

รายงาน ประจำปี 2557

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)



A STAR ALLIANCE MEMBER 

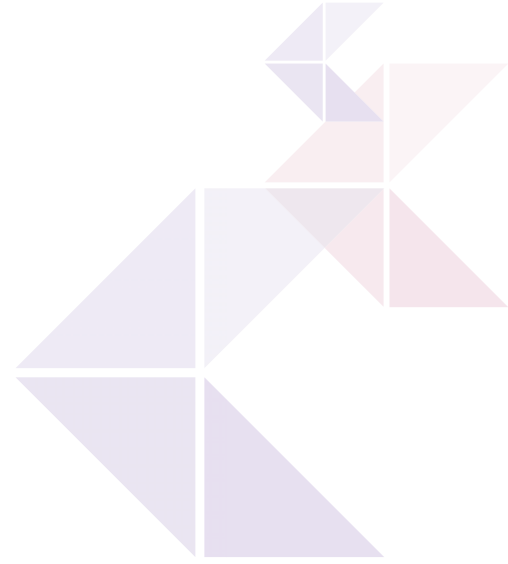




787
DREAMLINER

ประสบการณ์ใหม่ของการใช้เครื่องบินฟ้า

thaiairways.com



สารบัญ

สารจากประธานกรรมการบริษัทฯ	2	การกำกับดูแลกิจการ	70
สารจากกรรมการผู้อำนวยการใหญ่	4	ความรับผิดชอบต่อสังคม	91
นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ	8	การควบคุมภายในและการบริหารจัดการความเสี่ยง	92
ลักษณะการประกอบธุรกิจ	18	รายการระหว่างกัน	100
ปัจจัยความเสี่ยง	44	ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ	118
ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น	48	การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ	124
รายชื่อผู้ถือหุ้นรายใหญ่	54	คณะกรรมการบริษัทฯ	192
นโยบายการจ่ายเงินปันผล	55	ฝ่ายบริหาร	200
โครงสร้างการจัดการ	56	สำนักงานสาขา	210

ผู้ลงทุนสามารถศึกษาข้อมูลของบริษัทที่ออกหลักทรัพย์เพิ่มเติมได้จากแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1) ของบริษัทฯ ที่แสดงไว้ใน www.sec.or.th หรือ www.thaiairways.com



สารจาก ประธานกรรมการบริษัทฯ



ปี 2557 นับเป็นอีกปีหนึ่งที่บริษัทฯ ประสบกับสภาวะแวดล้อมภายนอกที่ไม่เอื้ออำนวยต่อการดำเนินธุรกิจ ทั้งภาวะวิกฤตทางการเมือง เศรษฐกิจโลกที่ยังไม่ฟื้นตัว รวมถึงการแข่งขันอย่างรุนแรงของธุรกิจการบินพาณิชย์ในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ซึ่งเปลี่ยนแปลงไปอย่างมากเนื่องจากการเปิดเสรีทางการบิน การเกิดขึ้นของสายการบินต้นทุนต่ำหลายสาย และการขยายเครือข่ายของสายการบินจากตะวันออกกลาง ปัจจัยดังกล่าวได้ส่งผลกระทบต่อความสามารถในการทำกำไรของสายการบินแทบทุกสายในภูมิภาคนี้ รวมถึงการบินไทย ทำให้ผลประกอบการของบริษัทฯ ต่ำกว่าที่คาดการณ์ ที่สำคัญภาวะการแข่งขันมีแนวโน้มจะทวีความรุนแรงมากขึ้นหากพิจารณาจากปริมาณการสั่งซื้อเครื่องบินของสายการบินต่างๆ ในภูมิภาคนี้

จากสถานการณ์ที่ผลประกอบการของบริษัทฯ ลดลงติดต่อกันหลายไตรมาส คณะกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหารไม่ได้นิ่งนอนใจและตระหนักดีว่า สภาวะแวดล้อมภายนอกที่ไม่เอื้ออำนวยต่อการดำเนินธุรกิจนั้นเป็นสิ่งที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ ดังนั้นจึงต้องเร่งพัฒนาให้การบินไทยมีความเข้มแข็ง พร้อมแข่งขันในทุกสภาวะได้อย่างทันที่ และสามารถสร้างผลกำไรได้อย่างยั่งยืน

คณะกรรมการพร้อมทั้งฝ่ายบริหารจึงได้จัดทำแผนปฏิรูปการบินไทยขึ้น โดยทำการทบทวน ปรับกลยุทธ์ใหม่ เพื่อแก้ไขปัญหาระยะด่วน แล้วจึงเร่งสร้างความแข็งแกร่งให้การบินไทยในระยะกลาง เพื่อเตรียมความพร้อมในการเติบโตในระยะยาว ซึ่งวิธีการดำเนินการจะแตกต่างไปจากเดิม และขณะนี้ได้จัดทำแผนปฏิรูปเสร็จสิ้นแล้วและได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ที่มีนายกรัฐมนตรีเป็นประธานเรียบร้อยแล้ว

กล่าวโดยสรุป แผนปฏิรูปการบินไทย จะครอบคลุมการเร่งปรับกลยุทธ์ใหม่ เพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการต้นทุน และหารายได้เพิ่มขึ้น เพิ่มศักยภาพในการแข่งขันโดยการพัฒนาเส้นทางบิน ตารางบินและแบบเครื่องบินให้สอดคล้องกับปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสาร ระบุเส้นทางบินที่มีผลประกอบการขาดทุนอย่างต่อเนื่องชั่วคราว ถึงแม้ว่า บริษัทฯ จะต้องควบคุมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน แต่ขอยืนยันว่าในเรื่องคุณภาพในการบริการ และมาตรฐานด้านความปลอดภัยนั้น บริษัทฯ จะพัฒนาให้ดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง นอกจากการปรับปรุงธุรกิจหลักดังกล่าวแล้ว บริษัทฯ จะได้ทบทวนและพัฒนาหน่วยธุรกิจสนับสนุนให้มีประสิทธิภาพ อาทิ ธุรกิจคลังสินค้า และธุรกิจร้านอาหารที่ได้รับการยอมรับจากนานาชาติโดยได้รับรางวัลสายการบินยอดเยี่ยมอันดับที่ 1 ประเภทการให้บริการอาหารบนเครื่องบินชั้นประหยัดปี 2557 ซึ่งการพัฒนาในด้านต่างๆ นี้จะควบคู่ไปกับการดำเนินกิจกรรมทางการตลาดและการขายอย่างต่อเนื่อง

ด้วยความมุ่งมั่นและตั้งใจจริงที่จะร่วมปฏิรูปบริษัทฯ ของทุกฝ่ายจึงขอให้ทุกท่านได้วางใจว่าการบินไทยจะสามารถเดินหน้าต่อไปได้อย่างมั่นคงและยั่งยืน

ในนามของคณะกรรมการ ฝ่ายบริหารและพนักงานการบินไทย ขอขอบพระคุณท่านผู้มีอุปการคุณทุกท่านที่ให้การสนับสนุนการดำเนินงานของบริษัทฯ มาอย่างต่อเนื่อง ผมเชื่อมั่นว่าการบินไทยสายการบินแห่งชาติของไทย จะกลับมาเป็นสายการบินชั้นนำของโลกได้อย่างสง่างามและเป็นสายการบินที่เป็นความภูมิใจของคนไทยอีกครั้ง

(นายอาร์พวศ์ ภู่อุ่ม)
รองประธานกรรมการคนที่ 1
รักษาการประธานกรรมการ



สารจากกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

สวัสดีครับ ท่านผู้ถือหุ้น ลูกค้า และผู้มีอุปการคุณทุกท่าน ผมภูมิใจอย่างยิ่งที่ได้เข้ามาเป็นส่วนหนึ่งของบริษัท การบินไทยฯ ซึ่งเป็นองค์กรชั้นนำที่มีชื่อเสียงเป็นที่รู้จักทั่วโลก และมีส่วนสำคัญในการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ภาพลักษณ์ของประเทศไทย และเอกลักษณ์ของคนไทยมาถึง 55 ปี

ผมทราบว่าการบินไทยต้องเผชิญทั้งปัญหาภายนอกองค์กร และปัญหาภายใน ส่งผลให้ผลการดำเนินงานของการบินไทยไม่เป็นไปตามเป้าหมายในหลายๆ ด้าน แต่เนื่องจากการบินไทยเป็นองค์กรที่มีรากฐานแข็งแกร่ง มีบุคลากรที่มีประสบการณ์ มีความเชี่ยวชาญ ดังนั้น หากได้รับการปรับปรุงและพัฒนาอย่างเหมาะสม ผมเชื่อมั่นว่า การบินไทยจะสามารถพลิกฟื้นกลับมาเป็นองค์กรชั้นนำได้อีกครั้ง

เมื่อเริ่มทำงานกับการบินไทยในต้นเดือนธันวาคม 2557 ผมเห็นโอกาสในการปรับปรุงการบินไทยชัดเจน แต่ในขณะเดียวกันก็เห็นว่า มีปัญหาทั้งในด้านการบริหาร และโครงสร้างขององค์กร จึงทำให้เห็นแนวทางการแก้ไขปัญหาย่างชัดเจนว่า ไม่สามารถใช้วิธีการแก้ไขปัญหาแบบเดิมที่ทำให้ผลการดำเนินงานของการบินไทยใน 5-6 ปีที่ผ่านมาไม่มีการเติบโต และผันผวนไปตามสถานการณ์ ซึ่งคณะกรรมการของบริษัทฯ ก็มีความเห็นเช่นเดียวกันว่า ต้องทำการเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่ หรือปฏิรูปการบินไทยอย่างเร่งด่วน โดยได้ศึกษาปัญหาของการบินไทยอย่างรอบคอบ และจัดทำแผนปฏิรูปมาตั้งแต่ปลายไตรมาส 3 จนในที่สุดก็มีแผนปฏิรูปตั้งแต่เดือน ธันวาคม 2557 เป็นต้นมา และแผนดังกล่าวได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (คนร.) แล้วในปลายเดือนมกราคม 2558 เป็นแผนที่ผมมั่นใจว่าจะสามารถแก้ไขปัญหาคืออย่างยั่งยืน

ขั้นตอนการดำเนินการตามแผนปฏิรูปของบริษัทฯ แบ่งเป็น 3 ชั้น คือ ชั้นที่หนึ่ง หุคการขาดทุนให้ได้โดยเร็ว ชั้นที่สอง เสริมสร้างความแข็งแกร่งในการแข่งขัน และชั้นที่สาม สร้างการเติบโตในระยะยาว โดยแผนการปฏิรูปจะครอบคลุมการสร้างรายได้เพิ่ม การสร้างวินัยในการใช้จ่าย การปรับปรุงการให้บริการแก่ลูกค้า และการพัฒนาศักยภาพของบุคลากร เพื่อให้แผนปฏิรูปประสบผลสำเร็จ จำเป็นต้องดำเนินกลยุทธ์ 6 ประการ ได้แก่ 1) ปรับปรุงเครือข่ายเส้นทางบิน เพื่อลดเส้นทางที่ขาดทุน และเพิ่มเส้นทางที่มีศักยภาพ 2) ปรับปรุงฝูงบิน โดยลดแบบและชนิดของเครื่องบิน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติการ 3) ปรับปรุงการพาณิชย์ เพื่อเพิ่มรายได้จากการขายในแต่ละช่องทาง การขายกลุ่มลูกค้า และการขายผ่านทาง Internet รวมถึงการปรับปรุงบริการอย่างครบวงจร 4) ปรับปรุงการปฏิบัติการและต้นทุน เพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติการ และควบคุมการใช้จ่ายให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อ

องค์กร 5) ปรับปรุงการบริหารทรัพยากรบุคคล โดยปรับปรุงโครงสร้างองค์กรให้เหมาะสมกับขนาดของธุรกิจ พัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพของพนักงาน สร้างระบบผลตอบแทนที่สัมพันธ์กับผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และ 6) บริหารจัดการบริษัทในเครือและกลุ่มธุรกิจของบริษัทฯ เพื่อให้การดำเนินงานสอดคล้องและสนับสนุนการดำเนินงานของธุรกิจหลัก ทั้งนี้ภายใต้กลยุทธ์ 6 ประการ ดังกล่าวข้างต้น จะขับเคลื่อนผ่านแผนปฏิบัติการหลัก จำนวนทั้งสิ้น 18 แผน โดยทุกแผนมีผู้รับผิดชอบอย่างชัดเจน เพื่อให้มีการนำแผนไปปฏิบัติอย่างจริงจัง และการปฏิรูปการบินไทยในครั้งนี้ จะทำให้คุณภาพการให้บริการและมาตรฐานความปลอดภัยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

การปฏิรูปจะประสบผลสำเร็จได้ต่อเมื่อ ได้รับความร่วมมือร่วมใจ อย่างพร้อมเพรียงของพนักงานการบินไทยทุกคน ดังนั้นผมจึงให้ความสำคัญกับการสื่อสารจากฝ่ายบริหาร ให้พนักงานทุกคนเข้าใจถึงความจำเป็นในการปฏิรูป แผนการปฏิรูป และผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในทุกกลุ่มอย่างชัดเจน รวมถึงการสร้างความเข้าใจกับนักลงทุนเพื่อเพิ่มความเชื่อมั่นในการดำเนินธุรกิจของการบินไทย

จากที่ผมได้มีโอกาสได้ร่วมงานกับคณะกรรมการบริษัทฯ ฝ่ายบริหารของการบินไทย ตลอดจนได้มีโอกาสพบปะกับพนักงานไปแล้วหลายหน่วยงาน ตลอดระยะเวลา 3 เดือนที่ผ่านมา ผมมั่นใจว่า การบินไทยเป็นองค์กรที่มีศักยภาพสามารถที่จะเติบโตต่อไปเพราะพนักงานมีความรักในองค์กร และเต็มใจให้ความร่วมมือในการปฏิรูปการบินไทย ประเด็นที่ต้องดำเนินการเพิ่มเติม คือ การปรับเปลี่ยนวิธีการดำเนินการตามแผนการปฏิรูป และเสริมสร้างความร่วมมือในลักษณะการทำงานเป็นทีม จะส่งผลให้การปฏิรูปการบินไทยบรรลุผลตามความคาดหวัง

สุดท้ายนี้ ในนามของฝ่ายบริหารและพนักงานการบินไทย ผมขอขอบคุณ ท่านผู้ถือหุ้น ลูกค้า และผู้มีอุปการคุณ ที่ได้ให้ความไว้วางใจและสนับสนุนการดำเนินงานของบริษัทฯ ด้วยดีเสมอมา การบินไทยกำลังเปลี่ยนแปลงครั้งยิ่งใหญ่เพื่อมุ่งไปสู่การเติบโตที่ยั่งยืนในอนาคต และสามารถสร้างผลตอบแทนที่น่าพอใจให้แก่ผู้ที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง ผมหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับการสนับสนุนจากผู้มีอุปการคุณทุกท่านต่อไป

(นายารัมพร ไซติกเสถียร)
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่









นโยบายและภาพรวม การประกอบธุรกิจ

ความเป็นมาของบริษัท

รัฐบาลไทยในปี 2503 ได้จัดตั้ง บริษัท การบินไทย จำกัด เพื่อให้ประเทศไทยมีสายการบินแห่งชาติที่ให้บริการในระดับสากล โดยการร่วมทุนระหว่างบริษัท เคนอากาศไทย จำกัด กับสายการบินสแกนดิเนเวียนแอร์ไลน์ ชิสเต็ม มีวัตถุประสงค์แรกเริ่ม เพื่อดำเนินธุรกิจการบินระหว่างประเทศ โดยบริษัทฯ ได้รับการสนับสนุนทางด้านการบริหาร และด้านเทคนิคจากสายการบินสแกนดิเนเวียนแอร์ไลน์ ชิสเต็ม

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

การดำเนินการของบริษัทฯ ประสบผลสำเร็จด้วยดี หลังการก่อตั้ง ในวันที่ 30 มีนาคม 2520 สายการบินสแกนดิเนเวียนแอร์ไลน์ ชิสเต็ม ได้โอนหุ้นที่มีอยู่ทั้งหมดให้แก่ บริษัท เคนอากาศไทย จำกัด ทำให้การร่วมทุนสิ้นสุดลง และบริษัทฯ ได้ทำการเพิ่มทุนโดยมีกระทรวงการคลังเข้าเป็นผู้ถือหุ้นต่อมาเมื่อวันที่ 1 เมษายน 2531 รัฐบาลในสมัยนายกรัฐมนตรีฯ พณฯ พลเอกเปรม ติณสูลานนท์ ได้รวมกิจการการบินภายในประเทศที่บริษัท เคนอากาศไทย จำกัด ให้บริการเข้ากับกิจการของบริษัทฯ ตามมติคณะรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจ ส่งผลให้เงินทุนจดทะเบียนของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นเป็น 2,230 ล้านบาท โดยมีกระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่

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

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ มีทุนจดทะเบียน 26,989,009,500 บาท มีทุนชำระแล้ว 21,827,719,170 บาท มีกระทรวงการคลังและธนาคารออมสินถือหุ้นคิดเป็นร้อยละ 53.16 ส่วนที่เหลือร้อยละ 46.84 ถือหุ้นโดยประชาชนทั่วไปทั้งในประเทศและต่างประเทศ ซึ่งรวมถึงพนักงานของบริษัทฯ

จากบริบทแรกในการสร้างธุรกิจการบินที่ได้สั่งสมประสบการณ์และกลยุทธ์ในการบริหารองค์กรจนสามารถเพิ่มทุน และสามารถจดทะเบียนเข้าตลาดหลักทรัพย์ ปัจจุบัน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นสายการบินแห่งชาติของประเทศไทย มีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม ประกอบธุรกิจการบริการขนส่งทางอากาศทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ณ สำนักงานใหญ่ที่กรุงเทพมหานคร โดยมีฐานปฏิบัติการบินที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นศูนย์กลางของเครือข่ายการขนส่ง ประกอบด้วย การให้บริการขนส่งทางอากาศ ได้แก่ การขนส่งผู้โดยสาร และการขนส่งสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ และมีธุรกิจที่เกี่ยวข้องคือ





บริการคลังสินค้า บริการลูกค้าภาคพื้น บริการอุปกรณ์ภาคพื้น ครุภัณฑ์บิน และบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน

เมื่อวันที่ 17 ตุลาคม 2556 บริษัทฯ ได้จัดตั้ง บริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด ด้วยทุนจดทะเบียน 1,800 ล้านบาทชำระแล้วร้อยละ 44.44 เป็นเงิน 800 ล้านบาท โดยมีบริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 100 สายการบินไทยสมายล์ ได้เริ่มดำเนินการบินตั้งแต่วันที่ 10 เมษายน 2557 ด้วยรหัสสายการบิน WE โดยในระยะแรกให้บริการเฉพาะเส้นทางภายในประเทศ จำนวน 10 เส้นทาง ต่อมาเมื่อวันที่ 8 สิงหาคม 2557 สายการบินไทยสมายล์ ได้ขยายการให้บริการจากสนามบินสุวรรณภูมิไปยังสนามบินคอนเมือง และตั้งแต่วันที่ 25 ตุลาคม 2557 สายการบินไทยสมายล์ ได้เพิ่มการให้บริการในเส้นทางระหว่างประเทศ

วิสัยทัศน์

เป็นสายการบินที่ลูกค้าเลือกเป็นอันดับแรก ให้บริการดีเลิศด้วย "เสน่ห์ความเป็นไทย"

The First Choice Carrier with Touches of Thai

การบินไทย มุ่งมั่นที่จะเป็นสายการบินที่ลูกค้าเลือกเป็นอันดับแรกด้วยการสร้างความพึงพอใจสูงสุดแก่ลูกค้า ให้เหนือความคาดหมาย และสร้างความผูกพันที่ยั่งยืนระหว่างบริษัทฯ กับลูกค้า โดยการสร้างประสบการณ์การเดินทางที่ราบรื่นและประทับใจด้วยเอกลักษณ์ความเป็นไทยให้แก่ลูกค้าทุกคนอย่างต่อเนื่อง ด้วยบริการที่ดีเลิศและสม่ำเสมอ (Consistency of Service Excellence) ในทุกจุดสัมผัสของการให้บริการ

พันธกิจ

พันธกิจหลักของบริษัทฯ ประกอบด้วย พันธกิจต่อลูกค้า ผู้ถือหุ้น พนักงาน และสังคม ดังนี้

- ให้บริการขนส่งทางอากาศอย่างครบวงจรทั้งภายในและระหว่างประเทศ โดยมุ่งเน้นในเรื่องมาตรฐานความปลอดภัย ความสะอาดสบาย การบริการที่มีคุณภาพด้วยเอกลักษณ์ความเป็นไทย เพื่อสร้างความประทับใจและความสัมพันธ์ที่ดีกับลูกค้า
- มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามมาตรฐานสากล เพื่อสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนให้แก่องค์กรและสร้างผลตอบแทนจากการลงทุนที่สูงให้แก่ผู้ถือหุ้น
- สร้างความแข็งแกร่งในการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ ตระหนักถึงการให้ความสำคัญแก่ลูกค้า เสริมสร้างขีดความสามารถ ทักษะ และความรับผิดชอบ ตลอดจนเพิ่มพูนความผูกพันต่อองค์กร เพื่อให้พนักงาน ทำงานอย่างเต็มศักยภาพ
- ช่วยเหลือ ส่งเสริม และแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม และสิ่งแวดล้อม ในฐานะเป็นสายการบินแห่งชาติ

ทั้งนี้ ต้องดำเนินการภายใต้การกำกับดูแลกิจการที่ดี ตามหลักธรรมาภิบาล

คุณค่าหลัก

เพื่อให้บริษัทฯ สามารถเติบโตอย่างแข็งแกร่งและยั่งยืน และสามารถแข่งขันได้ในสภาวะแวดล้อมทางธุรกิจที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว บริษัทฯ ส่งเสริมและยึดมั่นในคุณค่าหลักสำคัญ 3 ประการ ได้แก่

- 1) มุ่งเน้นการสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้า (Customer Satisfaction)
- 2) มีประสิทธิภาพในการควบคุมต้นทุน (Cost Efficiency)
- 3) มีความคล่องตัวสูง (Dynamic)

กลยุทธ์

ในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2557 จากเศรษฐกิจโลกที่ฟื้นตัวขึ้น ส่งผลให้มีความต้องการเดินทางทางอากาศเพิ่มขึ้น อุตสาหกรรมการบินมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกยังคงมีการเติบโตอย่างต่อเนื่องจากสายการบินต้นทุนต่ำซึ่งมีการขยายฝูงบินและจำนวนเที่ยวบินเป็นจำนวนมาก รวมทั้งมีการจัดตั้งสายการบินต้นทุนต่ำใหม่ๆ เพิ่มขึ้น ซึ่งล้วนมีเป้าหมายการบินเข้าสู่ประเทศไทย อันเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยม โครงสร้างอุตสาหกรรมการบินที่เริ่มเปลี่ยนแปลงไปนี้ ทำให้เกิดการแข่งขันด้านราคาที่ยืดหยุ่นมากยิ่งขึ้น ประกอบกับการเปิดเสรีทางการบินอย่างเต็มรูปแบบของประเทศไทย ส่งผลให้สายการบินต่างๆ ทั้งในภูมิภาคเอเชียและภูมิภาคอื่น เช่น สายการบินจากตะวันออกกลางเพิ่มเที่ยวบินเข้าสู่ประเทศไทยอย่างต่อเนื่อง

การแข่งขันที่รุนแรงดังกล่าวผสมผสานกับปัจจัยความไม่สงบทางการเมืองภายในประเทศในปี 2557 ได้ส่งผลกระทบต่อการทำงานของบริษัทฯ ถึงแม้ความมั่นใจต่อความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวจะดีขึ้นกว่าช่วงที่ผ่านมา แต่ยังไม่กลับเข้าสู่ภาวะปกติ แม้ว่าความไม่สงบทางการเมืองภายในประเทศได้คลี่คลายไปในทางที่ดีแล้วแต่จำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้าประเทศมีปริมาณต่ำกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อน บริษัทฯ ตระหนักถึงสถานการณ์ที่เกิดขึ้น และได้ปรับกลยุทธ์สำหรับรองรับการเปลี่ยนแปลงในด้านต่างๆ โดยมุ่งพัฒนาให้ธุรกิจมีความเข้มแข็ง มีความสามารถในการแข่งขัน และสร้างผลกำไรต่อไปในอนาคตอย่างยั่งยืน ให้เป็นความภาคภูมิใจของประเทศและเป็นหลักในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศไทยต่อไป โดยมีแนวทางในการดำเนินการด้านต่างๆ อย่างไม่หยุดนิ่ง ดังนี้

ด้านการเงิน

บริษัทฯ จำเป็นต้องเร่งหาเงินทุนโดยการกู้จากกระทรวงการคลัง หรือสถาบันการเงินต่างๆ รวมทั้งการออกหุ้นกู้ อย่างเร่งด่วนในปี 2557 เพื่อปรับสภาพคล่องทางการเงินให้อยู่ในระดับที่เพียงพอต่อการดำเนินงานในระยะสั้น รวมทั้งในระยะต่อไปจะต้องสร้างความแข็งแกร่งทางการเงิน โดยปรับปรุงแผนทางการเงิน ปรับโครงสร้างทางการเงินให้มีเสถียรภาพ มีสภาพคล่องทางการเงินที่ยืดหยุ่น สามารถดำเนินธุรกิจการบินภายใต้ความไม่แน่นอนของปัจจัยต่างๆ และสถานะเศรษฐกิจที่เปลี่ยนแปลงอยู่เสมอ โดยพิจารณากำหนดสัดส่วนความเหมาะสมของการจัดหาเครื่องบินแบบเช่าซื้อ และแบบเช่าดำเนินงาน ค่าเงินการปลดคระวางเครื่องบินเก่า ที่ค่อยประสิทธิภาพ จำหน่ายสินทรัพย์ที่หมดความจำเป็นในการใช้งาน รวมถึงจัดระบบบริหารความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงาน

ด้านการดำเนินงาน

บริษัทฯ ได้ดำเนินการในด้านการรักษาและเพิ่มคุณภาพรายได้ โดยการบริหารเครือข่ายเส้นทางบินและฝูงบิน โดยจัดเครื่องบินให้เหมาะสมในแต่ละเส้นทางบิน ปรับกำลังการผลิตให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมกับปริมาณการโดยสาร เพิ่มอัตราการใช้งานเครื่องบินให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม ปลดคระวางเครื่องบินที่ประสิทธิภาพต่ำและมีต้นทุนสูง และใช้เครื่องบินรุ่นใหม่ในเส้นทางบินพิสัยไกลและเส้นทางบินที่ทำกำไรได้สูง บริษัทฯ ได้เร่งแก้ไขปัญหาค้านระบบ Call Center และการขายผ่าน Internet ให้ผู้ใช้บริการได้รับความสะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น มีแผนการตลาด และส่งเสริมการขาย เพื่อเพิ่มยอดขายทั้งในและต่างประเทศ รวมทั้งเพิ่มเที่ยวบิน โดยขยายบริการของสายการบินไทยสมายล์ให้ทำการบินที่สนามบินคอนเมือง เพื่อเป็นทางเลือกให้ผู้โดยสาร นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังทำการโฆษณาประชาสัมพันธ์ เพื่อเสริมสร้างภาพลักษณ์ และทัศนคติที่ดีกับบริษัทฯ ส่วนการบริหารต้นทุนนั้น บริษัทฯ ได้ปรับลดค่าใช้จ่าย และการลงทุนที่ไม่จำเป็นอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งการปรับลดขั้นตอน กระบวนการทำงานให้มีประสิทธิภาพ โดยยังยึดมั่นความปลอดภัยและความพึงพอใจของลูกค้าในด้านบริการเป็นสำคัญ

ด้านการบริหารจัดการ

บริษัทฯ มีการปรับโครงสร้างธุรกิจ โดยจัดทำกลยุทธ์กลุ่มธุรกิจองค์กร (Corporate Portfolio Strategy) เพื่อสร้างกลุ่มธุรกิจของบริษัทฯ ให้มีความแข็งแกร่ง เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการกลุ่มธุรกิจสายการบิน และธุรกิจอื่นๆ ให้มีผลกำไรอย่างต่อเนื่อง โดยมุ่งหวังให้การบริหารจัดการกลุ่มธุรกิจสายการบิน และหน่วยธุรกิจเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงาน ธุรกิจ สามารถขยายตัวไปในธุรกิจที่มีศักยภาพ รวมถึงดำเนิน

การพัฒนาาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ให้ทันสมัย และตอบสนองต่อการดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งการพัฒนา ระบบข้อมูลการบริหาร เพื่อช่วยผู้บริหารในการตัดสินใจ วางแผน การดำเนินธุรกิจให้เกิดประโยชน์สูงสุด มีระบบแจ้งเตือน ปัญหา หรือผลกระทบทางธุรกิจล่วงหน้าให้ฝ่ายบริหารทราบ (Monitoring Report) เพื่อลดและป้องกันความเสี่ยงจากสถานการณ์ต่างๆ นอกจากนี้บริษัทฯ ยังสร้างความตั้งใจ และความร่วมมือของพนักงาน ในการเสริมสร้างวัฒนธรรม และการบริหารการเปลี่ยนแปลง เพื่อให้เกิดวัฒนธรรมการทำงานแบบมุ่งเน้นการทำงานแบบมีส่วนร่วม



ด้านบุคลากร

ทรัพยากรมนุษย์เป็นปัจจัยสำคัญในการขับเคลื่อน สร้างผลผลิตที่มีประสิทธิภาพ กำหนดโอกาสการเจริญเติบโตและความสำเร็จขององค์กร บริษัทฯ ได้ทบทวนการจัดโครงสร้างองค์กร และวางแผนอัตรากำลัง เพื่อให้เกิดการใช้ทรัพยากรบุคคลให้เกิดประโยชน์สูงสุด กำหนดมาตรฐานตัวชี้วัดให้มีความเหมาะสม สอดคล้องกับภารกิจของหน่วยงาน มีการประเมินผลอย่างมีประสิทธิภาพ ติดตามและนำไปสู่การปฏิบัติตามนโยบายที่กำหนดอย่างจริงจัง บริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อการพัฒนาบุคลากรอย่างต่อเนื่อง โดยจัดทำแผนการพัฒนาตามความสามารถที่ต้องการสำหรับผู้บริหาร พนักงานผู้มีศักยภาพสูง และพนักงานทั่วไปอย่างชัดเจน รวมถึงส่งเสริมสนับสนุน ให้เกิดระบบธรรมาภิบาล สร้างความเชื่อมั่นของพนักงานต่อหลักธรรมาภิบาลในการทำงานและการบริหารงาน เพื่อนำมาซึ่งความแข็งแกร่งในวัฒนธรรมองค์กร และส่งผลถึงประสิทธิภาพ ประสิทธิผลที่สูงขึ้นของพนักงาน

ด้านความร่วมมือกับภาครัฐ

นอกจากพันธกิจหลักในการให้บริการด้านการขนส่งทางอากาศแล้ว การบินไทยซึ่งเป็นสายการบินแห่งชาติยังมีภารกิจ



สนับสนุนทั้งภาครัฐ และประเทศชาติ บริษัทฯ ได้ส่งเสริมความร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องทุกหน่วยงาน เช่น บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด กรมการบินพลเรือน เพื่อให้เกิดการทำงานที่สอดคล้องร่วมมือกันในการพัฒนาศักยภาพของสายการบินแห่งชาติ และภาพรวมของประเทศ

บริษัทฯ มีโครงการความร่วมมือกับ ทอท. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเป็นศูนย์กลางการบิน การท่องเที่ยว การขนส่งสินค้าทางอากาศของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พัฒนาปรับปรุงการบริหารจัดการท่าอากาศยาน ผู้โดยสาร กระเป๋าสัมภาระ และสินค้า ให้มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย รวมถึงการเชื่อมต่อเที่ยวบิน และการจรรยาบรรณเมือง

การเปลี่ยนแปลงลักษณะการประกอบธุรกิจของปีที่ผ่านมา

ในปี 2557 บริษัทฯ มีการเปลี่ยนแปลงลักษณะการประกอบธุรกิจ ดังนี้

การปรับแผนยุทธศาสตร์และการปฏิรูปองค์กร

ในปี 2557 บริษัทฯ มีผลการดำเนินงานไม่เป็นไปตามเป้าหมายที่วางไว้ เนื่องจากได้รับผลกระทบจากสภาวะการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้งความไม่สงบทางการเมืองในหลายประเทศ การฟื้นตัวของสภาวะเศรษฐกิจทั่วโลกที่ยังคงอ่อนแอ และการแข่งขันที่ทวีความรุนแรงในภูมิภาคเอเชียเนื่องจากการขยายตัวของสายการบินต้นทุนต่ำและสายการบินจากตะวันออกกลาง อีกทั้งปริมาณการสั่งซื้อเครื่องบินของสายการบินต่างๆ ที่ให้บริการในภูมิภาคนี้ที่เพิ่มขึ้นอย่างมากใน 2-3 ปี ข้างหน้า ทำให้คาดการณ์ได้ว่า จะมีปริมาณการผลิตมากกว่าปริมาณความต้องการในการเดินทางอย่างต่อเนื่อง ซึ่งจะส่งผลให้การแข่งขันมีแนวโน้มที่จะทวีความรุนแรงขึ้นอีก

ในครึ่งปีหลังของ ปี 2557 บริษัทฯ ได้เริ่มดำเนินการแก้ไขปัญหาระยะสั้น ตามแผนการแก้ไขปัญหาระยะสั้น และได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง โดยมีคณะกรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูปบริษัทฯ ซึ่งได้รับการแต่งตั้งจากคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 9 กันยายน 2557 กำกับดูแลการแก้ไขปัญหาค่าของ บริษัทฯ อย่างใกล้ชิด และเพื่อให้ บริษัทฯ สามารถแก้ไขปัญหาค่าต่างๆ ได้ในระยะยาว และ มีความพร้อมที่จะแข่งขันในทุกสภาวะได้อย่างทันที่ ส่งผลให้ บริษัทฯ เติบโตได้อย่างยั่งยืน คณะกรรมการกำกับยุทธศาสตร์และ

การปฏิรูปบริษัทฯ และฝ่ายบริหารจึงได้ร่วมกันจัดทำแผนปฏิรูปบริษัทฯ ขึ้น และได้นำเสนอให้คณะกรรมการบริษัทฯ ให้ความเห็นชอบเมื่อวันที่ 22 ธันวาคม 2557 ก่อนนำเสนอคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (คนร.) พิจารณา ซึ่ง คนร. ได้อนุมัติให้บริษัทฯ ดำเนินการตามแผนแล้วเมื่อวันที่ 26 มกราคม 2558 ทั้งนี้ การปฏิรูปบริษัทฯ จะไม่ทำให้คุณภาพการให้บริการและมาตรฐานความปลอดภัยลดลงแต่อย่างใด

ขั้นตอนการปฏิรูปบริษัทฯ ที่จะดำเนินการระหว่าง ปี 2558-2559 โดยสรุป มีดังนี้

ขั้นที่ 1 หยุดการขาดทุน (Stop the Bleeding)

โดยระงับเส้นทางบินที่ผลการดำเนินการขาดทุนอย่างต่อเนื่องมาเป็นเวลานาน ปรับลดเที่ยวบินที่ขาดทุน หรือเปลี่ยนขนาดเครื่องบิน ส่วนเส้นทางที่มีกำไรอยู่แล้วจะเร่งสร้างศักยภาพในการทำกำไรเพิ่มขึ้นอีก รวมถึงการเร่งสร้างรายได้เพิ่ม

ขั้นที่ 2 สร้างความแข็งแกร่งในการแข่งขัน (Strength Building)

โดยทบทวนกลยุทธ์และกำหนดจุดยืนของธุรกิจให้ชัดเจน ปรับปรุงประสิทธิภาพในการหารายได้ และบริหารต้นทุนให้ลดลงเพื่อสามารถแข่งขันได้ รวมทั้งดูแลอย่างต่อเนื่อง

ขั้นที่ 3 เติบโตอย่างมีกำไรในระยะยาว (Sustainable Growth)

โดยจะขยายธุรกิจเมื่อบริษัทฯ ประสบความสำเร็จในการสร้างความแข็งแกร่งตามการปฏิรูปในขั้นตอนที่ 2 และกลับมาทำกำไรได้อย่างยั่งยืน โดยใช้จุดแข็งขององค์กรเป็นหลักในการเติบโต

บริษัทฯ ได้กำหนดแผนกลยุทธ์สำหรับดำเนินการในระหว่างปี 2558-2559 ไว้ทั้งหมด 6 กลยุทธ์ ได้แก่

1. กลยุทธ์การปรับปรุงเครือข่ายเส้นทางบิน (Network Strategy) เพื่อหยุดการขาดทุนในเส้นทางที่ไม่มีศักยภาพและสร้างผลกำไรที่ยั่งยืนในเส้นทางที่บริษัทฯ มีความได้เปรียบในการแข่งขัน
2. กลยุทธ์การปรับปรุงฝูงบิน (Fleet Strategy) เพื่อให้ฝูงบินมีจำนวนประเภทและแบบของเครื่องบินลดลง เพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติการ และต้นทุนในการปฏิบัติการลดลง
3. กลยุทธ์การพาณิชย์ (Commercial Strategy) เพิ่มประสิทธิภาพในการหารายได้ทุกช่องทาง การจัดหาจำหน่าย และทุกกลุ่มลูกค้า
4. กลยุทธ์การปรับปรุงการปฏิบัติการและต้นทุน (Operation

- and Cost Strategy) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินการ และคุณภาพของการบริการ รวมถึงมีต้นทุนในการดำเนินการลดลงในทุกหน่วยงานและสามารถแข่งขันได้
- กลยุทธ์การปรับปรุงโครงสร้างองค์กร (Organization Strategy) เพื่อให้องค์กรมีขนาดที่เหมาะสม มีโครงสร้างที่ไม่ซับซ้อน และบุคลากรมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น โดยการกำหนดตัวชี้วัดผลการปฏิบัติงานและผลตอบแทนที่เชื่อมโยงกับผลการดำเนินงานของบริษัท
 - กลยุทธ์การจัดการกลุ่มธุรกิจของบริษัท (Portfolio Strategy) เพื่อให้กลุ่มธุรกิจดำเนินการได้สอดคล้องและสนับสนุนธุรกิจหลักมากขึ้น

โดยกำหนดแผนการดำเนินการหลักเพื่อสนับสนุนกลยุทธ์ทั้ง 6 กลยุทธ์ ขึ้นทั้งสิ้น 18 แผน และเพื่อให้การดำเนินการของแผนทั้ง 18 แผน เป็นไปอย่างจริงจัง คณะกรรมการบริษัทฯ จึงได้กำหนดแนวทางในการบริหารการปฏิรูปบริษัทฯ โดยกำหนดขอบเขตและเป้าหมายการทำงานที่ชัดเจน กำหนดผู้รับผิดชอบโดยตรงทุกแผนงาน มีบุคลากรจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมดำเนินการ และมีกระบวนการในการติดตามผลและแก้ปัญหาอย่างใกล้ชิด

จากการปฏิรูปในครั้งนี้ บริษัทฯ คาดหวังที่จะกลับมาเป็นสายการบินแห่งชาติที่มีบริการระดับโลก สามารถเติบโตได้อย่างยั่งยืน และกลับมาเป็นความภาคภูมิใจของคนไทยอีกครั้ง

การพัฒนาผลิตภัณฑ์

ระหว่างปี 2557 จากสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป บริษัทฯ เพิ่มความสำคัญในการพัฒนาผลิตภัณฑ์อย่างต่อเนื่อง โดยยึดหลักความพึงพอใจของผู้บริโภคที่มีต่อผลิตภัณฑ์และให้มีความสามารถในการแข่งขัน โดยมีความทันสมัยและตอบสนองความต้องการของผู้บริโภค ซึ่งการพัฒนาผลิตภัณฑ์ในปี 2557 มีรายละเอียดดังนี้

การตกแต่งภายในเครื่องบิน

บริษัทฯ มีการเปลี่ยนรูปแบบการตกแต่งภายใน โดยเริ่มจากเครื่องบินโบอิง 747-400 (ลำที่ 13-18) โบอิง 777-300 ER, โบอิง 787-8, แอร์บัส A320 ให้เป็นแบบไทยร่วมสมัย (Thai Contemporary) โดยเน้นถึงพื้นที่ใช้สอยที่เพิ่มมากขึ้น มีความทันสมัยและยังคงเอกลักษณ์ของความเป็นไทย

การพัฒนาระบบสาระบันเทิง

บริษัทฯ ได้ปรับปรุงระบบสาระบันเทิงทั้งด้านภาพและเสียงบนเครื่องบินในเส้นทางบินระหว่างประเทศทุกลำให้มีคุณภาพสูงทันสมัย โดยมีจอภาพส่วนตัวในทุกชั้นโดยสาร ระบบภาพยนตร์

เพลงและเกมส์ สามารถเลือกชมได้ (On-demand) โดยเฉพาะเครื่องบินแบบโบอิง 787-8 ได้มีการพัฒนาระบบสาระบันเทิงรุ่นใหม่ล่าสุด ที่ให้ความทันสมัยและตอบสนองได้รวดเร็วยิ่งขึ้นกว่าเดิม

การพัฒนากระบบสื่อสารบนเครื่องบิน

บริษัทฯ ได้เริ่มให้บริการอินเทอร์เน็ตบนเครื่องบิน (Thai Sky Connect) บนเครื่องบินแบบ แอร์บัส A380 จำนวน 6 ลำ และแอร์บัส A330 จำนวน 7 ลำ ในเส้นทางบินระหว่างประเทศ ตั้งแต่วันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2557 เพื่อเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสารในการติดต่อสื่อสารระหว่างผู้โดยสารบนเครื่องบินและภาคพื้นดิน โดยอยู่ในมาตรฐานความปลอดภัยขั้นสูงสุด

การพัฒนากระบบบริหารงานทรัพยากรบุคคล (SAP-HCM)

ในปี 2557 บริษัทฯ ได้นำโครงการ SAP-HCM มาใช้เพื่อพัฒนาระบบงานบริหารทรัพยากรบุคคลที่เดิมมีอยู่หลากหลายระบบมาเป็นการใช้ระบบ SAP-HCM ระบบเดียว ซึ่งมีลักษณะการทำงานในลักษณะ One Single Platform โดยระบบที่นำมาใช้นี้จะครอบคลุมกระบวนการทำงานด้านทรัพยากรบุคคลทั้งหมด ทั้งด้านการพัฒนาองค์กร การบริหารทรัพยากรบุคคล และการพัฒนาบุคลากร ระบบนี้จะเปลี่ยนเครื่องมือสำคัญสำหรับผู้บริหารในการวิเคราะห์และตัดสินใจเชิงกลยุทธ์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ ผู้ใช้งานและผู้บริหารสามารถเข้าถึงข้อมูลด้านทรัพยากรบุคคลผ่านระบบเดียวกันแบบ Real Time ได้อย่างรวดเร็วและเชื่อมโยงกันได้อย่างถูกต้อง สามารถนำข้อมูลไปใช้ต่อได้อย่างมีประสิทธิภาพ สามารถเรียกดูและตรวจสอบข้อมูลได้ ตลอดจนการใช้ระบบนี้จะช่วยให้อัตราการทำงานกระชับขึ้น อันจะเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารทรัพยากรที่มีอยู่ในองค์กรให้เกิดประโยชน์สูงสุด

การเปิดเส้นทางบินใหม่

เนื่องจากเส้นทางบินในภูมิภาคเอเชียมีปริมาณผู้โดยสารหนาแน่น มีการเจริญเติบโตที่ดี ในขณะที่เดียวกันก็เป็นเส้นทางที่มีการแข่งขันสูงและทวีความรุนแรงมากขึ้น ในปี 2557 บริษัทฯ ได้ใช้โอกาสที่ปริมาณผู้โดยสารเพิ่มขึ้นปีนี้กลับมาทำการบินในเส้นทาง ในภูมิภาคเอเชียในช่วงฤดูการท่องเที่ยว ดังนี้

- เส้นทางสายตะวันตก บริษัทฯ กลับมาทำการบินในเส้นทางไป-กลับ : กรุงเทพฯ - มณฑลเฉิงเต๋อ จำนวน 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ตั้งแต่วันที่ 26 ตุลาคม 2557
- เส้นทางสายอินโดจีน บริษัทฯ กลับมาทำการบินในเส้นทางไป-กลับ : กรุงเทพฯ - หลวงพระบาง จำนวน 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2557

(บริษัทฯ ได้ทำการบินในเส้นทางทั้งสองมาก่อน และได้หยุดทำการบินไปเมื่อวันที่ 17 เมษายน 2557 และวันที่ 28 มีนาคม 2557 ตามลำดับ)

การรับเครื่องบินโบอิง 787 (Dream Liner)

ในปี 2557 บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบินแบบโบอิง 787-8 จำนวน 4 ลำ ในเดือนกรกฎาคม กันยายน ตุลาคม และ ธันวาคม โดยเครื่องบินชนิดนี้มีองค์ประกอบหลักที่สำคัญเป็น Composite Material ทำให้มีน้ำหนักเบา ผสมกับเทคโนโลยีเครื่องยนต์รุ่นใหม่ ทำให้มีอัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงลดลงถึงประมาณร้อยละ 15-25 นอกจากนั้นวัสดุ Composite Material ยังไม่เป็นสนิม ทำให้รอบเวลาการซ่อมบำรุงใหญ่ยาวขึ้น ทำให้ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงลดลง รวมทั้งอายุการใช้งานของเครื่องบินยาวนานขึ้นด้วย เครื่องบินชนิดนี้มีพิสัยการบินที่ครอบคลุมทั้งระยะใกล้และระยะไกล สามารถบินตรงได้ถึงทุกจุดหมายในภูมิภาคยุโรป จึงถือได้ว่าเครื่องบินชนิดนี้เป็นนวัตกรรมใหม่ (New Generation Aircraft) ในแวดวงการบิน

บริษัทฯ ได้จัดที่นั่งสำหรับเครื่องบินนี้เป็นแบบ ชั้นธุรกิจ จำนวน 24 ที่นั่ง และชั้นประหยัด จำนวน 240 ที่นั่ง รวมทั้งสิ้น 264 ที่นั่ง โดยที่นั่งชั้นธุรกิจจะเป็นแบบนอนราบ 180 องศา เพื่อมอบความสะดวกสบายสูงสุดให้กับผู้โดยสาร ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้นำเครื่องบินนี้ไปให้บริการในเส้นทางสู่เมืองต่างๆ ได้แก่ นาริตะ นาโงยา ฟูกูโอกะ เพิร์ธ ไชงฮง และฮานอย

