธิภาพ และได้รับการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง พร้อมรองรับการตรวจประเมินจากองค์กรภายนอก ทั้งนี้ บริษัทฯ สามารถผ่านการตรวจประเมินและได้รับใบรับรองคุณภาพสากลด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติการของสายการบิน (IATA Operational Safety Audit: IOSA) เป็นรายแรกของประเทศไทยตั้งแต่ปี 2547 และได้รับการรับรองอย่างต่อเนื่องมาโดยตลอด โดยผ่านการตรวจประเมินทุก 2 ปี ครั้งล่าสุดคือระหว่างวันที่ 9-12 ธันวาคม 2567 นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้รับใบรับรองคุณภาพสากลด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติการของผู้ให้บริการภาคพื้น (IATA Safety Audit for Ground Operations: ISAGO) ครั้งล่าสุดเดือนสิงหาคม 2568

หน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนของประเทศต่าง ๆ ทั่วโลกยังคงให้ความสำคัญกับการตรวจประเมินมาตรฐานความปลอดภัยของสายการบินของประเทศไทยที่ปฏิบัติการบินเข้าในแต่ละประเทศ โดยบริษัทฯ มีผลการดำเนินงานที่อยู่ในระดับมาตรฐานสากล ผ่านการตรวจประเมินด้านความปลอดภัย SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft) ของ EASA และจากหน่วยงานกำกับดูแลด้านความปลอดภัยทุกหน่วยงาน ในกรณีที่พบข้อบกพร่อง บริษัทฯ สามารถแก้ไขได้ภายในระยะเวลาที่กำหนดมาโดยตลอด บริษัทฯ มีเป้าหมายที่จะสร้างวัฒนธรรมองค์กรในการปลูกจิตสำนึกให้พนักงานตระหนักในเรื่องความปลอดภัย (Safety Culture) โดยประยุกต์ใช้แนวคิดด้านความปลอดภัยที่มุ่งเน้นการเสริมสร้างทัศนคติในเชิงบวกให้แก่ผู้ปฏิบัติงาน ให้มีการทบทวนกระบวนการทำงาน การประเมิน และปรับเปลี่ยนให้เหมาะสมกับสภาวการณ์ต่าง ๆ ที่เปลี่ยนแปลงไป เพื่อให้การปฏิบัติงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และมีความปลอดภัยสูงสุด

บริษัทฯ ได้นำระบบบริหารจัดการด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน (Security Management System: SeMS) ซึ่งเป็นมาตรฐานสากล มาใช้เป็นกรอบในการกำกับดูแลงานด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยสูงสุดต่ออากาศยาน ผู้โดยสาร พนักงานและผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง ทั้งนี้ การดำเนินงานเป็นไปตามนโยบายด้านการรักษาความปลอดภัยการบินของบริษัทฯ (Aviation Security Policy) และสอดคล้องกับมาตรฐาน ข้อกำหนดขององค์กรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ ได้แก่

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

โดยบริษัทฯ มีผลการดำเนินงานที่อยู่ในระดับมาตรฐานสากล สามารถผ่านการตรวจประเมินจากหน่วยงานกำกับดูแลด้านการรักษาความปลอดภัยการบินทุกหน่วยงาน โดยไม่พบข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญ

บริษัทฯ มีศูนย์ควบคุมการปฏิบัติการ (THAI Operations Control Center: TOCC) เพื่อพัฒนาปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมการปฏิบัติการ รวมถึงการประสานงาน และการสั่งการของศูนย์ปฏิบัติการต่าง ๆ บูรณาการเข้าด้วยกัน เพื่อให้สามารถแก้ไขสถานการณ์ต่าง ๆ ได้รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพมากขึ้น ซึ่งจะส่งผลดีต่อความพึงพอใจในการเดินทางของผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า อีกทั้งยังสามารถลดปริมาณความล่าช้าของเที่ยวบิน และเพิ่มประสิทธิภาพการตรงต่อเวลาตามตารางบิน ส่งผลให้เป็นการลดต้นทุนในการประกอบการในการปฏิบัติการบิน ช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามนโยบายของกระทรวงสาธารณสุขอย่างเคร่งครัด โดยมีการป้องกันในการให้บริการต่อผู้โดยสาร และปฏิบัติตามกฎระเบียบ และมาตรการควบคุมโรคของประเทศปลายทางอย่างเคร่งครัด ทำให้การขนส่งสินค้า และการให้บริการผู้โดยสารตลอดช่วงเวลาในปี 2563-2566 ที่ผ่านมาบริษัทฯ สามารถปฏิบัติการบินด้วยความปลอดภัยจากโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) และได้รับความมั่นใจในการเดินทางจากผู้โดยสารจากทั้งในประเทศและต่างประเทศ

ด้วยความตระหนักในเรื่องของความปลอดภัยในช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) บริษัทฯ ได้จัดทำกระบวนการทำงานที่เรียกว่า Special Handling Procedure during COVID-19 โดยเริ่มตั้งแต่การเตรียมการบินของนักบินและลูกเรือ การขนส่งพัสดุภัณฑ์ใต้ท้องเครื่อง การเตรียมการนำผู้โดยสารขึ้นเครื่องบิน จนถึงปิดประตูเครื่องบินพร้อมออกเดินทาง ทั้งนี้ เพื่อรองรับการทำงานที่ปลอดภัยจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) ต่อทั้งผู้ปฏิบัติงานและผู้โดยสาร เพื่อให้เป็นไปตามมาตรการของรัฐ

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) สำหรับฝึกอบรมพนักงานของสายปฏิบัติการเพื่อเสริมสร้างการตระหนักรู้และความเข้าใจด้าน 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) ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความปลอดภัยสูงสุดต่อทุกเที่ยวบินของการบินไทย

บริษัทฯ มีการพัฒนาระบบบริหารจัดการความปลอดภัย (Safety Management System: SMS) อย่างต่อเนื่อง เพื่อยกระดับประสิทธิภาพและความทันสมัยของระบบความปลอดภัยให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงขององค์ความรู้และแนวทางด้านระบบบริหารจัดการความปลอดภัยขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization (ICAO)) และข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (Thailand Civil Aviation Regulation (TCAR)) ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยสูงสุดต่อทุกเที่ยวบินของการบินไทย

บริษัทฯ ได้จัดให้มีคณะกรรมการอาชีวอนามัย และความปลอดภัยในการทำงาน (Occupational Health and Safety Committee: OHSC) โดยมีผู้บริหารหน่วยงานความปลอดภัยของแต่สถานประกอบกิจการ และผู้บริหารจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมเป็นคณะกรรมการฯ เพื่อทำหน้าที่วางแผน กำหนดนโยบาย และแนวทางในการดำเนินการให้สอดคล้องกับพระราชบัญญัติความปลอดภัยอาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2554 และกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

บริษัทฯ ตระหนักดีว่าพนักงานเป็นทรัพยากรที่มีค่าสูงสุดที่ต้องให้ความสำคัญ คุ้มครองดูแล ความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยของทุกคนที่ต้องดำเนินการควบคู่ไปกับการดำเนินธุรกิจ จึงได้กำหนดนโยบายด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ซึ่งมีรายละเอียดที่สำคัญในการดำเนินการเพื่อคุ้มครอง ดูแลความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยของพนักงาน รวมถึงการดำเนินการด้านสุขภาวะองค์กร ผ่านกิจกรรมที่สำคัญในด้านต่าง ๆ อาทิ สุขภาพดี สุขสงบดี ผ่อนคลายดี และสังคมดี โดยถือประโยชน์ของพนักงานเป็นหลัก จึงจัดให้พนักงานทุกระดับเข้ารับการอบรมด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ในส่วนที่เกี่ยวข้องตามภาระหน้าที่ความรับผิดชอบเพื่อจะได้รับทราบถึงอันตรายและความเสี่ยงที่อาจจะเกิดขึ้นจากการปฏิบัติงาน โดยกำหนดให้ผู้บริหารและหัวหน้าหน่วยงาน ได้รับการอบรมในหลักสูตรเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับบริหาร และหัวหน้างาน พร้อมทำการแต่งตั้ง เพื่อให้กำกับดูแลงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของแต่ละสถานประกอบกิจการได้อย่างมีประสิทธิภาพมีการเฝ้าระวังสุขภาพและป้องกันโรคจากการทำงาน โดยมีการดำเนินการประเมินอันตรายและความเสี่ยงที่อาจมีผลต่อสุขภาพของพนักงานที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ต่าง ๆ โดยจัดให้พนักงานที่ทำงานเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงได้รับการตรวจสุขภาพตามมาตรฐานที่บริษัทฯ กำหนดไว้ เป็นประจำทุกปี ปีละ 1 ครั้ง รวมถึงพนักงานที่เข้าทำงานใหม่ พนักงานที่เปลี่ยนหน้าที่มาปฏิบัติงานที่มีปัจจัยเสี่ยงแตกต่างไปจากเดิม และดำเนินการเฝ้าระวังดูแลสุขภาพของพนักงานมิให้เกิดโรคจากการทำงาน ตลอดจนติดตาม ควบคุม แก้ไขสภาพงาน และสภาพแวดล้อมในการทำงานให้มีความปลอดภัยอยู่ตลอดเวลา ตลอดจนการป้องกัน และควบคุมอุบัติเหตุ และสภาพแวดล้อมที่เป็นอันตรายในการทำงาน โดยได้กำหนดมาตรการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน เพื่อใช้เป็นระเบียบปฏิบัติสำหรับผู้บริหาร พนักงาน และผู้เกี่ยวข้อง โดยครอบคลุมถึงการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยของหน่วยงาน ผู้ปฏิบัติงาน และผู้รับเหมา หรือผู้รับจ้าง หรือผู้รับจ้างช่วง โดยจัดให้มีเครื่องมือเครื่องใช้ และอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลที่ได้มาตรฐานความปลอดภัย ตลอดจนมีการวิเคราะห์ และประเมินความเสี่ยงด้านสุขภาพพร้อมกำหนดมาตรการควบคุมความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้

ในภาพรวมของการปฏิบัติการบิน บริษัทฯ ได้มุ่งเน้นในเรื่องของมาตรฐานด้านความปลอดภัยในระดับสูงสุดและคุณภาพการให้บริการบนเครื่องบินที่ดีเลิศ โดยการนำเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัย และมีมาตรฐานด้านความปลอดภัยที่เป็นที่ยอมรับในระดับสากลมาประยุกต์ใช้กับเอกลักษณ์การให้บริการด้วยเสน่ห์ไทย บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะรักษาคุณภาพความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัยการบิน และมาตรฐานการบินให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล อีกทั้งการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ ข้อบังคับและกฎหมายที่เกี่ยวข้องนั้นเป็นปัจจัยหลักในการดำเนินธุรกิจที่บริษัทฯ ให้ความสำคัญเป็นอันดับแรกมาโดยตลอด และบริษัทฯ จะดำเนินนโยบายเชิงรุกในการดำเนินงานด้านความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัยการบิน และมาตรฐานการบินอย่างต่อเนื่อง

เส้นทางบินกลุ่มประเทศ CLMV
ราชอาณาจักรกัมพูชา
สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว
สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา
สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

เสียมราฐ พนมเปญ เวียงจันทน์ ย่างกุ้ง ฮานอย และโฮจิมินห์











(ฉ) ตารางรายละเอียดมาตรฐานสากล

ใบรับรองมาตรฐานสากล	หน่วยงานที่รับรอง
TCO: Third Country Operator มาตรฐานด้านความปลอดภัยการบินได้รับอนุญาตให้ปฏิบัติการบินสู่ประเทศต่าง ๆ ในสหภาพยุโรปจาก EASA (European Union Aviation Safety Agency)	European Union Aviation Safety Agency: EASA
EASA Part-145 Maintenance Organization Approval Certificate EASA.145.0147 หน่วยซ่อมที่ได้รับการรับรองจากองค์การความร่วมมือด้านการบินในกลุ่มสหภาพยุโรป	European Union Aviation Safety Agency: EASA
14 CFR Part 145 Air Agency Certificate Number RJHY603H FAA Approved Repair Station (Federal Aviation Administration of USA) หน่วยซ่อมที่ได้รับการรับรองจากองค์การบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา	United States of America Department of Transportation Federal Aviation Administration
IOSA: IATA Operational Safety Audit มาตรฐานการตรวจประเมินความปลอดภัยด้านการปฏิบัติการ	International Air Transport Association: IATA สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ
ISAGO: IATA Safety Audit for Ground Operations มาตรฐานการตรวจสอบความปลอดภัยของการปฏิบัติการภาคพื้น	
CAAT AMO.0013 Domestic Approved Maintenance Organization Certificate (Department of Civil Aviation, Thailand) หน่วยซ่อมสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	The Civil Aviation Authority of Thailand: CAAT สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
TCAR OPS (Thailand Civil Aviation Regulation – Air Operations) มาตรฐานการปฏิบัติการบินของผู้ดำเนินการเดินอากาศ	
TCAR AIR Part-CAMO sets the Thailand Civil Aviation Regulations for Continuing Airworthiness Management Organisations (CAMO) ใบรับรองผู้ดำเนินการจัดการด้านการคงความต่อเนื่องของความสมควรเดินอากาศ และใบรับรองผู้ดำเนินการจัดการด้านการคงความต่อเนื่องของความสมควรเดินอากาศและการซ่อมบำรุงอากาศยาน	
Regulated Agent (RA) ใบรับรองตัวแทนควบคุม	
Regulated Agent from Third Country (RA3) ใบรับรองตัวแทนควบคุม จากประเทศที่สามเข้าสู่สหภาพยุโรป	Luftfahrt-Bundesamtm (LBA), Federal Republic of Germany
Air Cargo or Mail Carrier Operating into the Union From a Third Country Airport (ACC3) ใบรับรองการให้บริการขนส่งสินค้าเข้าไปยังประเทศในกลุ่มสหภาพยุโรป (EU) และสหราชอาณาจักร (United Kingdom)	
Good Distribution Practice (GDP) มาตรฐานขององค์การอนามัยโลก	บริษัท MS Certification Services Pvt.Ltd. (International Accredited)

ใบรับรองมาตรฐานสากล	หน่วยงานที่รับรอง
ISO 9001:2015 (ระบบบริหารงานคุณภาพ) ISO 14001:2015 (ระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม) ISO 22301:2019 (มาตรฐานการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ)	Bureau Veritas Certification (Thailand) Ltd.
HACCP: Hazard Analysis Critical Control Points Hazard Analysis Critical Control Points ระบบการวิเคราะห์อันตรายและจุดวิกฤตที่ต้องควบคุมในการผลิตอาหาร GHP: Good Hygiene Practices มาตรฐานสุขลักษณะที่ดีในการผลิตอาหาร	
HALAL (มาตรฐานฮาลาล)	- สำนักงานคณะกรรมการอิสลามประจำกรุงเทพมหานคร - สำนักงานคณะกรรมการอิสลามประจำจังหวัดสมุทรปราการ
HAL-Q (มาตรฐานฮาลาล)	ศูนย์วิทยาศาสตร์ฮาลาล จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (The Halal Science Center Chulalongkorn University)
ISO/IEC 17025:2017 (ข้อกำหนดทั่วไปว่าด้วยความสามารถห้องปฏิบัติการทดสอบและสอบเทียบ)	Thai Industrial Standard Institute, Ministry of Industry: TISI สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม

1.2 กิจการขนส่งสินค้า พัสดุภัณฑ์และไปรษณียภัณฑ์

(ก) ลักษณะผลิตภัณฑ์และบริการ

ข้อมูลการบริการพาณิชย์สินค้า พัสดุภัณฑ์และไปรษณียภัณฑ์

การบริการขนส่งสินค้า พัสดุภัณฑ์และไปรษณียภัณฑ์	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ADTK) (ล้านตัน-กิโลเมตร) (1)	2,864.2	3,574.6	3,921.5
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (RFTK) (ล้านตัน-กิโลเมตร) (1)	1,480.8	1,859.2	2,013.0
รายได้ค่าระวางขนส่ง (ล้านบาท) (2)	15,464.2	17,267.9	17,251.3
รายได้ค่าระวางขนส่งเฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/ตัน-กิโลเมตร) (3)	10.44	9.29	8.57
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (%) (1)	51.7	52.0	51.3

หมายเหตุ:
(1) รวมความจุจากเที่ยวบินแบบประจำ เที่ยวบินแบบไม่ประจำ และการเช่าพื้นที่ระวางบนเครื่องบินขนส่งสินค้า
(2) รวมรายได้ค่าระวางขนส่งพัสดุภัณฑ์และไปรษณียภัณฑ์จากเที่ยวบินแบบประจำ เที่ยวบินแบบไม่ประจำ และการเช่าพื้นระวางบนเครื่องบินขนส่งสินค้า
(3) รายได้ค่าระวางขนส่งพัสดุภัณฑ์และไปรษณียภัณฑ์จากเที่ยวบินแบบประจำ และเที่ยวบินแบบไม่ประจำ/ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (RFTK)

ธุรกิจขนส่งสินค้าทางอากาศกลับสู่ภาวะปกตินับจากปี 2565 มีความต้องการขนส่งสินค้าหลากหลายประเภทไปยังตลาดที่มีความต้องการสินค้าประเภทต่าง ๆ ทั้งสินค้าด้านอุปโภค บริโภค สินค้าภาคอุตสาหกรรม รวมถึงสินค้า e-Commerce ที่มีแนวโน้มความต้องการขนส่งเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง ในรูปแบบการให้บริการขนส่งทั้งในเที่ยวบินผู้โดยสารและเที่ยวบินเช่าเหมาลำ (Cargo Charter Flight) ซึ่งบริษัทฯ สามารถเปิดให้บริการได้ในช่วงที่มีเครื่องบินเพียงพอนอกเหนือจากตารางบินปกติ

(ข) การตลาดและการแข่งขัน

บริษัทฯ ให้บริการขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศด้วยเครื่องบินขนส่งผู้โดยสารเป็นหลัก ครอบคลุมเส้นทางบินในทวีปเอเชีย ยุโรป และออสเตรเลีย โดยมีเที่ยวบินไปยังเส้นทางต่าง ๆ ตามจำนวนผู้โดยสาร และปริมาณความต้องการการขนส่งสินค้าที่มีอย่างต่อเนื่อง รวมถึงการขนส่งสินค้าในเส้นทางภายในประเทศ ในแต่ละภูมิภาค ซึ่งบริษัทฯ สามารถสนับสนุนการขนส่งสินค้าท้องถิ่นในประเทศไทยเชื่อมต่อการขนส่งไปยังต่างประเทศ สำหรับเส้นทางบินสำคัญต่าง ๆ ที่บริษัทฯ ไม่ได้ทำการบินตรง บริษัทฯ มีพันธมิตรธุรกิจที่สามารถให้บริการครอบคลุมภายใต้ข้อตกลงพิเศษระหว่างสายการบิน รวมถึงบริการการขนส่งด้วยรถบรรทุกระหว่างประเทศในทวีปยุโรป ออสเตรเลียและในประเทศญี่ปุ่นเป็นหลัก และยังได้เพิ่มเติมพันธมิตรในกลุ่มประเทศอาเซียน ได้แก่ กัมพูชา-ลาว-เมียนมา-เวียดนาม (CLMV) เพื่อเพิ่มเครือข่ายในการให้บริการขนส่งอีกด้วย

ในปี 2568 หลายสายการบินมีการเพิ่มเที่ยวบินอย่างต่อเนื่อง ทั้งเที่ยวบินขนส่งผู้โดยสารปกติและเที่ยวบินขนส่งสินค้าโดยเฉพาะ ส่งผลให้สภาวะการแข่งขันสูงมากขึ้น ประกอบกับปัจจัยภายนอกที่ยังมีกระทบต่อการขนส่งสินค้าทางอากาศ อาทิเช่น ราคาน้ำมันโลก ผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยน และสถานการณ์ทางการตลาดในแต่ละภูมิภาค บริษัทฯ จึงได้เน้นการปรับราคาให้สอดคล้องกับการแข่งขัน เน้นคุณภาพการให้บริการขนส่งสินค้า ให้สามารถตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้า โดยการนำเสนอผลิตภัณฑ์ (Product) ประเภทต่าง ๆ และคัดเลือกเส้นทางบินที่มีศักยภาพเพื่อสร้างรายได้เพิ่มขึ้นตาม Seasonal และเขตพื้นที่ที่มีความต้องการขนส่งสินค้า รวมถึงการแสวงหาลูกค้ารายใหม่ในเส้นทางบินที่กลับมาปฏิบัติการบิน และเส้นทางบินที่เปิดให้บริการเพิ่ม

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้เจรจากับผู้ให้บริการขนส่งไปรษณียภัณฑ์ (Post office) ในประเทศต่าง ๆ เพื่อความร่วมมือในการขนส่งไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศ (Air Mail) ในเส้นทางการบินของบริษัทฯ อีกด้วย

ในส่วนของการนำเทคโนโลยี มาสนับสนุนและช่วยในการปฏิบัติการ เพื่อเพิ่มความสะดวก รวดเร็ว ถูกต้องในการขายและจัดการการขนส่งสินค้า บริษัทฯ ได้ทำงานร่วมกับพันธมิตรทางธุรกิจผู้ให้บริการด้านระบบสารสนเทศและการสำรองพื้นที่ผ่านช่องทางใหม่ Market place ซึ่งลูกค้าสามารถทำ Online Booking ในพื้นที่ระวางบนเที่ยวบินที่กำหนดเส้นทางไว้ เพื่อความสะดวก รวดเร็ว ได้มากขึ้น ซึ่งความร่วมมือในด้านนี้ สามารถเปิดให้บริการแก่ลูกค้ารายใหม่ของการบินไทยได้ จึงนับว่าเป็นโอกาสในการขยายกลุ่มลูกค้ารายใหม่แก่บริษัทฯ อีกทั้งยังเป็นการก้าวเข้าสู่ Digitalization ด้วย

บริษัทฯ มีผลิตภัณฑ์และบริการการขนส่งในรูปแบบต่าง ๆ เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้า ทั้งในเรื่องเวลาและสถานะของสินค้าเพื่อรักษาสภาพสินค้าให้คงสภาพที่ดีตลอดเส้นทางการขนส่ง (Temperature Controlled Products: TGC) และให้บริการตู้คอนเทนเนอร์ควบคุมอุณหภูมิ (TG Temp) เพื่อให้บริการกับสินค้าที่มีลักษณะเป็น Time-Sensitive Condition สำหรับผลิตภัณฑ์ TG Pharma Pro (TGP) ร่วมกับฝ่ายบริการคลังสินค้า เพื่อที่จะรองรับบริการการขนส่งผลิตภัณฑ์ยา และเวชภัณฑ์ที่ต้องการการดูแลและควบคุมอุณหภูมิตลอดการขนส่งอย่างเข้มงวดให้เป็นไปตามข้อกำหนด อีกทั้งยังรักษาคุณสมบัติของยาให้คงคุณภาพในการนำไปใช้รักษาโรคตามวัตถุประสงค์อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อสร้างความมั่นใจในทุกจุดของการให้บริการตามมาตรฐานการกระจายยา (Good Distribution Practice: GDP) โดยบริษัทฯ ได้รับการรับรองมาตรฐาน GDP ในส่วนของพื้นที่อาคารสินค้าระหว่างประเทศและได้มีการจัดตั้งทีมพนักงานมืออาชีพที่ผ่านการฝึกอบรม ในระดับบุคคลตามมาตรฐาน GDP โดยได้รับประกาศนียบัตรรับรองจากบริษัท เอสจีเอส (ไทยแลนด์) จำกัด (SGS (Thailand) Co.,Ltd.) ซึ่งเป็นบริษัทระดับโลกที่ทำการตรวจสอบให้การรับรองมาตรฐานต่าง ๆ เป็นที่เรียบร้อยแล้ว

บริการพิเศษสำหรับผลิตภัณฑ์ที่ให้บริการขนส่งสินค้าแบบเร่งด่วน รวมถึงบริการพิเศษที่มีลำดับความสำคัญในการขนส่งเพิ่มขึ้นสำหรับสินค้าประเภทต่าง ๆ ที่ได้รับการออกแบบมาเพื่อตอบสนองตามความต้องการของลูกค้า

ผลิตภัณฑ์ที่ให้บริการขนส่งด่วนสำหรับสินค้าทั่วไป (TG Force: TGX) สำหรับสินค้าเร่งด่วนที่ต้องการการรับประกันในการขนส่งไปยังจุดหมายปลายทางตามกำหนดเวลาที่ได้สำรองพื้นที่ระวางไว้ ในเงื่อนไขที่ดีที่สุดสำหรับสินค้าที่มีสถานะการยืนยันพื้นที่ระวางบนเที่ยวบินที่สำรองไว้

ผลิตภัณฑ์ที่ให้บริการขนส่งด่วนสำหรับสินค้าของสดทุกประเภท (TG Fresh: TGF) เพื่อให้ความมั่นใจมากขึ้นว่าสินค้าของสดทุกประเภทจะมีสถานะการยืนยันพื้นที่บนเที่ยวบินที่ได้สำรองพื้นที่ระวางไว้ มากกว่าสินค้าของสดปกติทั่วไป

ผลิตภัณฑ์ที่ให้บริการขนส่งสินค้าเกษตร (TG Kool: TGK) โดยการปรับอุณหภูมิให้แก่ตัวสินค้าตามความต้องการและใช้ Thermal Blanket เป็นอุปกรณ์เพื่อใช้ในการขนส่งสินค้าที่สามารถป้องกันความร้อนจากภายนอกพร้อมทั้งรักษาอุณหภูมิภายในเพื่อไม่ให้เกิดการเปลี่ยนแปลง หรือมีการเปลี่ยนแปลงน้อยที่สุด โดยควบคุมอุณหภูมิให้สินค้าคงความเย็นอย่างต่อเนื่องตามกำหนด และเตรียมพร้อมก่อนการขนส่งในตู้คอนเทนเนอร์ที่จัดเตรียมสำหรับสินค้าประเภทนี้โดยเฉพาะ ด้วยกระบวนการและเครื่องมืออุปกรณ์พิเศษที่ทันสมัย และได้มาตรฐานในการรักษาคุณภาพของสินค้าให้สดใหม่จนถึงผู้บริโภค ได้แก่ สินค้าประเภทผลไม้ที่ต้องการการควบคุมอุณหภูมิแบบเย็นจัด เช่น มะพร้าวน้ำหอม ข้าวเหนียวมะม่วง เป็นต้น

ผลิตภัณฑ์ที่ให้บริการขนส่งแบบสินค้าที่มีลำดับความสำคัญสูงในการขนส่ง (Priority Service: PRI) เพื่อเพิ่มสถานะการยืนยันพื้นที่ในลำดับความสำคัญที่สูงกว่าสถานะทั่วไป เป็นทางเลือกแก่ลูกค้าในเงื่อนไขการสำรองพื้นที่ของสินค้าที่ดีขึ้นกว่าปกติ ส่วนการให้บริการและสินค้าพิเศษอื่น ๆ บริษัทฯ มีบริการที่คลอบคลุมตามความต้องการขนส่ง อาทิ สัตว์ หรือสิ่งมีชีวิตประเภทต่าง ๆ สินค้าอันตราย สินค้ามีค่า สินค้าที่มีขนาดใหญ่ มีน้ำหนักมาก เช่น เครื่องจักร เครื่องกำเนิดไฟฟ้า หรือรถยนต์ เป็นต้น รวมถึงการขนส่งร่างของผู้เสียชีวิตด้วย

2. หน่วยธุรกิจ

หน่วยธุรกิจของบริษัทฯ มีบทบาทสำคัญในการสนับสนุนและขับเคลื่อนการดำเนินธุรกิจสายการบินให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับกลยุทธ์องค์กรและการสร้างคุณค่าอย่างยั่งยืน โดยแต่ละหน่วยธุรกิจมีความเกี่ยวเนื่องโดยตรงกับกิจการขนส่ง และมีการดำเนินงานที่เชื่อมโยงและสอดประสานกันอย่างเป็นระบบเพื่อสนับสนุนการปฏิบัติการบินให้สามารถดำเนินไปได้อย่างราบรื่น ส่งผลให้เครื่องบินสามารถเดินทางจากสถานีต้นทางไปยังสถานีปลายทางได้ตรงตามกำหนดเวลาในตารางบิน ภายใต้มาตรฐานด้านความสะดวก รวดเร็ว และความปลอดภัย ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการเสริมสร้างความน่าเชื่อถือของบริษัทฯ รวมถึงการสร้างความเชื่อมั่นและความพึงพอใจให้แก่ผู้ใช้บริการและผู้มีส่วนได้เสีย ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้จัดโครงสร้างการประกอบธุรกิจที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับกิจการขนส่งออกเป็นหน่วยธุรกิจหลัก 3 หน่วย ได้แก่

1. หน่วยธุรกิจการบริการคลังสินค้าและไปรษณียภัณฑ์
2. หน่วยธุรกิจการบริการภาคพื้น (การบริการลูกค้า และการบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น)
3. หน่วยธุรกิจครัวการบิน

2.1 หน่วยธุรกิจการบริการคลังสินค้าและไปรษณียภัณฑ์

ให้บริการจัดการคลังสินค้าและไปรษณียภัณฑ์สำหรับการขนส่งสินค้าทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และบริการจัดการคลังสินค้า ณ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ โดยการดำเนินงานบริการคลังสินค้าแบบครบวงจร ทั้งสินค้าขาเข้า สินค้าขาออก และสินค้าถ่ายลำโดยมีสินค้าที่ขนส่งทางอากาศหลายประเภท เช่น สินค้าควบคุมอุณหภูมิ สัตว์มีชีวิต สินค้าที่มีมูลค่า สินค้าอันตราย สินค้าเร่งด่วนและสินค้าทั่วไป เป็นต้น



ลักษณะการประกอบธุรกิจในปีที่ผ่านมา

ในปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ยังคงให้บริการจัดการคลังสินค้าและไปรษณียภัณฑ์สำหรับสายการบินลูกค้ากว่า 60 สายการบิน โดยพบว่ามีปริมาณสินค้าที่ผ่านคลังสินค้าการบินไทยเพิ่มขึ้นเฉลี่ยประมาณร้อยละ 8 เมื่อเทียบกับปี 2567 ซึ่งการเติบโตดังกล่าวเป็นผลจากการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบินและการขนส่งสินค้าทางอากาศ การขยายตัวของอีคอมเมิร์ซ และการขนส่งสินค้าประเภทพิเศษ อาทิ สินค้าควบคุมอุณหภูมิ และสินค้ามูลค่าสูง เป็นต้น ทั้งนี้เพื่อรองรับปริมาณสินค้าที่เพิ่มขึ้นในแต่ละปี บริษัทฯ ได้ดำเนินการปรับปรุงกระบวนการทำงานภายในให้มีความกระชับมากขึ้น เช่น การลดขั้นตอนการทำงานที่ซ้ำซ้อน การเพิ่มบุคลากรในแต่ละช่วงเวลาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริการ ทั้งนี้ แผนบริหารจัดการคลังสินค้าดังกล่าวช่วยให้คลังสินค้าสามารถรองรับปริมาณสินค้าและจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้นทั้งในปัจจุบันและอนาคต นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้พัฒนาการจัดการด้านเทคโนโลยี เช่น การนำระบบดิจิทัลมาใช้ในกระบวนการทำงานและการหาระบบปฏิบัติการใหม่ (Cargo Management System) เพื่อทดแทนระบบเดิมที่ใกล้หมดสัญญา รวมถึงการเพิ่มพื้นที่จัดเก็บสินค้าเชิงสูงเพื่อรองรับปริมาณสินค้า เป็นต้น โดยมีวัตถุประสงค์เป็นการรักษาความพึงพอใจในการให้บริการและสร้างความได้เปรียบทางการแข่งขันในอุตสาหกรรมการขนส่งสินค้าทางอากาศที่มีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง รวมถึงการดำเนินงานในการพัฒนาธุรกิจให้เติบโตอย่างยั่งยืน และแสดงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้เสีย

แผนกลยุทธ์ที่ดำเนินการและที่สำเร็จแล้ว ในปี 2568

ในการให้บริการคลังสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ บริษัทฯ มีนโยบายเพิ่มคุณภาพและพัฒนาการให้บริการให้มีมาตรฐานสากลในทุกจุดบริการอย่างต่อเนื่อง โดยได้มีการวางแผนและเตรียมความพร้อมด้านเทคโนโลยี อุปกรณ์การให้บริการ และบุคลากร ในการให้บริการแก่สายการบินคู่ค้าและผู้ใช้บริการคลังสินค้าฯ ตลอด 24 ชั่วโมง เพื่อตอบสนองความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้า

ในปี 2568 แผนกลยุทธ์ที่สำเร็จและสามารถสร้างรายได้เพิ่ม คือ โครงการ Renovate Perishable Center ซึ่งเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2568 และบริษัทฯ ได้เริ่มดำเนินการว่าจ้างที่ปรึกษาที่มีความเชี่ยวชาญจากภายนอก ในการวิเคราะห์แผนธุรกิจการขนส่งสินค้าทางอากาศ กำหนดกลยุทธ์ และแผนการดำเนินงานให้สอดคล้องกับการเติบโตทางธุรกิจและสร้างความยั่งยืนในการดำเนินการบริการคลังสินค้าฯ เพื่อรองรับการเติบโตของธุรกิจการขนส่งสินค้าทางอากาศที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในอนาคต เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและขยายขีดความสามารถในการให้บริการคลังสินค้า

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ริเริ่มโครงการ ESG (Environmental, Social, and Governance) ในการรณรงค์เก็บขวดพลาสติกภายในคลังสินค้าฯ เพื่อนำมาผลิตเส้นใยรีไซเคิลเป็นผ้าห่มในโครงการ “อบอุ่นด้วยรักจาก THAI” กับบริษัท พีทีที โกลบอล เคมิคอล จำกัด (GC YOU เทิร์น) ตามนโยบายของบริษัทฯ ซึ่งได้เริ่มโครงการเมื่อกลางปี 2567 จนถึงเมษายน 2568 ซึ่งรวบรวมขวดพลาสติก เป็นจำนวน 1,585.72 กิโลกรัม สามารถลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก 1,634.88 กก.คาร์บอนไดออกไซด์ และนำมาผลิตเป็นผ้าห่มได้จำนวน 500 ผืน ซึ่งผ้าห่มดังกล่าว ได้นำไปจัดกิจกรรม CSR (Corporate Social Responsibility) ให้กับหน่วยบัญชาการต่อสู้อากาศยานและรักษาฝั่ง กองทัพเรือ สัตหีบ เมื่อวันที่ 21 พฤศจิกายน 2568 เพื่อส่งมอบให้กับทหารตามแนวชายแดนและชุมชนที่ขาดแคลน อีกทั้ง ได้เข้าร่วมกิจกรรมปล่อยเต่าทะเลคืนสู่ธรรมชาติ ณ ศูนย์อนุรักษ์พันธุ์เต่าทะเล กองทัพเรือ โดยเป็นส่วนหนึ่งของการอนุรักษ์และฟื้นฟูประชากรเต่าทะเลที่ใกล้สูญพันธุ์ซึ่งถือเป็นอีกเจตนารมณ์ในการดูแลทั้งสังคมและสิ่งแวดล้อมอย่างครบถ้วนในการรับผิดชอบต่อโลกและเป็นไปตามนโยบายด้านความยั่งยืนของบริษัทฯ

การจัดการ หรือการประกอบธุรกิจ หรือเหตุการณ์สำคัญอื่น ๆ ในปี 2568

หน่วยธุรกิจการบริการคลังสินค้าและไปรษณียภัณฑ์มีการดำเนินการ ดังนี้

ด้านเทคโนโลยีและสารสนเทศ

ใช้ระบบดิจิทัลในการให้บริการคลังสินค้าและไปรษณียภัณฑ์แบบครบวงจร บริหารจัดการภายในคลังสินค้าเร่งด่วน เพิ่มช่องทางการชำระค่าบริการคลังสินค้า เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการคลังสินค้าซึ่งเป็นการอำนวยความสะดวกให้กับลูกค้า รวมทั้งเพื่อรองรับการขยายธุรกิจในอนาคต

ด้านการสื่อสารและประชาสัมพันธ์ทางการตลาด

นำเสนอการให้บริการของ Ground Handling Agents: GHA ในงาน Air Cargo Europe 2025 ระหว่างวันที่ 2 - 5 มิถุนายน 2568 ณ เมืองมิวนิก สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี และเข้าร่วมงาน The 26th Annual GHI Conference 2025 ระหว่างวันที่ 10 – 12 พฤศจิกายน 2568 ณ นครอัมสเตอร์ดัม ราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์ เพื่อนำเสนอบริการคลังสินค้าที่มีมาตรฐานระดับสากลและมีความทันสมัยเพื่อหารายได้จากลูกค้าสายการบินรายใหม่ รวมถึงลูกค้าสายการบินเช่าเหมาลำ อีกทั้งบริษัทฯ ยังได้ดำเนินการหารายได้เสริมจากการดำเนินธุรกิจหลัก ที่ได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่องจากปีที่ผ่านมา อาทิ โครงการ THAI Cargo Academy: TCA เพื่อเป็นแหล่งการเรียนรู้เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางอากาศทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ

ประชาสัมพันธ์กิจกรรมต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในปีที่ผ่านมา ผ่านช่องทางสื่อสารของบริษัทฯ อีกทั้ง ยังได้ดำเนินการจัดทำ Line Official ของฝ่ายฯ ชื่อไลน์ THAI Cargo Terminal เพื่อเป็นช่องทางในการติดต่อสื่อสารกับลูกค้า สามารถให้บริการเกี่ยวกับการชำระเงินค่าบริการคลังสินค้า การติดตามข้อมูลสถานะของสินค้า และการตอบข้อซักถามต่าง ๆ ผ่าน Chat Bot ซึ่งให้บริการในเดือนกุมภาพันธ์ 2568 ที่ผ่านมา

ด้านมาตรฐานต่าง ๆ ในการให้บริการ

จัดการคลังสินค้าในรูปแบบระบบปิดเพื่อให้เป็นพื้นที่หวงห้ามบุคคลภายนอก และให้เป็นไปตามข้อกำหนดด้านความปลอดภัยของ AOT, CAAT, IATA, ICAO, และ LBA ซึ่งบริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญและได้ดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง บริษัทฯ ได้รับการรับรองมาตรฐานด้านความปลอดภัยการปฏิบัติงานภาคพื้น (IATA Safety Audit Ground Operational: ISAGO) การตรวจรับรองการบริหารความปลอดภัยของสายการบิน (IATA Operational Safety Audit: IOSA) และการรับรองมาตรฐานการให้บริการสินค้าแบบควบคุมอุณหภูมิ (Goods Distribution Practice: GDP)

ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้รับการรับรองให้เป็นตัวแทนควบคุม (Regulated Agent Certificate: RA) ภายใต้หลักเกณฑ์ตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 33 ว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศ อาศัยอำนาจตามมาตรา 50/31 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 แก้ไขเพิ่มเติม

โดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2562 รวมทั้งได้รับการรับรองด้านการรักษาความปลอดภัยในกระบวนการขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศ ผ่านคลังสินค้าประเทศที่สามไปยังประเทศในสหภาพยุโรป (Air Cargo and Mail Carrier Operating into the Union from a Third Country Airport: ACC3) และ (Regulated Agent in Third Country: RA3) ของ The national civil aviation authority of Germany (The Luftfahrt-Bundesamt: LBA) และบริษัทฯ ได้ดำเนินการขอใบรับรองมาตรฐานการให้บริการสินค้าประเภทยาและเวชภัณฑ์ (Center of Excellence for Independent Validators in Pharmaceutical Logistics: CEIV Pharma) จาก IATA ซึ่งคาดว่าจะได้รับใบรับรองมาตรฐานฯ ในปี 2569

ด้านโครงสร้างรายได้

บริหารจัดการคลังสินค้าและไปรษณียภัณฑ์สำหรับการขนส่งสินค้าทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และบริการจัดการคลังสินค้า ณ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ซึ่งมีพื้นที่คลังสินค้ารวมทั้งสิ้นกว่า 110,000 ตารางเมตร และสามารถรองรับสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ได้กว่า 1.47 ล้านตัน โดยมีส่วนแบ่งการตลาดอยู่ที่ร้อยละ 61 ในปีที่ผ่านมา ทั้งนี้ ในส่วนของรายได้ แบ่งออกเป็น 3 หมวด คือ

1. รายได้จากการให้บริการสายการบินลูกค้า (Cargo Service) ทั้งเที่ยวบินขนส่งผู้โดยสาร (Passenger Flight) และเที่ยวบินขนส่งสินค้า (Freighter Flight)

2. รายได้จากการให้บริการกับ Freight Forwarder สำหรับสินค้าขาเข้า สินค้าขาออก และสินค้าถ่ายลำ รวมถึงการให้บริการสินค้าควบคุมอุณหภูมิ สัตว์มีชีวิต สินค้าที่มีมูลค่า สินค้าอันตราย สินค้าเร่งด่วน และสินค้าทั่วไป ตามอัตราค่าธรรมเนียมบริการคลังสินค้า (Terminal Charge)

3. รายได้เสริมอื่น ๆ (Ancillary Revenue) เช่น THAI Cargo Academy (TCA), การให้บริการคลังสินค้าสำหรับเที่ยวบินเช่าเหมาลำ (Charter Flight)

โดยการดำเนินการเหล่านี้ช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการจัดการคลังสินค้าและขนส่งสินค้าให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น รองรับความต้องการของลูกค้าและรักษาความได้เปรียบในการแข่งขันในตลาดโลจิสติกส์ระดับสากล

ด้านการพัฒนาทรัพยากรบุคคลและสร้างวัฒนธรรมองค์กรด้านความปลอดภัย

มีการดำเนินการ ดังนี้

1. ปฏิบัติตามนโยบายความปลอดภัยอย่างเคร่งครัด และส่งเสริมบุคลากรในหน่วยงานให้เข้ารับการอบรมตามหลักสูตรภาคบังคับ และหลักสูตร Compliance เช่น Human Factors, Aviation Security (AVSEC) for Regulated Agent, Safety Management System, Workplace Safety และหลักสูตรการกำกับดูแลกิจการที่ดี เป็นต้น เพื่อให้มั่นใจว่าการปฏิบัติงานในแต่ละขั้นตอนจะถูกดำเนินการโดยผู้ที่มีความรู้ ความสามารถในแต่ละสายงานนั้น ๆ หรือมีการมอบหมายงานให้กับผู้ที่ผ่านการอบรมในงานนั้น ๆ ซึ่งกระบวนการอบรมนี้ จะมีการตรวจสอบ โดยหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง เช่น CAAT เป็นต้น

2. จัดอบรมให้กับพนักงานใหม่ในปี 2568 จำนวน 80 คน ในหัวข้อ “TEAM BUILDING FOR SERVICE EXCELLENCE” โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเสริมสร้างความสัมพันธ์อันดีและความสามัคคีระหว่างบุคลากรภายใน และพัฒนาทักษะที่จำเป็นในการทำงานร่วมกัน ได้แก่ การสื่อสาร การทำงานเป็นทีม และการแก้ไขปัญหา และเพื่อสร้างบรรยากาศที่ดีในการทำงาน กระตุ้นให้เกิดความคิดสร้างสรรค์ และเกิดการพัฒนาการปฏิบัติงานใหม่ ๆ ร่วมกัน

3. จัดให้มีกิจกรรม “วันความปลอดภัยและอาชีวอนามัย (Safety Day) ประจำปี 2568” มีวัตถุประสงค์ในการรณรงค์เกี่ยวกับการให้ความสำคัญกับความปลอดภัยในการปฏิบัติงานของพนักงานทุกคน เพื่อหลีกเลี่ยงความสูญเสียหรืออุบัติเหตุที่ไม่คาดคิด โดยยังคงรักษามาตรฐานการให้บริการที่ดีอย่างต่อเนื่อง เพื่อรณรงค์วัฒนธรรมองค์กรด้าน Safety Culture พร้อมทั้งกระตุ้นให้พนักงานร่วมรายงานเหตุการณ์ที่อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุผ่าน QR Code ของกลุ่มงานมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนงานปฏิบัติการเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุและอุบัติการณ์

ด้านการพัฒนาอุปกรณ์การให้บริการ

ให้ความสำคัญกับการพัฒนาอุปกรณ์และพื้นที่ให้บริการ เพื่อรองรับปริมาณสินค้าและเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น โดยมุ่งเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการคลังสินค้าและการขนส่งสินค้า เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล และตอบสนองความต้องการของลูกค้าอย่างมีประสิทธิภาพ ดังนี้

1. ใช้รถตักสินค้าไฟฟ้า (EV Forklift) และรถไฟฟ้าให้บริการลากจูงสินค้า (EV Tractor) แทนการใช้รถน้ำมัน เพื่อสนับสนุนนโยบายของบริษัทฯ ในการลดภาวะก๊าซเรือนกระจก และเพื่อนำมาบริหารจัดการสินค้าเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการและสามารถเพิ่มประสิทธิภาพในการรับส่งมอบสินค้ากับหน่วยงานบริการภาคพื้นเป็นไปตามข้อตกลงการให้บริการ (Service Level Agreement: SLA) รวมทั้งบริหารจัดการ Plastic Pallet เพื่อรองรับปริมาณสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น

2. ติดตั้ง Dual X-ray Machine และ Explosive Trace Detection: ETD เพื่อเพิ่มมาตรฐานความปลอดภัยกับสินค้าและกระบวนการขนส่งปรับปรุงระบบ Automated Storage and Retrieval System: ASRS และระบบ Elevated Transfer Vehicles: ETV เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริการ การบริหารจัดการพื้นที่ และปริมาณสินค้าให้มากขึ้น

3. ปรับปรุง Cool Room เพื่อรักษามาตรฐานในการจัดเก็บสินค้าที่ต้องการควบคุมอุณหภูมิ เช่น สินค้าสด ยา และเวชภัณฑ์

การดำเนินการเหล่านี้ช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการคลังสินค้าและขนส่งสินค้าให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น รองรับความต้องการของลูกค้าและรักษาความได้เปรียบในการแข่งขันในตลาดโลจิสติกส์ระดับสากล

2.2 หน่วยธุรกิจบริการภาคพื้น

การให้บริการด้านผู้โดยสารและอุปกรณ์ภาคพื้นในเขตลานจอดอากาศยานครอบคลุมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รวมถึงท่าอากาศยานภูมิภาคอีก 9 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงเชียงราย ท่าอากาศยานภูเก็ต ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานกระบี่ ท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานอู่ตะเภา และท่าอากาศยานขอนแก่น

ทั้งนี้ หากมีความจำเป็นต้องใช้บริการด้านผู้โดยสาร และ/หรือ อุปกรณ์ภาคพื้น ณ ท่าอากาศยานอื่นนอกเหนือจากขอบเขตการให้บริการดังกล่าว เช่น การรองรับเที่ยวบินภารกิจพิเศษของกองทัพอากาศ หรือการให้บริการเที่ยวบินเช่าเหมาลำ (Charter Flight) อาทิ เที่ยวบินฮัจย์ ณ ท่าอากาศยานนราธิวาส สามารถดำเนินการสนับสนุนภารกิจดังกล่าวได้ โดยการจัดหาและเคลื่อนย้ายอุปกรณ์ภาคพื้นจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หรือท่าอากาศยานใกล้เคียงไปให้บริการอย่างเต็มขีดความสามารถ พร้อมทั้งจัดสรรบุคลากรที่มีความรู้ ความสามารถ และความเชี่ยวชาญอย่างเหมาะสม เพื่อให้การปฏิบัติงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด

หน่วยธุรกิจบริการภาคพื้น ประกอบด้วย 2 กิจกรรมหลัก คือ การบริการลูกค้าภาคพื้น (Ground Customer Services) และการบริการอุปกรณ์ภาคพื้น (Ground Equipment Services)

2.2.1 การบริการลูกค้าภาคพื้น (Ground Customer Services)

การบริการลูกค้าภาคพื้นหมายถึง การให้บริการอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารตลอดกระบวนการเดินทางทางอากาศ ตั้งแต่การเดินทางเข้าสู่ท่าอากาศยาน การดำเนินการตามขั้นตอนและพิธีการที่เกี่ยวข้องการขึ้นสู่อากาศยาน ตลอดจนการให้บริการเมื่อผู้โดยสารเดินทางถึงและออกจากอากาศยานสู่ภาคพื้น ครอบคลุมการให้บริการตั้งแต่ก่อนการเดินทาง (Pre-Flight Services) จนถึงภายหลังการเดินทาง (Post-Flight Services) ทั้งนี้ การให้บริการดังกล่าวครอบคลุมผู้โดยสารของบริษัทฯ และผู้โดยสารของสายการบินลูกค้า ตามประเภทของการให้บริการที่กำหนด ประกอบด้วย

1. การบริการผู้โดยสาร ประกอบด้วยบริการตรวจรับบัตรโดยสาร ณ จุดบริการปกติ และจุดบริการพิเศษสำหรับผู้โดยสารชั้นหนึ่ง ชั้นธุรกิจ สมาชิกบัตรแพลทินัม และบัตรทอง จุดให้บริการโดยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (Kiosk) พร้อมจัดเคาน์เตอร์เฉพาะสำหรับรับสัมภาระ การตรวจเช็คเอกสารการเดินทาง หมายเลขที่นั่ง อาหารพิเศษ และ/หรือบริการพิเศษในแต่ละรูปแบบการเดินทางหรือตามที่ได้สำรองไว้ล่วงหน้าตรวจสอบและบันทึกน้ำหนักสัมภาระของผู้โดยสาร รวมถึงบริการผู้โดยสารขาออกบริเวณห้องพักผู้โดยสาร ก่อนเข้าอากาศยาน ให้บริการตรวจทานเอกสาร การเดินทาง จัดลำดับและระเบียบการเข้าสู่อากาศยาน และอำนวยความสะดวกผู้โดยสารที่ออกจากอากาศยาน สำหรับเที่ยวบินขาเข้า พร้อมทั้งสนับสนุนส่งเสริมการลงทะเบียนและใช้งานระบบ Biometric เพื่อลดเวลาในกระบวนการขาออก

2. การบริการห้องรับรองพิเศษ สำหรับให้บริการแก่ผู้โดยสารชั้นหนึ่ง ชั้นธุรกิจ ผู้โดยสารสมาชิกบัตรแพลทินัม สมาชิกบัตรทอง และสมาชิกพันธมิตรทางการบิน ห้องรับรองพิเศษมีให้บริการทั้งการเดินทางภายในประเทศ และการเดินทางระหว่างประเทศ ในประเทศไทยมีให้บริการห้องรับรองพิเศษ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เชียงใหม่ และภูเก็ต นอกจากนี้ยังมีห้องรับรองสำหรับการเดินทางเป็นหมู่คณะไว้บริการ






3. การบริการด้านสัมภาระ ให้บริการรับแจ้งและติดตามสัมภาระลงทะเบียนผู้โดยสารขาเข้าที่เกิดความล่าช้า สูญหาย ชำรุด สิ่งของสูญหาย ให้บริการนำส่งสัมภาระตกค้างล่าช้าให้กับผู้โดยสารถึงที่พัก รวมถึงติดตามและจัดเก็บสิ่งของที่ผู้โดยสารลืมบนเครื่องบินทั้งเที่ยวบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ

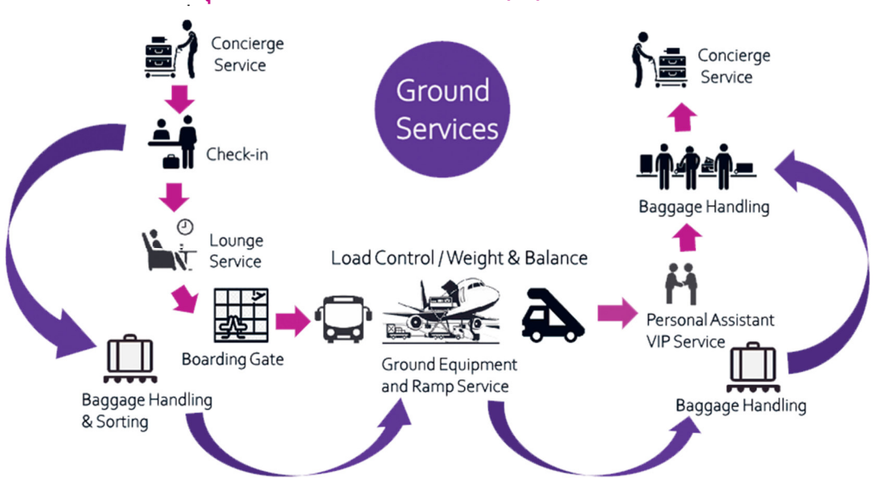
4. การบริการควบคุมการบรรทุก ให้บริการในทุกเที่ยวบินของการบินไทย เที่ยวบินของสายการบินลูกค้า รวมทั้งเที่ยวบินเช่าเหมาลำ บริการวางแผนการบรรทุก คำนวณน้ำหนักของเครื่องบินเพื่อให้เกิดความสมดุล ควบคุมการบรรทุกผู้โดยสาร สัมภาระสินค้าและไปรษณียภัณฑ์สำหรับเที่ยวบินขาออก (Loading) ให้เป็นไปตามแผนการบรรทุกภายในกรอบเวลาที่กำหนด และส่งข้อมูลสำคัญของเที่ยวบิน ไปยังสถานีปลายทาง ทั้งนี้ การปฏิบัติงาน ต้องคำนึงถึงความปลอดภัยสูงสุดทั้งในเรื่องความปลอดภัย (Safety) และความมั่นคง (Security) ให้สอดคล้อง กับกฎข้อบังคับการบิน นอกจากนี้ ยังให้การให้บริการเที่ยวบินขาเข้า ควบคุมการนำสัมภาระลงจากเครื่องบิน (Unloading) และนำส่งถึงผู้โดยสารและหน่วยงานเกี่ยวข้องให้เป็นไปตามเวลาที่กำหนด

5. การบริการสนับสนุนการให้บริการ เช่น ดูแลช่วยเหลือผู้โดยสารที่ประสบปัญหาต่าง ๆ ทั้งเที่ยวบินขาเข้าและขาออก รวมทั้งผู้โดยสารต่อเครื่องหรือผู้โดยสารพลาดการต่อเที่ยวบิน (กรณีเที่ยวบินขาเข้าของการบินไทยล่าช้า) ให้สามารถเดินทางต่อไปยังจุดหมายปลายทางได้อย่างราบรื่น ได้รับความสะดวกและปลอดภัยมากที่สุด นอกจากนี้ยังมีการให้บริการพิเศษต่าง ๆ (Special Services) อาทิ การบริการเฉพาะบุคคลสำคัญ การบริการจัดโซนพิเศษ สำหรับรับรองและตรวจรับบัตรโดยสาร สำหรับผู้โดยสารชั้นหนึ่ง การบริการเช็คอินล่วงหน้าทางโทรศัพท์สำหรับผู้โดยสารชั้นหนึ่ง รวมทั้งการให้บริการผู้โดยสารสูงอายุ ผู้พิการ ผู้ป่วยที่แพทย์รับรองการเดินทาง และผู้โดยสารเดินทางลำพังที่มีอายุต่ำกว่า 16 ปี เป็นต้น

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

7. การบริการสายการบินลูกค้า (Airline Customer Services) ให้บริการด้านผู้โดยสาร สัมภาระ การบริการรถอุปกรณ์ในลานจอด การบริการควบคุมระวางบรรทุก ห้องรับรองพิเศษ และการบริการพิเศษต่าง ๆ ตามที่มีระบุไว้ในสัญญาการให้บริการ ตลอดจนการบริการหลังการขาย สร้างความสัมพันธ์และเสริมสร้างความพึงพอใจให้กับสายการบินลูกค้า

2.2.2 การบริการอุปกรณ์ภาคพื้น (Ground Equipment Services)



การบริการอุปกรณ์ภาคพื้นหมายถึง การให้การสนับสนุนและอำนวยความสะดวกแก่การปฏิบัติการของอากาศยานในบริเวณลานจอดอากาศยานแก่บริษัทฯ และสายการบินลูกค้า โดยมุ่งเน้นการให้บริการภายใต้มาตรฐานความปลอดภัยสูงสุด เพื่อสนับสนุนให้อากาศยานสามารถปฏิบัติการขึ้น–ลง และเข้า–ออก จากลานจอดได้อย่างมีประสิทธิภาพและตรงตามตารางเวลา ทั้งนี้ การให้บริการอุปกรณ์ภาคพื้นประกอบด้วย

1. การให้บริการในลานจอดและอุปกรณ์ อาทิ การให้บริการขนถ่ายสัมภาระ (Loader) การให้บริการระวางบรรทุก รถยกและเคลื่อนย้ายสัมภาระไปรษณียภัณฑ์ การให้บริการขนส่งผู้โดยสาร ระหว่างอาคารผู้โดยสารไปยังอากาศยาน การให้บริการรถยกรับผู้โดยสารป่วยหรือทุพพลภาพ รถอุปกรณ์จ่ายกระแสไฟฟ้าแก่อากาศยาน รถอุปกรณ์ช่วยติดเครื่องยนต์ของอากาศยาน รถอุปกรณ์ส่งลมเย็น เพื่อช่วยปรับอุณหภูมิภายในห้องโดยสารของอากาศยาน รถให้บริการขนถ่ายสิ่งปฏิกูลจากอากาศยาน รถให้บริการเคลื่อนย้ายอากาศยานภาคพื้นดิน และการบริการเติมน้ำดื่มแก่อากาศยานด้วยมาตรฐานของ สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA Drinking-Water Quality Pool: IDQP) ให้เป็นไปตามข้อกำหนดขององค์การอนามัยโลก (World Health Organization: WHO)

2. การให้บริการทำความสะอาดภายในอากาศยาน ทั้งประเภทอากาศยานจอดแวะ (Transit) และทำความสะอาดชั้นโรงเก็บ (Deep Clean) ทั้งนี้ การให้บริการทั้งสองประเภทนั้น เป็นการทำความสะอาดควบคู่ไปกับการตรวจเช็คด้านความมั่นคงการบินไปในเวลาเดียวกัน (Secure Clean) รวมถึงการทำความสะอาดในรูปแบบการฆ่าเชื้อโรค (Disinfection) โดยทำความสะอาด 36 จุด (36 Touch Points) ซึ่งเป็นจุดเสี่ยงที่เป็นจุดสัมผัสต่าง ๆ ภายในห้องโดยสาร ซึ่งจากความทุ่มเทและการพัฒนาด้านบุคลากรอย่างต่อเนื่อง ทำให้การทำความสะอาดภายในอากาศยานได้รับรางวัลจาก SKYTRAX และได้รับการชมเชยจากสายการบินลูกค้ามาโดยตลอด

3. การให้บริการอากาศยานในสภาวะฉุกเฉิน ทั้งกรณีฉุกเฉินทางการแพทย์ที่เกิดจากการติดต่อจากโรคระบาด การเตรียมพร้อมรับสภาวะฉุกเฉินเมื่ออากาศยานเกิดเพลิงไหม้ รวมถึงการย้ายฐานในกรณีที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไม่สามารถให้บริการได้ โดยการจัดทำแผนป้องกันและฝึกเตรียมความพร้อม สำหรับรองรับเหตุฉุกเฉินร่วมกับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง

4. การให้บริการซ่อมบำรุง อุปกรณ์บริการภาคพื้น และตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสัมภาระของผู้โดยสาร (Unit Load Device: ULD) โดยได้รับการรับรองให้เป็นแหล่งซ่อม ULD จากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) การบริการของฝ่ายบริการภาคพื้นได้รับการรับรองคุณภาพสากลด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติการบินของสายการบิน (IATA Operation Safety Audit: IOSA) และการรับรองคุณภาพสากลด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติการของผู้ให้บริการภาคพื้น (IATA Safety Audit for Ground Operation: ISAGO) และมาตรฐานด้านความมั่นคงการบินจากการตรวจประเมินจากหน่วยงานด้านความปลอดภัยในการเดินทาง (Transportation Security Administration, Department of Homeland Security: TSA) ของสหรัฐอเมริกา หน่วยงานด้านความปลอดภัยในการเดินทาง (Office of Transport Security: OTS) ของเครือรัฐออสเตรเลีย ทำให้สายการบินลูกค้ามั่นใจได้ว่าการใช้บริการจากฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้นจะได้รับความปลอดภัยตามมาตรฐานคุณภาพ การให้บริการในระดับสากลและมีความมั่นคงทางการบินสูงสุด

การจัดการ หรือการประกอบธุรกิจ หรือเหตุการณ์สำคัญอื่น ๆ ในปี 2568

หน่วยธุรกิจการบริการภาคพื้น มีการดำเนินการ ดังนี้

การจัดหาผลิตภัณฑ์และปรับปรุงการบริการในปีที่ผ่านมา

ปรับปรุงการบริการ และจัดหาอุปกรณ์เพิ่มเติม รวมทั้งส่งเสริมประสิทธิภาพของบุคลากร ดังนี้

1. การเพิ่มประสิทธิภาพและศักยภาพของพนักงานแต่ละคนให้ปฏิบัติหน้าที่ได้หลากหลายทักษะ (Multi Skill) ในหลายจุดบริการที่ให้บริการลูกค้า รวมทั้งการพัฒนาบุคลากรเดิมให้มีขีดความสามารถในการควบคุม การใช้งานอุปกรณ์ได้หลากหลายประเภท อีกทั้งดำเนินการว่าจ้างแรงงานภายนอกที่ได้รับการฝึกอบรมภาคทฤษฎี และภาคปฏิบัติจากฝ่ายฝึกอบรมของบริษัทฯ ตามมาตรฐานของท่าอากาศยาน และมาตรฐานสากล

2. โครงการปรับปรุงระบบการให้บริการตรวจรับบัตรโดยสารด้วยตัวเอง (Kiosk) ที่สนามบิน บริษัทฯ มีนโยบายปรับปรุงระบบโดยใช้ซอฟต์แวร์ที่ทันสมัยเพื่อเพิ่มความสะดวกให้กับผู้โดยสารลดระยะเวลาในการเข้ารับ การให้บริการลดค่าใช้จ่ายในการจัดหาบุคลากรประจำเคาน์เตอร์เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการบริการ และการบริหารบุคลากรในบริษัทฯ

3. โครงการจัดทำระบบติดตามสัมภาระของผู้โดยสาร (Baggage Information and Tracking) โดยใช้เทคโนโลยีการบริหารจัดการสัมภาระ (Bag Manager) และ ระบบการแก้ไขข้อมูลบนป้ายติดตามสัมภาระ (Auto Re-flight) เพื่อลดขั้นตอนการทำงานของบุคลากรเสริมสร้างประสิทธิภาพการให้บริการ และสร้างความพึงพอใจสูงสุดของผู้โดยสาร

4. จัดซื้ออุปกรณ์เพื่อเพิ่มศักยภาพและรองรับจำนวนเที่ยวบินที่มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นในอนาคต รวมทั้งปรับปรุงยานพาหนะที่ให้บริการ (Passenger and Ground Service Equipment) เพื่อลดมลภาวะในสนามบินและสนับสนุนการใช้พลังงานอย่างยั่งยืน ตามนโยบาย “Green Airport” โดยการนำยานพาหนะแบบระบบไฟฟ้ามาให้บริการเพื่อส่งเสริมภาพลักษณ์ ลดต้นทุนการบริหารพลังงาน

5. ปรับปรุงห้องรับรองพิเศษ ทั้งในส่วนของพื้นที่รับรองและเมนูอาหารที่ให้บริการ นอกจากนี้ได้จัดให้มีการต้อนรับพิเศษในช่วงเทศกาลต่าง ๆ ตลอดทั้งปี เพื่อสร้างความพึงพอใจสูงสุดแก่ผู้โดยสาร อีกทั้งได้เปิดบริการห้องรับรองฯ รูปแบบใหม่เน้นความทันสมัยสำหรับการบริการผู้โดยสารทั่วไป ทุกชั้นการเดินทาง ทุกสายการบิน พันธมิตรบัตรเครดิต และกลุ่มเดินทางภาครัฐและเอกชนในนาม Orchid Access Lounge ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ Concourse E

6. พัฒนาระบบการบริหารจัดการการให้บริการในกรณีที่เที่ยวบินเกิดเหตุการณ์ไม่เป็นไปตามแผน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ รวมทั้งสร้างความพึงพอใจให้กับผู้โดยสาร

การตลาดและการแข่งขัน

เพิ่มส่วนแบ่งทางการตลาดการให้บริการลูกค้าภาคพื้น ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยมีสายการบินลูกค้าจำนวน 33 สายการบิน ประมาณการเที่ยวบินปี 2568 ให้บริการเที่ยวบินของการบินไทย จำนวน 51,042 เที่ยวบิน และสายการบินลูกค้า จำนวน 39,934 เที่ยวบิน รวมเป็นจำนวน 90,976 เที่ยวบิน คิดเป็นสัดส่วนการตลาดที่ร้อยละ 40 ในอุตสาหกรรมการบริการแบบเดียวกัน ยังมีผู้ให้บริการรายอื่นอีกจำนวน 4 ราย ได้แก่ บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพ เวิลด์ไวด์ไฟลท์เซอร์วิส จำกัด (Worldwide Flight Services Bangkok Air Ground Handling Company Limited: BFS Ground) บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) AOT Ground Aviation Service (AOTGA) และบริษัท ลุฟท์ฮันซ่า เซอร์วิสเซส (ไทยแลนด์) จำกัด (Lufthansa Services (Thailand) Ltd.) โดยมีสัดส่วนทางตลาดอยู่ร้อยละ 27.1, 9.8, 1.7 และ 2.1 ตามลำดับ ส่วนสายการบินที่มีการบริการภาคพื้นด้วยตนเองมีสัดส่วนอยู่ที่ร้อยละ 17.9 และเที่ยวบินพิเศษอื่น ๆ ร้อยละ 1.4 ทั้งนี้ มีเป้าหมายเพิ่มสายการบินลูกค้ารายใหม่ และดึงลูกค้ารายเดิมให้กลับมาใช้บริการจากบริษัทฯ

ในส่วนของการให้บริการ ณ สถานีภูมิภาคต่าง ๆ ได้แก่ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ หาดใหญ่ ภูเก็ต (บริการตนเอง) กระบี่ เชียงราย และอู่ตะเภานั้น ปัจจุบันมีคู่แข่งมากกว่า 1 ราย ในแต่ละสถานี รวมทั้งสายการบินที่ให้บริการด้วยตนเอง โดยสัดส่วนทางการตลาดของบริษัทฯ อยู่ร้อยละ 12.5 ทั้งนี้ ท่าอากาศยานภูเก็ต (บริการตนเอง) เชียงใหม่ และกระบี่ เป็นตลาดที่มีอุปสงค์ (Demand) มาก ทั้งสายการบินแบบฤดูกาล (Seasonal) และแบบเช่าเหมาลำ (Charter) รวมทั้งสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Carrier) ซึ่งมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นตามลำดับ

การให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำ (Charter Flight) ณ ท่าอากาศยานภายในประเทศ จะพิจารณาดำเนินการตามที่สายการบินลูกค้าขอใช้บริการ ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับสิ่งอำนวยความสะดวก ณ ท่าอากาศยานนั้น พร้อมทั้งหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในการอำนวยความสะดวกโดยรวมถึงเที่ยวบินที่มีภารกิจพิเศษต่าง ๆ

สำหรับการหาลูกค้ารายใหม่ ฝ่ายบริการภาคพื้นปรับกลยุทธ์การใช้จุดแข็งของบริษัทฯ คือ การมีอุปกรณ์ที่ทันสมัยและครบครัน โดยให้บริการจากพนักงานที่เชี่ยวชาญและมีประสบการณ์โดยผ่าน การฝึกอบรมตามมาตรฐานสากล การบริหารต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพรวมถึงการมีหน่วยงานควบคุม การบริการภาคพื้นที่มีขีดความสามารถในการตัดสินใจทั้งในสถานการณ์ปกติและสถานการณ์ฉุกเฉิน เพื่อให้ลูกค้าเกิดความมั่นใจ และตัดสินใจเลือกใช้บริการ

2.3 หน่วยธุรกิจครัวการบิน

หน่วยธุรกิจครัวการบินเป็นหน่วยธุรกิจที่มีการพัฒนาอย่างก้าวหน้าและสามารถสร้างรายได้รวมถึงผลกำไรได้อย่างสม่ำเสมอ สำหรับปี 2568 คาดการณ์รายได้รวมอยู่ที่ประมาณ 7,640 ล้านบาท โดยให้บริการแก่ลูกค้ามากกว่า 50 สายการบิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานกระบี่ ด้วยวิสัยทัศน์ที่มุ่งมั่นจะเป็น “ผู้นำด้านการบริการอาหารชั้นเยี่ยม และการจัดการธุรกิจอาหารอย่างครบวงจรในระดับสากล” และได้กำหนดพันธกิจเพื่อขับเคลื่อนธุรกิจ สร้างสรรค์ผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพเป็นเลิศในระดับมาตรฐานสากลเพื่อตอบสนอง ความต้องการและความพึงพอใจสูงสุดของลูกค้า เพิ่มศักยภาพในการผลิตด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัย ควบคู่กับการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์มีการขยายธุรกิจและฐานลูกค้าทั้งภายในและภายนอกประเทศ เพื่อเพิ่มช่องทางการตลาดให้เติบโตอย่างต่อเนื่อง มีการบริหารจัดการต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อสร้างผลกำไรอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน ในขณะเดียวกัน มีการพัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ ความเชี่ยวชาญและทักษะ ในการปฏิบัติงานให้สามารถตอบสนองต้องการเปลี่ยนแปลงและแข่งขันในธุรกิจอาหารได้อย่างมีประสิทธิภาพ และยังให้ความสำคัญในการรับผิดชอบต่อสังคมด้วยการรักษาทรัพยากรธรรมชาติ สร้างสิ่งแวดล้อมที่ดี และลดมลภาวะจากการผลิตและปฏิบัติงาน

หน่วยธุรกิจครัวการบินมี 2 กิจกรรมหลัก คือ การบริการอาหารบนเที่ยวบิน (In-Flight Catering และการบริการอาหารภาคพื้น (Onground Catering) มีพื้นที่ปฏิบัติงานหลัก 3 แห่ง ดังนี้

2.3.1 อาคารครัวการบิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ผลิตและบริการอาหารบนเที่ยวบิน (In-Flight Catering) ตั้งอยู่ในเขตปลอดอากรบนพื้นที่ขนาดใหญ่ประมาณ 90,000 ตารางเมตร ให้บริการสายการบินไทยและสายการบินลูกค้า จำนวน 47 สายการบิน ครอบคลุมจำนวนเที่ยวบินรวม 66,309 เที่ยวบินต่อปี และส่งมอบอาหาร (Meals) มากกว่า 22.3 ล้านชุดต่อปี โดยสัดส่วนจำนวนมื้ออาหาร (Meals) ที่ให้บริการของสายการบินไทย คิดเป็นร้อยละ 71.8 และสายการบินลูกค้า คิดเป็นร้อยละ 28.2 มีส่วนแบ่งทางการตลาดมากเป็นอันดับ 1 ในธุรกิจผู้ให้บริการอาหารบนเครื่องบินในพื้นที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 68 ด้วยศักยภาพอันโดดเด่นในการบริหารจัดการการผลิตอาหารในปริมาณมาก (High Volume Production) ควบคู่ไปกับหัวใจสำคัญของความเป็นเลิศของครัวการบิน คือ มีเชฟผู้เชี่ยวชาญจากนานาประเทศ ซึ่งมากด้วยประสบการณ์และทักษะเฉพาะทางในระดับสากล มาร่วมขับเคลื่อนการรังสรรค์เมนูที่มีเอกลักษณ์และรสชาติต้นตำรับได้อย่างสมบูรณ์แบบ ครอบคลุมเมนูหลากหลายประเภท เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าจากแต่ละภูมิภาคทั่วโลก เช่น

- รสชาติต้นตำรับจากตะวันตกและตะวันออก ตั้งแต่อาหารตะวันตก (Western Cuisine) ที่มีความร่วมสมัยอาหารจีน (Chinese Cuisine) อาหารญี่ปุ่น (Japanese Cuisine) ที่มีความประณีต และขนมหวาน ขนมอบต้นตำรับ (French Patisserie)
- ความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน อาหารอาหรับ (Arabic Cuisine) และอาหารอินเดีย (Indian Cuisine) ที่มีความหลากหลายของเครื่องเทศ ตลอดจนอาหารไทยและขนมไทย (Thai Cuisine) ที่สะท้อนเอกลักษณ์ประจำชาติ
- ครัวการบิน มีแยกการผลิตอาหารครัวฮาลาลโดยเฉพาะ ได้รับการรับรองและตรวจติดตามกระบวนการผลิตอย่างสม่ำเสมอ เพื่อผลิตอาหารตามหลักศาสนาอิสลามอย่างเคร่งครัด (HALAL/HAL-Q)
- การควบคุมทุกขั้นตอนของกระบวนการผลิต การขนส่ง มีการควบคุมทุกขั้นตอนอย่างเข้มงวด ตั้งแต่การรับวัตถุดิบ การจัดเก็บ การเตรียม การปรุงประกอบ การลดอุณหภูมิอย่างรวดเร็ว การจัดอาหาร การบรรจุ การจัดถาดอาหาร การประกอบอาหาร จนถึงการขนลำเลียงอาหารขึ้นเครื่อง

นอกจากความโดดเด่นด้านรสชาติอาหารและคุณภาพ ที่ได้รับการรับรองการผลิตอาหารตามมาตรฐานสากล ISO9001 ISO14001 GHP HACCP และ HALAL แล้ว ครัวการบิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ยังตอกย้ำภาพลักษณ์การเป็นผู้ให้บริการแบบครบวงจร ด้วยบริการสนับสนุนที่มีประสิทธิภาพสูง ดังนี้

- บริการขนส่งผลิตภัณฑ์ (Handling Service) ให้บริการขนส่งอาหาร เครื่องดื่ม และอุปกรณ์บริการต่าง ๆ ขึ้นสู่เครื่องบิน ให้แก่สายการบินชั้นนำทั่วโลก
- บริการจัดการคลังสินค้า (Bonded Store) ให้บริการควบคุมสต็อกสินค้าหลากหลายประเภท โดยแบ่งพื้นที่จัดเก็บตามการควบคุมอุณหภูมิเป็นคลังสินค้าแห้ง แช่เย็น และแช่แข็ง พร้อมทั้งมีการแยกโซนระหว่างสินค้าฮาลาลและไม่ฮาลาลออกจากกันอย่างชัดเจน เพื่อให้การบริหารจัดการสินค้าคงคลังเป็นไปอย่างแม่นยำ
- บริการซักรีด (Laundry Service) ให้บริการซักรีดผ้าห่ม ปลอกหมอน ผ้ากันเปื้อน เบาะโดยสาร ฯลฯ ด้วยระบบซักรีดที่มีคุณภาพสูงและเครื่องจักรที่ทันสมัย
- บริการจัดหาสิ่งของเบ็ดเตล็ด (Miscellenous) ให้บริการจัดหาสิ่งของที่จำเป็นในการให้บริการบนเที่ยวบินอย่างครบถ้วน

ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวข้างต้นเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลให้ครัวการบินสามารถตอบสนองทุกความต้องการของสายการบินไทย และสายการบินลูกค้าได้อย่างครบถ้วน แสดงถึงจุดแข็งในการเป็นผู้ให้บริการอาหารและเครื่องดื่มแบบครบวงจร (One-Stop Total Solutions) ที่มีมาตรฐานสูงในอุตสาหกรรมการบินระดับสากล

2.3.2 อาคารครัวการบิน ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง มีบทบาทสำคัญในการเป็นฐานการผลิตอาหารหลักสำหรับธุรกิจภาคพื้น (Onground Catering) ตั้งอยู่บนพื้นที่กว่า 34,000 ตารางเมตร เพื่อตอบโจทย์การเปลี่ยนแปลงของความต้องการผู้บริโภคและการแข่งขันในตลาดภาคพื้น ครัวการบินดอนเมืองได้ปรับกลยุทธ์โดยเน้นการพัฒนาผลิตภัณฑ์ บรรจุภัณฑ์ และการขยายช่องทางการจัดจำหน่ายอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ธุรกิจในความดูแลของครัวการบินดอนเมืองมีความหลากหลายและครอบคลุมยิ่งขึ้น ดังนี้

- ธุรกิจค้าปลีกและร้านอาหาร ให้บริการเบเกอรี่ ในชื่อ พัฟแอนด์พาย (Puff & Pie) ดำเนินธุรกิจร้านเบเกอรี่ เครื่องดื่ม อาหารพร้อมรับประทานและ Snack Box โดยแบ่งการบริหารจัดการเป็น 2 รูปแบบ คือ COCO (Company Own Company Operate) จำนวน 22 สาขา และ DODO (Dealer Own Dealer Operate) จำนวน 14 สาขา ในส่วนของธุรกิจภัตตาคารให้บริการอาหารเต็มรูปแบบ ได้แก่ ภัตตาคารอร่อยล้นฟ้า (สำนักงานใหญ่) ภัตตาคาร Yellow Orchid (ศูนย์ปฏิบัติการ บมจ. การบินไทย - OPC) ภัตตาคารภูเก็ต ร้านอาหารสวัสดิการพนักงาน (Canteen) และเพิ่มความยืดหยุ่นในการเข้าถึงลูกค้าด้วยบริการรถ Food Truck สำหรับการจำหน่ายอาหารในงานอีเวนต์ และกิจกรรมต่าง ๆ
- บริการจัดเลี้ยงและพันธมิตรทางธุรกิจ มีบริการจัดเลี้ยงนอกสถานที่ (Outside Catering) อย่างครบวงจร สำหรับกลุ่มองค์กร กลุ่มบุคคล กลุ่มภาครัฐ และงานกิจกรรมต่าง ๆ รวมทั้งยังเป็นผู้ให้บริการผลิตและจัดส่งอาหารสำหรับห้องรับรองพิเศษของสายการบินชั้นนำ (Airlines Lounge Operator) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เช่น ห้องรับรองพิเศษของสายการบินกาตาร์แอร์เวย์ (Qatar Airways Premium Lounge) สิงคโปร์แอร์ไลน์ (Silver Kris Lounge) ไชน่าแอร์ไลน์ (China Airlines Lounge) รวมถึงการผลิตอาหารให้อีวีเอ แอร์ (EVA Air) และห้องรับรองพิเศษ Royal Orchid Lounge Orchid Access Lounge ของการบินไทย และคาดว่าจะมีลูกค้าห้องรับรองพิเศษเพิ่มขึ้นอีก
- การรับจ้างผลิตและส่งออก (OEM & Retail) รับจ้างผลิตอาหารตามความต้องการของลูกค้า เช่น ผลิตน้ำซอสปรุงสำเร็จ 4 ชนิด ได้แก่ ซอสแกงมัสมั่น ซอสแกงเขียวหวาน ซอสแกงเผ็ด และซอสแกงพะแนง จำหน่ายไปยังสาธารณรัฐเกาหลีและประเทศญี่ปุ่น

2.3.3 อาคารครัวการบิน ณ ท่าอากาศยานกระบี่ มีพื้นที่ 1,200 ตารางเมตร ผลิตและบริการอาหารบนเที่ยวบิน (In-Flight Catering) และอาหารกล่อง (Snack Box) ให้กับสายการบินลูกค้า เช่น Etihad Airways Fly Dubai, Batik Air, Scoot Airlines, Thai Air Asia, Lot Polish และ TUIfly Nordic รวมถึงสายการบินเช่าเหมาลำจากยุโรปและรัสเซีย ซึ่งครัวกระบี่ได้รับการรับรองมาตรฐานสากลดังต่อไปนี้ ISO9001, HALAL, GHP และ HACCP เพื่อให้เชื่อมั่นว่าสามารถผลิตอาหารได้อย่างปลอดภัย ได้ตามมาตรฐานระดับสากล และนอกจากนี้ในช่วงนอกฤดูกาลท่องเที่ยว (Low Season) ครัวการบินกระบี่มีกลยุทธ์การบริหารจัดการกำลังการผลิตให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยการขยายขอบเขตการผลิตไปสู่กลุ่มผลิตภัณฑ์อาหารพื้นเมืองที่มีศักยภาพ อาทิ แกงไตปลา และน้ำพริกกุ้งเสียบ เพื่อสร้างรายได้เสริมและรักษาเสถียรภาพในการดำเนินงานของหน่วยผลิตอย่างต่อเนื่อง





การดำเนินงานในปีที่ผ่านมา

หน่วยธุรกิจครัวการบินได้จัดทำโครงการพัฒนาธุรกิจเพื่อเตรียมความพร้อมในการรองรับจำนวนเที่ยวบินและผู้โดยสารที่เพิ่มมากขึ้น (In-Flight) และขยายช่องทางจัดจำหน่ายผลิตภัณฑ์และบริการ เพื่อเพิ่มรายได้จากธุรกิจภาคพื้น (On Ground) โดยในปี 2568 ตลาดการท่องเที่ยวมีการฟื้นตัวและเติบโตอย่างรวดเร็ว ส่งผลให้สายการบินเพิ่มจำนวนเที่ยวบินเพื่อรองรับผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น ซึ่งทำให้ธุรกิจอาหารของฝ่ายครัวการบิน โดยเฉพาะบริการ In-Flight Catering มีการขยายตัวอย่างมีนัยสำคัญ เพื่อรองรับความต้องการที่เพิ่มขึ้น ฝ่ายครัวการบินได้จัดทำแผนพัฒนาธุรกิจระยะเวลา 5 ปี (2569 – 2573) โดยคาดการณ์ว่าจะสามารถผลิตอาหารได้สูงสุดถึง 100,000 ชุดต่อวัน

ในปี 2568 บริษัทฯ ได้รับรางวัล “Excellent Catering Service Award of 2024” จากสายการบิน EVA Air โดยได้รับการประเมินเป็นอันดับ 1 จากสถานีต่างประเทศในทวีปยุโรปและกรุงเทพฯ สะท้อนถึงมาตรฐานด้านคุณภาพรสชาติ ความปลอดภัยของอาหาร และประสิทธิภาพการจัดการกระบวนการผลิต ดังนั้น เพื่อเสริมสร้างความแข็งแกร่งและเพิ่มความพึงพอใจสูงสุดให้แก่ลูกค้า หน่วยธุรกิจครัวการบินจึงได้ขยายกำลังการผลิตและปรับปรุงผลิตภัณฑ์และบริการอย่างครอบคลุม โดยมุ่งเน้นการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันผ่านการนำเทคโนโลยีและแนวคิดด้านความยั่งยืนมาประยุกต์ใช้ในการดำเนินงาน ดังนี้

1. ยกระดับประสบการณ์ลูกค้าและการพัฒนาปรับปรุงคุณภาพผลิตภัณฑ์ โดยหน่วยธุรกิจครัวการบินได้ทำงานร่วมกับกลุ่มงานประสบการณ์ลูกค้าเพื่อพัฒนาผลิตภัณฑ์อย่างต่อเนื่อง เช่น การเปลี่ยนแปลงและยกระดับวัตถุดิบในชั้น First Class และ Business Class และเพิ่มความหลากหลายของผลิตภัณฑ์ในชั้น Economy Class เพื่อเพิ่มความพึงพอใจสูงสุดแก่ลูกค้า

2. ในส่วนธุรกิจ On Ground ได้แก่ การปรับปรุงผลิตภัณฑ์ที่ให้บริการแก่ผู้โดยสารที่ใช้บริการ ห้องรับรองพิเศษ โดยมีการจัดกิจกรรม Chef of the Month และ Celebrity Chef ซึ่งเป็นกิจกรรมที่หมุนเวียนเชฟนานาชาติของฝ่ายครัวการบิน และ Celebrity Chef ในประเทศ นำเสนอเมนูที่ได้รับความนิยม และเมนูประจำชาติให้แก่ ผู้โดยสารที่ Royal Orchid Lounge ของสายการบินไทย

3. การเพิ่มรายได้ในส่วนธุรกิจ On Ground โดยได้ขยายการขายไปสู่กลุ่มลูกค้าองค์กร ในรูปแบบ B2B (Business-to-Business) เช่น อิเกีย และท็อปส์ซุปเปอร์มาร์เก็ต เป็นต้น

4. การเพิ่มประสิทธิภาพด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล มีการนำเทคโนโลยีดิจิทัลเข้ามาประยุกต์ใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความแม่นยำ ในการดำเนินงานในทุกขั้นตอน เช่น การจัดการโลจิสติกส์และการขนส่ง นำระบบ Intelligent Telematics & Fleet Management (iTAFM) มาใช้ในการวางแผน และบริหารจัดการเส้นทางการขนส่ง เพิ่มความแม่นยำในการจัดส่งผลิตภัณฑ์ไปยังเครื่องบิน และลดการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงจากการขนส่ง

5. การควบคุมต้นทุน และการบริหารจัดการพลังงานอย่างยั่งยืน เพื่อลดต้นทุนการดำเนินงานในระยะยาว เพิ่มขีดความสามารถในการทำกำไร และแสดงความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมด้วยการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก เช่น ติดตั้งแผงโซลาร์เซลล์บนหลังคาอาคารครัวการบิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ผลิตไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์และนำมาใช้ในอาคาร

6. การประชาสัมพันธ์ผลิตภัณฑ์ผ่านโซเชียลมีเดีย และช่องทางการขายผ่านแพลตฟอร์มออนไลน์ (Online Delivery) โดยร่วมมือกับแอปพลิเคชันส่งอาหาร เช่น Grab Food, Shopee Food และ Robinhood

7. การดำเนินงานที่มุ่งเน้นความยั่งยืนและสิ่งแวดล้อมโดยให้ความสำคัญกับความยั่งยืนในการดำเนินธุรกิจ สนับสนุนกลยุทธ์หลักขององค์กร เช่น เปลี่ยนมาใช้บรรจุภัณฑ์อาหารที่สามารถย่อยสลายในธุรกิจภาคพื้น เพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม


Fried doughnut served with condensed milk and sweet Pandan Leaf dip
PATONGO


Thai Style Grilled Pork Served with Sticky Rice and Thai Style Spicy Sauce




Khanom Gra Chao See Da
Served with Coconut Ice Cream


Steamed Flour with Coconut Filling
Coconut Milk Jelly with Young Coconut
Golden Threads
Look Chuob Fruit-shaped mung beans

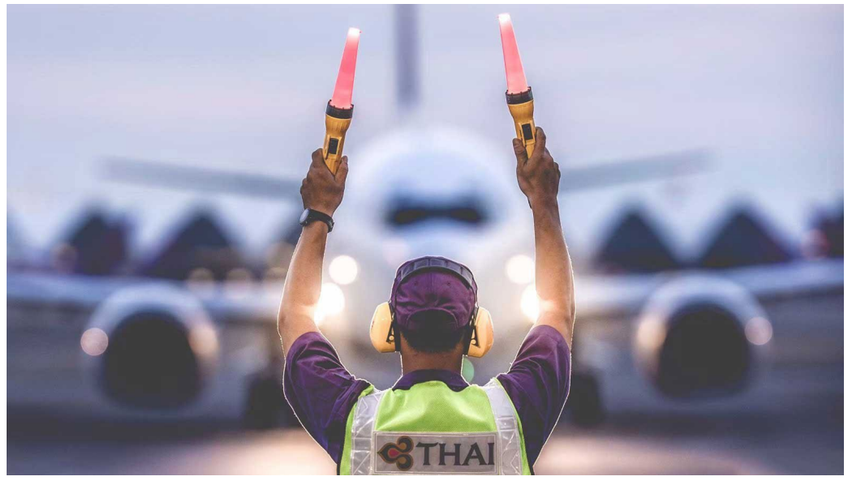

Crab Curry with Wild Betel Leaves
Served with Rice Vermicelli

ทิศทางกลยุทธ์และแผนพัฒนาธุรกิจระยะ 5 ปี (2569 – 2573)

อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและการบินทั่วโลกกำลังเข้าสู่ช่วงการเติบโตอย่างมีนัยสำคัญ โดยเฉพาะในกลุ่มเที่ยวบินระหว่างประเทศระยะไกลและกลุ่มผู้โดยสารระดับพรีเมียม ส่งผลให้ทั้งสายการบินไทยและสายการบินลูกค้าระดับโลกเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินอย่างต่อเนื่องนำมาซึ่งความต้องการอาหารและบริการอื่น ๆ ที่เพิ่มขึ้นอย่างมาก ดังนั้นจึงมีแผนงานที่จะขยายกำลังการผลิตทั้งอาหารและผลิตภัณฑ์อื่น ๆ เพื่อรองรับการขยายตัวของตลาด

หน่วยธุรกิจครัวการบินมุ่งมั่นในการขยายส่วนแบ่งการตลาดในธุรกิจ In-flight และ On Ground Catering เพื่อรักษาความเป็นผู้นำในธุรกิจ และก้าวสู่ “Smart & Green Catering” ตามกลยุทธ์และแผนพัฒนาธุรกิจระยะ 5 ปี (2569 – 2573) โดยเน้นการขับเคลื่อนผ่าน 4C หลัก (Customer Centricity, Commercial Excellence, Cost Competitiveness, Continuous Improvement) ฝ่ายครัวการบินพร้อมนำเทคโนโลยีและความยั่งยืน (Sustainability) มาเป็นหัวใจสำคัญในการทำงาน โดยนำระบบเทคโนโลยีเข้ามาใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในวางแผนการผลิตให้แม่นยำตลอดทั้งกระบวนการช่วยลดความสูญเสีย ของวัตถุดิบ ควบคุมต้นทุนให้มีประสิทธิภาพ พร้อมรักษามาตรฐานความปลอดภัยและคุณภาพอาหาร ได้แก่ โครงการ Catering Management System (CMAS) นอกจากนี้ยังมีการปรับปรุงเครื่องจักรและอุปกรณ์ต่าง ๆ ให้มีความทันสมัย เพิ่มประสิทธิภาพในกระบวนการผลิต ได้แก่ โครงการปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพระบบสายพานลำเลียง (Bin Conveyor) โครงการจัดหาเครื่องล้างภาชนะ (Washing Machine) ใหม่ทดแทนเครื่องเก่าเพื่อให้การทำงานรวดเร็ว มีประสิทธิภาพ ประหยัดพลังงาน รวมถึงยังมีแผนการลงทุนครัวฮาลาลใหม่ (New Halal Kitchen) เพื่อเพิ่มกำลังการผลิตอาหารฮาลาลรองรับการเติบโตของลูกค้าให้กับสายการบินที่ให้บริการเฉพาะอาหารฮาลาลและสายการบินทั่วไปที่มีความต้องการอาหารฮาลาล นอกจากนี้ ยังให้ความสำคัญในการดำเนินธุรกิจตามแนวคิด Sustainability อย่างต่อเนื่อง โดยต่อยอดโครงการติดตั้งระบบโซลาร์เซลล์ที่อาคารครัวการบินดอนเมือง และขยายไปยังครัวการบินกระบี่ การเลือกซื้อวัตถุดิบจากแหล่งผลิตที่รับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม รวมถึงแนวทางการปรับเปลี่ยน รถอุปกรณ์ที่ให้บริการขนส่งอาหารเป็นระบบไฟฟ้า EV เพื่อร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ลดการใช้พลังงาน ซึ่งการผสานกลยุทธ์และแนวทางดำเนินการนี้จะช่วยให้ฝ่ายครัวการบินเติบโตอย่างมั่นคง ยั่งยืน และก้าวเข้าสู่ Smart & Green Catering พร้อมส่งมอบบริการที่ดีที่สุดให้กับลูกค้า



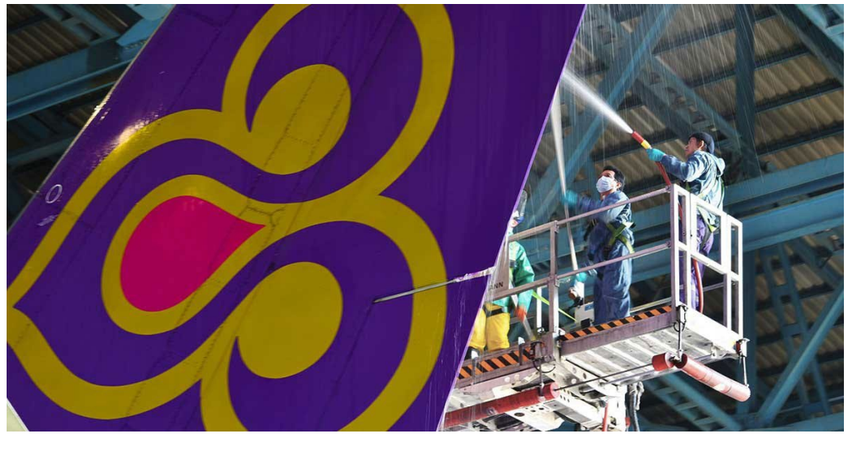


3. กิจการอื่น ๆ

ในส่วนของกิจการอื่น ๆ ที่สนับสนุนการขนส่ง ได้แก่ การซ่อมบำรุงอากาศยาน โดยสายช่าง การบริการอำนวยการบินและการจำหน่ายสินค้าที่ระลึก เป็นต้น มีรายละเอียดดังนี้

3.1 ธุรกิจบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน

สายช่างการบินไทยมีภารกิจรับผิดชอบในการซ่อมบำรุงอากาศยานของบริษัทฯ ครอบคลุมตั้งแต่การเริ่มเข้าประจำฝูงบิน จนถึงขั้นตอนการปลดประจำการ และจำหน่ายออกจากฝูงบิน เพื่อให้อากาศยานคงสภาพความสมควรเดินอากาศตามคุณสมบัติที่กำหนดโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) นอกจากนี้ สายช่างยังให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยานแก่ลูกค้าภายนอก จึงต้องดำเนินงานให้เป็นไปตามมาตรฐานของหน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนในประเทศต่าง ๆ (Civil Aviation Authority) อาทิ สำนักงานบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Administration: FAA) และสำนักงานความปลอดภัยการบินแห่งสหภาพยุโรป (European Union Aviation Safety Agency: EASA) นอกจากงานซ่อมบำรุงเชิงพาณิชย์แล้ว สายช่างยังให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยานแก่หน่วยงานราชการ รวมถึงดำเนินภารกิจเร่งด่วนที่เกี่ยวข้องกับภาระผูกพันตามสัญญากับคู่สัญญา เช่น ผู้ให้เช่าอากาศยาน และผู้ให้เช่าเครื่องยนต์ ทั้งนี้ ทุกขั้นตอนต้องเป็นไปตามกฎหมาย ข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง และมาตรฐานสากล โดยคำนึงถึงความปลอดภัยสูงสุดควบคู่กับคุณภาพของการให้บริการ โดยเฉพาะการซ่อมบำรุงและปรับปรุงอุปกรณ์ภายในห้องโดยสารเพื่อยกระดับความพึงพอใจของผู้โดยสาร



เส้นทางบินประเทศญี่ปุ่น

ซัปโปโร นาโกยา โตเกียว โอซากา และฟุกุโอกะ











การซ่อมบำรุงอากาศยานของสายช่างประกอบด้วยงานหลัก ดังนี้

1. งานซ่อมบำรุงอากาศยานขั้นลานจอด (Line Maintenance) เป็นการให้บริการตรวจทางเทคนิคและซ่อมบำรุงอากาศยานทุกครั้งที่มีการจอดแวะ (Transit) และการจอดค้างคืน (Night Stop) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานอื่น ๆ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ รวมถึงการซ่อมบำรุงอากาศยานตามระยะเวลาบินหรือชั่วโมงบิน ณ ศูนย์ซ่อมอากาศยานฐานปฏิบัติการสุวรรณภูมิ และดอนเมือง

2. งานซ่อมบำรุงขั้นโรงงาน (Base Maintenance) เป็นการให้บริการตรวจทางเทคนิค และการซ่อมบำรุงอากาศยานซึ่งครอบคลุมลำตัวอากาศยาน (Airframe) เครื่องยนต์ (Engine) อุปกรณ์/ชิ้นส่วนอากาศยาน (Component/Equipment) ตามระยะเวลาบินหรือชั่วโมงบินรวมถึงงานในกรณีฉุกเฉิน โดยงานซ่อมบำรุงทั้งหมดดำเนินการภายในโรงซ่อมและห้องปฏิบัติการ (Workshop) ณ ศูนย์ซ่อมอากาศยานฐานปฏิบัติการดอนเมือง และสุวรรณภูมิ

นอกจากงานซ่อมบำรุงอากาศยาน เครื่องยนต์ และอุปกรณ์อากาศยานแล้ว สายช่างการบินไทยยังให้บริการทำสีลำตัวอากาศยาน (Exterior Aircraft Painting) และการล้างทำความสะอาดลำตัวอากาศยาน (Aircraft Washing) แก่การบินไทย และสายการบินต่าง ๆ ซึ่งเป็นส่วนสำคัญที่ช่วยสร้างรายได้ให้แก่การบินไทย

สายช่างการบินไทยได้พัฒนาศักยภาพและขยายขีดความสามารถในการซ่อมบำรุงอากาศยานอย่างต่อเนื่อง ทั้งทางด้านบุคลากร โรงซ่อม และอุปกรณ์ต่าง ๆ ให้ ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับเทคโนโลยีอากาศยานที่พัฒนาอย่างรวดเร็ว โดยเน้นความปลอดภัย คุณภาพ และความสามารถในการแข่งขันภายใต้ค่าบริ การที่เหมาะสม พร้อมทั้งสายช่างการบินไทยต้องผ่านกระบวนการตรวจสอบให้ตรงตามหลักเกณฑ์และดำเนินการตามข้อกำหนดเพื่อให้ได้รับการรับรองขีดความสามารถจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) และรวมถึงหน่วยงานกำกับดูแลที่เกี่ยวข้อง รวมถึงมาตรฐานที่เป็นที่ยอมรับในระดับสากล นอกจากนี้ยังมีการประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในสม่ำเสมอ ตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 กำหนด

ท่ามกลางการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบินในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ บริษัทฯ ในฐานะกลไกสำคัญที่สนับสนุนยุทธศาสตร์ชาติ และนโยบายรัฐบาล ในการมุ่งพัฒนาสู่บทบาทการเป็นศูนย์กลางการบิน (Aviation Hub) ของภูมิภาค เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน บริษัทฯ ได้ปรับแผนธุรกิจให้สอดคล้องกับบริบทอุตสาหกรรมที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ โดยได้จัดทำแผนระยะกลาง และระยะยาวในการบริหารจัดการฝูงบิน เที่ยวบิน และเส้นทาง การบิน โดยได้จัดหาอากาศยาน เครื่องยนต์สำรอง และชิ้นส่วนอุปกรณ์อากาศยานให้เพียงพอ เพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งอากาศยานที่เพิ่มขึ้น สายช่างการบินไทย ได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์ และแผนธุรกิจทั้งระยะสั้นและระยะยาว เพื่อพัฒนาธุรกิจศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน และขยายสู่พื้นที่ยุทธศาสตร์ โดยจัดตั้งบริษัท ไทย เอ็ม อาร์ โอ กรุ๊ป จำกัด และ บริษัท ไทย เอ็ม อาร์ โอ เซอร์วิสเซส จำกัด เพื่อขับเคลื่อนโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานอู่ตะเภา รวมถึงการขยายเครือข่ายพันธมิตรเพื่อร่วมกันพัฒนาธุรกิจ และสร้างรายได้อย่างยั่งยืน นอกจากนี้ยังมุ่งเน้นการขยายขีดความสามารถด้านการซ่อมบำรุงอากาศยาน การพัฒนาด้านนวัตกรรม ระบบเทคโนโลยี และการรักษาบุคลากรคุณภาพที่มีความชำนาญเฉพาะทาง พร้อมกับการพัฒนาทรัพยากรบุคคล ให้มีทักษะ ความชำนาญการ และสอดคล้องตามกฎระเบียบ และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการปรับปรุงกระบวนการเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ คุณภาพ ขีดความสามารถในการแข่งขัน เพื่อให้ธุรกิจซ่อมบำรุงอากาศยานเติบโตและสร้างรายได้อย่างยั่งยืนในอนาคต

3.2 ธุรกิจสนับสนุนการขนส่ง

กิจการสนับสนุนการขนส่ง ประกอบด้วย การให้บริการอำนวยการบิน การจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีและการจำหน่ายสินค้าที่ระลึก การให้บริการอำนวยการบิน (Flight Dispatch Services) เป็นการให้บริการวางแผนการบินและจัดเตรียมข้อมูลรายละเอียดของเส้นทางบิน พยากรณ์อากาศ ข้อมูลข่าวเกี่ยวกับความปลอดภัยในการบิน (Notice to Airmen: NOTAM) รวมทั้งเอกสารการบินที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ แก่เที่ยวบินของบริษัทฯ ให้เป็นไปตามกฎระเบียบการบินสากลและข้อกำหนดตามที่ระบุในสัญญา เพื่อให้เที่ยวบินสามารถปฏิบัติการบินไปถึงที่หมายอย่างปลอดภัย อีกทั้งมีการขายบริการดังกล่าวให้กับสายการบินอื่น ๆ ที่ปฏิบัติการบินมายังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิซึ่งเป็นการเพิ่มรายได้ให้กับบริษัทฯ อีกทางหนึ่งด้วย

เพิ่มการจำหน่ายสินค้าปลอดภาษี (In-flight Duty free) ให้บริการในเที่ยวบิน เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถเลือกซื้อสินค้าหลากหลายชนิดอย่างสะดวกสบายระหว่างการเดินทางบนเที่ยวบิน และเปิดร้านจำหน่ายสินค้าที่ระลึก (THAIShop) ณ สำนักงานใหญ่ของบริษัทฯ รวมทั้งจำหน่ายสินค้าออนไลน์ผ่านทางเว็บไซต์ thaishop.thaiairways.com เพื่อเพิ่มช่องทางการขายรองรับลูกค้าทั้งในประเทศและต่างประเทศ สอดคล้องกับแนวโน้มการซื้อของที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

1.2.2.2 นโยบายการตลาดของผลิตภัณฑ์หรือบริการที่สำคัญในปีที่ผ่านมา

นโยบายการตลาดของผลิตภัณฑ์หรือบริการที่สำคัญในปีที่ผ่านมา

บริษัทฯ ดำเนินนโยบายปรับโครงสร้างธุรกิจการบินเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการฝูงบินและพัฒนาเครือข่ายเส้นทางบินให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้โดยสารทุกกลุ่ม โดยมุ่งเน้นการเชื่อมต่อเที่ยวบินที่ไร้รอยต่อ สนับสนุนยุทธศาสตร์ชาติในการส่งเสริมอุตสาหกรรมท่องเที่ยว และผลักดันประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค พร้อมทั้งเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของบริษัทฯ ในตลาดโลก

บริษัทฯ ยังคงเดินหน้าปฏิบัติตามแผนปรับโครงสร้างธุรกิจ ภายใต้นโยบาย “One THAI One Fly” โดยมุ่งเน้นการรวมเส้นทางบินและฝูงบินระหว่างสายการบินไทยสมายล์และการบินไทยอย่างต่อเนื่อง การปรับโอนเส้นทางบินในกลุ่มประเทศ CLMV (ราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม) รวมถึงเส้นทางบินที่มีศักยภาพอื่น ๆ เข้าสู่เครือข่ายการบินของการบินไทย ช่วยเสริมสร้างการบริหารจัดการทรัพยากรให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังให้ความสำคัญกับการพัฒนาฝูงบินและเครือข่ายเส้นทางบินเพื่อรองรับความต้องการในอนาคต โดยมีการจัดการฝูงบินที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพ พร้อมทั้งวางแผนกลยุทธ์เส้นทางบินเพื่อเสริมสร้างความแข็งแกร่งให้กับตำแหน่งทางการตลาดของบริษัทฯ อย่างมั่นคงและยั่งยืน

นโยบายและลักษณะตลาด

เป้าหมายหลักของบริษัทฯ คือการรักษาภาพลักษณ์สายการบินชั้นนำระดับโลกที่ให้บริการเต็มรูปแบบ (Full Service Airlines) มีคุณภาพและมาตรฐานการให้บริการที่ยอดเยี่ยม เพื่อสามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าในทุกกลุ่มเป้าหมายได้อย่างครบถ้วน

แผนการสร้างรายได้ในปี 2568

ด้วยสถานการณ์การเดินทางและธุรกิจการบินที่ฟื้นตัวอย่างเต็มที่จากผลกระทบในอดีต ความต้องการเดินทางของผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจากปัจจัยด้านเศรษฐกิจ การค้า และการท่องเที่ยวที่เติบโตอย่างรวดเร็ว และความเชื่อมั่นในการเดินทางที่กลับมาเป็นปกติ บริษัทฯ ได้ปรับกลยุทธ์และแผนการสร้างรายได้เพื่อขยายขีดความสามารถในทุกช่องทาง พร้อมบริหารจัดการรายได้ผ่านระบบการจัดจำหน่ายที่หลากหลาย เพื่อรองรับการเติบโตและตอบสนองความต้องการของแต่ละกลุ่มตลาด ดังนี้

- กำหนดจุดหมายปลายทางและแผนการบินให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาด

  วิเคราะห์ความต้องการเดินทางและความจำเป็นของผู้โดยสารในแต่ละเส้นทางบินอย่างละเอียด โดยใช้ข้อมูลเชิงลึกด้านตลาดและพฤติกรรมผู้โดยสาร เพื่อให้เที่ยวบินแต่ละเที่ยวสามารถทำกำไรและตอบโจทย์ความต้องการในตลาดเป้าหมายได้อย่างเหมาะสม

- การใช้เครื่องบินอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

  ปรับปรุงการจัดการฝูงบินให้เหมาะสมกับเส้นทางบินและตลาดเป้าหมาย ลดต้นทุนการซ่อมบำรุงและบำรุงรักษา โดยมุ่งเน้นการใช้งานเครื่องบินที่มีประสิทธิภาพและตรงตามความต้องการในแต่ละเส้นทาง

- เสริมความแข็งแกร่งของเครือข่ายเส้นทางบิน (Network)

  เพิ่มจุดเชื่อมต่อระหว่างเส้นทางบินในภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วโลก โดยใช้กรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางในการเชื่อมต่อเที่ยวบิน (Hub) และใช้กลยุทธ์การจัดจำหน่ายที่ครอบคลุมและปรับเปลี่ยนให้สอดคล้องกับความต้องการเดินทางของผู้โดยสารในแต่ละภูมิภาค

- การจัดการเที่ยวบินพิเศษและเที่ยวบินเช่าเหมาลำ

  ขยายบริการเที่ยวบินพิเศษ (Special Flight) และเที่ยวบินเช่าเหมาลำ (Charter Flight) เพื่อตอบสนองความต้องการเฉพาะขององค์กรภาครัฐและเอกชน รวมถึงเพิ่มช่องทางการหารายได้ในสถานการณ์พิเศษ

- การผสานรายได้จากขนส่งสินค้า

  ประสานงานกับฝ่ายขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการสร้างรายได้ โดยการรวมรายได้จากการขนส่งสินค้ากับผลประกอบการของเที่ยวบินผู้โดยสาร เพื่อให้เกิดการบริหารรายได้แบบผสมผสานอย่างครบวงจร

- การพัฒนาความร่วมมือกับพันธมิตรหลากหลายรูปแบบ

  เสริมสร้างความร่วมมือกับพันธมิตรในด้านการขนส่ง เช่น รถไฟ รถโดยสาร รถเช่า และเรือสำราญ เพื่อขยายโอกาสในการขายบัตรโดยสารที่ครอบคลุมต้นทางและปลายทาง พร้อมทั้งตอบสนองความต้องการเดินทางที่หลากหลายของผู้โดยสาร

ด้วยกลยุทธ์ดังกล่าว บริษัทฯ มุ่งหวังที่จะสร้างการเติบโตของรายได้อย่างยั่งยืน พร้อมตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารและพันธมิตรทางธุรกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพในปี 2568 และต่อไปในอนาคต

แผนบริหารรายได้

- กำหนดราคาที่แข่งขันได้และบริหารโครงข่ายการบินอย่างมีประสิทธิภาพ

  บริษัทฯ มุ่งเน้นการสร้างรายได้สูงสุดผ่านการจัดทำราคาที่แข่งขันได้ในทุกเส้นทางบิน โดยเฉพาะเส้นทางเชื่อมต่อในโครงข่ายการบิน พร้อมนำระบบบริหารจัดการด้านราคาขายและที่นั่งที่ทันสมัยมาใช้ นอกจากนี้ยังให้ความสำคัญกับการขายผ่านช่องทางของบริษัทฯ ได้แก่ เว็บไซต์และสำนักงานขายในจุดบินต่าง ๆ เพื่อลดการพึ่งพาตัวแทนจำหน่าย และลดค่าใช้จ่ายในการขาย

- ขยายฐานตลาดและกลุ่มลูกค้าเป้าหมาย

  บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการแสวงหาตลาดและกลุ่มลูกค้าใหม่ โดยเน้นการพัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการให้ตรงกับความต้องการที่หลากหลายของลูกค้าในแต่ละกลุ่ม (Customer Segmentation) นอกจากนี้ยังมีการให้บริการเที่ยวบินเช่าเหมาลำ (Charter Flight) เพื่อตอบสนองความต้องการเฉพาะทางของลูกค้า

- การใช้กลยุทธ์ด้านราคา (Pricing Strategy)

  บริษัทฯ ใช้กลยุทธ์ Fare Families ซึ่งรวมการกำหนดราคาสำหรับสายการบินให้บริการเต็มรูปแบบ (Full Service Airlines) เพื่อเพิ่มความหลากหลายในการเลือกใช้บริการ โดยระดับราคาและสิทธิพิเศษ (Privileges) จะถูกปรับตามประเภทการเดินทาง ระยะเวลาการเดินทาง และจำนวนวันซื้อล่วงหน้า ทั้งนี้ระบบดังกล่าวครอบคลุมทุกจุดบินของการบินไทย และสายการบินพันธมิตร ซึ่งช่วยเพิ่มรายได้ให้แก่บริษัทฯ

การหารายได้เสริม

บริษัทฯ มุ่งเน้นการสร้างรายได้เสริมจากธุรกิจที่หลากหลาย นอกเหนือจากการขายบัตรโดยสาร เพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันและสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผู้โดยสารอย่างครบวงจร โดยมีแหล่งรายได้เสริมหลัก ดังนี้

1. **Ancillary Revenue** รายได้จากบริการเสริมรายได้จากการขายบริการเสริมที่ตอบสนองความต้องการที่หลากหลายของผู้โดยสาร ได้แก่
   - บริการที่นั่งพิเศษ เช่น การเลือกที่นั่งแถวหน้า (Preferred Seat)
   - บริการสัมภาระเพิ่มเติม เช่น น้ำหนักสัมภาระส่วนเกิน (Excess Baggage)
   - In-Flight WiFi Package บริการอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงบนเที่ยวบินเพื่อการทำงาน ความบันเทิงและการติดต่อสื่อสารไร้ขีดจำกัดตลอดการเดินทาง
   - บริการดิจิทัล ที่ผู้โดยสารสามารถจองได้สะดวกผ่านเว็บไซต์และแอปพลิเคชันของบริษัทฯ ประกันภัยการเดินทาง บริการติดตามสัมภาระ บริการรถเช่า การจองโรงแรมและที่พัก บริการรถรับ-ส่งกิจกรรมท่องเที่ยวและประสบการณ์พิเศษ
2. **THAI Sky Shop ประสบการณ์การค้าปลีกบริการจำหน่ายสินค้า ในรูปแบบครบวงจร ได้แก่**

   2.1 In-Flight Duty Free - ร้านค้าปลอดภาษีบนเที่ยวบินจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีคุณภาพพรีเมียมบนเครื่องบิน เพื่อมอบความสะดวกสบายและประสบการณ์การชอปปิงที่พิเศษในระหว่างการเดินทาง

   2.2 In-Site Shop - หน้าร้าน THAI Sky Shop จัดจำหน่ายผลิตภัณฑ์สินค้าที่ระลึกของการบินไทยที่ได้รับแรงบันดาลใจจากเอกลักษณ์ไทยและทุกการเดินทางโดยคัดสรรสินค้าคุณภาพจากแหล่งต่าง ๆ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ อาทิ
   - ผลิตภัณฑ์ OTOP ที่สะท้อนภูมิปัญญาท้องถิ่น
   - สินค้าจากผู้ประกอบการไทยและสินค้าในสังกัดกระทรวงพาณิชย์
   - สินค้าที่เน้นความยั่งยืนและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

   นอกจากส่งเสริมผลิตภัณฑ์ในประเทศและสนับสนุนเศษฐกิจชุมชนแล้วยังช่วยยกระดับมาตรฐานผลิตภัณฑ์ไทยสู่สายตานักท่องเที่ยวทั่วโลก
3. **รอยัล ออร์คิด ฮอลิเดย์** บริการท่องเที่ยวครบวงจร
4. **รายได้จากพันธมิตรและสื่อโฆษณา**
   - โฆษณาบนระบบสื่อสาระบันเทิงบนเครื่องบิน (In-Flight Entertainment: IFE)
   - พื้นที่โฆษณาบนสื่อต่าง ๆ และอุปกรณ์บนเครื่องบินของบริษัทฯ เช่น บัตรที่นั่ง (Boarding Pass)

แผนเชิงรุกในการขยายและยกระดับรายได้เสริมผ่านหลายมิติ

1. **การพัฒนาความร่วมมือเชิงกลยุทธ์**
   - เจรจาขยายความร่วมมือกับพันธมิตรใหม่ทั้งในประเทศและต่างประเทศที่มีบริการตอบโจทย์ไลฟ์สไตล์ผู้โดยสารยุคใหม่
   - พัฒนาพันธมิตรทางธุรกิจที่สอดคล้องและเสริมศักยภาพธุรกิจการบิน
2. **การยกระดับแพลตฟอร์มดิจิทัล**
   - พัฒนาเว็บไซต์และแอปพลิเคชันให้มีความทันสมัย รองรับการใช้งานบนอุปกรณ์ทุกประเภท
   - ใช้เทคโนโลยี AI และ Data Analytics เพื่อเข้าใจพฤติกรรมและความต้องการของลูกค้าแต่ละคนได้ดีขึ้น

3. การยกระดับประสบการณ์ลูกค้า (Customer Experience)

- ออกแบบ Customer Journey ที่ไร้รอยต่อตั้งแต่ก่อนการเดินทางจนถึงหลังการเดินทาง
- พัฒนาบริการครบวงจร เช่น การจองที่พักคุณภาพผ่านเครือข่ายพันธมิตร แพ็กเกจกิจกรรมท่องเที่ยวที่หลากหลายและมีคุณภาพ
- บริการจากรอยัล ออร์คิด ฮอลิเดย์ (Royal Orchid Holidays) ที่ออกแบบการเดินทางได้ตามความต้องการ
- สร้างประสบการณ์ที่เหนือความคาดหมายเพื่อเสริมสร้างความประทับใจและความภักดีต่อแบรนด์การบินไทยอย่างยั่งยืน

4. การมุ่งสู่ความยั่งยืน

- บูรณาการแนวคิดความยั่งยืนเข้ากับทุกผลิตภัณฑ์และบริการ
- ส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์และการท่องเที่ยวที่รับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

ด้วยกลยุทธ์ที่ครอบคลุมทั้งการพัฒนาผลิตภัณฑ์ การยกระดับเทคโนโลยี การสร้างพันธมิตร และการใส่ใจประสบการณ์ลูกค้า บริษัทฯ มีความพร้อมที่จะสร้างรายได้เสริมที่เติบโตอย่างมั่นคงและยั่งยืน พร้อมทั้งยกระดับมาตรฐานการให้บริการสู่ความเป็นเลิศระดับสากล

กลยุทธ์การขายและการจัดจำหน่าย

บริษัทฯ ได้วางกลยุทธ์การขายโดยมุ่งเน้นการขยายฐานผู้โดยสารในกลุ่มที่มีการเดินทางเชื่อมต่อเส้นทางบินระหว่างภูมิภาค โดยใช้กรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางในการเชื่อมต่อเที่ยวบิน (Hub) รวมถึงการเพิ่มส่วนแบ่งการตลาดในประเทศโดยเฉพาะกลุ่มนักท่องเที่ยว และกลุ่มเดินทางของภาครัฐและเอกชน (Government and Corporate Travelers) เพื่อตอบสนองต่อความต้องการเฉพาะของแต่ละกลุ่มลูกค้า และสร้างความได้เปรียบทางการแข่งขันในตลาดทั้งในประเทศและระหว่างประเทศอย่างยั่งยืน บริษัทฯ ได้ดำเนินมาตรการด้านการขายและการจัดจำหน่ายประกอบด้วย การพัฒนาช่องทางการขายที่หลากหลาย การนำเสนอทางการตลาดให้เหมาะสมกับแต่ละกลุ่มเป้าหมาย การเสริมสร้างความร่วมมือกับพันธมิตรทั้งในประเทศและต่างประเทศ รวมถึงการพัฒนาการจัดจำหน่ายผ่านช่องทางดิจิทัล โดยมีการดำเนินการ ดังนี้

1. การสนับสนุนการขายในปี 2568

- ดำเนินการจัดแคมเปญการตลาด ส่งเสริมและสนับสนุนการท่องเที่ยวในแต่ละท้องถิ่นตามเส้นทางการบิน
- วางกลยุทธ์การขายล่วงหน้า Advance Purchase ด้วยราคาพิเศษสำหรับการจองบัตรโดยสารล่วงหน้าเพื่อกระตุ้นการสำรองที่นั่งในแต่ละเที่ยวบิน
- มุ่งเน้นการจัดทำราคาที่แข่งขันได้ในลักษณะ Network Connecting Beyond BKK
- ทำข้อเสนอพิเศษตามเทศกาลเพื่อสร้างการรับรู้และส่งเสริมการขาย เพื่อกระตุ้นการเดินทางนอกฤดูกาลท่องเที่ยว
- การจัดกิจกรรมส่งเสริมการตลาด ภายในประเทศและต่างประเทศ

2. ส่งเสริมและสนับสนุนการท่องเที่ยวกับพันธมิตร

- ประชาสัมพันธ์และเข้าร่วมกิจกรรมส่งเสริมการตลาดกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนในแต่ละพื้นที่ตามจุดหมายปลายทาง
- ประสานความร่วมมือกับกลุ่มพันธมิตรบัตรเครดิต พันธมิตรด้านการท่องเที่ยว และพันธมิตรกลุ่มธุรกิจค้าปลีกอีคอมเมิร์ซ

3. การพัฒนาช่องทางการขายผ่านระบบดิจิทัล

ในปี 2568 บริษัทฯ ได้ยกระดับการพัฒนาช่องทางการขายผ่านระบบดิจิทัลอย่างต่อเนื่อง เพื่อมอบประสบการณ์การใช้งานที่ครบวงจรและทันสมัยให้กับผู้โดยสาร โดยมุ่งเน้นการให้บริการผ่านเว็บไซต์หลักของบริษัทฯ www.thaiairways.com และการเปิดตัว Mobile Application โฉมใหม่ที่ตอบโจทย์ความต้องการของผู้ใช้ในยุคดิจิทัล ประกอบด้วย

- ระบบค้นหาเที่ยวบินและราคา ที่ทันสมัยและใช้งานง่าย พร้อมการแสดงผลข้อมูลที่ชัดเจนและแม่นยำ
- ระบบสำรองที่นั่งและออกบัตรโดยสารออนไลน์ ที่รวดเร็ว ตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารได้ในทุกสถานการณ์
- ระบบชำระเงินออนไลน์ ที่เพิ่มความปลอดภัยขั้นสูง รองรับการชำระเงินผ่านช่องทางที่หลากหลาย ทั้งในประเทศและต่างประเทศ

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมุ่งเน้นการใช้เครื่องมือดิจิทัลใหม่ ๆ เพื่อสร้างความสะดวกสบาย เพิ่มประสิทธิภาพในการแข่งขัน และตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้าได้ดียิ่งขึ้น เพื่อสร้างความพึงพอใจและความประทับใจสูงสุดให้กับผู้โดยสารที่เลือกเดินทางกับการบินไทย

4. การพัฒนาความร่วมมือกับสายการบินพันธมิตร

บริษัทฯ ใช้ประโยชน์จากข้อตกลงระหว่างสายการบินโดยมุ่งเน้นพันธมิตรทั้งในเครือข่าย Star Alliance และนอกเครือข่ายเพื่อสร้างการเชื่อมโยงที่มีประสิทธิภาพและเพิ่มรายได้ในเส้นทางที่บริษัทฯ ปฏิบัติการบินเองและเส้นทางที่มีเที่ยวบินเชื่อมต่อกับสายการบินต่าง ๆ ที่เป็นพันธมิตรเพื่อเพิ่มทางเลือกให้กับผู้โดยสาร

การขยายเครือข่ายพันธมิตรกลุ่ม Star Alliance และสายการบินอื่น

สำหรับตลาดที่มีศักยภาพแต่ไม่สามารถจัดสรรตารางการบินได้ บริษัทฯ ใช้ประโยชน์จากข้อตกลงระหว่างสายการบินพันธมิตรเพื่อขยายเครือข่ายเส้นทางบิน ได้แก่

- Interline Agreement เพื่อเพิ่มการเชื่อมต่อระหว่างจุดหมายปลายทาง
- Special Prorate Agreement (SPA) สำหรับการแบ่งส่วนรายได้พิเศษ
- เที่ยวบินรหัสร่วม (Code Share Flight) เพื่อเพิ่มโอกาสการขายบัตรโดยสารบนเที่ยวบินของสายการบินคู่สัญญาแผนการขยายเครือข่ายพันธมิตรครอบคลุมทั้งในกลุ่มพันธมิตร Star Alliance และสายการบินนอกกลุ่มเพื่อสร้างการเชื่อมโยงที่มีประสิทธิภาพและเพิ่มรายได้ในเส้นทางที่บริษัทฯ ปฏิบัติการบินเอง รวมถึงเส้นทางที่มีเที่ยวบินเชื่อมต่อกับสายการบินต่าง ๆ ที่เป็นพันธมิตรเพื่อเพิ่มทางเลือกให้กับผู้โดยสาร และสนับสนุนการขาย Network ของบริษัทฯ ให้แข็งแกร่งต่อไป ในปี 2568 บริษัทฯ มีข้อตกลงเที่ยวบินรหัสร่วมกับสายการบินพันธมิตรจำนวน 19 สายการบิน แบ่งเป็น

  - กลุ่ม Star Alliance จำนวน 11 สายการบิน ประกอบด้วย สายการบินลุฟท์ฮันซา สายการบินเอเชียน่า แอร์ไลน์ สายการบินแอร์แคนาดา สายการบินอีวีเอแอร์เวย์ สายการบินออสเตรียนแอร์ไลน์ สายการบินออลนิปปอนแอร์เวย์ สายการบินแอร์นิวซีแลนด์ สายการบินสวิสอินเตอร์เนชั่นแนลแอร์ไลน์ สายการบินตัปแอร์ปูร์ตูกัล สายการบินเซินเจิ้นแอร์ไลน์ และสายการบินเตอร์กิชแอร์ไลน์
  - นอกกลุ่ม Star Alliance จำนวน 8 สายการบิน ประกอบด้วย สายการบินเอมิเรตส์ สายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ สายการบินรอยัลบรูไนแอร์ไลน์ สายการบินเอลอัลอิสราเอลแอร์ไลน์ สายการบินกัลฟ์แอร์ สายการบินโอมานแอร์ สายการบินคูเวตแอร์เวย์ส์ สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส

การพัฒนาช่องทางการจัดจำหน่าย

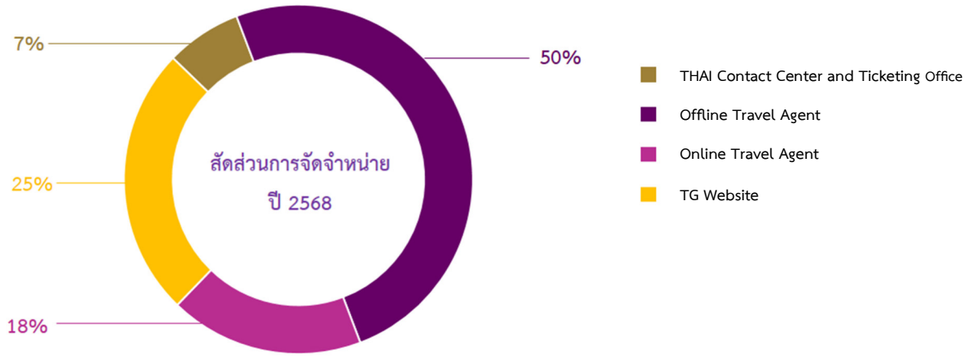
พฤติกรรมผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็วและความก้าวหน้าของเทคโนโลยีได้ส่งผลให้ช่องทางการจัดจำหน่ายบัตรโดยสารมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ทั้งในรูปแบบออนไลน์และออฟไลน์ ในปี 2568 บริษัทฯ ได้มุ่งเน้นการบริหารจัดการช่องทางการจัดจำหน่าย (Distribution Channels) อย่างสมดุล โดยมีการบริหารสัดส่วนการขายในแต่ละช่องทางเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการสร้างรายได้ ประกอบด้วย

1. ช่องทางการขายโดยตรง (Direct Sales)
   - เว็บไซต์: www.thaiairways.com และแอปพลิเคชันของบริษัทฯ ซึ่งมีการพัฒนา ปรับปรุง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและรองรับการใช้งานทั้งบนเดสก์ท็อปและมือถือ
   - สำนักงานขายและ THAI Contact Center ทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ ซึ่งยังคงมีบทบาทสำคัญในการให้บริการลูกค้าในแต่ละตลาด

2. ช่องทางการขาย Indirect Sales ผ่านตัวแทนจำหน่ายทั้ง Offline Travel Agent และ Online Travel Agent (OTA) ทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ โดยมุ่งเน้นการสร้างความสัมพันธ์เชิงกลยุทธ์และสนับสนุนการขายผ่านตัวแทนจำหน่ายที่มีศักยภาพสูง

ในปี 2568 บริษัทฯ มีสัดส่วนการจำหน่ายบัตรโดยสารผ่านช่องทางต่าง ๆ ดังนี้

- ช่องทางตรง (THAI Contact Center and Ticketing Office) คิดเป็น 7%
- ตัวแทนจำหน่ายออฟไลน์ (Offline Travel Agent) คิดเป็น 50%
- ตัวแทนจำหน่ายออนไลน์ (Online Travel Agent) คิดเป็น 18%
- เว็บไซต์ของบริษัทฯ (TG Website) คิดเป็น 25%



บริษัทฯ ยังคงมุ่งมั่นพัฒนาและปรับปรุงช่องทางการจัดจำหน่ายให้ทันสมัย สอดคล้องกับความต้องการของลูกค้าและการเปลี่ยนแปลงของตลาด เพื่อเพิ่มความสะดวกในการเข้าถึงบริการและมอบประสบการณ์ที่ยอดเยี่ยมในทุกช่องทาง ซึ่งช่วยเสริมศักยภาพในการแข่งขันและสร้างความมั่นคงด้านรายได้ให้กับบริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง

การพาณิชย์ผ่านช่องทางดิจิทัล (Digital Commerce)

การพัฒนาเทคโนโลยีและช่องทางดิจิทัลที่เติบโตอย่างรวดเร็วในปัจจุบัน มีผลให้การแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ผู้บริโภคมีบทบาทสำคัญมากขึ้นในการเลือกใช้บริการผ่านโทรศัพท์มือถือและแพลตฟอร์มดิจิทัล ส่งผลให้การบินไทยต้องปรับตัวเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ให้สอดคล้องกับพฤติกรรมของผู้บริโภคยุคใหม่ที่เน้นการใช้บริการด้วยตนเอง (Self-Service) ผ่านช่องทางออนไลน์

ในปี 2568 บริษัทฯ ได้ยกระดับการพัฒนาช่องทางการขายผ่านระบบดิจิทัลอย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างความสะดวกสบาย เพิ่มประสิทธิภาพในการแข่งขัน และตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้าแบบครบวงจร (One-Stop Service) ได้ดียิ่งขึ้น โดยมุ่งเน้นการการพัฒนาเว็บไซต์ของบริษัท www.thaiairways.com ให้มีความสะดวก รวดเร็ว และทันสมัย รวมถึงการเปิดตัว Mobile Application โฉมใหม่ ที่รองรับการใช้งานผ่านทุกอุปกรณ์ เช่น โทรศัพท์มือถือ แท็บเล็ต และคอมพิวเตอร์ ให้สามารถรองรับทุกความต้องการของผู้ใช้งาน ประกอบด้วย

- ระบบค้นหาเที่ยวบินและราคา ที่ทันสมัยและใช้งานง่าย พร้อมการแสดงผลข้อมูลที่ชัดเจนและแม่นยำ
- ระบบสำรองที่นั่งและออกบัตรโดยสารออนไลน์ ที่รวดเร็ว ตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารได้ในทุกสถานการณ์
- ระบบชำระเงินออนไลน์ ที่เพิ่มความปลอดภัยขั้นสูง รองรับการชำระเงินผ่านช่องทางที่หลากหลาย ทั้งในประเทศและต่างประเทศ

ในด้านการสื่อสารข้อมูล บริษัทฯ ได้พัฒนา Life Style Hub และ นิตยสาร Sawasdee ในรูปแบบดิจิทัล พร้อมเสริมสร้างความหลากหลายของเนื้อหาผ่าน Social Media โดยใช้สื่อที่สอดคล้องกับพฤติกรรมผู้บริโภค เช่น วิดีโอแบนเนอร์ และอินโฟกราฟิก เพื่อเผยแพร่ข้อมูลและสร้างแรงบันดาลใจในการเดินทาง รวมถึงการเชื่อมโยงความสัมพันธ์กับกลุ่มลูกค้าและชุมชนออนไลน์ ด้วยความมุ่งมั่นในการสร้างความแตกต่างผ่านการพัฒนาบริการที่ตอบโจทย์ความต้องการในยุคดิจิทัล บริษัทฯ ตั้งเป้าสนับสนุนการเติบโตของรายได้อย่างยั่งยืน พร้อมขับเคลื่อนความสำเร็จในอนาคตอย่างต่อเนื่อง

แผนการตลาด

บริษัทฯ มุ่งเน้นการสื่อสารการตลาดแบบบูรณาการ (Integrated Marketing and Communications: IMC) อย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างการรับรู้ (Awareness) ในกลุ่มลูกค้าหลักและกลุ่มลูกค้าเป้าหมาย ด้วยภาพลักษณ์ (Branding) ที่ทำให้เกิดภาพการจดจำเอกลักษณ์ของไทย ผ่านคุณภาพการให้บริการเต็มรูปแบบ (Full Service Carrier) ตามมาตรฐานอันเป็นที่ยอมรับในระดับสากล ควบคู่ไปกับการให้บริการที่มุ่งเน้นการส่งเสริมเอกลักษณ์ความเป็นไทย (Touches of THAI) ที่สะท้อนวัฒนธรรมไทยในทุกจุดการให้บริการ และมี Smooth as Silk เป็นจุดแข็งทางด้านการตลาด โดยดำเนินกิจกรรมผ่านช่องทางการสื่อสารในลักษณะ Omnichannel ทั้งในรูปแบบดั้งเดิม (Traditional) และดิจิทัล (Digital) ตลอดจนการสื่อสารกับกลุ่มลูกค้าโดยผ่านความร่วมมือกับคู่ค้าและพันธมิตรทางธุรกิจในตลาดเป้าหมาย ให้ครอบคลุมช่องทางในการเข้าถึงกลุ่มเป้าหมาย โดยเนื้อหา (Content) ของการโฆษณาและการสื่อสารจะต้องมีความสอดคล้องกันในทุกช่องทางการสื่อสาร และมีความเหมาะสมกับกลุ่มลูกค้าที่ต้องการสื่อสาร บริษัทฯ ได้ดำเนินการนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในกิจการเพื่อวิเคราะห์ข้อมูลและเข้าใจถึงพฤติกรรมของลูกค้า เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและก่อให้เกิดรายได้องค์กรแบบยั่งยืน บริษัทฯ ได้รวบรวมข้อมูลงานวิจัย โดยรวบรวมข้อมูลพฤติกรรมลูกค้าจากข้อมูลวิจัย Data Analytic (Google Analytics และ Social Listening) รวมถึงเว็บไซต์งานวิจัยด้านการตลาดอื่น ๆ (Market Research Website อาทิ TAT, YouGOV, WGI เป็นต้น) เพื่อนำมาใช้ในการวิเคราะห์หารูปแบบความชอบหรือความต้องการในการเดินทาง นำเสนอผลิตภัณฑ์และบริการตรงกับความต้องการของลูกค้า ในการดำเนินการด้านการตลาดดิจิทัล โดยวิเคราะห์ถึงรูปแบบกิจกรรมทางการตลาดที่เหมาะสมกับลูกค้าแต่ละกลุ่ม รวมถึงการพัฒนากลยุทธ์ในการติดตามลูกค้า เช่น Facebook Retargeting, Abandon E-mail และ Push Notification เพื่อให้ลูกค้ากลับมาซื้อบัตรโดยสารหรือใช้บริการของบริษัทฯ

1. การทำการตลาดแบบดั้งเดิม (Traditional Marketing) มีการใช้สื่อหลากหลายประเภทเพื่อเข้าถึงกลุ่มเป้าหมาย โดยใช้กลยุทธ์ช่องทางที่เป็นที่รู้จักและได้รับความนิยมในวงกว้าง เพื่อสร้างความเชื่อมั่นในตราสัญลักษณ์ที่มีผลกระทบต่อการตัดสินใจของลูกค้า ทั้งในเรื่องความปลอดภัยระดับสากล ภาพลักษณ์ที่ดี และคุณภาพของบริการ

2. การทำการตลาดแบบดิจิทัล (Digital Marketing) เพื่อเข้าถึงกลุ่มลูกค้าเป้าหมายที่วางไว้ โดยวางกลยุทธ์การตลาดผ่านช่องทาง ดังนี้
   - การตลาดในรูปแบบ Search Engine Marketing จะทำให้เว็บไซต์ของบริษัทฯ ถูกแสดงขึ้นเมื่อลูกค้าค้นหาข้อมูลบนอินเตอร์เน็ตโดยใช้คำค้นหาที่เกี่ยวข้องกับผลิตภัณฑ์และการบริการของบริษัทฯ

- การตลาดผ่านสื่อสังคมออนไลน์ (Social Media Marketing Strategy) โดยใช้สื่อสังคมออนไลน์ในการสร้างความสัมพันธ์กับกลุ่มเป้าหมาย (หรือลูกค้าโดยตรง รวมถึงการสร้างการรับรู้โดยเน้นเผยแพร่ข้อมูลเส้นทางบิน บริการพิเศษ กิจกรรมต่าง ๆ ของบริษัทฯ กิจกรรมส่งเสริมการขาย ตลอดจนความร่วมมือกับ Influencer ทั้งในประเทศและต่างประเทศ
- การตลาดตรงในรูปแบบของการทำ Marketing Automation โดยการทำ Electronic Direct Mail (EDM) และ Web/Mobile Push notification ตลอดจนการทำ Customer Experience Personalization
- การทำการตลาดแบบพันธมิตร (Affiliate Marketing) เป็นการตลาดรูปแบบใหม่ ที่พันธมิตรสามารถนำผลิตภัณฑ์ และบริการของบริษัทฯ ไปโปรโมตบนเว็บไซต์หรือบนหน้าเว็บเพจของพันธมิตร ให้ลูกค้าเข้าไปจองบัตรโดยสารผ่านเว็บไซต์ ซึ่งเป็นวิธีการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารกิจกรรมและโปรโมชันต่าง ๆ ไปยังกลุ่มเป้าหมายโดยตรง เพื่อเป็นการส่งเสริมการขายและเพิ่มยอดการเข้าชมเว็บไซต์ของการบินไทย การสำรองที่นั่ง การซื้อบัตรโดยสาร ซึ่งเป็นอีกช่องทางหนึ่งในการสร้างรายได้ในรูปแบบ Internet Sale ให้กับบริษัทฯ
- พัฒนาช่องทางสื่อสารเพื่อเชื่อมต่อกับลูกค้าโดยจัดทำเว็บไซต์ SAWASDEE Lifestyle Content Hub พร้อมสร้างสรรค์บทความท่องเที่ยวตามวิถีการดำเนินชีวิตในปัจจุบัน และให้ลูกค้าสามารถอ่านและ Download นิตยสาร SAWASDEE แบบ Digital ได้ทำให้ลูกค้าเกิดแรงบันดาลใจในการเดินทางท่องเที่ยวไปยังจุดหมายต่าง ๆ ที่บริษัทฯ ปฏิบัติการบินและให้ลูกค้าได้มีส่วนร่วมในการแบ่งปันประสบการณ์การเดินทางท่องเที่ยว

เพื่อเพิ่มโอกาสในการเข้าถึงกลุ่มเป้าหมาย การสร้างการรับรู้ และการขายผลิตภัณฑ์ต่าง ๆ ของบริษัทฯ ผ่านทางแอปพลิเคชันมือถือ (THAI Mobile Application) และเว็บไซต์ (Website) อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อเชื่อมต่อให้ลูกค้าสามารถเข้าถึงบริการต่าง ๆ ได้ตรงตามต้องการและสะดวกยิ่งขึ้น โดยการเพิ่มช่องทางการขายผ่านเครื่องมือทางการตลาดดิจิทัลต่าง ๆ ดังนี้ 1. สื่อสังคมออนไลน์ (Social Commerce) 2. Search Engine Optimization (SEO) 3. Search Engine Marketing (SEM) 4. Electronic Direct Mail (EDM) 5. Web/Mobile Push Notification 6. Marketing Automation 7. Customer Experience Personalization 8. การตลาดแบบพันธมิตร (Affiliate Marketing)

รวมทั้งประสานความร่วมมือกับพันธมิตรทางธุรกิจ เช่น การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานส่งเสริมการจัดการประชุมและนิทรรศการ (องค์การมหาชน) (Thailand Convention & Exhibition Bureau: TCEB) ธนาคาร บัตรเครดิต โรงแรม และผู้ประกอบกิจการด้านการท่องเที่ยว รวมทั้งสื่อชั้นนำในการจัดกิจกรรมส่งเสริมกิจกรรมทางการตลาดเพื่อกระตุ้นการเดินทางด้วยโปรโมชั่นพิเศษ ผ่านทัวร์เอื้องหลวง (ROH) และโปรแกรมสะสมไมล์ รอยัล ออร์คิด พลัส (Royal Orchid Plus: ROP)

แผนการสนับสนุนการตลาดและกิจกรรมทางการตลาด

บริษัทฯ ได้ดำเนินการด้านส่งเสริมการขายและการตลาดทั้งในประเทศและต่างประเทศอย่างต่อเนื่อง เพื่อรักษาส่วนแบ่งตลาด เสริมความสามารถในการแข่งขันและสร้างรายได้ให้มากที่สุดในสภาวะตลาดที่ได้รับผลกระทบจากปัจจัยผันผวนภายนอก ทั้งด้านเศรษฐกิจ การเมือง และการแข่งขันในตลาด รวมถึงกิจกรรมส่งเสริมการขายและการตลาดผ่านโปรแกรมสะสมไมล์ รอยัล ออร์คิด พลัส (Royal Orchid Plus: ROP) โดยมุ่งเน้นการดำเนินงานด้านโปรแกรมเสริมสร้างความภักดี (Loyalty Program) ของลูกค้าต่อธุรกิจของบริษัทฯ เพื่อเป็นกลยุทธ์ทางการตลาดในการรักษาฐานลูกค้าปัจจุบันและการขยายฐานลูกค้าใหม่ของบริษัทฯ ด้วยการสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้าจนเกิดเป็นความผูกพันและภักดีต่อแบรนด์ อันจะนำมาซึ่งลูกค้าประจำและใช้บริการซ้ำกับบริษัทฯ อย่างต่อเนื่องและยั่งยืน ตลอดจนบริษัทฯ ยังมุ่งเน้นในการใช้ประโยชน์จากระบบฐานข้อมูลของสมาชิก รอยัล ออร์คิด พลัส เพื่อนำมาวิเคราะห์และนำเสนอสินค้าและบริการให้สามารถตอบสนองความต้องการของสมาชิกที่มีอยู่ทั่วโลก และแบบเฉพาะกลุ่ม

ปัจจุบันโปรแกรมสะสมไมล์ รอยัล ออร์คิด พลัส มีสมาชิกจำนวนประมาณ 5.3 ล้านคนทั่วโลก แบ่งเป็น 4 สถานภาพ ได้แก่ สถานภาพบัตรซิลค์ บัตรเงิน บัตรทอง และบัตรแพลทินัม โดยรอยัล ออร์คิด พลัส ได้ปรับเปลี่ยนจากโปรแกรมที่สะสมไมล์และแลกไมล์สะสมจากสายการบินเป็นหลัก (Frequent Flyer Program) พัฒนาเป็นโปรแกรมความร่วมมือจากหลากหลายธุรกิจ (Coalition Program) โดยสมาชิกสามารถสะสมไมล์เมื่อเดินทางกับการบินไทย และสายการบินพันธมิตร สตาร์ อัลไลแอนซ์ รวมถึงสะสมไมล์กับคู่สัญญาและพันธมิตรธุรกิจทั่วโลก เช่น โรงแรม รถเช่า บัตรเครดิตและสถาบันการเงิน ตลอดจนคู่สัญญาทางด้านไลฟ์สไตล์ต่าง ๆ