การปรับเที่ยวบินและแบบเครื่องบินให้ตรงตามความต้องการของตลาด

1. เส้นทางบินภูมิภาคเอเชีย

1.1 เส้นทางสายเหนือเป็นเส้นทางที่มีปริมาณผู้โดยสารหนาแน่น ทำกำไรให้บริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง จึงได้มีการปรับเที่ยวบินและแบบเครื่องบินให้เหมาะสมกับความต้องการของตลาด โดยบริษัทฯ ได้ปรับขนาดของเครื่องบินในเส้นทางหลักๆ ให้เป็นเครื่องบินแบบแอร์บัส A380-800 เช่น เส้นทางบิน ไป-กลับ กรุงเทพฯ - ฮองกง ตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2557 และยังสามารถเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันทางด้านผลิตภัณฑ์โดยนำเครื่องบินแบบโบอิง 787-8 ทำการบินในเส้นทางบิน ไป-กลับ กรุงเทพฯ - โดเกีย (ฮานอย) ตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2557

1.2 เส้นทางสายอินโดจีนเป็นเส้นทางที่เป็นจุดแข็งของเครือข่ายเส้นทางบินภูมิภาค เนื่องจากมีการเจริญเติบโตที่ดี ประกอบกับบริษัทฯ ได้มีการรับมอบ

เครื่องบินแบบแอร์บัส A320-200 เข้าประจำฝูงบินเพิ่มเติม เพื่อทดแทนเครื่องบินแบบโบอิง 737-400 ที่กำลังจะปลดระวาง บริษัทฯ จึงได้นำมาให้บริการในเส้นทางบินไป-กลับ กรุงเทพฯ - พนมเปญ ตั้งแต่วันที่ 30 มีนาคม 2557

1.3 เส้นทางสายตะวันตก เส้นทางนี้มีปริมาณผู้โดยสารหนาแน่น รวมทั้งมีการเจริญเติบโตที่ดี โดยเฉพาะตลาดหลัก ได้แก่ อินเดีย บริษัทฯ จึงนำเครื่องบินแบบแอร์บัส A320-200 ดังกล่าว เข้ามาทำการบินเส้นทางบิน กรุงเทพฯ - พุกอทยา - พาราณสี - กรุงเทพฯ ทดแทนเครื่องบินแบบโบอิง 737-400 ตั้งแต่วันที่ 26 ตุลาคม 2557 อีกด้วย

2. เส้นทางบินระหว่างทวีป (เส้นทางออสเตรเลียและนิวซีแลนด์)

บริษัทฯ ได้นำเครื่องบินแบบโบอิง 787-8 มาทำการบินในเส้นทางบิน ไป-กลับ กรุงเทพฯ - เพิร์ธ ตั้งแต่วันที่ 20 กันยายน 2557

3. เส้นทางบินภายในประเทศ

บริษัทฯ กลับมาทำการบิน เส้นทางบิน ไป-กลับ กรุงเทพฯ - เชียงราย วันละ 1 เที่ยวบิน ตั้งแต่วันที่ 16 ธันวาคม 2557 ด้วยเครื่องบินแบบแอร์บัส A320-200

การปลดระวางและบริหารสินทรัพย์ให้เกิดประโยชน์สูงสุด

การบริหารจัดการสินทรัพย์ของบริษัทฯ มีวัตถุประสงค์เพื่อให้สามารถตอบสนองต่อเป้าหมายและกลยุทธ์ระดับองค์กร รวมถึงเพื่อให้บริษัทฯ ได้ประโยชน์หรือผลตอบแทนสูงสุด ซึ่งสินทรัพย์หลักของบริษัทฯ ได้แก่ เครื่องบิน เครื่องยนต์อะไหล่ อุปกรณ์การบินหมุนเวียน ที่ดินและอาคาร และเงินลงทุนในบริษัทร่วม/บริษัทย่อย

ในการจัดหา ปลดระวาง และจำหน่ายเครื่องบิน เครื่องยนต์อะไหล่ และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน บริษัทฯ ได้พิจารณาความเหมาะสมสอดคล้องกับสถานะตลาดเครื่องบิน แนวโน้มอุตสาหกรรมการบินโลก แผนการตลาดของบริษัทฯ และศักยภาพของฝูงบินปัจจุบัน ทั้งนี้ ในปี 2557 บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบิน จำนวน 14 ลำ ประกอบด้วย โบอิง 777-300ER จำนวน 3 ลำ โบอิง 787-8 จำนวน 4 ลำ แอร์บัส A320 จำนวน 7 ลำ และได้ปลดระวางเครื่องบิน 9 ลำ ประกอบด้วยแอร์บัส A300-600R จำนวน 5 ลำ และ แอร์บัส A330-300 จำนวน 4 ลำ ทั้งนี้บริษัทฯ สามารถจำหน่ายเครื่องบินที่ปลดระวางก่อนปี 2557 ได้แล้ว จำนวน 10 ลำ ประกอบด้วยแอร์บัส A300-600R จำนวน 4 ลำ ส่งมอบแล้ว 1 ลำ โบอิง 747-400 จำนวน 4 ลำ ส่งมอบแล้ว 3 ลำ (ในปี 2557) และ ATR72 จำนวน 2 ลำ ได้ลงนามใน MOU แล้ว

สินทรัพย์ประเภทที่ดิน อาคารสำนักงาน และบ้านพัก ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ บริษัทฯ ได้พิจารณาการใช้งานตามความเหมาะสมและจำเป็น อสังหาริมทรัพย์ส่วนที่ไม่ได้ใช้งานหรือใช้งานไม่เต็มที่ บริษัทฯ มีแผนการนำไปหาประโยชน์ และสร้างมูลค่าเพิ่ม อาทิ อาคารรักษาคุนเท่าฟ้า

บริษัทฯ ได้พิจารณาลงทุนในกิจการอื่นทั้งในเชิงยุทธศาสตร์และเชิงการลงทุน ธุรกิจที่เกี่ยวข้องและสนับสนุนกิจการของบริษัทฯ จะมีสัดส่วนการลงทุนมาก อาทิ บริษัท สายการบินไทยสมายล์จำกัด บริษัท ไทย-อะมาคิอุส เซาท์อีสต์ เอเชีย จำกัด บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัท ครีวาร์บินภูเก็ต จำกัด เป็นต้น ส่วนกิจการอื่น ๆ ที่มิได้มีความเกี่ยวข้องสัมพันธ์กับธุรกิจการบินและบริษัทฯ มีสัดส่วนการลงทุนน้อย อาทิ กิจการโรงแรมต่างๆ บริษัทฯ อาจพิจารณาทบทวนการลงทุนให้สอดคล้องและเหมาะสมกับสภาพธุรกิจและแผนยุทธศาสตร์ของบริษัทฯ ในอนาคต

การดูแลสภาพคล่องทางการเงิน

เพื่อให้บริษัทฯ มีเงินสดเพียงพอในการดำเนินธุรกิจ และสามารถชำระภาระผูกพันต่างๆ ที่ครบกำหนด รวมทั้งบริหารสภาพคล่องคงเหลือให้เกิดประโยชน์สูงสุด บริษัทฯ ได้กำหนดเงินสดในมือเพื่อใช้เป็นสภาพคล่องในการดำเนินธุรกิจ และรองรับความผันผวนทางเศรษฐกิจและปัจจัยต่างๆ ที่ระดับร้อยละ 12-15 ของรายได้ ซึ่งบริษัทฯ ได้มีการติดตามดูแลในเรื่องนี้อย่างใกล้ชิด โดยในปี 2557 บริษัทฯ ได้จัดทำรายงานประมาณการกระแสเงินสดคงเหลือเป็นรายวันแยกตามสกุลเงินหลัก (USD, EUR, JPY, THB) เพื่อรายงานผู้บริหารทราบทุกวัน และจัดทำประมาณการกระแสเงินสดคงเหลือรายเดือน รายงานต่อที่ประชุมฝ่ายบริหารบริษัทฯ เพื่อทราบทุกสัปดาห์

การกำกับดูแลและบริหารต้นทุนอย่างเข้มงวด

บริษัทฯ มีต้นทุนค่อนข้างสูง ทำให้ประสิทธิภาพการแข่งขันลดลง จึงจำเป็นต้องมีการปรับลดการลงทุนที่ไม่จำเป็น และการลดค่าใช้จ่ายด้านต่างๆ เช่น ด้านบุคลากร ค่าใช้จ่ายด้านการปฏิบัติการบิน และการบริการภาคพื้น เป็นต้น ทั้งนี้ มาตรการในการกำกับดูแลและบริหารต้นทุนอย่างเข้มงวดนี้จะคำนึงถึงความปลอดภัยและความพึงพอใจของลูกค้าเป็นสำคัญ ขณะเดียวกันได้ทำการสื่อสารแนวทางปฏิบัติและเป้าหมายในการควบคุมค่าใช้จ่ายให้กับหน่วยงานต่างๆ ทั้งองค์กร โดยมีแผนการลดค่าใช้จ่ายที่ต้องเร่งดำเนินการ ดังนี้

ด้านการบิน ดำเนินการปลดระวางเครื่องบินที่มีประสิทธิภาพต่ำ มีต้นทุนการดำเนินงาน ค่าน้ำมัน หรือค่าซ่อมบำรุงสูง

ปรับลด หรือควมรวมเที่ยวบิน จัดเครื่องบินให้มีขนาดและแบบของเครื่องบินที่เหมาะสมกับระยะทางบิน รวมทั้งปริมาณความต้องการในการโดยสาร และปรับเปลี่ยนการบริหารจัดการซ่อมบำรุงอากาศยาน โดยการเลือกซื้อบริการอะไหล่แทนการลงทุนหรือดำเนินการซ่อมเอง

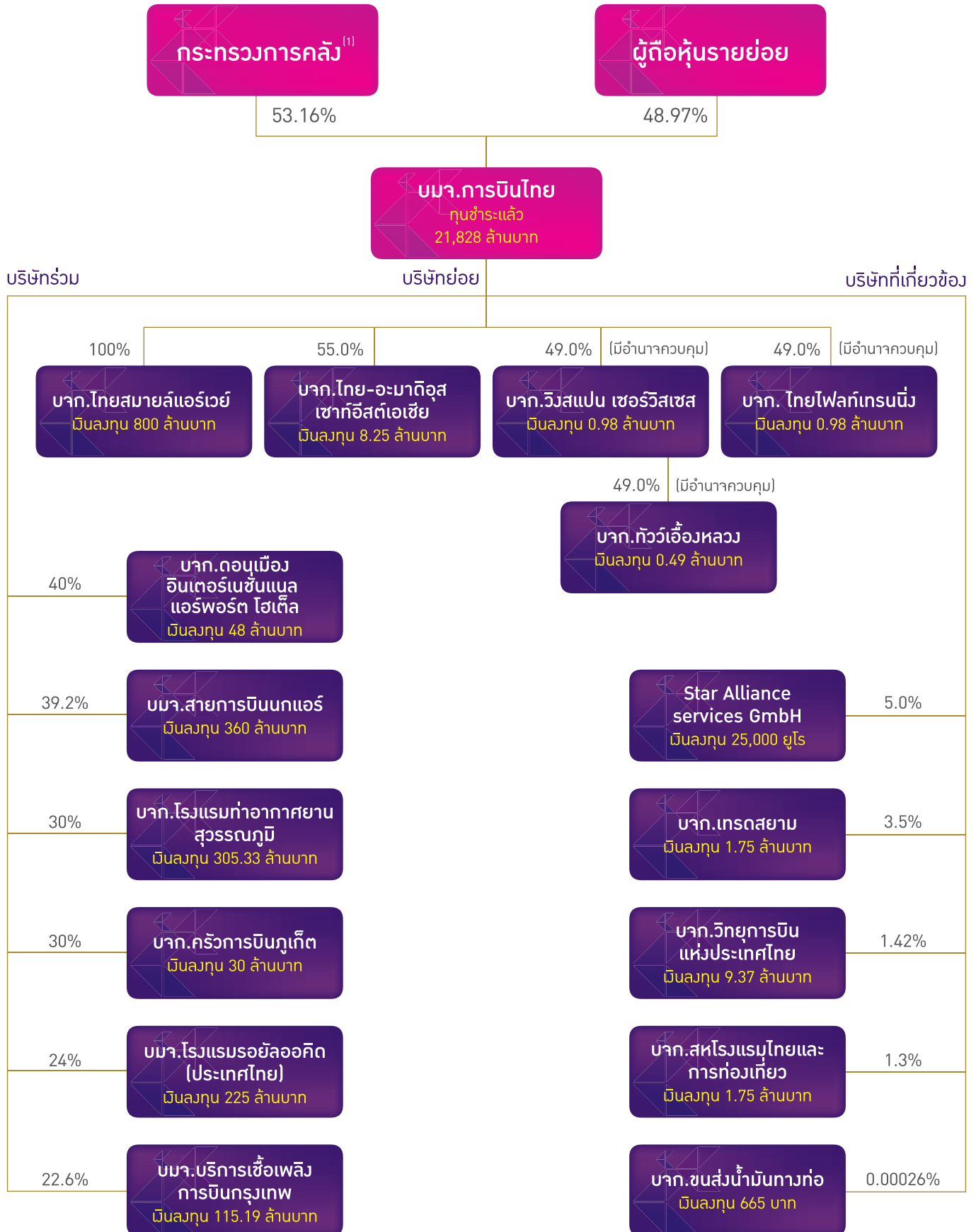
ด้านบุคลากร ดำเนินการปรับลดต้นทุนด้านบุคลากร ซึ่งถือเป็นค่าใช้จ่ายสูงเป็นอันดับ 2 ของบริษัทฯ โดยการปรับปรุงระเบียบการบริหารงานบุคคล ให้สอดคล้องกับมาตรฐานตามกฎหมายแรงงาน ระงับการว่าจ้างบุคลากรทั้งที่เป็นอัตราใหม่ อัตราทดแทน และแรงงานภายนอกให้สอดคล้องกับเที่ยวบินหรือปริมาณงานที่ลดลง ปรับปรุงกระบวนการทำงานให้มีประสิทธิภาพ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและผลผลิตภาพการทำงานของพนักงาน บริหาร จัดการ และควบคุมค่าใช้จ่ายของพนักงาน และแรงงานภายนอก ได้แก่ ความสอดคล้องของจำนวนแรงงานกับปริมาณงาน ค่าล่วงเวลา

ด้านการลงทุน ระงับการลงทุนหรือจัดหาสินทรัพย์ประเภทต่างๆ ที่ไม่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยในด้านต่างๆ และการให้บริการลูกค้า ทั้งกรณีขอซื้อทดแทนของเดิมและการขอซื้อใหม่ ระงับงานปรับปรุงตกแต่งสถานที่ทำการ ยกเว้นกรณีฉุกเฉินหรือการชะลอไว้จะเกิดผลเสียหายต่อรายได้ หรือไม่ปลอดภัยในการทำงานอย่างยิ่ง หรือเป็นการผิดข้อบังคับของทางราชการและองค์กรผู้มีส่วนกำกับดูแล เจริญกับลูกค้าขอเลื่อนการส่งมอบพัสดุออกไปให้สอดคล้องกับความต้องการใช้พัสดุที่ลดลง รวมทั้งพิจารณาทบทวนแผนการสั่งซื้อพัสดุใหม่เพื่อไม่ให้บริษัทฯ ต้องเก็บรักษาพัสดุไว้ในคลังพัสดุเกินความจำเป็น

การปรับปรุงกระบวนการทำงาน ปรับปรุงขั้นตอนการปฏิบัติงานให้กระชับ และมีประสิทธิภาพ เพื่อลดต้นทุน และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน เช่น การปรับปรุงขั้นตอนการจัดซื้อจัดจ้าง การลดขั้นตอนการปฏิบัติงานในคลังสินค้า เพื่อให้การส่งสินค้าถึงมือลูกค้าอย่างรวดเร็ว เป็นต้น

นอกจากนั้น บริษัทฯ ยังดำเนินการลดค่าใช้จ่ายอื่นๆ ได้แก่ ไฟฟ้า น้ำประปา โทรศัพท์ วัสดุสิ้นเปลืองต่างๆ อุปกรณ์สำนักงาน ค่าเช่าบ้านพักหรือสำนักงาน การเลี้ยงรับรอง การมอบของขวัญหรือของสมนาคุณ การซื้อหรือเช่ารถยนต์ อุปกรณ์สำนักงาน อุปกรณ์คอมพิวเตอร์และซอฟต์แวร์ อุปกรณ์สื่อสาร โสภคภัณฑ์ อุปกรณ์เครื่องปรับอากาศ เฟอร์นิเจอร์และเครื่องตกแต่งสำนักงานและบ้านพัก ทั้งยังระงับการลงทุนหรือจัดหาสินทรัพย์ประเภทต่างๆ ที่ไม่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยและการให้บริการลูกค้า ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังได้ดำเนินการตามแผนการปรับลดค่าใช้จ่ายอย่างต่อเนื่อง

โครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ



หมายเหตุ ⁽¹⁾รวมการถือหุ้นของธนาคารออมสิน 2.13%



The new lifestyle above the earth.

THAI
787
DREAMLINER

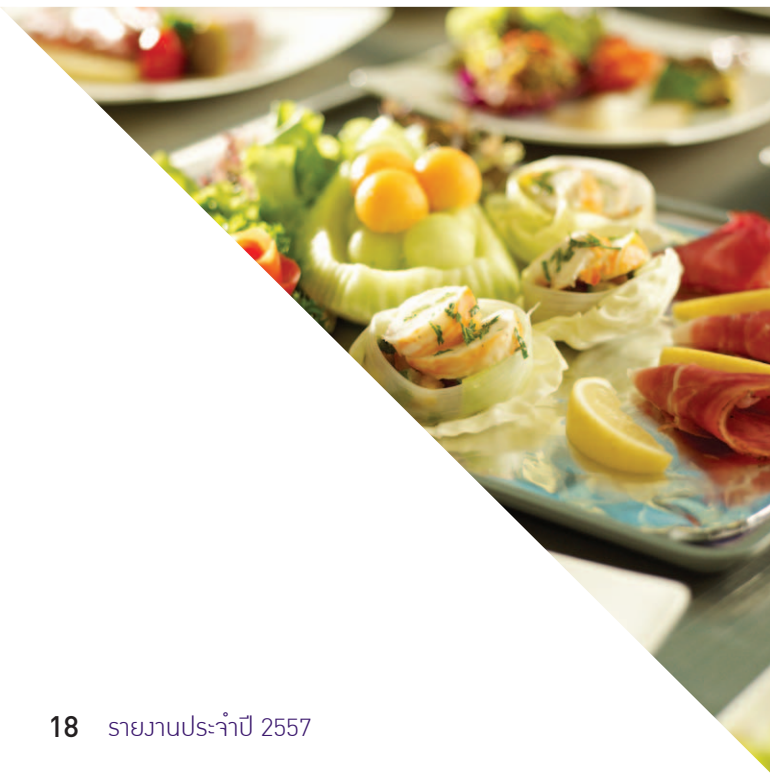
Willkommen bei Thai Airways
Inflight Entertainment

14F
TG794
Bangkok - Los Angeles

Sprache



ลักษณะ การประกอบธุรกิจ



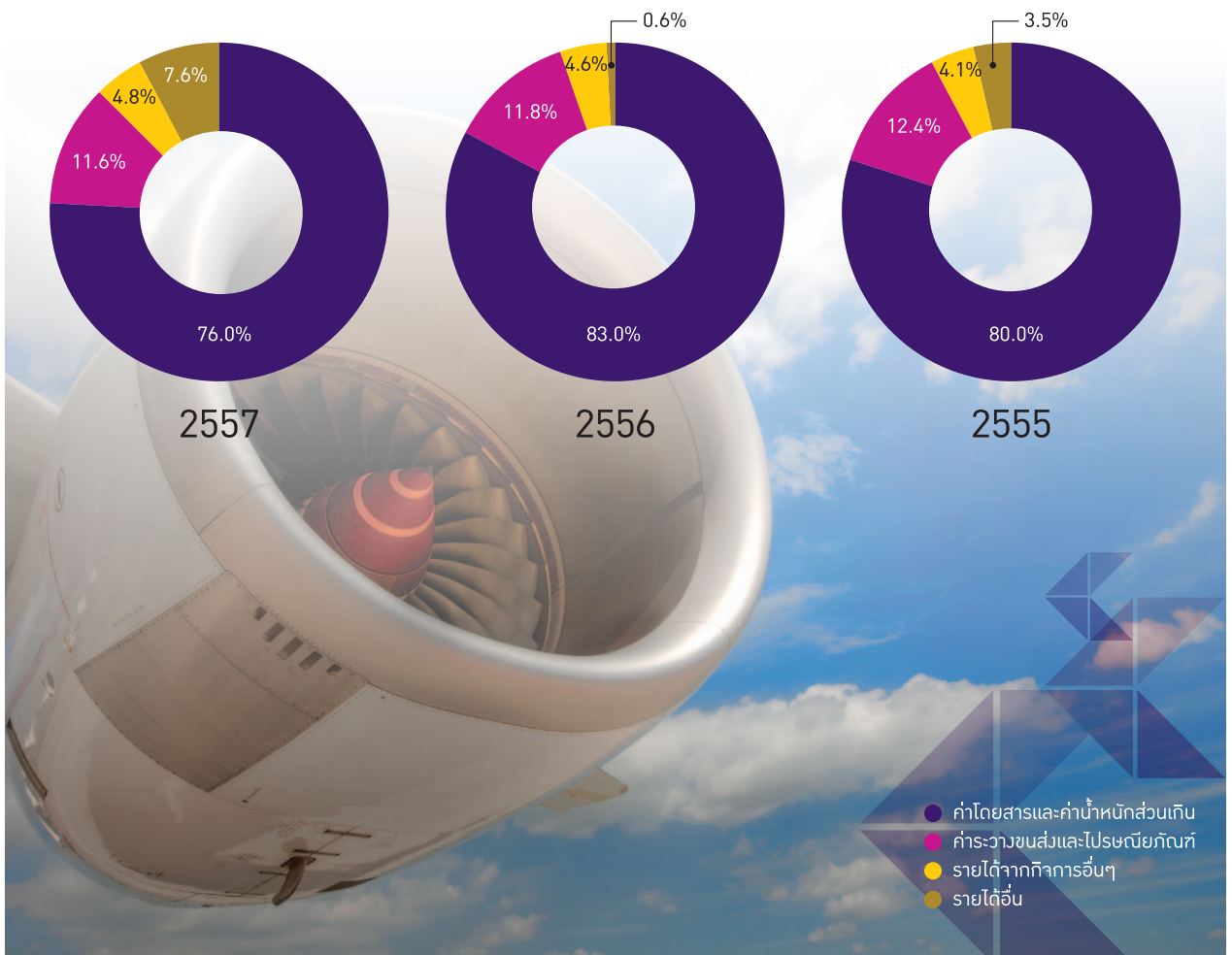
โครงสร้างรายได้ของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

รายได้ที่สำคัญของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ใน 3 ปีที่ผ่านมา มีดังนี้

	ปี 2557		ปี 2556		ปี 2555	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากกิจการขนส่ง						
ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	154,881	76.0	172,335	83.0	173,458	80.0
ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	23,601	11.6	24,515	11.8	26,764	12.4
รวมรายได้จากกิจการขนส่ง	178,482	87.6	196,850	94.8	200,222	92.4
รายได้จากกิจการอื่นๆ ⁽¹⁾	9,885	4.8	9,486	4.6	8,901	4.1
รวมรายได้จากการขายหรือการให้บริการ	188,367	92.4	206,336	99.4	209,123	96.5
รายได้อื่น ⁽²⁾	15,522	7.6	1,374	0.6	7,620	3.5
รวมรายได้	203,889	100.0	207,710	100.0	216,743	100.0

หมายเหตุ ⁽¹⁾ รายได้จากกิจการอื่นๆ ประกอบด้วย รายได้จากหน่วยธุรกิจ และรายได้จากกิจการสนับสนุนอื่นๆ

⁽²⁾ รายได้อื่น ประกอบด้วย ดอกเบี้ยรับ ผลกำไร(ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ กำไรจากรายการแทนการจำหน่าย กำไรจากการเปลี่ยนสภาพเงินทุน กำไรจากการซื้อธุรกิจ กำไรจากการจำหน่ายทรัพย์สิน เงินปันผลจากบริษัทร่วมและบริษัทย่อย รายได้จากการให้บริการอื่นของฝ่ายซ่อมบำรุงอากาศยาน รายได้จากค่าธรรมเนียมสนามบินที่เรียกเก็บกับผู้โดยสาร รายได้ค่าปรับจากการส่งมอบเครื่องบินล่าช้า รายได้ค่าปรับอื่นๆ รายได้ค่าสินไหมทดแทนจากเหตุอุทกภัย รายได้จากการให้บริการห้องรับรองลูกค้า





บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคมในฐานะสายการบินแห่งชาติ ดำเนินกิจการด้านการบินพาณิชย์ทั้งเส้นทางบินระหว่างประเทศและเส้นทางบินในประเทศ ซึ่งให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศแบบครบวงจร แบ่งการบริหารจัดการธุรกิจออกเป็น 3 กิจการ ประกอบด้วย กิจการขนส่งทางอากาศ (Core Business) หน่วยธุรกิจ (Business Unit) และกิจการอื่นๆ

กิจการขนส่งทางอากาศ ประกอบด้วย บริการขนส่งผู้โดยสาร บริการขนส่งสินค้าพัสดุภัณฑ์และไปรษณีย์ภัณฑ์ ส่วนหน่วยธุรกิจเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการขนส่งประกอบด้วย การบริการคลังสินค้า การบริการลูกค้าภาคพื้น การบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น และครีวการบิน สำหรับกิจการอื่นๆ เป็นกิจการสนับสนุนการขนส่ง ประกอบด้วย การบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน การบริการอำนวยความสะดวก การจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบิน การจำหน่ายสินค้าที่ระลึก บริการเครื่องบินจำลอง และการดำเนินงานของบริษัทย่อย มีรายละเอียด ดังนี้

กิจการขนส่งทางอากาศ

กิจการขนส่งทางอากาศถือเป็นกิจการหลักของบริษัทฯ ประกอบด้วยบริการขนส่งผู้โดยสาร บริการขนส่งสินค้าพัสดุภัณฑ์และไปรษณีย์ภัณฑ์ โดยให้บริการขนส่งในเส้นทางบินไปยังจุดบินต่างๆ ทั้งแบบเที่ยวบินประจำและเที่ยวบินเช่าเหมาลำ ครอบคลุมทั้งเส้นทางบินระหว่างประเทศและภายในประเทศ

หน่วยธุรกิจ

หน่วยธุรกิจของบริษัทฯ ที่มีความเกี่ยวข้องโดยตรงกับกิจการการขนส่งและมีส่วนสำคัญในการสนับสนุนให้การดำเนินธุรกิจสายการบินเป็นไปอย่างราบรื่น แต่ละหน่วยธุรกิจมีการดำเนินงานที่สอดคล้องกันอย่างเป็นระบบ เพื่อให้เครื่องบินสามารถเดินทางจากสถานีต้นทางถึงสถานีปลายทางตรงตามกำหนดเวลาที่ระบุในตารางบิน ด้วยความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่จะช่วยสร้างความน่าเชื่อถือให้แก่บริษัทฯ พร้อมทั้งสร้างความมั่นใจให้แก่ผู้ใช้บริการ ทั้งนี้ธุรกิจที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการขนส่ง มีรายละเอียดการให้บริการ ดังนี้

ธุรกิจการบริการคลังสินค้า

ให้บริการจัดการคลังสินค้า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ และท่าอากาศยานภูเก็ต โดยการดำเนินงานจัดการคลังสินค้า ประกอบด้วย การจัดการเก็บรักษาชั่วคราวและการเคลื่อนย้ายสินค้าทั่วไป



สินค้าที่ต้องได้รับการดูแลพิเศษ เช่น สินค้าสด สัตว์ที่ยังมีชีวิต วัตถุมีค่า การให้บริการขนส่งสินค้าที่ต้องการควบคุมอุณหภูมิเป็นพิเศษ เป็นต้น

ธุรกิจการบริการลูกค้าภาคพื้น

ให้บริการอำนวยความสะดวกโดยตรงกับผู้โดยสารตั้งแต่เข้ามาสู่ท่าอากาศยาน ผ่านขั้นตอนต่างๆ จนเข้าสู่ตัวอากาศยานจากตัวอากาศยานสู่ภาคพื้น ในเที่ยวบินทั้งขาเข้า-ขาออก โดยให้บริการแก่ผู้โดยสารของบริษัทฯ และผู้โดยสารของสายการบินลูกค้า

ธุรกิจการบริการอุปกรณ์ภาคพื้น

ให้บริการที่เกี่ยวข้องกับอากาศยาน อำนวยความสะดวกบริเวณลานจอดอากาศยานให้กับบริษัทฯ และสายการบินลูกค้า ให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย มีความปลอดภัยสูงสุด พร้อมทำการบินเข้า-ออก ได้ตรงเวลา

ธุรกิจครีวการบิน

ดำเนินการในการผลิตอาหารสำหรับบริการผู้โดยสารทั้งเที่ยวบินในประเทศและระหว่างประเทศของบริษัทฯ อาหารสำหรับบริการผู้โดยสารของสายการบินชั้นนำอื่นๆ พร้อมทั้งดำเนินธุรกิจภาคพื้นที่เกี่ยวข้องกับอาหาร เช่น ภัตตาคาร ท่าอากาศยานนานาชาติ ร้านเบเกอรี่พัฟแอนด์พาย (Puff & Pie Bakery House) การให้บริการจัดเลี้ยงทั้งในและนอกสถานที่ และร้านอาหารสวัสดิการพนักงาน





กิจการอื่นๆ

ในส่วนของกิจการอื่นๆ ที่สนับสนุนการขนส่ง ได้แก่ ฝ่ายช่าง การบริการอำนวยความสะดวก การจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบิน การจำหน่ายสินค้าที่ระลึกและบริการเครื่องฝึกบินจำลอง

โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

กิจการขนส่งทางอากาศ

บริษัทฯ เป็นสายการบินแห่งชาติ ที่ให้บริการด้านการขนส่งทางอากาศ ทั้งการบริการขนส่งผู้โดยสาร บริการขนส่งสินค้า พัสดุภัณฑ์และไปรษณีย์ภัณฑ์เป็นกิจการหลักซึ่งได้พัฒนา

เครื่องบินที่ใช้ในการปฏิบัติการบิน

แบบเครื่องบิน	จำนวน (ลำ)	
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556
แอร์บัส A380-800	6	6
โบอิง 747-400	12	12
โบอิง 777-200ER	6	6
แอร์บัส A340-600	6	6
โบอิง 777-300ER	11	8
โบอิง 777-300	6	6
โบอิง 777-200	8	8
แอร์บัส A330-300	22	26
โบอิง 787-8	4	-
แอร์บัส A300-600	-	5
โบอิง 737-400	2	5
แอร์บัส A320-200	17	10
โบอิง 747-400 (Freighter)	2	2
รวม	102	100

การขนส่งไปสู่ภูมิภาคต่างๆ ของโลก โดยมีรายละเอียดเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์และบริการ ดังนี้

กิจการขนส่งผู้โดยสาร

กิจการขนส่งผู้โดยสารมีเป้าหมายในการพัฒนาตลาดและเครือข่ายเส้นทางบินอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้สามารถแข่งขันได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยเน้นขีดความสามารถและดำเนินการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้เป็นศูนย์กลางการบิน (Hub) ที่สำคัญของภูมิภาค

ลักษณะผลิตภัณฑ์ หรือบริการ

ฝูงบินของบริษัทฯ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ มีจำนวนเครื่องบินที่ใช้ปฏิบัติการบิน จำนวน 102 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบินพิสัยไกล ที่ใช้ทำการบินเส้นทางข้ามทวีป จำนวน 41 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแบบแอร์บัส A380-800 โบอิง 747-400 โบอิง 777-200ER/300ER แอร์บัส A340-600 และเครื่องบินพิสัยกลาง ซึ่งใช้ทำการบินเส้นทางภูมิภาค จำนวน 40 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแบบโบอิง 777-200/300 แอร์บัส A330-300 โบอิง 787-8 และเครื่องบินลำตัวแคบที่ใช้ทำการบินเส้นทางระยะใกล้ จำนวน 19 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแบบโบอิง 737-400 จำนวน 2 ลำ และเครื่องบินของสายการบินไทยสมายล์ แบบแอร์บัส A320-200 จำนวน 17 ลำ และเครื่องบินขนส่งสินค้า (Freighter) แบบโบอิง 747-400F จำนวน 2 ลำ



ในปี 2557 บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบินใหม่ แบบโบอิง 777-300ER จำนวน 3 ลำ เพื่อนำมาใช้เส้นทางบินข้ามทวีป รวมทั้งรับมอบเครื่องบินแบบโบอิง 787-8 จำนวน 4 ลำ เพื่อนำมาใช้ในเส้นทางบินภูมิภาค ทั้งนี้เพื่อเป็นการทดแทนการปลดระวางเครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 และแอร์บัส A300-600 จำนวนรวม 9 ลำ และรองรับการเจริญเติบโต เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ขณะเดียวกันได้ทำการปลดระวางเครื่องบินลำตัวแคบแบบโบอิง 737-400 จำนวน 3 ลำ เนื่องจากหมดสัญญาเช่า

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้รับมอบเครื่องบินลำตัวแคบแบบแอร์บัส A320-200 จำนวน 7 ลำ สำหรับสายการบินไทยสมายล์

การพัฒนาเส้นทางบินและจุดบิน

ในปี 2557 บริษัทฯ มีเป้าหมายในการพัฒนาตลาด และขยายเครือข่ายเส้นทางบินอย่างต่อเนื่องให้สามารถแข่งขันได้อย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากได้รับผลกระทบจากวิกฤติการณ์ทางการเมือง โดยดำเนินการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้เป็นศูนย์กลางการบิน (Hub) ที่สำคัญของภูมิภาค เน้นการปรับความถี่ของเที่ยวบินในจุดบินที่มีศักยภาพให้เหมาะสมควบคู่กับการเปิดจุดบินใหม่อย่างระมัดระวัง เพิ่มความแข็งแกร่งของเครือข่ายเส้นทางบินในตลาดหลัก เพื่อรักษาสถานะความเป็นผู้นำตลาด สร้างความแข็งแกร่งของเครือข่าย

เส้นทางบินรอบๆ ประเทศไทย โดยเพิ่มการใช้ประโยชน์จากความร่วมมือกับสายการบินพันธมิตรการบินในการขยายเครือข่ายเส้นทางบินเพื่อให้ครอบคลุมลูกค้าได้ทุกกลุ่มเป้าหมาย เพิ่มความคล่องตัวในการปรับแผนตารางการบินให้สอดคล้องกับสถานะความต้องการในแต่ละฤดูกาล รวมทั้งตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงของความต้องการของการเดินทางและสถานะการแข่งขัน รวมถึงการเตรียมการเชื่อมโยงเครือข่ายเพื่อรองรับการเปิดเสรีภายใต้กรอบประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) อีกด้วย

ในปี 2557 บริษัทฯ ยังคงความร่วมมือกับสายการบินนกแอร์ ในเส้นทางบินรอง โดยบริษัทฯ มีเที่ยวบินรหัสร่วม (Code Share Flight) กับสายการบินนกแอร์ในเส้นทางไป-กลับ ดังนี้ คอนเมือง-สกลนคร และคอนเมือง-นครพนม ส่งผลให้บริษัทฯ สามารถจัดส่งผู้โดยสารจากต่างประเทศเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยได้อย่างต่อเนื่อง และครอบคลุมเมืองในภูมิภาคอย่างทั่วถึง ในส่วนของสายการบินไทยสมายล์ ได้แยกตัวออกไปทำการบินภายใต้ Airline Code WE ตั้งแต่วันที่ 10 เมษายน 2557 โดยทำการบินภายในประเทศรวม 9 เมือง ไปยัง อุตรธานี อุบลราชธานี ขอนแก่น เชียงใหม่ เชียงราย ภูเก็ต หาดใหญ่ กระบี่ สุราษฎร์ธานี และเส้นทาง เชียงใหม่-ภูเก็ต นอกจากนี้ ตั้งแต่ 8 สิงหาคม 2557 สายการบินไทยสมายล์ ได้เปิดทำการบินเส้นทางบิน ไป-กลับ



คอนเมือง-เชียงใหม่ คอนเมือง-ภูเก็ต และคอนเมือง-ขอนแก่น และเปิดทำการบินในเส้นทาง ไป-กลับ กรุงเทพฯ-มาเก๊า ตั้งแต่วันที่ 26 ตุลาคม 2557 อีกด้วย

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้จัดทำตารางบินเป็นสองช่วงฤดู ประกอบด้วย ตารางบินฤดูร้อน (Summer Schedule) เริ่มจากวันอาทิตย์สุดท้ายของเดือนมีนาคมถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนตุลาคมของแต่ละปี และตารางบินฤดูหนาว (Winter Schedule) เริ่มจากวันอาทิตย์สุดท้ายของเดือนตุลาคมถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนมีนาคมของแต่ละปี เป็นไปตามข้อกำหนดของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association : IATA) ทั้งนี้ ในแต่ละฤดูจะมีการกำหนดความถี่ของเที่ยวบิน ชนิดเครื่องบิน และตารางการบินไปยังจุดหมายต่างๆ ที่อาจแตกต่างกันตามการเปลี่ยนแปลงของความต้องการในแต่ละช่วงเวลา ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ และสายการบินไทยสมายล์ มีเครือข่ายเส้นทางบินให้บริการครอบคลุม 77 จุดบิน ใน 34 ประเทศทั่วโลก โดยเป็น 10 จุดบินภายในประเทศ (ไม่รวมกรุงเทพมหานคร)

เส้นทางบินภายในประเทศ

บริษัทฯ ได้พัฒนาเที่ยวบินภายในประเทศ โดยให้ความสำคัญกับจุดบินหลัก ขณะที่จุดบินรองและจุดบินย่อยบางจุด บริษัทฯ ได้ร่วมมือกับสายการบินพันธมิตร เพื่อรักษาส่วนแบ่งการตลาด

ในปี 2557 บริษัทฯ ทำการบินจากกรุงเทพฯ ด้วยความถี่ 168 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ดังนี้ ภาคเหนือ ได้แก่ เชียงใหม่ เชียงราย ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ได้แก่ ขอนแก่น ภูเก็ต ภาคใต้ ได้แก่ ภูเก็ต กระบี่ หาดใหญ่ และเกาะสมุย โดยมีการเสริมผลิตภัณฑ์และบริการไทยสมายล์ในเส้นทางหลัก เช่น กรุงเทพฯ ไปยัง เชียงใหม่ เชียงราย ขอนแก่น ภูเก็ต หาดใหญ่ กระบี่ และทำการบินทดแทนการบินไทยในเส้นทางกรุงเทพฯ-สุราษฎร์ธานี



กรุงเทพฯ-อุตรธานี กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี และเชียงใหม่-ภูเก็ต

เส้นทางบินระหว่างประเทศ

บริษัทฯ ทำการบินเส้นทางระหว่างประเทศทั้งสิ้น 647 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ โดยแบ่งเป็น 2 เส้นทางหลัก ได้แก่ เส้นทางภูมิภาคเอเชีย 507 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง 47 จุดบิน ใน 19 ประเทศ และเส้นทางข้ามทวีป 140 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง 20 จุดบิน ใน 15 ประเทศ ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

- **เส้นทางภูมิภาคเอเชีย**

บริษัทฯ ได้ปรับแผนเครือข่ายการบินให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาเครือข่ายการบินให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคเอเชีย ครอบคลุม 47 จุดบิน ใน 19 ประเทศ โดยบริษัทฯ แบ่งเส้นทางบินในภูมิภาคเอเชียเป็น 5 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางสายเหนือ เส้นทางสายใต้ เส้นทางสายตะวันตก เส้นทางสายตะวันออกกลาง และเส้นทางสายอินโดจีน

- **เส้นทางสายเหนือ**

เป็นเส้นทางที่มีปริมาณผู้โดยสารหนาแน่น ทำกำไรสูงให้บริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง โดยบริษัทฯ มีจุดบินไปยัง 19 จุดบิน ใน 5 ประเทศ ด้วยความถี่ 248 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ได้แก่ ฮองกง โตเกียว (นาริตะและฮาเนดะ) โอซากา นาโกยา ฟูกูโอกะ ซัปโปโร ไทเป โซล มะนิลา ปักกิ่ง ปูซาน เชียงไฮ่ กวางโจว กุหนิง เซี่ยเหมิน ฉิงตู ฉางซา และฉงชิ่ง สำหรับจุดบินของการบินไทยสมายล์ ได้แก่ มาเก๊า

- **เส้นทางสายใต้**

เป็นเส้นทางที่มีการแข่งขันสูงจากการที่สายการบินต้นทุนต่ำทำการบินด้วยความถี่สูง ได้แก่ ไทยแอร์เอเชีย เจ็ทสตาร์ เอเชีย และไทเกอร์แอร์



บริษัทฯ มีจุดบินให้บริการ 5 จุดบิน ใน 3 ประเทศ ได้แก่ สิงคโปร์ กัวลาลัมเปอร์ ปีนัง เกเนซา และจาการ์ตา ด้วยความถี่ 74 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

● **เส้นทางสายตะวันตก**

เส้นทางนี้มีปริมาณผู้โดยสารหนาแน่นสูง มีการเจริญเติบโตที่ดี โดยเฉพาะตลาดหลัก ได้แก่ อินเดีย ในขณะที่เดียวกันการแข่งขันทวีความรุนแรงมากขึ้น เนื่องจากสายการบินจากอินเดียมีการพัฒนาอย่างรวดเร็วและมุ่งเข้าสู่ประเทศไทย เช่นเดียวกัน

บริษัทฯ มีจุดบินให้บริการ 16 จุดบิน ใน 6 ประเทศ ด้วยความถี่ 115 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ได้แก่ เคลลี มุมไบ กัลกัตตา ไฮเดอราบาด บังกาลอร์ ธากา โคลัมโบ กัวลามาณฑู ย่างกุ้ง เจนไน การาจี่ อิสลามาบัด ลาสอร์ พาราณสี พุทธคยา และมัตตะเลย์

● **เส้นทางสายตะวันออกกลาง**

สายการบินตะวันออกกลางมีความเข้มแข็งด้านเงินทุน ซึ่งเอื้อต่อการขยายฝูงบินและเส้นทางบินได้อย่างรวดเร็ว ส่งผลให้เป็นเส้นทางที่มีการแข่งขันสูง

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



● **เส้นทางสายอินโดจีน**

เป็นเส้นทางที่เป็นจุดแข็งของเครือข่ายเส้นทางบินภูมิภาค เนื่องจากมีการเจริญเติบโตที่ดี และมีศักยภาพในการทำกำไรสูง ขณะเดียวกันมีการแข่งขันจากสายการบินต้นทุนต่ำเพิ่มขึ้น รวมถึงสายการบินต่างๆ ทำการบินตรงจากตะวันออกกลางและยุโรปเพิ่มมากขึ้น

บริษัทฯ มีจุดบินให้บริการ 5 จุดบิน ใน 3 ประเทศ ด้วยความถี่ 60 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ได้แก่ เวียงจันทน์ พนมเปญ ฮานอย โฮจิมินห์ซิตี้ และหลวงพระบาง

เส้นทางข้ามทวีป

● **เส้นทางอเมริกาเหนือ**

สำหรับเส้นทางสายนี้เป็นตลาดที่มีขนาดใหญ่ และมีการแข่งขันสูงมาก การให้บริการเส้นทางบินขึ้นอยู่กับการเชื่อมโยงกับเครือข่ายภายในสหรัฐอเมริกาและแคนาดา

ในปี 2557 บริษัทฯ ได้ปรับการบริการเที่ยวบินไปยัง ลอสแอนเจลิส โดยมีจุดแวะพักที่สนามบินโซล จำนวน 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ด้วยเครื่องบินแบบโบอิง 777-300 ER

บริษัทฯ ได้ร่วมมือกับพันธมิตรการบินสตาร์อัลไลแอนซ์ (Star Alliance) ทำเที่ยวบินรหัสร่วมไปยังจุดบินอื่นๆ อาทิ เส้นทางข้ามแปซิฟิก บริษัทฯ ได้ทำเที่ยวบินรหัสร่วมกับอลนิปออนแอร์เวย์ในเส้นทางจากญี่ปุ่นเข้าอเมริกาเหนือ คือ เส้นทางโตเกียว ไปยังโฮโนลูลู ลอสแอนเจลิส ชิคาโก นิวยอร์ก ซานฟรานซิสโก วอชิงตัน ดี.ซี. ซีแอตเทิล และแซนโฮเซ สำหรับเส้นทางข้ามแอตแลนติก บริษัทฯ ได้ทำการบินรหัสร่วมกับสายการบินลูฟท์ฮันซา โดยมีแฟรงก์เฟิร์ตเป็นศูนย์กลางไปยังนิวยอร์ก แอตแลนตา ไมอามี ชิคาโก ดัลลัส และวอชิงตัน ดี.ซี. รวมทั้งหมด 11 จุดบินในสหรัฐอเมริกา

● **เส้นทางยุโรป**

บริษัทฯ มีบริการเที่ยวบินไปยัง 13 จุดบินใน 11 ประเทศของภูมิภาคยุโรป ได้แก่ ลอนดอน แฟรงก์เฟิร์ต ปารีส โรม โคเปนเฮเกน สตอกโฮล์ม ซูริก มินนิค บรัสเซลส์ มิลาน มาดริก มอสโก และออสโล ด้วยความถี่รวม 93 เที่ยวบินต่อสัปดาห์



สำหรับตลาดที่บริษัทฯ ไม่ได้เปิดทำการบินโดยตรง ทั้งในยุโรปและสหราชอาณาจักร บริษัทฯ ได้ทำความร่วมมือกับสายการบินพันธมิตรในการให้บริการเส้นทางบินโดยใช้เที่ยวบินรหัสร่วม (Code Sharing) ซึ่งครอบคลุม 49 จุดบินใน 16 ประเทศ



● เส้นทางออสเตรเลียและนิวซีแลนด์

ในภาคพื้นออสเตรเลีย บริษัทฯ ให้บริการ 5 จุดบินใน 2 ประเทศ ได้แก่ ซิดนีย์ เมลเบิร์น บริสเบน เพิร์ธ ในออสเตรเลีย และโอ๊คแลนด์ ในนิวซีแลนด์ ด้วยความถี่รวม 40 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้จัดเที่ยวบินรหัสร่วม (Code Sharing) กับสายการบินแอร์นิวซีแลนด์ ซึ่งเป็นสายการบินพันธมิตร โดยการเชื่อมโยงเครือข่ายการบินของบริษัทฯ เข้ากับเที่ยวบินระหว่างเมืองท่องเที่ยวต่างๆ รวม 7 จุดบิน ใน 2 ประเทศ รวมเส้นทาง ฮองกง-โอ๊คแลนด์

● เส้นทางแอฟริกา

บริษัทฯ ทำการบินจากกรุงเทพฯ ไปโจฮันเนสเบิร์ก สาธารณรัฐแอฟริกาใต้ จำนวน 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้หยุดทำการบินเที่ยวบินจากกรุงเทพฯ ไปโจฮันเนสเบิร์ก สาธารณรัฐแอฟริกาใต้ ในวันที่ 15 มกราคม 2558

การบริการลูกค้า

การทำธุรกิจให้ประสบความสำเร็จได้นั้น นอกจากจะขึ้นอยู่กับปัจจัยหลักคือคุณภาพและราคาสินค้าแล้ว ยังมีอีกหนึ่งปัจจัยที่มองข้ามไม่ได้ นั่นคือ การบริการลูกค้า (Customer Service) ซึ่งถือว่าเป็นหัวใจสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจ

ในปี 2557 บริษัทฯ ยังคงมุ่งมั่นพัฒนาปรับปรุงคุณภาพผลิตภัณฑ์และการบริการในทุกจุดสัมผัสอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ลูกค้าในแต่ละกลุ่มเป้าหมายได้สัมผัสประสบการณ์การบินที่โดดเด่นงดงามเอกลักษณ์ของความเป็นไทย เริ่มตั้งแต่การบริการก่อนเที่ยวบิน (Pre-flight Services) การบริการบนเที่ยวบิน (In-flight Services) ไปจนถึงการให้บริการหลังเที่ยวบิน (Post-flight Services) โดยมีแผนการดำเนินงานแนวคิดและภาพลักษณ์ที่ชัดเจนภายใต้นโยบายการบริการจากใจ (Service from the Heart) ซึ่งพนักงานการบินไทยทุกคนยึดมั่นมาตลอด 5 ทศวรรษของการให้บริการ ด้วยตระหนักดี

ว่าคุณภาพของการบริการลูกค้าเป็นปัจจัยหลักสู่ความสำเร็จของภารกิจทำให้บริการการขนส่ง และขับเคลื่อนให้บริษัทฯ สามารถแข่งขันกับสายการบินคู่แข่งได้อย่างยั่งยืน

เพื่อเน้นย้ำถึงการบริการที่เป็นเลิศ สม่าเสมอ และเป็นไปตามมาตรฐานที่ตกลงไว้ บริษัทฯ มีการกำหนดขั้นตอนการให้บริการ (Service Operation Procedure) ในทุกจุดบริการหลัก และจัดทำข้อตกลงระดับการบริการ (Service Level Agreement) ครอบคลุมทุกจุดสัมผัสลูกค้า (Customer Touch Point) ตั้งแต่การทำสำรองที่นั่ง จนเสร็จสิ้นการเดินทางที่จุดหมายปลายทาง รวมทั้งตรวจประเมินการให้บริการทุกจุดเหล่านั้นอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้แน่ใจได้ว่าลูกค้าของการบินไทยได้รับความพึงพอใจสูงสุดจากการใช้บริการและผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพตลอดการเดินทาง

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

ด้านการบริการก่อนเที่ยวบิน

บริษัทฯ ได้พัฒนาระบบการให้บริการผ่านอินเทอร์เน็ต โทรศัพท์มือถือ (Electronic and Mobile Service) เพื่อเพิ่มความสะดวกสบายและความรวดเร็วให้ลูกค้าสามารถเข้าถึงข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางได้ง่ายขึ้น อาทิ ข้อมูลการจองบัตรโดยสาร การตรวจสอบรายละเอียดเกี่ยวกับเที่ยวบิน ตารางบิน รวมทั้งการเช็คอินผ่าน SMS การเช็คอินโดยใช้ 2D Barcode และการสั่งพิมพ์บัตรโดยสารขึ้นเครื่องบินตั้งแต่ที่บ้าน (Home Print Boarding Pass)

ด้านการบริการบนเครื่องบิน

บริษัทฯ มุ่งเน้นการพัฒนาบริการของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน รวมถึงอาหารและเครื่องดื่มที่ให้บริการในหลากหลายรูปแบบ อาทิ อาหารยอดนิยมของแต่ละท้องถิ่น อาหารไทย เครื่องดื่มสมุนไพร และเมนูพิเศษในช่วงเทศกาล

สำหรับการพัฒนาผลิตภัณฑ์ต่างๆ อาทิ ที่นั่ง และอุปกรณ์ระบบสาระบันเทิง บริษัทฯ ได้ดำเนินการออกแบบตกแต่ง



ภายในห้องโดยสาร รวมถึงผลิตภัณฑ์บนเครื่องบิน (Service Items) ของเครื่องบินใหม่ ได้แก่ เครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER โบอิง 787 และเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 ตามแนวคิดไทยร่วมสมัย (THAI Contemporary) ซึ่งในปี 2557 บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER เพิ่มอีก 3 ลำ และจะได้รับมอบอีก 3 ลำสุดท้ายในปี 2558 รับมอบเครื่องบินแบบโบอิง 787 จำนวน 4 ลำ ส่วนเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 จะได้รับมอบลำแรกในปี 2559

อุปกรณ์และบริการ

บริษัทฯ ได้ปรับกลยุทธ์และแผนงานด้านการให้บริการเพื่อตอบสนองความคาดหวังของลูกค้า เพิ่มขีดความสามารถให้พร้อมต่อการแข่งขัน เพิ่มความสะดวกสบายโดยรวมให้แก่ผู้โดยสารมากขึ้น โดยที่นั่งรุ่นใหม่จะกว้างขึ้น นั่งสบาย มีจอภาพส่วนตัวในทุกที่นั่ง นอกจากนี้ ยังตกแต่งห้องน้ำให้มีความทันสมัยสวยงามและกว้างขวางขึ้น พร้อมด้วยอุปกรณ์อำนวยความสะดวกที่ทันสมัย ระบบการรับฟังเพลงและภาพยนตร์แบบเลือกชมได้ (On-demand) พร้อมมีรายการบันเทิงให้ผู้โดยสารเลือกอย่างหลากหลาย ดังมีรายละเอียด ดังนี้

1) การปรับปรุงรูปแบบและคุณภาพของที่นั่งโดยสารและระบบสาระบันเทิง

วัตถุประสงค์หลักของการปรับปรุงอุปกรณ์ในเครื่องบินของบริษัทฯ คือ การปรับปรุงอุปกรณ์ในเครื่องบินทุกลำที่เป็นแบบเดียวกัน ให้มีที่นั่งโดยสารและระบบสาระบันเทิงลักษณะเดียวกันในแต่ละชั้นโดยสาร

การพัฒนาทางด้านระบบสาระบันเทิง

บริษัทฯ ได้ปรับปรุงระบบสาระบันเทิงทั้งด้านภาพและเสียงบนเครื่องบินในเส้นทางระหว่างประเทศทุกลำ เพื่อให้มีคุณภาพสูง ทันสมัยและได้มาตรฐานเดียวกันทั้งหมด โดยจะมีจอภาพส่วนตัวในทุกชั้นโดยสาร ระบบเพลงและภาพยนตร์ที่สามารถเลือกชมได้ตามความต้องการ และมีรายการบันเทิงให้ผู้โดยสารเลือกอย่างหลากหลาย รวมทั้งเกมส์ ข้อมูล และภาพเส้นทางบิน

- พัฒนา ปรับปรุงซอฟต์แวร์ (Software) รองรับจำนวนเนื้อหา (Content) ที่เพิ่มขึ้น อาทิ อีเมนู (e-Menu) และอีช้อปปิ้ง (e-Shopping)
- ให้บริการเครื่องเล่นแบบพกพา (Portable AVOD Player) แก่ผู้โดยสารชั้นธุรกิจ สำหรับเที่ยวบินที่มีชั่วโมงบินมากกว่า 4 ชั่วโมง ซึ่งให้บริการในเครื่องบินแอร์บัส A330-300 ที่ไม่มีระบบสาระบันเทิงแบบเลือกชมได้ (On-demand) และใช้เป็นอุปกรณ์สำรองบนเครื่องบินแอร์บัส A340-600 และโบอิง 747-400 ในกรณีที่ระบบสาระบันเทิงขัดข้อง

2) การติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกสำหรับธุรกิจและการสื่อสาร

บริษัทฯ ได้เริ่มให้บริการอินเทอร์เน็ต (Thai Sky Connect) บนเครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 จำนวน 7 ลำ และเครื่องบินแบบแอร์บัส A380-800 จำนวน 6 ลำ เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถติดต่อสื่อสารกับภาคพื้นโดยใช้อุปกรณ์สื่อสารส่วนตัวของตนเอง

การปฏิบัติการบิน ความปลอดภัย ความมั่นคง และมาตรฐานการบิน

สิ่งที่สำคัญที่สุดของธุรกิจการบินคือ ความปลอดภัยในการปฏิบัติการบิน ตลอดระยะเวลากว่า 5 ทศวรรษ บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะสร้างความปลอดภัยสูงสุดในการเดินทางแก่ผู้โดยสารตามภารกิจหลัก คือปฏิบัติการบินเพื่อนำผู้โดยสารและพัสดุภัณฑ์สู่จุดหมายด้วยความสะดวกสบาย ตรงเวลาและความปลอดภัยสูงสุดตามมาตรฐานสากล โดยมุ่งเน้นมาตรฐานความปลอดภัยของกรมการบินพลเรือน (Department of Civil Aviation : DCA) องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) หน่วยงานควบคุมความปลอดภัยด้านการบินของยุโรป (European Aviation Safety Agency : EASA) องค์การบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Administration : FAA) และการตรวจประเมินความปลอดภัยด้านการปฏิบัติการบินของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association : IATA) โดยในปี 2557 บริษัทฯ เน้นรักษามาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติ (Standard and Recommended Practices : SARP) ของ ICAO ที่กำหนดให้สายการบินต้องดำเนินการจัดให้มีระบบบริหารความปลอดภัย (Safety Management System : SMS) อย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้บริษัทฯ ได้ปรับปรุงคู่มือความปลอดภัยและคุณภาพ (THAI Safety and Quality Manual : TSQM) ซึ่งเป็นคู่มือความปลอดภัยและคุณภาพที่ครอบคลุมทั้งสายปฏิบัติการและหน่วยธุรกิจทั้งหมด ให้เป็นปัจจุบันตลอดเวลา

เพื่อความปลอดภัยสูงสุดในการปฏิบัติการบิน บริษัทฯ ได้พัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านการบินให้มีความรู้ความสามารถตามมาตรฐานสากล รวมทั้งมีจิตสำนึกสูงสุดด้านความปลอดภัย มุ่งเน้นการสรรหาบุคลากรการบินที่มีคุณภาพระดับสากลให้เพียงพอกับการขยายเครือข่ายและฝูงบิน ซึ่งบริษัทฯ กำหนดให้มีการตรวจสอบความพร้อมทั้งด้านร่างกาย จิตใจ ความรู้ (Knowledge) ทักษะ (Skill) และพฤติกรรม (Behavior) นักบินของบริษัทฯ จะต้องผ่านการทดสอบและประเมินผลความถนัด (Aptitude Test) จิตวิทยาการบิน

(Aviation Psychology) และการทดสอบความสามารถด้านทักษะการบิน รวมทั้งมุ่งเน้นการรักษาและเสริมสร้างมาตรฐานคุณภาพด้านการบริการบนเที่ยวบินเพื่อมุ่งสู่ความเป็นเลิศอย่างต่อเนื่อง โดยจัดให้มีการฝึกอบรมทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติแก่พนักงานต้อนรับบนเครื่องบินให้มีความรู้ความชำนาญแบบมืออาชีพ มีทัศนคติและใจรักต่องานบริการควบคู่ไปกับการตระหนักเรื่องความปลอดภัย เพื่อพัฒนาขีดความสามารถด้านการบริการของบุคลากร บริษัทฯ ได้จัดหลักสูตรการเข้าอบรมอย่างต่อเนื่อง รวมถึงการฝึกอบรมทบทวนเรื่องระบบความปลอดภัยและการบริการอย่างสม่ำเสมอ อีกทั้งนำระบบการเรียนรู้ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (E-Learning) และการนำแนวทางจัดการความรู้ (Knowledge Management) มาประยุกต์ใช้เพื่อส่งเสริมให้เกิดการแลกเปลี่ยนความรู้ในกลุ่มผู้ปฏิบัติงาน อันจะนำไปสู่ประสิทธิภาพสูงสุดในการบริการ

นอกจากนี้ บริษัทฯ ตระหนักดีว่าการดูแลสุขภาพอนามัยและความปลอดภัยของพนักงาน รวมถึงการป้องกันอันตรายและส่งเสริมสุขภาพอนามัย เพื่อคงไว้ซึ่งสภาพร่างกายและจิตใจที่สมบูรณ์ ตลอดจนสถานะความเป็นอยู่ที่ดีของพนักงานเป็นสิ่งจำเป็น และสำคัญยิ่งที่จะต้องดำเนินการควบคู่ไปกับการดำเนินธุรกิจ บริษัทฯ จึงมีนโยบายในการดำเนินงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานบนพื้นฐานของมนุษยธรรม โดยถือประโยชน์ของพนักงานเป็นหลัก ซึ่งบริษัทฯ ได้ดำเนินการอย่างครบวงจร ประกอบด้วย การส่งเสริมสุขภาพอนามัย การเฝ้าระวังและตรวจสอบเพื่อความปลอดภัย การป้องกันและควบคุมอุบัติเหตุและสภาพแวดล้อมที่เป็นอันตรายในการทำงาน การเฝ้าระวังสุขภาพและป้องกันโรคจากการทำงาน การปฐมพยาบาล และการฟื้นฟูสมรรถภาพหลังการบาดเจ็บ

ในส่วนของการดำเนินงานด้านความมั่นคงการบิน (Aviation Security) บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานข้อกำหนดขององค์กรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศอย่างเคร่งครัด ได้แก่ ICAO, DCA, หน่วยงานด้านความมั่นคงในการเดินทางของประเทศสหรัฐอเมริกา (Transportation Security Administration, Department of Homeland Security : TSA) หน่วยงานด้านความมั่นคงในการเดินทางของประเทศออสเตรเลีย (Office of Transport Security : OTS) กฎข้อบังคับของสหภาพยุโรป (European Union : EU Regulations) และระบบการจัดการความปลอดภัยของ IATA (IATA Operational Safety Audit : IOSA) รวมถึงกฎเกณฑ์ ข้อบังคับ ข้อกำหนดของทุกประเทศที่บริษัทฯ ทำการบิน บริษัทฯ มีระบบการบริหารจัดการด้านความมั่นคงการบิน (Security Management System : SeMS) ที่มี

ประสิทธิภาพ สอดคล้องกันอย่างทั่วถึงทั้งองค์กร เพื่อให้การปฏิบัติงานด้านความมั่นคงการบินอยู่ในระดับที่สูงกว่ามาตรฐานสากล

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานการจัดการเหตุฉุกเฉินและภาวะวิกฤติ (Emergency & Crisis Response) อย่างเข้มงวด ยึดหลักกฎหมาย ข้อบังคับระหว่างประเทศ เพื่อนำมาประยุกต์ใช้ในการบริหารจัดการแก่หน่วยงานภายในและสถานการบินของบริษัทฯ เพื่อให้สอดคล้องกับกฎเกณฑ์ที่มีการเปลี่ยนแปลง พร้อมรับมือกับเหตุฉุกเฉินที่จะเกิดขึ้น โดยศูนย์ปฏิบัติการภาวะวิกฤติ (Crisis Management & Operations Center : CMOC) ของบริษัทฯ ได้ทำหน้าที่เฝ้าระวังเหตุที่อาจเป็นภัยคุกคามต่อการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ ตลอด 24 ชม. อีกทั้งยังมีศูนย์ปฏิบัติการของชุดให้ความช่วยเหลือด้านมนุษยธรรมแก่ผู้ประสบภัย (Family Assistance & Support Team : FAST center) สำหรับเที่ยวบินของบริษัทฯ และสายการบินพันธมิตร

จากมาตรฐานด้านความปลอดภัย ความมั่นคง และมาตรฐานการบินที่มีประสิทธิภาพ ทำให้บริษัทฯ มีความพร้อมในการดูแล บริหารจัดการและรับมือกับเหตุการณ์ต่างๆ ในปี 2557 ได้เป็นอย่างดีมีประสิทธิภาพ เช่น การบริหารจัดการกรณีวิกฤติการณ์ภายในประเทศ ตั้งแต่ปลายปี 2556 ต่อเนื่องมาถึง พฤษภาคม 2557 ทำให้สำนักงานหลายแห่งของบริษัทฯ ไม่สามารถปฏิบัติงานได้ตามปกติ ต้องย้ายการปฏิบัติงานไปยังสถานที่สำรองเป็นการชั่วคราว การบริหารจัดการกรณีวิกฤติการณ์แพร่ระบาดของไวรัสอีโบล่าในทวีปแอฟริกาตะวันตก ที่สร้างความตื่นตระหนกต่อผู้โดยสารและสาธารณชน การบินไทยเป็นสายการบินแรกๆ ที่ออกมาตรการป้องกันการระบาดของไวรัสอีโบล่า และปฏิบัติตามข้อบังคับ คำแนะนำขององค์การอนามัยโลก และกระทรวงสาธารณสุขอย่างเคร่งครัด สามารถสร้างความมั่นใจในมาตรฐานความปลอดภัยของการบินไทยที่สูงกว่ามาตรฐานสากล

โดยภาพรวมของการปฏิบัติการบิน บริษัทฯ ได้มุ่งเน้นในเรื่องของมาตรฐานด้านความปลอดภัยในระดับสูงสุด และคุณภาพการให้บริการบนเครื่องบินที่ตีเลิศ โดยการนำเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัยและมีมาตรฐานด้านความปลอดภัยที่เป็นที่ยอมรับในระดับสากล มาประยุกต์ใช้อย่างสอดคล้องประสานเข้ากับเอกลักษณ์การให้บริการด้วยความเป็นไทยในการให้บริการแก่ผู้โดยสารบนเครื่องบิน เพื่อคงไว้ซึ่งมาตรฐานและประสิทธิภาพการให้บริการที่ดียิ่งเยี่ยม สร้างความพึงพอใจและความประทับใจของผู้โดยสารทุกครั้งที่เกิดทาง เพื่อให้การบินไทยเป็นสายการบินอันดับแรกๆ ที่ผู้โดยสารนึกถึงและ



เลือกใช้บริการสำหรับการเดินทางตลอดไป รวมทั้งการรักษา มาตรฐาน คุณภาพ ความปลอดภัย ความมั่นคง และมาตรฐาน การบินให้เป็นไปตามมาตรฐาน กฎเกณฑ์ ข้อบังคับและ กฎหมายที่เกี่ยวข้องในระดับสากลนั้น ถือเป็นปัจจัยและคุณค่า หลักที่บริษัทฯ ให้ความสำคัญเป็นอันดับแรกมาอย่างต่อเนื่อง ในการดำเนินการธุรกิจ และได้ดำเนินนโยบายเชิงรุกในการ ดำเนินงานด้านความปลอดภัย ความมั่นคง และมาตรฐาน การบิน รวมทั้งพัฒนาคุณภาพของมาตรฐานในกระบวนการ ต่างๆ อย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างความมั่นใจให้แก่ผู้เกี่ยวข้อง ทุกฝ่ายในทุกกระบวนการดำเนินงานของบริษัทฯ

รายละเอียดของมาตรฐานสากลที่ฝ่ายต่างๆ และหน่วยธุรกิจ ของบริษัทฯ ได้รับ ผู้สนใจสามารถศึกษารายละเอียดได้ใน หนังสือรายงานการพัฒนาอย่างยั่งยืน ซึ่งบริษัทฯ จัดส่งให้ ผู้ถือหุ้นทุกรายและเปิดเผยต่อประชาชนทางเว็บไซต์ของ บริษัทฯ ที่ www.thaiairways.com

การตลาดและการแข่งขัน นโยบายและลักษณะตลาด

ในปี 2557 บริษัทฯ ได้กำหนดแผนธุรกิจ 5 ปี (2557-2561) มีการปรับแผนกลยุทธ์ตามลักษณะตลาด ซึ่งแบ่งออกเป็น 4 กลุ่ม ดังนี้

- **กลุ่มตลาดที่บริษัทฯ เป็นผู้นำตลาด** เช่น ตลาดกลุ่มประเทศ สแกนดิเนเวีย จีน และญี่ปุ่น เป็นต้น บริษัทฯ มุ่งเน้นใน การดำรงความเป็นผู้นำตลาดปรับกลยุทธ์เพื่อรักษา ส่วนแบ่งตลาดและผลกำไรในการดำเนินงานเป็นหลัก โดย การเพิ่มเที่ยวบิน เปลี่ยนแบบเครื่องบินที่มีอุปกรณ์ทันสมัย เพื่อป้องกันการสูญเสียลูกค้าให้แก่สายการบินอื่น
- **กลุ่มตลาดที่มีการแข่งขันสูง** เช่น ตลาดสิงคโปร์ ฮองกง และกลุ่มประเทศในอาเซียน บริษัทฯ มุ่งเน้นการปรับปรุง ความสามารถในการแข่งขัน เพื่อรักษาส่วนแบ่งตลาด โดยเพิ่มความร่วมมือกับสายการบินพันธมิตร เพื่อเพิ่ม ผู้โดยสารเชื่อมต่อที่สนามบินสุวรรณภูมิ รวมทั้งใช้ สายการบินไทยสมายล์ในการรักษาส่วนแบ่งตลาดใน เส้นทางภูมิภาคระยะสั้น
- **กลุ่มตลาดที่คู่แข่งมีความเข้มแข็ง** เช่น ตลาดรัสเซีย และ สาธารณรัฐอาหรับเอมิเรตส์ บริษัทฯ มุ่งเน้นการเฝ้าระวัง ปริมาณการขนส่งและผลกำไรขาดทุนอย่างต่อเนื่อง เพื่อ ปรับกลยุทธ์ให้เหมาะสมกับสภาพการณ์ โดยใช้เครื่องบิน ที่เหมาะสมกับความต้องการของตลาด และมีความคล่องตัว ในการปรับเปลี่ยนเที่ยวบิน โดยต้องมีการติดตามผลการ ดำเนินงานอย่างต่อเนื่องและรวดเร็ว
- **กลุ่มตลาดใหม่ที่มีศักยภาพ** ได้แก่ ตลาดอินเดีย เช่น โคชิ

อัมริสสา หรือตลาดใหม่ที่ บริษัทฯ ยังไม่ได้ทำการบิน เช่น ตลาดยุโรปตะวันออก เช่น เวียดนาม ตลาดจีน เช่น หังโจว เสินเจิ้น ชัวเถา เป็นต้น บริษัทฯ จะศึกษาสภาพตลาด การแข่งขัน เส้นทางบิน ตลอดจนความเป็นไปได้ที่จะเปิด เส้นทางบินใหม่ เพื่อสร้างโอกาสสำหรับการขยายตลาด ใหม่ต่อไป

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้เพิ่มการปฏิบัติการบินที่ท่าอากาศยาน คอนเมือง โดยสายการบินไทยสมายล์ เพื่อเป็นทางเลือกให้ ผู้โดยสารจากคอนเมือง และสามารถสร้างคุณภาพรายได้ อย่างมีประสิทธิภาพโดยทำการบินเส้นทางภายในประเทศจาก คอนเมืองสู่เชียงใหม่ ภูเก็ต และขอนแก่น ตั้งแต่ 8 สิงหาคม 2557

นโยบายการตลาดและลักษณะตลาดของ สายการบินไทยสมายล์

เนื่องจากสายการบินไทยสมายล์ ถือเป็นสายการบินบริการ คุณภาพสูงระดับย่อม (Light Premium Airline) ดังนั้น จึง ไม่สามารถแข่งขันกับสายการบินต้นทุนต่ำในด้านราคา แต่ สายการบินไทยสมายล์ จะมุ่งเน้นสร้างประสบการณ์ให้ ผู้โดยสารได้ตระหนักถึงคุณภาพและการบริการที่ดีมากกว่า เป็นหลัก "คุ้มราคาและมากด้วยคุณภาพ" พร้อมทั้งจะมุ่งเน้น ในการเพิ่มยอดขายเส้นทางบินภายในประเทศและเพิ่ม ส่วนแบ่งทางการตลาดให้มากขึ้น เพื่อเตรียมพร้อมสำหรับ การเปิดเสรีการค้าประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ซึ่ง คาดว่าจะเริ่มประมาณปลายปี 2558

จากปัจจัยดังกล่าวที่ประเทศไทยกำลังจะก้าวสู่การเป็น ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และจากการขยายตัวอย่าง รวดเร็วของสายการบินต้นทุนต่ำทั้งในประเทศและในภูมิภาค เอเชีย สายการบินไทยสมายล์ จึงกำหนดยุทธศาสตร์ ในการ สร้างความแตกต่างอย่างมีเอกลักษณ์ในตราสินค้า (Brand Differentiation) ในการแข่งขัน เพื่อกำหนดแนวทางในการ ดำเนินกลยุทธ์และกลุ่มเป้าหมายดังนี้

- **ลูกค้ากลุ่มเป้าหมาย** ประมาณร้อยละ 30 จะยังเป็น ผู้โดยสารที่เดินทางเชื่อมต่อกับผู้โดยสารของบริษัทฯ ใน ขณะที่ร้อยละ 70 จะเป็นผู้โดยสารที่เดินทาง จุดต่อจุด (Point-to-Point) ในเส้นทางบินของสายการบินไทยสมายล์ อย่างเดียว
- **ลักษณะของกลุ่มเป้าหมาย** นอกจากจะเน้นกลุ่มคนในช่วง อายุประมาณ 30-40 ปี ซึ่งสะท้อนมาจากภาพลักษณ์ของ ตราสินค้าที่แสดงถึงความทันสมัย (Trendy) ให้บริการด้วยความใสใจ (Friendly) และคุ้มค่าเงิน (Worthy) แล้ว

จะยังมุ่งเน้นไปยังลูกค้าองค์กร (Corporate) ลูกค้า การท่องเที่ยวเพื่อการประชุม (MICE) เพื่อเพิ่มขยายฐาน ของกลุ่มเป้าหมาย

- **การจัดจำหน่าย** นอกจากสายการบินไทยสมายล์ มี ช่องทางการจัดจำหน่ายตรง การจัดจำหน่ายผ่านตัวแทน การจัดจำหน่าย และการจัดจำหน่ายร่วมกับบริษัทฯ แล้ว สายการบินไทยสมายล์ ยังได้เพิ่มช่องทางการจัดจำหน่าย ผ่านธุรกิจโรงภาพยนตร์ เอสเอฟ ซีเนม่า (SF Cinema) และเพิ่มช่องทางการจ่ายเงินผ่านจุดบริการของบริษัท เคาน์เตอร์ เซอร์วิส เพื่อเพิ่มความสะดวกสบายในการ ชำระเงิน รวมไปถึงแอปพลิเคชันบนโทรศัพท์มือถือ เสริม ด้วยการจำหน่ายผ่านศูนย์ลูกค้าสัมพันธ์ (Call Center)
- **การสื่อสารการตลาด** นอกจากสายการบินไทยสมายล์ จะสื่อสารการตลาดโดยตรงกับลูกค้าเป้าหมายด้วยการ สื่อสารผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Social Network) ควบคู่กับ ช่องทางการสื่อสารการตลาดแบบบูรณาการแล้ว ยัง มุ่งเน้นการทำประชาสัมพันธ์ การจัดกิจกรรมส่งเสริมการ ตลาด และโปรโมชั่น รวมไปถึงกิจกรรมเพื่อสังคมและ สิ่งแวดล้อม (Corporate Social Responsibility) แล้ว สายการบินไทยสมายล์ ยังมีนโยบายทางการสื่อสารการ ตลาดเพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลเพื่อส่งเสริม การท่องเที่ยวแบบวิถีไทย (Discover Thainess) อีกด้วย

แผนบริหารรายได้และพัฒนาช่องทาง การจัดจำหน่าย

แผนบริหารรายได้

เพื่อรักษาและเพิ่มคุณภาพรายได้ในสถานะเศรษฐกิจโลก ดดถอย การเมืองไม่ปกติ ความผันผวนของตลาด และการ แข่งขันที่รุนแรง บริษัทฯ มีแผนงานดังนี้

- การบริหารจัดการเครือข่ายและฝูงบิน โดยจัดเครื่องบินให้ เหมาะสมในแต่ละเส้นทางบิน ปรับกำลังการผลิตให้อยู่ใน ระดับที่เหมาะสมกับปริมาณการโดยสาร เพิ่มอัตราการ



ใช้งานเครื่องบิน พลกระวางเครื่องบินที่ประสิทธิภาพต่ำ และมีต้นทุนสูง และใช้เครื่องบินรุ่นใหม่ในเส้นทางบิน พิสัยไกลและเส้นทางบินที่ทำกำไรได้สูง เป็นต้น

แผนการตลาด และส่งเสริมการขาย

บริษัทฯ มีเป้าหมายในการเพิ่มเที่ยวบินที่บินตรงเข้า ประเทศไทยให้มากขึ้น เน้นความถี่ของเที่ยวบินในจุดบินที่มี ศักยภาพ ควบคู่กับการเปิดจุดบินใหม่อย่างระมัดระวัง เพิ่ม ความแข็งแกร่งของเครือข่ายเส้นทางบิน ปรับปรุงบริการผ่าน อีเล็กทรอนิกส์ (E-Service) โดยพัฒนาระบบ เพื่ออำนวยความสะดวกให้ลูกค้า พร้อมทั้งดำเนินการด้านการขายและ การตลาดทั้งในและต่างประเทศอย่างต่อเนื่อง

การหารายได้เสริม

โครงการบริหารและพัฒนารายได้เสริม เพื่อหารายได้เพิ่มเติม จากการขายหรือให้บริการที่นอกเหนือจากการให้บริการธุรกิจ หลักของบริษัทฯ เช่น โครงการสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบิน และบริการจัดส่งถึงบ้าน (Duty Free on Board and Home Delivery) โครงการโฆษณาในเที่ยวบินหรือสถานที่อื่นๆ (In-Flight & Other Premises Advertising) โครงการบริหารจัดการสินค้าและที่นั่งคงค้าง (Residual Inventory & Seat Management) โครงการแลกเปลี่ยนไมล์สะสม รอยัลลอร์คิต พลัส (ROP Trading Miles) และโครงการล้างเครื่องบิน (Aircraft Washing)

กลุ่มลูกค้าและการพัฒนาช่องทางจัดจำหน่าย

ในการดำเนินธุรกิจ บริษัทฯ ให้บริการขนส่งผู้โดยสารเป็นหลัก โดยทำการขนส่งเชื่อมโยงเมืองหลักของประเทศไทย ไปยัง เมืองต่างๆ ทั่วโลกทั้งในแบบเที่ยวบินประจำ และเที่ยวบินเช่า เหมาลำ ในเส้นทางบินระหว่างประเทศและภายในประเทศ โดยวางตำแหน่งทางการตลาด (Marketing Positioning) เป็น สายการบินชั้นเยี่ยมระดับโลก (Premium World Class





Airline) ให้บริการในลักษณะครบวงจร (Full Service) มาโดยตลอด และแม้ว่าจะเป็นสายการบินระดับพรีเมียม แต่บริษัทฯ ยังคงดูแลลูกค้าในทุกกลุ่ม (Segment) เป็นอย่างดี โดยเน้นการตอบสนองแต่ละกลุ่ม และการพัฒนาช่องทางจัดจำหน่าย ให้ตรงกับความต้องการและความคาดหวังอย่างแท้จริง กลุ่มลูกค้าแบ่งออกเป็น

- ลูกค้าพรีเมียม ประกอบด้วยลูกค้าชั้นหนึ่ง ชั้นธุรกิจ สมาชิกแพลตินัม สมาชิกบัตรทอง
- ลูกค้าภาครัฐราชการ (Government)
- ลูกค้ากลุ่มองค์กร (Corporates) และลูกค้านักธุรกิจ / ธุรกิจขนาดย่อม (SME : Small Medium Enterprise)
- ลูกค้ากลุ่มท่องเที่ยว (Leisure)
- นักเรียน และลูกค้ากลุ่มเยี่ยมเพื่อนและญาติ (VFR : Visiting Friends and Relative)
- ลูกค้านิยมกีฬา และกิจกรรมพิเศษ (Special Interest and Life-Style)
- ลูกค้ากลุ่มประชุมสัมมนา นิทรรศการ การค้า การท่องเที่ยวที่ได้รับเป็นรางวัล (MICE)
- ลูกค้ากลุ่มลูกเรือ (Ship Crew) และแรงงาน (Worker)

ทั้งนี้ บริษัทฯ พร้อมบริการลูกค้าทุกกลุ่ม (All Segments Product offering) โดยใช้กลยุทธ์ทั้งในเชิงบริหารรายได้ (Revenue management) ควบคู่กับการบริหารราคาขาย (Pricing)

การขายแบบเครือข่าย (Network) และกลุ่มพันธมิตร สตาร์อัลไลแอนซ์ (Star Alliance)

บริษัทฯ มีเป้าหมายในการเพิ่มเที่ยวบินที่บินตรงเข้าประเทศไทยมากขึ้น เน้นการเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินในจุดบินที่มีศักยภาพ ควบคู่กับการเปิดจุดบินใหม่อย่างระมัดระวัง เพิ่มความแข็งแกร่งของเครือข่ายเส้นทางบินในตลาดหลัก 70 จุดบิน เป็นเส้นทางภูมิภาคเอเชียจำนวน 50 จุดบิน และเส้นทางข้ามทวีปจำนวน 20 จุดบิน

นอกจากนั้น ยังขยายเครือข่ายเพื่อให้ครอบคลุมจุดบินมากที่สุด บริษัทฯ ใช้ทั้งเครือข่ายของตนเองและเครือข่ายพันธมิตรสตาร์อัลไลแอนซ์ (Star Alliance) โดยมีเครือข่ายทั้งแบบการบินตรงในลักษณะจุดบินต่อจุดบิน (Point-to-Point) และเชื่อมต่อไปในลักษณะต่อเนื่องไปยังอีกจุดบินหนึ่ง (Beyond Point) ครอบคลุมระหว่างจุดบินทุกจุดที่บริษัทฯ ให้บริการเอง และการที่บริษัทฯ เป็นส่วนหนึ่งของพันธมิตรการบินที่ใหญ่และมีความเข้มแข็งที่สุด ทำให้บริษัทฯ สามารถให้บริการในเส้นทางอื่นเพิ่มเติมโดยเชื่อมต่อกับเส้นทางต่างๆ ของเครือข่ายได้ พันธมิตรสตาร์อัลไลแอนซ์

(Star Alliance) มีสมาชิกทั้งหมด 27 สายการบิน ครอบคลุม 192 ประเทศ 1,316 จุดบินทั่วโลก ทำการบินมากกว่า 18,500 เที่ยวบินในแต่ละวัน

การบริการขายผ่านช่องทางจัดจำหน่ายยุคใหม่

นอกจากคุณภาพและราคาของสินค้าแล้ว การบริการลูกค้าถือว่าเป็นหัวใจในการดำเนินธุรกิจ บริษัทฯ ได้กำหนดขั้นตอนการให้บริการและทำข้อตกลงระดับบริการครบวงจร (Service Level Agreement : SLA) กับทุกจุดบริการหลัก ตั้งแต่การสำรองที่นั่ง จนเสร็จสิ้นการเดินทางที่จุดหมายปลายทาง รวมทั้งตรวจประเมินทุกจุดบริการเหล่านั้นอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้แน่ใจว่าลูกค้า ได้รับความพึงพอใจสูงสุดจากการใช้บริการ และผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพตลอดการเดินทาง

• THAI Contact Center (TCC)

THAI Contact Center (TCC) ศูนย์ติดต่อการบินไทยเป็นด่านแรกของจุดบริการหลักที่ลูกค้าจะตัดสินใจใช้บริการหรือไม่ บริษัทฯ เล็งเห็นความสำคัญในการให้บริการส่วนนี้เป็นอย่างมาก โดยมีข้อตกลงระดับการให้บริการ (Service Level Agreement : SLA) กับบริษัทฯ ที่ได้รับการคัดเลือกต้องรับโทรศัพท์ได้ไม่ต่ำกว่า 70% ในเวลา 20 วินาที และให้มีอัตราการยกเลิกสายน้อยกว่า 10% ทำให้สามารถบริการลูกค้าตามมาตรฐานที่กำหนด เพื่อเพิ่มความพึงพอใจของลูกค้า

บริษัทฯ มีช่องทางในการรับฟังเสียงจากลูกค้าหลายช่องทาง ทั้งผ่าน TCC เว็บไซต์ แฟกซ์ และโทรศัพท์ โดยมีเลขหมายพิเศษให้กับลูกค้าพรีเมียม ลูกค้าภาครัฐราชการ และลูกค้ากลุ่มองค์กร

• Digital Commerce

เนื่องจากการให้บริการลูกค้าและการสร้างความผูกพันกับลูกค้าผ่านช่องทางออนไลน์นั้นเป็นวิธีการที่รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพมากที่สุด ซึ่งมีแนวโน้มที่จะมีการแข่งขันที่มากขึ้นในทุกๆ รูปแบบ ซึ่งบริษัทฯ ได้พัฒนาระบบการให้บริการออนไลน์ให้มีเสถียรภาพและมีความเร็วสูงกว่าเดิมและปรับรูปแบบการใช้งานให้ง่ายขึ้น ตลอดจนเพิ่มเครือข่ายเส้นทางการบิน โดยเชื่อมต่อกับสายการบินพันธมิตร เพื่อเป็นทางเลือกในการเดินทางให้กับลูกค้า ในขณะที่เดียวกันได้ปรับลดราคาลงมา ร่วมกับการจัดทำ Online Promotion อย่างต่อเนื่องทั้งในประเทศและต่างประเทศ ทั้งนี้ เพื่อกระตุ้นให้มีลูกค้าเพิ่มขึ้น

ทางด้าน การพัฒนา คำนวณการชำระเงินนั้นที่ผ่านมา บริษัทฯ ใช้บัตรเครดิตเป็นช่องทางหลักในการชำระเงินซึ่ง ณ ปัจจุบัน



บริษัทฯ ได้เพิ่มจุดบริการในการชำระเงินเพิ่มมากขึ้น ตามจุดที่ใกล้ที่สุดสำหรับลูกค้าในการชำระเงิน เช่น ผ่านตู้ ATM หักบัญชีธนาคารแบบออนไลน์ Counter Service Tesco Lotus Big C M Pay Pay at Post Family Mart Just Pay ซึ่งการเพิ่มช่องทางการชำระเงินรูปแบบใหม่นี้จะทำให้การให้บริการออนไลน์ของบริษัทฯ สะดวกเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้มีบริการออนไลน์เสริมด้านต่างๆ เช่น การจองที่นั่งบนเครื่อง การเช็คอิน การซื้อสัมภาระแบบออนไลน์ การขายประกันการเดินทาง และการจองโรงแรม ทั้งนี้ เพื่อให้ www.thaiairways.com เป็น One Stop Service ให้กับลูกค้า ซึ่งการพัฒนาครั้งนี้จะมีผลต่อการเพิ่มยอดขายออนไลน์ ประมาณ 20-25% ต่อปี

การตลาดและส่งเสริมการขาย

ตั้งแต่ต้นปี 2557 บริษัทฯ ได้ดำเนินการด้านส่งเสริมการขาย และการตลาดทั้งในและต่างประเทศอย่างต่อเนื่อง เพื่อรักษา ส่วนแบ่งตลาด เสริมความสามารถในการแข่งขัน และสร้าง รายได้ให้มากที่สุด ในสภาวะตลาดที่ได้รับผลกระทบจากปัจจัย ภายนอก ทั้งด้านเศรษฐกิจ การเมือง และการแข่งขัน ในตลาด รวมถึงกิจกรรมส่งเสริมการขายและการตลาดโดย โปรแกรมสะสมไมล์ (Royal Orchid Plus : ROP) และรายการ แพ็คเกจท่องเที่ยว (Royal Orchid Holiday : ROH)

ช่องทางการจัดจำหน่ายของสายการบินไทยสมายล์

เนื่องจากสายการบินไทยสมายล์ ได้แยกระบบการจัดจำหน่าย และบริการลูกค้า (Distribution and Passenger Service System : DPS) ออกจากบริษัทฯ แต่อย่างไรก็ตาม ในช่วง เริ่มต้นดำเนินการจนถึงเดือนตุลาคม 2557 ซึ่งระบบ DPS ยังไม่แล้วเสร็จ สายการบินไทยสมายล์ ได้มอบหมายให้ บริษัทฯ เป็นสายการบินผู้ทำการตลาด (Marketing Carrier) ส่วนสายการบินไทยสมายล์ เป็นผู้ทำการปฏิบัติการบิน

(Operating Carrier) โดยบริษัทฯ ทำการ Block Seat บน เที่ยวบินของสายการบินไทยสมายล์ทั้งหมด และจัดจำหน่าย ผ่านระบบการขายและการสำรองที่นั่งของบริษัทฯ และตั้งแต่ เดือนตุลาคม 2557 เป็นต้นมา สายการบินไทยสมายล์ ได้ ดำเนินการจัดจำหน่ายผ่านระบบของสายการบินไทยสมายล์ เอง แต่เพื่อให้การบริการผู้โดยสารที่เดินทางต่อเนื่องใน เส้นทางของบริษัทฯ สายการบินไทยสมายล์จึงยังคงมีการ จัดจำหน่ายร่วมกับบริษัทฯ ผ่านสัญญาเที่ยวบินรหัสร่วม (Code Share Agreement)

สายการบินไทยสมายล์ มุ่งเน้นการควบคุมและบริหารจัดการ ต้นทุนให้มีประสิทธิภาพ โดยรักษาระดับต้นทุนคงที่ (Fixed Cost) ให้ต่ำ เน้นการดำเนินงานเฉพาะกิจกรรมหลัก ที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับธุรกิจ ได้แก่ การปฏิบัติการบิน การควบคุมมาตรฐานความปลอดภัย การกำหนดรูปแบบและ มาตรฐานการให้บริการลูกค้า การให้บริการลูกค้าบน เครื่องบิน การบริหารภาพลักษณ์ตราสินค้าและการสื่อสาร การตลาด การกำหนดราคาและการบริหารรายได้ โดย สายการบินไทยสมายล์ จัดจำหน่ายผ่านระบบจัดจำหน่ายตรง และผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์เป็นหลัก สำหรับกิจกรรม สนับสนุนอื่นๆ ได้ใช้บริการของบริษัทฯ หรือหน่วยธุรกิจของ บริษัทฯ หรือผู้ให้บริการภายนอกแล้วแต่กรณี

สภาวะอุตสาหกรรมการบินและการแข่งขัน

ในปี 2557 การฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลกเป็นไปอย่างอ่อนแอ และไม่แน่นอนโดยมีความเสี่ยงที่อัตราดอกเบี้ยขาขึ้น เศรษฐกิจจะชะลอตัว ซึ่ง IMF ประเมินประมาณการเศรษฐกิจ โลกลงอย่างต่อเนื่อง ล่าสุดประมาณการเติบโตทางเศรษฐกิจ โลกเมื่อเดือนตุลาคม 2557 อยู่ที่ร้อยละ 3.3 เทียบเท่ากับ ปี 2556 ปัจจัยหลักมาจากการฟื้นตัวอย่างเปราะบางของ เศรษฐกิจสหรัฐฯ การชะลอตัวทางเศรษฐกิจของประเทศ



เศรษฐกิจเกิดใหม่และประเทศกำลังพัฒนา โดยเฉพาะประเทศจีนซึ่งเป็นแรงขับเคลื่อนหลักของเศรษฐกิจโลก ภาวะเงินฝืดและแนวโน้มเข้าสู่ภาวะเศรษฐกิจถดถอยของยุโรปโซนและญี่ปุ่น รวมถึงความตึงเครียดทางด้านภูมิรัฐศาสตร์ โดยเฉพาะยูเครนและตะวันออกกลาง ก่อปรกัการระบาคของไวรัสโควิดสำหรับประเทศไทยมีอัตราการเติบโตต่ำสุดในกลุ่มอาเซียน 5 ที่ประมาณร้อยละ 1.0 เป็นผลจากความไม่สงบทางการเมืองในช่วงที่ผ่านมา กระทบต่อความเชื่อมั่นของนักลงทุนและการท่องเที่ยว ส่งผลให้เศรษฐกิจหดตัวในครึ่งปีแรกของปี 2557

ในขณะที่ราคาน้ำมันในตลาดโลกมีความผันผวนตามสถานการณ์ที่เกิดขึ้น โดยปัจจัยเสี่ยงหลักมาจากสถานการณ์ความขัดแย้งระหว่างยูเครนกับรัสเซียที่ลุกลามกลายเป็นความขัดแย้งทางการเมืองระดับโลกระหว่างรัสเซียและชาติตะวันตก โดยมีการคว่ำบาตรทางเศรษฐกิจระหว่างกันอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับความไม่สงบทางการเมืองในประเทศผู้ผลิตน้ำมัน โดยเฉพาะภูมิภาคตะวันออกกลางและแอฟริกาเหนือที่เป็นประเทศสมาชิกกลุ่มโอเปก ซึ่งส่งผลกระทบต่อการผลิตและส่งออกน้ำมันดิบ รวมถึงความขัดแย้งกรณีโครงการนิวเคลียร์ระหว่างประเทศอิหร่านและตะวันตกที่ยังไม่ได้ข้อสรุป อีกทั้งราคาน้ำมันยังคงผันผวนไปตามสภาวะเศรษฐกิจโลก รวมถึงอัตราแลกเปลี่ยนและการเก็งกำไรในตลาดซื้อขายน้ำมันอีกด้วย ส่งผลให้การคาดการณ์ราคาน้ำมันทำได้ยาก

จากสภาวะเศรษฐกิจที่มีแนวโน้มชะลอตัวและความไม่แน่นอนของราคาน้ำมัน สายการบินจึงต้องเผชิญกับความเสี่ยงจากความผันผวนที่เกิดขึ้น ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อการบริหารจัดการและผลประกอบการของสายการบิน โดยสภาวะเศรษฐกิจเป็นปัจจัยหนึ่งส่งผลต่อความต้องการเดินทางและการใช้จ่ายสำหรับราคาน้ำมันถือเป็นต้นทุนหลักของสายการบิน อย่างไรก็ตาม ราคาน้ำมันดิบ และน้ำมันเครื่องบินเฉลี่ยปี 2557 ต่ำกว่าปี 2556 ร้อยละ 8.5 โดยราคาน้ำมันดิบและน้ำมันเครื่องบิน ณ ปลายปี 2557 ปรับลดลงจากต้นปี 2557 ถึงร้อยละ 41 และ 36 ตามลำดับ จากภาวะเศรษฐกิจโลกชะลอตัวส่งผลให้ความต้องการน้ำมันลดลงขณะที่ปริมาณน้ำมันดิบยังคงล้นตลาด ซึ่งสมาชิกกลุ่มโอเปกผู้ผลิตน้ำมันรายใหญ่ของโลกมีมติคงกำลังการผลิตประกอบกับผู้ผลิตน้ำมันรายอื่นนอกกลุ่มโอเปกมีกำลังการผลิตเพิ่มขึ้น ถือเป็นผลดีต่ออุตสาหกรรมการบินและบริษัทฯ กับแนวโน้มในการมีค่าใช้จ่ายที่ลดลง