ในปีที่ผ่านมา รอยัล ออร์คิด พลัส มุ่งเน้นการมอบประสบการณ์สุดพิเศษ (Exclusive Experiences) และข้อเสนอสุดประทับใจ (Exclusive Offers) ให้กับสมาชิก พร้อมทั้งขยายการให้บริการผ่านช่องทางโมไบล์แอปพลิเคชันของการบินไทย เพื่อเพิ่มโอกาสและขีดความสามารถในการแข่งขันกับสายการบินอื่น ๆ

รอยัล ออร์คิด พลัส ได้ให้บริการกับสมาชิกด้วยรางวัลที่หลากหลาย ทั้งผ่านทางระบบออนไลน์และสำนักงานการบินไทย โดยสมาชิกสามารถนำไมล์สะสมแลกเป็นรางวัล เช่น รางวัลบัตรโดยสารการบินไทยและสายการบินพันธมิตรสตาร์ อัลไลแอนซ์ รางวัลอัพเกรดบัตรโดยสาร รางวัลคู่สัญญาไลฟ์สไตล์และรางวัลส่งเสริมการขายพิเศษ อีกทั้งสมาชิกสามารถใช้ไมล์สะสมร่วมกับการชำระเงินค่าบัตรโดยสารการบินไทย (Cash Plus Miles) และยังจะได้รับสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ผ่านช่องทางของบริษัทคู่สัญญาและพันธมิตรธุรกิจโดยในปีที่ผ่านมา รอยัล ออร์คิด พลัส ได้เพิ่มประเภทรางวัลให้มีความครอบคลุมไลฟ์สไตล์ที่หลากหลายของสมาชิกมากขึ้น ผ่านช่องทางการแลกรางวัลบนเว็บไซต์ของรอยัล ออร์คิด ฮอลิเดย์ อาทิ รางวัลห้องพักโรงแรม รางวัลรถเช่า รางวัลบัตรกำนัลรับประทานอาหาร รางวัลบัตรเข้าชมสถานที่ท่องเที่ยว และรางวัลประเภทอื่น ๆ รวมถึงการใช้ไมล์สะสมแลกรางวัลบัตรกำนัลแทนเงินสดเพื่อใช้ในการจับจ่ายซื้อสินค้า ณ ห้างสรรพสินค้าในประเทศไทย บัตรกำนัลแทนเงินสดเพื่อเติมน้ำมัน และอื่น ๆ ผ่านช่องทางโมไบล์แอปพลิเคชันของการบินไทย โดยใช้หมายเลขสมาชิก รอยัล ออร์คิด พลัส และรหัสประจำตัวเข้าสู่ระบบสมาชิกรอยัล ออร์คิด พลัส ได้มีการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารให้กับสมาชิกทั่วโลกในหลายช่องทางทั้งผ่านทางสำนักงานการบินไทย ศูนย์บริการทางโทรศัพท์ จดหมายอิเล็กทรอนิกส์ตรงถึงสมาชิก (Electronic Direct Mail) จดหมายข่าว (E-News) การประชาสัมพันธ์ข่าวสารผ่านทางเว็บไซต์ www.thaiairways.com ผ่านช่องทาง THAI Social Media และช่องทางโมไบล์แอปพลิเคชันของการบินไทย สำหรับรายการแพ็กเกจท่องเที่ยว รอยัล ออร์คิด ฮอลิเดย์ (Royal Orchid Holidays: ROH) และทัวร์เอื้องหลวง ได้นำเอาเทคโนโลยีดิจิทัล (Digital Transformation) มาใช้ในการพัฒนาระบบการขายและบริการ โดยได้ยกระดับแพลตฟอร์มออนไลน์ให้รองรับการดำเนินงานได้อย่างเต็มรูปแบบ เช่น การจองแพ็กเกจการท่องเที่ยว โรงแรม กิจกรรมและบริการอื่น ๆ บนเว็บไซต์ www.royalorchidholidays.com เพื่อเพิ่มความสะดวกและตอบสนองความต้องการของลูกค้าในยุคดิจิทัล พร้อมทั้งพัฒนาแพ็กเกจการท่องเที่ยวที่หลากหลาย ครอบคลุมทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้อย่างครบถ้วน โดยมีแนวคิดหลักในการสร้างสรรค์โปรแกรมท่องเที่ยวที่แตกต่างทั้งในด้านวัฒนธรรม (Cultural) การทำอาหาร (Culinary) และการเสริมสร้างประสบการณ์ (Experience Base) มีการส่งเสริมการขายผ่านสื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์ การจัดกิจกรรมพิเศษ และการเข้าร่วมงานแสดงสินค้าต่าง ๆ รวมทั้งการจัดรายการส่งเสริมการขายช่วงนอกฤดูกาลท่องเที่ยว ให้เป็นที่รู้จักมากขึ้น นอกจากนี้ รอยัล ออร์คิด ฮอลิเดย์ยังมีส่วนร่วมในการสนับสนุนนโยบายของรัฐบาลในการส่งเสริมประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ด้วยแพ็กเกจการท่องเที่ยวที่สร้างสรรค์และตอบโจทย์กลุ่มเป้าหมายระดับสากลอย่างยั่งยืน

กิจกรรมส่งเสริมการตลาดและการขาย

บริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายส่งเสริมการตลาดและการขายด้วยกลยุทธ์ที่เหมาะสม เพื่อเสริมสร้างศักยภาพการแข่งขันและขยายฐานลูกค้าให้ครอบคลุมทุกกลุ่มเป้าหมาย โดยมุ่งเน้นความร่วมมือกับพันธมิตรทั้งในประเทศและต่างประเทศ

ในปี 2568 บริษัทฯ ได้ดำเนินการส่งเสริมการขายและจัดกิจกรรมสำคัญทั้งในประเทศและต่างประเทศ อาทิ

- โครงการ "รักคุณเท่าฟ้า" เพื่อเสริมสร้างความสัมพันธ์กับลูกค้าและสร้างการรับรู้ถึงแบรนด์
- กิจกรรม Networking Event เพื่อสร้างความสัมพันธ์กับพันธมิตรและลูกค้ารายสำคัญ
- เข้าร่วมการจัดงานแสดงสินค้าและท่องเที่ยวระดับโลก เช่น ITB Berlin, WTM London โดยร่วมมือกับหน่วยงานสำคัญ อาทิ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (TAT) และสำนักงานส่งเสริมการจัดประชุมและนิทรรศการ (TCEB) เพื่อการประชาสัมพันธ์เส้นทางบินใหม่และส่งเสริมการท่องเที่ยวระหว่างประเทศ

กิจกรรมส่งเสริมการตลาดและการขายดังกล่าว เป็นส่วนสำคัญที่ทำให้บริษัทฯ บรรลุเป้าหมายรายได้ในปี 2568 และเสริมสร้างภาพลักษณ์ของบริษัทฯ ให้แข็งแกร่งยิ่งขึ้นในตลาดการบินโลก

มุ่งเน้นกลุ่มลูกค้าเป้าหมายที่มีศักยภาพ

เพื่อเพิ่มรายได้และขยายโอกาสในการขาย บริษัทฯ มุ่งเน้นการใช้ประโยชน์สูงสุดจากทุกช่องทางการจัดจำหน่าย รวมถึงการพัฒนาแพลตฟอร์มดิจิทัลและการสร้างความร่วมมือเชิงกลยุทธ์กับพันธมิตรในตลาดที่สำคัญ พร้อมทั้งยกระดับการให้บริการที่ตรงกับความต้องการของลูกค้าในแต่ละกลุ่มเป้าหมาย กลุ่มลูกค้าสำคัญประกอบด้วย

- กลุ่มนักท่องเที่ยว (Leisure Travelers)
- กลุ่มนักธุรกิจ (Business Travelers) รวมทั้งกลุ่มผู้เดินทางทั้งภาครัฐและเอกชน
- กลุ่มนักเรียนและนักศึกษา (Student Travelers)
- กลุ่มแรงงาน (Labour Travelers)
- กลุ่มเยี่ยมญาติและเพื่อน (Visiting Friends and Relatives - VFR)
- กลุ่มนักเดินทางเชิงสุขภาพ (Wellness Travelers)
- กลุ่มนักท่องเที่ยวเชิงผจญภัยและเฉพาะทาง (Adventure & Special Interest Travelers)

กลุ่มลูกค้าทั้งหมดนี้สะท้อนถึงกลยุทธ์ของบริษัทฯ ที่มุ่งเน้นการตอบสนองความต้องการของตลาดหลากหลายกลุ่มและการสร้างประสบการณ์การเดินทางที่แตกต่างเพื่อเพิ่มความพึงพอใจและความภักดีในระยะยาว

การจัดการประสบการณ์ลูกค้า (Customer Experience Management)

แผนการกำกับดูแลและควบคุมมาตรฐานการให้บริการลูกค้า บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะรักษามาตรฐานการให้บริการลูกค้าด้วยการพัฒนาข้อตกลงระดับการให้บริการครบวงจร (Service Level Agreement: SLA) อย่างต่อเนื่อง เพื่อประเมินคุณภาพและมาตรฐานของทุกจุดบริการให้สอดคล้องกับความต้องการของลูกค้า พร้อมส่งมอบผลิตภัณฑ์และบริการที่มีคุณภาพสูงสุด

การตรวจติดตามคุณภาพการบริการ

- ตรวจสอบตามคู่มือการปฏิบัติงาน (Service Operation Procedure)
- ใช้วิธีการสุ่มตรวจการปฏิบัติงานแบบไม่แจ้ง (Mystery Shopping)
- จัดทำการประเมินความพึงพอใจผ่านหน่วยงานภายนอก (Third Party Survey) เพื่อเปรียบเทียบคุณภาพกับมาตรฐานในอุตสาหกรรม

อีกทั้ง บริษัทฯ ได้จัดตั้ง คณะกรรมการบริหารจัดการประสบการณ์ลูกค้า (Customer Experience Committee: CXC) เพื่อกำกับดูแลและพัฒนาประสบการณ์ของลูกค้าในทุกจุดสัมผัส (Touch Points) ตลอดเส้นทางการเดินทาง (Customer Journey) โดยมีเป้าหมายเพื่อยกระดับความพึงพอใจของลูกค้าให้สูงสุด พร้อมสร้างแรงบันดาลใจให้ลูกค้ากลับมาใช้บริการซ้ำ

การสร้างประสบการณ์ที่โดดเด่นและเป็นเอกลักษณ์

บริษัทฯ มุ่งเน้นการสร้างความประทับใจให้กับลูกค้าในทุกช่วงของการเดินทาง ตั้งแต่

- การบริการก่อนเที่ยวบิน (Pre-Flight Services)
- การบริการบนเครื่องบิน (In-Flight Services)
- การบริการหลังเที่ยวบิน (Post-Flight Services)

โดยทุกบริการได้รับการดูแลให้มีความเป็นเลิศและสม่ำเสมอตามมาตรฐานสากล พร้อมสะท้อนเอกลักษณ์ความเป็นไทยในทุกจุดสัมผัส การดำเนินงานทั้งหมดนี้สะท้อนถึงความตั้งใจของบริษัทฯ ในการส่งมอบประสบการณ์การเดินทางที่เหนือระดับ พร้อมกับรักษามาตรฐานที่เป็นเลิศในทุกมิติ เพื่อยกระดับการให้บริการและสร้างความไว้วางใจในระยะยาวจากลูกค้าทั่วโลก

THAI Contact Center (Thailand THAI Contact Center - TTCC/Oversea THAI Contact Center - OTCC)

ศูนย์บริการลูกค้า Thailand THAI Contact Center (02-356-1111) เป็นด่านแรกของจุดบริการหลักที่ลูกค้าจะตัดสินใจใช้บริการ บริษัทฯ เล็งเห็นความสำคัญในการให้บริการในส่วนนี้เป็นอย่างมาก โดยลูกค้าจะได้รับบริการเป็นไปตามมาตรฐานของ Contact Center รวมถึงรองรับความคาดหวังของลูกค้าในการรับบริการจากเจ้าหน้าที่ที่มีประสบการณ์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความพึงพอใจสูงสุดให้กับลูกค้า

บริษัทฯ ได้ขยายการให้บริการศูนย์บริการลูกค้าในต่างประเทศ Oversea THAI Contact Center (OTCC) เพื่อเป็นการเสริมสร้างความแข็งแกร่งในการให้บริการผู้โดยสารในต่างประเทศ ปัจจุบันให้บริการครอบคลุมภูมิภาคยุโรป สหรัฐอเมริกา แคนาดา อินเดีย เอเชีย และออสเตรเลีย

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

บริษัทฯ มีการนำระบบการจัดการลูกค้าสัมพันธ์ (Customer Relationship Management: CRM) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการลูกค้าได้รวดเร็วและเข้าถึงได้มากยิ่งขึ้น จนปัจจุบันศูนย์บริการลูกค้าสามารถให้บริการลูกค้าได้เป็นที่น่าพึงพอใจ และทำรายได้เพิ่มมากขึ้นให้กับบริษัทฯ เมื่อเทียบกับในช่วงหลายปีที่ผ่านมา

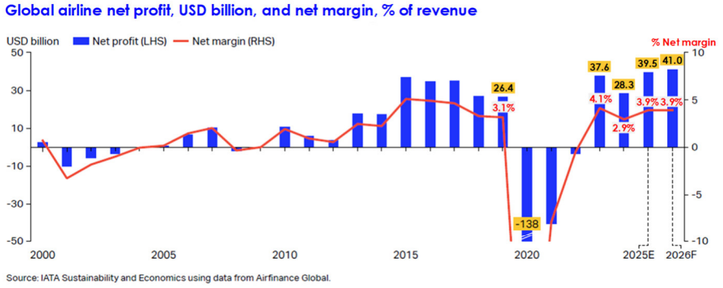
สภาพการแข่งขันภายในอุตสาหกรรมในปีที่ผ่านมา

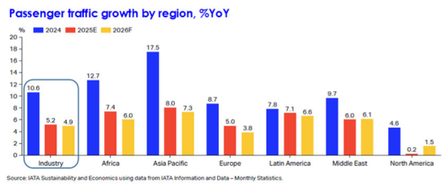
สภาวะอุตสาหกรรมการบินและการแข่งขัน

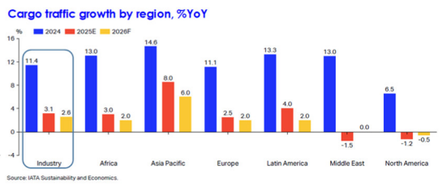
กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (International Monetary Fund: IMF) รายงานเศรษฐกิจโลกขยายตัวที่ร้อยละ 3.2 ในปี 2568 และคาดการณ์ขยายตัวที่ร้อยละ 3.1 ในปี 2569 ซึ่งยังคงขยายตัวต่ำกว่าค่าเฉลี่ย 20 ปี (2543-2562) ที่ร้อยละ 3.7 โดยยังคงเผชิญความเสี่ยงหลายด้าน อาทิ ความไม่แน่นอนของนโยบายทางเศรษฐกิจและการค้าที่ยืดเยื้อ ตลาดการเงินการคลังที่เปราะบาง อัตราเงินเฟ้อและอัตราดอกเบี้ยที่ยังอยู่ในระดับสูง รวมถึงความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์และการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ อย่างไรก็ดี IMF คาดการณ์แนวโน้มอัตราเงินเฟ้อเฉลี่ยลดลงต่อเนื่องจากร้อยละ 5.8 ในปี 2567 เป็นร้อยละ 4.2 และ 3.7 ในปี 2568 และ 2569 ตามลำดับ ขณะที่การค้าโลกคาดการณ์เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 3.5 ในปี 2567 เป็นร้อยละ 3.6 ในปี 2568 จากการเร่งซื้อขายล่วงหน้าส่งผลให้ปริมาณการค้าโลกเพิ่มขึ้นชัดเจนในช่วงครึ่งปีแรกของปี อย่างไรก็ดี ความไม่แน่นอนของนโยบายการค้า ประกอบกับมีสินค้าคงคลังอยู่มาก ส่งผลต่อการชะลอตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจในช่วงครึ่งหลังของปีต่อเนื่องถึงปี 2569 ซึ่ง IMF คาดการณ์ปริมาณการค้าโลกชะลอตัวลงอยู่ที่ร้อยละ 2.3 ในปี 2569 ทั้งนี้ อัตราเงินเฟ้อยังคงสูงกว่าค่าเฉลี่ยระดับก่อนเกิดการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) ที่ร้อยละ 3.5 (2560-2562) และการค้าโลกยังคงขยายตัวต่ำกว่าค่าเฉลี่ย 20 ปี (2543-2562) ที่ร้อยละ 4.9 ส่วนหนึ่งจากการกีดกันทางการค้าที่เพิ่มขึ้น สำหรับเศรษฐกิจไทยมีแนวโน้มขยายตัวต่ำสุดในอาเซียน-5 และต่ำกว่าค่าเฉลี่ยโลก

ที่ร้อยละ 1.6 และ 2.2 ในปี 2568 และ 2569 จากการท่องเที่ยวที่เป็นตัวขับเคลื่อนเศรษฐกิจหลักขยายตัวน้อยกว่าคาด (คาดการณ์ ณ เดือนตุลาคม 2568)

สำหรับอุตสาหกรรมการบิน สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association: IATA) คาดการณ์อุตสาหกรรมการบินฟื้นตัวต่อเนื่อง โดยในปี 2568 มีผลกำไรสุทธิที่ 39.5 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ และคาดการณ์เพิ่มขึ้นเป็น 41.0 พันล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2569 โดยมีอัตรากำไรสุทธิเฉลี่ยคงที่ที่ร้อยละ 3.9 จากความต้องการเดินทางที่แข็งแกร่งและความต้องการขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้นจากความต้องการสินค้ามูลค่าสูงเกี่ยวกับเทคโนโลยีปัญญาประดิษฐ์ที่เพิ่มขึ้นอย่างมากและการขยายตัวของธุรกิจอีคอมเมิร์ซ ประกอบกับ แนวโน้มราคาน้ำมันดิบและค่ากรกลั่นน้ำมันอากาศยานทั่วโลกลดลง ตลอดจนรายได้ด้านผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยที่ดีกว่าคาด ส่งผลให้รายได้รวมของสายการบินในปี 2568 เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.2 เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา ซึ่งสัดส่วนของรายได้รวมมาจากรายได้การขนส่งผู้โดยสารรวมรายได้เสริมเป็นหลักที่ประมาณร้อยละ 84.6 สำหรับทางด้านผลการดำเนินงานปี 2568 คาดการณ์จำนวนผู้โดยสารโดยรวมเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง ปริมาณขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometre: RPK) และปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ (Revenue Freight Tonne Kilometre: RFTK) ในภาพรวมเพิ่มขึ้นจากปีก่อนที่ร้อยละ 5.2 และ 3.1 ตามลำดับ โดยในปี 2569 IATA คาดการณ์ RPK และ RFTK เติบโตชะลอลงที่ร้อยละ 4.9 และ 2.6 ตามลำดับ จากปัญหาห่วงโซ่อุปทานที่ยังคงอยู่ ทั้งในด้านข้อจำกัดของเครื่องบินที่พร้อมให้บริการ และการขาดแคลนแรงงาน







สภาวะการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ

ด้านการขนส่งผู้โดยสารขยายตัวต่อเนื่องในปี 2568 ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometre: ASK) และปริมาณขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometre: RPK) 10 เดือนแรกปี 2568 (มกราคม-ตุลาคม) เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.1 และ 5.3 ตามลำดับ เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันปีก่อน และมีอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Passenger Load Factor: PLF) เฉลี่ยร้อยละ 83.6 เพิ่มขึ้น 0.2 จุด โดยเอเชียแปซิฟิกเป็นภูมิภาคหลักที่ขับเคลื่อนการขยายตัวของ RPK ทั่วโลก จากสัดส่วน RPK สูงที่สุดประมาณร้อยละ 34.1 ของ RPK ทั่วโลก โดยมี ASK และ RPK เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.5 และ 8.0 ตามลำดับ ซึ่งเป็นการขยายตัวมากกว่าค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรม ส่งผลให้มี PLF เฉลี่ยที่ร้อยละ 84.2 สูงกว่าอุตสาหกรรมโดยรวมเล็กน้อยจากการขยายตัวของการเดินทางในประเทศและระหว่างประเทศของจีนและอินเดียเป็นสำคัญ ภาพรวมการขนส่งผู้โดยสารในปี 2568 RPK และ ASK ขยายตัวที่ร้อยละ 5.2 และ 4.9 ตามลำดับ มี PLF เฉลี่ยที่ร้อยละ 83.7 โดยคาดการณ์ชะลอตัวลงเล็กน้อย ในปี 2569 RPK และ ASK ขยายตัวที่ร้อยละ 4.9 และ 4.7 ตามลำดับ มี PLF เฉลี่ยที่ร้อยละ 83.8

ด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศในปี 2568 ขยายตัวเพิ่มขึ้น 10 เดือนแรกของปี 2568 (มกราคม-ตุลาคม) ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Revenue Freight Tonne Kilometre: RFTK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.3 ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (Available Freight Tonne Kilometre: AFTK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.35 มีอัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor: FLF) อยู่ที่ร้อยละ 45.3 ลดลง 0.1 จุด เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันปีก่อน ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมีสัดส่วน RFTK มากที่สุดคิดเป็น 35.9 ของการขนส่งทั่วโลก และมีการขยายตัวสูงที่สุดเมื่อเทียบกับปีก่อน เพิ่มขึ้นสูงกว่าค่าเฉลี่ยที่ร้อยละ 8.6 AFTK เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.2 และมี FLF อยู่ที่ 47.3 เพิ่มขึ้น 0.6 จุด โดยความต้องการขนส่งสินค้าทางอากาศมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตามการขยายเส้นทางบินระหว่างประเทศอย่างต่อเนื่อง ซึ่งส่งผลให้ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์เพิ่มขึ้นตามความจุใต้ท้องเครื่องบิน ประกอบกับการขยายตัวของความต้องการขนส่งสินค้าอีคอมเมิร์ซและข้อจำกัดของการขนส่งสินค้าทางทะเล รวมถึง การขึ้นภาษีศุลกากรของสหรัฐส่งผลกระทบน้อยกว่าคาด จากการเร่งส่งออกสินค้าก่อนการขึ้นภาษี ส่งผลให้ในปี 2568 IATA ประมาณการ RFTK ขยายตัวที่ร้อยละ 3.1 และมี FLF เฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 45.8 โดยคาดการณ์ชะลอตัวลงในปี 2569 RFTK ขยายตัวที่ร้อยละ 2.6 มี FLF เฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 46.0 จากปริมาณสินค้าคงคลังที่ยังมีอยู่ ประกอบกับความไม่แน่นอนของเศรษฐกิจและการค้าโลก (ที่มา: สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) คาดการณ์ ณ เดือนธันวาคม 2568)

อุตสาหกรรมการบินทั่วโลกยังคงเผชิญความท้าทายจากปัญหาห่วงโซ่อุปทานที่ส่งผลต่อการผลิตเครื่องบิน แม้การส่งมอบเครื่องบินจะเริ่มเร่งตัวขึ้นในช่วงปลายปี 2568 ส่งผลให้การรับมอบเครื่องบินในปี 2568 เพิ่มขึ้นจาก 1,265 ลำในปีก่อน อยู่ที่จำนวน 1,631 ลำ อย่างไรก็ดี เป็นการปรับลดจากคาดการณ์เดิมเล็กน้อยที่ร้อยละ 3.6 แม้คาดการณ์การรับมอบเครื่องบินในปี 2569 เพิ่มขึ้นต่อเนื่องอยู่ที่ 2,184 ลำ แต่ความต้องการเครื่องบินยังคงสูงกว่าระดับการผลิต ส่งผลให้สายการบินต้องขยายเวลาการใช้งานเครื่องบินรุ่นเก่านานขึ้น โดยในปี 2568 มียอดคำสั่งซื้อเครื่องบินคงค้างจำนวนมากกว่า 17,000 ลำ คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 60 ของจำนวนเครื่องบินที่ให้บริการอยู่ทั้งหมด ซึ่งสายการบินเผชิญการรับมอบเครื่องบินล่าช้าและต้องขยายเวลาการปลดระวางเครื่องบิน ส่งผลให้อายุเครื่องบินเฉลี่ยทั่วโลกเพิ่มขึ้นและสูงสุดเป็นประวัติการณ์ที่ 15.1 ปี สูงกว่าค่าเฉลี่ยในอดีตที่ 13.6 ปี (2533-2567) อีกทั้ง ยังส่งผลให้ต้นทุนการดำเนินงานของสายการบินเพิ่มขึ้นในด้านการบำรุงรักษาและการปรับปรุงเครื่องบินเก่า รวมถึง ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้นจากการที่เครื่องบินรุ่นเก่ามีประสิทธิภาพการใช้น้ำมันที่ต่ำกว่า ประกอบกับอุปสงค์ของการใช้พลังงานไฟฟ้าที่พุ่งสูงขึ้นจากเทคโนโลโลยีปัญญาประดิษฐ์ส่งผลให้พลังงานหมุนเวียนมีราคาสูงขึ้นและกระทบต่อต้นทุนการผลิตน้ำมันอากาศยานแบบยั่งยืน ซึ่งอาจกระทบต่อการบรรลุเป้าหมายในการปลดปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สุทธิเป็นศูนย์ภายในปี 2593

สำหรับประเทศไทยภาพรวมการท่องเที่ยวทรงตัวในปี 2568 จากความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์สงครามตะวันออกกลาง ความเชื่อมั่นของนักท่องเที่ยวลดลงจากภาพลักษณ์ความไม่ปลอดภัยกระทบการฟื้นตัวของนักท่องเที่ยวจีน ซึ่งเป็นตลาดหลักด้านการท่องเที่ยวของไทย ปัญหาชายแดนไทย-กัมพูชา และภัยธรรมชาติน้ำท่วมภาคใต้ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวในช่วงปลายปี รวมถึงความไม่แน่นอนของการเติบโตเศรษฐกิจโลก การแข่งขันของตลาดท่องเที่ยวในภูมิภาคและค่าเงินบาทแข็งค่า (มกราคม-พฤศจิกายน) ประมาณ 29.6 ล้านคน เฉลี่ย 88,634 คนต่อวัน นักท่องเที่ยวร้อยละ 68.3 หรือประมาณ 20.2 ล้านคน เป็นนักท่องเที่ยวในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ในจำนวนนี้เป็นนักท่องเที่ยวในอาเซียนประมาณร้อยละ 29.3 และเอเชียตะวันออกเฉียงเหนือประมาณร้อยละ 27.1 โดยนักท่องเที่ยวมาเลเซียเดินทางเข้าประเทศไทยมากเป็นอันดับหนึ่งที่ 4.18 ล้านคน รองลงมา ได้แก่ นักท่องเที่ยวจีน 4.10 ล้านคน อินเดีย 2.22 ล้านคน รัสเซีย 1.63 ล้านคน และเกาหลีใต้ 1.40 ล้านคน มีการฟื้นตัวสูงกว่าช่วงเวลาเดียวกันของปี 2562 แทบทุกประเทศยกเว้นจีน และ เกาหลีใต้ฟื้นตัวคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 40.4 และ 99.0 ของปี 2562 ตามลำดับ โดย ททท. ประมาณการนักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางเข้าประเทศไทยไทยทั้งปี 2568 อยู่ที่ 32.8 ล้านคน ลดลงร้อยละ 8.2 เมื่อเทียบกับปีก่อน (ที่มา: การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย)

อุตสาหกรรมการบินและปริมาณการเดินทางของผู้โดยสารทางอากาศของประเทศไทยเป็นไปในทิศทางเดียวกับการท่องเที่ยว โดยรัฐบาลวางแผนพัฒนาประเทศให้เป็นศูนย์กลางการบินระดับภูมิภาค สำหรับภาพรวมจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางเข้า-ออกประเทศไทยและภายในประเทศที่ท่าอากาศยานหลักมีจำนวนเพิ่มขึ้น โดยการเดินทางระหว่างประเทศ

มีการฟื้นตัวต่อเนื่อง ในช่วง 10 เดือนปี 2568 (มกราคม-ตุลาคม) ผู้โดยสารเดินทางเข้า-ออกประเทศไทยสะสมประมาณ 103.2 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.6 เมื่อเทียบช่วงเวลาเดียวกันปีก่อน แต่ยังไม่เท่าช่วงก่อนวิกฤตโควิด-19 คิดเป็นสัดส่วนรวมประมาณร้อยละ 87.4 ของช่วงเวลาเดียวกันปี 2562 ในจำนวนนี้เป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศร้อยละ 60.2 เฉลี่ย 169,775 คนต่อวัน ทั้งนี้ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีผู้โดยสารเดินทางเข้า-ออกมากที่สุดประมาณ 51.4 ล้านคน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 49.8 ของจำนวนผู้โดยสารทั้งหมด และมีจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศมากที่สุดคิดเป็นสัดส่วนกว่าร้อยละ 66.5 ของผู้โดยสารระหว่างประเทศทั้งหมด โดยการบินไทยมีสัดส่วนจำนวนผู้โดยสารที่ให้บริการ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมากที่สุดที่ร้อยละ 26.8 (ที่มา: บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))

สำหรับการให้บริการการบินปี 2568 มีสายการบินปฏิบัติการบินเส้นทางบินระหว่างประเทศรวม 150 สายการบิน มีปริมาณที่นั่งให้บริการรวมประมาณ 96.4 ล้านที่นั่ง การบินไทยมีสัดส่วนปริมาณที่นั่งมากที่สุดที่ร้อยละ 17.9 รองลงมาได้แก่ สายการบินไทยแอร์เอเชียที่ร้อยละ 8.4 และสายการบินไทยไลออนแอร์ที่ร้อยละ 3.1 โดยในช่วง 4 เดือนแรกปี 2569 (เดือนมกราคม-เมษายน) คาดการณ์สายการบินปฏิบัติการบินเส้นทางบินระหว่างประเทศประมาณ 137 สายการบิน ปริมาณที่นั่งให้บริการประมาณ 33.4 ล้านที่นั่ง (ที่มา: Center for Aviation ข้อมูล ณ วันที่ 15 ธันวาคม 2568)

การแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินระหว่างประเทศ

สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) วิเคราะห์แนวโน้มการเติบโตของเดินทางทางอากาศจำแนกตามภูมิภาคของสายการบิน ตั้งแต่ปี 2562 - 2569 พบว่า

- ปริมาณขนส่งผู้โดยสารทั่วโลก (ในปี 2568 เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.2 จากปีก่อน ก่อนที่จะชะลอตัวลงอยู่ที่ร้อยละ 4.9 ในปี 2569 ปัจจัยหลักมาจากปัญหาข้อจำกัดของห่วงโซ่อุปทาน ส่งผลให้ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้นต่ำกว่าอยู่ที่ร้อยละ 4.9 ในปี 2568 และ 4.7 ในปี 2569)
- อัตราส่วนการบรรทุกด้านผู้โดยสารทรงตัวอยู่ในระดับสูงที่ร้อยละ 83.7 ในปี 2568 และ 83.8 ในปี 2569

ปริมาณการเดินทางทางอากาศทั่วโลกในปี 2568 ขยายตัวในทุกภูมิภาคเมื่อเทียบกับปีก่อน นำโดยสายการบินในภูมิภาคเอเชียมีการขยายตัวที่แข็งแกร่งมากที่สุดและมีสัดส่วนของ RPK สูงที่สุดในโลก แม้จะมีการฟื้นตัวช้ากว่าภูมิภาคหลักอื่น ๆ มีรายละเอียดดังนี้

1. สายการบินในภูมิภาคเอเชีย RPK ขยายตัวร้อยละ 8.0 ในปี 2568 และคาดการณ์ขยายตัวที่ร้อยละ 7.3 ในปี 2569 เมื่อเทียบกับปีก่อน มีส่วนแบ่งของ RPK ทั่วโลกที่ร้อยละ 34.1 ในช่วง 10 เดือนแรกปี 2568
2. สายการบินในภูมิภาคยุโรป RPK ขยายตัวร้อยละ 5.0 ในปี 2568 และคาดการณ์ขยายตัวที่ร้อยละ 3.8 ในปี 2569 เมื่อเทียบกับปีก่อน มีส่วนแบ่งของ RPK ทั่วโลกใหญ่เป็นอันดับ 2
3. สายการบินในภูมิภาคอเมริกาเหนือ RPK ขยายตัวร้อยละ 0.2 ในปี 2568 และคาดการณ์ขยายตัวที่ร้อยละ 1.54 ในปี 2569 เมื่อเทียบกับปีก่อน มีส่วนแบ่ง RPK ทั่วโลกใหญ่เป็นอันดับ 3 ธุรกิจการบินระหว่างประเทศของไทยคาดการณ์ฟื้นตัวต่อเนื่อง (ที่มา: Center for Aviation ข้อมูล ณ วันที่ 15 ธันวาคม 2568)
4. ปี 2568 มี 150 สายการบินให้บริการเส้นทางบินระหว่างประเทศเข้า-ออกประเทศไทยด้วยปริมาณที่นั่ง 96.4 ล้านที่นั่ง สูงกว่าปี 2567 เล็กน้อย และคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 85.8 ของปี 2562
5. การบินไทยเป็นสายการบินที่มีปริมาณที่นั่งรายสัปดาห์มากที่สุดคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 17.9 รองลงมาคือ สายการบินไทยแอร์เอเชียร้อยละ 8.4 และสายการบินไทยไลออนแอร์ร้อยละ 3.1
6. มกราคม-เมษายน ปี 2569 คาดการณ์ 137 สายการบิน ให้บริการที่นั่งเส้นทางบินระหว่างประเทศเข้า-ออกประเทศไทยประมาณ 33.5 ล้านที่นั่ง คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 88.4 ของปี 2562
7. การบินไทยยังคงเป็นสายการบินที่มีปริมาณที่นั่งต่อสัปดาห์มากที่สุดที่ร้อยละ 16.6 รองลงมาคือ สายการบินไทยแอร์เอเชียร้อยละ 7.8 และสายการบินไทยไลออนแอร์ร้อยละ 3.6

1.2.2.3 การจัดหาผลิตภัณฑ์และบริการ

(ก) แผนฝูงบิน

แผนฝูงบินประกอบด้วยเครื่องบินแบบแอร์บัส A321neo แอร์บัส A320-200 แอร์บัส A330-300 แอร์บัส A350-900 และเครื่องบินแบบโบอิ้ง 787-8 โบอิ้ง 787-9 โบอิ้ง 777-200ER โบอิ้ง 777-300ER รวมถึงเครื่องบินแบบโบอิ้ง 787 Dreamliner ซึ่งอยู่ภายใต้กรอบการจัดหาระยะยาวมาปฏิบัติการบินโดยมีแผนปฏิบัติการบินระหว่างปี 2568-2572 ดังนี้

ประเภทเครื่องบิน/ปี	2568	2569	2570	2571	2572
เครื่องบินแบบลำตัวแคบ	21	35	44	52	52
เครื่องบินแบบลำตัวกว้าง	59	66	67	76	86
ประมาณการแผนฝูงบิน ณ 31 ธันวาคม 2568	**80**	**101**	**111**	**128**	**138**

ทั้งนี้ สมมติฐานแผนการจัดหาฝูงบินในปี 2568-2572 มีดังนี้

- ประมาณการจำนวนเครื่องบินใช้งานปี 2568-2572 จากการคาดการณ์ความต้องการในการเดินทางจากปัจจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยปัจจัยเหล่านั้นอาจมีการเปลี่ยนแปลงไปได้ตลอดเวลา ดังนั้น บริษัทฯ อาจดำเนินการทบทวนและปรับปรุง ตลอดจนบริหารจัดการฝูงบินให้สอดคล้องกับความเปลี่ยนแปลงและผลกระทบที่เกิดขึ้น เพื่อให้บริษัทฯ สามารถดำเนินธุรกิจด้วยศักยภาพในการทำกำไรและแข่งขันที่ดีที่สุดภายใต้ปัจจัยที่เกี่ยวข้องต่อไปได้อย่างยั่งยืน
- เครื่องบินลำตัวแคบ ได้แก่ เครื่องบินแบบแอร์บัส A320-200 และเครื่องบินแบบแอร์บัส A321Neo
- เครื่องบินลำตัวกว้าง ได้แก่ เครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 แอร์บัส A350-900 และเครื่องบินแบบโบอิ้ง 787-8 โบอิ้ง 787-9 โบอิ้ง 777-200ER โบอิ้ง 777-300ER รวมเครื่องบินลำตัวกว้างที่บริษัทฯ ได้เข้าทำข้อตกลงกับ Boeing จำนวน 52 ลำ ตามกรอบระยะเวลาการรับเครื่องระยะยาว 10 ปี โดยเครื่องบินแบบโบอิ้ง 777-200ER นำมาใช้ในปี 2565-2569



(ข) กำลังการผลิตและปริมาณการผลิตที่เกี่ยวข้องกับการบิน

		ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568
- จำนวนเครื่องบินที่ใช้บริการ (Number of Aircraft in Operation) ณ 31 ธ.ค.	(ลำ)	70	79	80
- จุดหมายปลายทาง (ไม่รวมกรุงเทพฯ) (Number of Destinations)	(จุดบิน)	60	64	64
- ระยะทางบิน (Kilometers Flown)	(พันกิโลเมตร)	185,426	222,996	241,360
- จำนวนการลงของเครื่องบิน (Number of Landings)	(ครั้ง)	73,666	82,650	85,323
- จำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบิน (Flight Hours)	(ชั่วโมง/ปี)	270,618.0	323,289.4	346,250.4
- ชั่วโมงการใช้เครื่องบินโดยเฉลี่ย (Aircraft Utilization)	(ชั่วโมง/วัน)	12.2	13.2	13.6
การขนส่งผู้โดยสาร				
- ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seats Kilometer)	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	54,279.8	65,696.4	70,725.9
- ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometer)	(ล้านคน-กิโลเมตร)	43,268.0	51,740.7	56,031.2
- อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor)	(ร้อยละ)	79.7	78.8	79.2
- จำนวนผู้โดยสาร (Number of Passengers)	(พันคน)	13,767.29	16,143.5	16,455.3
- รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (Passenger Yield)*	(บาท/คน-กิโลเมตร)	3.07	3.00	2.78
การขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์				
- ปริมาณการผลิตพัสดุภัณฑ์ (Available Dead Load Ton- Kilometer)	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	2,864.2	3,574.6	3,921.5
- ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Revenue Freight Ton- Kilometer)	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	1,480.8	1,859.2	2,013.0
- อัตราการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor)	(ร้อยละ)	51.7	52.0	51.3
- น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง (Cargo Carried)	(พันกิโลกรัม)	340,824.7	431,319.7	466,167.9
- รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (Freight Yield)**	(บาท/ตัน-กิโลเมตร)	10.44	9.29	8.57
การขนส่งรวมทั้งระบบ				
- ปริมาณการผลิต (Available Ton-Kilometer)	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	8,294.2	10,158.4	10,996.5
- ปริมาณการขนส่ง (Revenue Ton-Kilometer)	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	5,875.2	7,058.7	7,642.6
- อัตราส่วนการบรรทุก (Load Factor)	(ร้อยละ)	70.8	69.5	69.5
- รายได้รวมทั้งระบบเฉลี่ยต่อหน่วย (System-Wide Yield)***	(บาท/ตัน-กิโลเมตร)	25.22	24.40	22.63

หมายเหตุ:

* รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (Passenger Yield) = รายได้จากผู้โดยสาร รวมค่าน้ำหนักส่วนเกิน ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว

** รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (Freight Yield) = รายได้จากพัสดุภัณฑ์ รวมค่าไปรษณียภัณฑ์

*** รายได้รวมทั้งระบบเฉลี่ยต่อหน่วย (System-Wide Yield) = รายได้จากกิจการขนส่ง รวมค่าน้ำหนักส่วนเกิน ค่าไปรษณียภัณฑ์ ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว

(ค) โครงสร้างค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและปัจจัยการผลิตที่สำคัญ

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานที่สำคัญของบริษัทฯ ประกอบด้วย ค่าน้ำมันเครื่องบินซึ่งคิดเป็นร้อยละ 34.3 ของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานรวม นอกจากนี้ ยังมีค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับพนักงานซึ่งเป็นทรัพยากรที่สำคัญในธุรกิจการให้บริการ ทั้งก่อนและหลังการขาย เพื่อรักษาฐานลูกค้าเก่าให้มีความภักดีต่อแบรนด์ (Brand Loyalty) มีความภูมิใจและประทับใจที่ใช้บริการ และเพิ่มฐานลูกค้ารายใหม่เพื่อการขยายตลาดอย่างต่อเนื่อง รวมไปถึงค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบินในด้านอื่น ๆ โดยสรุปได้ ดังนี้

งบการเงินเฉพาะบริษัทฯ	ปี 2566		ปี 2567		ปี 2568	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
ค่าน้ำมันเครื่องบิน	44,263	38.8	50,474	34.3	47,376	31.7
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	10,379	9.1	12,033	8.2	15,190	10.2
ค่าบริการการบิน	13,087	11.5	18,316	12.4	19,683	13.2
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	3,658	3.2	4,981	3.4	5,587	3.7
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	10,172	8.9	20,428	13.8	18,732	12.5
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	10,728	9.4	13,012	8.8	13,971	9.3
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	2,908	2.6	1,065	0.7	274	0.3
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	5,615	4.9	7,699	5.2	9,201	6.1
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	6,534	5.7	9,211	6.2	10,081	6.7
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	522	0.6	802	0.5	662	0.4
ค่าใช้จ่ายอื่น	6,077	5.3	9,614	6.5	8,863	5.9
รวมค่าใช้จ่าย	**113,943**	**100.0**	**147,635**	**100**	**149,620**	**100**

(ง) การจัดหาน้ำมันเครื่องบิน

ราคาน้ำมันเครื่องบินที่บริษัทฯ จัดซื้อจะประกอบด้วย 3 ส่วนหลัก ได้แก่ ราคาน้ำมันเครื่องบิน ณ จุดจำหน่าย (Jet Spot Price) ค่าธรรมเนียมสนามบิน และค่าประกอบการของผู้จำหน่ายน้ำมัน โดยราคาน้ำมันเครื่องบิน ณ แต่ละสถานีจะอ้างอิงจากราคาตลาดในพื้นที่นั้น ๆ เช่น ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะอ้างอิงจากราคา Mean of Platts Singapore (MOPS) ทั้งนี้ ราคาน้ำมันเครื่องบินโดยทั่วไปจะมีความผันผวนสูงและไม่อาจคาดการณ์ล่วงหน้าได้ โดยปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดความผันผวน ได้แก่ อุปสงค์และอุปทาน สภาพอากาศ สถานการณ์การเมืองในประเทศต่าง ๆ และการเคลื่อนย้ายเงินทุนเข้าออกในตลาดสินค้าโภคภัณฑ์ สำหรับค่าธรรมเนียมสนามบินเป็นอัตราที่แต่ละสนามบินกำหนด และค่าประกอบการคือค่าดำเนินการที่ผู้จำหน่ายน้ำมันเรียกเก็บจากการจัดหาน้ำมันเครื่องบินให้กับ บริษัทฯ บริษัทฯ จัดซื้อน้ำมันเครื่องบินโดยใช้ราคาอ้างอิงเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐฯ ต้นทุนค่าน้ำมันเครื่องบินของบริษัทฯ ในปี 2566 คิดเป็นร้อยละ 38.8 ของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของบริษัทฯ ในปี 2567 คิดเป็นร้อยละ 34.3 และปี 2568 คิดเป็นร้อยละ 31.7

ในกระบวนการจัดหาน้ำมันเครื่องบินบริษัทฯ จัดทำประมาณการความต้องการใช้น้ำมันเครื่องบินล่วงหน้า 1 ปี สำหรับทุกสถานีที่ให้บริการการบิน หลังจากนั้นบริษัทฯ จะส่งหนังสือเชิญชวนไปยังผู้จำหน่ายน้ำมันทุกรายในแต่ละสถานี เมื่อได้รับข้อเสนอราคาค่าประกอบการจากผู้จำหน่าย โดยจะดำเนินการเจรจาต่อรองจนเป็นที่สิ้นสุด บริษัทฯ จึงจะตกลงจัดทำสัญญา โดยทั่วไปสัญญามีอายุ 1 ปี หรือตามที่ตกลงกัน

เส้นทางบินสาธารณรัฐประชาชนจีน

เซี่ยงไฮ้ กวางโจว ปักกิ่ง เฉิงตู และคุนหมิง











ในปี 2568 บริษัทฯ จัดซื้อน้ำมันเครื่องบินจากผู้จำหน่ายมากกว่า 30 รายทั่วโลก สำหรับในประเทศไทย บริษัทฯ มีนโยบายกระจายการจัดซื้อน้ำมันเครื่องบินจากผู้จำหน่ายหลายราย เพื่อลดความเสี่ยงในการพึ่งพาผู้จำหน่ายรายใดรายหนึ่งและเพื่อบริหารความเสี่ยงด้านอุปทานน้ำมันเครื่องบิน โดยผู้จำหน่ายน้ำมันในประเทศที่บริษัทฯ จัดซื้อน้ำมัน ได้แก่ บริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) บริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน) บริษัท สตาร์ ฟูเอลส์ มาร์เก็ตติ้ง จำกัด บริษัท สิงคโปร์ปิโตรเลียม (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท เชลล์แห่งประเทศไทย จำกัด และบริษัท ไซโนเปค ซัสโก้ จำกัด โดยบริษัทฯ เชื่อว่าหากผู้จำหน่ายรายใดไม่สามารถจัดส่งน้ำมันได้ผู้จำหน่ายรายอื่นจะสามารถจัดหาน้ำมันทดแทนได้เพียงพอต่อความต้องการของบริษัทฯ

บริษัทฯ ใช้บริการจัดส่งและเติมน้ำมัน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จากบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย โดยมีบริษัทฯ และบริษัทผู้จำหน่ายน้ำมันอีก 8 ราย เป็นผู้ถือหุ้นบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นผู้ประกอบการเพียงรายเดียวที่ได้รับสิทธิในการเป็นผู้ดำเนินธุรกิจบริการคลังเก็บรักษาน้ำมันที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และเป็นผู้ประกอบการที่ให้บริการเติมน้ำมันเครื่องบินแก่เครื่องบินที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในฐานะที่บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นที่เป็นสายการบินในบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ทำให้บริษัทฯ สามารถรับการจัดส่งน้ำมันที่ซื้อจากผู้จำหน่ายน้ำมันรายอื่น ๆ ที่มิได้เป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และใช้บริการเติมน้ำมันเครื่องบินของบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้โดยตรง เนื่องจากน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นต้นทุนที่สำคัญในการดำเนินธุรกิจขนส่งทางอากาศ บริษัทฯ ได้กำหนดกรอบนโยบายการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดความผันผวนของต้นทุนด้านน้ำมันอากาศยาน และเพื่อให้ผลประกอบการของบริษัทฯ เป็นไปตามเป้าหมายและเป็นการปกป้องมูลค่าของบริษัทฯ ให้แก่ผู้ถือหุ้นและผู้ที่เกี่ยวข้อง มิใช่เป็นการแสวงหารายได้หรือหวังผลกำไรเพิ่มเติมจากการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน

ตามที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ได้แสดงเจตนารมณ์ที่จะมุ่งสู่เป้าหมาย Net Zero ในอุตสาหกรรมการบินพลเรือนภายในปีค.ศ. 2050 (พ.ศ. 2593) ส่งผลให้ประเทศต่าง ๆ ได้ออกข้อกำหนดและมาตรการเพื่อรองรับเป้าหมายดังกล่าว เช่น สหภาพยุโรปได้ประกาศข้อกำหนด ReFuelEU Aviation Initiative ซึ่งกำหนดให้ผู้ให้บริการน้ำมัน (Fuel Supplier) ต้องจัดหาและส่งมอบเชื้อเพลิงอากาศยานแบบยั่งยืน (Sustainable Aviation Fuel: SAF) โดยเริ่มมีผลบังคับใช้อย่างเป็นทางการในปี 2568 ซึ่งกำหนดให้ผู้ให้บริการน้ำมันที่ให้บริการในภูมิภาคยุโรป ต้องเพิ่มสัดส่วนของส่วนผสมระหว่างน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานแบบยั่งยืน (SAF) กับน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานแบบดั้งเดิม (Conventional Jet Fuel) ร้อยละ 2 ในปี 2568 ร้อยละ 5 ในปี 2573 ร้อยละ 20 ในปี 2578 ร้อยละ 32 ในปี 2583 ร้อยละ 38 ในปี 2588 และร้อยละ 63 ในปี 2593 ตามลำดับ หากฝ่าฝืนจะมีการเรียกเก็บค่าปรับ เพื่อสนับสนุนกองทุนการบินที่ยั่งยืน (New Sustainable Aviation Fuel) และกองทุนการพัฒนานวัตกรรมการวิจัยด้านเทคโนโลยีการบินที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์

ในปี 2568 ที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนด ReFuelEU Aviation Initiative อย่างเคร่งครัด ด้วยการใช้ SAF ในทุกเที่ยวบินที่ออกเดินทางจากสนามบินในสหภาพยุโรป (Union Airport) อาทิ สนามบิน Paris Charles de Gaulle Airport (CDG) สาธารณรัฐฝรั่งเศส สนามบิน Stockholm Arlanda (ARN) ราชอาณาจักรสวีเดน สนามบิน Flughafen Frankfurt am Main (FRA) สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี ฯลฯ รวมถึงการใช้ SAF ในสนามบินที่ไม่ได้อยู่ใน RefuelEU โดยทำการเติมตามสัดส่วนที่แต่ละประเทศกำหนด ซึ่งถือเป็นก้าวสำคัญในการร่วมขับเคลื่อนอุตสาหกรรมการบินสู่ความยั่งยืนตามเป้าหมายของ ICAO

(จ) การจัดหาประกันภัย

เพื่อลดผลกระทบในกรณีหากเกิดความเสียหายต่อบริษัทฯ และผู้มีส่วนได้เสียจากอุบัติเหตุและภัยอื่น ๆ รอบด้านที่อาจเกิดขึ้นได้ บริษัทฯ จึงได้มีการประกันภัยเครื่องบิน อะไหล่ และการรับผิดชดใช้ตามกฎหมาย การประกันภัยทรัพย์สินและอุปกรณ์คอมพิวเตอร์พร้อมส่วนควบ การประกันภัยบุคลากร และการประกันภัยเบ็ดเตล็ดประเภทอื่น เพื่อให้บริษัทฯ และผู้มีส่วนได้เสียได้รับความคุ้มครองครอบคลุมกว้างขวาง และเป็นไปตามมาตรฐานสากล โดยบริษัทฯ ทำประกันภัยตรงกับบริษัทประกันภัยในประเทศภายใต้กฎหมายไทย และบริษัทประกันภัยดังกล่าว ได้จัดทำประกันภัยต่อเพื่อกระจายความเสี่ยงกับบริษัทรับประกันภัยในต่างประเทศ

บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัยในปี 2568 ประมาณ 835 ล้านบาท โดยการประกันภัยส่วนใหญ่ประมาณ 82% เป็นค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัยเครื่องบิน อะไหล่เครื่องบิน และการรับผิดชดใช้ตามกฎหมาย (ความคุ้มครองเริ่มวันที่ 1 ธันวาคม 2567 ถึงวันที่ 30 พฤศจิกายน 2568) อ้างอิงจากมูลค่าฝูงบินโดยเฉลี่ย (Average Fleet Value) ของบริษัทฯ ณ วันที่ 1 ธันวาคม 2567 ประมาณ 7,203 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ส่วนค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัยที่เหลืออีกประมาณ 18% เป็นค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัยประเภทอื่นที่ไม่เกี่ยวกับการประกันภัยเครื่องบิน

จากการประเมินสถานการณ์ต่าง ๆ ที่ผ่านมาตลาดรับประกันภัยเครื่องบินได้รับผลกระทบจากการสูญเสียสะสมจากอุบัติเหตุครั้งใหญ่ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา ซึ่งเป็นความเสียหายที่เป็นตัวลดทอนกำไรของผู้รับประกันภัยอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ตลาดประกันภัยประเภทอื่น ๆ ในภาพรวมไม่เพียงเฉพาะตลาดรับประกันภัยเครื่องบินยังได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ความขัดแย้งที่เกิดขึ้นในหลายภูมิภาค โดยเฉพาะสถานการณ์รัสเซียและยูเครนที่มีแนวโน้มการสู้รบที่ยังคงยืดเยื้อ ส่งผลให้ตลาดประกันภัยโดยเฉพาะภัยสงครามและการก่อการร้ายรวมถึงภัยที่เกี่ยวข้องมีการปรับตัวที่สูงขึ้น

นอกจากนี้ตลาดประกันภัยประเภทอื่น ๆ ในภาพรวมไม่เพียงเฉพาะตลาดรับประกันภัยเครื่องบินยังได้รับผลกระทบอย่างรุนแรงจากความสูญเสียสะสมที่เกิดจากภัยพิบัติอื่น ๆ เช่น พายุเฮอริเคน แผ่นดินไหว เป็นต้น ความสูญเสียดังกล่าว ทำให้ผู้รับประกันภัยจำนวนมากต้องประสบภาวะขาดทุน มีการควบรวมกิจการของผู้รับประกันภัยต่อเพราะไม่สามารถแบกรับภาระการขาดทุนจากการที่ตลาดประกันภัยได้รับความเสียหายอย่างหนักจากเหตุการณ์และภัยพิบัติต่าง ๆ ในช่วงเวลาหลายปีที่ผ่านมารวมถึงการถอนตัวไปทำธุรกิจอื่นที่ให้ผลตอบแทนจากการลงทุนมากกว่า ทำให้ศักยภาพในการรับประกันภัยในตลาดมีอยู่อย่างจำกัด

จากสถานการณ์ของตลาดประกันภัยตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้น ผู้รับประกันภัยจึงต้องการที่จะปรับเพิ่มค่าเบี้ยประกันภัยในตลาดประกันภัยทุกประเภทรวมทั้งประกันภัยเครื่องบิน ซึ่งจะมีผลกระทบถึงเบี้ยประกันภัยสำหรับสายการบิน รวมถึงเบี้ยประกันภัยของบริษัทฯ ด้วยเช่นกัน

1.2.2.4 ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

สินทรัพย์หลักของบริษัทฯ

ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์

หน่วย: ล้านบาท

ประเภท	มูลค่าตามบัญชี ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568
เครื่องบิน	17,780
ค่าตกแต่งเครื่องบิน	1,357
อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	13,674
เครื่องมือ โรงซ่อมและอุปกรณ์	1,415
ที่ดิน อาคารและค่าปรับปรุง	13,625
สินทรัพย์ระหว่างติดตั้ง	1,935
ค่าเผื่อการด้อยค่า	(7,430)
รวม	42,356

สินทรัพย์สิทธิการใช้

หน่วย: ล้านบาท

ประเภท	มูลค่าตามบัญชี ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568
ที่ดินและอาคาร	4,030
เครื่องบิน	65,116
อุปกรณ์	137
ค่าเผื่อด้อยค่า	0
รวม	69,283

เครื่องบิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทฯ มีเครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงานจำนวน 80 ลำ และมีเครื่องบินที่ปลดระวางและ/หรือ อยู่ระหว่างดำเนินการขายจำนวน 14 ลำ รวมเป็นเครื่องบินทั้งหมดจำนวน 94 ลำ แบ่งเป็นเครื่องบินที่เป็นสินทรัพย์ของบริษัทฯ จำนวน 24 ลำ เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Financial Lease) จำนวน 15 ลำ และเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) จำนวน 55 ลำ (เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงินและภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน บริษัทฯ แสดงเป็นสินทรัพย์สิทธิการใช้) โดยมีรายละเอียดดังนี้

เครื่องบิน	จำนวน (ลำ)	เครื่องบินที่เป็นกรรมสิทธิ์ของบริษัทฯ	เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Financial Lease)	เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease)
โบอิ้ง 777-300	5	5	-	-
โบอิ้ง 777-200ER	6	6	-	-
โบอิ้ง 777-200	1	1	-	-
โบอิ้ง 777-300ER	17	4	6	7
โบอิ้ง 787-8	6	-	-	6
โบอิ้ง 787-9	4	-	-	4
แอร์บัส A380-800	5	5	-	-
แอร์บัส A350-900	23	-	4	19
แอร์บัส A330-300	6	3	-	3
แอร์บัส A320-200	20	-	5	15
แอร์บัส A321neo	1	-	-	1
รวม	94	24	15	55

สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568

เครื่องหมายการค้า/บริการ		สินค้า/บริการ
	รูปแบบตราสัญลักษณ์บริษัทฯ	- กระดาษหัวจดหมาย นิตยสาร
	รูปแบบตราสัญลักษณ์บริษัทฯ	- บริการขนส่งทางบกและทางอากาศ จัดทัวร์ ตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้เช่าคลังสินค้า รับฝากสินค้า รับจ้างขนของ รับฝากของ - บริการดำเนินกิจการโรงแรม จัดหาที่พักอาศัยจองโรงแรม - การจัดอาหารและบริการ - บริการบำรุงรักษา ซ่อมแซมเครื่องบิน
THAI	รูปลักษณ์ตัวอักษร ใช้ประกอบตราสัญลักษณ์บริษัทฯ ภาษาอังกฤษ (ปัจจุบัน)	- บริการขนส่งทางบกและอากาศ จัดทัวร์ ตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้เช่าคลังสินค้า รับฝากสินค้า รับจ้างขนของ รับฝากของ - บริการโรงแรม จัดหาที่พักชั่วคราว จองโรงแรม จัดการอาหารและเครื่องดื่ม - บริการบำรุงรักษาซ่อมแซมเครื่องบิน
ไทย	รูปลักษณ์ตัวอักษร ใช้ประกอบตราสัญลักษณ์บริษัทฯ ภาษาไทย (ปัจจุบัน)	- บริการขนส่งทางบกและทางอากาศ จัดทัวร์ ตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้เช่าคลังสินค้า รับฝากสินค้า รับจ้างขนของ รับฝากของ - บริการโรงแรมจัดหาที่พักชั่วคราว จองโรงแรม จัดการอาหารและเครื่องดื่ม - บริการบำรุงรักษา ซ่อมแซมเครื่องบิน
Thai	รูปลักษณ์ตัวอักษร ใช้ประกอบตราสัญลักษณ์บริษัทฯ ภาษาอังกฤษ (เดิม)	- บริการขนส่งทางบกและทางอากาศ จัดทัวร์ ตัวแทน จำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้เช่าคลังสินค้า รับฝากสินค้า รับจ้างขนของ รับฝากของ - บริการโรงแรม จัดหาที่พักชั่วคราว จองโรงแรม จัดการอาหารและเครื่องดื่ม - บริการบำรุงรักษา ซ่อมแซมเครื่องบิน
ไทย	รูปลักษณ์ตัวอักษร ใช้ประกอบตราสัญลักษณ์ บริษัทฯ ภาษาไทย (เดิม)	- บริการขนส่งทางบกและทางอากาศ จัดทัวร์ ตัวแทน จำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้เช่าคลังสินค้า รับฝากสินค้า รับจ้างขนของ รับฝากของ - บริการโรงแรมจัดหาที่พักชั่วคราว จองโรงแรม จัดการอาหารและเครื่องดื่ม - บริการบำรุงรักษาซ่อมแซมเครื่องบิน

เครื่องหมายการค้า/บริการ		สินค้า/บริการ
Smooth as silk	สโลแกนภาษาอังกฤษ ใช้ประกอบตราสัญลักษณ์บริษัทฯ	- บริการขนส่งทางบกและทางอากาศ จัดทัวร์ ตัวแทน จำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้เช่าคลังสินค้า - รับฝากสินค้า รับจ้างขนของ รับฝากของ - บริการดำเนินกิจการโรงแรม จัดหาที่พักอาศัย จองโรงแรม การจัดอาหารและบริการ - บริการบำรุงรักษาซ่อมแซมเครื่องบิน
รักคุณเท่าฟ้า	สโลแกนภาษาไทย ใช้ประกอบตราสัญลักษณ์บริษัทฯ	- บริการขนส่งทางบกและทางอากาศ จัดทัวร์ ตัวแทน จำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้เช่าคลังสินค้า รับฝากสินค้า รับจ้างขนของ รับฝากของ - บริการดำเนินกิจการโรงแรม จัดหาที่พักอาศัย จองโรงแรม การจัดอาหารและบริการ
เอื้องหลวง EURNG LUANG	ตราสัญลักษณ์ เอื้องหลวง	- บริการอาหารและเครื่องดื่ม
ไทยสร้างบุญ	ตราสัญลักษณ์ โครงการไมล์สร้างบุญ	- บริการโปรแกรมพิเศษส่งเสริมการเดินทาง โบนัสไมล์สะสม
THAI ShOp YOUR TRAVEL COMPANION	ตราสัญลักษณ์ ร้าน THAI Shop	- บริการจัดการขายสินค้า
ROYAL ORCHID HOLIDAYS ทัวร์เอื้องหลวง by THAI	ตราสัญลักษณ์ ทัวร์เอื้องหลวง	- บริการจัดหาที่พักอาศัย จองโรงแรม - บริการจัดทัวร์ บริการจัดทัวร์และบริการอื่น ๆ เกี่ยวกับการเดินทาง
THAI ROYAL ORCHID PLUS	ตราสัญลักษณ์ ROYAL ORCHID PLUS	- บริการสมาชิกของบริษัทฯ ทั้งก่อนและหลัง - การเดินทางขนส่งทางอากาศ
ROP THAI ROYAL ORCHID PLUS	ตราสัญลักษณ์ ROYAL ORCHID PLUS	- บริการสมาชิกของบริษัทฯ ทั้งก่อนและหลัง - การเดินทางขนส่งทางอากาศ

เครื่องหมายการค้า/บริการ		สินค้า/บริการ
THAI ROP ROYAL ORCHID PLUS	ตราสัญลักษณ์ ROYAL ORCHID PLUS	- บริการสมาชิกของบริษัทฯ ทั้งก่อนและหลัง การเดินทางขนส่งทางอากาศ
THAI TGGS THAI GROUND SERVICES	ตราสัญลักษณ์ THAI TGGS	- บริการผู้โดยสารก่อนและหลังบิน
THAI CATERING	ตราสัญลักษณ์ THAI CATERING	- ร้านอาหารและเครื่องดื่ม
Puff & Pie	ตราสัญลักษณ์ Puff & Pie	- ร้านอาหารและเครื่องดื่ม - อาหารสำเร็จรูปทำจากเนื้อสัตว์ เนื้อปลาและผักรวม อาหารสำเร็จรูปทำจากเนื้อสัตว์เป็นส่วนประกอบหลัก อาหารสำเร็จรูปทำจากผักเป็นส่วนประกอบหลัก อาหารสำเร็จรูปที่มีอาหารทะเลเป็นส่วนประกอบหลัก - ขนมปังทำจากแป้ง เครื่องดื่มทำจากผลไม้ เครื่องดื่มชารสผลไม้
Puff & Pie	ตราสัญลักษณ์ Puff & Pie	- ร้านอาหารและเครื่องดื่ม - อาหารสำเร็จรูปทำจากเนื้อสัตว์ เนื้อปลาและผักรวม อาหารสำเร็จรูปทำจากเนื้อสัตว์เป็นส่วนประกอบหลัก อาหารสำเร็จรูปทำจากผักเป็นส่วนประกอบหลัก อาหารสำเร็จรูปที่มีอาหารทะเลเป็นส่วนประกอบหลัก - ขนมปังทำจากแป้ง เครื่องดื่มทำจากผลไม้ เครื่องดื่มชารสผลไม้
Puff & Pie by THAI CATERING	ตราสัญลักษณ์ Puff & Pie	- ร้านอาหารและเครื่องดื่ม - อาหารสำเร็จรูปทำจากเนื้อสัตว์ เนื้อปลาและผักรวม อาหารสำเร็จรูปทำจากเนื้อสัตว์เป็นส่วนประกอบหลัก อาหารสำเร็จรูปทำจากผักเป็นส่วนประกอบหลัก อาหารสำเร็จรูปที่มีอาหารทะเลเป็นส่วนประกอบหลัก - ขนมปังทำจากแป้ง เครื่องดื่มทำจากผลไม้ เครื่องดื่มชารสผลไม้
Yellow Orchid	ตราสัญลักษณ์ Yellow Orchid	- อาหารและเครื่องดื่ม

เครื่องหมายการค้า/บริการ		สินค้า/บริการ
STAR ALLIANCE	รูปลักษณ์ตัวอักษร ใช้ประกอบตราสัญลักษณ์บริษัทฯ ภาษาอังกฤษ Star Alliance	- คอมพิวเตอร์ซอฟท์แวร์ใช้วิเคราะห์ จัดการดึงกลับมาใช้และเก็บรายละเอียดซึ่งข้อมูลเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศ - บัตรพิมพ์ทำด้วยพลาสติก ใบปลิวใช้กับการบริการสายการบิน โบรชัวร์ใช้กับการบริการสายการบิน ตั๋วใช้กับการบริการสายการบิน คูปองใช้กับการบริการสายการบิน จดหมายข่าวที่เกี่ยวกับการเดินทาง - บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ บริการขนส่งทรัพย์สินทางอากาศ - บริการขนส่งไปรษณีย์ทางอากาศ บริการสำรองและจองที่เพื่อการเดินทางท่องเที่ยว บริการจัดการเพื่อการเดินทางท่องเที่ยว บริการสำรองและจองที่เพื่อการเดินทางทางเรือ บริการจัดการเพื่อการเดินทางท่องเที่ยวทางเรือ บริการจอดรถ บริการดึงมาใช้และเก็บรายละเอียดข้อมูลทางคอมพิวเตอร์ที่เกี่ยวกับการขนส่ง - บริการจองโรงแรม
STAR ALLIANCE	ตราสัญลักษณ์ Star Alliance	- คอมพิวเตอร์ซอฟท์แวร์ใช้วิเคราะห์ จัดการดึงกลับมาใช้และเก็บรายละเอียดซึ่งข้อมูลเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศ - บัตรพิมพ์ทำด้วยพลาสติก ใบปลิวใช้กับการบริการสายการบิน โบรชัวร์ ใช้กับการบริการสายการบิน ตั๋วใช้กับการบริการ - สายการบิน คูปองใช้กับการบริการ สายการบิน จดหมายข่าวที่เกี่ยวกับการเดินทาง - บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ บริการขนส่งทรัพย์สินทางอากาศบริการขนส่งไปรษณีย์ทางอากาศ บริการสำรองและจองที่เพื่อการเดินทางท่องเที่ยว บริการจัดการเพื่อการเดินทางท่องเที่ยว บริการสำรองและจองที่เพื่อการเดินทางทางเรือ และการจัดการเพื่อการเดินทางท่องเที่ยวทางเรือ บริการจอดรถ บริการดึงมาใช้และเก็บรายละเอียดข้อมูลทางคอมพิวเตอร์ที่เกี่ยวกับการขนส่ง - บริการจองโรงแรม

เครื่องหมายการค้า/บริการ		สินค้า/บริการ
ZWL	เครื่องหมาย Zero Waste Living (ZWL)	- ประเภทรายการสินค้าจำพวก 18 เช่น กระเป๋ากีฬา กระเป๋ากีฬาอเนกประสงค์ หรือกระเป๋าเก็บเอกสารที่แบ่งเป็นช่อง ๆ - ประเภทรายการสินค้าจำพวก 21 เช่น กระจาดที่ใช้ในครัวเรือน กระชอนสำหรับใช้ในครัวเรือน หรือกระด้งที่ใช้ในครัวเรือน - ประเภทรายการสินค้าจำพวก 25 เช่น กระบังบังแดดที่เป็นเครื่องสวมศีรษะ กระบังหมวกที่เป็นเครื่องสวมศีรษะ หรือกระเป๋ากางเกงด้านหลัง - ประเภทรายการสินค้าจำพวก 35 เช่น การโฆษณาขายตรงผ่านเมลส่วนตัว การจัดและดำเนินโครงการอาสาสมัครสำหรับองค์กรการกุศล หรือการเจรจาเกี่ยวกับสัญญาทางธุรกิจสำหรับบุคคลอื่น
Royal Orchid By THAI CATERING	เครื่องหมาย Royal Orchid by Thai Catering	- เครื่องดื่มชาเครื่องแกงสำเร็จรูป - เครื่องดื่มน้ำแร่เครื่องดื่มน้ำผลไม้ - ร้านอาหารและเครื่องดื่ม

นโยบายการลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม

บริษัทฯ มีนโยบายลงทุนและร่วมทุนในนิติบุคคลในรูปแบบต่าง ๆ เพื่อประโยชน์ของบริษัทฯ ซึ่งรวมถึงประโยชน์ด้านการสร้างผลตอบแทนจากการลงทุน การขยายโอกาสในการดำเนินธุรกิจ การสนับสนุนการดำเนินธุรกิจในด้านต่าง ๆ ของบริษัทฯ ในเชิงกลยุทธ์ ทั้งนี้ บริษัทฯ จำแนกลักษณะการลงทุนในบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้องตามหลักการและเหตุผลของการลงทุนออกเป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

- กลุ่มที่ 1 คือ กิจการที่บริษัทฯ จัดตั้งขึ้นหรือเข้าร่วมลงทุนเพื่อรองรับกลยุทธ์หรือเพื่อสนับสนุนกิจการของบริษัทฯ โดยตรง และบริษัทฯ มีอำนาจควบคุม กำกับดูแล ให้แนวทางและทิศทางการดำเนินงานของบริษัทกลุ่มนี้เพื่อสนองเจตนารมณ์ของบริษัทฯ ให้สอดคล้องและสนับสนุนซึ่งกันและกัน โดยบริษัทฯ จะพิจารณาการลงทุนตามแผนกลยุทธ์และนโยบายของบริษัทฯ เพื่อให้สามารถกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทย่อยนั้น ให้สอดคล้องกับกลยุทธ์และนโยบายของบริษัทฯ ได้ตามเป้าหมาย
- กลุ่มที่ 2 คือ กิจการที่ดำเนินธุรกิจเกี่ยวพันกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ โดยตรงหรือมีรายการระหว่างกันกับบริษัทฯ เช่น มีการซื้อขายสินค้าหรือบริการระหว่างกัน หรือประเภทธุรกิจที่อาจส่งเสริมกิจกรรมทางธุรกิจหรือหุ้นส่วนทางธุรกิจ โดยบริษัทฯ จะพิจารณาลงทุนตามความจำเป็นและเหมาะสมเพื่อเสริมการดำเนินงานของบริษัทฯ ให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น
- กลุ่มที่ 3 คือ กิจการที่บริษัทฯ เข้าถือหุ้นในรูปแบบการลงทุน (Investment) เพื่อผลตอบแทนทางการเงิน แต่บริษัทฯ ไม่มีอำนาจเข้าควบคุมการบริหารจัดการ โดยบริษัทฯ จะพิจารณาการลงทุนในกิจการกลุ่มนี้ตามผลการดำเนินงานและความสามารถในการสร้างผลตอบแทนให้แก่บริษัทฯ

โดยบริษัทฯ ในฐานะผู้ถือหุ้นได้จัดให้มีการวิเคราะห์ ติดตาม และรายงานผลการดำเนินงานของบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง เป็นประจำทุกไตรมาส และรายปี เพื่อเป็นข้อมูลสนับสนุนให้ฝ่ายบริหารใช้ในการตัดสินใจ กำหนดทิศทางและแนวทางในการกำกับดูแลการลงทุนในบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง รวมถึงได้ส่งกรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และ/หรือบุคคลที่บริษัทฯ แต่งตั้งหรือมอบหมายเป็นผู้แทนบริษัทฯ ซึ่งมีคุณสมบัติตามข้อกำหนดการแต่งตั้งผู้แทนบริษัทฯ ไปดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการหรือผู้บริหารตามสัดส่วนการถือหุ้นและสิทธิการออกเสียงตามจำนวนกรรมการที่บริษัทฯ ได้รับ และการแต่งตั้งพนักงานปฏิบัติหน้าที่ที่ 2 ในบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ ตามตารางทักษะการทำงาน (Skill Matrix) นอกจากนั้นกรรมการผู้แทนได้ผ่านการอบรมหลักสูตร Director Certification Program (DCP) จากสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors: IOD) เพื่อให้มีความรู้ความเข้าใจถึงบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของกรรมการในการกำกับดูแลบริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทที่เกี่ยวข้อง เพื่อยกระดับมาตราฐานการกำกับดูแลให้มีความเข้มแข็ง โปร่งใส และสามารถขับเคลื่อนองค์กรได้อย่างมั่นคงและยั่งยืน โดยมีส่วนร่วมในการทำหน้าที่ดูแลผลประโยชน์ ตลอดจนประสานงานในการร่วมมือทำธุรกิจระหว่างบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง ซึ่งกรรมการที่ได้รับแต่งตั้งเป็นผู้แทนนั้น ประกอบด้วยบุคคลจากคณะกรรมการบริษัทฯ ฝ่ายบริหาร หรือบุคคลภายนอกที่มีความรู้ความเข้าใจในธุรกิจ สามารถให้แนวทางบริหารที่จะเป็นประโยชน์ต่อบริษัทฯ ได้ โดยเป็นผู้ที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการฝ่ายบริหารงานนโยบายทรัพยากรบุคคล และผ่านการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ระดับของการควบคุมและการกำกับดูแลบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้องนั้น ขึ้นกับลักษณะประเภท และวัตถุประสงค์การลงทุนของบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้จัดทำคู่มือในการปฏิบัติหน้าที่ของผู้แทนบริษัทฯ เพื่อให้ผู้แทนบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และแนวทางที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน สอดคล้องกับนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยในเรื่องนโยบายที่สำคัญให้ผู้แทนบริษัทฯ ขอรับนโยบายจากบริษัทฯ ก่อนเสนอความเห็นในที่ประชุมบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง และผู้แทนบริษัทฯ ต้องรายงานข้อมูลต่าง ๆ ตามกรอบระยะเวลาที่กำหนด ต่อฝ่ายบริหารและคณะกรรมการบริษัทฯ ซึ่งรวมถึงข้อมูลฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน การทำรายการระหว่างกัน การได้มาจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ และการทำรายการสำคัญอื่นใด เพื่อเป็นข้อมูลสนับสนุนให้ฝ่ายบริหารใช้ในการตัดสินใจ กำหนดทิศทางและแนวทางในการกำกับดูแลการลงทุนในบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง รวมถึงบริษัทฯ มีกระบวนการพิจารณากลั่นกรองและอนุมัติการลงทุนของบริษัทย่อย และบริษัทร่วม จากการวิเคราะห์และกลั่นกรองรายละเอียดของโครงการลงทุน โดยจัดทำรายงานการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ การตรวจสอบวิเคราะห์ความคุ้มค่าของโครงการลงทุน และการกำหนดตัวชี้วัดความสำเร็จเพื่อประเมินผลของโครงการลงทุน

บริษัทฯ จัดส่งคู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ รวมถึงนโยบายระดับองค์กรที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลกิจการที่ดีแก่บริษัทย่อย เพื่อให้บริษัทย่อยใช้เป็นแนวทางในการดำเนินธุรกิจให้สอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับบริษัทฯ ตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยนโยบายดังกล่าวครอบคลุมหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีหลายประการ เช่น การต่อต้านทุจริตคอร์รัปชัน จรรยาบรรณในการดำเนินธุรกิจ และความขัดแย้งทางผลประโยชน์ เป็นต้น (รายละเอียดเพิ่มเติมในเอกสารแนบ 5 นโยบายและแนวปฏิบัติการกำกับดูและกิจการและจรรยาบรรณธุรกิจ)

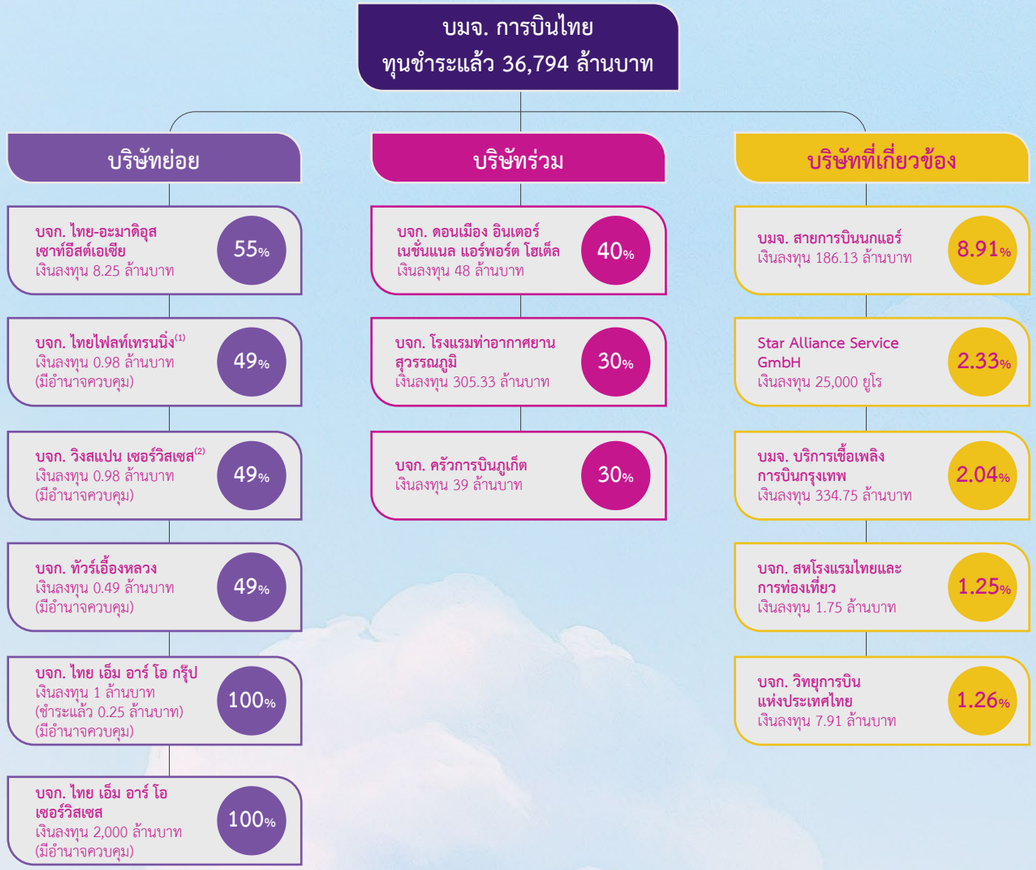
1.2.2.5 งานที่ยังไม่ได้ส่งมอบ

- ไม่มี

1.3 โครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัท

1.3.1 โครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัท

แผนผังโครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัท



หมายเหตุ:

(1)บจก. วิงสแปน เซอร์วิสเซส ถือหุ้นบุริมสิทธิ 51%

(2)บจก. ครัวการบินภูเก็ต ถือหุ้นบุริมสิทธิ 51%

บริษัทย่อย

ชื่อบริษัท	นิติบุคคลที่ถือหุ้นในบริษัทนี้	สัดส่วนการถือหุ้น (%)	สัดส่วนสิทธิออกเสียง (%)
บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	55.00	55.00
บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	49.00	49.00
บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	49.00	49.00
บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	49.00	49.00
บริษัท ไทย เอ็ม อาร์ โอ กรุ๊ป จำกัด (TMG)	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	100.00	100.00
บริษัท ไทย เอ็ม อาร์ โอ เซอร์วิสเซส จำกัด (TMS)	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	100.00	100.00

บริษัทร่วม

ชื่อบริษัท	นิติบุคคลที่ถือหุ้นในบริษัทนี้	สัดส่วนการถือหุ้น (%)	สัดส่วนสิทธิออกเสียง (%)
บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	40.00	40.00
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	30.00	30.00
บริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	30.00	30.00

กิจการร่วมค้า

ชื่อบริษัท	นิติบุคคลที่ลงทุนในกิจการร่วมค้า	การร่วมลงทุนในกิจการร่วมค้า (%)
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	8.91
STAR ALLIANCE SERVICE GMBH	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	2.33
บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	2.04
บริษัท สหโรงแรมไทยและการท่องเที่ยว จำกัด	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	1.25
บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	1.26

บริษัทที่ถือหุ้นตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไปของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมด

ชื่อบริษัทและสถานที่ตั้งสำนักงานใหญ่	ลักษณะธุรกิจ	ประเภทหุ้น	จำนวนหุ้น	จำนวนหุ้นที่จำหน่ายแล้ว (หุ้น)
บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: 02-207-9090	บริการด้านคอมพิวเตอร์สำหรับการสำรองที่นั่งโดยสารและบริการเดินทางอื่น ๆ ให้กับตัวแทนจำหน่าย	หุ้นสามัญ	825,000	8,250,000
บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: 02-545-1267	บริหารจัดการเรื่องบุคลากรให้กับบริษัทฯ	หุ้นสามัญ หุ้นบุริมสิทธิ	98,000 102,000	980,000 1,020,000
บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: 02-545-3083	บริการฝึกอบรมด้านการบิน	หุ้นสามัญ หุ้นบุริมสิทธิ	98,000 102,000	980,000 1,020,000
บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: 02-545-3252	บริการท่องเที่ยวและกิจกรรมท่องเที่ยว	หุ้นสามัญ หุ้นบุริมสิทธิ	49,000 51,000	490,000 510,000
บริษัท ไทย เอ็ม อาร์ โอ กรุ๊ป จำกัด 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: 081-920-7107	ด้านการซ่อมบำรุงอากาศยาน	หุ้นสามัญ	100,000	250,000
บริษัท ไทย เอ็ม อาร์ โอ เซอร์วิสเซส จำกัด 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: 081-920-7107	ด้านการซ่อมบำรุงอากาศยาน	หุ้นสามัญ	200,000,000	2,000,000,000
บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด 333 หมู่ 10 ถนนเชิดวุฒากาศ แขวงสีกัน เขตดอนเมือง กรุงเทพฯ 10210 โทรศัพท์: 02-566-1020	โรมแรมและร้านอาหาร	หุ้นสามัญ	480,000	48,000,000
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด 999 อาคารโรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หมู่ 1 ตำบลหนองปรือ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ 10540 โทรศัพท์: 02-131-1035–46	โรงแรมและร้านอาหาร	หุ้นสามัญ	3,053,340	305,334,000
บริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด 10/3 หมู่ 6 ถนนสนามบิน ตำบลไม้ขาว อำเภอถลาง จังหวัดภูเก็ต 83110 โทรศัพท์: 076-327-499, 076-327-500	ครัวการบิน	หุ้นสามัญ	390,000	39,000,000

1.3.2 การถือหุ้นของบุคคลที่อาจมีความขัดแย้งถือหุ้นในบริษัทย่อยหรือบริษัทร่วมเกินกว่า ร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงของบริษัท

บริษัทมีการถือหุ้นของบุคคลที่อาจมีความขัดแย้งถือหุ้น ในบริษัทย่อยหรือบริษัทร่วมหรือไม่: ไม่มี

1.3.3 ความสัมพันธ์กับกลุ่มธุรกิจของผู้ถือหุ้นใหญ่

บริษัทฯ มีผู้ถือหุ้นใหญ่คือ กระทรวงการคลัง ซึ่งการดำเนินธุรกิจหลักของบริษัทฯ มิได้มีความสัมพันธ์หรือเกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจอื่นของผู้ถือหุ้นรายใหญ่อย่างมีนัยสำคัญ

1.3.4 ผู้ถือหุ้น

รายชื่อผู้ถือหุ้นรายใหญ่ 10 รายแรก พร้อมทั้งจำนวนหุ้นที่ถือและสัดส่วนการถือหุ้น ตามทะเบียนผู้ถือหลักทรัพย์ ณ วันที่ 20 พฤศจิกายน 2568

รายชื่อผู้ถือหุ้นรายใหญ่	จำนวนหุ้น (หุ้น)	หุ้น (ร้อยละ)
1. กระทรวงการคลัง	11,010,143,112	38.90
2. ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	2,403,379,062	8.49
3. สหกรณ์ออมทรัพย์การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย จำกัด	1,538,121,854	5.43
4. ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	1,317,461,447	4.65
5. ธนาคารทหารไทยธนชาต จำกัด (มหาชน)	579,955,895	2.05
6. สหกรณ์ออมทรัพย์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ จำกัด	475,572,922	1.68
7. ธนาคารออมสิน	447,995,117	1.58
8. สหกรณ์ออมทรัพย์พนักงานการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค จำกัด	414,359,908	1.46
9. ธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย	397,330,248	1.40
10. สหกรณ์ออมทรัพย์ปตท. จำกัด	380,088,815	1.34

1.4 จำนวนทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้ว

1.4.1 ทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้ว

ทุนจดทะเบียน (บาท) : 36,794,279,037.10
เรียกชำระแล้ว (บาท) : 36,794,279,037.10
หุ้นสามัญ (จำนวนหุ้น) : 28,303,291,567
มูลค่าหุ้นสามัญ (หุ้นละ) (บาท) : 1.30
หุ้นบุริมสิทธิ (จำนวนหุ้น) : 0.00
มูลค่าหุ้นบุริมสิทธิ (หุ้นละ) (บาท) : 0.00

1.4.2 หุ้นประเภทอื่นที่มีสิทธิหรือเงื่อนไขแตกต่างจากหุ้นสามัญ

- ไม่มี

1.4.3 การถือหุ้นโดย บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด (NVDR)

การออกและเสนอขายหุ้นหรือหลักทรัพย์แปลงสภาพให้กองทุนรวมเพื่อผู้ลงทุนซึ่งเป็นคนต่างด้าว (Thai Trust Fund)

- ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทฯ ไม่มีการออก Thai Trust Fund

มีการถือหุ้นโดย บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด (NVDR) : มี
จำนวนหุ้น : 181,115,160 หุ้น
คิดเป็นร้อยละ : 0.64

ผลกระทบต่อสิทธิการออกเสียงของผู้ถือหุ้น

การออกตราสารแสดงสิทธิในผลประโยชน์ที่เกิดจากหลักทรัพย์อ้างอิงไทย (Non-Voting Depository Receipt: NVDR)

- NVDR คือ ใบแสดงสิทธิในผลประโยชน์ที่เกิดจากหลักทรัพย์อ้างอิงไทย ออกโดย “บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด (Thai NVDR Company Limited)” ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่จัดตั้งขึ้นโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ผู้ถือ NVDR สามารถรับสิทธิประโยชน์ทางการเงิน (Financial Benefit) ได้เสมือนลงทุนในหุ้นสามัญของบริษัทจดทะเบียนทุกประการ ไม่ว่าจะเป็นเงินปันผล สิทธิในการจองซื้อหุ้นเพิ่มทุน หรือใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหุ้นสามัญ (แต่จะไม่สามารถใช้สิทธิออกเสียงในการประชุมผู้ถือหุ้น ยกเว้นกรณีการใช้สิทธิออกเสียงเพื่อลงมติเกี่ยวกับการเพิกถอนหุ้นออกจากการเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์) ดังนั้น หากมีการนำหุ้นของบริษัทฯ ไปออก NVDR เป็นจำนวนมาก จะทำให้จำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงของบริษัทฯ ลดลง และสิทธิในการออกเสียงของผู้ถือหุ้นรายอื่นเพิ่มขึ้น
- ณ วันที่ 20 ธันวาคม 2568 ซึ่งเป็นวันกำหนดรายชื่อผู้ถือหุ้นครั้งล่าสุด บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด มีหุ้นของบริษัทฯ เป็นหลักทรัพย์อ้างอิงสำหรับการออกใบแสดงสิทธิในผลประโยชน์ที่เกิดจากหลักทรัพย์อ้างอิงไทย (Non-Voting Depository Receipt: NVDR) จำนวน 181,115,160 หุ้น หรือคิดเป็นร้อยละ 0.640 ของหุ้นสามัญที่ออกและชำระแล้วของบริษัทฯ อนึ่ง จำนวนหุ้นของบริษัทฯ ที่นำไปออก NVDR ไม่อยู่ในการควบคุมของบริษัทฯ ผู้ลงทุนสามารถตรวจสอบข้อมูลจำนวนหุ้นที่เป็น NVDR ได้จากเว็บไซต์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยที่ www.set.or.th/nvdr

1.5 การออกหลักทรัพย์อื่น

1.5.1 หลักทรัพย์แปลงสภาพ

- ไม่มี

1.5.2 หลักทรัพย์ที่เป็นตราสารหนี้

- ไม่มี

1.6 นโยบายการจ่ายเงินปันผล

บริษัทฯ มีนโยบายการจ่ายเงินปันผลประจำปีในอัตราไม่ต่ำกว่าร้อยละ 25 ของกำไรสุทธิก่อนผลกำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจากงบการเงินรวม ทั้งนี้ การจ่ายเงินปันผลดังกล่าวขึ้นอยู่กับแผนการลงทุน ความจำเป็น และความเหมาะสมอื่น ๆ ในอนาคต อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ อาจพิจารณาการจ่ายเงินปันผลในอัตราที่แตกต่างไปจากนโยบายที่กำหนดไว้ หรืองดจ่ายเงินปันผลตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ เห็นสมควร เมื่อคณะกรรมการบริษัทฯ มีมติเห็นชอบการจ่ายหรืองดจ่ายเงินปันผลประจำปีแล้วจะต้องนำเสนอขออนุมัติต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นต่อไป

ทั้งนี้ พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 (และที่แก้ไขเพิ่มเติม) ห้ามมิให้บริษัทมหาชนจ่ายเงินปันผลหากยังมียอดขาดทุนสะสมอยู่ แม้ว่าบริษัทนั้นจะมีกำไรในปีนั้นก็ตาม และการจ่ายเงินปันผลจากเงินประเภทอื่นนอกจากเงินกำไรจะกระทำมิได้ นอกจากนี้ พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 (และที่แก้ไขเพิ่มเติม) และข้อบังคับของบริษัทกำหนดไว้ว่า บริษัทต้องจัดสรรกำไรสุทธิประจำปีส่วนหนึ่งไว้เป็นทุนสำรองไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 ของกำไรสุทธิประจำปีหักด้วยยอดเงินขาดทุนสะสมยกมา (ถ้ามี) จนกว่าทุนสำรองนี้จะมีจำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของทุนจดทะเบียนของบริษัท

เส้นทางบินสายใต้

สิงคโปร์ จาการ์ตา เด็นปาซาร์ ปีนัง และกัวลาลัมเปอร์











2. การบริหารจัดการความเสี่ยง

2.1 นโยบายและแผนการบริหารความเสี่ยง

นโยบายและแผนการบริหารความเสี่ยง

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของการบริหารความเสี่ยงภายใต้การเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมและอาจส่งผลกระทบต่อเป้าหมายในการขับเคลื่อนองค์กรสู่ความยั่งยืน ดังนั้นกระบวนการบริหารความเสี่ยงจึงนับเป็นกระบวนการที่สำคัญในการจัดการ และวางแผนรองรับความไม่แน่นอนที่อาจเกิดขึ้นทั้งจากปัจจัยภายใน และปัจจัยภายนอก เสริมสร้างศักยภาพโอกาสทางธุรกิจ สนับสนุนองค์กรในการบรรลุเป้าหมายทั้งในระยะสั้น และระยะยาว

2.1.1 แนวทางบริหารจัดการ

บริษัทฯ ใช้หลักปฏิบัติสากลที่กำหนดขึ้นโดย COSO (The Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission) เพื่อบริหารความเสี่ยงอย่างต่อเนื่อง ครอบคลุมด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Good Governance) ด้านการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน (Risk Management and Internal Control) และด้านการกำกับดูแลการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ (Compliance) ภายใต้โครงสร้างการบริหารความเสี่ยงซึ่งกำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบไว้อย่างชัดเจน

2.1.2 นโยบายบริหารความเสี่ยง

บริษัทฯ มีการกำหนดนโยบายบริหารความเสี่ยงเพื่อเป็นกรอบแนวทางในการบริหารความเสี่ยง และระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ (Risk Appetite) เพื่อให้องค์กรบรรลุเป้าหมาย หรือกลยุทธ์ที่กำหนดไว้ โดยมีการปรับปรุงให้สอดคล้องตามปัจจัยที่เปลี่ยนแปลงไป เช่น วิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าหมาย เป็นต้น และมีการสื่อสารให้พนักงานทั้งองค์กรทราบ และถือปฏิบัติ

2.1.3 กระบวนการบริหารความเสี่ยง

กระบวนการบริหารความเสี่ยงเป็นกระบวนการดำเนินการอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง ถือเป็นหน้าที่รับผิดชอบของทุกหน่วยงานภายใต้การกำกับดูแลของผู้บริหาร เพื่อช่วยลดโอกาสที่จะเกิดความเสียหาย มีการระบุความเสี่ยงอย่างครอบคลุมและทันเวลา มีการพิจารณาทั้งจากภายในและภายนอก มีการประเมินความเสี่ยงทั้งในด้านโอกาสที่จะเกิดความเสี่ยง (Likelihood) และผลกระทบ (Impact) รวมถึงจัดการความเสี่ยงโดยมีแผนบรรเทาความเสี่ยง (Mitigation Plan) ควบคุมความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ (Risk Appetite) ติดตามและรายงานผลต่อคณะกรรมการฝ่ายบริหารงานนโยบายปฏิบัติหน้าที่คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง และคณะกรรมการบริษัทฯ ได้อย่างเหมาะสมและทันเวลา

2.1.4 การส่งเสริมวัฒนธรรมในการบริหารความเสี่ยง

บริษัทฯ มุ่งเน้นเสริมสร้างการจัดสรรทรัพยากรและสนับสนุนการบริหารความเสี่ยงให้เป็นส่วนหนึ่งของวัฒนธรรมองค์กรในด้านต่าง ๆ อย่างเหมาะสม เพื่อส่งเสริมการบริหารจัดการความเสี่ยงให้มีประสิทธิผล มีการสื่อสารและเผยแพร่คู่มือบริหารความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กรทางเว็บไซต์ สำรวจความรู้ ความเข้าใจของบุคลากร เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพของการบริหารความเสี่ยงองค์กรอย่างต่อเนื่อง

2.2 ปัจจัยความเสี่ยงต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัท

ธุรกิจสายการบินเผชิญกับความเสี่ยงทั้งปัจจัยภายในที่ต้องมีการบริหารจัดการอย่างเป็นระบบ และปัจจัยภายนอกที่มีข้อจำกัดในการควบคุม การบริหารความเสี่ยงอย่างเหมาะสมและอยู่ในระดับที่ยอมรับได้จะช่วยให้องค์กรรักษาเสถียรภาพทางการเงิน ความสามารถในการแข่งขัน ความปลอดภัยในการดำเนินงาน และการเติบโตอย่างยั่งยืน

2.2.1 ความเสี่ยงต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทหรือกลุ่มบริษัทในปัจจุบัน

ความเสี่ยงที่ 1 ความเสี่ยงจากการปรับตัวตามมาตรฐานสากลของ ESG ภายใต้กฎหมายและข้อกำหนด

ลักษณะความเสี่ยง

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของการดำเนินธุรกิจที่อาจเผชิญความเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล ซึ่งอาจเกิดจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ การใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างไม่ยั่งยืน ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสียที่สูงขึ้น การไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ และมาตรฐานต่าง ๆ รวมถึงการกำกับดูแลกิจการที่ไม่เพียงพอ อาจส่งผลต่อความสามารถในการดำเนินงาน ชื่อเสียง ความเชื่อมั่นของนักลงทุนและความยั่งยืนในระยะยาว

ระบุข้อมูล

บริษัทฯ อยู่ระหว่างเตรียมความพร้อมในการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน มีการระบุ และประเมินความเสี่ยงโดยพิจารณาจากการเปลี่ยนแปลงข้อกฎหมายและข้อกำหนดด้าน ESG และแนวปฏิบัติตามมาตรฐานสากล อาทิ โครงสร้างการกำกับดูแล นโยบาย กระบวนการการดำเนินงาน แนวทางการเปิดเผยข้อมูลตามความคาดหวังของนักลงทุน

ผลกระทบจากความเสี่ยง

หากบริษัทฯ ไม่สามารถปรับตัวหรือปฏิบัติตามข้อกำหนดและกฎหมาย อาจส่งผลให้เกิดการลงโทษทางกฎหมาย การถูกจำกัดการดำเนินธุรกิจ การสูญเสียใบอนุญาต ความสามารถในการแข่งขันลดลง ตลอดจนการเสื่อมเสียชื่อเสียงและภาพลักษณ์ขององค์กร รวมถึงการเสียความเชื่อมั่นของผู้มีส่วนได้เสีย ส่งผลต่อการเติบโตอย่างยั่งยืนของบริษัทฯ ในระยะยาว

มาตรการจัดการความเสี่ยง

บริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน โดยได้ดำเนินการตามกรอบยุทธศาสตร์เพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืนที่วางไว้ โดยบูรณาการประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล (ESG) เข้ากับการบริหารความเสี่ยงและกลยุทธ์องค์กร มีการกำหนดนโยบาย แนวปฏิบัติ และตัวชี้วัดด้าน ESG ที่ชัดเจน วางแผนงานการบริหารจัดการการลดผลกระทบอย่างเป็นระบบ โดยกำหนดเป้าหมายการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์ (Net Zero Emissions) ภายในปี 2593 จัดหาฝูงบินที่สามารถรองรับการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานยั่งยืน (SAF) วางแผนจัดหา Carbon Credit จัดทำโครงการเพื่อชดเชยการปลดปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ เพื่อมุ่งลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากการดำเนินงานและสนับสนุนการใช้พลังงานสะอาดอย่างต่อเนื่อง รวมทั้ง การสนับสนุนด้านสิทธิมนุษยชนและความเท่าเทียม การไม่เลือกปฏิบัติ การจัดอบรมเรื่องความยั่งยืน จัดให้มีหลักสูตรการกำกับดูแลกิจการที่ดีอย่างต่อเนื่องเพื่อเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจให้กับพนักงานทั่วทั้งองค์กร

ความเสี่ยงที่ 2 ความเสี่ยงด้านภาพลักษณ์เชิงลบ

ลักษณะความเสี่ยง

บริษัทฯ อาจถูกมองในเชิงลบจากผู้ที่มีส่วนได้เสียจากเหตุการณ์หรือการดำเนินงานของบริษัทฯ ในประเด็นต่าง ๆ เช่น การไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย การบริการลูกค้า เหตุการณ์ด้านความปลอดภัย และสิ่งแวดล้อม การทุจริตและคอร์รัปชัน และการสื่อสารโดยใช้ข้อมูลที่ไม่เหมาะสมที่อาจส่งผลกระทบต่อความน่าเชื่อถือ และความเชื่อมั่นขององค์กร

ระบุข้อมูล

บริษัทฯ ได้พิจารณาความเสี่ยงด้านภาพลักษณ์องค์กร ควบคู่ไปกับการบริหารความเสี่ยงในด้านต่าง ๆ โดยมีการติดตามผลข้อมูล การร้องเรียนจากลูกค้า การประเมินผลความพึงพอใจ การรายงานข่าวและสื่อสังคมออนไลน์ รวมถึงประเด็นด้านการกำกับดูแลกิจการ ทั้งนี้ ได้มีการจัดทำตัวชี้วัดความเสี่ยง เพื่อเฝ้าระวังและประเมินความเสี่ยงอย่างต่อเนื่อง

ผลกระทบจากความเสี่ยง

ความเสี่ยงด้านภาพลักษณ์และชื่อเสียงส่งผลกระทบด้านลบให้กับองค์กรอย่างรวดเร็ว และควบคุมได้ยาก ในยุคของสังคมสื่อสารแบบออนไลน์ อาจส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ ความน่าเชื่อถือ ความปลอดภัยในการให้บริการ และความไว้วางใจที่ผู้มีส่วนได้เสียต่อองค์กร รวมถึงอาจส่งผลกระทบทางธุรกิจ เช่น การสูญเสียฐานลูกค้า รายได้ที่ลดลง หรือแม้แต่การถูกดำเนินคดีทางกฎหมาย

มาตรการจัดการความเสี่ยง

บริษัทฯ มีมาตรการการสื่อสารเชิงรุก และเชิงรับ ในการบริหารจัดการประเด็นข่าว (Issue Management) ในประเด็นข่าวเชิงลบด้วยความรวดเร็ว สื่อสารประชาสัมพันธ์ในทุกช่องทาง Online และ Social Media ทั้งภายในและภายนอกองค์กร ดำเนินการฝึกอบรมพนักงาน มีการพัฒนาทางด้านเทคโนโลยี และจัดการประชุมเพื่อหาแนวทางแก้ไข ปรับปรุงข้อบกพร่องในด้านการปฏิบัติการเพื่อฟื้นฟูความไว้วางใจจากลูกค้า สาธารณชน รวมถึงการประเมินผลและการพัฒนาอย่างมีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง

ความเสี่ยงที่ 3 ความเสี่ยงที่บริษัทฯ อาจไม่สามารถบรรลุเป้าหมายการขับเคลื่อนสู่ความเป็นองค์กรดิจิทัล

ลักษณะความเสี่ยง

บริษัทฯ อาจเผชิญความเสี่ยงจากการไม่สามารถขับเคลื่อนสู่ความเป็นองค์กรดิจิทัล ตามแผนการที่กำหนด เพื่อยกระดับประสิทธิภาพการดำเนินงานและการให้บริการ อย่างไรก็ตามความเสี่ยงดังกล่าวอาจเกิดจากการบูรณาการระบบงานเดิมกับระบบงานใหม่ ข้อจำกัดด้านทรัพยากรบุคคล ปรับเปลี่ยนกระบวนการทำงาน ซึ่งเป็นปัจจัยที่ต้องพิจารณาในการประเมินความเสี่ยง

ระบุข้อมูล

บริษัทฯ มีการระบุและประเมินความเสี่ยงในการขับเคลื่อนสู่ความเป็นองค์กรดิจิทัล โดยพิจารณาความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ ทรัพยากรที่มีอยู่ ความสามารถ และทักษะด้านดิจิทัลของบุคลากร

ผลกระทบจากความเสี่ยง

หากบริษัทฯ ไม่สามารถดำเนินการได้ตามแผนอาจส่งผลให้การยกระดับประสิทธิภาพการดำเนินงานล่าช้า ต้นทุนการดำเนินงานที่สูงขึ้น ความสามารถในการแข่งขันลดลง การไม่สามารถตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้า และอาจส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นของผู้มีส่วนได้เสีย และโอกาสการเติบโตของธุรกิจในอนาคต

มาตรการจัดการความเสี่ยง

บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นในการปรับตัวและรับมือกับความเปลี่ยนแปลงในยุคเทคโนโลยีดิจิทัลและปัญญาประดิษฐ์ โดยมีการจัดทำแผน Digital Master Plan ที่ครอบคลุมทุกมิติขององค์กรทั้งทางด้านธุรกิจที่ต้องการยกระดับความเป็นเลิศ โดยมุ่งพัฒนาประสบการณ์ลูกค้าอย่างเป็นองค์รวมตลอดเส้นทางการให้บริการ การบริหารต้นทุนอย่างเหมาะสม พร้อมทั้งปรับปรุงและยกระดับโครงสร้างพื้นฐานให้มีความทันสมัย เพื่อความยืดหยุ่นและสามารถรองรับกับการปรับตัวและการเติบโตขององค์กรในระยะยาว

ความเสี่ยงที่ 4 ความเสี่ยงที่ผลการดำเนินงานของกลุ่มโครงสร้างบริษัทฯ อาจไม่เป็นไปตามเป้าหมาย

ลักษณะความเสี่ยง

บริษัทฯ มีการลงทุนในบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง เพื่อรองรับกลยุทธ์และสนับสนุนกิจการของบริษัทฯ มุ่งเน้นการสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืน โดยบริษัทฯ ได้มีการกำกับดูแล ให้นโยบายและแนวทางในการดำเนินงานเพื่อให้สอดคล้องและสนับสนุนกลยุทธ์ที่บริษัทฯ กำหนด อย่างไรก็ตามหากการวางกลยุทธ์ที่ไม่สอดคล้องกับสภาพตลาด รวมไปถึงการประมาณการด้านงบประมาณไม่สอดรับกับสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไปอาจทำให้ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย

ระบุข้อมูล

บริษัทฯ ได้ระบุ และประเมินความเสี่ยง โดยนำผลการดำเนินงานของแต่ละบริษัทร่วม และบริษัทย่อย แผนกลยุทธ์ โครงสร้างการกำกับดูแล การกำหนดอำนาจหน้าที่ และการติดตามผลการดำเนินงานของกลุ่มบริษัทฯ ผ่านหน่วยงานกำกับดูแล โดยรายงานผลต่อคณะกรรมการฝ่ายบริหารงานนโยบายปฏิบัติหน้าที่คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง และคณะกรรมการบริษัทฯ อย่างสม่ำเสมอ มาประกอบการพิจารณาดำเนินการ

ผลกระทบจากความเสี่ยง

อาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงาน งบการเงินในภาพรวมของบริษัทฯ

มาตรการจัดการความเสี่ยง

บริษัทฯ ได้กำหนดมาตรการบริหารความเสี่ยงด้านโครงสร้างและการดำเนินธุรกิจอย่างเหมาะสม โดยกำหนดโครงสร้างการกำกับดูแล กำหนดบทบาท อำนาจหน้าที่ และความรับผิดชอบ กำหนดหลักเกณฑ์การแต่งตั้งผู้แทนและคู่มือการปฏิบัติหน้าที่และสิทธิประโยชน์ของกรรมการผู้แทน พร้อมทั้งติดตามประเมินผลการดำเนินงาน รวมทั้งมีการจัดทำตัวชี้วัด เพื่อปรับปรุงผลการดำเนินงาน และทบทวนแผนกลยุทธ์เป็นประจำทุกปี โดยรายงานผลต่อคณะกรรมการฝ่ายบริหารงานนโยบายปฏิบัติหน้าที่คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง และคณะกรรมการบริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง

ความเสี่ยงที่ 5 ความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงอย่างฉับพลันและความไม่เป็นปกติที่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจ

ลักษณะความเสี่ยง

การฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกจากมาตรการจำกัดการเดินทาง รวมถึงการสนับสนุนจากภาครัฐเพื่อกระตุ้นการท่องเที่ยวของประเทศไทย ทำให้มีความต้องการเดินทางเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว บริษัทฯ จึงต้องมีการดำเนินการและวางแผนเตรียมความพร้อมของอากาศยานให้เพียงพอต่อการกลับมาของผู้โดยสาร และการรักษามาตรฐานความปลอดภัยด้านการบินในระดับสูง ทำให้บริษัทฯ ต้องเผชิญกับข้อจำกัดและอุปสรรคหลากหลายประการ อาทิ การขาดแคลนชิ้นส่วนอะไหล่เครื่องบินในระดับอุตสาหกรรมการบิน และการบริหารจัดการในด้านการซ่อมบำรุงอากาศยาน เครื่องยนต์อากาศยาน อุปกรณ์อำนวยความสะดวกในห้องโดยสาร การสำรองที่นั่งและออกบัตรโดยสาร ประสบการณ์ลูกค้ากรณีเกิดความไม่ปกติในการให้บริการ (Irregularity) การบริการหลังการขาย การบริการ Frequent Flyer Program เป็นต้น

ระบุข้อมูล

บริษัทฯ มีการระบุ และประเมินความเสี่ยงจากการหยุดชะงักของการกำลังการผลิต เช่น การขาดแคลนอะไหล่เครื่องบิน โดยพิจารณาจากสถานะความพร้อมของฝูงบิน ข้อมูลเหตุการณ์การซ่อมบำรุงที่ล่าช้า ความสามารถของผู้ให้บริการภายนอก ผลกระทบต่อกระบวนการบริการผู้โดยสาร ประสิทธิภาพการตรงต่อเวลาของเที่ยวบิน (On Time Performance) รายงานผลสำรวจความพึงพอใจผู้โดยสาร จำนวนข้อร้องเรียนจากผู้โดยสาร รวมถึงข้อมูลในด้านการให้บริการต่าง ๆ เป็นต้น ที่อาจส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ

ผลกระทบจากความเสี่ยง

ความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงอย่างฉับพลันและความไม่ปกติที่ส่งผลต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ในการขาดแคลนอะไหล่อย่างต่อเนื่อง อาจส่งผลกระทบหลายมิติต่อการดำเนินงาน ทั้งในด้านการซ่อมบำรุงที่ล่าช้า ความพร้อมในการให้บริการลดลง การปรับเปลี่ยนหรือยกเลิกตารางการบิน ต้นทุนการดำเนินงานที่เพิ่มขึ้น การให้บริการผู้โดยสารลดลงส่งผลกระทบต่อรายได้ ภาพลักษณ์องค์กร และความเชื่อมั่นผู้มีส่วนได้เสียรวมถึงผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัทฯ

มาตรการจัดการความเสี่ยง

บริษัทฯ ได้กำหนดมาตรการบริหารความเสี่ยงเพื่อรองรับความเปลี่ยนแปลงอย่างฉับพลันและเหตุการณ์ไม่ปกติที่อาจส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจอย่างรอบด้าน มาตรการเหล่านี้ครอบคลุมการบริหารจัดการประสบการณ์ของผู้โดยสารตลอดทุกขั้นตอนของการเดินทาง เพื่อลดผลกระทบต่อประสบการณ์ลูกค้าและภาพลักษณ์ขององค์กร นอกจากนี้ มาตรการสนับสนุนภาคพื้นและการจัดเตรียมอาหารบนเครื่องบินถูกวางแผนและควบคุมอย่างเป็นระบบ เพื่อให้กระบวนดังกล่าวดำเนินการได้ตรงเวลาและมีคุณภาพ พร้อมเฝ้าติดตาม ควบคุมประสิทธิภาพและคุณภาพเพื่อลดข้อผิดพลาดที่อาจกระทบผู้โดยสาร หากกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน เช่น เครื่องบินไม่สามารถปฏิบัติการบินได้ตามกำหนด บริษัทฯ ได้จัดเตรียมแผนรับมือที่รวมถึงการจัดทีมเฉพาะกิจ สำรองอะไหล่ การประสานงานทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการสื่อสารกับผู้โดยสารเพื่อจำกัดผลกระทบต่อการเดินทางและประสบการณ์ของลูกค้า

ความเสี่ยงที่ 6 ความเสี่ยงด้านความมั่นคงด้านไซเบอร์และดิจิทัล (Cyber and Digital Security)

ลักษณะความเสี่ยง

บริษัทฯ อาจเผชิญความเสี่ยงจากการถูกโจมตีทางไซเบอร์ การเข้าถึงข้อมูล และระบบโดยไม่ได้รับอนุญาต การรั่วไหลของข้อมูล การสูญเสียภาพลักษณ์ และชื่อเสียง รวมถึงความเสี่ยงจากการใช้งานเทคโนโลยีดิจิทัล และระบบสารสนเทศที่เพิ่มขึ้น อาจทำให้ธุรกิจต้องหยุดชะงัก (Business Disruption)

ระบุข้อมูล

บริษัทฯ ได้มีการพิจารณาระบุความเสี่ยงความมั่นคงด้านไซเบอร์และดิจิทัล จากความพร้อมทางด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ มาตรการควบคุมการเข้าถึงข้อมูล เหตุการณ์ในอดีตด้านไซเบอร์ ความถี่ในการเข้าถึงข้อมูล แนวโน้มในการเข้าถึงข้อมูลของภัยคุกคาม ผู้ให้บริการภายนอก รวมถึงการปฏิบัติตามกฎหมายและมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล รวมถึงความมั่นคงปลอดภัยทางด้านไซเบอร์

ผลกระทบจากความเสี่ยง

ส่งผลกระทบให้ระบบสารสนเทศหยุดชะงัก การสูญหายหรือการรั่วไหลของข้อมูลที่สำคัญ กระทบต่อชื่อเสียงและความน่าเชื่อถือของบริษัทฯ เกิดความเสียหายทางด้านการเงิน ค่าปรับจากการถูกฟ้องร้อง ความเชื่อมั่นของลูกค้าและผู้มีส่วนได้เสียลดลง รวมถึงอาจส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์องค์กร และผลการดำเนินงานของบริษัทฯ

มาตรการจัดการความเสี่ยง

บริษัทฯ ตระหนักถึงความร้ายแรงต่อผลกระทบจากภัยคุกคามไซเบอร์จึงได้กำหนดมาตรการบริหารความเสี่ยงในระดับองค์กรและมีการพัฒนาระบบเทคโนโลยีอย่างต่อเนื่อง อาทิ การตรวจสอบหาช่องโหว่ (Vulnerability Assessment) ของเว็บไซต์และแอปพลิเคชันของบริษัทฯ เครือข่ายและอุปกรณ์ปลายทาง (Endpoint) การจัดหาเครื่องมือในการตรวจสอบเครือข่ายและอุปกรณ์ปลายทาง (Endpoint) เพื่อตรวจจับการละเมิดความปลอดภัยที่ไม่รู้จัก (Unknown) การฝึกอบรมเรื่องความปลอดภัยทางไซเบอร์ (Cyber Security Awareness) ให้กับพนักงานทั้งบริษัทฯ และการวัดผลสำรวจการเปิดอีเมลหลอกลวง (Phishing Mail) ของพนักงาน รวมทั้งการดำเนินการทดสอบการเจาะระบบความปลอดภัยของระบบคอมพิวเตอร์หรือแอปพลิเคชันของบริษัทฯ เพื่อประเมินความแข็งแกร่งของโครงสร้างพื้นฐานของระบบหรือเครือข่ายนั้นๆ กรณีถูกโจมตีจากภายนอกและการแก้ไขการเกิดช่องโหว่ที่ถูกตรวจพบก่อนที่แฮ็กเกอร์จะเข้าสู่ระบบสำคัญของบริษัทฯ

ความเสี่ยงที่ 7 ความเสี่ยงด้านความเสียหายจากการไม่ปฏิบัติตามระเบียบ ข้อบังคับ ข้อกำหนดของบริษัทฯ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง หรือใช้กำกับดูแลการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ การบริหารสัญญากับคู่สัญญาบุคคลภายนอก (Third Party) การทุจริตและคอร์รัปชัน

ลักษณะความเสี่ยง

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจการบิน จะต้องปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ การบริหารและการปฏิบัติกับคู่สัญญาภายนอก ตลอดจนความเสี่ยงด้านการทุจริตและคอร์รัปชัน ซึ่งอาจเกิดจากการเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบ การกำกับดูแลที่ไม่เพียงพอ รวมถึงพฤติกรรมที่ไม่สอดคล้องกับหลักจริยธรรมในการดำเนินธุรกิจ

ระบุข้อมูล

บริษัทฯ ได้พิจารณาระบุและประเมินความเสี่ยง กระบวนการการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องในการดำเนินธุรกิจ เงื่อนไขสัญญากับคู่สัญญาภายนอก ประวัติข้อร้องเรียนต่าง ๆ หรือกรณีไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง ที่อาจส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ

ผลกระทบจากความเสี่ยง

การไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ หรือข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับข้อบังคับ ข้อกำหนดของบริษัทฯ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องหรือใช้กำกับดูแลการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ การบริหารสัญญากับคู่สัญญาบุคคลภายนอก (Third Party) การทุจริตและคอร์รัปชัน อาจนำไปสู่บทลงโทษทางกฎหมาย เกิดความเสียหายทางการเงิน ชื่อเสียง ภาพลักษณ์ และการสูญเสียความเชื่อมั่นจากผู้มีส่วนได้เสีย

มาตรการจัดการความเสี่ยง

บริษัทฯ ได้กำหนดมาตรการบริหารความเสี่ยงทั้งทางด้านกฎหมาย การบริหารสัญญา และการต่อต้านทุจริตและคอร์รัปชันไว้อย่างครอบคลุมในทุกด้าน โดยมีการกำหนดนโยบาย ระเบียบ และแนวปฏิบัติที่ชัดเจน มีกระบวนการกำกับดูแลตรวจสอบสัญญากับคู่สัญญาภายนอกอย่างเป็นระบบ เสริมสร้างระบบการควบคุมภายใน และการกำกับดูแลกิจการที่ดี กำหนดนโยบายการต่อต้านทุจริต และสื่อสารจัดให้มีการอบรมแก่พนักงานอย่างต่อเนื่อง จัดให้มีช่องทางการร้องเรียนพร้อมมาตรการการคุ้มครองผู้แจ้ง รวมถึงมีการติดตาม และรายงานผลต่อคณะกรรมการฝ่ายบริหารงานนโยบายปฏิบัติหน้าที่คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง และคณะกรรมการบริษัทฯ

ความเสี่ยงที่ 8 ความเสี่ยงด้านผลการดำเนินงานทางการเงินไม่เป็นไปตามเป้าหมาย

ลักษณะความเสี่ยง

บริษัทฯ อาจเผชิญกับความเสี่ยงด้านผลการดำเนินงานทางการเงินไม่เป็นไปตามเป้าหมาย อันเนื่องมาจากการชะลอตัวของเศรษฐกิจโลก ความไม่แน่นอนของรายได้ การแข่งขันที่สูงขึ้นหลังจากสถานการณ์การฟื้นตัวของภาคการท่องเที่ยว ภาวะสงคราม การผันผวนของราคาน้ำมันและอัตราแลกเปลี่ยน รวมถึงปัจจัยภายใน และภายนอกที่ส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพในการดำเนินธุรกิจ

ระบุข้อมูล

บริษัทฯ ระบุและประเมินความเสี่ยง โดยการพิจารณาผลการดำเนินงานที่เกิดขึ้นจริง เทียบกับแผนงบประมาณ มีตัวชี้วัดทางการเงินที่สำคัญ เช่น รายได้ กำไร กระแสเงินสด EBITDA อัตราส่วนทางการเงิน ทั้งนี้ได้รายงานผลต่อคณะกรรมการฝ่ายบริหารงานนโยบายปฏิบัติหน้าที่คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง และคณะกรรมการบริษัทฯ อย่างสม่ำเสมอ

ผลกระทบจากความเสี่ยง

ส่งผลกระทบให้ความสามารถในการทำกำไรและการบริหารเงินสดลดลง ขาดความสามารถในการปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมทางธุรกิจ ความสามารถในการลงทุน และขยายธุรกิจถูกจำกัด ซึ่งอาจส่งผลต่อความเชื่อมั่นของนักลงทุน และผู้มีส่วนได้เสียลดลงรวมถึงเสถียรภาพทางการเงินในระยะยาว

มาตรการจัดการความเสี่ยง

บริษัทฯ ตระหนักถึงปัจจัยที่ส่งผลกระทบโดยตรงต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ จึงมีแนวทางบริหารความเสี่ยงอย่างเหมาะสม และครอบคลุม โดยมีการจัดทำแผนงบประมาณของบริษัทฯ อย่างรอบคอบ ติดตาม และวิเคราะห์ผลการดำเนินงานอย่างสม่ำเสมอ บริหารจัดการต้นทุน และสภาพคล่องอย่างมีประสิทธิภาพ ปรับกลยุทธ์ และแผนการดำเนินงานให้สอดคล้องกับสถานการณ์ เช่น เพิ่มช่องทางการหารายได้ เพิ่มเที่ยวบินในเส้นทางที่มีศักยภาพ บริหารช่องทางการจัดจำหน่ายให้เป็นไปอย่างสมดุลและเหมาะสมในแต่ละตลาด ปรับเปลี่ยนวิธีการขายหรือลดขั้นตอนในการขายเครื่องบินและเครื่องยนต์ให้มีประสิทธิภาพ แสวงหาความร่วมมือกับภาคเอกชนในการเสริมสร้างขีดความสามารถในการดำเนินธุรกิจ ดำเนินการหาพันธมิตรเพื่อขยายการลงทุน รวมถึงมีมาตรการลดค่าใช้จ่ายอย่างรัดกุม เป็นต้น

ความเสี่ยงที่ 9 ความเสี่ยงด้านความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงินต่างประเทศหลัก

ลักษณะความเสี่ยง

บริษัทฯ มีความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน จากการมีรายได้ ค่าใช้จ่าย สินทรัพย์ และหนี้สินเป็นสกุลเงินต่างประเทศ ซึ่งความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนอาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงาน และสถานะทางการเงินของบริษัทฯ

ระบุข้อมูล

บริษัทฯ ได้ระบุ และประเมินความเสี่ยง โดยพิจารณาถึงสัดส่วนธุรกรรมที่เป็นเงินตราต่างประเทศ สกุลเงินหลักที่ใช้ในการดำเนินธุรกิจ แนวโน้มความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนที่ขึ้นอยู่กับปัจจัยภายนอกที่ส่งผลกระทบต่อการเคลื่อนไหวของอัตราแลกเปลี่ยน อาทิ ปัจจัยพื้นฐานทางเศรษฐกิจในประเทศ นโยบายการเงินการคลัง ภาวะเศรษฐกิจโลก เสถียรภาพทางการเมือง การคาดการณ์ การเก็งกำไร และข่าวต่าง ๆ ที่มีข้อจำกัดในการควบคุม โดยบริษัทฯ มีการติดตามสถานการณ์ และรายงานผลต่อคณะกรรมการฝ่ายบริหารงานนโยบายปฏิบัติหน้าที่คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง และคณะกรรมการบริษัทฯ อย่างสม่ำเสมอ

ผลกระทบจากความเสี่ยง

ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนอาจส่งผลต่อ การดำเนินงาน ฐานะทางการเงิน และกระแสเงินสดของบริษัทฯ เนื่องจากบริษัทฯ มีธุรกรรมรายได้ ค่าใช้จ่าย สินทรัพย์ และหนี้สินเป็นเงินตราต่างประเทศ ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน อาจทำให้มูลค่าของรายได้และค่าใช้จ่ายที่รับรู้ในงบการเงินแตกต่างจากที่ประมาณการไว้ ส่งผลให้ผลการดำเนินงานไม่เป็นไปตามเป้าหมาย อย่างไรก็ตามบริษัทฯ ได้บริหารจัดการความเสี่ยงภายใต้กรอบนโยบายและการกำกับดูแลที่เหมาะสม เพื่อจำกัดผลกระทบให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้

มาตรการจัดการความเสี่ยง

เนื่องจากบริษัทฯ มีรายได้และค่าใช้จ่ายเป็นเงินตราต่างประเทศหลายสกุลเงิน จึงได้มีมาตรการป้องกันความเสี่ยง ภายใต้นโยบายการบริหารความเสี่ยงแบบธรรมชาติ (Natural Hedging) เพื่อลดความเสี่ยงจากความผันผวนของค่าเงิน โดยการจัดการโครงสร้างทางการเงินของบริษัทฯ ให้สมดุลทั้งรายได้และค่าใช้จ่าย รวมถึงวิธีการต่าง ๆ เพื่อป้องกันผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยน เช่น การบริหารสภาพคล่อง การจัดสัดส่วนสกุลเงินของบริษัทฯ การบริหารเงินสดส่วนเกิน (Surplus) ในสกุลเงินรอง และแปลงเป็นสกุลเงินหลัก และมีเครื่องมือทางการเงินโดยการเข้าทำธุรกรรม Cross-Currency Swap (CCS) สำหรับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ

ความเสี่ยงที่ 10 ความเสี่ยงด้านความผันผวนของราคาน้ำมัน

ลักษณะความเสี่ยง

ค่าใช้จ่ายน้ำมันเป็นค่าใช้จ่ายหลักในการดำเนินธุรกิจ โดยราคาน้ำมันในตลาดโลกมีความผันผวนตามเศรษฐกิจ ความไม่แน่นอนทางภูมิรัฐศาสตร์ แผนการผลิตของผู้ผลิตน้ำมัน และอุปสงค์ อุปทานในตลาดโลก ที่อาจส่งผลต่อต้นทุนการดำเนินงาน และผลประกอบการของบริษัทฯ

ระบุข้อมูล

บริษัทฯ ได้ระบุ และประเมินความเสี่ยงด้านค่าใช้จ่ายน้ำมันที่มีนัยสำคัญต่อต้นทุนรวม ปริมาณการใช้น้ำมันในการดำเนินงานแนวโน้มราคาน้ำมันของตลาดโลก ซึ่งไม่สามารถควบคุมได้โดยตรง ทั้งนี้ปริมาณการใช้น้ำมันขึ้นอยู่กับแผนการดำเนินงานของบริษัทฯ โดยมีการรายงานผลต่อคณะกรรมการฝ่ายบริหารงานนโยบายปฏิบัติหน้าที่คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง และคณะกรรมการบริษัทฯ อย่างสม่ำเสมอ

ผลกระทบจากความเสี่ยง

ความผันผวนของราคาน้ำมันส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานทั้งทางตรง และทางอ้อม เช่น ต้นทุนการดำเนินงาน อัตรากำไรลดลง และผลการดำเนินงานทางการเงินไม่เป็นไปตามเป้าหมาย

มาตรการจัดการความเสี่ยง

บริษัทฯ มีมาตรการป้องกัน และการลดผลกระทบที่เกิดขึ้น โดยมีการบริหารอัตราค่าธรรมเนียมชดเชยน้ำมันอากาศยาน (Fuel Surcharge) การบริหารคลังน้ำมัน และการนำเครื่องมือทางการเงินมาใช้ (Fuel Hedging) ในการบริหารความเสี่ยงราคาบน Crude Oil Brent ในสัดส่วนที่เหมาะสม

2.2.2 ความเสี่ยงต่อการลงทุนของผู้ถือหลักทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 กระทรวงการคลังถือหุ้นในบริษัทฯ (รวมหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ) ร้อยละ 42.94 ของจำนวนหุ้นภายหลังการแปลงหนี้เป็นทุน และการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ ในครั้งนี้ กระทรวงการคลังยังคงเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ที่สุด ส่งผลให้กระทรวงการคลังอาจสามารถควบคุมการบริหารจัดการบริษัทฯ และการดำเนินการที่สำคัญในที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทและในที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ โดยเฉพาะในเรื่องที่ต้องใช้เสียงข้างมากของที่ประชุมผู้ถือหุ้น เช่น การแต่งตั้งกรรมการ การออกหุ้นเพิ่มทุน การจ่ายเงินปันผล และการกำหนดแผนธุรกิจและกลยุทธ์การควบรวมและเข้าซื้อกิจการ เป็นต้น ยกเว้นเรื่องที่กฎหมายหรือข้อบังคับบริษัทฯ กำหนดให้ต้องได้รับเสียง 3 ใน 4 ของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ดังนั้น ผู้ถือหุ้นรายอื่นจึงอาจไม่สามารถรวบรวมคะแนนเสียงเพื่อตรวจสอบ และถ่วงดุลเรื่องที่ผู้ถือหุ้นใหญ่เสนอได้

2.2.3 ความเสี่ยงต่อการลงทุนในหลักทรัพย์ต่างประเทศ (กรณีผู้ออกหลักทรัพย์เป็นบริษัทต่างประเทศ)

มีปัจจัยความเสี่ยงต่อการลงทุน ในหลักทรัพย์ต่างประเทศของบริษัทหรือไม่: ไม่มี

3. การขับเคลื่อนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน

3.1 นโยบายและเป้าหมายการจัดการด้านความยั่งยืน

นโยบายด้านความยั่งยืน

บริษัทฯ มุ่งมั่นในการดำเนินธุรกิจตามแนวทางการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Environmental, Social and Governance: ESG) ตามหลักการและแนวปฏิบัติบนพื้นฐานของความรับผิดชอบต่อสังคม ด้วยการสร้างการมีส่วนร่วม ความเชื่อมั่น และคุณค่าต่อผู้มีส่วนได้เสีย ผ่านการดำเนินงานที่เป็นเลิศ โปร่งใส ให้ความสำคัญต่อการพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ธุรกิจเติบโตอย่างมั่นคงและยั่งยืนใน 3 มิติ คือ สิ่งแวดล้อม สังคม และบรรษัทภิบาล ตลอดจนตอบสนองต่อเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน โดยมีนโยบายการบริหารจัดการความยั่งยืนของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ดังนี้

สิ่งแวดล้อม (Environmental)

บริษัทฯ พัฒนาธุรกิจสู่สังคมคาร์บอนต่ำควบคู่กับการดำเนินธุรกิจที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่า ควบคุมและลดผลกระทบจากการดำเนินธุรกิจต่อระบบนิเวศ และความหลากหลายทางชีวภาพ รวมทั้งบรรเทาผลกระทบและปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ โดยยึดหลักเศรษฐกิจหมุนเวียน

สังคม (Social)

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจด้วยความรับผิดชอบคำนึงถึงหลักสิทธิมนุษยชน ปกป้องสิทธิแรงงาน ความปลอดภัย สุขอนามัย และสร้างสภาพแวดล้อมในการทำงานที่ดี ควบคู่กับการบริหารและพัฒนาความรู้ ความสามารถและทักษะใหม่ที่จำเป็นของบุคลากรอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งอาศัยความเชี่ยวชาญของบริษัทฯ เพื่อสร้างคุณค่าร่วม และยกระดับคุณภาพชีวิตของชุมชน สังคมให้เติบโตอย่างยั่งยืน

บรรษัทภิบาล (Governance)

บริษัทฯ ปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี มีจริยธรรม ปฏิบัติตามกฎหมาย พันธสัญญา ข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องของประเทศที่เข้าไปดำเนินธุรกิจ และแนวปฏิบัติในระดับสากล เปิดเผยข้อมูลและผลการดำเนินงานอย่างโปร่งใส พร้อมทั้งบริหารจัดการความเสี่ยง ปรับตัวให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลง และแสวงหาโอกาสให้เหมาะสมกับธุรกิจ เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนและลดผลกระทบจากการดำเนินงานตลอดห่วงโซ่คุณค่า รวมทั้งตอบสนองต่อความต้องการของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มอย่างสมดุล

ทั้งนี้ เพื่อเป็นแนวปฏิบัติที่ขับเคลื่อนธุรกิจของบริษัทฯ สร้างคุณค่าให้กับสังคมและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งผู้มีส่วนได้เสียด้วยความมุ่งมั่นในการสร้างการมีส่วนร่วมและความเชื่อมั่น บริษัทฯ ปฏิบัติตามหลักเศรษฐกิจหมุนเวียน (Circular Economy) และแนวคิดการสร้างคุณค่า (Value Creation) ผ่านการดำเนินงานที่เป็นเลิศ โปร่งใส ให้ความสำคัญต่อการพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีอย่างต่อเนื่อง เน้นความมีส่วนร่วมและยั่งยืนในทุกกิจกรรมของบริษัทฯ โดยมีแนวคิดเพื่อการขับเคลื่อนกลยุทธ์การพัฒนาอย่างยั่งยืน ดังนี้

- FROM PLANE TO PLANET

พัฒนานวัตกรรม ปรับปรุงกระบวนการในการส่งมอบผลิตภัณฑ์ และบริการที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพิ่มประสิทธิภาพการจัดการขยะและของเสียที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ เพื่อลดปริมาณการปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจก โดยการใช้วัสดุชีวภาพหมุนเวียน ลดการใช้ทรัพยากรและการนำกลับมาใช้ใหม่ รวมถึงนำกลับมาพัฒนาเข้าสู่กระบวนการใช้ประโยชน์ใหม่ หรือต่อยอดแปรรูปเป็นผลิตภัณฑ์ที่นำกลับเข้าสู่ห่วงโซ่คุณค่าที่นำมาใช้ประโยชน์ได้ใหม่ สนับสนุนและส่งเสริมการพัฒนาประสิทธิภาพการใช้ทรัพยากรธรรมชาติในรูปแบบต่าง ๆ รวมถึงฟื้นฟูสภาพแวดล้อมและระบบนิเวศ

- FROM WASTE TO WEALTH

สร้างกำไรทางธุรกิจและส่งต่อผลตอบแทนที่เหมาะสมอย่างยั่งยืนแก่ผู้มีส่วนได้เสีย พัฒนาทรัพยากรที่ใช้แล้วและเสื่อมสภาพ เพื่อต่อยอดโอกาสในการเติบโตทางเศรษฐกิจร่วมกับชุมชนและสังคมแวดล้อม ส่งเสริมการเข้าถึงโอกาสแก่ผู้ด้อยโอกาส เพื่อสร้างความมั่งคั่งอย่างยั่งยืนและการเติบโตเคียงข้างกัน

- FROM PURPLE TO PURPOSE

ดำเนินธุรกิจเพื่อทุกชีวิตอย่างมีเป้าหมาย ยกระดับมาตรฐานองค์กรในมิติด้านบรรษัทภิบาล มุ่งเน้นการกำกับดูแลกิจการด้วยความซื่อสัตย์และโปร่งใส ปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียอย่างเท่าเทียม ร่วมผลักดันและขับเคลื่อนการพัฒนาอย่างยั่งยืนของชุมชนและสังคมแวดล้อม โดยมีเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน คือ

1. การปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ (Net Zero Emissions by 2050) มุ่งสู่เป้าหมายการปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ภายในปี 2593
2. สร้างและส่งต่อโอกาสเพื่อสร้างความมั่งคั่งอย่างยั่งยืนแก่ผู้มีส่วนได้เสียและสังคมแวดล้อม
3. เป็นบริษัทจดทะเบียนที่ดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน โดยคำนึงถึงสิ่งแวดล้อม สังคม และบรรษัทภิบาล รวมถึงได้รับการประเมินและรับรองความยั่งยืนตามมาตรฐานสากล

เป้าหมายการจัดการด้านความยั่งยืน

บริษัทฯ ได้มีการดำเนินการกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาอย่างยั่งยืน และแนวทางดำเนินการต่าง ๆ ที่สอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนภายใต้บริบทองค์การสหประชาชาติ (United Nations Sustainable Development Goals: UN SDGs)

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



แนวทางการดำเนินยุทธศาสตร์การพัฒนาอย่างยั่งยืน 4C

Comply	ปฏิบัติตามกฎหมาย ความตกลง ระเบียบ ข้อปฏิบัติด้านต่าง ๆ ในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ อาทิ ด้านการบิน ด้านสิ่งแวดล้อม ด้านการคุ้มครองแรงงานและธรรมาภิบาล
Collaborate	พัฒนาความร่วมมือกับคู่ค้า พันธมิตร หน่วยงาน องค์กร ชุมชน ตลอดจนภาคสังคมในการร่วมกันพัฒนาแนวทางการดำเนินการ เพื่อสร้างคุณค่าเพิ่มและการพัฒนาอย่างยั่งยืนในด้านต่าง ๆ อาทิ ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ นวัตกรรม เศรษฐกิจ ฯลฯ
Contribute	สนับสนุน ผลักดัน ขับเคลื่อนโครงการและกิจกรรมด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืนกับหน่วยงาน องค์กร ชุมชนและภาคสังคม ทั้งในรูปแบบแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ ประสบการณ์ เงินลงทุน การใช้ทรัพยากรด้านต่าง ๆ ขององค์กรรวมถึงบุคลากร
Co - Create	ริเริ่มโครงการเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืนในด้านต่าง ๆ จากภายในองค์กรอย่างมีเป้าหมายและแผนการดำเนินงานที่ชัดเจนในทุก ๆ มิติ

แนวปฏิบัติด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืนต่อผู้มีส่วนได้เสีย

ผู้มีส่วนได้เสีย	ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสีย	ความรับผิดชอบหลักของบริษัทฯ
ผู้ถือหุ้น	- ผลตอบแทน/การชำระหนี้ตามกำหนด - ธรรมาภิบาลองค์กร	- สื่อสาร แลกเปลี่ยน และให้ข้อมูลการดำเนินงานขององค์กรอย่างสม่ำเสมอด้วยความโปร่งใส - ดำเนินการด้วยความซื่อสัตย์ สุจริต มีความโปร่งใส โดยคำนึงถึงเป้าหมายและการสร้างผลกำไรอย่างยั่งยืนเป็นสำคัญ
พนักงาน	- ผลตอบแทนการทำงานที่เหมาะสม - การปฏิบัติที่เป็นธรรมและเท่าเทียม - ธรรมาภิบาลองค์กร	- นำเสนอผลตอบแทนที่เหมาะสม - ปฏิบัติอย่างเป็นธรรมและเท่าเทียม - สื่อสาร แลกเปลี่ยน และให้ข้อมูลการดำเนินงานขององค์กรอย่างสม่ำเสมอด้วยความโปร่งใส
ลูกค้า	- คุณภาพสินค้าและบริการ - ความคุ้มค่าของสินค้าและบริการ - ความสะดวกสบายในการรับบริการ	- ส่งมอบผลิตภัณฑ์และบริการที่คุ้มค่าต่อราคาที่จ่าย - พัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการอย่างต่อเนื่องสม่ำเสมอ โดยมีลูกค้าเป็นศูนย์กลาง
คู่ค้า	- ผลประโยชน์ต่างตอบแทนที่เป็นธรรมต่อทั้งสองฝ่าย - กระบวนการคัดเลือกและแข่งขันที่เป็นธรรมและเท่าเทียม	- ดำเนินการด้วยความซื่อสัตย์ สุจริต และโปร่งใส - ปฏิบัติต่อคู่ค้าอย่างเป็นธรรมและเท่าเทียม - สื่อสาร แลกเปลี่ยน และให้ข้อมูลการดำเนินงานขององค์กรอย่างสม่ำเสมอด้วยความโปร่งใส
อุตสาหกรรม/หน่วยงานกำกับดูแล	- การปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ คู่มือ ข้อกำหนด - ความร่วมมือระหว่างสมาชิกในอุตสาหกรรม	- ปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้อง - ให้ความร่วมมือในการดำเนินการตามมาตรฐานอุตสาหกรรมและธุรกิจ
ชุมชน	- ผลกระทบที่มีต่อสิ่งแวดล้อม วิถีชีวิตของคนในชุมชน - โอกาสและความยั่งยืนทางเศรษฐกิจ	- พัฒนาและส่งมอบโอกาสด้านเศรษฐกิจและความยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อม - หลีกเลี่ยงกิจกรรมที่อาจส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาอย่างยั่งยืนในมิติสิ่งแวดล้อม

เป้าหมาย: ลดปัญหาโลกร้อนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Climate Change) และสร้างความยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อม

กลยุทธ์	รายละเอียด	ผู้มีส่วนได้เสีย
- การบริหารจัดการเรื่องมลพิษ - การลดการปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจก	- ดำเนินธุรกิจอย่างมีความรับผิดชอบต่อความเปลี่ยนแปลงทางสภาพภูมิอากาศ - บริหารจัดการการปล่อยก๊าซเรือนกระจก - จัดการความเสี่ยงต่าง ๆ ที่ส่งผลต่อสภาพภูมิอากาศ - ส่งเสริมการใช้พลังงานสะอาดหรือพลังงานทดแทน	พนักงาน ลูกค้า คู่ค้า หน่วยงานกำกับดูแล ชุมชน
การบริหารจัดการน้ำ	- บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการบริหารจัดการและการใช้น้ำอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อให้เพียงพอและมีคุณภาพตามเกณฑ์ที่กำหนด - คำนึงถึงผลกระทบต่อชุมชนและควบคุมคุณภาพน้ำก่อนปล่อยหรือการนำกลับมาใช้ประโยชน์ - ส่งเสริมการปลูกจิตสำนึกด้านการอนุรักษ์ทรัพยากรน้ำแก่บุคลากรอย่างต่อเนื่อง	พนักงาน ลูกค้า คู่ค้า หน่วยงานกำกับดูแล ชุมชน
การบริหารจัดการขยะและของเสีย	- บริษัทฯ กำหนดนโยบายการบริหารจัดการของเสียอย่างยั่งยืนตามหลักเศรษฐกิจหมุนเวียน (Circular Economy) - นำหลัก 5Rs (Reduce, Reuse, Recycle, Refuse, Renewable) มาใช้ครอบคลุมทั้งองค์กรและตลอดห่วงโซ่คุณค่า - มีการประเมินความเสี่ยงพัฒนาเทคโนโลยีและติดตามผลการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง - ส่งเสริมความร่วมมือกับหน่วยงานต่าง ๆ เพื่อสร้างความตระหนักรู้ด้านการจัดการของเสีย	พนักงาน ลูกค้า คู่ค้า หน่วยงานกำกับดูแล ชุมชน
ประสิทธิภาพการอนุรักษ์พลังงาน	- บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการอนุรักษ์พลังงานควบคู่กับความรับผิดชอบต่อสังคมและประเทศชาติ - บริหารจัดการพลังงานในทุกพื้นที่ปฏิบัติงานทั้งสำนักงานและพื้นที่สนามบิน - การมีส่วนร่วมของพนักงานช่วยลดการใช้พลังงานและต้นทุนการดำเนินงานอย่างมีนัยสำคัญ	พนักงาน ลูกค้า คู่ค้า หน่วยงานกำกับดูแล ชุมชน
วัตถุอันตราย	- บริษัทฯ ใช้และบริหารจัดการวัตถุอันตรายที่จำเป็นต่อการดำเนินงานอย่างเป็นระบบ - มีการจำแนกวัตถุอันตรายตามระดับความเสี่ยงและกำหนดวิธีการจัดเก็บขนส่งและกำจัดอย่างเหมาะสม - ปฏิบัติตามกฎหมายและมาตรฐานที่เกี่ยวข้องเช่น ICAO, IATA และ CAAT - มีมาตรการควบคุมเพื่อลดความเสี่ยงด้านความปลอดภัย สุขภาพและสิ่งแวดล้อม - สนับสนุนการดำเนินธุรกิจอย่างปลอดภัยโปร่งใสและยั่งยืน	พนักงาน ลูกค้า คู่ค้า หน่วยงานกำกับดูแล ชุมชน
การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและความหลากหลายทางชีวภาพ	- รณรงค์การใช้วัตถุดิบหมุนเวียนทางชีวภาพในการผลิตสินค้าและบริการของบริษัทฯ	พนักงาน คู่ค้า หน่วยงานกำกับดูแล ชุมชน