อย่างไรก็ดี การแข่งขันระหว่างสายการบินด้วยกันยังคงทวีความรุนแรงอย่างต่อเนื่อง ไม่ว่าจะเป็นการขยายเครือข่าย

เส้นทางบิน ฝูงบิน และการแข่งขันด้านราคา ทั้งจากสายการบินภูมิภาคตะวันออกกลาง สายการบินต้นทุนต่ำ และการเพิ่มศักยภาพโดยการรวมตัวของกลุ่มสายการบินในลักษณะต่างๆ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ซึ่งส่งผลกระทบต่อตรงต่อการเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ (Landscape) ของการแข่งขันในหลาย ภูมิภาคในอุตสาหกรรมการบิน ดังนั้น การปรับตัวของสายการบินควบคู่กับการวางกลยุทธ์ในการบริหารจัดการอย่างชัดเจนรอบคอบ และสอดคล้องทันต่อเหตุการณ์ จึงเป็นสิ่งที่มีความสำคัญต่อการดำเนินงานเพื่อรักษาความยั่งยืนของสายการบิน

ทั้งในปี 2557 บริษัทฯ ได้จัดทำแผนปฏิรูปองค์กรขึ้นในไตรมาสสุดท้ายของปี และนำเสนอต่อคณะกรรมการกำกับยุทธศาสตร์และปฏิรูปองค์กร ในการเตรียมความพร้อมรองรับสถานการณ์การแข่งขันที่จะเกิดขึ้น เพื่อหยุดยั้งการขาดทุนของบริษัทฯ (Stop Bleeding) ให้เห็นผลเป็นรูปธรรมภายในปี 2558 โดยการดำเนินงานที่สำคัญ 6 ด้าน คือ การปรับปรุงเครือข่ายเส้นทางบินด้วยการลดเส้นทางบินที่ไม่ทำกำไร เช่น เส้นทางกรุงเทพฯ-โจฮันเนสเบิร์ก และเส้นทางกรุงเทพฯ-มอสโก การปรับปรุงฝูงบินโดยการลดจำนวนเครื่องบินในฝูงบินให้สอดคล้องกับกำลังการผลิตที่ลดลง การเพิ่มประสิทธิภาพในการหารายได้ การส่งเสริมกิจกรรมทางการตลาดและการขาย รวมถึงการนำเทคโนโลยีมาช่วยในการดำเนินกิจกรรม การปรับปรุงการปฏิบัติการและต้นทุนโดยการลดค่าใช้จ่ายที่ไม่จำเป็น การปรับปรุงโครงสร้างองค์กรและการจัดการกลุ่มธุรกิจอย่างเป็นระบบ โดยยังคงให้ความสำคัญในเรื่องความปลอดภัยและประสิทธิภาพในการให้บริการผู้โดยสาร ซึ่งบริษัทจะดำเนินกลยุทธ์อย่างต่อเนื่องในปี 2558-2559 และเปรียบเทียบประสิทธิภาพการทำงานในทุกๆ ด้านกับสายการบินคู่แข่ง โดยการนำส่วนดีมาปรับใช้และพัฒนาต่อยอดกระบวนการทำงานให้ดียิ่งขึ้น โดยมีเป้าหมายเพื่อเพิ่มศักยภาพความสามารถในการแข่งขัน (Strength Building) พร้อมทั้งให้บริษัทฯ สามารถเติบโตอย่างยั่งยืนและทำกำไรในระยะยาว (Sustainable Growth)

สภาวะการแข่งขันผู้โดยสารทางอากาศ

สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transportation Association : IATA) ได้สรุปปริมาณการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศทางอากาศของอุตสาหกรรมการบินในปี 2557 โดยรวมมีการขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.1 โดยภูมิภาคเอเชียมีการขยายตัวในอัตราค่าที่ร้อยละ 5.8 ในขณะที่ภูมิภาคยุโรปมีอัตราการขยายตัวที่ร้อยละ 5.7

ทั้งนี้ การที่ตลาดภูมิภาคเอเชียยังคงมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากเศรษฐกิจในภูมิภาคนี้ยังมีการขยายตัวได้แม้จะมีอัตราที่ลดลง สำหรับภูมิภาคในเอเชียที่มีปริมาณการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศทางอากาศขยายตัวมากที่สุดคือ ภูมิภาคตะวันออกกลาง มีอัตราการขยายตัวในปี 2557 (มกราคม-ตุลาคม) ร้อยละ 13 โดยสายการบินจากกลุ่มประเทศตะวันออกกลางมีความได้เปรียบด้านต้นทุนราคาน้ำมัน และมีศักยภาพสูงในการขยายธุรกิจ อีกทั้งมีการเข้าร่วมพันธมิตรทางธุรกิจกับหลายสายการบินหลัก ทำให้เพิ่มความสามารถในการให้บริการครอบคลุมไปทุกภูมิภาคของโลก

สำหรับประเทศไทยในช่วง 2 ไตรมาสแรกของปี 2557 จากปัญหาสถานการณ์ความไม่เสถียรภาพทางการเมืองภายในประเทศ ส่งผลให้เศรษฐกิจภายในประเทศและการท่องเที่ยวของประเทศไทยชะลอตัว โดยในภาพรวมของปริมาณผู้โดยสารทางอากาศที่เดินทางเข้า-ออกประเทศไทยในปี 2557 (มกราคม-กันยายน) มีสายการบินที่ทำการบินประจำ (Schedule Flight) ระหว่างประเทศรวม 116 สายการบิน ทำการขนส่งผู้โดยสารรวม 33.6 ล้านคน ลดลงร้อยละ 8.9 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2556 (ที่มา : บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)) โดยเป็นผู้โดยสารของบริษัท จำนวน 9.3 ล้านคน ลดลงร้อยละ 16.6 อย่างไรก็ตาม บริษัท ยังคงเป็นผู้นำตลาดที่มีส่วนแบ่งตลาดผู้โดยสารระหว่างประเทศมากที่สุด คือร้อยละ 27.5

การแข่งขันของอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศ

ธุรกิจการบินภายในประเทศปัจจุบันมีการแข่งขันที่รุนแรงมากขึ้น ทั้งจากสายการบินต้นทุนต่ำที่มีการขยายตัวในตลาดอย่างรวดเร็ว และสายการบินต้นทุนต่ำรายใหม่ที่จะเห็นโอกาสจากการขยายตัวของอุปสงค์ในตลาดเส้นทางภายในประเทศที่มีอยู่อย่างต่อเนื่อง เป็นผลให้ในแต่ละปีตลาดสามารถเติบโตได้ในอัตราสูง โดยปริมาณผู้โดยสารในปี 2557 (มกราคม-กันยายน) ของสายการบินที่ทำการบินประจำ (Schedule Flight) ภายในประเทศเพิ่มขึ้นเป็น 17.5 ล้านคน หรือสูงกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 16.1 ทั้งนี้ สายการบินที่ทำการบินประจำภายในประเทศมีจำนวนทั้งสิ้น 7 สายการบิน ได้แก่ การบินไทย (รวมการบินไทยสมายล์) บางกอกแอร์เวย์ ไทยแอร์เอเชีย นกแอร์ โอเรียนไทยแอร์ไลน์ ไทยไลอ้อนแอร์ และกานต์แอร์ โดยบริษัท เป็นสายการบินที่มีการขนส่งผู้โดยสารเป็นอันดับ 3 จำนวน 3.9 ล้านคน คิดเป็นส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 22

การแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินระหว่างประเทศ

สภาวะแวดล้อมและสถานการณ์ต่างๆ ในปี 2557 ยังคงเป็น

ปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อธุรกิจการบินและปริมาณการเดินทางของผู้โดยสารทางอากาศ อาทิ ราคาน้ำมันที่ยังผันผวน ปัญหาเศรษฐกิจในภูมิภาคต่างๆ ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ความไม่สงบทางการเมืองในหลายประเทศ รวมทั้งสภาวะการแข่งขันที่รุนแรงมากขึ้นจากการขยายเครือข่ายและการเปิดเส้นทางบินใหม่ของทั้งสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบและสายการบินต้นทุนต่ำ รวมทั้งมีการเข้าร่วมเป็นพันธมิตรทางธุรกิจในรูปแบบต่างๆ ของสายการบินมากขึ้น นอกจากนี้ สำหรับธุรกิจการบินในไทย ความไม่เสถียรภาพทางการเมืองภายในประเทศ ซึ่งต่อเนื่องมาตั้งแต่ปลายปี 2556 จนถึงไตรมาส 2 ของปี 2557 ได้ส่งผลให้ปริมาณการเดินทางเข้า-ออกประเทศไทยลดลงในหลายเส้นทาง อย่างไรก็ตาม บริษัท เห็นว่ายังมีปัจจัยบวกที่เป็นโอกาสของตลาดประเทศไทยที่สามารถขยายตัวได้ เพราะความเป็นศูนย์กลางที่เหมาะสมในการเชื่อมต่อระหว่างเมืองในอาเซียนและภูมิภาคใกล้เคียง อีกทั้งการตื่นตัวจากการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ในปี 2558 จะเป็แรงกระตุ้นให้มีการขยายตัวทางเศรษฐกิจในภูมิภาคทั้งด้านการค้าและการลงทุน อีกทั้ง ปริมาณการเดินทางในไตรมาส 3 มีแนวโน้มฟื้นตัวดีขึ้น จากนโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจในหลายด้านและการส่งเสริมการท่องเที่ยวที่ชัดเจนของภาครัฐ อาทิ การยกเว้นค่าธรรมเนียมวีซ่านักท่องเที่ยวจีนและไต้หวัน เข้าไทย ซึ่งจะช่วยกระตุ้นและสร้างความเชื่อมั่นแก่ต่างชาติในการเดินทางเข้า-ออกประเทศในระหว่างมีการปฏิรูปทางการเมืองของไทยมากขึ้น

โดยบริษัท ได้มีการติดตามประเมินสถานการณ์และปัจจัยที่เกี่ยวข้องต่างๆ เพื่อปรับกลยุทธ์ให้ทันต่อทุกเหตุการณ์และพฤติกรรมของลูกค้าที่เปลี่ยนแปลงไปในแต่ละตลาดอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งพยายามสร้างความแข็งแกร่งในการแข่งขันในด้านต่างๆ เพื่อเพิ่มศักยภาพและประสิทธิภาพในการบริการให้ดียิ่งขึ้น เพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดีและรักษาความเป็นสายการบินชั้นนำ

ภาวะอุตสาหกรรมและการแข่งขันของสายการบินไทยสมายล์

อุตสาหกรรมการบินยังคงเติบโตอย่างต่อเนื่องและเป็นอุตสาหกรรมที่มีการแข่งขันที่รุนแรงและรวดเร็ว และยังเป็นธุรกิจที่สามารถเติบโตต่อไปได้ แต่อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Airline) มีศักยภาพมากขึ้นซึ่งเห็นได้จากอัตราการเจริญเติบโตเมื่อเทียบกับสายการบินเต็มรูปแบบ (Full Service Airline) โดยสายการบินเต็มรูปแบบได้เสียส่วนแบ่งการตลาดให้กับสายการบินต้นทุนต่ำและมีอัตราการเจริญเติบโตที่ช้าลงเมื่อเทียบกับสายการบินต้นทุนต่ำ

ค่า ทั้งนี้แสดงให้เห็นว่าราคายังเป็นปัจจัยที่สำคัญในการที่ผู้โดยสารจะเลือกใช้บริการสายการบิน โดยเฉพาะเส้นทางภายในประเทศ เนื่องมาจากใช้ระยะเวลาสั้นในการเดินทาง แม้สายการบินไทยสมายล์ จะจัดอยู่ในกลุ่มที่มีบริการคุณภาพสูงระดับยอดเยี่ยม (Light Premium Airline) เมื่อเทียบกับคู่แข่งในกลุ่มเดียวกัน คู่แข่งโดยตรงคือสายการบิน ซิลค์แอร์ และสายการบินบางกอกแอร์เวย์ แต่เมื่อเปรียบเทียบเส้นทางบินแล้ว คู่แข่งของสายการบินไทยสมายล์ คือสายการบินไทยแอร์เอเชีย และสายการบินนกแอร์ ซึ่งมีเส้นทางบินส่วนใหญ่อยู่ภายในประเทศเช่นเดียวกับสายการบินไทยสมายล์ ในขณะที่เดียวกันก็มีสายการบินต้นทุนต่ำเกิดขึ้นใหม่หลายสาย เช่นสายการบินไทยไลอ้อนแอร์ และสายการบินไทยเวียค เจ็ทแอร์ ด้วยเหตุนี้สายการบินไทยสมายล์ จึงต้องมีการคืนตัวตลอดเวลา เพื่อขยายฐานลูกค้ารวมไปถึงเพิ่มส่วนแบ่งการตลาดที่มีอยู่ในปัจจุบันให้มากขึ้น ขณะเดียวกันเมื่อเปรียบเทียบกับสายการบินอื่น สายการบินไทยสมายล์ ยังมีความได้เปรียบจากการที่บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้น อย่างไรก็ตามสายการบินไทยสมายล์ ยังถือเป็นสายการบินใหม่ในตลาด จึงมีความจำเป็นอย่างมากที่จะต้องเพิ่มการรับรู้ตราสินค้า (Brand Awareness)

เพื่อให้เป็นที่รู้จัก มุ่งเน้นถึงความเด่นชัด และการบริการที่โดดเด่นแตกต่างจากสายการบินต้นทุนต่ำ ในราคาที่ผู้โดยสารสามารถเข้าถึงและซื้อได้ หากพิจารณาอัตราการเติบโตของส่วนแบ่งการตลาดในช่วงปี 2554-2556 สายการบินต้นทุนต่ำมีการเติบโต เพิ่มขึ้นร้อยละ 9 ขณะที่สายการบินให้บริการเต็มรูปแบบมีอัตราการเติบโตลดลงร้อยละ 6 โดยสายการบินนกแอร์จัดเป็นสายการบินที่มีการเติบโตของส่วนแบ่งการตลาดสูงที่สุด อยู่ที่ร้อยละประมาณ 16.5

แผนฝูงบิน

บริษัทฯ มีแผนการลงทุนหลักในระยะเวลา 5 ปี (ปี 2557-2561) คือการจัดหาเครื่องบินและอุปกรณ์การบิน จำนวน 36 ลำ (ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการจัดหาเครื่องบินใหม่ที่ได้รับการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีแล้วตามแผนยุทธศาสตร์ ปี 2556-2561) โดยเป็นการจัดหาเครื่องบินใหม่สำหรับรองรับการเติบโตทางธุรกิจ และทดแทนการปลดระวางเครื่องบินที่มีอายุการใช้งานนาน จำนวน 38 ลำ ระหว่างช่วงเวลาดังกล่าว ทั้งนี้ เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพฝูงบิน และรักษาขีดความสามารถในการแข่งขัน มีรายละเอียดแผนฝูงบินดังนี้

	ปี 2557	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560	ปี 2561	รวม 5 ปี (2557 -2561)
เครื่องบินที่จัดหา						
- B777-300ER	3	3				6
- A350-900			2	5	5 ⁽¹⁾	12
- B787-9				2		2
- B787-8	4	2				6
- A320	7	3				10
รวม						36
เครื่องบินที่ปลดระวาง⁽²⁾						
- B747-400 Freighter		2				2
- B747-400				2	2	4
- B777-200			2		2	4
- A340-600		6				6
- A330-300	4	6		2		12
- A300-600	5					5
- B737-400	3			2		5
รวม						38

หมายเหตุ ⁽¹⁾ บริษัท แอร์บัส แจ้งเลื่อนการรับมอบ A350-900 จากเดิมในปี 2560 เป็นปี 2561

⁽²⁾ ข้อมูล ณ วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2558

กิจการขนส่งสินค้า พัสดุภัณฑ์และไปรษณีย์ภัณฑ์

ลักษณะผลิตภัณฑ์และบริการ

นอกจากการให้บริการสำหรับการเดินทางแล้ว บริษัทฯ ยังมีการบริการขนส่งสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ทางอากาศ ซึ่งสามารถแบ่งประเภทตามลักษณะของการขนส่งสินค้าทางอากาศได้เป็น 2 ประเภท คือ การขนส่งสินค้าทั่วไป (General Cargo) เช่น เสื้อผ้า ของใช้ทั่วไป และอีกประเภทหนึ่ง คือ สินค้าที่ต้องการการดูแลเป็นพิเศษ (Special Cargo) เช่น สินค้าสด สิ่งมีชีวิต วัตถุที่มีมูลค่าสูง ศิลปวัตถุ และวัตถุอันตราย เป็นต้น สำหรับไปรษณีย์ภัณฑ์เป็นการขนส่งพัสดุภัณฑ์ทางอากาศ เช่น EMS (Express Mail Service) และพัสดุภัณฑ์โดยทั่วไป ขณะเดียวกันบริษัทฯ ได้เพิ่มความสำคัญกับการให้บริการในส่วนของการดูแลเป็นพิเศษ (Special Cargo) อาทิ สินค้าที่ต้องการการควบคุมอุณหภูมิเป็นพิเศษระหว่างการขนส่ง วัตถุมีค่าและสินค้าเร่งด่วนที่ต้องการความรวดเร็วในการขนส่งไปยังจุดหมายปลายทาง เนื่องจากการขนส่งสินค้าประเภทดังกล่าวสามารถสร้างรายได้ต่อหน่วยได้สูงกว่าการให้บริการการขนส่งสินค้าทั่วไป

ในการบริการเพื่อมุ่งตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้ตรงตามความต้องการให้ได้มากที่สุด บริษัทฯ ได้พัฒนาผลิตภัณฑ์ทางเลือกให้แก่ลูกค้าตามความเหมาะสมและประเภทของการขนส่งสินค้าในรูปแบบพิเศษโดยเฉพาะ เช่น มีตู้ขนส่งสินค้าแบบพิเศษ (Special type of container) สำหรับการจัดบรรจุภัณฑ์สินค้าที่ต้องการการควบคุมอุณหภูมิระหว่างการขนส่ง โดยเฉพาะ เพื่อสามารถรักษาคุณภาพของสินค้าได้เหมือนเดิมตลอดการขนส่งเมื่อถึงจุดหมายปลายทาง (Sensitive Temperature Product : TGT)

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีบริการขนส่งสินค้าเร่งด่วนระหว่างประเทศที่รับประกันถึงสนามบินปลายทางตามเวลาที่กำหนด (TG Force : TGX) บริการขนส่งสิ่งของที่นักท่องเที่ยวจากประเทศไทย และต้องการส่งกลับไปยังต่างประเทศในราคาประหยัดและรวดเร็ว (THAIPAC) บริการขนส่งสินค้าเร่งด่วนภายในประเทศ (Thai Express Cargo : TEC) บริการขนส่งรถยนต์ภายในประเทศ (Transportation of Automobiles) และบริการขนส่งสินค้าของสด หรือที่เน่าเสียง่าย (TG Fresh : TGF and TG KOOL: TGK)

ปัจจุบันบริษัทฯ บริการขนส่งสินค้า และไปรษณีย์ภัณฑ์ไปยังจุดหมายปลายทางประจำ (ยกเว้นกรุงเทพฯ) กว่า 80 สถานีใน 36 ประเทศ ครอบคลุม 5 ทวีป ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ในเครือข่าย

เส้นทางบินของเที่ยวบินผู้โดยสารแบบประจำของบริษัทฯ

ทั้งนี้ ยังมีบริการขนส่งสินค้าด้วยเครื่องบินบรรทุกสินค้า โดยเฉพาะ (Freighter) ไปยังจุดหมายปลายทางในทวีปยุโรป และทวีปเอเชีย โดยในปี 2557 เที่ยวบินขนส่งสินค้ามีตารางการบิน 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ออกจากกรุงเทพฯ ไปยัง 5 เมืองหลัก ได้แก่ เคลี แฟรงก์เฟิร์ต อัมสเตอร์ดัม ไทเป และโตเกียว ซึ่งการให้บริการขนส่งสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ในปี 2557 สามารถทำรายได้เฉลี่ยประมาณ 15-17% ของรายได้รวมของกิจการของบริษัทฯ

การตลาดและการแข่งขัน

ปัจจุบันบริษัทฯ ได้ดำเนินกิจกรรมการตลาดที่เหมาะสมและต่อเนื่องกับลูกค้ากลุ่มเป้าหมาย เชื่อมต่อกับแผนส่งเสริมการตลาดของธุรกิจอื่นๆ ของบริษัทฯ เป็นการเพิ่มมูลค่าทางธุรกิจให้มีความต่อเนื่องในการให้บริการ อาทิ การริเริ่มผลิตภัณฑ์และบริการขนส่งสินค้าที่สนับสนุนการเดินทางของผู้โดยสาร การขยายขอบเขตการให้บริการในการขนส่งสินค้าทางอากาศไปยังเมืองที่บริษัทฯ ไม่ได้ทำการบินโดยตรง (Off-line City) ต่อจากปลายทางของเที่ยวบินขนส่งผู้โดยสารเพื่อรองรับความต้องการที่หลากหลายของลูกค้า พร้อมดำเนินธุรกิจเชิงใกล้ชิดกับลูกค้าทั้งตัวแทนขนส่งสินค้า และสายการบินมากขึ้น

ทั้งนี้ กิจกรรมดังกล่าวล้วนเป็นไปเพื่อเพิ่มมูลค่าของผลิตภัณฑ์โดยรวมของบริษัทฯ และเป็นการให้บริการแบบไร้รอยต่อ (Seamless Services) เพื่อเพิ่มความร่วมมือประสานงานกับสายการบินอื่นๆ อีกทั้งยังสร้างความมั่นใจให้กับลูกค้าในการเลือกใช้บริการกับทางบริษัทฯ ในระยะยาว ซึ่งเป็นการขยายฐานลูกค้าทั่วโลก (Global) และลูกค้าหลัก (Key Accounts) ใช้ศักยภาพของตัวแทนขายและสาขาที่มีอยู่ทั่วโลก มีขีดความสามารถในการสนับสนุนการขายในภาพรวมทั้งระบบ (Global Deal) ร่วมกับแผนการตลาดแบบการให้ผลตอบแทนตามเป้าหมายและอัตราพิเศษสำหรับลูกค้าพันธมิตร (Target Incentive Scheme & Corporate Account Rates) และมุ่งเน้นการเข้าถึงผู้ประกอบการรายสำคัญที่มีการนำเข้าและส่งออกในเส้นทางที่บริษัทฯ ทำการบิน ทั้งนี้เพื่อสร้างฐานการตลาดที่ยั่งยืนในระยะยาวจากฐานลูกค้าที่ใช้บริการกับบริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีข้อตกลงร่วมกับสายการบินอื่นๆ ในการเป็นพันธมิตรทางธุรกิจ ซึ่งรวมถึงข้อตกลงการแลกเปลี่ยนการรับขนส่งสินค้าระหว่างกัน ตามข้อตกลงมาตรฐานของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA Interline Arrangements) ซึ่งบริษัทฯ สามารถซื้อหรือขายพื้นที่ระวาง



ในเที่ยวบิน ระหว่างกันสำหรับขนส่งสินค้าบนเที่ยวบินของสายการบินต่างๆ ที่เป็นสมาชิกของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นการเพิ่มช่องทางการขายเส้นทางและการขนส่งสินค้าไปยังปลายทางที่บริษัทฯ มิได้มีเส้นทางบินตามข้อตกลงร่วมกันดังกล่าว

ในสภาพการแข่งขันที่ดำเนินอยู่ในปัจจุบัน บริษัทฯ คัดอัตราค่าบริการขนส่งสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ตามสกุลเงินท้องถิ่น จุดค้นทางของสินค้าที่จะขนส่ง โดยกลยุทธ์การกำหนดราคาของบริษัทฯ ได้ดำเนินการปรับเปลี่ยนให้เหมาะสมตามสถานการณ์การแข่งขันในแต่ละช่วงเวลา รวมถึงความแตกต่างของการขนส่งสินค้าในแต่ละตลาด เพื่อสร้างความสมดุลซึ่งส่งผลให้การกำหนดราคาในแต่ละเที่ยวบินไปเป็นอย่างมีประสิทธิภาพและสามารถแข่งขันในตลาดได้

สภาวะการขนส่งสินค้าทางอากาศ

สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) คาดการณ์ว่า ปี 2558 ปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศโดยรวมจะขยายตัวเพิ่มขึ้นเฉลี่ยประมาณร้อยละ 4-6

ในส่วนของการขนส่งสินค้าของประเทศไทยในปี 2557 การส่งออกและนำเข้าโดยรวมมีปริมาณสินค้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.07 และ 1.89 ตามลำดับ ในขณะที่การขนส่งสินค้า

ผ่านแดนลดลงร้อยละ 6.11 ทำให้การขนส่งสินค้ารวมมีปริมาณ 1,273,000 ตัน ลดลงจากปี 2556 ร้อยละ 0.36

ทั้งนี้ ในการดำเนินกิจการการขนส่งสินค้า และไปรษณีย์ภัณฑ์ทางอากาศ ยังต้องแข่งขันกับสายการบินบริษัทอื่นที่เปิดให้บริการขนส่งสินค้าในเส้นทางเดียวกับที่บริษัทฯ เปิดให้บริการอยู่ โดยมาพร้อมรูปแบบการให้บริการที่เหมือนหรือคล้ายคลึงกัน ทั้งยังต้องแข่งขันกับผู้ให้บริการขนส่งสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์แบบเบ็ดเสร็จเต็มรูปแบบ ซึ่งมีสถานี่ขนส่งภาคพื้นดิน ทางทะเล ทางอากาศ (Multimodal Logistic) เป็นของตนเอง

นอกจากนี้ ยังสามารถให้บริการในลักษณะที่มีการรับของจากสถานที่ของผู้ส่ง และจัดส่งให้ถึงสถานที่ของผู้รับ (door-to-door) ซึ่งในปัจจุบันการแข่งขันในธุรกิจขนส่งสินค้าทางอากาศมีแนวโน้มสูงขึ้นจากการเปิดเสรีทางอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทยมากขึ้น แต่ด้วยข้อจำกัดในสิทธิการบินของประเทศไทย ผู้ให้บริการเหล่านั้นจึงยังไม่อาจแข่งขันกับบริษัทฯ ได้ ซึ่งโดยนัยสำคัญสำหรับภายในประเทศ บริษัทฯ เผชิญกับภาวะแข่งขันอยู่บ้าง โดยเฉพาะกับธุรกิจรถบรรทุก และจะมีคู่แข่งเพิ่มขึ้นอีกหากโครงการรถไฟความเร็วสูงถือกำเนิดขึ้นมา แต่ถือว่าเป็นรายได้ส่วนน้อยเมื่อเปรียบเทียบกับรายได้โดยรวมที่บริษัทฯ ได้รับจากการขนส่งสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ทางอากาศในภาพรวมทั้งหมด

ดังนั้น เพื่อให้บรรลุเป้าหมายเกี่ยวกับผลประกอบการในแง่รายได้ ฝ่ายการพาณิชย์สินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์จึงมุ่งเน้นสร้างความเชื่อมั่นให้กับกลุ่มลูกค้าทั่วไป (General Customers) และลูกค้ากลุ่มเป้าหมาย (Corporate Target Group) โดยได้พัฒนาให้ผลิตภัณฑ์ที่มีความหลากหลายเพื่อเป็นทางเลือกให้กับลูกค้าในทุกเส้นทางที่บริษัทฯ ทำการบิน และได้ให้ความสำคัญกับลูกค้ากลุ่มที่มีศักยภาพในการนำเข้า-ส่งออกที่มีปริมาณการขนส่งในแต่ละปีจำนวนมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มลูกค้าที่ผลิติดูปรองขึ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ที่มีปริมาณการขนส่งคราวละมากๆ และหลากหลายในเส้นทางเที่ยวบินโดยสาร (Belly) และเที่ยวบินขนส่งสินค้า (Freighter) ที่บริษัทฯ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน เพื่อรองรับกระบวนการบริการจัดการด้านวัตถุดิบ (Supply Chain Management) ของกลุ่มลูกค้ารายใหญ่เหล่านี้

สำหรับสินค้าประเภทที่ต้องการใช้อุปกรณ์พิเศษทำการบรรทุกในผลิตภัณฑ์บริการ คือ "THAI Sensitive Temperature Products-TGT" ซึ่งทางบริษัทฯ ได้เล็งเห็นว่าผลิตภัณฑ์บริการในกลุ่มนี้มีสายการบินที่มีความพร้อมในการให้บริการน้อยราย โดยเฉพาะเส้นทางระหว่างกลุ่มประเทศในยุโรป ออสเตรเลีย และเอเชีย โดยมุ่งเน้นลูกค้ากลุ่มเป้าหมายจากประเทศสวีเดนและแลนด์ และเยอรมนี เป็นต้น

หน่วยธุรกิจ

บริษัทฯ ดำเนินกิจการที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการขนส่ง โดยจัดตั้งเป็นหน่วยธุรกิจ ประกอบด้วยบริการคลังสินค้า และการจัดการขนส่ง การบริการลูกค้าภาคพื้น การบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น และครีวการบิน โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ธุรกิจการบริการคลังสินค้า

ลักษณะผลิตภัณฑ์หรือบริการ

บริษัทฯ ได้ดำเนินการให้บริการคลังสินค้าที่อาคารขนถ่ายสินค้า เพื่อรองรับการขยายตัวของปริมาณการขนส่งสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ ทั้งการนำเข้า-ส่งออก รวมถึงสินค้าถ่ายลำ ทั้งการขนส่งระหว่างประเทศและภายในประเทศ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2549 โดยเป็นการให้บริการจัดการขนส่งสินค้าทางอากาศที่ใหญ่ที่สุด ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีลูกค้าสายการบินต่างชาติ 64 ราย

การดำเนินงานจัดการสินค้าของบริษัทฯ ประกอบไปด้วยการจัดการสินค้าทั่วไป สินค้าที่ต้องได้รับการดูแลพิเศษ (เช่น สินค้าสด สิ่งมีชีวิต สินค้ามีมูลค่าสูง และสินค้าที่ต้องการควบคุมอุณหภูมิเป็นพิเศษ) และในปี พ.ศ. 2557 บริษัทฯ ได้

ทำการพัฒนาปรับปรุง การให้บริการทั้งด้านคุณภาพและความมีมาตรฐานอย่างต่อเนื่องในทุกจุดการให้บริการ โดยได้นำความต้องการและข้อเสนอแนะของลูกค้าผู้ใช้บริการมาปรับปรุงการให้บริการ เพื่อให้เกิดความพึงพอใจสูงสุด โดยเปิดการให้บริการคลังสินค้าระบบปิด เพื่อสามารถบริหารจัดการด้านความปลอดภัยได้อย่างมีประสิทธิภาพและเป็นไปตามมาตรฐานสากล สามารถบริหารจัดการผลิตภัณฑ์และการบริการให้มีคุณภาพและมาตรฐานที่สม่ำเสมอต่อเนื่องในทุกจุดบริการ โดยสะท้อนการเป็นสายการบินชั้นเยี่ยม (Premium Airline) แสงสว่างรายได้เพิ่มด้วยการเสริมการให้บริการรูปแบบใหม่ๆ ตลอดจนสร้างความสามารถทางการแข่งขันรองรับการเปิดเสรีทางการค้า การบริการ และการลงทุนตามกรอบความร่วมมือของประเทศในกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (Asian Economics Community : AEC)

โดยบริษัทฯ จัดตั้งศูนย์ลูกค้าสัมพันธ์ (Cargo Contact Center : CCC) สำหรับบริการด้านข้อมูลข่าวสารแก่ลูกค้าที่สามารถได้รับคำตอบ ณ จุดเดียว (One stop information service center for customer) และการให้บริการระบบติดตามสืบค้นสถานะ (Track and Trace) เพื่อสามารถติดตามสถานะการขนส่งสินค้าผ่านทางเว็บไซต์ www.thaicargo.com ทำให้ลูกค้าสามารถรับทราบสถานะของสินค้าได้อย่างละเอียด อีกทั้งยังปรับปรุงขั้นตอนดำเนินงานเพื่อลดระยะเวลาในการส่งมอบสินค้า พัฒนาการคัดแยกสินค้าประเภทสินค้าถ่ายลำให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น จึงร่นระยะเวลาการทำงานกำลังคน และข้อผิดพลาดในการดำเนินงาน การที่บริษัทฯ ได้รับความรับรองมาตรฐาน ISO 9001 : 2008 จึงเป็นการตอกย้ำการให้บริการที่อยู่ในมาตรฐานระดับสากล

บริษัทฯ มุ่งเน้นรูปแบบการให้บริการลูกค้าอย่างครบวงจร เพื่อให้ลูกค้าได้รับความพอใจสูงสุด เป็นการรองรับการขยายตัวของปริมาณสินค้าทางอากาศ และรองรับการเปิดเสรีทางการค้า การบริการ และการลงทุนตามกรอบความร่วมมือของประเทศในกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน พัฒนาการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันให้มีประสิทธิภาพ เพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันให้สูงขึ้นบริษัทฯ จึงมีการนำเอาระบบเทคโนโลยีใหม่มาทดแทนระบบเก่า

บริษัทฯ พร้อมรองรับการขยายตัวทางธุรกิจเพื่อก้าวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ บริษัทฯ ได้มีโครงการก่อสร้างอาคารคลังสินค้า ระยะที่ 2 พื้นที่ประมาณ 22,125 ตารางเมตร บริเวณด้านข้างอาคารคลังสินค้าเดิม สามารถรองรับปริมาณสินค้าเพิ่มขึ้นได้อีกประมาณ 1.3 ล้านตัน (ปี 2556 มี



ปริมาณสินค้า 9.6 แสนตัน โดยเป็นของสายการบินไทย 5.8 แสนตัน และสายการบินลูกค้ารวมกัน 3.8 แสนตัน และในปี 2557 มีปริมาณสินค้า 9.4 แสนตัน โดยเป็นของสายการบินไทย 5.7 แสนตัน และสายการบินลูกค้ารวมกัน 3.7 แสนตัน

ยิ่งไปกว่านั้น บริษัทฯ ยังมีการปรับแผนกลยุทธ์เพื่อยกระดับการให้บริการ และเสริมสร้างความสัมพันธ์ที่ดีกับลูกค้า ทั้งสายการบินลูกค้า และบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศ (Customers Relationship Management : CRM) ด้วยการเยี่ยมเยียนกลุ่มลูกค้า และจัดกิจกรรมส่งเสริมการตลาดเพื่อกระตุ้นยอดขาย เป็นการสร้างความมั่นใจว่าสินค้าจะได้รับการดูแลเป็นพิเศษทุกขั้นตอน และจัดส่งไปยังปลายทางตามเที่ยวบินที่ได้จัดเตรียมเอาไว้ (Flown as booked)

เพื่อให้การบริการมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น บริษัทฯ ยังได้ทำการพัฒนาระบบการจัดการขนส่งสินค้าที่ทันสมัย (New Cargo IT System) เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานธุรกิจ และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของฝ่ายการพาณิชย์สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ โดยสามารถใช้ระบบใหม่แบบเต็มรูปแบบในเดือนสิงหาคม 2557 และพัฒนาการให้บริการจัดการบรรทุกสินค้าอย่างเต็มรูปแบบและครบวงจร (Full Services Terminal) เพื่อยกระดับการให้บริการทั้งด้านคุณภาพและประสิทธิภาพให้ได้มาตรฐานในระดับสากล

ธุรกิจการบริการลูกค้าภาคพื้น ลักษณะผลิตภัณฑ์หรือบริการ

บริษัทฯ ได้เพิ่มศักยภาพในการให้บริการลูกค้าภาคพื้นแบบเต็มรูปแบบ (Full Ground Handling) และสามารถให้บริการครบทุกแบบของเครื่องบิน (All Aircraft Types) จากประสบการณ์และความเชี่ยวชาญในการให้บริการลูกค้าภาคพื้นมากกว่า 50 ปี นับแต่เริ่มให้บริการ ณ ท่าอากาศยานดอนเมืองเป็นต้นมา แม้ว่าปัจจุบันได้ย้ายฐานการปฏิบัติงานมาอยู่ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บริษัทฯ ยังได้รับอนุญาตจากบริษัทท่าอากาศยานไทย (มหาชน) ให้เป็นผู้ประกอบการบริการลูกค้าภาคพื้น ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตามสัญญาเลขที่ ทสภ.1-47/2549 โดยมีระยะเวลาของสัญญา รวม 34 ปี นับตั้งแต่วันที่ 28 กันยายน 2549 ถึงวันที่ 27 กันยายน 2583

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้รับอนุญาตจากท่าอากาศยานนานาชาติในภูมิภาค เช่น เชียงใหม่ หาดใหญ่ ภูเก็ต กระบี่ และ เชียงราย ให้เป็นผู้ให้บริการลูกค้าภาคพื้น ณ ท่าอากาศยานดังกล่าวมาโดยตลอด ทั้งนี้ สัญญาการอนุญาตให้เป็นผู้ประกอบการบริการ ณ ท่าอากาศยานต่างๆ นั้น ยังอยู่ในระหว่างการดำเนินการของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด

(มหาชน) ยกเว้นท่าอากาศยานกระบี่ที่เป็นของกรมการบินพลเรือน (Department of Civil Aviation)

ประเภทของการให้บริการ

- **บริการผู้โดยสาร** ประกอบด้วย บริการตรวจรับบัตรโดยสาร เอกสารการเดินทาง หมายเลขที่นั่ง อาหารพิเศษ และ/หรือบริการพิเศษในแต่ละรูปแบบการเดินทางหรือความที่ได้สำรองไว้ล่วงหน้า ตรวจสอบและบันทึกน้ำหนักสัมภาระของผู้โดยสาร รวมถึงบริการผู้โดยสารขาออกบริเวณห้องพักผู้โดยสารก่อนเข้าอากาศยาน ให้บริการตรวจทานเอกสารการเดินทาง จัดลำดับและระเบียบการเข้าสู่อากาศยาน และอำนวยความสะดวกผู้โดยสารที่ออกจากอากาศยานสำหรับเที่ยวบินขาเข้า
- **บริการห้องรับรองพิเศษ** ให้แก่ผู้โดยสารชั้นหนึ่ง ชั้นธุรกิจ ผู้โดยสารสมาชิกบัตรแพลททินัม สมาชิกบัตรทอง และมีบริการสปา (Spa) สำหรับผู้โดยสารชั้นหนึ่งและชั้นธุรกิจ
- **บริการด้านสัมภาระ** ให้บริการตรวจสอบ คัดความสัมภาระสูญหาย และซ่อมแซมหรือขอใช้กรณีกระเป๋าชำรุดเสียหาย รวมถึงให้บริการนำสัมภาระล่าช้าส่งให้กับผู้โดยสารถึงที่พัก
- **บริการควบคุมระวางบรรทุก** และบริการวางแผนระวางบรรทุก คำนวณน้ำหนักบรรทุก ควบคุมการบรรทุกสัมภาระสินค้า และไปรษณียภัณฑ์ทั้งขาขึ้นและขาลง (Loading and Unloading)
- **บริการสนับสนุนการให้บริการ** เช่น ช่วยเหลือผู้โดยสารที่ประสบปัญหาต่างๆ ทั้งเที่ยวบินขาเข้า-ขาออก และผู้โดยสารต่อเครื่อง ให้สามารถเดินทางต่อไปยังจุดหมายปลายทางได้อย่างราบรื่น ได้รับความสะดวก ปลอดภัยมากที่สุด นอกจากนี้ ยังมีบริการพิเศษต่างๆ (Special Service) อาทิ การบริการเฉพาะบุคคลสำคัญ ผู้โดยสารที่เดินทางในชั้นหนึ่ง ชั้นธุรกิจ ผู้โดยสารสมาชิกแพลททินัม หรือสมาชิกบัตรทอง รวมทั้งการบริการผู้โดยสารสูงอายุ ผู้พิการ ผู้ป่วยที่แพทย์รับรองการเดินทาง และผู้โดยสารที่มีอายุต่ำกว่า 12 ปีที่เดินทางลำพัง เป็นต้น
- **บริการพิเศษเฉพาะลูกค้าของหน่วยงานเอกชน (Non-Customer Airlines Services)** อาทิ ธนาคาร และโรงแรม ที่ต้องการให้บริษัทฯ อำนวยความสะดวกให้ลูกค้าของตนเป็นพิเศษ เช่น บริการด้านผู้โดยสาร ห้องรับรองพิเศษ และการบริการพิเศษต่างๆ ตามที่ระบุในสัญญาการให้บริการ
- **บริการสายการบินลูกค้า (Customer Airlines Services)** ให้บริการผู้โดยสาร สัมภาระ การควบคุมระวางบรรทุก ห้องรับรองพิเศษ และการบริการพิเศษต่างๆ ตามที่มีระบุไว้ในสัญญาการให้บริการ



การตลาดและการแข่งขัน

นโยบายการตลาดของฝ่ายบริการลูกค้าภาคพื้น เน้นการเพิ่มสัดส่วนของบริษัท ในตลาดการให้บริการลูกค้าภาคพื้น ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งมีคู่แข่งอยู่อีก 2 ราย ซึ่งปัจจุบัน บริษัทฯ ก็มีสัดส่วนการตลาด 2 ใน 3 อยู่แล้ว โดยไม่นับรวมสายการบินที่มีการบริการภาคพื้นด้วยตนเอง ที่ถือเป็นเป้าหมายที่บริษัทฯ จะรุกเข้าไปเสนอให้บริการแก่สายการบินเหล่านี้ด้วย

ในส่วนของกาให้บริการ ณ ท่าอากาศยานภูมิภาคที่เชียงใหม่ หาดใหญ่ ภูเก็ต กระบี่ และเชียงใหม่ จะมีคู่แข่งอยู่เพียงแห่งละ 1 ราย โดยสัดส่วนทางการตลาดของบริษัทฯ จะมากกว่าร้อยละ 80% ทั้งนี้ ท่าอากาศยานภูเก็ตจะเป็นตลาดที่มีอุปสงค์ (Demand) มาก ทั้งสายการบินแบบฤดูกาล (Seasonal) และแบบเช่าเหมาลำ (Charter) รวมทั้งสายการบินราคาประหยัด (Low Cost Carriers) ซึ่งจะมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ

กาให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำ (Charter Flight) ที่ท่าอากาศยานคอนเมือง เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายการเปิดให้บริการท่าอากาศยานคอนเมืองของบริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ที่ประกาศใช้มาตั้งแต่ปี 2557 เป็นโอกาสในการขยายรูปแบบบริการที่จะสามารถเพิ่มรายได้จากการให้บริการภาคพื้น ณ ท่าอากาศยานคอนเมืองในอีกทางหนึ่งด้วย

การจัดหาผลิตภัณฑ์และการบริการ

ปัจจัยสำคัญที่มีผลกระทบต่อกาให้บริการลูกค้าภาคพื้นในทุกๆ ท่าอากาศยาน คือแรงงาน (Man Power) เนื่องจากผลจากการปรับแรงงานขึ้นค่าในประเทศไทย ทำให้แรงงานที่มีอยู่ในภาคอุตสาหกรรมการบิน (Aviation Industry) หรือการบิน (Airlines Business) มีการโยกย้ายไปสู่อุตสาหกรรมอื่นๆ เนื่องจากค่าจ้างที่ปรับขึ้นหรือค่าจ้างที่ต่ำกว่าเล็กน้อย แต่ไม่ต้องเหนื่อยจากการทำงานเป็นกะ (Shift Work) ซึ่งทั้งบริษัทฯ เอง และคู่แข่ง ต่างได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ที่เกิดขึ้นเช่นเดียวกัน

ในส่วนของบริษัทฯ นั้น ได้มีการบริหารจัดการแรงงาน เพื่อดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าว ด้วยการว่าจ้างแรงงานแบบจัดจ้างคนภายนอก (Outsources) และแบบ Out-Job รวมทั้งหาแรงงานแบบไม่เต็มเวลา (Part Time) มาเสริม เพื่อให้มีปริมาณแรงงานเพียงพอต่อการให้บริการลูกค้าภาคพื้นในทุกท่าอากาศยานดังกล่าวข้างต้น อีกทั้ง บริษัทฯ มีนโยบายในการแปรสภาพการจ้างแรงงานภายนอกของบริษัท วิงสแปนเซอร์วิสเซอร์ จำกัด (Wingspan Services Company Limited) ที่บริษัทฯ ถือหุ้นอยู่ให้เป็นพนักงานแบบสัญญา (Contract) เพื่อสร้างความมั่นคงในการทำงานให้แก่พนักงานเหล่านั้น

ธุรกิจการบริการอุปกรณ์ภาคพื้น ลักษณะผลิตภัณฑ์ หรือบริการ

ฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้นได้รับอนุญาตจากบริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ให้เป็นผู้ประกอบการบริการอุปกรณ์ภาคพื้น ตามสัญญาที่ ทสภ. 1-50/2549 โดยมีระยะเวลาของสัญญา 34 ปี นับตั้งแต่วันที่ 28 กันยายน 2549 ถึง วันที่ 27 กันยายน 2583

ฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้นมีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญในการให้บริการอุปกรณ์ภาคพื้นมากกว่า 54 ปีในการให้บริการกับอากาศยานทุกประเภททั้งอากาศยานของบริษัทฯ และสายการบินลูกค้า

ประเภทของการให้บริการประกอบด้วย

1. การให้บริการขนถ่ายสัมภาระทั้งในรูปแบบของสัมภาระของผู้โดยสาร สินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ทั้งเที่ยวบินขาเข้าและขาออก โดยการให้บริการดังกล่าวยังรวมถึงการขนถ่ายสินค้าขนาดใหญ่ที่ขนส่งด้วยอากาศยานแบบเครื่องบินขนส่งสินค้า (Freighter) ได้อีกด้วย
2. การให้บริการขนส่งผู้โดยสารจากอาคารผู้โดยสารไปยังอากาศยาน และ/หรือจากอากาศยานมายังอาคารผู้โดยสาร ทั้งนี้ฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้นสามารถให้บริการแก่ผู้โดยสาร VIP ด้วยรถโดยสารพิเศษที่มีความ



หุรรหา และทันสมัยเหมาะสมกับระดับของผู้โดยสารแต่ละประเภท

การให้บริการอากาศยานด้วยอุปกรณ์จ่ายกระแสไฟฟ้าจ่ายลมเย็นบริการเติมน้ำดื่มแก่อากาศยานด้วยมาตรฐานสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IDQP / IATA Drinking-Water Quality Pool) การบริการขนถ่ายสิ่งปฏิกูลจากอากาศยาน และการเคลื่อนย้ายอากาศยานจากหลุมจอดสู่จุดขึ้นบิน