กลยุทธ์	รายละเอียด	ผู้มีส่วนได้เสีย
	- ลดปริมาณของเสียและขยะ ด้วยการจำแนกขยะ การนำกลับมาใช้ซ้ำตามหลักเศรษฐกิจหมุนเวียนและการเพิ่มมูลค่า - ส่งเสริมกิจกรรมและโครงการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมเพื่ออนุรักษ์ความหลากหลายทางชีวภาพ - ให้ความร่วมมือในระดับสากลเพื่อกำจัดการค้าชิ้นส่วนสัตว์ป่าและสัตว์ทะเลในเส้นทางบินของบริษัทฯ	

กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาอย่างยั่งยืนในมิติสังคม

เป้าหมาย : สร้างความเท่าเทียมกับผู้มีส่วนได้เสีย รวมทั้งมีความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

กลยุทธ์	รายละเอียด	ผู้มีส่วนได้เสีย
การสร้างความเท่าเทียมในสิทธิมนุษยชน	- ดำเนินธุรกิจในการเคารพสิทธิมนุษยชนปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียอย่างมีความรับผิดชอบ และเป็นธรรม - คำนึงถึงความปลอดภัยและสุขภาพของผู้โดยสารและพนักงาน - ปกป้องข้อมูลส่วนบุคคลของผู้โดยสารและพนักงาน - ความเท่าเทียมในการจัดการและสนับสนุนพนักงานโดยไม่คำนึงถึงเพศ ศาสนา ส่วนสูง น้ำหนัก และคุณสมบัติ อื่นๆ ที่แสดงถึงการเลือกปฏิบัติ	พนักงาน ลูกค้า คู่ค้า
การบริหารจัดการทุนมนุษย์	- การวางแผนและพัฒนาทักษะและความรู้ของพนักงาน การจัดการประสิทธิภาพในการทำงานและการสนับสนุนความพร้อมในการปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพ	พนักงาน
การพัฒนาชุมชนและสังคม	- สนับสนุนการศึกษาและการอบรมให้กับชุมชน การพัฒนาศักยภาพท้องถิ่นโครงการพัฒนาสังคมที่สร้างสรรค์ กิจกรรมทางศิลปะและวัฒนธรรมร่วมมือกับภาครัฐและองค์กรเอกชนในการสนับสนุนโครงการพัฒนาสังคมและสิ่งแวดล้อมที่สร้างความยั่งยืน	พนักงาน ลูกค้า คู่ค้า หน่วยงานกำกับดูแล ชุมชน
การบริหารจัดการคู่ค้าและการจัดซื้อจัดจ้างอย่างมีความรับผิดชอบ	- การบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานอย่างยั่งยืนการพัฒนาศักยภาพในการเติบโตและแข่งขันได้ในระยะยาวของคู่ค้า เพื่อให้แน่ใจว่าคู่ค้าดำเนินการอย่างมีความรับผิดชอบและมีธรรมาภิบาล การดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างอย่างเป็นธรรมและชัดเจน	พนักงาน คู่ค้า

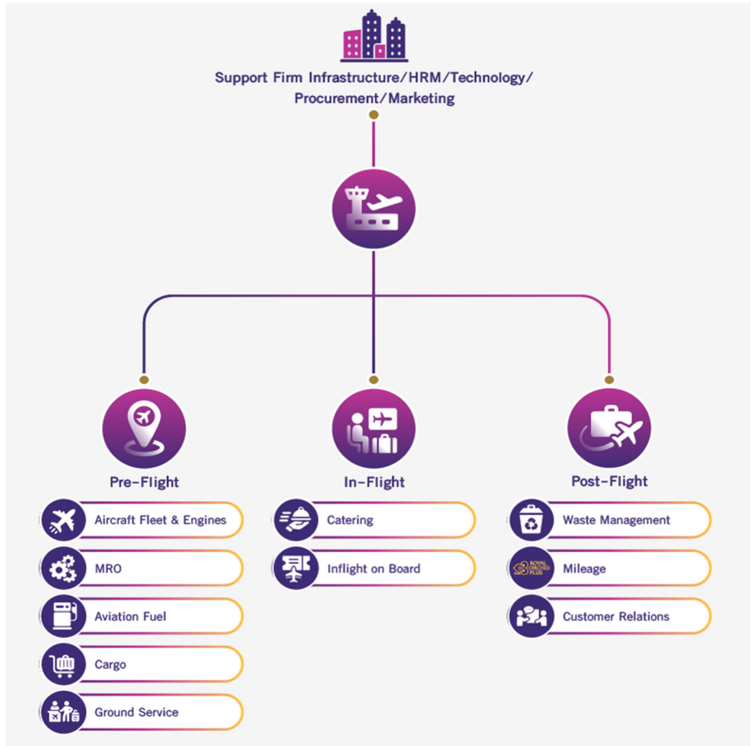


กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาอย่างยั่งยืนในมิติการกำกับดูแลกิจการที่ดี

เป้าหมาย: เป็นองค์กรที่มีการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพและโปร่งใส

กลยุทธ์	รายละเอียด	ผู้มีส่วนได้เสีย
กำกับการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์องค์กร	- การบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพและโปร่งใสภายใต้หลักธรรมาภิบาลให้ความสำคัญกับผู้ถือหุ้น รวมถึงผู้ลงทุน กรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน ลูกค้า และสังคม ผ่านกระบวนการและโครงสร้างในการตัดสินใจ มีการกำหนดนโยบายและกฎระเบียบ การควบคุมภายในและการติดตามผลการดำเนินงานขององค์กร รณรงค์การใช้วัตถุดิบหมุนเวียนทางชีวภาพในการผลิตสินค้าและบริการของบริษัทฯ	ผู้ถือหุ้น พนักงาน ลูกค้า คู่ค้า หน่วยงานกำกับดูแล
การบริหารความเสี่ยงและการตอบสนองต่อภาวะวิกฤต	- ดำเนินการวิเคราะห์ความเสี่ยงอย่างสม่ำเสมอภายในองค์กร และปรับปรุงมาตรการตามผลการวิเคราะห์ และสร้างระบบและขั้นตอนพื้นฐานสำหรับการตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉินและดำเนินการฝึกซ้อมเป็นประจำเพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับเหตุฉุกเฉินและลดผลกระทบต่อธุรกิจ รวมถึงป้องกันการเกิดซ้ำ สามารถตอบสนองอย่างถูกต้องในเวลาที่เหมาะสม	ผู้ถือหุ้น พนักงาน ลูกค้า คู่ค้า
การปฏิบัติตามกฎระเบียบ	- ทำความเข้าใจ เคารพจุดมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ของกฎหมายและข้อบังคับเพื่อปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับของแต่ละประเทศและภูมิภาค	ผู้ถือหุ้น พนักงาน ลูกค้า คู่ค้า

3.2 การจัดการผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้เสียในห่วงโซ่คุณค่าของธุรกิจ



3.2.1 ห่วงโซ่คุณค่าธุรกิจ

บริษัทฯ มีกิจกรรมหลัก คือ การให้บริการขนส่งผู้โดยสาร สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศแบบครบวงจร ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ โดยมีกิจกรรมสนับสนุนที่มีการดำเนินการเป็นขั้นตอนและเชื่อมโยงกัน เพื่อก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มในการบริการของบริษัทฯ ดังนี้

การจัดซื้อจัดจ้าง

บริษัทฯ มีกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างแบบรวมศูนย์ ด้วยการกำหนดกลยุทธ์การจัดซื้อตามหมวดหมู่ (Category-based Sourcing) รวมทั้งกำหนดขั้นตอนที่เหมาะสมและคล่องตัวมากขึ้น มีความโปร่งใสในกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง ประกาศใช้นโยบายการจัดซื้อจัดจ้างใหม่ที่ทำให้พนักงานมุ่งเน้นประโยชน์ขององค์กรในการเจรจาต่อรองซื้อขาย เพื่อให้ได้ข้อเสนอที่ดีที่สุด รวมทั้งนำระบบดิจิทัลมาช่วยในการจัดเก็บข้อมูลการใช้จ่ายหรือการรวบรวมข้อมูลจากทุกแหล่ง รวมถึงแพลตฟอร์มที่เกี่ยวข้องมาเก็บไว้ในส่วนกลางเพียงที่เดียว ซึ่งจะเอื้อต่อการวิเคราะห์ข้อมูลส่งผลให้บริษัทฯ 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 พัฒนาศักยภาพ และขีดความสามารถบุคลากรในทุกมิติอย่างต่อเนื่อง บูรณาการกระบวนการทำงาน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผล และให้เกิดความคล่องตัว ลดระยะเวลาดำเนินการ ตอบสนองต่อการแข่งขันได้ในเวลาที่เหมาะสมตลอดจนสร้างวัฒนธรรมการทำงานใหม่ให้มีความยืดหยุ่นในการปรับตัวรับความเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา

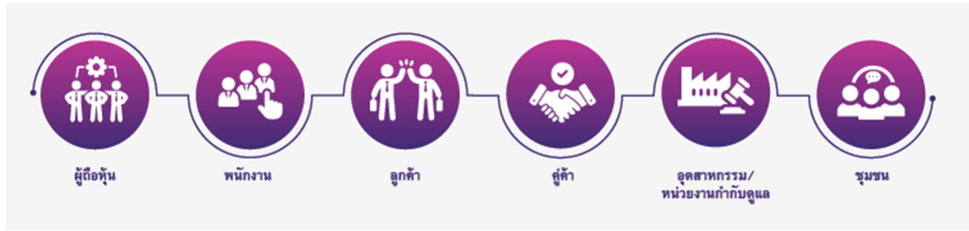
การบริหารองค์กร

บริษัทฯ ออกแบบโครงสร้างองค์กรในภาพรวม ให้มีความเรียบง่ายและลดการทำงานที่ซ้ำซ้อนกัน ได้แก่

1. ธุรกิจหลักที่ขับเคลื่อนรายได้และมีประสิทธิภาพด้านต้นทุน
2. ส่วนงานสนับสนุนที่เอื้อต่อการควบคุมต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ
3. ปรับปรุงและเปลี่ยนแปลงหน่วยธุรกิจ เพื่อความเป็นเลิศในการดำเนินงาน

3.2.2 การวิเคราะห์ผู้มีส่วนได้เสียในห่วงโซ่คุณค่าของธุรกิจ

บริษัทฯ มุ่งมั่นสร้างการยอมรับจากผู้มีส่วนได้เสียเป็นสำคัญ เพื่อมุ่งสู่การเป็นสายการบินของประเทศที่มีการเติบโตอย่างยั่งยืน พร้อมกับการสร้างความมั่นคงให้แก่สังคม บริษัทฯ จึงให้ความสำคัญต่อกระบวนการสร้างการมีส่วนร่วมจากผู้มีส่วนได้เสียที่สำคัญทั้งหมด 6 กลุ่ม กระบวนการดังกล่าวทำให้บริษัทฯ รับทราบถึงผลกระทบจากการดำเนินธุรกิจทั้งทางบวกและทางลบ ตลอดจนข้อกังวลและข้อคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสียอันนำไปสู่การกำหนดแนวทางบรรเทาผลกระทบที่สามารถตอบสนองต่อความต้องการของผู้มีส่วนได้เสียแต่ละกลุ่มได้อย่างเหมาะสม ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้



รายละเอียดการวิเคราะห์ผู้มีส่วนได้เสียในห่วงโซ่คุณค่าธุรกิจ

กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย	ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสีย	การตอบสนองความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสีย	ช่องทางการมีส่วนร่วมและสื่อสาร
ผู้มีส่วนได้เสียภายในองค์กร			
• พนักงาน	• การพัฒนาศักยภาพบุคลากรทั้งด้าน Hard Skill และ Soft Skill เพื่อสร้างโอกาสความก้าวหน้าในวิชาชีพ • การส่งเสริมวัฒนธรรมการดำเนินงาน ภายใต้ความปลอดภัย การเฝ้าระวังและตรวจสอบ เพื่อความปลอดภัย การป้องกันควบคุมอุบัติเหตุ และสภาพแวดล้อมที่เป็นอันตรายในการทำงาน • การได้รับสวัสดิการและค่าตอบแทนที่เหมาะสม • การปฏิบัติที่เป็นธรรมและเท่าเทียม	• การพัฒนาองค์ความรู้ให้กับผู้ปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างโอกาสความก้าวหน้าในวิชาชีพให้แก่ผู้ปฏิบัติงานทุกระดับ • การให้ความสำคัญกับ “ผู้ปฏิบัติงาน” ในทุกระดับ ตั้งแต่กระบวนการสรรหา คัดเลือกที่มีความโปร่งใสและเป็นธรรม • การเสริมสร้างบรรยากาศ สภาพแวดล้อมในการทำงานที่เอื้อต่อการทำงานภายใต้มาตรฐาน อาชีวอนามัยและความปลอดภัย • การสร้างองค์ความรู้ด้านความปลอดภัยในการทำงานให้แก่ผู้ปฏิบัติงาน • การกำหนดสวัสดิการและค่าตอบแทนที่เป็นธรรมและเป็นไปตามผลการดำเนินงาน สื่อสาร แลกเปลี่ยน และให้ข้อมูลการดำเนินงานขององค์กรอย่างสม่ำเสมอด้วยความโปร่งใส	• ระบบ Intranet (THAISphere) • e-mail • LINE Group - TG Internal Network • Facebook Live
• ผู้ถือหุ้น	• การพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่ทันสมัยด้วยมาตรฐานคุณภาพระดับสากล • การส่งเสริมอุตสาหกรรมด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการบินตามนโยบายของรัฐบาล	• การปฏิบัติตามบรรษัทภิบาลและจริยธรรมธุรกิจ • การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมกัน เป็นธรรมและเป็นไปตามข้อกำหนดกฎหมาย	• การประเมินคุณภาพการจัดประชุมสามัญผู้ถือหุ้น (AGM Checklist) • การเข้าประชุม/ประชุมผ่านระบบโทรศัพท์

กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย	ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสีย	การตอบสนองความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสีย	ช่องทางการมีส่วนร่วมและสื่อสาร
	• 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 • ผลตอบแทน/การชำระหนี้ตามกำหนด • ธรรมาภิบาลองค์กร	• การกำหนดกระบวนการติดตาม ตรวจสอบ และการประเมินความเสี่ยงด้านการทุจริตอย่างมีประสิทธิภาพ • การดำเนินธุรกิจเพื่อสร้างผลตอบแทนที่ดีอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน • การดำเนินตามข้อกำหนดและกฎหมายที่เกี่ยวข้องการขนส่งทางอากาศอย่างเคร่งครัด สื่อสาร แลกเปลี่ยน และให้ข้อมูลการดำเนินงานขององค์กรอย่างสม่ำเสมอด้วยความโปร่งใส	• การจัดกิจกรรมผู้บริหารพบนักลงทุนและนักวิเคราะห์หลักทรัพย์ (ประจำทุกไตรมาส) • การตอบข้อซักถามและให้ข้อมูลทางโทรศัพท์ และทางอีเมล • การชี้แจงข้อมูลรายไตรมาส (ปีละ 4 ครั้ง)
• ลูกค้า	• ระบบการบริหารสื่อสารข้อมูลที่มีประสิทธิภาพและทันต่อสถานการณ์ • การเพิ่มประสิทธิภาพของเครือข่ายเส้นทางบิน (Network Optimization) • ช่องทางดิจิทัลในการซื้อบัตรโดยสารและการใช้บริการที่สามารถทำด้วยตนเองได้ (Self-Service) • ความปลอดภัยและความสะดวกสบายในการรับบริการ • ความคุ้มค่าของสินค้าและบริการ	• การพัฒนาการให้บริการที่สามารถตอบสนองได้ตรงต่อความต้องการของลูกค้า • การพัฒนานวัตกรรมการซื้อบัตรโดยสารให้มีความทันสมัย เพิ่มความสะดวกให้แก่ลูกค้า • การพัฒนานวัตกรรมการบินที่มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น • ส่งมอบผลิตภัณฑ์และบริการที่คุ้มค่าต่อราคาที่จ่าย	• 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
• คู่ค้า	• มีกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างที่โปร่งใส เป็นธรรมและตรวจสอบได้ • การปฏิบัติอย่างเสมอภาคและเป็นธรรมโดยตั้งอยู่บนพื้นฐานของความสัมพันธ์ทางธุรกิจ • การได้รับผลตอบแทนที่เป็นธรรมทั้งสองฝ่าย	• การปฏิบัติตามสัญญาหรือเงื่อนไขต่าง ๆ ที่ตกลงกันไว้กับคู่สัญญาอย่างเคร่งครัด มีความรับผิดชอบ • การเปิดเผยข้อมูล หรือข้อเท็จจริงอันจะก่อให้เกิดความเสียหาย	• ประชุมร่วม • อีเมล • ระบบสารสนเทศของกลุ่มสมาชิก • Website

กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย	ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสีย	การตอบสนองความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสีย	ช่องทางการมีส่วนร่วมและสื่อสาร
		• การกำหนดนโยบายที่จะปฏิบัติต่อคู่แข่งทางการค้าให้สอดคล้องกับหลักสากลภายใต้กรอบแห่งกฎหมายที่เกี่ยวข้อง • มีการแข่งขันทางการค้าที่โปร่งใส ไม่ละเมิดความลับทางการค้าของคู่แข่ง และกำหนดแนวทางปฏิบัติ โดยประพฤติภายใต้กรอบการแข่งขันที่ดี ไม่ทำลายชื่อเสียงของคู่แข่ง และไม่เข้าถึงสารสนเทศที่เป็นความลับของคู่แข่งด้วยวิธีการที่ไม่สุจริตหรือด้วยวิธีอื่นที่ไม่เหมาะสม	
• อื่น ๆ • อุตสาหกรรม / หน่วยงานกำกับดูแล	• การปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ คู่มือ ข้อกำหนด • ความร่วมมือระหว่างสมาชิกในอุตสาหกรรม	• ปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ คู่มือ ข้อกำหนด • ให้ความร่วมมือระหว่างสมาชิกในอุตสาหกรรม	• ประชุมร่วม • e-mail • Social Media • Website
• ชุมชน	• การพัฒนากระบวนการดำเนินธุรกิจที่คำนึงถึงทรัพยากรธรรมชาติสิ่งแวดล้อม และประโยชน์ส่วนรวม โดยปลูกฝังให้เกิดจิตสำนึกรับผิดชอบต่อ “สังคมและส่วนรวม” ทั้งห่วงโซ่อุปทาน	• การร่วมพัฒนาชุมชนและสังคมผ่านโครงการ CSR • การสร้างจิตสำนึกความรับผิดชอบต่อสังคมให้แก่บุคลากรทุกระดับ • วางตัวเป็นกลางทางการเมืองอย่างเคร่งครัด • หลีกเลี่ยงกิจกรรมที่อาจส่งผลต่อสิ่งแวดล้อม	• Social Media • Website

นโยบายการจัดซื้อจัดจ้างอย่างยั่งยืน

บริษัทฯ ได้จัดทำนโยบายจัดซื้อจัดจ้างอย่างยั่งยืน เพื่อมุ่งเน้นการพัฒนาอย่างยั่งยืนครอบคลุมด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล (ESG) โดยกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างต้องโปร่งใสและเป็นธรรม สามารถตรวจสอบได้ ปฏิบัติต่อคู่ค้าอย่างเท่าเทียม และป้องกันการทุจริตเลือกคู่ค้าที่รับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ส่งเสริมสินค้าท้องถิ่น สนับสนุนและส่งเสริมการยกระดับความรู้พัฒนาความสามารถของคู่ค้า เพื่อสร้างการเติบโตในการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน

3.3 การจัดการด้านความยั่งยืนในมิติสิ่งแวดล้อม

3.3.1 นโยบายและแนวปฏิบัติด้านสิ่งแวดล้อม

ในปัจจุบันสถานการณ์สิ่งแวดล้อมโลกได้ทวีความรุนแรงมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะปัญหาเรื่องมลพิษทางอากาศ และภัยพิบัติจากการเปลี่ยนแปลงแบบกะทันหันของสภาพอากาศที่ส่งผลกระทบทางอ้อมต่อการถูกทำลายของระบบนิเวศ ซึ่งเป็นปัญหาที่หลายประเทศทั่วโลกรวมทั้งประเทศไทยกำลังเผชิญอยู่ในขณะนี้ ดังนั้น บริษัทฯ ในฐานะสายการบินแห่งชาติ และเป็นที่รู้จักในระดับสากลจึงขอร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการบรรเทาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม โดยได้ผนวกประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมเข้ากับยุทธศาสตร์ของบริษัทฯ โดยมุ่งเน้นการขับเคลื่อนสู่สังคมคาร์บอนต่ำ (Low Carbon Society)

นโยบายสิ่งแวดล้อม

บริษัทฯ มีนโยบายสิ่งแวดล้อม โดยใช้แนวทางมาตรฐานการจัดการสิ่งแวดล้อมและระบบการบริหารจัดการพลังงาน เพื่อกำหนดเป็นแนวทางการดำเนินงานอย่างมีความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม ผ่านการสร้างสรรค์ผลิตภัณฑ์ และบริการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม อาทิ การพัฒนาการจัดการสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากล การกำหนดให้ลดการทำกิจกรรมที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม การสร้างจิตสำนึก และฝึกอบรมผู้ปฏิบัติงานด้านสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่อง การร่วมสนับสนุนการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมแก่สังคมและองค์กรต่าง ๆ ตลอดจนการเผยแพร่ข้อมูลด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ ซึ่งการดำเนินงานดังกล่าวสามารถลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากกระบวนการทำงาน และการดำเนินธุรกิจหลักได้อย่างมีประสิทธิภาพ

นโยบายการบริหารจัดการของเสีย (Waste Management Policy)

บริษัทฯ ได้ออกนโยบายการบริหารจัดการของเสีย เพื่อมุ่งเน้นการจัดการของเสียอย่างยั่งยืนตามหลักเศรษฐกิจหมุนเวียน (Circular Economy) โดยใช้หลัก 5Rs (Reduce, Reuse, Recycle, Refuse, Renewable) ครอบคลุมทั้งในองค์กรและตลอดห่วงโซ่คุณค่ามีการประเมินความเสี่ยง พัฒนาเทคโนโลยี ตรวจสอบติดตามผลอย่างต่อเนื่อง และร่วมมือกับหน่วยงานต่าง ๆ เพื่อสร้างความตระหนักรู้ ผลการดำเนินงานจะเปิดเผยต่อสาธารณะเป็นประจำทุกปี

การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

การปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจก

เนื่องจากปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศเป็นปัญหาที่ส่งผลกระทบในวงกว้าง และจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องอาศัยความร่วมมือจากหลายฝ่ายทั้งภาครัฐ เอกชน รัฐวิสาหกิจ และประชาชน ตลอดจนการผสานความร่วมมือในระดับสากล เพื่อร่วมหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาผ่านการเข้าร่วมประชุมสมัชชาประเทศภาคีอนุสัญญาสหประชาชาติ 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 โดยกำหนดให้สำนักงานการบินพลเรือนของแต่ละประเทศ เป็นผู้แทนในการดำเนินการเพื่อให้เป็นไปตามแผนงานที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้กำหนดไว้ ซึ่งในประเทศไทยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ได้จัดเตรียมความพร้อมสำหรับการดำเนินงานตามมาตรการ CORSIA ดังกล่าว พร้อมทั้งการมอบหมายให้สายการบินแต่งตั้งผู้แทน โดยนำส่งแผนการตรวจติดตามการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Emission Monitoring Plan) และรายงานการปล่อยก๊าซเรือนกระจกประจำปี (Annual Emission Report) ให้แก่ กพท.

ทั้งนี้ บริษัทฯ ดำเนินการจัดทำรายงานการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ประจำปี 2568 (CORSIA Annual Emissions Report) ให้แก่ กพท. ตามมาตรการ CORSIA ภายในวันที่ 30 เมษายน 2569 พร้อมทั้งจัดส่งรายงานการปล่อย ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ประจำปี (EU ETS Annual Emissions Report) และส่งมอบคาร์บอนเครดิต (Allowance) ประจำปี 2568 ให้แก่ German Emissions Trading Authority (DEHSt) ซึ่งเป็นหน่วยงานกำกับดูแลในเดือนมีนาคมและกันยายน 2569 ตามลำดับ นอกจากนี้บริษัทฯ ยังได้จัดทำรายงานปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet A-1) และเชื้อเพลิงอากาศยานยั่งยืน (SAF) (Refuel EU Report) ประจำปี 2568 เพื่อให้เป็นไปตามระเบียบของ European Union Emissions Trading Scheme (EU ETS) และ EASA (European Union Aviation Safety Agency) ภายในวันที่ 31 มีนาคม 2569

บริษัทฯ ได้จัดทำรายงานการใช้น้ำมันของเที่ยวบินภายในประเทศประจำปี (CAAT Form M) เพื่อส่งให้แก่ กพท. รวบรวมและจัดทำเป็นข้อมูลการปลดปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่เกิดจากการทำการบินภายในประเทศ เพื่อนำส่งให้แก่หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง รวมถึงจัดทำรายงานข้อมูลการดำเนินงานมาตรการลดก๊าซเรือนกระจกภาคการบินประจำปี ผ่านแบบฟอร์มรายงานการอนุรักษ์พลังงานและลดก๊าซเรือนกระจกภาคการบิน (CAAT ENVI Form) เพื่อปรับปรุงการปฏิบัติการบิน (Aeroplane Operator Improvements) ให้แก่ กพท. เป็นประจำทุกปี

นอกจากนี้ได้ดำเนินการใช้เชื้อเพลิงการบินที่ยั่งยืน (Sustainable Aviation Fuel: SAF) เพื่อช่วยลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในภาคการบิน โดยในปีที่ผ่านมาบริษัทฯ ได้เติม SAF ในเส้นทางภายในสหภาพยุโรปและสหราชอาณาจักรคิดเป็นสัดส่วนประมาณ 2% รวมถึงในเส้นทางไปยังบาหลี สาธารณรัฐอินโดนีเซีย ประมาณ 20,000 ลิตร

ทั้งนี้ บริษัทฯ ตระหนักถึงปัญหาสิ่งแวดล้อมที่ทวีความรุนแรงเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะภาวะโลกร้อนซึ่งเกิดจากการสะสมของก๊าซเรือนกระจกในชั้นบรรยากาศ ก๊าซเหล่านี้มีคุณสมบัติในการดูดกลืนความร้อน ทำให้โลกมีความอบอุ่นแต่เมื่อปริมาณเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วจากกิจกรรมของมนุษย์ ส่งผลให้ความร้อนตกค้างมากขึ้นและทำให้อุณหภูมิโลกสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ จนนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงทั้งสภาพแวดล้อมและภูมิอากาศ จากปัญหาดังกล่าว จึงมีการจัดตั้งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (UNFCCC) และพิธีสารเกียวโต (Kyoto Protocol) เพื่อกำหนดพันธกรณีในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก บริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อการดำเนินงานที่สอดคล้องกับแนวทางสากล โดยนำเครื่องมือการประเมินคาร์บอนฟุตพริ้นท์ขององค์กร (Carbon Footprint for Organization: CFO) มาใช้ในการวัดและติดตามปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากกิจกรรมต่าง ๆ เช่น การเผาไหม้เชื้อเพลิงและการใช้พลังงาน ซึ่งผลการประเมินจะถูกนำไปใช้ในการวางแผนและกำหนดมาตรการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมและสังคมอย่างยั่งยืน บริษัทฯ ได้เล็งเห็นถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นและความสำคัญของการสร้างความร่วมมือในการแก้ไขปัญหา จึงได้จัดทำรายงานการปล่อยก๊าซเรือนกระจกขององค์กรขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกขององค์กรและนำผลการประเมินที่ได้มาใช้ในการเผยแพร่และบริหารจัดการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกภายในองค์กร ทั้งนี้ การดำเนินการประเมินเป็นไปตาม “ข้อกำหนดในการคำนวณและรายงานคาร์บอนฟุตพริ้นท์ขององค์กร (ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 6 กรกฎาคม 2565)” ขององค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (องค์การมหาชน) พร้อมทั้งขอการรับรองการทวนสอบผลการประเมินในระดับ Limited Level Of Assurance เพื่อสร้างฐานข้อมูลที่เชื่อถือได้ สำหรับการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและการบรรลุเป้าหมาย Net Zero ภายในปี 2593 และในปัจจุบันได้ดำเนินการใช้พลังงานหมุนเวียน (Renewable Energy) ควบคู่กับการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานในทุกกระบวนการ เพื่อช่วยลดการพึ่งพาเชื้อเพลิงฟอสซิล ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และสนับสนุนการเปลี่ยนผ่านสู่ระบบพลังงานที่ยั่งยืน ซึ่งเป็นส่วนสำคัญในการขับเคลื่อนองค์กรไปสู่เป้าหมายด้านสิ่งแวดล้อมในระยะยาว

3.3.2 ผลการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม

บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามแนวทางการลดการปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Greenhouse Gas) ภาคการบิน ตามกลยุทธ์ 4 เสาหลัก (IATA-The Industry 4 Pillar Strategy) ดังนี้

1. การปรับปรุงเทคโนโลยีทั้งด้านอากาศยานและเชื้อเพลิงทางการบิน โดยปรับปรุงฝูงบินที่ทันสมัยและประหยัดเชื้อเพลิงซึ่งช่วยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและลดมลภาวะทางเสียง ขับเคลื่อนการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อความยั่งยืน (Sustainable Aviation Fuel: SAF)
2. การเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานของเครื่องบิน ปรับปรุงกระบวนการเพิ่มประสิทธิภาพและลดการใช้เชื้อเพลิงโดยการบรรทุกเท่าที่จำเป็นและปรับเส้นทางการบินให้เหมาะสม
3. การเพิ่มประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐานร่วมมือเป็นพันธมิตรกับหน่วยงานที่ให้บริการเดินอากาศเพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากภาคการบิน
4. มาตรการตลาด (Market Based Measure) เข้าร่วมโครงการชดเชยและลดคาร์บอนสำหรับการบินระหว่างประเทศ (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation: CORSIA) เพื่อควบคุมการปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจกในอุตสาหกรรมการบิน

ค่าสถิติประสิทธิภาพทางการบินที่สำคัญ

ค่าสถิติประสิทธิภาพทางการบินที่สำคัญ Statistics of Effective flight operations	2566	2567	2568
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (หน่วย: ร้อยละ)	79.91	78.76	79.22
ปริมาณการใช้น้ำมันจริง (หน่วย: พันลิตร)	1,695,346	2,175,380	2,336,384
ปริมาณการบริโภคพลังงานจากการใช้น้ำมันจริง (หน่วย: เมกะจูล)	58,540,297	75,115,877	80,675,338
ปริมาณการใช้น้ำมันต่อจำนวนผู้โดยสาร-กิโลเมตร (หน่วย: ลิตรต่อจำนวนผู้โดยสาร-กิโลเมตร)	4.23	4.20	4.17
ปริมาณการบริโภคพลังงานจากการใช้น้ำมันจริง ต่อจำนวนผู้โดยสาร-กิโลเมตร (หน่วย: เมกะจูลต่อจำนวนผู้โดยสาร-กิโลเมตร)	146.04	145.18	143.98
การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (หน่วย: ตันคาร์บอนไดออกไซด์)	4,192,168	5,388,825	5,795,634
ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (กรัม) ต่อจำนวนผู้โดยสาร–กิโลเมตร (หน่วย: กรัมต่อจำนวนผู้โดยสาร-กิโลเมตร)	104.59	104.15	103.44

นอกเหนือจากการลดการปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจกภาคการบินแล้ว บริษัทฯ ยังได้กำหนดแนวทางและจัดทำโครงการต่าง ๆ เพื่อสนับสนุนการลดการปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจกภาคพื้นดิน ดังนี้

โครงการคาร์บอนฟุตพริ้นท์ขององค์กร

บริษัทฯ ตระหนักถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นจากปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศทวีความรุนแรงขึ้นเรื่อย ๆ ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอย่างมาก โดยหนึ่งในปัจจัยหลักคือการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการดำเนินงานของทุกภาคส่วน และมีความจำเป็นในการร่วมมือกันแก้ไขปัญหาดังกล่าว จึงเข้าร่วมโครงการประเมินการปล่อยก๊าซเรือนกระจกขององค์กรตามมาตรฐานขององค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (TGO) โดยบริษัทฯ ได้จัดทำรายงานคาร์บอนฟุตพริ้นต์ขององค์กร เพื่อจะได้ทราบข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการดำเนินกิจกรรมของบริษัทฯ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของความพยายามในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก เพื่อบรรลุเป้าหมายการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ (Net Zero Emissions by 2050) ภายในปี 2593

บริษัทฯ ได้ผ่านการรับรองการขึ้นทะเบียนและใช้เครื่องหมายรับรองคาร์บอนฟุตพริ้นท์ขององค์กร เมื่อวันที่ 22 เมษายน 2568 และได้รับมอบประกาศนียบัตรในวันที่ 16 กรกฎาคม 2568

การบินไทย ขับขี่ปลอดภัย ใส่ใจสิ่งแวดล้อม (Safe Drive, Green Mission)

บริษัทฯ ได้จัดพิธีปล่อยขบวนรถลากจูงแบบไฟฟ้า (Electric Tow Tractor – ETR) จำนวน 13 คัน เมื่อวันที่ 6 มีนาคม 2568 ณ บริเวณอาคารซ่อมบำรุง G5 โดยมีผู้บริหารจากสายงานต่าง ๆ ร่วมเป็นประธานในพิธี หลังจากนั้นรถลากจูงไฟฟ้าดังกล่าวได้ถูกนำเข้าประจำการใช้งานในเขตลานจอดอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

การจัดหารถลากจูงไฟฟ้าครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อเสริมกำลังรถลากสัมภาระให้เพียงพอ รองรับเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น พร้อมทั้งสนับสนุนนโยบายลดมลภาวะในสนามบิน ด้วยการเลือกใช้พลังงานสะอาดแทนการใช้เชื้อเพลิงแบบเดิม นับเป็นอีกหนึ่งก้าวสำคัญของการบินไทยในการขับเคลื่อนสู่ความยั่งยืนภายใต้นโยบาย “การบินไทย ขับขี่ปลอดภัย ใส่ใจสิ่งแวดล้อม – Safe Drive, Green Mission”





โครงการแจกเสื้อสีม่วงให้พนักงาน

เนื่องในวาระครบรอบ 65 ปี การสถาปนาบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัทฯ ได้จัดกิจกรรมเฉลิมฉลองที่สะท้อนถึงความมุ่งมั่นด้านความยั่งยืนและการมีส่วนร่วมของพนักงานทุกคน โดยได้มอบเสื้อโปโลสีม่วง “Upcycle Polo Shirt” รุ่นพิเศษที่มีสัญลักษณ์ 65 ปี ให้แก่พนักงาน เสื้อรุ่นดังกล่าวผลิตจากวัสดุรีไซเคิล โดยนำชุดยูนิฟอร์มเก่าที่พนักงานส่งคืนกลับมาเข้าสู่กระบวนการแปรรูปใหม่ ซึ่งเป็นการใช้ทรัพยากรอย่างรู้คุณค่า ลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสะท้อนพลังแห่งความร่วมมือของชาวการบินไทยในการมีส่วนร่วมสู่เป้าหมาย Net Zero Emissions 2050 ของอุตสาหกรรมการบินโลก การมอบเสื้อโปโลสีม่วงนี้ได้จัดขึ้นเมื่อวันที่ 24 เมษายน 2568 เพื่อเป็นสัญลักษณ์แห่งความร่วมแรงร่วมใจ และบริษัทฯ ได้เชิญชวนให้พนักงานทุกท่านร่วมสวมใส่พร้อมกันในวันที่ 2 พฤษภาคม 2568 เพื่อแสดงถึงความมุ่งมั่นร่วมกันในการก้าวสู่อนาคตที่ยั่งยืน





โครงการ Zero Waste Living By THAI

1. การพัฒนาผลิตภัณฑ์อัปไซเคิล (Upcycle) จากวัสดุปลดระวาง ปี 2568

บริษัทฯ ดำเนินโครงการ Zero Waste Living by THAI เพื่อขับเคลื่อนการบริหารจัดการทรัพยากรอย่างยั่งยืนโดยยึดหลักเศรษฐกิจหมุนเวียน (Circular Economy) เป็นแนวทางหลัก โครงการมุ่งเน้นการนำวัสดุปลดระวางจากกระบวนการบินกลับมาสร้างมูลค่าใหม่ผ่านการออกแบบและกระบวนการผลิตที่คำนึงถึงทั้งประโยชน์ใช้สอย คุณค่าทางความหมาย และการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอย่างเป็นรูปธรรม

ในปี 2568 บริษัทฯ ได้พัฒนาผลิตภัณฑ์อัปไซเคิล (Upcycle) รุ่นใหม่ เพื่อจำหน่ายเชิงพาณิชย์ซึ่งสะท้อนความประณีตด้านการออกแบบและความพิถีพิถันในกระบวนการผลิต ประกอบด้วย

- กระเป๋าแฟชั่น 4 รูปแบบ ผลิตจากเสื้อชูชีพที่ไม่ใช้แล้ว (Life Vest)
- หมอนนั่ง (Bean Bag) ผลิตจากผ้าหุ้มเบาะผู้โดยสารที่ปลดระวาง

ผลิตภัณฑ์เหล่านี้สะท้อนถึงวิสัยทัศน์ของบริษัทฯ ในการพัฒนาแนวทางการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่า ลดของเสียจากภาคการบิน และสร้างมาตรฐานใหม่ของการจัดการวัสดุปลดระวางในอุตสาหกรรมการบิน





2. โครงการรีไซเคิลและนำพลาสติกกลับมาใช้ใหม่ในกระบวนการขนส่งสินค้า

หน่วยธุรกิจการบริการคลังสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ ได้ดำเนินโครงการรีไซเคิลและนำพลาสติกกลับมาใช้ใหม่ในกระบวนการขนส่งสินค้า เพื่อลดปริมาณขยะพลาสติก โดยในปี 2568 สามารถลดการใช้พลาสติกได้ถึง 54,584 ผืน ซึ่งคิดเป็นน้ำหนักขยะพลาสติกลดลง 76.4 ตัน สามารถช่วยลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ได้ถึง 73,360 ตันคาร์บอนไดออกไซด์ และสามารถช่วยบริษัทฯ ประหยัดค่าใช้จ่ายกว่า 3.7 ล้านบาท จากการลดการจัดซื้อผืนพลาสติกใหม่

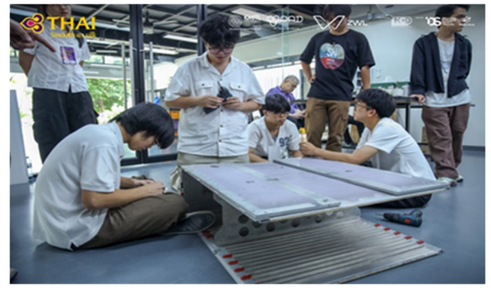
3. การพัฒนานวัตกรรมคนรุ่นใหม่: TG Upcycling Design Camp 2025

บริษัทฯ ดำเนินโครงการ TG Upcycling Design Camp 2025: From Cart to Creation ซึ่งจัดขึ้นเป็นครั้งที่ 3 และต่อเนื่องเป็นปีที่ 2 ระหว่างเดือนตุลาคม–พฤศจิกายน 2568 เพื่อมุ่งส่งเสริมการออกแบบเชิงยั่งยืน โดยเปิดโอกาสให้นักออกแบบพัฒนาความคิดสร้างสรรค์ในการนำวัสดุปลดระวางกลับมาเพิ่มคุณค่าผ่านการออกแบบผลิตภัณฑ์ที่มีความสวยงามและสามารถใช้งานได้จริง ภายใต้แนวคิดเศรษฐกิจหมุนเวียน (Circular Economy) โดยในครั้งนี้ได้ดำเนินงานร่วมกับคณะสถาปัตยกรรมศิลปะและการออกแบบ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (AAD KMITL) และเปิดโอกาสให้นิสิตนักศึกษาจาก 10 มหาวิทยาลัยทั่วประเทศร่วมออกแบบต้นแบบผลิตภัณฑ์จากรถคาร์ทบริการบนเครื่องบินที่หมดอายุการใช้งาน









4. การบินไทยเดินหน้าส่งเสริมการใช้เชื้อเพลิงอากาศยานยั่งยืน (SAF) หนุนเป้าหมาย Net-Zero Carbon ปี 2050

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) จัดพิธีลงนามในบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) ด้านการส่งเสริมการใช้เชื้อเพลิงอากาศยานยั่งยืน (Sustainable Aviation Fuel: SAF) โดยมีพลอากาศเอก มนัท ชวนะประยูร ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) และนายชาย เอี่ยมศิริประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) พร้อมด้วยผู้บริหารสายการบินที่ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศไทยรวม 8 แห่ง ร่วมลงนาม ณ โรงแรมอัศวิน แกรนด์ คอนเวนชั่น กรุงเทพฯ เมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2568

บันทึกข้อตกลงนี้มีเป้าหมายเพื่อยกระดับอุตสาหกรรมการบินของไทยให้สอดคล้องกับมาตรฐานสิ่งแวดล้อมสากล สนับสนุนการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และสอดรับกับมาตรการสำคัญขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) โดยเฉพาะโครงการลดและชดเชยการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในภาคการบินระหว่างประเทศ (CORSIA) ซึ่งประเทศไทยเข้าร่วมตั้งแต่ปี 2564 พร้อมกันนี้ ภายในงานยังได้รับเกียรติจากหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบินและพลังงานของประเทศร่วมเป็นสักขีพยาน





5. “ปานบุปผา” เข็มกลัดจากฝาขวดพลาสติก สู่ศิลปะประดับบนเครื่องแบบพนักงาน

การบินไทยเปิดตัว “ปานบุปผา” เข็มกลัดดอกกล้วยไม้คอลเลกชันพิเศษที่สร้างสรรค์ร่วมกับ PIPATCHARA แบรนด์ออกแบบยั่งยืนสัญชาติไทย ผลิตจากฝาขวดน้ำแร่ Royal Orchid ที่ใช้แล้วจากบนเที่ยวบินและบริการภาคพื้น ผ่านกระบวนการออกแบบและแปรรูปใหม่เป็น “ศิลปะประดับ” (Wearable Art) โดยจะเริ่มประดับบนเครื่องแบบพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินและพนักงานภาคพื้น ตั้งแต่วันที่ 3 มกราคม 2569 เป็นต้นไป

โครงการนี้เกิดจากความร่วมมือของพนักงานการบินไทยทุกภาคส่วนในการคัดแยกและรวบรวมวัสดุก่อนส่งต่อให้ PIPATCHARA สร้างสรรค์และแปรรูปด้วยกระบวนการผลิตที่คำนึงถึงสิ่งแวดล้อมและสนับสนุนชุมชนสะท้อนการขับเคลื่อนแนวคิดเศรษฐกิจหมุนเวียน (Circular Economy) อย่างเป็นรูปธรรม สร้างรายได้และความภาคภูมิใจให้แก่ช่างฝีมือท้องถิ่น

เข็มกลัด “ปานบุปผา” มีสัดส่วนการใช้ทรัพยากรหมุนเวียน (Cycled Material) ต่อการใช้วัสดุประเภทพลาสติกทั้งหมด (Fossil-Based Material Inputs) มากกว่าร้อยละ 90 สอดคล้องกับตัวชี้วัดตามแนวคิดเศรษฐกิจหมุนเวียน (Global Circularity Material) ซึ่งเป็นการนำวัสดุใช้แล้วกลับมาผลิตใหม่อย่างมีประสิทธิภาพ ช่วยให้กระบวนการผลิตใช้ทรัพยากรได้อย่างคุ้มค่า และลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมตลอดวงจรชีวิตของวัสดุ

“ปานบุปผา” จึงไม่เพียงเป็นเครื่องประดับบนเครื่องแบบ แต่สะท้อนแนวคิดด้านความยั่งยืนของการบินไทยอย่างเป็นรูปธรรม เชื่อมโยงพลังแห่งความคิดสร้างสรรค์ของนักออกแบบไทย เข้ากับการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและความร่วมมือภายในองค์กร สอดคล้องกับภาพลักษณ์ของการบินไทยที่เป็นสายการบินที่ทันสมัย ใส่ใจสังคม และมุ่งสู่ความยั่งยืนในระยะยาว







6. การอนุรักษ์พลังงาน

บริษัทฯ ให้ความสำคัญของการอนุรักษ์พลังงานในกระบวนการดำเนินธุรกิจหลักโดยออกนโยบายการจัดการพลังงานของการบินไทยตามมาตรฐานระบบการจัดการพลังงาน ISO 50001 : 2011 โดยมีแนวทางการดำเนินงานที่เป็นรูปธรรม อาทิ การกำหนดวัตถุประสงค์ เป้าหมาย แผนปฏิบัติด้านการอนุรักษ์พลังงาน การดำเนินการจัดซื้อจัดหาเครื่องมือ อุปกรณ์โดยคำนึงถึงประสิทธิภาพการพลังงานเป็นหลัก ตลอดจนการสร้างความตระหนักรู้เรื่องการอนุรักษ์พลังงานให้แก่บุคลากรและสังคม

7. การเลือกใช้พลังงานทางเลือก

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของการลดการใช้พลังงานโดยหันมาใช้แหล่งพลังงานทางเลือก ปัจจุบันได้ดำเนินโครงการ Solar Rooftop โดยเริ่มจากครัวการบินไทยที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสำนักงานใหญ่ โดยได้เริ่มดำเนินการและสามารถใช้งานได้ในเดือนตุลาคม 2568 ซึ่งไม่เพียงแต่ช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายด้านไฟฟ้า แต่ยังส่งผลดีต่อสิ่งแวดล้อมอีกด้วย โครงการนี้เป็นส่วนหนึ่งของความพยายามในการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพและส่งเสริมความยั่งยืนในระยะยาวของบริษัทฯ และการลงทุนในพลังงานแสงอาทิตย์สะท้อนให้เห็นถึงความมุ่งมั่นของสายการบินไทยในการสนับสนุนการใช้พลังงานที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งสอดคล้องกับเป้าหมายการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและการสร้างความยั่งยืนในอุตสาหกรรมการบิน

8. การใช้รถไฟฟ้า (Electric Vehicle)

บริษัทฯ ได้เล็งเห็นโอกาสในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกโดยการเปลี่ยนจากการใช้รถยกสินค้า (Pallet Truck) ที่ใช้เชื้อเพลิงมาเป็นยานพาหนะไฟฟ้า (EVs) นอกจากนี้ ยังได้ใช้รถสายพานลำเลียงไฟฟ้า (Electric Conveyor Belt Vehicles - ETR CVB) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งและลดการใช้พลังงานที่ไม่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม การเปลี่ยนไปใช้ยานพาหนะไฟฟ้าถือเป็นอีกหนึ่งความพยายามของบริษัทฯ ในการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสนับสนุนการดำเนินงานที่ยั่งยืน ซึ่งสอดคล้องกับเป้าหมายของบริษัทในการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์และสนับสนุนความยั่งยืนในอุตสาหกรรมการบิน

ความมุ่งมั่นในการรักษาความหลากหลายทางชีวภาพ

บริษัทฯ ตระหนักถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อความหลากหลายทางชีวภาพและระบบนิเวศจากการดำเนินงานธุรกิจการบินและการบริหารการจัดการให้สอดคล้องกับแนวทางขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) รวมทั้งมาตรฐานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องโดยครอบคลุมการใช้ทรัพยากร การดำเนินงานภาคพื้น การขนส่งทางอากาศ และกิจกรรมที่เกี่ยวข้องในห่วงโซ่คุณค่าเพื่อป้องกันและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอย่างเหมาะสม

บริษัทฯ ได้ประเมินความเสี่ยงจากกิจกรรมการขนส่งผู้โดยสารและขนส่งสินค้าซึ่งอาจมีผลต่อความหลากหลายทางชีวภาพ ในเบื้องต้น บริษัทฯ ระบุความเสี่ยงจากพื้นที่กิจกรรมทางธุรกิจจำนวน 12 พื้นที่ในประเทศไทย ได้แก่ สำนักงานใหญ่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง รวมถึงท่าอากาศยานภูมิภาคอื่น ๆ จำนวน 9 พื้นที่ เครื่องมือที่ใช้วิเคราะห์ ความเสี่ยงอ้างอิงจาก Biodiversity Risk Filter ของ WWF เพื่อประเมินความเสี่ยงที่อาจส่งผลต่อบริษัทฯ ในด้านกฎระเบียบ ชื่อเสียง และอื่น ๆ

ตารางแสดงความเสี่ยงจากกิจกรรมการขนส่งผู้โดยสารและขนส่งสินค้าโดยประเมินจากพื้นที่ตั้ง

Site Name	Land or Seascape	1	2	3	4	5	6	7	8
Chiang Mai International Airport	Chao Phraya	2.45	2.5	3.88		4	3.5	3.25	3
Chiang Rai International Airport	Mekong	2.6	3	3.88		4	3.75	3.25	3
Don Mueang International Airport	Chao Phraya	3.15	3.25	3.88		4.06	3	3.25	3
Hat Yai International Airport	Gulf of Thailand	2.2	2.25	3.38		4.13	3.5	3.25	3
Khon Kaen Airport	Mekong	2.95	2.75	4		3.88	3.5	3.25	3
Krabi International Airport	Andaman Sea	2.1	2.25	3.5		3.94	4	3.25	3.25
Phuket International Airport	Andaman Sea	2.1	2.25	3.5		3.94	4	3.25	3.25
Suvarnabhumi Airport	Gulf of Thailand	3.15	3.25	3.88		3.94	3.5	3.25	3
Thai Airways (HO)	Chao Phraya	3.15	3.25	3.88		4.06	3	3.25	3
U-Tapao Rayong-Pattaya International Airport	Gulf of Thailand	2.65	2	3.75		4.12	3.5	3.25	3
Ubon Ratchathani International Airport	Mekong	2.45	3	4		4.06	3.5	3.25	3

1 Provisioning Services 2 Regulating & Supporting – Enabling 3 Regulating Services – Mitigating 4 Cultural Services

5 Pressures on Biodiversity 6 Environmental Factors 7 Socioeconomic Factors 8 Additional Reputational Factors

No dependency | Very Low (1.0-1.8) | Low (1.8-2.6) | Medium (2.6-3.4) | High (3.4-4.2) | Very High (4.2-5.0)

ที่มา: ประเมินจาก World Wide Fund for Nature (WWF) โดยระบุที่ตั้งของสถานที่ทำงาน

บริษัทฯ จะดำเนินการขยายพื้นที่การประเมินความเสี่ยงให้ครอบคลุมเส้นทางการบินต่างประเทศ พร้อมทั้งศึกษาการเปิดเผยข้อมูลด้านธรรมชาติให้สอดคล้องกับแนวทางของ Task Force on Nature-related Financial Disclosures (TNFD) และ International Union for Conservation of Nature (IUCN) สะท้อนถึงความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ในการดำเนินธุรกิจการบินอย่างมีความรับผิดชอบ และสร้างคุณค่าอย่างยั่งยืนให้แก่ผู้มีส่วนได้เสียในระยะยาว ในอนาคตบริษัทฯ อาจพิจารณาถึงนโยบายความหลากหลายทางชีวภาพ โดยจะพิจารณาให้ครอบคลุมถึงกิจกรรมการดำเนินงานของบริษัทฯ และคู่ค้า ตลอดห่วงโซ่คุณค่า

แนวทางบริหารจัดการและลดความเสี่ยงความหลากหลายทางชีวภาพในปัจจุบัน

ประเภทความเสี่ยง	แนวทางบริหารจัดการและลดความเสี่ยง
Physical Risk	ประเมินความเสี่ยงเชิงพื้นที่ของสนามบินและเส้นทางบินเฉพาะเส้นทางในประเทศ (Location-Based Risk Assessment) ตาม WWF
	วางแผนเส้นทางการบินและสำรองน้ำมันสำหรับการลงจอดท่าอากาศยานสำรองกรณีฉุกเฉิน
	วางแผนความต่อเนื่องทางธุรกิจและเตรียมความพร้อมแผนรับมือภัยพิบัติในกรณีต่าง ๆ
	ต่อต้านการค้าขายสัตว์ผิดกฎหมายเพื่อความปลอดภัยการบินและความมั่นคงตลอดห่วงโซ่อุปทานและลดความเสี่ยงด้านสุขภาพและความปลอดภัยของผู้โดยสารและพนักงาน
	ปฏิบัติตามกฎระเบียบเรื่องการควบคุมเสียงรบกวนในพื้นที่ท่าอากาศยานในภูมิภาคต่าง ๆ โดยชำระค่าธรรมเนียม Noise Emissions Charge จากสถานีและสนามบินต่าง ๆ ตามเกณฑ์ที่กำหนด เพื่อเป็นการปฏิบัติตามกฎระเบียบสากลและข้อบังคับท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง
	อยู่ระหว่างการบูรณาการข้อกำหนดด้านสิ่งแวดล้อมและความหลากหลายทางชีวภาพเข้ากับกระบวนการกำกับดูแล
Reputational Risk	การลดการใช้ Single-Use Plastic สำหรับอุปกรณ์ที่ให้บริการบนเครื่อง เพื่อลดขยะพลาสติก สู่ระบบนิเวศ

โครงการร่วมป้องกันการลักลอบขนส่งงาช้างและผลิตภัณฑ์จากงาช้าง

ในด้านกิจกรรมด้านการอนุรักษ์ฝ่ายบริการคลังสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ของการบินไทยปฏิบัติตามข้อตกลงระหว่างประเทศภายใต้อนุสัญญาว่าด้วยการค้าระหว่างประเทศซึ่งชนิดของสัตว์ป่าและพืชป่าที่ใกล้สูญพันธุ์ (The Convention on International Trade in Endangered Species of Wild Fauna and Flora: CITES) และปฏิบัติตามมาตรการป้องกันการลักลอบค้าสัตว์ป่าอย่างเคร่งครัดและอย่างต่อเนื่อง โดยได้ประกาศไม่รับขนส่งสินค้างาช้างและผลิตภัณฑ์ที่ทำจากงาช้างบนเที่ยวบินการบินไทย โดยดำเนินการมาตั้งแต่ปี 2557

ข้อมูลเกี่ยวกับการจัดการก๊าซเรือนกระจก

แผนการจัดการก๊าซเรือนกระจก

บริษัทฯ มีการจัดทำแผนการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกโดยจำลองโมเดลตาม SBTi ในกลุ่ม Aviation Guidance แต่ยังไม่ได้ขอการรับรองจากหน่วยงานรับรองในระดับสากล นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้มีการดำเนินงานรายงานปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกตามมาตรการ CORSIA โดยรายงานเฉพาะเส้นทางที่ประเทศปลายทางอยู่ในมาตรการเดียวกัน บริษัทฯ ได้มีแผนการจัดหาคาร์บอนเพื่อตอบสนองมาตรการ CORSIA ซึ่งเป็นการลดความเสี่ยงด้านกฎระเบียบด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศซึ่งอาจมีผลกระทบต่อการเงินด้วย

บริษัทฯ มีแผนการจัดการการปล่อยก๊าซเรือนกระจกโดยใช้ข้อมูลปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากกิจกรรมภายในองค์กร (Carbon Footprint for Organization) เพื่อรายงานต่อองค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก และรายงานการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (Emissions Report) เพื่อรายงานต่อสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.)

การปฏิบัติตามหลักการและมาตรฐานด้านการจัดการก๊าซเรือนกระจกหรือการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

บริษัทฯ ปฏิบัติตามมาตรการลดปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (Carbon Offsetting Scheme for International Aviation: CORSIA) ซึ่งเป็นการทำรายงานการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ภาคการบินระหว่างประเทศคู่สัญญา (State Pair) เพื่อนำส่งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และนำส่งให้ ICAO โดยมีมาตรการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากการปฏิบัติการบิน นอกจากนี้ ยังมีการวางแนวทางชดเชยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ด้วยกลไกทางการตลาด (Carbon Credit) ในอนาคตอันใกล้ อีกด้วย

หลักการและมาตรฐานด้านการจัดการก๊าซเรือนกระจกหรือการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ : องค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (อบก.), Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA), ISO 14064 - Greenhouse gases

การตั้งเป้าหมายการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ (Net-Zero Greenhouse Gas Emissions)

บริษัทฯ ได้ตั้งเป้าหมายการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ (Net-Zero Greenhouse Gas Emissions) ในปี 2593 (2050) ซึ่งสอดรับกับเป้าหมายขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO)

ผลการดำเนินงานและผลลัพธ์ด้านการจัดการก๊าซเรือนกระจก

แผนงานที่สำคัญ (Strategic Initiative)	ปี	ผลลัพธ์ที่คาดหวัง (Expected Outcomes)
การเปลี่ยนยานพาหนะเครื่องยนต์สันดาปภายในเป็นยานพาหนะไฮบริด/ยานพาหนะไฟฟ้า	2568	เปลี่ยนยานพาหนะเครื่องยนต์สันดาปภายใน เป็นยานพาหนะไฮบริด/ยานพาหนะไฟฟ้า จำนวนทั้งสิ้น 227 คัน (คาดการณ์ว่าจะสามารถลดก๊าซเรือนกระจกได้ประมาณ 7,174 ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่าต่อปี)
	2569	เปลี่ยนยานพาหนะเครื่องยนต์สันดาปภายใน เป็นยานพาหนะไฮบริด/ยานพาหนะไฟฟ้า จำนวนทั้งสิ้น 133 คัน (คาดการณ์ว่าจะสามารถลดก๊าซเรือนกระจกได้ประมาณ 500 ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่าต่อปี)
โครงการซื้อขายไฟฟ้าพลังงานแสงอาทิตย์สำนักงานใหญ่ ในรูปแบบสัญญา PPA	2568	มีการติดตั้งที่ ครัวสุวรรณภูมิ กับสำนักงานใหญ่ เพิ่งเริ่มเดินระบบไฟฟ้าและลดค่าไฟ มกราคม 2569
	2569	สามารถจ่ายไฟฟ้าเข้าระบบได้ในช่วงเดือนกรกฎาคม 2569 เป็นต้นไป (คาดการณ์ว่าจะสามารถลดก๊าซเรือนกระจกได้ประมาณ 600 ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่าต่อปี)
การใช้เชื้อเพลิงอากาศยานยั่งยืน (Sustainable Aviation Fuel: SAF)	2568	การใช้น้ำมันอากาศยานยั่งยืนที่บางสนามบินสหภาพยุโรป และสหราชอาณาจักร (United Kingdom) ร้อยละ 2 นอกจากนี้บริษัทฯ ยังมีการใช้น้ำมันอากาศยานยั่งยืนสนามบินเดนปาซาร์ ประเทศอินโดนีเซียจำนวน 20,000 ลิตร ซึ่งลดก๊าซเรือนกระจกได้ประมาณ 13 ตันคาร์บอนไดออกไซด์
	2569	เพิ่มสัดส่วนการผสมน้ำมันอากาศยานยั่งยืน ร้อยละ 0.5-1 ในบางสนามบิน

การจัดการเพื่อลดปัญหาก๊าซเรือนกระจก : ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกขององค์กร

	2566	2567	2568
ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกรวม (ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า)	4,704,103.00	6,035,934.00	6,384,037.00
การปล่อยก๊าซเรือนกระจก - ขอบเขตที่ 1 (ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า)	4,192,168.00	5,388,825.00	5,673,675.00
การปล่อยก๊าซเรือนกระจก - ขอบเขตที่ 2 (ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า)	74,865.00	85,295.00	107,617.00
การปล่อยก๊าซเรือนกระจก - ขอบเขตที่ 3 (ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า)	437,070.00	561,814.00	602,745.00

การจัดการเพื่อลดปัญหาก๊าซเรือนกระจก : การทวนสอบปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของบริษัทในรอบปีที่ผ่านมา

การทวนสอบปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของบริษัท : มี

รายชื่อหน่วยงานผู้ทวนสอบข้อมูลปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก : สถาบันรับรองมาตรฐานไอเอสโอ อุตสาหกรรมพัฒนามูลนิธิ: สรอ.

3.4 การจัดการความยั่งยืนในมิติสังคม

3.4.1 นโยบายและแนวปฏิบัติด้านสังคม

นโยบายการไม่เลือกปฏิบัติอย่างเป็นธรรม

บริษัทฯ ปฏิบัติตามนโยบายไม่เลือกปฏิบัติอย่างเป็นธรรม โดยยึดถือหลักสิทธิมนุษยชนและความเสมอภาคตามกฎหมายภายในประเทศและกฎหมายระหว่างประเทศ ห้ามการเลือกปฏิบัติทุกรูปแบบที่เกี่ยวเนื่องกับเชื้อชาติ สัญชาติ ศาสนา เพศ อายุ ความพิการ ความคิดเห็นทางการเมือง หรือสถานะอื่นใด รวมทั้งส่งเสริมให้คณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานปฏิบัติต่อทุกฝ่ายด้วยความเคารพศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ และดำเนินธุรกิจอย่างมีจริยธรรม โปร่งใส และคำนึงถึงสิทธิมนุษยชนในทุกกระบวนการดำเนินงานขององค์กร

ระเบียบบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ว่าด้วยสวัสดิการและสิทธิประโยชน์ของพนักงาน พ.ศ. 2568

บริษัทฯ ปรับปรุงแก้ไขระเบียบบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ว่าด้วยสวัสดิการและสิทธิประโยชน์ของพนักงาน พ.ศ. 2568 โดยเพิ่มคู่สมรสโดยชอบด้วยกฎหมายไม่จำกัดเฉพาะชายหญิงเท่านั้น แต่ครอบคลุมทุกเพศสภาพ ทั้งเพศวิถี และอัตลักษณ์ทางเพศ เพื่อให้บุคคลเหล่านี้ได้รับความคุ้มครองทางกฎหมายตามหลักความเสมอภาคและศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์

กระบวนการเยียวยาผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของบริษัทฯ

บริษัทฯ มีกระบวนการรับเรื่องร้องเรียนและการเยียวยาอย่างเป็นระบบ โดยกระบวนการดังกล่าวครอบคลุมผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ได้แก่ ผู้ถือหุ้น พนักงาน ลูกค้า คู่ค้า หน่วยงานกำกับดูแลและหน่วยงานในอุตสาหกรรมการบิน รวมถึงชุมชนโดยรอบพื้นที่ปฏิบัติการ บริษัทฯ กำหนดช่องทางการรับเรื่องร้องเรียนที่เหมาะสม พร้อมทั้งรักษาความลับของข้อมูลและคุ้มครองผู้ร้องเรียนจากการถูกกลั่นแกล้งหรือการตอบโต้ เมื่อได้รับข้อร้องเรียน บริษัทฯ จะดำเนินการตรวจสอบข้อเท็จจริงและพิจารณามาตรการแก้ไขหรือเยียวยาให้เหมาะสมกับลักษณะและระดับของผลกระทบ โดยกระบวนการดังกล่าวอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของฝ่ายกำกับการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์องค์กร และมีการติดตามและทบทวนผลการดำเนินงานอย่างสม่ำเสมอ เพื่อนำไปปรับปรุงการบริหารจัดการและการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง

การปฏิบัติตามหลักการและมาตรฐานด้านสิทธิมนุษยชน

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้ถือปฏิบัติตามมาตรฐานแรงงานไทย ความรับผิดชอบทางสังคมของธุรกิจไทย (มรท. 8001-2533) ของกระทรวงแรงงาน โดยบริหารจัดการแรงงานอย่างถูกต้องเป็นธรรมสอดคล้องกับกฎหมายแรงงานและหลักสากล รวมทั้งคำนึงถึงสภาพแวดล้อมในการทำงานและความปลอดภัยในการทำงาน

การทบทวนนโยบาย แนวปฏิบัติและ/หรือเป้าหมายด้านสังคมและสิทธิมนุษยชนในรอบปีที่ผ่านมา

บริษัทฯ ปรับปรุงแก้ไขระเบียบบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ว่าด้วยสวัสดิการและสิทธิประโยชน์ของพนักงาน พ.ศ. 2568 โดยเพิ่มคู่สมรสโดยชอบด้วยกฎหมายไม่จำกัดเฉพาะชายหญิงเท่านั้น แต่ครอบคลุมทุกเพศสภาพ ทั้งเพศวิถีและอัตลักษณ์ทางเพศ เพื่อให้บุคคลเหล่านี้ได้รับความคุ้มครองทางกฎหมายตามหลักความเสมอภาคและศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์

รวมทั้งปรับปรุงแก้ไขข้อบังคับเกี่ยวกับการทำงานของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) หมวดที่ 6 ในข้อ 6 ลาเพื่อคลอดบุตร ให้สอดคล้องกับพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2568 ซึ่งให้สิทธิการลาคลอดบุตรเพิ่มเป็น 120 วัน โดยได้รับค่าจ้าง 60 วัน สิทธิลาต่อเนื่องเพื่อเลี้ยงดูบุตร 15 วัน ในกรณีที่บุตรมีภาวการณ์เจ็บป่วยที่เสี่ยงต่อการเกิดโรคแทรกซ้อนมีความผิดปกติหรือมีภาวะความพิการ โดยได้รับค่าจ้างร้อยละ 50 รวมถึงสิทธิลาเพื่อช่วยเหลือคู่สมรสซึ่งคลอดบุตร โดยได้รับค่าจ้างร้อยละ 100 ตลอดระยะเวลาที่ลา

3.4.2 ผลการดำเนินงานด้านสังคม

บริษัทฯ เป็นหน่วยงานที่ขับเคลื่อนทางด้านธุรกิจการบิน ที่ยังคงมุ่งมั่นและให้ความสำคัญตามเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Sustainable Development Goals (SDGs)) ผ่านการดำเนินธุรกิจอย่างมีความรับผิดชอบต่อสังคม เพื่อสร้างคุณค่าร่วม ส่งเสริมความสมดุล ยกระดับคุณภาพชีวิตของชุมชนและสังคมให้เติบโตอย่างยั่งยืน โดยในปี 2568 บริษัทฯ ดำเนินโครงการและกิจกรรมต่าง ๆ ดังนี้

โครงการฝึกอบรม ESG DNA ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

บริษัทฯ รับมอบประกาศนียบัตรจากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ในปี 2568 จากการเข้าร่วมโครงการฝึกอบรม ESG DNA ในรูปแบบ e-Learning โดยมีพนักงานสอบผ่านหลักสูตรภาคบังคับจำนวนร้อยละ 84 ซึ่งมากกว่าร้อยละ 70 ของกลุ่มเป้าหมายที่กำหนด



การบินไทยปันรักปันสุข ร่วมกับโครงการเหลือ-ขอ เปิดรับบริจาคสิ่งของเหลือใช้สภาพดีที่ยังใช้ประโยชน์ได้

การบินไทยปันรักปันสุข ร่วมกับโครงการเหลือ-ขอ เปิดรับบริจาคสิ่งของเหลือใช้สภาพดีที่ยังใช้ประโยชน์ได้ เช่น หนังสือ เครื่องใช้ไฟฟ้า อุปกรณ์ในครัวเรือน เสื้อผ้า ของเล่น อุปกรณ์การเรียน เมื่อเดือนมีนาคม กันยายน และพฤศจิกายน 2568 โดยนำของบริจาคไปเปลี่ยนเป็นค่าเทอมเพื่อมอบโอกาสทางการศึกษาให้กับเด็ก ๆ มูลนิธิบ้านนกขมิ้นและเด็กในชุมชนห่างไกล คิดเป็นรายได้ในเดือนที่ตั้งรับบริจาคเฉลี่ยเดือนละ 10,000 บาท







การบินไทยสนับสนุนภารกิจกู้ภัย นำส่งรองเท้าบูธ K9 USAR จากราชอาณาจักรเดนมาร์กถึงประเทศไทย

บริษัทฯ มีความภาคภูมิใจที่ได้เป็นส่วนหนึ่งในการสนับสนุนภารกิจเร่งด่วนเพื่อช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากเหตุอาคารถล่มโดยได้ดำเนินการขนส่งรองเท้าบู๊ตสำหรับสุนัขกู้ภัย K9 USAR ซึ่งปฏิบัติภารกิจค้นหาและช่วยเหลือในพื้นที่เกิดเหตุ รองเท้ารุ่นพิเศษสำหรับสุนัขกู้ภัยนี้ถูกส่งตรงจากราชอาณาจักรเดนมาร์กผ่านเที่ยวบิน TG951 เส้นทางโคเปนเฮเกน–กรุงเทพฯ เมื่อวันที่ 1 เมษายน 2568 หลังจากที่รองเท้าคู่เดิมชำรุดและจำเป็นต้องเปลี่ยนใหม่เพื่อให้สุนัขสามารถปฏิบัติภารกิจได้อย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ การบินไทยได้ส่งมอบรองเท้าดังกล่าวให้แก่ทีมกู้ภัยเรียบร้อยแล้วซึ่งนับเป็นอีกหนึ่งบทบาทสำคัญของบริษัทในการสนับสนุนภารกิจด้านมนุษยธรรมและความปลอดภัยของสังคม







การบินไทยมอบเบเกอรีและน้ำผลไม้ ส่งกำลังใจให้ทีมกู้ภัยและญาติผู้ประสบภัยเหตุอาคารถล่ม

บริษัทฯ ร่วมส่งมอบชุดเบเกอรี Puff & Pie และน้ำผลไม้เพื่อเป็นกำลังใจแก่ทีมกู้ภัย ญาติผู้ประสบภัย รวมถึงทีมสุนัขกู้ภัย K9 USAR เมื่อวันที่ 4 เมษายน 2568 ที่ปฏิบัติภารกิจค้นหาและช่วยเหลือจากเหตุอาคารถล่ม เมื่อวันที่ 28 มีนาคม 2568 กิจกรรมนี้สะท้อนถึงความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ในการอยู่เคียงข้างสังคมไทยในทุกช่วงเวลา โดยไม่เพียงแต่สนับสนุนการปฏิบัติภารกิจที่สำคัญต่อชีวิตและความปลอดภัยของประชาชน แต่ยังเป็นการแสดงออกถึงความรับผิดชอบต่อสังคมและการสร้างคุณค่าร่วม (Shared Value) ที่สอดคล้องกับแนวทางการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืนของบริษัทฯ








โครงการเพื่อสนับสนุนให้คนมีชีวิตที่มีสุขภาพดีและส่งเสริมสวัสดิภาพของทุกคนในทุกวัย (Good Health and Well-Being)

- บริษัทฯ ให้ความอนุเคราะห์ศูนย์รับบริจาคอวัยวะสภากาชาดไทยในการขนส่งและยกเว้นค่าระวางขนส่งอวัยวะที่ได้รับบริจาคจากผู้ป่วยสมองตาย ตลอดจนขนส่งเครื่องมือและอุปกรณ์ทางการแพทย์ และอำนวยความสะดวกการเดินทางแก่ทีมแพทย์ผู้ผ่าตัดปลูกถ่ายอวัยวะตามจังหวัดที่บริษัทฯ ทำการบินเส้นทางภายในประเทศเพื่อให้สามารถนำอวัยวะไปปลูกถ่ายแก่ผู้รอรับบริจาคได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ ถือเป็นการช่วยเหลือชีวิตเพื่อนมนุษย์ให้ได้รับโอกาสใหม่และได้อยู่สู้ชีวิตไปได้อีกยาวนานโดยบริษัทฯ มอบหมายผู้แทนเข้ารับโล่ขอบคุณจากสภากาชาดไทยในงาน “วันศูนย์บริจาคอวัยวะ” 2 เมษายน ของทุกปี
- บริษัทฯ ให้ความอนุเคราะห์ศูนย์บริการโลหิตสภากาชาดไทย ในการยกเว้นค่าระวางขนส่ง และค่าธรรมเนียมอื่น ๆ ของการขนส่งโลหิตและส่วนประกอบโลหิตไปให้ผู้ป่วยในโรงพยาบาลต่างจังหวัดทั่วประเทศ ทั้งในภาวะปกติและเมื่อมีภัยพิบัติ รวมถึงเพื่อสำรองโลหิตกรณีพระบรมวงศานุวงศ์เสด็จฯ แปรพระราชฐานในเส้นทางบินภายในประเทศที่บริษัทฯ ทำการบิน ปริมาณขนส่งโลหิตเฉลี่ยเดือนละ 7,000-7,500 กิโลกรัม หรือประมาณ 84,000-90,000 กิโลกรัมต่อปี ทั้งนี้ ยังร่วมออกบูธรับบริจาคโลหิต ณ การบินไทย สำนักงานใหญ่ทุก ๆ 3 เดือน

การบินไทยเปลี่ยน e-Waste เป็นเน็ตให้น้อง

บริษัทฯ เดินหน้าสานต่อพันธกิจด้านความยั่งยืนขององค์กรภายใต้โครงการ “การบินไทยเปลี่ยน e-Waste เป็นเน็ตให้น้อง” โดยร่วมกับบริษัท แอดวานซ์ อินโฟร์ เซอร์วิส จำกัด (มหาชน) (AIS) เมื่อวันที่ 26 มิถุนายน 2568

โครงการนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อนำอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ที่ไม่ใช้งานแล้วมาสร้างคุณค่าใหม่ โดยทุกอุปกรณ์ 1 ชิ้น จะถูกแปลงเป็นอินเทอร์เน็ต 1 GB มอบให้แก่เด็กและเยาวชนในโรงเรียนพื้นที่ห่างไกล จำนวน 18 แห่งทั่วประเทศ เพื่อส่งเสริมการเรียนรู้บนโลกออนไลน์อย่างเท่าเทียม

การบินไทยมุ่งมั่นสนับสนุนเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน (SDGs) โดยเน้นการลดปริมาณขยะอิเล็กทรอนิกส์ (e-Waste) การส่งเสริมการศึกษาที่ทั่วถึง และการลดความเหลื่อมล้ำทางดิจิทัลภายใต้แนวคิด “Green Energy Green Network for Thai’s” ทั้งนี้ เพื่อร่วมสร้างโอกาสทางการศึกษาและลดช่องว่างทางการสื่อสารผ่านระบบดิจิทัลให้กับเยาวชนในพื้นที่ห่างไกลทางภาคเหนือ 18 แห่ง (ขยะอิเล็กทรอนิกส์ 1 ชิ้น = อินเทอร์เน็ตจำนวน 1 GB)





LOVE PRIDE PARADE 2025

บริษัทฯ เข้าร่วมกิจกรรม “LOVE PRIDE PARADE BANGKOK 2025” เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2568 ซึ่งจัดขึ้นโดยความร่วมมือของภาครัฐและเอกชน นำโดยกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงมหาดไทย กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ คณะกรรมการพัฒนาซอฟต์พาวเวอร์แห่งชาติ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย กรุงเทพมหานคร และหน่วยงานภาครัฐอื่น ๆ ร่วมกับบริษัท เดอะมอลล์ กรุ๊ป จำกัด เพื่อเฉลิมฉลองความหลากหลายและความเท่าเทียมทางเพศ โดยมีขบวนพาเหรดเคลื่อนจากสนามกีฬาแห่งชาติ ศุภชลาศัย ไปตามถนนพระราม 1 สิ้นสุดที่ศูนย์การค้า EMSPHERE เพื่อแสดงจุดยืนการสนับสนุนสิทธิมนุษยชน ความเสมอภาค และการยอมรับในความหลากหลาย (Diversity, Equity, Inclusion)





การบินไทยมอบผ้าห่ม 1,500 ผืน สนับสนุนภารกิจมณฑลทหารบกที่ 22 เพื่อช่วยเหลือประชาชนและสร้างสังคมแห่งการแบ่งปันอย่างยั่งยืน

บริษัทฯ มอบผ้าห่มจำนวน 1,500 ผืน ให้แก่ มณฑลทหารบกที่ 22 ค่ายสรรพสิทธิประสงค์ จังหวัดอุบลราชธานี เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2568 เพื่อสนับสนุนภารกิจของเจ้าหน้าที่ในการช่วยเหลือและดูแลประชาชนในพื้นที่ การมอบผ้าห่มในครั้งนี้ เป็นส่วนหนึ่งของการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของการบินไทยที่มุ่ง “คืนคุณค่าให้สังคม” ด้วยการนำทรัพยากรที่ยังมีประโยชน์ไปใช้ให้เกิดคุณค่าสูงสุด ตามแนวคิด Zero Waste Living ซึ่งเป็นหนึ่งในแนวทางการดำเนินธุรกิจเพื่อความยั่งยืนของบริษัทฯ และสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) สะท้อนเจตนารมณ์ของการบินไทยในการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่าและการแบ่งปันสู่สังคม เป็นพลังสำคัญในการขับเคลื่อนองค์กรและชุมชนไปสู่อนาคตที่ยั่งยืนร่วมกัน





โครงการ “Plus One Blood Donation, More Blood More Lives”

บริษัทฯ ร่วมกับศูนย์บริการโลหิตแห่งชาติ สภากาชาดไทย และโรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช กรมการแพทย์ทหารอากาศ เปิดรับบริจาคโลหิตตามโครงการ "Plus One Blood Donation, More Blood More Lives" พร้อมเปิดโอกาสให้บริจาคอวัยวะและอุทิศร่างกายเพื่อถวายเป็นพระราชกุศล การบริจาคโลหิตในครั้งนี้ได้มีผู้ร่วมบริจาคโลหิตจำนวน 62 คน รวมปริมาณโลหิตที่ได้รับถึง 27,900 ซีซี และมีผู้ร่วมบริจาคอวัยวะและอุทิศร่างกายทั้งสิ้น 39 คน กิจกรรมนี้สร้างจิตสำนึกในเรื่องของการเสียสละการแบ่งปันอวัยวะของร่างกาย



โครงการเพื่อการส่งเสริมงานที่มีคุณค่าและการเติบโตทางเศรษฐกิจ (Decent Work and Economic Growth) และ โครงการเพื่อให้มีแบบแผนการผลิตและการบริโภคอย่างมีความรับผิดชอบ (Responsible Consumption and Production)

- บริษัทฯ ร่วมกับมูลนิธิกระจกเงาจัดกิจกรรม CSR ภายใต้โครงการ “ชรารีไซเคิล” ได้ส่งมอบขวดพลาสติกจากการรับบริจาคที่รวบรวมจากการปฏิบัติการและกิจกรรมภายในองค์กรรวมประมาณ 2 ตัน เพื่อนำไปรีไซเคิลผ่านกระบวนการคัดแยกโดยผู้สูงอายุและกลุ่มเปราะบาง เพื่อช่วยสร้างรายได้ ส่งเสริมอาชีพ และสนับสนุนการจัดการขยะอย่างมีประสิทธิภาพ กิจกรรมนี้เกิดจากความร่วมมือของหลายหน่วยงานทั้งภายในและภายนอกองค์กร อาทิ บริษัท ชัย เวสต์ แมนเน็จเม้นท์ จำกัด ที่สนับสนุนการรวบรวมขยะพลาสติก และบริษัท ซีทีโอ โลจิสติกส์ จำกัด ที่ร่วมดูแลด้านการขนย้าย พร้อมทั้งการประชาสัมพันธ์โดยฝ่ายครัวการบินที่ช่วยกระตุ้นการมีส่วนร่วมของพนักงานสะท้อนถึงความตั้งใจของฝ่ายฯ ในการผลักดันกิจกรรมเพื่อสังคมและสิ่งแวดล้อมให้เกิดผลอย่างยั่งยืนในระยะยาว





- บริษัทฯ ได้ดำเนินการเปิดรับบริจาคสิ่งของเพื่อช่วยเหลือผู้ประสบอุทกภัยโดยได้จัดตั้งศูนย์รับบริจาคตั้งแต่วันที่ 26 พฤศจิกายน 2568 ถึงวันที่ 4 ธันวาคม 2568 ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ดำเนินการลำเลียงขนส่งสิ่งของบรรเทาทุกข์ไปยังผู้ประสบภัยในพื้นที่อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา โดยไม่คิดค่าบริการแต่อย่างใด รวมปริมาณน้ำหนักสิ่งของที่ลำเลียงทั้งสิ้น 57.95 ตัน





- บริษัทฯ โดยสำนักงานแพทย์และอาชีวอนามัย ได้จัดส่งยาและเวชภัณฑ์ จำนวน 50 ชุด เพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานของพนักงานประจำสถานีหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา ซึ่งประสบภัยจากน้ำท่วมในพื้นที่ตามที่กลุ่มงานบริการและควบคุมสถานีภูมิภาคประสานขอรับการสนับสนุนมา ทั้งนี้ เวชภัณฑ์ทั้งหมดดังกล่าวได้นำส่งผ่านเที่ยวบิน TG267 เพื่อส่งมอบให้พนักงานได้นำไปใช้ดูแลสุขภาพเบื้องต้น





เส้นทางบินออสเตรเลีย

ซิดนีย์ เพิร์ท และเมลเบิร์น


ซิดนีย์


เพิร์ท


เมลเบิร์น

4. คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

1. บทสรุปผู้บริหาร

สภาวะเศรษฐกิจโลกในปี 2568 เผชิญกับความท้าทายจากความไม่แน่นอนเชิงนโยบาย (Policy Uncertainty) โดยเฉพาะมาตรการภาษีศุลกากรของสหรัฐอเมริกาที่ส่งผลกระทบต่อห่วงโซ่อุปทานโลก อีกทั้งความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์ ปัญหาเชิงโครงสร้างจากการลดลงของแรงงาน ตลอดจนการกีดกันทางการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศ ปัจจัยเหล่านี้ล้วนกดดันศักยภาพการเติบโตของเศรษฐกิจโลก อย่างไรก็ตาม ยังมีปัจจัยสนับสนุนจากการปรับลดอัตราเงินเฟ้อ และการดำเนินนโยบายการเงินที่ผ่อนคลายขึ้นของธนาคารกลางหลักทั่วโลก ทั้งนี้ กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (International Monetary Fund: IMF) คาดการณ์ว่าเศรษฐกิจโลกในปี 2568 จะขยายตัวที่ร้อยละ 3.3 ซึ่งเติบโตคงที่จากปีก่อน

อย่างไรก็ตาม ภาพรวมอุตสาหกรรมการบินโลกในปี 2568 ยังมีทิศทางการเติบโตอย่างต่อเนื่อง ทั้งในส่วนของการขนส่งผู้โดยสารและภาคการขนส่งสินค้า ซึ่งเป็นผลสะท้อนมาจากความต้องการที่เพิ่มขึ้นของผู้บริโภคและภาคธุรกิจ โดยสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association: IATA) รายงานปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometers: RPK) ขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.3 เมื่อเทียบกับปีก่อน โดยเป็นการขยายตัวของปริมาณการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศประมาณร้อยละ 7.1 อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เท่ากับ 83.6% ใกล้เคียงกับปีก่อนซึ่งเท่ากับ 83.5% ปริมาณการขนส่งสินค้า (Revenue Freight Ton-Kilometers: RFTK) สูงกว่าปีก่อนร้อยละ 3.4 อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เท่ากับ 45.7% ใกล้เคียงกับปีก่อนซึ่งเท่ากับ 45.6% ในส่วนของอุตสาหกรรมการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก สมาคมสายการบินเอเชียแปซิฟิก (Association of Asia Pacific Airlines: AAPA) รายงานว่า ปี 2568 มีผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 390 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.4 เมื่อเทียบกับปีก่อน ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometers: ASK) และปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometers: RPK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 10.2 และ 11.0 ตามลำดับ อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เท่ากับ 82.2% เพิ่มขึ้นจากปีก่อนซึ่งเท่ากับ 81.7% ในขณะที่ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (Available Dead Load Kilometers: ADTK) และปริมาณการขนส่งสินค้า (RFTK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.8 และร้อยละ 5.6 ตามลำดับ ส่งผลให้อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เท่ากับ 60.3% ลดลงจากปีก่อนซึ่งเท่ากับ 61.0%

กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) คาดการณ์การเติบโตของเศรษฐกิจไทยปี 2568 ที่ร้อยละ 2.1 ลดลงเมื่อเทียบกับการขยายตัวร้อยละ 2.5 ในปีก่อน ปัจจัยหลักที่ส่งผลกระทบมาจากสภาวะเศรษฐกิจและการค้าโลกประกอบกับความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแข็งค่าของเงินบาท ทำให้ส่งผลกระทบต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคการส่งออกสินค้า และการท่องเที่ยว โดยในปี 2568 ประเทศไทยมีนักท่องเที่ยวจำนวน 33.0 ล้านคน ลดลงจากปีก่อน 2.5 ล้านคน หรือร้อยละ 7.0 จำนวนนักท่องเที่ยวคิดเป็นร้อยละ 82.6 เมื่อเทียบกับช่วงปี 2562 ซึ่งเป็นช่วงก่อนเกิดวิกฤตโควิด-19 นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มาจากภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก โดยคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 67.3 ของจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งหมด ขณะที่ภูมิภาคยุโรปเป็นตลาดที่มีจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นสูงสุดเมื่อเทียบกับภูมิภาคอื่น ทั้งนี้ ประเทศที่มีนักท่องเที่ยวเดินทางเข้าไทยสูงที่สุด 5 อันดับแรก ได้แก่ มาเลเซีย สาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐอินเดีย สหพันธรัฐรัสเซีย และสาธารณรัฐเกาหลี ในส่วนของจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางเข้าออกประเทศไทยผ่านท่าอากาศยานหลัก 6 แห่ง ในปี 2568 มีจำนวนรวม 126.8 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.3 เมื่อเทียบกับปีก่อน เป็นผู้โดยสารเดินทางระหว่างประเทศร้อยละ 60.5 หรือ 76.7 ล้านคน โดยมีจำนวนใกล้เคียงกับปีก่อน

การดำเนินงานที่สำคัญของบริษัทฯ ในปี 2568 ได้แก่

- การเสริมสร้างศักยภาพฝูงบินและความแข็งแกร่งด้านกลยุทธ์เครือข่ายเส้นทางบิน (Network Strategy) : บริษัทฯ รับมอบเครื่องบินรวม 3 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 จำนวน 1 ลำ แบบโบอิ้ง 787-9 จำนวน 1 ลำ และแบบแอร์บัส A321neo จำนวน 1 ลำ โดยเครื่องบินแบบแอร์บัส A321neo เป็นส่วนหนึ่งของแผนการจัดหาและปรับปรุงฝูงบิน เพื่อรองรับการให้บริการในเส้นทางบินระยะสั้นและระยะกลาง โดยเป็นเครื่องบินที่ได้รับการพัฒนาเทคโนโลยีการบินอย่างต่อเนื่อง มีจุดเด่นด้านประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิง การลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และการลดระดับเสียงรบกวน สอดคล้องกับเป้าหมายการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืนของบริษัทฯ รวมทั้งเป็นการพัฒนาและยกระดับประสบการณ์การเดินทางของผู้โดยสารด้วยห้องโดยสารและผลิตภัณฑ์ในห้องโดยสารที่มีความสะดวกสบายและทันสมัย
- การพัฒนาและออกแบบผลิตภัณฑ์และบริการที่ตอบสนองความต้องการของผู้โดยสาร : รอยัล ออร์คิด พลัส (Royal Orchid Plus: ROP) ปรับรูปแบบโลโก้และบัตรสมาชิกใหม่ ซึ่งจะมุ่งสร้างสรรค์สิ่งที่ดีที่สุดสำหรับสมาชิกอย่างต่อเนื่อง ตามแนวคิด “Power of Plus” ซึ่งประกอบด้วยสิทธิประโยชน์เหนือระดับความคุ้มค่าจากข้อเสนอและประสบการณ์พิเศษที่มอบให้แก่สมาชิก
- การบริหารจัดการทรัพย์สินที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ในการดำเนินธุรกิจ : จำหน่ายเครื่องบินที่ปลดระวาง ได้แก่ เครื่องบินแบบแอร์บัส A340-500 จำนวน 1 ลำ แบบแอร์บัส A380-800 จำนวน 1 ลำ แบบโบอิ้ง 777-200 จำนวน 2 ลำ แบบโบอิ้ง 777-300 จำนวน 1 ลำ เครื่องยนต์อะไหล่จำนวน 4 เครื่องยนต์ และทรัพย์สินอื่นๆ
- การปรับโครงสร้างทุนและการดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการ :
  - วันที่ 5 มีนาคม 2568 บริษัทฯ ลดมูลค่าที่ตราไว้ (Par Value) ของหุ้น จากหุ้นละ 10.00 บาท เป็นหุ้นละ 1.30 บาท เพื่อชดเชยผลขาดทุนสะสมทางบัญชีให้ใกล้เคียงศูนย์ โดยการลดทุนดังกล่าวมิได้กระทบต่อส่วนของผู้ถือหุ้นหรือจำนวนหุ้นของบริษัทฯ ซึ่งผู้ถือหุ้นแต่ละรายถืออยู่แต่อย่างใด
  - วันที่ 18 เมษายน 2568 บริษัทฯ จัดการประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2568 เพื่อพิจารณาอนุมัติกำหนดจำนวนกรรมการ แต่งตั้งกรรมการเข้าใหม่ และกำหนดกรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัทฯ โดยที่ประชุมมีมติอนุมัติกำหนดให้คณะกรรมการของบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการจำนวนทั้งสิ้น 11 ราย เป็นกรรมการเดิมจำนวน 3 ราย กรรมการเข้าใหม่ 8 ราย
  - วันที่ 28 เมษายน 2568 ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการยื่นคำร้องต่อศาลล้มละลายกลางเพื่อแจ้งผลสำเร็จของการดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการและขอให้ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งยกเลิกการฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ

- วันที่ 16 มิถุนายน 2568 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งยกเลิกการฟื้นฟูกิจการ หลังบริษัทฯ ประสบความสำเร็จในการดำเนินการตามเงื่อนไขของแผนฟื้นฟูกิจการได้อย่างครบถ้วน ต่อมาวันที่ 4 สิงหาคม 2568 หุ้น “THAI” กลับเข้าซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- วันที่ 19 ธันวาคม 2568 บริษัทฯ จัดการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2568 เพื่อพิจารณาอนุมัติการกำหนดจำนวนกรรมการเพิ่มเติม จากเดิมคณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยคณะกรรมการจำนวน 11 คน เป็นจำนวน 15 คน การเลือกตั้งกรรมการเพิ่มเติม การเลือกตั้งคณะกรรมการแทนกรรมการที่ครบวาระ และการเลือกตั้งกรรมการแทนกรรมการที่ลาออก และพิจารณาอนุมัติการกำหนดค่าตอบแทนของกรรมการบริษัทฯ และกรรมการชุดย่อย โดยที่ประชุมมีมติอนุมัติกำหนดให้คณะกรรมการของบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการจำนวนทั้งสิ้น 15 คน เป็นกรรมการเดิมจำนวน 6 คน กรรมการซึ่งได้รับการเลือกตั้งจากที่ประชุมฯ 9 คน และอนุมัติการกำหนดค่าตอบแทนของกรรมการบริษัทฯ และกรรมการชุดย่อย

- การเติบโตอย่างยั่งยืนควบคู่กับความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม :
  - ออกแบบและจำหน่ายกระเป๋าที่ผลิตด้วยวัสดุรีไซเคิลจากเสื้อชูชีพ โดยคำนึงถึงทั้งความสวยงามและความยั่งยืน
  - ร่วมกับสมาคมธุรกิจสายการบิน (Board of Airline Representatives Business Association: BAR) จัดงานสัมมนา "Flying Green: Thailand’s Sustainable Aviation Fuel Forum" เพื่อหารือเกี่ยวกับบทบาทสำคัญของเชื้อเพลิงอากาศยานที่ยั่งยืน (Sustainable Aviation Fuel: SAF) ในการสร้างอนาคตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมสำหรับอุตสาหกรรมการบิน ยืนยันถึงความมุ่งมั่นของภาคอุตสาหกรรมการบินและพลังงานในการเร่งผลักดันการใช้เชื้อเพลิงอากาศยานที่ยั่งยืน (SAF) ให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม
  - ติดตั้งระบบผลิตไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์ ณ สำนักงานใหญ่ บนหลังคาอาคารสำนักงาน และบริเวณพื้นที่จอดรถ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้พื้นที่และลดต้นทุนด้านพลังงานในระยะยาว
  - ร้าน PUFF & PIE ร่วมมือกับโครงการพัฒนาดอยตุง มูลนิธิแม่ฟ้าหลวง เปิดตัว “Carbon Neutral Coffee” ในพระบรมราชูปถัมภ์ ผ่านกระบวนการผลิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
  - ร่วมกับคณะสถาปัตยกรรม ศิลปะและการออกแบบ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง จัดกิจกรรม “TG UPCYCLING DESIGN CAMP 2025: From Cart to Creation” ส่งเสริมแนวคิด Circular Economy ผ่านการออกแบบผลิตภัณฑ์จากวัสดุเหลือใช้ โดยนำรถคาร์ทปลดระวางมาต่อยอดเป็นงานศิลปะและเฟอร์นิเจอร์ที่ใช้งานได้จริง เพื่อสนับสนุนเยาวชนไทยให้ใช้ความคิดสร้างสรรค์ และผลักดันแนวคิด Zero Waste Living ให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม
  - ร่วมลงนามในบันทึกข้อตกลงความร่วมมือกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) และสายการบินในประเทศไทย ว่าด้วยการส่งเสริมการใช้เชื้อเพลิงอากาศยานยั่งยืน (SAF) ความร่วมมือนี้จะช่วยสนับสนุนการบรรลุเป้าหมายระยะยาวในการลดคาร์บอน (Long Term Global Aspirational Goal: LTAG) เพื่อให้การปล่อยคาร์บอนสุทธิเป็นศูนย์ภายในปี 2593

ในปี 2568 บริษัทฯ ได้รับรางวัลจากสถาบันต่างๆ อาทิ

- รางวัล Readers’ Choice Awards 2025 ของนิตยสาร DestinAsian รวม 4 รางวัล ได้แก่ สายการบินยอดเยี่ยม (Best Airlines) อันดับ 3 สายการบินที่ให้บริการชั้นประหยัดยอดเยี่ยม (Best Airlines: Economy Class) อันดับ 3 สายการบินที่ให้บริการชั้นพรีเมียมยอดเยี่ยม (Best Airlines: Premium Class) อันดับ 4 และโปรแกรมสะสมไมล์ยอดเยี่ยม (Best Frequent Flier Programs) อันดับ 5
- รางวัลสายการบินที่มีการปรับปรุงคุณภาพและการบริการดีขึ้นมากที่สุด (Most Improved Airline) จากงานประกาศรางวัล PAX International Readership Awards 2025 โดยรางวัล PAX International Readership Awards จัดขึ้นเพื่อมอบให้แก่องค์กรในอุตสาหกรรมการบินที่มีความโดดเด่นในประเภทต่างๆ
- รางวัล Hall of Fame สาขา Best South-East Asian Airline ในงาน TTG Travel Awards 2025 ครั้งที่ 34 เพื่อเป็นเกียรติแก่บุคคลและองค์กรในอุตสาหกรรมท่องเที่ยวภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก โดยบริษัทฯ ได้รับรางวัล Hall of Fame - Best South-East Asian Airline ต่อเนื่องกว่า 10 ปี ได้รับเกียรติบันทึกใน TTG Travel Hall of Fame ตั้งแต่ปี 2559 ถึงปัจจุบัน
- รางวัลชนะเลิศ PRODUCT OF THE YEAR AWARDS 2025 สาขากลุ่มผลิตภัณฑ์บริการ (ธุรกิจสายการบิน) จัดโดยนิตยสาร Business+ เพื่อคัดเลือกสุดยอดผลิตภัณฑ์และบริการแห่งปีจากหลากหลายกลุ่มธุรกิจ
- รางวัล Next Generation Inflight Entertainment Provider of the Year in Asia 2025 จากนิตยสาร Aerospace and Defense Review สะท้อนถึงความตั้งใจในการพัฒนาระบบความบันเทิงบนเครื่องบินให้ทันสมัยและตอบสนองต่อความต้องการของผู้โดยสารในยุคปัจจุบัน
- รางวัล Business Class of the Year และรางวัล Regional Airline of the Year จากงาน TDM Travel Trade Excellence Awards 2025 – Thailand จัดโดย Travel Daily Media ซึ่งเป็นเวทีที่ยกย่องความสำเร็จขององค์กรในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและการบริการ
- รางวัล Asia-Pacific’s Top Outstanding Airlines จาก NOW Travel Asia Media Group โดยมอบแก่แบรนด์และองค์กรที่โดดเด่นในอุตสาหกรรมท่องเที่ยวระดับพรีเมียม ภายใต้แนวคิด “Redefined Luxury Travel” ที่มุ่งกำหนดมาตรฐานใหม่ให้กับการท่องเที่ยวในภูมิภาคเอเชีย–แปซิฟิก
- รางวัลด้านองค์กร ได้แก่ รางวัลจาก WorkVenture อันดับที่ 28 ใน “50 บริษัทที่ดีที่สุดในประเทศไทย” และรางวัลจาก QGEN Consultant QMAC 2025 อันดับที่ 28 ใน “องค์กรที่คนอยากร่วมงานมากที่สุด
- นายชาย เอี่ยมศิริ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัทฯ ได้รับรางวัล Pride of Asia - Industry's No.1 Thailand Edition รางวัล CEO of the Year 2025 ในสาขา Enterprise Transformation Excellence จากหนังสือพิมพ์ Bangkok Post และรางวัลไทยรัฐที่สุดแห่งปี 2025 สาขาผู้นำองค์กร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทฯ มีเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงานจำนวน 80 ลำ โดยปี 2568 บริษัทฯ มีอัตราการใช้ประโยชน์ของเครื่องบินเฉลี่ย 13.6 ชั่วโมง/ลำ/วัน มีจำนวนผู้โดยสารที่ทำการขนส่งรวมทั้งสิ้น 16.46 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 2.0 มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้น 5,030 ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร (+7.7%) และปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) เพิ่มขึ้น 4,290 ล้านคน-กิโลเมตร (+8.3%) เมื่อเทียบกับปีก่อน เนื่องจากบริษัทฯ กลับมาทำการบินเส้นทางมิลาน และออสโล 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2567 รวมทั้งกลับมาทำการบินเส้นทางบรัสเซลส์ 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ตั้งแต่เดือนธันวาคม 2567 นอกจากนี้ เพิ่มความถี่เที่ยวบินในเส้นทางที่ได้รับความนิยม เช่น เซี่ยงไฮ้ และเดนปาซาร์ เพื่อรองรับปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสาร ส่งผลให้บริษัทฯ มีเครือข่ายเส้นทางบินให้บริการครอบคลุม 63 จุดบิน ใน 27 ประเทศทั่วโลก โดยเป็น 8 จุดบินในประเทศ (ไม่รวมกรุงเทพมหานคร) อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) อยู่ที่ 79.2% สูงกว่าปีก่อนที่อยู่ที่ 78.8% รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย ไม่รวมค่าน้ำหนักส่วนเกิน) อยู่ที่ 2.77 บาท ต่ำกว่าปีก่อนร้อยละ 7.0 สำหรับด้านการขนส่งสินค้า มีปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ADTK) เพิ่มขึ้น 346 ล้านตัน-กิโลเมตร (+9.7%) และปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (RFTK) เพิ่มขึ้น 154 ล้านตัน-กิโลเมตร (+8.3%) เมื่อเทียบกับปีก่อน อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เฉลี่ยลดลงจาก 52.0% ในปีก่อนเป็น 51.3% รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย ไม่รวมค่าไปรษณียภัณฑ์) เท่ากับ 8.50 บาท ต่ำกว่าปีก่อนร้อยละ 7.3

บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) ทั้งสิ้น 190,277 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 2,288 ล้านบาท (+1.2%) สาเหตุหลักมาจากรายได้จากกิจการขนส่งเพิ่มขึ้น 720 ล้านบาท (+0.4%) โดยรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 737 ล้านบาท (+0.5%) เนื่องจากการเพิ่มจำนวนเที่ยวบิน เพื่อรองรับปริมาณความต้องการของผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น รายได้จากค่าระวางขนส่งและไปรษณียภัณฑ์ใกล้เคียงกับปีก่อน นอกจากนี้ บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีรายได้จากกิจการอื่นเพิ่มขึ้น 576 ล้านบาท (+5.3%) โดยส่วนใหญ่มาจากรายได้หน่วยธุรกิจที่เพิ่มขึ้นจากจำนวนผู้โดยสารสายการบินลูกค้าที่เพิ่มขึ้น และมีรายได้อื่นๆ เพิ่มขึ้น 992 ล้านบาท (+20.3%) ส่วนค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 2,964 ล้านบาท (+2.0%) ตามปริมาณการผลิตและ/หรือปริมาณการขนส่ง จำนวนเที่ยวบิน และผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น ถึงแม้ว่าค่าน้ำมันเครื่องบินลดลงตามราคาน้ำมันเฉลี่ยที่ปรับลดลง ส่งผลให้บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีกำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) เท่ากับ 40,839 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 676 ล้านบาท (-1.6%)

บริษัทฯ และบริษัทย่อยรับรู้ต้นทุนทางการเงิน (ซึ่งเป็นการรับรู้ต้นทุนทางการเงินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 : TFRS 9) จำนวน 13,154 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 5,627 ล้านบาท (-30.0%) และมีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียวสุทธิเป็นรายได้ 782 ล้านบาท สาเหตุหลักจากกำไรจากการยกเลิกสัญญาเช่าเครื่องบิน กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสุทธิ ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ ผลขาดทุนจากการวัดมูลค่าจากตราสารอนุพันธ์ ปรับปรุงประมาณการไมล์หมดอายุ และผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตามมาตรฐาน TFRS 9 ในขณะที่ปีก่อนมีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียวสุทธิเป็นค่าใช้จ่าย 49,260 ล้านบาท โดยหลักจากรายการขาดทุนจากการปรับโครงสร้างหนี้ 45,271 ล้านบาท ซึ่งเป็นผลขาดทุนทางบัญชีที่เกิดขึ้นเพียงครั้งเดียวจากการแปลงหนี้เป็นทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการ ส่งผลให้ปี 2568 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีกำไรสุทธิจำนวน 30,940 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 57,841 ล้านบาท (+215.0%) โดยเป็นกำไรส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 30,910 ล้านบาท คิดเป็นกำไรต่อหุ้น 1.09 บาท เพิ่มขึ้น



จากปีก่อนที่บริษัทฯ ขาดทุนต่อหุ้น 6.26 บาท โดยมี EBITDA จำนวน 53,880 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 5,244 ล้านบาท (-8.9%)

2. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานปี 2568

งบการเงินรวมสำหรับปี 2568 ประกอบด้วยงบการเงินเฉพาะกิจการ และงบการเงินของบริษัทย่อย 7 บริษัท ได้แก่ 1) บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด 2) บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด 3) บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด 4) บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด 5) บริษัท ไทย เอ็ม อาร์ โอ กรุ๊ป จำกัด 6) บริษัท ไทย เอ็ม อาร์ โอ เซอร์วิสเซส จำกัด และ 7) บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ซึ่งได้จดทะเบียนเลิกกิจการ





ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) - งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

	ม.ค.-ธ.ค.			
	2568	2567	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	**190,277**	**187,989**	**+2,288**	**+1.2**
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	155,705	154,968	+737	+0.5
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณียภัณฑ์	17,251	17,268	-17	-0.1
- รายได้กิจการอื่น	11,453	10,877	+576	+5.3
- อื่นๆ	5,868	4,876	+992	+20.3
ค่าใช้จ่ายรวม	**149,438**	**146,474**	**+2,964**	**+2.0**
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	47,376	50,474	-3,098	-6.1
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมค่าน้ำมันเครื่องบิน	102,062	96,000	+6,062	+6.3
กำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงินไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	**40,839**	**41,515**	**-676**	**-1.6**
ต้นทุนทางการเงิน	13,154	18,781	-5,627	-30.0
กำไรจากการดำเนินงานไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	**27,685**	**22,734**	**+4,951**	**+21.8**
กำไรจากการยกเลิกสัญญาเช่าเครื่องบิน	4,230	-	+4,230	-
กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสุทธิ	653	(906)	+1,559	+172.1
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	34	63	-29	-46.0
กำไรจากการขายสินทรัพย์	18	51	-33	-64.7
ผลขาดทุนจากการปรับโครงสร้างหนี้	(7)	(45,271)	+45,264	+100.0
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9	(153)	(22)	-131	-595.5
ปรับปรุงประมาณการไมล์หมดอายุ	(968)	-	-968	-
กำไร (ขาดทุน) จากการวัดมูลค่าจากตราสารอนุพันธ์	(1,384)	106	-1,490	-1,405.7
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์	(1,641)	(6,483)	+4,842	+74.7
ปรับปรุงสินค้าคงเหลือในกลุ่มที่ไม่มีฝูงบิน	-	(1,329)	+1,329	+100.0
ปรับปรุงรายได้บัตรโดยสารที่หมดอายุ	-	4,136	-4,136	-100.0
ปรับปรุงค่าธรรมเนียมสำหรับบัตรโดยสารที่หมดอายุ	-	539	-539	-100.0
เงินชดเชยกรณีเลิกจ้างงาน	-	(119)	+119	+100.0
โครงการร่วมใจจากองค์กร	-	(25)	+25	+100.0
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้	28,467	(26,526)	+54,993	+207.3
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	30,940	(26,901)	+57,841	+215.0
กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	**30,910**	**(26,934)**	**+57,844**	**+214.8**
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (บาท)	1.09	(6.26)	+7.35	+117.4

		ม.ค.-ธ.ค.			
		2568	2567	เปลี่ยนแปลง	
				ล้านบาท	%
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ					
EBITDA	(ล้านบาท)	53,880	59,124	-5,244	-8.9
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	16.46	16.14	+0.32	+2.0
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	70,726	65,696	+5,030	+7.7
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	56,031	51,741	+4,290	+8.3
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	79.2	78.8		+0.4
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-กม.)	2.77	2.98	-0.21	-7.0
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	3,921	3,575	+346	+9.7
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	2,013	1,859	+154	+8.3
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	51.3	52.0		-0.7
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกก.)	466,168	431,320	+34,848	+8.1
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-กม.)	8.50	9.17	-0.67	-7.3
จำนวนเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ 31 ธ.ค.	(ลำ)	80	79	+1	+1.3
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	346,251	323,289	+22,962	+7.1
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	13.6	13.2	+0.4	+3.0
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย					
1 USD : THB		32.8828	35.2935	-2.4107	-6.8
1 EUR : THB		37.0902	38.1751	-1.0849	-2.8
100 JPY : THB		22.0028	23.3253	-1.3225	-5.7
อัตราแลกเปลี่ยน ณ 31 ธ.ค.					
1 USD : THB		31.7436	34.1461	-2.4025	-7.0
1 EUR : THB		37.5016	35.7819	+1.7197	+4.8
100 JPY : THB		20.5195	21.8877	-1.3682	-6.3
ราคาน้ำมันเฉลี่ย	(USD/BBL)	96.46	104.64	-8.18	-7.8

หมายเหตุ : EBITDA = รายได้ (ไม่รวมกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสุทธิ กำไรจากการยกเลิกสัญญาเช่าเครื่องบิน และกำไรจากการวัดมูลค่าจากตราสารอนุพันธ์) - ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมผลขาดทุนจากการปรับโครงสร้างหนี้ ต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 ปรับปรุงสินค้าคงเหลือในกลุ่มที่ไม่มีฝูงบิน ผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสุทธิ และผลขาดทุนจากการวัดมูลค่าจากตราสารอนุพันธ์)

สรุปผลการดำเนินงาน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

รายได้

ในปี 2568 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) จำนวน 190,277 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 2,288 ล้านบาท (+1.2%) โดยมีรายละเอียดของรายได้ ดังนี้

- **รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน**

เป็นรายได้ส่วนใหญ่ของบริษัทฯ และบริษัทย่อย คิดเป็นร้อยละ 81.8 ของรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) มีจำนวน 155,705 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 737 ล้านบาท (+0.5%)

ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.3 ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.7 จากปีก่อน เนื่องจากบริษัทฯ มีเครื่องบินที่ใช้ปฏิบัติการบิน อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ยเพิ่มขึ้นจากปีก่อน และกลับมาทำการบินเส้นทางบรัสเซลส์ ตั้งแต่เดือนธันวาคม 2567 รวมทั้งเพิ่มความถี่เที่ยวบินในเส้นทางที่ได้รับความนิยม เช่น เชียงไฮ้ และเดนปาซาร์ เพื่อรองรับปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสาร อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารอยู่ที่ 79.2% สูงกว่าปีก่อนที่อยู่ที่ 78.8% จากการปรับเครือข่ายเส้นทางบินที่เหมาะสม รวมทั้งการสร้างพันธมิตรผ่านการทำรหัสเที่ยวบินร่วม (Codeshare)

รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย ไม่รวมค่าน้ำหนักส่วนเกิน) เท่ากับ 2.77 บาท ต่ำกว่าปีก่อน 0.21 บาท (-7.0%) คิดเป็นเงินประมาณ 11,700 ล้านบาท สาเหตุหลักจากการแข็งค่าของเงินบาท โดยเฉพาะเมื่อเทียบกับสกุลเงินที่เป็นรายได้หลัก ได้แก่ เงินสกุลเยน ยูโร และดอลลาร์สหรัฐฯ ทำให้รายได้เฉลี่ยต่อหน่วยเมื่อคิดเป็นเงินบาทลดลง 0.12 บาท/RPK (-4.0%) หรือประมาณ 6,700 ล้านบาท หากไม่รวมผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยน รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยต่ำกว่าปีก่อนประมาณร้อยละ 3.0 หรือประมาณ 5,000 ล้านบาท จากการแข่งขันด้านราคาที่เพิ่มขึ้น

ตารางแสดงข้อมูลการดำเนินงานด้านการขนส่งผู้โดยสาร จำแนกตามภูมิภาค – บริษัทฯ และบริษัทย่อย

	เปลี่ยนแปลงจากปีก่อน (%)		อัตราการบรรทุกผู้โดยสาร (%)	
	ปริมาณการผลิต (ASK)	ปริมาณการขนส่ง (RPK)	2568	2567
เส้นทางบินภายในประเทศ	-7.2	-9.2	89.0	91.0
เส้นทางบินระหว่างประเทศ	+8.2	+9.0	78.9	78.3
เอเชีย	*+2.4*	*+3.0*	*75.5*	*75.1*
ยุโรป	*+14.7*	*+15.6*	*83.2*	*82.6*
ออสเตรเลีย	*+11.8*	*+11.2*	*77.9*	*78.3*
รวม	**+7.7**	**+8.3**	**79.2**	**78.8**

ตารางแสดงข้อมูลรายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน จำแนกตามภูมิภาค – บริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท	2568	2567	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
เส้นทางบินภายในประเทศ	7,602	8,300	-698	-8.4
เส้นทางบินระหว่างประเทศ	148,103	146,668	+1,435	+1.0
เอเชีย	*76,965*	*79,623*	*-2,658*	*-3.3*
ยุโรป	*55,841*	*52,637*	*+3,204*	*+6.1*
ออสเตรเลีย	*15,297*	*14,408*	*+889*	*+6.2*
รวมรายได้ค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกิน (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว)	**155,705**	**154,968**	**+737**	**+0.5**

ตารางแสดงข้อมูลรายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน จำแนกตามภูมิภาค – บริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย : บาท/คน-กิโลเมตร	2568	2567	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
เส้นทางบินภายในประเทศ	3.94	3.93	+0.01	+0.3
เส้นทางบินระหว่างประเทศ	2.72	2.95	-0.23	-7.8
เอเชีย	*3.10*	*3.32*	*-0.22*	*-6.6*
ยุโรป	*2.42*	*2.64*	*-0.22*	*-8.3*
ออสเตรเลีย	*2.37*	*2.48*	*-0.11*	*-4.4*
รวมรายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	**2.77**	**2.98**	**-0.21**	**-7.0**

หมายเหตุ : รายได้ผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย ไม่รวมค่าน้ำหนักส่วนเกิน

- รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินในภูมิภาคเอเชีย มีจำนวน 76,965 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 2,658 ล้านบาท (-3.3%) สาเหตุหลักเกิดจากรายได้เฉลี่ยต่อหน่วยต่ำกว่าปีก่อนร้อยละ 6.6 เนื่องจากผลกระทบจากการแข็งค่าของเงินบาท และการแข่งขันด้านราคาที่เพิ่มขึ้น ในขณะที่มีปริมาณการผลิตเพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 2.4 จากการเพิ่มความถี่เส้นทางบินเชี่ยงไฮ้ จาก 7 เป็น 14 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ตั้งแต่เดือนธันวาคม 2567 และเดนปาซาร์จาก 7 เป็น 14 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ซึ่งเริ่มตั้งแต่วันที่ 27 ตุลาคม 2567 ตามตารางบินฤดูหนาว ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 3.0 โดยมีอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจาก 75.1% ในปี 2567 เป็น 75.5% ในปี 2568

- เส้นทางบินยุโรป มีรายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน จำนวน 55,841 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 3,204 ล้านบาท (+6.1%) มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 14.7 โดยกลับมาทำการบินเส้นทางบินมิลาน และออสโล 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2567 รวมทั้งกลับมาทำการบินเส้นทางบินบรัสเซลส์ 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ตั้งแต่เดือนธันวาคม 2567 ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 15.6 อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจาก 82.6% ในปี 2567 เป็น 83.2% ในปี 2568 ขณะที่รายได้เฉลี่ยต่อหน่วยลดลงจากปีก่อนประมาณร้อยละ 8.3 ส่วนหนึ่งเกิดจากการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลยูโร

- เส้นทางบินออสเตรเลีย มีรายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน จำนวน 15,297 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 889 ล้านบาท (+6.2%) โดยมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 11.8 โดยกลับมาทำการบินเส้นทางบินเพิร์ท 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ และเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินซิดนีย์ จาก 7 เป็น 14 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ตั้งแต่เดือนเมษายน 2567 ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 11.2 ในขณะที่อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารลดลงจาก 78.3% ในปี 2567 เป็น 77.9% ในปี 2568 และมีรายได้เฉลี่ยต่อหน่วยลดลงจากปีก่อนประมาณร้อยละ 4.4 ส่วนหนึ่งเกิดจากการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลดอลลาร์ออสเตรเลีย

- รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินภายในประเทศ มีจำนวน 7,602 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 698 ล้านบาท (-8.4%) โดยมีปริมาณการผลิต และปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสารลดลง ร้อยละ 7.2 และร้อยละ 9.2 ตามลำดับ จากการปรับเปลี่ยนที่นั่งในห้องโดยสารของเครื่องบินแบบแอร์บัส A320-200 และยกเลิกทำการบินเส้นทางบินนราธิวาส ส่งผลให้จำนวนเที่ยวบิน และจำนวนผู้โดยสารลดลง อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารในเส้นทางบินภายในประเทศลดลงจาก 91.0% ในปี 2567 เป็น 89.0% ในปี 2568 ในขณะที่รายได้เฉลี่ยต่อหน่วยเพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 0.3 จากการปรับเปลี่ยนที่นั่งบนเครื่องบินแบบแอร์บัส A320-200 ให้มีที่นั่งชั้นธุรกิจ

- **รายได้จากค่าระวางขนส่งและไปรษณียภัณฑ์**

รายได้จากค่าระวางขนส่งและไปรษณียภัณฑ์ คิดเป็นร้อยละ 9.1 ของรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) มีจำนวน 17,251 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 17 ล้านบาท (-0.1%) เป็นผลมาจากรายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย ไม่รวมค่าไปรษณียภัณฑ์) เท่ากับ 8.50 บาท ต่ำกว่าปีก่อน 0.67 บาท (-7.3%) เนื่องจากผลกระทบจากการแข็งค่าของเงินบาท และการแข่งขันที่เพิ่มขึ้น อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยอยู่ที่ 51.3% ต่ำกว่าปีก่อนที่เฉลี่ยอยู่ที่ 52.0% ถึงแม้ว่าปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.3 เนื่องจากจำนวนเที่ยวบินที่ให้บริการเพิ่มขึ้น

- **รายได้กิจการอื่น** ประกอบด้วยรายได้จากหน่วยธุรกิจ ได้แก่ การบริการภาคพื้น ครัวการบิน การบริการคลังสินค้า และรายได้จากกิจการสนับสนุนอื่นๆ เช่น การซ่อมเครื่องบิน เป็นต้น รวมจำนวน 11,453 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 576 ล้านบาท (+5.3%) โดยส่วนใหญ่มาจากรายได้หน่วยธุรกิจที่เพิ่มขึ้นจากจำนวนผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินของสายการบินลูกค้าที่เพิ่มขึ้น

- **รายได้อื่นๆ** ประกอบด้วย ดอกเบี้ยรับ รายได้ค่าปรับ และรายได้อื่นๆ มีจำนวน 5,868 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 992 ล้านบาท (+20.3%) สาเหตุหลักจากดอกเบี้ยรับเพิ่มขึ้นจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดที่เพิ่มขึ้น

ค่าใช้จ่าย

ในปี 2568 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) 149,438 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 2,964 ล้านบาท (+2.0%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- **ค่าน้ำมันเครื่องบิน** จำนวน 47,376 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 31.7 ของค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) ลดลงจากปีก่อน 3,098 ล้านบาท (-6.1%) โดยมีสาเหตุหลักมาจากราคาน้ำมันเฉลี่ยที่ปรับลดลงกว่าปีก่อนที่ร้อยละ 7.8 และอัตราแลกเปลี่ยนเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐเฉลี่ยที่แข็งค่าจาก 35.29 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐในปีก่อนเป็น 32.88 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐในปีนี้ หรือคิดเป็นร้อยละ 6.8 แม้ว่าปริมาณการใช้น้ำมันจะเพิ่มขึ้นตามจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น

- **ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมันเครื่องบิน** มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 102,062 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 6,062 ล้านบาท (+6.3%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.			
	2568	2567	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว)				
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	15,204	11,964	+3,240	+27.1
ค่าบริการการบิน	19,682	18,332	+1,350	+7.4
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	5,587	4,983	+604	+12.1
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	18,732	20,428	-1,696	-8.3
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	13,991	13,026	+965	+7.4
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	9,475	8,766	+709	+8.1
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	10,126	9,239	+887	+9.6
ค่าใช้จ่ายอื่น	9,265	9,262	+3	-
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมค่าน้ำมันเครื่องบิน	**102,062**	**96,000**	**+6,062**	**+6.3**

- ค่าใช้จ่ายในส่วนที่แปรผันตามปริมาณการผลิตและ/หรือปริมาณการขนส่ง และ/หรือจำนวนผู้โดยสาร (Variable Cost) รวมทั้งสิ้น จำนวน 63,602 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 1,854 ล้านบาท (+3.0%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- ค่าบริการการบิน ประกอบด้วย ค่าบริการภาคพื้น ค่าธรรมเนียมท่าอากาศยาน ค่าบริการควบคุมการจราจรทางอากาศ และค่าบริการการบินอื่นๆ ซึ่งโดยหลักประกอบไปด้วยค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับห้องรับรองพิเศษสำหรับผู้โดยสาร มีจำนวน 19,682 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 1,350 ล้านบาท (+7.4%) สาเหตุหลักเกิดจากค่าใช้จ่ายต่อเที่ยวบินปรับตัวสูงขึ้น และจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น ถึงแม้ว่าเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินหลักของค่าใช้จ่ายแข็งค่า ทำให้ค่าใช้จ่ายลดลง

- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ โดยหลักประกอบด้วย ค่าเบี้ยเลี้ยงนักบินและลูกเรือเมื่อปฏิบัติหน้าที่บนเที่ยวบิน ค่ายานพาหนะ และค่าโรงแรมที่พักในต่างประเทศสำหรับนักบินและลูกเรือที่ค้างคืน มีจำนวน 5,587 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 604 ล้านบาท (+12.1%) ตามปริมาณการผลิตและชั่วโมงปฏิบัติการบินที่เพิ่มขึ้น

- ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน มีจำนวน 18,732 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 1,696 ล้านบาท (-8.3%) สาเหตุหลักเกิดจากการเปลี่ยนสัญญาจากเช่าเป็นซื้อเครื่องบินแบบโบอิ้ง 777-300ER จำนวน 4 ลำ ปรับลดประมาณการค่าซ่อมจากที่มีความแน่นอนแล้วว่าภาระหนี้ยังไม่ได้ใช้ประโยชน์จากประมาณการค่าซ่อมของเครื่องบินแบบแอร์บัส A320-200 จำนวน 1 ลำ ที่จะเปลี่ยนสัญญาจากเช่าเป็นซื้อในเดือนมกราคม 2569 การแข็งค่าของเงินบาท และได้รับเงินประกันจากเครื่องบินที่จอดรอการซ่อมของเครื่องบินแบบโบอิ้ง 787-8 ถึงแม้ว่าชั่วโมงปฏิบัติการบิน และจำนวนเครื่องบินเพิ่มขึ้นจากปีก่อน

- ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป มีจำนวนรวม 9,475 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 709 ล้านบาท (+8.1%) สาเหตุหลักจากราคาวัตถุดิบที่เพิ่มขึ้น รวมถึงค่าใช้จ่ายพัสดุและอะไหล่สิ้นเปลืองที่เพิ่มขึ้นตามการซ่อมบำรุงที่เพิ่มขึ้น

- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา มีจำนวน 10,126 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 887 ล้านบาท (+9.6%) โดยมีสาเหตุหลักมาจากค่าธรรมเนียมบัตรเครดิตที่สูงขึ้นตามสัดส่วนยอดขายที่ชำระเงินผ่านบัตรเครดิตเพิ่มขึ้น และประมาณการค่าใช้จ่ายค่าตอบแทนให้แก่ตัวแทนจำหน่ายที่สามารถสร้างยอดขายได้ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด ถึงแม้ว่าค่าใช้จ่ายและค่าธรรมเนียมในการสำรองที่นั่งลดลง เนื่องจากการแข็งค่าของเงินบาท

- ค่าใช้จ่ายคงที่ (Fixed Cost) ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย และค่าใช้จ่ายอื่น มีจำนวนรวม 38,460 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 4,208 ล้านบาท (+12.3%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน โดยหลักประกอบด้วย เงินเดือนพนักงาน ค่าจ้างแรงงานภายนอก ค่าล่วงเวลา และสวัสดิการอื่นๆ (ไม่รวมสำรองเงินชดเชยพนักงานที่เข้าร่วมโครงการร่วมใจจากองค์กร และเงินชดเชยกรณีเลิกจ้าง) มีจำนวน 15,204 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 3,240 ล้านบาท (+27.1%) สาเหตุหลักเกิดจากการปรับเพิ่มอัตราเงินเดือนประจำปีของพนักงาน การปรับโครงสร้างค่าตอบแทนพนักงานเพื่อให้เทียบเท่าและสามารถแข่งขันได้ในอุตสาหกรรม การจ่ายค่าตอบแทนพิเศษ การเพิ่มขึ้นของจำนวนพนักงาน และการจ้างแรงงานภายนอกเพื่อรองรับการเติบโตของธุรกิจ

- ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย มีจำนวน 13,991 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 965 ล้านบาท (+7.4%) สาเหตุหลักจากการบันทึกค่าเสื่อมค่าซ่อมใหญ่เครื่องยนต์ของเครื่องบินแบบโบอิ้ง 777-300ER จำนวน 4 ลำ จากการเปลี่ยนสัญญาจากเช่าเป็นซื้อ และจากการคิดค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์สิทธิการใช้สำหรับงวดจากการรับมอบเครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 จำนวน 1 ลำ แบบโบอิ้ง 787-9 จำนวน 1 ลำ และแบบแอร์บัส A321neo จำนวน 1 ลำ ในปีนี้

- ค่าใช้จ่ายอื่น โดยหลักประกอบด้วย ค่าเช่าสำนักงาน ค่าเบี้ยประกันภัย ค่าสาธารณูปโภคต่างๆ รวมถึงค่าจ้างเหมาจ่ายผู้ให้บริการหรือแรงงานภายนอก ซึ่งเป็นการให้บริการทั่วไปที่เกิดขึ้นเป็นประจำ เช่น บริการการบำบัดขยะและกากอุตสาหกรรม การตรวจสอบคุณภาพน้ำเสีย หรือบริการซักรีด เป็นต้น มีจำนวน 9,265 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 3 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากค่าจ้างเหมาจ่ายจากภายนอก และค่าสาธารณูปโภคเพิ่มขึ้นตามปริมาณการผลิตที่เพิ่มขึ้น รวมถึงค่าพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ถึงแม้ว่ามีการจัดประเภทพัสดุเครื่องบินที่ไม่ได้ใช้งานนำกลับมาใช้งาน

ต้นทุนทางการเงิน มีจำนวน 13,154 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 5,627 ล้านบาท (-30.0%) สาเหตุหลักเกิดจากการแปลงหนี้เป็นทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการ ทำให้มูลหนี้ลดลง รวมทั้งจากการเปลี่ยนสัญญาจากเช่าเป็นซื้อของเครื่องบินแบบโบอิ้ง 777-300ER จำนวน 4 ลำ ถึงแม้ว่ามีการบันทึกดอกเบี้ยของสัญญาเช่าดำเนินงาน จากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 (TFRS 16) มาใช้ในส่วนของการรับมอบเครื่องบินเช่าดำเนินงานที่เพิ่มขึ้น

กำไรจากการยกเลิกสัญญาเช่าเครื่องบิน จำนวน 4,230 ล้านบาท โดยเป็นการปรับปรุงรายการทางบัญชีจากการที่บริษัทฯ ซื้อเครื่องบินแบบโบอิ้ง 777-300ER จำนวน 4 ลำ ที่เดิมบริษัทฯ ใช้งานผ่านสัญญาเช่าดำเนินงาน

กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสุทธิ จำนวน 653 ล้านบาท ประกอบด้วย กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Gain) จำนวน 2,111 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักจากการแข็งค่าของสกุลเงินบาทต่อสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ และเงินเยน เมื่อเทียบ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 กับ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 ส่งผลให้มูลค่าเงินกู้รวมทั้งหนี้สินตามสัญญาเช่าเครื่องบิน สินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศ ภายหลังการแปลงมูลค่าลดลง และมีขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Loss) จำนวน 1,458 ล้านบาท

ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม ประกอบด้วย บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ตโฮเต็ล จำกัด บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด และบริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด มีจำนวน 34 ล้านบาท และปีก่อนมีส่วนแบ่งกำไรจำนวน 63 ล้านบาท

กำไรจากการขายสินทรัพย์ จำนวน 18 ล้านบาท ประกอบด้วย กำไรจากการขายเครื่องบิน เครื่องยนต์ และขายสินทรัพย์อื่นๆ

ผลขาดทุนจากการปรับโครงสร้างหนี้ จำนวน 7 ล้านบาท จากการปรับปรุงหนี้สินให้เป็นไปตามคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 จำนวน 153 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากประมาณการด้อยค่าสินทรัพย์ทางการเงินอันเกิดจาก เงินสด ลูกหนี้การค้า และสินทรัพย์อื่น

ปรับปรุงประมาณการไมล์หมดอายุ จำนวน 968 ล้านบาท เนื่องจากมีการปรับสมมติฐานในการประมาณการไมล์หมดอายุที่คาดว่าสมาชิกสะสมไมล์จะไม่นำมาแลกของรางวัลจนกระทั่งไมล์หมดอายุ

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ จำนวน 1,641 ล้านบาท บริษัทฯ รับรู้ค่าเผื่อผลขาดทุนจากการด้อยค่าสำหรับเครื่องบิน 20 ลำ ประกอบด้วย เครื่องบินแบบโบอิ้ง 777-300 จำนวน 6 ลำ แบบโบอิ้ง 777-200 จำนวน 2 ลำ และแบบแอร์บัส A380-800 จำนวน 6 ลำ ซึ่งอยู่ระหว่างกระบวนการจำหน่ายสินทรัพย์ และเครื่องบินแบบโบอิ้ง 777-200ER จำนวน 6 ลำ มีมูลค่าที่คาดว่าจะขายได้ต่ำกว่ามูลค่าทางบัญชี รวมทั้งรับรู้ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องยนต์อะไหล่

ผลขาดทุนจากการวัดมูลค่าจากตราสารอนุพันธ์ จำนวน 1,384 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทฯ มีสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศกับสถาบันการเงิน โดยการใช้เครื่องมือทางการเงินในการทำธุรกรรม ได้แก่ Cross Currency Swap (CCS) โดยแลกเปลี่ยนจากสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐเป็นสกุลเงินบาท มีวัตถุประสงค์เพื่อลดผลกระทบจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในงบการเงิน

EBITDA ปี 2568 มีจำนวน 53,880 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 5,244 ล้านบาท (-8.9%) เนื่องจากรายได้รวมของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นในอัตราที่ต่ำกว่าค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมค่าน้ำมันเครื่องบินต่อหน่วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารลดลงจาก 1.461 บาท ในปี 2567 เป็น 1.443 บาท ในปี 2568

3. ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

ตารางแสดงรายจ่ายลงทุน

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.	
	2568	2567
เครื่องบิน	12,168	3,088
อื่นๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	846	606
รวม	**13,014**	**3,694**

ในปี 2568 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายจ่ายเพื่อการลงทุน 13,014 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 9,320 ล้านบาท (+252.3%) ประกอบด้วย

- การลงทุนในส่วนที่เกี่ยวกับเครื่องบิน จำนวน 12,168 ล้านบาท โดยหลักมาจากการซื้อเครื่องบินแบบโบอิ้ง 777-300ER จำนวน 4 ลำ ที่เดิมบริษัทฯ ใช้งานผ่านสัญญาเช่าดำเนินงาน และการซื้ออะไหล่เครื่องบินหมุนเวียน
- การลงทุนในสินทรัพย์ถาวรอื่นๆ จำนวน 846 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการลงทุนในเครื่องมืออุปกรณ์การให้บริการซ่อมบำรุงของฝ่ายช่าง

สภาพคล่อง

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดจำนวน 78,579 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 25.9 ของสินทรัพย์รวม ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 5,633 ล้านบาท (-6.7%)

โดยสรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่างๆ ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.	
	2568	2567
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	40,379	55,235
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(24,928)	(26,213)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	(18,245)	3,044
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน		
ที่มีต่อเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	(2,866)	(772)
ผลกระทบจากผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9		
ที่มีต่อเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	35	(21)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงจากการสูญเสีย		
อำนาจควบคุมบริษัทย่อย	(8)	-
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง)	**(5,633)**	**31,273**

ในปี 2568 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 40,379 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 14,856 ล้านบาท (-26.9%) แม้ว่าในปี 2568 มีกำไรสุทธิ แต่กระแสเงินสดจากการดำเนินงานลดลงเมื่อเทียบกับปีก่อน เนื่องจากผลกระทบจากรายการปรับกระทบยอดกำไรขาดทุน และการเพิ่มขึ้นของเงินทุนหมุนเวียน เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนจำนวน 24,928 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 1,285 ล้านบาท (-4.9%) สาเหตุหลักเนื่องจากการลงทุนในสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่นและการจ่ายล่วงหน้าตามสัญญาจัดหาเครื่องบินลดลง รวมถึงดอกเบี้ยรับที่เพิ่มขึ้น ถึงแม้ว่าจะมีการเปลี่ยนสัญญาจากเช่าเป็นซื้อเครื่องบินแบบโบอิ้ง 777-300ER จำนวน 4 ลำ และมีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 18,245 ล้านบาท ประกอบด้วยการจ่ายชำระคืนหนี้สินตามสัญญาเช่าเครื่องบิน จ่ายชำระดอกเบี้ยหุ้นกู้ และจ่ายชำระดอกเบี้ยเงินกู้ยืมระยะยาว ในขณะที่ปีก่อนมีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 3,044 ล้านบาท จากการออกหุ้นสามัญ เป็นผลให้เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 มีจำนวน 78,579 ล้านบาท ลดลง 5,633 ล้านบาท (-6.7%) จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 ซึ่งมีอยู่จำนวน 84,212 ล้านบาท (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 7.1)

ทั้งนี้ หากรวมสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดรวมสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่นสุทธิเป็นเงิน 123,560 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 8,571 ล้านบาท (+7.5%)

เครื่องบิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงานจำนวน 80 ลำ และมีเครื่องบินที่ไม่ได้ใช้ดำเนินงานจำนวน 3 ลำ เครื่องบินที่ใช้ดำเนินงานประกอบด้วย เครื่องบินของบริษัทฯ จำนวน 10 ลำ และเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าจำนวน 70 ลำ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 13)

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมจำนวน 304,059 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 11,551 ล้านบาท (+3.9%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	31 ธ.ค. 2568		31 ธ.ค. 2567		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของสินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของสินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	78,579	25.9	84,212	28.8	-5,633	-6.7
สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น	44,981	14.8	30,777	10.5	+14,204	+46.2
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขาย	1,615	0.5	1,734	0.6	-119	-6.9
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นๆ	18,324	6.0	18,286	6.3	+38	+0.2
สินทรัพย์หมุนเวียน	**143,499**	**47.2**	**135,009**	**46.2**	**+8,490**	**+6.3**
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์	42,356	13.9	37,025	12.7	+5,331	+14.4
สินทรัพย์สิทธิการใช้	69,283	22.8	75,367	25.7	-6,084	-8.1
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ	48,921	16.1	45,107	15.4	+3,814	+8.5
รวมสินทรัพย์	**304,059**	**100.0**	**292,508**	**100.0**	**+11,551**	**+3.9**

สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 143,499 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 47.2 ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 8,490 ล้านบาท (+6.3%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด มีจำนวน 78,579 ล้านบาท ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 5,633 ล้านบาท (-6.7%) สาเหตุหลักจากการลงทุนในตั๋วเงินที่มีสิทธิไถ่ถอนคืนได้และเงินฝากประจำที่มีระยะเวลาที่ครบกำหนดชำระมากกว่า 3 เดือน แต่ไม่เกิน 1 ปีที่เพิ่มขึ้น การเปลี่ยนสัญญาจากเช่าเป็นซื้อเครื่องบินแบบโบอิ้ง 777-300ER จำนวน 4 ลำ การจ่ายชำระคืนหนี้สินตามสัญญาเช่าเครื่องบิน และการจ่ายชำระดอกเบี้ยหุ้นกู้ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 7.1)
- สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น มีจำนวน 44,981 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 14,204 ล้านบาท (+46.2%) จากการลงทุนในตั๋วเงินที่มีสิทธิไถ่ถอนคืนได้ และเงินฝากประจำที่มีระยะเวลาที่ครบกำหนดชำระมากกว่า 3 เดือน แต่ไม่เกิน 1 ปีที่เพิ่มขึ้น (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 10.1)
- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขาย มีจำนวน 1,615 ล้านบาท ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 119 ล้านบาท (-6.9%) สาเหตุหลักจากการจำหน่ายเครื่องบินแบบแอร์บัส A340-500 จำนวน 1 ลำ แบบแอร์บัส A380-800 จำนวน 1 ลำ แบบโบอิ้ง 777-200 จำนวน 2 ลำ และแบบโบอิ้ง 777-300 จำนวน 1 ลำ นอกจากนี้ มีการจำหน่ายเครื่องยนต์อะไหล่ Trent 970-84 จำนวน 4 เครื่องยนต์ และสินทรัพย์อื่น ถึงแม้ว่าจะมีการโอนจัดประเภทเครื่องบินแบบโบอิ้ง 777-300 จำนวน 6 ลำ จากที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 11)
- สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นๆ มีจำนวน 18,324 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 38 ล้านบาท (+0.2%) สาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นของสินค้าคงเหลือตามการดำเนินงานที่เพิ่มมากขึ้น รวมทั้งเงินมัดจำสัญญาเช่าเครื่องบิน ถึงแม้ว่าลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่นลดลง (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.2, 8, 9, 17.1, 34.2.3)

ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ มีจำนวน 42,356 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 13.9 ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 5,331 ล้านบาท (+14.4%) สาเหตุหลักจากการเปลี่ยนสัญญาจากเช่าเป็นซื้อเครื่องบินแบบโบอิ้ง 777-300ER จำนวน 4 ลำ ถึงแม้ว่ามีการคิดค่าเสื่อมราคาสำหรับงวด การโอนจัดประเภทเครื่องบินแบบโบอิ้ง 777-300 จำนวน 6 ลำ ไปยังสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขาย และการบันทึกผลขาดทุนจากการด้อยค่าก็ตาม (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 13)

สินทรัพย์สิทธิการใช้ มีจำนวน 69,283 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 22.8 ของสินทรัพย์ทั้งหมด ประกอบด้วยสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และสัญญาเช่าดำเนินงานสินทรัพย์ถาวรอื่น ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 6,084 ล้านบาท (-8.1%) สาเหตุหลักจากการคิดค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์สิทธิการใช้สำหรับงวด และการลดลงเนื่องจากการปรับปรุงรายการออกและบันทึกเป็นที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ จากการเปลี่ยนสัญญาจากเช่าเป็นซื้อเครื่องบินแบบโบอิ้ง 777-300ER จำนวน 4 ลำ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 14)

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ มีจำนวน 48,921 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 16.1 ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 3,814 ล้านบาท (+8.5%) สาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นของเงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน และเงินจ่ายล่วงหน้าตามสัญญาจัดหาเครื่องบิน ถึงแม้ว่าเงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินจะลดลงจากการยกเลิกสัญญาเช่า ซึ่งมาจากการเปลี่ยนสัญญาจากเช่าเป็นซื้อเครื่องบินแบบโบอิ้ง 777-300ER จำนวน 4 ลำ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 10.2, 12, 15, 16, 17.2, 34.2.1)

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Assets) ในปี 2568 เท่ากับร้อยละ 10.37 ในขณะที่ปีก่อนเท่ากับร้อยละ -10.12

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 หนี้สินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย มีจำนวน 228,147 ล้านบาท ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 18,772 ล้านบาท (-7.6%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	31 ธ.ค. 2568		31 ธ.ค. 2567		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน	67,716	29.7	67,077	27.1	+639	+1.0
ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	9,871	4.3	9,510	3.9	+361	+3.8
หนี้สินระยะยาว	107,801	47.3	119,231	48.3	-11,430	-9.6
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	42,759	18.7	51,101	20.7	-8,342	-16.3
รวมหนี้สิน	**228,147**	**100.0**	**246,919**	**100.0**	**-18,772**	**-7.6**

หนี้สินหมุนเวียน มีจำนวน 67,716 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 29.7 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 639 ล้านบาท (+1.0%) สาเหตุหลักจากเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น ถึงแม้ว่าจะมีรายได้รับล่วงหน้าที่ลดลงจากการรับรู้ค่าโดยสารในช่วงสิ้นปี ซึ่งเป็นช่วง High Season (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.2, 20, 21, 34.2.3)

หนี้สินระยะยาวรวมส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี มีจำนวน 117,672 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 51.6 ของหนี้สินทั้งหมด ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 11,069 ล้านบาท (-8.6%) สาเหตุหลักจากการจ่ายชำระคืนหนี้สินตามสัญญาเช่า และตามการลดลงของสินทรัพย์สิทธิการใช้จากการเปลี่ยนสัญญาจากเช่าเป็นซื้อเครื่องบินแบบโบอิ้ง 777-300ER จำนวน 4 ลำ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.2, 7.3, 18, 19)

หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ มีจำนวน 42,759 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 18.7 ของหนี้สินทั้งหมด ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 8,342 ล้านบาท (-16.3%) สาเหตุหลักเกิดจากประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นลดลง 6,206 ล้านบาท จากการปรับปรุงรายการบัญชีของประมาณการหนี้สินระยะยาวสำหรับค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน รายการสำรองค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน เครื่องยนต์เครื่องบิน และส่วนประกอบอื่นๆ สำหรับรายการซ่อมที่จะต้องจ่ายเงินในอนาคตตามสัญญาลดลง อันเนื่องมาจากการเปลี่ยนสัญญาจากเช่าเป็นซื้อเครื่องบินแบบโบอิ้ง 777-300ER

จำนวน 4 ลำ และการปรับปรุงอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.2, 20, 22, 23, 24, 34.2.1)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity) เท่ากับ 1.55 เท่า ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 ซึ่งเท่ากับ 2.82 เท่า และอัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Debt to Equity) เท่ากับ 3.01 เท่า ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 ที่เท่ากับ 5.42 เท่า