3. การให้บริการทำความสะอาดภายในอากาศยานทั้งประเภทอากาศยานจอดแวะ (Transit) และการทำความสะอาดขึ้นโรงเก็บ (Deep clean) ทั้งนี้การให้บริการทั้งสองประเภคนั้นอยู่ในระดับของ Secure Clean เป็นการทำความสะอาดควบคู่ไปกับการตรวจเช็คด้านความมั่นคงการบินไปในเวลาเดียวกัน และจากความทุ่มเทและการพัฒนาอย่างไม่หยุดยั้ง ทำให้การทำความสะอาดภายในอากาศยานได้รับรางวัลจาก Skytrax
4. การให้บริการอากาศยานในสภาวะฉุกเฉินทั้งกรณีฉุกเฉินทางการแพทย์ที่เป็นการติดต่อจากโรคระบาด การเตรียมรับสภาวะฉุกเฉินเมื่ออากาศยานเกิดไฟไหม้ รวมถึงการย้ายฐานในกรณีสนามบินสุวรรณภูมิไม่สามารถให้บริการได้โดยการจัดทำเป็นแผนป้องกันและฝึกเตรียมความพร้อมสำหรับตอบโต้เหตุฉุกเฉินกับบริษัท ท่าอากาศยานไทยอย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง

นอกจากการให้บริการข้างต้นแล้ว ฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้นยังมีขีดความสามารถในการซ่อมบำรุงอุปกรณ์ และผู้คอนเทนเนอร์บรรจุสัมภาระของผู้โดยสาร (ULD / Unit Loading Device)

การบริการของฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้นได้รับมาตรฐานด้านความปลอดภัยจากการตรวจประเมินจาก IOSA (ตามมาตรฐานของสมาพันธ์ผู้ขนส่งทางอากาศนานาชาติ (IATA)) มาตรฐานด้านคุณภาพ ISO 9001 และมาตรฐานด้านความมั่นคงการบินจากการตรวจประเมินจากหน่วยงานด้านความปลอดภัยในการเดินทางของประเทศสหรัฐอเมริกา (Transportation Security Administration, Department of Homeland Security : TSA) หน่วยงานด้านความปลอดภัยในการเดินทางของประเทศออสเตรเลีย (Office of Transport Security : OTS) ทำให้ลูกค้ามั่นใจว่าการใช้บริการจากฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้นจะได้รับความปลอดภัย ได้มาตรฐานคุณภาพการให้บริการ และมีความมั่นคงการบินสูงสุด

นอกจากการให้บริการอุปกรณ์ภาคพื้นสนามบินสุวรรณภูมิแล้ว ฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้นยังให้บริการที่ท่าอากาศยาน

ภูมิภาคอีก 10 จังหวัด อันประกอบไปด้วย ท่าอากาศยานคอนเมือง ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานเชียงราย ท่าอากาศยานภูเก็ต ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานกระบี่ ท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานอุตรดิตถ์ ท่าอากาศยานขอนแก่น และท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี อย่างไรก็ตาม หากท่าอากาศยานนอกเหนือไปจากที่ให้บริการข้างต้นมีความจำเป็นต้องใช้การบริการอุปกรณ์ภาคพื้น อาทิ การบริการเที่ยวบินฮัจญ์ที่ท่าอากาศยานนราธิวาส ฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้นก็สามารถให้บริการได้อย่างเต็มขีดความสามารถ ด้วยการนำอุปกรณ์จากท่าอากาศยานข้างเคียงมาให้บริการ

การตลาด และการแข่งขัน

การบริการอุปกรณ์ภาคพื้นสนามบินสุวรรณภูมิมียุทธศาสตร์อยู่ 1 ราย โดยฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้นมีลูกค้า 80 สายการบิน เป็นสัดส่วนอยู่ 60% บริษัทคู่แข่งมีสัดส่วนทางตลาดอยู่ 35% ส่วนสายการบินที่มีการบริการภาคพื้นด้วยตนเองมีสัดส่วนอยู่ 4% ทั้งนี้ฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้นจึงต้องพยายามรักษาฐานลูกค้าเดิม และพยายามหาลูกค้าใหม่เพิ่มเติมโดยการนำข้อมูลจากลูกค้าทั้งข้อมูลด้านการร้องเรียน (Complaint) และข้อมูลด้านการวัดความพึงพอใจมาศึกษาและพิจารณาวางแผนการทำงานเพื่อให้ลูกค้าเกิดความพึงพอใจสูงสุด สำหรับการหาลูกค้าใหม่นั้นฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้นได้ใช้จุดแข็ง คือการมีหน่วยงานควบคุมการบริการภาคพื้นที่มีขีดความสามารถในการตัดสินใจในทั้งในสถานการณ์ปกติ และสถานการณ์ฉุกเฉินในการนำเสนอให้ลูกค้าพิจารณาตัดสินใจ

การจัดการผลิตภัณฑ์ และการบริการ

ปัจจัยสำคัญในการให้บริการอุปกรณ์ภาคพื้นคือ อุปกรณ์ และแรงงาน ในด้านของอุปกรณ์ฝ่ายบริการภาคพื้นได้จัดทำโครงการวางแผนอุปกรณ์ภาคพื้นดินสำหรับฝูงบิน (Ground Equipment Services Fleet Plan) เพื่อให้มีอุปกรณ์ที่ทันสมัย อยู่เสมอ และมีค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติงานและการซ่อมบำรุงต่ำที่สุด ส่วนในด้านแรงงานนั้นได้ดำเนินการว่าจ้างแรงงานทั้งแบบจัดจ้างคนภายนอก (Outsources) และแบบ Out job รวมทั้งการพัฒนาแรงงานเดิมให้มีความสามารถในการทำงานได้หลายๆ อุปกรณ์ หรือมีทักษะหลายอย่าง (Multi Skill) เพื่อให้มีแรงงานเพียงพอต่อการปฏิบัติงาน และมีต้นทุนอยู่ในระดับที่สามารถแข่งขันได้ นอกจากนั้นยังได้ศึกษา และจัดหาอุปกรณ์ที่มีเทคโนโลยีที่ทันสมัยเหมาะสมกับพื้นที่ในการทำงาน คือ รถไฮบริด แทรคเตอร์ (Hybrid tractor) ที่สามารถใช้ได้ทั้งระบบเครื่องยนต์ และระบบไฟฟ้า ซึ่งทำให้ประหยัดต้นทุนในการดำเนินการและรักษาสภาพแวดล้อมไปในคราวเดียวกัน



ธุรกิจการบิน

ธุรกิจการบิน เป็นหนึ่งในกิจกรรมสนับสนุนธุรกิจสายการบิน โดยมีฐานการปฏิบัติการ 2 แห่ง คือ

1. **ครัวการบิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ** ตั้งอยู่ในเขตปลอดอากร บนพื้นที่ประมาณ 90,000 ตารางเมตร ดำเนินการผลิตอาหารเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารสำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศของบริษัท และผู้โดยสารของสายการบินชั้นนำอื่นๆ อีกกว่า 60 สายการบิน
2. **ครัวการบิน ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง** บนพื้นที่ประมาณ 40,200 ตารางเมตร ดำเนินการผลิตอาหารเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารสำหรับเที่ยวบินภายในประเทศของบริษัท และผู้โดยสารของสายการบินชั้นนำอื่นๆ ที่ทำการบินออกจากสนามบินดอนเมือง นอกจากนี้ ยังดำเนินธุรกิจภาคพื้นที่เกี่ยวข้องกับอาหาร เช่น ภัตตาคาร ณ ท่าอากาศยานนานาชาติ ร้านเบเกอรี่พัพแอนด์พาย (Puff & Pie Bakery House) การให้บริการจัดเลี้ยงทั้งในและนอกสถานที่ ร้านอาหารสวัสดิการพนักงาน เป็นต้น

นอกจากนี้ ยังดำเนินธุรกิจในพื้นที่ต่างจังหวัด อาทิ ท่าอากาศยานกระบี่ เชียงราย เชียงใหม่ และภูเก็ต ในการให้บริการอาหารและเครื่องดื่มภายในภัตตาคาร ผลิตอาหารเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารของบริษัท และสายการบินอื่นด้วย

ครัวการบิน เป็นผู้ดำเนินการผลิตอาหารและบริการแก่สายการบิน โดยมีส่วนแบ่งการตลาดมากกว่าร้อยละ 70 ให้บริการแก่เที่ยวบินมากกว่า 70,000 เที่ยวบิน/ปี ผลิตอาหารมากกว่า 65,000 ชุด/วัน มีสัดส่วนในการจัดซื้อวัตถุดิบในประเทศ ร้อยละ 75 และนำเข้าวัตถุดิบจากต่างประเทศ ร้อยละ 25

กระบวนการผลิตอาหารและบริการของครัวการบินได้รับการรับรองฯ ตามมาตรฐานสากล ซึ่งเป็นที่ยอมรับจากสมาคม

ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศและองค์การอนามัยโลก ประกอบด้วย ระบบการจัดการคุณภาพ (ISO 9001:2008) ระบบการประกันความปลอดภัยของอาหาร (Hazard Analysis Critical Control Points : HACCP) ระบบการจัดการสุขลักษณะที่ดีในการผลิตอาหาร (Good Manufacturing Practices : GMP) โดยได้ประยุกต์ใช้ทั้ง 3 ระบบนี้อย่างบูรณาการ (Quality-Hygiene-Safety : QHS) นอกจากนี้ ครัวการบินยังได้รับการรับรองระบบการผลิตอาหารฮาลาล (Halal & Hal-Q) ระบบการจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัย (OHSAS 18001) ระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม (ISO 14001)

ด้วยมาตรฐานสากล ทำให้ครัวการบินได้รับรางวัลสถานประกอบกิจการดีเด่นด้านความปลอดภัยอาชีวอนามัยและสภาพสิ่งแวดล้อมในการทำงาน ระดับประเทศ ประจำปี 2554 และจากประสบการณ์กว่า 50 ปี ในการดำเนินธุรกิจด้านอาหารของครัวการบิน จึงมีส่วนทำให้สายการบินไทยได้รับรางวัลสายการบินยอดเยี่ยมอันดับที่ 1 จาก SKYTRAX ประเภทการให้บริการอาหารบนเครื่องบินชั้นประหยัดยอดเยี่ยมปี 2557 (World's Best Economy Class Catering 2014) นอกจากนี้สายการบิน All Nippon Airways (ANA) จากประเทศญี่ปุ่น ได้มอบรางวัล Gold Prize Best Long Haul / Middle Haul Caterer Award of 2013 รวมถึงสายการบิน EVA Air (BR) จากประเทศไต้หวัน ได้มอบรางวัล Excellent Catering Service Award Gold 2013 และสายการบิน JetStar (JQ) จากประเทศออสเตรเลียได้มอบรางวัล Most Improved Caterer for 2013 รางวัลระดับนานาชาติเหล่านี้ เป็นเครื่องยืนยันถึงคุณภาพและการบริการของครัวการบิน นับเป็นความภาคภูมิใจของฝ่ายครัวการบิน

แม้ว่าในปีที่ผ่านมา ครัวการบินจะได้รับผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจและวิกฤตการณ์ต่างๆ มากมาย ไม่ว่าจะเป็นสถานการณ์ทางการเมือง ภาวะต้นทุนประกอบการที่สูงขึ้น

แต่ด้วยความมุ่งมั่นของฝ่ายบริหารและพนักงานที่ปรับกลยุทธ์ในด้านต่างๆ ทั้งด้านการตลาดและการปฏิบัติการ ให้สอดคล้องกับภาวะการณ์ต่างๆ อาทิ การขยายฐานการผลิต การขยายสาขาธุรกิจร้านเบเกอรี่ การปรับลดค่าใช้จ่ายเพื่อลดต้นทุนในการดำเนินงาน การควบคุมการใช้พลังงานเพื่อลดค่าน้ำ/ค่าไฟฟ้า การนำเอาระบบบริหารมาช่วยเพิ่มประสิทธิภาพ (Lean Management) และประยุกต์ใช้ในกระบวนการปฏิบัติงานต่างๆ จึงลดการสูญเสียของวัตถุดิบมีผลให้ค่าใช้จ่ายวัตถุดิบลดลง ผลจากการปรับโครงสร้างต้นทุนให้เหมาะสมต่อการแข่งขัน ทำให้ครัวการบินสามารถสร้างผลกำไรได้ด้วยดีเสมอมา

กิจการอื่นๆ

นอกจากนี้ ยังมีกิจการอื่นที่เป็นธุรกิจสนับสนุนการขนส่ง ได้แก่ ธุรกิจบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน ธุรกิจบริการอำนวยความสะดวกการบิน ธุรกิจจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบิน และธุรกิจจำหน่ายสินค้าที่ระลึก โดยมีรายละเอียดดังนี้

ธุรกิจบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน

ฝ่ายช่างเป็นหน่วยงานที่มีภารกิจรับผิดชอบในการซ่อมบำรุงอากาศยานของบริษัทฯ ตั้งแต่เริ่มเข้าประจำฝูงบิน จนกระทั่งปลดประจำการและจำหน่ายออกจากฝูงบิน และยังให้บริการ

ซ่อมบำรุงอากาศยานของสายการบินลูกค้า ให้คงสภาพความสมควรเดินอากาศ โดยให้มีคุณสมบัติครบถ้วนตามข้อกำหนดของกรมการบินพลเรือนและองค์กรต่างๆ ที่ควบคุมสายการบินพาณิชย์ตามที่บริษัทฯ ตกลงรับที่จะผูกพัน ซึ่งมุ่งเน้นความปลอดภัยสูงสุด

การซ่อมบำรุงอากาศยานของฝ่ายช่าง ประกอบด้วยงานหลักดังนี้

1. งานซ่อมบำรุงอากาศยานขึ้นลานจอด (Line Maintenance) เป็นการให้บริการตรวจทางเทคนิคและการซ่อมบำรุงอากาศยานทุกครั้งที่มีการจอดแวะ (Transit) การบินกลับคืนทาง (Turnaround) ตลอดจนการจอดค้างคืน (Night Stop) ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานอื่นๆ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ
2. งานซ่อมบำรุงย่อย (Light Maintenance) เป็นการให้บริการตรวจทางเทคนิคและการบำรุงรักษาอากาศยานตามระยะเวลาบินหรือชั่วโมงบิน ดำเนินการที่ศูนย์ซ่อมอากาศยาน ฐานปฏิบัติการสุวรรณภูมิ ดอนเมืองและอุตะเถา
3. งานซ่อมบำรุงขั้นโรงงาน (Heavy Maintenance) เป็นการให้บริการตรวจทางเทคนิคและการบำรุงรักษาอากาศยาน





ทั้งลำตัวอากาศยาน (Airframe) เครื่องยนต์ (Engine) อุปกรณ์ (Component) และส่วนประกอบต่างๆ ตามระยะเวลาบินหรือชั่วโมงบิน ดำเนินการที่ศูนย์ซ่อมอากาศยาน ฐานปฏิบัติการดอนเมือง อุตะเหาและสุวรรณภูมิ

การดำเนินการซ่อมบำรุงอากาศยานของฝ่ายช่างในแต่ละงานตามที่กล่าวข้างต้นนั้น ฝ่ายช่างต้องมีคุณสมบัติตามหลักเกณฑ์และผ่านกระบวนการตรวจสอบจนได้รับการรับรองขีดความสามารถจากกรมการบินพลเรือน และจากองค์กรควบคุมการบินต่างๆ เช่น องค์กรบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Administration - FAA) และองค์การความปลอดภัยด้านการบินแห่งสหภาพยุโรป (European Aviation Safety Agency - EASA) เป็นต้น

นอกจากงานหลักในการซ่อมบำรุงอากาศยานแล้ว ฝ่ายช่างยังให้บริการล้างทำความสะอาดลำตัวเครื่องบินให้กับสายการบินต่างๆ ที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิและทำอากาศยานดอนเมือง เพื่อช่วยสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับสายการบิน อีกทั้งยังช่วยให้ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงและช่วยลดมลภาวะด้านสิ่งแวดล้อม

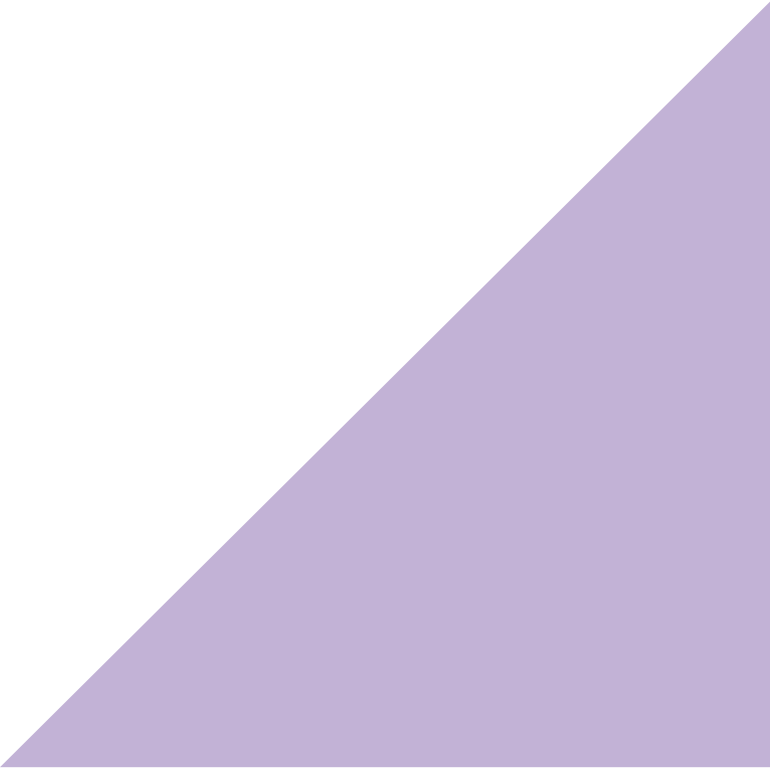
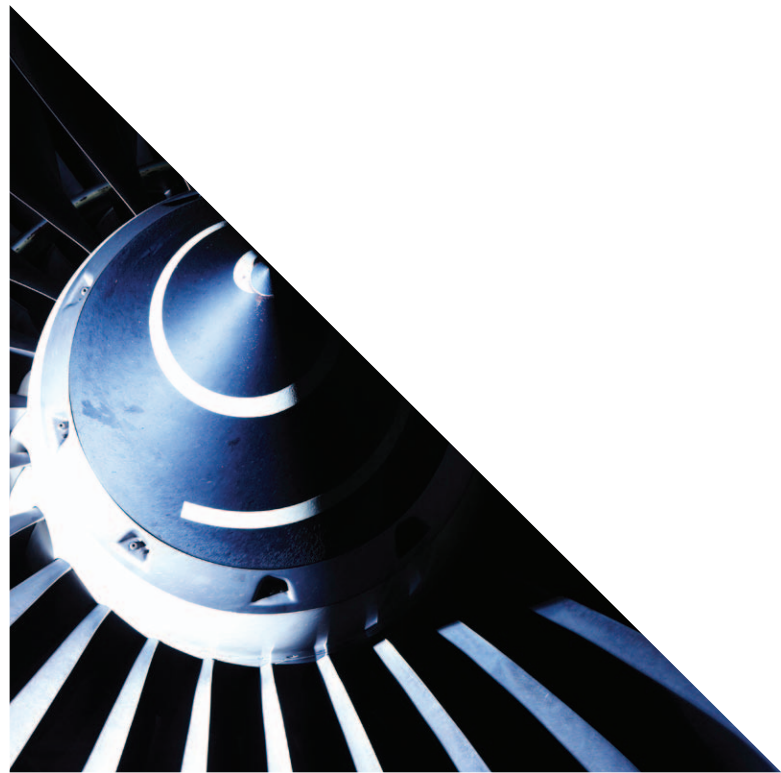
การซ่อมบำรุงอากาศยานเป็นภารกิจที่ต้องใช้เงินทุนสูง ทั้งด้านบุคลากร วัสดุ โรงซ่อม อุปกรณ์ และเครื่องมือเครื่องใช้ต่างๆ ให้เป็นไปตามมาตรฐาน และต้องมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องให้ทันเทคโนโลยีอากาศยานที่เปลี่ยนไปอย่างรวดเร็ว เพื่อมุ่งเน้นให้ผู้โดยสารและผู้ที่ใช้งานอากาศยานที่ฝ่ายช่างให้บริการ ได้รับความสะดวกสบายและมีความปลอดภัยสูงสุด



ธุรกิจสนับสนุนการขนส่ง

กิจการสนับสนุนการขนส่งประกอบด้วย บริการอำนวยความสะดวก การจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบิน และการจำหน่ายสินค้าที่ระลึก

- **การให้บริการอำนวยความสะดวก (Dispatch Services)** การให้บริการอำนวยความสะดวก เป็นการให้บริการวางแผนการบินและจัดเตรียมข้อมูลรายละเอียดของเส้นทางบิน พยากรณ์อากาศ รวมทั้งเอกสารการบินที่เกี่ยวข้องอื่นๆ แก่เที่ยวบินของบริษัทฯ และเที่ยวบินของสายการบินลูกค้า ให้เป็นไปตามกฎระเบียบการบิน และข้อกำหนดตามที่ระบุในสัญญา เพื่อให้เที่ยวบินสามารถปฏิบัติการบินไปถึงที่หมายอย่างปลอดภัย
- **การจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบิน (Sales on Board)** บริษัท King Power Marketing and Management Co.,Ltd. ได้ผ่านการคัดเลือกให้เป็นผู้รับสัมปทานในการจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบิน ตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2557 จนถึงวันที่ 30 พฤศจิกายน 2558
- **การจำหน่ายสินค้าที่ระลึก (THAI SHOP)** บริษัทฯ ได้ดำเนินการเปิดร้านจำหน่ายสินค้าที่ระลึกรวมทั้งสิ้น 6 แห่ง ประกอบด้วย สำนักงานใหญ่ของบริษัทฯ สำนักงานหลานหลวง สำนักงานสีลม สำนักงานเชียงใหม่ ศูนย์ปฏิบัติการ (Operation Center : OPC) ณ ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ และสำนักงานหลักสี่ อีกทั้งได้เปิดจำหน่ายสินค้าผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ และเว็บไซต์ภายนอกด้วย



ปัจจัย ความเสี่ยง

ท่ามกลางความเสี่ยงจากหลายปัจจัยทั้งภายในและภายนอก ตลอดระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมา บริษัทฯ เล็งเห็นความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการบริหารงานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพควบคู่กับการดำเนินธุรกิจด้วยความระมัดระวังอย่างสูง เพื่อเสริมสร้างความแข็งแกร่งให้ธุรกิจการบินสามารถเดินหน้าต่อไปได้อย่างมั่นคง

บริษัทฯ จึงมุ่งให้ความสำคัญกับการบริหารความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กรอย่างต่อเนื่องมาตั้งแต่ปี 2546 เพื่อสร้างผลตอบแทนที่น่าพึงพอใจและความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยมีการระบุปัจจัยเสี่ยงและแนวทางการดำเนินการระยะสั้นและระยะยาวในแผนวิสาหกิจ รวมถึงการจัดทำเวิร์กช็อปเชิงปฏิบัติการ (Workshop) เรื่องการบริหารความเสี่ยงให้แก่ผู้บริหารทุกระดับอย่างต่อเนื่อง เพื่อสนับสนุนการปลูกฝังการบริหารความเสี่ยงให้เป็นส่วนหนึ่งของวัฒนธรรมองค์กร

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มอบหมายให้คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง (Risk Management Committee) อันประกอบด้วย กรรมการบริษัทฯ ซึ่งมีกรรมการอิสระร่วมอยู่ด้วย และฝ่ายบริหาร กำหนดและทบทวนนโยบายและกรอบการบริหารความเสี่ยงในด้านต่างๆ อย่างสม่ำเสมอ พร้อมทั้งกำกับดูแลติดตามประสิทธิภาพของการบริหารความเสี่ยงดังกล่าว เพื่อให้มั่นใจว่าผู้บริหารและพนักงานมีการระบุความเสี่ยง ประเมินและจัดลำดับความสำคัญ สำหรับวางมาตรการป้องกัน ภัยคุกคาม และจัดการปัจจัยความเสี่ยงทั้งในระดับองค์กรและระดับฝ่ายที่อยู่ในความดูแลรับผิดชอบให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ และเป็นระบบสอดคล้องกับมาตรฐาน (Committee of Sponsoring Organization of the Treadway Commission : COSO) ประกอบกับมีการรายงานต่อคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและคณะกรรมการบริษัทฯ ในทุกไตรมาส ทั้งนี้ มาตรการดังกล่าวเป็นไปเพื่อส่งเสริมให้ผู้บริหารและพนักงานทุกฝ่ายขององค์กรใช้การบริหารความเสี่ยงเป็นเครื่องมือในการบริหารงาน

เพื่อป้องกันผลกระทบหรือความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากความไม่แน่นอน พร้อมทั้งสนับสนุนให้การดำเนินแผนกลยุทธ์เป็นไปตามเป้าหมายที่วางไว้ ในปี 2557 บริษัทฯ จึงมีการบูรณาการการบริหารความเสี่ยงระดับองค์กรเข้ากับแผนกลยุทธ์ของบริษัทฯ วิเคราะห์ถึงสาเหตุของความเสี่ยงและ



ความสัมพันธ์ของความเสี่ยงต่างๆ รวมทั้งได้ดำเนินการจัดทำดัชนีชี้วัดความเสี่ยงหลัก (Key Risk Indicator) เพื่อใช้เป็นตัวชี้วัดความเสี่ยงล่วงหน้า และปรับปรุงประสิทธิภาพของระบบการบริหารความเสี่ยง (Enterprise-wide Risk Management System) ให้ทันสมัยและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น อันถือเป็นการเชื่อมโยงการจัดทำรายงานการควบคุมภายใน และระบบการบริหารจัดการอื่นๆ ของบริษัทฯ

ปัจจัยเสี่ยงที่มีนัยสำคัญ

1. ความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมันอากาศยาน

ค่าใช้จ่ายน้ำมันอากาศยานเป็นค่าใช้จ่ายหลักในการดำเนินธุรกิจการบิน โดยบริษัทฯ มีต้นทุนค่าน้ำมันอากาศยานคิดเป็นประมาณร้อยละ 38 ของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ซึ่งราคาน้ำมันอากาศยานมีความผันผวนอย่างต่อเนื่อง บริษัทฯ ได้มีการจัดทำประกันความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมัน (Fuel Hedging) เพื่อลดความผันผวนของต้นทุนค่าน้ำมันอากาศยาน โดยบริษัทฯ มีนโยบายบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันอากาศยาน ซึ่งมีผลกระทบต่อการทำงานของ บริษัทฯ มิใช่เป็นการแสวงหากำไร แต่เป็นการชะลอและลดผลกระทบต่อต้นทุนค่าน้ำมันฯ หากราคามีการปรับตัวสูงขึ้น สำหรับปี 2557 บริษัทฯ ได้ดำเนินการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันฯ ให้ค่าใช้จ่ายน้ำมันฯของบริษัทฯ เป็นไปตามงบประมาณที่ได้ตั้งไว้ โดยบริษัทฯ ได้ประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันฯ ในสัดส่วนถัวเฉลี่ยร้อยละ 63 ของปริมาณการใช้

นอกจากนี้ บริษัทฯ มีการเรียกเก็บเงินชดเชยค่าน้ำมันส่วนเพิ่มของบริษัทฯ ผ่านทางค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันได้บางส่วน ขึ้นอยู่กับสถานะของตลาด การแข่งขัน ความผันผวนของราคาน้ำมันอากาศยาน การตอบสนองของตลาด และการประมาณการค่าใช้จ่ายน้ำมันอากาศยานที่มีการเปลี่ยนแปลง รวมทั้งได้มีการบริหารจัดการน้ำมันคงคลัง (Fuel Stock Management) และเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิง (Fuel Management)

2. ความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

เนื่องจากบริษัทฯ มีรายได้เป็นเงินตราต่างประเทศกว่า 50 สกกุลเงิน คิดเป็นประมาณร้อยละ 66 ของรายได้รวมทั้งหมด บริษัทฯ ได้ดำเนินการบริหารความเสี่ยงอันเนื่องมาจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศให้มีประสิทธิภาพ โดยมีการบริหารภายใต้นโยบายการบริหารโดยหลักการ Natural Hedging คือ การจัดให้รายจ่ายเป็นเงินสกุลเดียวกับรายได้มากที่สุด หลังจากนั้นบริษัทฯ บริหารกระแสเงินสดโดย



จัดการแลกเปลี่ยนเงินคงเหลือในแต่ละสกุลเข้ามาเป็นเงินสกุลเงินที่เป็นค่าใช้จ่ายหลักของบริษัทฯ เช่น ค่าใช้จ่ายน้ำมัน ค่าเช่าเครื่องบิน ค่าใช้จ่ายพนักงาน และปรับโครงสร้างเงินกู้ในสกุลเงินต่างๆ ให้สอดคล้องกับสกุลเงินของเงินสดสุทธิจากการดำเนินการ (Net Operating Cash Flow) พร้อมๆ กับลดความเสี่ยงของการมีหนี้เป็นเงินสกุลต่างประเทศมากขึ้น โดยการใช้หนี้สกุลบาทด้วยส่วนหนึ่ง เพื่อลดความผันผวนของรายการผลกำไร/ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนในงบการเงิน ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้นำโปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่ใช้วัดมูลค่าความเสี่ยงทางด้านอัตราแลกเปลี่ยน (VaR) มาใช้เพื่อการวางแผนการจัดหาเงินทุนและกำหนดวิธีการบริหารความเสี่ยงโดยใช้เครื่องมือทางการเงินในการทำธุรกรรมที่เหมาะสม เช่น สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ (Cross Currency Swap : CCS) การแลกเปลี่ยนล่วงหน้า (Forward) ในช่วงที่ตลาดเงินเอื้ออำนวย

โดยในปี 2557 บริษัทฯ ได้ดำเนินการกู้เงินสกุลยูโร ซึ่งเป็นสกุลเงินที่บริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิส่วนเกิน เพื่อซื้อเครื่องบินโบอิง B777-300ER จำนวน 3 ลำ อีกทั้งออกและเสนอขายหุ้นกู้ในรูปแบบ EUR Synthetic Bond จำนวน 3,200 ล้านบาท รวมถึงดำเนินการใช้การแลกเปลี่ยนทันที (Spot) และการแลกเปลี่ยนล่วงหน้า (Forward) จากสกุลเงินอื่นเป็นสกุลเงิน USD สำหรับค่าใช้จ่ายน้ำมัน ค่าเช่าเครื่องบิน ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ มีสัดส่วนเงินกู้ในเงินสกุลหลักภายหลังจากการทำ CCS ดังนี้ USD 1% EUR 56% JPY 6% และ THB 37% (ไม่รวมภาระผูกพันค่าเช่าเครื่องบินเพื่อการดำเนินงาน)

3. ความเสี่ยงจากการแข่งขันในธุรกิจการบิน

อุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยในช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมา มีการแข่งขันทวีความรุนแรงขึ้นมาก ซึ่งเป็นผลมาจากการขยายกำลังการผลิตของสายการบินทั้งภายในภูมิภาคและประเทศไทย ตลอดจนสายการบินจากภูมิภาคอื่นๆ ส่งผลให้เกิดภาวะกำลังการผลิตล้นตลาด พฤติกรรมผู้บริโภคที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว มีความอ่อนไหวต่อราคามากขึ้น อีกทั้งนโยบายเปิดเสรีทางการบินอย่างเต็มรูปแบบของไทย ส่งผลให้สายการบินต่างๆ ทั้งในภูมิภาคเอเชียและภูมิภาคอื่นเพิ่มเที่ยวบินเข้าสู่ประเทศไทยอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งการเติบโตสูงอย่างต่อเนื่องของสายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทยและมีบทบาทที่สำคัญเพิ่มมากขึ้น จากการเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยวและการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการเดินทางของคนไทย ซึ่งเป็นผลมาจากการกำหนดราคาของสายการบินต้นทุนต่ำและสายการบินต้นทุนต่ำยังมีการปรับตัวโดยการพัฒนารูปแบบ

การให้บริการจากแบบจุดต่อจุด (point-to-point) เป็นลักษณะเชื่อมโยงเครือข่ายระหว่างสายการบินภายในกลุ่มมากขึ้น อีกทั้งเพิ่มการให้บริการในระยะไกลขึ้น

บริษัทฯ ได้พิจารณายกเลิก หรือปรับลดเส้นทางบินที่ขาดทุนหรือไม่คุ้มกับค่าใช้จ่ายผันแปร รวมทั้งปรับลดกำลังการผลิตอย่างเหมาะสมกับตลาด โดยวางแผนปรับปรุงเส้นทางบินกำลังผลิต และการเพิ่มเที่ยวบิน โดยใช้สายการบินไทยสมายล์ทำการบินที่สนามบินสุวรรณภูมิในเส้นทางภายในประเทศ และเส้นทางรองในภูมิภาคเอเชียที่มีระยะทางบินไม่เกิน 4 ชั่วโมง รวมทั้งทำการบินแทรกในเส้นทางหลักในช่วงเวลาที่ผู้โดยสารไม่หนาแน่นพอที่จะใช้เครื่องบินลำตัวกว้าง นอกจากนี้ยังทำการบินที่สนามบินคอนเมื่อง เพื่อเป็นทางเลือกให้ผู้โดยสาร รวมถึงการขายเครือข่ายเพื่อให้ครอบคลุมจุดบินมากที่สุด โดยใช้ทั้งเครือข่ายของตนเองและเครือข่ายพันธมิตรการบินสตาร์อัลไลแอนซ์ (Star Alliance) เน้นการดูแลลูกค้าในทุกกลุ่ม (Segment) ด้วยการส่งมอบผลิตภัณฑ์ให้ตรงกับความต้องการและความคาดหวังอย่างแท้จริง รวมถึงการใช้กลยุทธ์ทั้งในเชิงการบริหารรายได้ (Revenue management) ควบคู่กับการบริหารราคาขาย (Pricing)

4. ความเสี่ยงจากวิกฤตการณ์ภายนอกและภัยธรรมชาติ

ธุรกิจสายการบินซึ่งเป็นธุรกิจหลักของบริษัทฯ ประกอบด้วย การบริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางอากาศ ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งล้วนมีความสัมพันธ์โดยตรงกับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ดังนั้น จึงทำให้บริษัทฯ อาจได้รับผลกระทบจากการชะลอตัวของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว อันเป็นผลจากปัจจัยเสี่ยงจากสภาวะแวดล้อมต่างๆ ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ อาทิ ภัยธรรมชาติ โรคระบาด การก่อการร้าย ความขัดแย้งระหว่างประเทศ รวมถึงปัจจัยการเมืองภายในประเทศ ซึ่งอาจส่งผลให้การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ หยุดชะงักลงได้

บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงความจำเป็นในการรับมือต่อเหตุการณ์ดังกล่าวให้ทัน่วงที จึงจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการภาวะวิกฤต (Crisis Management Operation Center : CMOC) เผื่อระวังและติดตามสถานการณ์ต่างๆ อย่างใกล้ชิด รวมทั้งกำหนดมาตรการแก้ไข และดำเนินการอย่างต่อเนื่อง เพื่อลดระดับความรุนแรงของความเสี่ยงลง รวมถึงจัดตั้งคณะกรรมการบริหารภาวะวิกฤต และจัดทำการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Management : BCM) ในกระบวนการที่สำคัญเพื่อรองรับสถานการณ์ต่างๆ โดยจัดทำแผนและคู่มือรองรับสถานการณ์ พร้อมฝึกซ้อม

เพื่อให้บริษัทฯ สามารถดำเนินธุรกิจได้อย่างต่อเนื่องเมื่อเกิดวิกฤตการณ์ต่างๆ อีกทั้งเพื่อให้เกิดภาพลักษณ์ที่ดีแก่บริษัทฯ และเพิ่มความมั่นใจในการเดินทางของผู้โดยสาร นอกจากนี้ เพื่อการปรับตัวที่รวดเร็ว (Dynamic) บริษัทฯ ยังมีการจัดทำ ประเมินผลการดำเนินงานเป็นประจำทุกเดือน และมีการ ประเมินผลกระทบจากปัจจัยต่างๆ ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ ที่มีผลต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ ทั้งเชิงบวกและเชิงลบอย่างมีนัยสำคัญ เพื่อเป็นข้อมูลให้ฝ่ายบริหารพิจารณา ปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ รองรับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป อาทิ การปรับลดปริมาณการผลิต (Production) เมื่อจำนวนผู้โดยสารลดลง



5. ความเสี่ยงจากคุณภาพและประสิทธิภาพของบุคลากร

บริษัทฯ ได้มุ่งเสริมสร้างพนักงานให้มีขีดความสามารถ มีผลผลิต และมีความผูกพันต่อองค์กร โดยบริษัทฯ ได้ดำเนินการพัฒนาบุคลากรในโครงการบริหารความก้าวหน้าในอาชีพ (Career Development) เพื่อพัฒนาบุคลากร โดยจัดทำแผน (Roadmap) และออกแบบแผนการพัฒนาให้เหมาะสมตามคุณสมบัติและตำแหน่งที่กำหนด ซึ่งแบ่งออกเป็น 4 ระดับ ได้แก่ แผนการพัฒนาผู้บริหารระดับสูง (Executive Development Plan) แผนการพัฒนาผู้มีศักยภาพสูง (Talent Development Plan) แผนการพัฒนาผู้สืบทอดตำแหน่ง (Successor Development Plan) และแผนการพัฒนาคณะเส้นทางความก้าวหน้าในอาชีพ (Career Path Development Plan) พัฒนาโครงการแบบจำลองกำลังคนที่เหมาะสม (Suitable Manpower Model) เพื่อวางแผนอัตรากำลังในแต่ละช่วงอายุ (Age Profile) ให้เหมาะสม และสอดคล้องกับความต้องการในการดำเนินธุรกิจ ดำเนินการถ่ายโอนความรู้ (Knowledge Management : KM) จากบุคลากรที่มีประสบการณ์อย่างต่อเนื่อง เพื่อถ่ายทอดองค์

ความรู้ขององค์กร และได้นำการบริหารผลการปฏิบัติงานมาใช้กับพนักงานระดับบริหารเพื่อสร้างวัฒนธรรมการทำงานที่มุ่งเน้นผลการปฏิบัติงาน (Performance-based Culture) และเชื่อมโยงไปสู่การให้ผลตอบแทนตามผลงานที่ชัดเจน โดยจัดทำตัวชี้วัด (KPIs) รวมทั้งการออกแบบกระบวนการใหม่ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพให้บริษัทฯ สามารถแข่งขันได้

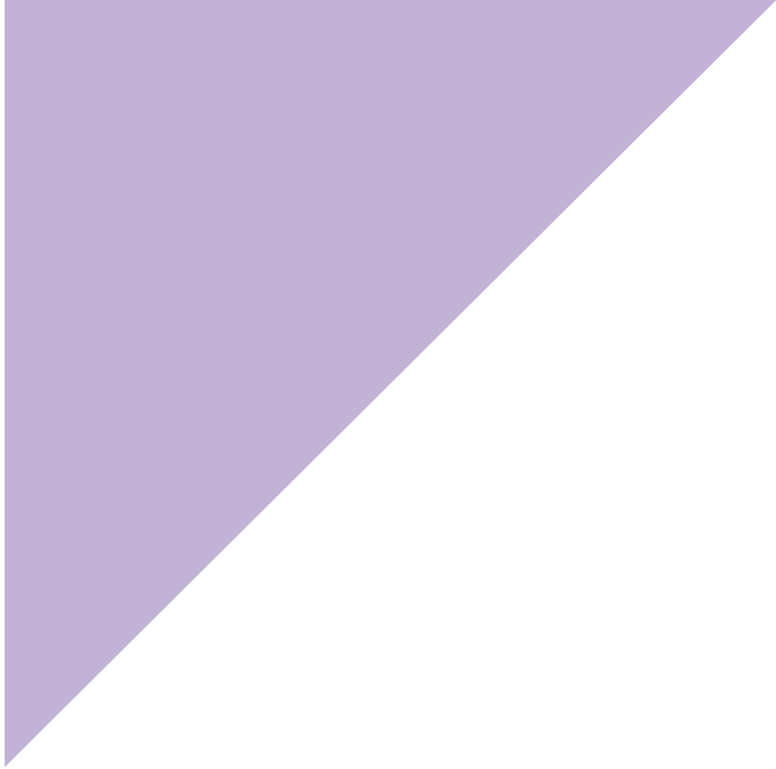
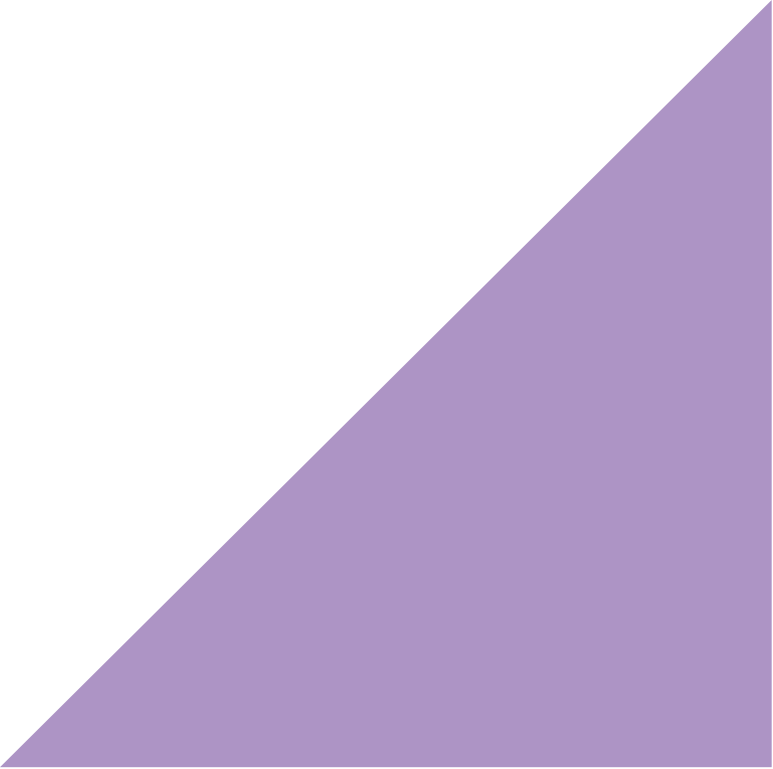
นอกจากนี้ บริษัทฯ อยู่ระหว่างการปรับปรุงโครงสร้างองค์กร และปรับปรุงกระบวนการทำงานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ (Lean Process) ซึ่งรวมถึงการทบทวนและปรับลดขั้นตอนการปฏิบัติงาน (Reprocess) เพื่อลดความซ้ำซ้อน และลดเวลา ส่งผลให้บริษัทฯ สามารถบริหารต้นทุนค่าใช้จ่ายได้เหมาะสมยิ่งขึ้น

6. ความเสี่ยงจากคุณภาพของผลิตภัณฑ์และบริการ

เนื่องจากเครื่องบินของบริษัทฯ ส่วนหนึ่งมีอายุการใช้งานยาวนาน ส่งผลให้ผลิตภัณฑ์ต่างๆ มีสภาพเก่าล้าสมัย ประกอบกับคุณภาพผลิตภัณฑ์ที่ให้บริการบนเครื่องบินไม่ทัดเทียมคู่แข่ง บริษัทฯ ได้มีการพัฒนาปรับปรุงฝูงบินอย่างต่อเนื่อง โดยได้มีการปรับปรุงผลิตภัณฑ์บนเครื่องบินรุ่นเก่า และจัดหาเครื่องบินใหม่ที่ได้รับการออกแบบห้องโดยสาร รวมทั้งติดตั้งที่นั่งและอุปกรณ์เพื่อความบันเทิงที่ทันสมัยสามารถแข่งขันได้เข้าประจำฝูงบิน ในปี 2557 บริษัทฯ มีการนำเข้าฝูงบินใหม่จำนวน 14 ลำ ประกอบด้วย เครื่องบินโบอิง 777-300ER จำนวน 3 ลำ เครื่องบินโบอิง 787 จำนวน 4 ลำ และแอร์บัส 320-200 จำนวน 7 ลำ นอกจากนี้ ในกรณีที่มีความจำเป็น ต้องเปลี่ยนแปลงเครื่องบินอย่างกะทันหัน บริษัทฯ ได้กำหนดขั้นตอน และแนวทางในการปรับเปลี่ยนแบบของเครื่องบิน ให้มีผลกระทบต่อความคาดหวัง และความพึงพอใจของผู้โดยสารน้อยที่สุด

7. ความเสี่ยงที่มีผลกระทบต่อสิทธิ หรือการลบลูกของผู้อถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 กระทรวงการคลังและธนาคารออมสินถือหุ้นในบริษัทฯ ร้อยละ 53.16 ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของบริษัทฯ จึงทำให้กระทรวงการคลังสามารถควบคุมมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นได้เกือบทั้งหมดไม่ว่าจะเป็นเรื่องการแต่งตั้งกรรมการ หรือการขอมติในเรื่องอื่นที่ต้องใช้เสียงส่วนใหญ่ของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ยกเว้นเรื่องที่เกี่ยวข้องหรือข้อบังคับบริษัทฯ กำหนดให้ต้องได้รับเสียง 3 ใน 4 ของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ดังนั้น ผู้ถือหุ้นรายอื่นจึงอาจไม่สามารถรวบรวมคะแนนเสียง เพื่อตรวจสอบและถ่วงดุลเรื่อง ที่ผู้ถือหุ้นใหญ่เสนอได้



ข้อมูลทั่วไป
และข้อมูลสำคัญอื่น



ข้อมูลทั่วไป

บริษัทที่ออกหลักทรัพย์	: บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ชื่อภาษาอังกฤษเป็น THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC COMPANY LIMITED
ชื่อย่อ	: THAI
ประเภทธุรกิจ	: บริการขนส่งทางอากาศและกิจการอื่นที่เกี่ยวข้อง
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	: เลขที่ 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900
เลขทะเบียนบริษัท	: 0107537001757
Home Page	: www.thaiairways.com
โทรศัพท์	: 66 (0) 2545-1000, 66 (0) 2695-1000
THAI Contact Center	: 66 (0) 2356-1111

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ มีทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้วดังนี้