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ และบริษัทย่อย มีจำนวน 75,912 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 30,323 ล้านบาท (+66.5%) จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 ซึ่งเท่ากับ 45,589 ล้านบาท จากการที่บริษัทฯ มีกำไรจากการดำเนินงานเพิ่มขึ้น

ภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทฯ มีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากภาระผูกพันที่มิได้แสดงในงบการเงิน จากหนังสือค้ำประกันที่ออกโดยธนาคารในประเทศและต่างประเทศ และภาระผูกพันที่จะต้องจ่ายในอนาคตตามสัญญาเช่าของเครื่องบิน และสัญญาจัดหาสินทรัพย์ ซึ่งอยู่ระหว่างการรอรับมอบ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 35)

4. ปัจจัยที่อาจมีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

แนวโน้มอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจในปี 2569 จากรายงาน World Economic Outlook (WEO) ฉบับเดือนมกราคม 2569 โดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) คาดว่าเศรษฐกิจโลกจะขยายตัวร้อยละ 3.3 ปรับตัวดีขึ้นเล็กน้อยจากที่คาดการณ์ไว้ที่ร้อยละ 3.2 ในเดือนตุลาคม 2568 โดยมีปัจจัยบวกจากการลงทุนด้านเทคโนโลยีปัญญาประดิษฐ์ (Artificial Intelligence: AI) ความสามารถในการปรับตัวกับสภาพแวดล้อมทางการค้าที่เปลี่ยนแปลงของภาคธุรกิจและเศรษฐกิจ รวมถึงมาตรการสนับสนุนทางการคลังและการเงิน อย่างไรก็ตาม ยังคงมีความเสี่ยงจากความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์และสงครามการค้า การทบทวนการคาดการณ์เรื่องการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตด้วยเทคโนโลยี AI ซึ่งอาจส่งผลกระทบให้การลงทุนลดลง

สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ประเมินแนวโน้มการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินปี 2569 ว่าจะขยายตัวต่อเนื่องที่ร้อยละ 4.9 โดยภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกเป็นภูมิภาคที่มีอัตราการเติบโตโดดเด่นที่สุดที่ร้อยละ 7.3 อย่างไรก็ตาม ข้อจำกัดด้านอุปทานของอุตสาหกรรมการบินส่งผลให้มีการขาดแคลนเครื่องบิน เป็นปัจจัยที่ทำให้การคาดการณ์อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารสูงถึงร้อยละ 83.8 ซึ่งปัจจัยดังกล่าวเป็นแรงผลักดันโดยตรงต่อรายได้ต่อหน่วย และภาพรวมผลกำไรของอุตสาหกรรม โดยคาดว่าอุตสาหกรรมการบินจะมีผลกำไรสุทธิที่สูงสุดเป็นประวัติการณ์ อย่างไรก็ตาม อัตรากำไรสุทธิ (Net Margin) ของสายการบินในภาพรวมคาดว่าจะยังคงทรงตัวที่ร้อยละ 3.9

กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) ประเมินเศรษฐกิจไทยในปี 2569 คาดว่าจะขยายตัวร้อยละ 1.6 ชะลอตัวลงจากปีก่อนหน้าที่ขยายตัวร้อยละ 2.1 จากผลกระทบจากสงครามการค้าและการแข่งขันที่รุนแรงในตลาดโลก ปัญหาหนี้ครัวเรือนและข้อจำกัดเชิงโครงสร้างภายในประเทศ อย่างไรก็ตาม ภาคการท่องเที่ยวยังคงเป็นแรงขับเคลื่อนหลัก ถึงแม้จะมีความท้าทายด้านการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวในภูมิภาค การแข็งค่าของเงินบาท และความเชื่อมั่นด้านความปลอดภัย โดยคาดว่าในปี 2569 จะมีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางเข้าประเทศไทยเพิ่มขึ้นเป็น 36.7 ล้านคน ทั้งนี้ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) มุ่งผลักดันการท่องเที่ยวภายใต้กรอบแนวคิด “Amazing 5 Economy” ได้แก่ 1) Life Economy ยกระดับสินค้าและบริการของประเทศไทยสู่การเป็นศูนย์กลาง Wellness และ Medical Tourism 2) Sub-Culture Economy เจาะกลุ่มความชอบเฉพาะตัว (Niche market) 3) Night Economy ส่งเสริมเศรษฐกิจเชิงสร้างสรรค์ยามค่ำคืน เพื่อเพิ่มเวลาและกระจายการท่องเที่ยวทั้งเมืองหลักและเมืองน่าเที่ยว 4) Circular Economy เน้นการใช้ทรัพยากรอย่างรู้คุณค่า ลดของเสีย หมุนเวียนรายได้กลับสู่ชุมชนและสิ่งแวดล้อม ด้วยหลักการ Reduce-Reuse-Recycle และ 5) Platform Economy การท่องเที่ยวผ่านระบบออนไลน์ ทั้งการซื้อขายและการชำระเงินที่จะช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทางอย่างไร้รอยต่อ

เพื่อตอบรับต่อการขยายตัวของอุตสาหกรรมการบินและการท่องเที่ยว บริษัทฯ มีแผนปรับปรุงฝูงบินและเส้นทางบิน ดังนี้

- ปี 2569 บริษัทฯ จะทยอยรับมอบเครื่องบินแบบแอร์บัส A321neo เพิ่มเติมอีกจำนวน 14 ลำ หลังจากที่ได้รับมอบลำแรกไปเมื่อเดือนธันวาคม 2568 ที่ผ่านมา และจะรับมอบครบทั้งหมด 32 ลำในปี 2571 เพื่อรองรับการให้บริการในเส้นทางบินระยะสั้นและระยะกลาง อาทิ ตลาดอาเซียนและเอเชีย นอกจากนี้ จะรับมอบเครื่องบินแบบโบอิ้ง 787-9 จำนวน 4 ลำ เพื่อรองรับการให้บริการในเส้นทางบินระยะไกล
- อยู่ระหว่างเจรจาสัญญาเช่าเครื่องบินแบบโบอิ้ง 787-8 ซึ่งเป็นเครื่องบินลำตัวกว้าง จำนวน 10 ลำ โดยคาดว่าจะเริ่มรับมอบในเดือนมิถุนายน 2569 เป็นต้นไป เพื่อทดแทนเครื่องบินเก่าที่ปลดระวาง
- กลับมาให้บริการเส้นทางกรุงเทพมหานครไปยังอัมสเตอร์ดัม ประเทศเนเธอร์แลนด์ ทำการบิน 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ในตารางบินฤดูร้อนปี 2569 โดยจะเริ่มให้บริการตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2569 เป็นต้นไป และเส้นทางกรุงเทพมหานครไปยังโอ๊คแลนด์ ประเทศนิวซีแลนด์ ทำการบิน 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ โดยคาดว่าจะเริ่มให้บริการในช่วงปลายปี 2569 เป็นต้นไป

นอกจากนี้ การบินไทยดำเนินยุทธศาสตร์ Silk Hub เพื่อปฏิรูปโครงสร้างเครือข่ายการบินให้มีประสิทธิภาพสูงสุด มุ่งเน้นการเพิ่มอัตรากำไรผ่านการแบ่งสัดส่วนโครงสร้างตลาด 3 ลำดับชั้น ได้แก่ ภูมิภาคอาเซียนเป็นโครงข่ายสนับสนุน (Base) ในการส่งต่อผู้โดยสารเข้าสู่โครงข่ายหลัก ขณะที่จีนและอินเดียเป็นตลาดหลัก (Core) ของปริมาณการขนส่ง และเส้นทางบินระยะไกล เช่น ยุโรปและออสเตรเลีย เป็นเส้นทางที่สร้างมูลค่าและกำไรต่อหน่วยในระดับสูงให้กับเครือข่าย (Value Creator) นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังบริหารจัดการตารางบินและเส้นทางบินให้เกิดความสมดุล (Optimization) ระหว่างผู้โดยสารและธุรกิจขนส่งสินค้า เพื่อมุ่งสู่การสร้างผลกำไรที่เติบโตอย่างมีเสถียรภาพในระยะยาว



5. สรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

		ม.ค.-ธ.ค.	
		2568	2567
อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio)			
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	3.61	3.52
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio)			
อัตรากำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน	ร้อยละ	21.46	22.08
อัตรากำไรจากการดำเนินงานหลังต้นทุนทางการเงิน	ร้อยละ	14.55	12.09
อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิ	ร้อยละ	16.26	(14.31)
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	50.93	n/a
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)			
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	10.37	(10.12)
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)			
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	1.55	2.82
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	3.01	5.42
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	4.10	3.15
อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA	เท่า	2.78	2.75
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน	เท่า	1.71	1.51

ความหมายและสูตรในการคำนวณอัตราส่วนทางการเงิน

อัตราส่วนสภาพคล่อง (Current Ratio)

= สินทรัพย์หมุนเวียน (ไม่รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย) / หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมรายรับด้านการขนส่งที่ยังไม่ถือเป็นรายได้)

อัตรากำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษี (EBIT Margin)

= กำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษี (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) / รายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว)

อัตรากำไรจากการดำเนินงานหลังต้นทุนทางการเงิน ก่อนภาษี (Operating Profit after Finance Cost before Tax Margin)

= กำไรจากการดำเนินงานหลังต้นทุนทางการเงิน ก่อนภาษี (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) / รายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว)

อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิ (Net Profit Margin)

= กำไร (ขาดทุน) สุทธิ / รายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว)

อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity)

= กำไรสุทธิ / ส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Total Assets)

= กำไรสุทธิ / 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 ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์ กำไรจากการยกเลิกสัญญาเช่าเครื่องบิน กำไร (ขาดทุน) จากการปรับโครงสร้างหนี้ ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 กำไร (ขาดทุน) จากการวัดมูลค่าจากตราสารอนุพันธ์ ปรับปรุงสินค้าคงเหลือในกลุ่มที่ไม่มีฝูงบิน และผลกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสุทธิ (EBITDA) / ต้นทุนทางการเงิน

อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA (Net Debt to EBITDA)

= (หนี้สินรวม - เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด) / EBITDA

อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน (Debt Service Coverage Ratio)

= EBITDAR / (การชำระคืนหนี้สินระยะยาวและหนี้สินตามสัญญาเช่า + ต้นทุนทางการเงิน + ค่าเช่าอะไหล่)

5. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น

5.1 ข้อมูลทั่วไป

ข้อมูลทั่วไป

บริษัทที่ออกหลักทรัพย์	:	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
ชื่อภาษาอังกฤษ	:	THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC COMPANY LIMITED
ชื่อย่อ	:	THAI
ประเภทธุรกิจ	:	บริการขนส่งทางอากาศและกิจการอื่นที่เกี่ยวข้อง
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	:	89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900
เลขทะเบียนบริษัท	:	0107537001757
เว็บไซต์	:	www.thaiairways.com
โทรศัพท์	:	02-545-1000
THAI Contact Center	:	02-356-1111
Cargo Contact Center	:	02-137-4200
Royal Orchid Holidays	:	02-545-3252

นายทะเบียนหลักทรัพย์

ชื่อนายทะเบียนหลักทรัพย์	:	บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด
ที่อยู่/สถานที่ตั้ง	:	93 ถนนรัชดาภิเษก
แขวง/ตำบล	:	แขวงดินแดง
เขต/อำเภอ	:	เขตดินแดง
จังหวัด	:	กรุงเทพมหานคร
รหัสไปรษณีย์	:	10400
โทรศัพท์	:	02-009-9999

บริษัทผู้สอบบัญชี

ชื่อบริษัทผู้สอบบัญชี	:	บริษัท ดีลอยท์ ทู้ช โธมัทสุ ไชยยศ สอบบัญชี จำกัด
ที่อยู่/สถานที่ตั้ง	:	11/1 อาคารเอไอเอ สาทร ทาวเวอร์ ชั้นที่ 23-27 ถนนสาทรใต้
แขวง/ตำบล	:	แขวงยานนาวา
เขต/อำเภอ	:	เขตสาทร
จังหวัด	:	กรุงเทพมหานคร
รหัสไปรษณีย์	:	10120
โทรศัพท์	:	02-034-0000
โทรสาร	:	02-034-0100

ที่ปรึกษากฎหมาย

ชื่อที่ปรึกษากฎหมาย	:	บริษัท เบเคอร์ แอนด์ แม็คเค็นซี่ จำกัด
ที่อยู่/สถานที่ตั้ง	:	195 อาคารวัน แบงค็อก ทาวเวอร์ 4 ชั้น 30 - 33 ถนนวิทยุ
แขวง/ตำบล	:	แขวงลุมพินี
เขต/อำเภอ	:	เขตปทุมวัน
จังหวัด	:	กรุงเทพมหานคร
รหัสไปรษณีย์	:	10330
โทรศัพท์	:	02-636-2000
โทรสาร	:	02-636-2111

5.2 ข้อมูลสำคัญอื่น

สรุปสาระสำคัญของแผนฟื้นฟูกิจการและสถานะการฟื้นฟูกิจการ

เมื่อวันที่ 26 พฤษภาคม 2563 การบินไทยยื่นคำร้องขอฟื้นฟูกิจการต่อศาลล้มละลายกลาง (“ศาล”) ต่อมาเมื่อวันที่ 14 กันยายน 2563 ศาลมีคำสั่งให้ฟื้นฟูกิจการการบินไทย และแต่งตั้งให้บริษัท อีวาย คอร์ปอเรท แอดไวซอรี่ เซอร์วิสเซส จำกัด ร่วมกับ พล.อ.อ. ชัยพฤกษ์ ดิษยะศริน นายจักรกฤศฎิ์ พาราพันธกุล นายพีระพันธุ์ สาลีรัฐวิภาค นายบุญทักษ์ หวังเจริญ นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ และนายชาญศิลป์ ตรีนุชกร เป็นผู้ทำแผนฟื้นฟูกิจการ

เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2564 ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการ โดยมีนายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ นายพรชัย ฐีระเวช นายไกรสร บารมีอวยชัย นายศิริ จิระพงษ์พันธ์ และนายชาญศิลป์ ตรีนุชกร เป็นผู้บริหารแผน ทั้งนี้ ตาม พ.ร.บ. ล้มละลาย มาตรา 90/59 ประกอบมาตรา 90/25 เมื่อผู้บริหารแผนรับทราบคำสั่งศาลที่เห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการแล้ว อำนาจหน้าที่ในการจัดการกิจการและทรัพย์สินของการบินไทย และบรรดาสิทธิตามกฎหมายของผู้ถือหุ้นของการบินไทย (ยกเว้นสิทธิที่จะได้รับเงินปันผล) ตกแก่ผู้บริหารแผน

เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการที่แก้ไข และเมื่อวันที่ 21 ตุลาคม 2565 นายไกรสร บารมีอวยชัย และนายศิริ จิระพงษ์พันธ์ ได้ลาออกจากการเป็นผู้บริหารแผน ผู้บริหารแผนที่เหลืออยู่ ซึ่งได้แก่ นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ นายพรชัย ฐีระเวช และนายชาญศิลป์ ตรีนุชกร มีอำนาจกระทำการในฐานะผู้บริหารแผนของการบินไทยต่อไปได้ทันที ตามแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 10.6 (2)

ต่อมา การบินไทยได้ดำเนินการเป็นผลสำเร็จตามที่ได้กำหนดไว้ในแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 10.10 อย่างครบถ้วน ดังนั้นเมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2568 ศาลล้มละลายกลางจึงได้มีคำสั่งยกเลิกการฟื้นฟูกิจการของการบินไทย อันเป็นผลให้อำนาจหน้าที่ของผู้บริหารแผนในการจัดการกิจการและทรัพย์สินของการบินไทยสิ้นสุดลง และคณะกรรมการของการบินไทยกลับมามีอำนาจหน้าที่ในการจัดการกิจการและทรัพย์สินของบริษัท ตลอดจนผู้ถือหุ้นของบริษัทกลับมีสิทธิตามกฎหมายต่อไป ทั้งนี้ ตามพ.ร.บ. ล้มละลาย มาตรา 90/75 (1) และ (2) การบินไทยยังคงมีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดของแผน รวมถึงการชำระหนี้ตามข้อ 5.3 ของแผนให้แก่เจ้าหนี้จนครบถ้วน และการจัดสรรกระแสเงินสดตามข้อกำหนดในข้อ 5.4 ของแผนต่อไป

รายละเอียดสินทรัพย์ หนี้สิน และภาระผูกพันต่าง ๆ ในขณะที่ศาลสั่งให้ฟื้นฟูกิจการ

ข้อมูลสินทรัพย์ หนี้สิน และภาระผูกพันตามที่ปรากฏในงบแสดงฐานะการเงินของการบินไทย (งบเฉพาะกิจการ) ณ วันที่ 14 กันยายน 2563 (วันที่ศาลล้มละลายมีคำสั่งให้ฟื้นฟูกิจการ) เปรียบเทียบกับงบแสดงฐานะการเงิน (งบเฉพาะกิจการ) ที่ได้รับการตรวจสอบโดยผู้สอบบัญชีรับอนุญาต ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 เป็นไปตามตารางด้านล่างนี้

งบแสดงฐานะการเงิน (งบเฉพาะกิจการ)	ณ วันที่ 14 กันยายน 2563 (ฉบับผู้บริหาร)	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568
สินทรัพย์		
สินทรัพย์หมุนเวียน		
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	10,944,501,061	76,524,023,214
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น	10,380,806,261	12,473,814,540
สินค้าและพัสดุคงเหลือ	4,536,652,401	5,061,127,623
สินทรัพย์ภาษีเงินได้ของงวดปัจจุบัน	157,698,244	324,872,681
สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น	-	44,951,055,677
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	1,494,813,270	629,560,000
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์ระยะสั้น	-	14,740,268
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขาย	23,656,866	1,614,842,168
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	**27,538,128,103**	**141,594,036,171**
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	4,002,131,516	965,230,333
เงินลงทุนในบริษัทร่วม	889,879,170	392,334,000
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	10,209,920	2,010,459,900
ลูกหนี้ตามสัญญาเช่าไม่หมุนเวียน	5,611,506,829	-
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	68,086,870,813	42,312,340,308
สินทรัพย์สิทธิการใช้	164,458,788,235	69,270,347,591
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	266,393,687	94,017,954
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์	-	-
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	7,488,771,067	13,631,457,098
เงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบิน	14,526,633,245	11,110,780,285
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	9,080,002,878	22,163,734,452
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	**274,421,187,360**	**161,950,701,921**
รวมสินทรัพย์	**301,959,315,463**	**303,544,738,092**

ที่มา: งบการเงินเฉพาะบริษัทสำหรับผู้บริหาร ณ วันที่ 14 กันยายน 2563 และงบการเงินเฉพาะกิจการที่ได้รับการตรวจสอบโดยผู้สอบบัญชีรับอนุญาต ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568

งบแสดงฐานะการเงิน (งบเฉพาะกิจการ)	ณ วันที่ 14 กันยายน 2563 (ฉบับผู้บริหาร)	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น		
หนี้สินหมุนเวียน		
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	3,729,636,949	-
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่น	41,619,852,212	29,680,649,829
รายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถือเป็นรายได้	15,815,747,537	38,253,731,456
ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี		
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	8,511,346,154	485,884,849
เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	14,960,896,417	500,561,534
หนี้สินตามสัญญาเช่า	131,556,090,488	8,874,265,242
หุ้นกู้	71,608,000,000	-
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	11,413,827,165	-
เงินปันผลค้างจ่าย	54,237,326	-
หนี้สินตราสารอนุพันธ์ระยะสั้น	-	60,479,316
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	480,707,248	-
รวมหนี้สินหมุนเวียน	**299,750,341,496**	**77,855,572,226**
หนี้สินไม่หมุนเวียน		
หนี้สินระยะยาว		
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	-	4,281,391,601
เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	6,286,275,114
หนี้สินภายใต้สัญญาเช่า	-	68,304,414,296
หุ้นกู้	-	28,925,844,285
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้ไม่หมุนเวียนอื่น	-	5,302,141,131
หนี้สินตราสารอนุพันธ์	-	1,277,546,877
เงินกองทุนบำเหน็จพนักงาน	3,707,435,698	584,732,387
ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนสำหรับผลประโยชน์พนักงาน	17,106,035,539	7,159,564,705
ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	13,857,411,437	28,374,026,411
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	2,047,721,280	-
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	**36,718,603,954**	**150,495,936,807**
รวมหนี้สิน	**336,468,945,450**	**228,351,509,033**

งบแสดงฐานะการเงิน	ณ วันที่ 14 กันยายน 2563 (ฉบับผู้บริหาร)	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568
ส่วนของผู้ถือหุ้น		
ทุนเรือนหุ้น		
ทุนจดทะเบียน		
หุ้นสามัญ 2,698.90 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท	26,989,009,500	-
หุ้นสามัญ 28,303.29 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 1.3 บาท	-	36,794,279,037
ทุนที่ออกและชำระแล้ว		
หุ้นสามัญ 2,182.77 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท	21,827,719,170	-
หุ้นสามัญ 28,303.29 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 1.3 บาท	-	36,794,279,037
ส่วนเกินมูลค่าหุ้น	1,862,979,154	-
ขาดทุนสะสม		
ทุนสำรองตามกฎหมาย		1,505,136,967
ยังไม่ได้จัดสรร (ขาดทุน)	(64,912,997,240)	28,124,666,968
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น	6,712,668,929	8,769,146,087
รวมส่วนของบริษัทใหญ่ (ขาดทุนเกินทุน)	**(34,509,629,987)**	**75,193,229,059**
ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	-	-
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น (ขาดทุนเกินทุน)	**(34,509,629,987)**	**75,193,229,059**
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	**301,959,315,463**	**303,544,738,092**

ที่มา: งบการเงินเฉพาะบริษัทสำหรับผู้บริหาร ณ วันที่ 14 กันยายน 2563 และงบการเงินเฉพาะกิจการที่ได้รับการตรวจสอบโดยผู้สอบบัญชีรับอนุญาต ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568

ความคืบหน้าการดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการ

ตั้งแต่วันที่ 15 มิถุนายน 2564 ซึ่งศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนเป็นต้นมา ผู้บริหารแผนได้ดำเนินการตามแผนในส่วนต่าง ๆ โดยมีความคืบหน้าการดำเนินการตามแผนที่สำคัญดังต่อไปนี้

1. การชำระหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการ (ตามแผนฟื้นฟูกิจการข้อ 5.3)

การชำระหนี้ การขยายระยะเวลาชำระหนี้ และการลดภาระหนี้ ซึ่งกำหนดให้เจ้าหนี้ได้รับชำระหนี้ตามคำสั่งให้ได้รับชำระหนี้ของเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ ศาลล้มละลายกลาง ศาลอุทธรณ์คดีชำนัญพิเศษ หรือ ศาลฎีกา (แล้วแต่กรณี) ซึ่งเป็นคำสั่งถึงที่สุดให้ได้รับชำระหนี้นั้น ผู้บริหารแผนได้ชำระหนี้ให้แก่เจ้าหนี้ตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในแผน โดยการชำระหนี้เงินต้นและดอกเบี้ยคงค้างตามแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.3 นับตั้งแต่วันที่ศาลเห็นชอบด้วยแผน วันที่ 15 มิถุนายน 2564 จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2568 รวมเป็นเงิน 87,173,207,880.06 บาท โดยการบินไทยไม่ได้มีการผิดนัดชำระหนี้ตามแผนแต่อย่างใด

2. การไม่ยอมรับทรัพย์สินของลูกหนี้ หรือสิทธิตามสัญญาในกรณีที่ทรัพย์สินของลูกหนี้ หรือสิทธิตามสัญญามีภาระเกินควรกว่าประโยชน์ที่จะพึงได้ (ตามแผนฟื้นฟูกิจการข้อ 5.9)

เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2564 ผู้บริหารแผนได้ใช้อำนาจไม่ยอมรับทรัพย์สินหรือสิทธิตามสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการเช่าซื้อเครื่องบินที่มีภาระเกินควรกว่าประโยชน์ที่การบินไทยจะพึงได้ รวมทั้งสิ้นจำนวน 20 สัญญา ได้แก่ สัญญาเช่า / เช่าซื้อเครื่องบิน สัญญาที่เกี่ยวข้องกับการเช่า / เช่าซื้อเครื่องบิน สัญญาให้บริการซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ และสัญญาให้บริการอื่นต่อมา เจ้าหนี้หรือบุคคลที่เห็นว่าตนเองได้รับความเสียหายจากการใช้อำนาจของผู้บริหารแผนที่ไม่ยอมรับทรัพย์สินหรือสิทธิตามสัญญาที่มีภาระเกินควรฯ ได้ยื่นคำขอรับชำระหนี้ค่าเสียหายต่อเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ รวมเป็นจำนวนทั้งหมด 15 ราย

ทั้งนี้ ตามแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.9 หากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์หรือศาลมีคำสั่งถึงที่สุดให้เจ้าหนี้หรือบุคคลใดที่ได้รับความเสียหายจากการไม่ยอมรับทรัพย์สินหรือสิทธิตามสัญญาดังกล่าวได้รับชำระหนี้ เจ้าหนี้จะได้รับชำระหนี้ในอัตราร้อยละ 17 ของจำนวนหนี้ที่เจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์หรือศาลมีคำสั่งถึงที่สุดให้ได้รับชำระหนี้ และภาระหนี้ส่วนที่เหลือให้ถือว่าระงับสิ้นไป และ/หรือ ได้รับการปลดหนี้ทั้งจำนวนทันที ณ วันที่เจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์หรือศาลมีคำสั่งถึงที่สุดให้ได้รับชำระหนี้

3. การลดทุนและเพิ่มทุนจดทะเบียน

ตามแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 10.10 กำหนดเงื่อนไขให้ถือว่าการดำเนินการตามแผนเป็นผลสำเร็จตามแผน โดยข้อ 10.10 (1) กำหนดให้ จดทะเบียนเพิ่มทุนตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในแผนข้อ 5.6

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 ผู้บริหารแผนได้ดำเนินการตามแผนฉบับที่ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนเมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2564 โดยมีมติให้การบินไทยลดทุนจดทะเบียนจากจำนวน 26,989,009,500 บาท ให้เหลือจำนวน 21,827,719,170 บาท โดยการตัดหุ้นการบินไทยที่ยังไม่ได้ออกและจำหน่าย จำนวน 516,129,033 หุ้น และต่อมาเมื่อวันที่ 17 สิงหาคม 2564 การบินไทยได้ดำเนินการยื่นจดทะเบียนลดทุนดังกล่าวต่อกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์

ทั้งนี้ ตามแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.6 เรื่องการปรับโครงสร้างทุน การลดทุน และการเพิ่มทุน ซึ่งกำหนดให้การเพิ่มทุนจดทะเบียนเพื่อรองรับการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุน ตามข้อ 5.6.3 (ก) – (ค) และข้อ 5.6.4 นั้น ให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน 60 วัน นับแต่วันที่ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนที่แก้ไข ต่อมา ผู้บริหารแผนได้อนุมัติการเพิ่มทุนจดทะเบียนของการบินไทยให้เป็นไปตามแผน และได้จดทะเบียนแก้ไขเพิ่มเติมหนังสือบริคณห์สนธิของบริษัทฯ เพื่อให้สอดคล้องกับการเพิ่มทุนจดทะเบียนต่อนายทะเบียนบริษัทมหาชน กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ เมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2565

อย่างไรก็ตาม ภายใต้การบังคับใช้ของบทบัญญัติว่าด้วยการห้ามขายหุ้น (Regulatory Lock-up Period) ตามหลักเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ผู้ถือหุ้นบางส่วนของบริษัทฯ (ซึ่งรวมถึงผู้ถือหุ้นซึ่งเข้าข่ายเป็น “ผู้มีส่วนร่วมในการบริหาร” ตามนิยามของตลาดหลักทรัพย์ฯ ได้แก่ กรรมการ ผู้บริหาร และผู้ถือหุ้นที่ถือหุ้นเกินกว่าร้อยละ 5 ของทุนชำระแล้ว โดยให้นับรวมหุ้นที่ถือโดยผู้ที่เกี่ยวข้องด้วย เช่น กระทรวงการคลังและหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ เป็นต้น) จะถูกสั่งห้ามนำหุ้นซึ่งมีจำนวนรวมกันเป็นจำนวนร้อยละ 55 ของทุนชำระแล้วหลังการปรับโครงสร้างทุนในครั้งนี้ (“หุ้นที่ถูกห้ามขายภายใต้หลักเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์”) ออกขายเป็นระยะเวลา 1 ปีนับแต่วันที่หุ้นสามัญของบริษัทฯ เริ่มกลับเข้ามาซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ฯ โดยที่หุ้นจำนวนร้อยละ 25 ของหุ้นที่ถูกห้ามขายภายใต้หลักเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์ฯ สามารถขายได้เมื่อครบกำหนด 6 เดือนนับแต่วันที่หุ้นเริ่มซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ฯ และหุ้นที่ถูกห้ามขาย

ภายใต้หลักเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์ฯ ที่เหลืออีกร้อยละ 75 สามารถขายได้เมื่อครบกำหนด 12 เดือนนับแต่วันที่หุ้นของบริษัทฯ เริ่มกลับเข้าซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ฯ (“ระยะเวลาห้ามขายหุ้น”) นอกจากนี้ ผู้ถือหุ้นจากการแปลงหนี้เป็นทุนทั้งในส่วน Mandatory Conversion และการใช้สิทธิแปลงหนี้เดิมเป็นทุนเพิ่มเติม (Voluntary Conversion) รวมทั้งการใช้สิทธิแปลงดอกเบี้ยใหม่ตั้งพักเป็นทุนเพิ่มเติม จะถูกห้ามขายหุ้นที่ได้รับจากการแปลงหนี้เป็นทุน (“หุ้นที่ได้รับจากการแปลงหนี้เป็นทุนที่ถูกห้ามขาย”) เป็นระยะเวลานับตั้งแต่วันที่ได้รับจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนจากการแปลงหนี้เป็นทุน จนกว่าจะครบระยะเวลา 1 ปีนับจากวันที่หุ้นของบริษัทฯ กลับเข้าซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ฯ โดยหลังจากวันที่ครบกำหนดระยะเวลา 6 เดือนนับแต่วันที่หุ้นของบริษัทฯ กลับเข้าซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ฯ ให้เจ้าหนี้ที่ได้รับหุ้นจากการแปลงหนี้เป็นทุนแต่ละรายสามารถขายหุ้นในส่วนดังกล่าวของตนได้จำนวนไม่เกินร้อยละ 25 ของจำนวนหุ้นที่ตนถูกห้ามขายทั้งหมด โดยหลังจากสิ้นสุดระยะเวลาห้ามขายหุ้นแล้ว ผู้ถือหุ้นที่ถูกห้ามขายหุ้นจะสามารถขายหุ้นที่ถูกห้ามขายได้ทั้งหมด

4. การปรับโครงสร้างธุรกิจ โดยการรวมธุรกิจเข้ากับบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด

ตามแผนฟื้นฟูกิจการข้อที่ 5.7.2 (ข) กำหนดให้ผู้บริหารแผนมีอำนาจในการพิจารณาและดำเนินการรวมธุรกิจ (Business Combination) ซึ่งรวมถึงแต่ไม่จำกัดเพียง การรับโอนกิจการ การควบรวมกิจการ กับบริษัทย่อยอื่น ๆ รวมถึง บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด โดยพิจารณาความเหมาะสม ความคุ้มค่า ความจำเป็น และความเป็นไปได้ของการดำเนินการรวมธุรกิจดังกล่าว โดยการใช้อำนาจตามข้อนี้จะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการเจ้าหนี้

เมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม 2566 ในการประชุมคณะกรรมการเจ้าหนี้ ครั้งที่ 5/2566 คณะกรรมการเจ้าหนี้ของการบินไทยได้มีมติเสียงข้างมาก เห็นชอบการปรับโครงสร้างการดำเนินธุรกิจกลุ่มธุรกิจการบินของการบินไทยตามแนวทางที่คณะผู้บริหารแผนและฝ่ายบริหารนำเสนอ กล่าวคือ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของการบินไทยที่การบินไทยถือหุ้นอยู่ในสัดส่วนร้อยละ 99.99 ของหุ้นทั้งหมด ส่งผลให้เครื่องบินอากาศยานแอร์บัส A320 จำนวน 20 ลำที่บริหารจัดการภายใต้ไทยสมายล์และพนักงานจำนวนกว่า 800 คนย้ายมาอยู่ภายใต้การบริหารจัดการของการบินไทย

5 การเข้าเจรจาเพื่อเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขในสัญญาเดิมให้เป็นไปตามเงื่อนไขของบันทึกข้อตกลง (Letter of Intent)

ตามแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.3 เจ้าหนี้กลุ่มที่ 35 เจ้าหนี้ภาระผูกพันจากการเช่า/เช่าซื้อเครื่องบินในส่วนที่ผู้ทำแผนเห็นว่าเป็นหนี้ที่เกิดขึ้นหลังวันที่ศาลมีคำสั่งให้ฟื้นฟูกิจการนั้น ผู้บริหารแผนได้เจรจากับเจ้าหนี้กลุ่มที่ 35 เพื่อเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขในสัญญาเดิมให้เป็นไปตามเงื่อนไขของบันทึกข้อตกลง (Letter of Intent) ที่เจ้าหนี้ได้เข้าทำบันทึกข้อตกลงดังกล่าวไว้กับผู้ทำแผน และ/หรือที่ผู้บริหารแผนได้เจรจาเพิ่มเติม เป็นที่เรียบร้อยแล้ว

6. การขายทรัพย์สินรองที่ศาลได้มีคำสั่งอนุญาตแล้ว

เมื่อวันที่ 3 ธันวาคม 2563 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งอนุญาตให้การบินไทยจำหน่ายจ่ายโอนทรัพย์สินรองที่ไม่จำเป็นต่อการดำเนินกิจการของการบินไทยหรือเป็นทรัพย์สินที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ ตลอดจนเกิดภาระค่าใช้จ่ายในการดูแลรักษาเพิ่มขึ้น ตามแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 4.2 (4) รวมทั้งสิ้น 4 รายการ นั้น ได้แก่ (1) หุ้นที่การบินไทยถืออยู่ในบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (2) หุ้นที่การบินไทย ถืออยู่ในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) (3) ที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างซึ่งเป็นอาคารศูนย์ฝึกอบรมที่หลักสี่ และ (4) เครื่องยนต์ที่ไม่ได้ใช้งานแล้ว ประเภท CFM56-3C1 ติดตั้งกับเครื่องบินแบบ โบอิ้ง 737-400 จำนวน 5 เครื่องยนต์ นั้น การบินไทยได้ทำการโอนขายให้แก่ผู้ซื้อและได้รับเงินจากการขายครบถ้วนแล้ว

7. การขาย ให้เช่า หรือหาประโยชน์จากทรัพย์สินรองอื่น

ตามแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.7.1 (ข) กำหนดให้ผู้บริหารแผนมีอำนาจขาย ให้เช่า หรือหาประโยชน์จากทรัพย์สินรอง ซึ่งรวมถึงแต่ไม่จำกัดเพียงทรัพย์สินรองตามที่ระบุในเอกสารแนบ 5 ของแผน นั้น โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 การบินไทยได้ขายทรัพย์สินรอง โดยได้โอนกรรมสิทธิ์และได้รับเงินจากการขายทรัพย์สินรองแล้ว ดังนี้

อสังหาริมทรัพย์ในประเทศ

1. ที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างสำนักงานหลานหลวง กรุงเทพมหานคร
2. ที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างสำนักงาน จังหวัดภูเก็ต
3. ที่ดินเปล่า จังหวัดเชียงใหม่
4. ที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างสำนักงานรักคุณเท่าฟ้า ดอนเมือง กรุงเทพมหานคร
5. ที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างสำนักงาน จังหวัดอุดรธานี
6. ที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างสำนักงาน จังหวัดขอนแก่น
7. ที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างสำนักงานสีลม กรุงเทพมหานคร
8. ที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างสำนักงาน จังหวัดเชียงราย
9. ที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างอาคารศูนย์ฝึกอบรมที่หลักสี่ กรุงเทพมหานคร

อสังหาริมทรัพย์ในต่างประเทศ

1. ห้องชุดพักอาศัย Meyer Road สาธารณรัฐสิงคโปร์
2. ห้องชุดพักอาศัย Nathan Road สาธารณรัฐสิงคโปร์
3. สำนักงาน Manila สาธารณรัฐฟิลิปปินส์
4. บ้านพัก Jakarta สาธารณรัฐอินโดนีเซีย
5. สำนักงาน Rome สาธารณรัฐอิตาลี
6. บ้านพักที่กรุงลอนดอน สหราชอาณาจักร

สังหาริมทรัพย์

1. หุ้นในบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (ในส่วนที่นอกเหนือจากที่ได้รับอนุญาตจากศาลล้มละลายกลาง ตามคำสั่งเมื่อวันที่ 3 ธันวาคม 2563)
2. หุ้นในบริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด
3. หุ้นในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)
4. เครื่องยนต์อะไหล่ที่ไม่ได้ใช้งานแล้ว รวม 30 เครื่องยนต์
5. เครื่องบินที่ไม่ได้ใช้งานแล้ว รวม 30 ลำ
6. หน่วยลงทุนในกองทุนรวมวายุภักษ์ 1
7. หุ้นในบริษัท เทรดสยาม จำกัด (ปิดกิจการ)
8. เครื่องฝึกบินจำลองแบบ โบอิ้ง 747-400 จำนวน 1 เครื่อง
9. เครื่องฝึกบินจำลองแบบ แอร์บัส A330-300 จำนวน 1 เครื่อง

สำหรับกระบวนการขายสินทรัพย์ของบริษัทฯ ไม่ว่าจะเป็นเครื่องบิน เครื่องยนต์ หรืออสังหาริมทรัพย์ บริษัทฯ จะทำการประกาศขายด้วยวิธีการยื่นซองเสนอราคา และมีการจัดทำการประเมินมูลค่าทรัพย์สินโดยผู้เชี่ยวชาญเพื่ออ้างอิงในการพิจารณาราคาขาย ทั้งนี้ที่ผ่านมาบริษัทฯ ได้จัดตั้งคณะกรรมการพิจารณาเพื่อตรวจสอบและพิจารณาข้อเสนอก่อนการนำเสนอให้คณะผู้บริหารพิจารณา และคณะผู้บริหารแผนเป็นผู้อนุมัติการขายสินทรัพย์ทั้งหมด ซึ่งเป็นไปตามที่ระบุในแผนฟื้นฟูกิจการ ผู้บริหารแผนมีอำนาจในการจำหน่าย จ่าย โอน ให้เช่า เข้าทำธุรกรรมใด ๆ เพื่อใช้หรือหาประโยชน์ทรัพย์สินรอง โดยต้องศึกษาความเหมาะสม ความคุ้มค่าความจำเป็น ตลอดจนวิธีและลักษณะการขาย ให้เช่า หรือการหาประโยชน์ เพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ ภายใต้สถานการณ์ ณ ขณะที่จะขาย ให้เช่า หรือหาประโยชน์

8. การแปลงหนี้เป็นทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.6.3

- การแปลงหนี้เป็นทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการ (Mandatory Conversion) ข้อ 5.6.3 (ข)

ตามที่กำหนดในแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.6.3 (ข) ซึ่งกำหนดให้บริษัทฯ จัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนเพื่อรองรับการแปลงหนี้เป็นทุนซึ่งเป็นหน้าที่ของเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการ (Mandatory Conversion) ของเจ้าหนี้กลุ่มที่ 4 เจ้าหนี้กลุ่มที่ 5 เจ้าหนี้กลุ่มที่ 6 และเจ้าหนี้ผู้ถือหุ้นกู้ตามแผนฟื้นฟูกิจการ ในการนี้ 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 หุ้น อันเกิดจากการหารที่ไม่ลงตัว ให้ปัดเศษของหุ้นทิ้ง ซึ่งภายหลังจากการคำนวณตามวิธีดังกล่าวแล้ว เจ้าหนี้จะได้รับจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนจากการแปลงหนี้เป็นทุนซึ่งเป็นหน้าที่ของเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการ (Mandatory Conversion) ตามแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.6.3 (ข) จำนวนรวมทั้งสิ้น 14,773,659,802 หุ้น ทั้งนี้ ภายหลังการจัดสรรหุ้นดังกล่าวแล้ว มีหุ้นสามัญเพิ่มทุนคงเหลือภายหลังการจัดสรรสำหรับการแปลงหนี้เป็นทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.6.3 (ข) เป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น 88,709,831 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 บริษัทฯ ขอแจ้งผลการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนจากการแสดงเจตนาใช้สิทธิแปลงหนี้เป็นทุนของเจ้าหนี้กลุ่มที่ 4 เจ้าหนี้กลุ่มที่ 5 เจ้าหนี้กลุ่มที่ 6 และเจ้าหนี้ผู้ถือหุ้นกู้ตามแผนฟื้นฟูกิจการ โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. การแปลงหนี้เดิมเป็นทุนเพิ่มเติมโดยสมัครใจของเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการ (Voluntary Conversion)

เนื่องจากจำนวนหุ้นสามัญเพิ่มทุนซึ่งเจ้าหนี้ได้แสดงเจตนาใช้สิทธิแปลงหนี้เดิมเป็นทุนเพิ่มเติมตามแผนฟื้นฟูกิจการข้อ 5.6.3 (ก) (Voluntary Conversion) มีจำนวนรวมมากกว่าจำนวนหุ้นสามัญเพิ่มทุนซึ่งจัดสรรไว้เพื่อรองรับการใช้สิทธิแปลงหนี้เป็นทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.6.3 (ก) (Voluntary Conversion) บริษัทฯ จึงได้จัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่เจ้าหนี้ที่ใช้สิทธิแปลงหนี้เป็นทุนตามสัดส่วนภาระหนี้เงินต้นของเจ้าหนี้แต่ละรายตามแผนฟื้นฟูกิจการ (Pro Rata Basis) โดยหากคำนวณแล้วมีจำนวนหนี้ที่จะได้รับหุ้นไม่เต็มจำนวน 1 หุ้น อันเกิดจากการหารที่ไม่ลงตัว ให้ปัดเศษของหุ้นทิ้ง โดยบริษัทฯ ได้จัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวนรวมทั้งสิ้น 4,911,236,792 หุ้น ให้แก่เจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการที่ได้แสดงเจตนาใช้สิทธิแปลงหนี้เดิมตามแผนฟื้นฟูกิจการเป็นทุนเพิ่มเติม คิดเป็นภาระหนี้ที่ได้มีการใช้สิทธิแปลงหนี้เป็นทุน ตามแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.6.3 (ก) จำนวนรวมทั้งสิ้น 12,500,079,881.78 บาท โดยภายหลังจากการจัดสรรหุ้นตามวิธีการดังกล่าวแล้ว มีหุ้นสามัญเพิ่มทุนคงเหลือภายหลังการจัดสรรอันเกิดจากการปัดเศษของหุ้นในกระบวนการใช้สิทธิแปลงหนี้เป็นทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.6.3 (ก) เป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น 21 หุ้น

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

ทั้งนี้ ภายหลังจากการจัดสรรหุ้นดังกล่าวแล้ว มีหุ้นสามัญเพิ่มทุนคงเหลือภายหลังการจัดสรรสำหรับการใช้สิทธิแปลงหนี้เป็นทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.6.3 (ค) เป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น 599,058,492 หุ้น

ต่อมา เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2567 บริษัทฯ ได้ดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการด้วยการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทฯ จำนวนรวมทั้งสิ้น 20,989,446,278 หุ้น ให้แก่เจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการจากการแปลงหนี้เป็นทุนตามข้อ 5.6.3 ของแผนฟื้นฟูกิจการ ที่ราคา 2.5452 บาทต่อหุ้น ซึ่งประกอบไปด้วย (ก) การแปลงหนี้เป็นทุนซึ่งเป็นหน้าที่ของเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการ (Mandatory Conversion) ตามกรอบที่กำหนดไว้ในข้อ 5.6.3 (ข) ของแผนฟื้นฟูกิจการ (ข) การใช้สิทธิแปลงหนี้เป็นทุนโดยสมัครใจของเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการ (Voluntary Conversion) ตามกรอบที่กำหนดไว้ในข้อ 5.6.3 (ก) ของแผนฟื้นฟูกิจการ และ (ค) การใช้สิทธิแปลงดอกเบี้ยใหม่ตั้งพักเป็นทุนโดยสมัครใจของเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการตามกรอบที่กำหนดไว้ในข้อ 5.6.3 (ค) ของแผนฟื้นฟูกิจการ และได้จดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วกับกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ เรียบร้อยแล้ว

ในการนี้ แผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.6.7 กำหนดให้ผู้บริหารแผนมีอำนาจดำเนินการลดทุนจดทะเบียนเพื่อตัดหุ้นสามัญเพิ่มทุนส่วนที่ไม่มีการจัดสรรสำหรับการแปลงหนี้เป็นทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.6.3 (ก) ข้อ 5.6.3 (ข) และข้อ 5.6.3 (ค) จำนวนรวมทั้งสิ้น 687,768,344 หุ้น ดังกล่าว (รวมทั้งหุ้นสามัญเพิ่มทุนที่ไม่ได้มีการจัดสรรภายใต้แผนฟื้นฟูกิจการข้อ 5.6.4) ได้ต่อไปตามที่ผู้บริหารแผนเห็นสมควร ซึ่งบริษัทฯ ได้ดำเนินการลดทุนจดทะเบียนเรียบร้อยแล้วเมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2567

9. การปรับโครงสร้างทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.6.4

ในระหว่างวันที่ 6 ธันวาคม 2567 ถึงวันที่ 12 ธันวาคม 2567 บริษัทฯ ได้ดำเนินการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวนรวมทั้งสิ้นไม่เกิน 9,822,473,626 หุ้น ให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทฯ ก่อนการปรับโครงสร้างทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการและพนักงานของบริษัทฯ ที่มีสิทธิได้รับการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุน ตามข้อ 5.6.4 ของแผนฟื้นฟูกิจการแล้วนั้น

โดยบริษัทฯ ได้มีการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทฯ ก่อนการปรับโครงสร้างทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการเป็นจำนวนทั้งสิ้น 5,048,989,272 หุ้น และได้มีการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่พนักงานของบริษัทฯ เป็นจำนวนทั้งสิ้น 59,512,700 หุ้น และบริษัทฯ มีหุ้นสามัญเพิ่มทุนที่เหลือจากการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทฯ ก่อนการปรับโครงสร้างทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการและพนักงานของบริษัทฯ ที่มีสิทธิได้รับการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุน เนื่องจากบุคคลดังกล่าวไม่ใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนดังกล่าวหรือใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนดังกล่าวไม่เต็มจำนวน เป็นจำนวนทั้งสิ้น 4,713,971,654 หุ้น

ในการนี้ เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 2567 ที่ประชุมคณะผู้บริหารแผนจึงได้มีมติให้นำหุ้นส่วนที่เหลือดังกล่าวไปจัดสรรให้แก่บุคคลในวงจำกัดตามข้อ 5.6.4 ของแผนฟื้นฟูกิจการ ที่ราคาเสนอขายที่เท่ากันกับราคาที่เสนอขายแก่ผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทฯ ก่อนการปรับโครงสร้างทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการและพนักงานของบริษัทฯ ซึ่งเป็นไปตามที่กำหนดไว้ภายใต้แผนฟื้นฟูกิจการ (กล่าวคือ 4.48 บาทต่อหุ้น) โดยบุคคลในวงจำกัดที่จองซื้อและได้รับการจัดสรรหุ้นเป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น 22,571,400 หุ้น

ต่อมา 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 ของแผนฟื้นฟูกิจการ และได้จดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วกับกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ เรียบร้อยแล้ว

ในการนี้ แผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.6.7 กำหนดให้ผู้บริหารแผนมีอำนาจดำเนินการลดทุนจดทะเบียนเพื่อตัดหุ้นสามัญเพิ่มทุนส่วนที่ไม่มีการจัดสรรสำหรับการแปลงหนี้เป็นทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.6.4 ได้ต่อไปตามที่ผู้บริหารแผนเห็นสมควร ซึ่ง บริษัทฯ ได้จดทะเบียนลดทุนจดทะเบียนโดยการตัดหุ้นซึ่งยังมิได้มีการออกจำหน่ายจากการแปลงหนี้เป็นทุนและการเสนอขายหุ้นภายใต้แผนฟื้นฟูกิจการจำนวน 5,379,168,598 หุ้น กับกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ เรียบร้อยแล้วเมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2567

10. การจัดประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นตามแผนฟื้นฟูกิจการ (ตามข้อ 5.6.8 ของแผน)

แผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.6.8 กำหนดว่า ก่อนที่จะมีการยื่นคำร้องต่อศาลล้มละลายกลางเพื่อแจ้งผลสำเร็จของการดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการและขอให้ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งยกเลิกการฟื้นฟูกิจการ ให้ผู้บริหารแผนมีอำนาจและหน้าที่ในการเรียกประชุมผู้ถือหุ้นและเสนอให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นพิจารณาเรื่องต่าง ๆ ตามที่แผนฟื้นฟูกิจการกำหนดไว้ ซึ่งได้แก่ (ก) กำหนดจำนวนกรรมการ (ข) แต่งตั้งหรือถอดถอนกรรมการ และ (ค) กำหนดกรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพัน โดยในการออกเสียงลงคะแนนในที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อให้มีมติในเรื่องดังกล่าวให้เป็นไปตามข้อบังคับของบริษัทฯ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และให้ถือว่าเป็นการที่ผู้บริหารแผนตกลงให้สิทธิในการดังกล่าวข้างต้นตกกลับไปยังผู้ถือหุ้นแต่เฉพาะเพื่อประโยชน์ในการประชุมผู้ถือหุ้นครั้งนั้นเท่านั้น

เมื่อวันที่ 18 เมษายน 2568 การบินไทยได้จัดการประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2568 ซึ่งเป็นการประชุมผู้ถือหุ้นที่จัดขึ้นตามข้อกำหนดของแผนฟื้นฟูกิจการข้อ 5.6.8 อันเป็นเงื่อนไขหนึ่งที่ผู้บริหารแผนจำเป็นต้องกระทำก่อนจะขอให้ศาลมีคำสั่งยกเลิกการฟื้นฟูกิจการ โดยที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นในครั้งดังกล่าวได้มีมติในวาระดังต่อไปนี้ (1) พิจารณาอนุมัติกำหนดจำนวนกรรมการบริษัทฯ (2) พิจารณาอนุมัติแต่งตั้งกรรมการเข้าใหม่ของบริษัทฯ และ (3) พิจารณาอนุมัติกำหนดกรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัทฯ โดยมติที่ประชุมในครั้งดังกล่าวกำหนดให้คณะกรรมการของบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 11 ท่าน ซึ่งประกอบด้วยกรรมการปัจจุบันจำนวน 3 ท่าน ได้แก่ นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ นายชาญศิลป์ ตรีนุชกร และพลอากาศเอกอำนาจ จีระมณีมัย และกรรมการเข้าใหม่จำนวน 8 ท่าน ได้แก่ นายลวรณ แสงสนิท ดร.กุลยา ตันติเตมิท นายชาครีย์ บำรุงวงศ์ พลตำรวจเอก ดร.ธัชชัย ปิตะนีละบุตร นายณปกรณ์ ธนสุวรรณเกษม นายยรรยง เดชภิรัตนมงคล นายสัมฤทธิ์ สำเนียง และนายชาย เอี่ยมศิริ และกำหนดให้กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการของบริษัทจำนวน 2 ท่าน ได้แก่นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ และนายชาญศิลป์ ตรีนุชกร ลงลายมือชื่อร่วมกันและประทับตราสำคัญของบริษัทฯ ในการดำเนินการเพื่อให้มีผลผูกพันการบินไทย ตามข้อ 23. ของข้อบังคับของบริษัทฯ

ภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต

การก่อหนี้ใหม่ (ตามแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.8)

แผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.8 ให้ผู้บริหารแผนมีอำนาจก่อหนี้ได้ภายใต้กรอบที่ระบุไว้ในข้อ 5.8.1 และ/หรือข้อ 5.8.2 ตามที่ผู้บริหารแผนเห็นสมควรเท่าที่จำเป็นต่อการประกอบธุรกิจของการบินไทย โดยการก่อหนี้ใหม่จะอยู่ในรูปแบบดังต่อไปนี้

1. การก่อหนี้ประเภทสินเชื่อระยะยาว (Term Loan) ไม่เกิน 6 ปี และ/หรือตราสารหนี้ที่มีอายุการไถ่ถอนไม่น้อยกว่า 6 ปี เป็นจำนวนไม่เกิน 12,500 ล้านบาท
2. การก่อหนี้ประเภทวงเงินสินเชื่อหมุนเวียน (Revolving Facility) และ/หรือตราสารหนี้ที่มีอายุการไถ่ถอนน้อยกว่า 6 ปี จำนวนไม่เกิน 12,500 ล้านบาท

ทั้งนี้ การบินไทยได้ดำเนินการเป็นผลสำเร็จตามที่ได้กำหนดไว้ในแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 10.10 อย่างครบถ้วนแล้ว โดยศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งยกเลิกการฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2568 โดยการบินไทยไม่มีความจำเป็นที่จะก่อหนี้ใหม่ และยังไม่มีแผนที่จะดำเนินการก่อหนี้ใหม่ตามแผนข้อดังกล่าว

ภาระหนี้ตามแผน

ตามพ.ร.บ. ล้มละลาย มาตรา 90/60 แผนซึ่งศาลเห็นชอบแล้ว ผูกมัดเจ้าหนี้ซึ่งอาจขอรับชำระหนี้ในการฟื้นฟูกิจการได้ และเจ้าหนี้ซึ่งมีสิทธิได้รับชำระหนี้ในการฟื้นฟูกิจการ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการเป็นผลสำเร็จและศาลได้มีคำสั่งยกเลิกแผนฟื้นฟูกิจการแล้ว อย่างไรก็ตาม แผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 10.12 กำหนดว่า เมื่อได้ดำเนินการตามแผนเป็นผลสำเร็จตาม ข้อ 10.10 ครบถ้วนและศาลได้มีคำสั่งยกเลิกการฟื้นฟูกิจการแล้ว ให้ถือว่าข้อกำหนดในแผนที่ยังดำเนินการไม่แล้วเสร็จยังคงมีผลผูกพันเจ้าหนี้และการบินไทยต่อไป โดยการบินไทยยังมีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดของแผนรวมถึงการชำระหนี้ให้แก่เจ้าหนี้จนครบถ้วนตามแผน โดยในส่วนของข้อกำหนดตามสัญญาเดิมระหว่างการบินไทยกับเจ้าหนี้ตามแผน เช่น สัญญาเงินกู้ หรือสัญญาที่มีข้อกำหนด เงื่อนไขและรูปแบบในการชำระหนี้ ย่อมสิ้นผลบังคับและไม่ผูกพันการบินไทยให้ต้องปฏิบัติตามข้อสัญญาเดิมอีกต่อไป

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 ยังมีสำนวนคำขอรับชำระหนี้ของเจ้าหนี้จำนวน 6 รายที่ยังไม่ได้รับคำสั่งถึงที่สุดให้ได้รับชำระหนี้ โดยในจำนวนนี้ มีภาระหนี้ตามคำขอรับชำระหนี้ของเจ้าหนี้บางรายที่ปัจจุบันการบินไทยได้พ้นความรับผิดจากเงื่อนไขที่กำหนดไว้แล้ว นอกจากนี้ สำหรับคำขอรับชำระหนี้ของเจ้าหนี้บางราย หากแม้จะมีคำสั่งถึงที่สุดให้ได้รับชำระหนี้เต็มจำนวนตามคำขอรับชำระหนี้ การบินไทยก็มีหน้าที่ที่ต้องชำระหนี้ตามแผนฟื้นฟูเพียงร้อยละ 17 ของคำสั่งถึงที่สุดให้ได้รับชำระหนี้ ดังนั้น ภาระหนี้ที่ยังไม่ได้รับคำสั่งถึงที่สุดให้ได้รับชำระหนี้ตามแผนฟื้นฟูมีจำนวนประมาณไม่เกิน 9,000 ล้านบาท ทั้งนี้ คำสั่งถึงที่สุดให้ได้รับชำระหนี้จะไม่ทำให้การบินไทยต้องรับผิดในภาระหนี้มากไปกว่าภาระหนี้ที่เจ้าหนี้ยื่นคำขอรับชำระหนี้และเงื่อนไขของแผนฟื้นฟูกิจการ

5.2.1 ข้อมูลอื่นที่อาจมีผลกระทบต่อการตัดสินใจของผู้ลงทุนอย่างมีนัยสำคัญ

ข้อมูลอื่นที่อาจมีผลกระทบต่อการตัดสินใจของผู้ลงทุน: ไม่มี

5.2.2 ข้อจำกัดของผู้ถือหุ้นในต่างประเทศ

มีข้อจำกัดของผู้ถือหุ้นในต่างประเทศหรือไม่: ไม่มี

5.3 ข้อพิพาททางกฎหมาย

บริษัทฯ หรือบริษัทย่อยของบริษัทฯ เกี่ยวข้องเป็นครั้งคราวกับการดำเนินการทางกฎหมายซึ่งเกี่ยวเนื่องจากการดำเนินธุรกิจโดยปกติของบริษัทฯ โดยฝ่ายกฎหมายของบริษัทฯ เป็นศูนย์กลางผู้รับผิดชอบกรณีที่การบินไทยฟ้องร้องหรือถูกฟ้องร้องดำเนินคดี โดยมอบหมายพนักงานภายในฝ่ายกฎหมายเป็นผู้รับผิดชอบในการกำกับดูแลแต่ละคดีไม่ว่าจะเป็นคดีที่บริษัทฯ ดำเนินคดีเอง หรือได้ว่าจ้างที่ปรึกษาทางกฎหมายหรือทนายความภายนอกให้เป็นผู้รับผิดชอบคดีก็ตาม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับคดีพิพาทดังกล่าวต้องส่งมอบข้อมูลโดยตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลและเอกสารต่าง ๆ และให้ความร่วมมือเพื่อให้บริษัทฯ ดำเนินคดีได้อย่างถูกต้องและครบถ้วน โดยคำนึงถึงประโยชน์ของบริษัทฯ เป็นสำคัญ

ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 สรุปข้อพิพาทหรือคดีความที่สำคัญ ดังนี้

รายละเอียดข้อพิพาททางกฎหมาย

ปีเหตุการณ์	รายละเอียด	สถานะความคืบหน้า
2569	**ชื่อคดี** ข้อพิพาทเกี่ยวกับการเลิกจ้างพนักงาน **โจทก์** อดีตพนักงานของบริษัทฯ	
	ข้อพิพาท ระยะเวลาที่ใช้โดยประมาณวันที่คาดว่าจะสิ้นสุด: ธ.ค. 2569 อธิบายข้อพิพาท ภายหลังจากที่บริษัทฯ ดำเนินการปรับโครงสร้างองค์กรซึ่งมีการลดจำนวนพนักงานผ่านโครงการต่าง ๆ เช่น โครงการร่วมใจเสียสละเพื่อองค์กร (Mutual Separation Plan – MSP) และให้พนักงานสมัครใจเข้าร่วมกระบวนการกลั่นกรองสู่โครงสร้างองค์กรใหม่ และท้ายที่สุด บริษัทฯ มีความจำเป็นต้องมีการเลิกจ้างพนักงานรวมจำนวน 1,362 คน ต่อมามีอดีตพนักงานที่พ้นสภาพจากการเป็นพนักงานและถูกเลิกจ้างภายใต้กระบวนการดังกล่าว ยื่นคำร้องขออนุญาตต่อศาลล้มละลายกลางตาม พ.ร.บ. ล้มละลาย มาตรา 90/12 (4) เพื่อขอฟ้องร้องบริษัทฯ ต่อศาลแรงงานและศาลล้มละลายกลางได้อนุญาตให้อดีตพนักงานฟ้องร้องบริษัทฯ ได้ โดยอดีตพนักงานหลายรายได้ฟ้องร้องบริษัทฯ ผู้บริหารแผน และผู้บริหารของบริษัทฯ เป็นคดีแรงงานต่อศาลแรงงานกลางและศาลแรงงานภาคต่าง ๆ โดยเป็นการฟ้องร้องในประเด็นต่าง ๆ เช่น การเลิกจ้างไม่เป็นธรรม การคำนวณค่าชดเชย การเรียกร้องค่าเสียหายหรือค่าตอบแทนต่าง ๆ ที่อาจถือเป็นค่าจ้างตามกฎหมาย ซึ่งส่วนหนึ่งมีการยื่นฟ้องขอให้เพิกถอนคำสั่งพนักงานตรวจแรงงาน เป็นต้น โดยคดีส่วนใหญ่ศาลชั้นต้นได้พิพากษายกฟ้องโจทก์ และศาลอุทธรณ์คดีชำนัญพิเศษแผนกคดีแรงงานได้วินิจฉัยและมีคำพิพากษาในประเด็นสำคัญต่าง ๆ ในแนวทางเดียวกัน กล่าวคือ การเลิกจ้างของบริษัทฯ มีเหตุอันสมควรเพื่อให้กิจการคงอยู่ต่อไปได้ การเลิกจ้างไม่เป็นการเลิกจ้างที่ไม่เป็นธรรมและไม่เป็นการละเมิด บริษัทฯ จึงไม่ต้องจ่ายค่าเสียหายตามคำขอท้ายฟ้อง การบอกกล่าวการเลิกจ้างล่วงหน้าเป็นไปโดยชอบด้วยกฎหมาย บริษัทฯ สามารถกำหนดวันหยุดพักผ่อนประจำปีได้ บริษัทฯ ไม่ต้องจ่ายเงินทดแทนวันหยุดพักผ่อนประจำปีสะสม บริษัทฯ สามารถส่งเงินต่อสหกรณ์ออมทรัพย์เพื่อชำระหนี้ของพนักงานที่มีต่อสหกรณ์ออมทรัพย์ได้ ทำให้คำวินิจฉัยในส่วนนี้เป็นคุณกับบริษัทฯ และไม่ต้องชำระเงินตามฟ้อง อย่างไรก็ดี ในประเด็นการพิจารณาค่าตอบแทนที่ต้องนำมาคำนวณเป็นค่าชดเชยนั้น ศาลพิจารณาว่าค่าเบี้ยเลี้ยง ประเภทเงินเบี้ยเลี้ยงเที่ยวบินหรือค่าชั่วโมงบิน (Flight Per Diem) และค่าวิชาชีพหรือค่าใบอนุญาตประกอบวิชาชีพ (License Allowance) เป็นค่าจ้าง บริษัทฯ จึงชำระเงินเพิ่มเติมให้แก่อดีตพนักงานอย่างถูกต้องครบถ้วนแล้ว ผลพิจารณาข้อพิพาท / ความคืบหน้าของข้อพิพาท หลังจากที่มีคำพิพากษาของศาลแรงงาน ศาลอุทธรณ์ชำนัญพิเศษ และศาลฎีกาเป็นที่ยุติในหลายคดีแล้ว ปรากฏว่ากลุ่มอดีตพนักงานจำนวน 119 คน ได้ยื่นคำร้องต่อศาลล้มละลายกลาง เป็นคดี สฟฟ 7/2568 ขอให้ศาลวินิจฉัยว่าผู้ทำแผน/ผู้บริหารแผน ปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบ ไม่ดำเนินการให้เป็นไปตามแผนฟื้นฟูกิจการ กระทำเกินกว่ากรอบอำนาจและขอให้ศาลพิพากษาว่าประกาศบริษัทที่เกี่ยวกับการปรับปรุงโครงสร้างองค์กร การเปลี่ยนแปลงสภาพการจ้าง การเลิกจ้าง ให้ตกเป็นโมฆะและคืนสิทธิต่าง ๆ ศาลล้มละลายกลางนัดฟังคำสั่งในวันที่ 7 เมษายน 2569	อยู่ระหว่างดำเนินการ

ปีเหตุการณ์	รายละเอียด	สถานะความคืบหน้า
2568	**ชื่อคดี** ข้อพิพาทอันเกี่ยวเนื่องกับกฎหมายว่าด้วยการแข่งขันทางการค้า **โจทก์** Korea Fair Trade Commission (KFTC)	
	ข้อพิพาท ระยะเวลาที่ใช้โดยประมาณวันที่คาดว่าจะสิ้นสุด: มี.ค. 2569 อธิบายข้อพิพาท ข้อพิพาทที่เกิดขึ้นในสาธารณรัฐเกาหลีเป็นข้อพิพาทที่สืบเนื่องมาจากกรณีที่ Korea Fair Trade Commission (KFTC) ได้มีคำตัดสินกล่าวโทษสายการบินต่าง ๆ รวมถึงบริษัทฯ ว่าร่วมกันกำหนดราคาค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมัน (Fuel Surcharge) บริษัทฯ และสายการบินอื่น ๆ อีก 11 สายการบินจึงถูกกลุ่มบริษัทในสาธารณรัฐเกาหลีฟ้องเรียกร้องค่าเสียหายจากการร่วมกันกำหนดราคาอันเป็นการฝ่าฝืนคำตัดสินดังกล่าว โดยกลุ่มโจทก์มีการเรียกร้องค่าเสียหายเฉพาะในส่วนของบริษัทฯ เป็นจำนวนเงินประมาณ 981.3 ล้านวอนเกาหลี อย่างไรก็ดี ตามรายงานค่าเสียหายของผู้เชี่ยวชาญ (Appraisal Report) บริษัทฯ มีส่วนแบ่งค่าเสียหายที่ต้องรับผิดชอบรวมประมาณ 89.8 ล้านวอนเกาหลี (หรือคิดเป็นประมาณ 2.08 ล้านบาท (อ้างอิงอัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ 30 ธันวาคม 2567 จากธนาคารแห่งประเทศไทย) ผลพิจารณาข้อพิพาท / ความคืบหน้าของข้อพิพาท ปัจจุบันบริษัทฯ ได้ทำความตกลงระงับคดีโดยชำระค่าคดี Antitrust เป็นจำนวนเงินรวม 89 ล้านวอนเกาหลี (ประมาณ 1.92 ล้านบาท) และอยู่ระหว่างดำเนินการลงนามข้อตกลงยุติข้อพิพาทและชำระเงินตามข้อตกลง	อยู่ระหว่างดำเนินการ
2561	**ชื่อคดี** ข้อพิพาทกับกรมศุลกากร **โจทก์** กรมศุลกากร	
	ข้อพิพาท ระยะเวลาที่ใช้โดยประมาณวันที่คาดว่าจะสิ้นสุด: ธ.ค. 2568 อธิบายข้อพิพาท กรมศุลกากร ฝ่ายคดี ส่วนควบคุมทางศุลกากร สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้ดำเนินการตรวจสอบการปฏิบัติการศุลกากร สำหรับกรณีการนำเข้าสินค้ามาเก็บรักษาในเขตปลอดอากรครัวการบินไทยเพื่อส่งออกไปนอกราชอาณาจักรเพื่อประกอบเป็นอาหารสำหรับให้บริการผู้โดยสารขาออกที่เดินทางไปนอกราชอาณาจักร ซึ่งเป็นการนำของต้องกำกัดเข้ามาในราชอาณาจักรก่อนได้รับอนุญาต ในช่วงปี 2555 ถึงปี 2561 อันเป็นความผิดฐานหลีกเลี่ยงข้อจำกัด ตามมาตรา 27 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 จำนวน 682 ใบขนสินค้า ซึ่งบริษัทอาจทำความตกลงระงับคดีในชั้นศุลกากรได้ โดยขอเปรียบเทียบงดการฟ้องร้อง ซึ่งกรมศุลกากรได้ประเมินความรับผิดที่บริษัทฯ ต้องชดใช้เงินตามมูลค่าสินค้า เป็นจำนวนเงินประมาณ 45,887,641.13 บาท ผลพิจารณาข้อพิพาท / ความคืบหน้าของข้อพิพาท ปัจจุบันบริษัทฯ ได้ทำความตกลงระงับคดีโดยชำระค่าปรับให้กรมศุลกากรเรียบร้อยแล้ว	สิ้นสุดข้อพิพาท



ปีเหตุการณ์	รายละเอียด	สถานะความคืบหน้า
2560	**ชื่อคดี** การตรวจสอบทางภาษีจากหน่วยงานในต่างประเทศ **โจทก์** หน่วยงานสรรพากรในราชอาณาจักรกัมพูชา	
	ข้อพิพาท ระยะเวลาที่ใช้โดยประมาณวันที่คาดว่าจะสิ้นสุด: เม.ย. 2568 อธิบายข้อพิพาท นอกจากข้อพิพาทต่าง ๆ ที่ระบุในข้างต้นแล้ว บริษัทฯ ได้เข้าไปเกี่ยวข้องเป็นครั้งคราวกับการตรวจสอบทางภาษีของหน่วยงานรัฐของราชอาณาจักรกัมพูชา โดยหน่วยงานสรรพากรในราชอาณาจักรกัมพูชาได้มีหนังสือแจ้งการประเมินภาษีเพิ่มเติมมายังบริษัทฯ เพื่อประเมินภาษี 3 ประเภท ย้อนหลัง ได้แก่ ภาษีนิติบุคคล ภาษีธุรกิจเฉพาะ และภาษีหัก ณ ที่จ่าย ที่เกิดขึ้นในราชอาณาจักรกัมพูชา ในปี 2560 ถึงปี 2563 โดยบริษัทฯ ได้ว่าจ้างที่ปรึกษาทางกฎหมายภาษีเพื่อให้ความเห็นในเรื่องดังกล่าว และได้ทำหนังสือชี้แจงและโต้แย้งการประเมินภาษีย้อนหลัง ผลพิจารณาข้อพิพาท / ความคืบหน้าของข้อพิพาท ปัจจุบัน บริษัทฯ เจรจาต่อรองจนได้ข้อยุติ โดยหน่วยงานภาษีราชอาณาจักรกัมพูชาปรับลดจำนวนเงินที่ประเมินภาษีจาก 28,447,012,948 เรียลกัมพูชา เหลือ 8,784,065,821 เรียลกัมพูชา หรือคิดเป็นประมาณ 74,541,582 บาท (อ้างอิงอัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ 30 ธันวาคม 2567 จากธนาคารแห่งประเทศไทย) และให้สามารถผ่อนชำระเป็นระยะเวลา 4 งวด เริ่มงวดแรกในเดือนมกราคม 2568 เป็นต้นไป	สิ้นสุดข้อพิพาท

5.4 ตลาดรอง

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 นอกจากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย บริษัทฯ ไม่มีหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ของประเทศอื่น

5.5 สถาบันการเงินที่ติดต่อประจำ (กรณีออกตราสารหนี้)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทฯ ไม่มีการออกตราสารหนี้





เส้นทางบินยุโรป

ลอนดอน แฟรงก์เฟิร์ต มิวนิก ปารีส โคเปนเฮเกน
สตอกโฮล์ม ซูริก และอิสตันบูล











6. นโยบายการกำกับดูแลกิจการ

6.1 ภาพรวมของนโยบายและแนวปฏิบัติการกำกับดูแลกิจการ

บริษัทฯ มุ่งมั่นในการดำเนินธุรกิจโดยยึดหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามหลักธรรมาภิบาลตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ และเป็นไปตามหลักจริยธรรมและจรรยาบรรณในการดำเนินธุรกิจ เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนให้การดำเนินธุรกิจเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ มีความสุจริต โปร่งใส ตรวจสอบได้ มีความเป็นธรรม สร้างความเชื่อมั่นและความไว้วางใจให้แก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย ซึ่งถือเป็นรากฐานสำคัญในการขับเคลื่อนให้บริษัทฯ เติบโตอย่างมั่นคงและยั่งยืนในระยะยาว สามารถแข่งขันได้อย่างมีประสิทธิภาพในระดับสากล

ด้วยโครงสร้างการกำกับดูแลที่ชัดเจน กำหนดบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ คณะกรรมการชุดย่อย ฝ่ายบริหาร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างเหมาะสม เพื่อให้เกิดการถ่วงดุลอำนาจ การกำกับติดตามและการตรวจสอบภายในที่มีประสิทธิภาพ รวมทั้งมีหน่วยงานกำกับการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์องค์กรทำหน้าที่ในการกำกับติดตาม ประเมิน และรายงานผลการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องต่อคณะกรรมการตรวจสอบ โดยบริษัทฯ ได้ประกาศใช้คู่มือจรรยาบรรณการบินไทย ซึ่งรวบรวมจริยธรรมในการประกอบธุรกิจและข้อปฏิบัติสำหรับพนักงานและลูกจ้าง ตั้งแต่ปี 2545 และได้มีการทบทวนปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี เป็นไปตามกฎเกณฑ์และประกาศตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนปี 2560 (Corporate Governance Code for Listed Companies 2017) ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) ซึ่งสอดคล้องกับหลักการขององค์การเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการพัฒนา (Organization for Economic Co-operation and Development: OECD) และหลักเกณฑ์ ASEAN Corporate Governance Scorecard (ASEAN CG Scorecard) ซึ่งเป็นมาตรฐานสากลสำหรับบริษัทจดทะเบียน

ในปี 2568 บริษัทฯ ได้ทบทวนนโยบายและแนวปฏิบัติให้เหมาะสมกับการดำเนินธุรกิจ รวมทั้งทบทวนและปรับปรุงคู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดีให้สอดคล้องกับโครงสร้างองค์กรและนโยบายในปัจจุบัน และปรับปรุงแนวปฏิบัติให้เป็นไปตามนโยบายที่ประกาศใช้ เพื่อให้คู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ มีความครบถ้วน สมบูรณ์ รวมทั้งเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทจดทะเบียน เป็นการเสริมสร้างศักยภาพของบริษัทฯ ให้มีความพร้อมในการแข่งขัน และเจริญก้าวหน้าด้วยการดำเนินธุรกิจตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีภายใต้หลักจริยธรรมและจรรยาบรรณในการดำเนินธุรกิจ โดยบริษัทฯ ประกาศใช้ “คู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดี ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 1 พ.ศ. 2568” มีผลบังคับใช้วันที่ 16 พฤษภาคม 2568 ซึ่งมีเนื้อหาสาระสำคัญ 5 บท ดังนี้

บทที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

บทที่ 2 การกำกับดูแลกิจการที่ดี

บทที่ 3 จริยธรรมและจรรยาบรรณในการดำเนินธุรกิจที่ดี

บทที่ 4 นโยบายของบริษัทฯ ในการกำกับดูแลกิจการที่ดี

บทที่ 5 การดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการ

บริษัทฯ ได้เผยแพร่คู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดีไว้บนระบบเครือข่าย Intranet: THAISphere และบนเว็บไซต์ www.thaiairways.com เพื่อให้กรรมการบริษัทฯ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงานทุกคน ได้มีความรู้ ความเข้าใจ สามารถนำนโยบายและแนวปฏิบัติในคู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดีไปใช้ในการปฏิบัติงาน และนำส่งคู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดีให้กับบริษัทย่อยเพื่อรับทราบและใช้เป็นแนวทางในการดำเนินธุรกิจให้สอดคล้องในทิศทางเดียวกันกับบริษัทฯ เพื่อให้เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีอันเป็นคุณค่าพื้นฐานขององค์กรชั้นนำ

การกำกับดูแลกิจการที่ดีตามหลักธรรมาภิบาล

บริษัทฯ ยึดหลักในการดำเนินธุรกิจที่ตั้งมั่นอยู่บนพื้นฐานของคุณธรรมและจริยธรรม โดยกรรมการบริษัทฯ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงานทุกคนมีจิตสำนึกและประพฤติตามจรรยาบรรณที่ดีในการประกอบธุรกิจ โดยมีความซื่อสัตย์ต่อตำแหน่งหน้าที่ ตลอดจนปกป้องรักษาผลประโยชน์อันชอบธรรมของบริษัทฯ

กรรมการบริษัทฯ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงานทุกคนยึดมั่นตามหลักธรรมาภิบาล และหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีดังนี้

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)

การกำกับดูแลกิจการที่ดีตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญ และมุ่งมั่นในการดำเนินธุรกิจด้วยความโปร่งใส สุจริต เป็นธรรม และตรวจสอบได้ โดยยึดถือหลักจริยธรรมและจรรยาบรรณภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Good Corporate Governance) ตามหลักเกณฑ์ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) และแนวทางของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย โดยคำนึงถึงผลประโยชน์สูงสุดของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย มีโครงสร้างการกำกับดูแลที่ชัดเจนและกำหนดนโยบายในการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ ดังนี้

1. สิทธิของผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ ตระหนักและให้ความสำคัญกับผู้ถือหุ้นและสิทธิของผู้ถือหุ้น โดยดำเนินการปกป้องและรักษาสิทธิขั้นพื้นฐานของผู้ถือหุ้นที่พึงได้รับตามที่กฎหมายกำหนด เช่น สิทธิในการซื้อขาย การโอนหลักทรัพย์ที่ตนถืออยู่ สิทธิในการมีส่วนแบ่งผลกำไรของบริษัทฯ สิทธิการได้รับข้อมูลของบริษัทฯ อย่างเพียงพอและทันเวลา สิทธิต่าง ๆ ในการเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้น สิทธิการมอบฉันทะให้บุคคลอื่นเข้าประชุม และออกเสียงลงคะแนนแทน สิทธิการแสดงความคิดเห็น และซักถามในการประชุมผู้ถือหุ้น สิทธิในการเสนอเรื่องเพื่อบรรจุเป็นวาระการประชุม และเสนอชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อรับการพิจารณาเลือกตั้งเป็นกรรมการบริษัทฯ สิทธิในการร่วมตัดสินใจในเรื่องสำคัญของบริษัทฯ เป็นต้น

2. การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน

บริษัทฯ ให้ความสำคัญและดูแลให้มีการปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมกัน เป็นธรรม และเป็นไปตามข้อกำหนดของกฎหมาย รวมทั้งมีมาตรการป้องกันการใช้ข้อมูลภายในเพื่อแสวงหาผลประโยชน์ให้แก่ตนเองหรือพวกพ้องในทางมิชอบ การป้องกันสิทธิขั้นพื้นฐานของผู้ถือหุ้น การกำหนดให้สิทธิออกเสียงในที่ประชุมเป็นไปตามจำนวนหุ้นที่ถืออยู่ โดยหนึ่งหุ้นมีสิทธิเท่ากับหนึ่งเสียง การเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นมีสิทธิมอบฉันทะให้กรรมการอิสระหรือผู้อื่นมาประชุมและลงมติแทน การจัดสรรเวลาประชุมอย่างเพียงพอเพื่อเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นมีสิทธิอย่างเท่าเทียมกันในการแสดงความคิดเห็นและตั้งคำถาม และมีการเปิดเผยข้อมูลผ่านเว็บไซต์ของบริษัทฯ เพื่อให้ผู้ถือหุ้นได้รับข้อมูลข่าวสารสำคัญที่มีการเปลี่ยนแปลง บริษัทฯ มีการส่งหนังสือเชิญประชุมและเอกสารประกอบการประชุมเป็นภาษาอังกฤษให้กับผู้ถือหุ้นต่างชาติ และภายหลังการประชุม ฝ่ายบริหารได้มอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาข้อเสนอแนะของผู้ถือหุ้นเพื่อดำเนินการตามความเหมาะสม

3. บทบาทต่อผู้มีส่วนได้เสีย

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญต่อสิทธิของผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย จึงกำหนดแนวทางการปฏิบัติไว้เป็นลายลักษณ์อักษรในคู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงานทุกคนยึดถือเป็นหลักในการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความเป็นธรรมต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายอย่างเท่าเทียมกันโดยยึดหลักผลประโยชน์ร่วมกันอย่างยั่งยืน

4. การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส

บริษัทฯ ให้ความสำคัญและปฏิบัติตามหลักการเปิดเผยข้อมูลตามที่สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (ตลท.) กำหนดไว้ โดยเปิดเผยข้อมูลสำคัญทั้งข้อมูลด้านการเงินและด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ อย่างเพียงพอ ถูกต้อง ครบถ้วน ทันเวลา และโปร่งใส เพื่อสื่อสารกับผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายให้รับทราบข้อมูลอย่างเท่าเทียมกัน โดยบริษัทฯ จะเผยแพร่ข้อมูลผ่านทางตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ ที่ www.thaiairways.com

5. ความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการกำหนดทิศทางการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ให้เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ผ่านการกำหนดนโยบาย แผนกลยุทธ์ เป้าหมาย วิสัยทัศน์ และพันธกิจ และมีบทบาทสำคัญในการกำกับ ดูแล และติดตามการดำเนินงานของฝ่ายบริหารให้เป็นไปตามนโยบาย และแผนกลยุทธ์ที่ได้กำหนดไว้ คณะกรรมการบริษัทฯ มีหน้าที่แต่งตั้งกรรมการเฉพาะเรื่อง เพื่อรับผิดชอบเฉพาะเรื่องที่ได้รับมอบหมาย และพิจารณาเสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ ต่อที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี รวมทั้งแต่งตั้งเลขานุการบริษัทฯ รับผิดชอบดำเนินการประชุม และการปฏิบัติตามกฎหมาย ตลอดจนกรรมการบริษัทฯ ต้องปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรู้ความสามารถ ซื่อสัตย์ สุจริต โปร่งใส เพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ

6.1.1. นโยบายและแนวปฏิบัติที่เกี่ยวกับคณะกรรมการบริษัทฯ

เมื่อวันที่ 14 กันยายน 2563 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งให้ฟื้นฟูกิจการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และแต่งตั้งผู้ทำแผน ต่อมาเมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2564 ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการและแจ้งคำสั่งให้ผู้บริหารแผนทราบ โดยบรรดาสิทธิและอำนาจหน้าที่ในการจัดการกิจการและทรัพย์สินของลูกหนี้ และบรรดาสิทธิตามกฎหมายของผู้ถือหุ้นของลูกหนี้ (ยกเว้นสิทธิที่จะได้รับเงินปันผล) ตกเป็นอำนาจหน้าที่ของผู้บริหารแผนตามที่ระบุไว้ในแผนฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ ข้อ 10.4 และเมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการที่แก้ไข และเมื่อวันที่ 21 ตุลาคม 2565 นายไกรสร บารมีอวยชัย และนายศิริ จิระพงษ์พันธ์ ได้ลาออกจากการเป็นผู้บริหารแผน ผู้บริหารแผนที่เหลืออยู่ซึ่งได้แก่ นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ นายพรชัย ฐีระเวช และนายชาญศิลป์ ตรีนุชกร มีอำนาจกระทำการในฐานะผู้บริหารแผนของการบินไทยต่อไปได้ทันที ตามแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 10.6 (2)

ต่อมาบริษัทฯ ได้ดำเนินการเป็นผลสำเร็จตามที่ได้กำหนดไว้ในแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 10.10 อย่างครบถ้วน ดังนั้น เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2568 ศาลล้มละลายกลางจึงได้มีคำสั่งยกเลิกการฟื้นฟูกิจการของการบินไทย อันเป็นผลให้อำนาจหน้าที่ของผู้บริหารแผนในการจัดการกิจการและทรัพย์สินของการบินไทยสิ้นสุดลง และคณะกรรมการบริษัทฯ กลับมามีอำนาจหน้าที่ในการจัดการกิจการและทรัพย์สินของบริษัทฯ ตลอดจนผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ กลับมีสิทธิตามกฎหมายต่อไป ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ดำเนินการตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องและแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อให้การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ เป็นไปอย่างต่อเนื่อง

6.1.1.1 บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบคณะกรรมการบริษัทฯ

โครงสร้างและองค์ประกอบคณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วย ผู้ทรงคุณวุฒิที่มีความเชี่ยวชาญและประสบการณ์ที่เป็นประโยชน์ต่อธุรกิจการดำเนินงานของบริษัทฯ โดยประกอบด้วยกรรมการที่เป็นกรรมการอิสระ กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร และกรรมการที่เป็นผู้บริหาร ทั้งนี้ ข้อบังคับของบริษัทฯ กำหนดให้มีกรรมการจำนวนไม่น้อยกว่า 5 คน แต่ไม่มากกว่า 15 คน และต้องประกอบด้วยกรรมการอิสระอย่างน้อย 1 ใน 3 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด แต่ต้องไม่น้อยกว่า 3 คน ทั้งนี้ การแต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ ให้เป็นไปตามกฎหมาย ข้อบังคับ และระเบียบที่เกี่ยวข้อง โดยดำเนินการด้วยความโปร่งใสเป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล

คุณสมบัติการสรรหาและการแต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ

คุณสมบัติของคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ กฎหมายที่เกี่ยวข้อง ข้อบังคับของบริษัทฯ และกฎบัตรของคณะกรรมการบริษัทฯ โดยมีคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ทำหน้าที่พิจารณาทบทวนถึงความหลากหลายในโครงสร้างของคณะกรรมการบริษัทฯ (Board Diversity) ความเหมาะสมของคุณสมบัติและทักษะของกรรมการ เพื่อให้การปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุดและประกอบด้วยกรรมการซึ่งมีความรู้ ความสามารถประสบการณ์ และความเชี่ยวชาญที่หลากหลาย สมรรถนะหลักและความรู้ที่จำเป็น (Skill Matrix) ซึ่งจะช่วยส่งเสริมและสนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ และสนับสนุนให้กระบวนการตัดสินใจของคณะกรรมการบริษัทฯ มีความรอบคอบ โปร่งใส เป็นประโยชน์ต่อธุรกิจและการพัฒนากลยุทธ์ของบริษัทฯ บริษัทย่อย และผู้ถือหุ้นโดยรวม ที่เหมาะสมกับการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ และสามารถที่จะพัฒนากลยุทธ์ และขับเคลื่อนบริษัทฯ ซึ่งสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์และเป้าหมายทางธุรกิจเพื่อความยั่งยืน อีกทั้ง ได้พิจารณาคุณสมบัติกรรมการอิสระว่ามีคุณสมบัติสอดคล้องกับนิยามกรรมการอิสระของตลาดหลักทรัพย์ฯ และหลักเกณฑ์ของบริษัทฯ สามารถให้ความเห็นและใช้ดุลยพินิจได้อย่างเป็นอิสระและเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องอันจะก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่บริษัทฯ โดยคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะเสนอรายชื่อต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณานำเสนอที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อลงมติแต่งตั้งกรรมการโดยการใช้เสียงข้างมาก

6.1.1.2 การกำกับดูแลการดำเนินการของบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง

บริษัทฯ ในฐานะผู้ถือหุ้นได้ส่งผู้แทนบริษัทฯ ซึ่งมีคุณสมบัติตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดเพื่อเข้าไปมีส่วนร่วมในการทำหน้าที่ดูแลผลประโยชน์ ตลอดจนประสานงานในการร่วมมือทางธุรกิจระหว่างบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง ซึ่งผู้แทนบริษัทฯ ที่ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการผู้แทนนั้น อาจประกอบด้วยบุคคลจากคณะกรรมการบริษัทฯ ฝ่ายบริหาร หรือบุคคลภายนอกที่มีความรู้ความเข้าใจในธุรกิจ สามารถให้แนวทางการบริหารที่จะเป็นประโยชน์ต่อบริษัทฯ ได้ นอกจากนั้นกรรมการผู้แทนได้ผ่านการอบรมหลักสูตร Director Certification Program (DCP) จากสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors: IOD) เพื่อเข้าไปมีส่วนร่วมในการทำหน้าที่ดูแลผลประโยชน์ ตลอดจนประสานงานในการร่วมมือทำธุรกิจระหว่างบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง โดยเป็นผู้ที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการฝ่ายบริหารงานนโยบายทรัพยากรบุคคล และผ่านการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการผู้แทนบริษัทฯ ในบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง

ในปี 2568 บริษัทฯ ได้ปรับปรุง “ข้อกำหนดว่าด้วยการแต่งตั้งผู้แทนบริษัทเป็นกรรมการผู้แทนและการแต่งตั้งพนักงานปฏิบัติหน้าที่ที่ 2 ในบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)” โดยฉบับล่าสุดประกาศใช้เมื่อวันที่ 9 ธันวาคม 2568 เพื่อให้กรรมการผู้แทนได้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และแนวทางที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน สอดคล้องกับนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริษัทฯ ได้นำส่ง “คู่มือการปฏิบัติหน้าที่และสิทธิประโยชน์ของกรรมการผู้แทนและผู้ปฏิบัติหน้าที่ที่ 2 ในบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) พ.ศ. 2565” ให้กรรมการผู้แทนหลังจากที่ได้รับการแต่งตั้งส่วนเรื่องนโยบายที่สำคัญ ให้กรรมการผู้แทนขอรับนโยบายจากบริษัทฯ ก่อนเสนอความเห็นในที่ประชุมบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง และกรรมการผู้แทนต้องรายงานข้อมูลต่าง ๆ ตามกรอบระยะเวลาที่กำหนดต่อคณะกรรมการบริษัทฯ นอกจากนี้บริษัทฯ ยังจัดให้มีการวิเคราะห์ ติดตาม และรายงานผลการดำเนินงานของบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง เป็นประจำทุกไตรมาสและรายปี เพื่อเป็นข้อมูลสนับสนุนให้ฝ่ายบริหารใช้ในการตัดสินใจ กำหนดทิศทางและแนวทางในการกำกับดูแลการลงทุนในบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง

6.1.2. นโยบายและแนวปฏิบัติ และมาตรการที่เกี่ยวกับผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสีย

การปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสีย

บริษัทฯ มีแนวปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียเพื่อเป็นการแสดงถึงความรับผิดชอบ และเพื่อให้การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ เป็นไปอย่างมั่นคงและยั่งยืน โดยผู้มีส่วนได้เสียหมายถึง ผู้ถือหุ้น พนักงาน ลูกค้า คู่แข่งทางการค้า คู่ค้า เจ้าหนี้หรือลูกหนี้ หน่วยงานราชการหรือภาครัฐ ชุมชนและสังคม ดังนี้

การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ มีนโยบายในการดำเนินธุรกิจด้วยความซื่อสัตย์ สุจริต โปร่งใสและเป็นธรรม เพื่อให้ผู้ถือหุ้นมั่นใจว่าในการตัดสินใจและกระทำการใด ๆ บริษัทฯ ได้กระทำอย่างละเอียด รอบคอบ โดยคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดต่อผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม และใช้ความพยายามอย่างที่สุดเพื่อสร้างผลตอบแทนที่ดีให้แก่ผู้ถือหุ้นอย่างต่อเนื่อง ยั่งยืน และปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้น ด้วยความเสมอภาคเท่าเทียมกัน ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์ สุจริต โปร่งใส และเป็นธรรม โดยคำนึงถึงผู้ถือหุ้นทั้งรายใหญ่และรายย่อย เพื่อผลประโยชน์ของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม โดยมีแนวปฏิบัติ ดังนี้

1. บริหารกิจการของบริษัทฯ ให้มีความเจริญก้าวหน้า มั่นคง และก่อให้เกิดผลตอบแทนที่ดีให้แก่ผู้ถือหุ้น
2. ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความสามารถและความระมัดระวัง ด้วยความรู้ประสบการณ์ และความชำนาญ
3. จัดการดูแลไม่ให้ทรัพย์สินใด ๆ ของบริษัทฯ สูญค่า หรือสูญเสียไปโดยเปล่าประโยชน์
4. เปิดเผยข้อมูลและสารสนเทศทั้งทางการเงินและไม่ใช่ทางการเงินที่เกี่ยวกับธุรกิจและผลประกอบการของบริษัทฯ ที่เป็นจริงอย่างครบถ้วน เพียงพอ สม่ำเสมอ ทันเวลา แสดงให้เห็นถึงสถานภาพของการประกอบการและสถานภาพทางการเงินที่แท้จริงของบริษัทฯ

การปฏิบัติต่อพนักงาน

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญในด้านแรงงาน โดยกำหนดให้ปฏิบัติต่อผู้ปฏิบัติงานตามกฎหมายแรงงานและข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับแรงงานอย่างเป็นธรรม ดังนี้

1. ไม่เลือกปฏิบัติต่อบุคคลใดบุคคลหนึ่งโดยไม่เป็นธรรม อันเนื่องมาจากความแตกต่างทางด้านเชื้อชาติ สัญชาติ ศาสนา เพศ อายุ ระดับการศึกษา หรือปัจจัยอื่นใด รวมทั้งไม่เลือกให้บริการ หรือทำธุรกิจกับบริษัทฯ หรือบุคคลจากบางประเทศหรือบางสัญชาติอย่างไม่เป็นธรรม

2. บริษัทฯ สนับสนุนให้บริษัทคู่ค้าปฏิบัติอย่างเท่าเทียมกันในทุกกระบวนการจ้างงาน ตั้งแต่การสรรหา การจ่ายค่าตอบแทน เวลาทำงาน และวันหยุด โดยไม่เลือกปฏิบัติ และต้องไม่ใช้แรงงานบังคับ แรงงานที่มาจากการค้ามนุษย์หรือแรงงานเด็กอันมิชอบด้วยกฎหมาย รวมถึงการลงโทษที่เป็นการทารุณร่างกายหรือจิตใจผู้ปฏิบัติงานไม่ว่าโดยวิธีการขู่เข็ญ การกักขังหน่วงเหนี่ยว การคุกคามข่มขู่ การล่วงละเมิดหรือใช้ความรุนแรงในรูปแบบใด ไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อม ทั้งนี้ บริษัทฯ ขอสงวนสิทธิ์ในการดำเนินการใด ๆ กับบริษัทคู่ค้านั้น โดยพิจารณาจากผลกระทบ และความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบริษัทฯ

การปฏิบัติต่อลูกค้า

เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานทุกคนร่วมกันสร้างสรรค์ความพึงพอใจสูงสุดให้กับลูกค้าในทุกจุดบริการ บริษัทฯ สนับสนุนและส่งเสริมให้พนักงานมีแนวทางในการปฏิบัติงาน ดังนี้

1. มีทัศนคติที่ดี ให้ความสำคัญต่อลูกค้าและงานบริการ ปฏิบัติต่อลูกค้าด้วยความเต็มใจ กระตือรือร้น ยิ้มแย้มแจ่มใส มีน้ำใจ สุภาพอ่อนโยน และรักษาความลับของลูกค้าไม่นำไปใช้เพื่อประโยชน์ของตนเองหรือผู้อื่นโดยมิชอบ รวมทั้งให้เกียรติและปฏิบัติต่อลูกค้าทุกคนอย่างเท่าเทียมกัน ไม่เลือกปฏิบัติต่อบุคคลหนึ่งบุคคลใดโดยเฉพาะทั้งนี้ เพื่อมอบบริการให้เป็นที่ประทับใจทุกครั้งอย่างมีคุณภาพตรงตามหรือเหนือความคาดหมายของลูกค้า

2. ศึกษาและทำความเข้าใจความต้องการของลูกค้าเพื่อกำหนดเป็นมาตรฐานการให้บริการในทุกจุดบริการและตอบสนองได้ตรงความต้องการที่แท้จริงของลูกค้า รวมทั้งต้องสนใจใฝ่หาข้อมูลความรู้ที่ทันสมัยอยู่เสมอ และสั่งสมประสบการณ์ในการทำงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น เพื่อสร้างสรรค์บริการใหม่ ๆ ให้ลูกค้าเกิดความประทับใจสูงสุดและกลับมาใช้ผลิตภัณฑ์และบริการของบริษัทฯ อีก

3. สร้างสัมพันธภาพที่ดีกับลูกค้าอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ ให้โอกาสลูกค้ามีส่วนร่วมในการสร้างสรรค์งานบริการ รวมทั้งจัดให้มีช่องทางรับข้อเสนอแนะและข้อร้องเรียนของลูกค้า โดยฝ่ายบริการลูกค้าและการตลาดเป็นหน่วยงานรับข้อเสนอแนะและข้อร้องเรียนการบริการ ทำหน้าที่จัดการข้อมูล คัดกรอง ตรวจสอบข้อเท็จจริง และเสนอแนวทางเยียวยาแก่ลูกค้าตามความเหมาะสม รวมทั้งนำข้อเสนอแนะและข้อร้องเรียนดังกล่าวมาใช้ในการปรับปรุงการให้บริการลูกค้า ป้องกันการเกิดปัญหาซ้ำ เพื่อสร้างความพึงพอใจสูงสุดให้กับลูกค้า และฝ่ายกำกับการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์องค์กรเป็นหน่วยงานรับข้อร้องเรียนเรื่องการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนด รวมทั้งการทุจริตหรือคอร์รัปชัน เพื่อตรวจสอบข้อเท็จจริง และดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การดำเนินงานของบริษัทฯ เป็นไปอย่างโปร่งใส ตรวจสอบได้ และสอดคล้องกับหลักธรรมาภิบาล โดยมุ่งเสริมสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย ตลอดจนสนับสนุนให้กระบวนการรับข้อร้องเรียนเป็นไปอย่างเป็นธรรม ไม่เลือกปฏิบัติ และดำเนินการแก้ไขปัญหาได้อย่างทันท่วงทีและมีประสิทธิภาพ อันนำไปสู่การพัฒนาคุณภาพการบริการและยกระดับมาตรฐานของบริษัทฯ อย่างยั่งยืน

การปฏิบัติต่อคู่แข่งทางการค้า

บริษัทฯ มีนโยบายที่จะปฏิบัติต่อคู่แข่งทางการค้าให้สอดคล้องกับหลักสากลภายใต้กรอบแห่งกฎหมายเกี่ยวกับหลักปฏิบัติการแข่งขันทางการค้า ไม่ละเมิดความลับ หรือล่วงรู้ความลับทางการค้าของคู่แข่งทางการค้าด้วยวิธีฉ้อฉล

1. ประพฤติปฏิบัติภายใต้กรอบการแข่งขันที่ดี
2. ไม่ทำลายชื่อเสียงของคู่แข่งทางการค้าด้วยการกล่าวหาในทางร้ายและปราศจากซึ่งข้อมูลความจริง
3. ไม่เข้าถึงสารสนเทศที่เป็นความลับของคู่แข่งด้วยวิธีการที่ไม่สุจริตหรือด้วยวิธีการอื่นที่ไม่เหมาะสม
4. ค้าขายอย่างเป็นธรรมในทุกแห่งที่บริษัทฯ ทำการบิน โดยปฏิบัติตามกฎหมายแข่งขันทางการค้า (Antitrust Law) อย่างเคร่งครัด

การปฏิบัติต่อคู่ค้า

บริษัทฯ คำนึงถึงความเสมอภาค และความซื่อสัตย์ในการดำเนินธุรกิจ โดยมีแนวทางปฏิบัติ ดังนี้

1. ปฏิบัติต่อคู่ค้าทุกรายอย่างเสมอภาคบนพื้นฐานของการแข่งขันที่เป็นธรรม รวมถึงการปฏิบัติระหว่างบริษัทฯ และคู่ค้าต้องเป็นไปอย่างเสมอภาค

2. การดำเนินธุรกิจกับคู่ค้าเป็นไปตามหลักการ คุ้มค่า โปร่งใส เป็นธรรม และตรวจสอบได้ หลีกเลี่ยงสถานการณ์ที่ทำให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์

3. ผู้ปฏิบัติงานที่ติดต่อกับคู่ค้าต้องเก็บเอกสารหลักฐาน การเจรจา การร่างสัญญา การทำสัญญา และการปฏิบัติตามสัญญาไว้เป็นหลักฐาน เพื่อยกระดับความโปร่งใสในกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างต่าง ๆ ของบริษัทฯ ทำให้เกิดการแข่งขันอย่างเป็นธรรม โดยสนับสนุนให้การดำเนินธุรกิจเป็นไปตามกรอบการแข่งขันทางการค้าที่สุจริต ยึดถือการปฏิบัติตามสัญญา ข้อตกลง และคำมั่นที่ให้ไว้ระหว่างกันอย่างเคร่งครัด รวมทั้งส่งเสริมให้ดำเนินการตามหลักการพัฒนาอย่างยั่งยืน ด้วยความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ไม่ขัดต่อกฎหมายและศีลธรรมอันดี

การปฏิบัติต่อเจ้าหนี้หรือลูกหนี้

บริษัทฯ มีนโยบายในการปฏิบัติต่อเจ้าหนี้หรือลูกหนี้อย่างเสมอภาคและเป็นธรรม ดังนี้

1. รักษาและปฏิบัติตามเงื่อนไขของสัญญาที่มีต่อเจ้าหนี้หรือลูกหนี้อย่างครบถ้วน หากไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขข้อหนึ่งข้อใดได้ ต้องรีบแจ้งให้บุคคลดังกล่าวทราบล่วงหน้าเพื่อหาแนวทางแก้ไขปัญหา

2. ไม่เรียกรับ จ่าย หรือเสนอจ่ายผลประโยชน์ใด ๆ ที่ไม่สุจริตในการค้าจากเจ้าหนี้ และ/หรือลูกหนี้

3. ถ้ามีข้อมูลว่ามีการเรียกรับ การจ่าย หรือการเสนอจ่ายผลประโยชน์ใด ๆ ที่ไม่สุจริตเกิดขึ้นให้รีบดำเนินการแก้ไขปัญหาตามแนวทางปฏิบัติการแจ้งเบาะแส การร้องเรียน และมาตรการคุ้มครองผู้ร้องเรียน

การปฏิบัติต่อหน่วยงานราชการหรือภาครัฐ

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจโดยยึดมั่นในความถูกต้อง โปร่งใส และเป็นธรรม โดยมีแนวทางในการติดต่อและปฏิบัติต่อหน่วยงานราชการหรือภาครัฐ เพื่อผลประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ ภายใต้ขอบเขตของกฎหมาย โดยพนักงานทุกคนต้องดำเนินการด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ละเว้นการเสนอหรือให้ทรัพย์สินหรือประโยชน์อื่นใดแก่เจ้าหน้าที่รัฐเพื่อจูงใจให้กระทำการหรือไม่กระทำการใด ๆ อันเป็นการเอื้อประโยชน์ต่อบริษัทฯ โดยมิชอบ

การปฏิบัติต่อชุมชนและสังคม

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญในการมีส่วนร่วมพัฒนาชุมชนและสังคม โดยการปลูกฝังจิตสำนึกที่ดีแก่ผู้ปฏิบัติงานผ่านโครงการจิตอาสาต่าง ๆ พร้อมทั้งกำหนดแนวปฏิบัติ ดังนี้

1. คำนึงถึงประโยชน์ส่วนรวม และไม่กระทำการใด ๆ ที่จะมีผลเสียหายต่อชื่อเสียงของประเทศ ทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อมและประโยชน์สาธารณะ

2. ให้การสนับสนุนกิจกรรมที่จะมีส่วนสร้างสรรค์สังคม

3. ส่งเสริมและปลูกฝังให้เกิดจิตสำนึกของความรับผิดชอบต่อสังคมในผู้ปฏิบัติงานทุกระดับ

4. ไม่กระทำการช่วยเหลือ สนับสนุน หรือยอมเป็นเครื่องมือที่จะทำให้เกิดการหลีกเลี่ยงการปฏิบัติตามกฎหมาย

6.1.3. การติดตามให้มีการปฏิบัติตามนโยบายและแนวปฏิบัติในการกำกับดูแลกิจการ

บริษัทฯ มุ่งมั่นในการดำเนินธุรกิจด้วยความโปร่งใส สุจริต เป็นธรรม และตรวจสอบได้ โดยยึดถือหลักจริยธรรมและจรรยาบรรณภายใต้การกำกับดูแลกิจการที่ดี ตามหลักเกณฑ์ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) โดยคำนึงถึงผลประโยชน์สูงสุดของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย ซึ่งถือเป็นรากฐานสำคัญในการขับเคลื่อนให้บริษัทฯ เติบโตอย่างมั่นคงและยั่งยืนในระยะยาว สามารถแข่งขันได้อย่างมีประสิทธิภาพในระดับสากล โดยมีโครงสร้างการกำกับดูแลที่ชัดเจน กำหนดบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ คณะกรรมการชุดย่อย ฝ่ายบริหาร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างเหมาะสม เพื่อให้เกิดการถ่วงดุลอำนาจ การกำกับติดตาม และการตรวจสอบภายในที่มีประสิทธิภาพ รวมทั้งมีหน่วยงานกำกับการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์องค์กรทำหน้าที่ในการกำกับ ติดตาม ประเมิน และรายงานผลการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องต่อคณะกรรมการตรวจสอบ ตลอดจนทบทวนและปรับปรุงนโยบายระดับองค์กรด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีให้เหมาะสมกับบริบทของธุรกิจในปัจจุบัน ส่งเสริมให้พนักงานทุกระดับมีความรู้ ตระหนักรู้โดยกำหนดให้หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการที่ดีเป็นหลักสูตรภาคบังคับ และทบทวนการรับรู้เป็นประจำทุกปี มีการจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์เพื่อปลูกฝังจิตสำนึกในการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องโดยสื่อสารผ่านทุกช่องทางของบริษัทฯ นอกจากนี้บริษัทฯ จัดให้มีช่องทางการร้องเรียนและการแจ้งเบาะแสเกี่ยวกับการทุจริต (Whistle Blowing) มีกระบวนการตรวจสอบข้อเท็จจริงและการสอบสวนที่เป็นธรรม ทั้งนี้ บริษัทฯ มีแผนการเข้าร่วมเป็นสมาชิกแนวร่วมต่อต้านคอร์รัปชันของภาคเอกชนไทย (Thai Private Sector Collective Action Against Corruption: CAC) เพื่อแสดงถึงความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ในการดำเนินธุรกิจโดยปราศจากการทุจริตคอร์รัปชันทุกรูปแบบซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการสร้างความเชื่อมั่นแก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย โดยดำเนินการ ดังนี้

การป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์

บริษัทฯ ให้ความสำคัญในหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ที่จะป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ซึ่งคณะกรรมการบริษัทฯ ได้พิจารณารายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ หรือรายการที่เกี่ยวโยงกัน หรือรายการระหว่างกันอย่างเหมาะสม และมีการดูแลให้คณะกรรมการบริษัทฯ ฝ่ายบริหาร และผู้ปฏิบัติงานทุกคนถือปฏิบัติโดยเคร่งครัดตามข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ เพื่อให้เป็นที่เชื่อถือและไว้วางใจแก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย

บริษัทฯ ได้ออกประกาศเรื่องการเปิดเผยข้อมูลรายการที่เกี่ยวโยงกันของบริษัทฯ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหารทุกท่าน ที่เข้าข่ายบุคคลที่เกี่ยวโยงกันตามคำนิยามของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ เปิดเผยข้อมูลบุคคลและนิติบุคคลที่เกี่ยวโยงกัน และทุกครั้งที่มีการแต่งตั้งกรรมการหรือผู้บริหารใหม่ เลขานุการบริษัทฯ จะจัดส่งแบบฟอร์ม “รายละเอียดของบุคคลที่เกี่ยวโยงกันตามประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์ฯ เรื่องการเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในรายการที่เกี่ยวโยงกัน พ.ศ. 2546 และประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่ ทจ. 21/2551 เรื่อง หลักเกณฑ์ในการทำรายการที่เกี่ยวโยงกัน” ซึ่งได้ปรับปรุงรายละเอียดตามข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่เปลี่ยนแปลงโดยตลอด โดยให้กรรมการหรือผู้บริหารที่ได้รับแต่งตั้งใหม่ ให้ข้อมูลพร้อมลงนามรับรองความถูกต้องของข้อมูล และหากภายหลังมีการเปลี่ยนแปลงข้อมูล กรรมการหรือผู้บริหารจะต้องจัดส่งแบบฟอร์มดังกล่าว พร้อมลงนามรับรองความถูกต้องของข้อมูลทุกครั้ง โดยเลขานุการบริษัทฯ จะจัดส่งรายละเอียดของบุคคลที่เกี่ยวโยงกันให้ประธานกรรมการบริษัทฯ และประธานกรรมการตรวจสอบรับทราบด้วย พร้อมทั้งจัดทำสรุปรายชื่อบุคคลและนิติบุคคลที่เกี่ยวโยงกันนำส่งฝ่ายบริหารทุกฝ่าย และบุคคลที่เป็นผู้ประสานงานเกี่ยวกับรายการที่เกี่ยวโยงกันของแต่ละหน่วยงาน เพื่อใช้ตรวจสอบธุรกรรมที่หน่วยงานตนจะเสนอฝ่ายบริหารหรือคณะกรรมการบริษัทฯ และหากมีรายการที่เกี่ยวโยงกันเกิดขึ้น บริษัทฯ จะดำเนินการตามขั้นตอนปฏิบัติที่กำหนดไว้ ซึ่งอ้างอิงจากกฎหมายที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งนำไปเปิดเผยในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี/รายงานประจำปี (แบบ 56-1 One Report)

บริษัทฯ กำหนดนโยบายการเข้าทำรายการที่เกี่ยวโยงกันของบริษัทฯ และบริษัทย่อย เพื่อให้การเข้าทำรายการที่เกี่ยวโยงกันของบริษัทฯ และบริษัทย่อยกับบุคคลที่เกี่ยวโยงกันมีความโปร่งใส มีแนวทางในการพิจารณา ขจัดปัญหาความขัดแย้งทางผลประโยชน์อย่างรอบคอบ ด้วยความซื่อสัตย์สุจริตภายในกรอบจริยธรรมที่ดี ตลอดจนมีการเปิดเผยข้อมูลอย่างครบถ้วน เพื่อเป็นประโยชน์สูงสุดแก่บริษัทฯ และผู้ถือหุ้นโดยรวมเป็นสำคัญ โดยบริษัทฯ ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และวิธีการของตลาดหลักทรัพย์ฯ รวมทั้งมาตรฐานการบัญชีอย่างถูกต้องและครบถ้วน รวมทั้งสอดคล้องกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี

ทั้งนี้ กรรมการบริษัทฯ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงาน ต้องคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง รวมถึงจริยธรรมและจรรยาบรรณในการดำเนินธุรกิจตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยหลีกเลี่ยงการกระทำที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ที่อาจส่งผลกระทบในการตัดสินใจใด ๆ ตามแนวทางปฏิบัติ ดังนี้

1. พึงละเว้นการถือหุ้นในกิจการคู่แข่งทางการค้าของบริษัทฯ หากจะทำให้มีผลกระทบต่องานในหน้าที่ในกรณีที่ได้หุ้นนั้นมาก่อนการเป็นกรรมการบริษัทฯ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงาน หรือก่อนที่บริษัทฯ จะเข้าไปทำธุรกิจนั้น หรือได้มาโดยทางมรดก ต้องรายงานให้ผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้นทราบ

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

การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายในเพื่อแสวงหาผลประโยชน์

บริษัทฯ ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) อย่างเคร่งครัด โดยบริษัทฯ ให้ความสำคัญในเรื่องหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อให้บรรลุผลในทางปฏิบัติ ในปี 2567 บริษัทฯ ปรับปรุงและประกาศใช้นโยบายเรื่องการป้องกันการใช้ข้อมูลภายในเพื่อประโยชน์ส่วนตน ให้สอดคล้องกับพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ในปัจจุบัน โดยห้ามกรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงาน ซึ่งรู้หรือครอบครองข้อมูลภายใน ทำการซื้อขายหลักทรัพย์ที่ออกโดยบริษัทฯ โดยอาศัยข้อมูลภายในซึ่งเป็นสาระสำคัญต่อการเปลี่ยนแปลงราคาหรือมูลค่าของหลักทรัพย์ที่ยังมิได้เปิดเผยต่อสาธารณชนทั่วไปหรือตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และตนได้ล่วงรู้มาในตำแหน่งหรือฐานะที่สามารถล่วงรู้ข้อเท็จจริงหรือการเป็นพนักงานของบริษัทฯ ไม่ว่าการกระทำดังกล่าวจะกระทำเพื่อประโยชน์ตนเองหรือผู้อื่น หรือการนำข้อมูลภายในไปเปิดเผยให้ผู้อื่นกระทำดังกล่าว รวมทั้งเพื่อให้มั่นใจว่า ผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มจะได้รับข้อมูลข่าวสารที่ถูกต้อง เพียงพอ เชื่อถือได้ เป็นไปตามกฎเกณฑ์ มาตรฐานและแนวปฏิบัติที่เกี่ยวข้องได้อย่างทันเวลาและเท่าเทียมกัน ไม่เกิดผลกระทบต่อชื่อเสียงและความน่าเชื่อถือของบริษัทฯ โดยยึดแนวทางในการปฏิบัติ ดังนี้

1. ห้ามกรรมการบริษัทฯ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงาน ซึ่งรู้หรือครอบครองข้อมูลภายใน (ไม่ว่าจะเป็นข้อมูลของบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทร่วม และ/หรือบริษัทร่วมค้า หรือข้อมูลซึ่งบริษัทนั้น ๆ อาจเป็นผู้รับข้อมูลของผู้อื่นจากการดำเนินธุรกิจ) ทำการซื้อขายหลักทรัพย์ที่ออกโดยบริษัทฯ โดยอาศัยข้อมูลภายในซึ่งเป็นสาระสำคัญต่อการเปลี่ยนแปลงราคา หรือมูลค่าของหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ที่ยังมิได้เปิดเผยต่อประชาชนเป็นการทั่วไปหรือตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ไม่ว่าตนได้ล่วงรู้มาในตำแหน่ง หรือฐานะที่สามารถล่วงรู้ข้อเท็จจริง หรือการเป็นกรรมการบริษัทฯ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงานของบริษัทฯ หรือไม่ก็ตาม และไม่ว่าการกระทำดังกล่าวจะกระทำเพื่อประโยชน์ตนเองหรือผู้อื่น และห้ามนำข้อมูลภายใน ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อราคาหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ไปเปิดเผยโดยรู้หรือควรรู้ว่าผู้รับข้อมูลภายใน อาจนำข้อมูลนั้นไปใช้ประโยชน์ในการซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทฯ

นอกจากนี้กรรมการบริษัทฯ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงาน ต้องงดการซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทฯ เป็นเวลา 1 เดือน ก่อนที่งบการเงินหรือข้อมูลภายในของบริษัทฯ จะเปิดเผยต่อสาธารณชน และงดการซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ในช่วงเวลา 24 ชั่วโมงภายหลังจากที่ข้อมูลดังกล่าวของบริษัทฯ ได้เปิดเผยต่อสาธารณชนแล้ว

2. ให้ทุกหน่วยงานมีระบบบริหารจัดการที่ดีในการกำกับดูแลการเก็บรักษาข้อมูลภายในด้วยความระมัดระวังและมีความปลอดภัย และไม่เปิดเผยข้อมูลภายในแก่บุคคลอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงาน เพื่อป้องกันไม่ให้ข้อมูลภายในรั่วไหลออกไปภายนอก และเพื่อป้องกันการที่ข้อมูลภายในอาจถูกนำไปใช้ ไม่ว่าจะเพื่อประโยชน์ของตนเองหรือผู้อื่น หรือถูกนำไปใช้เพื่อประโยชน์ในทางมิชอบอันเป็นการเอาเปรียบผู้ลงทุน ทั้งนี้ ในกรณีที่ต้องเปิดเผยข้อมูลภายในในวงกว้างภายในบริษัทฯ และ/หรือบริษัทย่อย ต้องแจ้งให้ทราบว่าเป็นข้อมูลที่เป็นความลับและมีข้อจำกัดในการนำไปใช้

3. บริษัทฯ ถือว่าการนำข้อมูลภายในไปใช้ และ/หรือเปิดเผยข้อมูลภายในแก่บุคคลอื่นโดยฝ่าฝืนข้อกำหนดภายใต้นโยบายฉบับนี้ เป็นความผิดทางวินัยตามข้อบังคับเกี่ยวกับการทำงานของบริษัทฯ โดยจะพิจารณาลงโทษทางวินัยตามควรแก่กรณี นอกจากนี้ ผู้ฝ่าฝืนและผู้ที่เกี่ยวข้องอาจมีความรับผิดทั้งทางอาญาและทางแพ่งตามกฎหมาย

นโยบายดังกล่าวกำหนดให้ทุกหน่วยงานมีระบบบริหารจัดการที่ดีในการกำกับดูแลการใช้ข้อมูลภายในและข้อมูลลับเพื่อป้องกันมิให้ข้อมูลลับของบริษัทฯ รั่วไหล ซึ่งอาจทำให้บริษัทฯ เสียหายหรือถูกนำไปใช้เพื่อประโยชน์ในทางมิชอบ อันเป็นการเอาเปรียบผู้ลงทุน โดยบริษัทฯ ได้ให้ความรู้เกี่ยวกับแนวปฏิบัติในการเปิดเผยและรักษาข้อมูลที่มีผลกระทบต่อราคาหลักทรัพย์แก่ กรรมการบริษัทฯ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงานผ่านคู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อให้เกิดการตระหนักรู้และสามารถนำไปปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม

การต่อต้านทุจริตและคอร์รัปชัน

บริษัทฯ ตระหนักถึงปัญหาการทุจริตและคอร์รัปชัน ซึ่งถือเป็นภัยร้ายแรงที่ทุกหน่วยงานของบริษัทฯ ต้องให้ความสำคัญเป็นอันดับต้น และผู้ปฏิบัติงานของบริษัทฯ ในทุกระดับต้องร่วมกันควบคุม ตรวจสอบ ดูแล เพื่อเป็นการป้องกันและขจัดปัญหาการทุจริตและคอร์รัปชัน บริษัทฯ ได้นำนโยบายการแจ้งเบาะแส (Whistle Blower Policy) มาใช้ในการบริหารจัดการองค์กร โดยคณะผู้บริหารแผนในการประชุมครั้งที่ 20/2567 เมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม 2567 มีมติอนุมัติระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการร้องเรียนและการแจ้งเบาะแสเกี่ยวกับการทุจริตและการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบองค์กร พ.ศ. 2567 ทดแทนฉบับเดิม เพื่อให้การยื่นข้อร้องเรียนและแจ้งเบาะแสเกี่ยวกับการทุจริต และการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบ มีหลักเกณฑ์และกระบวนการที่ชัดเจนมากยิ่งขึ้น โดยให้มีความสอดคล้องกับแนวปฏิบัติด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี เรื่องแนวทางการจัดทำนโยบายและวิธีปฏิบัติการแจ้งเบาะแส (Whistle Blowing) ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ซึ่งผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มสามารถสอดส่อง ดูแล และแจ้งเบาะแสการทุจริตผ่านช่องทางที่กำหนดและบริษัทฯ จะทำการสอบสวนพร้อมมีมาตรการคุ้มครองผู้ร้องเรียนและพยาน

กรรมการบริษัทฯ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับ มีหน้าที่ความรับผิดชอบในการทำความเข้าใจและปฏิบัติตามนโยบายต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชัน ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของหลักสูตรการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยบริษัทฯ กำหนดให้หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการที่ดีเป็นหลักสูตรภาคบังคับสำหรับผู้บริหารและพนักงานทุกคน นอกจากนี้ บริษัทฯ มีช่องทางให้พนักงานแจ้งเบาะแสทันทีเมื่อพบเห็นหรือสงสัยว่าจะมีการทุจริตและคอร์รัปชัน โดยบริษัทฯ ดำเนินการตามระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการร้องเรียนและการแจ้งเบาะแสเกี่ยวกับการทุจริตและการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบองค์กร พ.ศ. 2567 แก้ไขเพิ่มเติม (ครั้งที่ 1) ซึ่งมีแนวปฏิบัติตามนโยบายต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชัน ดังนี้

แนวปฏิบัติตามนโยบายต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชัน

1. กรรมการบริษัทฯ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับ มีหน้าที่ปฏิบัติตามนโยบายต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชัน คู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ รวมถึงกระบวนการป้องกันการทุจริตและคอร์รัปชันอย่างเคร่งครัด และดำเนินการให้สอดคล้องกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชันในทุกท้องถิ่นที่บริษัทฯ มีการดำเนินกิจการอยู่ โดยห้ามเรียกร้องดำเนินการ ยอมรับหรือเข้าไปเกี่ยวข้องกับการทุจริตและคอร์รัปชันในทุกรูปแบบ ไม่ว่าโดยทางตรงหรือทางอ้อม ทั้งต่อตนเอง ครอบครัว เพื่อน ญาติและคนรู้จัก

2. กรรมการบริษัทฯ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับ ต้องปฏิบัติหน้าที่ในความรับผิดชอบด้วยขีดความสามารถและประสิทธิภาพที่เพียงพอ มีจิตสำนึกที่ดี ซื่อสัตย์สุจริต เที่ยงธรรม ยึดมั่นในคุณธรรม จริยธรรม จรรยาบรรณในวิชาชีพและมีความรับผิดชอบ

3. กรรมการบริษัทฯ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับ ต้องหลีกเลี่ยงการกระทำที่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ (Conflict of Interest) โดยปฏิบัติตามแนวทางปฏิบัติเรื่องความขัดแย้งทางผลประโยชน์ในคู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ

4. กรรมการบริษัทฯ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับ ต้องปฏิบัติตามแนวทางการให้หรือรับของขวัญ ของกำนัล การเลี้ยงรับรอง การบริการต้อนรับ หรือผลประโยชน์อื่น ที่ได้กำหนดไว้ในนโยบายการให้หรือรับของขวัญ ของกำนัล การเลี้ยงรับรอง การบริการต้อนรับ หรือผลประโยชน์อื่นของบริษัทฯ

5. บริษัทฯ มีขั้นตอนการตรวจสอบ อนุมัติ และสอบทานการบริจาคเพื่อการกุศลและการให้เงินสนับสนุนของบริษัทฯ โดยมีเอกสารหลักฐานชัดเจนตรวจสอบได้และสอดคล้องกับระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการบริจาค การให้บัตรโดยสาร การให้น้ำหนักสัมภาระ และสิทธิประโยชน์อื่น ๆ เพื่อให้มั่นใจว่าการบริจาคเพื่อการกุศลและการให้เงินสนับสนุนไม่ได้ใช้เป็นข้ออ้างสำหรับการทุจริตและคอร์รัปชัน

6. บริษัทฯ มีการบริหารความเสี่ยงด้านการทุจริตและคอร์รัปชันที่มีประสิทธิภาพและเหมาะสมอย่างสม่ำเสมอ

7. บริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายในด้านการทุจริตและคอร์รัปชัน และต้องมีขั้นตอนการหารือผลการควบคุมภายในที่เกี่ยวกับมาตรการต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชันกับบุคคลที่ปฏิบัติงาน เพื่อให้มีการปรับปรุงมาตรการควบคุมได้อย่างเหมาะสม

8. บริษัทฯ มีกระบวนการตรวจสอบให้เกิดความมั่นใจว่าการควบคุมภายในของกระบวนการจัดทำบัญชีและการเก็บรักษาข้อมูลได้รับการตรวจสอบ เพื่อยืนยันประสิทธิผลของกระบวนการตามมาตรการต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชัน และให้มั่นใจว่าการบันทึกรายการทางการเงินมีหลักฐานอย่างเพียงพอเพื่อใช้ในการตรวจสอบ

9. บริษัทฯ มีการทบทวนนโยบายต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชัน และแนวปฏิบัติตามนโยบายฯ เป็นประจำทุกปี เพื่อให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของสภาพการดำเนินธุรกิจ ระเบียบ ข้อบังคับและบทบัญญัติของกฎหมาย โดยทุกหน่วยงานมีหน้าที่รายงานผลการดำเนินงานตามนโยบายต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชันต่อฝ่ายกำกับการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์องค์กร เพื่อรายงานประธานเจ้าหน้าที่บริหารต่อไป

10. บริษัทฯ มีกระบวนการบริหารและพัฒนาทรัพยากรบุคคล ที่สะท้อนถึงความมุ่งมั่นต่อนโยบายต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชัน ซึ่งครอบคลุมถึงการสรรหาหรือการคัดเลือกบุคลากร การเลื่อนตำแหน่ง การฝึกอบรม การประเมินผลการปฏิบัติงานของพนักงาน และการให้ผลตอบแทน หน่วยงานที่มีหน้าที่ในการจัดการปฐมนิเทศให้แก่พนักงานใหม่ของบริษัทฯ และหน่วยงานที่จัดการฝึกอบรมแก่บุคลากรของบริษัทฯ ในทุกระดับต้องจัดอบรมอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เกิดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับนโยบาย และบทลงโทษ หากไม่ปฏิบัติตามนโยบายนี้

11. บริษัทฯ สื่อสารนโยบายต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชัน และบทลงโทษต่อกรรมการบริษัทฯ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับ หากไม่ปฏิบัติตามนโยบายนี้

สินบนและสิ่งจูงใจ

ห้ามกรรมการบริษัทฯ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับ ที่มีหน้าที่ในการตัดสินใจใด ๆ ให้หรือยอมรับสินบน หรือเรียกรับสินบน หรือสิ่งจูงใจในรูปแบบใด ๆ หรือผลประโยชน์ส่วนตนอื่นใดโดยมิชอบด้วยกฎหมาย และ/หรือระเบียบของบริษัทฯ และ/หรือห้ามมอบหมายให้ผู้อื่นให้ หรือรับสินบนและสิ่งจูงใจแทนตนเอง ตลอดจนห้ามเป็นตัวกลางในการเสนอให้หรือรับสินบนใด ๆ กับผู้ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ยกเว้นเป็นการปฏิบัติทางการค้าโดยทั่วไป เช่น การส่งเสริมการขาย การแนะนำผลิตภัณฑ์ หรือการบริการรูปแบบใหม่ เป็นต้น

การให้หรือรับของขวัญ ของกำนัล การเลี้ยงรับรอง การบริการต้อนรับหรือผลประโยชน์อื่น

1. กรรมการบริษัทฯ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับ มีหน้าที่ชี้แจงให้ผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้องทราบถึงนโยบายงดรับของขวัญของบริษัทฯ เป็นระยะ และขอให้ผู้มีส่วนได้เสียให้ความร่วมมือในการดำเนินการดังกล่าว

2. กรรมการบริษัทฯ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับ สามารถให้หรือรับของขวัญ ของกำนัล การเลี้ยงรับรอง การบริการต้อนรับหรือผลประโยชน์อื่นได้ตามขนบธรรมเนียมประเพณี หรือวัฒนธรรม หรือให้กันตามมารยาท ที่ปฏิบัติกันในสังคม แต่ต้องไม่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินงาน และการตัดสินใจทางธุรกิจของบริษัทฯ โดยไม่ได้เป็นไปเพื่อคาดหวังผลประโยชน์หรือสิ่งอื่นใดเป็นการตอบแทน และต้องมีมูลค่าไม่เกิน 3,000 บาท

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

4. กรรมการบริษัทฯ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับ ต้องไม่เรียกร้อง หรือรับของขวัญ ของกำนัล การเลี้ยงรับรอง การบริการต้อนรับ หรือผลประโยชน์อื่น จากลูกค้า คู่ค้า ผู้รับเหมา หรือผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ ไม่ว่ากรณีใดที่อาจส่งผลกระทบต่อการตัดสินใจในการปฏิบัติหน้าที่ หรือขัดแย้งทางผลประโยชน์กับบริษัทฯ

5. กรรมการบริษัทฯ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับ ต้องใช้ดุลพินิจในการให้ของขวัญ ของกำนัล การเลี้ยงรับรอง การบริการต้อนรับ หรือผลประโยชน์อื่นแก่บุคคลอื่นในลักษณะที่ไม่เกินความเหมาะสม ซึ่งอาจส่งผลต่อบุคคลในการปฏิบัติหน้าที่

6. การให้ของขวัญ ของกำนัล การเลี้ยงรับรอง การบริการต้อนรับ หรือผลประโยชน์อื่นแก่เจ้าหน้าที่ของรัฐในประเทศ ต้องปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และนโยบายของหน่วยงานนั้น ๆ อย่างเคร่งครัด และการให้เจ้าหน้าที่ของรัฐในต่างประเทศโดยประเพณีท้องถิ่นต้องไม่ขัดต่อกฎหมายและจารีต

7. ของขวัญ ของกำนัล การเลี้ยงรับรอง การบริการต้อนรับ หรือผลประโยชน์อื่นที่ให้หรือรับ ต้องไม่ขัดต่อกฎหมาย ศีลธรรม และจารีตประเพณีที่พึงปฏิบัติ

8. หากกรณีมีความจำเป็นต้องเลี้ยงรับรองทางธุรกิจ อาทิ เลี้ยงรับรองเป็นอาหารและเครื่องดื่ม และรูปแบบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการปฏิบัติตามสัญญาทางธุรกิจ หรือเป็นจารีตทางการค้า รวมถึงการให้ความรู้ความเข้าใจทางธุรกิจสามารถกระทำได้ แต่ต้องมีค่าใช้จ่ายในการเลี้ยงรับรองอย่างสมเหตุสมผล และไม่ส่งผลกระทบต่อการตัดสินใจในการปฏิบัติงาน หรือก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์

การบริจาคเพื่อการกุศล การสาธารณประโยชน์ ค่าอำนวยความสะดวก และการให้เงินสนับสนุน

กรรมการบริษัทฯ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับ ต้องปฏิบัติตามแนวทางในเรื่องการบริจาคเพื่อการกุศล การสาธารณประโยชน์และการให้เงินสนับสนุน ดังนี้

1. การบริจาคเงิน หรือทรัพย์สินเพื่อการกุศล การสาธารณประโยชน์ ค่าอำนวยความสะดวก การให้เงินสนับสนุน ต้องเป็นไปอย่างโปร่งใสถูกต้องตามกฎหมาย และไม่ขัดต่อศีลธรรม รวมทั้งไม่เป็นการกระทำการใด ๆ ที่จะมีผลเสียหายต่อสังคมส่วนรวม โดยต้องดำเนินการตามระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการบริจาคการให้บัตรโดยสารการให้น้ำหนักสัมภาระและสิทธิประโยชน์อื่น ๆ

2. การให้หรือรับเงิน หรือทรัพย์สินบริจาคเพื่อการกุศลหรือเงินสนับสนุนนั้น ต้องไม่ได้ถูกนำไปใช้เพื่อเป็นข้ออ้างในการติดสินบน

3. การเบิกค่าใช้จ่ายเพื่อการกุศล และการให้เงินสนับสนุน ให้ปฏิบัติตามระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการบริจาคการให้บัตรโดยสาร การให้น้ำหนักสัมภาระและสิทธิประโยชน์อื่น ๆ และขั้นตอนการเบิกค่าใช้จ่ายให้เป็นไปตามระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยอำนาจหน้าที่ทางการเงินที่บริษัทฯ กำหนด โดยต้องระบุวัตถุประสงค์ที่ชัดเจน และมีหลักฐานที่ตรวจสอบได้

แนวทางการกำกับดูแลด้านการต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชัน มีดังนี้

1. กรรมการบริษัทฯ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับ มีบทบาทหน้าที่ และความรับผิดชอบ ในการทำความเข้าใจและปฏิบัติตามนโยบายต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชัน คู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดี รวมทั้งกฎ ระเบียบ และข้อบังคับเกี่ยวกับการทำงานของบริษัทฯ อย่างเคร่งครัด

2. กรรมการบริษัทฯ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับ ห้ามกระทำการอันใดที่เกี่ยวข้องกับการทุจริตและคอร์รัปชันเพื่อประโยชน์ทางตรงหรือทางอ้อมต่อตนเอง ครอบครัว เพื่อน ญาติและคนรู้จัก ไม่ว่าตนจะอยู่ในฐานะเป็นผู้รับ ผู้ให้หรือผู้เสนอให้สินบน ทั้งที่เป็นตัวเงินหรือไม่เป็นตัวเงินแก่หน่วยงานของรัฐหรือหน่วยงานเอกชนที่บริษัทฯ ได้ดำเนินธุรกิจหรือติดต่อด้วย

3. กรรมการบริษัทฯ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับ ต้องช่วยกันสอดส่อง ดูแล หรือแจ้งเบาะแสทันทีเมื่อพบเห็นหรือสงสัยว่าจะมีการทุจริตและคอร์รัปชัน และให้ความร่วมมือในการสอบสวนข้อเท็จจริงที่เกี่ยวข้องกับข้อสงสัยในการกระทำดังกล่าว โดยแจ้งเบาะแสกับผู้มีสิทธิรับข้อร้องเรียนรับทราบ เพื่อดำเนินการตามระเบียบบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ว่าด้วยการร้องเรียนและการแจ้งเบาะแสเกี่ยวกับการทุจริตและการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบองค์กร

4. บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับข้อร้องเรียนจากกรรมการบริษัทฯ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับ และบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับบริษัทฯ ที่พบเห็นการกระทำใด ๆ ต่อบริษัทฯ โดยการทุจริตและคอร์รัปชัน หรือโดยการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ข้อกำหนด หรือคำสั่งบริษัทฯ โดยบริษัทฯ จะดำเนินการสอบสวนอย่างเป็นธรรม มีความโปร่งใสและตรวจสอบได้

5. บริษัทฯ ให้ความมั่นใจว่า จะไม่มีกรรมการบริษัทฯ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับ คนใดต้องถูกลดตำแหน่ง ลงโทษ หรือได้รับผลกระทบใด ๆ จากการปฏิเสธการให้ หรือรับสินบน และบริษัทฯ จะไม่ยอมให้ผู้ใดมากระทำการข่มขู่ คุกคาม หรือหน่วงเหนี่ยวกรรมการบริษัทฯ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับ ที่มีความมุ่งมั่นที่จะปฏิบัติตามนโยบายต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชัน

6. บริษัทฯ มีการกำกับดูแลการจัดซื้อจัดจ้างที่ผ่านกระบวนการคัดเลือกคู่ค้าอย่างโปร่งใส เป็นธรรม สามารถตรวจสอบได้ และปฏิบัติต่อคู่ค้าอย่างเท่าเทียม โดยคำนึงถึงมาตรฐาน คุณภาพ ความปลอดภัยในระดับสากล ตามนโยบายการจัดซื้อจัดจ้างอย่างยั่งยืน ซึ่งกำหนดแนวทางการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ที่ตระหนักถึงการบริหารการจัดซื้อจัดจ้างที่ให้ความสำคัญกับการรักษาสิ่งแวดล้อม การบริหารคู่ค้า และการบริหารห่วงโซ่อุปทานอย่างยั่งยืน

เพื่อเป็นการแสดงเจตนารมณ์ความมุ่งมั่นในการต่อต้านและการไม่ยอมรับการทุจริตและคอร์รัปชันทุกรูปแบบทั้งทางตรงและทางอ้อม บริษัทฯ ได้ส่งหนังสือถึงบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง โดยกำหนดให้กรรมการบริษัทฯ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับ และบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับบริษัทฯ รับทราบและให้ปฏิบัติตามนโยบายต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชันของบริษัทฯ อย่างเคร่งครัด และให้ความร่วมมือสนับสนุนในการปฏิบัติตามนโยบายต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชัน เพื่อเป็นแรงขับเคลื่อนและนำไปสู่การสร้างเครือข่ายต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชันอย่างแข็งแกร่ง และบริษัทฯ ได้ประกาศนโยบายต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชันบนเว็บไซต์ https://thaiair.thaiairways.com/procurementThai/ ซึ่งเป็นเว็บไซต์ประกาศจัดซื้อจัดจ้างของบริษัทฯ เพื่อให้คู่ค้ารับทราบนโยบายดังกล่าว และถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัด

การแจ้งเบาะแส (Whistle Blower Policy)

เนื่องจากบริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของปัญหาการทุจริตและการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบบริษัทฯ โดยประกาศใช้ระเบียบบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ว่าด้วยการร้องเรียนและการแจ้งเบาะแสเกี่ยวกับการทุจริตและการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบองค์กร พ.ศ. 2567 แก้ไขเพิ่มเติม (ครั้งที่ 1) เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานของบริษัทฯ บุคคลภายนอก ผู้มีส่วนได้เสีย หรือบุคคลใดที่เป็นผู้ได้รับความเสียหายหรือพบเห็นการทุจริตและการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ข้อกำหนด หรือคำสั่งบริษัทฯ ใช้เป็นช่องทางในการแจ้งเบาะแส/ร้องเรียนมายังประธานกรรมการบริษัทฯ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร ประธานเจ้าหน้าที่ซึ่งเป็นผู้บังคับบัญชาสูงสุดในสายงานที่เกี่ยวข้องกับข้อร้องเรียน ผู้อำนวยการฝ่ายกำกับการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์องค์กร ซึ่งเป็นผู้มีสิทธิรับข้อร้องเรียน โดยผู้แจ้งเบาะแสหรือผู้ร้องเรียนสามารถแจ้งข้อร้องเรียนผ่านช่องทางได้ 4 ช่องทาง ดังต่อไปนี้

1. ร้องเรียนโดยตรงด้วยวาจา หรือลายลักษณ์อักษรโดยตรงต่อผู้มีสิทธิรับข้อร้องเรียน
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

และเพื่อให้การดำเนินการเกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผล จึงกำหนดให้ข้อร้องเรียนจะต้องมีรายละเอียดและพยานหลักฐาน ดังนี้

1. ชื่อและที่อยู่ของผู้ร้องเรียน
2. ชื่อหรือตำแหน่งของผู้ถูกร้องเรียน
3. ข้อกล่าวหาและพฤติการณ์แห่งการกระทำผิดตามข้อร้องเรียน พร้อมพยานบุคคลที่รู้เห็นเหตุการณ์ พยานหลักฐานหรืออ้างพยานหลักฐานที่สอดคล้องกับข้อร้องเรียน

กรณีไม่ปรากฏชื่อและที่อยู่ผู้ร้องเรียนตามข้อ 1. แต่หากมีข้อมูลที่ระบุรายละเอียดชัดเจนหรือหลักฐานที่เพียงพอที่จะดำเนินการตามข้อร้องเรียนต่อไปได้ บริษัทฯ จะรับไว้พิจารณาตามระเบียบเพื่อดำเนินการต่อไป

โดยบริษัทฯ ได้มอบหมายฝ่ายกำกับการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์องค์กร ทำหน้าที่กลั่นกรองเบาะแสและข้อร้องเรียนดังกล่าว รวมทั้งดำเนินการสอบสวนภายในกำหนดระยะเวลาที่เหมาะสม ไม่เปิดเผยชื่อผู้ร้องเรียนทั้งในระหว่างสอบสวนและภายหลังการสอบสวน หากพบว่ามีการกระทำผิดจริงจากพยานหลักฐานต่าง ๆ ก็จะนำไปสู่การลงโทษทางวินัย ทางแพ่ง หรือทางอาญาแล้วแต่กรณี รวมถึงกำหนดมาตรการคุ้มครองผู้ร้องเรียนหรือผู้ที่ให้ความร่วมมือในการรายงานการทุจริตฯ หากกระทำโดยเจตนาสุจริต จะไม่ถูกลงโทษทางวินัย และจะได้รับความคุ้มครองตามระเบียบบริษัทฯ อันจะสร้างความเชื่อมั่นและปลอดภัยให้แก่ผู้ร้องเรียน ดังนี้

1. ผู้รับผิดชอบในทุกขั้นตอนจะต้องเก็บรักษาข้อมูลที่ได้รับรู้ไว้ในชั้นความลับ และเปิดเผยเท่าที่จำเป็น โดยคำนึงถึงความปลอดภัยและความเสียหายของผู้ร้องเรียน แหล่งที่มาของข้อมูล รวมทั้งบุคคลที่เกี่ยวข้อง หากพนักงานผู้ใดฝ่าฝืนถือเป็นการกระทำความผิดวินัย
2. กรณีที่ผู้ร้องเรียนเห็นว่าตนอาจได้รับความไม่ปลอดภัย หรืออาจเกิดความเดือดร้อนเสียหาย ผู้ร้องเรียนสามารถร้องขอให้บริษัทฯ กำหนดมาตรการอย่างหนึ่งอย่างใดเพื่อคุ้มครองที่เหมาะสมเป็นการชั่วคราวก็ได้ ทั้งนี้ ให้เป็นดุลยพินิจของประธานเจ้าหน้าที่บริหาร ที่จะดำเนินการตามที่ร้องหรือไม่ก็ได้
3. ผู้ใดกระทำการกลั่นแกล้ง ข่มขู่ ลงโทษทางวินัย หรือเลือกปฏิบัติด้วยวิธีการอันไม่เป็นธรรมต่อผู้ร้องเรียนหรือบุคคลที่เกี่ยวข้องกับข้อร้องเรียนตามระเบียบนี้ ถือว่าผู้นั้นกระทำผิดวินัย และต้องรับผิดชอบชดใช้ความเสียหายแก่บริษัทฯ หรือผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการกระทำดังกล่าว ตลอดจนรับผิดในทางแพ่งและทางอาญาหรือตามกฎหมายต่อไป

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายด้วยการรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ เพื่อประโยชน์ร่วมกัน และมีความมุ่งมั่นที่จะเป็นองค์กรที่ดำเนินธุรกิจด้วยความโปร่งใส โดยไม่มีข้อยกเว้นต่อการทุจริตคอร์รัปชันทุกรูปแบบ จึงมีการดำเนินการต่อข้อร้องเรียนที่ได้รับทุกกรณีตามระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการร้องเรียนและการแจ้งเบาะแสเกี่ยวกับการทุจริตและการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบองค์กร พ.ศ. 2567 แก้ไขเพิ่มเติม (ครั้งที่ 1) อย่างเคร่งครัด

ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้นำผลการสอบสวนมาใช้เป็นแนวทางในการกำหนดมาตรการป้องกันการทุจริตและคอร์รัปชัน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการดำเนินธุรกิจ รวมทั้งใช้เป็นแนวทางสำหรับวางแผนการตรวจสอบภายใน เพื่อให้บริษัทฯ มีการควบคุมภายในที่ดี

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายด้วยการรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ เพื่อประโยชน์ร่วมกัน และมีความมุ่งมั่นที่จะเป็นองค์กรที่ดำเนินธุรกิจด้วยความโปร่งใส โดยไม่มีข้อยกเว้นต่อการทุจริตและคอร์รัปชันทุกรูปแบบ จึงมีการดำเนินการต่อข้อร้องเรียนที่ได้รับทุกกรณีตามระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการร้องเรียนและการแจ้งเบาะแสเกี่ยวกับการทุจริตและการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบองค์กร พ.ศ. 2567 แก้ไขเพิ่มเติม (ครั้งที่ 1) อย่างเคร่งครัด

6.2. จรรยาบรรณธุรกิจ

บริษัทฯ มีเจตนารมณ์ในการส่งเสริม พัฒนา และกำกับดูแลให้บริษัทฯ มีจรรยาบรรณที่ดีในการดำเนินธุรกิจ ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้รวบรวมและประมวลระเบียบแบบแผน และแนวปฏิบัติต่าง ๆ อันเกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจ ตลอดจนข้อกำหนดที่เป็นเกณฑ์มาตรฐานที่เป็นหลักความประพฤติเพื่อใช้เป็นแนวทางในการควบคุม และกำกับดูแลพฤติกรรมของบุคลากรทุกคนของบริษัทฯ ไม่ว่าจะเป็นคณะกรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงานในทุกส่วนงาน โดยถือว่าจรรยาบรรณในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ เป็นเรื่องที่บุคลากรทุกคน พึงยึดถือและปฏิบัติให้สอดคล้อง และอยู่ในทิศทางเดียวกันอย่างเคร่งครัด โดยนำหลักความซื่อสัตย์ ความมีคุณธรรมและศีลธรรมอันดี ความบริสุทธิ์ใจ และความถูกต้องมาใช้ประกอบกับการปฏิบัติงานอยู่เสมอ

6.3. การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญของนโยบาย แนวปฏิบัติ และการกำกับดูแลกิจการในรอบปีที่ผ่านมา

บริษัทฯ มีการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนปี 2560 และคณะกรรมการบริษัทฯ มีกระบวนการในการทบทวนการนำหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนปี 2560 (Corporate Governance Code หรือ CG Code) ของสำนักงาน ก.ล.ต. ประกอบด้วย (1) โครงสร้างและกลไกในการกำกับดูแลกิจการ (2) นโยบายและแนวปฏิบัติสำหรับกรรมการและผู้บริหาร (3) นโยบายและแนวปฏิบัติด้านการจัดการองค์กร และ (4) นโยบายและแนวปฏิบัติเกี่ยวกับผู้มีส่วนได้เสีย โดยบริษัทฯ มีการทบทวนสอบทานเนื้อหาให้มีความเป็นปัจจุบันและเหมาะสมกับระเบียบ ข้อบังคับ และสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปเป็นประจำทุกปี

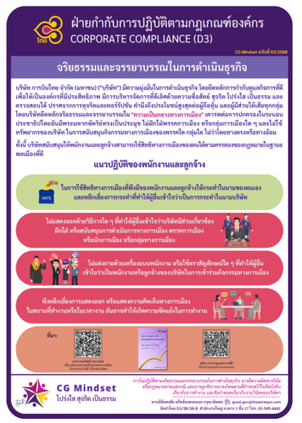
6.3.1 คณะกรรมการฝ่ายบริหารงานนโยบายกำหนดให้หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการที่ดีเป็นหลักสูตรภาคบังคับสำหรับผู้บริหารและพนักงานประจำทุกคน

คณะกรรมการฝ่ายบริหารงานนโยบาย ครั้งที่ 37/2566 วันที่ 18 กันยายน 2566 มีมติกำหนดให้หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการที่ดีเป็นหลักสูตรภาคบังคับสำหรับผู้บริหารและพนักงานประจำทุกคน เพื่อให้ตระหนักถึงความสำคัญของการปฏิบัติงานตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามหลักจริยธรรมและจรรยาบรรณในการดำเนินธุรกิจเพื่อเป็นการส่งเสริมและสนับสนุนให้การดำเนินธุรกิจเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ มีความสุจริต โปร่งใส ตรวจสอบได้ มีความเป็นธรรม สร้างความเชื่อมั่นและความไว้วางใจให้แก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย รวมทั้งเกิดประโยชน์สูงสุดแก่ผู้ถือหุ้น

สายทรัพยากรบุคคลร่วมกับฝ่ายกำกับการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์องค์กรจัดทำหลักสูตรการกำกับดูแลกิจการที่ดีรูปแบบ e-Learning ซึ่งเป็นหลักสูตรภาคบังคับและการทบทวนการรับรู้เป็นประจำทุกปี โดยมีเนื้อหาสอดคล้องกับคู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดี ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 1 พ.ศ. 2568 ประกาศใช้เมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม 2568 เพื่อนำไปสู่การปฏิบัติที่ดี ให้เป็นองค์กรที่มีธรรมาภิบาล สอดรับกับการเป็นบริษัทชั้นนำ สร้างความมั่นใจให้กับผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย รวมทั้งเป็นการเสริมสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับบริษัทฯ

6.3.2 ฝ่ายกำกับการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์องค์กรมีการทบทวนคู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดีทุกปี โดยบริษัทฯ ได้ประกาศใช้คู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดี ฉบับปรับปรุง ครั้งที่ 1 พ.ศ. 2568 เมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม 2568 รวมถึงได้ทบทวนนโยบายระดับองค์กรที่เกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการที่ดี จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์เพื่อส่งเสริมให้พนักงานมีความรู้ความเข้าใจเรื่องการกำกับดูแลกิจการที่ดี

โดยฝ่ายกำกับการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์องค์กรได้จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์เพื่อเผยแพร่ทุกเดือนในเรื่องการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ และการต่อต้านทุจริตและคอร์รัปชัน ผ่านทุกช่องทางการสื่อสาร ของบริษัทฯ ได้แก่ เว็บไซต์ www.thaiairways.com ระบบเครือข่าย Intranet: THAISphere, Facebook TG Family และส่งไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ถึงพนักงานทุกคน ดังมีตัวอย่างสื่อประชาสัมพันธ์ ดังนี้







6.3.3 ทบทวนและปรับปรุงตารางกำหนดอำนาจการบริหารงาน (Table of Authority: TOA)

เพื่อให้สอดคล้องกับโครงสร้างองค์กรใหม่ โดยให้ผู้บริหารทุกสาย/ฝ่าย ที่ดำรงตำแหน่งตั้งแต่ระดับหัวหน้ากลุ่มงานขึ้นไป จัดทำตารางกำหนดอำนาจการบริหารงาน (Table of Authority: TOA) ซึ่งต้องระบุอำนาจตามระเบียบบริษัทฯ และอำนาจการดำเนินการตามมติต่าง ๆ รวมทั้งคำสั่งบริษัทฯ และนำขึ้นระบบเครือข่ายภายในบริษัทฯ (THAISphere) เพื่อใช้เป็นข้อมูลอ้างอิงอำนาจในการอนุมัติและดำเนินงานของแต่ละสาย/ฝ่ายได้อย่างถูกต้อง ครบถ้วน ตามหลักการกำกับการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ โดยจะมีการทบทวนและปรับปรุงให้เป็นปัจจุบันทุกไตรมาส

6.3.4 ทบทวน ปรับปรุง และยืนยันการใช้เอกสารข้อบังคับบริษัทฯ และระเบียบบริษัทฯ

ข้อบังคับเกี่ยวกับการทำงาน ข้อกำหนดบริษัทฯ นโยบาย คำสั่งบริษัทฯ/ประกาศบริษัทฯ คู่มือและวิธีปฏิบัติให้ถูกต้อง ครบถ้วน ชัดเจนและเป็นปัจจุบัน รวมทั้งกำหนดกลไกการกำกับดูแลให้นำไปสู่การปฏิบัติอย่างเคร่งครัด

6.3.5 บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการดำเนินการเรื่องการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์

บริษัทฯ มีการดำเนินธุรกิจเป็นไปอย่างถูกต้องตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนด ทั้งจากภายในและภายนอก รวมทั้งการปฏิบัติให้สอดคล้องและครอบคลุมกับกฎเกณฑ์ต่าง ๆ อย่างเคร่งครัด โดยกำหนดให้มีผู้แทนการกำกับการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ (Compliance Agent) จากทุกสาย/ฝ่าย เพื่อทำหน้าที่กำกับดูแล ติดตาม รวบรวม เผยแพร่ ทบทวน ปรับปรุงให้ข้อมูลด้านกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ที่ต้องปฏิบัติ ถูกต้อง ครบถ้วน เป็นปัจจุบัน รวมทั้งจัดทำทะเบียนใบอนุญาตการทำธุรกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ทั้งในและต่างประเทศ ตลอดจนจัดทำบันทึกการไม่ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ (Non-compliance) ต่าง ๆ พร้อมทั้งการแก้ไขหรือปรับปรุง เพื่อรายงานผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งถือเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนบริษัทฯ ให้เป็นที่น่าเชื่อถือ ไว้วางใจได้ต่อผู้ถือหุ้น และผู้มีส่วนได้เสีย

6.3.6 การดำเนินการด้านการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล

บริษัทฯ ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 ของประเทศไทย รวมถึงปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และแนวปฏิบัติตามกฎหมายคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลของสหภาพยุโรป เพื่อให้มั่นใจว่าข้อมูลส่วนบุคคลของผู้โดยสาร พนักงาน และบุคคลที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ ได้รับการคุ้มครองและมีความมั่นคงปลอดภัย

ในการนี้ บริษัทฯ มีการจัดการและกำกับดูแลการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล มีนโยบายการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลของบริษัทฯ (Privacy Policy) มีบุคลากรเพื่อกำกับ ดูแล และติดตามการปฏิบัติตามพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 ของบริษัทฯ ให้เป็นไปตามกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง หรือประกาศที่เกี่ยวข้อง

ในปี 2568 บริษัทฯ มีการดำเนินการด้านการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล ดังนี้

1. ปรับปรุงและทบทวนรายละเอียดบันทึกกิจกรรมการประมวลผลข้อมูลส่วนบุคคล (Record of Processing Activities: RoPA) เมื่อมีการปรับเปลี่ยนโครงสร้างองค์กร การเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงกระบวนการดำเนินงาน การเปลี่ยนแปลงวัตถุประสงค์ในการประมวลผลข้อมูลส่วนบุคคล หรือการนำเทคโนโลยีและระบบสารสนเทศใหม่มาใช้ในการดำเนินงาน หรือการทบทวนเป็นประจำทุกปี ทั้งนี้ เพื่อให้บันทึกดังกล่าวมีความถูกต้อง ครบถ้วน เป็นปัจจุบัน และสอดคล้องกับการดำเนินงานของบริษัทฯ

2. ปรับปรุงและทบทวนนโยบายและมาตรการการรักษาความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศและไซเบอร์ เพื่อกำหนดมาตรการที่จำเป็นต่อการรักษาความมั่นคงปลอดภัยของข้อมูลส่วนบุคคล สำหรับสารสนเทศและข้อมูลส่วนบุคคล โดยคำนึงถึงหลักการป้องกันเชิงลึก (Defense in Depth) และการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลโดยการออกแบบและโดยค่าเริ่มต้น (Data Protection by Design and by Default) สอดคล้องกับกรอบมาตรฐานต่าง ๆ เป็นไปตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ และหลักปฏิบัติที่ดี

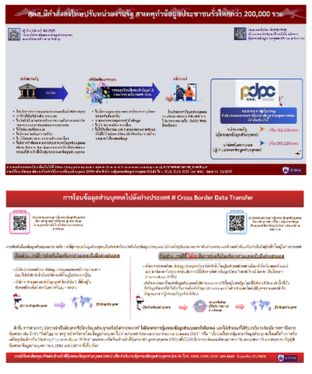
3. ติดตามและกำกับให้พนักงานทุกคนทั้งในประเทศและต่างประเทศ รวมทั้งพนักงานแรงงานภายนอกที่ปฏิบัติงานให้บริษัทฯ เข้ารับการอบรมหลักสูตรพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล (The Personal Data Protection Act: PDPA) และมีการทบทวนเป็นประจำทุกปี นอกจากนี้ ยังมีการเสริมสร้างความรู้และความตระหนักรู้ด้านการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลให้แก่พนักงาน ผ่านช่องทางการสื่อสาร สื่อสังคมออนไลน์ภายในบริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างวัฒนธรรมองค์กรในการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล

PDPA Newsletter





Lock Screen



4. จัดให้มีข้อตกลงการประมวลผลข้อมูลส่วนบุคคลหรือการแบ่งปันข้อมูลส่วนบุคคล เพื่อกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบ และขอบเขตการดำเนินการของคู่สัญญาให้ชัดเจนตามบทบาทหน้าที่ของผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลและผู้ประมวลผลข้อมูลส่วนบุคคล ตามที่กฎหมายกำหนด



5. ตอบสนองคำร้องขอใช้สิทธิของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลภายในระยะเวลาและเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด รวมทั้ง มาตรการในการจัดการเมื่อเกิดเหตุการละเมิดข้อมูลส่วนบุคคลตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะกรรมการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลประกาศกำหนด

6. เข้าร่วมการประเมินระดับการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล (Privacy Maturity Model) ประจำปี 2568 และดัชนีชี้วัดการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล (Privacy Index) ที่จัดโดยสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล เพื่อประเมินความพร้อมการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล รวมทั้งเป็นกรอบตัวชี้วัดเพื่อใช้ในการประเมินดัชนีวัดระดับการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลในหน่วยงานภาครัฐและเอกชน ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้นำข้อเสนอแนะมาปรับใช้ในการพัฒนาระบบการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลของบริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง

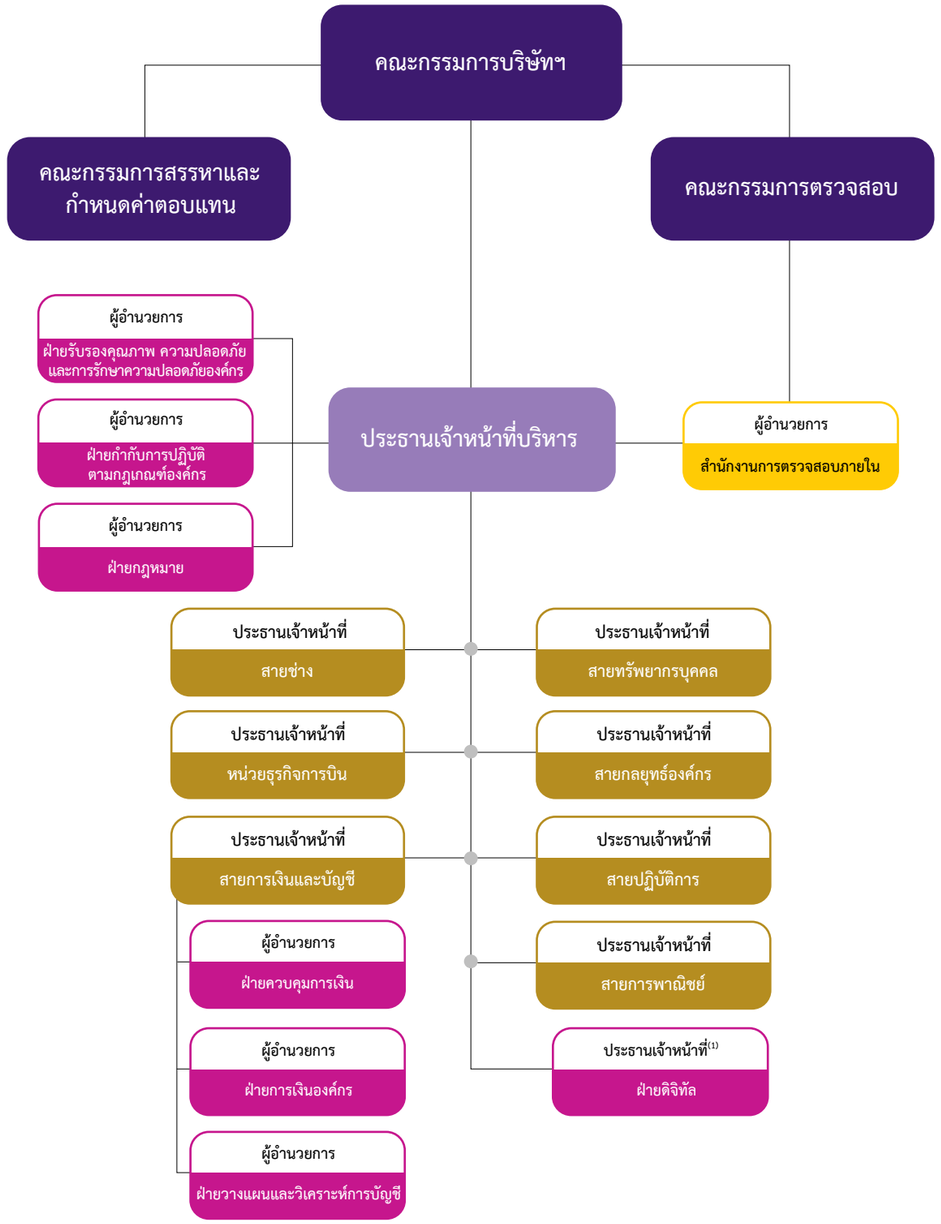
6.3.7 การเข้าร่วมแนวร่วมต่อต้านคอร์รัปชันของภาคเอกชนไทย

ในช่วงครึ่งแรกของปี 2568 บริษัทฯ อยู่ระหว่างกระบวนการฟื้นฟูกิจการ ส่งผลให้องค์ประกอบของการยื่นขอรับรองการเป็นสมาชิกแนวร่วมต่อต้านคอร์รัปชันของภาคเอกชนไทย (Thai Private Sector Collective Action Against Corruption: CAC) ไม่เป็นไปตามหลักเกณฑ์ อย่างไรก็ตาม ภายหลังจากศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งยกเลิกการฟื้นฟูกิจการ เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2568 บริษัทฯ ได้เริ่มดำเนินการเตรียมความพร้อมในทันที ซึ่ง ณ วันที่ 30 มกราคม 2569 ที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้ประกาศเจตนารมณ์เข้าร่วมเป็นสมาชิกแนวร่วมต่อต้านคอร์รัปชันของภาคเอกชนไทย (Thai Private Sector Collective Action Against Corruption: CAC) เพื่อแสดงเจตนารมณ์ว่าบริษัทฯ จะทำธุรกิจอย่างโปร่งใสปราศจากการทุจริตและคอร์รัปชันทุกรูปแบบ ช่วยสนับสนุนการต่อต้านคอร์รัปชันในภาคเอกชน และร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการรวมตัวกันขับเคลื่อนการเปลี่ยนแปลงในภาครัฐ ทั้งนี้ เพื่อมุ่งเน้นการยกระดับมาตรฐานการกำกับดูแลกิจการที่ดี และร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการสร้างรากฐานทางธุรกิจที่โปร่งใส ปราศจากการทุจริตและคอร์รัปชันอย่างยั่งยืน

7. โครงสร้างการกำกับดูแลกิจการ และข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับคณะกรรมการ คณะกรรมการชุดย่อย ผู้บริหาร พนักงานและอื่น ๆ

7.1 โครงสร้างการกำกับดูแลกิจการ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 โครงสร้างการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ประกอบด้วย คณะกรรมการบริษัทฯ คณะกรรมการชุดย่อย และผู้บริหาร ตามโครงสร้างดังนี้



หมายเหตุ: [1] ประธานเจ้าหน้าที่ฝ่ายดิจิทัลไม่ได้ถือเป็นผู้บริหารตามนิยามของสำนักงาน ก.ล.ต. เนื่องจากระดับตำแหน่งในโครงสร้างองค์กรเทียบเท่าผู้อำนวยการฝ่าย ซึ่งไม่เทียบเท่ากับประธานเจ้าหน้าที่สายงานอื่นๆ

7.2 ข้อมูลเกี่ยวกับคณะกรรมการบริษัทฯ

7.2.1 องค์ประกอบของคณะกรรมการบริษัทฯ

ข้อบังคับของบริษัทฯ กำหนดองค์ประกอบของคณะกรรมการบริษัทฯ ดังนี้

1. คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการจำนวนไม่น้อยกว่า 5 คน แต่ไม่มากกว่า 15 คน สุดแต่ที่ประชุมใหญ่จะเป็นผู้กำหนดเป็นครั้งคราว และกรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมดนั้นต้องมีถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักร และกรรมการบริษัทฯ จะต้องเป็นผู้มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามที่กฎหมายกำหนด

2. คณะกรรมการบริษัทฯ ต้องประกอบด้วยกรรมการอิสระอย่างน้อย 1 ใน 3 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด แต่ต้องไม่น้อยกว่า 3 คน

3. ให้คณะกรรมการบริษัทฯ เลือกกรรมการคนหนึ่งเป็นประธานกรรมการ ในกรณีที่คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาเห็นสมควรจะเลือกกรรมการคนหนึ่งหรือหลายคนเป็นรองประธานกรรมการก็ได้ คณะกรรมการบริษัทฯ อาจมอบหมายให้กรรมการคนหนึ่งหรือหลายคนหรือบุคคลอื่นใดปฏิบัติการอย่างใดอย่างหนึ่งแทนคณะกรรมการบริษัทฯ ก็ได้

4. ประธานเจ้าหน้าที่บริหารเป็นกรรมการบริษัทฯ และเลขานุการคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้ฝ่ายจัดการสามารถทำงานร่วมกับคณะกรรมการบริษัทฯ ทั้งหมดได้อย่างมีประสิทธิภาพ

การลงนามผูกพันบริษัทฯ

ข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อ 23. ให้คณะกรรมการเป็นผู้กำหนดชื่อของกรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัทฯ พร้อมประทับตราสำคัญของบริษัทฯ โดยกรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัทฯ นั้น จะต้องเป็นกรรมการสองคนลงลายมือชื่อร่วมกันและประทับตราสำคัญของบริษัทฯ

ซึ่งที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2568 เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2568 ได้มีมติอนุมัติกำหนดให้การลงนามเอกสารใด ๆ เพื่อธุรกรรมหรือเพื่อให้มีผลผูกพันบริษัทฯ ให้นายชาย เอี่ยมศิริ ลงลายมือชื่อร่วมกันกับนายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ หรือ นายชาญศิลป์ ตรีนุชกร คนใดคนหนึ่งรวมเป็นสองคน และประทับตราสำคัญของบริษัทฯ ต่อมาคณะกรรมการบริษัทฯ ในการประชุมครั้งพิเศษที่ 1/2569 วันที่ 8 มกราคม 2569 มีมติอนุมัติกำหนดให้การลงนามเอกสารใด ๆ เพื่อธุรกรรมหรือเพื่อให้มีผลผูกพันบริษัทฯ ให้นายชาย เอี่ยมศิริ และนายสัมฤทธิ์ สำเนียง ลงลายมือชื่อร่วมกันและประทับตราสำคัญของบริษัทฯ

7.2.2 ข้อมูลคณะกรรมการและผู้มีอำนาจควบคุมบริษัทฯ รายบุคคล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568

	จำนวน (คน)	ร้อยละ (%)
กรรมการรวม	**15**	**100.00**
กรรมการชาย	12	80.00
กรรมการหญิง	3	20.00
กรรมการที่เป็นผู้บริหาร	1	6.67
กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร	14	93.33
กรรมการอิสระ	10	66.67
กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร และไม่ดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระ	4	26.67

รายชื่อคณะกรรมการบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568

รายชื่อกรรมการ	ตำแหน่ง	วันที่ดำรงตำแหน่ง
1. นายลวรณ แสงสนิท	กรรมการ ประธานกรรมการ	18 เมษายน 2568 16 มิถุนายน 2568
2. นายวัชรา ตันตริยานนท์(1)	กรรมการอิสระ	19 ธันวาคม 2568
3. นายยรรยง เดชภิรัตนมงคล	กรรมการอิสระ / ประธานกรรมการตรวจสอบ	18 เมษายน 2568 16 มิถุนายน 2568
4. ดร.กุลยา ตันติเตมิท	กรรมการ / ประธานคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	18 เมษายน 2568 16 มิถุนายน 2568
5. นายรพี สุจริตกุล	กรรมการอิสระ	19 ธันวาคม 2568
6. นายญนน์ โภคทรัพย์(1)	กรรมการอิสระ	19 ธันวาคม 2568
7. นายสัมฤทธิ์ สำเนียง(2)	กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบ	18 เมษายน 2568 16 มิถุนายน 2568
8. นางชาริตา ลีลายุทธ	กรรมการอิสระ	19 ธันวาคม 2568
9. นายพลากร หวั่งหลี	กรรมการอิสระ	19 ธันวาคม 2568
10. พลอากาศเอก อำนาจ จีระมณีมัย(3)	กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบ	19 ธันวาคม 2568 16 มิถุนายน 2568
11. พลตำรวจเอก ดร.ธัชชัย ปิตะนีละบุตร	กรรมการ / กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	18 เมษายน 2568 16 มิถุนายน 2568
12. นางชนัญญารักษ์ เพ็ชร์รัตน์	กรรมการอิสระ	19 ธันวาคม 2568
13. นายวิรไท สันติประภพ	กรรมการอิสระ	19 ธันวาคม 2568
14. นายชาครีย์ บำรุงวงศ์	กรรมการ / กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	18 เมษายน 2568 16 มิถุนายน 2568
15. นายชาย เอี่ยมศิริ	กรรมการและเลขาคณะกรรมการ / ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	19 ธันวาคม 2568

หมายเหตุ

(1) นายวัชรา ตันตริยานนท์ และนายญนน์ โภคทรัพย์ สิ้นสุดจากการเป็นกรรมการอิสระ เนื่องจากได้รับการแต่งตั้งให้เป็นกรรมการบริหาร นับตั้งแต่วันที่ 8 มกราคม 2569

(2) นายสัมฤทธิ์ สำเนียง สิ้นสุดจากการเป็นกรรมการอิสระและกรรมการตรวจสอบนับตั้งแต่วันที่ 8 มกราคม 2569 เนื่องจากได้รับการแต่งตั้งให้เป็นกรรมการบริหารและเป็นกรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัทฯ นับตั้งแต่วันที่ 8 มกราคม 2569

(3) พลอากาศเอก อำนาจ จีระมณีมัย สิ้นสุดจากการเป็นกรรมการตรวจสอบและได้รับการแต่งตั้งให้เป็นกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน โดยไม่กระทบต่อคุณสมบัติในการเป็นกรรมการอิสระ นับตั้งแต่วันที่ 8 มกราคม 2569

รายชื่อกรรมการที่ออกตามวาระ/ลาออก/พ้นตำแหน่งระหว่างปี

รายชื่อกรรมการ	ตำแหน่ง	วันที่ออก
1. นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์	กรรมการ	19 ธันวาคม 2568 (ออกตามวาระ)
2. นายชาญศิลป์ ตรีนุชกร	กรรมการ	19 ธันวาคม 2568 (ออกตามวาระ)
3. นายณปกรณ์ ธนสุวรรณเกษม	กรรมการอิสระ	7 พฤศจิกายน 2568 (ลาออก)

ภาพรวมทักษะและความชำนาญของกรรมการบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้กำหนดทักษะและความชำนาญของกรรมการบริษัทฯ ไว้ 8 ด้าน ซึ่งครอบคลุมต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ สอดคล้องกับภารกิจและแผนยุทธศาสตร์ของบริษัทฯ ดังนี้

1. ธุรกิจการบินและธุรกิจที่เกี่ยวเนื่อง
2. การเงิน / บัญชี
3. กลยุทธ์องค์กร / การจัดการความเสี่ยง
4. การปฏิบัติตามกฎหมาย / กฎหมาย
5. ความยั่งยืน / การกำกับดูแลกิจการ
6. ทรัพยากรบุคคล / การจัดการองค์กร
7. การพาณิชย์ / การตลาด
8. ดิจิทัล / นวัตกรรม

ภาพรวมทักษะและความชำนาญของกรรมการ

ทักษะและความชำนาญ	จำนวน (คน)	จำนวน (คน)
1. ธุรกิจการบินและธุรกิจที่เกียวเนือง	5	33.33
2. การเงิน / การบัญชี	11	73.33
3. กลยุทธ์องค์กร / การจัดการความเสี่ยง	14	93.33
4. การปฏิบัติตามกฎหมาย / กฎหมาย	4	26.67
5. ความยั่งยืน / การกำกับดูแลกิจการ	10	66.67
6. ทรัพยากรบุคคล / การจัดการองค์กร	7	46.67
7. การพาณิชย์ / การตลาด	6	40.00
8. ดิจิทัล / นวัตกรรม	5	33.33

7.2.3 ข้อมูลเกี่ยวกับบทบาทหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ

1. บริหารกิจการให้เป็นไปเพื่อประโยชน์สูงสุดแก่ผู้ถือหุ้น โดยยึดถือแนวปฏิบัติตามหลักความไว้วางใจและการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการ (Fiduciary Duties) 4 ประการ ให้เป็นที่ประจักษ์และแบบอย่างที่ดี ดังนี้

   1.1 การปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรับผิดชอบ ระมัดระวัง (Duty of Care)

   1.2 การปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต (Duty of Loyalty)

   1.3 การปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ วัตถุประสงค์ของกิจการ มติคณะกรรมการบริษัทฯ และมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น (Duty of Obedience)

   1.4 การเปิดเผยข้อมูลต่อผู้ถือหุ้นอย่างถูกต้อง ครบถ้วน โปร่งใส และทันเวลา (Duty of Disclosure) ทั้งต่อผู้ถือหุ้น หน่วยงานกำกับดูแล และผู้มีส่วนได้เสียของกิจการ

2. ปฏิบัติหน้าที่ให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ ข้อบังคับของบริษัทฯ ตลอดจนมติคณะกรรมการบริษัทฯ และมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นด้วยความรับผิดชอบ ความซื่อสัตย์สุจริต และระมัดระวังรักษาผลประโยชน์ของบริษัทฯ

3. มีความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้นโดยสม่ำเสมอและรักษาผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้น มีการเปิดเผยข้อมูลต่อผู้ลงทุนอย่างถูกต้อง ครบถ้วน มีมาตรฐาน และโปร่งใส

4. กำหนดวิสัยทัศน์ พันธกิจ คุณค่าหลัก เป้าหมาย และกลยุทธ์ในการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย โดยมีการทบทวนให้มีความสอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลง

5. กำหนดทิศทางการดำเนินงานของบริษัทฯ และติดตามดูแลให้มีการรายงานความคืบหน้าผลการดำเนินงานตามเป้าหมายตัวชี้วัด และแผนกลยุทธ์ภายใต้งบประมาณที่คณะกรรมการบริษัทฯ ได้อนุมัติไว้ รวมทั้งให้นโยบายเพื่อการปรับปรุงและพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันในระดับสากล

6. กำหนดนโยบายด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี อาทิ การปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสีย การต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชัน การป้องกันการฟอกเงิน การป้องกันและจัดการความขัดแย้งทางผลประโยชน์ การใช้ข้อมูลภายใน การรักษาข้อมูลความลับ รวมทั้งการรับแจ้งเบาะแสหรือข้อร้องเรียน (Whistle Blowing Policy) หากตรวจสอบพบว่ามีการทุจริต ให้พิจารณาลงโทษอย่างรวดเร็ว ทั้งนี้ กระบวนการตรวจสอบและลงโทษต้องเป็นไปด้วยความเป็นธรรม มีความโปร่งใสและตรวจสอบได้ โดยมีการจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับพฤติกรรมการทุจริตเพื่อเป็นกรณีศึกษา และมีการทบทวนนโยบายด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีเป็นประจำทุกปี

7. กำหนดให้มีระบบควบคุมภายในที่เหมาะสมและเพียงพอ และติดตามการดำเนินการระบบควบคุมภายใน รวมถึงการตรวจสอบภายใน และการกำกับดูแลกิจการที่ดี ให้มีประสิทธิภาพเป็นไปตามมาตรฐานที่ได้รับการยอมรับ โดยเปิดเผยความเพียงพอของระบบควบคุมภายในและรายงานสอบทานไว้ในรายงานประจำปี

8. กำหนดให้มีนโยบายความเสี่ยงและกรอบการบริหารความเสี่ยงที่เหมาะสม และติดตามประสิทธิภาพของการบริหารความเสี่ยงอย่างสม่ำเสมอ โดยเปิดเผยความเพียงพอของระบบการบริหารความเสี่ยงไว้ในรายงานประจำปี รวมทั้งมีการพิจารณาประเด็นความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น เพื่อให้มั่นใจได้ว่า ผู้บริหารจะสามารถนำวิสัยทัศน์ ทิศทาง และกลยุทธ์ที่กำหนดขึ้นไปปฏิบัติให้เกิดผลได้อย่างมีประสิทธิภาพ

9. ติดตามการดำเนินกิจการของบริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง เพื่อรับรู้ถึงการปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดในสัญญาที่เกี่ยวข้องของบริษัทฯ

10. ไม่ประกอบกิจการอันมีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันกับกิจการของบริษัทฯ หรือเข้าเป็นหุ้นส่วนในห้างหุ้นส่วนสามัญ หรือเป็นหุ้นส่วนไม่จำกัดความรับผิดในห้างหุ้นส่วนจำกัด หรือเป็นกรรมการของบริษัทเอกชนหรือบริษัทอื่นที่ประกอบกิจการอันมีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันกับกิจการของบริษัทฯ และแจ้งให้บริษัทฯ ทราบโดยไม่ชักช้าเมื่อมีกรณีดังต่อไปนี้

   10.1 มีส่วนได้เสีย ไม่ว่าโดยตรงหรือโดยอ้อมในสัญญาใด ๆ ที่บริษัทฯ ทำขึ้นระหว่างรอบปีบัญชี โดยระบุข้อเท็จจริงเกี่ยวกับลักษณะของสัญญา ชื่อของคู่สัญญาและส่วนได้เสียของกรรมการในสัญญานั้น (ถ้ามี)

   10.2 ถือหุ้นหรือหุ้นกู้ในบริษัทหรือบริษัทย่อย โดยระบุจำนวนทั้งหมดที่เพิ่มขึ้นหรือลดลงในระหว่างรอบปีบัญชี (ถ้ามี)

11. มีอำนาจในการแต่งตั้งบุคคลอื่น เพื่อให้ดำเนินกิจการของบริษัทฯ ภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการบริษัทฯ หรือประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

12. มีอำนาจกำหนดชื่อกรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัทฯ ตลอดจนแต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อย

13. กลั่นกรองรายชื่อผู้สมควรได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการตามข้อเสนอแนะของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เพื่อนำเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติ

14. มีอำนาจแต่งตั้งผู้บริหารระดับสูง รวมถึงแต่งตั้งเลขานุการบริษัทฯ ตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ เพื่อช่วยเหลือคณะกรรมการบริษัทฯ ในการปฏิบัติงานต่าง ๆ เพื่อให้การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ เป็นไปตามกฎหมาย ประกาศ และระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

15. พิจารณาแผนพัฒนาผู้บริหารระดับสูงและแผนสืบทอด (Succession Plan) ตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และกำกับดูแลให้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้บริหารระดับสูงเป็นประจำทุกปี และมีระบบการพิจารณากำหนดค่าตอบแทนแก่ผู้บริหารระดับสูงที่รอบคอบ โปร่งใส สอดคล้องกับความรับผิดชอบและผลการดำเนินงานเพื่อก่อให้เกิดแรงจูงใจทั้งในระยะสั้นและระยะยาว

คณะผู้บริหารแผน

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

ต่อมาเมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2564 ศาลได้มีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการและแผนที่มีการแก้ไขตามมติของที่ประชุมเจ้าหนี้ โดยแผนฟื้นฟูกิจการได้กำหนดให้ นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ นายพรชัย ฐีระเวช นายไกรสร บารมีอวยชัย นายศิริจิระพงษ์พันธ์ และนายชาญศิลป์ ตรีนุชกร เป็นผู้บริหารแผน ตามมาตรา 90/59 ภายใต้บังคับมาตรา 90/42 และมาตรา 90/64 แห่งพระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 เมื่อศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนให้ศาลแจ้งคำสั่งนั้นแก่ผู้บริหารแผนและผู้ทำแผนโดยไม่ชักช้า ให้บรรดาสิทธิและอำนาจหน้าที่ของผู้ทำแผนตกเป็นของผู้บริหารแผนนับแต่วันที่ผู้บริหารแผนได้ทราบคำสั่งศาล โดยในการลงนามในเอกสารใด ๆ เพื่อทำธุรกรรมหรือเพื่อให้มีผลผูกพันบริษัทฯ ให้ผู้บริหารแผน 2 คน มีอำนาจลงนามร่วมกันเพื่อผูกพันบริษัทฯ

หลังจากนั้น เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2565 ผู้บริหารแผนได้ยื่นคำร้องขอแก้ไขแผนฟื้นฟูกิจการต่อเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ กองฟื้นฟูกิจการของลูกหนี้ กรมบังคับคดี และเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ได้มีการจัดการประชุมเจ้าหนี้ของบริษัทฯ เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2565 ที่ประชุมเจ้าหนี้ได้มีมติตามมาตรา 90/46 แห่งพระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 โดยมีเจ้าหนี้ที่มีจำนวนหนี้รวมกันในสัดส่วนร้อยละ 78.59 ของจำนวนหนี้ของเจ้าหนี้ทั้งหมดที่เข้าร่วมประชุมและออกเสียงลงคะแนน ยอมรับข้อเสนอขอแก้ไขแผนฟื้นฟูกิจการตามที่ผู้บริหารแผนได้ยื่นต่อเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์

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

ผู้บริหารแผน 3 คน ประกอบด้วย

1. นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ ประธานคณะผู้บริหารแผน
2. นายชาญศิลป์ ตรีนุชกร ผู้บริหารแผน
3. นายพรชัย ฐีระเวช ผู้บริหารแผน

คณะผู้บริหารแผนได้จัดประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2568 ซึ่งจัดขึ้นตามข้อกำหนดของแผนฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ เมื่อวันศุกร์ที่ 18 เมษายน 2568 โดยที่ประชุมได้มีมติอนุมัติกำหนดให้คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการ จำนวน 11 คน โดยอนุมัติแต่งตั้งกรรมการเข้าใหม่จำนวน 8 คน ดังนั้น คณะกรรมการบริษัทฯ จะประกอบด้วยกรรมการปัจจุบันจำนวน 3 คน และกรรมการเข้าใหม่จำนวน 8 คน มีรายละเอียด ดังนี้

กรรมการปัจจุบัน

1. นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ (กรรมการ)
2. นายชาญศิลป์ ตรีนุชกร (กรรมการ)
3. พลอากาศเอก อำนาจ จีระมณีมัย (กรรมการอิสระ)

กรรมการเข้าใหม่

4. นายลวรณ แสงสนิท (กรรมการ/ประธานกรรมการ)
5. ดร.กุลยา ตันติเตมิท (กรรมการ)
6. นายชาครีย์ บำรุงวงศ์ (กรรมการ)
7. พลตำรวจเอก ดร.ธัชชัย ปิตะนีละบุตร (กรรมการ)
8. นายณปกรณ์ ธนสุวรรณเกษม (กรรมการอิสระ)
9. นายยรรยง เดชภิรัตนมงคล (กรรมการอิสระ)
10. นายสัมฤทธิ์ สำเนียง (กรรมการอิสระ)
11. นายชาย เอี่ยมศิริ (กรรมการ)
(ปัจจุบันดำรงตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารของบริษัทฯ)

เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2568 ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งยกเลิกการฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ เป็นที่เรียบร้อยแล้ว โดยเมื่อศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งยกเลิกการฟื้นฟูกิจการแล้ว อำนาจหน้าที่ของผู้บริหารแผนในการจัดการกิจการและทรัพย์สินของบริษัทฯ จึงสิ้นสุดลง และคณะกรรมการของบริษัทฯ จำนวน 11 คน ข้างต้น มีอำนาจและหน้าที่ในการจัดการกิจการและทรัพย์สินของบริษัทฯ ตลอดจนผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ กลับมีสิทธิตามกฎหมายต่อไป ทั้งนี้ตามพระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 มาตรา 90/75 (1) และ (2)

7.3 ข้อมูลเกี่ยวกับคณะกรรมการชุดย่อย

7.3.1 ข้อมูลเกี่ยวกับบทบาทหน้าที่ของคณะกรรมการชุดย่อย

คณะกรรมการบริษัทฯ ในการประชุม ครั้งที่ 1/2568 เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2568 มีมติอนุมัติการแต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อย จำนวน 2 ชุด คือ คณะกรรมการตรวจสอบ และคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

7.3.1.1 คณะกรรมการตรวจสอบ

รายชื่อคณะกรรมการตรวจสอบ

ชื่อ - สกุล	ตำแหน่ง
วันที่ 1 มกราคม 2568 - 16 มิถุนายน 2568	
1. นายพรชัย ฐีระเวช	ผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบ ตามมติที่ประชุมคณะผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ ครั้งที่ 4/2564 เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2564
วันที่ 16 มิถุนายน 2568 - 7 มกราคม 2569	
1. นายยรรยง เดชภิรัตนมงคล	กรรมการอิสระ / ประธานกรรมการตรวจสอบ
2. พลอากาศเอกอำนาจ จีระมณีมัย	กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบ
3. นายสัมฤทธิ์ สำเนียง	กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบ
วันที่ 8 มกราคม 2569 – ปัจจุบัน	
1. นายยรรยง เดชภิรัตนมงคล	กรรมการอิสระ / ประธานกรรมการตรวจสอบ
2. นางชาริตา ลีลายุทธ	กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบ
3. นายพลากร หวั่งหลี	กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบ

ขอบเขต อำนาจ หน้าที่และบทบาทความรับผิดชอบ

1. จัดทำกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบให้สอดคล้องกับขอบเขตความรับผิดชอบ โดยกฎบัตรต้องได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการตรวจสอบจะทำการสอบทานกฎบัตรนี้อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง

2. สอบทานประสิทธิภาพและประสิทธิผลของกระบวนการกำกับดูแลกิจการที่ดี กระบวนการบริหารความเสี่ยง และกระบวนการควบคุมภายใน รวมทั้งส่งเสริมให้เกิดธรรมาภิบาลในองค์กร และวัฒนธรรมองค์กรในการประกอบธุรกิจอย่างมีจริยธรรม

3. สอบทานให้บริษัทฯ มีการรายงานทางการเงินอย่างถูกต้องและเปิดเผยอย่างเพียงพอ

4. สอบทานให้บริษัทฯ มีระบบการตรวจสอบภายในที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ พิจารณาความเพียงพอของบุคลากร งบประมาณ และความเป็นอิสระของหน่วยงานตรวจสอบภายใน ตลอดจนให้ความเห็นชอบในการพิจารณาแต่งตั้งโยกย้าย เลิกจ้างหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน

5. สอบทานให้บริษัทฯ ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ วิธีปฏิบัติงาน ประกาศหรือคำสั่งที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ

6. พิจารณาคัดเลือก เสนอแต่งตั้งบุคคลซึ่งมีความเป็นอิสระ เพื่อทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ และเสนอค่าตอบแทนของบุคคลดังกล่าว ต่อคณะกรรมการบริษัทฯ รวมทั้งเข้าร่วมประชุมกับผู้สอบบัญชีโดยไม่มีฝ่ายจัดการเข้าร่วมประชุมด้วย อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง

7. ประสานงานเกี่ยวกับผลการตรวจสอบกับผู้สอบบัญชี และอาจเสนอแนะให้สอบทานหรือตรวจสอบรายการใดที่เห็นว่าจำเป็น

8. พิจารณารายการที่เกี่ยวโยงกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ให้เป็นไปตามกฎหมายและข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่ารายการดังกล่าวสมเหตุสมผลและเป็นประโยชน์สูงสุดต่อบริษัทฯ

9. รายงานผลการดำเนินงานเกี่ยวกับการตรวจสอบภายในของคณะกรรมการตรวจสอบต่อคณะกรรมการบริษัทฯ อย่างน้อยไตรมาสละ 1 ครั้ง ยกเว้นไตรมาสที่ 4 ให้จัดทำเป็นรายงานผลการดำเนินงานประจำปี รวมทั้งประเมินผลการดำเนินงานเกี่ยวกับการตรวจสอบภายในของคณะกรรมการตรวจสอบอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง ให้คณะกรรมการบริษัทฯ ทราบ

10. เปิดเผยรายงานผลการดำเนินงานประจำปีของคณะกรรมการตรวจสอบไว้ในรายงานประจำปีของบริษัทฯ ซึ่งรายงานดังกล่าวต้องลงนามโดยประธานคณะกรรมการตรวจสอบ โดยประกอบด้วยข้อมูลตามที่ตลาดหลักทรัพย์ฯ กำหนด

11. ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ หรือกรรมการตรวจสอบต้องเข้าร่วมการประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ เพื่อชี้แจงในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับคณะกรรมการตรวจสอบ หรือการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีด้วย

7.3.1.2 คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

รายชื่อคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

รายชื่อกรรมการ	ตำแหน่งในคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	วันที่ดำรงตำแหน่ง
1. ดร.กุลยา ตันติเตมิท	กรรมการ / ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	16 มิถุนายน 2568
2. พลตำรวจเอก ดร.ธัชชัย ปิตะนีละบุตร	กรรมการ / กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	16 มิถุนายน 2568
3. นายชาครีย์ บำรุงวงศ์	กรรมการ / กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	16 มิถุนายน 2568

ขอบเขต อำนาจ หน้าที่และบทบาทความรับผิดชอบ

1. ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรับผิดชอบ ระมัดระวัง และซื่อสัตย์สุจริต รวมทั้งต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ ข้อบังคับของบริษัทฯ มติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ตลอดจนมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น

2. พิจารณาโครงสร้าง ขนาด และองค์ประกอบของคณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการชุดย่อยต่าง ๆ ให้มีความเหมาะสมกับขนาด ประเภท และความซับซ้อนขององค์กรและธุรกิจของบริษัทฯ ตลอดจนพิจารณาทบทวนคุณสมบัติของกรรมการบริษัทฯ กรรมการชุดย่อย ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (DD) และประธานเจ้าหน้าที่ระดับ 12 ขึ้นไป ในด้านความรู้ ทักษะ ประสบการณ์ และความเชี่ยวชาญชำนาญเฉพาะด้านที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ และ/หรือที่สามารถนำมาใช้ให้เกิดประโยชน์ต่อธุรกิจของบริษัทฯ เพื่อเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ หรือที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติ (แล้วแต่กรณี)

3. กำหนดและทบทวนหลักเกณฑ์และวิธีการสรรหากรรมการบริษัทฯ ที่เป็นไปตามข้อบังคับ หลักเกณฑ์ระเบียบบริษัทฯ และกฎหมายเกี่ยวข้อง และนำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติ เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ มีขนาดและองค์ประกอบที่เหมาะสม โดยคณะกรรมการบริษัทฯ จะต้องประกอบด้วยบุคคลที่มีวิสัยทัศน์ ความรู้ ความสามารถ ความเชี่ยวชาญ และประสบการณ์ในด้านต่าง ๆ ตาม Board Skills Matrix ที่บริษัทฯ กำหนดไว้

ให้สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์และเป้าหมายทางธุรกิจ เพื่อความยั่งยืน และเพื่อให้บุคคลที่จะเข้ามาดำรงตำแหน่งดังกล่าวมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามกฎหมาย กฎระเบียบ และหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนไม่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์กับบริษัทฯ โดยไม่มีการเลือกปฏิบัติหรือกีดกันบุคคลใดโดยเหตุแห่งความแตกต่างส่วนบุคคล ทั้งศาสนา วัฒนธรรม เพศ หรือเพศสภาพ มาเป็นข้อจำกัดในการดำรงตำแหน่งกรรมการ เพื่อให้ได้บุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมมาดำรงตำแหน่งกรรมการ

4. กำหนดและทบทวนหลักเกณฑ์วิธีการสรรหาประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และประธานเจ้าหน้าที่ระดับ 12 ขึ้นไป ให้เป็นไปตามกฎหมาย และ/หรือมาตรฐานทางการบินพลเรือน ข้อบังคับ หลักเกณฑ์ ระเบียบบริษัทฯ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ได้ผู้บริหารระดับสูงที่มีความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์ และความชำนาญที่จำเป็นสำหรับการบริหารกิจการของบริษัทฯ โดยไม่ขัดต่อกฎหมาย และ/หรือมาตรฐานทางการบินพลเรือน ข้อบังคับ หลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง และนำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติ

5. ดำเนินการสรรหา คัดเลือก และกลั่นกรองด้วยวิธีการสรรหาตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนด เพื่อให้ได้บุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมตาม Board Skills Matrix ที่ได้จัดทำขึ้น และเพื่อให้ได้บุคคลที่มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามกฎหมาย กฎระเบียบ และหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนไม่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์กับบริษัทฯ เพื่อปฏิบัติหน้าที่เป็นกรรมการบริษัทฯ คณะกรรมการชุดย่อยของบริษัทฯ รวมถึง การสรรหาบุคคลผู้ที่มีคุณสมบัติเหมาะสมตามเกณฑ์ที่กำหนดเพื่อดำรงตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และประธานเจ้าหน้าที่ระดับ 12 ขึ้นไป และนำเสนอรายชื่อผู้ที่ผ่านการสรรหาต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติ หรือเสนอที่ประชุมผู้ถือหุ้นอนุมัติ (แล้วแต่กรณี) ทั้งนี้ ในกรณีที่คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเสนอชื่อกรรมการรายเดิม ควรคำนึงถึงผลการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการรายดังกล่าวประกอบด้วย

6. พิจารณาแนวทางและหลักการประเมินผลการปฏิบัติงานประจำปีโดยใช้ดัชนีชี้วัดผลงาน (Key Performance Indicators: KPIs) ของกรรมการบริษัทฯ และประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (DD) รวมถึงการจัดทำแบบประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อนำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ อนุมัติและดำเนินการประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ดำรงตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (DD) ตามเงื่อนไขที่ระบุในสัญญาจ้าง และนำเสนอผลการประเมินให้คณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติ

7. พิจารณาค่าตอบแทนและเงินรางวัลประจำปี ที่เหมาะสมของกรรมการบริษัทฯ คณะกรรมการชุดย่อยต่าง ๆ รวมถึงบุคคลภายนอกที่มาปฏิบัติงานให้กับบริษัทฯ รวมถึงประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (DD) และประธานเจ้าหน้าที่ระดับ 12 ขึ้นไป โดยให้คำนึงถึงแนวปฏิบัติที่บริษัทในอุตสาหกรรมเดียวกันใช้อยู่ หลักการปฏิบัติที่ดีซึ่งเป็นที่ยอมรับในระดับสากล ผลประกอบการและขนาดธุรกิจของบริษัทฯ หน้าที่ความรับผิดชอบ ความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์ และความเสี่ยงที่เกี่ยวข้อง และให้ความสำคัญ กับการเพิ่มมูลค่าของส่วนผู้ถือหุ้นในระยะยาวประกอบการพิจารณาและนำเสนอให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาอนุมัติหรือเสนอที่ประชุมผู้ถือหุ้นอนุมัติ (แล้วแต่กรณี)

8. ให้คำปรึกษาและกลั่นกรองนโยบายด้านทรัพยากรบุคคลของบริษัทฯ (ซึ่งรวมถึงนโยบายในการพัฒนาบุคลากรในตำแหน่งสำคัญต่าง ๆ ได้แก่ กรรมการบริษัทฯ กรรมการในคณะกรรมการชุดย่อย ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และประธานเจ้าหน้าที่ระดับ 12 ขึ้นไป ตลอดจนนโยบายการสรรหาผู้บริหารมาสืบทอดตำแหน่งที่สำคัญ (Succession Plan) สำหรับตำแหน่งดังกล่าวข้างต้น) และนำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติ

9. ประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน และรายงานผลการประเมินต่อคณะกรรมการบริษัทฯ

10. ส่งเสริมและเสนอแนวทางพัฒนาความรู้ความสามารถของกรรมการบริษัทฯให้สอดคล้องกับความจำเป็นของการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ

11. รายงานผลการปฏิบัติงานที่สำคัญ ผลการประชุม หรือในสิ่งที่ต้องดำเนินการปรับปรุงแก้ไขต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นประจำ (อย่างน้อยปีละ 1 (หนึ่ง) ครั้ง) และดำเนินการให้มีการเปิดเผยหลักเกณฑ์ ขั้นตอน และผลการประเมินในภาพรวม รวมถึงนโยบายและหลักเกณฑ์ของการกำหนดค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร รูปแบบและจำนวนค่าตอบแทนไว้ในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี/รายงานประจำปี (แบบ 56-1 One Report) หรือแบบรายงานอื่น ๆ ในลักษณะเดียวกันที่อาจเรียกเป็นอย่างอื่นในอนาคตของบริษัทฯ ทุกปี

12. สามารถเรียกเอกสารและอาจเชิญฝ่ายจัดการ หรือบุคคลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องมาร่วมประชุมหรือชี้แจงเพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณา

13. แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อดำเนินการ รวมทั้งการจัดหาที่ปรึกษา หรือผู้เชี่ยวชาญจากภายนอกบริษัทฯ หรือบุคคลที่มีความเห็นอิสระ เพื่อให้ความเห็นที่เป็นประโยชน์ต่อบริษัทฯ ซึ่งอยู่ภายใต้หน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนได้ตามความจำเป็นและเหมาะสม

14. ทบทวนความเหมาะสมของกฎบัตรของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนประจำปีตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี หรืออาจทบทวนเมื่อมีเหตุการณ์หรือเหตุที่ส่งผลต่อการดำเนินกิจการ หรือกระทบขอบเขตที่กำหนดในหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

15. ดำเนินการอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

7.4 ข้อมูลเกี่ยวกับผู้บริหาร

7.4.1 รายชื่อและตำแหน่งของผู้บริหาร

รายชื่อผู้บริหารสูงสุดและผู้บริหาร 4 รายแรกนับจากผู้บริหารสูงสุด รวมทั้งผู้รับผิดชอบสูงสุดในสายงานบัญชีและการเงิน และผู้ควบคุมดูแลการทำบัญชี

รายชื่อผู้บริหาร	ตำแหน่ง	วันที่ดำรงตำแหน่ง
1. นายชาย เอี่ยมศิริ	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	1 กุมภาพันธ์ 2566
2. นายเชิดพันธ์ โชติคุณ	ประธานเจ้าหน้าที่สายช่าง	22 มกราคม 2563
3. นางจันทริกา โชติกเสถียร	ประธานเจ้าหน้าที่สายทรัพยากรบุคคล	1 ตุลาคม 2564
4. นางวรางคณา ลือโรจน์วงศ์	ประธานเจ้าหน้าที่หน่วยธุรกิจการบิน	2 ธันวาคม 2564
5. นายทวิโรจน์ ทรงกำพล	ประธานเจ้าหน้าที่สายกลยุทธ์องค์กร	10 พฤศจิกายน 2565
6. นางเฉิดโฉม เทอดสถิรศักดิ์*	ประธานเจ้าหน้าที่สายการเงินและการบัญชี	1 กุมภาพันธ์ 2566
7. นายชวาล รัตนวราหะ	ประธานเจ้าหน้าที่สายปฏิบัติการ	1 พฤษภาคม 2567
8. นายกิตติพงษ์ สารสมบูรณ์	ประธานเจ้าหน้าที่สายการพาณิชย์	1 สิงหาคม 2568
9. นางอรอนงค์ ชุณหะมาน	ผู้อำนวยการฝ่ายวางแผนและวิเคราะห์การบัญชี	1 ธันวาคม 2565
10. นายตรัส พรหโมบล**	ผู้อำนวยการฝ่ายควบคุมการเงิน	1 มกราคม 2566
11. นายรัฐ รักสำหรวจ	ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินองค์กร	17 สิงหาคม 2566

หมายเหตุ:
* ผู้รับผิดชอบสูงสุดในสายงานบัญชีและการเงิน
** ผู้ควบคุมดูแลการทำบัญชี

บทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบ

บทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบ และอำนาจอนุมัติของฝ่ายบริหารงานนโยบายบริษัทฯ

เพื่อให้การบริหารงานของบริษัทฯ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ คณะกรรมการฝ่ายบริหารงานนโยบายของบริษัทฯ มีหน้าที่ความรับผิดชอบ ดังนี้

1. พิจารณาแผนงาน โครงการ วิเคราะห์ และประเมินผลการดำเนินกิจการของบริษัทฯ
2. พิจารณาแก้ปัญหาสำคัญในธุรกิจของบริษัทฯ
3. พิจารณาเรื่องอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับการบริหารงานนโยบายของบริษัทฯ
4. พิจารณาเห็นชอบ / อนุมัติในการดำเนินการตามระเบียบ ข้อบังคับ ข้อกำหนด ประกาศ คำสั่ง หรือตามที่คณะกรรมการมอบหมาย
5. ให้มีการประชุมคณะกรรมการฝ่ายบริหารงานนโยบายบริษัทฯ อย่างน้อยเดือนละหนึ่งครั้ง

บทบาทหน้าที่ของประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

ประธานเจ้าหน้าที่บริหารมีบทบาทสำคัญในการรับผิดชอบการบริหารงานทั้งปวงของบริษัทฯ ให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ นโยบายบริษัทฯ หรือมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ตลอดจนบังคับบัญชาฝ่ายบริหารและพนักงานทั้งปวงของบริษัทฯ ทั้งนี้ ภายในขอบเขตอำนาจที่กำหนดในข้อบังคับของบริษัทฯ หรือตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนด

โดยอำนาจของประธานเจ้าหน้าที่บริหารตามระเบียบบริษัทฯ ครอบคลุมการอนุมัติตามข้อกำหนดต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการบริษัทฯ เช่น การดูแลด้านวินัย การสรรหาคัดเลือก การว่าจ้าง การเลื่อนตำแหน่ง การปรับขึ้นเงินเดือน สวัสดิการ และสิทธิประโยชน์ของพนักงาน และการจัดการด้านการเงิน เช่น การจัดซื้อจัดจ้าง การอนุมัติการขายบัตรโดยสาร การบริจาค การควบคุมสินเชื่อ การจัดการกองทุนบำเหน็จพนักงาน การจำหน่ายหนี้สูญจากบัญชีลูกหนี้ และการอนุมัติและควบคุมสินเชื่อ นอกจากนี้ยังรวมถึงการดูแลการร้องเรียนเกี่ยวกับการทุจริต การแจ้งเบาะแสเกี่ยวกับการทุจริตและการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบองค์กร

รายงานการถือครองหุ้นของผู้บริหาร คู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 (D3/3B)

รายชื่อผู้บริหาร	จำนวนหุ้นสามัญ (หุ้น)		
	ณ วันที่ 1 ม.ค. 2568	ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2568	เพิ่ม/ลด ระหว่างปี
1. นายชาย เอี่ยมศิริ	45,500	45,500	-
เข้าดำรงตำแหน่ง 1 กุมภาพันธ์ 2566			
คู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-
2. นายเชิดพันธ์ โชติคุณ	100,000	100,000	-
เข้าดำรงตำแหน่ง 22 มกราคม 2563			
คู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-
3. นางจันทริกา โชติกเสถียร	513,000	323,000	190,000
เข้าดำรงตำแหน่ง 1 ตุลาคม 2564			
คู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-
4. นางวรางคณา ลือโรจน์วงศ์	400	2,200	1,800
เข้าดำรงตำแหน่ง 2 ธันวาคม 2564			
คู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-

รายชื่อผู้บริหาร	จำนวนหุ้นสามัญ (หุ้น)		
	ณ วันที่ 1 ม.ค. 2568	ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2568	เพิ่ม/ลด ระหว่างปี
5. นายทวิโรจน์ ทรงกำพล	5,000	100	4,900
เข้าดำรงตำแหน่ง 10 พฤศจิกายน 2565			
คู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-
6. นางเฉิดโฉม เทอดสถีรศักดิ์	41,800	41,800	-
เข้าดำรงตำแหน่ง 1 กุมภาพันธ์ 2566			
คู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-
7. นายชวาล รัตนวราหะ	50,650	10,650	40,000
เข้าดำรงตำแหน่ง 1 พฤษภาคม 2567			
คู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-
8. นายกิตติพงษ์ สารสมบูรณ์	-	600	600
เข้าดำรงตำแหน่ง 1 สิงหาคม 2568			
9. นางอรอนงค์ ชุณหะมาน	3,600	3,600	-
เข้าดำรงตำแหน่ง 1 ธันวาคม 2565			
คู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-
10. นายตรัส พรหโมบล	200	200	-
เข้าดำรงตำแหน่ง 1 มกราคม 2566			
คู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	900 / -	900 / -
11. นายรัฐ รักสำหรวจ	1,000	1,000	-
เข้าดำรงตำแหน่ง 17 สิงหาคม 2566			

บทบาทหน้าที่ของเลขานุการบริษัทฯ

เมื่อวันที่ 14 กันยายน 2563 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งให้ฟื้นฟูกิจการของการบินไทย และแต่งตั้งให้บริษัท อีวาย คอร์ปอเรทแอดไวซอรี่ เซอร์วิสเซส จำกัด ร่วมกับพลอากาศเอก ชัยพฤกษ์ ดิษยะศริน นายจักรกฤศฎิ์ พาราพันธกุล นายพีระพันธุ์ สาลีรัฐวิภาค นายบุญทักษ์ หวังเจริญ นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ และนายชาญศิลป์ ตรีนุชกร เป็นผู้ทำแผนฟื้นฟูกิจการ โดยมีอำนาจหน้าที่ตามพระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 มาตรา 90/25 อำนาจหน้าที่ในการจัดการกิจการ และทรัพย์สินของลูกหนี้ ยกเว้นสิทธิที่จะได้รับเงินปันผลตกแก่ผู้ทำแผน

คณะผู้ทำแผนฟื้นฟูกิจการในการประชุม ครั้งที่ 2/2563 เมื่อวันที่ 23 กันยายน 2563 ได้มีมติแต่งตั้งนางจิลลดา ณ เชียงใหม่ รักษาการผู้อำนวยการใหญ่ สำนักเลขานุการบริษัทฯ เป็นเลขานุการบริษัทฯ มีผลตั้งแต่วันที่ 2 ตุลาคม 2563 เป็นต้นไป เพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2551 มาตรา 89/15 ที่กำหนดให้คณะกรรมการบริษัทต้องจัดให้มีเลขานุการบริษัทเพื่อทำหน้าที่รับผิดชอบดำเนินการในนามบริษัทฯ

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

เลขานุการบริษัทฯ ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความระมัดระวัง ความซื่อสัตย์สุจริต และปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ ข้อบังคับและข้อกำหนดของบริษัทฯ มติคณะกรรมการบริษัทฯ ตลอดจนมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น ทั้งนี้ มีหน้าที่และความรับผิดชอบหลักเป็นไปตามมาตรา 89/15 และมาตรา 89/16 ของพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2551 ดังนี้

1. จัดทำและเก็บรักษาเอกสาร ดังต่อไปนี้
   - 1.1 ทะเบียนกรรมการ
   - 1.2 หนังสือนัดประชุม เอกสารประกอบการประชุม และรายงานการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ให้ครบถ้วนสมบูรณ์
   - 1.3 หนังสือนัดประชุม เอกสารประกอบการประชุม และรายงานการประชุมผู้ถือหุ้น ให้ครบถ้วนสมบูรณ์ ภายในกำหนดเวลาของกฎหมาย
   - 1.4 รายงานประจำปีของบริษัทฯ

2. เก็บรักษารายงานการมีส่วนได้เสียที่รายงานโดยกรรมการบริษัทฯ หรือผู้บริหาร และจัดส่งสำเนารายงานการมีส่วนได้เสียให้ประธานกรรมการบริษัทฯ และประธานกรรมการตรวจสอบทราบภายใน 7 วันนับแต่วันที่บริษัทฯ ได้รับรายงานนั้น

3. ดำเนินการอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการกำกับตลาดทุนประกาศกำหนด ดังนี้
   - 3.1 กำกับดูแลและบริหารงานการประชุมของคณะกรรมการบริษัทฯ ฝ่ายบริหาร และผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ให้เป็นไปตามกฎหมาย ข้อบังคับและข้อกำหนดของบริษัทฯ กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง และหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี
   - 3.2 กำกับดูแลให้บริษัทฯ และกรรมการบริษัทฯ มีการปฏิบัติที่สอดคล้อง และเป็นไปตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทจดทะเบียน รวมทั้งกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับหลักทรัพย์ และหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ยกเว้นเรื่องที่เกี่ยวกับรายงานทางการเงิน
   - 3.3 กำกับดูแลให้บริษัทฯ มีการดำเนินงานตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Corporate Governance) และข้อพึงปฏิบัติของหน่วยงานกำกับดูแลต่าง ๆ เช่น สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์
   - 3.4 กำกับดูแลการจัดทำและเปิดเผยสารสนเทศที่สำคัญของบริษัทฯ ทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษต่อสาธารณชน ผ่านระบบของตลาดหลักทรัพย์ฯ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และทันเวลาที่กำหนด
   - 3.5 กำกับดูแลการให้คำปรึกษา อำนวยความสะดวกในด้านงานทะเบียนหลักทรัพย์ของบริษัทฯ แก่ผู้ถือหุ้น
   - 3.6 กำกับดูแลการจัดทำแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี/รายงานประจำปี (แบบ 56-1 One Report) เพื่อให้ผู้ถือหุ้น นักลงทุน นักวิเคราะห์ ได้รับข้อมูลที่ถูกต้องตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี และทันเวลาที่กำหนด
   - 3.7 ประสานงานกับที่ปรึกษากฎหมายในส่วนที่เกี่ยวกับกฎหมายด้านหลักทรัพย์
   - 3.8 ให้คำแนะนำเบื้องต้นแก่กรรมการและผู้บริหารบริษัทฯ เพื่อให้ปฏิบัติตามข้อกำหนด หลักเกณฑ์ ระเบียบข้อบังคับของตลาดหลักทรัพย์ฯ และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.)
   - 3.9 กำกับดูแลการจัดการด้าน Logistics Support ที่เกี่ยวข้องกับคณะกรรมการบริษัทฯ รวมทั้งจัดทำงบประมาณในการดำเนินการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกรรมการบริษัทฯ

3.10 กำกับดูแลการบริหารงานทั่วไปของสำนักงานประธานกรรมการ สำนักงานประธานเจ้าหน้าที่บริหาร อาทิ งานสารบรรณ งานธุรการ การบริหารทรัพย์สิน และงบประมาณประจำปี

3.11 กำกับดูแลและประเมินผลการดำเนินงานของหน่วยงานในบังคับบัญชา เพื่อให้การดำเนินภารกิจในความรับผิดชอบบรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมายของบริษัทฯ

3.12 จัดทำคู่มือกรรมการ จัดให้มีการปฐมนิเทศกรรมการที่ได้รับแต่งตั้งใหม่

3.13 กำกับดูแลติดตามการแต่งตั้งกรรมการผู้แทนบริษัทฯ ในบริษัทในเครือ

3.14 ปฏิบัติงานอื่นตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ หรือประธานเจ้าหน้าที่บริหารแล้วแต่กรณี

7.4.2 นโยบายการจ่ายค่าตอบแทนกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหาร

ค่าตอบแทนกรรมการ

ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้น ประจำปี 2568 เมื่อวันศุกร์ที่ 19 ธันวาคม 2568 มีมติอนุมัติการกำหนดค่าตอบแทนของกรรมการบริษัทฯ และกรรมการชุดย่อย สำหรับตั้งแต่วันจันทร์ที่ 16 มิถุนายน 2568 (ซึ่งเป็นวันที่บริษัทฯ มีการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นครั้งแรกภายหลังจากศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งยกเลิกการฟื้นฟูกิจการ) ถึงวันพฤหัสบดีที่ 30 เมษายน 2569 มีรายละเอียดดังนี้

องค์ประกอบค่าตอบแทน	ตั้งแต่วันที่ 16 มิถุนายน 2568 ถึงวันที่ 30 เมษายน 2569
1. ค่าตอบแทนกรรมการบริษัทฯ	
ค่าตอบแทนรายเดือน	
- ประธานกรรมการ[1]	100,000 บาท/เดือน
- กรรมการ	50,000 บาท/เดือน
เบี้ยประชุม	
- ประธานกรรมการ[1]	37,500 บาท/ครั้ง
- กรรมการ	30,000 บาท/ครั้ง โดยจ่ายเป็นรายครั้งเฉพาะกรรมการที่มาประชุม โดยให้ได้รับเบี้ยประชุมไม่เกิน 15 ครั้งต่อปี ทั้งนี้ กรรมการบริษัทฯ เป็นผู้รับภาระภาษีเงินได้เอง
2. ค่าตอบแทนกรรมการชุดย่อย[2]	
2.1 คณะกรรมการตรวจสอบ[3]	
ค่าตอบแทนรายเดือน	
- ประธานกรรมการ	37,500 บาท/เดือน
- กรรมการ	30,000 บาท/เดือน
เบี้ยประชุม	ไม่มี
2.2 คณะกรรมการชุดย่อยอื่น / คณะอนุกรรมการอื่น / คณะทำงานอื่น ซึ่งเป็นกรรมการบริษัทฯ ที่แต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ ตามความจำเป็นและเหมาะสม เช่น คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน[2]	
ค่าตอบแทนรายเดือน	ไม่มี
เบี้ยประชุม	
- กรรมการ	20,000 บาท/ครั้ง โดยจ่ายเฉพาะกรรมการที่มาประชุม ทั้งนี้ ให้กรรมการบริษัทฯ ได้รับเบี้ยประชุมคณะกรรมการชุดย่อย คณะอนุกรรมการ และ/หรือคณะทำงานอื่นรวมแล้วไม่เกิน 2 คณะ คณะละไม่เกิน 1 ครั้งต่อเดือน

องค์ประกอบค่าตอบแทน	ตั้งแต่วันที่ 16 มิถุนายน 2568 ถึงวันที่ 30 เมษายน 2569
3. เงินรางวัลประจำปี (Bonus) ของกรรมการบริษัทฯ	
- กรรมการ	อัตราร้อยละ 0.2 ของกำไรสุทธิจากงบการเงินรวม ทั้งนี้ ภายในวงเงินรวมไม่เกิน 30 ล้านบาท โดยกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้รับภาระภาษีเงินได้เอง
4. ค่าตอบแทนที่เป็นผลประโยชน์อื่น	ไม่มี

หมายเหตุ:

(1) ประธานกรรมการบริษัทฯ ได้รับค่าตอบแทนรายเดือนเป็นสองเท่าของกรรมการบริษัทฯ และได้รับค่าเบี้ยประชุมมากกว่ากรรมการบริษัทฯ ร้อยละ 25

(2) ในกรณีกรรมการบริษัทฯ ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการชุดย่อย คณะอนุกรรมการ และ/หรือคณะทำงานอื่นด้วย ให้กรรมการบริษัทฯ ดังกล่าว ได้รับเบี้ยประชุมรวมแล้วไม่เกิน 2 คณะ คณะละไม่เกิน 1 ครั้งต่อเดือน

(3) คณะกรรมการตรวจสอบได้รับค่าตอบแทนเป็นรายเดือน (ไม่ว่าจะมีการประชุมหรือไม่ก็ตาม) ในอัตราเท่ากับเบี้ยประชุมของกรรมการบริษัทฯ โดยประธานกรรมการตรวจสอบได้รับค่าตอบแทนรายเดือนมากกว่ากรรมการตรวจสอบ ร้อยละ 25

ค่าตอบแทนผู้บริหาร

การจ่ายค่าตอบแทนประธานเจ้าหน้าที่บริหาร เป็นไปตามที่ตกลงในสัญญาจ้าง หรือตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ อนุมัติ ส่วนผู้บริหารตั้งแต่ระดับประธานเจ้าหน้าที่ลงมา เป็นไปตามโครงสร้างเงินเดือนของบริษัทฯ ในขณะที่สิทธิประโยชน์อื่น ๆ เป็นไปตามระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยสิทธิประโยชน์ฯ หรือตามที่ตกลงในสัญญาจ้าง ทั้งนี้ วงเงินการปรับเงินเดือนประจำปี ค่าตอบแทนพิเศษครั้งเดียว ค่าตอบแทน หรือสิทธิประโยชน์อื่น ๆ ที่อยู่นอกเหนือข้อกำหนด เช่น สิทธิประกันสุขภาพแบบกลุ่ม จะต้องได้รับอนุมัติจากที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ

ค่าตอบแทนอื่น ๆ

สิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสาร

คณะกรรมการบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้ยกเลิกสิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารสำหรับคณะกรรมการบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 20 มิถุนายน 2557 เป็นต้นมา และมิได้มีการนำเสนอสิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารของคณะกรรมการบริษัทฯ ต่อที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นอีก

เจ้าหน้าที่บริหารและพนักงาน

เจ้าหน้าที่บริหารและพนักงานของบริษัทฯ รวมทั้งคู่สมรส บุตร และบิดา มารดา จะได้รับสิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารแบบสำรองที่นั่งได้และแบบสำรองที่นั่งไม่ได้ตามระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยสวัสดิการและสิทธิประโยชน์ของพนักงาน พ.ศ. 2568 ณ วันที่ 31 ตุลาคม 2568

เมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2564 บริษัทฯ มีประกาศที่ 006/2564 เรื่อง การใช้บัตรโดยสารและการส่งพัสดุภัณฑ์ทางอากาศของอดีตพนักงาน โดยยกเลิก เรียกคืน และระงับการใช้บัตรโดยสารของอดีตผู้บริหาร อดีตพนักงาน และบุคคลที่เกี่ยวข้องของอดีตผู้บริหาร อดีตพนักงานทั้งหมด ทุกประเภทบัตรโดยสาร โดยได้ยกเลิกสิทธิประโยชน์บัตรโดยสารแบบสำรองที่นั่งไม่ได้ (R2 100%) และได้ยกเลิกสิทธิในการเลื่อนชั้นที่นั่งของอดีตพนักงาน และพนักงาน (ยกเว้นการเดินทางไปปฏิบัติหน้าที่)

และประกาศบริษัทฯ ที่ 011/2564 เรื่อง สิทธิประโยชน์บัตรโดยสารใหม่ของพนักงานปัจจุบัน ณ วันที่ 5 มีนาคม 2564 ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ให้สิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารเพื่อนเดินทาง (Companion) สำหรับพนักงานปัจจุบันที่ไม่มีคู่สมรส (สถานะโสด หม้าย หรือหย่าร้าง) ตามประกาศบริษัทฯ ที่ 016/2566 เรื่อง การให้สิทธิบัตรโดยสารเพื่อนเดินทาง (Companion) สำหรับพนักงาน ณ วันที่ 27 กรกฎาคม 2566 รวมทั้งได้ให้สิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารพนักงานในชั้นประหยัดพรีเมียม (Premium Economy) ในเส้นทางบินต่างประเทศของบริษัทฯ ตามประกาศบริษัทฯ ที่ 002/2568 เรื่อง การให้สิทธิบัตรโดยสารพนักงาน ในชั้นประหยัดพรีเมียม (Premium Economy) ในเส้นทางบินบริษัทฯ ณ วันที่ 28 มกราคม 2568

7.4.3 ค่าตอบแทนผู้บริหาร

ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงินของผู้บริหาร

	2566	2567	2568
ค่าตอบแทนผู้บริหารรวม (บาท)	27,887,212.00	32,256,912.00	50,678,738.00

7.5 ข้อมูลเกี่ยวกับพนักงาน

ข้อมูลจำนวนพนักงานของบริษัทฯ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทฯ มีพนักงานที่กรุงเทพฯ สถานที่อื่นในประเทศไทย และต่างประเทศ รวมทั้งหมดจำนวน 12,858 คน โดยทั่วไปพนักงานของบริษัทฯ จะสิ้นสุดสภาพการเป็นพนักงานตามเดือนเกิดของพนักงาน เมื่อมีอายุครบ 60 ปีบริบูรณ์ ทั้งนี้ แนวปฏิบัติในเรื่องการบริหารบุคลากรภายในของบริษัทฯ ได้กำหนดให้สอดคล้องกับพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 และพระราชบัญญัติแรงงานสัมพันธ์ พ.ศ. 2518

ตารางแสดงจำนวนพนักงานแยกตามสถานที่ปฏิบัติงานและตามหน้าที่ ณ วันสิ้นปีที่แสดงไว้

	จำนวนพนักงาน (คน)		
	2566	2567	2568
จำนวนพนักงานทั้งหมด	11,146	11,883	12,858
• พนักงานชาย	6,425	6,592	6,971
• พนักงานหญิง	4,721	5,291	5,887
แบ่งตามสถานที่ปฏิบัติงาน			
• กรุงเทพฯ	10,273	11,035	11,862
• สถานที่อื่นในประเทศไทย	362	310	463
• ต่างประเทศ	511	538	533
แบ่งตามหน้าที่			
• ลูกเรือบนเที่ยวบิน			
- นักบิน	1,037	1,161	1,223
- พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน	3,421	3,957	4,122
• ฝ่ายช่าง	1,679	1,676	1,885
• สายการพาณิชย์	724	747	845
• หน่วยธุรกิจการบริการภาคพื้น	3,224	3,272	3,622
• ฝ่ายอื่น ๆ	1,061	1,070	1,161

ข้อมูลจำนวนพนักงานของบริษัทย่อย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 รายละเอียดดังนี้

บริษัทย่อย	พนักงานประจำ (คน)	พนักงานสัญญาจ้าง (คน)	พนักงาน Outsource (คน)
บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด	41	2	3
บริษัท ไทยไฟลท์ เทรนนิ่ง จำกัด	26	-	-
บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด	74	-	5,568
บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด	-	-	3
บริษัท ไทย เอ็ม อาร์ โอ กรุ๊ป จำกัด	-	-	-
บริษัท ไทย เอ็ม อาร์ โอ เซอร์วิสเซส จำกัด*	-	-	-

หมายเหตุ * ปัจจุบันยังไม่มีพนักงานประจำ
บริษัทฯ ได้มอบหมายให้พนักงานของบริษัทฯ ไปปฏิบัติหน้าที่ โดยให้ปฏิบัติหน้าที่ให้กับบริษัทฯ ร้อยละ 75 และบริษัท ไทย เอ็ม อาร์ โอ เซอร์วิสเซส จำกัด ร้อยละ 25

ข้อมูลเกี่ยวกับพนักงานของบริษัทฯ

จำนวนพนักงาน	2566	2567	2568
พนักงานรวม (คน)	11,146	11,883	12,858
พนักงานชาย (คน)	6,425	6,592	6,971
พนักงานหญิง (คน)	4,721	5,291	5,887

ข้อมูลเกี่ยวกับค่าตอบแทนพนักงาน

ภาพรวมและบริบท

ปี 2568 บริษัทฯ มีผลประกอบการเติบโตโดดเด่น สะท้อนความสำเร็จจากการดำเนินกลยุทธ์ฟื้นฟูและปรับโครงสร้างองค์กรเพื่อรองรับการเติบโตหลังออกจากแผนฟื้นฟู บริษัทฯ จึงปรับปรุงโครงสร้างค่าตอบแทนให้ทันสมัยและแข่งขันได้ เพื่อรักษาบุคลากรที่มีศักยภาพสูง พร้อมดึงดูดคนรุ่นใหม่และผู้เชี่ยวชาญจากภายนอกเข้ามาร่วมงาน

การปรับโครงสร้างค่าตอบแทน (Compensation and Benefits Redesign Project)

บริษัทฯ ดำเนินการปรับโครงสร้างค่าตอบแทนเพื่อสร้างความเป็นธรรมและความสามารถในการแข่งขัน โดยจัดระดับตำแหน่งงานตามมาตรฐานสากล วิเคราะห์ตำแหน่งและโครงสร้างเปรียบเทียบตลาดแรงงานและบริษัทที่อยู่ในระดับเดียวกัน พร้อมศึกษาความสามารถในการแข่งขันทั้งภายในและภายนอกองค์กร จากนั้นออกแบบโครงสร้างเงินเดือนใหม่ให้สอดคล้องกับอุตสาหกรรม โครงการนี้จะดำเนินการต่อเนื่องประมาณ 4 ปี เพื่อให้พนักงานทุกคนมีเงินเดือนไม่ต่ำกว่าขั้นต้นของโครงสร้างใหม่ โดยดำเนินการด้วยความรอบคอบและเป็นไปตามกรอบงบประมาณ

ค่าตอบแทนพิเศษ One-Time ปี 2568 (Performance-Based Reward)

ในปี 2568 บริษัทฯ มีผลประกอบการที่ดีกว่าเป้าหมาย ซึ่งเป็นผลจากความร่วมแรงร่วมใจของพนักงานทุกสายฝ่าย ส่งผลให้การดำเนินงานของบริษัทฯ เติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยตัวชี้วัดผลการปฏิบัติงานระดับองค์กร (Corporate KPIs) ของพนักงานทุกคนอยู่ในระดับที่เป็นไปตามความคาดหวังของบริษัทฯ โดยค่าตอบแทนพิเศษ One-Time เป็นการสะท้อนผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และการมีส่วนร่วมของพนักงานทุกคน บริษัทฯ จึงเห็นสมควรให้มีการจ่ายค่าตอบแทนพิเศษ One-Time เพื่อสร้างขวัญและกำลังใจรวมทั้งสร้างแรงจูงใจให้กับพนักงานในการปฏิบัติงานด้วยความทุ่มเท มุ่งมั่น ร่วมมือร่วมแรง ร่วมใจ พร้อมเสริมสร้างคุณภาพและประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานให้ดียิ่งขึ้นโดยคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดเป็นสำคัญ

ทั้งนี้ การจ่ายค่าตอบแทนดังกล่าวขึ้นอยู่กับผลประกอบการจริง และระดับการบรรลุ Corporate KPIs โดยคำนวณจากกำไรสุทธิและประมาณการผลการดำเนินงานทั้งปี โดยจ่ายให้พนักงานประจำในประเทศไทย และพนักงานท้องถิ่นต่างประเทศ

อนึ่ง การจ่ายค่าตอบแทนพิเศษ One-Time เป็นไปตามดุลยพินิจของบริษัทฯ ที่จะพิจารณาตามความเหมาะสม โดยสอดคล้องกับผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ความสามารถในการชำระหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการ มีความยุติธรรม โปร่งใส ตรวจสอบได้ สอดคล้องกับหลักธรรมาภิบาล ภายใต้กรอบงบประมาณที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ

การปรับอัตราเบี้ยเลี้ยงเดินทาง

บริษัทฯ ได้ปรับอัตราเบี้ยเลี้ยงให้สอดคล้องกับค่าครองชีพและมาตรฐานสากลในแต่ละประเทศ เพื่อสนับสนุนการบริหารต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ โดยกำหนดอัตราที่เหมาะสมและตรวจสอบได้ เพื่อให้พนักงานสามารถใช้จ่ายได้ตรงตามวัตถุประสงค์ ลดการเบิกจ่ายที่ไม่จำเป็น ควบคุมค่าใช้จ่ายโดยรวม สอดคล้องกับแนวทางองค์กรสากล

การจัดตั้งสหคลินิกที่สำนักงานใหญ่

บริษัทฯ ได้จัดตั้งสหคลินิกที่สำนักงานใหญ่โดยคลินิกเวชกรรมเครือโรงพยาบาลเปาโลแทนห้องพยาบาลเดิม เพื่อให้บริการทางการแพทย์ที่รวดเร็ว อำนวยความสะดวกให้กับพนักงาน สนับสนุนการดูแลสุขภาพเชิงป้องกัน เช่น การฉีดวัคซีนและตรวจสุขภาพประจำปี ซึ่งช่วยลดความเสี่ยงโรคและค่าใช้จ่ายระยะยาว รวมถึงเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานโดยรวมขององค์กรโดยสหคลินิกมีมาตรฐานเทียบเท่าโรงพยาบาลภายนอก ลดภาระการบริหารบุคลากรและเครื่องมือทางการแพทย์ พร้อมปฏิบัติตามข้อกำหนดทางกฎหมาย พนักงานได้รับการดูแลโดยแพทย์ผู้เชี่ยวชาญและพยาบาลวิชาชีพโดยไม่ต้องเดินทางออกนอกสถานที่ ซึ่งเป็นการสร้างความพึงพอใจให้กับพนักงาน รวมทั้งเป็นการส่งเสริมภาพลักษณ์องค์กร

ค่าตอบแทนของพนักงาน

	2566	2567	2568
ค่าตอบแทนพนักงานรวม (บาท)	13,277,000,000.00	15,830,000,000.00	19,480,000,000.00

กองทุนประกันสังคมและกองทุนเงินทดแทน

บริษัทฯ ได้จดทะเบียนจัดตั้งกองทุนประกันสังคมและกองทุนเงินทดแทนและขึ้นทะเบียนเป็นผู้ประกันตนกองทุนประกันสังคม เมื่อวันที่ 22 มิถุนายน 2563 โดยเริ่มส่งเงินสมทบผู้ประกันตน กองทุนประกันสังคม ตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2563 รวมทั้งได้นำส่งเงินสมทบเข้ากองทุนเงินทดแทน ประจำปี 2563 ถูกต้องตามกฎหมายแล้ว

- กองทุนประกันสังคม เป็นกองทุนที่สร้างหลักประกันสังคมในการดำรงชีวิตให้กับพนักงานที่มีรายได้ เพื่อรับผิดชอบในการเฉลี่ยความเสี่ยงที่อาจจะเกิดขึ้นจากการเจ็บป่วย คลอดบุตร ทุพพลภาพ ตาย สงเคราะห์บุตร ชราภาพและการว่างงาน เพื่อให้ได้รับการรักษาพยาบาล และมีการทดแทนรายได้อย่างต่อเนื่อง การจ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนประกันสังคม บริษัทฯ จ่ายเงินสมทบในส่วนบริษัทฯ และส่วนผู้ประกันตนในอัตราร้อยละ 5 ของเงินเดือนค่าจ้าง (กำหนดฐานค่าจ้างสูงสุดไม่เกินเดือนละ 15,000 บาท และไม่ต่ำกว่าเดือนละ 1,650 บาท) และพนักงานจ่ายเงินสมทบผู้ประกันตนในอัตราร้อยละ 5 ของเงินเดือนค่าจ้าง (กำหนดฐานค่าจ้างสูงสุดไม่เกิน 15,000 บาท และไม่ต่ำกว่าเดือนละ 1,650 บาท)
- กองทุนเงินทดแทน เป็นกองทุนที่ตั้งขึ้นเพื่อให้ความคุ้มครองแก่พนักงานที่ประสบอันตรายหรือเจ็บป่วย สูญเสียอวัยวะหรือสมรรถภาพการทำงานของอวัยวะ ทุพพลภาพ ตายหรือสูญหาย เนื่องจากการทำงานให้กับบริษัทฯ ซึ่งบริษัทฯ ในฐานะนายจ้าง มีหน้าที่เป็นผู้จ่ายเข้ากองทุนเงินทดแทนเพียงฝ่ายเดียว โดยจะจ่ายเป็นรายปี ในอัตราร้อยละ 0.2-1.0 ตามประเภทความเสี่ยงของกิจการโดยประเมินจากค่าจ้างที่บริษัทฯ จ่ายให้พนักงานทั้งปีรวมกัน (คนละไม่เกิน 240,000 บาทต่อปี) ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้นำส่งเงินสมทบเข้ากองทุนเงินทดแทน ตั้งแต่ปี 2563 ถึงปี 2568 ถูกต้องตามกฎหมายแล้ว

กองทุนบำเหน็จพนักงาน

บริษัทฯ ได้จัดตั้งกองทุนบำเหน็จพนักงาน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) โดยจ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนในอัตราร้อยละ10 ของเงินเดือนค่าจ้าง ในกรณีที่เงินในกองทุนต่ำกว่าภาระผูกพัน ณ วันสิ้นงวดบัญชี บริษัทฯ จะจ่ายเงินสมทบเพิ่มเติมให้เต็มตามภาระผูกพัน พนักงานที่อยู่ในกองทุนบำเหน็จจะต้องมีอายุงานตั้งแต่ 3 ปีขึ้นไป จึงจะมีสิทธิได้รับเงินบำเหน็จตามอายุงาน เมื่อพ้นสภาพจากการเป็นพนักงานโดยไม่มีความผิด หรือมีความผิด แต่ไม่ถูกลงโทษถึงไล่ออก ทั้งนี้ เมื่อบริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพมีผลตั้งแต่วันที่ 26 มิถุนายน 2535 เป็นต้นมา พนักงานที่เข้าทำงานนับจากวันดังกล่าวจะสามารถเข้าเป็นสมาชิกกองทุนสำรองเลี้ยงชีพได้อย่างเดียว ดังนั้น กองทุนบำเหน็จพนักงานจึงไม่มีสมาชิกเพิ่มตั้งแต่วันเริ่มจดทะเบียนจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพและเงินบำเหน็จที่ให้แก่เจ้าหน้าที่บริหารสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568

	เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ		เงินบำเหน็จ	
	จำนวน (ราย)	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	จำนวน (ราย)	จำนวนเงิน (ล้านบาท)
เจ้าหน้าที่บริหาร [1]	11	2.391	1	0.302

หมายเหตุ:
[1] เฉพาะเจ้าหน้าที่บริหารที่เป็นสมาชิกกองทุนสำรองเลี้ยงชีพและกองทุนบำเหน็จ (ข้อมูลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2568 - 31 ธันวาคม 2568) รวมนายกรกฎ ชาตะสิงห์ ที่เกษียณอายุเมื่อ 1 สิงหาคม 2568

ประกันสุขภาพกลุ่ม ประกันชีวิต และอุบัติเหตุกลุ่ม

บริษัทฯ จัดทำประกันสุขภาพกลุ่ม ประกันชีวิตกลุ่ม และอุบัติเหตุกลุ่ม ให้กับพนักงานนอกเหนือจากสิทธิประกันสังคมตามกฎหมาย บริษัทฯ ได้จัดทำประกันภัยกลุ่ม ซึ่งมีระยะเวลาความคุ้มครอง 1 ปี สำหรับพนักงานประจำประเทศไทยที่มีสถานภาพเป็นพนักงานบริษัทฯ เริ่มตั้งแต่วันที่ 15 กรกฎาคม 2568 – 14 กรกฎาคม 2569 โดยพนักงานแต่ละรายจะได้รับกรมธรรม์ 3 ฉบับ ประกอบด้วย

- ประกันสุขภาพกลุ่ม บริษัท เมืองไทยประกันภัย จำกัด (มหาชน)
- ประกันชีวิตกลุ่ม บริษัท กรุงเทพประกันชีวิต จำกัด (มหาชน)
- ประกันอุบัติเหตุกลุ่ม (กรณีทุพพลภาพถาวรสิ้นเชิงและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทุกกรณี) บริษัท ทิพยประกันภัย จำกัด (มหาชน)

นโยบายและแนวปฏิบัติการจัดการกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ (Provident fund: PVD)

บริษัทฯ ได้จดทะเบียนจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพเมื่อวันที่ 26 มิถุนายน 2535 ซึ่งอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการกองทุนสำรองเลี้ยงชีพพนักงานบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งจดทะเบียนแล้ว “คณะกรรมการกองทุนฯ” บริษัทฯ จ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนในอัตราร้อยละ 9 ของเงินเดือนค่าจ้างสำหรับพนักงานที่มีอายุงานไม่เกิน 20 ปี และในอัตราร้อยละ 10 ของเงินเดือนค่าจ้างสำหรับพนักงานที่มีอายุงาน 20 ปีขึ้นไป โดยพนักงานจ่ายเงินสะสมในอัตราร้อยละ 2-15 ของเงินเดือนค่าจ้าง

ทั้งนี้ ตั้งแต่ปี 2564 กองทุนฯ ได้มีบทเฉพาะกาล เรื่องการจ่ายเงินสมทบพนักงานที่อายุงานน้อยกว่า 20 ปี ร้อยละ 5 และพนักงานที่มีอายุงานมากกว่า 20 ปี อัตราร้อยละ 6

- ครั้งที่ 1 เริ่มเดือนสิงหาคม 2564 – ธันวาคม 2565
- ครั้งที่ 2 เริ่มเดือนมกราคม 2566 – มิถุนายน 2566
- ครั้งที่ 3 เริ่มเดือนกรกฎาคม 2566 – ธันวาคม 2567
- ครั้งที่ 4 เริ่มเดือนมกราคม 2568 – มิถุนายน 2568

ต่อมา คณะกรรมการกองทุนฯ ในการประชุมวาระพิเศษ ครั้งที่ 2/2568 เมื่อวันที่ 4 เมษายน 2568 มีมติเสียงส่วนใหญ่เห็นชอบให้มีการแก้ไขข้อบังคับกองทุน เรื่องเงินสะสม เงินสมทบ และเงินหรือทรัพย์สินอื่นที่มีผู้อุทิศให้ โดยบริษัทฯ จะจ่ายเงินสมทบให้สมาชิกในอัตรา ดังนี้

- สมาชิกที่มีอายุงานไม่เกิน 10 ปี ในอัตราร้อยละ 6 ของเงินเดือนค่าจ้าง
- สมาชิกที่มีอายุงานเกินกว่า 10 ปี แต่ไม่เกิน 20 ปี ในอัตราร้อยละ 7 ของเงินเดือนค่าจ้าง
- สมาชิกที่มีอายุงานเกินกว่า 20 ปี ในอัตราร้อยละ 8 ของเงินเดือนค่าจ้าง

ทั้งนี้ ให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 25 เมษายน 2568 (ก่อนวันสิ้นสุดการบังคับใช้บทเฉพาะกาลครั้งที่ 4)

จำนวนพนักงานที่เข้าร่วม PVD

	2566	2567	2568
จำนวนพนักงานที่มีสิทธิเข้าร่วม PVD (คน)	11,146	11,833	12,858
จำนวนพนักงานที่เข้าร่วม PVD (คน)	10,191	10,810	11,891
สัดส่วนพนักงานที่เข้าร่วม PVD / พนักงานทั้งหมด (%)	91.43	91.35	92.48
สัดส่วนพนักงานที่เข้าร่วม PVD / พนักงานที่มีสิทธิเข้าร่วม (%)	91.43	91.35	92.48

การจัดกิจกรรมสนับสนุนให้ลูกจ้างสะสมเงินให้เพียงพอเพื่อการเกษียณอายุ

จัดสัมมนาเพื่อให้ความรู้และสนับสนุนให้ลูกจ้างสะสมเงินให้เพียงพอเพื่อการเกษียณอายุ โดยอธิบายชี้แจงเรื่องแผนการลงทุน หรือนโยบายใหม่ ๆ และเรื่องอื่น ๆ ที่กำลังเป็นที่สนใจสำหรับสมาชิกทั่วไป สมาชิกที่จะเกษียณ และ/หรือ สมาชิกที่เกษียณอายุไปแล้วแต่ยังคงเป็นสมาชิกกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ อย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง เป็นประจำทุกปี ทั้งในกรุงเทพฯ และต่างจังหวัด รวมทั้งจัดสัมมนาแบบ Online ปีละ 4-6 ครั้ง และจัด Road Show ให้ความรู้ในเรื่องกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ตามหน่วยงานต่าง ๆ อย่างสม่ำเสมอตลอดปี

7.6 ข้อมูลสำคัญอื่น ๆ

7.6.1 ผู้ที่ได้รับมอบหมาย

ผู้ควบคุมดูแลการทำบัญชี

นายตรัส พรหโมบล ดำรงตำแหน่งเป็นผู้อำนวยการฝ่ายควบคุมการเงินของบริษัทฯ ซึ่งเป็นผู้ที่ได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบโดยตรงในการควบคุมดูแลการทำบัญชีของบริษัทฯ ทั้งนี้ ข้อมูลและรายละเอียดที่เกี่ยวข้องของผู้ที่ได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบโดยตรงในการควบคุมดูแลการทำบัญชีดังกล่าว ปรากฏตามเอกสารแนบ 3 “รายละเอียดเกี่ยวกับผู้ควบคุมบัญชี หัวหน้างานตรวจสอบภายใน และหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัทฯ และเลขานุการบริษัทฯ”

หัวหน้างานตรวจสอบภายใน

นายวัติชัย โทอุดทา ดำรงตำแหน่งหัวหน้าฝ่ายการตรวจสอบภายในปฏิบัติหน้าที่ในตำแหน่งผู้อำนวยการสำนักงานการตรวจสอบภายในของบริษัทฯ ทั้งนี้ ข้อมูลและรายละเอียดที่เกี่ยวข้องของหัวหน้าสำนักงานการตรวจสอบภายใน ปรากฏตามเอกสารแนบ 3 “รายละเอียดเกี่ยวกับผู้ควบคุมบัญชี หัวหน้างานตรวจสอบภายใน และหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัทฯ และเลขานุการบริษัทฯ”

หัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัทฯ (Compliance)

นางจิลลดา ณ เชียงใหม่ ดำรงตำแหน่งเลขานุการบริษัทฯ และผู้อำนวยการฝ่ายกำกับการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์องค์กร ซึ่งเป็นผู้ที่ได้รับมอบหมายให้เป็นหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัทฯ (Compliance) ทั้งนี้ ข้อมูลและรายละเอียดที่เกี่ยวข้องของหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัทฯ (Compliance) ดังกล่าว ปรากฏตามเอกสารแนบ 3 “รายละเอียดเกี่ยวกับผู้ควบคุมบัญชี หัวหน้างานตรวจสอบภายใน และหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัทฯ และเลขานุการบริษัทฯ”

หัวหน้างานนักลงทุนสัมพันธ์ พร้อมข้อมูลเพื่อการติดต่อ

นายรัฐ รักสำหรวจ ดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการฝ่ายการเงินองค์กร ซึ่งเป็นผู้ที่ได้รับมอบหมายให้เป็นหัวหน้างานนักลงทุนสัมพันธ์ ปฏิบัติหน้าที่เป็นศูนย์กลางในการเปิดเผยข้อมูลที่สำคัญของบริษัทฯ ต่อผู้ถือหุ้นและนักลงทุนได้ทราบอย่างสม่ำเสมอ เท่าเทียม และครบถ้วนตามความเป็นจริง ซึ่งรวมถึงข้อมูลทางการเงิน เช่น ผลการดำเนินงานและงบการเงินรายไตรมาส รายงานและการวิเคราะห์ของฝ่ายบริหารรายไตรมาส เป็นต้น เพื่อให้การเปิดเผยข้อมูลที่สำคัญเป็นไปอย่างถูกต้องครบถ้วน รวดเร็ว และโปร่งใส

ข้อมูลเพื่อการติดต่อ

กลุ่มงานนักลงทุนสัมพันธ์
ที่อยู่ : 89 สำนักงานใหญ่ การบินไทย ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900
เปิดให้บริการ : วันจันทร์ - วันศุกร์ เวลา 07.30 น. – 16.30 น.
ปิดให้บริการ : วันเสาร์ - วันอาทิตย์ และวันหยุดนักขัตฤกษ์
โทรศัพท์ : 02-545-2424, 02-545-4053
อีเมล : irtg@thaiairways.com
เว็บไซต์ : ir.thaiairways.com



7.6.2 ค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชี

ค่าตอบแทนจากการสอบบัญชี (Audit fee)

- ค่าสอบบัญชีของบริษัทฯ

สำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทฯ จ่ายค่าตอบแทนการสอบบัญชีให้แก่บริษัท ดีลอยท์ ทู้ช โธมัทสุ ไชยยศ สอบบัญชี จำกัด ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ เป็นจำนวนเงินรวม 12,700,000 บาท

- ค่าสอบบัญชีของบริษัทย่อย

สำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทย่อย จำนวน 6 บริษัท จ่ายค่าตอบแทนการสอบบัญชีเป็นจำนวนเงินรวม 724,000.00 บาท มีรายละเอียด ดังนี้

บริษัทย่อย	บริษัทผู้สอบบัญชี	ค่าสอบบัญชี (บาท)
บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด	บริษัทสำนักงานสอบบัญชี เอ เอ็ม จำกัด	190,000.00
บริษัท ไทยไฟลท์ เทรนนิ่ง จำกัด	บริษัทสำนักงานสอบบัญชี เอ เอ็ม จำกัด	140,000.00
บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด	บริษัทมอริสัน ซีเคเอส จำกัด	293,000.00
บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด	บริษัทมนตรีสอบบัญชีและกฎหมาย จำกัด	65,000.00
บริษัท ไทย เอ็ม อาร์ โอ กรุ๊ป จำกัด	บริษัทสำนักงานสอบบัญชี เอ เอ็ม จำกัด	18,000.00
บริษัท ไทย เอ็ม อาร์ โอ เซอร์วิสเซส จำกัด	บริษัทสำนักงานสอบบัญชี เอ เอ็ม จำกัด	18,000.00

ค่าบริการอื่นที่นอกเหนือจากงานสอบบัญชี (Non-Audit fee)

สำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทฯ และบริษัทย่อย จ่ายค่าตอบแทนของการบริการอื่น ซึ่งได้แก่ ค่าธรรมเนียมตรวจสอบและรับรองยอดรายได้ของหน่วยธุรกิจของบริษัทฯ ให้แก่ บริษัท ดีลอยท์ ทู้ช โธมัทสุ ไชยยศ สอบบัญชี จำกัด ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ เป็นจำนวนเงินรวม 1,345,000 บาท และสำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทฯ จ่ายค่าบริการที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการจัดเตรียมการยื่นแบบแสดงรายการข้อมูลการเสนอขายหลักทรัพย์และร่างหนังสือชี้ชวนเป็นจำนวนเงิน 717,500 บาท ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่ได้จ่ายค่าบริการอื่นให้บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกับ บริษัท ดีลอยท์ ทู้ช โธมัทสุ ไชยยศ สอบบัญชี จำกัด สำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568 หรือจ่ายในอนาคตอันเกิดจากการตกลงที่ยังให้บริการไม่แล้วเสร็จในรอบที่ผ่านมา



8. รายงานผลการดำเนินงานสำคัญด้านการกำกับดูแลกิจการ

8.1 สรุปผลการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการในรอบปีที่ผ่านมา

คณะผู้บริหารแผน/คณะกรรมการบริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการนำหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียน ปี 2560 (Corporate Governance Code 2017: CG Code) ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) โดยเชื่อมั่นว่า กระบวนการบริหารจัดการที่มีความโปร่งใส ตรวจสอบได้ และคำนึงถึงผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายเป็นปัจจัยหลักในการสร้างคุณค่าให้แก่กิจการอย่างยั่งยืน

8.1.1 การสรรหาคณะกรรมการ/การพัฒนากรรมการ/การประเมินผลการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการ

8.1.1.1 การสรรหากรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน มีบทบาท ขอบเขตหน้าที่ และความรับผิดชอบในการสนับสนุนการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทฯ กลั่นกรองและสรรหาผู้ที่มีคุณสมบัติเหมาะสมมาดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทฯ โดยดำเนินการตามกฎ ระเบียบ และหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี กำหนดและทบทวนหลักเกณฑ์และวิธีการสรรหากรรมการบริษัทฯ ที่เป็นไปตามข้อบังคับ หลักเกณฑ์ ระเบียบบริษัทฯ และกฎหมายเกี่ยวข้อง เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ มีขนาดและองค์ประกอบที่เหมาะสม โดยคณะกรรมการบริษัทฯ จะต้องประกอบด้วย บุคคลที่มีวิสัยทัศน์ ความรู้ความสามารถ ความเชี่ยวชาญ และประสบการณ์ในด้านต่าง ๆ ตาม Board Skills Matrix ที่บริษัทฯ กำหนดไว้ให้สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์และเป้าหมายทางธุรกิจ เพื่อความยั่งยืน และเพื่อให้บุคคลที่จะเข้ามาดำรงตำแหน่งดังกล่าวมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามกฎหมาย กฎระเบียบ และหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนไม่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์กับบริษัทฯ โดยไม่มีการเลือกปฏิบัติหรือกีดกันบุคคลใดโดยเหตุแห่งความแตกต่างส่วนบุคคล ทั้งศาสนา วัฒนธรรม เพศ หรือ เพศสภาพ มาเป็นข้อจำกัดในการดำรงตำแหน่งกรรมการ เพื่อให้ได้บุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมมาดำรงตำแหน่งกรรมการ และนำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนนำเสนอที่ประชุมผู้ถือหุ้นเลือกตั้งต่อไป นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นรายย่อยที่มีคุณสมบัติครบถ้วนตามหลักเกณฑ์ที่บริษัทฯ กำหนดเสนอชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเข้ารับการคัดเลือกเป็นกรรมการบริษัทฯ อีกทางหนึ่งด้วย ซึ่งเป็นไปตามแนวปฏิบัติด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีของตลาดหลักทรัพย์ฯ เรื่อง การให้สิทธิแก่ผู้ถือหุ้นส่วนน้อย รวมทั้งเป็นไปตามแนวปฏิบัติที่ดีในการจัดประชุมผู้ถือหุ้นของสมาคมส่งเสริมผู้ลงทุนไทย

8.1.1.2 การคัดเลือกกรรมการอิสระ

บริษัทฯ ได้กำหนดนิยามของ “กรรมการอิสระ” ซึ่งเข้มงวดกว่าหลักเกณฑ์ขั้นต่ำตามที่กำหนดไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน ที่ ทจ. 39/2559 เรื่อง การขออนุญาตและการอนุญาตให้เสนอขายหุ้นที่ออกใหม่ (“ประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน”) ดังนี้

1. ถือหุ้นไม่เกินร้อยละ 1 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ ทั้งนี้ ให้นับรวมการถือหุ้นของผู้ที่เกี่ยวข้องของกรรมการอิสระรายนั้น ๆ ด้วย

2. ไม่เป็นหรือเคยเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษาที่ได้เงินเดือนประจำหรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทย่อยลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือของผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ และไม่เป็นหรือเคยเป็นข้าราชการหรือที่ปรึกษาที่ได้เงินเดือนประจำของส่วนราชการซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี (ข้อนี้เข้มงวดกว่าหลักเกณฑ์ขั้นต่ำตามที่กำหนดไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน)

3. ไม่เป็นบุคคลที่มีความสัมพันธ์ทางสายโลหิต หรือโดยการจดทะเบียนตามกฎหมายในลักษณะที่เป็นบิดามารดา คู่สมรส พี่น้อง และบุตร รวมทั้งคู่สมรสของบุตร ของกรรมการรายอื่น ผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ผู้มีอำนาจควบคุม หรือบุคคลที่จะได้รับการเสนอให้เป็นกรรมการ ผู้บริหาร หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ หรือบริษัทย่อย

4. ไม่มีหรือเคยมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ ในลักษณะที่อาจเป็นการขัดขวางการใช้วิจารณญาณอย่างอิสระของตน รวมทั้งไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย หรือผู้มีอำนาจควบคุมของผู้ที่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี

ความสัมพันธ์ทางธุรกิจตามวรรคหนึ่ง รวมถึงการทำรายการทางการค้าที่กระทำเป็นปกติเพื่อประกอบกิจการ การเช่าหรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ รายการเกี่ยวกับสินทรัพย์หรือบริการ หรือการให้หรือรับความช่วยเหลือทางการเงินด้วยการรับหรือให้กู้ยืม ค้ำประกัน การให้สินทรัพย์เป็นหลักประกันหนี้สิน รวมถึงพฤติการณ์อื่นทำนองเดียวกัน ซึ่งเป็นผลให้บริษัทฯ หรือคู่สัญญามีภาระหนี้ที่ต้องชำระต่ออีกฝ่ายหนึ่ง ตั้งแต่ร้อยละ 3 ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิของบริษัทฯ หรือตั้งแต่ 20 ล้านบาทขึ้นไป แล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า ทั้งนี้ การคำนวณภาระหนี้ดังกล่าวให้เป็นไปตามวิธีการคำนวณมูลค่าของรายการที่เกี่ยวโยงกันตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการทำรายการที่เกี่ยวโยงกัน โดยอนุโลม แต่ในการพิจารณาภาระหนี้ดังกล่าว ให้นับรวมภาระหนี้ที่เกิดขึ้นในระหว่าง 1 ปี ก่อนวันที่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบุคคลเดียวกัน

5. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของสำนักงานสอบบัญชีซึ่งมีผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ สังกัดอยู่ เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี

คำว่า “หุ้นส่วน” ตามวรรคหนึ่ง หมายความว่า บุคคลที่ได้รับมอบหมายจากสำนักงานสอบบัญชีให้เป็นผู้ลงลายมือชื่อในรายงานการสอบบัญชีในนามของนิติบุคคลนั้น

6. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ให้บริการทางวิชาชีพใด ๆ ซึ่งรวมถึงการให้บริการเป็นที่ปรึกษากฎหมายหรือที่ปรึกษาทางการเงิน ซึ่งได้รับค่าบริการเกินกว่า 2 ล้านบาทต่อปีจากบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของผู้ให้บริการทางวิชาชีพนั้นด้วย เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี

คำว่า “หุ้นส่วน” ตามวรรคหนึ่ง หมายความว่า บุคคลที่ได้รับมอบหมายจากผู้ให้บริการทางวิชาชีพให้เป็นผู้ลงลายมือชื่อในรายงานการให้บริการทางวิชาชีพในนามของนิติบุคคลนั้น

7. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งขึ้นเพื่อเป็นตัวแทนของกรรมการของบริษัทฯ ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่

8. ไม่ประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของบริษัทฯ หรือบริษัทย่อย หรือไม่เป็นหุ้นส่วนที่มีนัยในห้างหุ้นส่วน หรือเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษาที่รับเงินเดือนประจำ หรือถือหุ้นเกินร้อยละ 1 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทอื่น ซึ่งประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของบริษัทฯ หรือบริษัทย่อย

9. ไม่มีลักษณะอื่นใดที่ทำให้ไม่สามารถให้ความเห็นอย่างเป็นอิสระเกี่ยวกับการดำเนินงานของบริษัทฯ ซึ่งรวมถึงการไม่เป็นเจ้าพนักงานของรัฐตามนิยามของกฎหมายว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต และไม่เป็นบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องหรือผู้แทนจากหน่วยงานกำกับดูแลบริษัทฯ ตลอดจนธุรกิจหลักของบริษัทฯ และ/หรือบริษัทย่อย หรือผู้ให้สัมปทานหรือใบอนุญาต การอนุญาตหรือเห็นชอบที่สำคัญ การร่วมทุนกับภาครัฐ

ทั้งนี้ การไม่เป็น “เจ้าพนักงานของรัฐ” ตามนิยามของกฎหมายว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต ให้หมายถึง การห้ามเป็นเจ้าหน้าที่ของรัฐ ประเภทข้าราชการหรือพนักงานส่วนท้องถิ่นซึ่งมีตำแหน่งหรือเงินเดือนประจำ ผู้ปฏิบัติงานในหน่วยงานของรัฐหรือพนักงานรัฐวิสาหกิจซึ่งมีตำแหน่งหรือเงินเดือนประจำ ผู้บริหารท้องถิ่น รองผู้บริหารท้องถิ่น ผู้ช่วยผู้บริหารท้องถิ่น และสมาชิกสภาท้องถิ่นขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เจ้าพนักงานตามกฎหมายว่าด้วยลักษณะปกครองท้องที่ และลูกจ้างของส่วนราชการ หน่วยงานของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจ ผู้ดำรงตำแหน่งทางการเมือง ตุลาการศาลรัฐธรรมนูญ ผู้ดำรงตำแหน่งในองค์กรอิสระ และคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ เท่านั้น (ข้อนี้เข้มงวดกว่าหลักเกณฑ์ขั้นต่ำตามที่กำหนดไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน)

กรรมการอิสระของบริษัทฯ ที่มีคุณสมบัติตามข้อ 1. – 9. ข้างต้นอาจได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการของบริษัทฯ ให้ตัดสินใจในการดำเนินกิจการของบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทย่อยลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ โดยมีการตัดสินใจในรูปแบบขององค์คณะ (Collective Decision) ได้

ในกรณีที่บุคคลที่บริษัทฯ แต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระเป็นบุคคลที่มีหรือเคยมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจหรือการให้บริการทางวิชาชีพเกินมูลค่าที่กำหนดตามข้อ 4. หรือข้อ 6. ให้บริษัทฯ ได้รับการผ่อนผันข้อห้ามการมีหรือเคยมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจหรือการให้บริการทางวิชาชีพเกินมูลค่าดังกล่าว ก็ต่อเมื่อบริษัทฯ ได้จัดให้มีความเห็นของคณะกรรมการของบริษัทฯ ที่แสดงว่าได้พิจารณาตามหลักในมาตรา 89/7 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (และที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) แล้วว่า การแต่งตั้งบุคคลดังกล่าวไม่มีผลกระทบต่อการปฏิบัติหน้าที่และการให้ความเห็นที่เป็นอิสระ และจัดให้มีการเปิดเผยข้อมูลตามที่กำหนดในประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน ในหนังสือนัดประชุมผู้ถือหุ้นในวาระพิจารณาแต่งตั้งกรรมการอิสระด้วย

8.1.1.3 กรรมการบริษัทฯ

ในการประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2568 ซึ่งจัดขึ้นตามข้อกำหนดของแผนฟื้นฟูกิจการ เมื่อวันศุกร์ที่ 18 เมษายน 2568 ได้มีมติอนุมัติกำหนดให้คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการ จำนวน 11 คน และอนุมัติแต่งตั้งกรรมการเข้าใหม่จำนวน 8 คน ดังนั้น คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการปัจจุบันจำนวน 3 คน และกรรมการเข้าใหม่จำนวน 8 คน โดยมีรายละเอียด ดังนี้

<u>กรรมการปัจจุบัน</u>

1.	นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์	(กรรมการ)
2.	นายชาญศิลป์ ตรีนุชกร	(กรรมการ)
3.	พลอากาศเอก อำนาจ จีระมณีมัย	(กรรมการอิสระ)

<u>กรรมการเข้าใหม่</u>

4.	นายลวรณ แสงสนิท	(กรรมการ / ประธานกรรมการ)
5.	ดร.กุลยา ตันติเตมิท	(กรรมการ)
6.	นายชาครีย์ บำรุงวงศ์	(กรรมการ)
7.	พลตำรวจเอก ดร.ธัชชัย ปิตะนีละบุตร	(กรรมการ)
8.	นายณปกรณ์ ธนสุวรรณเกษม	(กรรมการอิสระ)
9.	นายยรรยง เดชภิรัตนมงคล	(กรรมการอิสระ)
10.	นายสัมฤทธิ์ สำเนียง	(กรรมการอิสระ)
11.	นายชาย เอี่ยมศิริ	(กรรมการ) (ปัจจุบันดำรงตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารของบริษัทฯ)

ภายหลังจากที่ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งยกเลิกการฟื้นฟูกิจการในวันที่ 16 มิถุนายน 2568 สิทธิและอำนาจหน้าที่ในการจัดกิจการและทรัพย์สินของบริษัทฯ ได้กลับไปมีลักษณะเดียวกันกับบริษัทมหาชนจำกัดโดยทั่วไป กล่าวคือ คณะกรรมการบริษัทฯ จะเป็นผู้มีสิทธิและอำนาจหน้าที่ในการจัดการกิจการและทรัพย์สินของบริษัทฯ และในที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2568 เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2568 ที่ประชุมได้มีมติอนุมัติแต่งตั้งให้นายลวรณ แสงสนิท เป็นประธานกรรมการ และแต่งตั้งกรรมการชุดย่อย 2 คณะ ประกอบด้วยคณะกรรมการตรวจสอบ และคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน รวมถึงได้มีมติอนุมัติกำหนดให้การลงนามเอกสารใด ๆ เพื่อทำธุรกรรมหรือเพื่อให้มีผลผูกพันบริษัทฯ ให้นายชาย เอี่ยมศิริ ลงลายมือชื่อร่วมกันกับ นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ หรือ นายชาญศิลป์ ตรีนุชกร คนใดคนหนึ่งรวมเป็นสองคน และประทับตราสำคัญของบริษัทฯ

ทั้งนี้ นายณปกรณ์ ธนสุวรรณเกษม ได้ลาออกจากการเป็นกรรมการและกรรมการอิสระ มีผลตั้งแต่วันที่ 7 พฤศจิกายน 2568

ต่อมาบริษัทฯ ได้จัดการประชุมสามัญผู้ถือหุ้น ประจำปี 2568 เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2568 โดยเป็นการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (E-Meeting) ได้มีมติสรุปได้ ดังนี้

1. กำหนดให้คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการ จำนวน 15 คน
2. เลือกตั้งกรรมการเพิ่มเติม กรรมการแทนกรรมการที่ออกตามวาระ และกรรมการแทนกรรมการที่ลาออก มีจำนวนทั้งสิ้น 9 คน ดังนั้น คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการปัจจุบัน จำนวน 6 คน ได้แก่

(1)	นายลวรณ แสงสนิท	(ประธานกรรมการ)
(2)	นายยรรยง เดชภิรัตนมงคล	(กรรมการอิสระ)
(3)	ดร.กุลยา ตันติเตมิท	(กรรมการ)
(4)	นายชาครีย์ บำรุงวงศ์	(กรรมการ)
(5)	พลตำรวจเอก ดร.ธัชชัย ปิตะนีละบุตร	(กรรมการ)
(6)	นายสัมฤทธิ์ สำเนียง	(กรรมการอิสระ)

และกรรมการเข้าใหม่ซึ่งได้รับเลือกตั้ง จำนวน 9 คน ได้แก่

(1)	นายชาย เอี่ยมศิริ	(กรรมการ) (ปัจจุบันดำรงตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารของบริษัทฯ) (ซึ่งได้รับเลือกตั้งกลับเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการต่อไปอีกวาระหนึ่ง)
(2)	ดร.วิรไท สันติประภพ	(กรรมการอิสระ)
(3)	นายรพี สุจริตกุล	(กรรมการอิสระ)
(4)	นายญนน์ โภคทรัพย์	(กรรมการอิสระ)
(5)	พลอากาศเอก อำนาจ จีระมณีมัย	(กรรมการอิสระ) (ซึ่งได้รับเลือกตั้งกลับเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระต่อไปอีกวาระหนึ่ง)
(6)	นายพลากร หวั่งหลี	(กรรมการอิสระ)
(7)	นายวัชรา ตันตริยานนท์	(กรรมการอิสระ)
(8)	นางชนัญญารักษ์ เพ็ชร์รัตน์	(กรรมการอิสระ)
(9)	นางชาริตา ลีลายุทธ	(กรรมการอิสระ)

ข้อมูลเกี่ยวกับการพัฒนากรรมการ

บริษัทฯ ส่งเสริมและสนับสนุนให้กรรมการบริษัทฯ เข้าร่วมอบรมสัมมนาหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาความรู้ความสามารถในการปฏิบัติหน้าที่กรรมการกับสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งในปัจจุบันมีกรรมการบริษัทฯ ที่ผ่านการอบรมในหลักสูตรเกี่ยวกับการปฏิบัติหน้าที่กรรมการของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ในหลักสูตร Director Certification Program (DCP) จำนวน 11 คน และหลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) จำนวน 8 คน

นอกจากนี้เลขานุการบริษัทฯ จะเป็นผู้แจ้งหลักสูตรการอบรมที่จำเป็นเพิ่มเติมให้กรรมการบริษัทฯ พิจารณาเข้ารับการอบรมตามความเหมาะสม ซึ่งในปี 2568 กรรมการบริษัทฯ เข้าร่วมอบรมหลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) หลักสูตร Risk Management Program for Corporate Leaders (RCL) และหลักสูตร Advanced Audit Committee Program (AACP) ของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

ทั้งนี้ บริษัทฯ จัดให้มีการปฐมนิเทศกรรมการบริษัทฯ ที่เข้ารับตำแหน่งใหม่ เพื่อรับทราบนโยบายและข้อมูลที่สำคัญของบริษัทฯ พร้อมส่งมอบคู่มือกรรมการบริษัทฯ ซึ่งเป็นข้อมูลที่เป็นประโยชน์สำหรับการปฏิบัติหน้าที่กรรมการบริษัทฯ เช่น ข้อบังคับและนโยบายที่สำคัญของบริษัทฯ กฎบัตรคณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการชุดย่อย โครงสร้างการทำงานภายในบริษัทฯ และคู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดี เป็นต้น

8.1.1.4 การประเมินผลการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ

การประเมินผลการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ ปี 2568 เป็นการประเมินผลกรรมการบริษัทฯ ที่ปฏิบัติหน้าที่ช่วงระหว่างวันที่ 16 มิถุนายน - 31 ธันวาคม 2568 โดยดำเนินการผ่านระบบออนไลน์ของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) เพื่อนำผลการประเมินมาใช้พัฒนาเสริมสร้างประสิทธิผลในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ ให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการกำกับดูแลกิจการ โดยจัดการประเมินผล 3 รูปแบบดังนี้

1. แบบประเมินตนเองสำหรับคณะกรรมการบริษัทฯ
2. แบบประเมินตนเองสำหรับคณะกรรมการชุดย่อย
   2.1 คณะกรรมการตรวจสอบ
   2.2 คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
3. แบบประเมินตนเองสำหรับกรรมการ (รายบุคคล)

ทั้งนี้ เกณฑ์ประเมินผลการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ แบ่งเป็น 4 ระดับ ได้แก่ มากกว่าร้อยละ 81.25 = ดีมาก มากกว่าร้อยละ 62.50 = ดี มากกว่าร้อยละ 43.75 = พอใช้ และร้อยละ 43.75 หรือน้อยกว่า = ควรปรับปรุง

สรุปผลประเมินการปฏิบัติหน้าที่คณะกรรมการบริษัทฯ ปี 2568 ทั้ง 3 รูปแบบ มีคะแนนเฉลี่ยร้อยละ 87.02 – 96.57 ซึ่งอยู่ในระดับดีมาก ดังนี้

แบบประเมินตนเอง	ผลการประเมิน (ร้อยละ)
คณะกรรมการบริษัทฯ	87.02
คณะกรรมการชุดย่อย • คณะกรรมการตรวจสอบ • คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	 96.57 92.74
กรรมการรายบุคคล (ประเมินตนเอง)	93.98

8.1.1.4 ผู้บริหารสูงสุด

การสรรหาผู้บริหารระดับสูงสุด

กระบวนการสรรหาผู้บริหารระดับสูงเป็นการคัดสรรที่เข้มข้นตั้งแต่ขั้นตอนการกำหนดคุณสมบัติทั่วไป และคุณสมบัติประจำตำแหน่งของผู้มีสิทธิสมัคร การคัดกรองตามคุณสมบัติ กำหนดเกณฑ์การคัดเลือกให้สอดคล้องต่อบริบทขององค์กรภายใต้กระบวนการฟื้นฟูกิจการและความท้าทายในการเปลี่ยนผ่านไปสู่ความเป็นเอกชนที่ต้องแข่งขันอย่างเต็มรูปแบบ พร้อมกับกำหนดบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบและเป้าหมายระยะต่าง ๆ รวมทั้งให้รับการประเมินศักยภาพภาวะผู้นำ (Leadership Competency) ด้วยแบบทดสอบทางจิตวิทยา (Psychometric Test) ที่เป็นมาตรฐานเดียวกันสำหรับผู้สมัครที่ผ่านคุณสมบัติทุกราย ไปจนถึงการแสดงวิสัยทัศน์ต่อคณะกรรมการสรรหา รวมถึงการกำหนดวิธีการประเมินและวัดผลการปฏิบัติงานที่เป็นมาตรฐาน อย่างไรก็ตามภายในปี 2568 ไม่มีการสรรหาผู้บริหารสูงสุด เนื่องจากผู้บริหารสูงสุดคนปัจจุบันยังดำรงตำแหน่งไม่ครบวาระ

การประเมินผลการปฏิบัติหน้าที่

เพื่อประสิทธิภาพในการผลักดันความเป็นเลิศในการปฏิบัติงานของพนักงานทุกระดับ ตลอดจนได้ผลการปฏิบัติงานของพนักงานที่สอดคล้องกับผลการดำเนินงานของบริษัทฯ จึงได้มีการกำหนดตัวชี้วัดของการประเมินผลการปฏิบัติหน้าที่โดยมุ่งเน้นให้ความสำคัญกับความสำเร็จในการดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการที่ได้รับความเห็นชอบจากที่ประชุมเจ้าหนี้ศาลล้มละลายกลาง และแผนการปฏิรูปธุรกิจเป็นสำคัญ ซึ่งจำแนกตัวชี้วัดเป็น 4 ประเภท ประกอบด้วย

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

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

8.1.2 การเข้าร่วมประชุมและการจ่ายค่าตอบแทนกรรมการรายบุคคล

การประชุมคณะผู้บริหารแผน

รายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของผู้บริหารแผน
ระหว่างวันที่ 1 มกราคม 2568 จนถึงก่อนที่ศาลฯ จะมีคำสั่งยกเลิกการฟื้นฟูกิจการในวันที่ 16 มิถุนายน 2568

รายชื่อผู้บริหารแผน	การเข้าประชุมคณะผู้บริหารแผน การเข้าประชุม (ครั้ง)/สิทธิในการประชุม (ครั้ง)	อัตราการเข้าประชุม (ร้อยละ)
1. นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ ประธานคณะผู้บริหารแผน	20/20	100.00
2. นายชาญศิลป์ ตรีนุชกร ผู้บริหารแผน	20/20	100.00
3. นายพรชัย ฐีระเวช ผู้บริหารแผน	19/20	95.00
	อัตราการเข้าร่วมประชุมเฉลี่ย	**98.33**

ตารางค่าตอบแทนผู้บริหารแผน
ระหว่างวันที่ 1 มกราคม 2568 จนถึงก่อนที่ศาลฯ จะมีคำสั่งยกเลิกการฟื้นฟูกิจการในวันที่ 16 มิถุนายน 2568

รายชื่อ	รวมค่าตอบแทน (บาท)
1. นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ ประธานคณะผู้บริหารแผน	2,499,996.00
2. นายชาญศิลป์ ตรีนุชกร ผู้บริหารแผน	2,499,996.00
3. นายพรชัย ฐีระเวช ผู้บริหารแผน	2,499,996.00

การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนดการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ อย่างเป็นทางการตลอดทั้งปี โดยประชุมอย่างน้อยเดือนละ 1 ครั้ง ทั้งนี้ไม่รวมการประชุมครั้งพิเศษ โดยตารางการประชุมในแต่ละปีจะแจ้งให้กรรมการบริษัทฯ ทราบเป็นการล่วงหน้า ซึ่งมีการกำหนดวาระการประชุมที่ชัดเจนโดยได้รับความเห็นชอบจากประธานกรรมการทั้งวาระเพื่อพิจารณาและเพื่อทราบ โดยมีเอกสารประกอบการประชุมครบถ้วน

รายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการบริษัทฯ
16 มิถุนายน – 31 ธันวาคม 2568

รายชื่อกรรมการ	การเข้าร่วมประชุมของกรรมการบริษัทฯ	อัตราการเข้าประชุมกรรมการบริษัทฯ (ร้อยละ)
	การเข้าประชุม (ครั้ง)/สิทธิในการประชุม (ครั้ง)	
1. นายลวรณ แสงสนิท[1] ประธานกรรมการ	15/15	100.00
2. นายวัชรา ตันตริยานนท์[2] กรรมการอิสระ	1/1	100.00
3. นายยรรยง เดชภิรัตนมงคล[1] กรรมการอิสระ	15/15	100.00
4. ดร.กุลยา ตันติเตมิท[1] กรรมการ	15/15	100.00
5. นายรพี สุจริตกุล[2] กรรมการอิสระ	1/1	100.00
6. นายญนน์ โภคทรัพย์[2] กรรมการอิสระ	1/1	100.00
7. นายสัมฤทธิ์ สำเนียง[1] กรรมการอิสระ	15/15	100.00
8. นางชาริตา ลีลายุทธ[2] กรรมการอิสระ	1/1	100.00
9. นายพลากร หวั่งหลี[2] กรรมการอิสระ	1/1	100.00
10. พลอากาศเอก อำนาจ จีระมณีมัย[3] กรรมการอิสระ	8/15	53.33
11. พลตำรวจเอก ดร.ธัชชัย ปิตะนีละบุตร[1] กรรมการ	12/15	80.00

รายชื่อกรรมการ	การเข้าร่วมประชุมของกรรมการบริษัทฯ	อัตราการเข้าประชุมกรรมการบริษัทฯ (ร้อยละ)
	การเข้าประชุม (ครั้ง)/สิทธิในการประชุม (ครั้ง)	
12. นางชนัญญารักษ์ เพ็ชร์รัตน์[2] กรรมการอิสระ	1/1	100.00
13. ดร.วิรไท สันติประภพ[2] กรรมการอิสระ	1/1	100.00
14. นายชาครีย์ บำรุงวงศ์[1] กรรมการ	14/15	93.33
15. นายชาย เอี่ยมศิริ[3] กรรมการ	15/15	100.00
16. นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์[4] กรรมการ	14/14	100.00
17. นายชาญศิลป์ ตรีนุชกร[4] กรรมการ	14/14	100.00
18. นายณปกรณ์ ธนสุวรรณเกษม[5] กรรมการอิสระ	9/9	100.00
	อัตราการเข้าร่วมประชุมเฉลี่ย	**95.93**

หมายเหตุ:
[1] ได้รับการแต่งตั้งจากที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ประจำปี 2568 เมื่อวันที่ 18 เมษายน 2568
[2] ได้รับการแต่งตั้งจากที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้น ประจำปี 2568 เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2568
[3] ได้รับการแต่งตั้งให้กลับเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการต่ออีกวาระหนึ่ง จากที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้น ประจำปี 2568 เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2568
[4] ได้พ้นตำแหน่งกรรมการตามวาระในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้น ประจำปี 2568 เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2568
[5] ได้รับการแต่งตั้งจากที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ประจำปี 2568 เมื่อวันที่ 18 เมษายน 2568 และได้ลาออกจากการดำรงตำแหน่งกรรมการมีผลตั้งแต่วันที่ 7 พฤศจิกายน 2568

ค่าตอบแทนของคณะกรรมการ

ลักษณะค่าตอบแทนของคณะกรรมการ

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน พิจารณาหลักเกณฑ์การกำหนดค่าตอบแทนของคณะกรรมการบริษัทฯ และนำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนนำเสนอที่ประชุมผู้ถือหุ้นพิจารณาอนุมัติเป็นประจำทุกปี โดยมีรายละเอียดของค่าตอบแทนกรรมการระบุไว้ในส่วนที่ 2 การกำกับดูแลกิจการ “หัวข้อ 7.4.2 นโยบายการจ่ายค่าตอบแทนกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหาร”

ในปี 2568 คณะกรรมการบริษัทฯ ปฏิบัติงานตั้งแต่วันที่ 16 มิถุนายน 2568 โดยค่าตอบแทนของคณะกรรมการบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 16 มิถุนายน 2568 - วันที่ 30 เมษายน 2569 เป็นไปตามที่ได้รับอนุมัติจากที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2568 เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2568

ทั้งนี้ การจ่ายเงินรางวัลประจำปี 2568 ของคณะกรรมการบริษัทฯ มีกรอบวงเงินรวมไม่เกิน 30 ล้านบาท และเฉลี่ยตามสัดส่วนตามระยะเวลาที่คณะกรรมการบริษัทฯ เริ่มปฏิบัติงานตั้งแต่วันที่ 16 มิถุนายน - 31 ธันวาคม 2568 ซึ่งกรอบวงเงินรวมจึงเป็นจำนวนเงินเท่ากับ 16,356,164.38 บาท ในกรณีที่กรรมการท่านใดดำรงตำแหน่งไม่ครบปีหรือพ้นจากตำแหน่งระหว่างปี ให้เฉลี่ยจ่ายตามจำนวนวันที่ปฏิบัติหน้าที่กรรมการของบริษัทฯ จริง ในปี 2568 (Prorated Basis) และประธานกรรมการบริษัทฯ ได้รับเงินรางวัลประจำปี 2568 ในอัตรา 1.25 เท่าของกรรมการบริษัทฯ

ค่าตอบแทนของคณะกรรมการบริษัทฯ

รายละเอียดค่าตอบแทนของกรรมการแต่ละรายบุคคลในรอบปีที่ผ่านมา
16 มิถุนายน - 31 ธันวาคม 2568

รายชื่อกรรมการ	คณะกรรมการบริษัทฯ			คณะกรรมการตรวจสอบ	คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	รวม (บาท)
	ค่าเบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนรายเดือน	เงินรางวัลประจำปี (Bonus)	ค่าตอบแทนรายเดือน	ค่าเบี้ยประชุม	
1. นายลวรณ แสงสนิท ประธานกรรมการ	562,500.00	650,000.00	1,875,145.01	-	-	3,087,645.01
2. นายวัชรา ตันตริยานนท์ กรรมการอิสระ	30,000.00	6,452.00	30,153.09	-	-	66,605.09
3. นายยรรยง เดชภิรัตนมงคล กรรมการอิสระ / ประธานกรรมการตรวจสอบ	450,000.00	325,000.00	1,500,116.01	243,750.00	-	2,518,866.01
4. ดร.กุลยา ตันติเตมิท กรรมการ / ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	450,000.00	325,000.00	1,500,116.01	-	80,000.00	2,355,116.01
5. นายรพี สุจริตกุล กรรมการอิสระ	30,000.00	6,452.00	30,153.09	-	-	66,605.09
6. นายญนน์ โภคทรัพย์ กรรมการอิสระ	30,000.00	6,452.00	30,153.09	-	-	66,605.09
7. นายสัมฤทธิ์ สำเนียง กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบ	450,000.00	325,000.00	1,500,116.01	195,000.00	-	2,470,116.01
8. นางชาริตา ลีลายุทธ กรรมการอิสระ	30,000.00	6,452.00	30,153.09	-	-	66,605.09
9. นายพลากร หวั่งหลี กรรมการอิสระ	30,000.00	6,452.00	30,153.09	-	-	66,605.09
10. พลอากาศเอก อำนาจ จีระมณีมัย กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบ	240,000.00	310,486.00	1,432,271.57	186,296.00	-	2,169,053.57
11. พลตำรวจเอก ดร.ธัชชัย ปิตะนีละบุตร กรรมการ / กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	360,000.00	325,000.00	1,500,116.01	-	80,000.00	2,265,116.01
12. นางชนัญญารักษ์ เพ็ชร์รัตน์ กรรมการอิสระ	30,000.00	6,452.00	30,153.09	-	-	66,605.09
13. ดร.วิรไท สันติประภพ กรรมการอิสระ	30,000.00	6,452.00	30,153.09	-	-	66,605.09
14. นายชาครีย์ บำรุงวงศ์ กรรมการ / กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	420,000.00	325,000.00	1,500,116.01	-	80,000.00	2,325,116.01
15. นายชาย เอี่ยมศิริ กรรมการ	450,000.00	310,486.00	-*	-	-	760,486.00
16. นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ กรรมการ (16 มิถุนายน – 19 ธันวาคม 2568)	420,000.00	305,647.00	1,409,656.75	-	-	2,135,303.75
17. นายชาญศิลป์ ตรีนุชกร กรรมการ (16 มิถุนายน – 19 ธันวาคม 2568)	420,000.00	305,647.00	1,409,656.75	-	-	2,135,303.75
18. นายณปกรณ์ ธนสุวรรณเกษม กรรมการอิสระ (16 มิถุนายน – 6 พฤศจิกายน 2568)	270,000.00	235,002.00	1,085,511.08	-	-	1,590,513.08

หมายเหตุ *ประธานเจ้าหน้าที่บริหารแจ้งความประสงค์ไม่รับเงินรางวัลประจำปี (Bonus) ปี 2568 จำนวน 1,432,271.57 บาท เนื่องจากได้รับค่าตอบแทนพิเศษ One-Time ปี 2568 ซึ่งรวมอยู่ในส่วนของค่าตอบแทนพนักงานและผู้บริหาร ทั้งนี้ มีรายละเอียดปรากฏในหัวข้อ 7.5 ข้อมูลเกี่ยวกับพนักงาน

รายละเอียดสรุปค่าตอบแทนแต่ละรายคณะกรรมการในรอบปีที่ผ่านมา
16 มิถุนายน - 31 ธันวาคม 2568

รายชื่อคณะกรรมการ	ค่าเบี้ยประชุมต่อปี	ค่าตอบแทนรายเดือน	เงินรางวัลประจำปี (Bonus)	รวม (บาท)
1. คณะกรรมการบริษัทฯ	4,702,500.00	3,787,432.00	14,923,892.81	23,413,824.81
2. คณะกรรมการตรวจสอบ	-	625,046.00	-	625,046.00
3. คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	240,000.00	-	-	240,000.00

8.2 รายงานผลการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบในรอบปีที่ผ่านมา

8.2.1 การเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการตรวจสอบ

ในปี 2568 ได้จัดให้มีการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ จำนวนทั้งสิ้น 10 ครั้ง โดยเป็นการประชุมตามปกติที่ได้กำหนดไว้ล่วงหน้า 7 ครั้ง และการประชุมครั้งพิเศษ 3 ครั้ง

รายชื่อกรรมการ	การเข้าประชุมกรรมการตรวจสอบ	อัตราการเข้าประชุม (ร้อยละ)
	การเข้าประชุม (ครั้ง)/สิทธิในการประชุม (ครั้ง)	
1. นายยรรยง เดชภิรัตนมงคล ประธานกรรมการตรวจสอบ	10/10	100.00
2. พลอากาศเอก อำนาจ จีระมณีมัย กรรมการตรวจสอบ	9/10	90.00
3. นายสัมฤทธิ์ สำเนียง กรรมการตรวจสอบ	10/10	100.00
	อัตราการเข้าร่วมประชุมเฉลี่ย	**96.67**

8.2.2 ผลการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วยกรรมการอิสระ ซึ่งเป็นผู้ทรงคุณวุฒิในด้านต่าง ๆ อาทิ ด้านกฎหมาย ด้านธุรกิจ ด้านปฏิบัติการบิน ด้านบัญชีการเงิน โดยมีรายละเอียดวาระการดำรงตำแหน่งของคณะกรรมการตรวจสอบ ดังนี้

ชื่อ - สกุล	ตำแหน่ง
วันที่ 1 มกราคม 2568 - 16 มิถุนายน 2568	
1. นายพรชัย ฐีระเวช	ผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบ ตามมติที่ประชุมคณะผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ ครั้งที่ 4/2564 เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2564
วันที่ 16 มิถุนายน 2568 - 7 มกราคม 2569	
1. นายยรรยง เดชภิรัตนมงคล	กรรมการอิสระ / ประธานกรรมการตรวจสอบ
2. พลอากาศเอก อำนาจ จีระมณีมัย	กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบ
3. นายสัมฤทธิ์ สำเนียง	กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบ
วันที่ 8 มกราคม 2569 - ปัจจุบัน	
1. นายยรรยง เดชภิรัตนมงคล	กรรมการอิสระ / ประธานกรรมการตรวจสอบ
2. นางชาริตา ลีลายุทธ	กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบ
3. นายพลากร หวั่งหลี	กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบ

โดยในปี 2568 มีนายวัติชัย โทอุดทา เป็นหัวหน้าฝ่ายการตรวจสอบภายใน โดยได้รับมอบหมายให้ปฏิบัติหน้าที่ในตำแหน่งผู้อำนวยการสำนักงานการตรวจสอบภายใน อีกตำแหน่งหนึ่ง และปฏิบัติหน้าที่เลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบได้ปฏิบัติหน้าที่อย่างเป็นอิสระตามขอบเขตหน้าที่ความรับผิดชอบที่ระบุไว้ในกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งจัดทำตามแนวทางและข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย โดยในปี 2568 ได้จัดให้มีการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ จำนวนทั้งสิ้น 10 ครั้ง ประกอบด้วยการประชุมตามปกติที่ได้กำหนดไว้ล่วงหน้า 7 ครั้ง และการประชุมครั้งพิเศษ 3 ครั้ง

สรุปสาระสำคัญในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ ในปี 2568 ดังนี้

1. การสอบทานรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการตรวจสอบได้ทำการสอบทานรายงานทางการเงินรายไตรมาส รายงานทางการเงินประจำปีของบริษัทฯ รวมถึงรายงานทางการเงินรวมและรายการระหว่างกัน ร่วมกับผู้บริหารสายการเงินและการบัญชี และผู้สอบบัญชี โดยพิจารณาความถูกต้อง ความครบถ้วน และความเพียงพอของการเปิดเผยข้อมูล นโยบายการบัญชี และประมาณการที่สำคัญ รวมทั้งข้อสังเกตจากการตรวจสอบและการสอบทานของผู้สอบบัญชี ตลอดจนคำอธิบายและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบถามและขอความเห็นจากผู้สอบบัญชีเกี่ยวกับความถูกต้อง ความครบถ้วน และความเหมาะสมของวิธีการบันทึกบัญชีและการเปิดเผยข้อมูล รวมถึงรายการปรับปรุงบัญชีที่มีสาระสำคัญ เพื่อให้มั่นใจว่ารายงานทางการเงินถูกต้องตามสาระสำคัญ และสอดคล้องกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินและมาตรฐานการบัญชีที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้มีการประชุมร่วมกับผู้สอบบัญชีเป็นการเฉพาะ 1 ครั้ง โดยไม่มีผู้บริหารเข้าร่วม

2. การสอบทานความเพียงพอและประสิทธิผลของระบบการควบคุมภายในและการบริหารความเสี่ยง

คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณาผลการตรวจสอบภายในที่ดำเนินการโดยสำนักงานการตรวจสอบภายในและผู้เชี่ยวชาญด้านการตรวจสอบภายในจากภายนอกองค์กร เป็นประจำทุกไตรมาส เพื่อสอบทานประสิทธิภาพและประสิทธิผลของระบบการควบคุมภายใน ทั้งในด้านการดำเนินงาน การป้องกันหรือลดความผิดพลาด การรั่วไหลหรือการทุจริต และการปฏิบัติตามระเบียบ ข้อกำหนดต่าง ๆ รวมถึงติดตามการดำเนินการแก้ไขจากข้อสังเกตที่ตรวจพบ

คณะกรรมการตรวจสอบให้ความสำคัญกับระบบการควบคุมภายใน โดยเน้นย้ำให้ฝ่ายบริหารและบุคลากรทุกระดับตระหนักถึงความสำคัญของการมีระบบควบคุมภายในที่มีประสิทธิภาพ และถือเป็นหน้าที่ความรับผิดชอบที่ต้องดำเนินการอย่างเคร่งครัด เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ และบริษัทย่อยมีระบบควบคุมภายในที่เหมาะสมและเพียงพอ สนับสนุนการดำเนินงานให้บรรลุตามเป้าหมายและวัตถุประสงค์ รวมทั้งปฏิบัติตามกฎหมาย มาตรฐานการบิน มาตรฐานความปลอดภัย และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องได้อย่างมีประสิทธิผล ตลอดจนสามารถป้องกันทรัพย์สินจากการทุจริตหรือความเสียหายได้อย่างเหมาะสม ทั้งนี้ ในปี 2568 คณะกรรมการตรวจสอบได้ประชุมร่วมกับฝ่ายบริหารทั้งคณะจำนวน 1 ครั้ง เพื่อสื่อสารและหารือประเด็นสำคัญด้านการควบคุมภายใน การบริหารความเสี่ยง และการกำกับดูแล รวมทั้งเชิญผู้บริหารระดับสูงเข้าชี้แจงและร่วมหารือเกี่ยวกับการดำเนินการของบริษัทฯ และประเด็นตรวจพบที่มีนัยสำคัญตามวาระที่เกี่ยวข้องอย่างเหมาะสม

นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณาแบบประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในของบริษัทฯ ตามแนวทางที่สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) กำหนด โดยเห็นว่าบริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายในตาม 5 องค์ประกอบหลัก และ 17 หลักการที่เกี่ยวข้อง ซึ่งสอดคล้องกับลักษณะและความเสี่ยงของการดำเนินธุรกิจ รวมทั้งมีบุคลากรในจำนวนที่เพียงพอในตำแหน่งตามระบบการควบคุมภายในดังกล่าว

ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ดำเนินการแก้ไขข้อสังเกตด้านการควบคุมภายในตามแผนงานและกรอบระยะเวลาที่กำหนด และมีการติดตาม ประเมินผล และพัฒนาระบบการควบคุมภายในอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้มั่นใจว่าระบบการควบคุมภายในดังกล่าวมีความเหมาะสม เพียงพอ และรองรับการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมทางธุรกิจและความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ในด้านการบริหารความเสี่ยง คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณาและรับทราบรายงานความเสี่ยงองค์กรที่สำคัญของบริษัทฯ รวมถึงแนวทางในการบริหารจัดการความเสี่ยงดังกล่าว พร้อมทั้งให้ความเห็นหรือข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการบริหารความเสี่ยงองค์กร

3. การพิจารณารายการที่เกี่ยวโยงกัน

คณะกรรมการตรวจสอบมีหน้าที่สอบทานและให้ความเห็นต่อการทำรายการที่เกี่ยวโยงกันตามประกาศของคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เพื่อให้มั่นใจว่ารายการดังกล่าวได้รับการพิจารณาและอนุมัติอย่างโปร่งใส ผู้มีส่วนได้เสียไม่มีส่วนร่วมในการตัดสินใจ และเป็นการดำเนินรายการโดยคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ เสมือนการทำรายการกับบุคคลภายนอก และคณะกรรมการตรวจสอบได้รับทราบรายงานรายการที่เกี่ยวโยงกัน รวมทั้งการเปิดเผยข้อมูลรายการระหว่างกัน ซึ่งพบว่าเป็นไปอย่างถูกต้องและครบถ้วน ทั้งนี้ ในปี 2568 ไม่มีรายการที่เกี่ยวโยงกันที่เข้าเกณฑ์ต้องนำเสนอเพื่อพิจารณาโดยคณะกรรมการตรวจสอบ

4. การสอบทานการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง

คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานรายงานผลการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง รวมถึงรายงานข้อร้องเรียนต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการทุจริต และการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ข้อกำหนดทั้งของบริษัทฯ และบริษัทย่อยอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง โดยบริษัทฯ มีความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ในการดำเนินธุรกิจด้วยความโปร่งใส สุจริต เป็นธรรม และตรวจสอบได้ โดยยึดถือหลักจริยธรรมและจรรยาบรรณภายใต้การกำกับดูแลกิจการที่ดีตามหลักเกณฑ์ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) โดยคำนึงถึงผลประโยชน์สูงสุดของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย ซึ่งถือเป็นรากฐานสำคัญในการขับเคลื่อนให้บริษัทฯ เติบโตอย่างมั่นคงและยั่งยืนในระยะยาว สามารถแข่งขันได้อย่างมีประสิทธิภาพในระดับสากล

5. การกำกับดูแลงานตรวจสอบภายใน

คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณาและให้ความเห็นชอบผลการทบทวนกฎบัตรสำนักงานการตรวจสอบภายในและจรรยาบรรณของผู้ตรวจสอบภายใน รวมทั้งได้สอบทานและอนุมัติแผนการตรวจสอบภายในประจำปี 2568 และแผนการตรวจสอบภายในระยะยาว รวมถึงการปรับปรุงแผนระหว่างปีให้สอดคล้องกับความเสี่ยงที่สำคัญ พร้อมทั้งติดตามความคืบหน้าการดำเนินงานตามแผนอย่างต่อเนื่อง

คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณาผลการตรวจสอบจากสำนักงานการตรวจสอบภายในและผู้เชี่ยวชาญภายนอกที่ได้รับมอบหมายดำเนินงานในปี 2568 ซึ่งมีการให้ข้อเสนอแนะเพื่อเสริมสร้างการกำกับดูแลและเพิ่มความเพียงพอของระบบการควบคุมภายใน นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบยังได้รับทราบผลการดำเนินงานรายไตรมาสและประจำปีของสำนักงานการตรวจสอบภายในอย่างสม่ำเสมอ

คณะกรรมการตรวจสอบสนับสนุนการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของสำนักงานการตรวจสอบภายในให้พร้อมรับการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจ และส่งเสริมให้บุคลากรได้รับวุฒิบัตรด้านวิชาชีพ เพื่อยกระดับคุณภาพการปฏิบัติงานและสนับสนุนให้สำนักงานการตรวจสอบภายในบรรลุตามเป้าหมายที่กำหนด ทั้งนี้ ได้พิจารณาความเพียงพอของงบประมาณและจำนวนบุคลากรเพื่อให้สามารถดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิผล

6. การเสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชีประจำปี 2568

ในการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีประจำปี 2568 บริษัทฯ ยังอยู่ระหว่างการฟื้นฟูกิจการ นายพรชัย ฐีระเวช ผู้บริหารแผนซึ่งได้รับมอบหมายจากคณะผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ ให้เป็นผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณาให้ความเห็นชอบผลการคัดเลือก บริษัท ดีลอยท์ ทู้ช โธมัทสุ ไชยยศ สอบบัญชี จำกัด เป็นผู้สอบบัญชีรับอนุญาตตรวจสอบและรับรองงบการเงินปี 2568 ของบริษัทฯ และนำเสนอผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ เพื่ออนุมัติการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีและกำหนดค่าตอบแทน

โดยสรุปคณะกรรมการตรวจสอบได้ปฏิบัติหน้าที่ตามความรับผิดชอบที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ด้วยความรู้ ความสามารถ ความระมัดระวังรอบคอบ และความเป็นอิสระอย่างเพียงพอ โดยไม่มีข้อจำกัดในการเข้าถึงข้อมูลจากฝ่ายจัดการ พนักงาน และผู้ที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้ให้ความเห็นและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ เพื่อเสริมให้การกำกับดูแลกิจการ การบริหารความเสี่ยง ระบบการควบคุมภายใน และการตรวจสอบภายใน มีความเพียงพอ เหมาะสม และมีประสิทธิผล เพื่อประโยชน์ของผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายอย่างเท่าเทียมกัน

8.3 สรุปผลการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการชุดย่อยอื่น ๆ

8.3.1 การเข้าประชุมของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

รายชื่อกรรมการ	การเข้าประชุมของกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	อัตราการเข้าประชุม (ร้อยละ)
	การเข้าประชุม (ครั้ง)/สิทธิในการประชุม (ครั้ง)	
1. ดร.กุลยา ตันติเตมิท กรรมการ / ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	6/6	100.00
2. พลตำรวจเอก ดร.ธัชชัย ปิตะนีละบุตร กรรมการ / กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	6/6	100.00
3. นายชาครีย์ บำรุงวงศ์ กรรมการ / กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	6/6	100.00
	อัตราการเข้าร่วมประชุมเฉลี่ย	**100.00**

8.3.2 ผลการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 3 คน ได้แก่ ดร.กุลยา ตันติเตมิท ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน พลตำรวจเอก ดร.ธัชชัย ปิตะนีละบุตร และนายชาครีย์ บำรุงวงศ์ เป็นกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน โดยในปี 2568 คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนมีการประชุมทั้งหมด 6 ครั้ง โดยกรรมการได้เข้าประชุมครบองค์ประชุมทุกครั้ง และได้ปฏิบัติหน้าที่ครบถ้วนตามกฎบัตรคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน โดยสรุปสาระสำคัญของการปฏิบัติหน้าที่ ดังนี้

1. การพิจารณาการกำหนดจำนวนกรรมการเพิ่มเติม จากเดิมคณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 11 คน เป็นให้คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 15 คน และการเลือกตั้งกรรมการเข้าใหม่ การเลือกตั้งกรรมการแทนกรรมการที่ออกตามวาระ และการเลือกตั้งกรรมการแทนกรรมการที่ลาออก ในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้น ประจำปี 2568 เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2568

   - คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนได้พิจารณาอย่างรอบคอบและด้วยความระมัดระวัง เพื่อทบทวนถึงความเหมาะสมและเพียงพอของจำนวนกรรมการบริษัทฯ ความหลากหลายในโครงสร้างของคณะกรรมการบริษัทฯ (Board Diversity) ความเหมาะสมของคุณสมบัติและทักษะของกรรมการที่จำเป็นและยังขาดอยู่ในคณะกรรมการบริษัทฯ โดยเห็นว่าการกำหนดจำนวนกรรมการเพิ่มเติมจากเดิม 11 คน เป็น 15 คน จะช่วยให้การปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุดและประกอบด้วยกรรมการซึ่งมีความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์ และความเชี่ยวชาญที่หลากหลาย อันจะช่วยส่งเสริมและสนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ รวมทั้งสามารถจัดตั้งคณะกรรมการชุดย่อยในด้านต่าง ๆ เพื่อสนับสนุนให้กระบวนการตัดสินใจของคณะกรรมการบริษัทฯ มีความรอบคอบ โปร่งใส เป็นประโยชน์ต่อธุรกิจและการพัฒนากลยุทธ์ของบริษัทฯ บริษัทย่อย และผู้ถือหุ้นโดยรวม ตลอดจนได้พิจารณาคัดเลือกบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมอย่างรอบคอบและด้วยความระมัดระวังตามแนวทางและกระบวนการสรรหากรรมการของบริษัทฯ โดยพิจารณากลั่นกรองบุคคลที่มีคุณสมบัติครบถ้วนและเหมาะสมกับการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ

และไม่มีคุณสมบัติหรือลักษณะต้องห้ามตามที่กฎหมายที่เกี่ยวข้องและข้อบังคับของบริษัทฯ กำหนด ตลอดจนมีความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์ และความเชี่ยวชาญ ที่สอดคล้องกับ Board Skills Matrix ของบริษัทฯ อันเป็นประโยชน์ต่อธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ทั้งยังสามารถที่จะพัฒนากลยุทธ์ และขับเคลื่อนบริษัทฯ และบริษัทย่อยให้บรรลุเป้าหมายได้ โดยได้เสนอให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนเสนอต่อที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นพิจารณา

2. การพิจารณากำหนดค่าตอบแทนของกรรมการบริษัทฯ และกรรมการชุดย่อยในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2568 เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2568

- คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนได้พิจารณาอย่างรอบคอบและด้วยความระมัดระวัง โดยคำนึงถึงความเหมาะสมของขอบเขตหน้าที่และความรับผิดชอบ ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ผลประกอบการของบริษัทฯ หลักเกณฑ์และอัตราค่าตอบแทนกรรมการเดิมในระหว่างปี 2553 - 2563 ก่อนที่บริษัทฯ จะเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการตลอดจนข้อมูลเปรียบเทียบกับอัตราค่าตอบแทนกรรมการของบริษัทจดทะเบียนอื่นที่อยู่ในกลุ่มอุตสาหกรรมประเภทเดียวกันและบริษัทจดทะเบียนอื่นที่มีมูลค่าหลักทรัพย์ตามราคาตลาดใกล้เคียงกับบริษัทฯ รวมทั้งการกำหนดค่าตอบแทนกรรมการที่เหมาะสมกับหน้าที่และความรับผิดชอบตามหลักธรรมาภิบาลและการกำกับดูแลกิจการที่ดี จะทำให้บริษัทฯ เกิดความโปร่งใสในด้านการจ่ายค่าตอบแทนที่เหมาะสมและเป็นธรรม โดยได้เสนอให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนเสนอต่อที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นพิจารณา



9. การควบคุมภายในและรายการระหว่างกัน

9.1 การควบคุมภายใน

บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะดำเนินธุรกิจภายใต้หลักธรรมาภิบาลและความโปร่งใส และตระหนักถึงความสำคัญของการมีระบบการควบคุมภายในที่ดีและถือเป็นหน้าที่สำคัญที่จะต้องดำเนินการ เพื่อให้มั่นใจได้ว่าบริษัทฯ และบริษัทย่อยมีระบบการควบคุมภายในที่เพียงพอและเหมาะสมตาม 5 องค์ประกอบหลัก และ 17 หลักการที่เกี่ยวข้องของ The Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) ในการดูแลการดำเนินงานให้เป็นไปตามเป้าหมาย วัตถุประสงค์ และกฎหมายและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงสามารถป้องกันทรัพย์สินของบริษัทฯ และบริษัทย่อยจากการที่กรรมการหรือผู้บริหารนำไปใช้โดยมิชอบ หรือโดยไม่มีอำนาจ รวมทั้งมีการจัดทำบัญชีและรายงานทางการเงินที่ถูกต้อง น่าเชื่อถือ และมีการเปิดเผยข้อมูลอย่างครบถ้วน และเพียงพอในระยะเวลาที่เหมาะสม เพื่อให้การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ เป็นไปอย่างยั่งยืน และบรรลุวัตถุประสงค์ของการควบคุมภายใน

ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 3/2569 วันจันทร์ที่ 16 มีนาคม 2569 โดยมีกรรมการตรวจสอบจำนวน 3 ท่าน เข้าร่วมประชุมด้วย คณะกรรมการบริษัทฯ ได้พิจารณาความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในของบริษัทฯ ประจำปี 2568 ตามแบบประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในที่ผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการตรวจสอบแล้ว คณะกรรมการบริษัทฯ เห็นว่า มีระบบการควบคุมภายในตาม 5 องค์ประกอบหลัก และ 17 หลักการที่เกี่ยวข้อง ซึ่งสอดคล้องกับลักษณะและความเสี่ยงของการดำเนินธุรกิจ รวมทั้งมีบุคลากรในจำนวนที่เพียงพอในตำแหน่งตามระบบการควบคุมภายในดังกล่าว

ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ดำเนินการแก้ไขข้อสังเกตด้านการควบคุมภายในตามแผนงานและกรอบระยะเวลาที่กำหนดและมีการติดตาม ประเมินผล และพัฒนาระบบการควบคุมภายในอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้มั่นใจว่าระบบการควบคุมภายในดังกล่าวมีความเหมาะสม เพียงพอ และรองรับการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมทางธุรกิจและความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยคณะกรรมการบริษัทฯ ได้พิจารณาตามองค์ประกอบหลักของ COSO ทั้ง 5 องค์ประกอบ ดังนี้

1. การควบคุมภายในองค์กร (Control Environment)

บริษัทฯ มีสภาพแวดล้อมการควบคุมภายในที่เหมาะสม สนับสนุนการกำกับดูแลกิจการที่ดี โปร่งใส และยึดมั่นในจริยธรรม โดยมุ่งต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชัน พร้อมเผยแพร่คู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดี รวมถึงนโยบายของบริษัทฯ ในการกำกับดูแลกิจการที่ดี อาทิ นโยบายการเข้าทำรายการที่เกี่ยวโยงกัน นโยบายการป้องกันการใช้ข้อมูลภายในเพื่อประโยชน์ส่วนตน นโยบายต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชัน เป็นต้น ให้ทุกฝ่ายรับทราบ

บริษัทฯ มีการแต่งตั้งคณะกรรมการบริษัทฯ ซึ่งประกอบด้วยผู้ที่มีคุณสมบัติครบถ้วนและเหมาะสมกับการประกอบธุรกิจของบริษัท และบริษัทย่อย โดยคณะกรรมการบริษัทฯ ได้พิจารณาแต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อยเพื่อทำหน้าที่กำกับดูแลเฉพาะด้าน อาทิ คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เป็นต้น โดยได้มีการกำหนดบทบาทหน้าที่ของคณะกรรมการแต่ละชุดไว้อย่างเป็นลายลักษณ์อักษร รวมทั้งมีสำนักงานการตรวจสอบภายในที่มีความเป็นอิสระจากฝ่ายบริหาร ทั้งนี้ ในการประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งพิเศษที่ 1/2569 วันที่ 8 มกราคม 2569 บริษัทฯ ได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อยเพิ่มเติม ได้แก่ คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและกำกับดูแลด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล และคณะกรรมการบริหาร

บริษัทฯ จัดทำ ทบทวน และปรับปรุงโครงสร้างองค์กร เพื่อให้เหมาะสมและสอดคล้องกับการดำเนินธุรกิจในปัจจุบัน มีการกำหนดบทบาทหน้าที่ของฝ่ายบริหารไว้อย่างชัดเจนเป็นลายลักษณ์อักษร รวมถึงมีการกำหนดการรายงานตามสายการบังคับบัญชา และลำดับขั้นของการอนุมัติ (Table of Authority: TOA) เพื่อให้เกิดการตรวจสอบถ่วงดุลระหว่างกัน (Check & Balance) นอกจากนี้ บริษัทฯ กำหนดให้ผู้บริหารและพนักงาน มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการควบคุมภายในที่เพียงพอและเหมาะสม โดยกำหนดนโยบาย ระเบียบบริษัทฯ คำสั่งบริษัทฯ แนวปฏิบัติต่าง ๆ

รวมถึงเอกสารประกอบการควบคุมภายใน เช่น แผนผังกระบวนการปฏิบัติงาน (Workflow) ซึ่งครอบคลุมการปฏิบัติงานของบริษัทฯ รวมถึงข้อมูลความเสี่ยงและการควบคุมที่สำคัญ (Key Risks and Controls) เป็นต้น ตลอดจนกำหนดให้มีการทบทวนและปรับปรุงเอกสารต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับสถานการณ์และสภาพแวดล้อมภายนอก และ/หรือนโยบายบริษัทฯ ที่เปลี่ยนแปลงไป

นอกจากนี้ บริษัทฯ มุ่งเน้นการบริหารทรัพยากรบุคคลเชิงกลยุทธ์เพื่อความยั่งยืน โดยดำเนินการสรรหาตามค่านิยมองค์กร (Corporate Core Values / AIM) จัดทำโครงการบริหารจัดการพนักงานผู้มีศักยภาพ (Talent Management) จัดทำแผนพัฒนารายบุคคล (Individual Development Plan: IDP) สร้างโอกาสในเส้นทางความก้าวหน้าทางอาชีพ (Career Path) รวมถึงวางแผนสืบทอดตำแหน่ง (Succession Plan) เพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับพนักงานในการดำรงตำแหน่งที่สูงขึ้น และสร้างความมั่นคงอย่างยั่งยืนให้กับบริษัทฯ ในอนาคต ทั้งนี้ ในปี 2568 บริษัทฯ ได้ปรับปรุงสวัสดิการให้สอดคล้องกับการขยายตัวทางธุรกิจ พร้อมริเริ่มโครงการ “TG Bridge Project” โดยเชิญผู้เชี่ยวชาญที่เกษียณอายุกลับมาเป็นผู้ให้คำปรึกษา (Mentor) เพื่อถ่ายทอดทักษะเฉพาะทางแก่คนรุ่นใหม่

2. การประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment)

บริษัทฯ กำหนดโครงสร้างการบริหารความเสี่ยงอย่างเป็นระบบ โดยมีคณะกรรมการบริหารงานนโยบายปฏิบัติหน้าที่กำกับดูแลการบริหารความเสี่ยงองค์กรให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ และเป้าหมายหรือวัตถุประสงค์ของบริษัทฯ ซึ่งมีการกำหนดไว้อย่างชัดเจน โดยบริษัทฯ มีการประเมินความเสี่ยงทั้งระดับองค์กรและสายงาน ซึ่งครอบคลุมด้านกลยุทธ์ ด้านการเงิน ด้านการดำเนินงาน ด้านกฎหมาย ด้านความยั่งยืน (ESG) รวมถึงความเสี่ยงที่เกี่ยวกับการทุจริต และมีการพิจารณาทั้งโอกาส (Likelihood) และผลกระทบ (Impact) ที่อาจจะเกิดขึ้น เพื่อจัดลำดับความสำคัญของความเสี่ยงและกำหนดมาตรการควบคุมหรือวิธีการบริหารจัดการอย่างเหมาะสม ทั้งนี้ แต่ละสายงานมีการจัดทำดัชนีชี้วัดความเสี่ยง (Key Risk Indicator: KRIs) สำหรับแต่ละความเสี่ยง เพื่อเป็นเครื่องมือในการชี้วัดและติดตามความเสี่ยงที่อาจจะเกิดขึ้น ซึ่งหน่วยงานเจ้าของความเสี่ยงจะกำหนดหรือทบทวนมาตรการควบคุม และจัดทำแผนการบริหารจัดการเพื่อรองรับผลกระทบจากความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ โดยผลการประเมินความเสี่ยงจะถูกนำไปรายงานต่อคณะกรรมการบริหารงานนโยบาย คณะกรรมการตรวจสอบ และคณะกรรมการบริษัทฯ ตามลำดับ นอกจากนี้ ฝ่ายบริหารยังประเมินความเปลี่ยนแปลงที่อาจกระทบต่อการควบคุมภายในอย่างต่อเนื่อง เพื่อปรับปรุงกระบวนการ หรือระบบการควบคุมภายในให้สอดคล้องกับความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น ทั้งนี้ ในการประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งพิเศษที่ 1/2569 วันที่ 8 มกราคม 2569 บริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง และกำกับดูแลด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล เพื่อทำหน้าที่กำกับดูแลการบริหารความเสี่ยงขององค์กร รวมทั้งกลั่นกรองและให้คำปรึกษาด้านการบริหารความเสี่ยงก่อนเสนอให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณา เพื่อให้การกำกับดูแลความเสี่ยงในภาพรวมเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

บริษัทฯ มีการปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองโดยทั่วไป โดยรายงานทางการเงินของบริษัทฯ ผ่านการสอบทาน/ตรวจสอบ และรับรองงบการเงินโดยผู้สอบบัญชี ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีที่สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) ให้ความเห็นชอบเป็นผู้ลงลายมือชื่อในรายงานการตรวจสอบบัญชี ตาม พ.ร.บ. หลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมถึงมีการสอบทานจากคณะกรรมการตรวจสอบ เพื่อให้มั่นใจได้ว่ารายการในรายงานทางการเงินมีตัวตนจริง ครบถ้วน แสดงถึงสิทธิหรือภาระผูกพันของบริษัทได้ถูกต้อง มีมูลค่าเหมาะสม และเปิดเผยข้อมูลครบถ้วนถูกต้อง

3. การควบคุมการปฏิบัติงาน (Control Activities)

บริษัทฯ กำหนดกิจกรรมการควบคุมที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล และสอดคล้องกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อบริหารความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ โดยจัดทำระบบการควบคุมภายในทั้งในระดับองค์กรและกระบวนการผ่านมาตรการควบคุมแบบป้องกัน (Preventive) และตรวจจับ (Detective) ในรูปแบบ Manual, Semi-Automated และ Automated Control ซึ่งมีการจัดทำเป็นนโยบาย ระเบียบบริษัทฯ คำสั่งบริษัทฯ แนวปฏิบัติต่าง ๆ รวมถึงเอกสารประกอบการควบคุมภายใน ที่พนักงานสามารถเข้าถึงได้ รวมถึงจัดทำลำดับชั้นของการอนุมัติ (Table of Authority: TOA) ไว้อย่างเป็นลายลักษณ์อักษร โดยกำหนดให้มีการทบทวนอย่างสม่ำเสมอ นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้นำแนวคิดการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในตามโมเดล 3 ด่าน (Three Lines Model) มาประยุกต์ใช้เพื่อเสริมให้ระบบการควบคุมภายในมีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ

บริษัทฯ พัฒนาและบริหารงานตามแผนกลยุทธ์ด้านดิจิทัล เพื่อขับเคลื่อนองค์กรไปสู่ Digital Organization โดยเน้นถึงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีสารสนเทศให้ทันสมัย (Modernization Digital Infrastructure) การปกป้องข้อมูล และการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ (Data Protection and Cyber Security) ที่มีประสิทธิภาพ การพัฒนา Digital & IT Solutions ที่สอดคล้องกับแผนแม่บทเทคโนโลยีสารสนเทศ (Digital Master Plan) เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันทางด้านธุรกิจ และทันต่อสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป รวมถึงเพื่อสนับสนุนการบรรลุวัตถุประสงค์ของบริษัทฯ โดยปรับปรุงกระบวนการกำกับดูแล และการให้บริการด้านดิจิทัล (Digital Governance) เพื่อพัฒนาการบริหารจัดการกำกับดูแลการให้บริการและการจัดการด้านดิจิทัลให้สอดคล้องกับกลยุทธ์องค์กรอย่างมีประสิทธิภาพ พร้อมทั้งกำหนดนโยบายและมาตรการรักษาความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศและไซเบอร์ โดยอ้างอิงกรอบ NIST และมาตรฐานสากล ISO 27001 เพื่อให้มั่นใจในความปลอดภัยของข้อมูลบริษัทฯ ซึ่งบุคลากรทุกคนต้องถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัด

ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังมีการพัฒนาระบบบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ ตามมาตรฐาน ISO 22301 เพื่อให้มั่นใจได้ว่าบริษัทฯ จะสามารถดำเนินกิจกรรมหลักได้อย่างต่อเนื่อง และเป็นไปตามวัตถุประสงค์ที่กำหนด

4. ระบบสารสนเทศและการสื่อสารข้อมูล (Information & Communication)

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับข้อมูลสารสนเทศในฐานะสินทรัพย์เชิงกลยุทธ์ โดยยกระดับระบบสารสนเทศและการสื่อสารเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการควบคุมภายใน ผ่านการบูรณาการเทคโนโลยีในการจัดเก็บประมวลผล และวิเคราะห์ข้อมูลให้ถูกต้องและทันสมัย เพื่อสนับสนุนการรายงานผลการดำเนินงานและการติดตามเป้าหมายด้านความยั่งยืน โดยมีการบริหารจัดการข้อมูลอย่างเป็นระบบ กำหนดสิทธิ์การเข้าถึงข้อมูลตามหลักความจำเป็นในการใช้งาน (Need-to-Use Basis) และดำเนินการตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลก่อนใช้งาน (Data Validation) รวมถึงกำหนดแนวทางการเปิดเผยข้อมูลตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อสื่อสารข้อมูลที่จำเป็น หรือประเด็นต่าง ๆ ที่สำคัญแก่ผู้ถือหุ้น นักลงทุน และผู้มีส่วนได้เสียภายนอกอย่างถูกต้อง ทันเวลา และเป็นไปตามกฎหมาย กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ผ่านช่องทางต่าง ๆ เช่น การเปิดเผยข้อมูลในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี รายงานประจำปี (แบบ 56-1 One Report) เว็บไซต์ของบริษัทฯ หรือการติดต่อหน่วยงานนักลงทุนสัมพันธ์ เป็นต้น

บริษัทฯ จัดช่องทางสื่อสารที่โปร่งใสและทั่วถึงสำหรับบุคลากรทุกระดับ โดยมีช่องทางการสื่อสารที่หลากหลาย เช่น Intranet, MS Teams และ TG Family Talk เพื่อถ่ายทอดวัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์ นโยบาย และค่านิยมองค์กรให้แก่บุคลากรภายในบริษัทฯ พร้อมทั้งจัดช่องทางการร้องเรียนเกี่ยวกับการทุจริต หรือการไม่ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ไว้ 4 ช่องทางหลัก สำหรับทั้งบุคลากรภายในบริษัทและบุคคลภายนอก ได้แก่ 1. วาจา / ลายลักษณ์อักษร 2. ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ whistleblower@thaiairways.com 3. จดหมาย และ 4. เว็บไซต์ www.thaiairways.com พร้อมมอบหมายให้ผู้อำนวยการฝ่ายกำกับการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์องค์กร เป็นผู้รับผิดชอบดูแลการจัดการข้อร้องเรียน ซึ่งเป็นกลไกสำคัญในการเสริมสร้างธรรมาภิบาลและความโปร่งใสภายในองค์กรอย่างยั่งยืน

9.2 รายการระหว่างกัน

9.2.1 บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะการประกอบธุรกิจ	ลักษณะความสัมพันธ์กับบริษัทฯ
กระทรวงการคลัง	หน่วยงานราชการ	กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ โดยถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 42.94 (รวมการถือหุ้นผ่านทางรัฐวิสาหกิจ)
ธนาคารออมสิน	รัฐวิสาหกิจดำเนินการด้านการธนาคาร	กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้มีอำนาจควบคุมในธนาคารออมสิน โดยถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100.00
ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	รัฐวิสาหกิจเพื่อประกอบธุรกิจอันเป็นการส่งเสริมการนำเข้าและการลงทุน	กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้มีอำนาจควบคุมในธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย โดยถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100.00
ธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย	รัฐวิสาหกิจดำเนินการด้านการธนาคาร	กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้มีอำนาจควบคุมในธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย โดยถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 99.59
บริษัท ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) (“ธนาคารกรุงไทย”)	ธนาคารพาณิชย์	กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้ควบคุมธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) โดยผ่านทางธนาคารแห่งประเทศไทยและกองทุนเพื่อการฟื้นฟูและพัฒนาระบบสถาบันการเงิน โดยมีนายลวรณ แสงสนิท ประธานกรรมการ เป็นประธานกรรมการธนาคารกรุงไทย
บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด	ธุรกิจบริการไปรษณีย์	กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้มีอำนาจควบคุมในบริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด โดยถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100.00
การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย	รัฐวิสาหกิจดำเนินการส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและปกป้องสิ่งแวดล้อม	กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้มีอำนาจควบคุมในการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย โดยถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100.00
บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจดำเนินงานจัดผังรายการและการออกอากาศทางโทรทัศน์	กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้มีอำนาจควบคุมในบริษัท อสมท จำกัด (มหาชน) โดยถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 65.80
บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจพลังงาน	กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้มีอำนาจควบคุมในบริษัท ปตท.จำกัด (มหาชน) โดยถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 51.38
บริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจค้าปลีกน้ำมันเชื้อเพลิง	บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน) ในสัดส่วนร้อยละ 75.00

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะการประกอบธุรกิจ	ลักษณะความสัมพันธ์กับบริษัทฯ
บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจประกอบและส่งเสริมกิจการท่าอากาศยาน	กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้มีอำนาจควบคุมในบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) โดยถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 70.00
บริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจบริการอินเทอร์เน็ตแบบใช้สายและไร้สาย	กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้มีอำนาจควบคุมในบริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) โดยถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100.00
สถาบันการบินพลเรือน	รัฐวิสาหกิจดำเนินการอบรมและผลิตบุคลากรด้านการบินทั้งระดับภายในประเทศและระหว่างประเทศ	กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้มีอำนาจควบคุมในสถาบันการบินพลเรือน โดยถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100.00 และมีผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นายอิษฎ์ ศิริสวัสดิ์ ดำรงตำแหน่งกรรมการของสถาบันการบินพลเรือน
บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด (บริษัทย่อย)	บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และให้บริการเช่าพื้นที่สำนักงานและอุปกรณ์คอมพิวเตอร์	บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 55.00 และมีผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นายชาย เอี่ยมศิริ นายกิตติพงษ์ สารสมบูรณ์ นายตรัส พรหโมบล ดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด
บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด (บริษัทย่อย)	บริหารจัดการเรื่องบุคลากรให้กับบริษัทฯ	บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 49.00 และมีอำนาจควบคุม และมีผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นางจันทริกา โชติกเสถียร ดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด
บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด (บริษัทย่อย)	บริการฝึกอบรมด้านการบิน	บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 49.00 และมีอำนาจควบคุมและมีผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นายชวาล รัตนวราหะ นางอรอนงค์ ชุณหะมาน ดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด
บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด (บริษัทย่อย)	บริการท่องเที่ยวและกิจกรรมท่องเที่ยว	บริษัทฯ ถือหุ้นผ่านบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด ประมาณร้อยละ 49.00 และมีอำนาจควบคุม และมีผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นายกิตติพงษ์ สารสมบูรณ์ ดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด
บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด (บริษัทย่อย)	บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า	บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ร้อยละ 100.00 (จดทะเบียนเลิกบริษัทเมื่อวันที่ 5 มิ.ย. 68 เมื่อวันที่ 1 ต.ค. 68 ศาลล้มละลายกลาง มีคำสั่งให้พิทักษ์ทรัพย์ของบริษัทไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด เด็ดขาด ตามพระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 มาตรา 88 ทำให้บริษัทสูญเสียอำนาจการควบคุม บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด และจัดหมวดลูกหนี้ บริษัทไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด ใหม่จากลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น-กิจการที่เกี่ยวข้องกัน เป็นลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น-กิจการอื่น)

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะการประกอบธุรกิจ	ลักษณะความสัมพันธ์กับบริษัทฯ
บริษัท ไทย เอ็ม อาร์ โอ กรุ๊ป จำกัด (บริษัทย่อย)	ด้านการซ่อมบำรุงอากาศยาน	บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ไทย เอ็ม อาร์ โอ กรุ๊ป จำกัด ร้อยละ 100.00 จดทะเบียนบริษัทเมื่อวันที่ 24 ต.ค. 68 และมีผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นายชาย เอี่ยมศิริ นายเชิดพันธ์ โชติคุณ นายทวิโรจน์ ทรงกำพล นายชวาล รัตนวราหะ นางเฉิดโฉม เทอดสถีรศักดิ์ นางจันทริกา โชติกเสถียร ดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท ไทย เอ็ม อาร์ โอ กรุ๊ป จำกัด
บริษัท ไทย เอ็ม อาร์ โอ เซอร์วิสเซส จำกัด (บริษัทย่อย)	ด้านการซ่อมบำรุงอากาศยาน	บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ไทย เอ็ม อาร์ โอ เซอร์วิสเซส จำกัด ร้อยละ 100.00 จดทะเบียนบริษัทเมื่อวันที่ 24 ต.ค. 68 และมีผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นายชาย เอี่ยมศิริ นายเชิดพันธ์ โชติคุณ นายทวิโรจน์ ทรงกำพล นายชวาล รัตนวราหะ นางเฉิดโฉม เทอดสถีรศักดิ์ นางจันทริกา โชติกเสถียร ดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท ไทย เอ็ม อาร์ โอ เซอร์วิสเซส จำกัด
บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด (บริษัทร่วม)	โรมแรมและร้านอาหาร	บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด ประมาณร้อยละ 40.00 และมีผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นางเฉิดโฉม เทอดสถีรศักดิ์ นายกิตติพงษ์ สารสมบูรณ์ ดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด
บริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด (บริษัทร่วม)	ครัวการบิน	บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท ครัวการบิน ภูเก็ต จำกัด ประมาณร้อยละ 30.00 และมีผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นางวรางคณา ลือโรจน์วงศ์ นายรัฐ รักสำหรวจ ดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด (บริษัทร่วม)	โรงแรมและร้านอาหาร	บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด ประมาณร้อยละ 30.00
บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บริษัทร่วมลงทุน)	ธุรกิจดำเนินงานเกี่ยวกับสนามบิน	กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้มีอำนาจควบคุมในบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด โดยถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 90.90 และบริษัทฯ ถือหุ้นประมาณร้อยละ 1.26 ในบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด โดยมีนายชวาล รัตนวราหะ ผู้บริหารของบริษัทฯ ดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

9.2.2 ข้อมูลรายการระหว่างกันกับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง

บริษัทฯ มีรายการระหว่างกันที่สำคัญกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่ และนิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568 ดังนี้

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568	
กระทรวงการคลัง	■ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 42.94	1. กระทรวงการคลังเป็นเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการจากการกู้เงินในอดีตที่ทางกระทรวงการคลังกู้เงินจากสถาบันการเงินต่างประเทศและให้บริษัทฯ กู้ยืมต่อ				- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1 และ 2
		- เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	12,583.54	-	-	
		- ต้นทุนทางการเงิน	861.76	845.73	-	
		- ดอกเบี้ยค้างจ่าย	997.66	-	-	
		2. บริษัทฯ มีรายการเช่าใช้ประโยชน์บนที่ดินราชพัสดุ	7.80	1.98	1.96	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		3. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบินให้แก่กระทรวงการคลัง				- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดรายได้รวม	1.43	-	-	
		- ยอดลูกหนี้คงค้าง	-	-	-	

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568	
ธนาคารออมสิน	■ กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้มีอำนาจควบคุมในธนาคารออมสิน โดยถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100.00	1. ธนาคารออมสินเป็นเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการจากการกู้เงินในอดีต				- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน หมายเหตุ - อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 66 – 31 ส.ค. 67 เป็นอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม - กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1 และ 3 - กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	3,500.00	1,597.40	1,714.39	
		- ต้นทุนทางการเงิน	119.22	101.90	136.90	
		- ดอกเบี้ยค้างจ่าย	545.10	553.50	690.40	
		2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบินให้บริการเช่าพื้นที่และบริการอื่น ๆ แก่ธนาคารออมสิน				
		- ยอดรายได้รวม	0.36	0.45	0.07	
		- ยอดลูกหนี้คงค้าง	-	-	-	

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568	
ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	■ กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้มีอำนาจควบคุมในธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย โดยถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100.00	1. ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทยเป็นเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการจากการกู้เงินในอดีต				- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1 และ 3
		- เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	1,508.18	1,105.52	1,113.77	
		- ต้นทุนทางการเงิน	39.74	22.49	16.79	
		- ดอกเบี้ยค้างจ่าย	56.71	79.20	95.99	
ธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย	■ กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้มีอำนาจควบคุมในธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย โดยถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 99.59	1. ธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทยเป็นเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการจากการกู้เงินในอดีต				- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 3
		- เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	1,579.31	938.46	1,014.83	
		- ต้นทุนทางการเงิน	139.89	149.97	90.58	
		- ดอกเบี้ยค้างจ่าย	303.31	480.28	570.86	

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568	
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	■ กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้ควบคุมธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) โดยผ่านทางธนาคารแห่งประเทศไทยและกองทุนเพื่อการฟื้นฟูและพัฒนาระบบสถาบันการเงิน	1. ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) เป็นเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการจากการกู้เงินในอดีต				- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน <u>หมายเหตุ</u> - อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 66 - 31 ส.ค. 67 เป็นอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1 และ 2
		- เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	6,592.73	3,358.50	3,381.80	
		- ต้นทุนทางการเงิน	129.24	125.00	62.65	
		- ดอกเบี้ยค้างจ่าย	530.70	655.70	718.35	
		2. บริษัทฯ ขายบริการให้เช่าสำนักงาน ตู้ ATM ค่าน้ำ-ไฟ และ Lease line แก่ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)				- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดรายได้รวม	2.58	2.45	1.33	
		- ยอดลูกหนี้คงค้าง	0.21	-	-	
		3. บริษัทฯ ซื้อบริการรับ-ส่ง เงินสดของบริษัทฯ และจ่ายให้กับธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)				- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดค่าใช้จ่ายรวม	0.00	0.47	0.73	
		- ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	0.13	-	-	

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568	
บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด	■ กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้มีอำนาจควบคุมในบริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด โดยถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100.00	1. บริษัทฯ ซื้อบริการฝากส่งไปรษณีย์ในประเทศและต่างประเทศและซื้ออุปกรณ์จากบริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม	0.38	0.68	0.43	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบินแก่บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด - ยอดรายได้รวม	-	0.88	0.43	
การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย	■ กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้มีอำนาจควบคุมในการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย โดยถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100.00	1. บริษัทฯ จ่ายค่าโฆษณา และส่งเสริมการขาย ให้แก่ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	1.32 0.52	0.76 0.49	0.87 0.46	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบินและให้เช่าสำนักงานแก่การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	4.57 0.87	5.14 2.33	29.38 9.59	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน)	■ กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้มีอำนาจควบคุมในบริษัท อสมท จำกัด (มหาชน) โดยถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 65.80	1. บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน) เป็นเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการจากการที่บริษัทฯ ใช้บริการโฆษณาในอดีต - เจ้าหนี้คงค้าง - ต้นทุนทางการเงิน - ดอกเบี้ยค้างจ่าย	0.86 0.06 0.16	0.67 0.06 0.22	0.46 0.05 0.27	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568	
		2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบินให้แก่บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน) - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	- -	- -	0.11 0.50	
บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)	■ กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้มีอำนาจควบคุมในบริษัท ปตท.จำกัด (มหาชน) โดยถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 51.38	1. บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) เป็นเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการจากการที่บริษัทฯ ซื้อน้ำมันรถยนต์และน้ำมันหล่อลื่นในอดีต - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - เจ้าหนี้คงค้าง - ต้นทุนทางการเงิน - ดอกเบี้ยค้างจ่าย	0.01 1.39 0.09 0.22	0.47 1.11 0.09 0.31	0.00 0.71 0.07 0.38	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 3
		2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบินให้แก่บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	28.07 -	27.51 -	27.86 0.05	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568	
บริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน)	■ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน) ในสัดส่วนร้อยละ 75.00	1. บริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน) เป็นเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการจากการที่บริษัทฯ จ่ายค่าน้ำมันสำหรับเครื่องบินและน้ำมันสำหรับรถยนต์ในอดีต				- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 3
		- ยอดค่าใช้จ่ายรวม	7,183.63	12,856.15	8,729.95	
		- เจ้าหนี้คงค้าง	788.00	502.42	678.18	
		- ต้นทุนทางการเงิน	144.00	57.34	41.69	
		- ดอกเบี้ยค้างจ่าย	594.14	649.54	691.23	
		2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบินให้แก่บริษัท ปตท.น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน)				- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดรายได้รวม	11.84	10.27	9.08	
		- ยอดลูกหนี้คงค้าง	-	1.10	0.04	

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568	
บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	■ กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้มีอำนาจควบคุมในบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) โดยถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 70.00	1. บริษัทฯ ประกอบกิจการและเช่าพื้นที่ในเขตท่าอากาศยานต่าง ๆ เพื่อใช้สำหรับจอดอากาศยาน จอดพาหนะ ขนถ่ายสินค้า เก็บอุปกรณ์ภาคพื้นดิน เก็บตู้คอนเทนเนอร์ ที่ทำการสำนักงานสายการบิน และบริการอื่น ๆ จากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	6,676.54	8,975.21	8,893.43	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดค่าใช้จ่ายรวม	889.86	889.99	1,089.79	
		- ยอดเจ้าหนี้คงค้าง				
		2. บริษัทฯ มีรายได้จากการขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และได้รับส่วนแบ่งรายได้ 2% จากการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน (Passenger Service Charges) ให้กับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)				- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดรายได้รวม	49.20	63.17	57.60	
		- ยอดลูกหนี้คงค้าง	78.08	19.09	14.20	

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568	
บริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติจำกัด (มหาชน)	■ กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้มีอำนาจควบคุมในบริษัท โทรคมนาคแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) โดยถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100.00	1. บริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด เป็นเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการจากการกู้เงินในอดีต				- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 3
		- หุ้นกู้	1,348.00	1,017.74	1,017.74	
		- ต้นทุนทางการเงิน	20.22	19.81	15.26	
		- ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยค้างจ่าย	50.81	70.62	85.88	
		2. บริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด เป็นเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการจากการที่บริษัทฯ จ่ายค่าบริการอินเทอร์เน็ตในอดีต				- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดค่าใช้จ่ายรวม	0.00	0.00	23.01	
		- เจ้าหนี้คงค้าง	10.33	9.26	5.56	
		- ต้นทุนทางการเงิน	0.77	0.59	0.59	
		- ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยค้างจ่าย	1.85	2.44	3.03	
สถาบันการบินพลเรือน	■ กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้มีอำนาจควบคุมในสถาบันการบินพลเรือน โดยถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100.00 ■ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ - นายอิษฏ์ ศิริสวัสดิ์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของสถาบันการบินพลเรือน	1. สถาบันการบินพลเรือนเป็นเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการจากการที่บริษัทฯ จัดส่งนักบินของบริษัทฯ ไปอบรมด้านการบินในอดีต				- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- เจ้าหนี้คงค้าง	9.35	4.96	0.00	
		- ต้นทุนทางการเงิน	0.65	0.61	0.28	
		- ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยค้างจ่าย	1.57	2.18	0.00	

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568	
บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด (บริษัทย่อย)	■ บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 55.00 ■ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ - นายชาย เอี่ยมศิริ - นายกิตติพงษ์ สารสมบูรณ์ - นายตรัส พรหโมบล บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด	1. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบินและให้บริการเช่าพื้นที่สำนักงานและอุปกรณ์ คอมพิวเตอร์ ให้แก่บริษัท ไทย - อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด				- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดรายได้รวม	3.53	3.94	3.84	
		- ยอดลูกหนี้คงค้าง	0.30	0.32	0.29	

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568	
บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด (บริษัทย่อย)	■ บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 49.00 และมีอำนาจควบคุม ■ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ - นางจันทริกา โชติกเสถียร บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของ บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด	1. บริษัทฯ ให้บริการเช่าพื้นที่สำนักงานและอุปกรณ์สำนักงาน จ่ายเงินค่าชดเชยแรงงานแทนจากการเลิกจ้าง ให้แก่ บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	 3.42 2.24	 8.59 283.85	 3.51 281.31	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2. บริษัทฯ ซื้อบริการจัดส่งพนักงานแรงงานภายนอก เพื่อปฏิบัติงานในบริษัทฯ จากบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	 1,062.82 306.78	 1,324.70 199.81	 1,697.36 295.59	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568	
บริษัท ไทยไฟลท์ เทรนนิ่ง จำกัด (บริษัทย่อย)	■ บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 49.00 และมีอำนาจควบคุม ■ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ - นายชวาล รัตนวราหะ - นางอรอนงค์ ชุณหะมาน บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด	1. บริษัทฯ ให้บริการใช้เครื่องมือและอุปกรณ์ในการฝึกอบรมด้านการบิน และให้บริการเช่าพื้นที่สำนักงานและอุปกรณ์สำนักงาน ให้แก่บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	 34.75 0.77	 56.94 8.67	 42.03 0.31	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2. บริษัทฯ ซื้อบริการ การฝึกอบรมพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน จากบริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	 - -	 12.98 0.34	 37.61 0.77	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568	
บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด (บริษัทย่อย)	■ บริษัทฯ ถือหุ้นผ่านบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด ประมาณร้อยละ 49.00 และมีอำนาจควบคุม ■ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ - นายกิตติพงษ์ สารสมบูรณ์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด	1. บริษัทฯ ขายทัวร์เอื้องหลวงให้แก่ บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	2.16 0.18	17.17 2.22	19.47 7.32	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2. บริษัทฯจ่ายค่าตอบแทน (Commission) จากการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ของบริการเอื้องหลวงให้แก่บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	2.16 0.18	32.15 0.00	35.60 1.42	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568	
บริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด (บริษัทย่อย)	■ บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ร้อยละ 100.00 (จดทะเบียนเลิกบริษัทเมื่อวันที่ 5 มิ.ย. 68 เมื่อวันที่ 1 ต.ค. 68 ศาลล้มละลายกลาง มีคำสั่งให้พิทักษ์ทรัพย์ของบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด เด็ดขาดตามพระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 มาตรา 88 ทำให้บริษัทสูญเสียอำนาจการควบคุม บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด และจัดหมวดลูกหนี้ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ใหม่ จากลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น กิจการที่เกี่ยวข้องกัน เป็นลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น-กิจการอื่น)	1. บริษัทฯให้บริการเช่าเครื่องบิน การบริการภาคพื้นดิน ลานจอดสนามบิน ค่าเบี้ยประกันเครื่องบิน บัตรผ่านขึ้นเครื่องบิน ฝึกนักบินใช้เครื่องบินจำลอง และอาหารขึ้นเครื่องบิน - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	3,911.55 10,353.67	150.17 9,729.82	0.00 9,718.23	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
		2. บริษัทฯ ซื้อบริการ Block Space จากบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	3,943.73 130.91	276.13 0.00	0.00 0.00	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568	
บริษัท ไทย เอ็ม อาร์ โอ กรุ๊ป จำกัด (บริษัทย่อย)	■ บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ไทย เอ็ม อาร์ โอ กรุ๊ป จำกัด ร้อยละ 100.00 ■ จดทะเบียนบริษัทเมื่อวันที่ 24 ต.ค. 68 ■ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ - นายชาย เอี่ยมศิริ - นายเชิดพันธ์ โชติคุณ - นายทวิโรจน์ ทรงกำพล - นายชวาล รัตนวราหะ - นางเฉิดโฉม เทอดสถิรศักดิ์ - นางจันทริกา โชติกเสถียร บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทบริษัท ไทย เอ็ม อาร์ โอ กรุ๊ป จำกัด	- ไม่มีธุรกรรมระหว่างกันในปี 2568	-	-	-	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568	
บริษัท ไทย เอ็ม อาร์ โอ เซอร์วิสเซส จำกัด	■ บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ไทย เอ็ม อาร์ โอ เซอร์วิสเซส จำกัด ร้อยละ 100.00 ■ จดทะเบียนบริษัทเมื่อวันที่ 24 ต.ค. 68 ■ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ - นายชาย เอี่ยมศิริ - นายเชิดพันธ์ โชติคุณ - นายทวิโรจน์ ทรงกำพล - นายชวาล รัตนวราหะ - นางเฉิดโฉม เทอดสถิรศักดิ์ - นางจันทริกา โชติกเสถียร บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทบริษัท ไทย เอ็ม อาร์ โอ เซอร์วิสเซส จำกัด	- ไม่มีธุรกรรมระหว่างกันในปี 2568	-	-	-	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์ เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด (บริษัทร่วม)	■ บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด ประมาณร้อยละ 40.00 ■ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ - นางเฉิดโฉม เทอดสถิรศักดิ์ - นายกิตติพงษ์ สารสมบูรณ์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด	1. บริษัทฯ ซื้อบริการห้องพักของบริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด สำหรับผู้โดยสารของบริษัทฯ - ยอดค่าใช้จ่ายรวม	-	-	-	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568	
บริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด (บริษัทร่วม)	■ บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด ประมาณร้อยละ 30.00 ■ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ - นางวรางคณา ลือโรจน์วงศ์ - นายรัฐ รักสำหรวจ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการ ของบริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด	1. บริษัทฯ ซื้ออาหารและบริการจากบริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง - เงินคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี	 148.48 0.00 17.23 1.29 3.09	 261.88 25.47 13.42 1.29 4.38	 276.25 29.94 9.28 0.98 5.36	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด (บริษัทร่วม)	■ บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด ประมาณร้อยละ 30.00	1. บริษัทฯ ซื้อบริการห้องพักจากบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด สำหรับผู้โดยสารของบริษัทฯ - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง - เงินคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี	 0.32 0.00 1.82 0.13 0.32	 1.79 0.57 1.42 0.13 0.45	 2.77 0.13 0.98 0.10 0.55	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568	
บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บริษัทร่วมลงทุน)	■ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และของบริษัทฯ ■ บริษัทฯ ถือหุ้นประมาณร้อยละ 1.26 ในบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ■ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ - นายชวาล รัตนวราหะ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	1. บริษัทฯ ซื้อบริการนำร่อง (Navigation) จากบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - เงินคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี 2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบินให้แก่บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	 713.56 94.90 6.61 15.93 -	 1,262.58 46.68 6.18 22.11 1.76 0.37	 1,408.98 26.59 2.77 24.88 7.64 4.92	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

หมายเหตุ:

1. หลังจากที่ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการและคำร้องขอแก้ไขแผนตามมติที่ประชุมของเจ้าหนี้เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2564 บริษัทฯ ได้ดำเนินการปรับปรุงมูลหนี้สำหรับหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายโดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงและพิจารณาว่าหนี้สินทางการเงินก่อนปรับปรุง และหลังปรับปรุงมีผลแตกต่างอย่างมีสาระสำคัญหรือไม่สำหรับหนี้สินทางการเงินที่มีผลแตกต่างอย่างมากจะรับรู้หนี้สินทางการเงินใหม่ด้วยมูลค่ายุติธรรมโดยใช้วิธีการคิดลดกระแสเงินสดด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด ผลแตกต่างระหว่างมูลค่าตามบัญชีของหนี้สินทางการเงินก่อนปรับปรุงและมูลค่าปัจจุบันของหนี้สินทางการเงินที่คำนวณใหม่ บริษัทฯ รับรู้เป็นกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และรับรู้ดอกเบี้ยจ่ายด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด หากหนี้สินทางการเงินดังกล่าวไม่มีผลแตกต่างอย่างมาก บริษัทฯ จะปรับปรุงกระแสเงินสดภายใต้เงื่อนไขใหม่โดยใช้อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม ผลแตกต่างที่เกิดขึ้นจะรับรู้เป็นกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และรับรู้ดอกเบี้ยจ่ายด้วยอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม
   - อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2566 - 2568 เป็นอัตราตาม ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการ (วันที่ 15 มิถุนายน 2564)
2. เงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินต่างประเทศผ่านผู้ถือหุ้นใหญ่ เป็นเงินกู้ยืมที่กระทรวงการคลังทำสัญญาเงินกู้กับสถาบันการเงินต่างประเทศ และกระทรวงการคลังได้ให้บริษัทกู้ยืมต่อ เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนที่แก้ไข เจ้าหนี้กลุ่มที่ 4 เจ้าหนี้เงินกู้ยืมจากผู้ถือหุ้นรายใหญ่ที่ไม่ใช่สถาบันการเงิน ปรับเปลี่ยนวิธีการชำระหนี้เป็นได้รับชำระหนี้ด้วยการแปลงหนี้เงินต้นเป็นทุนหุ้นสามัญ ตามแผนฟื้นฟูกิจการที่แก้ไข ดังนั้นบริษัทจึงปรับปรุงมูลหนี้ให้เป็นไปตามคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ วัดมูลค่าหนี้สินทางการเงินใหม่ด้วยมูลค่ายุติธรรมโดยใช้วิธีคิดลดกระแสเงินสดด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด
3. เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนที่แก้ไข เจ้าหนี้กลุ่มที่ 6 เจ้าหนี้สถาบันการเงินไม่มีประกันปรับเปลี่ยนวิธีการชำระหนี้เป็นได้รับชำระหนี้ด้วยการแปลงหนี้เงินต้นเป็นทุนหุ้นสามัญ ตามแผนฟื้นฟูกิจการที่แก้ไขด้วยเหตุนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทปรับปรุงมูลหนี้ให้เป็นไปตามคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ วัดมูลค่าหนี้สินทางการเงินใหม่ด้วยมูลค่ายุติธรรมโดยใช้วิธีคิดลดกระแสเงินสดด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด



9.2.3 ความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของรายการระหว่างกัน

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

9.2.4 ขั้นตอนการอนุมัติการทำรายการระหว่างกัน

การเข้าทำรายการระหว่างกันข้างต้น เป็นไปตามธุรกิจปกติของบริษัทฯ และได้ดำเนินการอนุมัติตามขั้นตอนของบริษัทฯ ซึ่งมีมาตรการที่รัดกุม รวมทั้งกรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียในเรื่องนั้น ๆ จะไม่มีส่วนในการอนุมัติการทำรายการ

9.2.5 นโยบายการทำรายการระหว่างกันในอนาคต

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



งบการเงิน

รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้รับผิดชอบต่องบการเงินรวมของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งจัดทำขึ้นตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชี โดยได้พิจารณาใช้นโยบายการบัญชีที่เหมาะสมและถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ ใช้ดุลพินิจอย่างระมัดระวัง และหลักการประมาณการอย่างรอบคอบ สมเหตุสมผล ตลอดจนให้มีการเปิดเผยข้อมูลที่สำคัญอย่างเพียงพอและโปร่งใสในหมายเหตุประกอบงบการเงิน รวมถึงข้อมูลสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏในรายงานประจำปี 2568 เพื่อประโยชน์ต่อผู้ถือหุ้นและนักลงทุนทั่วไป

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้จัดให้มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี และดำรงรักษาไว้ซึ่งระบบการควบคุมภายในและการบริหารความเสี่ยง โดยได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งประกอบด้วยกรรมการอิสระเพื่อทำหน้าที่ สอบทานความน่าเชื่อถือ และถูกต้องของรายงานทางการเงิน รวมทั้งประเมินระบบการควบคุมภายใน การบริหารความเสี่ยง และการตรวจสอบภายในว่ามีความเพียงพอและมีประสิทธิผลที่จะดำรงไว้ซึ่งทรัพย์สิน ตลอดจนป้องกันไม่ให้เกิดการทุจริตหรือการดำเนินการที่ผิดปกติอย่างมีนัยสำคัญ โดยความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบปรากฏในรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบซึ่งแสดงไว้ในรายงานประจำปีนี้แล้ว

คณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่า ระบบการควบคุมภายในของบริษัทฯ โดยรวมมีความเพียงพอและเหมาะสม สร้างความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลได้ว่า งบการเงินรวมของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และงบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568 ที่คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานร่วมกับฝ่ายบริหารและผู้สอบบัญชีได้แสดงฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสด โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน โดยใช้นโยบายการบัญชีที่เหมาะสม และถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ ใช้ดุลพินิจอย่างระมัดระวัง และประมาณการอย่างรอบคอบ สมเหตุสมผล รวมทั้งมีการเปิดเผยข้อมูลอย่างโปร่งใสเพียงพอ และปฏิบัติถูกต้องตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

(นายลวรณ แสงสนิท)
ประธานกรรมการ

(นายชาย เอี่ยมศิริ)
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

Deloitte.

บริษัท ดีลอยท์ ทู้ช โธมัทสุ ไชยยศ
สอบบัญชี จำกัด
อาคาร เอไอเอ สาทร ทาวเวอร์ ชั้น 23 – 27
11/1 ถนนสาทรใต้
แขวงยานนาวา เขตสาทร
กรุงเทพฯ 10120 ประเทศไทย

โทร +66 (0) 2034 0000

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
www.deloitte.com

รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

เสนอคณะกรรมการ
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ความเห็น

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบงบการเงินรวมของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย (“กลุ่มบริษัท”) และงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (“บริษัท”) ซึ่งประกอบด้วยงบฐานะการเงินรวมและเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 และงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมและเฉพาะกิจการ งบการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและเฉพาะกิจการและงบกระแสเงินสดรวมและเฉพาะกิจการสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันและหมายเหตุประกอบงบการเงินรวมและเฉพาะกิจการ รวมถึงข้อมูลนโยบายการบัญชีที่มีสาระสำคัญ

ข้าพเจ้าเห็นว่า งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงินของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 และผลการดำเนินงานและกระแสเงินสดสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันโดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

เกณฑ์ในการแสดงความเห็น

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชี ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าได้กล่าวไว้ในวรรคความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการในรายงานของข้าพเจ้า ข้าพเจ้ามีความเป็นอิสระจากกลุ่มบริษัทตามประมวลจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี รวมถึง มาตรฐานเรื่องความเป็นอิสระที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชี (ประมวลจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี) ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ และข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามความรับผิดชอบด้านจรรยาบรรณอื่น ๆ ตามประมวลจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี ข้าพเจ้าเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่ข้าพเจ้าได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า

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

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบคือเรื่องต่างๆ ที่มีนัยสำคัญที่สุดตามดุลยพินิจเยี่ยงผู้ประกอบวิชาชีพของข้าพเจ้าในการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการสำหรับงวดปัจจุบัน ข้าพเจ้าได้นำเรื่องเหล่านี้มาพิจารณาในบริบทของการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการโดยรวมและในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า ทั้งนี้ ข้าพเจ้าไม่ได้แสดงความเห็นแยกต่างหากสำหรับเรื่องเหล่านี้

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

ข้อมูลอื่น

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อมูลอื่น ข้อมูลอื่นประกอบด้วยข้อมูลซึ่งรวมอยู่ในรายงานประจำปี แต่ไม่รวมถึงงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการและรายงานของผู้สอบบัญชีที่อยู่ในรายงานนั้น 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

- ระบุและประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ออกแบบและปฏิบัติงานตามวิธีการตรวจสอบเพื่อตอบสนองต่อความเสี่ยงเหล่านั้น และได้หลักฐานการสอบบัญชีที่เพียงพอและเหมาะสมเพื่อเป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า ความเสี่ยงที่ไม่พบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญซึ่งเป็นผลมาจากการทุจริตจะสูงกว่าความเสี่ยงที่เกิดจากข้อผิดพลาด เนื่องจากการทุจริตอาจเกี่ยวกับการสมรู้ร่วมคิด การปลอมแปลงเอกสารหลักฐาน การตั้งใจละเว้นการแสดงข้อมูล การแสดงข้อมูลที่ไม่ตรงตามข้อเท็จจริงหรือการแทรกแซงการควบคุมภายใน
- ทำความเข้าใจในระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบที่เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อความมีประสิทธิผลของการควบคุมภายในของกลุ่มบริษัทและบริษัท
- ประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีและการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องซึ่งจัดทำขึ้นโดยผู้บริหาร

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

ข้าพเจ้าได้สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลในเรื่องต่าง ๆ ที่สำคัญ ซึ่งรวมถึงขอบเขตและช่วงเวลาของการตรวจสอบตามที่ได้วางแผนไว้ ประเด็นที่มีนัยสำคัญที่พบจากการตรวจสอบรวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในหากข้าพเจ้าได้พบในระหว่างการตรวจสอบของข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าได้ให้คำรับรองแก่ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลว่าข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดจรรยาบรรณที่เกี่ยวข้องกับความเป็นอิสระและได้สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลเกี่ยวกับความสัมพันธ์ทั้งหมดตลอดจนเรื่องอื่นซึ่งข้าพเจ้าเชื่อว่ามีเหตุผลที่บุคคลภายนอกอาจพิจารณาว่ากระทบต่อความเป็นอิสระ และการดำเนินการเพื่อขจัดอุปสรรคหรือมาตรการป้องกันของข้าพเจ้า (ถ้ามี)

จากเรื่องที่สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแล ข้าพเจ้าได้พิจารณาเรื่องต่าง ๆ ที่มีนัยสำคัญมากที่สุดในการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการในงวดปัจจุบันและกำหนดเป็นเรื่องสำคัญในการตรวจสอบ ข้าพเจ้าได้อธิบายเรื่องเหล่านี้ในรายงานของผู้สอบบัญชีเว้นแต่กฎหมายหรือข้อบังคับไม่ให้เปิดเผยต่อสาธารณะเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าว หรือในสถานการณ์ที่ยากที่จะเกิดขึ้น ข้าพเจ้าพิจารณาว่าไม่ควรสื่อสารเรื่องดังกล่าวในรายงานของข้าพเจ้าเพราะการกระทำดังกล่าวสามารถคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุผลว่าจะมีผลกระทบในทางลบมากกว่าผลประโยชน์ต่อส่วนได้เสียสาธารณะจากการสื่อสารดังกล่าว

จันทิรา จันทราชัยโชติ

ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 6326

บริษัท ดีลอยท์ ทู้ช โธมัทสุ ไชยยศ สอบบัญชี จำกัด

กรุงเทพมหานคร

วันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2569

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบฐานะการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม 2568	งบการเงินรวม 2567	งบการเงินเฉพาะกิจการ 2568	งบการเงินเฉพาะกิจการ 2567
สินทรัพย์					
สินทรัพย์หมุนเวียน					
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	7.1	78,579,243,163	84,212,099,225	76,524,023,214	84,011,866,101
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น	6.2, 8	12,293,695,364	13,973,354,409	12,473,814,540	14,298,748,886
สินค้าคงเหลือ	9	5,061,127,623	4,000,113,217	5,061,127,623	4,000,113,217
สินทรัพย์ภาษีเงินได้ของปีปัจจุบัน		324,872,681	312,923,583	324,872,681	312,923,583
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์ระยะสั้น	34.2.3	14,740,268	-	14,740,268	-
สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น	10.1	44,981,094,841	30,776,996,076	44,951,055,677	30,656,957,519
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	17.1	629,560,000	-	629,560,000	-
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขาย	11	1,614,842,168	1,733,713,794	1,614,842,168	1,733,713,794
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		**143,499,176,108**	**135,009,200,304**	**141,594,036,171**	**135,014,323,100**
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน					
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	10.2	1,210,280,483	1,163,233,305	965,230,333	1,162,007,806
เงินลงทุนในบริษัทร่วม	12.1	698,204,062	681,945,756	392,334,000	392,334,000
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	12.2	-	-	2,010,459,900	10,209,920
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	13	42,355,724,238	37,024,792,322	42,312,340,308	36,979,059,176
สินทรัพย์สิทธิการใช้	14	69,283,408,002	75,366,845,645	69,270,347,591	75,344,571,658
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน		97,665,776	100,518,695	94,017,954	98,467,638
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์ระยะยาว	34.2.1	-	158,935,484	-	158,935,484
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	15	13,637,061,535	10,997,811,955	13,631,457,098	10,987,712,303
เงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบิน	16	11,110,780,285	14,208,700,087	11,110,780,285	14,208,700,087
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	17.2	22,166,795,142	17,796,313,104	22,163,734,452	17,793,507,689
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		**160,559,919,523**	**157,499,096,353**	**161,950,701,921**	**157,135,505,761**
รวมสินทรัพย์		**304,059,095,631**	**292,508,296,657**	**303,544,738,092**	**292,149,828,861**

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายชาย เอี่ยมศิริ)

ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

(นางเฉิดโฉม เทอดสถิรศักดิ์)

ประธานเจ้าหน้าที่สายการเงินและการบัญชี

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบฐานะการเงิน (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม 2568	งบการเงินรวม 2567	งบการเงินเฉพาะกิจการ 2568	งบการเงินเฉพาะกิจการ 2567
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น					
หนี้สินหมุนเวียน					
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่น	6.2, 20	29,392,678,306	28,311,107,986	29,680,649,829	28,128,520,868
รายได้รับล่วงหน้า	21	38,253,731,456	38,754,294,290	38,253,731,456	38,754,294,290
ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี					
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	7.3, 18.1	485,884,849	-	485,884,849	-
เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	6.2, 7.3	500,561,534	-	500,561,534	-
หนี้สินตามสัญญาเช่า	7.3, 19	8,885,019,344	9,510,204,751	8,874,265,242	9,500,864,156
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย		8,679,941	11,029,266	-	-
หนี้สินตราสารอนุพันธ์ระยะสั้น	34.2.3	60,479,316	-	60,479,316	-
เงินปันผลค้างจ่าย		520,200	459,000	-	-
รวมหนี้สินหมุนเวียน		**77,587,554,946**	**76,587,095,293**	**77,855,572,226**	**76,383,679,314**
หนี้สินไม่หมุนเวียน					
หนี้สินระยะยาว					
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	7.3, 18.1	4,281,391,601	4,415,743,209	4,281,391,601	4,415,743,209
เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	6.2, 7.3	6,286,275,114	6,561,934,832	6,286,275,114	6,561,934,832
หนี้สินตามสัญญาเช่า	7.3, 19	68,308,123,418	81,096,825,748	68,304,414,296	81,083,479,708
หุ้นกู้	7.3, 18.2	28,925,844,285	27,156,272,666	28,925,844,285	27,156,272,666
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้ไม่หมุนเวียนอื่น	6.2, 20	5,302,141,132	9,163,788,818	5,302,141,131	9,163,788,818
หนี้สินตราสารอนุพันธ์ระยะยาว	34.2.1	1,277,546,877	52,375,531	1,277,546,877	52,375,531
เงินกองทุนบำเหน็จพนักงาน	22	584,732,387	728,505,024	584,732,387	728,505,024
ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนสำหรับผลประโยชน์พนักงาน	23	7,203,806,660	6,558,557,391	7,159,564,705	6,529,148,091
ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	24	28,374,026,411	34,579,875,543	28,374,026,411	34,579,875,543
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น		15,752,343	18,583,262	-	-
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		**150,559,640,228**	**170,332,462,024**	**150,495,936,807**	**170,271,123,422**
รวมหนี้สิน		**228,147,195,174**	**246,919,557,317**	**228,351,509,033**	**246,654,802,736**

(นายชาย เอี่ยมศิริ)
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

(นางเฉิดโฉม เทอดสถิรศักดิ์)
ประธานเจ้าหน้าที่สายการเงินและการบัญชี

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบฐานะการเงิน (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม 2568	งบการเงินรวม 2567	งบการเงินเฉพาะกิจการ 2568	งบการเงินเฉพาะกิจการ 2567
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น (ต่อ)					
ส่วนของผู้ถือหุ้น					
ทุนเรือนหุ้น					
ทุนจดทะเบียน					
หุ้นสามัญ 28,303.29 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 1.30 บาท	5.1	36,794,279,037		36,794,279,037	
หุ้นสามัญ 28,303.29 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท	31.2		283,032,915,670		283,032,915,670
ทุนที่ออกและชำระแล้ว					
หุ้นสามัญ 28,303.29 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 1.30 บาท	5.1	36,794,279,037		36,794,279,037	
หุ้นสามัญ 28,303.29 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท	31.2		283,032,915,670		283,032,915,670
ส่วนต่ำกว่ามูลค่าหุ้น	5.1	-	(142,322,289,314)	-	(142,322,289,314)
กำไร (ขาดทุน) สะสม					
จัดสรรแล้ว					
ทุนสำรองตามกฎหมาย	31.3	1,505,136,967	-	1,505,136,967	-
ยังไม่ได้จัดสรร		28,711,186,288	(104,135,784,750)	28,124,666,968	(104,096,298,666)
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น		8,823,142,132	8,935,232,321	8,769,146,087	8,880,698,435
รวมส่วนของบริษัทใหญ่		**75,833,744,424**	**45,510,073,927**	**75,193,229,059**	**45,495,026,125**
ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม		**78,156,033**	**78,665,413**	**-**	**-**
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น		**75,911,900,457**	**45,588,739,340**	**75,193,229,059**	**45,495,026,125**
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น		**304,059,095,631**	**292,508,296,657**	**303,544,738,092**	**292,149,828,861**

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายชาย เอี่ยมศิริ)
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

(นางเฉิดโฉม เทอดสถิรศักดิ์)
ประธานเจ้าหน้าที่สายการเงินและการบัญชี

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม 2568	งบการเงินรวม 2567	งบการเงินเฉพาะกิจการ 2568	งบการเงินเฉพาะกิจการ 2567
รายได้	32.1, 32.2				
รายได้จากการขายและการให้บริการ	25, 30				
ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน		154,737,366,948	159,103,687,864	154,737,366,948	159,103,687,864
ค่าระวางขนส่งและไปรษณียภัณฑ์		17,251,285,462	17,267,870,456	17,251,285,462	17,267,870,456
กิจการอื่น		11,452,952,206	10,876,942,154	11,073,076,888	10,551,871,669
รวมรายได้จากการขายและการให้บริการ		**183,441,604,616**	**187,248,500,474**	**183,061,729,298**	**186,923,429,989**
รายได้อื่น					
ดอกเบี้ยรับ		4,458,882,780	2,929,007,493	4,454,884,410	2,924,497,304
กำไรจากการวัดมูลค่าจากตราสารอนุพันธ์	34.2.1	-	106,559,953	-	106,559,953
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสุทธิ		652,687,634	-	658,050,310	-
กำไรจากการยกเลิกสัญญาเช่าเครื่องบิน	14	4,229,548,308	-	4,229,548,308	-
รายได้อื่น	26	1,427,601,813	2,537,032,908	1,509,261,688	2,203,015,085
รวมรายได้อื่น		**10,768,720,535**	**5,572,600,354**	**10,851,744,716**	**5,234,072,342**
รวมรายได้		**194,210,325,151**	**192,821,100,828**	**193,913,474,014**	**192,157,502,331**
ค่าใช้จ่าย					
ค่าน้ำมันเครื่องบิน		47,375,942,503	50,473,643,252	47,375,942,503	50,473,643,252
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน		15,204,133,704	12,107,610,854	15,189,907,801	12,032,790,924
ค่าบริการการบิน		19,682,567,802	18,331,823,637	19,682,567,802	18,315,857,135
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ		5,586,636,934	4,982,464,652	5,586,636,934	4,980,790,189
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน		18,731,840,933	20,428,384,140	18,731,840,933	20,428,384,140
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย		13,991,120,069	13,026,274,738	13,971,296,471	13,012,344,674
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป		9,474,961,069	8,765,939,457	9,474,961,069	8,764,704,032
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา		10,126,170,925	9,239,186,599	10,081,439,395	9,210,834,547
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์	27	1,640,561,939	6,483,102,146	1,640,561,939	6,483,102,146
ผลขาดทุนจากการปรับโครงสร้างหนี้		6,990,297	45,271,411,972	6,990,297	45,271,411,972
ผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสุทธิ		-	906,040,936	-	907,618,857
ผลขาดทุนจากการวัดมูลค่าจากตราสารอนุพันธ์	34.2.1	1,384,106,830	-	1,384,106,830	-
ค่าใช้จ่ายอื่น		9,265,343,920	10,590,917,667	9,525,038,515	10,416,357,770
รวมค่าใช้จ่าย		**152,470,376,925**	**200,606,800,050**	**152,651,290,489**	**200,297,839,638**
กำไร (ขาดทุน) จากกิจกรรมดำเนินงาน		**41,739,948,226**	**(7,785,699,222)**	**41,262,183,525**	**(8,140,337,307)**

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายชาย เอี่ยมศิริ)
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

(นางเฉิดโฉม เทอดสถิรศักดิ์)
ประธานเจ้าหน้าที่สายการเงินและการบัญชี

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม 2568	งบการเงินรวม 2567	งบการเงินเฉพาะกิจการ 2568	งบการเงินเฉพาะกิจการ 2567
ต้นทุนทางการเงิน		13,154,211,478	18,781,342,972	13,153,040,959	18,779,910,518
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 9 (กลับรายการ)	28	153,117,679	22,485,077	325,057,999	(517,049,175)
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ใช้วิธีการส่วนได้เสีย		(34,338,851)	(63,363,628)	-	-
กำไร (ขาดทุน) ก่อนรายได้ (ค่าใช้จ่าย) ภาษีเงินได้		**28,466,957,920**	**(26,526,163,643)**	**27,784,084,567**	**(26,403,198,650)**
รายได้ (ค่าใช้จ่าย) ภาษีเงินได้	29	2,473,263,353	(374,496,607)	2,498,606,123	(353,968,750)
กำไร (ขาดทุน) สำหรับปี		**30,940,221,273**	**(26,900,660,250)**	**30,282,690,690**	**(26,757,167,400)**
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จอื่น					
รายการที่จะไม่ถูกจัดประเภทใหม่ไว้ในกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง					
ผลกำไรจากการตีราคาสินทรัพย์ใหม่		-	39,528,980	-	39,528,980
ภาษีเงินได้ผลกำไรจากการตีราคาสินทรัพย์ใหม่		-	(7,905,796)	-	(7,905,796)
การเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของการป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสดเฉพาะส่วนที่มีประสิทธิผล	34.2.3	(45,739,048)	-	(45,739,048)	-
ภาษีเงินได้จากการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของการป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสดเฉพาะส่วนที่มีประสิทธิผล		9,147,809	-	9,147,809	-
ผลกำไรจากการวัดมูลค่าตราสารทุนที่กำหนดให้วัดมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น		9,634,007	9,172,873	9,633,400	9,172,032
ภาษีเงินได้จากการวัดมูลค่าตราสารทุนที่กำหนดให้วัดมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น		(1,927,285)	(1,835,223)	(1,926,680)	(1,834,406)
ผลขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยสำหรับภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	23	(696,609,688)	(1,819,508,194)	(694,504,046)	(1,818,544,760)
ภาษีเงินได้จากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยสำหรับภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน		138,900,809	363,708,952	138,900,809	363,708,952
ส่วนแบ่งกำไรเบ็ดเสร็จอื่นของบริษัทร่วมที่ใช้วิธีส่วนได้เสีย		-	68,165,614	-	-
ภาษีเงินได้จากส่วนแบ่งกำไรเบ็ดเสร็จอื่นของบริษัทร่วมที่ใช้วิธีส่วนได้เสีย		-	(13,633,123)	-	-
รวมรายการที่จะไม่ถูกจัดประเภทใหม่ไว้ในกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง - สุทธิจากภาษีเงินได้		(586,593,396)	(1,362,305,917)	(584,487,756)	(1,415,874,998)
ขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี - สุทธิจากภาษี		**(586,593,396)**	**(1,362,305,917)**	**(584,487,756)**	**(1,415,874,998)**
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี		**30,353,627,877**	**(28,262,966,167)**	**29,698,202,934**	**(28,173,042,398)**

(นายชาย เอี่ยมศิริ)
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

(นางเฉิดโฉม เทอดสถิรศักดิ์)
ประธานเจ้าหน้าที่สายการเงินและการบัญชี

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2568	2567	2568	2567
การแบ่งปันกำไร (ขาดทุน)					
ส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่		30,910,263,893	(26,933,664,237)	30,282,690,690	(26,757,167,400)
ส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม		29,957,380	33,003,987	-	-
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นปี		30,940,221,273	(26,900,660,250)	30,282,690,690	(26,757,167,400)
การแบ่งปันกำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จรวม					
ส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่		30,323,670,497	(28,295,970,154)	29,698,202,934	(28,173,042,398)
ส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม		29,957,380	33,003,987	-	-
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี		30,353,627,877	(28,262,966,167)	29,698,202,934	(28,173,042,398)
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น					
จำนวนหุ้นสามัญถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (หุ้น)		28,303,291,567	4,305,371,646	28,303,291,567	4,305,371,646
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน (บาทต่อหุ้น)		1.09	(6.26)	1.07	(6.21)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายชาย เอี่ยมศิริ)
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

(นางสาว โจม เทอดสถิรศักดิ์)
ประธานเจ้าหน้าที่สายการเงินและการบัญชี

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม											
		ส่วนของบริษัทใหญ่										ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	รวมส่วนของผู้ถือหุ้น (ขาดทุนเกินทุน)
		ทุนที่ออกและชำระแล้ว	ส่วนเกิน (ต่ำกว่า) มูลค่าหุ้น	กำไร (ขาดทุน) สะสม		องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น					รวมส่วนของผู้ถือหุ้นบริษัทใหญ่ (ขาดทุนเกินทุน)		
				จัดสรรแล้ว	ยังไม่ได้จัดสรร	กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จอื่น							
						การเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของการป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสดเฉพาะส่วนที่มีประสิทธิผล	ส่วนเกินทุนจากการตีราคาสินทรัพย์ใหม่ตุนิจากภาษี	ผลกำไรจากการวัดมูลค่าตราสารทุนที่กำหนดให้วัดมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	ส่วนแบ่งกำไรเบ็ดเสร็จอื่นของบริษัทร่วมที่ใช้วิธีส่วนได้เสีย	รวมองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น		
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2567		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)
การเปลี่ยนแปลงในส่วนของผู้ถือหุ้น													
เงินปันผลจ่าย		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(25,650,006)	(25,650,006)
เงินปันผลจ่ายหุ้นบุริมสิทธิชนิดสะสม		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(91,800)	(91,800)
โอนส่วนเกินทุนจากการตีราคาสินทรัพย์ที่จำหน่าย	31.1	-	-	-	133,640,118	-	(133,640,118)	-	-	(133,640,118)	-	-	-
ออกหุ้นเพิ่มทุน	31.2	261,205,196,500	(144,185,268,468)	-	-	-	-	-	-	-	117,019,928,032	-	117,019,928,032
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี		-	-	-	(28,389,463,479)	-	31,623,184	7,337,650	54,532,491	93,493,325	(28,295,970,154)	33,003,987	(28,262,966,167)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567		283,032,915,670	(142,322,289,314)	-	(104,135,784,750)	-	8,858,814,750	21,885,080	54,532,491	8,935,232,321	45,510,073,927	78,665,413	45,588,739,340
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2568		283,032,915,670	(142,322,289,314)	-	(104,135,784,750)	-	8,858,814,750	21,885,080	54,532,491	8,935,232,321	45,510,073,927	78,665,413	45,588,739,340
การเปลี่ยนแปลงในส่วนของผู้ถือหุ้น													
เงินปันผลจ่าย		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(30,375,000)	(30,375,000)
เงินปันผลจ่ายหุ้นบุริมสิทธิชนิดสะสม		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(91,800)	(91,800)
หุ้นทุนที่ออกจำหน่าย		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	40	40
โอนส่วนเกินทุนจากการตีราคาสินทรัพย์ที่จำหน่าย	31.1	-	-	-	83,205,672	-	(82,667,829)	-	(537,843)	(83,205,672)	-	-	-
สำรองตามกฎหมาย	31.3	-	-	1,505,136,967	(1,505,136,967)	-	-	-	-	-	-	-	-
ลดมูลค่าหุ้น	5.1	(246,238,636,633)	142,322,289,314	-	103,916,347,319	-	-	-	-	-	-	-	-
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี		-	-	-	30,352,555,014	(36,591,239)	-	7,706,722	-	(28,884,517)	30,323,670,497	29,957,380	30,353,627,877
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568		36,794,279,037	-	1,505,136,967	28,711,186,288	(36,591,239)	8,776,146,921	29,591,802	53,994,648	8,823,142,132	75,833,744,424	78,156,033	75,911,900,457

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายชาย เอี่ยมศิริ)
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

(นางสาว โจม เทอดสถิรศักดิ์)
ประธานเจ้าหน้าที่สายการเงินและการบัญชี

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	งบการเงินเฉพาะกิจการ				
		ทุนที่ออกและชำระแล้ว	ส่วนเกิน (ต่ำกว่า) มูลค่าหุ้น	กำไร (ขาดทุน) สะสม จัดสรรแล้ว	กำไร (ขาดทุน) สะสม ยังไม่ได้จัดสรร	การเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น
ยอดยกมา ณ วันที่ 1 มกราคม 2567		21,827,719,170	1,862,979,154	-	(76,017,935,576)	-
การเปลี่ยนแปลงในส่วนของผู้ถือหุ้น						
โอนส่วนเกินทุนจากการตีราคาสินทรัพย์ที่ดำหน่าย	31.1	-	-	-	133,640,118	-
ลดทุนเรือนหุ้น	31.2	261,205,196,500	(144,185,268,468)	-	-	-
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี		-	-	-	(28,212,003,208)	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567		283,032,915,670	(142,322,289,314)	-	(104,096,298,666)	-
ยอดยกมา ณ วันที่ 1 มกราคม 2568		283,032,915,670	(142,322,289,314)	-	(104,096,298,666)	-
การเปลี่ยนแปลงในส่วนของผู้ถือหุ้น						
โอนส่วนเกินทุนจากการตีราคาสินทรัพย์ที่ดำหน่ายสำรองตามกฎหมาย	31.1	-	-	-	82,667,829	-
	31.3	-	-	-	(1,505,136,967)	-
ลดทุนดำหุ้น	5.1	(246,238,636,633)	142,322,289,314	-	103,916,347,319	-
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี		-	-	-	29,727,087,453	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568		36,794,279,037	-	-	1,505,136,967	28,124,666,968

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายชาย เอี่ยมศิริ)
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

(นางเฉิดโฉม เทอดสถิรศักดิ์)
ประธานเจ้าหน้าที่สายการเงินและการบัญชี

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2568	2567	2568	2567
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน					
กำไร (ขาดทุน) สำหรับปี		30,940,221,273	(26,900,660,250)	30,282,690,690	(26,757,167,400)
รายการปรับกระทบยอดกำไรขาดทุน					
(รายได้) ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	29	(2,473,263,353)	374,496,607	(2,498,606,123)	353,968,750
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย		13,991,120,069	13,026,274,738	13,971,296,471	13,012,344,674
เงินปันผลรับ		(4,030,000)	(3,161,684)	(60,465,682)	(55,739,166)
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมตามวิธีส่วนได้เสีย		(34,338,851)	(63,363,628)	-	-
ดอกเบี้ยรับ		(4,458,882,780)	(2,929,007,493)	(4,454,884,410)	(2,924,497,304)
ต้นทุนทางการเงิน		13,154,211,478	18,781,342,972	13,153,040,959	18,779,910,518
ผลกำไรจากการจำหน่ายสินทรัพย์	26	(17,828,488)	(51,134,163)	(18,297,802)	(51,417,286)
กำไรจากการจำหน่ายเงินลงทุน		-	(282,345)	-	(282,345)
ผลขาดทุนจากสินทรัพย์ทางการเงินที่กำหนดให้วัดมูลค่าด้วย					
มูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน		87,063,754	428,816,947	87,063,754	428,816,947
ผลขาดทุน (กำไร) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น - สุทธิ		(3,404,508,709)	11,745,631	(3,409,162,686)	11,296,815
ผลขาดทุน (กำไร) จากการวัดมูลค่าตราสารอนุพันธ์	34.2.1	1,384,106,830	(106,559,953)	1,384,106,830	(106,559,953)
ค่าใช้จ่ายกองทุนบำเหน็จพนักงาน	22	11,975,987	11,698,805	11,975,987	11,698,805
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	23	444,707,939	324,301,907	429,904,790	315,064,275
ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	7.2, 24	7,283,378,704	9,899,979,981	7,283,378,704	9,899,979,981
ขาดทุนจากค่าสินค้าและพัสดุเสื่อมสภาพ (การกลับรายการ)	9	(379,857,709)	1,405,344,838	(379,857,709)	1,405,344,838
ขาดทุนจากการด้อยค่า ซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานการรายงาน					
ทางการเงิน ฉบับที่ 9 (การกลับรายการ)	28	153,117,679	22,485,077	325,057,999	(517,049,175)
กำไรจากการยกเลิกสัญญาเช่าเครื่องบิน	14	(4,229,548,308)	-	(4,229,548,308)	-
กำไรจากการยกเลิกสัญญาเช่าอื่น ๆ		(5,269,978)	(267,584,699)	(5,465,811)	(268,507,010)
ขาดทุนจากการตัดจำหน่ายสินทรัพย์		533,189,627	63,756,848	533,189,627	63,756,848
ขาดทุนจากการปรับโครงสร้างหนี้		6,990,297	45,271,411,972	6,990,297	45,271,411,972
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์	27	1,640,561,939	6,483,102,146	1,640,561,939	6,483,102,146
กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลง					
ในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน		54,623,117,400	65,783,004,254	54,052,969,516	65,355,476,930

(นายชาย เอี่ยมศิริ)
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

(นางเฉิดโฉม เทอดสถิรศักดิ์)
ประธานเจ้าหน้าที่สายการเงินและการบัญชี

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบกระแสเงินสด (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2568	2567	2568	2567
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน (ต่อ)					
สินทรัพย์ดำเนินงานลดลง (เพิ่มขึ้น)					
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น		1,635,027,938	4,007,705,708	1,598,634,534	4,635,043,836
สินค้าคงเหลือ		(681,156,697)	(184,155,301)	(681,156,697)	(184,155,301)
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น		(629,560,000)	49,354,263	(629,560,000)	49,346,375
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น		119,734,019	1,555,278,724	119,734,019	1,556,368,727
เงินสดจ่ายสำหรับเงินวางหลักประกันตราสารอนุพันธ์	17	-	(1,980,473,800)	-	(1,980,473,800)
เงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบิน		(564,162,305)	465,787,578	(564,162,305)	465,787,578
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น		(3,503,905,627)	(2,890,714,031)	(3,503,905,627)	(2,890,714,031)
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)					
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น		(3,139,969,049)	(7,060,746,751)	(2,642,344,686)	(6,673,231,814)
รายได้รับล่วงหน้า		(500,562,834)	1,178,594,572	(500,562,834)	1,256,803,200
หนี้สินหมุนเวียนอื่น		-	(790,510,810)	-	(791,804,055)
เงินกองทุนบำเหน็จพนักงาน		(154,317,152)	(162,035,445)	(154,317,152)	(162,035,445)
เงินสดจ่ายผลประโยชน์พนักงาน	23	(496,068,358)	(351,579,960)	(493,992,222)	(345,067,520)
ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	24	(6,676,994,345)	(4,375,400,585)	(6,676,994,345)	(4,375,400,585)
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น		(2,450,500)	1,271,000	-	-
เงินสดสุทธิได้มาจากการดำเนินงาน		**40,028,732,490**	**55,245,379,416**	**39,924,342,201**	**55,915,944,095**
จ่ายภาษีเงินได้		(329,782,907)	(335,979,448)	(324,872,681)	(312,923,583)
ภาษีเงินได้รับคืน		680,361,785	325,386,041	680,361,785	325,386,041
กระแสเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน		**40,379,311,368**	**55,234,786,009**	**40,279,831,305**	**55,928,406,553**
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน					
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น		(15,273,588,700)	(17,553,066,000)	(15,363,588,700)	(17,533,066,000)
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น		(244,211,550)	(445,500)	(386,900)	(4,313,300)
เงินสดรับจากการจำหน่ายเงินลงทุน		-	1,282,345	-	1,282,345
เงินสดจ่ายสำหรับการลงทุนในบริษัทร่วม		-	(9,000,000)	-	(9,000,000)
เงินสดจ่ายสำหรับการลงทุนในบริษัทย่อย		-	-	(2,000,249,980)	-
เงินสดจ่ายซื้อที่ดิน อาคารและอุปกรณ์		(12,929,987,771)	(4,555,307,594)	(12,923,751,134)	(4,554,102,545)
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ไม่มีตัวตน		(10,996,023)	(2,343,460)	(9,125,823)	(440,000)
เงินสดรับจากการจำหน่ายสินทรัพย์		611,075,987	884,754,197	611,075,987	884,754,197
เงินสดจ่ายล่วงหน้าตามสัญญาจัดหาเครื่องบิน	17	(1,658,940,973)	(7,974,428,850)	(1,658,940,973)	(7,974,428,850)
เงินมัดจำรับจากการจำหน่ายสินทรัพย์		222,914,720	115,509,692	222,914,720	115,509,692
ดอกเบี้ยรับ		4,328,611,477	2,824,935,633	4,327,929,164	2,853,237,818
เงินปันผลรับ		26,973,552	55,089,966	60,465,682	55,739,166
กระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน		**(24,928,149,281)**	**(26,213,019,571)**	**(26,733,657,957)**	**(26,164,827,477)**

(นายชาย เอี่ยมศิริ)
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

(นางฉัตโฉม เทอดสถิรศักดิ์)
ประธานเจ้าหน้าที่สายการเงินและการบัญชี

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบกระแสเงินสด (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2568	2567	2568	2567
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน					
เงินสดจ่ายชำระดอกเบี้ยเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	7.3	(72,887,539)	(57,509,658)	(72,887,539)	(57,509,658)
เงินสดจ่ายชำระดอกเบี้ยเงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	7.3	(75,088,858)	(146,239,689)	(75,088,858)	(146,239,689)
เงินสดจ่ายชำระคืนหนี้สินตามสัญญาเช่า	7.3	(17,375,529,355)	(18,673,684,917)	(17,365,524,582)	(18,664,265,676)
เงินสดจ่ายชำระดอกเบี้ยหุ้นกู้	7.3	(691,551,767)	(1,039,671,130)	(691,551,767)	(1,039,671,130)
เงินสดรับจากการออกหุ้นสามัญ		-	22,987,208,707	-	22,987,208,707
เงินปันผลของบริษัทย่อยจ่ายให้แก่ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม		(30,405,600)	(25,741,806)	-	-
กระแสเงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน		**(18,245,463,119)**	**3,044,361,507**	**(18,205,052,746)**	**3,079,522,554**
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด (ลดลง) เพิ่มขึ้นสุทธิก่อนผลกระทบของอัตราแลกเปลี่ยน		(2,794,301,032)	32,066,127,945	(4,658,879,398)	32,843,101,630
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยนที่มีต่อเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด		(2,866,171,456)	(772,388,090)	(2,864,680,300)	(1,169,389,247)
ผลกระทบจากผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตามมาตรฐาน					
การรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 9 ที่มีต่อเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด		35,716,811	(21,104,026)	35,716,811	(21,104,026)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงจากการสูญเสียอำนาจควบคุมบริษัทย่อย		(8,100,385)	-	-	-
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี	7.1	84,212,099,225	52,939,463,396	84,011,866,101	52,359,257,744
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี	7.1	**78,579,243,163**	**84,212,099,225**	**76,524,023,214**	**84,011,866,101**

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายชาย เอี่ยมศิริ)
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

(นางฉัตโฉม เทอดสถิรศักดิ์)
ประธานเจ้าหน้าที่สายการเงินและการบัญชี

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
หมายเหตุประกอบงบการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568

หมายเหตุ	สารบัญ
1	ข้อมูลทั่วไปและการดำเนินงาน
2	เกณฑ์การจัดทำและนำเสนองบการเงิน
3	นโยบายการบัญชีที่มีสาระสำคัญ
4	การใช้ดุลยพินิจ ประมาณการทางบัญชี และแหล่งข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับความไม่แน่นอนของการประมาณการ
5	ความสำเร็จของแผนฟื้นฟูกิจการ
6	รายการกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน
7	ข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับกระแสเงินสด
8	ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น
9	สินค้าคงเหลือ
10	สินทรัพย์ทางการเงิน
11	สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขาย
12	เงินลงทุน
13	ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์
14	สินทรัพย์สิทธิการใช้
15	สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี
16	เงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบิน
17	สินทรัพย์หมุนเวียนและไม่หมุนเวียนอื่น
18	หนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ย
19	หนี้สินตามสัญญาเช่า
20	เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น
21	รายได้รับล่วงหน้า
22	เงินกองทุนบำเหน็จพนักงาน
23	ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนสำหรับผลประโยชน์พนักงาน
24	ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น
25	รายได้
26	รายได้อื่น
27	ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์
28	ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 (กลับรายการ)

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
หมายเหตุประกอบงบการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568

หมายเหตุ	สารบัญ
29	รายได้ (ค่าใช้จ่าย) ภาษีเงินได้
30	สิทธิประโยชน์จากการส่งเสริมการลงทุน
31	ส่วนของผู้ถือหุ้น
32	ส่วนงานดำเนินงาน
33	กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ
34	เครื่องมือทางการเงิน
35	ภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น
36	คดีความและข้อพิพาทที่สำคัญ
37	เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน
38	การอนุมัติงบการเงิน

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
หมายเหตุประกอบงบการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568

1. ข้อมูลทั่วไปและการดำเนินงาน

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

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 และ 2567 ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท คือ กระทรวงการคลัง ถือหุ้นของบริษัทเป็นจำนวนร้อยละ 38.90 ของจำนวนหุ้นที่ออกและเรียกชำระแล้ว

ธุรกิจหลักของบริษัท คือ ธุรกิจสายการบินและหน่วยธุรกิจ ซึ่งเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการขนส่ง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทมีเครือข่ายเส้นทางการบินให้บริการครอบคลุม 63 จุดบินใน 27 ประเทศทั่วโลก โดยเป็น 8 จุดบินในประเทศ (ไม่รวมกรุงเทพมหานคร)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 บริษัทมีเครือข่ายเส้นทางการบินให้บริการครอบคลุม 64 จุดบินใน 27 ประเทศทั่วโลก โดยเป็น 8 จุดบินในประเทศ (ไม่รวมกรุงเทพมหานคร)

เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2568 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งยกเลิกการฟื้นฟูกิจการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) หลังจากที่บริษัทได้ยื่นคำร้องขอยกเลิกการฟื้นฟูกิจการเมื่อวันที่ 28 เมษายน 2568 ที่ผ่านมา ภายหลังประสบความสำเร็จในการดำเนินการตามเงื่อนไขของแผนฟื้นฟูกิจการครบทั้ง 4 ข้อ ได้แก่ (1) การจดทะเบียนเพิ่มทุนจดทะเบียนของบริษัท เพื่อรองรับการปรับโครงสร้างทุน (2) การดำเนินการตามแผนฟื้นฟู โดยไม่เกิดเหตุผิดนัด (3) การมี EBITDA หลังหักเงินสดจ่ายหนี้สินตามสัญญาเช่าเครื่องบินในรอบย้อนหลัง 12 เดือน ประมาณ 40,308 ล้านบาท (สำหรับรอบระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2567 ถึงวันที่ 31 มีนาคม 2568) ซึ่งสูงกว่าที่กำหนดไว้ที่ 20,000 ล้านบาท อย่างมีนัยสำคัญ และมีส่วนของผู้ถือหุ้นตามงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัทเป็นบวกจากการปรับโครงสร้างทุน และ (4) ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นอนุมัติแต่งตั้งคณะกรรมการบริษัทใหม่แล้วเมื่อวันที่ 18 เมษายน 2568 (ดูหมายเหตุข้อ 5)

ต่อมาเมื่อวันที่ 23 กรกฎาคม 2568 ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยอนุมัติให้หลักทรัพย์ของบริษัทฟ้นเหตุอาจถูกเพิกถอนและให้เริ่มซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทในตลาดหลักทรัพย์ตั้งแต่วันที่ 4 สิงหาคม 2568

บริษัท บริษัทย่อย และบริษัทร่วม รวมกันเรียกว่า “กลุ่มบริษัท”

2. เกณฑ์การจัดทำและนำเสนองบการเงิน

2.1 กลุ่มบริษัทจัดทำบัญชีเป็นเงินบาทและจัดทำงบการเงินตามกฎหมายเป็นภาษาไทยตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน (“TFRS”) และวิธีปฏิบัติทางการบัญชีที่รับรองทั่วไปในประเทศไทย

2.2 งบการเงินของกลุ่มบริษัทได้จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 1 เรื่อง “การนำเสนองบการเงิน” และตามข้อบังคับของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ลงวันที่ 2 ตุลาคม 2560 เรื่อง “การจัดทำและส่งงบการเงินและรายการเกี่ยวกับฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทจดทะเบียน พ.ศ. 2560” และตามประกาศกรมพัฒนาธุรกิจการค้า เรื่อง “กำหนดรายการย่อที่ต้องมีในงบการเงิน พ.ศ. 2566”

2.3 งบการเงินนี้ได้จัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์ราคาทุนเดิมในการวัดมูลค่าขององค์ประกอบของงบการเงิน ยกเว้นตามที่ได้เปิดเผยในนโยบายการบัญชีที่มีสาระสำคัญ (ดูหมายเหตุข้อ 3)

2.4 รายการบัญชีระหว่างบริษัทและบริษัทย่อย ที่มีสาระสำคัญได้ถูกตัดบัญชีออกจากงบการเงินรวม โดยบริษัทย่อยประกอบด้วยบริษัทดังต่อไปนี้

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	สถานที่หลักในการประกอบธุรกิจ	อัตราร้อยละของการถือหุ้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568	อัตราร้อยละของการถือหุ้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567
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[2]	ไทย	-	100
4. บริษัท ไทย เอ็ม อาร์ โอ กรุ๊ป จำกัด	บริการตรวจสอบ ซ่อมแซม บำรุงรักษา อากาศยาน	ไทย	100	-
5. บริษัท ไทย เอ็ม อาร์ โอ เซอร์วิสเซส จำกัด	บริการตรวจสอบ ซ่อมแซม บำรุงรักษา อากาศยานและการฝึกอบรม	ไทย	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 “งบการเงินรวม”

(2) เมื่อวันที่ 5 มิถุนายน 2568 บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ดำเนินการจดทะเบียนเลิกบริษัทกับกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ เป็นที่เรียบร้อยแล้วและอยู่ระหว่างการชำระบัญชี และเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2568 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งให้พิพักษ์ทรัพย์ของบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด เด็ดขาดตามพระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 มาตรา 88 ส่งผลให้บริษัทสูญเสียอำนาจควบคุมในบริษัทไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ดังนั้น บริษัทจึงตัดรายการสินทรัพย์และหนี้สินของบริษัทย่อยดังกล่าวจากงบฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 และรับรู้กำไรจากการสูญเสียอำนาจควบคุมในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม รวมถึงจัดประเภทเงินลงทุนในบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด จากเงินลงทุนในบริษัทย่อยเป็นสินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น

2.5 มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่มีผลต่อการรายงานและการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินสำหรับงวดบัญชีปัจจุบัน

ในระหว่างปีกลุ่มบริษัทได้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุงที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชี ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2568 มาถือปฏิบัติ มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยเป็นการปรับปรุงข้อกำหนดทางการบัญชี ได้แก่

- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 1 เรื่อง “การนำเสนองบการเงิน” แก้ไขเพิ่มเติมเรื่องการจัดประเภทหนี้สินเป็นรายการหมุนเวียนหรือไม่หมุนเวียน และเพิ่มข้อกำหนดเกี่ยวกับหนี้สินไม่หมุนเวียนที่ต้องดำรงสถานะ
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 7 เรื่อง “งบกระแสเงินสด” และมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7 เรื่อง “การเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน” กำหนดให้กิจการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับข้อตกลงจัดหาเงินทุนเพื่อจ่ายผู้ขาย และข้อมูลความเสี่ยงด้านสภาพคล่องที่เกี่ยวข้อง
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 เรื่อง “สัญญาเช่า” เพิ่มข้อกำหนดการวัดมูลค่าภายหลังสำหรับรายการการขายและเช่ากลับคืน
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 17 เรื่อง “สัญญาประกันภัย” ใช้แทนมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 เรื่อง “สัญญาประกันภัย” ซึ่งกำหนดหลักการสำหรับการรับรู้รายการ การวัดค่า การนำเสนอและการเปิดเผยข้อมูลของสัญญาประกันภัย

ทั้งนี้ การนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวมาถือปฏิบัตินี้ไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินของกลุ่มบริษัท

2.6 มาตรฐานการรายงานทางการเงินซึ่งได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว แต่ยังไม่มีผลบังคับใช้

มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่มีการปรับปรุงได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว โดยจะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่ม ณ หรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2569 เป็นต้นไป มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ ดังนี้

การแก้ไขมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 21 เรื่อง ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ - การขาดความสามารถแลกเปลี่ยน

การแก้ไขนี้เพื่อกำหนดให้กิจการปฏิบัติตามแนวทางที่สอดคล้องกันในการประเมินว่าสกุลเงินหนึ่งสามารถแลกเปลี่ยนไปเป็นสกุลเงินอื่นได้หรือไม่ โดยระบุถึงวิธีในการประเมินว่าสกุลเงินหนึ่งสามารถแลกเปลี่ยนได้หรือไม่ และวิธีการกำหนดอัตราแลกเปลี่ยนในกรณีที่ขาดความสามารถแลกเปลี่ยน การแก้ไขนี้มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลารายงานประจำปีที่เริ่ม ณ หรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2569 เป็นต้นไป ทั้งนี้ อนุญาตให้กิจการถือปฏิบัติได้ก่อนวันบังคับใช้ โดยการถือปฏิบัติกรณีการขาดความสามารถแลกเปลี่ยนนี้ กิจการต้องไม่ปรับย้อนหลังข้อมูลเปรียบเทียบ แต่ให้ปฏิบัติตามข้อกำหนดการเปลี่ยนผ่านที่กำหนดไว้ในมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 21

ผู้บริหารของกลุ่มบริษัทจะนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่เกี่ยวข้องมาเริ่มถือปฏิบัติกับงบการเงินของกลุ่มบริษัทเมื่อมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวมีผลบังคับใช้ โดยผู้บริหารของกลุ่มบริษัทอยู่ระหว่างการประเมินผลกระทบจากมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวที่มีต่องบการเงินของกลุ่มบริษัทในงวดที่จะเริ่มถือปฏิบัติ

3. นโยบายการบัญชีที่มีสาระสำคัญ

งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการฉบับภาษาอังกฤษจัดทำขึ้นจากงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการตามกฎหมายที่เป็นภาษาไทย ในกรณีที่มีเนื้อความขัดแย้งกันหรือมีการตีความในสองภาษาที่แตกต่างกัน ให้ใช้งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการตามกฎหมายฉบับภาษาไทยเป็นหลัก

งบการเงินนี้ได้จัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์ราคาทุนเดิมในการวัดมูลค่าขององค์ประกอบของงบการเงิน ยกเว้นตามที่ได้เปิดเผยในนโยบายการบัญชีที่มีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

3.1 เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงินรวม

งบการเงินรวมประกอบด้วยงบการเงินของบริษัทและบริษัทย่อย และส่วนได้เสียของกลุ่มบริษัทในบริษัทร่วม

กลุ่มบริษัทมีอำนาจการควบคุมเมื่อกลุ่มบริษัท (1) มีอำนาจเหนือผู้ได้รับการลงทุน (2) มีโอกาสเปิดรับหรือมีสิทธิในผลตอบแทนผันแปรจากการเกี่ยวข้องกับผู้ได้รับการลงทุน และ (3) มีความสามารถในการใช้อำนาจเหนือผู้ได้รับการลงทุนทำให้เกิดผลกระทบต่อจำนวนเงินผลตอบแทนของผู้ลงทุน

เมื่อมีข้อเท็จจริงหรือสถานการณ์บ่งชี้ว่า อำนาจการควบคุมข้อใดข้อหนึ่งข้างต้นเปลี่ยนแปลงไป กลุ่มบริษัทจะทำการพิจารณาอำนาจการควบคุมกิจการที่ถูกควบคุมใหม่

การตัดรายการในงบการเงินรวม
ยอดคงเหลือและรายการบัญชีระหว่างกิจการในกลุ่มที่มีสาระสำคัญได้ถูกตัดรายการในการจัดทำงบการเงินรวมนี้แล้ว งบการเงินรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568 และ 2567 ได้จัดทำขึ้นโดยใช้งบการเงินของบริษัทย่อย และบริษัทร่วม สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน

3.2 เงินตราต่างประเทศ

รายการบัญชีที่เป็นเงินตราต่างประเทศ

รายการบัญชีที่เป็นเงินตราต่างประเทศแปลงค่าเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของกลุ่มบริษัท (สกุลเงินบาท) โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่เกิดรายการ

สินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นตัวเงินและเป็นเงินตราต่างประเทศ ณ วันที่รายงาน แปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันนั้น กำไรหรือขาดทุนจากการแปลงค่าบันทึกรับรู้เป็นกำไรหรือขาดทุนในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

สินทรัพย์และหนี้สินที่ไม่เป็นตัวเงินซึ่งเกิดจากรายการบัญชีที่เป็นเงินตราต่างประเทศซึ่งบันทึกตามเกณฑ์ราคาทุนเดิม แปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่เกิดรายการ

3.3 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดประกอบด้วย ยอดเงินสด ยอดเงินฝากธนาคารทุกประเภทที่ถึงกำหนดจ่ายในระยะเวลาสามเดือนหรือน้อยกว่า และเงินลงทุนระยะสั้นที่มีสภาพคล่องสูง โดยไม่รวมเงินฝากธนาคารที่มีภาระผูกพัน

3.4 ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น

ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่นแสดงในราคาตามใบแจ้งหนี้หักค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น

ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเปิดเผยไว้ในหมายเหตุข้อ 3.7

3.5 สินค้าคงเหลือ

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

มูลค่าสุทธิที่จะได้รับเป็นการประมาณราคาที่จะขายได้จากการดำเนินธุรกิจปกติหักด้วยค่าใช้จ่ายที่จำเป็นโดยประมาณในการขาย

3.6 สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขาย

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน และกลุ่มสินทรัพย์ที่ยกเลิกจัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขาย เมื่อมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ในระดับสูงมากที่มูลค่าที่จะได้รับคืนส่วนใหญ่มาจากการขายมากกว่ามาจากการใช้สินทรัพย์นั้นต่อไป โดยมีเงื่อนไขว่าสินทรัพย์หรือกลุ่มสินทรัพย์นั้นต้องมีไว้พร้อมขายในสภาพปัจจุบัน ซึ่งขึ้นอยู่กับข้อตกลงที่เป็นปกติและถือปฏิบัติกันทั่วไปสำหรับการขายกลุ่มสินทรัพย์เหล่านั้น และการขายต้องมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ในระดับสูงมาก

กำไรหรือขาดทุนจากการจำหน่ายรับรู้เป็นรายได้อื่นหรือค่าใช้จ่ายอื่นเมื่อมีการจำหน่าย

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย วัดมูลค่าด้วยจำนวนที่ต่ำกว่าระหว่างมูลค่าตามบัญชีกับมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขาย

3.7 เครื่องมือทางการเงิน

สินทรัพย์ทางการเงินและหนี้สินทางการเงินรับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกด้วยมูลค่ายุติธรรม ต้นทุนการทำรายการที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการซื้อ การออกตราสารสินทรัพย์ทางการเงินและหนี้สินทางการเงิน (นอกจากสินทรัพย์ทางการเงินและหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน) เพิ่มหรือหักจากมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ทางการเงินหรือหนี้สินทางการเงินตามความเหมาะสม เมื่อรับรู้รายการเมื่อเริ่มแรก ต้นทุนการทำรายการที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการซื้อสินทรัพย์ทางการเงินหรือหนี้สินทางการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน รับรู้ทันทีในกำไรหรือขาดทุน

สินทรัพย์ทางการเงิน

ในการซื้อหรือการขายสินทรัพย์ทางการเงินตามวิธีปกติ กิจการรับรู้และตัดรายการในวันซื้อขาย (trade date) การซื้อหรือการขายตามวิธีปกติ คือ การซื้อหรือการขายสินทรัพย์ทางการเงินที่มีการส่งมอบสินทรัพย์ภายในระยะเวลาที่กำหนดขึ้นจากหลักเกณฑ์หรือวิธีปฏิบัติโดยทั่วไปของตลาดซื้อขายที่พิจารณา

สินทรัพย์ทางการเงินที่รับรู้ทั้งหมดวัดมูลค่าภายหลังด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายหรือมูลค่ายุติธรรมขึ้นอยู่กับการจัดประเภทรายการของสินทรัพย์ทางการเงิน

การจัดประเภทรายการของสินทรัพย์ทางการเงิน

ตราสารหนี้ที่เข้าเงื่อนไขการวัดมูลค่าภายหลังด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย

- สินทรัพย์ทางการเงินที่ถือครองตามโมเดลธุรกิจที่มีวัตถุประสงค์การถือครองสินทรัพย์ทางการเงินเพื่อรับกระแสเงินสดตามสัญญา
- ข้อกำหนดตามสัญญาของสินทรัพย์ทางการเงิน ซึ่งทำให้เกิดกระแสเงินสดซึ่งเป็นการจ่ายเพียงเงินต้นและดอกเบี้ยจากยอดคงเหลือของเงินต้นในวันที่กำหนดไว้

โดยปกติ สินทรัพย์ทางการเงินอื่นทั้งหมดวัดมูลค่าภายหลังด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน

เว้นแต่ที่กล่าวไว้ก่อนหน้า กลุ่มบริษัทอาจปฏิบัติดังต่อไปนี้กับสินทรัพย์ทางการเงินที่เลือกรับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกแล้วไม่สามารถยกเลิกได้

- กลุ่มบริษัทอาจเลือกให้แสดงการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมที่เกิดขึ้นภายหลังกับตราสารทุนในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น หากเข้าเงื่อนไข (2) ด้านล่าง

(1) <u>ราคาทุนตัดจำหน่ายและวิธีดอกเบี้ยที่แท้จริง</u>

วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงเป็นวิธีการคำนวณราคาทุนตัดจำหน่ายของตราสารหนี้และปันส่วนดอกเบี้ยรับตลอดช่วงระยะเวลาที่เกี่ยวข้อง

ดอกเบี้ยรับ รับรู้ในกำไรหรือขาดทุนและรวมในรายการ “รายได้อื่น - ดอกเบี้ยรับ”

(2) <u>ตราสารทุนที่เลือกกำหนดให้แสดงด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น</u>

ณ วันที่รับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกกลุ่มบริษัทอาจเลือกให้เงินลงทุนในตราสารทุนแสดงด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น (เป็นรายตราสาร) ทั้งนี้ เมื่อเลือกแล้วไม่สามารถยกเลิกได้ การเลือกกำหนดให้แสดงด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นไม่สามารถปฏิบัติได้ หากตราสารทุนเป็นการถือไว้เพื่อค้าหรือหากเป็นสิ่งตอบแทนที่คาดว่าจะต้องจ่ายที่รับรู้โดยผู้ซื้อในการรวมธุรกิจ

เงินลงทุนในตราสารทุนที่แสดงด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นวัดมูลค่าเมื่อเริ่มแรกด้วยมูลค่ายุติธรรมรวมต้นทุนการทำรายการ

รายการดังกล่าววัดมูลค่าภายหลังด้วยมูลค่ายุติธรรมกับกำไรและขาดทุนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมที่รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นและสำรองการวัดมูลค่าเงินลงทุนสะสม ผลสะสมกำไรหรือขาดทุนจะไม่ถูกจัดประเภทรายการใหม่เป็นกำไรหรือขาดทุนเมื่อตัดจำหน่ายเงินลงทุนในตราสารทุน รายการดังกล่าวจะโอนไปกำไรสะสมแทน

เงินปันผลจากเงินลงทุนในตราสารทุนเหล่านี้รับรู้ในกำไรหรือขาดทุนตาม TFRS 9 เว้นแต่เงินปันผลดังกล่าวจะแสดงอย่างชัดเจนว่าเป็นส่วนหนึ่งในการชดเชยต้นทุนของเงินลงทุน เงินปันผลรวมอยู่ในรายการ “รายได้อื่น - รายได้อื่น” ในกำไรหรือขาดทุน

(3) <u>สินทรัพย์ทางการเงินที่แสดงด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน</u>

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

- เงินลงทุนในตราสารทุนที่จัดประเภทแสดงด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน เว้นแต่กลุ่มบริษัทกำหนดให้เงินลงทุนในตราสารทุนที่ไม่ใช่เงินลงทุนที่ถือไว้เพื่อค้าหรือไม่เป็นสิ่งตอบแทนที่คาดว่าจะต้องจ่ายที่จากการรวมธุรกิจแสดงด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น ณ วันที่รับรู้รายการเมื่อเริ่มแรก
- ตราสารหนี้ที่ไม่เข้าเงื่อนไขราคาทุนตัดจำหน่ายหรือมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น จัดประเภทแสดงด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน นอกจากนี้ตราสารหนี้ที่เข้าเงื่อนไขราคาทุนตัดจำหน่ายหรือมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นอาจถูกกำหนดให้แสดงด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน ณ วันที่รับรู้รายการเมื่อเริ่มแรก หากการกำหนดดังกล่าวช่วยขจัดหรือลดความไม่สอดคล้องในการวัดมูลค่าหรือการรับรู้รายการอย่างมีนัยสำคัญ (เรียกว่า “การจับคู่ไม่เหมาะสมทางการบัญชี”) ที่เกิดจากการวัดมูลค่าสินทรัพย์หรือหนี้สินหรือการรับรู้ผลกำไรและขาดทุนจากรายการดังกล่าวด้วยเกณฑ์ที่แตกต่างกัน ทั้งนี้กลุ่มบริษัทไม่เลือกกำหนดให้ตราสารหนี้ใด ๆ แสดงด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน

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

การด้อยค่าของสินทรัพย์ทางการเงิน

กลุ่มบริษัทรับรู้ค่าเผื่อผลขาดทุนสำหรับผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นกับเงินลงทุนในตราสารหนี้ที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย ลูกหนี้ตามสัญญาเช่า ลูกหนี้การค้า และลูกหนี้อื่น จำนวนเงินของผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจะถูกวัดมูลค่าใหม่ทุกวันที่รายงานเพื่อให้สะท้อนการเปลี่ยนแปลงของความเสี่ยงด้านเครดิตจากที่เคยรับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกของเครื่องมือทางการเงินที่เกี่ยวข้อง

กลุ่มบริษัทต้องรับรู้ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตลอดอายุเสมอสำหรับลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น และลูกหนี้ตามสัญญาเช่า ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นกับสินทรัพย์ทางการเงินเหล่านี้ ประมาณการโดยใช้ตารางการตั้งสำรองขึ้นอยู่กับข้อมูลผลขาดทุนด้านเครดิตจากประสบการณ์ในอดีตของกลุ่มบริษัทปรับปรุงด้วยปัจจัยเฉพาะของผู้กู้ยืม สภาวการณ์ทางเศรษฐกิจทั่วไป และการประเมินทิศทางทั้งในปัจจุบันและในอนาคต ณ วันที่รายงาน รวมถึงมูลค่าเงินตามเวลาตามความเหมาะสม

สำหรับเครื่องมือทางการเงินอื่นทั้งหมด กลุ่มบริษัทรับรู้ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตลอดอายุ เมื่อมีการเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญในความเสี่ยงด้านเครดิตตั้งแต่รับรู้รายการเมื่อเริ่มแรก แต่อย่างไรก็ตาม หากความเสี่ยงด้านเครดิตของเครื่องมือทางการเงินไม่เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญตั้งแต่รับรู้รายการเมื่อเริ่มแรก กลุ่มบริษัทวัดมูลค่าของค่าเผื่อผลขาดทุนสำหรับเครื่องมือทางการเงินนั้นด้วยจำนวนเงินที่เท่ากับผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นใน 12 เดือนข้างหน้า

ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตลอดอายุแสดงถึงผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากเหตุการณ์ปฏิบัติผิดสัญญาที่มีความเป็นไปได้ว่าจะเกิดขึ้นตลอดอายุของเครื่องมือทางการเงินที่คาดไว้

ในทางกลับกันผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นใน 12 เดือนข้างหน้าแสดงถึงสัดส่วนของผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดตลอดอายุที่คาดว่าจะเกิดจากเหตุการณ์ปฏิบัติผิดสัญญาของเครื่องมือทางการเงินที่มีความเป็นไปได้ว่าจะเกิดขึ้นภายใน 12 เดือนหลังจากวันที่รายงาน

(1) <u>ความเสี่ยงด้านเครดิตเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ</u>

ในการประเมินว่าความเสี่ยงด้านเครดิตของเครื่องมือทางการเงินเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญตั้งแต่การรับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกหรือไม่ กลุ่มบริษัทเปรียบเทียบความเสี่ยงของการผิดนัดชำระหนี้ที่เกิดขึ้นกับเครื่องมือทางการเงิน ณ วันที่รายงานกับความเสี่ยงของการผิดนัดของเครื่องมือทางการเงินที่เกิดขึ้น ณ วันที่รับรู้รายการเมื่อเริ่มแรก ในการประเมินนี้ กลุ่มบริษัทพิจารณาทั้งข้อมูลเชิงปริมาณและข้อมูลเชิงคุณภาพที่มีข้อมูลสนับสนุนและสมเหตุสมผล ซึ่งรวมถึงประสบการณ์ในอดีตและข้อมูลการคาดการณ์ไปในอนาคตที่หาได้โดยไม่ต้องเสียต้นทุนหรือความพยายามที่มากเกินไป ข้อมูลการคาดการณ์ไปในอนาคตที่พิจารณารวมถึงแนวโน้มในอนาคตของอุตสาหกรรมที่ลูกหนี้ของกลุ่มบริษัทดำเนินธุรกิจ รายงานของผู้เชี่ยวชาญทางเศรษฐกิจ นักวิเคราะห์ทางการเงิน หน่วยงานของรัฐ และองค์กรอื่นๆ รวมถึงแหล่งข้อมูลภายนอกต่างๆ ของข้อมูลทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นจริงและการคาดการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานหลักของกลุ่มบริษัท

กลุ่มบริษัทสันนิษฐานว่าความเสี่ยงด้านเครดิตของสินทรัพย์ทางการเงินเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญตั้งแต่การรับรู้รายการเมื่อเริ่มแรก เมื่อมีการค้างชำระเกินกว่าวันครบกำหนดชำระตามสัญญา เว้นแต่กลุ่มบริษัทมีข้อมูลที่สนับสนุนและมีความสมเหตุสมผลแสดงให้เห็นได้

กลุ่มบริษัทถือว่าความเสี่ยงด้านเครดิตของเครื่องมือทางการเงินไม่เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญนับตั้งแต่การรับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกหากเครื่องมือทางการเงินได้รับการกำหนดให้มีความเสี่ยงด้านเครดิตต่ำ ณ วันที่รายงาน โดยเครื่องมือทางการเงินจะได้รับการกำหนดให้มีความเสี่ยงด้านเครดิตต่ำถ้าหาก:

- เครื่องมือทางการเงินมีความเสี่ยงของการปฏิบัติผิดสัญญาต่ำ
- ลูกหนี้สามารถจ่ายชำระกระแสเงินสดตามสัญญาในระยะเวลาอันใกล้
- การเปลี่ยนแปลงเชิงเศรษฐกิจและธุรกิจในระยะยาวไม่อาจลดความสามารถในการจ่ายชำระกระแสเงินสดตามสัญญาได้

กลุ่มบริษัทพิจารณาว่าสินทรัพย์ทางการเงินมีความเสี่ยงด้านเครดิตต่ำ เมื่อสินทรัพย์มีการจัดอันดับความน่าเชื่อถือด้านเครดิตโดยบุคคลภายนอกอยู่ใน “ระดับน่าลงทุน” ตามคำนิยามที่เข้าใจโดยทั่วไป หรือหากไม่มีการจัดอันดับความด้านเครดิตโดยบุคคภายนอก สินทรัพย์นั้นจะจัดอันดับความน่าเชื่อถือภายในเป็น “ชั้นปกติ” ชั้นปกติหมายความว่าคู่สัญญามีฐานะทางการเงินที่ดีและไม่มียอดค้างชำระ

กลุ่มบริษัทติดตามความมีประสิทธิผลของเกณฑ์ที่ใช้ในการระบุว่ามีความเสี่ยงด้านเครดิตเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญหรือไม่อย่างสม่ำเสมอ และปรับปรุงตามความเหมาะสมเพื่อให้มั่นใจว่าเกณฑ์ดังกล่าวสามารถระบุความเสี่ยงด้านเครดิตที่เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญก่อนที่หนี้จะค้างเกินกำหนด

(2) <u>คำนิยามของการผิดสัญญา</u>

กลุ่มบริษัทพิจารณาเหตุการณ์ผิดสัญญาสำหรับวัตถุประสงค์ในการบริหารความเสี่ยงด้านเครดิตภายใน เนื่องจากประสบการณ์ในอดีตบ่งชี้ว่าสินทรัพย์ทางการเงินที่เข้าเกณฑ์ข้อใดข้อหนึ่งต่อไปนี้มักจะไม่สามารถชำระคืนได้:

- เมื่อมีการละเมิดข้อกำหนดทางการเงินในสัญญาโดยลูกหนี้
- ข้อมูลที่พัฒนาขึ้นภายในหรือได้รับจากแหล่งภายนอกบ่งชี้ว่าลูกหนี้ไม่น่าจะชำระคืนเงินให้เจ้าหนี้ ซึ่งรวมกลุ่มบริษัทได้เต็มจำนวน (โดยไม่คำนึงถึงหลักประกันใด ๆ ที่ถือโดยกลุ่มบริษัท)

(3) <u>สินทรัพย์ทางการเงินที่มีการด้อยค่าด้านเครดิต</u>

สินทรัพย์ทางการเงินมีการด้อยค่าด้านเครดิตเมื่อเกิดเหตุการณ์ใดเหตุการณ์หนึ่งหรือหลายเหตุการณ์ที่ทำให้เกิดผลกระทบต่อประมาณการกระแสเงินสดในอนาคตของสินทรัพย์ทางการเงิน โดยหลักฐานที่แสดงว่าสินทรัพย์ทางการเงินมีการด้อยค่าด้านเครดิตครอบคลุมถึงข้อมูลที่สังเกตได้จากเหตุการณ์ดังต่อไปนี้

- การประสบปัญหาทางการเงินอย่างมีนัยสำคัญของผู้ออกหรือผู้กู้
- การละเมิดสัญญา เช่น การปฏิบัติผิดสัญญาหรือการค้างชำระเกินกำหนด (ดู (2) ด้านบน)
- มีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่ผู้กู้จะล้มละลายหรือการปรับโครงสร้างทางการเงิน
- การล่มสลายของตลาดซื้อขายคล่องของสินทรัพย์ทางการเงินเนื่องจากประสบปัญหาทางการเงิน

(4) นโยบายการตัดรายการ

กลุ่มบริษัทตัดรายการสินทรัพย์ทางการเงิน เมื่อมีข้อมูลที่บ่งชี้ว่าลูกหนี้มีปัญหาด้านการเงินอย่างร้ายแรงและไม่มีความเป็นไปได้ที่จะได้รับคืน สินทรัพย์ทางการเงินที่ถูกตัดรายการอาจขึ้นอยู่กับวิธีการบังคับภายใต้กระบวนการทวงถามของกลุ่มบริษัท โดยใช้คำปรึกษาทางกฎหมายตามความเหมาะสม เงินที่ได้รับคืนรับรู้ในกำไรหรือขาดทุน

(5) การวัดมูลค่าและการรับรู้รายการผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น

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

สำหรับสินทรัพย์ทางการเงิน ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นประมาณการด้วยผลต่างระหว่างกระแสเงินสดตามสัญญาทั้งหมดซึ่งกลุ่มบริษัทต้องได้รับกระแสเงินสดทั้งหมด ซึ่งกลุ่มบริษัทคาดว่าจะได้รับคิดลดด้วยอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงเมื่อเริ่มแรก สำหรับลูกหนี้ตามสัญญาเช่า กระแสเงินสดที่ใช้เพื่อระบุผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นควรสอดคล้องกับกระแสเงินสดที่ใช้ในการวัดมูลค่าลูกหนี้ตามสัญญาเช่าตามที่กำหนดใน TFRS 16 เรื่อง สัญญาเช่า

กลุ่มบริษัทรับรู้ผลกำไรหรือขาดทุนจากการด้อยค่าในกำไรหรือขาดทุนสำหรับเครื่องมือทางการเงินทั้งหมดเพื่อปรับปรุงมูลค่าตามบัญชีที่เกี่ยวข้องผ่านบัญชีค่าเผื่อผลขาดทุน เว้นแต่เงินลงทุนในตราสารหนี้ที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น ซึ่งค่าเผื่อผลขาดทุนรับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นและสำรองการวัดมูลค่าเงินลงทุนสะสม และไม่ลดมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ทางการเงินในงบฐานะการเงิน

ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ทางการเงินจะถูกกลับรายการ เมื่อมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนเพิ่มขึ้นในภายหลัง และการเพิ่มขึ้นนั้นสัมพันธ์โดยตรงกับขาดทุนจากการด้อยค่าที่เคยรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

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

กลุ่มบริษัทเข้าทำสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศซึ่งเป็นสัญญาตราสารอนุพันธ์ทางการเงินเพื่อบริหารความเสี่ยงกับอัตราดอกเบี้ยและอัตราแลกเปลี่ยนต่างประเทศ สัญญาสิทธิที่จะซื้อหรือจะขายสินค้าโภคภัณฑ์เพื่อลดความเสี่ยงด้านราคาน้ำมัน

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

หากความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยงยุติการเป็นไปตามข้อกำหนดของความมีประสิทธิผลในการป้องกันความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับอัตราส่วนการป้องกันความเสี่ยง แต่วัตถุประสงค์ของการบริหารความเสี่ยงสำหรับความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยงที่เลือกกำหนดไว้ยังคงเป็นเช่นเดิม กลุ่มบริษัทจะปรับอัตราส่วนการป้องกันความเสี่ยงของความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยงนั้นเพื่อให้กลับมาเป็นไปตามข้อกำหนดของความมีประสิทธิภาพในการป้องกันความเสี่ยง (หรือสามารถเรียกอีกอย่างหนึ่งได้ว่าการปรับสมดุล)

กลุ่มบริษัทกำหนดการเปลี่ยนแปลงทั้งหมดในมูลค่ายุติธรรมของสัญญาฟอร์เวิร์ด (เช่น รวมถึงองค์ประกอบของฟอร์เวิร์ด) เป็นเครื่องมือป้องกันความเสี่ยงสำหรับความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยงทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับสัญญาฟอร์เวิร์ด

กลุ่มบริษัทกำหนดเฉพาะมูลค่าที่แท้จริงของสิทธิเลือกเป็นรายการป้องกันความเสี่ยง กล่าวคือไม่รวมมูลค่าตามเวลาของสิทธิเลือก การเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของมูลค่าตามเวลาที่สอดคล้องกันของสิทธิเลือกจะรับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นและสะสมอยู่ในบัญชีสำรองการป้องกันความเสี่ยง หากรายการที่ป้องกันความเสี่ยงเกี่ยวกับธุรกรรมสัมพันธ์ มูลค่าตามเวลาจะถูกจัดประเภทใหม่เป็นกำไรหรือขาดทุนเมื่อรายการที่ป้องกันความเสี่ยงส่งผลต่อกำไรหรือขาดทุน หากรายการที่ป้องกันความเสี่ยงเกี่ยวกับช่วงเวลาสัมพันธ์ จำนวนเงินที่สะสมในบัญชีสำรองการป้องกันความเสี่ยงจะถูกจัดประเภทใหม่เป็นกำไรหรือขาดทุนอย่างสมเหตุสมผล กลุ่มบริษัทใช้การตัดจำหน่ายแบบวิธีเส้นตรง จำนวนที่จัดประเภทใหม่จะรับรู้ในกำไรหรือขาดทุนในบรรทัดเดียวกับรายการป้องกันความเสี่ยง หากรายการป้องกันความเสี่ยงเป็นรายการที่ไม่ใช่รายการทางการเงิน จำนวนเงินที่สะสมในบัญชีสำรองการป้องกันความเสี่ยงจะถูกลดออกจากส่วนของเจ้าของโดยตรงและรวมอยู่ในมูลค่าตามบัญชีเริ่มแรกของรายการที่ไม่ใช่รายการทางการเงินที่รับรู้ นอกจากนี้ หากกลุ่มบริษัทคาดว่าผลขาดทุนบางส่วนหรือทั้งหมดที่สะสมในบัญชีสำรองการป้องกันความเสี่ยงจะไม่ได้รับคืนในอนาคต จำนวนดังกล่าวจะถูกจัดประเภทใหม่ทันทีไปยังกำไรหรือขาดทุน

หมายเหตุข้อ 34 ระบุรายละเอียดของมูลค่ายุติธรรมของตราสารอนุพันธ์ที่ใช้เพื่อป้องกันความเสี่ยง

การเปลี่ยนแปลงในบัญชีสำรองการป้องกันความเสี่ยงในส่วนของผู้ถือหุ้นแสดงรายละเอียดในหมายเหตุข้อ 34

การป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด
ส่วนที่มีประสิทธิผลของการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของอนุพันธ์และเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงที่เข้าเงื่อนไขอื่นที่เลือกกำหนดและเข้าเงื่อนไขเป็นการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดรับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นและผลสะสมภายใต้รายการสำรองการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด ไม่เกินผลสะสมจากการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงนับจากการเริ่มต้นของการป้องกันความเสี่ยง ผลกำไรหรือขาดทุนที่เกี่ยวกับส่วนที่ไม่มีประสิทธิผลรับรู้ทันทีในกำไรหรือขาดทุนและรวมอยู่ในรายการ “รายได้อื่นและค่าใช้จ่ายอื่น”

จำนวนเงินที่รับรู้ก่อนหน้าในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นและผลสะสมในส่วนของเจ้าของถูกจัดประเภทรายการใหม่ไปกำไรหรือขาดทุนในรอบระยะเวลาในบรรทัดเดียวกับที่รับรู้รายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงเมื่อรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงส่งผลกระทบต่อกำไรหรือขาดทุน แต่อย่างไรก็ตามเมื่อรายการที่คาดการณ์ที่มีการป้องกันความเสี่ยงทำให้เกิดการรับรู้รายการของสินทรัพย์ที่ไม่ใช่สินทรัพย์ทางการเงินหรือหนี้สินที่ไม่ใช่หนี้สินทางการเงิน กำไรและขาดทุนที่รับรู้ก่อนหน้าในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นและผลสะสมในส่วนของเจ้าของต้องโอนออกจากส่วนของเจ้าของและรวมถึงการวัดมูลค่าเมื่อเริ่มแรกของต้นทุนของสินทรัพย์ที่ไม่ใช่สินทรัพย์ทางการเงินหรือหนี้สินที่ไม่ใช่หนี้สินทางการเงิน การโอนออกนี้ไม่ส่งผลกระทบกับกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น นอกจากนี้หากกลุ่มบริษัทคาดว่าผลขาดทุนบางส่วนหรือทั้งหมดที่สะสมในสำรองการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดจะไม่ได้รับคืนในอนาคต จำนวนเงินนั้นจะถูกจัดประเภทรายการใหม่ไปกำไรหรือขาดทุนทันที

กลุ่มบริษัทยกเลิกการบัญชีป้องกันความเสี่ยงต่อเมื่อความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยง (หรือบางส่วนของความสัมพันธ์ดังกล่าว) ยุติการเป็นไปตามข้อของความมีประสิทธิผลในการป้องกันความเสี่ยง (หลังจากปรับสมดุลใหม่ ถ้าสามารถปฏิบัติได้) ทั้งนี้ให้รวมถึงเหตุการณ์ที่เครื่องที่ใช่ป้องกันความเสี่ยงหมดอายุหรือขาย ยกเลิกหรือใช้สิทธิ การยกเลิกดังกล่าวจะเป็นแบบเปลี่ยนทันทีเป็นต้นไป กำไรหรือขาดทุนที่รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นและสะสมอยู่ในบัญชีสำรองการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด ณ เวลานั้นจะยังคงอยู่ในส่วนของเจ้าของ และจัดประเภทใหม่ไปยังกำไรหรือขาดทุนเมื่อเกิดรายการที่คาดการณ์ เมื่อรายการที่คาดการณ์ไม่คาดว่าจะเกิดขึ้นอีกต่อไป กำไรหรือขาดทุนสะสมในบัญชีสำรองการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดจะถูกจัดประเภทใหม่เป็นกำไรหรือขาดทุนทันที

3.8 เงินลงทุนในบริษัทย่อย และบริษัทร่วม

เงินลงทุนในบริษัทย่อย และบริษัทร่วมในงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท บันทึกบัญชีโดยใช้วิธีราคาทุน ส่วนการบันทึกบัญชีเงินลงทุนในบริษัทร่วม ในงบการเงินรวมใช้วิธีส่วนได้เสีย

บริษัทร่วม คือ กิจการที่อยู่ภายใต้อิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญของกลุ่มบริษัท โดยอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญ คือ อำนาจในการเข้าไปมีส่วนร่วมในการตัดสินใจเกี่ยวกับนโยบายทางการเงินและการดำเนินงานของผู้ได้รับการลงทุน แต่ไม่ถึงระดับที่จะควบคุมหรือควบคุมร่วมในนโยบายดังกล่าว ตามวิธีส่วนได้เสีย รายการเงินลงทุนในบริษัทร่วมจะถูกรับรู้เมื่อเริ่มแรกในงบฐานะการเงินรวมด้วยราคาทุน และถูกปรับปรุงภายหลังวันที่ได้มาด้วยส่วนแบ่งกำไรหรือขาดทุนและสัดส่วนของกลุ่มบริษัทในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นของบริษัทร่วม เมื่อส่วนแบ่งขาดทุนของกลุ่มบริษัทในบริษัทร่วมหรือมีจำนวนเท่ากับหรือสูงกว่าส่วนได้เสียของกลุ่มบริษัทในบริษัทร่วม (รวมถึงส่วนได้เสียระยะยาวใด ๆ ซึ่งโดยเนื้อหาแล้ว ถือเป็นส่วนหนึ่งของเงินลงทุนสุทธิของกลุ่มบริษัทในบริษัทร่วม) กลุ่มบริษัทจะหยุดรับรู้ส่วนแบ่งในขาดทุนที่เกินกว่าส่วนได้เสียของตนในบริษัทร่วมนั้น สำหรับจำนวนขาดทุนเพิ่มเติมจะรับรู้เป็นหนี้สิน ก็ต่อเมื่อกลุ่มบริษัทมีภาระผูกพันตามกฎหมายหรือมีภาระผูกพันจากการอนุมานหรือได้จ่ายเงิน เพื่อชำระภาระผูกพันแทนบริษัทร่วมไปแล้ว

เงินลงทุนในบริษัทร่วมถูกบันทึกบัญชีโดยใช้วิธีส่วนได้เสียนับตั้งแต่วันที่ผู้ได้รับการลงทุนกลายเป็นบริษัทร่วม ส่วนต่างของต้นทุนของเงินลงทุนที่สูงกว่ามูลค่ายุติธรรมสุทธิของสินทรัพย์และหนี้สินที่ระบุได้ของผู้ได้รับการลงทุน ณ วันที่ซื้อเงินลงทุนในบริษัทร่วมจะถูกรับรู้เป็นค่าความนิยม โดยรวมอยู่ในมูลค่าตามบัญชีของเงินลงทุน สำหรับส่วนต่างของมูลค่ายุติธรรมสุทธิของสินทรัพย์และหนี้สินที่ระบุได้ที่สูงกว่าต้นทุนของเงินลงทุน ให้รับรู้เป็นกำไรหรือขาดทุนทันทีในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จในงวดที่ซื้อเงินลงทุนนั้น

กลุ่มบริษัทจะเลิกใช้วิธีส่วนได้เสียนับจากวันที่เงินลงทุนไม่เป็นเงินลงทุนในบริษัทร่วม เมื่อเงินลงทุนนั้นได้ถูกจัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขายหรือเมื่อกลุ่มบริษัทไม่มีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญในบริษัทนั้น

เมื่อกลุ่มบริษัทได้ลดส่วนได้เสียในความเป็นเจ้าของในบริษัทร่วมลง แต่ยังคงใช้วิธีการบัญชีส่วนได้เสียต่อไป กลุ่มบริษัทจะจัดประเภทกำไรหรือขาดทุนที่เคยบันทึกไว้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นเฉพาะส่วนที่ลดลงในส่วนได้เสียในความเป็นเจ้าของไปยังกำไรหรือขาดทุนในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ถ้ากำไรหรือขาดทุนนั้นถูกกำหนดให้จัดประเภทเป็นกำไรหรือขาดทุนเมื่อมีการจำหน่ายสินทรัพย์หรือหนี้สินที่เกี่ยวข้อง