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

ข้อมูลนิติบุคคลที่บริษัทถือหุ้นมากกว่าร้อยละ 10

ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ	ชนิดของหุ้น	ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว (ล้านบาท)	สัดส่วนการถือหุ้น (%)
บริษัท ไทย-อะมาคิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด อาคารคิออฟฟิศเสสแอทเซ็นทรัลเวิลด์ 999/9 ยูนิทที่ 3406-3412 ชั้นที่ 34 ถนนพระราม 1 แขวงปทุมวัน เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร 10330 โทรศัพท์ 0-2207-9090 โทรสาร 0-2207-9191	บริการด้านคอมพิวเตอร์ สำหรับการสำรองที่นั่ง โดยสารและบริการเดินทางอื่นๆ ให้กับตัวแทนจำหน่าย	สามัญ	15.00	55.00
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) 183 อาคารรัตนการ ชั้น 17 ถนนสาทรใต้ แขวงยานนาวา เขตสาทร กรุงเทพมหานคร 10120 โทรศัพท์ 0-2627-2678 โทรสาร 0-2286944	บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ	สามัญ	625.00	39.20
บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900 โทรศัพท์ 0-2545-1267 โทรสาร 0-2545-1535	บริหารจัดการเรื่องบุคลากรให้กับบริษัทฯ	สามัญ	2.00	49.00 (มีอำนาจควบคุม)
บริษัท ไทยโฟลท์เทรนนิง จำกัด 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900 โทรศัพท์ 0-2545-4603 โทรสาร 0-2545-4602	บริการฝึกอบรมด้านการบิน	สามัญ	2.00	49.00 (มีอำนาจควบคุม)
บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900 โทรศัพท์ 0-2356-2888 โทรสาร 0-2288-7158	บริการท่องเที่ยวและกิจกรรมท่องเที่ยว	สามัญ	1.00	ถือหุ้นผ่านบริษัท วิงสแปนเซอร์วิสเซส 49.00 (มีอำนาจควบคุม)
บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด เลขที่ 89 ชั้น 17 ยูนิท 1704, 1705-1708A อาคารเอไอเอ แคปปิตอล เซ็นเตอร์ ถนนรัชดาภิเษก เขตดินแดง กรุงเทพมหานคร 10400 โทรศัพท์ 0-2117-8800 โทรสาร 0-2117-8895-6	บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า	สามัญ	1,800.00	100.00

ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ	ชนิดของหุ้น	ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว (ล้านบาท)	สัดส่วนการถือหุ้น (%)
บริษัท คอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเทล จำกัด 333 หมู่ 10 ถนนเชิดวุฒากาศ แขวงสีกัน เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร 10210 โทรศัพท์ 0-2566-1020-1 โทรสาร 0-2566-1941	โรงแรมและร้านอาหาร	สามัญ	120.00	40.00
บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด 10/3 หมู่ 6 ถนนสนามบิน ตำบลไม้ขาว อำเภอดกลาง จังหวัดภูเก็ต 83110 โทรศัพท์ (076) 327-497-502 โทรสาร (076) 327-123-4	ครีวการบิน	สามัญ	100.00	30.00
บริษัท โรงแรมรอยัลออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) 2 ตระกอกป่าต้นบุษ ถนนเจริญกรุง แขวงบางรัก เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500 โทรศัพท์ 0-2266-0123 โทรสาร 0-2236-8320	โรงแรมและร้านอาหาร	สามัญ	937.50	24.00
บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) 171/2 ถนนกำแพงเพชร 6 แขวงดอนเมือง เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร 10210 โทรศัพท์ 0-2834-8900 โทรสาร 0-2834-8999	คลังเชื้อเพลิงและบริการเคมเชื้อเพลิงให้แก่เครื่องบิน	สามัญ	510.00	22.59
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด 999 อาคารโรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หมู่ 1 ตำบลหนองปรือ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ 10540 โทรศัพท์ 0-2131-1111 โทรสาร 0-2131-1188	โรงแรมและร้านอาหาร	สามัญ	1,017.78	30.00



บุคคลอ้างอิง

นายทะเบียนหลักทรัพย์ (หุ้นสามัญ)	: บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด 62 อาคารตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ถนนรัชดาภิเษก เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110 โทรศัพท์ 0-2229-2800, 0-2229-2888, 0-2654-5599 โทรสาร 0-2654-5427, 0-2654-5642
ผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้ครั้งที่ 1/2548	: ธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย จำกัด (มหาชน) เลขที่ 44 ถนนหลังสวน แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330 โทรศัพท์ 0-2626-7506-7 โทรสาร 0-2626-7542
นายทะเบียนหุ้นกู้ครั้งที่ 1/2548 หุ้นกู้ครั้งที่ 1/2555 หุ้นกู้ครั้งที่ 2/2556 และหุ้นกู้ครั้งที่ 1/2557	: ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน) ฝ่ายปฏิบัติการหลักทรัพย์และกองทุน เลขที่ 3000 ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์ 0-2299-1321, 0-2299-1536 โทรสาร 0-2242-3270
ผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้ครั้งที่ 1/2554, และหุ้นกู้ครั้งที่ 2/2554	: ธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย จำกัด (มหาชน) เลขที่ 44 ถนนหลังสวน แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330 โทรศัพท์ 0-2626-7506-7 โทรสาร 0-2626-7542
นายทะเบียนหุ้นกู้ครั้งที่ 1/2554, หุ้นกู้ครั้งที่ 2/2554 และหุ้นกู้ครั้งที่ 2/2555	: ธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย จำกัด (มหาชน) เลขที่ 44 ถนนหลังสวน แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330 โทรศัพท์ 0-2626-7506-7 โทรสาร 0-2657-3333
นายทะเบียนหุ้นกู้ครั้งที่ 3/2555, และหุ้นกู้ครั้งที่ 2/2557	: ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) เลขที่ 1222 ถนนพระรามที่ 3 แขวงบางโพงพาง เขตยานนาวา กรุงเทพฯ 10120 โทรศัพท์ 0-2296-5557 โทรสาร 0-2683-1297
ผู้สอบบัญชี	: สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ถนนพระรามที่ 6 เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10400 โทรศัพท์ 0-2271-8000 ต่อ 2405 โทรสาร 0-2618-5783



รายชื่อ ผู้ถือหุ้นรายใหญ่

รายชื่อผู้ถือหุ้นรายใหญ่ 10 รายแรก พร้อมทั้งจำนวนหุ้นที่ถือ และสัดส่วนการถือหุ้น ณ วันที่ 11 มีนาคม 2557 มีรายละเอียดดังนี้

ลำดับที่	ชื่อผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้น สามัญ	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
1	กระทรวงการคลัง	1,113,931,061	51.03
2	กองทุนรวม วายุภักษ์ หนึ่ง โดย บลจ. เอ็มเอฟซี จำกัด (มหาชน)	165,037,582	7.56
3	กองทุนรวม วายุภักษ์ หนึ่ง โดย บลจ. กรุงไทย จำกัด (มหาชน)	165,037,582	7.56
4	บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด	77,612,756	3.56
5	ธนาคาร ออมสิน	46,409,885	2.13
6	HSBC (SINGAPORE) NOMINEES PTE LTD	29,843,176	1.37
7	นายเอี่ยม อาชวกุลเทพ	16,790,000	0.77
8	EAST FOURTEEN LIMITED-DIMENSIONAL EMER MKTS VALUE FD	16,383,411	0.75
9	STATE STREET BANK EUROPE LIMITED	15,970,155	0.73
10	นายวิชัย คณาธนาวณิช	14,724,100	0.67
11	ผู้ถือหุ้นอื่น	521,032,209	23.87
	ยอดรวมทุนชำระแล้ว	2,182,771,917	100.00
	ผู้ถือหุ้นสัญชาติไทย	2,009,465,258	92.06
	ผู้ถือหุ้นสัญชาติต่างด้าว	173,306,659	7.94



กระทรวงการคลังและธนาคารออมสิน ถือหุ้นในบริษัทฯ คิดเป็น สัดส่วนร้อยละ 53.16 ของหุ้นทั้งหมดของบริษัทฯ ทำให้บริษัทฯ มีฐานะเป็นรัฐวิสาหกิจ อันจะมีผลต่อบริษัทฯ ในการทำธุรกรรมบางประเภท ได้แก่

1. บริษัทฯ ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีในการดำเนินการลงทุนขนาดใหญ่
2. สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจะต้องเป็นผู้ตรวจสอบการเงินของบริษัทฯ



นโยบาย การจ่ายเงินปันผล

คณะกรรมการบริษัทฯ อาจเสนอให้บริษัทฯ จ่ายเงินปันผลประจำปี โดยการจ่ายเงินปันผลต้องได้รับอนุมัติจากที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้น ปัจจุบัน คณะกรรมการบริษัทฯ มีนโยบายที่จะเสนอให้ผู้ถือหุ้นพิจารณาจ่ายเงินปันผลประจำปี ในอัตราไม่ต่ำกว่าร้อยละ 25 ของกำไรสุทธิก่อนผลกำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ จากงบการเงินรวม ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับแผนการลงทุน ความจำเป็นและความเหมาะสมอื่นๆ ในอนาคต

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

โครงสร้าง การจัดการ



คณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ มีหน้าที่รับผิดชอบสูงสุดในการบริหารจัดการกิจการของบริษัทฯ อยู่ภายใต้เงื่อนไข ข้อบังคับของบริษัทฯ ซึ่งกำหนดให้คณะกรรมการประกอบด้วยกรรมการจำนวนไม่น้อยกว่า 5 คน แต่ไม่มากกว่า 15 คน สุดแต่ที่ประชุมใหญ่ผู้ถือหุ้นจะเป็นผู้กำหนดเป็นครั้งคราว และกรรมการไม่

น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมดต้องมีถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักร ในการประชุมสามัญประจำปีทุกครั้ง กรรมการจำนวน 1 ใน 3 จะต้องออกจากตำแหน่ง และจะมีการเลือกตั้งกรรมการแทนกรรมการที่ออกตามวาระ กรรมการที่ออกตามวาระนั้นอาจถูกเลือกเข้ามาดำรงตำแหน่งใหม่ก็ได้

รายชื่อกรรมการ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 และการเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ

รายชื่อและตำแหน่งคณะกรรมการบริษัทฯ		การเข้าร่วมประชุม คณะกรรมการ บริษัทฯ / จำนวน ครั้งที่มีการประชุม ขณะดำรง ตำแหน่ง (ครั้ง)	ช่วงระยะเวลา การดำรงตำแหน่ง
1. นายอารีพงศ์ ภู่อุ่ม	รองประธานกรรมการ คนที่ 1 และรักษาการประธานกรรมการ	17/19	25 เม.ย. 55 - เม.ย. 58
2. พลอากาศเอก ศรีทศ สนั่นแจ้ง	รองประธานกรรมการ คนที่ 2	7/8	5 ส.ค. 57 - เม.ย. 60
3. นายคณิศ แสงสุพรรณ	กรรมการ	17/19	24 เม.ย. 56 - เม.ย. 59
4. นายพงษ์ภาณุ เศวตรุนทร์	กรรมการ	18/19	20 ธ.ค. 56 - เม.ย. 58
5. นายรังสรรค์ ศรีวรศาสตร์	กรรมการ	12/15	29 เม.ย. 57 - เม.ย. 60
6. นายรัฐพล ภัคศิภูมิต	กรรมการ	7/8	5 ส.ค. 57 - เม.ย. 59
7. นายวิโรฒ สันติประภพ	กรรมการ	6/6	28 ส.ค. 57 - เม.ย. 59
8. นายวีระวงศ์ จิตต์มิตรภาพ	กรรมการ	12/15	28 ส.ค. 57 - เม.ย. 59
9. พลอากาศเอก ศิวเกียรติ์ ชยเมฆะ	กรรมการ	14/14	29 เม.ย. 57 - เม.ย. 60
10. นายสมเกียรติ ศิริชาติไชย	กรรมการ	6/6	28 ส.ค. 57 - เม.ย. 59
11. นางสาวอัยทิพย์ ไตรสุทธิ	กรรมการ	8/8	5 ส.ค. 57 - เม.ย. 60
12. พลอากาศเอก หม่อมหลวง สุปรีชา กมลาศน์	กรรมการ	19/19	25 เม.ย. 55 - เม.ย. 58
13. พลอากาศโท ภัคดี แสง-ชูโต	กรรมการ	-	30 ธ.ค. 57 - เม.ย. 58

หมายเหตุ : ไม่มีกรรมการท่านใดถือครองหุ้นของบริษัทฯ

เจ้าหน้าที่บริหาร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ มีตำแหน่งเจ้าหน้าที่บริหาร⁽¹⁾ จำนวนทั้งสิ้น 15 ตำแหน่ง ประกอบด้วย กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ 1 ตำแหน่ง ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

12 ตำแหน่ง และผู้อำนวยการใหญ่สายการบัญชีหรือการเงิน 2 ตำแหน่ง ประกอบด้วย

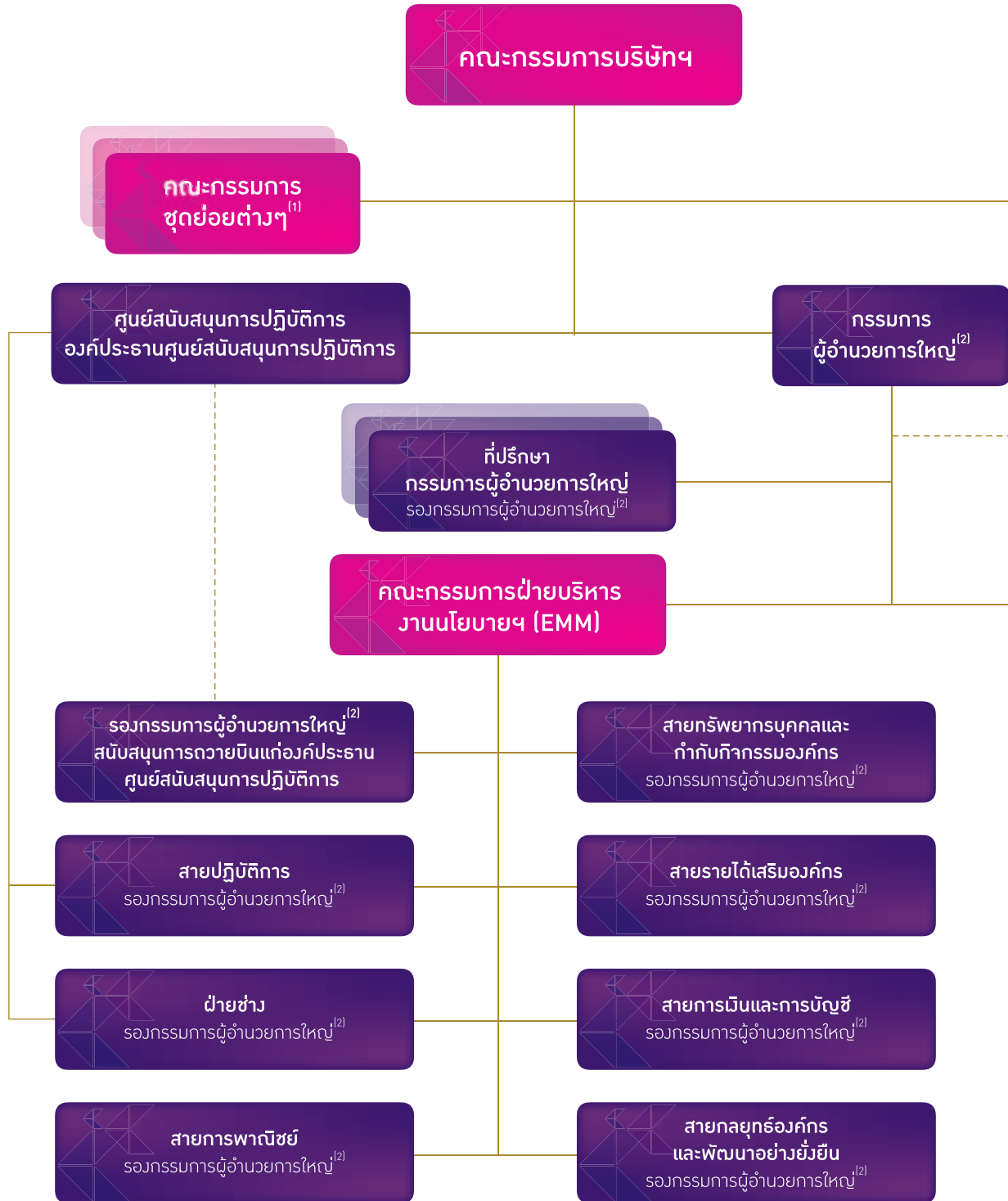
รายชื่อเจ้าหน้าที่บริหาร ⁽¹⁾	ตำแหน่ง
1. นายจรัมพร โชติกเสถียร	กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
2. เรืออากาศเอก มนตรี จำเรียง	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายกลยุทธ์องค์กรและพัฒนาอย่างยั่งยืน
3. นาวาอากาศตรี อธิภาวุธ วัฒนางกูร	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สนับสนุนการถวายบิน แก่องค์ประธานศูนย์สนับสนุนการปฏิบัติการ
4. เรืออากาศเอก กนก ทองเผือก	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายทรัพยากรบุคคล และกำกับกิจกรรมองค์กร
5. เรืออากาศโท สุรพล อิศรางกูร ณ อยุธยา	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการพาณิชย์
6. เรืออากาศโท เฉลิมพล อินทรวงศ์	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายช่าง
7. ร้อยตรี อนุสรณ์ นาคศรีชุ่ม	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่หน่วยธุรกิจบริการการบิน
8. นาวาอากาศตรี สดภาพร เจริญศิริ	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายปฏิบัติการ
9. นางชาริตา ลีลายุทธ์	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริหารงานลงทุนสัมพันธ์ รักษาการ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการเงินและการบัญชี
10. นายปานทิต ชนะภัย	ที่ปรึกษากรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ⁽²⁾
11. นายธีรพล โชติชนาภิบาล	ที่ปรึกษากรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ⁽²⁾
12. นายคนุช บุญนาค	ที่ปรึกษากรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ⁽²⁾
13. นายนิรุฒ มณีพันธ์	ที่ปรึกษากรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ⁽²⁾
14. นายรัช คันคนันดา	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายการเงินองค์กร
15. นางสาววนิดา เคชะคุงคะ	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบัญชีการเงิน

หมายเหตุ : ⁽¹⁾ เจ้าหน้าที่บริหาร คือ "ผู้บริหาร" ตามคำนิยาม ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.)

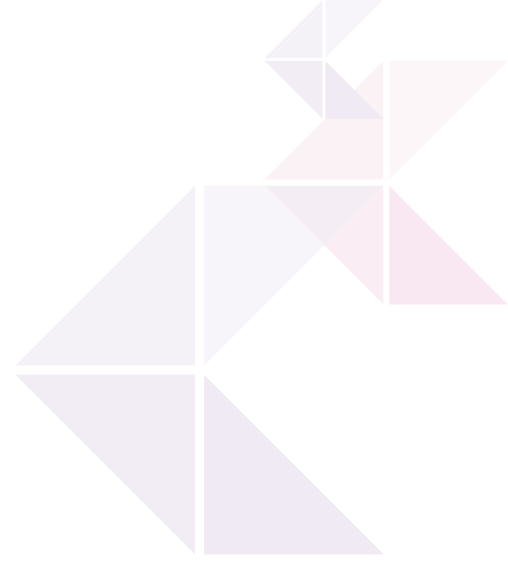
⁽²⁾ เทียบเท่าระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

โครงสร้างการบริหารจัดการ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 โครงสร้างการจัดการของบริษัทฯ ประกอบด้วยคณะกรรมการบริษัทฯ คณะกรรมการชุกย่อย และเจ้าหน้าที่บริหาร ตามโครงสร้างสายการบริหารงาน ดังนี้



หมายเหตุ : ⁽¹⁾ คณะกรรมการชุกย่อยต่างๆ ประกอบด้วย คณะกรรมการธรรมาภิบาล คณะกรรมการบริหาร คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน คณะกรรมการประชาสัมพันธ์องค์กรและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม คณะกรรมการด้านกฎหมาย คณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ คณะกรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูป บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
⁽²⁾ เจ้าหน้าที่บริหาร คือ "ผู้บริหาร" ตามคำนิยาม ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.)



คณะกรรมการตรวจสอบ

สำนักงานการตรวจสอบภายใน
ผู้อำนวยการใหญ่

**คณะกรรมการบริหาร
หน่วยธุรกิจ (TEM)**

หน่วยธุรกิจบริการการบิน
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่⁽²⁾

ฝ่ายสนับสนุนการบริการธุรกิจการบิน
ผู้อำนวยการใหญ่

ฝ่ายครัวการบิน
กรรมการผู้จัดการ
(ระดับผู้อำนวยการใหญ่)

ฝ่ายบริการลูกค้าภาคพื้น
กรรมการผู้จัดการ
(ระดับผู้อำนวยการใหญ่)

ฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้น
กรรมการผู้จัดการ
(ระดับผู้อำนวยการใหญ่)

ฝ่ายการพาณิชย์สินค้าและไปรษณียภัณฑ์
กรรมการผู้จัดการ
(ระดับผู้อำนวยการใหญ่)



เลขานุการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ เล็งเห็นถึงความสำคัญของบทบาทและหน้าที่ของเลขานุการบริษัทฯ และได้ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2551 มาตรา 89/15 ซึ่งกำหนดให้คณะกรรมการบริษัทฯ ต้องจัดให้มีเลขานุการบริษัทฯ เพื่อทำหน้าที่รับผิดชอบดำเนินการในนามบริษัทหรือคณะกรรมการ คณะกรรมการบริษัทฯ จึงได้แต่งตั้งให้ นางสุกิมล บัวเลิศ ผู้อำนวยการใหญ่สำนักเลขานุการบริษัทฯ เป็นเลขานุการบริษัทฯ

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

1. จัดทำและเก็บรักษาเอกสารดังต่อไปนี้
 - 1.1 ทะเบียนกรรมการ
 - 1.2 หนังสือนัดประชุม เอกสารประกอบการประชุม และรายงานการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ให้ครบถ้วนสมบูรณ์
 - 1.3 หนังสือนัดประชุม เอกสารประกอบการประชุม และรายงานการประชุมผู้ถือหุ้น ให้ครบถ้วนสมบูรณ์ภายในกำหนดเวลาของกฎหมาย
 - 1.4 รายงานประจำปีของบริษัทฯ
2. เก็บรักษารายงานการมีส่วนได้เสียที่รายงานโดยกรรมการหรือผู้บริหาร และจัดส่งสำเนารายงานการมีส่วนได้เสียให้ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ และประธานคณะกรรมการตรวจสอบทราบภายใน 7 วันนับแต่วันที่บริษัทฯ ได้รับรายงานนั้น
3. ดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการกำกับตลาดทุนประกาศกำหนด

ในระหว่างปี 2557 หน้าที่อื่นของเลขานุการบริษัทฯ มีดังนี้

1. การเป็นเลขานุการคณะกรรมการชุดย่อยตามที่คณะกรรมการมอบหมาย เลขานุการคณะกรรมการบริหารบริษัทฯ เลขานุการฝ่ายบริหารงานนโยบายบริษัทฯ เลขานุการคณะกรรมการบริหารหน่วยธุรกิจ และเลขานุการคณะกรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูปบริษัทฯ

2. การอำนวยความสะดวก การประชุมของฝ่ายบริหาร คณะกรรมการและผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ให้ครบถ้วนสมบูรณ์ภายในกำหนดเวลาของกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งแจ้งมติที่เกี่ยวข้องหากจำเป็น และติดตามการดำเนินการตามมติที่ประชุม
3. กำกับดูแลการดำเนินการในระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจในส่วนกระบวนการดำเนินงานของบริษัทฯ
4. กำกับดูแลให้บริษัทฯ และกรรมการบริษัทฯ ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับ ของบริษัทฯ คตะเบียน และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับหลักทรัพย์ ยกเว้นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับรายงานทางการเงิน
5. กำกับดูแลการจัดทำและเปิดเผยสารสนเทศที่สำคัญของบริษัทฯ ทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ ต่อสาธารณชนผ่านระบบของตลาดหลักทรัพย์ฯ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และทันเวลาที่กำหนด
6. กำกับดูแลการให้คำปรึกษา อำนาจความสะดวกในด้านงานทะเบียนหลักทรัพย์ของบริษัทฯ แก่ผู้ถือหุ้น
7. กำกับดูแลการดำเนินการจัดประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ พร้อมทั้งเอกสารที่เกี่ยวข้องให้เป็นตามข้อกำหนดของกฎหมายและหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี
8. กำกับดูแลการจัดทำแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1) เพื่อให้ผู้ถือหุ้น นักลงทุน นักวิเคราะห์ ได้รับข้อมูลที่ถูกต้องตาม กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี และทันเวลาที่กำหนด
9. การประสานงานกับที่ปรึกษากฎหมายในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายด้านหลักทรัพย์
10. ให้คำแนะนำเบื้องต้นแก่กรรมการและผู้บริหารบริษัทฯ เพื่อให้ปฏิบัติตามข้อกำหนด หลักเกณฑ์ ระเบียบ ข้อบังคับของตลาดหลักทรัพย์ฯ และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์
11. การกำกับดูแลการจัดการด้าน Logistics Support ที่เกี่ยวข้องกับคณะกรรมการบริษัทฯ ได้แก่ การดำเนินการและประสานเรื่องสิทธิประโยชน์ต่างๆ ของคณะกรรมการบริษัทฯ รวมถึงการจัดทำงบประมาณในการดำเนินการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับกรรมการบริษัทฯ ด้วย อีกทั้งการแจ้งและประสานงานกับกรรมการบริษัทฯ ในกรณีมีพิธีการและกิจกรรมต่างๆ ที่คณะกรรมการบริษัทฯ ต้องเข้าร่วม
12. กำกับดูแลการบริหารงานสารบรรณ
13. กำกับดูแลและประเมินผลการดำเนินงานของหน่วยงานในบังคับบัญชาเพื่อให้การดำเนินการกิจการในความรับผิดชอบบรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมายของบริษัทฯ ตลอดจนสอดคล้องกับระเบียบและหลักเกณฑ์ของบริษัทฯ และที่ผู้มีอำนาจหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกำหนด

14. จัดทำคู่มือกรรมการ จัดให้มีการปฐมนิเทศ และให้คำแนะนำแก่กรรมการที่ได้รับแต่งตั้งใหม่
15. กำกับดูแลติดตาม รวมทั้งรวบรวมและจัดเก็บข้อมูลเกี่ยวกับบริษัทในเครือ
16. ปฏิบัติงานอื่นตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท หรือกรรมการผู้อำนวยการใหญ่แล้วแต่กรณี

คำตอบแทนกรรมการ และเจ้าหน้าที่บริหาร

คำตอบแทนที่เป็นตัวเมียม

คำตอบแทนกรรมการบริษัทฯ

ที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2557 เมื่อวันที่ 29 เมษายน 2557 ได้มีมติกำหนดคำตอบแทนกรรมการบริษัทฯ ในส่วนของคำตอบแทนที่เป็นตัวเงิน ดังนี้

1. ให้กรรมการบริษัทฯ ได้รับคำตอบแทนคนละ 50,000 บาท ต่อเดือน เป็นประจำทุกเดือน และได้รับเบี้ยประชุมคนละ 30,000 บาทต่อครั้ง หากในเดือนใดมีการประชุมเกินกว่า 1 ครั้ง คงให้กรรมการบริษัทฯ ได้รับเบี้ยประชุมคนละ 30,000 บาทเท่านั้น โดยให้ประธานกรรมการได้รับเบี้ยประชุมสูงกว่ากรรมการร้อยละ 25 และรองประธานกรรมการได้รับเบี้ยประชุมสูงกว่ากรรมการร้อยละ 12.5 และให้กรรมการเสียภาษีเงินได้เอง

2. ในกรณีกรรมการบริษัทฯ ได้รับแต่งตั้งจากคณะกรรมการบริษัทฯ หรือประธานกรรมการบริษัทฯ ให้เป็นกรรมการอนุกรรมการ หรือคณะทำงานชุดต่างๆ ของบริษัทฯ ให้กรรมการบริษัทฯ ที่ได้รับการแต่งตั้งดังกล่าว ได้รับค่าตอบแทนเพิ่มเป็นเบี้ยประชุมคนละ 10,000 บาทต่อครั้ง หากในเดือนใด กรรมการ อนุกรรมการ และคณะทำงานชุดใด มีการประชุมเกินกว่า 1 ครั้ง คงให้ได้รับเบี้ยประชุมคนละ 10,000 บาทเท่านั้น
3. คณะกรรมการตรวจสอบ (Audit Committee) ให้ได้รับค่าตอบแทนเป็นรายเดือนเท่ากับเบี้ยประชุมกรรมการบริษัทฯ โดยให้ประธานกรรมการตรวจสอบได้รับค่าตอบแทนสูงกว่ากรรมการในอัตราร้อยละ 25 โดยที่ในเดือนใดไม่มีการประชุมคงให้ได้รับค่าตอบแทนด้วย
4. ให้คณะกรรมการบริษัทฯ ได้รับเงินรางวัลประจำปี (Bonus) โดยคำนวณจากอัตราร้อยละ 0.2 ของกำไรสุทธิก่อนผลกำไร/ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจากงบการเงินรวม ทั้งนี้ ในวงเงินรวมไม่เกิน 30 ล้านบาท และให้ใช้อัตราดังกล่าวสำหรับการคำนวณเงินรางวัลประจำปีในปีต่อไป

ตารางแสดงคำตอบแทนสำหรับกรรมการและเจ้าหน้าที่บริหารของบริษัทฯ ในปี 2557 สิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2557

หน่วย : ล้านบาท

คณะกรรมการ	จำนวน (ราย)	คำตอบแทน (คณะกรรมการบริษัทฯ)	เบี้ยประชุม (คณะกรรมการบริษัทฯ)	เบี้ยประชุม (คณะกรรมการชุดย่อย) ⁽¹⁾	มีรางวัลประจำปี	รวม
คณะกรรมการบริษัทฯ	23	7.90	4.28	1.90	บริษัทฯ งดจ่าย	14.08
คณะกรรมการตรวจสอบ	8	-	-	0.80	-	0.80
เจ้าหน้าที่บริหารบริษัทฯ	20	64.90	-	-	-	64.90 ⁽²⁾

หมายเหตุ : ⁽¹⁾ ไม่รวมคำตอบแทนกรรมการตรวจสอบ

⁽²⁾ ค่าตอบแทน รวมเงินได้ ภาษีที่บริษัทฯ ออกให้ ค่าพาหนะ เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ เงินสมทบกองทุนบำเหน็จสำหรับเจ้าหน้าที่บริหารปัจจุบันและผู้ที่เกี่ยวข้องอายุในปี 2557

ตารางแสดงผลตอบแทนคณะกรรมการบริษัท ประจำปี 2557

รายชื่อคณะกรรมการบริษัท	ตำแหน่งที่ได้รับค่าตอบแทนและเบี้ยประชุม ⁽¹⁾	ค่าตอบแทนรวมเบี้ยประชุมคณะกรรมการบริษัท (บาท)	เบี้ยประชุมกรรมการชุดย่อย (บาท)	ค่าตอบแทนคณะกรรมการตรวจสอบ (บาท)	รวมผลตอบแทน (บาท) ⁽²⁾
1. นายอริพงศ์ ภู่อุ่ม	<ul style="list-style-type: none"> - รองประธานกรรมการ คนที่ 1 และรักษาการประธานกรรมการบริษัท กรรมการบริหาร - ประธานกรรมการประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ - ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน - กรรมการสรรหาผู้ดำรงตำแหน่ง - กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ - กรรมการพัฒนาประสิทธิภาพ - กรรมการบริหารความเสี่ยง - ประธานกรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูปบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) 	986,250.00	190,000.00	-	1,176,250.00
2. พลอากาศเอก ศรีทศ สนั่นแจ้ง	<ul style="list-style-type: none"> - รองประธานกรรมการบริษัท คนที่ 2 - กรรมการสรรหาผู้ดำรงตำแหน่ง - กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ - อธิบดีประธานกรรมการตรวจสอบ 	412,298.39	30,000.00	26,250.00	468,548.39
3. นายคณิศ แสงสุพรรณ	<ul style="list-style-type: none"> - กรรมการบริษัท - ประธานกรรมการบริหาร - รองประธานอนุกรรมการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน - กรรมการประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ - กรรมการบริหารความเสี่ยง - กรรมการสรรหาผู้ดำรงตำแหน่ง - กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ - กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน - กรรมการพิจารณาผลตอบแทนผู้ดำรงตำแหน่ง - กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ - กรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูปบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) 	930,000.00	330,000.00	-	1,260,000.00

หมายเหตุ : ⁽¹⁾ อธิบดีประธานกรรมการ อธิบดีกรรมการ และอธิบดีกรรมการ หมายถึง กรรมการที่พ้นวาระก่อนวันที่ 31 ธันวาคม 2557

⁽²⁾ บริษัทฯ งดจ่ายเงินรางวัลประจำปี 2556

ตารางแสดงผลตอบแทนคณะกรรมการบริษัท ประจำปี 2557 (ต่อ)

รายชื่อคณะกรรมการบริษัท	ตำแหน่งที่ได้รับค่าตอบแทนและเบี้ยประชุม ⁽¹⁾	ค่าตอบแทนรวมเบี้ยประชุม บริษัทฯ (บาท)	เบี้ยประชุม กรรมการชุดย่อย (บาท)	ค่าตอบแทน คณะกรรมการ ตรวจสอบ (บาท)	รวมผล ตอบแทน (บาท) ⁽²⁾
4. นายพงษ์ภานุ เศรษฐรินทร์	<ul style="list-style-type: none"> - กรรมการบริษัท - กรรมการบริหาร - กรรมการบริหารความเสี่ยง - ประธานกรรมการกิจการสัมพันธ์ - กรรมการพัฒนาบุคลากร - กรรมการพัฒนาประสิทธิภาพ 	979,354.84	210,000.00	-	1,189,354.84
5. นายรังสรรค์ ศิริวิศาสตร์	<ul style="list-style-type: none"> - กรรมการบริษัท - ประธานกรรมการสรรหาผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการ ผู้อำนวยการใหญ่ - ประธานกรรมการพิจารณาผลตอบแทนผู้ดำรง ตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ - ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน 	643,333.33	120,000.00	-	763,333.33
6. นายรัฐพล ภัคศิภูมิจิ	<ul style="list-style-type: none"> - กรรมการบริษัท - กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน - กรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูป บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) - กรรมการตรวจสอบ 	393,548.39	80,000.00	49,000.00	522,548.39
7. นายวิโรฒ สันติประภพ	<ul style="list-style-type: none"> - กรรมการบริษัท - กรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูป บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) 	326,451.62	40,000.00	-	366,451.62
8. นายวีระวงศ์ จิตต์มีตรภพ	<ul style="list-style-type: none"> - กรรมการบริษัท - ประธานกรรมการด้านกฎหมาย - กรรมการพิจารณากำกับดูแลผลิตภัณฑ์ที่มีความสำคัญ ต่อบริษัท - กรรมการธรรมาภิบาล - กรรมการส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม CSR - กรรมการสรรหาผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการ ผู้อำนวยการใหญ่ - ประธานกรรมการตรวจสอบ 	776,451.62	80,000.00	304,250.00	1,160,701.62

หมายเหตุ: ⁽¹⁾ อดีตประธานกรรมการ อดีตรองประธานกรรมการ และอดีตกรรมการ หมายถึง กรรมการที่พ้นวาระก่อนวันที่ 31 ธันวาคม 2557

⁽²⁾ บริษัทฯ งดจ่ายเงินรางวัลประจำปี 2556

ตารางแสดงผลตอบแทนคณะกรรมการบริษัท ประจำปี 2557 (ต่อ)

รายชื่อคณะกรรมการบริษัท	ตำแหน่งที่ได้รับค่าตอบแทนและเบี้ยประชุม ⁽¹⁾	ค่าตอบแทนรวมเบี้ยประชุมคณะกรรมการบริษัท (บาท)	เบี้ยประชุมกรรมการชุดย่อย (บาท)	ค่าตอบแทนคณะกรรมการตรวจสอบ (บาท)	รวมผลตอบแทน (บาท) ⁽²⁾
9. พลอากาศเอก ศิวเกียรติ ชยามะ	<ul style="list-style-type: none"> - กรรมการบริษัท - กรรมการพัฒนาบุคลากร - กรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูปบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) - กรรมการตรวจสอบ 	643,333.33	70,000.00	61,000.00	774,333.33
10. นายสมเกียรติ ศิริชาติไชย	<ul style="list-style-type: none"> - กรรมการบริษัท - กรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูปบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) - กรรมการตรวจสอบ 	326,451.62	40,000.00	49,000.00	415,451.62
11. นางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์	<ul style="list-style-type: none"> - กรรมการบริษัท - กรรมการบริหาร - กรรมการสรรหาผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ 	393,548.39	40,000.00	-	433,548.39
12. พลอากาศเอก หม่อมหลวง สุปรีชา กมลธานี	<ul style="list-style-type: none"> - กรรมการบริษัท - กรรมการบริหาร - กรรมการบริหารความเสี่ยง 	960,000.00	170,000.00	-	1,130,000.00
13. พลอากาศโท ภัทธี แสง-สุทธิ ⁽³⁾	- กรรมการบริษัท	-	-	-	-
14. นายอำพน กิตติอำพน	- อดีตประธานและอดีตรวมกรรมการบริษัท	435,000.00	-	-	435,000.00
15. พลอากาศเอก ประจัน จันทอง	<ul style="list-style-type: none"> - อดีตรองประธานกรรมการคนที่ 1 - อดีตรองกรรมการ และอดีตรวมกรรมการ - อดีตรวมการบริหารความเสี่ยง 	639,395.16	50,000.00	-	689,395.16
16. นายจุตินันท์ ภิรมย์ภักดี	<ul style="list-style-type: none"> - อดีตรวมกรรมการบริษัท - อดีตรวมการประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ - อดีตรวมการส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม (CSR) - อดีตรวมการตรวจสอบ 	130,000.00	20,000.00	60,000.00	210,000.00

หมายเหตุ : (1) อดีตรองประธานกรรมการ อดีตรองประธานกรรมการ และอดีตรวมกรรมการ หมายถึง กรรมการที่พ้นวาระก่อนวันที่ 31 ธันวาคม 2557

(2) บริษัทฯ งดจ่ายเงินรางวัลประจำปี 2556

(3) แต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัท เมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2557 แต่มิได้รับค่าตอบแทนและเบี้ยประชุมในปี 2557

ตารางแสดงผลตอบแทนคณะกรรมการบริษัท ประจำปี 2557 (ต่อ)

รายชื่อคณะกรรมการบริษัท	ตำแหน่งที่ได้รับค่าตอบแทนและเบี้ยประชุม ⁽¹⁾	ค่าตอบแทนรวมเบี้ยประชุมคณะกรรมการบริษัท (บาท)	เบี้ยประชุมกรรมการชุดย่อย (บาท)	ค่าตอบแทนคณะกรรมการตรวจสอบ (บาท)	รวมผลตอบแทน (บาท) ⁽²⁾
17. นายธีรศักดิ์ สุวรรณยศ	<ul style="list-style-type: none"> - อดีตรรรมการบริษัท - อดีตประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง - อดีตประธานอนุกรรมการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน - อดีตประธานกรรมการพัฒนาประสิทธิภาพ - อดีตประธานกรรมการพัฒนารายได้และควบคุมค่าใช้จ่าย - อดีตรรรมการบริหาร - อดีตรรรมการธรรมาภิบาล 	620,645.16	150,000.00	-	770,645.16
18. นายสุธรรม ศิริทิพย์สาค	<ul style="list-style-type: none"> - อดีตรรรมการบริษัท - อดีตรรรมการบริหาร - อดีตรรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทนและพัฒนาบุคลากร 	478,333.33	70,000.00	-	548,333.33
19. พลตำรวจเอก อุดลย์ แสงสิงแก้ว	<ul style="list-style-type: none"> - อดีตรรรมการบริษัท - อดีตประธานกรรมการธรรมาภิบาล - อดีตรรรมการส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม CSR - อดีตรรรมการพัฒนาบุคลากร 	450,000.00	40,000.00	-	490,000.00
20. นายอรุณพล ใหญ่สว่าง	<ul style="list-style-type: none"> - อดีตรรรมการบริษัท - อดีตประธานกรรมการกำกับดูแลรูปคดีที่มีความสำคัญต่อบริษัท - อดีตประธานกรรมการด้านกฎหมาย - อดีตประธานกรรมการตรวจสอบ 	389,354.84	60,000.00	202,016.13	651,370.97
21. นายสมชัย ศิริวัฒนโชค	<ul style="list-style-type: none"> - อดีตรรรมการบริษัท - อดีตประธานกรรมการประชาสัมพันธ์องค์กร และส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม - อดีตรรรมการธรรมาภิบาล - อดีตรรรมการสรรหาผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ - อดีตรรรมการบริหาร - อดีตรรรมการสรรหา และกำหนดค่าตอบแทน 	610,000.00	110,000.00	-	720,000.00

หมายเหตุ : (1) อดีตประธานกรรมการ อดีตรรรมการ และอดีตรรรมการ หมายถึง กรรมการที่พ้นวาระก่อนวันที่ 31 ธันวาคม 2557

(2) บริษัทฯ งดจ่ายเงินรางวัลประจำปี 2556

ตารางแสดงผลตอบแทนคณะกรรมการบริษัทฯ ประจำปี 2557 (ต่อ)

รายชื่อคณะกรรมการบริษัทฯ	ตำแหน่งที่ได้รับค่าตอบแทนและเบี้ยประชุม ⁽¹⁾	ค่าตอบแทนรวมเบี้ยประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ (บาท)	เบี้ยประชุมกรรมการชุดย่อย (บาท)	ค่าตอบแทนคณะกรรมการตรวจสอบ (บาท)	รวมผลตอบแทน (บาท) ⁽²⁾
22. พลเอก อนันตพร กาญจนรัตน์	- อดีตกรรมการบริษัทฯ - อดีตนายกกรรมการตรวจสอบ	148,709.68	-	46,443.55	195,153.23
23. พลอากาศเอก สถิตย์พงษ์ สุขวิมล	- อดีตกรรมการบริษัทฯ	503,333.33	-	-	503,333.33

หมายเหตุ : ⁽¹⁾ อดีตนายกกรรมการ อดีตกรรมการ และอดีตรองกรรมการ หมายถึง กรรมการที่พ้นวาระก่อนวันที่ 31 ธันวาคม 2557

⁽²⁾ บริษัทฯ งดจ่ายเงินรางวัลประจำปี 2556

คำตอบแทนอื่นๆ สิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสาร

คณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ ในการประชุมครั้งที่ 6/2557 เมื่อวันที่ 20 มิถุนายน 2557 ได้มีมติยกเลิกสิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารของกรรมการบริษัทฯ เพื่อปฏิบัติตามมติของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ โดยที่ก่อนหน้านี้กรรมการบริษัทฯ ได้รับสิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารให้เปล่าไป-กลับ ในเส้นทางต่างประเทศ 10 ฉบับต่อปี ในประเทศ 10 ฉบับต่อปี ในชั้นตุรกี ทั้งนี้ หากมีที่นั่งว่างสามารถเดินทางในชั้นสูงสุดได้ โดยสามารถนำไปใช้ได้ตามความเหมาะสม และสิทธินี้ให้ขณะดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทฯ เท่านั้น

เจ้าหน้าที่บริหารและพนักงาน

เจ้าหน้าที่บริหารและพนักงานของบริษัทฯ รวมทั้งคู่สมรสและบุตร จะได้รับสิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารแบบสำรองที่นั่งได้และแบบสำรองที่นั่งไม่ได้ ตามระเบียบบริษัทฯ ที่กำหนด

กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บริษัทฯ ได้จดทะเบียนจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพเมื่อวันที่ 26 มิถุนายน 2535 ซึ่งภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ บริษัทฯ จ่ายเงินสมทบเข้า

กองทุนในอัตราร้อยละ 9 ของเงินเดือนค่าจ้างสำหรับพนักงานที่มีอายุงานไม่เกิน 20 ปี และในอัตราร้อยละ 10 ของเงินเดือนค่าจ้างสำหรับพนักงานที่มีอายุงาน 20 ปีขึ้นไป โดยพนักงานจ่ายเงินสะสมในอัตราไม่ต่ำกว่าร้อยละ 2 ของเงินเดือนค่าจ้าง แต่ไม่เกินอัตราที่บริษัทฯ จ่ายสมทบ

กองทุนบำเหน็จพนักงาน

บริษัทฯ ได้จัดตั้งกองทุนบำเหน็จพนักงาน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) โดยจ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนในอัตราร้อยละ 10 ของเงินเดือนค่าจ้าง ในกรณีที่เงินในกองทุนต่ำกว่าภาวะผูกพัน ณ วันสิ้นงวดบัญชี บริษัทฯ จะจ่ายเงินสมทบเพิ่มเติมให้เต็มตามภาวะผูกพัน

พนักงานที่อยู่ในกองทุนบำเหน็จ จะต้องมียุงานตั้งแต่ 3 ปี ขึ้นไป จึงจะมีสิทธิได้รับเงินบำเหน็จตามอายุงาน เมื่อพ้นสภาพจากการเป็นพนักงานโดยไม่มีความผิด หรือมีความผิดแต่ไม่ถูกลงโทษถึงไล่ออก ทั้งนี้เมื่อบริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพมีผลตั้งแต่วันที่ 26 มิถุนายน 2535 เป็นอันมาแล้ว พนักงานที่เข้าทำงานนับจากวันดังกล่าวจะสามารถเข้าเป็นสมาชิกกองทุนสำรองเลี้ยงชีพได้อย่างเดียว และไม่สามารถเข้าเป็นสมาชิกกองทุนบำเหน็จพนักงาน กองทุนบำเหน็จพนักงานจึงไม่มีสมาชิกเพิ่มตั้งแต่วันที่เริ่มจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพและเงินบำเหน็จที่ให้แก่เจ้าหน้าที่บริหารในปี 2557 สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557

	เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ		เงินบำเหน็จ	
	จำนวน (ราย)	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	จำนวน (ราย)	จำนวนเงิน (ล้านบาท)
เจ้าหน้าที่บริหาร ⁽¹⁾	17	4.05	1	0.24

หมายเหตุ : ⁽¹⁾เจ้าหน้าที่บริหารจำนวน 17 ราย รวมเจ้าหน้าที่บริหารที่เกษียณอายุและลาออกก่อนวันที่ 31 ธันวาคม 2557

บุคลากร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ มีพนักงานที่ กรุงเทพมหานคร และต่างประเทศรวมทั้งหมดจำนวน 24,952 คน โดยทั่วไป พนักงานของบริษัทฯ จะสิ้นสุดสภาพการเป็นพนักงานเมื่อสิ้นสุดรอบปีงบประมาณของทางการ (วันที่ 30 กันยายน) ที่พนักงานนั้นมีอายุครบ 60 ปีบริบูรณ์ บริษัทฯ มีข้อจำกัดตามแนวปฏิบัติภายในบางประการเกี่ยวกับ

มาตรการที่จะนำมาใช้ในการดำเนินการลดจำนวนพนักงาน เพื่อการเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานหรือลดต้นทุน ทั้งนี้ แนวปฏิบัติภายในของบริษัทฯ ได้กำหนดให้สอดคล้องกับกฎหมายแรงงานของประเทศไทย ซึ่งมีบทบัญญัติเกี่ยวกับการจ้างแรงงานและการเลิกจ้างพนักงาน ตลอดจนการเกษียณอายุการทำงาน





การกำกับ ดูแลกิจการ

รายงานของคณะกรรมการธรรมาภิบาล

คณะกรรมการบริษัทฯ มีเจตนาธรรมาภิบาลอันแน่วแน่ในการดำเนินธุรกิจภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ควบคู่ไปกับการรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม เพื่อพัฒนาการบริหารจัดการของบริษัทฯ ให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ซึ่งเป็นการสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ถือหุ้น นักลงทุน และผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มอบหมายให้คณะกรรมการธรรมาภิบาล ซึ่งประกอบด้วยกรรมการอิสระ 4 ท่าน ทำหน้าที่เสนอแนะแนวปฏิบัติด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ตรวจสอบการกำกับดูแล การปฏิบัติงานของกรรมการ และฝ่ายบริหารให้เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ตลอดจนพิจารณาแนวปฏิบัติที่ดีให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และหลักเกณฑ์ของ ASEAN Corporate Governance Scorecard (ASEAN CG Scorecard) เพื่อนำมาทบทวนปรับปรุงนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ ให้มีความต่อเนื่อง เหมาะสมและทันสมัย

ในปี 2557 คณะกรรมการธรรมาภิบาลมีการประชุมรวมทั้งสิ้น 2 ครั้ง และได้ปฏิบัติหน้าที่ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนดไว้อย่างครบถ้วน สรุปได้ดังต่อไปนี้

1. พิจารณาเรื่องการสนับสนุนการดำเนินงานขององค์กรต่อต้านคอร์รัปชัน (ประเทศไทย) เพื่อให้การดำเนินงานขององค์กรฯ สามารถบรรลุเป้าหมายตามวิสัยทัศน์และยุทธศาสตร์ที่วางไว้อย่างเป็นรูปธรรม
2. พิจารณาและให้ความเห็นชอบแผนการปรับปรุงด้านการจัดอันดับการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี
3. ให้ข้อเสนอแนะและแนวปฏิบัติในเรื่องเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามหลักเกณฑ์การกำกับดูแลกิจการบริษัทจดทะเบียน 2557 และนำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาต่อไป

4. ให้ข้อเสนอแนะเรื่องการทบทวน บทบาท หน้าที่ และอำนาจของคณะกรรมการธรรมาภิบาล (กฎบัตร) ให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ของ ASEAN CG Scorecard
5. พิจารณาเรื่องร้องเรียนด้านธรรมาภิบาลด้วยความระมัดระวัง โปร่งใส และเป็นธรรม เพื่อสร้างความมั่นใจให้กับผู้ปฏิบัติงานในทุกระดับ

จากการที่บริษัทฯ ยึดมั่นในการปฏิบัติตามหลักธรรมาภิบาล และหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีอย่างจริงจัง เป็นผลให้บริษัทฯ ได้รับการประเมินจากองค์กรต่างๆ ดังนี้

1. สมาคมส่งเสริมผู้ลงทุนไทย (Thai Investors Association) ทำการประเมินคุณภาพการจัดประชุมสามัญผู้ถือหุ้น (AGM Checklist) โดยให้บริษัทฯ 100 คะแนนเต็ม จัดอยู่ในระดับ "ดีเยี่ยม" เป็นเวลาติดต่อกัน 2 ปี
2. สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ประเมินการกำกับดูแลกิจการบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ซึ่งในปี 2557 ทางสมาคมฯ ได้มีการเปลี่ยนแปลงหลักเกณฑ์ในการประเมินตาม ASEAN CG Scorecard โดยให้บริษัทฯ อยู่ในเกณฑ์ "ดีมาก"

คณะกรรมการธรรมาภิบาลของบริษัทฯ มีความมุ่งมั่นที่จะพัฒนาระบบการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ เพื่อส่งเสริมและยกระดับมาตรฐานให้บริษัทฯ มีหลักการกำกับดูแลกิจการที่เป็นที่ยอมรับในระดับสากล

พลตำรวจเอก อดุลย์ แสงสิงแก้ว
ประธานกรรมการธรรมาภิบาลของบริษัทฯ
ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557

นโยบายเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการที่ดี

บริษัทฯ จัดทำนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีเป็นลายลักษณ์อักษร และประกาศใช้เมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2547 โดยกำหนดให้เป็นหน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ ฝ่ายบริหาร และพนักงาน ที่ต้องยึดถือและปฏิบัติตามนโยบายฯ ในปี 2555 บริษัทฯ ได้ทบทวน และปรับปรุงนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ของบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ มีนโยบายให้ความสำคัญต่อการดำเนินงานตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยยึดหลักธรรมาภิบาลสากล เป็นแนวทางในการดำเนินงาน จึงกำหนดกรอบนโยบายการกำกับดูแลกิจการ ซึ่งครอบคลุมองค์ประกอบที่สำคัญ 4 ด้าน ได้แก่

1. ด้านรัฐ สังคมและสิ่งแวดล้อม

- มุ่งมั่น รักษาและส่งเสริม คุณภาพสิ่งแวดล้อมอันเกิดจากการดำเนินงานขององค์กร
- กระตุ้น ส่งเสริม เน้นย้ำให้ทุกหน่วยงานในองค์กร ดำเนินงานโดยคำนึงถึง หน้าที่ และความรับผิดชอบต่อประโยชน์ส่วนรวม ใส่ใจต่อสิ่งแวดล้อม สังคมและชุมชน
- มุ่งมั่น สร้างสรรค์ ส่งเสริม สนับสนุน และบริหารจัดการ ด้วยความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม สังคม ชุมชน ตามหลักกฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง

2. ด้านผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้เสีย

- มุ่งเน้นการให้บริการทุกระดับด้วยความประทับใจ ผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้เสีย ได้รับการอำนวยความสะดวกและได้รับการตอบสนองตามต้องการ
- สร้างกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของผู้รับบริการ และผู้มีส่วนได้เสียผ่านช่องทางต่างๆ
- ส่งเสริม สนับสนุน แนวทางใหม่ๆ ตลอดจนการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาประยุกต์ใช้ในการพัฒนาการให้บริการเพื่อความสะดวกและทันสมัย
- ส่งเสริมการให้บริการ โดยยึดหลักความพึงพอใจของผู้รับบริการ แสดงความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นอย่างเป็นธรรม อันเนื่องมาจากการบริการที่ผิดพลาด หรือไม่เป็นไปตามสัญญาหรือข้อตกลง
- มุ่งมั่นที่จะเปิดโอกาสในการแข่งขันการให้บริการอย่างเป็นธรรมและเสมอภาค

3. ด้านองค์กร

- สร้างระบบการกำกับดูแลและป้องกันมิให้เกิดการขัดแย้งทางผลประโยชน์ (Conflict of Interest) ในการดำเนินงาน และทบทวนระบบการกำกับดูแลขององค์กรอย่างสม่ำเสมอ
- ส่งเสริม ปลูกฝัง และกระตุ้น สร้างบรรยากาศให้ตระหนักถึงความเสี่ยงต่อการผิดจริยธรรม จนเป็นวัฒนธรรมองค์กรโดยเน้นย้ำถึงผลกระทบที่เกิดจากการดำเนินงานที่ไม่สอดคล้องกับหลักคุณธรรม จริยธรรม และธรรมาภิบาล
- สร้างกระบวนการ กรณีที่ผลิตภัณฑ์ บริการ และการปฏิบัติการมีผลกระทบในเชิงลบต่อสังคม รวมถึงการคาดการณ์ล่วงหน้า ถึงความกังวลของสาธารณะที่มีผลต่อผลิตภัณฑ์ บริการ และการปฏิบัติการ
- ให้ความสำคัญต่อความถูกต้องและความชัดเจนของข้อมูลที่เผยแพร่สู่สาธารณชน โดยปรับปรุงพัฒนาระบบการจัดการฐานข้อมูลให้ถูกต้อง ทันสมัยอยู่ตลอดเวลา และเน้นย้ำให้ผู้ปฏิบัติงานทุกระดับยึดถือปฏิบัติโดยเคร่งครัด
- ส่งเสริมและจัดให้มีระบบบริหารความเสี่ยง ที่เกี่ยวกับประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการปฏิบัติงาน ความถูกต้องของรายงานและการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง ภายใต้การกำกับดูแลและควบคุมภายในที่ดี

4. ด้านผู้ปฏิบัติงาน

ให้ความสำคัญ สนับสนุน ผลักดัน การพัฒนาทรัพยากรบุคคล การสร้างความผูกพันองค์กร และการสืบทอดตำแหน่งอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง

- มุ่งมั่นที่จะสร้างบรรยากาศในการทำงานที่ดึงดูดและรักษาพนักงานที่มีคุณภาพ พร้อมจัดให้มีการพัฒนาความสามารถ และทักษะที่จำเป็น เพื่อให้พนักงานพัฒนาศักยภาพ และสามารถทำงานอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด
- ส่งเสริม สนับสนุน จัดให้มีระบบการแลกเปลี่ยน เรียนรู้ ประสบการณ์และความรู้ในการปฏิบัติงานทุกระดับเพื่อยกระดับมาตรฐานในการปฏิบัติงาน
- เคารพในสิทธิส่วนบุคคลของเจ้าหน้าที่/พนักงาน หลีกเลี่ยงการนำเอาข้อมูล หรือเรื่องราวของเจ้าหน้าที่/พนักงาน ทั้งในเรื่องที่เกี่ยวกับการปฏิบัติงานและเรื่องส่วนตัวไปเปิดเผย หรือวิพากษ์วิจารณ์ในลักษณะที่จะก่อให้เกิดความเสียหายแก่เจ้าหน้าที่/พนักงาน หรือภาพลักษณ์โดยรวมขององค์กร
- กำกับดูแลให้พนักงานปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต โปร่งใส เพื่อประโยชน์สูงสุดขององค์กร และไม่ดำเนินการที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์
- ให้ความสำคัญและความเป็นธรรมกับพนักงานทุกระดับ จัดให้มีกระบวนการรับข้อร้องเรียนจากพนักงานอย่างเป็นระบบ ในเรื่องการปฏิบัติที่ไม่เป็นธรรมของผู้บังคับบัญชา

จริยธรรมธุรกิจ

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจโดยยึดมั่นในหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี และปฏิบัติตามหลักจริยธรรมทางธุรกิจอย่างเคร่งครัด ด้วยเชื่อว่าเป็นวิถีทางที่ทำให้คณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ เป็นธรรม โปร่งใส สามารถตรวจสอบได้ ซึ่งเป็นการเสริมสร้างความเชื่อมั่นในระยะยาวให้กับผู้ถือหุ้น นักลงทุน ลูกค้า และผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วน

บริษัทฯ มีหลักจริยธรรม เพื่อให้พนักงานยึดถือปฏิบัติ ดังนี้

หลักจริยธรรม

1. ยึดมั่นในระบอบประชาธิปไตย ให้การสนับสนุนและยึดมั่นในระบอบประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์ ทรงเป็นประมุข
2. ยึดมั่นในประโยชน์ของบริษัทฯ ปฏิบัติหน้าที่เพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ โดยไม่แสวงหาผลประโยชน์เพื่อตนเองหรือผู้อื่น และไม่มีผลประโยชน์ทับซ้อน
3. ยึดมั่นในความซื่อสัตย์สุจริต ไม่ยินยอมให้เกิดการทุจริตขึ้นในงานที่ตนมีหน้าที่รับผิดชอบ
4. ยึดมั่นในความถูกต้อง ไม่ยินยอมให้เกิดการกระทำที่ผิดกฎหมายขึ้นในงานที่ตนมีหน้าที่รับผิดชอบ
5. ยึดมั่นในความโปร่งใส ไม่บิดเบือนข้อเท็จจริงไม่ว่าในลักษณะใดๆ ในการให้ข้อมูลข่าวสารแก่ผู้ร่วมงาน ประชาชน ผู้ถือหุ้น และผู้มีส่วนได้เสียอื่นๆ ของบริษัทฯ

การปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของหลักบรรษัทภิบาล และหลักการกำกับกิจการที่ดี จึงมุ่งมั่นดำเนินธุรกิจด้วยความสุจริต โปร่งใส โดยเชื่อมั่นว่าสามารถนำพาองค์กรบรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมายได้อย่างมั่นคง และยั่งยืน ซึ่งถือเป็นส่วนสำคัญในการสร้างความเชื่อมั่นแก่ผู้ถือหุ้น และผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วน

หลักบรรษัทภิบาลของการปิ่นไทย

- การสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่องค์กรในระยะยาว (Creation of Long Term Value) ส่งเสริมและปลูกฝังให้ผู้ปฏิบัติงานมีวิสัยทัศน์และตระหนักถึงความสำคัญในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในทุกด้าน ซึ่งเป็นการสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่องค์กรในระยะยาว ตลอดจนจัดให้มีคณะกรรมการต่างๆ ตามหลักธรรมาภิบาล และผู้บริหารต้องปฏิบัติตามนโยบายว่าด้วยการสรรหา แต่งตั้ง โยกย้ายและพิจารณาความดีความชอบด้วยความโปร่งใสและเป็นธรรม

- **ความโปร่งใส (Transparency)** ดูแลให้มีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญทั้งข้อมูลด้านการเงินและด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับ การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ภายในระยะเวลาที่เหมาะสม และผ่านช่องทางที่ผู้เกี่ยวข้องสามารถเข้าถึงข้อมูลได้สะดวก และจัดให้มีหน่วยงานประชาสัมพันธ์และหน่วยงาน นักลงทุนสัมพันธ์ทำหน้าที่เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารทั่วไปเกี่ยวกับบริษัทฯ ให้สาธารณชนได้รับทราบ อีกทั้ง ผู้ปฏิบัติงาน จะต้องไม่มีผลประโยชน์ส่วนตน ในการปฏิบัติหน้าที่หรือ ละเว้นการดำเนินการใดๆ ในลักษณะที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์กับบริษัทฯ ไม่ใช่ใช้ข้อมูลแสวงหาผลประโยชน์เพื่อตนเองหรือผู้อื่น ตลอดจนผู้ปฏิบัติงาน ต้องไม่รับตำแหน่งกรรมการหรือที่ปรึกษาให้แก่บริษัท หรือ บุคคลใดๆ ซึ่งจะก่อหรืออาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์กับบริษัทฯ รวมถึงการรับทรัพย์สินหรือ ประโยชน์อื่นใดของผู้ปฏิบัติงาน จะต้องอยู่ภายใต้หลักเกณฑ์ ที่คณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ กำหนด
- **ความรับผิดชอบในหน้าที่ (Responsibility)** ผู้ปฏิบัติงาน ต้องอุทิศตนในการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรู้ และประสบการณ์ อย่างเต็มความสามารถ โดยให้ความสำคัญต่อการตอบสนองความต้องการของผู้ถือหุ้น ลูกค้า คู่ค้า และพนักงาน โดยใช้ดุลยพินิจในการปฏิบัติหน้าที่อย่างเป็นอิสระด้วยความสุจริตและเป็นธรรมตลอดจนหลีกเลี่ยงการกระทำ ใดๆ อันเป็นการขัดแย้งกับผลประโยชน์ของบริษัทฯ หรือ เป็นการใช้อำนาจหรือข้อมูลที่ได้จากการเป็นผู้ปฏิบัติงาน ของบริษัทฯ เพื่อแสวงหาผลประโยชน์สำหรับตนเองหรือผู้อื่น ซึ่งผู้บริหารจะต้องส่งเสริมและปลูกฝังผู้ได้บังคับบัญชาให้มีจิตสำนึกของความรับผิดชอบต่ออย่างสูงในการปฏิบัติหน้าที่
- **ความรับผิดชอบต่อผลการปฏิบัติหน้าที่ (Accountability)** ผู้ปฏิบัติงานต้องตั้งใจปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความสามารถ และใช้ความระมัดระวังเยี่ยงผู้มีความรู้และประสบการณ์ พร้อมทั้งจะรับผิดชอบต่อผลการกระทำของตน รวมถึงชี้แจง และอธิบายการตัดสินใจและการกระทำของตนต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ผู้บังคับบัญชา ผู้ถือหุ้น ลูกค้า คู่ค้า และผู้มีส่วนได้เสียอื่นๆ ของบริษัทฯ ส่งเสริมและปลูกฝังให้ ผู้ปฏิบัติงานมีจิตสำนึกความรับผิดชอบต่อ
- **ความเป็นธรรม (Equitable Treatment)** ผู้ปฏิบัติงานต้อง ดำเนินกิจการและปฏิบัติหน้าที่ของตนเองด้วยความ เป็นธรรม โดยการปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียอย่างเท่าเทียมกัน ไม่เลือกปฏิบัติ เนื่องจากความแตกต่างในด้านเชื้อชาติ สัญชาติ ศาสนา เพศ หรือเหตุอื่นอันไม่เป็นธรรม รวมถึง ประพฤติปฏิบัติต่อคู่แข่งทางการค้าให้สอดคล้องกับ หลักสากลภายใต้กรอบแห่งกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ไม่ละเมิด

ความลับ หรือล่วงรู้ความลับทางการค้าของคู่แข่งทางการค้าด้วยวิธีใดอัน และจัดให้มีช่องทางให้พนักงานสามารถแจ้งเรื่องที่ผิดกฎหมายหรือผิดระเบียบของบริษัทฯ และดูแลให้ข้อร้องเรียนได้รับการตอบสนองภายในระยะเวลาที่เหมาะสม

หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี

หลักการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ แบ่งเป็น 5 หมวด ดังนี้

หมวดที่ 1 สิทธิของผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับผู้ถือหุ้นและสิทธิของผู้ถือหุ้น การทำให้ผู้ถือหุ้นไว้วางใจและมั่นใจในการลงทุนกับบริษัทฯ คือ การที่บริษัทฯ มีนโยบาย หรือการดำเนินการที่ปกป้องและรักษาสิทธิขั้นพื้นฐานของผู้ถือหุ้นที่พึงได้รับ ได้แก่ สิทธิในการซื้อขาย การโอนหลักทรัพย์ที่ตนถืออยู่ สิทธิในการมีส่วนแบ่งผลกำไรของบริษัทฯ สิทธิการได้รับข้อมูลของบริษัทฯ อย่างเพียงพอและทันเวลา สิทธิต่างๆ ในการเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้น สิทธิการมอบฉันทะให้บุคคลอื่นเข้าประชุมและออกเสียงลงคะแนนแทน สิทธิการแสดงความคิดเห็นและซักถามในการประชุมผู้ถือหุ้น สิทธิในการเสนอเรื่องเพื่อบรรจุเป็นวาระการประชุมและเสนอชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อรับการพิจารณาเลือกตั้งเป็นกรรมการบริษัทฯ สิทธิในการร่วมตัดสินใจในเรื่องสำคัญของบริษัทฯ เช่น การเลือกตั้งกรรมการอำนวยการที่สำคัญและมีผลต่อทิศทางทางการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ การแก้ไขหนังสือบริคณห์สนธิและข้อบังคับของบริษัทฯ เป็นต้น

การประชุมผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ ได้จัดให้มีการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี ตามพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 โดยได้ปฏิบัติตามแนวทางการจัดประชุมผู้ถือหุ้นที่ดีของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย รวมทั้งปรับปรุงเพิ่มเติมตามหลักเกณฑ์ของบริษัท ทริส คอร์ปอเรชั่น จำกัด (TRIS Corp) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) และตรวจสอบให้การประชุมผู้ถือหุ้นมีข้อปฏิบัติครบถ้วนตามข้อกำหนดที่ระบุไว้ใน Annual General Meeting Checklist (AGM Checklist) ตามโครงการประเมินคุณภาพการจัดประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปีของบริษัทจดทะเบียน โดยสมาคมส่งเสริมผู้ลงทุนไทย สมาคมบริษัทจดทะเบียน และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) เพื่อยกระดับคุณภาพการจัดการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปีของบริษัทฯ ดังนี้

• การกำหนดวัน เวลา สถานที่ในการประชุม

ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 2/2557 เมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2557 ได้มีมติกำหนดให้จัดการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2557 ในวันที่ 29 เมษายน 2557 ซึ่งอยู่ภายในกำหนดระยะเวลา 4 เดือน นับแต่วันปิดบัญชีประจำปีของบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้เปิดเผยมติดังกล่าวในเว็บไซต์ของตลาดหลักทรัพย์ฯ และเผยแพร่คำบอกกล่าวเรียกประชุมผู้ถือหุ้นในเว็บไซต์ของบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 18 มีนาคม 2557 โดยการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2557 ได้จัดขึ้น ณ ห้องประชุมชัยพฤกษ์ หอประชุมกองทัพอากาศ (อาคารทองใหญ่) ถนนพหลโยธิน เขตสายไหม กรุงเทพมหานคร มีผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบฉันทะแทนจำนวน 4,699 ราย ถือหุ้นรวมกันทั้งสิ้น 1,627,997,664 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 75 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดของบริษัทฯ เข้าร่วมประชุม ครบเป็นองค์ประชุมตามข้อบังคับของบริษัทฯ โดยมีประธานกรรมการบริษัทฯ ประธานกรรมการตรวจสอบ ประธานกรรมการธรรมาภิบาล กรรมการและผู้บริหารบริษัทฯ เลขานุการบริษัทฯ ผู้สอบบัญชี และที่ปรึกษากฎหมายเข้าร่วมประชุมอย่างพร้อมเพรียงกัน ทั้งนี้ รายละเอียดในการดำเนินการประชุมมีดังนี้

ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้น

ในการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2557 เพื่อเป็นการส่งเสริมการกำกับดูแลกิจการที่ดีเกี่ยวกับการดูแลสิทธิของผู้ถือหุ้น บริษัทฯ ได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอเรื่องเพื่อพิจารณาบรรจุเป็นวาระการประชุมและเสนอชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อรับการพิจารณาเลือกตั้งเป็นกรรมการบริษัทฯ เป็นการล่วงหน้าก่อนที่บริษัทฯ จะส่งหนังสือเชิญประชุม คือ ตั้งแต่เดือนตุลาคม-ธันวาคม 2556 โดยได้เปิดเผยรายละเอียดหลักเกณฑ์และวิธีการไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ และบริษัทฯ ได้ลงประกาศในหนังสือพิมพ์รายวันระหว่างวันที่ 7-9 ตุลาคม 2556 พร้อมทั้งได้มีหนังสือแจ้งตลาดหลักทรัพย์ฯ ในเรื่องดังกล่าว

• การส่งเอกสารการประชุมและการมอบฉันทะ

บริษัทฯ ได้จัดส่งหนังสือเชิญประชุม ซึ่งบรรจุวาระที่สำคัญอย่างครบถ้วนตามกฎหมาย ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ และข้อบังคับของบริษัทฯ อาทิ รายละเอียดวาระการประชุมที่เพียงพอที่จะประกอบการตัดสินใจ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ระบุอย่างชัดเจนในแต่ละวาระที่นำเสนอว่า เป็นเรื่องที่น่าเสนอเพื่อทราบ เพื่ออนุมัติ หรือเพื่อพิจารณารวมทั้งนำเสนอความเห็นของคณะกรรมการบริษัทฯ ในแต่ละวาระอย่างชัดเจน รายงานการประชุมครั้งที่ผ่านมา รายงานประจำปี พร้อมทั้งเอกสารประกอบการประชุม เอกสารที่ต้องใช้ในการมอบฉันทะและระบุวิธีการไว้ชัดเจน ให้แก่ผู้ถือหุ้นได้พิจารณา



ล่วงหน้าก่อนการประชุมมากกว่า 21 วัน และได้ประกาศในหนังสือพิมพ์รายวันภาษาไทย เรื่องคำบอกกล่าวเรียกประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นติดต่อกันไม่น้อยกว่า 3 วัน และก่อนวันประชุมไม่น้อยกว่า 3 วัน รวมถึงได้เผยแพร่หนังสือเชิญประชุมพร้อมทั้งเอกสารประกอบการประชุมในเว็บไซต์ของบริษัทฯ ล่วงหน้าก่อนการประชุมมากกว่า 30 วัน เพื่อบอกกล่าว ผู้ถือหุ้นล่วงหน้าในเวลาเพียงพอสำหรับเตรียมตัวศึกษาข้อมูลในการพิจารณาเกี่ยวกับวาระการประชุมก่อนมาเข้าร่วมประชุม หนังสือเชิญประชุมได้จัดส่งให้กับผู้ถือหุ้นทุกรายที่มีรายชื่อปรากฏในสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ รวมทั้งได้แต่งตั้งกรรมการอิสระ เป็นผู้รับมอบฉันทะแทนผู้ถือหุ้น ในกรณีที่ผู้ถือหุ้นประสงค์จะมอบฉันทะให้ผู้อื่นมาประชุมแทน สามารถเลือกมอบฉันทะให้บุคคลใดบุคคลหนึ่ง หรือกรรมการอิสระของบริษัทฯ เข้าประชุมแทนได้

วันประชุมผู้ถือหุ้น

• การเข้าร่วมประชุมและการลงทะเบียน

บริษัทฯ ได้แจ้งในเอกสารประกอบการประชุมที่จัดส่งพร้อมหนังสือเชิญประชุม เพื่อให้ผู้ถือหุ้นทราบถึงกระบวนการและขั้นตอนในการเข้าร่วมประชุม การตรวจสอบเอกสารหรือหลักฐานเพื่อแสดงสิทธิในการเข้าร่วมประชุม บริษัทฯ ได้อำนวยความสะดวกให้กับผู้ถือหุ้น โดยได้กำหนดวันเวลาการประชุม สถานที่ประชุมที่มั่นใจในด้านการรักษาความปลอดภัยให้กับผู้ถือหุ้น จัดเจ้าหน้าที่ลงทะเบียน และกำหนดจุดบริการรับลงทะเบียนให้แก่ผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบฉันทะที่เข้าร่วมประชุมอย่างเหมาะสมและเพียงพอ โดยผู้ถือหุ้นสามารถลงทะเบียนเข้าร่วมประชุมได้ล่วงหน้าก่อนเวลาประชุม 4 ชั่วโมง และต่อเนื่องจนกว่าการประชุมผู้ถือหุ้นจะแล้วเสร็จ รวมถึงการจัดของที่ระลึก และการเลี้ยงรับรองที่เหมาะสมแก่ผู้ถือหุ้นที่มาประชุมด้วย

• การเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นซักถามและแสดงความคิดเห็น การลงมติ และการบันทึกรายงานการประชุม

ในการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2557 ก่อนดำเนินการประชุม เลขานุการบริษัทฯ ได้มีการแจ้งรายละเอียดขององค์ประชุม อธิบายวิธีการลงคะแนน การนับคะแนน การใช้บัตรลงคะแนน การเก็บบัตรลงคะแนน การนับคะแนนเสียง และเปิดเผยผลการนับคะแนนในแต่ละวาระอย่างชัดเจน โปร่งใส รวมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นซักถาม หรือแสดงความคิดเห็นอย่างเหมาะสมและเพียงพอ และให้ฝ่ายบริหารที่เกี่ยวข้องชี้แจงและให้ข้อมูลต่างๆ แก่ผู้ถือหุ้นอย่างครบถ้วน และชัดเจน สำหรับการลงคะแนนและนับคะแนนเสียง บริษัทฯ ปฏิบัติตามข้อบังคับของบริษัทฯ ที่กำหนดให้ 1 หุ้น เป็น 1 เสียง และนับเสียงข้างมากหรือไม่น้อยกว่า 2 ใน 3 เป็นมติ

โดยในวาระทั่วไปใช้บัตรลงคะแนนเฉพาะกรณีผู้ถือหุ้นไม่เห็นด้วยและงดออกเสียงสำหรับวาระเลือกตั้งกรรมการใช้บัตรลงคะแนน เห็นด้วย ไม่เห็นด้วย และงดออกเสียง รวมทั้งบริษัทฯ มีการจับบันทึกรายงานการประชุมอย่างครบถ้วน และมีการบันทึกภาพประชุมในลักษณะสื่อวีดิทัศน์ และพร้อมให้บริการเผยแพร่แก่ผู้ถือหุ้นที่สนใจ

ภายหลังวันประชุมผู้ถือหุ้น

• การแจ้งมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ ได้แจ้งมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นผ่านระบบข่าวของตลาดหลักทรัพย์ฯ ภายหลังจากการประชุมผู้ถือหุ้นในวันเดียวกัน โดยได้แจ้งก่อนเวลาเปิดทำการซื้อขายในรอบถัดไป ซึ่งมติดังกล่าวได้ระบุผลของมติ (เห็นชอบ/ไม่เห็นชอบ) และผลของการลงคะแนนเสียง (เห็นด้วย/ไม่เห็นด้วย/งดออกเสียง) ในแต่ละวาระ และจัดส่งรายงานการประชุมผู้ถือหุ้น ซึ่งจับบันทึกรายชื่อกรรมการ/ผู้บริหารที่เข้าร่วมประชุม ผลของมติ (เห็นชอบ/ไม่เห็นชอบ) และผลของการลงคะแนนเสียง (เห็นด้วย/ไม่เห็นด้วย/งดออกเสียง) ในวาระที่ขอรับรอง/อนุมัติจากผู้ถือหุ้น รวมทั้งประเด็นอภิปรายที่สำคัญ ข้อซักถามของผู้ถือหุ้นในแต่ละวาระและการชี้แจงของบริษัทฯ อย่างละเอียดให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ และหน่วยงานราชการ ภายในระยะเวลา 14 วัน นับแต่วันประชุมผู้ถือหุ้น พร้อมทั้งเผยแพร่รายงานการประชุมผู้ถือหุ้นบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ โดยบริษัทฯ ได้จัดทำมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นซึ่งส่งผ่านระบบข่าวของตลาดหลักทรัพย์ฯ และเผยแพร่รายงานการประชุมผู้ถือหุ้นเป็นภาษาอังกฤษบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ เพื่อให้ผู้ถือหุ้นต่างชาติได้รับข้อมูลอย่างทั่วถึงกัน

หมวดที่ 2 การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน

นโยบายของบริษัทฯ คือการอำนวยความสะดวกให้ผู้ถือหุ้นและปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมกัน เป็นธรรม และเป็นไปตามข้อกำหนดกฎหมาย รวมทั้งมีมาตรการป้องกันกรณีที่กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานใช้ข้อมูลภายในเพื่อแสวงหาผลประโยชน์ให้แก่ตนเองหรือพวกพ้องในทางมิชอบ อาทิ การซื้อขายหลักทรัพย์โดยใช้ข้อมูลภายใน (Insider trading) การนำข้อมูลภายในไปเปิดเผยกับบุคคลที่เกี่ยวข้องกับกรรมการ และผู้บริหาร เพื่อสร้างความมั่นใจในการลงทุนกับบริษัทฯ ความแนวทางการประเมินคุณภาพการจัดประชุมสามัญผู้ถือหุ้น (AGM Checklist) ได้แก่ การป้องกันสิทธิขั้นพื้นฐานของผู้ถือหุ้น การกำหนดให้สิทธิออกเสียงในที่ประชุมเป็นไปตามจำนวนหุ้นที่ถืออยู่โดยหนึ่งหุ้นมีสิทธิเท่ากับหนึ่งเสียง การกำหนดให้กรรมการอิสระเป็นผู้มีหน้าที่ดูแลผู้ถือหุ้นส่วนน้อย การให้บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ เป็น

นายทะเบียนหลักทรัพย์ การดำเนินการประชุมตามลำดับระเบียบวาระที่ได้แจ้งไว้ในหนังสือเชิญประชุม การเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นมีสิทธิมอบฉันทะให้ผู้อื่นมาประชุมและลงมติแทน การจัดสรรเวลาประชุมอย่างเพียงพอ เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นมีสิทธิอย่างเท่าเทียมกันในการแสดงความคิดเห็นและตั้งคำถาม การเปิดเผยข้อมูลผ่านเว็บไซต์ของบริษัทฯ เพื่อให้ผู้ถือหุ้นได้รับข้อมูลข่าวสารสำคัญที่มีการเปลี่ยนแปลง

หมวดที่ 3 บทบาทของผู้มีส่วนได้เสีย

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจโดยยึดหลักธรรมาภิบาล หรือหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของรัฐบาลกิจ รวมทั้งหลักการปฏิบัติที่ดีที่ยอมรับในระดับสากล (International Best Practice) เพื่อความเป็นองค์กรที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล มีความโปร่งใส สร้างความเชื่อมั่นและความพึงพอใจแก่ลูกค้า สร้างมูลค่าสูงสุดสำหรับผู้ถือหุ้น และมุ่งเน้นสร้างประโยชน์ให้กับผู้มีส่วนได้เสียในทุกภาคส่วนอย่างเป็นธรรม ในฐานะสายการบินแห่งชาติ บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจด้วยความรับผิดชอบต่อสังคม ซึ่งสอดคล้องกับหลักมาตรฐานสิ่งแวดล้อมสากล เพื่อลดมลพิษและผลกระทบต่างๆ อันเกิดจากการดำเนินงาน และเพื่อให้เป็นไปตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2550 ที่บัญญัติให้มีประมวลจริยธรรม บริษัทฯ ได้กำหนดแนวทางการปฏิบัติไว้เป็นลายลักษณ์อักษรในคู่มือประมวลบรรษัทภิบาลและจริยธรรม เพื่อให้คณะกรรมการผู้บริหาร และพนักงาน ยึดถือปฏิบัติ ดังนี้

ประเทศชาติ

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจด้วยความโปร่งใสสามารถตรวจสอบได้ ช่วยให้บริการแก่คนไทยอย่างยั่งยืนและเกิดผลดีต่อประเทศชาติ โดยไม่กระทำการใดๆ อันจะก่อให้เกิดผลเสียต่อประเทศชาติ

สังคมและส่วนรวม

บริษัทฯ คำนึงถึงทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และประโยชน์ส่วนรวม โดยปลูกฝังให้เกิดจิตสำนึกรับผิดชอบต่อ "สังคมและส่วนรวม" รวมทั้งให้การสนับสนุน ส่งเสริม หรือมีส่วนร่วมในกิจกรรมที่เป็นประโยชน์ต่อสังคมหรือชุมชนต่างๆ

ผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจเพื่อสร้างผลตอบแทนที่อย่างค้ำเนื่อง และยั่งยืนให้แก่ "ผู้ถือหุ้น" และปฏิบัติต่อ "ผู้ถือหุ้น" ทุกรายด้วยความเสมอภาค

ลูกค้า

บริษัทฯ จะให้บริการที่มีคุณภาพ โดยใส่ใจในเรื่องความปลอดภัย ความสะดวกสบาย และแสวงหาวิธีการที่สามารถสนองความ

ต้องการของ "ลูกค้า" อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและความพึงพอใจ

ลูกค้า เจ้าหนี้ และลูกหนี้

บริษัทฯ จะดำเนินการให้ "ลูกค้า เจ้าหนี้ และลูกหนี้" มั่นใจได้ว่า จะได้รับการปฏิบัติอย่างเสมอภาคและเป็นธรรม โดยตั้งอยู่บนพื้นฐานของความสัมพันธ์ทางธุรกิจและการได้รับผลตอบแทนที่เป็นธรรมต่อทั้งสองฝ่าย รวมทั้งหลีกเลี่ยงสถานการณ์ที่อาจเกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์

นอกจากนี้ สำหรับ เจ้าหนี้ บริษัทฯ ได้ยึดปฏิบัติตามสัญญา หรือเงื่อนไขต่างๆ ที่ตกลงกันไว้กับคู่สัญญาอย่างเคร่งครัด มีความรับผิดชอบและไม่ปกปิดข้อมูลหรือข้อเท็จจริงอันจะก่อให้เกิดความเสียหายต่อเจ้าหนี้ โดยรายงานฐานะการเงินของบริษัทฯ แก่เจ้าหนี้ทราบอย่างสม่ำเสมอ ด้วยความถูกต้องและตรงเวลา หากไม่สามารถปฏิบัติตามข้อผูกพันในสัญญา บริษัทฯ จะแจ้งเจ้าหนี้ทราบทันที เพื่อหาแนวทางแก้ไขร่วมกัน รวมถึงการบริหารจัดการเงินทุนให้มีโครงสร้างที่เหมาะสมต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ รักษาความเชื่อมั่นของเจ้าหนี้ และมุ่งมั่นสร้างความสัมพันธ์ทางธุรกิจที่ดีและยั่งยืน

ผู้ปฏิบัติงาน

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับ "ผู้ปฏิบัติงาน" ในทุกระดับ โดยจัดให้มีกระบวนการสรรหา และคัดเลือกบุคลากรที่ได้มาตรฐาน ชัดเจน และโปร่งใส มีการพัฒนาองค์ความรู้ให้กับผู้ปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อโอกาสในความก้าวหน้า รวมทั้งมีการเสริมสร้างบรรยากาศ สภาพแวดล้อมในการทำงาน และวัฒนธรรมองค์กรให้เป็นเอกลักษณ์

แนวปฏิบัติด้านทรัพย์สินทางปัญญา

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการปกป้องทรัพย์สินทางปัญญา โดยจัดทำเป็นนโยบายของบริษัทฯ ทั้งในส่วนของการจัดซื้อจัดหา และการใช้งานที่ต้องไม่ละเมิดสิทธิในทรัพย์สินทางปัญญา นอกจากนี้ ยังมีการให้ความรู้และเตือนพนักงานให้ตระหนักถึงเรื่องดังกล่าว รวมทั้งมีการตรวจสอบโดยหน่วยงานทั้งภายในและภายนอก

แนวปฏิบัติด้านการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชั่น

รายละเอียดอยู่ในหัวข้อความรับผิดชอบต่อสังคม หน้า 91

หมวดที่ 4 การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส

บริษัทฯ ให้ความสำคัญและปฏิบัติตามหลักการเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส ตามที่กระทรวงการคลัง ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์กำหนดไว้ โดยกำหนดให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นผู้ดูแลและเปิดเผยข้อมูลสำคัญทั้งข้อมูลด้านการเงินและด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ อย่างเพียงพอ ถูกต้อง ครบถ้วน ทันเวลา และโปร่งใส เพื่อสื่อสารกับผู้ถือหุ้น นักลงทุน นักวิเคราะห์ และผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วนให้รับทราบข้อมูลอย่างเท่าเทียมกัน ผ่านช่องทางต่างๆ โดยบริษัทฯ มีแนวปฏิบัติ ดังนี้

การเปิดเผยข้อมูลผ่านหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

บริษัทฯ เปิดเผยข้อมูลของบริษัทฯ ทั้งด้านการเงินและด้านอื่นๆ ที่สำคัญต่อหน่วยงานกำกับดูแล เช่น การรายงานงบการเงินและข่าวที่สำคัญต่อการลงทุนของผู้ถือหุ้นและนักลงทุนคือตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (ตลท.) การรายงานข้อมูลของบริษัทฯ ผ่านแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1) และรายงานประจำปี (แบบ 56-2) ต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) การรายงานข้อมูลด้านการเงิน ข้อมูลกรรมการและพนักงาน รวมถึงข้อมูลด้านอื่นๆ ผ่านระบบบริหารการเงินการคลังภาครัฐ (GFMS) ของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) ในฐานะที่บริษัทฯ เป็นรัฐวิสาหกิจ

นักลงทุนสัมพันธ์

บริษัทฯ ให้ความสำคัญในการดูแลและคำนึงถึงนักลงทุน ผู้ถือหุ้น และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยจัดให้มีหน่วยงานนักลงทุนสัมพันธ์ เป็นผู้รับผิดชอบในการเสริมสร้างความสัมพันธ์อันดี การสื่อสารให้ข้อมูลที่ถูกต้องและน่าเชื่อถืออย่างเพียงพอ รวมทั้งดำเนินการจัดแผนงาน เพื่อให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มได้รับการปฏิบัติอย่างเท่าเทียมกัน มีสิทธิในการเข้าถึงข้อมูล และมีช่องทางในการสื่อสารกับบริษัทฯ ที่เหมาะสมผ่านทางกิจกรรมต่างๆ เช่น กิจกรรมโรดโชว์ในประเทศ การเข้าประชุม/ประชุมทางโทรศัพท์กับผู้บริหาร การตอบข้อซักถามและให้ข้อมูลทางโทรศัพท์และ/หรืออีเมล และการจัดกิจกรรมผู้บริหารพบนักลงทุนสถาบันและนักวิเคราะห์หลักทรัพย์ เพื่อชี้แจงข้อมูลประกอบการเป็นประจำทุกไตรมาส อีกทั้งมีการนำนักวิเคราะห์หลักทรัพย์ และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเข้าเยี่ยมชมบริษัทฯ และพบปะผู้บริหารเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็น โดยในปีนี้ได้เข้าเยี่ยมชมศูนย์ฝึกบินจำลองและกิจกรรมเปิดตัวเครื่องบินโบอิง 787-800 เข้าสู่ฝูงบินของบริษัทฯ นอกจากนี้แล้วยังมีการจัดกิจกรรม "THAI Shareholder Day" สำหรับผู้ถือหุ้นรายย่อยและนักลงทุน

เพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็น และนำธุรกิจ และศักยภาพของบริษัทฯ โดยจัดให้มีการบรรยายเชิงเสวนาโดยวิทยากรผู้ทรงคุณวุฒิและผู้บริหารระดับสูง ในหัวข้อ แนวโน้มอุตสาหกรรมการบินของไทย พร้อมนำเข้าเยี่ยมชมฝ่ายธุรกิจการบิน ในการเยี่ยมชมดังกล่าวมีวัตถุประสงค์ให้ผู้เข้าร่วมกิจกรรมทราบถึงทิศทาง และโอกาสในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ จากผู้บริหารโดยตรง โดยในปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้มีกิจกรรมด้านการลงทุนสัมพันธ์ ดังนี้

กิจกรรม	จำนวน
โรดโชว์ในประเทศ	2 ครั้ง / ปี
การเข้าประชุม/การประชุมทางโทรศัพท์กับผู้บริหารบริษัทฯ	33 ครั้ง / ปี
การตอบข้อซักถามและให้ข้อมูลทางโทรศัพท์ และทางอีเมล	160 ครั้ง / ปี
การชี้แจงข้อมูลรายไตรมาส	8 ครั้ง / ปี
การเยี่ยมชมกิจการบริษัทฯ	3 ครั้ง / ปี
การจัดกิจกรรมพิเศษอื่นๆ	2 ครั้ง / ปี
- THAI Shareholder Day	
- สนับสนุนของรางวัลงาน SET in the city 2014	

การเปิดเผยข้อมูลผ่านเว็บไซต์

เพื่อเป็นช่องทางให้ผู้ถือหุ้น นักลงทุน หรือผู้ที่สนใจ ได้รับทราบข้อมูลของบริษัทฯ อย่างทันท่วงที บริษัทฯ ได้จัดทำเว็บไซต์เพื่อเผยแพร่ข้อมูลของบริษัทฯ ต่อผู้ที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนผ่าน <http://thai-th.listedcompany.com/home.html> ได้แก่ ข้อมูลประวัติของบริษัทฯ คณะกรรมการ บริหารที่บริษัทฯ เสนอ ข่าวสารที่สำคัญ ผลการดำเนินงาน งบการเงิน ข้อมูลเกี่ยวกับผู้ถือหุ้น การประชุมผู้ถือหุ้น รายงานการประชุมผู้ถือหุ้น รายชื่อผู้ถือหุ้นรายใหญ่ สถิติต่างๆ การกำกับดูแลกิจการที่ดี การจัดซื้อจัดจ้าง รวมถึงรายงานสารสนเทศที่แจ้งตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เป็นต้น

การทำรายการที่เกี่ยวข้องกันและการป้องกัน

การขัดแย้งทางผลประโยชน์

บริษัทฯ ยึดมั่นและให้ความสำคัญในหลักการการกำกับดูแลกิจการที่ดี ที่จะขจัดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ซึ่งคณะกรรมการบริษัทฯ ได้พิจารณารายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ หรือรายการที่เกี่ยวข้องกัน หรือรายการระหว่างกันอย่างเหมาะสมภายใต้กรอบจริยธรรมที่ดี และมีการดูแลให้คณะกรรมการบริษัทฯ ฝ่ายบริหาร และพนักงานทุกคนถือ

ปฏิบัติโดยเคร่งครัดตามข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับตลาดทุนและตลาดหลักทรัพย์ เพื่อให้เป็นที่เชื่อถือและไว้วางใจของผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย ซึ่งมีหลักเกณฑ์สำคัญ ดังนี้

บริษัทฯ ได้ออกประกาศบริษัทฯ เรื่องการเปิดเผยข้อมูลรายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ตามหลักเกณฑ์และวิธีการของตลาดหลักทรัพย์ ตั้งแต่กันยายน 2547 เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหารทุกท่าน ซึ่งเข้าข่ายบุคคลที่เกี่ยวข้องกันตามคำนิยามของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์เปิดเผยข้อมูลบุคคลและนิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน ทุกครั้งที่มีการแต่งตั้งกรรมการหรือผู้บริหารใหม่ สำนักเลขานุการบริษัทฯ จะจัดส่งแบบฟอร์ม "รายละเอียดของบุคคลที่เกี่ยวข้องกันตามประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์" เรื่องการเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในรายการที่เกี่ยวข้องกัน พ.ศ. 2546" ซึ่งได้ปรับปรุงรายละเอียดตามข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่เปลี่ยนแปลงโดยตลอด โดยให้กรรมการหรือผู้บริหารที่ได้รับแต่งตั้งใหม่ให้ข้อมูลพร้อมลงนามรับรองความถูกต้องของข้อมูล และหากภายหลังมีการเปลี่ยนแปลงข้อมูล กรรมการหรือผู้บริหารจะต้องจัดส่งแบบฟอร์มดังกล่าวพร้อมลงนามรับรองความถูกต้องของข้อมูลทุกครั้ง โดยสำนักเลขานุการบริษัทฯ จะจัดส่งรายละเอียดของบุคคลที่เกี่ยวข้องกันให้ประธานกรรมการบริษัทฯ และประธานกรรมการตรวจสอบรับทราบด้วย พร้อมทั้งจัดทำสรุปรายชื่อบุคคลและนิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน นำส่งฝ่ายบริหารทุกฝ่าย และบุคคลที่เป็นผู้ประสานงานเกี่ยวกับรายการที่เกี่ยวข้องกันของแต่ละหน่วยงาน เพื่อให้ตรวจสอบธุรกรรมที่หน่วยงานคนจะเสนอฝ่ายบริหารหรือคณะกรรมการบริษัทฯ และหากมีรายการที่เกี่ยวข้องกันเกิดขึ้น บริษัทฯ จะดำเนินการตามขั้นตอนปฏิบัติที่กำหนดไว้ ซึ่งอ้างอิงจากกฎหมายที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งนำไปเปิดเผยในรายงานประจำปี (แบบ 56-2) และแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1)