เมื่อกลุ่มบริษัทมีรายการกับบริษัทร่วม กำไรและขาดทุนซึ่งเป็นผลมาจากรายการดังกล่าวจะถูกรับรู้ในงบการเงินรวมของกลุ่มบริษัทเฉพาะส่วนได้เสียของผู้ลงทุนอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกับกลุ่มบริษัทเท่านั้น

การจำหน่ายเงินลงทุน

เมื่อมีการจำหน่ายเงินลงทุน ผลต่างระหว่างจำนวนเงินสุทธิที่ได้รับและมูลค่าตามบัญชี จะถูกบันทึกเป็นกำไรหรือขาดทุนในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

ในกรณีที่กลุ่มบริษัทจำหน่ายเงินลงทุนที่ถืออยู่บางส่วน การคำนวณต้นทุนสำหรับเงินลงทุนที่จำหน่ายไปและเงินลงทุนที่ยังถืออยู่ใช้วิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักปรับใช้กับมูลค่าตามบัญชีของเงินลงทุนที่เหลืออยู่ทั้งหมด

3.9 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์

การรับรู้และการวัดมูลค่า

ที่ดินแสดงตามมูลค่ายุติธรรมตามวิธีตีราคาใหม่ ประเมินราคาโดยวิธีราคาตลาดจากผู้ประเมินราคาอิสระ กำหนดให้มีการประเมินมูลค่าที่ดินทุก 5 ปี เว้นแต่มีการเปลี่ยนแปลงที่กระทบต่อมูลค่ายุติธรรมของที่ดินอย่างมีนัยสำคัญ มูลค่าที่เพิ่มขึ้นจากการตีราคาใหม่ได้แสดงเป็นส่วนหนึ่งในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น มูลค่าส่วนลดจากการตีราคานำไปปรับลดส่วนที่เคยตีราคาเพิ่มไว้สำหรับสินทรัพย์ชิ้นเดียวกัน สำหรับมูลค่าส่วนลดจากการตีราคาที่เหลือรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานอื่น กรณีที่มีการจำหน่าย ส่วนเกินทุนจากการตีราคาที่ดินคงเหลือจะถูกโอนเข้ากำไรสะสมโดยตรง และไม่รวมในกำไรหรือขาดทุนจากการจำหน่าย

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

ส่วนปรับปรุงอาคาร อาคารภายใต้สัญญาเช่า เครื่องบินและเครื่องยนต์รวมค่าซ่อมใหญ่เครื่องบินและค่าซ่อมใหญ่เครื่องยนต์ เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่า ค่าตกแต่งเครื่องบิน อุปกรณ์การบินหมุนเวียนรวมเครื่องยนต์อะไหล่ ที่นั่งผู้โดยสาร และเครื่องมือ โรงซ่อมและอุปกรณ์ แสดงด้วยราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสมและค่าเผื่อจากการด้อยค่า

ราคาทุนรวมถึงต้นทุนทางตรง ที่เกี่ยวข้องกับการได้มาของสินทรัพย์และต้นทุนทางตรงอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดหาสินทรัพย์เพื่อให้สินทรัพย์นั้นอยู่ในสภาพที่พร้อมจะใช้งานได้ตามวัตถุประสงค์ ราคาทุนรวมถึงต้นทุนในการรื้อถอน การขนย้าย การบูรณะสถานที่ตั้งของสินทรัพย์และต้นทุนการกู้ยืม

ส่วนประกอบของรายการที่ดิน อาคารและอุปกรณ์แต่ละรายการที่มีอายุการให้ประโยชน์ไม่เท่ากันต้องบันทึกแต่ละส่วนประกอบที่มีนัยสำคัญแยกต่างหากจากกัน

กำไรหรือขาดทุนจากการจำหน่าย ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ คือ ผลต่างระหว่างสิ่งตอบแทนสุทธิที่ได้รับจากการจำหน่ายกับมูลค่าตามบัญชีของ ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ โดยรับรู้สุทธิเป็นกำไรหรือขาดทุนในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

ต้นทุนที่เกิดขึ้นในภายหลัง

ต้นทุนในการเปลี่ยนแทนส่วนประกอบจะรับรู้เป็นส่วนหนึ่งของมูลค่าตามบัญชีของรายการ ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ถ้ามีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่กลุ่มบริษัทจะได้รับประโยชน์เชิงเศรษฐกิจในอนาคตจากรายการนั้น และสามารถวัดมูลค่าต้นทุนของรายการนั้นได้อย่างน่าเชื่อถือ ชิ้นส่วนที่ถูกเปลี่ยนแทนจะถูกตัดจำหน่ายตามมูลค่าตามบัญชี ต้นทุนที่เกิดขึ้นในการซ่อมบำรุง ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ที่เกิดขึ้นเป็นประจำจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเมื่อเกิดขึ้น

ค่าเสื่อมราคา

ค่าเสื่อมราคาคำนวณจากมูลค่าเสื่อมสภาพของรายการอาคารและอุปกรณ์ ซึ่งประกอบด้วยราคาทุนของสินทรัพย์หรือต้นทุนในการเปลี่ยนแทนอื่น หักด้วยมูลค่าคงเหลือของสินทรัพย์

ค่าเสื่อมราคาบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ คำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามเกณฑ์อายุการใช้งานโดยประมาณของส่วนประกอบของสินทรัพย์แต่ละรายการ ประมาณการอายุการให้ประโยชน์ของสินทรัพย์แสดงได้ดังนี้

อาคาร ส่วนปรับปรุงอาคารและอาคารภายใต้สัญญาเช่า	10 - 50 ปี
เครื่องบินและเครื่องยนต์	20 ปี
ค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน	6 - 7 ปี
ค่าซ่อมใหญ่เครื่องยนต์	7 - 9 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

ค่าตัดจำหน่ายรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จโดยวิธีเส้นตรงตามระยะเวลาที่คาดว่าจะได้รับประโยชน์จากสินทรัพย์ไม่มีตัวตน โดยเริ่มตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนเมื่อสินทรัพย์นั้นพร้อมที่จะให้ประโยชน์มีประมาณการอายุการให้ประโยชน์ 5 ปี

วิธีการตัดจำหน่าย ระยะเวลาที่คาดว่าจะได้รับประโยชน์ และมูลค่าคงเหลือ จะได้รับการทบทวนทุกสิ้นรอบปีบัญชีและปรับปรุงตามความเหมาะสม

3.11 การด้อยค่าของสินทรัพย์ที่ไม่ใช่สินทรัพย์ทางการเงิน

ยอดสินทรัพย์ตามบัญชีของกลุ่มบริษัทได้รับการทบทวน ณ ทุกวันที่รายงานว่ามีข้อบ่งชี้เรื่องการด้อยค่าหรือไม่ ในกรณีที่มีข้อบ่งชี้กลุ่มบริษัทจะทำการประมาณมูลค่าสินทรัพย์ที่คาดว่าจะได้รับคืน

ขาดทุนจากการด้อยค่ารับรู้เมื่อมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์หรือมูลค่าตามบัญชีของหน่วยสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดสูงกว่ามูลค่าที่จะได้รับคืน ขาดทุนจากการด้อยค่าบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ เว้นแต่เมื่อมีการกลับรายการการประเมินมูลค่าของสินทรัพย์เพิ่มของสินทรัพย์ชิ้นเดียวกันที่เคยรับรู้ในส่วนของผู้ถือหุ้นและมีการด้อยค่าในเวลาต่อมา ในกรณีนี้จะรับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

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 ผลประโยชน์ดังกล่าวได้มีการคิดลดกระแสเงินสดเพื่อให้เป็นมูลค่าปัจจุบัน โดยคำนวณบนพื้นฐานของเงินเดือนพนักงาน อัตรามรณะ อายุงาน และปัจจัยอื่น ๆ ทั้งนี้อัตราคิดลดที่ใช้ในการคำนวณภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงานหลังออกจากงานอ้างอิงจากอัตราผลตอบแทนของพันธบัตรรัฐบาล

เมื่อมีการเพิ่มผลประโยชน์ในโครงการผลประโยชน์ สัดส่วนที่เพิ่มขึ้นของผลประโยชน์ที่เกี่ยวข้องกับต้นทุนบริการในอดีตของพนักงานรับรู้โดยวิธีเส้นตรงจนถึงวันที่ผลประโยชน์นั้นเป็นสิทธิขาด ผลประโยชน์ที่เป็นสิทธิขาดจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จทันที

กลุ่มบริษัทรับรู้กำไรขาดทุนจากการประมาณการตามหลักการคณิตศาสตร์ประกันภัยทั้งหมดที่เกิดขึ้นจากโครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้ในรายการกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นและรับรู้ค่าใช้จ่ายของโครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

ต้นทุนบริการในอดีตที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขโครงการจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเมื่อการแก้ไขโครงการมีผลบังคับใช้

ผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงาน

ภาระผูกพันสุทธิของกลุ่มบริษัทที่เป็นผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานนอกเหนือจากโครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้ เป็นผลประโยชน์ในอนาคตที่เกิดจากการทำงานของพนักงานในปัจจุบันและงวดก่อน ซึ่งผลประโยชน์นี้ ถูกคำนวณโดยนักคณิตศาสตร์ประกันภัยอิสระและจากข้อสมมติฐานทางคณิตศาสตร์ประกันภัยตามวิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ อันเป็นประมาณการจากมูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดของผลประโยชน์ที่คาดว่าจะต้องจ่ายในอนาคต กำไรขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยรับรู้เป็นกำไรหรือขาดทุน ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเมื่อเกิดขึ้น

ผลประโยชน์ระยะสั้นของพนักงาน

ภาระผูกพันผลประโยชน์ระยะสั้นของพนักงานวัดมูลค่าโดยมิได้คิดลดกระแสเงินสดและรับรู้เป็นค่าใช้จ่าย เมื่อพนักงานทำงานให้

หนี้สินรับรู้ด้วยมูลค่าที่คาดว่าจะจ่ายชำระสำหรับการจ่ายโบนัสเป็นเงินสดระยะสั้นหรือการปันส่วนกำไรหากกลุ่มบริษัทมีภาระผูกพันตามกฎหมายหรือภาระผูกพันโดยอนุมานที่จะต้องจ่ายอันเป็นผลมาจากการที่พนักงานได้ทำงานให้ในอดีตและภาระผูกพันนี้สามารถประมาณได้อย่างสมเหตุสมผล

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 การจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบินและการจำหน่ายสินค้าที่ระลึก จะรับรู้เป็นรายได้เมื่อบริษัทโอนอำนาจการควบคุมในสินค้าให้แก่ลูกค้า หรือเมื่อมีการส่งมอบสินค้าโดยไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม รายได้จากการบริการอำนวยการบินจะรับรู้เป็นรายได้ เมื่อให้บริการ

3.14.4 เงินปันผลรับ

กลุ่มบริษัทรับรู้เงินปันผลรับในวันที่กลุ่มบริษัทมีสิทธิได้รับเงินปันผล

3.14.5 ดอกเบี้ยรับและรายได้อื่น

ดอกเบี้ยรับและรายได้อื่นรับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จตามเกณฑ์คงค้าง

3.15 การรับรู้ค่าใช้จ่าย

ค่าใช้จ่ายรับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง

3.16 ต้นทุนทางการเงิน

ต้นทุนทางการเงิน ประกอบด้วยดอกเบี้ยจ่ายของเงินกู้ยืม และสิ่งตอบแทนที่คาดว่าจะต้องจ่าย

ต้นทุนการกู้ยืมที่ไม่ได้เกี่ยวกับการได้มา การก่อสร้างหรือการผลิตสินทรัพย์ที่เข้าเงื่อนไข รับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ 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 (รวมถึงการจ่ายชำระคงที่โดยเนื้อหา) หักลูกหนี้สิ่งจูงใจตามสัญญาเช่าใด ๆ
- การจ่ายชำระค่าเช่าผันแปรที่ขึ้นอยู่กับดัชนีหรืออัตรา ซึ่งการวัดมูลค่าเริ่มแรกใช้ดัชนีหรืออัตรา ณ วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล
- จำนวนเงินที่คาดว่าผู้เช่าจะจ่ายชำระภายใต้การรับประกันมูลค่าคงเหลือ
- ราคาใช้สิทธิของสิทธิเลือกซื้อ หากมีความแน่นอนอย่างสมเหตุสมผลที่ผู้เช่าจะใช้สิทธิเลือกนั้น
- การจ่ายชำระค่าปรับเพื่อการยกเลิกสัญญาเช่า หากข้อกำหนดสัญญาเช่าแสดงให้เห็นว่าผู้เช่าจะใช้สิทธิเลือกในการยกเลิกสัญญาเช่า

หนี้สินตามสัญญาเช่าแยกแสดงบรรทัดในงบฐานะการเงิน

การวัดมูลค่าภายหลังของหนี้สินตามสัญญาเช่า โดยการเพิ่มมูลค่าตามบัญชีเพื่อสะท้อนดอกเบี้ยจากหนี้สินตามสัญญาเช่า (ใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริง) และลดมูลค่าตามบัญชีเพื่อสะท้อนการจ่ายชำระตามสัญญาเช่า

กลุ่มบริษัทวัดมูลค่าหนี้สินตามสัญญาเช่าใหม่ (โดยการปรับปรุงสินทรัพย์สิทธิการใช้ที่เกี่ยวข้อง) เมื่อเกิดเหตุการณ์ดังต่อไปนี้

- มีการเปลี่ยนแปลงอายุสัญญาเช่า หรือมีเหตุการณ์สำคัญ หรือการเปลี่ยนแปลงในสถานการณ์ที่ส่งผลให้มีการเปลี่ยนแปลงในการประเมินสิทธิเลือกในการซื้อสินทรัพย์อ้างอิง ในกรณีดังกล่าว หนี้สินตามสัญญาเช่าวัดมูลค่าใหม่โดยคิดลดการจ่ายชำระตามสัญญาเช่าที่ปรับปรุงโดยใช้อัตราคิดลดที่ปรับปรุง

- มีการเปลี่ยนแปลงการจ่ายชำระตามสัญญาเช่า เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงดัชนีหรืออัตรา หรือการเปลี่ยนแปลงจำนวนเงินที่คาดว่าจะต้องจ่ายชำระภายใต้การรับประกันมูลค่าคงเหลือ ในกรณีดังกล่าว หนี้สินตามสัญญาเช่าวัดมูลค่าใหม่โดยคิดลดการจ่ายชำระตามสัญญาเช่าที่ปรับปรุงโดยใช้อัตราคิดลดเดิม (เว้นแต่การเปลี่ยนแปลงการจ่ายชำระตามสัญญาเช่าเป็นผลมาจากการเปลี่ยนแปลงอัตราดอกเบี้ยลอยตัว ในกรณีดังกล่าวใช้อัตราคิดลดที่ปรับปรุง)

- มีการเปลี่ยนแปลงสัญญาเช่าหรือ / และการเปลี่ยนแปลงสัญญาเช่าไม่บันทึกเป็นสัญญาเช่าแยกต่างหาก ในกรณีนี้ หนี้สินตามสัญญาเช่าวัดมูลค่าใหม่ขึ้นอยู่กับอายุของสัญญาเช่าที่เปลี่ยนแปลง โดยคิดลดการจ่ายชำระตามสัญญาเช่าที่ปรับปรุงด้วยอัตราคิดลดที่ปรับปรุง ณ วันที่การเปลี่ยนแปลงสัญญามีผล

สินทรัพย์สิทธิการใช้ ประกอบด้วย 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

สินทรัพย์สิทธิการใช้แยกแสดงเป็นรายการแยกต่างหากในงบฐานะการเงิน

1. กลุ่มบริษัทปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 36 เรื่อง การด้อยค่าของสินทรัพย์ เพื่อประเมินว่าสินทรัพย์สิทธิการใช้ด้อยค่าหรือไม่และบันทึกสำหรับผลขาดทุนจากการด้อยค่าใด ๆ ที่ระบุได้ตามที่กล่าวในนโยบายเรื่อง “ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์”

2. ค่าเช่าผันแปรที่ไม่ขึ้นอยู่กับดัชนีหรืออัตราไม่ถูกรวมในการวัดมูลค่าของหนี้สินตามสัญญาเช่าและสินทรัพย์สิทธิการใช้ การจ่ายชำระที่เกี่ยวข้องรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายสำหรับงวดที่มีเหตุการณ์หรือเงื่อนไขการจ่ายชำระเหล่านั้นเกิดขึ้นและรวมอยู่ในบรรทัด “ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป” ในกำไรหรือขาดทุน

3. ข้อผ่อนปรนในทางปฏิบัติตาม มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 เรื่อง สัญญาเช่า อนุญาตให้ผู้เช่าไม่แยกส่วนประกอบที่ไม่เป็นการเช่าและบันทึกสัญญาเช่าใด ๆ และส่วนประกอบที่ไม่เป็นการเช่าที่เกี่ยวข้องเป็นข้อตกลงเดียวกัน กลุ่มบริษัทใช้ข้อผ่อนปรนในทางปฏิบัติดังกล่าว

<u>กลุ่มบริษัทที่เป็นผู้ให้เช่า</u>

สัญญาเช่าซึ่งกลุ่มบริษัทเป็นผู้ให้เช่าจัดประเภทรายการเป็นสัญญาเช่าเงินทุนหรือดำเนินงาน เมื่อเงื่อนไขของสัญญาเช่าโอนความเสี่ยงและผลตอบแทนเกือบทั้งหมดของความเป็นเจ้าของให้แก่ผู้เช่า สัญญาดังกล่าวจัดประเภทรายการเป็นสัญญาเช่าเงินทุน สัญญาเช่าอื่น ๆ ทั้งหมดจัดประเภทเป็นสัญญาเช่าดำเนินงาน

เมื่อกลุ่มบริษัทเป็นผู้ให้เช่าช่วง รายการดังกล่าวบันทึกสัญญาเช่าหลักและสัญญาเช่าช่วงเป็นสองสัญญาแยกจากกัน ผู้ให้เช่าช่วงจัดประเภทสัญญาเช่าช่วงเป็นสัญญาเช่าเงินทุนหรือสัญญาเช่าดำเนินงานโดยอ้างอิงกับสินทรัพย์สิทธิการใช้ที่เกิดขึ้นจากสัญญาเช่าหลัก

รายได้ค่าเช่าจากสัญญาเช่าดำเนินงานรับรู้ด้วยวิธีเส้นตรงตลอดอายุสัญญาเช่าที่เกี่ยวข้อง ต้นทุนทางตรงเริ่มแรกที่เกิดขึ้นจากการเจรจาและเข้าทำสัญญาเช่าดำเนินงานถูกรวมเป็นมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ที่เช่าและรับรู้ด้วยวิธีเส้นตรงตลอดอายุสัญญาเช่า

จำนวนเงินที่จะได้รับจากผู้เช่าภายใต้สัญญาเช่าเงินทุนรับรู้เป็นลูกหนี้ด้วยจำนวนที่เท่ากับเงินลงทุนสุทธิตามสัญญาเช่า รายได้จากสัญญาเช่าการเงินปันส่วนตลอดงวดบัญชี เพื่อสะท้อนถึงอัตราผลตอบแทนรายงวดคงที่ของเงินลงทุนสุทธิตามสัญญาเช่าของกลุ่มบริษัทที่เกี่ยวข้องกับสัญญาเช่า

3.18 ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้

ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้สำหรับปีประกอบด้วยภาษีเงินได้ปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี ภาษีเงินได้ปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีรับรู้เป็นรายได้หรือค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ เว้นแต่ในส่วนที่เกี่ยวกับรายการที่เกี่ยวข้องในการรวมธุรกิจ หรือรายการที่รับรู้โดยตรงในส่วนของผู้ถือหุ้น หรือกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

ภาษีเงินได้ปัจจุบัน ได้แก่ ภาษีที่คาดว่าจะจ่ายชำระหรือได้รับชำระ โดยคำนวณจากกำไรหรือขาดทุนประจำปีที่ต้องเสียภาษี โดยใช้อัตราภาษีที่ประกาศใช้ ตลอดจนการปรับปรุงทางภาษีที่เกี่ยวกับรายการในปีก่อน ๆ

ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีบันทึกโดยคำนวณจากผลแตกต่างชั่วคราวที่เกิดขึ้นระหว่างมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์และหนี้สินและจำนวนที่ใช้เพื่อความมุ่งหมายทางภาษี ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจะไม่ถูกรับรู้เมื่อเกิดจากผลแตกต่างชั่วคราวต่อไปนี้ การรับรู้ค่าความนิยมในครั้งแรกในงบการเงินรวม การรับรู้สินทรัพย์หรือหนี้สินในครั้งแรกในงบการเงินรวม ซึ่งเป็นรายการที่ไม่ใช่การรวมธุรกิจและรายการนั้นไม่มีผลกระทบต่อกำไรขาดทุนทางบัญชีหรือทางภาษี และผลแตกต่างที่เกี่ยวข้องกับเงินลงทุนในบริษัทย่อยและกิจการที่ควบคุมร่วมกัน หากเป็นไปได้ว่าจะไม่มีการกลับรายการในอนาคตอันใกล้

ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีวัดมูลค่าโดยใช้อัตราภาษีที่คาดว่าจะใช้กับผลแตกต่างชั่วคราวเมื่อมีการกลับรายการโดยใช้อัตราภาษีที่ประกาศใช้หรือที่คาดว่ามีผลบังคับใช้ ณ วันที่รายงาน ในการกำหนดมูลค่าของภาษีเงินได้ปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี กลุ่มบริษัทต้องคำนึงถึงผลกระทบของสถานการณ์ทางภาษีที่ไม่แน่นอนและอาจทำให้จำนวนภาษีที่ต้องจ่ายเพิ่มขึ้น และมีดอกเบี้ยที่ต้องชำระ กลุ่มบริษัทเชื่อว่าได้ตั้งภาษีเงินได้ค้างจ่ายเพียงพอสำหรับภาษีเงินได้ที่จะจ่ายในอนาคต ซึ่งเกิดจากการประเมินผลกระทบจากหลายปัจจัย รวมถึงการตีความทางกฎหมายภาษี และจากประสบการณ์ในอดีต การประเมินนี้อยู่บนพื้นฐานการประมาณการและข้อสมมติฐาน 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

บริษัทไม่มีหุ้นสามัญปรับลดสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568 และ 2567

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 เป็นการวัดมูลค่าที่ได้มาจากข้อมูลที่นอกเหนือจากราคาเสนอซื้อขายในระดับ 1 ที่สังเกตได้สำหรับสินทรัพย์หรือหนี้สินนั้นไม่ว่าโดยทางตรงหรือโดยทางอ้อม
- ระดับที่ 3 เป็นการวัดมูลค่าที่ได้มาจากเทคนิคการประเมินมูลค่าที่รวมถึงข้อมูลสำหรับสินทรัพย์หรือหนี้สินที่ไม่ได้อ้างอิงจากข้อมูลตลาดที่สังเกตได้ (ข้อมูลที่ไม่สามารถสังเกตได้)

4. การใช้ดุลยพินิจ ประมาณการทางบัญชี และแหล่งข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับความไม่แน่นอนของการประมาณการ

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

4.1 การด้อยค่าของสินทรัพย์

ทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กลุ่มบริษัทจะทำการประเมินการด้อยค่าของเครื่องบิน เครื่องยนต์ เครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้ หากมีข้อบ่งชี้ว่าสินทรัพย์ดังกล่าวอาจด้อยค่า กลุ่มบริษัทรับรู้ขาดทุนจากการด้อยค่า เมื่อมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์มีมูลค่าต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น ทั้งนี้มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนหมายถึง มูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขายของสินทรัพย์หรือมูลค่าจากการใช้สินทรัพย์แล้วแต่ราคาใดจะสูงกว่า

มูลค่ายุติธรรมหักด้วยต้นทุนในการขายประเมินโดยใช้ผู้ประเมินราคาอิสระโดยใช้เกณฑ์วิธีการประเมินมูลค่าโดยไม่ตรวจสอบภาคสนาม (Desktop Appraisal) โดยปรับปรุงด้วยมูลค่ายุติธรรมของอัตราเงินเฟ้อเท่ากับร้อยละ 2 ซึ่งพิจารณาจากข้อมูลและประวัติการบำรุงรักษา รวมทั้งพิจารณาจากฐานข้อมูลของผู้ประเมิน หากไม่มีการบันทึกข้อมูลความเสียหายให้สมมติฐานหลักว่าเครื่องบินลำดังกล่าวอยู่ในสภาพที่ดีมีมาตรฐานการซ่อมบำรุงตามกำหนด ทั้งนี้ ผู้ประเมินได้พิจารณาข้อมูลสภาพการทางการตลาดและรายการซื้อขายภายใน 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 การประเมินมูลค่ายุติธรรมของที่ดิน

มูลค่ายุติธรรมของที่ดินของกลุ่มบริษัทประเมินโดยผู้ประเมินราคาอิสระ โดยใช้เกณฑ์วิธีเปรียบเทียบราคาตลาด (Market Approach)

แหล่งข้อมูลสมมติฐานหลักที่ใช้ในการประเมินราคาประกอบด้วย อัตราผลตอบแทน อัตราเงินเฟ้อ ประมาณการอัตราการเพิ่มขึ้นของค่าเช่าและอัตราพื้นที่ว่าง รวมถึงตัวแปรอื่น ๆ เช่น ระยะเวลาของการเช่า

4.7 การประเมินมูลค่ายุติธรรมของอาคารและสิ่งปลูกสร้าง

มูลค่ายุติธรรมของอาคารและสิ่งปลูกสร้างของบริษัทประเมินโดยผู้ประเมินอิสระ โดยใช้เกณฑ์วิธีวิเคราะห์มูลค่าจากต้นทุน (Cost Approach)

ผู้ประเมินราคาอาคารอิสระ วิเคราะห์โดยใช้หลักการสำคัญคือการประมาณการต้นทุนในการก่อสร้างอาคารทดแทนใหม่ตามมาตรฐานราคาก่อสร้าง ณ วันประเมิน หักลบด้วยค่าเสื่อมราคาตามระยะเวลาของทรัพย์สินที่ใช้งาน รวมทั้งพิจารณาปัจจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการประเมิน เช่น ลักษณะสิทธิตามกฎหมาย ลักษณะเฉพาะของทรัพย์สิน ความเหมาะสมในการใช้ประโยชน์ ทั้งนี้ภาวะเงินเฟ้อ สภาพตลาด และเศรษฐกิจมีผลต่อการประมาณการค่าก่อสร้างต่อหน่วยที่ใช้ในการคำนวณมูลค่าสินทรัพย์ การเสื่อมสภาพทางกายภาพของทรัพย์สินขึ้นอยู่กับโครงสร้างของสินทรัพย์ สภาพแวดล้อม และลักษณะการใช้งานที่แตกต่างกัน รวมทั้งการดูแลรักษาอาคาร มีผลต่ออายุการใช้งานของอาคาร

5. ความสำเร็จของแผนฟื้นฟูกิจการ

5.1 ผลกระทบต่องบการเงินจากการปฏิบัติตามแผนฟื้นฟูกิจการ

เมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2568 ที่ประชุมคณะผู้บริหารแผนได้มีมติลดมูลค่าหุ้นสามัญที่ตราไว้ (Par Value) จากหุ้นละ 10 บาท เป็นหุ้นละ 1.30 บาท เพื่อล้างผลขาดทุนสะสมทางบัญชี ส่งผลให้ทุนจดทะเบียนและทุนที่รับชำระแล้วของบริษัทลดลงจาก 283,032,915,670 บาท เป็น 36,794,279,037 บาท ทั้งนี้การลดทุนดังกล่าวมิได้ส่งผลกระทบต่อจำนวนหุ้นสามัญที่ออกและชำระแล้วทั้งหมด และส่วนผู้ถือหุ้นรวมของบริษัท (บริษัทยังคงมีหุ้นสามัญที่ออกและชำระแล้วทั้งหมดเท่าเดิมจำนวนทั้งสิ้น 28,303,291,567 หุ้น) เมื่อวันที่ 5 มีนาคม 2568 บริษัทจดทะเบียนการลดมูลค่าหุ้นสามัญที่ตราไว้ดังกล่าวกับกระทรวงพาณิชย์แล้ว

5.2 รายการที่อยู่ระหว่างดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการ

สำหรับเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น เจ้าหนี้พนักงาน เจ้าหนี้หน่วยงานราชการและรัฐวิสาหกิจที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยที่มีความเกี่ยวข้องและจำเป็นต่อกิจการด้านการบินและธุรกิจที่เกี่ยวเนื่องกับการบิน และเจ้าหนี้ที่ยื่นคำขอรับชำระหนี้ค่าเสียหายตามสัญญามีภาระเกินควรกว่าประโยชน์ที่พึงได้ บริษัทอยู่ในระหว่างการดำเนินการยืนยันมูลหนี้กับเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์และจะปรับปรุงเมื่อได้รับคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ โดยฝ่ายบริหารของบริษัทอยู่ระหว่างการพิจารณาผลกระทบต่อมูลค่าหนี้สินซึ่งอาจเปลี่ยนแปลง เมื่อมีการตรวจสอบยืนยันมูลค่าหนี้สินกับเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์แล้วเสร็จ ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 และ 2567 บริษัทมีมูลหนี้จากเจ้าหนี้ที่อยู่ระหว่างการพิจารณาของเจ้าหน้าที่พิทักษ์ทรัพย์จำนวน 1 ราย และ 3 ราย ตามลำดับ และมีมูลหนี้จากเจ้าหนี้รวมจำนวน 6 ราย ที่อยู่ระหว่างดำเนินการยืนยันมูลหนี้ขั้นสุดท้ายต่อศาลล้มละลายกลาง

5.3 การแต่งตั้งกรรมการบริษัทใหม่

เมื่อวันที่ 18 เมษายน 2568 บริษัทได้จัดการประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2568 ซึ่งจัดขึ้นตามข้อกำหนดของแผนฟื้นฟูกิจการ โดยที่ประชุมมีมติอนุมัติกำหนดให้คณะกรรมการบริษัท ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 11 ท่าน ซึ่งประกอบด้วยกรรมการปัจจุบันจำนวน 3 ท่าน และกรรมการเข้าใหม่จำนวน 8 ท่าน และที่ประชุมมีมติอนุมัติแต่งตั้งกรรมการและกรรมการอิสระเข้าใหม่ของบริษัทตามบุคคลที่ได้รับเสนอชื่อด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นที่มาประชุมและมีสิทธิออกเสียงลงคะแนน และด้วยคะแนนเสียงสูงสุดตามลำดับลงมาตามจำนวนกรรมการเข้าใหม่ดังกล่าว

5.4 การยื่นคำร้องขอออกจากแผนฟื้นฟูกิจการต่อศาลล้มละลายกลาง

เมื่อวันที่ 28 เมษายน 2568 ผู้บริหารแผนได้ยื่นคำร้องขอให้ศาลมีคำสั่งยกเลิกการฟื้นฟูกิจการต่อศาลล้มละลายกลาง โดยการดำเนินการฟื้นฟูกิจการของบริษัทถือเป็นผลสำเร็จทุกข้อตามแผนฟื้นฟูกิจการ ดังต่อไปนี้

(1) บริษัทจดทะเบียนเพิ่มทุนตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในแผนฟื้นฟูกิจการ เพื่อรองรับการปรับโครงสร้างทุน

(2) บริษัทดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการโดยไม่เกิดเหตุผิดนัด

(3) บริษัทมีกำไรก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย (“EBITDA”) จากการดำเนินงานหลังหักเงินสดจ่ายหนี้สินตามสัญญาเช่าเครื่องบิน ไม่น้อยกว่า 20,000 ล้านบาท ในรอบ 12 เดือนก่อนหน้าที่จะรายงานศาลถึงผลสำเร็จของการฟื้นฟูกิจการและส่วนของผู้ถือหุ้นในงบการเงินเป็นบวก โดยบริษัทมี EBITDA หลังหักเงินสดจ่ายหนี้สินตามสัญญาเช่าเครื่องบิน สำหรับรอบระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2567 ถึงวันที่ 31 มีนาคม 2568 ประมาณ 40,308 ล้านบาท ซึ่งสูงกว่าที่กำหนดไว้ที่ 20,000 ล้านบาท อย่างมีนัยสำคัญ และมีส่วนของผู้ถือหุ้นตามงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท เป็นบวกจากการปรับโครงสร้างทุน และ

(4) บริษัทมีการแต่งตั้งกรรมการใหม่ ตามที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นอนุมัติแต่งตั้งคณะกรรมการใหม่เมื่อวันที่ 18 เมษายน 2568 ซึ่งเป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุในแผนฟื้นฟูกิจการ

ต่อมา เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2568 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งยกเลิกการฟื้นฟูกิจการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) หลังจากที่บริษัทได้ยื่นคำร้องขอยกเลิกการฟื้นฟูกิจการเมื่อวันที่ 28 เมษายน 2568 ที่ผ่านมา ภายหลังประสบความสำเร็จในการดำเนินการตามเงื่อนไขของแผนฟื้นฟูกิจการครบทั้ง 4 ข้อ ดังกล่าว

6. รายการกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันกับบริษัท หมายถึง บุคคลหรือกิจการที่มีอำนาจควบคุมบริษัท ถูกควบคุมโดยบริษัท ไม่ว่าจะเป็นโดยทางตรงหรือทางอ้อม หรืออยู่ภายใต้การควบคุมเดียวกันกับบริษัท รวมถึงบริษัทที่ทำหน้าที่ถือหุ้น นอกจากนี้ บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันยังรวมถึงบุคคลซึ่งถือหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อม และมีอิทธิพลอย่างเป็นนัยสำคัญกับบริษัท ผู้บริหารสำคัญ กรรมการหรือพนักงานของบริษัท ตลอดทั้งสมาชิกในครอบครัว ที่ใกล้ชิดกับบุคคลดังกล่าวและกิจการที่เกี่ยวข้องกับบุคคลเหล่านั้น กิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกัน ได้แก่ กิจการที่มีกระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ และหน่วยงานต่าง ๆ ภายใต้สังกัดกระทรวงการคลัง ซึ่งกระทรวงการคลังมีอำนาจควบคุม หรือควบคุมร่วม หรือมีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญ

ในการพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันกับบริษัทแต่ละรายการ บริษัทคำนึงถึงเนื้อหาของความสัมพันธ์มากกว่ารูปแบบทางกฎหมาย

รายการที่มีขึ้นกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันได้กำหนดขึ้นโดยใช้ราคาตลาดหรือในราคาที่ตกลงกันตามสัญญา หากไม่มีราคาตลาดรองรับ

ความสัมพันธ์ที่มีกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน นอกเหนือจากบริษัทย่อย และบริษัทร่วม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 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 ปตท. จำกัด (มหาชน)	พลังงานและสาธารณูปโภค	ไทย	กิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกัน
7. บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	ท่าอากาศยานของประเทศไทย	ไทย	กิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกัน
8. สถาบันการบินพลเรือน	อบรมและผลิตบุคลากรด้านการบิน	ไทย	กิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกัน
9. วิทยุการบินแห่งประเทศไทย	ควบคุมจราจรทางอากาศ	ไทย	กิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกัน
10. บริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน)	โทรคมนาคม	ไทย	กิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกัน
11 บริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน)	พลังงานและสาธารณูปโภค	ไทย	กิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกัน

6.1 รายการที่สำคัญกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม สรุปได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	**2567**	**2568**	**2567**
ผู้ถือหุ้นใหญ่				
(รวมหน่วยงานภายใต้กระทรวงการคลัง)				
ซื้อสินค้าและบริการ	15	15	15	15
ดอกเบี้ยจ่าย	228	1,003	228	1,003
บริษัทย่อย				
ขายและให้บริการ	-	-	69	237
ซื้อสินค้าและบริการ	-	-	1,771	1,646
เงินปันผลรับ (ดูหมายเหตุข้อ 12.2)	-	-	38	32
บริษัทร่วม				
ซื้อสินค้าและบริการ	279	264	279	264
เงินปันผลรับ (ดูหมายเหตุข้อ 12.1)	19	21	19	21
กิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกัน				
(ไม่รวมหน่วยงานภายใต้กระทรวงการคลัง)				
ขายและให้บริการ	102	104	102	104
ซื้อสินค้าและบริการ	19,126	22,723	19,126	22,723
ดอกเบี้ยจ่าย	118	351	118	351
ค่าตอบแทนคณะกรรมการและผู้บริหาร				
ค่าตอบแทนผู้บริหารระยะสั้น	59	40	51	32
ค่าตอบแทนคณะกรรมการบริหาร	19	17	17	15
ผลประโยชน์หลังออกจากงาน	2	1	2	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	
	2568	**2567**	**2568**	**2567**
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น (ดูหมายเหตุข้อ 8)				
บริษัทย่อย	-	-	289[1]	10,035
กิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกัน	20	23	20	23
รวม	20	23	309	10,058

(1) เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2568 ศาลล้มละลายกลาง มีคำสั่งให้พิทักษ์ทรัพย์ของบริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด เด็ดขาด ตามพระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 มาตรา 88 ทำให้บริษัทสูญเสียอำนาจการควบคุม บริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด และจัดประเภทลูกหนี้ บริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด ใหม่จากลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น-กิจการที่เกี่ยวข้องกัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 เป็นลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น-กิจการอื่น

ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่นแสดงยอดคงเหลือก่อนหักค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิต (ดูหมายเหตุข้อ 8)

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	**2567**	**2568**	**2567**
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่น (ดูหมายเหตุข้อ 20)				
บริษัทย่อย	-	-	295	201
บริษัทร่วม	36	25	36	25
กิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกัน	797	335	797	335
รวม	833	360	1,128	561
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้ไม่หมุนเวียนอื่น (ดูหมายเหตุข้อ 20)				
บริษัทร่วม	5	15	5	15
กิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกัน	1,103	1,380	1,103	1,380
รวม	1,108	1,395	1,108	1,395
เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี จากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน				
จากสถาบันการเงินในประเทศที่ผู้ถือหุ้นใหญ่มีอำนาจควบคุม	501	-	501	-
รวม	501	-	501	-
เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน				
จากสถาบันการเงินในประเทศที่ผู้ถือหุ้นใหญ่มีอำนาจควบคุม	6,286	6,562	6,286	6,562
รวม	6,286	6,562	6,286	6,562

รายละเอียดเงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม มีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ			
	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)		จำนวนเงิน	
	2568	**2567**	**2568**	**2567**
หนี้สินหมุนเวียน				
จากสถาบันการเงินในประเทศที่ผู้ถือหุ้นใหญ่มีอำนาจควบคุม	1.00 - 1.50	1.00 - 1.50	501	-
หนี้สินไม่หมุนเวียน				
จากสถาบันการเงินในประเทศที่ผู้ถือหุ้นใหญ่มีอำนาจควบคุม	1.00 - 1.50	1.00 - 1.50	6,286	6,562
รวม			6,787	6,562

เงินกู้ยืมดังกล่าวมีวันที่เริ่มครบกำหนดจ่ายชำระตั้งแต่วันที่ 30 มิถุนายน 2569 ถึงวันที่ 30 ธันวาคม 2578

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567 บริษัทจ่ายชำระหนี้เงินต้นคงค้างและดอกเบี้ยคงค้าง สำหรับเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินต่างประเทศผ่านผู้ถือหุ้นใหญ่ จำนวน 12,827 ล้านบาท โดยการแปลงหนี้ดังกล่าวเป็นหุ้นสามัญเพิ่มทุน จำนวนไม่เกิน 5,039,896,007 หุ้น ที่ราคา 2.5452 บาทต่อหุ้น และชำระหนี้เงินต้นคงค้าง สำหรับกู้ยืมจากสถาบันการเงินในประเทศที่ผู้ถือหุ้นใหญ่มีอำนาจควบคุม ในอัตราร้อยละ 24.5 ของมูลหนี้โดยการแปลงหนี้ดังกล่าวเป็นหุ้นสามัญเพิ่มทุนในระหว่างปี 2567

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568 และ 2567 ไม่มีการกู้ยืมเพิ่มเติมจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

6.3 สัญญาสำคัญที่ทำกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

สัญญาเช่าพื้นที่และสัญญาอนุญาตให้ประกอบกิจการ

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

7. ข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับกระแสเงินสด

7.1 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	**2567**	**2568**	**2567**
เงินสดในประเทศ	13	14	13	14
เงินสดในต่างประเทศ	3	4	3	4
เงินฝากธนาคารในประเทศ	50,366	50,657	48,311	50,457
เงินฝากธนาคารในต่างประเทศ	25,695	28,420	25,695	28,420
ตั๋วเงินฝากและเงินฝากประจำไม่เกิน 3 เดือน	2,520	5,171	2,520	5,171
รวมเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	78,597	84,266	76,542	84,066
หัก ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิต	(18)	(54)	(18)	(54)
รวม	78,579	84,212	76,524	84,012

7.2 รายการที่ไม่ใช่เงินสดสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม มีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	**2567**	**2568**	**2567**
การจัดประเภทภาษีเงินได้รอขอคืน	-	349	-	349
เจ้าหนี้ค่าซื้อสินทรัพย์	84	(894)	84	(894)
เจ้าหนี้หนี้สินตามสัญญาเช่า	-	588	-	588
ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	33	158	33	158
การแปลงหนี้เป็นทุนสำหรับเจ้าหนี้	-	(952)	-	(952)
หุ้นสามัญเพิ่มทุน	-	94,033	-	94,033

7.3 การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินที่เกิดจากกิจกรรมจัดหาเงิน

การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมจัดหาเงินรวมส่วนที่เป็นกระแสเงินสดและส่วนที่ไม่ใช่กระแสเงินสดที่มีการจัดประเภทเป็นกิจกรรมจัดหาเงินในงบกระแสเงินสด มีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568	งบการเงินรวม					
	ยอดยกมา ณ วันที่ 1 มกราคม 2568	กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน	การเปลี่ยนแปลงที่ไม่ใช่เงินสด: จากอัตราแลกเปลี่ยน	เพิ่มขึ้น	อื่น ๆ	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	4,416	(73)	-	-	424 [1]	4,767
เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	6,562	(75)	-	-	300 [1]	6,787
หนี้สินตามสัญญาเช่า	90,607	(17,376)	(5,123)	4,873	4,212 [2]	77,193
หุ้นกู้	27,156	(692)	-	-	2,462 [1]	28,926
รวม	128,741	(18,216)	(5,123)	4,873	7,398	117,673

หน่วย : ล้านบาท

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567	งบการเงินรวม						
	ยอดยกมา ณ วันที่ 1 มกราคม 2567	กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน	การเปลี่ยนแปลงที่ไม่ใช่เงินสด: จากอัตราแลกเปลี่ยน	เพิ่มขึ้น	จากการแปลงหนี้เป็นทุน[5]	อื่น ๆ	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	8,399	(58)	-	-	(4,444)	519[1][3]	4,416
เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	24,932	(146)	-	-	(18,258)	34[1][3][4]	6,562
หนี้สินตามสัญญาเช่า	84,261	(18,674)	(2,143)	18,348	(1)	8,816[2]	90,607
หุ้นกู้	46,826	(1,040)	-	-	(22,775)	4,145[1]	27,156
รวม	164,418	(19,918)	(2,143)	18,348	(45,478)	13,514	128,741

[1] การรับรู้ต้นทุนทางการเงินด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่าย

[2] การจัดประเภทเจ้าหนี้หนี้สินตามสัญญาเช่า การปรับปรุงหนี้สินตามสัญญาเช่าอื่น ๆ และการยกเลิกสัญญาเช่า (ดูหมายเหตุข้อ 19)

[3] การตัดรายการหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่าย

[4] การเปลี่ยนแปลงหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่าย

[5] การแปลงหนี้เป็นทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการที่แก้ไข โดยเมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2567 บริษัทได้ดำเนินการจัดสรรหุ้นสามัญให้แก่เจ้าหนี้แต่ละรายเพื่อชำระหนี้ตามที่กำหนดในแผนฟื้นฟูกิจการแล้ว

หน่วย : ล้านบาท

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	ยอดยกมา ณ วันที่ 1 มกราคม 2568	กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน	การเปลี่ยนแปลงที่ไม่ใช่เงินสด: จากอัตราแลกเปลี่ยน	การเปลี่ยนแปลงที่ไม่ใช่เงินสด: เพิ่มขึ้น	การเปลี่ยนแปลงที่ไม่ใช่เงินสด: อื่น ๆ	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	4,416	(73)	-	-	424 (1)	4,767
เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	6,562	(75)	-	-	300 (1)	6,787
หนี้สินตามสัญญาเช่า	90,584	(17,366)	(5,123)	4,873	4,211 (2)	77,179
หุ้นกู้	27,156	(692)	-	-	2,462 (1)	28,926
รวม	128,718	(18,206)	(5,123)	4,873	7,397	117,659

หน่วย : ล้านบาท

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567	งบการเงินเฉพาะกิจการ						
	ยอดยกมา ณ วันที่ 1 มกราคม 2567	กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน	การเปลี่ยนแปลงที่ไม่ใช่เงินสด: จากอัตราแลกเปลี่ยน	การเปลี่ยนแปลงที่ไม่ใช่เงินสด: เพิ่มขึ้น	การเปลี่ยนแปลงที่ไม่ใช่เงินสด: จากการแปลงหนี้เป็นทุน(5)	การเปลี่ยนแปลงที่ไม่ใช่เงินสด: อื่น ๆ	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	8,399	(58)	-	-	(4,444)	519(1)(3)	4,416
เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	24,932	(146)	-	-	(18,258)	34(1)(3)(4)	6,562
หนี้สินตามสัญญาเช่า	84,254	(18,664)	(2,143)	18,323	(1)	8,815(2)	90,584
หุ้นกู้	46,826	(1,040)	-	-	(22,775)	4,145(1)	27,156
รวม	164,411	(19,908)	(2,143)	18,323	(45,478)	13,513	128,718

(1) การรับรู้ต้นทุนทางการเงินด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่าย

(2) การจัดประเภทเจ้าหนี้หนี้สินตามสัญญาเช่า การปรับปรุงหนี้สินตามสัญญาเช่าอื่น ๆ และการยกเลิกสัญญาเช่า (ดูหมายเหตุข้อ 19)

(3) การตัดรายการหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่าย

(4) การเปลี่ยนแปลงหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่าย

(5) การแปลงหนี้เป็นทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการที่แก้ไข โดยเมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2567 บริษัทได้ดำเนินการจัดสรรหุ้นสามัญให้แก่เจ้าหนี้แต่ละรายเพื่อชำระหนี้ตามที่กำหนดในแผนฟื้นฟูกิจการแล้ว

8. ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น

ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	2567	2568	2567
ลูกหนี้การค้า				
กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (ดูหมายเหตุข้อ 6.2)	20	23	31(1)	2,658
กิจการอื่น	12,111(1)	10,629	12,080(1)	10,565
หัก ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิต	(3,893)	(1,635)	(3,891)	(4,225)
รวมลูกหนี้การค้า	8,238	9,017	8,220	8,998
ลูกหนี้หมุนเวียนอื่น				
กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (ดูหมายเหตุข้อ 6.2)	-	-	278(1)	7,400
กิจการอื่น	9,095(1)	2,310	9,008(1)	2,236
หัก ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิต	(7,283)(1)	(181)	(7,535)	(7,365)
รวมลูกหนี้หมุนเวียนอื่น	1,812	2,129	1,751	2,271
	10,050	11,146	9,971	11,269
รายได้ค้างรับ	613	821	761	853
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้าและเงินมัดจำ	1,631	2,006	1,742	2,177
รวม	12,294	13,973	12,474	14,299

(1) เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2568 ศาลล้มละลายกลาง มีคำสั่งให้พิทักษ์ทรัพย์ของบริษัทไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด เด็ดขาด ตามพระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 มาตรา 88 ทำให้บริษัทสูญเสียอำนาจการควบคุม บริษัทไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด และจัดประเภทลูกหนี้ บริษัทไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด ใหม่จากลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 เป็นลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น - กิจการอื่น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทมีค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตสำหรับลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น จำนวน 3,891 ล้านบาท และ 7,535 ล้านบาท ตามลำดับ ในงบการเงินเฉพาะกิจการ โดยส่วนใหญ่เป็นการรับรู้ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตสำหรับลูกหนี้บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด จำนวน 9,718 ล้านบาท และลูกหนี้รายอื่น ๆ จำนวน 1,708 ล้านบาท

การวิเคราะห์อายุของลูกหนี้การค้า ณ วันที่ 31 ธันวาคม มีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	**2567**	**2568**	**2567**
กิจการที่เกี่ยวข้องกัน				
ยังไม่ครบกำหนดชำระ	5	8	5	10
เกินกำหนดชำระ:				
น้อยกว่า 6 เดือน	2	2	9	12
6 - 12 เดือน	-	-	-	55
1 - 2 ปี	-	-	3	937
มากกว่า 2 ปี	13	13	14[1]	1,644
	20	23	31	2,658
หัก ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิต	-	-	(8)[1]	(2,623)
	20	23	23	35
กิจการอื่น				
ยังไม่ครบกำหนดชำระ	5,948	6,772	5,931	6,758
เกินกำหนดชำระ:				
น้อยกว่า 6 เดือน	1,794	1,649	1,789	1,635
6 - 12 เดือน	151	268	151	267
1 - 2 ปี	401	406	402	406
มากกว่า 2 ปี	3,817	1,534	3,807	1,499
	12,111)[1]	10,629	12,080)[1]	10,565
หัก ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิต	(3,893)[1]	(1,635)	(3,883)[1]	(1,602)
	8,218	8,994	8,197	8,963
รวม	8,238	9,017	8,220	8,998

(1) เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2568 ศาลล้มละลายกลาง มีคำสั่งให้พิทักษ์ทรัพย์ของบริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด เด็ดขาด ตามพระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 มาตรา 88 ทำให้บริษัทสูญเสียอำนาจการควบคุม บริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด และจัดประเภทลูกหนี้ บริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด ใหม่จากลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 เป็นลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น - กิจการอื่น

ตารางต่อไปนี้แสดงการกระทบยอดค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตลอดอายุ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม สำหรับลูกหนี้การค้าซึ่งเป็นไปตามวิธีการอย่างง่ายที่กำหนดไว้ใน TFRS 9

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	**2567**	**2568**	**2567**
ยอดยกมา ณ วันที่ 1 มกราคม	1,635	1,647	4,225	4,480
เพิ่มขึ้น (ลดลง) ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิต (กลับรายการ)	2,258	(12)	(334)	(255)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม	3,893	1,635	3,891	4,225

9. สินค้าคงเหลือ

สินค้าคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	**2567**
อะไหล่เครื่องบิน	9,616	9,131
อะไหล่เครื่องยนต์และอุปกรณ์ภาคพื้น	288	255
น้ำมันเครื่องบิน	243	143
สินค้าเพื่อขาย	212	211
พัสดุสำหรับใช้ในห้องพักผู้โดยสารและการบริการอาหาร	288	231
พัสดุและของใช้สิ้นเปลือง	14	15
สินค้าและอะไหล่ซ่อมเครื่องจำลองบินและพัสดุอื่น ๆ	61	77
สินค้าและอะไหล่เครื่องบินระหว่างทาง	15	41
สินค้าล้าสมัยและชำรุดรอการจำหน่าย	160	112
รวมสินค้าและพัสดุคงเหลือ	10,897	10,216
หัก ค่าเผื่อการลดมูลค่าสินค้าคงเหลือ	(5,836)	(6,216)
รวม	5,061	4,000

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม บริษัทรับรู้และกลับรายการผลขาดทุนจากการลดมูลค่าสินค้าคงเหลือในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	**2567**
ผลขาดทุนจากการลดมูลค่าสินค้าคงเหลือ (กลับรายการ)	(380)	1,405

10. สินทรัพย์ทางการเงิน

10.1 สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	**2567**	**2568**	**2567**
สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย				
ตั๋วเงินที่มีสิทธิไถ่ถอนคืนได้	29,222	17,053	29,222	17,053
เงินฝากประจำที่มีระยะเวลาที่ครบกำหนด				
ชำระมากกว่า 3 เดือน แต่ไม่เกิน 1 ปี	15,769	12,995	15,739	12,875
หุ้นกู้ที่ครบกำหนดภายใน 1 ปี	-	750	-	750
	44,991	30,798	44,961	30,678
หัก ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิต	(10)	(21)	(10)	(21)
รวม	44,981	30,777	44,951	30,657

10.2 สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	**2567**	**2568**	**2567**
สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย				
เงินฝากธนาคารสำหรับกองทุนบำเหน็จพนักงาน	770	889	770	889
เงินฝากประจำที่มีระยะเวลาที่ครบกำหนดมากกว่า 1 ปี	243	-	-	-
สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน				
เงินลงทุนในตราสารหนี้	39	42	39	42
เงินลงทุนในตราสารทุนในความต้องการของตลาด	112	156	110	155
เงินลงทุนในตราสารทุนที่ไม่อยู่ในความต้องการของตลาด	- (1)	40	- (1)	40
เงินลงทุนในตราสารหนี้ที่จัดประเภทด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น				
เงินลงทุนในตราสารทุนที่ไม่อยู่ในความต้องการของตลาด	46	36	46	36
รวม	1,210	1,163	965	1,162

(1) เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2568 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งให้พิทักษ์ทรัพย์ของบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด เด็ดขาดตามพระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 มาตรา 88 ส่งผลให้บริษัทสูญเสียอำนาจควบคุมในบริษัทไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ดังนั้น บริษัทได้จัดประเภทเงินลงทุนในบริษัทดังกล่าวจากเงินลงทุนในบริษัทย่อยเป็นสินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น ทั้งนี้ บริษัทได้ประเมินและพิจารณาแล้วว่าเงินลงทุนดังกล่าวมีมูลค่ายุติธรรมเป็นศูนย์

11. สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขาย

รายการเคลื่อนไหวของสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขาย มีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ					
	ยอดยกมา ณ วันที่ 1 มกราคม 2568	**เพิ่มขึ้น**	**ลดลงจากการด้อยค่า**	**จำหน่าย**	**โอนกลับ**	**ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568**
เครื่องบิน	1,355	606	(124)	(389)	-	1,448
เครื่องยนต์	212	-	(9)	(203)	-	-
ที่ดิน	167	-	-	-	-	167
รวม	1,734	606	(133)	(592)	-	1,615

หน่วย : ล้านบาท

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ					
	ยอดยกมา ณ วันที่ 1 มกราคม 2567	**เพิ่มขึ้น**	**ลดลงจากการด้อยค่า**	**จำหน่าย**	**โอนกลับ**	**ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567**
เครื่องบิน	2,103	1,328	(299)	(723)	(1,054)	1,355
เครื่องยนต์	-	263	(19)	(32)	-	212
ที่ดิน	-	244	-	(77)	-	167
สินทรัพย์อื่น	-	1	-	(1)	-	-
รวม	2,103	1,836	(318)	(833)	(1,054)	1,734

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568

- บริษัทโอนจัดประเภทเครื่องบินแบบ B777-300 จำนวน 6 ลำ เป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขาย โดยมีมูลค่าตามบัญชีสุทธิ จำนวน 606 ล้านบาท ในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ
- บริษัทได้ทำการจำหน่ายเครื่องบินจำนวน 5 ลำ (A340-500 จำนวน 1 ลำ A380-800 จำนวน 1 ลำ B777-200 จำนวน 2 ลำ B777-300 จำนวน 1 ลำ) และเครื่องยนต์อะไหล่ให้กับผู้ซื้อ (กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน) โดยมีมูลค่าตามบัญชีสุทธิ จำนวน 592 ล้านบาท ในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ
- บริษัทรับรู้ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบินแบบ A380-800 จำนวน 6 ลำ B777-200 จำนวน 2 ลำ B777-300 จำนวน 6 ลำ และเครื่องยนต์อะไหล่แบบ TRENT970-84 จำนวน 3 เครื่องยนต์ รวมเป็นจำนวน 133 ล้านบาท (ดูหมายเหตุข้อ 27)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567

- บริษัทโอนอัตประโยชน์เครื่องบินแบบ A380-800 จำนวน 6 ลำ เครื่องยนต์อะไหล่ และสินทรัพย์อื่น เป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่อัตประโยชน์เป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขาย โดยมีมูลค่าตามบัญชีสุทธิ จำนวน 1,328 ล้านบาท 263 ล้านบาท และ 245 ล้านบาท ตามลำดับ ในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ
- บริษัทได้ทำการจำหน่ายเครื่องบินจำนวน 10 ลำ (B747-400 จำนวน 1 ลำ B777-200 จำนวน 3 ลำ A340-500 จำนวน 2 ลำ A340-600 จำนวน 4 ลำ) เครื่องยนต์อะไหล่และที่ดิน บ้านพักประเภทต้องกณฑ์ ให้กับผู้ซื้อ (กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน) โดยมีมูลค่าตามบัญชีสุทธิ จำนวน 833 ล้านบาท ในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ
- บริษัทอัตประโยชน์เครื่องบิน B777-300 ที่เคยแสดงในสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่อัตประโยชน์เป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขาย แสดงเป็นที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ (ดูหมายเหตุข้อ 13) โดยมีมูลค่าตามบัญชีสุทธิจำนวน 1,054 ล้านบาท
- บริษัทรับรู้ผลตอบแทนจากการซื้อขายค่าเครื่องบินแบบ B777-200 จำนวน 6 ลำ A340-500 จำนวน 1 ลำ A380-800 จำนวน 6 ลำ และเครื่องยนต์อะไหล่แบบ TRENT 970-84 จำนวน 4 เครื่องยนต์ รวมเป็นจำนวน 318 ล้านบาท (ดูหมายเหตุข้อ 27)

12. เงินลงทุน

12.1 เงินลงทุนในบริษัทร่วม

เงินลงทุนในบริษัทร่วม ณ วันที่ 31 ธันวาคม และเงินปันผลรับจากเงินลงทุนสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน ซึ่งบันทึกบัญชีโดยวิธีส่วนได้เสีย สำหรับงบการเงินรวม มีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

ชื่อบริษัท	ประเทศที่กิจการจัดตั้ง	ลักษณะธุรกิจ	สัดส่วนความเป็นเจ้าของ (ร้อยละ)		ทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้ว		งบการเงินรวม วิธีส่วนได้เสีย		งบการเงินเฉพาะกิจการ วิธีราคาทุน - สุทธิ		งบการเงินเฉพาะกิจการ เงินปันผลรับ	
			2568	2567	2568	2567	2568	2567	2568	2567	2568	2567
บริษัทร่วม												
บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด	ไทย	ประกอบธุรกิจโรงแรม	40	40	120	120	103	100	48	48	-	5
บริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด	ไทย	ผลิตอาหารและให้บริการแก่สายการบิน	30	30	130	130	231	216	39	39	12	9
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด	ไทย	ประกอบธุรกิจโรงแรม	30	30	1,018	1,018	364	366	305	305	7	7
รวม							698	682	392	392	19	21

12.2 เงินลงทุนในบริษัทย่อย

เงินลงทุนในบริษัทย่อยซึ่งบันทึกด้วยวิธีราคาทุนสำหรับงบการเงินเฉพาะกิจการ และเงินปันผลรับ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม มีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

ชื่อบริษัท	ประเทศที่จัดตั้งธุรกิจ	ลักษณะธุรกิจ	สัดส่วนความเป็นเจ้าของ (ร้อยละ)		ทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้ว		งบการเงินเฉพาะกิจการ							
							วิธีราคาทุน		ค่าเผื่อการด้อยค่า		วิธีราคาทุน - สุทธิ		เงินปันผลรับ	
			2568	2567	2568	2567	2568	2567	2568	2567	2568	2567	2568	2567
บริษัทย่อย														
บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด	ไทย	บริการเทคโนโลยีสารสนเทศสำหรับการเดินทางแบบครบวงจร	55	55	15	15	8	8	-	-	8	8	37	31
บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด	ไทย	บริการงานบุคคลเฉพาะด้านให้กับบริษัท	49	49	2	2	1	1	-	-	1	1	-	-
บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด	ไทย	บริการฝึกอบรมด้านการบิน	49	49	2	2	1	1	-	-	1	1	1	1
บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด[1]	ไทย	บริการขนส่งทางอากาศ	-	100	-	1,800	-	1,800	-	(1,800)	-	-	-	-
บริษัท ไทย เอ็ม อาร์ โอ กรุ๊ป จำกัด[2]	ไทย	บริการตรวจสอบ ซ่อมแซม บำรุงรักษา อากาศยาน	100	-	1	-	0.25	-	-	-	0.25	-	-	-
บริษัท ไทย เอ็ม อาร์ โอ เซอร์วิสเซส จำกัด[2]	ไทย	บริการตรวจสอบ ซ่อมแซม บำรุงรักษา อากาศยานและการฝึกอบรม	100	-	2,000	-	2,000	-	-	-	2,000	-	-	-
รวม							2,010	1,810	-	(1,800)	2,010	10	38	32

(1) บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด มีผลขาดทุนสะสมอย่างต่อเนื่องจนมีผลขาดทุนเกินทุนและเมื่อวันที่ 5 มิถุนายน 2568 บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ดำเนินการจดทะเบียนเลิกบริษัทกับกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์เป็นที่เรียบร้อยแล้วและอยู่ระหว่างการชำระบัญชี และเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2568 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งให้พิทักษ์ทรัพย์ของบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด เด็ดขาดตามพระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 มาตรา 88 ส่งผลให้บริษัทสูญเสียอำนาจควบคุมในบริษัทไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ดังนั้น บริษัทจึงตัดรายการสินทรัพย์และหนี้สินของบริษัทย่อยดังกล่าวจากงบฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 และรับรู้กำไรจากการสูญเสียอำนาจควบคุมในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม รวมถึงจัดประเภทเงินลงทุนในบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด จากเงินลงทุนในบริษัทย่อยเป็นสินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น

(2) เมื่อวันที่ 24 ตุลาคม 2568 บริษัท ไทย เอ็ม อาร์ โอ กรุ๊ป จำกัด และ บริษัท ไทย เอ็ม อาร์ โอ เซอร์วิสเซส จำกัด จดทะเบียนเป็นนิติบุคคลตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ด้วยทุนจดทะเบียนจำนวนเงิน 1 ล้านบาท จำนวนหุ้น 100,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท โดยเป็นหุ้นสามัญทั้งหมด ต่อมาในวันที่ 21 พฤศจิกายน 2568 บริษัท ไทย เอ็ม อาร์ โอ เซอร์วิสเซส จำกัด ออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจดทะเบียนเป็นจำนวน 2,000 ล้านบาท โดยเป็นจำนวน 200 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท บริษัทซื้อหุ้นเพิ่มทุนดังกล่าว จำนวน 199 ล้านหุ้น ตามสัดส่วนจำนวนหุ้นที่บริษัทถืออยู่เดิม มูลค่าหุ้นละ 10 บาท รวมเป็นจำนวน 1,999 ล้านบาท ทั้งนี้การเพิ่มทุนของบริษัทร่วมดังกล่าวไม่ได้เปลี่ยนแปลงสัดส่วนความเป็นเจ้าของของบริษัทในบริษัทย่อยดังกล่าว

13. ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์

รายการเคลื่อนไหวของที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568	ยอดยกมา ณ วันที่ 1 มกราคม 2568	เพิ่มขึ้น	ลดลง	จากการเงินรวม โอนเข้า (โอนออก)	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568
ราคาทุน					
ที่ดิน	9,092	-	-	99	9,191
อาคาร	1,964	-	-	241	2,205
ส่วนปรับปรุงอาคาร	4,168	-	(181)	296	4,283
อาคารภายใต้สัญญาเช่า	8,722	-	(452)	-	8,270
เครื่องบิน	81,384	7,794	-	(35,110)	54,068
ค่าตกแต่งเครื่องบิน	9,316	232	(859)	326	9,015
อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	38,091	1,898	(1,571)	524	38,942
เครื่องมือ โรงซ่อมและอุปกรณ์	26,544	338	(544)	1,480	27,818
รวมราคาทุน	179,281	10,262	(3,607)	(32,144)	153,792
ค่าเผื่อมราคาสะสม					
อาคาร	(1)	(126)	-	(233)	(360)
ส่วนปรับปรุงอาคาร	(3,841)	(50)	181	(215)	(3,925)
อาคารภายใต้สัญญาเช่า	(6,286)	(205)	452	-	(6,039)
เครื่องบิน	(66,176)	(2,492)	-	32,380	(36,288)
ค่าตกแต่งเครื่องบิน	(8,008)	(502)	852	-	(7,658)
อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	(24,829)	(1,479)	1,040	-	(25,268)
เครื่องมือ โรงซ่อมและอุปกรณ์	(25,468)	(287)	543	(1,191)	(26,403)
รวมค่าเสื่อมราคาสะสม	(134,609)	(5,141)	3,068	30,741	(105,941)
รวมสินทรัพย์ระหว่างติดตั้ง	403	2,752	-	(1,220)	1,935
หัก ค่าเผื่อการด้อยค่า	(8,050)	(1,508)	-	2,128	(7,430)
รวม	37,025				42,356

หน่วย : ล้านบาท

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567

	งบการเงินรวม				
	ยอดยกมา ณ วันที่ 1 มกราคม 2567	เพิ่มขึ้น	ลดลง	โอนเข้า (โอนออก)	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567
ราคาทุน					
ที่ดิน	9,570	-	-	(478)	9,092
อาคาร	1,714	-	(3)	253	1,964
ส่วนปรับปรุงอาคาร	4,256	-	(87)	(1)	4,168
อาคารภายใต้สัญญาเช่า	8,727	-	(5)	-	8,722
เครื่องบิน	96,306	-	(195)	(14,727)	81,384
ค่าตกแต่งเครื่องบิน	9,316	-	-	-	9,316
อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	39,171	1,664	(1,587)	(1,157)	38,091
เครื่องมือ โรงซ่อมและอุปกรณ์	26,990	502	(444)	(504)	26,544
รวมราคาทุน	196,050	2,166	(2,321)	(16,614)	179,281
ค่าเสื่อมราคาสะสม					
อาคาร	(177)	(89)	1	264	(1)
ส่วนปรับปรุงอาคาร	(3,888)	(65)	87	25	(3,841)
อาคารภายใต้สัญญาเช่า	(6,086)	(205)	5	-	(6,286)
เครื่องบิน	(53,949)	(1,934)	195	(10,488)	(66,176)
ค่าตกแต่งเครื่องบิน	(7,479)	(529)	-	-	(8,008)
อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	(25,742)	(1,410)	1,485	838	(24,829)
เครื่องมือ โรงซ่อมและอุปกรณ์	(26,034)	(403)	442	527	(25,468)
รวมค่าเสื่อมราคาสะสม	(123,355)	(4,635)	2,215	(8,834)	(134,609)
รวมสินทรัพย์ระหว่างติดตั้ง	105	1,527	-	(1,229)	403
หัก ค่าเผื่อการด้อยค่า	(28,221)	(6,817)	652	26,336	(8,050)
รวม	44,579				37,025

ค่าเสื่อมราคาสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม

2568	**ล้านบาท**	5,141
2567	**ล้านบาท**	4,635

หน่วย : ล้านบาท

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568

	งบการเงินเฉพาะกิจการ				
	ยอดยกมา ณ วันที่ 1 มกราคม 2568	เพิ่มขึ้น	ลดลง	โอนเข้า (โอนออก)	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568
ราคาทุน					
ที่ดิน	9,092	-	-	99	9,191
อาคาร	1,964	-	-	241	2,205
ส่วนปรับปรุงอาคาร	4,167	-	(181)	296	4,282
อาคารภายใต้สัญญาเช่า	8,722	-	(452)	-	8,270
เครื่องบิน	81,384	7,794	-	(35,110)	54,068
ค่าตกแต่งเครื่องบิน	9,316	232	(859)	326	9,015
อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	38,091	1,898	(1,571)	524	38,942
เครื่องมือ โรงซ่อมและอุปกรณ์	26,455	331	(542)	1,480	27,724
รวมราคาทุน	179,191	10,255	(3,605)	(32,144)	153,697
ค่าเสื่อมราคาสะสม					
อาคาร	-	(126)	-	(233)	(359)
ส่วนปรับปรุงอาคาร	(3,840)	(50)	181	(215)	(3,924)
อาคารภายใต้สัญญาเช่า	(6,286)	(205)	452	-	(6,039)
เครื่องบิน	(66,176)	(2,492)	-	32,380	(36,288)
ค่าตกแต่งเครื่องบิน	(8,008)	(502)	852	-	(7,658)
อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	(24,830)	(1,478)	1,040	-	(25,268)
เครื่องมือ โรงซ่อมและอุปกรณ์	(25,425)	(280)	542	(1,191)	(26,354)
รวมค่าเสื่อมราคาสะสม	(134,565)	(5,133)	3,067	30,741	(105,890)
รวมสินทรัพย์ระหว่างติดตั้ง	403	2,752	-	(1,220)	1,935
หัก ค่าเผื่อการด้อยค่า	(8,050)	(1,508)	-	2,128	(7,430)
รวม	36,979				42,312

หน่วย : ล้านบาท

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567	งบการเงินเฉพาะกิจการ				
	ยอดยกมา ณ วันที่ 1 มกราคม 2567	เพิ่มขึ้น	ลดลง	โอนเข้า (โอนออก)	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567
ราคาทุน					
ที่ดิน	9,570	-	-	(478)	9,092
อาคาร	1,714	-	(3)	253	1,964
ส่วนปรับปรุงอาคาร	4,212	-	(44)	(1)	4,167
อาคารภายใต้สัญญาเช่า	8,727	-	(5)	-	8,722
เครื่องบิน	96,305	-	(195)	(14,727)	81,383
ค่าตกแต่งเครื่องบิน	9,316	-	-	-	9,316
อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	39,156	1,632	(1,540)	(1,157)	38,091
เครื่องมือ โรงซ่อมและอุปกรณ์	26,867	501	(408)	(504)	26,456
รวมราคาทุน	195,867	2,133	(2,195)	(16,614)	179,191
ค่าเสื่อมราคาสะสม					
อาคาร	(176)	(89)	1	264	-
ส่วนปรับปรุงอาคาร	(3,845)	(64)	44	25	(3,840)
อาคารภายใต้สัญญาเช่า	(6,086)	(205)	5	-	(6,286)
เครื่องบิน	(53,949)	(1,934)	195	(10,488)	(66,176)
ค่าตกแต่งเครื่องบิน	(7,479)	(529)	-	-	(8,008)
อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	(25,696)	(1,410)	1,438	838	(24,830)
เครื่องมือ โรงซ่อมและอุปกรณ์	(25,964)	(396)	408	527	(25,425)
รวมค่าเสื่อมราคาสะสม	(123,195)	(4,627)	2,091	(8,834)	(134,565)
รวมสินทรัพย์ระหว่างติดตั้ง	105	1,527	-	(1,229)	403
หัก ค่าเผื่อการด้อยค่า	(28,221)	(6,817)	652	26,336	(8,050)
รวม	44,556				36,979

ค่าเสื่อมราคาสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม

2568	**ล้านบาท**	5,133
2567	**ล้านบาท**	4,627

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทมีเครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงานจำนวน 80 ลำ ประกอบด้วย เครื่องบินของบริษัท จำนวน 10 ลำ และเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่า จำนวน 70 ลำ และมีเครื่องบินของบริษัทที่ไม่ได้ใช้ดำเนินงาน จำนวน 3 ลำ ซึ่งแสดงเป็นที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ และสินทรัพย์สิทธิการใช้ (ดูหมายเหตุข้อ 14)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 บริษัทมีเครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงานจำนวน 79 ลำ ประกอบด้วย เครื่องบินของบริษัท จำนวน 8 ลำ และเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่า จำนวน 71 ลำ และมีเครื่องบินของบริษัทที่ไม่ได้ใช้ดำเนินงานจำนวน 7 ลำ ซึ่งแสดงเป็นที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ และสินทรัพย์สิทธิการใช้ (ดูหมายเหตุข้อ 14)

ในระหว่างปี 2567 บริษัทมีการประเมินราคาที่ดินและอาคารในประเทศซึ่งกรรมสิทธิ์เป็นของบริษัท ในเขตกรุงเทพมหานคร โดยใช้วิธีเปรียบเทียบราคาตลาด (Market Approach) และวิธีวิเคราะห์มูลค่าจากต้นทุน (Cost Approach) ตามลำดับ โดยผู้ประเมินราคาอิสระ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 บริษัทปรับปรุงมูลค่าตามบัญชีของที่ดินและอาคารเป็นราคาที่ดีใหม่เป็นจำนวน 9,092 ล้านบาท และจำนวน 1,964 ล้านบาท ตามลำดับ โดยกลับรายการและรับรู้ส่วนเกินทุนจากการตีราคาสินทรัพย์ใหม่ สำหรับที่ดินจำนวน (477) ล้านบาท และสำหรับอาคารจำนวน 517 ล้านบาท (2568 : ไม่มี)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 และ 2567 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ได้รวมอาคารบนพื้นที่เช่าตามสัญญาเช่าที่ทำกับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นผู้ให้เช่า (ดูหมายเหตุข้อ 6.3) ตั้งอยู่ที่สนามบินสุวรรณภูมิ มีมูลค่าตามบัญชีสุทธิจำนวน 2,221 ล้านบาท และ 2,426 ล้านบาท ตามลำดับ โดยมีระยะเวลาการเช่า 30 ปี เริ่มตั้งแต่วันที่ 28 กันยายน 2549 ถึงวันที่ 27 กันยายน 2579 และผู้ให้เช่าจะต่ออายุสัญญาให้กับผู้เช่าต่อไปอีก 4 ปี ตั้งแต่วันที่ 28 กันยายน 2579 ถึงวันที่ 27 กันยายน 2583

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทรับรู้ผลขาดทุนจากการด้อยค่า จำนวน 1,508 ล้านบาท โดยเป็นผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบิน 12 ลำ จำนวน 898 ล้านบาท ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องยนต์อะไหล่ จำนวน 463 ล้านบาท และผลขาดทุนจากการด้อยค่าของอุปกรณ์การบินหมุนเวียนที่เกี่ยวข้องจำนวน 147 ล้านบาท (ดูหมายเหตุข้อ 27)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567 บริษัทรับรู้ผลขาดทุนจากการด้อยค่า จำนวน 6,165 ล้านบาท โดยเป็นผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบิน 18 ลำ จำนวน 5,883 ล้านบาท ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องยนต์อะไหล่ จำนวน 277 ล้านบาท และผลขาดทุนจากการด้อยค่าของอุปกรณ์การบินหมุนเวียนที่เกี่ยวข้องจำนวน 5 ล้านบาท (ดูหมายเหตุข้อ 27)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 และ 2567 กลุ่มบริษัทมีอาคารและอุปกรณ์จำนวนหนึ่งซึ่งตัดค่าเสื่อมราคาหมดแล้วแต่ยังใช้งานอยู่ ราคาทุนก่อนหักค่าเสื่อมราคาสะสมของสินทรัพย์ดังกล่าวมีจำนวน 30,947 ล้านบาท และ 29,847 ล้านบาท ตามลำดับ

14. สินทรัพย์สิทธิการใช้

รายการเคลื่อนไหวของสินทรัพย์สิทธิการใช้ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568	งบการเงินรวม				
	ยอดยกมา ณ วันที่ 1 มกราคม 2568	เพิ่มขึ้น	ลดลง	ปรับปรุง	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568
ราคาทุน					
ที่ดินและอาคาร	6,460	418	(280)	4	6,602
เครื่องบิน	116,646	4,199	(5,691)	(197)	114,957
อุปกรณ์	70	302	(13)	(2)	357
รวมราคาทุน	123,176	4,919	(5,984)	(195)	121,916
ค่าเสื่อมราคาสะสม					
ที่ดินและอาคาร	(2,006)	(790)	224	-	(2,572)
เครื่องบิน	(45,764)	(7,848)	3,886	(115)	(49,841)
อุปกรณ์	(39)	(196)	13	2	(220)
รวมค่าเสื่อมราคาสะสม	(47,809)	(8,834)	4,123	(113)	(52,633)
รวม	75,367				69,283

หน่วย : ล้านบาท

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567	งบการเงินรวม				
	ยอดยกมา ณ วันที่ 1 มกราคม 2567	เพิ่มขึ้น	ลดลง	ปรับปรุง	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567
ราคาทุน					
ที่ดินและอาคาร	6,458	649	(641)	(6)	6,460
เครื่องบิน	100,533	18,287	(2,054)	(120)	116,646
อุปกรณ์	104	31	(65)	-	70
รวมราคาทุน	107,095	18,967	(2,760)	(126)	123,176
ค่าเสื่อมราคาสะสม					
ที่ดินและอาคาร	(1,916)	(725)	632	3	(2,006)
เครื่องบิน	(40,048)	(7,631)	1,915	-	(45,764)
อุปกรณ์	(83)	(21)	65	-	(39)
รวมค่าเสื่อมราคาสะสม	(42,047)	(8,377)	2,612	3	(47,809)
รวม	65,048				75,367

ค่าเสื่อมราคาสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม

2568	ล้านบาท	8,834
2567	ล้านบาท	8,377

หน่วย : ล้านบาท

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568	งบการเงินเฉพาะกิจการ				
	ยอดยกมา ณ วันที่ 1 มกราคม 2568	เพิ่มขึ้น	ลดลง	ปรับปรุง	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568
ราคาทุน					
ที่ดินและอาคาร	6,458	418	(280)	4	6,600
เครื่องบิน	116,760	4,199	(5,691)	(311)	114,957
อุปกรณ์	37	301	(13)	(1)	324
รวมราคาทุน	123,255	4,918	(5,984)	(308)	121,881
ค่าเสื่อมราคาสะสม					
ที่ดินและอาคาร	(2,006)	(790)	224	-	(2,572)
เครื่องบิน	(45,879)	(7,848)	3,886	-	(49,841)
อุปกรณ์	(25)	(186)	13	-	(198)
รวมค่าเสื่อมราคาสะสม	(47,910)	(8,824)	4,123	-	(52,611)
รวม	75,345				69,270

หน่วย : ล้านบาท

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567	งบการเงินเฉพาะกิจการ				
	ยอดยกมา ณ วันที่ 1 มกราคม 2567	เพิ่มขึ้น	ลดลง	ปรับปรุง	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567
ราคาทุน					
ที่ดินและอาคาร	6,450	649	(641)	-	6,458
เครื่องบิน	100,647	18,287	(2,054)	(120)	116,760
อุปกรณ์	88	3	(54)	-	37
รวมราคาทุน	107,185	18,939	(2,749)	(120)	123,255
ค่าเสื่อมราคาสะสม					
ที่ดินและอาคาร	(1,913)	(725)	632	-	(2,006)
เครื่องบิน	(40,163)	(7,631)	1,915	-	(45,879)
อุปกรณ์	(67)	(12)	54	-	(25)
รวมค่าเสื่อมราคาสะสม	(42,143)	(8,368)	2,601	-	(47,910)
รวม	65,042				75,345

ค่าเสื่อมราคาสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม

2568	ล้านบาท	8,824
2567	ล้านบาท	8,368

เมื่อวันที่ 20 มีนาคม 2568 บริษัทลงนามในสัญญาซื้อเครื่องบินแบบ B777-300ER จำนวน 4 ลำ กับผู้ให้เช่าในต่างประเทศรายหนึ่ง ซึ่งสัญญาซื้อเครื่องบินดังกล่าวถือเป็นการเปลี่ยนแปลงในสัญญาเช่าเครื่องบินฉบับเดิมที่มีอยู่กับผู้ให้เช่าดังกล่าว ต่อมา เมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2568 บริษัทรับโอนกรรมสิทธิ์ของเครื่องบินดังกล่าวจากผู้ให้เช่า (ผู้ขาย) ดังนั้น บริษัทจึงได้ปรับปรุงราคาทุนของการซื้อเครื่องบินที่แสดงเป็นส่วนหนึ่งของที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ (ดูหมายเหตุข้อ 13) เงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบิน (ดูหมายเหตุข้อ 16) และประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นสำหรับค่าซ่อมแซมและบำรุงอากาศยาน (ดูหมายเหตุข้อ 24) และวัดมูลค่าหนี้สินตามสัญญาเช่าใหม่ด้วยระยะเวลาในการเช่าคงเหลือที่ได้ตกลงไว้กับผู้ให้เช่า โดยการปรับปรุงสินทรัพย์สิทธิการใช้และหนี้สินตามสัญญาเช่า ของเครื่องบินแบบ B777-300ER จำนวน 4 ลำ (ดูหมายเหตุข้อ 19) โดยรับรู้รายการทั้งหมดเป็นกำไรจากการยกเลิกสัญญาเช่าเครื่องบินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568 และ 2567 บริษัทปรับปรุงสินทรัพย์สิทธิการใช้โดยวัดมูลค่าหนี้สินตามสัญญาเช่าใหม่จากการเปลี่ยนแปลงการจ่ายชำระค่าเช่าผันแปรที่ขึ้นอยู่กับอัตราดอกเบี้ยอ้างอิง มูลค่ารวม (355) ล้านบาท และ 179 ล้านบาท ตามลำดับ ในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ

รายได้และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับสัญญาเช่าสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม มีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	**2567**	**2568**	**2567**
จำนวนเงินที่รับรู้ในกำไรหรือขาดทุน				
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยที่เกี่ยวข้องกับหนี้สินตามสัญญาเช่า	8,707	9,924	8,704	9,923
ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับสัญญาเช่าระยะสั้น	34	111	34	111
ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับสัญญาเช่าซึ่งสินทรัพย์มีมูลค่าต่ำ	163	194	163	193
ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับค่าเช่าผันแปรซึ่งไม่รวมอยู่ในการวัดมูลค่าของหนี้สินตามสัญญาเช่า	274	1,065	274	1,065

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568 และ 2567 กระแสเงินสดจ่ายทั้งหมดสำหรับสัญญาเช่าเครื่องบินและสินทรัพย์อื่นเท่ากับ 17,366 ล้านบาท และ 19,731 ล้านบาท ตามลำดับ

15. สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	**2567**	**2568**	**2567**
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	31,722	31,607	31,714	31,598
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	(18,084)	(20,609)	(18,082)	(20,610)
รวม	13,638	10,998	13,632	10,988

รายการเคลื่อนไหวของสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568	งบการเงินรวม			
	ณ วันที่ 1 มกราคม 2568	**รับรู้ใน กำไรหรือขาดทุน**	**รับรู้ใน กำไรเบ็ดเสร็จอื่น**	**ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568**
ค่าเผื่อการลดมูลค่าสินค้าคงเหลือ	1,243	(71)	-	1,172
ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิต	2,343	(46)	-	2,297
ค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์	3,035	(2,029)	-	1,006
ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	6,873	(1,262)	-	5,611
ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนสำหรับผลประโยชน์พนักงาน	1,307	17	139	1,463
หนี้สินตามสัญญาเช่า	15,069	370	-	15,439
ขาดทุนสะสมทางภาษี	1,715	2,741	-	4,456
อื่น ๆ	22	243	13	278
ส่วนเกินทุนจากการตีราคาสินทรัพย์เพิ่ม	(2,215)	21	-	(2,194)
กำไรจากการตัดรายการหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่าย	(3,291)	1,266	-	(2,025)
สินทรัพย์สิทธิการใช้	(15,069)	1,212	-	(13,857)
อื่น ๆ	(34)	32	(6)	(8)
รวม	10,998	2,494	146	13,638

หน่วย : ล้านบาท

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567	งบการเงินรวม			
	ณ วันที่ 1 มกราคม 2567	รับรู้ใน กำไรหรือขาดทุน	รับรู้ใน กำไรเบ็ดเสร็จอื่น	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567
ค่าเผื่อการลดมูลค่าสินค้าคงเหลือ	962	281	-	1,243
ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิต	2,446	(103)	-	2,343
ค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์	6,004	(2,969)	-	3,035
ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	5,794	1,079	-	6,873
ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนสำหรับผลประโยชน์พนักงาน	949	(6)	364	1,307
หนี้สินตามสัญญาเช่า	13,008	2,061	-	15,069
ขาดทุนสะสมทางภาษี	3,381	(1,666)	-	1,715
อื่น ๆ	10	12	-	22
ส่วนเกินทุนจากการตีราคาสินทรัพย์เพิ่ม	(2,240)	33	(8)	(2,215)
กำไรจากการตัดรายการหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่าย	(6,307)	3,016	-	(3,291)
สินทรัพย์สิทธิการใช้	(13,008)	(2,061)	-	(15,069)
อื่น ๆ	(5)	(27)	(2)	(34)
รวม	10,994	(350)	354	10,998

หน่วย : ล้านบาท

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	ณ วันที่ 1 มกราคม 2567	รับรู้ใน กำไรหรือขาดทุน	รับรู้ใน กำไรเบ็ดเสร็จอื่น	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567
ค่าเผื่อการลดมูลค่าสินค้าคงเหลือ	962	281	-	1,243
ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิต	2,439	(103)	-	2,336
ค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์	6,004	(2,969)	-	3,035
ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	5,794	1,079	-	6,873
ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนสำหรับผลประโยชน์พนักงาน	948	(6)	364	1,306
หนี้สินตามสัญญาเช่า	13,008	2,061	-	15,069
ขาดทุนสะสมทางภาษี	3,381	(1,666)	-	1,715
อื่น ๆ	12	9	-	21
ส่วนเกินทุนจากการตีราคาสินทรัพย์เพิ่ม	(2,240)	33	(8)	(2,215)
กำไรจากการตัดรายการหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่าย	(6,307)	3,016	-	(3,291)
สินทรัพย์สิทธิการใช้	(13,008)	(2,061)	-	(15,069)
อื่น ๆ	(5)	(28)	(2)	(35)
รวม	10,988	(354)	354	10,988

หน่วย : ล้านบาท

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	ณ วันที่ 1 มกราคม 2568	รับรู้ใน กำไรหรือขาดทุน	รับรู้ใน กำไรเบ็ดเสร็จอื่น	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568
ค่าเผื่อการลดมูลค่าสินค้าคงเหลือ	1,243	(71)	-	1,172
ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิต	2,336	(42)	-	2,294
ค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์	3,035	(2,029)	-	1,006
ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	6,873	(1,262)	-	5,611
ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนสำหรับผลประโยชน์พนักงาน	1,306	16	139	1,461
หนี้สินตามสัญญาเช่า	15,069	367	-	15,436
ขาดทุนสะสมทางภาษี	1,715	2,741	-	4,456
อื่น ๆ	21	244	13	278
ส่วนเกินทุนจากการตีราคาสินทรัพย์เพิ่ม	(2,215)	21	-	(2,194)
กำไรจากการตัดรายการหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่าย	(3,291)	1,266	-	(2,025)
สินทรัพย์สิทธิการใช้	(15,069)	1,215	-	(13,854)
อื่น ๆ	(35)	32	(6)	(9)
รวม	10,988	2,498	146	13,632

16. เงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบิน

เงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	2567
ยอดยกมา ณ วันที่ 1 มกราคม	14,209	14,894
เพิ่มขึ้น จากการจ่ายชำระ	1,030	1,263
จากการกลับรายการค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิต	6	-
ลดลง จากการรับคืนเงินประกัน	(466)	(1,728)
จากการปรับปรุงอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น	(862)	(220)
จากการยกเลิกสัญญาเช่าเครื่องบิน (ดูหมายเหตุข้อ 14)	(2,806)	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม	11,111	14,209

เงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินตามสัญญาเช่าเครื่องบินเป็นเงินประกันที่ผู้ให้เช่าเรียกเก็บจากผู้เช่าในการบำรุงรักษาเครื่องยนต์และเครื่องบินตามสภาพการบินและมีเงื่อนไขการบำรุงรักษาเครื่องยนต์ตามตารางการบำรุงรักษา โดยสามารถรับคืนเมื่อนำเครื่องบินไปซ่อมบำรุงครั้งใหญ่ตามแผนการบำรุงรักษาและเงื่อนไขที่กำหนดในสัญญาเช่า

17. สินทรัพย์หมุนเวียนและไม่หมุนเวียนอื่น

17.1 สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	**2567**
เงินมัดจำสัญญาเช่าเครื่องบิน	630	-
รวม	630	-

17.2 สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	**2567**	**2568**	**2567**
สินทรัพย์รอการขาย	-	106	-	106
เงินจ่ายล่วงหน้าตามสัญญาจัดหาเครื่องบิน (ดูหมายเหตุข้อ 35.2)	9,634	7,975	9,634	7,975
เงินมัดจำสัญญาเช่าเครื่องบิน	3,017	2,735	3,017	2,735
เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน	5,792	2,213	5,792	2,213
เงินมัดจำอื่น	1,272	1,958	1,272	1,958
เงินวางหลักประกันตราสารอนุพันธ์ (ดูหมายเหตุข้อ 34.2.1)	1,841	1,980	1,841	1,980
ภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่ายรอขอคืน	-	367	-	367
อื่น ๆ	619	466	616	464
หัก ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิต	(8)	(4)	(8)	(4)
รวม	22,167	17,796	22,164	17,794

18. หนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ย

18.1 เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

วันที่เริ่มต้นสัญญาตามสัญญาเงินกู้ยืมเดิม	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ จำนวนเงิน 2568	2567
20 ธันวาคม 2553	1.00 - 1.50	1,108	1,028
30 กันยายน 2557 และ 27 สิงหาคม 2561	1.00 - 1.50	421	390
10 กรกฎาคม 2561	1.00 - 1.50	911	844
8 ตุลาคม 2562	1.00 - 1.50	924	853
26 กุมภาพันธ์ 2563	1.00 - 1.50	1,403	1,301
รวม		4,767	4,416
หัก ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี		(486)	-
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี		4,281	4,416

เงินกู้ยืมดังกล่าวมีวันที่เริ่มครบกำหนดจ่ายชำระตั้งแต่วันที่ 30 มิถุนายน 2569 ถึงวันที่ 30 ธันวาคม 2578

เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	**2567**
จำนวนเงินต้นที่ต้องจ่ายชำระ	7,232	7,232
หัก ดอกเบี้ยจ่ายรอตัดบัญชี	(2,465)	(2,816)
รวม	4,767	4,416

บริษัทได้พิจารณาปรับปรุงมูลหนี้ที่บริษัทได้บันทึกไว้ สำหรับเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินที่ได้รับการยืนยันคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ให้ชำระหนี้แก่เจ้าหนี้เงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินและวัดมูลค่าหนี้สินทางการเงินใหม่ด้วยมูลค่ายุติธรรมโดยใช้วิธีคิดลดกระแสเงินสดด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568 และ 2567 บริษัทไม่มีการกู้ยืมเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินเพิ่มเติม ไม่มีการจ่ายชำระคืนเงินต้น นอกจากนี้ บริษัทไม่มีการนำสินทรัพย์ถาวรหรือหลักทรัพย์อื่นไปค้ำประกันการกู้ยืมกับเงินกู้ระยะยาวจากสถาบันการเงินดังกล่าว โดยภาระหนี้เงินต้นคงค้างส่วนที่เหลือจะได้รับชำระหนี้จากกระแสเงินสดตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ในแผนฟื้นฟูกิจการที่ศาลเห็นชอบตามเดิม และได้กำหนดเพิ่มอัตราดอกเบี้ยใหม่จากภาระหนี้เงินต้นคงค้างส่วนที่ได้รับชำระหนี้จากกระแสเงินสดในครึ่งปีหลังของปีที่ 13 ของแผนฟื้นฟูกิจการเป็นต้นไปจนกว่าจะชำระภาระหนี้เงินต้นครบถ้วน โดยเพิ่มขึ้นจากเดิมอีกร้อยละ 0.25 ต่อปี ตามที่ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งเห็นชอบการขอแก้ไขแผนฟื้นฟูกิจการเมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565

18.2 หุ้นกู้ในสกุลเงินบาทที่เสนอขายให้แก่นักลงทุน ณ วันที่ 31 ธันวาคม ซึ่งเป็นหุ้นกู้ชนิดระบุชื่อผู้ถือ ไม่ด้อยสิทธิ และไม่มีหลักประกัน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	**2567**
จำนวนเงินต้นที่ต้องจ่ายชำระ	46,103	46,103
ดอกเบี้ยใหม่ตั้งพัก	1,045	1,045
หัก ดอกเบี้ยจ่ายรอตัดบัญชี	(18,222)	(19,992)
รวม	28,926	27,156

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

ทั้งนี้ บริษัทชำระหนี้ด้วยการแปลงหนี้เป็นทุนตามสัดส่วนดังกล่าวแล้วในปี 2567 ภาระหนี้เงินต้นคงค้างส่วนที่เหลือจะได้รับชำระหนี้จากกระแสเงินสดตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ในแผนฟื้นฟูกิจการที่ศาลเห็นชอบตามเดิม โดยเริ่มครบกำหนดชำระตั้งแต่วันที่ 30 ธันวาคม 2571 ถึงวันที่ 30 ธันวาคม 2579 และได้กำหนดเพิ่มอัตราดอกเบี้ยใหม่จากภาระหนี้เงินต้นคงค้างส่วนที่ได้รับชำระหนี้จากกระแสเงินสดใน 2 ปีสุดท้ายก่อนครบกำหนดระยะเวลาไถ่ถอนตามแผนฟื้นฟูกิจการ โดยเพิ่มขึ้นจากเดิมอีกร้อยละ 0.25 ต่อปี

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568 และ 2567 บริษัทไม่มีการออกหุ้นกู้เพิ่มเติมและไม่มีการชำระคืนเงินต้น

หุ้นกู้แบบไม่มีหลักประกัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม มีดังนี้

หุ้นกู้	จำนวนเงิน (ล้านบาท)		อัตราดอกเบี้ย	ระยะเวลาในการ	วันที่กำหนดจ่ายชำระคืน
	2568	**2567**	**(ร้อยละต่อปี)**	**จ่ายชำระดอกเบี้ย**	
สิงหาคม 2556					
ชุดที่ 2 (ระยะเวลา 7 ปี)	771	771	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2571[2]
กันยายน 2558					
ชุดที่ 2 (ระยะเวลา 5 ปี)	1,036	1,036	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2571[2]
มิถุนายน 2560					
ชุดที่ 1 (ระยะเวลา 3 ปี)	644	644	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2571[2]
สิงหาคม 2561					
ชุดที่ 2 (ระยะเวลา 2 ปี)	533	533	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2571[2]
พฤศจิกายน 2562					
ชุดที่ 1 (ระยะเวลา 1 ปี)	1,276	1,276	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2571[2]
พฤษภาคม 2554					
ชุดที่ 2 (ระยะเวลา 10 ปี)	581	581	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2572[2]
ชุดที่ 5 (ระยะเวลา 10 ปี)	1,418	1,418	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2572[2]
กุมภาพันธ์ 2555					
ชุดที่ 2 (ระยะเวลา 10 ปี)	1,444	1,444	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2573[2]
มีนาคม 2555					
ครั้งที่ 2 (ระยะเวลา 12 ปี)	1,049	1,049	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2575[2]
ตุลาคม 2555					
ชุดที่ 3 (ระยะเวลา 10 ปี)	919	919	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2573[2]
สิงหาคม 2556					
ชุดที่ 3 (ระยะเวลา 10 ปี)	961	961	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2574[2]
กุมภาพันธ์ 2557					
ชุดที่ 2 (ระยะเวลา 7 ปี)	636	636	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2572[2]
ชุดที่ 3 (ระยะเวลา 10 ปี)	705	705	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2575[2]
ธันวาคม 2557					
ชุดที่ 2 (ระยะเวลา 7 ปี)	895	895	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2572[2]
ชุดที่ 3 (ระยะเวลา 10 ปี)	917	917	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2575[2]
เมษายน 2558					
ชุดที่ 3 (ระยะเวลา 7 ปี)	1,200	1,200	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2573[2]
ชุดที่ 4 (ระยะเวลา 10 ปี)	1,490	1,490	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2576[2]
กันยายน 2558					
ชุดที่ 3 (ระยะเวลา 7 ปี)	1,486	1,486	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2573[2]
ชุดที่ 4 (ระยะเวลา 10 ปี)	1,808	1,808	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2576[2]
ธันวาคม 2559					
ชุดที่ 2 (ระยะเวลา 5 ปี)	367	367	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2572[2]
ชุดที่ 3 (ระยะเวลา 7 ปี)	580	580	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2574[2]
ชุดที่ 4 (ระยะเวลา 10 ปี)	1,802	1,802	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2577[2]
ชุดที่ 5 (ระยะเวลา 12 ปี)	1,260	1,260	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2579[2]
มิถุนายน 2560					
ชุดที่ 2 (ระยะเวลา 5 ปี)	594	594	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2573[2]
ชุดที่ 3 (ระยะเวลา 7 ปี)	629	629	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2575[2]
ชุดที่ 4 (ระยะเวลา 10 ปี)	1,895	1,895	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2578[2]
ชุดที่ 5 (ระยะเวลา 15 ปี)	1,243	1,243	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2579[2]
กุมภาพันธ์ 2561					
ชุดที่ 1 (ระยะเวลา 5 ปี)	673	673	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2574[2]
ชุดที่ 2 (ระยะเวลา 7 ปี)	563	563	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2576[2]
ชุดที่ 3 (ระยะเวลา 10 ปี)	1,482	1,482	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2579[2]
ชุดที่ 4 (ระยะเวลา 15 ปี)	879	879	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2579[2]

หุ้นกู้	จำนวนเงิน (ล้านบาท) 2568	2567	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)	ระยะเวลาในการจ่ายชำระดอกเบี้ย	วันที่กำหนดจ่ายชำระคืน
สิงหาคม 2561					
ชุดที่ 3 (ระยะเวลา 3 ปี)	351	351	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2572[2]
ชุดที่ 4 (ระยะเวลา 5 ปี)	331	331	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2574[2]
ชุดที่ 5 (ระยะเวลา 10 ปี)	1,497	1,497	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2579[2]
ชุดที่ 6 (ระยะเวลา 12 ปี)	812	812	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2579[2]
ชุดที่ 7 (ระยะเวลา 15 ปี)	840	840	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2579[2]
พฤษภาคม 2562					
ชุดที่ 2 (ระยะเวลา 2 ปี)	618	618	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2572[2]
ชุดที่ 3 (ระยะเวลา 3 ปี)	1,363	1,363	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2573[2]
ชุดที่ 4 (ระยะเวลา 5 ปี)	649	649	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2575[2]
ชุดที่ 5 (ระยะเวลา 7 ปี)	346	346	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2577[2]
ชุดที่ 6 (ระยะเวลา 10 ปี)	1,509	1,509	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2579[2]
ชุดที่ 7 (ระยะเวลา 15 ปี)	1,533	1,533	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2579[2]
พฤศจิกายน 2562					
ชุดที่ 2 (ระยะเวลา 2 ปี)	478	478	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2572[2]
ชุดที่ 3 (ระยะเวลา 3 ปี 3 เดือน)	1,781	1,781	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2574[2]
ชุดที่ 4 (ระยะเวลา 10 ปี)	1,121	1,121	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2579[2]
ชุดที่ 5 (ระยะเวลา 15 ปี)	1,138	1,138	1.50 - 1.75[1]	เริ่มชำระปี 2567 เป็นรายเดือน[1]	วันทำการสุดท้ายของปี 2579[2]
รวม	46,103	46,103			

[1] เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งเห็นชอบการขอแก้ไขแผนฟื้นฟูกิจการ ส่งผลให้มีการปรับเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยใหม่จากภาระหนี้เงินต้นคงค้างส่วนที่ได้รับชำระหนี้จากกระแสเงินสด ใน 2 ปีสุดท้ายก่อนครบกำหนดระยะเวลาไถ่ถอนตามแผนฟื้นฟูกิจการ โดยเพิ่มขึ้นจากเดิมอีกร้อยละ 0.25 ต่อปี

[2] เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งเห็นชอบการขอแก้ไขแผนฟื้นฟูกิจการ ส่งผลให้มีการปรับเปลี่ยนวิธีการชำระหนี้จากเดิมที่จะได้รับชำระด้วยเงินสดจนครบถ้วน เป็นได้รับชำระหนี้ด้วยการแปลงหนี้เงินต้นตามแผนฟื้นฟูกิจการในอัตราร้อยละ 24.50 ของภาระหนี้เงินต้นคงค้างของเจ้าหนี้แต่ละรายตามคำสั่งถึงที่สุดให้ได้รับชำระหนี้ โดยเมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2567 บริษัทได้ดำเนินการจัดสรรหุ้นสามัญให้แก่เจ้าหนี้แต่ละรายเพื่อชำระหนี้ตามที่กำหนดในแผนฟื้นฟูกิจการแล้ว โดยภาระหนี้เงินต้นคงค้างส่วนที่เหลือจะได้รับชำระหนี้จากกระแสเงินสดตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ในแผนฟื้นฟูกิจการที่ศาลเห็นชอบตามเดิม

19. หนี้สินตามสัญญาเช่า

หนี้สินตามสัญญาเช่า ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	**2567**	**2568**	**2567**
การวิเคราะห์ตามการครบกำหนด:				
ปีที่ 1	16,596	18,453	16,585	18,442
ปีที่ 2 - 5	56,928	64,601	56,924	64,587
ถัดจากปีที่ 5	43,565	57,418	43,565	57,418
หัก ดอกเบี้ยรอการตัดบัญชี	(39,896)	(49,865)	(39,895)	(49,863)
รวม	77,193	90,607	77,179	90,584

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	**2567**	**2568**	**2567**
การจัดประเภท:				
หมุนเวียน	8,885	9,510	8,874	9,501
ไม่หมุนเวียน	68,308	81,097	68,305	81,083
รวม	77,193	90,607	77,179	90,584

รายการเคลื่อนไหวของหนี้สินตามสัญญาเช่าสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	**2567**	**2568**	**2567**
ยอดยกมา ณ วันที่ 1 มกราคม	90,607	84,261	90,584	84,254
เพิ่มขึ้น จากการทำสัญญาเช่าใหม่	4,873	18,348	4,873	18,323
ลดลง จากการปรับปรุงมูลค่าหนี้สินจากการเปลี่ยนแปลงสัญญาเช่า	(890)	(102)	(890)	(102)
จากการยกเลิกสัญญาเช่าเครื่องบิน (ดูหมายเหตุข้อ 14)	(3,543)	-	(3,543)	-
จากการยกเลิกสัญญาเช่าอื่น	(61)	(418)	(61)	(418)
โอนจัดประเภทเป็นเจ้าหนี้	-	(588)	-	(588)
จ่ายชำระ	(8,670)	(8,751)	(8,661)	(8,742)
ปรับปรุงอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(5,123)	(2,143)	(5,123)	(2,143)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม	77,193	90,607	77,179	90,584

บริษัทปรับปรุงมูลหนี้ที่บริษัทได้บันทึกไว้ สำหรับเจ้าหนี้สถาบันการเงินที่มีสิทธิตามสัญญาโอนสิทธิในการได้รับเงินจากการขายเครื่องบินที่ได้รับการยืนยันคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ให้ชำระหนี้แก่เจ้าหนี้สถาบันการเงินที่มีสิทธิตามสัญญาโอนสิทธิในการได้รับเงินจากการขายเครื่องบิน และวัดมูลค่าหนี้สินทางการเงินใหม่ด้วยมูลค่ายุติธรรมโดยใช้วิธีคิดลดกระแสเงินสดด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด และวัดมูลค่าหนี้สินตามสัญญาเช่าใหม่จากการเปลี่ยนแปลงการจ่ายชำระค่าเช่าผันแปรที่ขึ้นอยู่กับอัตราดอกเบี้ยอ้างอิง เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2567 บริษัทได้ดำเนินการจัดสรรหุ้นสามัญให้แก่เจ้าหนี้แต่ละรายเพื่อชำระหนี้ในอัตราร้อยละ 24.50 ของภาระหนี้เงินต้นคงค้างตามคำสั่งถึงที่สุดให้ได้รับชำระหนี้ ตามที่กำหนดในแผนฟื้นฟูกิจการแล้ว โดยภาระหนี้เงินต้นคงค้างส่วนที่เหลือจะได้รับชำระหนี้จากกระแสเงินสดตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ในแผนฟื้นฟูกิจการที่ศาลเห็นชอบตามเดิม และได้กำหนดเพิ่มอัตราดอกเบี้ยใหม่จากภาระหนี้เงินต้นคงค้างส่วนที่ได้รับชำระหนี้จากกระแสเงินสดในครึ่งปีหลังของปีที่ 13 ของแผนฟื้นฟูกิจการเป็นต้นไปจนกว่าจะชำระภาระหนี้เงินต้นครบถ้วน โดยเพิ่มขึ้นจากเดิมอีกร้อยละ 0.25 ต่อปี ตามที่ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งเห็นชอบการขอแก้ไขแผนฟื้นฟูกิจการ เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 (2568: ไม่มี)

20. เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น

เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	**2567**	**2568**	**2567**
ส่วนที่หมุนเวียน				
เจ้าหนี้การค้า				
กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (ดูหมายเหตุข้อ 6.2)	833	360	1,128	561
กิจการอื่น	7,456	7,680	7,443	7,607
รวมเจ้าหนี้การค้า	8,289	8,040	8,571	8,168
เจ้าหนี้หมุนเวียนอื่น				
เจ้าหนี้ค่าธรรมเนียมสนามบิน	7,421	6,806	7,421	6,806
กิจการอื่น	4,445	4,728	4,409	4,680
รวมเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่น	11,866	11,534	11,830	11,486
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	7,080	6,038	7,122	5,790
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยค้างจ่าย	236	261	236	261
ค่าใช้จ่ายบริการการบินค้างจ่าย	1,922	2,438	1,922	2,423
รวมส่วนที่หมุนเวียน	29,393	28,311	29,681	28,128
ส่วนที่ไม่หมุนเวียน				
เจ้าหนี้การค้า				
กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (ดูหมายเหตุข้อ 6.2)	1,108	1,395	1,108	1,395
กิจการอื่น	2,684	4,917	2,684	4,917
เจ้าหนี้อื่น - กิจการอื่น	1,510	2,852	1,510	2,852
รวมส่วนที่ไม่หมุนเวียนอื่น	5,302	9,164	5,302	9,164
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	34,695	37,475	34,983	37,292

รายละเอียดของเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นส่วนที่ไม่หมุนเวียน มีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	**2567**	**2568**	**2567**
ส่วนที่ไม่หมุนเวียน				
เจ้าหนี้การค้า				
กิจการที่เกี่ยวข้องกัน				
เงินต้น	1,121	1,749	1,121	1,749
หัก ดอกเบี้ยจ่ายรอการตัดบัญชี	(13)	(354)	(13)	(354)
รวมเจ้าหนี้การค้ากิจการที่เกี่ยวข้องกัน	1,108	1,395	1,108	1,395
กิจการอื่น				
เงินต้น	3,649	10,579	3,649	10,579
หัก ดอกเบี้ยจ่ายรอการตัดบัญชี	(965)	(5,662)	(965)	(5,662)
รวมเจ้าหนี้การค้ากิจการอื่น	2,684	4,917	2,684	4,917
เจ้าหนี้ไม่หมุนเวียนอื่น				
กิจการอื่น				
เงินต้น	1,594	7,789	1,594	7,789
หัก ดอกเบี้ยจ่ายรอการตัดบัญชี	(84)	(4,937)	(84)	(4,937)
รวมเจ้าหนี้ไม่หมุนเวียนอื่น	1,510	2,852	1,510	2,852
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น ส่วนที่ไม่หมุนเวียน	5,302	9,164	5,302	9,164

เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นถูกปรับปรุงให้เป็นไปตามมูลหนี้ วันที่ครบกำหนดชำระและอัตราดอกเบี้ยตามแผนฟื้นฟูกิจการและคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ซึ่งมีกำหนดชำระเงินงวดแรกในวันที่ 30 มิถุนายน 2567 ด้วยเหตุนี้ บริษัทจึงปรับปรุงหนี้สินและจัดประเภทเป็นเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นส่วนที่ไม่หมุนเวียน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทมีผลกระทบจากการปรับปรุงเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นให้เป็นไปตามมูลหนี้จากคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ โดยมีผลขาดทุนจากการปรับโครงสร้างหนี้จำนวน 7 ล้านบาท

21. รายได้รับล่วงหน้า

รายได้รับล่วงหน้า ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	**2567**
รายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถือเป็นรายได้	31,037	35,041
โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า[1]	7,217	3,713
รวม	38,254	38,754

บริษัทรับรู้รายได้รับล่วงหน้าของปีก่อนหน้าเป็นรายได้สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	**2567**
รายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถือเป็นรายได้	20,836	15,563
โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า[1]	1,473	920
รวม	22,309	16,483

(1) โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้าวัดมูลค่าด้วยวิธีมูลค่ายุติธรรมที่คำนวณโดยใช้รายได้เฉลี่ยของแต่ละเส้นทางบินหารด้วยไมล์แลกรางวัลจากตารางแลกรางวัลมาตรฐานและใช้ต้นทุนตามสัญญาที่ทำกับคู่สัญญาพันธมิตรธุรกิจหารด้วยไมล์แลกรางวัลจากตารางแลกรางวัลมาตรฐาน ซึ่งเป็นการคำนวณมูลค่ายุติธรรมเป็นลำดับชั้นมูลค่ายุติธรรมระดับ 3

22. เงินกองทุนบำเหน็จพนักงาน

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

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	**2567**
เงินฝากธนาคาร		
(แสดงรวมในสินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น)	770	889
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	1	3
รวมสินทรัพย์	771	892

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	**2567**
หนี้สินหมุนเวียนอื่น		
เจ้าหนี้ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	185	162
หนี้สินค้างจ่ายพนักงานพ้นสภาพ	1	1
เงินกองทุนเงินบำเหน็จพนักงาน	585	729
รวมหนี้สิน	771	892

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 และ 2567 กองทุนบำเหน็จพนักงานมียอดคงเหลือ 585 ล้านบาท และ 729 ล้านบาท ตามลำดับ เท่ากับยอดภาระผูกพันของบริษัทที่จะต้องจ่ายให้พนักงาน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568 และ 2567 บริษัทมีการจ่ายเงินให้พนักงานที่พ้นสภาพการเป็นสมาชิกเป็นจำนวนเงิน 156 ล้านบาท และ 165 ล้านบาท ตามลำดับ และรับรู้ค่าใช้จ่ายสมทบตามภาระผูกพันจำนวนปีละ 12 ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 และ 2567 ยอดเจ้าหนี้บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ที่แสดงในตารางข้างต้นคือเงินที่บริษัทสมทบเข้ากองทุนไว้เกิน ซึ่งแสดงเป็นส่วนหนึ่งของสินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น จำนวน 185 ล้านบาท และ 162 ล้านบาท ตามลำดับ

เมื่อวันที่ 14 กรกฎาคม 2567 ศาลอุทธรณ์คดีชำนัญพิเศษมีคำพิพากษาให้ธนาคารที่กองทุนบำเหน็จพนักงานมีเงินฝากธนาคารไว้ คืนเงินที่ได้อายัดไว้แก่กองทุนบำเหน็จพนักงาน เป็นจำนวนเงิน 2,336 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยเงินฝากธนาคาร 24.55 ล้านบาท และดอกเบี้ยผิดนัดชำระ 285.28 ล้านบาท โดยกองทุนบำเหน็จพนักงานได้รับเงินฝากธนาคารที่ถูกอายัดไว้ดังกล่าวพร้อมดอกเบี้ยเงินฝากธนาคาร และบริษัทได้รับดอกเบี้ยผิดนัดชำระดังกล่าวแล้ว เมื่อวันที่ 20 สิงหาคม 2567 (2568: ไม่มี)

23. ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนสำหรับผลประโยชน์พนักงาน

ในปี 2568 และ 2567 บริษัทมีนโยบายสำหรับประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนสำหรับผลประโยชน์พนักงาน คือผลตอบแทนหลังออกจากงาน บริษัทให้ผลตอบแทนสำหรับพนักงานเกษียณอายุตามผลประโยชน์หลังออกจากงานที่กำหนดไว้ตามข้อกำหนดของพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 และตามนโยบายของบริษัทในการให้ผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุแก่พนักงานตามสิทธิและอายุงาน

ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนสำหรับผลประโยชน์พนักงาน ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	**2567**	**2568**	**2567**
มูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพัน	7,204	6,559	7,160	6,529
รายการที่รับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม				
รับรู้ในกำไรหรือขาดทุน				
ผลประโยชน์หลังออกจากงาน	444	325	430	315
รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น				
ขาดทุนจากการประมาณการ				
ตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	697	1,819	695	1,819
รวม	1,141	2,144	1,125	2,134

รายการเคลื่อนไหวของมูลค่าปัจจุบันของประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงานสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	**2567**	**2568**	**2567**
ยอดยกมา ณ วันที่ 1 มกราคม	6,559	4,768	6,529	4,741
ค่าใช้จ่ายภาระผูกพันของโครงการผลประโยชน์				
ที่รับรู้ในกำไรหรือขาดทุน				
ต้นทุนบริการในปัจจุบัน	320	202	306	194
ต้นทุนดอกเบี้ย	132	121	132	121
ต้นทุนบริการในอดีต	(8)	2	(8)	-
(กำไร) ขาดทุน จากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์				
ประกันภัย - รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น				
จากการเปลี่ยนแปลงสมมติฐาน				
ด้านประสบการณ์การทำงาน	300	203	301	203
จากการเปลี่ยนแปลงสมมติฐานด้านประชากรศาสตร์	(26)	(10)	(28)	(10)
จากการเปลี่ยนแปลงสมมติฐานทางการเงิน	423	1,626	422	1,626
ผลประโยชน์จ่ายโดยโครงการ	(496)	(353)	(494)	(346)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม	7,204	6,559	7,160	6,529

ข้อสมมติหลักในการประมาณการตามหลักการคณิตศาสตร์ประกันภัย ณ วันที่ 31 ธันวาคม (แสดงโดยวิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	**2567**	**2568**	**2567**
อัตราคิดลด (ร้อยละ)	1.40 - 2.74	2.20 - 2.74	1.40	2.20
อัตราเงินเฟ้อ (ร้อยละ)	2.00 - 3.00	2.00 - 3.00	2.00	2.00
อัตราการขึ้นเงินเดือน (ร้อยละ)	0.00 - 5.00	0.00 - 5.00	0.00 - 5.00	0.00 - 5.00
อัตราการหมุนเวียนของพนักงาน (ร้อยละ)	0.00 - 25.00	0.00 - 30.00	0.00 - 4.69	0.00 - 3.75
อัตรามรณะ	TMO17	TMO17	TMO17	TMO17

ข้อสมมติที่สำคัญในการกำหนดภาระผูกพันผลประโยชน์ของพนักงานตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย ประกอบด้วย อัตราคิดลดและอัตราการเพิ่มขึ้นของเงินเดือน การวิเคราะห์ความอ่อนไหวได้พิจารณาจากการเปลี่ยนแปลงในแต่ละข้อสมมติในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยที่เกี่ยวข้องที่อาจเป็นไปได้อย่างสมเหตุสมผล ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน ในขณะที่ข้อสมมติอื่นคงที่

ผลกระทบต่อประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน เพิ่มขึ้น (ลดลง) ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	**2567**	**2568**	**2567**
อัตราคิดลด - เพิ่มขึ้นร้อยละ 1	(523)	(510)	(520)	(508)
อัตราคิดลด - ลดลงร้อยละ 1	604	548	601	545
อัตราเงินเดือน - เพิ่มขึ้นร้อยละ 1	642	609	639	606
อัตราเงินเดือน - ลดลงร้อยละ 1	(567)	(535)	(564)	(534)

การวิเคราะห์ความอ่อนไหวข้างต้นอาจไม่ได้แสดงถึงการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจริงในภาระผูกพันผลประโยชน์ของพนักงาน เนื่องจากเป็นการยากที่การเปลี่ยนแปลงข้อสมมติต่าง ๆ จะเกิดขึ้นแยกต่างหากจากข้อสมมติอื่น ซึ่งอาจมีความสัมพันธ์กัน

24. ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น

ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	**2567**
ยอดยกมา ณ วันที่ 1 มกราคม	34,580	29,340
เพิ่มขึ้น จากการรับรู้ค่าใช้จ่ายระหว่างปี	7,316	10,058
ลดลง จากการเข้าซ่อมระหว่างปี	(6,677)	(4,375)
จากการยกเลิกสัญญาเช่าเครื่องบิน (ดูหมายเหตุข้อ 14)	(5,290)	-
ปรับปรุงอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น	(1,555)	(443)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม	28,374	34,580

ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย รายการประมาณการหนี้สินระยะยาว สำหรับค่าซ่อมแซมและบำรุงอากาศยาน รายการสำรองค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน เครื่องยนต์เครื่องบิน และส่วนประกอบอื่น ๆ สำหรับรายการซ่อมที่จะต้องจ่ายเงินในอนาคตตามสัญญา ซึ่งบริษัทมีภาระผูกพันภายใต้สัญญาเช่าในการซ่อมบำรุงเครื่องบิน เครื่องยนต์เครื่องบิน และส่วนประกอบอื่น ๆ ตลอดอายุสัญญาเช่า รวมถึงการเตรียมสภาพเครื่องบินก่อนการส่งมอบคืนตามที่ผู้ให้เช่ากำหนดเมื่อสิ้นสุดสัญญาเช่า โดยบริษัทประมาณการค่าซ่อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตามชั่วโมงบิน รอบการบิน รอบการซ่อมใหญ่ และอายุสัญญาเช่า ซึ่งคำนวณตามสัดส่วนระยะเวลาที่บริษัทใช้งาน

25. รายได้

การจำแนกรายได้

กลุ่มบริษัทจำแนกรายได้จากการขายสินค้าและให้บริการให้แก่ลูกค้าตลอดช่วงเวลาและ ณ เวลาใดเวลาหนึ่ง ตามส่วนงาน ซึ่งสอดคล้องกับการเปิดเผยข้อมูลรายได้แยกตามส่วนงานที่รายงานภายใต้มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 8 เรื่อง “ส่วนงานดำเนินงาน” (ดูหมายเหตุข้อ 32)

รายได้จากการขายและการให้บริการสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม จำแนกตามช่วงเวลาแห่งการรับรู้รายได้และประเภทของสินค้าหรือบริการได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	**2567**	**2568**	**2567**
ช่วงเวลาของการรับรู้รายได้				
ณ เวลาใดเวลาหนึ่ง				
หน่วยธุรกิจ				
รายได้จากหน่วยธุรกิจ	2,206	2,117	2,206	2,117
ตลอดช่วงเวลา				
กิจการขนส่งทางอากาศ				
รายได้ค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกิน	154,737	159,104	154,737	159,104
รายได้ค่าระวางขนส่งและไปรษณียภัณฑ์	17,251	17,268	17,251	17,268
รายได้จากหน่วยธุรกิจ	1,099	1,447	1,099	1,447
หน่วยธุรกิจ				
รายได้ค่าบริการคลังสินค้า	3,353	2,906	3,353	2,906
รายได้จากหน่วยธุรกิจ	3,196	3,093	3,196	3,093
กิจการอื่น ๆ				
รายได้ค่าบริการซ่อมเครื่องบิน	1,220	988	1,220	988
รายได้ค่าบริการอื่น ๆ	380	326	-	-
รวม	183,442	187,249	183,062	186,923

26. รายได้อื่น

รายได้อื่นสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	**2567**	**2568**	**2567**
รายได้ค่าภาษีสนามบินจากตั๋วโดยสารที่หมดอายุ	172	836	172	836
รายได้จากการประกอบกิจการโทรคมนาคมตามแบบใบอนุญาต	18	-	18	-
รายได้จากเงินประกันชดเชย	266	15	266	15
รายได้ค่าปรับและดอกเบี้ยส่วนเพิ่ม	219	395	254	443
รายได้เงินปันผล	23	23	60	56
อื่น ๆ	730	1,268	739	853
รวม	1,428	2,537	1,509	2,203

27. ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	**2567**
เครื่องบิน	1,022	6,182
เครื่องยนต์	472	296
อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	147	5
รวม	1,641	6,483

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทมีผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ จำนวน 1,641 ล้านบาท ประกอบด้วย

- รับรู้ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบินจำนวน 1,022 ล้านบาท เป็นผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขายจำนวน 124 ล้านบาท (ดูหมายเหตุข้อ 11) ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินที่รวมอยู่ในที่ดิน อาคารและอุปกรณ์จำนวน 898 ล้านบาท (ดูหมายเหตุข้อ 13)

- รับรู้ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องยนต์จำนวน 472 ล้านบาทเป็นผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องยนต์ที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขายจำนวน 9 ล้านบาท (ดูหมายเหตุข้อ 11) ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องยนต์ที่รวมอยู่ใน ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์จำนวน 463 ล้านบาท (ดูหมายเหตุข้อ 13)

- รับรู้ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของอุปกรณ์การบินหมุนเวียนจำนวน 147 ล้านบาท เป็นผลขาดทุนจากการด้อยค่าอุปกรณ์การบินหมุนเวียนที่รวมอยู่ในที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ (ดูหมายเหตุข้อ 13)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567 บริษัทมีผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ จำนวน 6,483 ล้านบาท ประกอบด้วย

- รับรู้ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบินจำนวน 6,182 ล้านบาท เป็นผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขายจำนวน 299 ล้านบาท (ดูหมายเหตุข้อ 11) ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินที่รวมอยู่ในที่ดิน อาคารและอุปกรณ์จำนวน 5,883 ล้านบาท (ดูหมายเหตุข้อ 13)

- รับรู้ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องยนต์จำนวน 296 ล้านบาทเป็นผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องยนต์ที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขายจำนวน 19 ล้านบาท (ดูหมายเหตุข้อ 11) ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องยนต์ที่รวมอยู่ใน ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์จำนวน 277 ล้านบาท (ดูหมายเหตุข้อ 13)

- รับรู้ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของอุปกรณ์การบินหมุนเวียนจำนวน 5 ล้านบาท เป็นผลขาดทุนจากการด้อยค่าอุปกรณ์การบินหมุนเวียนที่รวมอยู่ในที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ (ดูหมายเหตุข้อ 13)

28. ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 (กลับรายการ)

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 (กลับรายการ) สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	**2567**	**2568**	**2567**
(กลับรายการ) ผลขาดทุนด้านเครดิตลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น				
- กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	(7)	172	(548)
- กิจการอื่น	196	(5)	196	(5)
(กลับรายการ) ผลขาดทุนด้านเครดิตสินทรัพย์ทางการเงินอื่น	(43)	34	(43)	36
รวม	153	22	325	(517)

29. รายได้ (ค่าใช้จ่าย) ภาษีเงินได้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	2567	2568	2567
ภาษีเงินได้ที่รับรู้ในกำไรหรือขาดทุน				
รายได้ (ค่าใช้จ่าย) ภาษีเงินได้	(20)	(24)	1	-
ภาษีเงินได้รอตัดบัญชี	2,493	(350)	2,498	(354)
รวม	2,473	(374)	2,499	(354)

การกระทบยอดเพื่อหาอัตราภาษีที่แท้จริงประกอบด้วย

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม			
	2568		2567	
	อัตราภาษีร้อยละ	จำนวน	อัตราภาษีร้อยละ	จำนวน
กำไร (ขาดทุน) สำหรับปี		30,941		(26,901)
ค่าใช้จ่าย (รายได้) ภาษีเงินได้		(2,473)		374
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้		28,468		(26,527)
จำนวนรายได้ภาษีตามอัตราภาษีเงินได้	20	(5,694)	20	-
ผลกระทบทางภาษีสำหรับค่าใช้จ่ายที่ไม่สามารถหักเป็น (ค่าใช้จ่าย) ผลประโยชน์ในทางภาษี				
รายได้และค่าใช้จ่ายจากบัตรส่งเสริมการลงทุน		1,360		1,427
รายได้และค่าใช้จ่ายทางบัญชีซึ่งไม่สามารถใช้เป็นรายได้และค่าใช้จ่ายทางภาษี		1,718		(11,965)
การใช้ประโยชน์จากผลขาดทุนสะสมทางภาษี		2,637		5,340
ผลแตกต่างชั่วคราวที่ไม่ได้บันทึกเป็นสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี		-		5,222
บันทึกสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสำหรับปี		(2,493)		350
รายการปรับปรุงสำหรับปีก่อน ๆ		(1)		-
ค่าใช้จ่าย (รายได้) ภาษีเงินได้	-	(2,473)	1	374

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	2568		2567	
	อัตราภาษีร้อยละ	จำนวน	อัตราภาษีร้อยละ	จำนวน
กำไร (ขาดทุน) สำหรับปี		30,283		(26,757)
ค่าใช้จ่าย (รายได้) ภาษีเงินได้		(2,499)		354
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้		27,784		(26,403)
จำนวนรายได้ภาษีตามอัตราภาษีเงินได้	20	(5,557)	20	-
ผลกระทบทางภาษีสำหรับค่าใช้จ่ายที่ไม่สามารถหักเป็น (ค่าใช้จ่าย) ผลประโยชน์ในทางภาษี				
รายได้และค่าใช้จ่ายจากบัตรส่งเสริมการลงทุน		1,360		1,427
รายได้และค่าใช้จ่ายทางบัญชีซึ่งไม่สามารถใช้เป็นรายได้และค่าใช้จ่ายทางภาษี		1,560		(11,941)
การใช้ประโยชน์จากผลขาดทุนสะสมทางภาษี		2,637		5,340
ผลแตกต่างชั่วคราวที่ไม่ได้บันทึกเป็นสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี		-		5,174
บันทึกสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสำหรับปี		(2,498)		354
รายการปรับปรุงสำหรับปีก่อน ๆ		(1)		-
ค่าใช้จ่าย (รายได้) ภาษีเงินได้	-	(2,499)	1	354

พระราชกำหนดภาษีส่วนเพิ่ม พ.ศ.2567 ได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วเมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2567 ซึ่งเกี่ยวข้องกับมาตรการทางภาษีอากรระหว่างประเทศ (Pillar Two) และจะเริ่มมีผลบังคับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2568 เป็นต้นไป

ทั้งนี้ ผู้บริหารของกลุ่มบริษัทได้ประเมินข้อกำหนดตามหลักเกณฑ์ของพระราชกำหนดฉบับดังกล่าว และพบว่ากลุ่มบริษัทไม่เข้าหลักเกณฑ์การเก็บภาษีส่วนเพิ่ม เนื่องจากกลุ่มบริษัทไม่ได้เป็นกลุ่มนิติบุคคลข้ามชาติ (Multinational Enterprises: MNEs)

30. สิทธิประโยชน์จากการส่งเสริมการลงทุน

บริษัทได้รับสิทธิประโยชน์จากการส่งเสริมการลงทุนตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน (พ.ศ. 2520) โดยการอนุมัติของคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนตามแต่ละบัตรส่งเสริมการลงทุน ดังต่อไปนี้

ลำดับที่	บัตรส่งเสริมการลงทุน		วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการ
	เลขที่บัตรส่งเสริมการลงทุน	วันที่อนุมัติ	
1	2363(2)/2556[1]	6 สิงหาคม 2556	4 กันยายน 2559
2	2364(2)/2556	6 สิงหาคม 2556	27 เมษายน 2560
3	2365(2)/2556	6 สิงหาคม 2556	20 กรกฎาคม 2560
4	2366(2)/2556	6 สิงหาคม 2556	23 กันยายน 2560
5	2367(2)/2556	6 สิงหาคม 2556	7 กุมภาพันธ์ 2561
6	65-0130-1-00-1-0	20 ธันวาคม 2564	29 เมษายน 2565
7	65-1587-1-00-1-0	3 พฤศจิกายน 2565	1 มิถุนายน 2566
8	66-1217-2-00-1-0	22 สิงหาคม 2566	10 พฤศจิกายน 2566
9	66-1479-2-00-1-0	10 ตุลาคม 2566	1 ธันวาคม 2566
10	67-0802-2-00-1-0	27 กุมภาพันธ์ 2567	30 พฤศจิกายน 2567
11	67-0928-2-00-1-0	28 มีนาคม 2567	28 มิถุนายน 2567
12	68-0372-2-00-1-0	24 ธันวาคม 2567	25 สิงหาคม 2568
13	68-2360-2-00-1-0	29 ตุลาคม 2568	21 พฤศจิกายน 2568
14	68-2489-2-00-1-0	29 ตุลาคม 2568	22 มกราคม 2569

[1] บัตรส่งเสริมการลงทุนลำดับที่ 1 ครบกำหนดการใช้สิทธิประโยชน์ทางภาษีเมื่อวันที่ 3 กันยายน 2567 ซึ่งยังไม่ได้ดำเนินการยกเลิกบัตรส่งเสริมการลงทุนต่อสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

ทั้งนี้ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนดบางประการ และสิทธิประโยชน์ประกอบด้วย

ก) ตามมาตรา 25 ได้รับอนุญาตนำคนต่างด้าวซึ่งเป็นช่างฝีมือหรือผู้ชำนาญการ คู่สมรส และบุคคลซึ่งอยู่ในอุปการะของบุคคลทั้งสองประเภทนี้เข้ามาในราชอาณาจักรได้ตามจำนวนและกำหนดระยะเวลาให้อยู่ในราชอาณาจักรเท่าที่คณะกรรมการพิจารณาเห็นสมควร

ข) ตามมาตรา 26 ให้คนต่างด้าวซึ่งเป็นช่างฝีมือหรือผู้ชำนาญการที่ได้รับอนุญาตให้อยู่ในราชอาณาจักรตามมาตรา 25 ได้รับอนุญาตทำงานเฉพาะตำแหน่งหน้าที่การทำงาน ที่คณะกรรมการให้ความเห็นชอบตลอดระยะเวลาเท่าที่ได้รับอนุญาตให้อยู่ในราชอาณาจักร

ค) ตามมาตรา 28 ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักรตามที่คณะกรรมการพิจารณาอนุมัติ

ง) ตามมาตรา 31 วรรคหนึ่ง ให้ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้จากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมรวมกันไม่เกินร้อยละ 100 ของเงินลงทุน โดยไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียน โดยมีกำหนดเวลา 8 ปี (ลำดับที่ 1-5) และยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล สำหรับบัตรส่งเสริมการลงทุน (ลำดับที่ 6-14) มีกำหนดเวลา 5 ปีนับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการนั้น วรรคสี่ ในกรณีที่ประกอบกิจการขาดทุนในระหว่างเวลาได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลตามวรรคหนึ่งผู้ได้รับการส่งเสริมจะได้รับอนุญาตให้นำผลขาดทุนประจำปีที่เกิดขึ้นในระหว่างเวลานั้นไปหักออกจากกำไรสุทธิที่เกิดขึ้นภายหลังระยะเวลาได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลมีกำหนดระยะเวลาไม่เกิน 5 และ 8 ปี นับแต่วันพ้นกำหนดเวลานั้น โดยจะเลือกหักจากกำไรสุทธิของปีใดปีหนึ่งหรือหลายปีก็ได้

จ) ตามมาตรา 34 ได้รับยกเว้นไม่ต้องนำเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริม ซึ่งได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล ตามมาตรา 31 ไปรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้ตลอดระยะเวลาที่ผู้ได้รับการส่งเสริมได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลนั้น

ฉ) ตามมาตรา 37 ได้รับอนุญาตให้นำหรือส่งเงินออกนอกราชอาณาจักรเป็นเงินตราต่างประเทศได้

บริษัทต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขต่าง ๆ ที่ได้ระบุไว้ในบัตรส่งเสริมการลงทุนเพื่อให้เป็นไปตามประกาศของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ ป. 14/2541 ลงวันที่ 30 ธันวาคม 2541 เรื่อง “กำหนดวิธีการรายงานรายได้สำหรับผู้ได้รับการส่งเสริม”

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม รายได้จากการขายทั้งหมดของกลุ่มบริษัทเป็นรายได้จากการขายในประเทศ โดยจำแนกตามกิจกรรมที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนและไม่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน ได้ดังนี้

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม **หน่วย : ล้านบาท**

	งบการเงินรวม					
	กิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน		กิจการที่ไม่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน		รวม	
	2568	2567	2568	2567	2568	2567
รายได้จากการขายและให้บริการ	66,414	73,665	117,028	113,584	183,442	187,249

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม **หน่วย : ล้านบาท**

	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	กิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน		กิจการที่ไม่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน		รวม	
	2568	2567	2568	2567	2568	2567
รายได้จากการขายและให้บริการ	66,414	73,665	116,648	113,258	183,062	186,923

31. ส่วนของผู้ถือหุ้น

31.1 ส่วนเกินทุนจากการตีราคาสินทรัพย์

ส่วนเกินทุนจากการตีราคาสินทรัพย์ คือ ส่วนเกินทุนจากการตีราคาที่ดินและอาคารสุทธิจากภาษี ส่วนเกินทุนจากการตีราคาสินทรัพย์ดังกล่าว จะทยอยตัดจำหน่ายโดยใช้วิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานที่เหลืออยู่ของสินทรัพย์นั้น และบันทึกโอนไปยังกำไรสะสมโดยตรง

ส่วนเกินทุนจากการตีราคาสินทรัพย์ดังกล่าวไม่สามารถนำมาหักกับขาดทุนสะสม และไม่สามารถจ่ายเป็นเงินปันผลได้

31.2 ทุนจดทะเบียน

การจดทะเบียนเพิ่มทุนที่ชำระแล้ว

เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2567 บริษัทได้ดำเนินการจดทะเบียนต่อนายทะเบียนบริษัทมหาชน กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ เพื่อเพิ่มทุนจดทะเบียนชำระแล้วจากการแปลงหนี้เป็นทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการ จากเดิมจำนวน 21,827,719,170 บาท เป็นจำนวน 231,722,181,950 บาท (หุ้นสามัญ 23,172.21 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท) การแปลงหนี้เป็นทุนข้างต้น ใช้ราคา 4.48 บาทต่อหุ้น เป็นมูลค่ายุติธรรมของหุ้นสามัญในการแปลงหนี้เป็นทุน ซึ่งราคาดังกล่าวเป็นการตกลงร่วมกันทั้งสองฝ่าย ส่งผลให้บริษัทมีส่วนต่ำกว่ามูลค่าหุ้นสามัญ จำนวน 115,861,743,454 บาท และมีผลขาดทุนจากการแปลงหนี้เป็นทุน จำนวน 40,581,843,342 บาท

ต่อมาเมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2567 บริษัทได้ดำเนินการจดทะเบียนต่อนายทะเบียนบริษัทมหาชน กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ เพื่อเพิ่มทุนจดทะเบียนชำระแล้วจากการออกหุ้นเพิ่มทุน จากเดิมจำนวน 231,722,181,950 บาท เป็นจำนวน 283,032,915,670 บาท (หุ้นสามัญ 28,303.29 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท) การออกหุ้นเพิ่มทุนข้างต้น ใช้ราคา 4.48 บาทต่อหุ้น เป็นมูลค่ายุติธรรมของหุ้นสามัญ ซึ่งราคาดังกล่าวเป็นการตกลงร่วมกันทั้งสองฝ่าย ส่งผลให้บริษัทมีส่วนต่ำกว่ามูลค่าหุ้นสามัญ จำนวน 28,323,525,013 บาท

31.3 ทุนสำรองตามกฎหมาย

ตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 มาตรา 116 บริษัทจะต้องจัดสรรทุนสำรอง (“สำรองตามกฎหมาย”) อย่างน้อยร้อยละ 5 ของกำไรสุทธิประจำปีหลังจากหักขาดทุนสะสมยกมา (ถ้ามี) จนกว่าสำรองดังกล่าวมีจำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของทุนจดทะเบียน เงินสำรองนี้จะนำไปจ่ายเป็นเงินปันผลไม่ได้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทจัดสรรทุนสำรองตามกฎหมายจำนวน 1,505 ล้านบาท (2567 : ไม่มี)

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

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568 และ 2567 กลุ่มบริษัทไม่มีรายได้จากการขายและให้บริการกับลูกค้าบุคคลภายนอกรายใดรายหนึ่งที่มีจำนวนเงินตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไปของรายได้รวม

32.1 ข้อมูลทางการเงินจำแนกตามส่วนงาน

ส่วนงานดำเนินงานจำแนกตามส่วนงานในงบการเงินรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม มีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม							
	กิจการขนส่งทางอากาศ		หน่วยธุรกิจ		กิจการอื่น ๆ		รวม	
	2568	**2567**	**2568**	**2567**	**2568**	**2567**	**2568**	**2567**
รายได้ภายนอก (ดูหมายเหตุข้อ 25)	173,087	177,819	8,755	8,116	1,600	1,314	183,442	187,249
รายได้ (ค่าใช้จ่าย) ระหว่างส่วนงาน	(10,848)	(9,842)	8,565	7,767	2,283	2,075	-	-
ดอกเบี้ยรับ	4,456	2,925	-	-	3	4	4,459	2,929
กำไรจากการวัดมูลค่าจากตราสารอนุพันธ์	-	107	-	-	-	-	-	107
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา ต่างประเทศสุทธิ	658	-	-	-	(5)	-	653	-
กำไรจากการยกเลิกสัญญาเช่าเครื่องบิน	4,230	-	-	-	-	-	4,230	-
รายได้อื่น	1,286	2,387	120	132	21	18	1,427	2,537
รวมรายได้	172,869	173,396	17,440	16,015	3,902	3,411	194,211	192,822
ค่าน้ำมันเครื่องบิน	(47,376)	(50,474)	-	-	-	-	(47,376)	(50,474)
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	(9,211)	(7,370)	(4,198)	(3,272)	(1,795)	(1,466)	(15,204)	(12,108)
ค่าบริการการบิน	(19,662)	(18,315)	(21)	(17)	-	-	(19,683)	(18,332)
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	(12,703)	(11,851)	(793)	(626)	(495)	(549)	(13,991)	(13,026)
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์	(1,641)	(6,483)	-	-	-	-	(1,641)	(6,483)
ค่าใช้จ่ายอื่น	(45,222)	(47,253)	(7,633)	(6,233)	(483)	(544)	(53,338)	(54,030)
ขาดทุนจากการปรับโครงสร้างหนี้	(7)	(45,271)	-	-	-	-	(7)	(45,271)
ผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา ต่างประเทศสุทธิ	-	(906)	-	-	-	-	-	(906)
ต้นทุนทางการเงิน	(13,153)	(18,780)	-	-	(1)	(1)	(13,154)	(18,781)
ผลขาดทุนจากการวัดมูลค่าจาก ตราสารอนุพันธ์	(1,384)	-	-	-	-	-	(1,384)	-
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม ที่ใช้วิธีส่วนได้เสีย	34	63	-	-	-	-	34	63
รวมค่าใช้จ่าย	(150,325)	(206,640)	(12,645)	(10,148)	(2,774)	(2,560)	(165,744)	(219,348)
กำไร (ขาดทุน) ก่อน รายได้ (ค่าใช้จ่าย) ภาษีเงินได้	22,544	(33,244)	4,795	5,867	1,128	851	28,467	(26,526)
รายได้ (ค่าใช้จ่าย) ภาษีเงินได้	2,498	(353)	-	-	(25)	(21)	2,473	(374)
กำไร (ขาดทุน) ของส่วนงาน	25,042	(33,597)	4,795	5,867	1,103	830	30,940	(26,900)

สินทรัพย์และหนี้สินของกลุ่มบริษัทจำแนกตามส่วนงาน ณ วันที่ 31 ธันวาคม ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม							
	กิจการขนส่งทางอากาศ		หน่วยธุรกิจ		กิจการอื่น ๆ		รวม	
	2568	**2567**	**2568**	**2567**	**2568**	**2567**	**2568**	**2567**
สินทรัพย์หมุนเวียน	140,135	131,707	750	597	1,000	971	141,885	133,275
เงินลงทุนในบริษัทร่วม	698	682	-	-	-	-	698	682
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	36,278	30,637	4,738	5,030	1,340	1,358	42,356	37,025
สินทรัพย์สิทธิการใช้	65,550	71,556	2,570	2,642	1,163	1,169	69,283	75,367
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	48,211	44,407	1	1	11	17	48,223	44,425
สินทรัพย์ที่ไม่ได้ปันส่วน	1,614	1,734					1,614	1,734
สินทรัพย์รวม							304,059	292,508
หนี้สินหมุนเวียน	72,642	71,820	506	458	893	965	74,041	73,243
หนี้สินไม่หมุนเวียน	150,478	170,268	-	-	82	64	150,560	170,332
หนี้สินที่ไม่ได้ปันส่วน	3,547	3,344					3,547	3,344
หนี้สินรวม							228,148	246,919

32.2 รายได้จำแนกตามภูมิศาสตร์

ส่วนงานดำเนินงานจำแนกตามภูมิศาสตร์ในงบการเงินรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม มีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม	
	2568	**2567**
รายได้ภายในประเทศ		
รายได้จากกิจการขนส่งทางอากาศ	6,078	14,282
รายได้จากหน่วยธุรกิจ	8,755	8,116
รายได้กิจการอื่น ๆ	1,600	1,314
รายได้ต่างประเทศ		
รายได้จากกิจการขนส่งทางอากาศ		
ทวีปเอเชีย	85,307	87,916
ทวีปยุโรป	64,453	59,676
ทวีปออสเตรเลีย	17,249	15,945
รวมรายได้	183,442	187,249

33. กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

กลุ่มบริษัทและพนักงานกลุ่มบริษัทได้ร่วมกันจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพขึ้นตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. 2530 และพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2542 โดยพนักงานจะจ่ายสมทบและกลุ่มบริษัทจะจ่ายสมทบให้ส่วนหนึ่งเข้ากองทุนเป็นรายเดือน

กองทุนสำรองเลี้ยงชีพนี้บริหารงานโดยบริษัท หลักทรัพย์จัดการกองทุน กรุงไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท หลักทรัพย์จัดการกองทุน วรรณ จำกัด บริษัท หลักทรัพย์จัดการกองทุน พรินซิเพิล จำกัด และจะจ่ายให้แก่พนักงานเมื่อพนักงานนั้นออกจากงานตามระเบียบว่าด้วยกองทุนของกลุ่มบริษัท สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568 และ 2567 กลุ่มบริษัทรับรู้เงินสมทบดังกล่าวเป็นค่าใช้จ่ายในงบการเงินรวมจำนวน 519 ล้านบาท และ 391 ล้านบาท ตามลำดับ

34. เครื่องมือทางการเงิน

34.1 วัตถุประสงค์ในการบริหารความเสี่ยงทางการเงิน

กลุ่มบริษัทได้บริหารความเสี่ยงทางการเงินภายใต้กรอบนโยบายและกรอบการบริหารของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง โดยคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงดังกล่าวทำหน้าที่กำกับดูแลติดตาม และจัดการความเสี่ยงทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของกลุ่มบริษัทผ่านรายงานความเสี่ยงภายในซึ่งจะวิเคราะห์ความเสี่ยงตามระดับและขนาดของความเสี่ยง ความเสี่ยงเหล่านี้รวมถึงความเสี่ยงด้านตลาด ตลอดจนความเสี่ยงจากสกุลเงิน ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย และความเสี่ยงด้านราคาน้ำมัน ความเสี่ยงด้านเครดิต และความเสี่ยงด้านสภาพคล่อง

บริษัทพิจารณาลดผลกระทบของความเสี่ยงเหล่านี้โดยใช้ตราสารอนุพันธ์ทางการเงินเพื่อป้องกันความเสี่ยง การใช้ตราสารอนุพันธ์ทางการเงินอยู่ภายใต้นโยบายและกรอบบริหารของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 และ 2567 บริษัทมีการทำตราสารอนุพันธ์ทางการเงินเพื่อป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน

34.2 ความเสี่ยงด้านตลาด

กิจกรรมของกลุ่มบริษัทแสดงให้เห็นถึงความเสี่ยงทางการเงินหลักมาจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ อัตราดอกเบี้ยและราคาน้ำมันเป็นหลัก กลุ่มบริษัทมีการเข้าทำสัญญาตราสารอนุพันธ์ทางการเงินที่หลากหลายเพื่อจัดการความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศและราคาน้ำมัน ได้แก่

- สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้าเพื่อป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน
- สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยเพื่อลดความเสี่ยงจากการเพิ่มขึ้นของอัตราดอกเบี้ย
- สัญญาสิทธิที่จะซื้อหรือจะขายสินค้าโภคภัณฑ์เพื่อลดความเสี่ยงด้านราคาน้ำมัน

รายละเอียดของการวิเคราะห์ความอ่อนไหว สำหรับความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศและความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย มีดังต่อไปนี้

34.2.1 การบริหารความเสี่ยงจากเงินตราต่างประเทศ

กลุ่มบริษัททำธุรกรรมที่เป็นเงินตราต่างประเทศ ดังนั้น ความเสี่ยงต่อความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนจึงเกิดขึ้น 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

มูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นตัวเงินซึ่งเป็นเงินตราต่างประเทศของกลุ่มบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม มีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ			
	สินทรัพย์		หนี้สิน	
	2568	**2567**	**2568**	**2567**
สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา	-	159	1,278	52

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทมีธุรกรรม CCS กับสถาบันการเงิน ซึ่งเป็นสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ จำนวน 14 ฉบับ โดยแลกเปลี่ยนจากสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐเป็นสกุลเงินบาท มีมูลค่าเงินต้นตามสัญญารวม 669 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งจะครบกำหนดในปี 2571 - 2577 โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 มีมูลค่าตามบัญชี โดยรับรู้หนี้สินตราสารอนุพันธ์ระยะยาว จำนวน 1,278 ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 บริษัทมีธุรกรรม CCS กับสถาบันการเงิน ซึ่งเป็นสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ จำนวน 7 ฉบับ โดยแลกเปลี่ยนจากสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐเป็นสกุลเงินบาท มีมูลค่าเงินต้นตามสัญญารวม 377 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งจะครบกำหนดในปี 2571 - 2576 โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 มีมูลค่าตามบัญชี โดยรับรู้เป็นสินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์ระยะยาวจำนวน 159 ล้านบาท และหนี้สินตราสารอนุพันธ์ระยะยาวจำนวน 52 ล้านบาท

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568 และ 2567 บริษัทมีผลกำไร (ขาดทุน) จากการวัดมูลค่าจากตราสารอนุพันธ์จำนวน (1,384) ล้านบาท และ 107 ล้านบาท ตามลำดับ

ตามที่ระบุไว้ในสัญญาดังกล่าว กำหนดให้บริษัทวางเงินหลักประกันในการเข้าทำธุรกรรมดังกล่าว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 และ 2567 บริษัทได้วางเงินหลักประกันจำนวน 1,841 ล้านบาท และ 1,980 ล้านบาท แสดงเป็นส่วนหนึ่งของสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น (ดูหมายเหตุข้อ 17)

มูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นตัวเงิน ซึ่งเป็นเงินตราต่างประเทศของกลุ่มบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม มีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ			
	สินทรัพย์		หนี้สิน	
	2568	**2567**	**2568**	**2567**
สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา	111,007	82,798	(113,513)	(99,367)
สกุลเงินเยน	2,616	3,192	(4,269)	(5,179)
สกุลเงินยูโร	5,249	7,726	(4,278)	(5,046)
สกุลอื่น ๆ	13,573	12,743	(1,956)	(1,463)

การวิเคราะห์ความอ่อนไหวของสกุลเงินต่างประเทศ

กลุ่มบริษัทมีการเปิดเผยข้อมูลสกุลเงินของสินทรัพย์และหนี้สินของสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาเป็นหลัก

ตารางต่อไปนี้แสดงรายละเอียดความอ่อนไหวของกลุ่มบริษัทต่อการแข็งค่า และการอ่อนค่าร้อยละ 10 ของสกุลเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินต่างประเทศที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ร้อยละ 10 คืออัตราความอ่อนไหวที่ใช้ในการรายงานความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศเป็นการภายในต่อผู้บริหารสำคัญและแสดงถึงการประเมินของผู้บริหารเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศอย่างสมเหตุสมผล

การวิเคราะห์ความอ่อนไหวจะรวมเฉพาะยอดคงเหลือรายการที่เป็นตัวเงินสำหรับสกุลเงินต่างประเทศและปรับการแปลงค่า ณ วันที่ 31 ธันวาคม สำหรับการเปลี่ยนแปลงร้อยละ 10 ในอัตราสกุลเงินต่างประเทศดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ			
	สินทรัพย์		หนี้สิน	
	2568	**2567**	**2568**	**2567**
กำไร (ขาดทุน)				
- แข็งค่าร้อยละ 10	(13,245)	(10,646)	12,402	11,106
- อ่อนค่าร้อยละ 10	13,245	10,646	(12,402)	(11,106)

34.2.2 การจัดการความเสี่ยงอัตราดอกเบี้ย

บริษัทมีความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยจากการบริษัทกู้ยืมเงิน และเจ้าหนี้สัญญาเช่าทั้งแบบอัตราดอกเบี้ยคงที่และอัตราดอกเบี้ยลอยตัว บริษัทบริหารความเสี่ยงโดยการรักษาสัดส่วนที่เหมาะสมระหว่างเงินกู้ยืมและเจ้าหนี้สัญญาเช่าในอัตราดอกเบี้ยคงที่ และอัตราดอกเบี้ยลอยตัว กลุ่มบริษัทจะพิจารณาใช้สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย กิจกรรมการป้องกันความเสี่ยงจะได้รับการประเมินอย่างสม่ำเสมอเพื่อให้สอดคล้องกับมุมมองอัตราดอกเบี้ยและความเสี่ยงที่กำหนดไว้ เพื่อให้มั่นใจได้ว่าจะใช้กลยุทธ์การป้องกันความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพที่สุด

การวิเคราะห์ความอ่อนไหวของอัตราดอกเบี้ย

การวิเคราะห์ความอ่อนไหวด้านล่างได้รับการพิจารณาจากความเสี่ยงต่ออัตราดอกเบี้ยของทั้งตราสารอนุพันธ์ทางการเงินและที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์ทางการเงิน ณ วันที่รายงาน สำหรับหนี้สินที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัว การวิเคราะห์จัดทำขึ้นโดยสมมติว่าจำนวนหนี้สินคงค้าง ณ วันที่รายงานเป็นยอดคงค้างสำหรับทั้งปี กลุ่มบริษัทใช้อัตราที่เพิ่มขึ้นหรือลดลงจำนวนร้อยละ 1 ในการรายงานความเสี่ยงด้านอัตราดอกเบี้ยเป็นการภายในต่อผู้บริหารสำคัญและแสดงถึงการประเมินของผู้บริหารเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงอัตราดอกเบี้ยที่เป็นไปได้อย่างสมเหตุสมผล

หากอัตราดอกเบี้ยสูงขึ้นหรือต่ำลงร้อยละ 1 และตัวแปรอื่น ๆ ทั้งหมดคงที่ กำไรหรือขาดทุนสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568 และ 2567 จะลดลงหรือเพิ่มขึ้น 63 ล้านบาท และ 116 ล้านบาท ตามลำดับ (ไม่รวมค่าเช่าเครื่องบินเพื่อการดำเนินงาน) โดยส่วนใหญ่เกิดจากการที่กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงต่ออัตราดอกเบี้ยจากการกู้ยืมในอัตราดอกเบี้ยลอยตัว

สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย

กลุ่มบริษัทจะพิจารณาที่จะเข้าทำสัญญาที่จะแลกเปลี่ยนผลต่างระหว่างอัตราดอกเบี้ยคงที่และอัตราดอกเบี้ยลอยตัว ซึ่งคำนวณจากจำนวนเงินต้นตามสัญญาที่ตกลงกันไว้ สัญญาดังกล่าวจะช่วยให้กลุ่มบริษัทสามารถลดความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงอัตราดอกเบี้ยจากมูลค่ายุติธรรมของหนี้สินที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่ที่ออกและความเสี่ยงของกระแสเงินสดจากหนี้สินที่มีอัตราดอกเบี้ยผันแปรที่ออก มูลค่ายุติธรรมของสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย ณ วันที่รายงานถูกกำหนดโดยการคิดลดกระแสเงินสดในอนาคตโดยใช้ข้อมูล ณ วันที่รายงาน และความเสี่ยงด้านเครดิตที่มีอยู่ในสัญญา

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 และ 2567 บริษัทไม่มีธุรกรรมสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย

34.2.3 ความเสี่ยงด้านราคาน้ำมัน

ความเสี่ยงด้านราคาน้ำมันเกิดจากความผันผวนด้านราคา ซึ่งได้รับผลกระทบจากด้านอุปสงค์และอุปทานของน้ำมันเชื้อเพลิงในตลาดโลก รวมทั้งผลกระทบจากสถานการณ์ทางการเมืองระหว่างประเทศ ซึ่งส่งผลโดยตรงต่อผลการดำเนินธุรกิจของบริษัทเนื่องจากต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานเป็นต้นทุนที่สำคัญต่อการดำเนินธุรกิจขนส่งทางอากาศ โดยคิดเป็นประมาณร้อยละ 25 - 40% ของสายการบิน บริษัทมีนโยบายการจัดทำการประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดความผันผวนของต้นทุนด้านน้ำมันอากาศยานและต้นทุนน้ำมันอากาศยานแบบยั่งยืน (SAF) เพื่อให้ผลประกอบการของบริษัทเป็นไปตามเป้าหมายและเป็นการปกป้องมูลค่าของบริษัทให้แก่ผู้ถือหุ้นและผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยมิใช่เป็นการแสวงหารายได้หรือกำไรเพิ่มเติมจากการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน

บริษัทได้มีการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันอากาศยานอย่างต่อเนื่องเป็นระบบ โดยกำหนดนโยบายการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันให้สามารถจัดทำประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันไม่เกินร้อยละ 60 ของปริมาณการใช้ในรอบหนึ่งปีงบประมาณ และมีระยะเวลาในการจัดทำไม่เกิน 24 เดือน โดยใช้เครื่องมือทางการเงินดังนี้ Swaps, Option หรือการผสมผสานของเครื่องมือดังกล่าว ทั้งนี้ ปัจจุบันบริษัทมีการเรียกเก็บเงินชดเชยค่าน้ำมันอากาศยาน ในส่วนที่เกินจากฐานราคาน้ำมันในต้นทุนบัตรโดยสาร ผ่านทางค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมัน (Fuel surcharge) โดยสามารถดำเนินการคำนวณอัตราเรียกเก็บค่าธรรมเนียมให้เหมาะสมกับสภาวะของตลาด การแข่งขัน ความผันผวนของราคาน้ำมันอากาศยาน การตอบสนองของตลาด และการประมาณการค่าใช้จ่ายน้ำมันเครื่องบินที่มีการเปลี่ยนแปลง

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทมีตราสารอนุพันธ์ซึ่งเป็นสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันที่กำหนดให้เป็นเครื่องมือที่ใช้ในการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดจากความผันผวนของราคาน้ำมัน โดยบริษัทได้ทำสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันกับสถาบันการเงินและผู้จัดจำหน่ายน้ำมัน ซึ่งเป็นไปตามกลยุทธ์การบริหารความเสี่ยงของบริษัท ทั้งนี้ สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันมีปริมาณการซื้อน้ำมันรวม 5.78 ล้านบาร์เรล ซึ่งจะครบกำหนดใน เดือนมีนาคม 2569 มิถุนายน 2569 กันยายน 2569 และ ธันวาคม 2569 (2567: ไม่มี)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 มีมูลค่าตามบัญชี ซึ่งรับรู้เป็นสินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์ระยะสั้นจำนวน 15 ล้านบาท และหนี้สินตราสารอนุพันธ์ระยะสั้นจำนวน 60 ล้านบาท (2567: ไม่มี)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทมีขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงมูลค่ายุติธรรมของการป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสด จำนวน 45 ล้านบาท (2567: ไม่มี)

ผลกระทบของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงต่องบฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568

			งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ		
เครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง - ยอดคงค้างของสัญญา	ราคาใช้สิทธิถัวเฉลี่ย		ปริมาณ	มูลค่าตามบัญชีของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง สินทรัพย์ / (หนี้สิน)	การเปลี่ยนแปลงมูลค่ายุติธรรมสำหรับการรับรู้การป้องกันความเสี่ยงที่ไม่มีประสิทธิผล
	สิทธิขาย	สิทธิซื้อ	บาร์เรล	ล้านบาท	ล้านบาท
3 - 6 เดือน	50	71	225,000	1	-
6 - 12 เดือน	52	74	5,550,000	(46)	-
				(45)	-

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ			
รายการที่มีการป้องกันความเสี่ยง	การเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ใช้ในการคำนวณความไม่มีประสิทธิผลของการป้องกันความเสี่ยง	ยอดสำรองป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด สำหรับการป้องกันความเสี่ยงอย่างต่อเนื่อง	ยอดสำรองป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด / ที่เกิดจากการป้องกันความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยงที่จะไม่มีอีกต่อไป	ยอดสำรองสำหรับต้นทุนในการป้องกันความเสี่ยง
รายการซื้อคาดการณ์	-	-	-	(45)
	-	-	-	(45)

34.3 การจัดการความเสี่ยงด้านเครดิต

หมายเหตุข้อ 8 ให้รายละเอียดเกี่ยวกับความเสียหายสูงสุดของกลุ่มบริษัทในความเสี่ยงด้านเครดิต และฐานการวัดมูลค่าที่ใช้ในการพิจารณาค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อที่เกี่ยวเนื่องกับลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น ฝ่ายบริหารควบคุมความเสี่ยงนี้โดยการกำหนดให้มีนโยบาย และวิธีการในการควบคุมสินเชื่อที่เหมาะสม ดังนั้นกลุ่มบริษัทจึงไม่คาดว่าจะได้รับความเสียหายที่เป็นสาระสำคัญจากการให้สินเชื่อ นอกจากนี้ การให้สินเชื่อของกลุ่มบริษัทไม่มีการกระจุกตัว เนื่องจากกลุ่มบริษัทมีฐานของลูกค้าที่หลากหลายและมีอยู่จำนวนมากราย จำนวนเงินสูงสุดที่กลุ่มบริษัทอาจต้องสูญเสียจากการให้สินเชื่อ คือ มูลค่าตามบัญชีของลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นที่แสดงอยู่ในงบฐานะการเงิน

34.4 การจัดการความเสี่ยงสภาพคล่องและดอกเบี้ย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 และ 2567 ความรับผิดชอบสูงสุดในการบริหารความเสี่ยงด้านสภาพคล่องและระยะเวลาชำระคืนขึ้นอยู่กับคณะผู้บริหารของบริษัท ซึ่งมีกรอบการบริหารความเสี่ยงด้านสภาพคล่องที่เหมาะสมสำหรับการจัดการเงินทุนระยะสั้น ระยะกลางและระยะยาว รวมถึงหนี้สินทางการเงินที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์โดยกรอบการบริหารความเสี่ยงนี้อยู่ในแผนฟื้นฟูกิจการของบริษัท

ตารางต่อไปนี้แสดงรายละเอียดอายุสัญญาที่เหลืออยู่ของกลุ่มบริษัท สำหรับหนี้สินทางการเงินที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์ รวมถึงระยะเวลาชำระคืนที่ตกลงกันไว้ ตารางได้จัดทำขึ้นตามกระแสเงินสดที่ไม่ได้คิดลดของหนี้สินทางการเงินตามวันที่เร็วที่สุดที่กลุ่มบริษัทจะต้องจ่ายชำระ ตารางประกอบด้วยกระแสเงินสดของดอกเบี้ยและเงินต้น ในกรณีที่กระแสเงินสดของดอกเบี้ยเป็นอัตราลอยตัว จำนวนเงินกระแสเงินสดที่ไม่ได้คิดลดจะได้มาจากข้อมูลเส้นอัตราผลตอบแทนอัตราดอกเบี้ย ณ วันที่รายงาน

การครบกำหนดตามสัญญาจะขึ้นอยู่กับวันแรกสุดที่กลุ่มบริษัทอาจต้องจ่ายชำระ

หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568	งบการเงินรวม				
	อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง (ร้อยละต่อปี)	น้อยกว่า 1 ปี	1 ปีขึ้นไป	รวม[1]	มูลค่าตามบัญชี
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	5.52 - 15.17	29,393	6,364	35,757	34,695
เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	1.52 - 9.72	501	7,892	8,393	6,787
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	9.21 - 12.58	486	6,746	7,232	4,767
หุ้นกู้	8.07 - 9.72	-	46,103	46,103	28,926

(1) จำนวนหนี้สินตามสัญญาที่ไม่ได้คิดลด

หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567	งบการเงินรวม				
	อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง (ร้อยละต่อปี)	น้อยกว่า 1 ปี	1 ปีขึ้นไป	รวม[1]	มูลค่าตามบัญชี
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	5.52 - 15.17	28,311	20,117	48,428	37,475
เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	1.52 - 9.72	-	8,393	8,393	6,562
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	9.21 - 12.58	-	7,232	7,232	4,416
หุ้นกู้	8.07 - 9.72	-	46,103	46,103	27,156

หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568	งบการเงินเฉพาะกิจการ				
	อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง (ร้อยละต่อปี)	น้อยกว่า 1 ปี	1 ปีขึ้นไป	รวม[1]	มูลค่าตามบัญชี
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	5.52 - 15.17	29,681	6,364	36,045	34,983
เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	1.52 - 9.72	501	7,892	8,393	6,787
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	9.21 - 12.58	486	6,746	7,232	4,767
หุ้นกู้	8.07 - 9.72	-	46,103	46,103	28,926

หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567	งบการเงินเฉพาะกิจการ				
	อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง (ร้อยละต่อปี)	น้อยกว่า 1 ปี	1 ปีขึ้นไป	รวม[1]	มูลค่าตามบัญชี
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	5.52 - 15.17	28,128	20,117	48,245	37,292
เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	1.52 - 9.72	-	8,393	8,393	6,562
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	9.21 - 12.58	-	7,232	7,232	4,416
หุ้นกู้	8.07 - 9.72	-	46,103	46,103	27,156

(1) จำนวนหนี้สินตามสัญญาที่ไม่ได้คิดลด

34.5 ลำดับชั้นและประเภทของเครื่องมือทางการเงินและมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

ตารางต่อไปนี้แสดงข้อมูลเกี่ยวกับ:

- ประเภทของเครื่องมือทางการเงินตามลักษณะและคุณสมบัติ
- มูลค่าตามบัญชีของเครื่องมือทางการเงิน
- มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน ยกเว้นเครื่องมือทางการเงินที่มีมูลค่าตามบัญชีใกล้เคียงกับมูลค่ายุติธรรม
- ลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ทางการเงินที่เปิดเผยมูลค่ายุติธรรม
- ลำดับชั้นมูลค่ายุติธรรมระดับที่ 1 ถึง 3 ขึ้นอยู่กับระดับที่สามารถสังเกตได้ของมูลค่ายุติธรรม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 และ 2567 มูลค่าตามบัญชีของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ลูกหนี้การค้า ลูกหนี้อื่น มีมูลค่าใกล้เคียงกับมูลค่ายุติธรรม เนื่องจากมีระยะเวลาครบกำหนดที่สั้น

เงินลงทุนระยะยาวอื่น มีมูลค่ายุติธรรมไม่ต่างจากมูลค่าตามบัญชี ณ วันที่รายงานอย่างมีสาระสำคัญ โดยเงินลงทุนในหน่วยลงทุนในกองทุนรวม วัดมูลค่ายุติธรรมโดยใช้วิธีสินทรัพย์สุทธิของกองทุนรวม

มูลค่าตามบัญชีของเงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน และเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัวมีมูลค่ายุติธรรมโดยประมาณใกล้เคียงกับมูลค่าตามบัญชี

สินทรัพย์ทางการเงินและหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม

ตารางดังต่อไปนี้แสดงมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ทางการเงินและหนี้สินทางการเงิน รวมถึงลำดับชั้นมูลค่ายุติธรรม สำหรับสินทรัพย์ทางการเงินที่รับรู้ด้วยมูลค่ายุติธรรม ณ วันที่ 31 ธันวาคม

หน่วย : ล้านบาท

		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	ลำดับชั้นมูลค่ายุติธรรม	**2568**	**2567**	**2568**	**2567**
สินทรัพย์และหนี้สินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน					
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น					
เงินลงทุนในตราสารหนี้	ลำดับ 2	39	42	39	42
เงินลงทุนในตราสารทุนในความต้องการของตลาด	ลำดับ 1	112	156	110	155
เงินลงทุนในตราสารทุนที่ไม่อยู่ในความต้องการของตลาด	ลำดับ 3	-	40	-	40
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์ระยะยาว	ลำดับ 2	-	159	-	159
หนี้สินตราสารอนุพันธ์ระยะยาว	ลำดับ 2	1,278	52	1,278	52
สินทรัพย์และหนี้สินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น					
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์ระยะสั้น	ลำดับ 2	15	-	15	-
หนี้สินตราสารอนุพันธ์ระยะสั้น	ลำดับ 2	60	-	60	-
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น					
เงินลงทุนในตราสารทุนที่ไม่อยู่ในความต้องการของตลาด	ลำดับ 3	46	36	46	36

ตารางดังต่อไปนี้แสดงเทคนิคการประเมินมูลค่าที่ใช้ในการวัดมูลค่ายุติธรรม

ประเภท	**เทคนิคการประเมินมูลค่า**
ตราสารหนี้	มูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนในตราสารหนี้ที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุน (FVTPL) คำนวณโดยใช้เทคนิคการประเมินมูลค่า โดยใช้ประโยชน์สูงสุดจากข้อมูลในตลาดที่สังเกตได้)observable market data) และแปลงกระแสเงินสดคิดลดเป็นมูลค่าปัจจุบัน
เงินลงทุนในกองทุน	มูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนในหน่วยลงทุนในความต้องการของตลาดที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน (FVTPL) คำนวณโดยใช้มูลค่าสินทรัพย์สุทธิ ณ วันที่รายงาน
ตราสารทุนในความต้องการของตลาด	มูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนในตราสารทุนที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุน (FVTPL) คำนวณโดยใช้ราคาเสนอซื้อล่าสุดที่อ้างอิงจากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ณ วันทำการสุดท้ายของวันสิ้นระยะเวลารายงาน
ตราสารทุนที่ไม่อยู่ในความต้องการของตลาด	มูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนในตราสารทุนที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุน (FVTPL) โดยประมาณจากมูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดที่คาดว่าจะได้รับคิดลดด้วยอัตราดอกเบี้ยและความเสี่ยงที่เกี่ยวข้อง
	มูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนในตราสารทุนที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น (FVTOCI) คำนวณโดยใช้มูลค่าสินทรัพย์สุทธิ ณ วันที่รายงาน
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์และหนี้สินตราสารอนุพันธ์	ประมาณการกระแสเงินสดคิดลดโดยกระแสเงินสดในอนาคตซึ่งข้อมูลที่นำมาใช้ในการประเมินมูลค่าส่วนใหญ่เป็นข้อมูลที่สามารถสังเกตได้ในตลาดที่เกี่ยวข้อง ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน เช่น อัตราแลกเปลี่ยนทันที อัตราแลกเปลี่ยนล่วงหน้าของเงินตราต่างประเทศ และเส้นราคาล่วงหน้าของสินค้าโภคภัณฑ์ เป็นต้น โดยคำนึงถึงผลกระทบของความเสี่ยงด้านเครดิตของคู่สัญญาในการประมาณมูลค่ายุติธรรมของตราสารอนุพันธ์

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568 และ 2567 บริษัทไม่มีการโอนเครื่องมือทางการเงินระหว่างลำดับชั้นมูลค่ายุติธรรม

การกระทบยอดรายการสินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่ายุติธรรมเป็นประจำและมีลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมเป็นระดับ 3 ณ วันที่ 31 ธันวาคม แสดงได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	**2567**
เงินลงทุนในตราสารทุนที่ไม่อยู่ในความต้องการของตลาด		
- **วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน**		
ยอดยกมาต้นปี	40	312
กำไรสุทธิที่รับรู้ในกำไรหรือขาดทุน	(40)	(272)
ยอดคงเหลือปลายปี	-	40

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	2567	2568	2567
เงินลงทุนในตราสารทุนที่ไม่อยู่ในความต้องการของตลาด				
- วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น				
ยอดยกมาต้นปี	36	26	36	22
โอนระหว่างปี	-	-	-	4
กำไรสุทธิที่รับรู้ในกำไรหรือขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	10	10	10	10
ยอดคงเหลือปลายปี	46	36	46	36

35. ภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

บริษัทมีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นที่เกิดจากภาระผูกพันที่มิได้แสดงในงบการเงิน ดังนี้

35.1 หนังสือค้ำประกัน

บริษัทมีหนังสือค้ำประกันที่ออกโดยธนาคารในประเทศและต่างประเทศ ณ วันที่ 31 ธันวาคม ในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการดังนี้

หน่วย : ล้าน (สกุลเงิน)

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	2567
หนังสือค้ำประกัน		
หนังสือค้ำประกันจากธนาคารในประเทศ		
สกุลเงินบาทไทย (THB)	270	239
หนังสือค้ำประกันจากธนาคารต่างประเทศ		
สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ (USD)	80	30
สกุลเงินดอลลาร์ออสเตรเลีย (AUD)	3	3
สกุลเงินรูปีอินเดีย (INR)	603	372
สกุลเงินริยัลซาอุดีอาระเบีย (SAR)	2	-
สกุลเงินเดอร์แฮมสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ (AED)	1	1
สกุลเงินดอลลาร์ฮ่องกง (HKD)	3	3
สกุลเงินรูปีเนปาล (NPR)	43	43
สกุลเงินโครนนอร์เวย์ (NOK)	1	-

ในกรณีที่บริษัทผิดสัญญา ผู้รับหนังสือค้ำประกันสามารถเรียกร้องให้ธนาคารชำระหนี้แทนได้ และธนาคารจะตามเรียกเก็บเงินคืนจากบริษัทในภายหลัง

35.2 ภาระผูกพัน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 และ 2567 บริษัทมีภาระผูกพันที่จะต้องจ่ายในอนาคตตามสัญญาเช่าของเครื่องบิน ซึ่งอยู่ระหว่างการรอรับมอบ เป็นจำนวน 3,341 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และ 2,014 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ตามลำดับ และสัญญาจัดหาทรัพย์สินซึ่งอยู่ระหว่างการรอรับมอบ เป็นจำนวนเงิน 10,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และ 8,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ตามลำดับ ทั้งนี้ บริษัทได้ชำระเงินล่วงหน้าค่าเครื่องบิน (Pre-Delivery Payment) บางส่วนแล้ว

36. คดีความและข้อพิพาทที่สำคัญ

36.1 คดีความที่สำคัญ

- สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567 บริษัทเป็นจำเลยในคดีความฟ้องร้องกับบุคคลธรรมดาและบริษัทในประเทศหลายแห่งรวมจำนวน 6 คดี โดยคดีความดังกล่าวมีทุนทรัพย์รวม 68 ล้านบาท ต่อมาในระหว่างปี 2568 ศาลชั้นต้นมีคำพิพากษาให้บริษัทชนะคดีและไม่ต้องชำระเงินแก่โจทก์ จำนวนรวม 4 คดี และมีคำพิพากษาให้บริษัทชำระเงินแก่โจทก์ จำนวน 2 คดี รวมเป็นเงินจำนวน 18 ล้านบาท
- ในระหว่างปี 2568 บริษัทเป็นจำเลยในคดีความฟ้องร้องกับบุคคลธรรมดาและบริษัทในประเทศหลายแห่งรวมจำนวน 7 คดี โดยคดีความดังกล่าวมีทุนทรัพย์รวม 237 ล้านบาท

ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 คดีความฟ้องร้องดังกล่าวอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลชั้นต้นและศาลอุทธรณ์ บริษัทไม่สามารถประมาณการผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากคดีความฟ้องร้องดังกล่าวได้ และเชื่อว่ายังไม่มีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่จะเกิดหนี้สินที่มีสาระสำคัญต่องบการเงิน

36.2 กรณีข้อพิพาทเรียกค่าเสียหาย

บริษัทได้รับการเรียกร้องค่าชดเชยความเสียหาย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 และ 2567 จากบุคคลธรรมดาและบริษัทในต่างประเทศหลายแห่ง รวมจำนวน 49 กรณีพิพาทหรือเทียบเท่าจำนวนเงินประมาณ 127 ล้านบาท และ 32 กรณีพิพาทหรือเทียบเท่าจำนวนเงินประมาณ 109 ล้านบาท ตามลำดับ

ทั้งนี้ การเรียกร้องค่าชดเชยความเสียหายดังกล่าวอยู่ระหว่างการเจรจาตกลงกับผู้เรียกร้อง ซึ่งบริษัทไม่สามารถประมาณการผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการเรียกร้องดังกล่าวได้

36.3 ข้อพิพาททางภาษี

บริษัทซึ่งเป็นผู้ประกอบการในเขตปลอดอากร ได้รับหนังสือขอให้ชี้แจงข้อเท็จจริงจากกรมศุลกากรที่ กค 0503(4)/621 ลงวันที่ 28 สิงหาคม 2560 ในประเด็นที่เกี่ยวเนื่องกับความครบถ้วนของใบอนุญาตนำอาหารเข้ามาในราชอาณาจักร สำหรับสินค้าที่ควบคุมการนำเข้า บริษัทได้จัดส่งเอกสารเพิ่มเติมให้กรมศุลกากรเพื่อประกอบการพิจารณา และบริษัทได้มีหนังสือหารือปัญหาข้อกฎหมายเกี่ยวกับการนำเข้ากลุ่มสินค้าที่อยู่ในข่ายควบคุมการนำเข้าประเภทอาหาร น้ำผลไม้ และอื่น ๆ เข้ามาในเขตปลอดอากรครัวการบินไทย กรณีการปฏิบัติตามมาตรา 152 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 ไปยังอธิบดีกรมศุลกากร สำหรับข้อพิพาทจำนวน 682 รายการ ที่เกิดขึ้นในช่วงปี 2555 - 2561 ต่อมาในระหว่างไตรมาสที่ 3 ปี 2568 บริษัทได้ตกลงระงับคดีโดยยินยอมชำระเงินชดใช้ตามมูลค่าสินค้า เป็นจำนวนเงินรวม 46 ล้านบาท ทั้งนี้บริษัทได้บันทึกเป็นค่าใช้จ่ายและได้ชำระเงินเรียบร้อยแล้วในเดือนสิงหาคม 2568

37. เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน

เมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2569 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทมีมติเสนอต่อที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2569 ของบริษัทเพื่อพิจารณาอนุมัติให้จัดสรรกำไรสุทธิเพื่อจ่ายเงินปันผลประจำปี 2568 ในอัตราหุ้นละ 0.21 บาท

38. การอนุมัติงบการเงิน

งบการเงินนี้ได้รับอนุมัติให้ออกงบการเงินจากคณะกรรมการของบริษัท เมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2569

เส้นทางบินสายตะวันตก

เดลี มุมไบ เจนไน บังคาลอร์ ธากา อิสลามาบัด
ไฮเดอราบัด การาจี และละฮอร์











เอกสารแนบ

เอกสารแนบ 1

กรรมการบริษัทฯ
ประธานกรรมการ

นายลวรณ แสงสนิท



นายลวรณ แสงสนิท
กรรมการบริษัทฯ
ประธานกรรมการ

ได้รับการแต่งตั้ง
กรรมการบริษัทฯ วันที่ 18 เม.ย. 2568 – ปัจจุบัน
ประธานกรรมการ วันที่ 16 มิ.ย. 2568 – ปัจจุบัน

อายุ 58 ปี

การศึกษา
- M.S. in Economic Policy and Planning, Northeastern University สหรัฐอเมริกา
- ปริญญาตรี เศรษฐศาสตรบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติการอบรม
- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
  - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 205/2558
- การอบรมหลักสูตรอื่น ๆ
  - หลักสูตรนักบริหารระดับสูงในกระบวนการยุติธรรมทางปกครอง (บสป.) รุ่นที่ 1 มูลนิธิวิจัยและพัฒนากระบวนการยุติธรรมทางปกครอง
  - หลักสูตรหลักนิติธรรมเพื่อประชาธิปไตย (นธป.) รุ่นที่ 10 วิทยาลัยศาลรัฐธรรมนูญ
  - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านวิทยาการพลังงาน (วพน.) รุ่นที่ 12 สถาบันวิทยาการพลังงาน
  - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงวิทยาการตลาดทุน (วตท.) รุ่นที่ 25 สถาบันวิทยาการตลาดทุน
  - หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 58 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

2566 – ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจำกัด / องค์กรอื่น

2566 – ปัจจุบัน	ปลัดกระทรวงการคลัง
2566 – ปัจจุบัน	ประธานกรรมการคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย
2566 – ปัจจุบัน	ประธานกรรมการกองทุนบำเหน็จบำนาญข้าราชการ
2566 – ปัจจุบัน	กรรมการในคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์
2564 – ปัจจุบัน	ประธานกรรมการคณะกรรมการสลากกินแบ่งรัฐบาล

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

2565 – 2566	อธิบดีกรมสรรพากร กระทรวงการคลัง
2563 – 2565	อธิบดีกรมสรรพสามิต กระทรวงการคลัง
2561 – 2563	ผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจการคลัง

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นบริษัท ไม่มี

กรรมการบริษัทฯ
ประธานกรรมการบริหาร

นายวัชรา ตันตริยานนท์



นายวัชรา ตันตริยานนท์
กรรมการบริษัทฯ
ประธานกรรมการบริหาร

ได้รับการแต่งตั้ง
กรรมการบริษัทฯ วันที่ 19 ธ.ค. 2568 – ปัจจุบัน
ประธานกรรมการบริหาร วันที่ 8 ม.ค. 2569 – ปัจจุบัน

อายุ 67 ปี

การศึกษา
- Master of Science in Management Administration, Northrop University, California, USA

ประวัติการอบรม
- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
  - หลักสูตร Corporate Governance of Capital Market Intermediaries (CGI) รุ่นที่ 6/2558
  - หลักสูตร Audit Committee and Continuing Development Program (ACP) รุ่นที่ 41/2555
  - หลักสูตร Monitoring the Quality of Financial Reporting (MFR) รุ่นที่ 16/2555
  - หลักสูตร Monitoring the System of Internal Control and Risk Management (MIR) รุ่นที่ 13/2555
  - หลักสูตร Monitoring the Internal Audit Function (MIA) รุ่นที่ 13/2555
  - หลักสูตร Monitoring Fraud Risk Management (MFM) รุ่นที่ 8/2555
  - หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 2550
  - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 94/2550
- การอบรมหลักสูตรอื่น ๆ
  - หลักสูตร Risk and Opportunity Management รุ่นที่ 1/2564

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

2556 – ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ / ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง บริษัท อีสเทิร์น โพลีเมอร์ กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)
2561 – ปัจจุบัน	กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบ บริษัท แอสเสท เวิรด์ คอร์ป จำกัด (มหาชน)
2564 – ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท ไทยกรุ๊ป โฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน)

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจำกัด / องค์กรอื่น

2567 – ปัจจุบัน	คณะอนุกรรมการกำหนดหลักเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.)
2567 – ปัจจุบัน	ประธานอนุกรรมการกำกับดูแลการประเมินผลการพัฒนาองค์กรของรัฐวิสาหกิจ ด้านการบริหาร ความเสี่ยงและการควบคุมภายใน สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.)
2567 – ปัจจุบัน	คณะอนุกรรมการกำกับดูแลการประเมินผลการพัฒนาองค์กรของรัฐวิสาหกิจภาพรวม สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.)
2567 – ปัจจุบัน	กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ในคณะกรรมการที่ราชพัสดุ ด้านเศรษฐศาสตร์ กรมธนารักษ์
2567 – ปัจจุบัน	กรรมการอิสระ ในคณะกรรมการการลงทุนของกองทุนรวมวายุภักษ์ หนึ่ง สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.)
2567 – ปัจจุบัน	กรรมการอิสระ ในคณะกรรมการกำกับการดำเนินงานกองทุนรวมวายุภักษ์ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.)
2567 – ปัจจุบัน	กรรมการ / กรรมการตรวจสอบ บริษัท บิ๊กซี ซูเปอร์ เซ็นเตอร์ จำกัด (มหาชน)
2567 – ปัจจุบัน	ประธานอนุกรรมการประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ รายสถาบันการเงิน สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.)
2567 – ปัจจุบัน	กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ในคณะกรรมการประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.)
2565 – ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ บริษัท อาคเนย์ประกันชีวิต จำกัด (มหาชน)
2549 – ปัจจุบัน	กรรมการ / กรรมการบริหาร / กรรมการบริหารความเสี่ยง บริษัท ดั๊บเบิล เอ (1991) จำกัด (มหาชน)
2549 – ปัจจุบัน	กรรมการ / กรรมการบริหาร / กรรมการบริหารความเสี่ยง บริษัท เนชั่นแนล เพาเวอร์ ซัพพลาย จำกัด (มหาชน)

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

2565 – 2567	กรรมการ / กรรมการตรวจสอบ บริษัท บิ๊กซี รีเทล คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน)
2563 – 2566	กรรมการ บริษัท อาคเนย์แคปปิตอล จำกัด
2560 – 2564	กรรมการ / กรรมการบริหาร / กรรมการบริหารความเสี่ยง บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
2559 – 2566	กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบ บริษัท เอ็ม พิคเจอร์ส เอ็นเตอร์เทนเม้นท์ จำกัด (มหาชน)
2557 – 2566	ประธานกรรมการ / กรรมการบริหารความเสี่ยง บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน กรุงไทย จำกัด (มหาชน)

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นบริษัท ไม่มี

กรรมการอิสระ
ประธานกรรมการตรวจสอบ

นายยรรยง เตชภิรัตนมงคล



นายยรรยง เตชภิรัตนมงคล
กรรมการอิสระ
ประธานกรรมการตรวจสอบ

ได้รับการแต่งตั้ง
กรรมการอิสระ วันที่ 18 เม.ย. 2568 – ปัจจุบัน
ประธานกรรมการตรวจสอบ วันที่ 16 มิ.ย. 2568 – ปัจจุบัน

อายุ 58 ปี

การศึกษา
- ปริญญาโท Master of Law (LL.M), Case Western Reserve University สหรัฐอเมริกา
- เนติบัณฑิตไทย เนติบัณฑิตยสภา
- ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ประวัติการอบรม
- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
  - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 307/2564
- การอบรมหลักสูตรอื่น ๆ
  - หลักสูตรการปฏิบัติการจิตวิทยาฝ่ายอำนวยการ รุ่นที่ 103 สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
  - หลักสูตรการพัฒนาการบริการและการจัดการ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
  - หลักสูตรอัยการจังหวัด รุ่นที่ 33 สำนักงานอัยการสูงสุด
  - หลักสูตรอัยการพิเศษฝ่าย รุ่นที่ 8 สำนักงานอัยการสูงสุด
  - หลักสูตรการบริหารงานตำรวจชั้นสูง รุ่นที่ 31 สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
  - หลักสูตรการบริหารเศรษฐกิจสาธารณะ สำหรับนักบริหารระดับสูง รุ่นที่ 10 สถาบันพระปกเกล้า
  - หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 58 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
  - หลักสูตรหลักนิติธรรมเพื่อประชาธิปไตย (นธป.) รุ่นที่ 10 วิทยาลัยศาลรัฐธรรมนูญ

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
ไม่มี

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจำกัด / องค์กรอื่น

2569 – ปัจจุบัน	กรรมการ / ประธานกรรมการกิจการสัมพันธ์ / กรรมการตรวจสอบ ธนาคารอาคารสงเคราะห์
2569 – ปัจจุบัน	อนุกรรมการกลั่นกรองเรื่องกล่าวหาประจำสำนักไต่สวนการทุจริตภาคการเมืองและองค์กรตามรัฐธรรมนูญ สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ
2568 – ปัจจุบัน	กรรมการอัยการผู้ทรงคุณวุฒิ
2567 – ปัจจุบัน	กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ สภามหาวิทยาลัยราชภัฏนครปฐม
2560 – ปัจจุบัน	อนุกรรมการกลั่นกรองเรื่องกล่าวหาประจำสำนักไต่สวนการทุจริตภาครัฐ 2, 3 คณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ
2560 – ปัจจุบัน	อนุกรรมการกลั่นกรองเรื่องกล่าวหาประจำสำนักไต่สวนคดีร่ำรวยผิดปกติ คณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ
2560 – ปัจจุบัน	อนุกรรมการกลั่นกรองเรื่องกล่าวหาประจำภาค 6, 7 คณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ
2560 – ปัจจุบัน	อนุกรรมการกลั่นกรองเรื่องกล่าวหาประจำสำนักไต่สวนการทุจริตภาคการเมืองและองค์กรตามรัฐธรรมนูญ คณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ
2560 – ปัจจุบัน	กรรมการไต่สวนข้อเท็จจริง รวม 51 คดี คณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

2567	อัยการพิเศษฝ่าย สำนักงานอัยการสูงสุด ปฏิบัติหน้าที่เลขานุการอัยการสูงสุด
2566	อัยการพิเศษฝ่าย สำนักงานอัยการสูงสุด ปฏิบัติหน้าที่เลขานุการรองอัยการสูงสุด
2564 – 2565	เลขาธิการสำนักงานอัยการสูงสุด
2564 – 2565	กรรมการ / ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน / กรรมการตรวจสอบ บริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน)

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นบริษัท ไม่มี

กรรมการบริษัทฯ
ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

ดร.กุลยา ตันติเตมิท



ดร.กุลยา ตันติเตมิท
กรรมการบริษัทฯ
ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

ได้รับการแต่งตั้ง
กรรมการบริษัทฯ วันที่ 18 เม.ย. 2568 – ปัจจุบัน
ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน วันที่ 16 มิ.ย. 2568 – ปัจจุบัน

อายุ 53 ปี

การศึกษา
- ปริญญาเอก เศรษฐศาสตร์ (PhD) สาขา International Economics and Finance, Brandeis University สหรัฐอเมริกา
- ปริญญาโท เศรษฐศาสตร์ (MS), Brandeis University สหรัฐอเมริกา
- ปริญญาโท เศรษฐศาสตร์ (MA), Boston University สหรัฐอเมริกา
- ปริญญาตรี เศรษฐศาสตร์ (เกียรตินิยมอันดับหนึ่งเหรียญทอง) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ประวัติการอบรม
- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
  - หลักสูตร Ethical Leadership Program (ELP) รุ่นที่ 7/2560
  - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 239/2560
  - หลักสูตร Board Matters and Trends (BMT) รุ่นที่ 5/2561
- การอบรมหลักสูตรอื่น ๆ
  - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงวิทยาการตลาดทุน (วตท.) รุ่นที่ 33 สถาบันวิทยาการตลาดทุน

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

2567 – ปัจจุบัน	กรรมการ / กรรมการกำกับความเสี่ยง และกรรมการกิจกรรมเพื่อสังคม ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)
2566 – ปัจจุบัน	กรรมการ / กรรมการกำกับความเสี่ยง และกรรมการกิจกรรมเพื่อสังคม บริษัท เอสซีบี เอกซ์ จำกัด (มหาชน)

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจำกัด / องค์กรอื่น

ต.ค. 2568 – ปัจจุบัน	อธิบดีกรมสรรพากร กระทรวงการคลัง
2565 – ปัจจุบัน	กรรมการ สภามหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
ปัจจุบัน	กรรมการ คณะกรรมการข้าราชการศาลยุติธรรม
ปัจจุบัน	กรรมการ คณะกรรมการบริหารกองทุน การเงิน การงบประมาณและทรัพย์สิน สถาบันพระปกเกล้า

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

ต.ค. 2568	อธิบดีกรมศุลกากร กระทรวงการคลัง
2567 – ก.ย. 2568	อธิบดีกรมสรรพสามิต กระทรวงการคลัง
2566 – เม.ย. 2568	ประธานกรรมการ บริษัท ข้อมูลเครดิตแห่งชาติ จำกัด
2566 – 2567	อธิบดีกรมสรรพากร กระทรวงการคลัง
2564 – 2568	กรรมการ สถาบันคุ้มครองเงินฝาก
2564 – 2566	อธิบดีกรมบัญชีกลาง กระทรวงการคลัง
2564 – 2565	กรรมการ บริษัท บางจาก คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน)
2564 – 2565	กรรมการธนาคาร / กรรมการกำกับดูแลความเสี่ยง และกรรมการบรรษัทภิบาล และความรับผิดชอบต่อสังคม ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)
2564 – 2565	กรรมการ / ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุนกรุงไทย จำกัด (มหาชน)
2564	กรรมการ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
2564	ผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจการคลัง กระทรวงการคลัง
2563 – 2564	ผู้ตรวจราชการกระทรวงการคลัง รักษาราชการแทน ผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจการคลัง กระทรวงการคลัง
2563	ผู้ตรวจราชการกระทรวงการคลัง กระทรวงการคลัง
2561 – 2563	กรรมการบริหาร กลุ่มธนาคารโลก

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นบริษัท ไม่มี

กรรมการอิสระ
ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง
และกำกับดูแลด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล

นายรพี สุจริตกุล



นายรพี สุจริตกุล
กรรมการอิสระ
ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง และกำกับดูแลด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล

ได้รับการแต่งตั้ง
กรรมการอิสระ วันที่ 19 ธ.ค. 2568 – ปัจจุบัน
ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยงและกำกับดูแลด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล วันที่ 8 ม.ค. 2569 – ปัจจุบัน

อายุ 64 ปี

การศึกษา
- ปริญญาโท ด้านกฎหมายจาก University of Bristol สหราชอาณาจักร
- ปริญญาตรี ด้านกฎหมาย (เกียรตินิยม) จาก University of Essex สหราชอาณาจักร

ประวัติการอบรม
- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
  - หลักสูตร Subsidiary Governance Program รุ่นที่ 9/2567
  - หลักสูตร The Board's Role in Mergers and Acquisitions รุ่นที่ 6/2566
  - หลักสูตร ESG in the Boardroom: A Practical Guide for Board รุ่นที่ 0/2566
  - หลักสูตร Advance Audit Committee Program (AACP) รุ่นที่ 41/2564
  - หลักสูตร Director Leadership Certification Program (DLCP) รุ่นที่ 0/2564
  - หลักสูตร Strategic Board Master Class (SBM) รุ่นที่ 1/2560
  - หลักสูตร Financial Institutions Governance Program (FGP) รุ่นที่ 6/2556
  - หลักสูตร The Executive Director Course (EDC) รุ่นที่ 1/2555
  - หลักสูตร Role of the Chairman Program (RCP) รุ่นที่ 12/2548
  - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 1/2543
- การอบรมหลักสูตรอื่น ๆ
  ไม่มี

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

2568 – ปัจจุบัน	ประธานกรรมการอิสระ / ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน บริษัท เซ็นทรัลพัฒนา จำกัด (มหาชน)
2568 – ปัจจุบัน	กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบ บริษัท เอสซีจี แพคเกจจิ้ง จำกัด (มหาชน)
2566 – ปัจจุบัน	กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบ / กรรมการสรรหากำหนดค่าตอบแทนและธรรมาภิบาล บริษัท สตาร์ ปิโตรเลียม รีไฟน์นิ่ง จำกัด (มหาชน)
2565 – ปัจจุบัน	กรรมการอิสระ / ประธานคณะกรรมการ บริษัท เบทาโกร จำกัด (มหาชน)

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจำกัด / องค์กรอื่น

2568 – ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
2566 – ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท ไทยเอเชีย แปซิฟิค บริวเวอรี่ จำกัด
2563 – ปัจจุบัน	กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ธนาคารแห่งประเทศไทย
2563 – ปัจจุบัน	กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ในคณะกรรมการนโยบายการเงิน ธนาคารแห่งประเทศไทย
2562 – ปัจจุบัน	กรรมการอำนวยการ ศูนย์บริการโลหิตแห่งชาติ สภากาชาดไทย

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

2567 – 2568	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ และกรรมการหลักสูตรและวิทยากร สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
2565 – 2567	ประธานกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน/กรรมการบริหารความเสี่ยง บริษัท เบทาโกร จำกัด (มหาชน)
2565	กรรมการ บริษัท โพเมโล แฟชั่น จำกัด
2564 – 2567	กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบและบริหารความเสี่ยง บริษัท เอสซีจี เคมิคอลส์ จำกัด (มหาชน)
2563 – 2567	กรรมการสภาสถาบันผู้ทรงคุณวุฒิ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
2563 – 2567	กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ด้านการประกันภัย สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.)
2563	กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ คณะกรรมการกำกับกองทุนเพื่อรักษาสภาพคล่องของการระดมทุนในตลาดตราสารหนี้ (BSF)
2562 – 2564	ที่ปรึกษาด้านการกำกับดูแลกิจการ สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นบริษัท ไม่มี

กรรมการอิสระ
กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
กรรมการบริหารความเสี่ยง และกำกับดูแล
ด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล

นางชนัญญารักษ์ เพ็ชร์รัตน์



นางชนัญญารักษ์ เพ็ชร์รัตน์
กรรมการอิสระ
กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
กรรมการบริหารความเสี่ยง และกำกับดูแลด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล

ได้รับการแต่งตั้ง
กรรมการอิสระ วันที่ 19 ธ.ค. 2568 – ปัจจุบัน
กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน วันที่ 8 ม.ค. 2569 – ปัจจุบัน
กรรมการบริหารความเสี่ยงและกำกับดูแลด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล วันที่ 8 ม.ค. 2569 – ปัจจุบัน

อายุ 62 ปี

การศึกษา
- ปริญญาโท สาขา Management Information System (MIS) มหาวิทยาลัยเวสท์เวอร์จิเนีย สหรัฐอเมริกา
- ประกาศนียบัตร Berkeley Executive Coaching Leadership สถาบันเบิร์กลีย์ สหรัฐอเมริกา
- ประกาศนียบัตรด้านการจัดการ (Special Management Program) มหาวิทยาลัยมาร์แชล สหรัฐอเมริกา
- ปริญญาตรี สาขาบริหารธุรกิจ เอกการบัญชี (เกียรตินิยม) มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ประวัติการอบรม
- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
  - หลักสูตร ESG in the Boardroom: A Practical Guide for Boards (ESG) รุ่นที่ 10/2568
  - หลักสูตร The Board's Role in Mergers and Acquisitions (BMA) รุ่นที่ 12/2568
  - หลักสูตร Risk Management Program for Corporate Leaders Program (RCL) รุ่นที่ 37/2567
  - หลักสูตร Subsidiary Governance Program (SGP) รุ่นที่ 5/2566
  - หลักสูตร Director Leadership Certifications Program (DLCP) รุ่นที่ 10/2566
  - หลักสูตร Role of Chairman Program (RCP) รุ่นที่ 53/2566
  - หลักสูตร Financial Statements for Directors (FSD) รุ่นที่ 47/2565
  - หลักสูตร Advance Audit Committee Program (AACP) รุ่นที่ 42/2564
  - หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 162/2562
  - หลักสูตร Successful Formulation & Execution of Strategy (SFE) รุ่นที่ 14/2555
  - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 49/2547
- การอบรมหลักสูตรอื่น ๆ
  - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านวิทยาการพลังงาน (วพน.) รุ่นที่ 18/2566 สถาบันวิทยาการพลังงาน
  - หลักสูตร The Cullinan: The Making of Digital Board (TMA) รุ่นที่ 1/2565 กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมร่วมกับสำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล (ศสด.) และสมาคมการจัดการธุรกิจแห่งประเทศไทย (TMA)
  - หลักสูตร Business Revolution and Innovation Network (BRAIN) รุ่นที่ 1/2560 สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
  - หลักสูตร IMD Leadership Development Program (LDP) รุ่นที่ 1/2558 สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย
  - หลักสูตร Enhancing Competitiveness of Thai Companies 2558 IMD Switzerland by TLCA สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย
  - หลักสูตร Certified Berkeley Institution Executive Coaching (BECI) ปี 2557 สถาบันเบิร์กลีย์ สหรัฐอเมริกา
  - หลักสูตร Leadership Successor Program for State Enterprises (LSP) รุ่นที่ 1/2556 กระทรวงการคลัง
  - หลักสูตร Capital Market Academy (CMA) รุ่นที่ 14/2555 สถาบันวิทยาการตลาดทุน
  - หลักสูตร Executive Development Program, Chairman of Alumni 6 (EDP) รุ่นที่ 6/2553 สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย
  - หลักสูตร Strategic Leadership and Mega Trend, all leadership programs DHL, Motorola and Oracle

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

2567 – ปัจจุบัน	กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบ / กรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน บริษัท สิงห์ เอสเตท จำกัด (มหาชน)
2566 – ปัจจุบัน	กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบ บริษัท เอสซีจี เจดับเบิ้ลยูดี โลจิสติกส์ จำกัด (มหาชน)
2565 – ปัจจุบัน	กรรมการอิสระ / ประธานกรรมการตรวจสอบ บริษัท ซินเน็ค (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)
2563 – ปัจจุบัน	กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบ / กรรมการกำกับเทคโนโลยีสารสนเทศ ธนาคารทหารไทยธนชาต จำกัด (มหาชน)

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจำกัด / องค์กรอื่น

2566 – ปัจจุบัน	กรรมการ สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย
2566 – ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ / กรรมการตรวจสอบ บริษัท ทีเอ็นกรุ๊ป คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน)
2566 – ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท มิวซ์ อินโนเวชั่น จำกัด
2565 – ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท ไซเบอร์ตรอน จำกัด

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

2562 – 2564	กรรมการ / ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท แม็คกรุ๊ป จำกัด (มหาชน)

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นบริษัท ไม่มี

กรรมการบริษัทฯ
กรรมการบริหารความเสี่ยง และกำกับดูแลด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล

นายชาครีย์ บำรุงวงศ์



นายชาครีย์ บำรุงวงศ์
กรรมการบริษัทฯ
กรรมการบริหารความเสี่ยง และกำกับดูแลด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล

ได้รับการแต่งตั้ง
กรรมการบริษัทฯ วันที่ 18 เม.ย. 2568 – ปัจจุบัน
กรรมการบริหารความเสี่ยงและกำกับดูแลด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล วันที่ 8 ม.ค. 2569 – ปัจจุบัน

อายุ 52 ปี

การศึกษา
- ปริญญาเอก Doctor of Philosophy (Civil Engineering) Saitama University ประเทศญี่ปุ่น
- ปริญญาโท Master of Engineering (Civil and Environmental Engineering) Saitama University ประเทศญี่ปุ่น
- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (โยธา) สถาบันเทคโนโลยีนานาชาติสิรินธร (SIIT) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ประวัติการอบรม
- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
  - หลักสูตร ESG in the Boardroom: A Practical Guide for Board (ESG) รุ่นที่ 15/2569
  - หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 235/2568
- การอบรมหลักสูตรอื่น ๆ
  - หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 68 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
  - หลักสูตร Communication and Coordination for CEO (Triple C) รุ่นที่ 2 สถาบันอิศรา มูลนิธิพัฒนาสื่อมวลชนแห่งประเทศไทย
  - หลักสูตรผู้ตรวจราชการระดับกระทรวง ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี
  - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านวิทยาการพลังงาน (วพน.) รุ่นที่ 17 สถาบันวิทยาการพลังงาน
  - หลักสูตรนักบริหารระดับสูง: ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์และคุณธรรม (นบส.1) รุ่นที่ 94 สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน
  - การบริหารยุทธศาสตร์ รุ่นที่ 1/2564 ศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
  - โครงการ Training Course on Critical Big Data Analytics to Drive Productivity ขององค์การเพิ่มผลผลิตแห่งเอเชีย สถาบันเพิ่มผลผลิตแห่งชาติ
  - การสร้างกระบวนการเปลี่ยนผ่านองค์กรสู่รัฐบาลดิจิทัล รุ่นที่ 2 สำนักงานพัฒนารัฐบาลดิจิทัล (องค์การมหาชน)
  - หลักและขั้นตอนการจัดทำธรรมาภิบาลข้อมูล (Data Governance) มุ่งสู่องค์กรดิจิทัลที่ยั่งยืน รุ่นที่ 2 สถาบันส่งเสริมการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ
  - หลักสูตร Crash Investigation & Reconstruction Training, VicRoads นครเมลเบิร์น เครือรัฐออสเตรเลีย
  - โครงการบรรยายพิเศษ เรื่อง สถาบันพระมหากษัตริย์กับประเทศไทย รุ่นที่ 2/2562 กรมทางหลวงชนบท
  - หลักสูตรผู้ตรวจสอบความปลอดภัยงานทางระดับอาวุโส (Senior Auditor) ของกรมทางหลวงชนบท
  - หลักสูตร Advanced Road Safety Audit, VicRoads นครเมลเบิร์น เครือรัฐออสเตรเลีย
  - หลักสูตรผู้ตรวจสอบความปลอดภัยงานทางระดับกลาง (Auditor) ของกรมทางหลวงชนบท รุ่นที่ 1 กรมทางหลวงชนบท
  - หลักสูตร Road Safety Audit Course, VicRoads กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย
  - หลักสูตร Making Roads Motorcycle Friendly Course, VicRoads กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
ไม่มี

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจำกัด / องค์กรอื่น
ม.ค. 2569 – ปัจจุบัน หัวหน้าผู้ตรวจราชการ กระทรวงคมนาคม
2566 – ปัจจุบัน กรรมการตรวจสอบสถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง (องค์การมหาชน)

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

16 มิ.ย. 2568 – 7 ม.ค. 2569	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
ต.ค. 2568 – ธ.ค. 2568	รองปลัดกระทรวงคมนาคม สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
2567 – ก.ย. 2568	หัวหน้าผู้ตรวจราชการ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
2567 – 2568	กรรมการ การท่าเรือแห่งประเทศไทย
2565 – 2567	ที่ปรึกษาด้านเศรษฐกิจการขนส่งทางบก สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม (นักวิชาการขนส่งทรงคุณวุฒิ ระดับ 10)
2565	ผู้อำนวยการศูนย์ (อำนวยการสูง) ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม
2563 – 2565	วิศวกรโยธาเชี่ยวชาญ รักษาราชการแทน ผู้อำนวยการศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นบริษัท ไม่มี

กรรมการอิสระ
กรรมการตรวจสอบ

นางชาริตา ลีลายุทธ



นางชาริตา ลีลายุทธ
กรรมการอิสระ
กรรมการตรวจสอบ

ได้รับการแต่งตั้ง
กรรมการอิสระ วันที่ 19 ธ.ค. 2568 – ปัจจุบัน
กรรมการตรวจสอบ วันที่ 8 ม.ค. 2569 – ปัจจุบัน

อายุ 64 ปี

การศึกษา
- บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาบริหารธุรกิจ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- บัญชีบัณฑิต สาขาทฤษฎีบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ประกาศนียบัตรชั้นสูงทางการสอบบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ประกาศนียบัตรด้านบริหารจัดการความเสี่ยง The Institution of Occupational Safety and Health (IOSH)
- วุฒิบัตรผู้สอบบัญชีรับอนุญาต (Certified Public Accountant)
- วุฒิบัตรผู้ตรวจสอบภายในรับอนุญาต (Certified Professional Internal Auditor)

ประวัติการอบรม
- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
  - หลักสูตร Successful Formulation & Execution of Strategy (SFE) รุ่นที่ 48/2568
  - หลักสูตร Board's Roles in Purpose-driven Transition (PDT) รุ่นที่ 5/2568
  - หลักสูตร Strategic Board Master Class (SBM) รุ่นที่ 15/2567
  - หลักสูตร Risk Management Program for Corporate Leaders (RCL) รุ่นที่ 37/2567
  - หลักสูตร Role of the Chairman Program (RCP) รุ่นที่ 56/2567
  - หลักสูตร Director Leadership Certification Program (DLCP) รุ่นที่ 11/2566
  - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 322/2565
  - หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 191/2565
  - หลักสูตร Advanced Audit Committee Program (AACP) รุ่นที่ 43/2565
- การอบรมหลักสูตรอื่น ๆ
  - หลักสูตร The Cullinan: The Making of Digital Board รุ่นที่ 4/2567 กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมร่วมกับสำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล (ศสด.) และสมาคมการจัดการธุรกิจแห่งประเทศไทย (TMA)
  - หลักสูตรประกาศนียบัตรธรรมาภิบาลทางการแพทย์สำหรับผู้บริหารระดับสูง (ปธพ.) รุ่นที่ 10/2565 สถาบันพระปกเกล้าและแพทยสภา
  - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านวิทยาการพลังงาน (วพน.) รุ่นที่ 9/2560 สถาบันวิทยาการพลังงาน
  - หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 2556 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
  - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงวิทยาการตลาดทุน (วตท.) รุ่นที่ 13/2555 สถาบันวิทยาการตลาดทุน
  - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านการค้า การพาณิชย์ (TEPCoT) รุ่นที่ 4/2554

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
2565 – ปัจจุบัน กรรมการอิสระ และประธานคณะกรรมการตรวจสอบ ธนาคารทหารไทยธนชาต จำกัด (มหาชน)
2564 – ปัจจุบัน ผู้บริหารสายงานฝ่ายบริหารลูกค้า VVIC กลุ่มห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล ในเครือเซ็นทรัล รีเทล

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจำกัด / องค์กรอื่น
2564 – ปัจจุบัน กรรมการบริหาร โรงพยาบาลพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหาร สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
2558 – ปัจจุบัน หุ้นส่วนผู้จัดการ ห้างหุ้นส่วนจำกัด ชาริตา แอนด์ แอสโซซิเอท

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

2567 – 2568	กรรมการการบินพลเรือน (กบร.) กระทรวงคมนาคม
2567 – 2568	กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ / ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
2566 – 2567	ที่ปรึกษาคณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
2562 – 2564	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (CEO) บริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นบริษัท ไม่มี

กรรมการบริษัทฯ
กรรมการบริหาร

นายญนน์ โภคทรัพย์



นายญนน์ โภคทรัพย์
กรรมการบริษัทฯ
กรรมการบริหาร

ได้รับการแต่งตั้ง
กรรมการบริษัทฯ วันที่ 19 ธ.ค. 2568 – ปัจจุบัน
กรรมการบริหาร วันที่ 8 ม.ค. 2569 – ปัจจุบัน

อายุ 64 ปี

การศึกษา
- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยม) Computer Science and Software Engineering, Imperial College, University of London สหราชอาณาจักร

ประวัติการอบรม
- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
  - หลักสูตร Hot Issue for Directors: Climate Governance รุ่นที่ 2/2566
  - IOD National Director Conference 2565 Wisdom for Future: Harmonizing the Diverse Boards
  - หลักสูตร Ethical Leadership Program (ELP) รุ่นที่ 21/2564
  - หลักสูตร Directors Certification Program (DCP) รุ่นที่ 313/2564
  - หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 120/2558
- การอบรมหลักสูตรอื่น ๆ
  - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงวิทยาการตลาดทุน (วตท.) รุ่นที่ 13/2564 สถาบันวิทยาการตลาดทุน
  - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านวิทยาการพลังงาน (วพน.) รุ่นที่ 7/2559 สถาบันวิทยาการพลังงาน

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

2568 – ปัจจุบัน	ประธานคณะกรรมการบริหาร บริษัท โอสถสภา จำกัด (มหาชน)
2568 – ปัจจุบัน	กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบและกำกับความเสี่ยง บริษัท แอดวานซ์ อินโฟร์ เซอร์วิส จำกัด (มหาชน)
2564 – ปัจจุบัน	กรรมการอิสระ บริษัท มิลเลนเนียม กรุ๊ป คอร์ปอเรชัน (เอเชีย) จำกัด (มหาชน)
2560 – ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ / กรรมการอิสระ บริษัท ซินเนอร์เจติค ออโต้ เพอร์ฟอร์มานซ์ จำกัด (มหาชน)

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจำกัด / องค์กรอื่น

2565 – ปัจจุบัน	รองประธานกรรมการหอการค้าแห่งประเทศไทย และประธานสายงาน Digital and AI Technology with Innovation

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

2564 – 2568	รองประธานกรรมการ และประธานคณะกรรมการกลุ่มค้าปลีกและบริการหอการค้าไทยและสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย
2564 – 2568	อุปนายกสมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย
2563 – 2568	กรรมการสภาธุรกิจไทย-ยุโรป
2563 – 2568	ประธานสมาคมผู้ค้าปลีกไทย
2561 – 2568	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท เซ็นทรัล รีเทล คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน)

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นบริษัท ไม่มี

กรรมการบริษัทฯ
กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

พลตำรวจเอก ดร.ธัชชัย ปิตะนีละบุตร



พลตำรวจเอก ดร.ธัชชัย ปิตะนีละบุตร
กรรมการบริษัทฯ
กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

ได้รับการแต่งตั้ง
กรรมการบริษัทฯ วันที่ 18 เม.ย. 2568 – ปัจจุบัน
กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน วันที่ 16 มิ.ย. 2568 – ปัจจุบัน

อายุ 59 ปี

การศึกษา
- ปริญญาเอก Criminal Justice, Sam Houston State University สหรัฐอเมริกา
- ปริญญาโท Public Administration, Kentucky State University สหรัฐอเมริกา
- ปริญญาตรี รัฐประศาสนศาสตร์ (ตร.) โรงเรียนนายร้อยตำรวจ (รุ่น 42)

ประวัติการอบรม
- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
  - หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 100/2556
- การอบรมหลักสูตรอื่น ๆ
  ไม่มี

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
ไม่มี

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจำกัด / องค์กรอื่น

2568 – ปัจจุบัน	รองผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
2568 – ปัจจุบัน	หัวหน้าหน่วยเฉพาะกิจต่อต้านอาชญากรรมคอลเซ็นเตอร์และการค้ามนุษย์ (UNODC)
2568 – ปัจจุบัน	รองประธานคณะกรรมการกำกับการแก้ไขหนี้สินของประชาชนรายย่อย
2567 – ปัจจุบัน	ประธานคณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ / ประธานอนุกรรมการประสานงานการบริหารการจราจรในทางพิเศษการทางพิเศษแห่งประเทศไทย
2566 – ปัจจุบัน	กรรมการ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
2566 – ปัจจุบัน	หัวหน้าคณะทำงานบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับความผิดทางเทคโนโลยีโทรคมนาคมและความมั่นคงของรัฐ สำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียงและกิจการโทรทัศน์และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (กสทช.)
2566 – ปัจจุบัน	อนุกรรมการบูรณาการแนวทางในการบังคับใช้กฎหมายความผิดทางเทคโนโลยีโทรคมนาคมและความมั่นคงของรัฐ สำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียงและกิจการโทรทัศน์และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (กสทช.)

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

2568 – 2569	ประธานคณะกรรมการสรรหากรรมการผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค
2568	ผู้อำนวยการ ศูนย์ปฏิบัติการเฉพาะกิจปราบปรามอาชญากรรมทางเทคโนโลยีและการค้ามนุษย์ที่ส่งผลกระทบต่อความมั่นคงในพื้นที่ชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน (ผอ.ฉก.88)
2567 – 2568	จเรตำรวจแห่งชาติ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
2565 – 2567	ผู้ช่วยผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
2565 – 2567	ประธานกรรมการ บริษัท อินสไปร์ ไอวีเอฟ จำกัด (มหาชน)
2564 – 2565	ผู้บัญชาการโรงเรียนนายร้อยตำรวจ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นบริษัท ไม่มี

กรรมการอิสระ
กรรมการตรวจสอบ

นายพลากร หวั่งหลี



นายพลากร หวั่งหลี
กรรมการอิสระ
กรรมการตรวจสอบ

ได้รับการแต่งตั้ง
กรรมการอิสระ วันที่ 19 ธ.ค. 2568 – ปัจจุบัน
กรรมการตรวจสอบ วันที่ 8 ม.ค. 2569 – ปัจจุบัน

อายุ 59 ปี

การศึกษา
- ปริญญาโท บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต (MBA) มหาวิทยาลัยซานฟรานซิสโก สหรัฐอเมริกา
- ปริญญาตรี บัญชีบัณฑิต คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติการอบรม
- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
  - หลักสูตร Advanced Audit Committee Program (AACP) รุ่นที่ 44/2565
  - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 229/2559
- การอบรมหลักสูตรอื่น ๆ
  - หลักสูตรหลักนิติธรรมเพื่อประชาธิปไตย (นธป.) รุ่นที่ 13/2568 วิทยาลัยศาลรัฐธรรมนูญ สำนักงานศาลรัฐธรรมนูญ
  - หลักสูตรผู้บริหารกระบวนการยุติธรรมระดับสูง (บยส.) รุ่นที่ 25/2563 สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการ ศาลยุติธรรม
  - หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 62/2562 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
  - หลักสูตรวุฒิบัตรการกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงของรัฐวิสาหกิจและองค์กรมหาชน (PDI) รุ่นที่ 14/2559 สถาบันพระปกเกล้า
  - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านวิทยาการพลังงาน (วพน.) รุ่นที่ 8/2559 สถาบันวิทยาการพลังงาน
  - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงวิทยาการตลาดทุน (วตท.) รุ่นที่ 10/2553 สถาบันวิทยาการตลาดทุน

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
2568 – ปัจจุบัน กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบ บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน)
2568 – ปัจจุบัน กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบ / ประธานคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง บริษัท คอมเซเว่น จำกัด (มหาชน)

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจำกัด / องค์กรอื่น
2567 – ปัจจุบัน อนุกรรมาธิการ คณะอนุกรรมาธิการด้านตลาดทุนและธุรกิจประกันภัย ในคณะกรรมาธิการการเศรษฐกิจ การเงิน และการคลัง วุฒิสภา
ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ธนาทิพย์ จำกัด

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง
2559 – 2567 กรรมการผู้จัดการใหญ่ และประธานเจ้าหน้าที่บริหารประจำประเทศไทยและสำนักงานตัวแทนเมียนมาร์ ลาว และกัมพูชา ธนาคารสแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด (ไทย) จำกัด (มหาชน)

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นบริษัท ไม่มี

กรรมการอิสระ
กรรมการบริหารความเสี่ยง และกำกับดูแลด้านสิ่งแวดล้อม สังคมและธรรมาภิบาล

ดร.วิรไท สันติประภพ



ดร.วิรไท สันติประภพ
กรรมการอิสระ
กรรมการบริหารความเสี่ยง และกำกับดูแลด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล

ได้รับการแต่งตั้ง
กรรมการอิสระ วันที่ 19 ธ.ค. 2568 – ปัจจุบัน
กรรมการบริหารความเสี่ยงและกำกับดูแลด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล วันที่ 8 ม.ค. 2569 – ปัจจุบัน

อายุ 56 ปี

การศึกษา
- Ph.D. in Economics, Harvard University, สหรัฐอเมริกา
- A.M. in Economics, Harvard University, สหรัฐอเมริกา
- เศรษฐศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยมอันดับ 1) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ประวัติการอบรม
- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
  - หลักสูตร Advanced Audit Committee Program (AACP) รุ่นที่ 41/2564
  - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 192/2557
  - หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 63/2550
- การอบรมหลักสูตรอื่น ๆ
  - Corporate Strategy Executive Education Program, MIT Sloan School of Management, สหรัฐอเมริกา
  - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงวิทยาการตลาดทุน (วตท.) รุ่นที่ 4 สถาบันวิทยาการตลาดทุน

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
2569 – ปัจจุบัน กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบ / กรรมการกำกับดูแลด้านความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง/ กรรมการกำหนดค่าตอบแทน / กรรมการสรรหาและกำกับดูแลกิจการ บริษัท ไมเนอร์ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด (มหาชน)
2567 – ปัจจุบัน กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบ บริษัท กรุงเทพดุสิตเวชการ จำกัด (มหาชน)
2567 – ปัจจุบัน กรรมการอิสระ / ประธานกรรมการความยั่งยืน / กรรมการเทคโนโลยี บริษัท เอสซีบี เอกซ์ จำกัด (มหาชน)

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจำกัด / องค์กรอื่น
2567 – ปัจจุบัน กรรมการอิสระ / กรรมการพิจารณาค่าตอบแทนและสรรหา / กรรมการความยั่งยืน บริษัท ไทยน้ำทิพย์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน)
2567 – ปัจจุบัน กรรมการอิสระ / รองประธานกรรมการ / ประธานกรรมการกำกับการบริหารความเสี่ยง ธรรมาภิบาลและความยั่งยืน / ประธานกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน บริษัท สยามพิวรรธน์ จำกัด
2567 – ปัจจุบัน ประธานกรรมการ สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย
2567 – ปัจจุบัน Member of the International Advisory Board, Global Finance and Technology Network (GFTN)
2564 – ปัจจุบัน Chairman, Independent Oversight Advisory Committee, United Nations World Food Programme (WFP)
2564 – ปัจจุบัน กรรมการ มูลนิธิปิดทองหลังพระสืบสานแนวพระราชดำริ
2564 – ปัจจุบัน กรรมการสภามหาวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
2563 – ปัจจุบัน ภาคีสมาชิก ราชบัณฑิตยสภา สำนักธรรมศาสตร์และการเมือง
2563 – ปัจจุบัน ประธานกรรมการบริหาร มูลนิธิหอจดหมายเหตุพุทธทาส อินทปัญโญ

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง
2566 – 2568 ที่ปรึกษาคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)
2563 – 2568 กรรมการอิสระ / ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง / กรรมการบรรษัทภิบาลและความยั่งยืน บริษัท ปตท. สำรวจและผลิตปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน)

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นบริษัท ไม่มี

กรรมการ
กรรมการบริหาร

นายสัมฤทธิ์ สำเนียง



นายสัมฤทธิ์ สำเนียง
กรรมการ
กรรมการบริหาร

ได้รับการแต่งตั้ง

กรรมการบริษัทฯ	วันที่ 18 เม.ย. 2568 – ปัจจุบัน
กรรมการบริหาร	วันที่ 8 ม.ค. 2569 – ปัจจุบัน

อายุ 61 ปี

การศึกษา
- บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- บัญชีบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ประวัติการอบรม
- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
  - หลักสูตร Advanced Audit Committee Program (AACP) รุ่นที่ 60/2569
  - หลักสูตร Risk Management Program for Corporate Leaders (RCL) รุ่นที่ 42/2569
  - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 180/2556
- การอบรมหลักสูตรอื่น ๆ
  - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงวิทยาการตลาดทุน (วตท.) รุ่นที่ 29 สถาบันวิทยาการตลาดทุน
  - หลักสูตรนักบริหารการเงินการคลังภาครัฐระดับสูง (บงส.) รุ่นที่ 5 สถาบันพัฒนาบุคลากรด้านการคลังและบัญชีภาครัฐ กรมบัญชีกลาง
  - หลักสูตรสัมมนาผู้บริหารธนาคารและสถาบันการเงิน (FINEX 21) สมาคมสถาบันการศึกษาการธนาคารและการเงินไทย
  - หลักสูตร Executive Development Program รุ่นที่ 2 สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย (TLCA)
  - หลักสูตร Leadership Development Program - Center for Creative Leadership (CCL) โดยสถาบันพัฒนาผู้นำและการเรียนรู้ กลุ่ม ปตท.
  - หลักสูตร Leadership Development Program III (LDP III) โดยสถาบันพัฒนาผู้นำและการเรียนรู้กลุ่ม ปตท.
  - หลักสูตร Advanced Management Program III (AMP III) โดยสถาบันพัฒนาผู้นำและการเรียนรู้กลุ่ม ปตท.

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

2568 – ปัจจุบัน	กรรมการอิสระ / ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง / กรรมการตรวจสอบ บริษัท หาญ เอ็นจิเนียริ่ง โซลูชั่น จำกัด (มหาชน)
2568 – ปัจจุบัน	กรรมการอิสระ / ประธานคณะกรรมการบริหารและการลงทุน / กรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน บริษัท จัดการและพัฒนาทรัพยากรน้ำภาคตะวันออก จำกัด (มหาชน)

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจำกัด / องค์กรอื่น

2568 – ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท ยูนิเวอร์แซล ยูทีลิตี้ส์ จำกัด (มหาชน)
2567 – ปัจจุบัน	กรรมการบริหาร บริษัท พีอีเอ เอ็นคอม อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด
2562 – ปัจจุบัน	กรรมการ สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

16 มิ.ย. 2568 – 7 ม.ค. 2569	กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
2565 – 2567	กรรมการ บริษัท เอไอ แอนด์ โรโบติกส์ เวนเจอร์ส จำกัด
2562 – 2567	รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ กลุ่มงานการเงินและการบัญชี บริษัท ปตท. สำรวจและผลิตปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน)

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นบริษัท ไม่มี

กรรมการอิสระ
กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

พลอากาศเอก อำนาจ จีระมณีมัย



พลอากาศเอก อำนาจ จีระมณีมัย
กรรมการอิสระ
กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

ได้รับการแต่งตั้ง

กรรมการอิสระ	วันที่ 26 เม.ย. 2561 – ปัจจุบัน
กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	วันที่ 8 ม.ค. 2569 – ปัจจุบัน

อายุ 62 ปี

การศึกษา
- ปริญญาตรี วิทยาศาสตรบัณฑิต สาขาวิศวกรรมเครื่องกล โรงเรียนนายเรืออากาศ

ประวัติการอบรม
- การอบรมหลักสูตรอื่น ๆ
  - โรงเรียนเสนาธิการทหารอากาศ กองทัพอากาศสหรัฐอเมริกา
  - โรงเรียนเสนาธิการทหารอากาศ กองทัพอากาศไทย

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
ไม่มี

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจำกัด / องค์กรอื่น

2563 – ปัจจุบัน	รองเลขาธิการพระราชวังฝ่ายปฏิบัติการ ระดับ 11 และอธิบดีกรมมหาดเล็ก 904 กับเป็นนายทหารราชองครักษ์พิเศษ

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

23 พ.ย. 2558 – 26 เม.ย. 2561	กรรมการอิสระ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
2563	รองผู้บัญชาการ หน่วยบัญชาการถวายความปลอดภัยรักษาพระองค์

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นบริษัท ไม่มี

กรรมการบริษัทฯ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

นายชาย เอี่ยมศิริ



นายชาย เอี่ยมศิริ
กรรมการบริษัทฯ
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

ได้รับการแต่งตั้ง
กรรมการบริษัทฯ วันที่ 19 ธ.ค. 2568 – ปัจจุบัน
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร วันที่ 1 ก.พ. 2566 – ปัจจุบัน

อายุ 63 ปี

การศึกษา
- ปริญญาโท บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต การจัดการ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- ปริญญาตรี บริหารธุรกิจบัณฑิต การตลาด มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ

ประวัติการอบรม
- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
  - หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 174/2563
- การอบรมหลักสูตรอื่น ๆ
  - หลักสูตร CFO's Orientation Course ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
  - หลักสูตร Leadership Succession Program (LSP) มูลนิธิสถาบันวิจัยและพัฒนาองค์กรภาครัฐ (IRDP)

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
ไม่มี

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจำกัด / องค์กรอื่น

24 ต.ค. 2568 – ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ บริษัท ไทย เอ็ม อาร์ โอ กรุ๊ป จำกัด
24 ต.ค. 2568 – ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ บริษัท ไทย เอ็ม อาร์ โอ เซอร์วิสเซส จำกัด
19 เม.ย. 2567 – ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์ เอเชีย จำกัด

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

4 มี.ค. 2566 – 5 มิ.ย. 2568	ประธานกรรมการ บริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด
1 พ.ค. 2564 – 31 ม.ค. 2565	ประธานเจ้าหน้าที่สายการเงินและการบัญชี บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
4 ม.ค. 2564 – 30 เม.ย. 2564	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการเงินและการบัญชี บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
19 พ.ย. 2563 – 3 ม.ค. 2564	ผู้อำนวยการใหญ่ สำนักงานกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และรักษาการรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการเงินและการบัญชี บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
เม.ย. 2563 – ก.พ. 2564	กรรมการ บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นบริษัท 45,500 หุ้น

ประธานเจ้าหน้าที่สายช่าง

นายเชิดพันธ์ โชติคุณ



นายเชิดพันธ์ โชติคุณ
ประธานเจ้าหน้าที่สายช่าง

ได้รับการแต่งตั้ง
ประธานเจ้าหน้าที่สายช่าง วันที่ 1 พ.ค. 2564 – ปัจจุบัน

อายุ 58 ปี

การศึกษา
- ปริญญาโท วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต วิศวกรรมอุตสาหการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต วิศวกรรมอุตสาหการ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

ประวัติการอบรม
- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
  - หลักสูตร Successful Formulation & Execution of Strategy (SFE) รุ่นที่ 49/2568
  - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 353/2567
  - หลักสูตร Advanced Audit Committee Program (AACP) รุ่นที่ 51/2567
  - หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 172/2563
- การอบรมหลักสูตรอื่น ๆ
  - หลักสูตร Operations Leadership Development Program 2023, ASIA School of Business
  - 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
  - The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) Approval for Accountable Manager of Approved Maintenance Organization (AMO)
  - The 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

24 ต.ค. 2568 – ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท ไทย เอ็ม อาร์ โอ กรุ๊ป จำกัด
24 ต.ค. 2568 – ปัจจุบัน	รองประธานกรรมการ / ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท ไทย เอ็ม อาร์ โอ เซอร์วิสเซส จำกัด

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

2567 – ก.พ. 2568	รองประธานกรรมการ / ประธานกรรมการตรวจสอบ บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด
22 ม.ค. 2563 – 30 เม.ย. 2564	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายช่าง บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
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 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นบริษัท 100,000 หุ้น

ประธานเจ้าหน้าที่สายทรัพยากรบุคคล

นางจันทริกา โชติกเสถียร



นางจันทริกา โชติกเสถียร
ประธานเจ้าหน้าที่สายทรัพยากรบุคคล

ได้รับการแต่งตั้ง
ประธานเจ้าหน้าที่สายทรัพยากรบุคคล วันที่ 1 ต.ค. 2564 – ปัจจุบัน

อายุ 57 ปี

การศึกษา
- Master of Business Administration (Marketing) City University of Seattle, WA, USA
- ปริญญาตรี วิทยาศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ (ประสานมิตร)

ประวัติการอบรม
- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
  - หลักสูตร Board Nomination and Compensation Program (BNCP) รุ่นที่ 24/2568
  - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 371/2567
  - หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 201/2566
- การอบรมหลักสูตรอื่น ๆ
  - หลักสูตร Professional Coaching Certification Program, Thailand Coach Institute in Partnership with International Coaching Mastery
  - หลักสูตร Advance Strategic Thinking
  - หลักสูตร Building Business Acumen
  - หลักสูตร Business Performance Improvement, Chulalongkorn University
  - หลักสูตร Change Management, College of Management Mahidol University (CMMU)
  - หลักสูตร Emergency Response Plan (ERP)
  - หลักสูตร Execution for Executive
  - หลักสูตร Finance for Top Executives
  - หลักสูตร Ignite the Future AI x Digital Master Plan
  - หลักสูตร Team Success under Pressure, South East Asia Center (SEAC)
  - หลักสูตร TCAR for Management
  - หลักสูตร Transformational Leadership

กรรมการผู้แทนในบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง

24 ต.ค. 2568 – ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท ไทย เอ็ม อาร์ โอ กรุ๊ป จำกัด
24 ต.ค. 2568 – ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท ไทย เอ็ม อาร์ โอ เซอร์วิสเซส จำกัด
26 พ.ค. 2565 – ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

2566 – 2568	กรรมการ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด
10 มี.ค. 2564 – 1 ม.ค. 2566	กรรมการ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด
1 พ.ค. 2564 – 30 ก.ย. 2564	ผู้อำนวยการฝ่ายพันธมิตรธุรกิจ และกลยุทธ์ด้านทรัพยากรบุคคล บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
11 มี.ค. 2564 – 30 เม.ย. 2564	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายพัฒนาและฝึกอบรมบุคลากร บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
27 พ.ย. 2563 – 10 มี.ค. 2564	ผู้อำนวยการสังกัดสำนักงานรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายทรัพยากรบุคคลและรักษาการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายพัฒนาและฝึกอบรมบุคลากร บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
1 ต.ค. 2558 – 26 พ.ย. 2563	ผู้อำนวยการฝ่ายฝึกอบรมธุรกิจการบิน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นบริษัท 323,000 หุ้น

ประธานเจ้าหน้าที่หน่วยธุรกิจการบิน

นางวรางคณา ลือโรจน์วงศ์



นางวรางคณา ลือโรจน์วงศ์
ประธานเจ้าหน้าที่หน่วยธุรกิจการบิน

ได้รับการแต่งตั้ง
ประธานเจ้าหน้าที่หน่วยธุรกิจการบิน วันที่ 2 ธ.ค. 2564 – ปัจจุบัน

อายุ 55 ปี

การศึกษา
- Master of Business Administration (MBA), Canterbury Business School, University of Kent, UK
- ปริญญาตรี อักษรศาสตรบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติการอบรม
- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
  - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 365/2567
  - หลักสูตร Financial Statements for Directors (FSD) รุ่นที่ 51/2567
  - หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 200/2566
- การอบรมหลักสูตรอื่น ๆ
  - หลักสูตรหลักนิติธรรมเพื่อประชาธิปไตย (นธป.) รุ่นที่ 13 วิทยาลัยศาลรัฐธรรมนูญ
  - หลักสูตร Asia Pacific Government Leadership Program, General Electric, GE, USA
  - หลักสูตร Leadership Succession Program (LSP) รุ่นที่ 7 มูลนิธิสถาบันวิจัยและพัฒนาองค์กรภาครัฐ (IRDP)
  - หลักสูตรการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน
  - หลักสูตรการตระหนักรู้เกี่ยวกับ ESG
  - หลักสูตร Execution for Top Executives
  - หลักสูตร Good Corporate Governance
  - หลักสูตร Finance for Top Executives สำหรับผู้บริหารระดับสูง
  - หลักสูตร Food Waste Management Roadmap
  - หลักสูตร OKRs in Action for Management
  - หลักสูตร Design Thinking for Management
  - หลักสูตร Safety Management System (SMS)

กรรมการผู้แทนในบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง

2567 – ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ บริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

ก.พ. 2565 – ม.ค. 2567	รองประธานกรรมการ บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด
1 ก.ค. 2558 – 30 เม.ย. 2564	กรรมการผู้จัดการฝ่ายครัวการบิน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นบริษัท 2,200 หุ้น

ประธานเจ้าหน้าที่สายกลยุทธ์องค์กร

นายทวิโรจน์ ทรงกำพล



นายทวิโรจน์ ทรงกำพล
ประธานเจ้าหน้าที่สายกลยุทธ์องค์กร

ได้รับการแต่งตั้ง
ประธานเจ้าหน้าที่สายกลยุทธ์องค์กร วันที่ 11 พ.ย. 2565 – ปัจจุบัน

อายุ 55 ปี

การศึกษา
- ปริญญาโท การจัดการมหาบัณฑิต วิทยาลัยวิชาการจัดการ มหาวิทยาลัยมหิดล
- ปริญญาตรี การศึกษาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ (ประสานมิตร)

ประวัติการอบรม
- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
  - หลักสูตร The Board's Role in Mergers and Acquisitions (BMA) รุ่นที่ 14/2568
  - หลักสูตร Strategic Board Master Class (SBM) รุ่นที่ 14/2567
  - หลักสูตร Successful Formulation and Execution of Strategy (SFE) รุ่นที่ 44/2567
  - หลักสูตร Subsidiary Governance Program (SGP) รุ่นที่ 9/2567
  - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 340/2566
- การอบรมหลักสูตรอื่น ๆ
  - หลักสูตร CEO Aspire Program 2567

กรรมการผู้แทนในบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง

24 ต.ค. 2568 – ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท ไทย เอ็ม อาร์ โอ กรุ๊ป จำกัด
24 ต.ค. 2568 – ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท ไทย เอ็ม อาร์ โอ เซอร์วิสเซส จำกัด

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

1 พ.ค. 2564 – 9 พ.ย. 2565	ผู้อำนวยการฝ่ายกลยุทธ์และพัฒนาองค์กร บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
10 ก.พ. 2564 – 1 ธ.ค. 2564	กรรมการ บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด
11 มี.ค. 2564 – 30 เม.ย. 2564	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริหารรายได้และบริการการพาณิชย์ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
29 ต.ค. 2563 – 10 มี.ค. 2564	ผู้อำนวยการสังกัดสำนักงานรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายการพาณิชย์และรักษาการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริหารรายได้และบริการการพาณิชย์ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
15 พ.ค. 2563 – 21 ก.ย. 2563	ผู้อำนวยการฝ่ายกลยุทธ์สายการพาณิชย์ รักษาการผู้อำนวยการฝ่ายขาย – กลุ่มอนุทวีปอินเดีย บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
1 ธ.ค. 2558 – 28 ต.ค. 2563	ผู้อำนวยการฝ่ายกลยุทธ์สายการพาณิชย์ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นบริษัท 100 หุ้น

ประธานเจ้าหน้าที่สายการเงินและการบัญชี

นางเฉิดโฉม เทอดสถิรศักดิ์



นางเฉิดโฉม เทอดสถิรศักดิ์
ประธานเจ้าหน้าที่สายการเงินและการบัญชี
(ผู้ที่ได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบสูงสุดในสายงานบัญชีและการเงิน)

ได้รับการแต่งตั้ง
ประธานเจ้าหน้าที่สายการเงินและการบัญชี วันที่ 1 ก.พ. 2566 – ปัจจุบัน

อายุ 51 ปี

การศึกษา
- M.A. in International Economics and Finance คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- เศรษฐศาสตรบัณฑิต (เศรษฐศาสตร์การเงินและการคลัง) คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติการอบรม
- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
  - Risk Management Program for Corporate Leaders รุ่นที่ 39/2568
  - Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 360/2567
- การอบรมหลักสูตรอื่น ๆ
  - หลักสูตรนักบริหารการเงินการคลังภาครัฐระดับสูง (บงส.) รุ่นที่ 10
  - หลักสูตร Strategic CFO in Capital Markets Program (SCFO) รุ่นที่ 11
  - Aircraft Finance & Asset Management by Air Business Academy
  - หลักสูตร "Influence and Negotiation Strategies for Business Leaders"

กรรมการผู้แทนในบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง

24 ต.ค. 2568 – ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท ไทย เอ็ม อาร์ โอ กรุ๊ป จำกัด
24 ต.ค. 2568 – ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท ไทย เอ็ม อาร์ โอ เซอร์วิสเซส จำกัด
22 ส.ค. 2567 – ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด
14 ธ.ค. 2565 – 21 ส.ค. 2567	กรรมการ บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

26 เม.ย. 2566 – 5 มิ.ย. 2568	กรรมการ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด
26 ม.ค. 2567 – 26 ก.ค. 2567	กรรมการ บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด
1 พ.ค. 2564 – 31 ม.ค. 2566	ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินองค์กร บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
4 พ.ย. 2563 – 30 เม.ย. 2564	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายการเงินองค์กร บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
28 ก.พ. 2562 – 3 พ.ย. 2563	ผู้อำนวยการฝ่ายเงินทุน รักษาการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายการเงินองค์กร บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
1 ส.ค. 2560 – 3 พ.ย. 2563	ผู้อำนวยการฝ่ายเงินทุน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นบริษัท 41,800 หุ้น

ประธานเจ้าหน้าที่สายปฏิบัติการ

นายชวาล รัตนวราหะ



นายชวาล รัตนวราหะ
ประธานเจ้าหน้าที่สายปฏิบัติการ

ได้รับการแต่งตั้ง
ประธานเจ้าหน้าที่สายปฏิบัติการ วันที่ 1 พ.ค. 2567 – ปัจจุบัน

อายุ 59 ปี

การศึกษา
- ปริญญาโท Aviation Management Griffith University
- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตร์ สาขาวิศวกรรมเครื่องกล จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติการอบรม
- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
  - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 355/2567
  - หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) ปี 2566
- การอบรมหลักสูตรอื่น ๆ
  - หลักสูตร Super Series “Board’s Oversight and the Role of CEOs in Driving ESG” (IRDP) รุ่นที่ 5 ปี 2567

กรรมการผู้แทนในบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง

24 ต.ค. 2568 – ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท ไทย เอ็ม อาร์ โอ กรุ๊ป จำกัด
24 ต.ค. 2568 – ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท ไทย เอ็ม อาร์ โอ เซอร์วิสเซส จำกัด
1 พ.ค. 2567 – ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ บริษัท ไทยไฟล์ท์เทรนนิ่ง จำกัด
1 พ.ค. 2567 – ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

4 ธ.ค. 2566 – 26 ก.ค. 2567	กรรมการ บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด
1 พ.ค. 2565 – 30 ก.ย. 2567	กรรมการผู้จัดการฝ่ายบริการภาคพื้น บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
3 มี.ค. 2564 – 30 เม.ย. 2565	ประธานเจ้าหน้าที่ฝ่ายขับเคลื่อนองค์กร บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
4 ธ.ค. 2563 – 2 มี.ค. 2564	รักษาการผู้อำนวยการฝ่ายทดสอบและพัฒนาการบิน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
4 ธ.ค. 2563 – 2 มี.ค. 2564	รองผู้อำนวยการฝ่ายทดสอบและพัฒนาการบิน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นบริษัท 10,650 หุ้น

ประธานเจ้าหน้าที่สายการพาณิชย์

นายกิตติพงษ์ สารสมบูรณ์



นายกิตติพงษ์ สารสมบูรณ์
ประธานเจ้าหน้าที่สายการพาณิชย์

ได้รับการแต่งตั้ง
ประธานเจ้าหน้าที่สายการพาณิชย์ วันที่ 1 ส.ค. 2568 – ปัจจุบัน

อายุ 57 ปี

การศึกษา
- ปริญญาโท สาขาการจัดการการตลาด มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ
- Advanced Studies in BSc Politics and International Relations, University of London (LSE academic direction)
- ปริญญาตรี สาขาเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษม

ประวัติการอบรม
- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
  - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) ปี 2567
  - หลักสูตร Executive Development Program (EDP) ปี 2566
- การอบรมหลักสูตรอื่น ๆ
  - หลักสูตร Airline Revenue Management, IATA
  - หลักสูตร Airline Marketing, IATA
  - หลักสูตร Strategic Management, Copenhagen Business School
  - หลักสูตร Finance for Non-Financial Professional, University of California, Irvine
  - หลักสูตร Customer Analytics, The Wharton School
  - หลักสูตร Digital Transformation – Platform Strategy, MIT Sloan School of Management
  - หลักสูตร Digital Marketing, Columbia Business School
  - หลักสูตร Brand Management, London Business School
  - หลักสูตร Strategies that Build Winning Brands, Kellogg School of Management
  - หลักสูตร Aircraft Dispatcher, Federal Aviation Administration (FAA), USA
  - หลักสูตร Advanced Ground Instructor, Federal Aviation Administration (FAA), USA
  - หลักสูตร Private Airplane Pilot, Federal Aviation Administration (FAA), USA
  - หลักสูตร Aircraft Performance Engineer, Boeing, USA
  - หลักสูตร Air Traffic Control สถาบันการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
  - หลักสูตร Flight Operations สถาบันการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
  - หลักสูตร Private Airplane Pilot สถาบันการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

กรรมการผู้แทนในบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง

27 ส.ค. 2568 – ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด
21 ต.ค. 2564 – ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท ทัวร์เอ้องหลวง จำกัด
20 เม.ย. 2566 – ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

1 พ.ค. 2564 – 31 ก.ค. 2568	ผู้อำนวยการฝ่ายบริการลูกค้าและการตลาด บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นบริษัท 600 หุ้น

เอกสารแนบ 2

รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการของบริษัทย่อย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568

	รายชื่อกรรมการ		รายชื่อบริษัทย่อย						
			บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด	บริษัท ทัวร์เอ้องหลวง จำกัด	บริษัท ดิวตี้ฟรี เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด	บริษัท ไทยไฟล์ท์เทรนนิ่ง จำกัด	บริษัท ดิวสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด	บริษัท ไทย เอ็ม อาร์ โอ กรุ๊ป จำกัด	บริษัท ไทย เอ็ม อาร์ โอ เซอร์วิสเซส จำกัด
1	นายชาย	เอี่ยมศิริ	//					//	//
2	นายเชิดพันธ์	โชติคุณ						/	/
3	นางจันทริกา	โชติกเสถียร					//	/	/
4	นายทวีโรจน์	ทรงกำพล						/	/
5	นางเฉิดโฉม	เทอดสถิรรักษ์						/	/
6	นายชวาล	รัตนวราหะ				//		/	/
7	นายกิตติพงษ์	สารสมบูรณ์	/						
8	นางธรรมศุลี	ชุณหะมาน			/				
9	นายตรัย	พรหโมบล					/		
10	นายทัศน์สิทธิ์	มะละพันธุ์				/			
11	เรืออากาศโท ท้องเกียรติ	ดำรักษ์							
12	นายพรชัย	สมิตานนท์					/		
13	นายอิษฎ์	ศิริสวัสดิ์							
14	นายวิชญ์	กิจจาพร							
15	นางศิราภรณ์	รัตนเศรษฐ					/		
16	นายวิศว	พงศ์สุวรรณ							
17	นายบริสุทธิ์	อยู่ใจเย็น							
18	นายนพดล	เตียบำรุงญาติ					/		
19	นางพรศรี	โชติวิจ		/					
20	นายปรีชา	โกศรธนวัฒน์					/		

หมายเหตุ: // = ประธานกรรมการ / = กรรมการ

เอกสารแนบ 3

รายละเอียดเกี่ยวกับผู้ควบคุมบัญชี หัวหน้างานตรวจสอบภายใน และหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัทฯ และเลขานุการบริษัทฯ

รายละเอียดเกี่ยวกับผู้ควบคุมดูแลการทำบัญชี

นายตรัส พรหโมบล
ผู้อำนวยการฝ่ายควบคุมการเงิน

ได้รับการแต่งตั้ง
ผู้อำนวยการฝ่ายควบคุมการเงิน วันที่ 1 ม.ค. 2566 – ปัจจุบัน

อายุ 48 ปี

การศึกษา
- ปริญญาโท บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาการบัญชีเพื่อการวางแผนและควบคุม มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- ปริญญาตรี บัญชีบัณฑิต มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ประวัติการอบรม
- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
  - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 373/2567
  - หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 208/2566
- การอบรมหลักสูตรอื่นๆ
  - สรุปประเด็นสำคัญของ TFRS รายการย่อที่ต้องมีในงบการเงินและมาตรการภาษีใหม่ 2568

กรรมการผู้แทนในบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง
- พ.ค. 2566 – ปัจจุบัน กรรมการ / ประธานกรรมการตรวจสอบ บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด

ประวัติการทำงาน
- 1 มิ.ย. 2566 – 30 เม.ย. 2567 กรรมการ บริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด
- 1 พ.ค. 2564 – 31 ธ.ค. 2565 หัวหน้าฝ่ายนโยบายกลางและการภาษี บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- 22 ธ.ค. 2563 – 30 เม.ย. 2564 รักษาการผู้อำนวยการฝ่ายบัญชีกลาง นโยบายการพัฒนาและควบคุมทางบัญชี บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- 15 ก.พ. 2561 – 30 เม.ย. 2564 ผู้จัดการกอง กองนโยบาย การพัฒนาและควบคุมทางบัญชี บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

รายละเอียดเกี่ยวกับหัวหน้างานตรวจสอบภายใน

นายวัติชัย โทอุดทา
หัวหน้าฝ่ายการตรวจสอบภายใน ปฏิบัติหน้าที่ผู้อำนวยการสำนักงานการตรวจสอบภายใน

ได้รับการแต่งตั้ง
หัวหน้าฝ่ายการตรวจสอบภายใน และปฏิบัติหน้าที่ผู้อำนวยการสำนักงานการตรวจสอบภายใน วันที่ 16 พ.ค. 2568 – ปัจจุบัน

อายุ 40 ปี

การศึกษา
- ปริญญาโท คณะเศรษฐศาสตร์ สาขาวิชาเอกการเงินและการธนาคาร มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- ปริญญาตรี คณะเศรษฐศาสตร์ สาขาวิชาเอกการเงินและการธนาคาร มหาวิทยาลัยรามคำแหง

คุณวุฒิด้านวิชาชีพ
- Certified Internal Auditor (CIA) ผู้ตรวจสอบภายในรับอนุญาตสากล สถาบัน The Institute of Internal Auditors (IIA) สหรัฐอเมริกา
- Internal Audit Certificate Program (IACP) วุฒิบัตรด้านการตรวจสอบภายใน สภาวิชาชีพบัญชีในพระบรมราชูปถัมภ์

ประวัติการอบรม
- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
  - หลักสูตร Ethical Leadership Program (ELP) รุ่นที่ 30/2566
  - หลักสูตร Anti-Corruption: The Practical Guide (ACPG) รุ่นที่ 62/2566
  - หลักสูตร Corruption Risk & Control: Technical Update (CRC) รุ่นที่ 16/2566
- 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
  - Ethical Audit
  - Professional Secretary of the Audit Committee
  - IA Clinic 2/2024 หัวข้อ From Cyber Attack to Cyber Dominance, from IO (Information Operation) to IA (Information Advantage)
  - IA Clinic 10/2024 หัวข้อ “Key risks in 2024-2025 ความท้าทายของผู้ตรวจสอบภายใน
  - AI FOR IA ปัญญาประดิษฐ์กับงานตรวจสอบภายใน
  - Quality Assurance and Improvement Program (QAIP)
  - Strategic Audit Plan and Annual Audit Plan
  - IT Auditing Essentials: Foundations for Expertise

- การสัมมนาประจำปี 2568 ของสมาคมผู้ตรวจสอบภายใน เรื่อง Unlocking IA in a VUCA World
- Global Internal Audit Standard – Applying to the Organizational

- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยบริษัท ฝึกอบรมและสัมมนาธรรมนิติ จำกัด
  - 85 พฤติกรรมการทุจริตในองค์กร พร้อมวิธีป้องกันและจัดการ
  - เทคนิคการตรวจสอบสัญญาทางธุรกิจ ฉบับผู้บริหาร
- หลักสูตร การบริหารความเสี่ยงเรื่องการทุจริต จัดโดยสภาวิชาชีพบัญชี ในพระบรมราชูปถัมภ์
- หลักสูตรผู้ตรวจประเมินการจัดการพลังงานภายในองค์กร รุ่นที่14 จัดโดยกระทรวงพลังงาน

กรรมการผู้แทนในบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง

ไม่มี

ประวัติการทำงาน

• 16 พ.ค. 2568 – ปัจจุบัน	หัวหน้าฝ่ายการตรวจสอบภายใน ปฏิบัติหน้าที่ผู้อำนวยการสำนักงานการตรวจสอบภายใน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
• 2 ต.ค. 2566 – 15 พ.ค. 2568	หัวหน้าสำนักงานการตรวจสอบภายใน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
• 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 พรีเมียร์ฟิชชั่น แคปปิตอล จำกัด (กลุ่มบริษัทพรีเมียร์)

รายละเอียดเกี่ยวกับหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัทฯ และเลขานุการบริษัทฯ

นางจิลลดา ณ เชียงใหม่

เลขานุการบริษัทฯ และผู้อำนวยการฝ่ายกำกับการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์องค์กร

ได้รับการแต่งตั้ง

ผู้อำนวยการฝ่ายกำกับการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์องค์กร	วันที่ 1 พ.ค. 2564 – ปัจจุบัน
เลขานุการบริษัทฯ	วันที่ 2 ต.ค. 2563 – ปัจจุบัน

อายุ 58 ปี

การศึกษา

- ปริญญาโท Master of Public Administration, City University of Seattle สหรัฐอเมริกา
- ปริญญาตรี ศิลปศาสตรบัณฑิต (มานุษยวิทยา) (เกียรตินิยมอันดับ 2) มหาวิทยาลัยศิลปากร

ประวัติการอบรม

- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
  - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Company Secretary Program (CSP) รุ่นที่ 110/2563
  - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Board Reporting Program (BRP) รุ่นที่ 37/2564
  - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Effective Minute Taking (EMT) รุ่นที่ 50/2565
  - หลักสูตร Company Reporting Program (CRP) รุ่นที่ 36/2566

กรรมการผู้แทนในบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง

ไม่มี

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 ให้มีการปฏิบัติที่สอดคล้องและเป็นไปตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทจดทะเบียน กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับหลักทรัพย์ยกเว้นเรื่องที่เกี่ยวกับรายงานทางการเงิน ตลอดจนกำกับดูแลและประเมินผลการดำเนินงานของหน่วยงานในบังคับบัญชา ได้แก่ การกำกับดูแลกิจการที่ดี การดำเนินการเกี่ยวกับกฎหมายด้านต่าง ๆ ของบริษัทฯ การตรวจสอบองค์กร การบริหารงานของสำนักงานคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล และการปฏิบัติตามกฎระเบียบ เพื่อให้การดำเนินภารกิจในความรับผิดชอบบรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมายของบริษัทฯ

เอกสารแนบ 4

รายละเอียดเกี่ยวกับทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

- **ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ**

1. สินทรัพย์หลักของบริษัทฯ และบริษัทย่อยตามงบการเงิน

ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์

หน่วย: ล้านบาท

ประเภท	มูลค่าตามบัญชี ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568
เครื่องบิน	17,780
ค่าตกแต่งเครื่องบิน	1,357
อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	13,674
เครื่องมือ โรงซ่อมและอุปกรณ์	1,415
ที่ดิน อาคารและค่าปรับปรุง	13,625
สินทรัพย์ระหว่างติดตั้ง	1,935
ค่าเผื่อการด้อยค่า	(7,430)
รวม	42,356

สินทรัพย์สิทธิการใช้

หน่วย: ล้านบาท

ประเภท	มูลค่าตามบัญชี ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568
ที่ดินและอาคาร	4,030
เครื่องบิน	65,116
อุปกรณ์	137
ค่าเผื่อด้อยค่า	0
รวม	69,283

2. ลักษณะสำคัญของสินทรัพย์หลัก

เครื่องบิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทฯ มีเครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงานจำนวน 80 ลำ และมีเครื่องบินที่ปลดระวางและ/หรือ อยู่ระหว่างดำเนินการขายจำนวน 14 ลำ รวมเป็นเครื่องบินทั้งหมดจำนวน 94 ลำ แบ่งเป็นเครื่องบินที่เป็นสินทรัพย์ของบริษัทฯ จำนวน 24 ลำ เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Financial Lease) จำนวน 15 ลำ และเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) จำนวน 55 ลำ (เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงินและภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน บริษัทฯ แสดงเป็นสินทรัพย์สิทธิการใช้) โดยมีรายละเอียดดังนี้

เครื่องบิน	จำนวน (ลำ)	เครื่องบินที่เป็นกรรมสิทธิ์ของบริษัทฯ	เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Financial Lease)	เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease)
โบอิ้ง 777-300	5	5		
โบอิ้ง 777-200ER	6	6		
โบอิ้ง 777-200	1	1		
โบอิ้ง 777-300ER	17	4	6	7
โบอิ้ง 787-8	6			6
โบอิ้ง 787-9	4			4
แอร์บัส A380-800	5	5		
แอร์บัส A350-900	23		4	19
แอร์บัส A330-300	6	3		3
แอร์บัส A320-200	20		5	15
แอร์บัส A321neo	1			1
รวม	94	24	15	55

3. สินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนที่สำคัญประเภทเครื่องหมายการค้าที่ยังใช้งานอยู่ในปัจจุบัน

เครื่องหมายการค้า/บริการ		สินค้า/บริการ
	รูปแบบตราสัญลักษณ์บริษัทฯ	- กระดาษหัวจดหมาย นิตยสาร
	รูปแบบตราสัญลักษณ์บริษัทฯ	- บริการขนส่งทางบกและทางอากาศ จัดทัวร์ ตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้เช่าคลังสินค้า รับฝากสินค้า รับจ้างขนของ รับฝากของ - บริการดำเนินกิจการโรงแรม จัดหาที่พักอาศัยจองโรงแรม - การจัดอาหารและบริการ - บริการบำรุงรักษา ซ่อมแซมเครื่องบิน
THAI	รูปลักษณ์ตัวอักษร ใช้ประกอบตราสัญลักษณ์บริษัทฯ ภาษาอังกฤษ (ปัจจุบัน)	- บริการขนส่งทางบกและอากาศ จัดทัวร์ ตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้เช่าคลังสินค้า รับฝากสินค้า รับจ้างขนของ รับฝากของ - บริการโรงแรม จัดหาที่พักชั่วคราว จองโรงแรม จัดการอาหารและเครื่องดื่ม - บริการบำรุงรักษาซ่อมแซมเครื่องบิน
ไทย	รูปลักษณ์ตัวอักษร ใช้ประกอบตราสัญลักษณ์บริษัทฯ ภาษาไทย (ปัจจุบัน)	- บริการขนส่งทางบกและทางอากาศ จัดทัวร์ ตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้เช่าคลังสินค้า รับฝากสินค้า รับจ้างขนของ รับฝากของ - บริการโรงแรมจัดหาที่พักชั่วคราว จองโรงแรม จัดการอาหารและเครื่องดื่ม - บริการบำรุงรักษา ซ่อมแซมเครื่องบิน
Thai	รูปลักษณ์ตัวอักษร ใช้ประกอบตราสัญลักษณ์บริษัทฯ ภาษาอังกฤษ (เดิม)	- บริการขนส่งทางบกและทางอากาศ จัดทัวร์ ตัวแทน จำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้เช่าคลังสินค้า รับฝากสินค้า รับจ้างขนของ รับฝากของ - บริการโรงแรม จัดหาที่พักชั่วคราว จองโรงแรม จัดการอาหารและเครื่องดื่ม - บริการบำรุงรักษา ซ่อมแซมเครื่องบิน
ไทย	รูปลักษณ์ตัวอักษร ใช้ประกอบตราสัญลักษณ์ บริษัทฯ ภาษาไทย (เดิม)	- บริการขนส่งทางบกและทางอากาศ จัดทัวร์ ตัวแทน จำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้เช่าคลังสินค้า รับฝากสินค้า รับจ้างขนของ รับฝากของ - บริการโรงแรมจัดหาที่พักชั่วคราว จองโรงแรม จัดการอาหารและเครื่องดื่ม - บริการบำรุงรักษาซ่อมแซมเครื่องบิน

เครื่องหมายการค้า/บริการ		สินค้า/บริการ
Smooth as silk	สโลแกนภาษาอังกฤษ ใช้ประกอบตราสัญลักษณ์บริษัทฯ	- บริการขนส่งทางบกและทางอากาศ จัดทัวร์ ตัวแทน จำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้เช่าคลังสินค้า รับฝากสินค้า รับจ้างขนของ รับฝากของ - บริการดำเนินกิจการโรงแรม จัดหาที่พักอาศัย จองโรงแรม การจัดอาหารและบริการ - บริการบำรุงรักษาซ่อมแซมเครื่องบิน
รักคุณเท่าฟ้า	สโลแกนภาษาไทย ใช้ประกอบตราสัญลักษณ์บริษัทฯ	- บริการขนส่งทางบกและทางอากาศ จัดทัวร์ ตัวแทน จำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้เช่าคลังสินค้า รับฝากสินค้า รับจ้างขนของ รับฝากของ - บริการดำเนินกิจการโรงแรม จัดหาที่พักอาศัย จองโรงแรม การจัดอาหารและบริการ
เอื้องหลวง	ตราสัญลักษณ์ เอื้องหลวง	- บริการอาหารและเครื่องดื่ม
ไมล์สร้างบุญ	ตราสัญลักษณ์ โครงการไมล์สร้างบุญ	- บริการโปรแกรมพิเศษส่งเสริมการเดินทาง โบนัสไมล์สะสม
THAI SHOP	ตราสัญลักษณ์ ร้าน THAI Shop	- บริการจัดการขายสินค้า
ROYAL ORCHID HOLIDAYS ทัวร์เอื้องหลวง	ตราสัญลักษณ์ ทัวร์เอื้องหลวง	- บริการจัดหาที่พักอาศัย จองโรงแรม - บริการจัดทัวร์ บริการจัดทัวร์และบริการอื่น ๆ เกี่ยวกับการเดินทาง
ROYAL ORCHID PLUS	ตราสัญลักษณ์ ROYAL ORCHID PLUS	- บริการสมาชิกของบริษัทฯ ทั้งก่อนและหลัง - การเดินทางขนส่งทางอากาศ
ROP	ตราสัญลักษณ์ ROYAL ORCHID PLUS	- บริการสมาชิกของบริษัทฯ ทั้งก่อนและหลัง - การเดินทางขนส่งทางอากาศ

เครื่องหมายการค้า/บริการ		สินค้า/บริการ
ROP ROYAL ORCHID PLUS THAI	ตราสัญลักษณ์ ROYAL ORCHID PLUS	- บริการสมาชิกของบริษัทฯ ทั้งก่อนและหลังการเดินทางขนส่งทางอากาศ
THAI TGGS THAI GROUND SERVICES	ตราสัญลักษณ์ THAI TGGS	- บริการผู้โดยสารก่อนและหลังบิน
THAI CATERING	ตราสัญลักษณ์ THAI CATERING	- ร้านอาหารและเครื่องดื่ม
Puff & Pie	ตราสัญลักษณ์ Puff & Pie	- ร้านอาหารและเครื่องดื่ม - อาหารสำเร็จรูปทำจากเนื้อสัตว์ เนื้อปลาและผักรวม อาหารสำเร็จรูปทำจากเนื้อสัตว์เป็นส่วนประกอบหลัก อาหารสำเร็จรูปทำจากผักเป็นส่วนประกอบหลัก อาหารสำเร็จรูปที่มีอาหารทะเลเป็นส่วนประกอบหลัก - ขนมปังทำจากแป้ง เครื่องดื่มทำจากผลไม้ เครื่องดื่มชารสผลไม้
Puff & Pie	ตราสัญลักษณ์ Puff & Pie	- ร้านอาหารและเครื่องดื่ม - อาหารสำเร็จรูปทำจากเนื้อสัตว์ เนื้อปลาและผักรวม อาหารสำเร็จรูปทำจากเนื้อสัตว์เป็นส่วนประกอบหลัก อาหารสำเร็จรูปทำจากผักเป็นส่วนประกอบหลัก อาหารสำเร็จรูปที่มีอาหารทะเลเป็นส่วนประกอบหลัก - ขนมปังทำจากแป้ง เครื่องดื่มทำจากผลไม้ เครื่องดื่มชารสผลไม้
Puff & Pie by THAI CATERING	ตราสัญลักษณ์ Puff & Pie	- ร้านอาหารและเครื่องดื่ม - อาหารสำเร็จรูปทำจากเนื้อสัตว์ เนื้อปลาและผักรวม อาหารสำเร็จรูปทำจากเนื้อสัตว์เป็นส่วนประกอบหลัก อาหารสำเร็จรูปทำจากผักเป็นส่วนประกอบหลัก อาหารสำเร็จรูปที่มีอาหารทะเลเป็นส่วนประกอบหลัก - ขนมปังทำจากแป้ง เครื่องดื่มทำจากผลไม้ เครื่องดื่มชารสผลไม้
Yellow Orchid	ตราสัญลักษณ์ Yellow Orchid	- อาหารและเครื่องดื่ม

เครื่องหมายการค้า/บริการ		สินค้า/บริการ
STAR ALLIANCE	รูปลักษณ์ตัวอักษร ใช้ประกอบตราสัญลักษณ์บริษัทฯ ภาษาอังกฤษ Star Alliance	- คอมพิวเตอร์ซอฟท์แวร์ใช้วิเคราะห์ จัดการดึงกลับมาใช้และเก็บรายละเอียดซึ่งข้อมูลเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศ - บัตรพิมพ์ทำด้วยพลาสติก ใบปลิวใช้กับการบริการสายการบิน โบรชัวร์ใช้กับการบริการสายการบิน ตั๋วใช้กับการบริการสายการบิน คูปองใช้กับการบริการสายการบิน จดหมายข่าวที่เกี่ยวกับการเดินทาง - บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ บริการขนส่งทรัพย์สินทางอากาศ - บริการขนส่งไปรษณีย์ทางอากาศ บริการสำรองและจองที่เพื่อการเดินทางท่องเที่ยว บริการจัดการเพื่อการเดินทางท่องเที่ยว บริการสำรองและจองที่เพื่อการเดินทางทางเรือ บริการจัดการเพื่อการเดินทางท่องเที่ยวทางเรือ บริการจอดรถ บริการดึงมาใช้และเก็บรายละเอียดข้อมูลทางคอมพิวเตอร์ที่เกี่ยวกับการขนส่ง - บริการจองโรงแรม
STAR ALLIANCE	ตราสัญลักษณ์ Star Alliance	- คอมพิวเตอร์ซอฟท์แวร์ใช้วิเคราะห์ จัดการดึงกลับมาใช้และเก็บรายละเอียดซึ่งข้อมูลเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศ - บัตรพิมพ์ทำด้วยพลาสติก ใบปลิวใช้กับการบริการสายการบิน โบรชัวร์ ใช้กับการบริการสายการบิน ตั๋วใช้กับการบริการ - สายการบิน คูปองใช้กับการบริการ สายการบิน จดหมายข่าวที่เกี่ยวกับการเดินทาง - บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ บริการขนส่งทรัพย์สินทางอากาศบริการขนส่งไปรษณีย์ทางอากาศ บริการสำรองและจองที่เพื่อการเดินทางท่องเที่ยว บริการจัดการเพื่อการเดินทางท่องเที่ยว บริการสำรองและจองที่เพื่อการเดินทางทางเรือและการจัดการเพื่อการเดินทางท่องเที่ยวทางเรือ บริการจอดรถ บริการดึงมาใช้และเก็บรายละเอียดข้อมูลทางคอมพิวเตอร์ที่เกี่ยวกับการขนส่ง - บริการจองโรงแรม

เครื่องหมายการค้า/บริการ		สินค้า/บริการ
ZWL	เครื่องหมาย Zero Waste Living (ZWL)	- ประเภทรายการสินค้าจำพวก 18 เช่น กระเป๋ากีฬา กระเป๋ากีฬาอเนกประสงค์ หรือกระเป๋าเก็บเอกสารที่แบ่งเป็นช่อง ๆ - ประเภทรายการสินค้าจำพวก 21 เช่น กระจาดที่ใช้ในครัวเรือน กระชอนสำหรับใช้ในครัวเรือน หรือกระด้งที่ใช้ในครัวเรือน - ประเภทรายการสินค้าจำพวก 25 เช่น กระบังบังแดดที่เป็นเครื่องสวมศีรษะ กระบังหมวกที่เป็นเครื่องสวมศีรษะ หรือกระเป๋ากางเกงด้านหลัง - ประเภทรายการสินค้าจำพวก 35 เช่น การโฆษณาขายตรงผ่านเมลส่วนตัว การจัดและดำเนินโครงการอาสาสมัครสำหรับองค์กรการกุศล หรือการเจรจาเกี่ยวกับสัญญาทางธุรกิจสำหรับบุคคลอื่น
Royal Orchid By THAI CATERING	เครื่องหมาย Royal Orchid by Thai Catering	- เครื่องดื่มชาเครื่องแกงสำเร็จรูป - เครื่องดื่มน้ำแร่เครื่องดื่มน้ำผลไม้ - ร้านอาหารและเครื่องดื่ม

เอกสารแนบ 5

นโยบายและแนวปฏิบัติการกำกับดูแลกิจการและจรรยาบรรณธุรกิจ

สำหรับรายละเอียดที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ
และคู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดี สามารถศึกษาได้ตาม QR Code ด้านล่างนี้



เอกสารแนบ 6

รายงานของคณะกรรมการตรวจสอบ

รายงานของคณะกรรมการตรวจสอบประจำปี 2568

คณะกรรมการตรวจสอบบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วยกรรมการอิสระ ซึ่งเป็นผู้ทรงคุณวุฒิในด้านต่าง ๆ อาทิ ด้านกฎหมาย ด้านธุรกิจ ด้านปฏิบัติการบิน ด้านบัญชีการเงิน โดยมีรายละเอียดวาระการดำรงตำแหน่งของคณะกรรมการตรวจสอบ ดังนี้

ชื่อ - สกุล	ตำแหน่ง
วันที่ 1 มกราคม 2568 - 16 มิถุนายน 2568	
1. นายพรชัย ฐีระเวช	ผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบ ตามมติที่ประชุมคณะผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ ครั้งที่ 4/2564 เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2564
วันที่ 16 มิถุนายน 2568 - 7 มกราคม 2569	
1. นายยรรยง เดชภิรัตนมงคล	กรรมการอิสระ / ประธานกรรมการตรวจสอบ
2. พลอากาศเอกอำนาจ จีระมณีมัย	กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบ
3. นายสัมฤทธิ์ สำเนียง	กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบ
วันที่ 8 มกราคม 2569 - ปัจจุบัน	
1. นายยรรยง เดชภิรัตนมงคล	กรรมการอิสระ / ประธานกรรมการตรวจสอบ
2. นางชาริตา ลีลายุทธ	กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบ
3. นายพลากร หวั่งหลี	กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบ

โดยในปี 2568 มีนายวัติชัย โทอุดทา เป็นหัวหน้าฝ่ายการตรวจสอบภายใน โดยได้รับมอบหมายให้ปฏิบัติหน้าที่ในตำแหน่งผู้อำนวยการสำนักงานการตรวจสอบภายใน อีกตำแหน่งหนึ่ง และปฏิบัติหน้าที่เลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบได้ปฏิบัติหน้าที่อย่างเป็นอิสระตามขอบเขตหน้าที่ความรับผิดชอบที่ระบุไว้ในกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งจัดทำตามแนวทางและข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย โดยในปี 2568 ได้จัดให้มีการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ จำนวนทั้งสิ้น 10 ครั้ง ประกอบด้วยการประชุมตามปกติที่ได้กำหนดไว้ล่วงหน้า 7 ครั้ง และการประชุมครั้งพิเศษ 3 ครั้ง

สรุปสาระสำคัญในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ ในปี 2568 ดังนี้

1. การสอบทานรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการตรวจสอบได้ทำการสอบทานรายงานทางการเงินรายไตรมาส รายงานทางการเงินประจำปีของบริษัทฯ รวมถึงรายงานทางการเงินรวมและรายการระหว่างกัน ร่วมกับผู้บริหารสายการเงินและการบัญชี และผู้สอบบัญชี โดยพิจารณาความถูกต้อง ความครบถ้วน และความเพียงพอของการเปิดเผยข้อมูล นโยบายการบัญชี และประมาณการที่สำคัญ รวมทั้งข้อสังเกตจากการตรวจสอบและการสอบทานของผู้สอบบัญชี ตลอดจนคำอธิบายและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบถามและขอความเห็นจากผู้สอบบัญชีเกี่ยวกับความถูกต้อง ความครบถ้วน และความเหมาะสมของวิธีการบันทึกบัญชีและการเปิดเผยข้อมูล รวมถึงรายการปรับปรุงบัญชีที่มีสาระสำคัญ เพื่อให้มั่นใจว่ารายงานทางการเงินถูกต้องตามสาระสำคัญและสอดคล้องกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินและมาตรฐานการบัญชีที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้มีการประชุมร่วมกับผู้สอบบัญชีเป็นการเฉพาะ 1 ครั้ง โดยไม่มีผู้บริหารเข้าร่วม

2. การสอบทานความเพียงพอและประสิทธิผลของระบบการควบคุมภายในและการบริหารความเสี่ยง

คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณาผลการตรวจสอบภายในที่ดำเนินการโดยสำนักงานการตรวจสอบภายในและผู้เชี่ยวชาญด้านการตรวจสอบภายในจากภายนอกองค์กร เป็นประจำทุกไตรมาส เพื่อสอบทานประสิทธิภาพและประสิทธิผลของระบบการควบคุมภายใน ทั้งในด้านการดำเนินงาน การป้องกันหรือลดความผิดพลาด การรั่วไหลหรือการทุจริต และการปฏิบัติตามระเบียบ ข้อกำหนดต่าง ๆ รวมถึงติดตามการดำเนินการแก้ไขจากข้อสังเกตที่ตรวจพบ

คณะกรรมการตรวจสอบให้ความสำคัญกับระบบการควบคุมภายใน โดยเน้นย้ำให้ฝ่ายบริหารและบุคลากรทุกระดับตระหนักถึงความสำคัญของการมีระบบควบคุมภายในที่มีประสิทธิภาพ และถือเป็นหน้าที่ความรับผิดชอบที่ต้องดำเนินการอย่างเคร่งครัด เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ และบริษัทย่อยมีระบบควบคุมภายในที่เหมาะสมและเพียงพอสนับสนุนการดำเนินงานให้บรรลุตามเป้าหมายและวัตถุประสงค์ รวมทั้งปฏิบัติตามกฎหมาย มาตรฐานการบิน มาตรฐานความปลอดภัย และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องได้อย่างมีประสิทธิผล ตลอดจนสามารถป้องกันทรัพย์สินจากการทุจริตหรือความเสียหายได้อย่างเหมาะสม ทั้งนี้ ในปี 2568 คณะกรรมการตรวจสอบได้ประชุมร่วมกับฝ่ายบริหารทั้งคณะจำนวน 1 ครั้ง เพื่อสื่อสารและหารือประเด็นสำคัญด้านการควบคุมภายใน การบริหารความเสี่ยง และการกำกับดูแล รวมทั้งเชิญผู้บริหารระดับสูงเข้าชี้แจงและร่วมหารือเกี่ยวกับการดำเนินการของบริษัทฯ และประเด็นตรวจพบที่มีนัยสำคัญตามวาระที่เกี่ยวข้องอย่างเหมาะสม

นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณาแบบประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในของบริษัทฯ ตามแนวทางที่สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) กำหนด โดยเห็นว่าบริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายในตาม 5 องค์ประกอบหลัก และ 17 หลักการที่เกี่ยวข้อง ซึ่งสอดคล้องกับลักษณะและความเสี่ยงของการดำเนินธุรกิจ รวมทั้งมีบุคลากรในจำนวนที่เพียงพอในตำแหน่งตามระบบการควบคุมภายในดังกล่าว

ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ดำเนินการแก้ไขข้อสังเกตด้านการควบคุมภายในตามแผนงานและกรอบระยะเวลาที่กำหนด และมีการติดตาม ประเมินผล และพัฒนาระบบการควบคุมภายในอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้มั่นใจว่าระบบการควบคุมภายในดังกล่าวมีความเหมาะสม เพียงพอ และรองรับการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมทางธุรกิจและความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ในด้านการบริหารความเสี่ยง คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณาและรับทราบรายงานความเสี่ยงองค์กรที่สำคัญของบริษัทฯ รวมถึงแนวทางในการบริหารจัดการความเสี่ยงดังกล่าว พร้อมทั้งให้ความเห็นหรือข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการบริหารความเสี่ยงองค์กร

3. การพิจารณารายการที่เกี่ยวโยงกัน

คณะกรรมการตรวจสอบมีหน้าที่สอบทานและให้ความเห็นต่อการทำรายการที่เกี่ยวโยงกันตามประกาศของคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เพื่อให้มั่นใจว่ารายการดังกล่าวได้รับการพิจารณาและอนุมัติอย่างโปร่งใส ผู้มีส่วนได้เสียไม่มีส่วนร่วมในการตัดสินใจ และเป็นการดำเนินรายการโดยคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ เสมือนการทำรายการกับบุคคลภายนอก และคณะกรรมการตรวจสอบได้รับทราบรายงานรายการที่เกี่ยวโยงกัน รวมทั้งการเปิดเผยข้อมูลรายการระหว่างกัน ซึ่งพบว่าเป็นไปอย่างถูกต้องและครบถ้วน ทั้งนี้ ในปี 2568 ไม่มีรายการที่เกี่ยวโยงกันที่เข้าเกณฑ์ต้องนำเสนอเพื่อพิจารณาโดยคณะกรรมการตรวจสอบ

4. การสอบทานการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง

คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานรายงานผลการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง รวมถึงรายงานข้อร้องเรียนต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการทุจริต และการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ข้อกำหนด ทั้งของบริษัทฯ และบริษัทย่อยอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง โดยบริษัทฯ มีความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ในการดำเนินธุรกิจด้วยความโปร่งใส สุจริต เป็นธรรม และตรวจสอบได้ โดยยึดถือหลักจริยธรรมและจรรยาบรรณภายใต้การกำกับดูแลกิจการที่ดีตามหลักเกณฑ์ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) โดยคำนึงถึงผลประโยชน์สูงสุดของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย ซึ่งถือเป็นรากฐานสำคัญในการขับเคลื่อนให้บริษัทฯ เติบโตอย่างมั่นคงและยั่งยืนในระยะยาว สามารถแข่งขันได้อย่างมีประสิทธิภาพในระดับสากล

5. การกำกับดูแลงานตรวจสอบภายใน

คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณาและให้ความเห็นชอบผลการทบทวนกฎบัตรสำนักงานการตรวจสอบภายในและจรรยาบรรณของผู้ตรวจสอบภายใน รวมทั้งได้สอบทานและอนุมัติแผนการตรวจสอบภายในประจำปี 2568 และแผนการตรวจสอบภายในระยะยาว รวมถึงการปรับปรุงแผนระหว่างปีให้สอดคล้องกับความเสี่ยงที่สำคัญ พร้อมทั้งติดตามความคืบหน้าการดำเนินงานตามแผนอย่างต่อเนื่อง

คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณาผลการตรวจสอบจากสำนักงานการตรวจสอบภายในและผู้เชี่ยวชาญภายนอกที่ได้รับมอบหมายดำเนินงานในปี 2568 ซึ่งมีการให้ข้อเสนอแนะเพื่อเสริมสร้างการกำกับดูแลและเพิ่มความเพียงพอของระบบการควบคุมภายใน นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบยังได้รับทราบผลการดำเนินงานรายไตรมาสและประจำปีของสำนักงานการตรวจสอบภายในอย่างสม่ำเสมอ

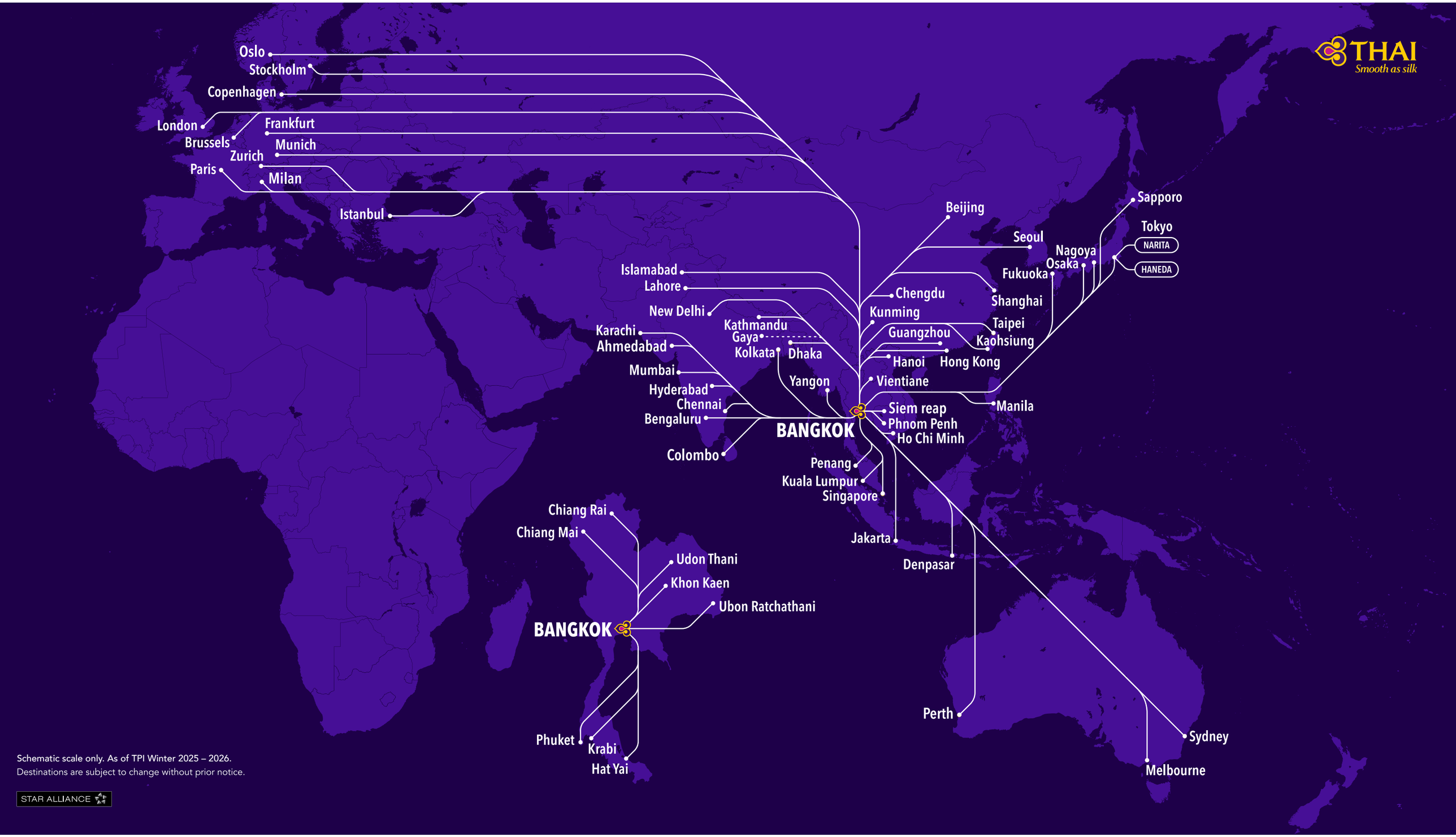
คณะกรรมการตรวจสอบสนับสนุนการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของสำนักงานการตรวจสอบภายในให้พร้อมรับการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจ และส่งเสริมให้บุคลากรได้รับวุฒิบัตรด้านวิชาชีพ เพื่อยกระดับคุณภาพการปฏิบัติงานและสนับสนุนให้สำนักงานการตรวจสอบภายในบรรลุตามเป้าหมายที่กำหนด ทั้งนี้ ได้พิจารณาความเพียงพอของงบประมาณและจำนวนบุคลากรเพื่อให้สามารถดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิผล

6. การเสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชีประจำปี 2568

ในการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีประจำปี 2568 บริษัทฯ ยังอยู่ระหว่างการฟื้นฟูกิจการ นายพรชัย ฐีระเวช ผู้บริหารแผนซึ่งได้รับมอบหมายจากคณะผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ ให้เป็นผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณาให้ความเห็นชอบผลการคัดเลือก บริษัท ดีลอยท์ ทู้ช โธมัทสุ ไชยยศ สอบบัญชี จำกัด เป็นผู้สอบบัญชีรับอนุญาตตรวจสอบและรับรองงบการเงินปี 2568 ของบริษัทฯ และนำเสนอผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ เพื่ออนุมัติการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีและกำหนดค่าตอบแทน

โดยสรุป คณะกรรมการตรวจสอบได้ปฏิบัติหน้าที่ตามความรับผิดชอบที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ด้วยความรู้ ความสามารถ ความระมัดระวังรอบคอบ และความเป็นอิสระอย่างเพียงพอ โดยไม่มีข้อจำกัดในการเข้าถึงข้อมูลจากฝ่ายจัดการ พนักงาน และผู้ที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้ให้ความเห็นและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ เพื่อเสริมให้การกำกับดูแลกิจการ การบริหารความเสี่ยง ระบบการควบคุมภายใน และการตรวจสอบภายใน มีความเพียงพอ เหมาะสม และมีประสิทธิผล เพื่อประโยชน์ของผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายอย่างเท่าเทียมกัน

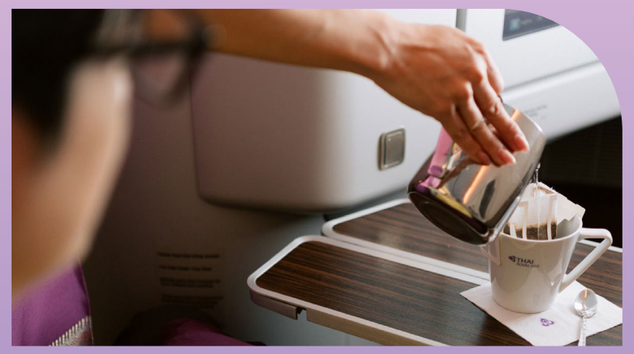



THAI
Smooth as silk
Oslo
Stockholm
Copenhagen
London
Brussels
Frankfurt
Munich
Zurich
Paris
Milan
Istanbul
Islamabad
Lahore
New Delhi
Karachi
Ahmedabad
Mumbai
Hyderabad
Chennai
Bengaluru
Colombo
Kathmandu
Gaya
Kolkata
Dhaka
Yangon
BANGKOK
Beijing
Seoul
Sapporo
Tokyo
NARITA
HANEDA
Nagoya
Osaka
Fukuoka
Chengdu
Shanghai
Kunming
Taipei
Kaohsiung
Guangzhou
Hanoi
Hong Kong
Vientiane
Manila
Siem reap
Phnom Penh
Ho Chi Minh
Penang
Kuala Lumpur
Singapore
Jakarta
Denpasar
Perth
Sydney
Melbourne
Chiang Rai
Chiang Mai
Udon Thani
Khon Kaen
Ubon Ratchathani
BANGKOK
Phuket
Krabi
Hat Yai
Schematic scale only. As of TPI Winter 2025 – 2026.
Destinations are subject to change without prior notice.
STAR ALLIANCE




SIRIVANNAVARI


THAI
BANGKOK




THE MAINS
Stir-Fried Seafood Hokkien Noodles
with Gravy Sauce
With onsen egg

FROM GRACE
TO GROWTH

ไทย

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900

โทรศัพท์: +66 (0)2545-1000, +66 (0)2025-1000

www.thaiairways.com