เพื่อให้การดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องรายการที่เกี่ยวข้องกันมีแนวทางปฏิบัติที่ชัดเจนยิ่งขึ้น บริษัทฯ ได้ออกประกาศบริษัทฯ เรื่อง การกำหนดนโยบายราคาสำหรับรายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในเดือนมกราคม 2548 โดยในการเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัทฯ กับบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน ใช้นโยบายการกำหนดราคาซื้อสินค้าและบริการระหว่างบริษัทฯ กับกิจการที่เกี่ยวข้อง โดยกำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับบริษัทฯ กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องเป็นลำดับแรก และใช้นโยบายราคาที่มีเงื่อนไขทางธุรกิจที่ไม่เป็นปกติ หรือไม่ปฏิบัติตาม

ราคาตลาดหากจำเป็น ทั้งนี้ เพื่อบริษัทฯ จะได้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และวิธีการของตลาดหลักทรัพย์ รวมทั้งมาตรฐานการบัญชี ได้อย่างถูกต้องและครบถ้วน

นอกจากนั้น ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหารทุกเดือน สำนักเลขานุการบริษัทฯ จะจัดทำวาระเสนอเรื่อง รายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เพื่อเปิดเผยให้คณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหารทราบว่าในแต่ละเดือนบริษัทฯ มีการเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกันหรือไม่ และยังสามารถเสนอเรื่องดังกล่าวต่อคณะกรรมการตรวจสอบเป็นประจำทุกไตรมาส ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ปรับปรุงขั้นตอนการปฏิบัติงานในด้านนี้ให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ที่เปลี่ยนแปลงไปโดยตลอด เพื่อให้การดูแลด้านการขจัดความขัดแย้งและผลประโยชน์เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีและถูกต้องตามข้อกำหนด

การปฏิบัติตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540

กฎหมายรัฐธรรมนูญฉบับปัจจุบันได้บัญญัติเป็นพื้นฐานไว้ว่า "บุคคลย่อมมีสิทธิได้รับทราบและเข้าถึงข้อมูล หรือข่าวสารสาธารณะในครอบครองของหน่วยราชการ หน่วยงานของรัฐ รัฐวิสาหกิจ หรือราชการส่วนท้องถิ่น เว้นแต่การเปิดเผยข้อมูลหรือข่าวสารนั้นจะกระทบต่อความมั่นคงของรัฐ ความปลอดภัยของประชาชน หรือส่วนได้เสียอันพึงได้รับความคุ้มครองของบุคคลอื่น หรือเป็นข้อมูลส่วนบุคคล ทั้งนี้ ตามที่กฎหมายบัญญัติ"

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้ก่อตั้งศูนย์ข้อมูลข่าวสารครบ 16 ปี ในปี 2557 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร สร้างความรู้ความเข้าใจในการดำเนินงานของบริษัทฯ แก่สาธารณชน หน่วยงานภาครัฐและเอกชน ด้วยความโปร่งใส สามารถตรวจสอบได้ โดยมีแนวทางการปฏิบัติงานตามระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการเปิดเผยข้อมูลข่าวสารของบริษัทฯ สอดคล้องตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 โดยยึดมั่นในหลักการ "เปิดเผยเป็นหลักทั่วไป ปกปิดเป็นข้อยกเว้น" โดยมีการรวบรวมจัดเก็บและบริหารจัดการข้อมูลอย่างเป็นระบบสามารถสืบค้นข้อมูลได้อย่างมีประสิทธิภาพและเป็นมาตรฐานเพื่อเผยแพร่ข้อมูลที่มีประโยชน์ให้แก่สาธารณชน โดยสามารถสืบค้นข้อมูลผ่านทางเว็บไซต์ www.thaiairways.com ในหมวด "ศูนย์ข้อมูลข่าวสาร" (Public Information Centre)

ศูนย์ข้อมูลข่าวสารได้รับคัดเลือกจากกระทรวงคมนาคมให้เป็น



หน่วยงานต้นแบบในการปฏิบัติหน้าที่ให้บริการข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 ตั้งแต่ปี 2542 จนถึงปัจจุบัน รวมทั้งได้รับใบประกาศเกียรติคุณจากคณะกรรมการข้อมูลข่าวสารของราชการมาโดยตลอดในฐานะเป็นหน่วยงานที่ให้บริการข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนเป็นอย่างดี ในปี 2557 นี้ คณะกรรมการข้อมูลข่าวสารของราชการ สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี ได้มอบโล่ประกาศเกียรติคุณแก่บริษัทฯ ในฐานะที่ปฏิบัติตามเกณฑ์มาตรฐานตัวชี้วัดความโปร่งใสของหน่วยงานภาครัฐที่กำหนดภายใต้พระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 ระดับดีเด่น นับเป็นความภาคภูมิใจของบริษัทฯ ที่ศูนย์ข้อมูลข่าวสารสามารถดำเนินงานจนบรรลุวิสัยทัศน์ที่ได้ตั้งปณิธานตั้งแต่เริ่มแรกว่า "เป็นหน่วยงานชั้นนำและเป็นแบบอย่างที่ดีในด้านการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร สามารถตอบสนองความต้องการด้านข้อมูลข่าวสารแก่ผู้ที่เกี่ยวข้องได้อย่างเหมาะสม นำมาซึ่งภาพลักษณ์ที่ดี และเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินกิจการของบริษัทฯ

เลขานุการบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้จัดตั้งสำนักเลขานุการบริษัทฯ โดยมีผู้อำนวยการใหญ่ซึ่งทำหน้าที่เลขานุการบริษัทฯ เป็นผู้ดูแล โดยสำนักเลขานุการบริษัทฯ มีหน้าที่เปิดเผยข้อมูลในด้านต่างๆ ต่อผู้ถือหุ้น และหน่วยงานกำกับดูแลต่างๆ โดยรายละเอียดเกี่ยวกับเลขานุการบริษัทฯ สามารถดูข้อมูลในหัวข้อโครงสร้างการจัดการ หน้า 60

หมวดที่ 5 ความรับผิดชอบของคณะกรรมการ

คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยผู้ทรงคุณวุฒิที่มีความเชี่ยวชาญและมากด้วยประสบการณ์ ที่เป็นประโยชน์ต่อธุรกิจการดำเนินงานของบริษัทฯ คณะกรรมการบริษัทฯ มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการกำหนดทิศทางการดำเนินงานของบริษัทฯ ให้เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ผ่านการกำหนดนโยบาย แผนกลยุทธ์ เป้าหมาย วิสัยทัศน์ และพันธกิจ และมีบทบาทสำคัญในการกำกับ ดูแล และติดตามการดำเนินงานของฝ่ายบริหารให้เป็นไปตามนโยบายและแผนกลยุทธ์ที่ได้กำหนดไว้ คณะกรรมการบริษัทฯ ต้องปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรู้ ความสามารถ ซื่อสัตย์ สุจริต โปร่งใส เพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ

โครงสร้างคณะกรรมการ

โครงสร้างคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นไปตามข้อบังคับของบริษัทฯ พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 พระราชบัญญัติคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2518 และพระราชบัญญัติหลักทรัพย์

และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 และ พ.ศ. 2551 รวมถึงกฎ ข้อบังคับ และประกาศที่เกี่ยวข้อง

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการชุดต่างๆ เพื่อช่วยศึกษารายละเอียด และกลั่นกรองงานเฉพาะเรื่อง ตามรายละเอียดในหัวข้อคณะกรรมการชุดย่อย หน้า 81-89

องค์ประกอบของคณะกรรมการ

การแต่งตั้งกรรมการของบริษัทฯ เป็นไปตามมติที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นโดยผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการสรรหา และกำหนดค่าตอบแทน และกรรมการบริษัทฯ ตามลำดับตามข้อบังคับของบริษัทฯ คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการอย่างน้อย 5 ท่าน แต่ไม่เกิน 15 ท่าน โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 คณะกรรมการบริษัทฯ มีจำนวน 13 ท่าน ประกอบด้วย กรรมการอิสระ 8 ท่าน โดยกรรมการทั้งหมดไม่ได้เป็นผู้บริหารของบริษัทฯ

จากโครงสร้างข้างต้น คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารร้อยละ 100 และกรรมการอิสระร้อยละ 61.54 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด ซึ่งเป็นจำนวนที่มากพอที่จะสามารถสร้างกลไกถ่วงดุลอำนาจภายในคณะกรรมการบริษัทฯ ดังนั้น ผู้มีส่วนได้เสียจึงมั่นใจได้ว่าคณะกรรมการบริษัทฯ สามารถปฏิบัติหน้าที่ในฐานะตัวแทนผู้ถือหุ้นได้อย่างเป็นอิสระ และมีการถ่วงดุลที่เหมาะสม

ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ มีหน้าที่รับผิดชอบในการปฏิบัติหน้าที่ให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ และข้อบังคับของบริษัทฯ ตลอดจนมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ด้วยความซื่อสัตย์ สุจริต และความระมัดระวังในการรักษาผลประโยชน์ของบริษัทฯ

บทบาทของประธานกรรมการและกรรมการ

ผู้อำนวยการใหญ่

ประธานกรรมการมีบทบาทสำคัญในการตัดสินใจกำหนดทิศทางและนโยบายการดำเนินงานที่สำคัญๆ ของบริษัทฯ ประธานกรรมการซึ่งเป็นกรรมการอิสระ เป็นผู้มีความเป็นผู้นำ เป็นกลาง ส่งเสริมธรรมาภิบาล รวมทั้งมีความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้น และผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ ประธานกรรมการเป็นผู้นำของคณะกรรมการที่มีกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ที่เป็นหัวหน้าของฝ่ายบริหารร่วมเป็นกรรมการอยู่ด้วย อันจะเป็นประโยชน์ต่อการบริหารจัดการ กำกับดูแล และการรับนโยบายของคณะกรรมการมาถ่ายทอดให้ฝ่ายบริหารนำไปดำเนินการให้สัมฤทธิ์ผล

การประชุมคณะกรรมการ

บริษัทฯ ได้กำหนดการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ไว้อย่างเป็นทางการล่วงหน้าตลอดทั้งปี โดยกำหนดการประชุมเดือนละ 1 ครั้ง และมีการประชุมวาระพิเศษเฉพาะคราวเพิ่มเติมตามความจำเป็น โดยมีการกำหนดระเบียบวาระการประชุมที่ชัดเจน และมีวาระพิจารณาติดตามผลการดำเนินงานเป็นประจำ สำนักเลขานุการบริษัทฯ จะจัดส่งหนังสือเชิญพร้อมระเบียบวาระการประชุมและเอกสารให้กรรมการแต่ละท่านล่วงหน้าก่อนการประชุมเป็นเวลา 7 วันเพื่อให้คณะกรรมการได้มีเวลาศึกษาข้อมูลอย่างเพียงพอก่อนเข้าร่วมประชุม โดยในปี 2557 คณะกรรมการบริษัทฯ มีการประชุมรวมทั้งสิ้น 19 ครั้ง เลขานุการบริษัทฯ ได้มีการจัดบันทึกและจัดทำรายงานการประชุมเป็นลายลักษณ์อักษรทุกครั้งและได้นำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาร่างรายงานการประชุมดังกล่าวก่อนทำการรับรองในการประชุมครั้งต่อไป รวมทั้งได้มีการจัดเก็บรายงานการประชุมของคณะกรรมการบริษัทฯ ที่ผ่านการรับรองจากคณะกรรมการบริษัทฯ ให้พร้อมสำหรับการตรวจสอบจากคณะกรรมการบริษัทฯ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

การกำหนดค่าตอบแทนของกรรมการ

รายละเอียดเกี่ยวกับการกำหนดค่าตอบแทนของกรรมการ กรุณาดูข้อมูลในหัวข้อโครงสร้างการจัดการ หน้า 61-67

การประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการ

บริษัทฯ ได้กำหนดให้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นประจำทุกปี เพื่อเป็นเครื่องมือในการตรวจสอบการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ โดยบริษัทฯ จะจัดทำแบบประเมินกรรมการและวิธีการประเมินนำเสนอคณะกรรมการธรรมาภิบาลของบริษัทฯ เพื่อให้ความเห็นชอบและนำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่ออนุมัติการประเมินก่อนทำการประเมินประจำปี โดยใช้แบบการประเมิน 3 รูปแบบ คือ การประเมินตนเอง (Self Assessment) การประเมินไขว้ของกรรมการ (Cross Evaluation) และการประเมินคณะกรรมการบริษัทฯ (Board Evaluation) และนำผลการประเมินของคณะกรรมการรายงานในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อนำไปจัดกิจกรรมเพื่อเป็นการส่งเสริมความรู้ ความสามารถของคณะกรรมการ

การกำหนดวาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการ

กรรมการบริษัทฯ มีวาระการดำรงตำแหน่งที่แน่นอน ตามข้อบังคับบริษัทฯ ที่กำหนดไว้ว่า ในการประชุมสามัญประจำปี ทุกครั้งให้กรรมการจำนวน 1 ใน 3 ออกจากตำแหน่ง โดยให้กรรมการที่ดำรงตำแหน่งนานที่สุดเป็นผู้ออกจากตำแหน่ง

การประชุมนิติกรรมการใหม่

บริษัทฯ จัดให้มีการประชุมนิติกรรมการบริษัทฯ รายใหม่ ที่เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทฯ โดยสำนักเลขานุการบริษัทฯ จะเป็นผู้ประสานงานในการจัดประชุมนิติฯ โดยเชิญผู้บริหารสายงานต่างๆ มานำเสนอข้อมูลของบริษัทฯ ธุรกิจ การบิน โครงสร้างการถือหุ้น กฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมถึงสิทธิประโยชน์ที่กรรมการจะได้รับ เพื่อให้กรรมการรับทราบข้อมูลที่เกี่ยวข้องเพื่อประโยชน์ในการบริหารงานบริษัทฯ บริษัทฯ ยังมีนโยบายสนับสนุนให้กรรมการบริษัทฯ เข้าอบรมหลักสูตรจากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) เพื่อเป็นการพัฒนาสนับสนุนและส่งเสริมการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ

การพัฒนาความรู้และทักษะของคณะกรรมการ บริษัทฯ และฝ่ายบริหาร

บริษัทฯ ได้มีการส่งเสริม และสนับสนุนให้คณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหาร ได้เข้ารับการอบรมหลักสูตร สัมมนา และร่วมกิจกรรมที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ เพื่อเป็นการเพิ่มพูน พัฒนาความรู้ และแลกเปลี่ยนประสบการณ์ด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับบทบาทหน้าที่กรรมการบริษัทฯ และกรรมการชุดย่อยอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ ซึ่งกรรมการส่วนใหญ่ ได้ผ่านการอบรมหลักสูตรจากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ดังนี้

1. หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP)
2. หลักสูตร Director Certification Program (DCP)
3. หลักสูตร DCP Refresher Course (DCP-Re)
4. หลักสูตร Audit Committee Program (ACP)
5. หลักสูตร Role of the Chairman Program (RCP)
6. หลักสูตร Finance for Non-Finance Director (FN)
7. หลักสูตร Understanding the Fundamental of Financial Statements (UFS)
8. หลักสูตร Financial Statements for Directors (FSD)
9. หลักสูตร The Executive Director Course (EDC)
10. หลักสูตร Financial Institutions Governance Program (FGP)
11. หลักสูตร Successful Formulation & Executive of Strategy (SFE)
12. หลักสูตร Role of The Compensation Committee (RCC)

การเข้ารับการอบรมของคณะกรรมการบริษัท และฝ่ายบริหาร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 คณะกรรมการบริษัท และผู้บริหาร ได้ผ่านการอบรมหลักสูตรของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors Association : IOD) ดังนี้

รายชื่อ	ตำแหน่ง	หลักสูตร
นายอารีพงศ์ ภู่อุ่ม	รองประธานกรรมการ คนที่ 1 รักษาการประธานกรรมการ และกรรมการอิสระ	- Director Certification Program (DCP 3/2000) - DCP Refresher Course (Re DCP 2/2009)
พลอากาศเอก ศรีทศ สนั่นแจ้ง	รองประธานกรรมการ คนที่ 2 และกรรมการอิสระ	-
นายคณิต แสงสุพรรณ	กรรมการอิสระ	- Director Accreditation Program (DAP 21/2004)
นายพงษ์ภาณุ เศวตรุนทร์	กรรมการ	- Director Certification Program (DCP 17/2002) - Financial Statements for Director (FSD 2/2008) - Role of Chairman Program (RCP 21/2009) - Financial Institutions Governance Program (FGP 7/2003)
นายรังสรรค์ ศรีวิโรตศาสตร์	กรรมการ	- Audit Committee Program (ACP 26/2009) - Director Certification Program (DCP 81/2006) - Financial Institutions Governance Program (FGP 7/2013) - Financial for Non Finance Directors (FND 39/2008) - Role of Chairman Program (RCP 28/2012) - DCP Re - Refresher Course (DCP-Re 1/2008) - Successful Formulation & Executive of Strategy (SFE 2/2008)
นายรัฐพล ภัคศิภูมิก	กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ	- Director Accreditation Program (DAP 23/2004) - Director Certification Program (DCP 52/2004)

รายชื่อ	ตำแหน่ง	หลักสูตร
นายวิโรท สันติประภพ	กรรมการอิสระ	- Director Accreditation Program (DAP 63/2007) - Director Certification Program (DCP 192/2014)
นายวีระวงศ์ จิตต์มิตรภาพ	กรรมการอิสระ ประธานกรรมการตรวจสอบ	- Director Certification Program (DCP 2000) - The Executive Director Course (EDC 1/2012)
พลอากาศเอก ศิวเกียรติ์ ชยเมฆะ	กรรมการ	-
นายสมเกียรติ ศิริชาติไชย	กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ	- Director Accreditation Program (DAP 84/2010) - Role of The Compensation Committee (RCC 11/2010) - Director Certification Program (DCP 178/2013)
นางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์	กรรมการ	- Audit Committee Program (ACP 26/2009) - Director Certification Program (DCP 88/2007)
พลอากาศเอก หม่อมหลวง สุปรีชา กมลาศน์	กรรมการอิสระ	- Director Accreditation Program (DAP 54/2006)

การรวมหรือการแยกตำแหน่ง

ประธานกรรมการบริษัทฯ เป็นกรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร และเป็นกรรมการอิสระ ไม่เป็นบุคคลเดียวกับกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และไม่มีความสัมพันธ์ใดๆ กับฝ่ายบริหาร โดยบริษัทฯ ได้มีการจัดให้แบ่งแยกบทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบในการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหารออกจากกันอย่างชัดเจนและเป็นลายลักษณ์อักษร

คณะกรรมการชด้อย คณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ มีหน้าที่รับผิดชอบสูงสุดในการบริหารจัดการกิจการของบริษัทฯ อยู่ภายใต้เงื่อนไข ข้อบังคับของบริษัทฯ ซึ่งกำหนดให้คณะกรรมการประกอบด้วยกรรมการจำนวนไม่น้อยกว่า 5 คน แต่ไม่มากกว่า 15 คน ชุดแรกที่ประชุมใหญ่ผู้ถือหุ้นจะเป็นผู้กำหนดเป็นครั้งคราว และ

กรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมดต้องมีถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักร ในการประชุมสามัญประจำปี ทุกครั้ง กรรมการจำนวน 1 ใน 3 จะต้องออกจากตำแหน่ง และจะมีการเลือกตั้งกรรมการแทนกรรมการที่ออกตามวาระ กรรมการที่ออกตามวาระนั้นอาจถูกเลือกเข้ามาดำรงตำแหน่งใหม่ก็ได้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการ ซึ่งมีรายชื่อดังต่อไปนี้

1. นายอารีพงศ์ ภู่อุ่ม
รองประธานกรรมการคนที่ 1
รักษาการประธานกรรมการ และกรรมการอิสระ
2. พลอากาศเอก ศรีทศ สนั่นแจ้ง
รองประธานกรรมการคนที่ 2 และกรรมการอิสระ



3. นายคณิต แสงสุพรรณ *กรรมการอิสระ*
4. นายพงษ์ภาณุ เศวตรุนทร์ *กรรมการ*
5. พลอากาศโท ภัคดี แสง-ชูโต *กรรมการ*
6. นายรังสรรค์ ศรีวรศาสตร์ *กรรมการ*
7. นายรัฐพล ภัคคิฎุมิ *กรรมการอิสระ และกรรมการตรวจสอบ*
8. นายวิโรฒ สันติประภพ *กรรมการอิสระ*
9. นายวีระวงศ์ จิตต์มิตรภาพ *ประธานกรรมการตรวจสอบ และกรรมการอิสระ*
10. พลอากาศเอก ศิวเกียรติ์ ชยเมฆ *กรรมการ*
11. นายสมเกียรติ ศิริชาติไชย *กรรมการตรวจสอบ และกรรมการอิสระ*
12. นางสาวรอยทิพย์ ไครสุทธิ *กรรมการ*
13. พลอากาศเอก หม่อมหลวง สุปรีชา กมลาศน์ *กรรมการอิสระ*
นางสุวิมล บัวเลิศ (ผู้อำนวยการใหญ่ สำนักเลขานุการ บริษัทฯ) เป็นเลขานุการ

กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อแทนบริษัทฯ

พลอากาศเอก ศรีทศ สนแจ้ง นายคณิต แสงสุพรรณ และ พลอากาศเอก หม่อมหลวง สุปรีชา กมลาศน์ ลงลายมือชื่อร่วมกัน และประทับตราสำคัญของบริษัทฯ

กรรมการอิสระ

เพื่อเป็นไปตามข้อกำหนดของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และแนวทางปฏิบัติที่ดีของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) และสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งกรรมการอิสระ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 มีรายชื่อดังต่อไปนี้

1. นายอารีพงศ์ ภู่อุ่ม *กรรมการอิสระ*
2. พลอากาศเอก ศรีทศ สนแจ้ง *กรรมการอิสระ*
3. นายคณิต แสงสุพรรณ *กรรมการอิสระ*
4. นายรัฐพล ภัคคิฎุมิ *กรรมการอิสระ*
5. นายวิโรฒ สันติประภพ *กรรมการอิสระ*

6. นายวีระวงศ์ จิตต์มิตรภาพ *กรรมการอิสระ*
7. นายสมเกียรติ ศิริชาติไชย *กรรมการอิสระ*
8. พลอากาศเอก หม่อมหลวง สุปรีชา กมลาศน์ *กรรมการอิสระ*

ทั้งนี้ คุณสมบัติของกรรมการอิสระตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน มีดังนี้

1. ถือหุ้นไม่เกินร้อยละ 1 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมบริษัทฯ ทั้งนี้ ให้นับรวมการถือหุ้นของผู้ที่เกี่ยวข้องของกรรมการอิสระรายนั้นๆ ด้วย
2. ไม่เป็นหรือเคยเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษาที่ได้รับเงินเดือนประจำ หรือผู้มีอำนาจควบคุมบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทย่อยลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือของผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี ทั้งนี้ ลักษณะต้องห้ามดังกล่าวไม่รวมถึงกรณีที่กรรมการอิสระเคยเป็นข้าราชการ หรือที่ปรึกษาของส่วนราชการซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ
3. ไม่เป็นบุคคลที่มีความสัมพันธ์ทางสายโลหิต หรือโดยการจดทะเบียนตามกฎหมายในลักษณะที่เป็นบิดา มารดา คู่สมรส พี่น้อง และบุตร รวมทั้งคู่สมรสของบุตร ของผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ผู้มีอำนาจควบคุม หรือบุคคลที่จะได้รับการเสนอให้เป็นผู้บริหาร หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ หรือบริษัทย่อย
4. ไม่มีหรือเคยมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ ในลักษณะที่อาจเป็นการขัดขวางการใช้วิจารณญาณอย่างอิสระของตน รวมทั้งไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย หรือผู้มีอำนาจควบคุมของผู้ที่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี
5. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของสำนักงานสอบบัญชี ซึ่งมีผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ สังกัดอยู่ เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี

6. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ให้บริการทางวิชาชีพใดๆ ซึ่งรวมถึง การให้บริการเป็นที่ปรึกษากฎหมาย หรือที่ปรึกษาทางการเงิน ซึ่งได้รับค่าบริการเกินกว่า 2 ล้านบาทต่อปี จากบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้น รายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ และไม่เป็น ผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของผู้ให้ บริการทางวิชาชีพนั้นด้วย เว้นแต่จะได้พ้นจากการมี ลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี
7. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งขึ้นเพื่อเป็นตัวแทน ของกรรมการของบริษัทฯ ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ถือหุ้น ซึ่งเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่
8. ไม่ประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการ แข่งขันที่มีนัยกับกิจการของบริษัทฯ หรือบริษัทย่อย หรือ ไม่เป็นหุ้นส่วนที่มีนัยในห้างหุ้นส่วน หรือเป็นกรรมการที่ มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษาที่รับ เงินเดือนประจำ หรือถือหุ้นเกินร้อยละ 1 ของจำนวนหุ้น ที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทอื่น ซึ่งประกอบ กิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัย กับกิจการของบริษัทฯ หรือบริษัทย่อย
9. ไม่มีลักษณะอื่นใดที่ทำให้ไม่สามารถให้ความเห็นอย่าง เป็นอิสระเกี่ยวกับการดำเนินงานของบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้กำหนดคุณสมบัติของกรรมการอิสระไว้เข้มกว่า คุณสมบัติตามข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับตลาดทุน และตลาดหลักทรัพย์ฯ โดยกำหนดเรื่องการถือหุ้นของ กรรมการอิสระตามข้อ 1 ไว้เข้มกว่า คือ กำหนดการถือหุ้น ไม่เกินร้อยละ 0.5

กรรมการอิสระที่มีคุณสมบัติตามข้อ 1 ถึงข้อ 9 อาจได้รับ มอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ให้ตัดสินใจในการ ดำเนินกิจการของบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทย่อยลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจ ควบคุมของบริษัทฯ โดยมีการตัดสินใจในรูปแบบขององค์คณะ (Collective Decision) ได้

ในกรณีที่บุคคลที่บริษัทฯ แต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการ อิสระเป็นบุคคลที่มีหรือเคยมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจ ตาม ข้อ 4 หรือมีการให้บริการทางวิชาชีพเกินมูลค่าที่กำหนดตาม ข้อ 6 คณะกรรมการบริษัทฯ อาจพิจารณาผ่อนผันให้ได้ หาก เห็นว่าการแต่งตั้งบุคคลดังกล่าวไม่มีผลกระทบต่อการปฏิบัติ หน้าที่และการให้ความเห็นที่เป็นอิสระ และบริษัทฯ ได้เปิดเผย ข้อมูลต่อไปนี้ในหนังสือแนบประชุมผู้ถือหุ้นในวาระพิจารณา แต่งตั้งกรรมการอิสระดังกล่าวแล้ว

- (1) ลักษณะความสัมพันธ์ทางธุรกิจหรือการให้บริการทาง วิชาชีพ ที่ทำให้บุคคลดังกล่าวมีคุณสมบัติไม่เป็นไปตาม หลักเกณฑ์ที่กำหนด
- (2) เหตุผลและความจำเป็นที่ยังคงหรือแต่งตั้งให้บุคคล ดังกล่าวเป็นกรรมการอิสระ
- (3) ความเห็นของคณะกรรมการของบริษัทฯ ในการเสนอให้ มีการแต่งตั้งบุคคลดังกล่าวเป็นกรรมการอิสระ

อำนาจหน้าที่ของกรรมการอิสระ

1. แสดงความคิดเห็น และ/หรือรายงานผลการปฏิบัติงาน ความหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ได้อย่างเสรีตามภารกิจที่ได้รับมอบหมาย ทั้งนี้ เพื่อให้ บริษัทฯ มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามหลักการกำกับ ดูแลที่ดีของตลาดหลักทรัพย์ฯ และหลักการการ ประเมินการกำกับดูแลที่ดี ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการ ประเมินผลการดำเนินงานประจำปีของบริษัทฯรวมทั้ง หลักการปฏิบัติที่ดีที่ยอมรับในระดับสากล
2. มีอำนาจในการเรียกเอกสารและบุคคลต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาดำเนินการ
3. ดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

ในปี 2557 กรรมการอิสระของบริษัทฯ ได้มีการปฏิบัติงาน ความอำนาจหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย และได้แสดงความคิดเห็น ความหน้าที่อย่างอิสระ โดยยึดถือการดูแลผลประโยชน์ของ ผู้ถือหุ้นทุกรายให้เท่าเทียมกัน

ในปี 2557 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการ ชุดต่างๆ ขึ้นหลายคณะเพื่อช่วยศึกษารายละเอียดและ กลั่นกรองงานเฉพาะเรื่องโดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

คณะกรรมการบริหาร

เพื่อให้การจัดการของบริษัทฯ เป็นไปตามเป้าหมายของแผน วิสาหกิจบริษัทฯ อย่างมีประสิทธิภาพเกิดประโยชน์สูงสุดกับ บริษัทฯ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการ บริหารบริษัทฯ มีรายชื่อดังต่อไปนี้

1. นายคณิต แสงสุพรรณ
ประธานกรรมการ
2. พลอากาศเอก หม่อมหลวง สุปรีชา งามลาสน์
กรรมการ
3. พลอากาศเอก ศิวเกียรติ์ ชยเมฆ
กรรมการ

4. นางสาวอัยทิพย์ ไตรสุทธิ

กรรมการ

5. นายพงษ์ภาณุ เศรษฐรินทร์

กรรมการ

6. กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

กรรมการ

นางสุวิมล บัวเลิศ (ผู้อำนวยการใหญ่ สำนักเลขานุการ บริษัทฯ) เป็นเลขานุการ

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริหาร

1. พิจารณากลับกรองเรื่องที่จะนำเข้าสู่การพิจารณาของคณะกรรมการบริษัท
2. ติดตามการดำเนินการตามนโยบายและมติของคณะกรรมการบริษัท รวมถึงการดำเนินการตามเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์
3. ให้คำปรึกษาและคำแนะนำแก่ฝ่ายบริหารในการดำเนินการตามนโยบายของคณะกรรมการบริษัท
4. มีอำนาจอนุมัติตามที่ได้รับมอบอำนาจจากคณะกรรมการบริษัท ดังนี้
 - 4.1 การจัดหาพัสดุตามระเบียบบริษัท ว่าด้วยการพัสดุ ในวงเงินที่อยู่ในอำนาจอนุมัติที่เกิน 500 ล้านบาท แต่ไม่เกิน 800 ล้านบาท
 - 4.2 อนุมัติการใช้เงินนอกเหนือวงเงินที่หน่วยงานได้รับการจัดสรรตามงบประมาณประจำปีไม่เกิน 50 ล้านบาท ในวงเงินไม่เกิน 100 ล้านบาท และให้รายงานคณะกรรมการบริษัท ทราบ
5. มีอำนาจเรียกเอกสารและบุคคลต่างๆ ที่เกี่ยวข้องมาชี้แจงเพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณา
6. แต่งตั้งคณะอนุกรรมการและคณะทำงานเพื่อดำเนินการได้ตามความจำเป็น และเหมาะสม
7. ดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัท มอบหมาย

ในการประชุมคณะกรรมการบริหาร ต้องมีกรรมการมาประชุมเกินกึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมด จึงจะเป็นองค์ประชุม ให้ประธานกรรมการเป็นประธานในที่ประชุม ในกรณีที่ประธานกรรมการไม่อยู่ในที่ประชุม หรือไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้ประธานกรรมการมอบหมายให้กรรมการคนหนึ่งคนใดเป็นประธานในที่ประชุมแทน ในกรณีที่ประธานกรรมการมอบหมายให้กรรมการคนหนึ่งคนใดเป็นประธานในที่ประชุมแทนไม่ได้ ให้กรรมการซึ่งมาประชุม เลือกรวมกรรมการคนหนึ่งเป็นประธานในที่ประชุม

การวินิจฉัยชี้ขาดของที่ประชุมคณะกรรมการบริหาร ให้ถือเสียงข้างมาก โดยกรรมการคนหนึ่งมีเสียงหนึ่งในการลง

คะแนน กรรมการซึ่งมีส่วนได้เสียในเรื่องใด ให้ออกจากที่ประชุมในวาระนั้น และไม่มีสิทธิ์ออกเสียงลงคะแนนในเรื่องนั้น ถ้าคะแนนเสียงเท่ากัน ให้ประธานในที่ประชุมออกเสียงเพิ่มขึ้นอีกเสียงหนึ่งเป็นเสียงชี้ขาด

คณะกรรมการตรวจสอบ

เพื่อให้บริษัทฯ มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Good Corporate Governance) ตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของกระทรวงการคลังและตลาดหลักทรัพย์ฯ ซึ่งจะช่วยให้ผู้ถือหุ้นและผู้ลงทุนทั่วไปเกิดความมั่นใจในการบริหารงานของบริษัทฯ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบซึ่งประกอบด้วยกรรมการบริษัทฯ ที่มีคุณสมบัติเป็นกรรมการอิสระและไม่ได้เป็นผู้บริหารของบริษัทฯ มีรายชื่อดังนี้

1. นายวีระวงศ์ จิตต์มิตรภาพ
ประธานกรรมการ
2. นายสมเกียรติ ศิริชาติไชย
กรรมการตรวจสอบ
(เป็นผู้มีความรู้และประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน)
3. นายรัฐพล ภัคคิณภูมิ
กรรมการตรวจสอบ
นายสมนึก อ่างธรรมวงศ์ (ผู้อำนวยการใหญ่ สำนักงานการตรวจสอบภายใน) เป็นเลขานุการ

กรรมการตรวจสอบจะต้องมีคุณสมบัติเป็นไปตามข้อกำหนดที่คณะกรรมการกำกับตลาดทุนกำหนด ซึ่งรวมถึงคุณสมบัติดังต่อไปนี้

1. เป็นกรรมการอิสระที่มีคุณสมบัติครบตามที่คณะกรรมการกำกับตลาดทุนกำหนด
2. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการให้คัดลिनใจในการดำเนินกิจการของบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทย่อยลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ
3. ไม่เป็นกรรมการของบริษัทใหญ่ บริษัทย่อย หรือบริษัทย่อยลำดับเดียวกัน
4. มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอที่จะสามารถทำหน้าที่ในฐานะกรรมการตรวจสอบ

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ

1. สอบทานให้บริษัทฯ มีการรายงานทางการเงินอย่างถูกต้องและเพียงพอ
2. สอบทานให้บริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายในและการตรวจสอบภายในที่เหมาะสมและมีประสิทธิผล และพิจารณาความเป็นอิสระของหน่วยงานตรวจสอบภายใน

- ตลอดจนให้ความเห็นชอบในการพิจารณาแต่งตั้ง โยกย้าย เลิกจ้างหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน
3. สอบทานให้บริษัทฯ ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ
 4. พิจารณา คัดเลือก เสนอแต่งตั้งบุคคลซึ่งมีความเป็นอิสระ เพื่อทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ และเสนอค่าตอบแทนของบุคคลดังกล่าว รวมทั้งเข้าร่วมประชุมกับผู้สอบบัญชีโดยไม่มีฝ่ายจัดการเข้าร่วมประชุมด้วย อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
 5. พิจารณารายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ให้เป็นไปตามกฎหมายและข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่า รายการดังกล่าวสมเหตุสมผลและเป็นประโยชน์สูงสุด ต่อบริษัทฯ
 6. จัดทำรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบโดยเปิดเผย ไว้ในรายงานประจำปีของบริษัทฯ ซึ่งรายงานดังกล่าว ต้องลงนามโดยประธานคณะกรรมการตรวจสอบโดย ประกอบด้วยข้อมูลตามที่ตลาดหลักทรัพย์ฯ กำหนด
 7. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย ด้วยความเห็นชอบจากคณะกรรมการตรวจสอบ
 8. ในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ หากพบ หรือมีข้อสงสัยว่า มีรายการหรือการกระทำดังต่อไปนี้ ซึ่งอาจมีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อฐานะการเงินและ ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ให้คณะกรรมการตรวจสอบ เห็นสมควร
 - (1) รายการที่เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์
 - (2) การทุจริต หรือมีสิ่งผิดปกติ หรือมีความบกพร่องที่สำคัญในระบบควบคุมภายใน
 - (3) การฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ฯ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ หรือ กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

เพื่อให้บริษัทฯ มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามหลักการกำกับดูแลที่ดีของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยกำหนด และหลักเกณฑ์การประเมินการกำกับดูแลที่ดี ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการประเมินผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ประจำปีบัญชี รวมทั้งหลักการปฏิบัติที่ดีที่ยอมรับในระดับสากล และเพื่อให้การดำเนินงานด้านบริหารความเสี่ยงสามารถใช้เป็นเครื่องมือในการบริหารได้ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้ง คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง โดยมีรายชื่อดังต่อไปนี้

1. นายธีรศักดิ์ สุวรรณยศ⁽¹⁾
ประธานกรรมการ
2. นายอารีพงศ์ ภูซุ่ม
กรรมการ
3. นายคณิศ แสงสุพรรณ
กรรมการ
4. พลอากาศเอก หม่อมหลวง สุปรีชา กมลาศน์
กรรมการ
5. นายพงษ์ภาณุ เศวตรุนทร์
กรรมการ
6. กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
กรรมการ
7. รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายกลยุทธ์ และพัฒนาธุรกิจ
กรรมการ
8. รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการเงิน และการบัญชี
กรรมการ
9. ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายธุรกิจปิโตรเลียม ประกันภัย และสิ่งแวดล้อม
กรรมการ
10. ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริหารความเสี่ยง
กรรมการ
11. ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารความเสี่ยงระดับฝ่าย และควบคุมภายใน
เลขานุการ

หมายเหตุ⁽¹⁾ ประธานคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง ได้ลาออก ตั้งแต่วันที่ 31 สิงหาคม 2557

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

1. ให้คำปรึกษา และคำแนะนำในการดำเนินการบริหารความเสี่ยง และพัฒนากระบวนการบริหารความเสี่ยงที่ครอบคลุมเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ คำนึงกฎหมาย กฎ ข้อบังคับ และระเบียบต่างๆ เป้าหมายทางรายได้และการเงินอื่นๆ ความมีประสิทธิผลของกำลังพล การวางแผน การดำเนินงานกลยุทธ์ และความมั่นคงทางการเงิน
2. กำหนดนโยบาย แนวทางการบริหารความเสี่ยง กรอบปฏิบัติ การบริหารความเสี่ยงต่างๆ ที่อาจทำให้การดำเนินงานธุรกิจไม่เป็นอย่างต่อเนื่องยั่งยืน และไม่ปฏิบัติตามเป้าหมาย อันประกอบด้วย อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ การบริหารเงินสดคงเหลือ การบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน การหารายได้ ต้นทุนการดำเนินงาน

งานการปฏิบัติการ การซ่อมบำรุง บุคลากร และปัญหาข้อพิพาทแรงงาน เป็นต้น

3. อนุมัติการจัดทำการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน ทุกรูปแบบ
4. กำกับดูแลการนำกรอบบริหารความเสี่ยงไปปฏิบัติ ติดตามการระบุประเมินความเสี่ยงและความเพียงพอในการจัดการความเสี่ยง
5. มีอำนาจเรียกเอกสาร และบุคคลต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณา
6. แต่งตั้งคณะทำงานได้ตามความเหมาะสม
7. ดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัท มอบหมาย

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

เพื่อให้เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามที่กระทรวงการคลัง และตลาดหลักทรัพย์ กำหนด รวมทั้งหลักการปฏิบัติที่ดีที่ยอมรับในระดับสากล และเป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล คณะกรรมการบริษัท ได้แต่งตั้งคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน โดยมีรายชื่อดังต่อไปนี้

1. นายรังสรรค์ ศรีวรศาสตร์
ประธานกรรมการ
2. พลอากาศเอก สติศย์พงษ์ สุขวิมล⁽¹⁾
กรรมการ
3. นายอารีพงศ์ ภู่อุ่ม
กรรมการ
4. นายคณิต แสงสุพรรณ
กรรมการ
5. นายรัฐพล ภัคศิฎุมิ
กรรมการ
6. รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
เลขานุการ
สายทรัพยากรบุคคลและกำกับกิจกรรมองค์กร
7. ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายทรัพยากรบุคคล
ผู้ช่วยเลขานุการ
8. ผู้อำนวยการใหญ่สำนักงานการตรวจสอบภายใน
ผู้ช่วยเลขานุการ (ด้านการประเมินผลกรรมการ
ผู้อำนวยการใหญ่)

หมายเหตุ⁽¹⁾ พลอากาศเอก สติศย์พงษ์ สุขวิมล ครบวาระการดำรงตำแหน่ง เมื่อวันที่ 3 พฤศจิกายน 2557

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

1. กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการสรรหาที่เป็นไปตามข้อบังคับหลักเกณฑ์ ระเบียบบริษัท และกฎหมายเกี่ยวข้อง เพื่อให้ได้ผู้มีความรู้ความสามารถและประสบการณ์ที่เหมาะสม มาดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัท และผู้บริหารระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ขึ้นไป
2. ดำเนินการสรรหาและวิธีการสรรหาตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด เพื่อให้ได้บุคคลที่เหมาะสมเป็นกรรมการบริษัท ผู้บริหารระดับสูงกว่าผู้อำนวยการใหญ่ขึ้นไป และเสนอชื่อผู้ผ่านการสรรหาต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อพิจารณาแต่งตั้ง เลื่อนตำแหน่ง หรือโยกย้ายตามที่เห็นสมควร
3. กำหนดค่าตอบแทนที่เหมาะสมแก่กรรมการ อนุกรรมการต่างๆ บุคคลภายนอกที่มาปฏิบัติงานให้กับบริษัท รวมถึงผู้บริหารระดับสูงกว่าผู้อำนวยการใหญ่ขึ้นไป โดยให้คำนึงถึงหลักการปฏิบัติที่ดีซึ่งเป็นที่ยอมรับในระดับสากล และนำเสนอให้คณะกรรมการบริษัท พิจารณา
4. ประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ตามเงื่อนไขที่ระบุในสัญญาจ้าง และนำเสนอผลการประเมินให้คณะกรรมการบริษัท พิจารณา
5. พิจารณาเพิ่มค่าตอบแทนและเงินรางวัลประจำปีของผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ตามเงื่อนไขที่ระบุในสัญญาจ้างและนำเสนอคณะกรรมการบริษัท ค่อยไป
6. มีอำนาจเรียกพนักงานและ/หรือลูกจ้างของบริษัท ที่เกี่ยวข้อง มาให้ถ้อยคำหรือความเห็น รวมทั้งให้มีอำนาจในการเรียกเอกสารหรือสิ่งอื่นใดมาเพื่อประกอบการพิจารณาได้ด้วย
7. แต่งตั้งคณะทำงานได้ตามความเหมาะสม
8. ดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัท มอบหมาย

คณะกรรมการธรรมาภิบาล

เพื่อให้การดำเนินงานของบริษัท เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามที่กระทรวงการคลังและตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยกำหนด และเป็นที่ยอมรับในระดับสากล คณะกรรมการบริษัท ได้แต่งตั้งคณะกรรมการธรรมาภิบาล โดยมีรายชื่อดังต่อไปนี้

1. พลตำรวจเอก อุดลย์ แสงสิงแก้ว
ประธานกรรมการ
2. พลอากาศเอก สติศย์พงษ์ สุขวิมล
กรรมการ

3. นายอำพน กิตติอำพน
กรรมการ
4. นายสมชัย ศิริวัฒน์โชค
กรรมการ
5. นายวีระวงศ์ จิตต์มิตรภาพ
กรรมการ
6. นายสุธรรม ศิริทิพย์สาคร
กรรมการ
7. กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
กรรมการ
8. รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายทรัพยากรบุคคล
และกำกับกิจกรรมองค์กร
กรรมการ
9. ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายกฎหมาย
เลขานุการ
10. ผู้อำนวยการสำนักงานการตรวจการองค์กร
ผู้ช่วยเลขานุการ

หมายเหตุ: ระยะเวลาดำรงตำแหน่งถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2557

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการสรรหาภิบาล

1. เสนอแนะแนวปฏิบัติด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ตามหลักการของกระทรวงการคลังและตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
2. ตรวจสอบการกำกับดูแล การปฏิบัติงานของกรรมการและฝ่ายบริหาร เพื่อให้เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี
3. ให้คำแนะนำแก่คณะกรรมการบริษัทฯ ในเรื่องเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการที่ดี
4. ทบทวนแนวปฏิบัติและหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ เพื่อให้มีความต่อเนื่องและเหมาะสม โดยเปรียบเทียบกับแนวปฏิบัติของสากลปฏิบัติ และเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
5. มีอำนาจในการเรียกพนักงานและลูกจ้างของบริษัทฯ และบุคคลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง มาให้ถ้อยคำหรือความเห็น รวมทั้งให้มีอำนาจในการเรียกเอกสารหรือสิ่งอื่นใดมาเพื่อประกอบการพิจารณาได้ด้วย
6. แต่งตั้งคณะทำงานได้ตามความจำเป็น และเหมาะสม
7. ดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

คณะกรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูป บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

เพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์และการปฏิรูปบริษัทฯ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูป บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีรายชื่อดังต่อไปนี้

1. นายอารีพงศ์ ภู่อุ่ม
ประธานกรรมการ
2. นายคณิต แสงสุพรรณ
กรรมการ
3. พลอากาศเอก ศิวเกียรติ์ ชเยมะ
กรรมการ
4. นายรัฐพล ภัคศิภูมิต
กรรมการ
5. นายสมเกียรติ ศิริชาติไชย
กรรมการ
6. นายวิโรไท สันติประภาพ
กรรมการ
7. นายกษมา บุญยคุปต์
กรรมการ
8. กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
กรรมการ
9. ผู้อำนวยการใหญ่สำนักเลขานุการบริษัทฯ
เลขานุการ

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูป

1. กำกับดูแลให้ฝ่ายบริหารจัดทำแผนยุทธศาสตร์ และแผนปฏิรูปองค์กร เพื่อให้บริษัทฯ เป็นองค์กรที่สามารถแข่งขันได้อย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถสร้างผลตอบแทนที่เหมาะสมอย่างยั่งยืน ทั้งนี้ แผนยุทธศาสตร์และแผนปฏิรูปองค์กรจะต้องครอบคลุมทุกมิติของการดำเนินธุรกิจและมีการบูรณาการกัน ทั้งมาตรการเร่งด่วนและมาตรการที่มีผลต่อเนื่อง
2. กลั่นกรองแผนยุทธศาสตร์ และแผนปฏิรูปองค์กร ก่อนนำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อขออนุมัติ
3. ติดตาม กำกับดูแล และให้คำแนะนำให้ฝ่ายบริหารดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์และแผนปฏิรูปองค์กร รวมทั้งกำกับดูแลให้มีผู้บริหารรับผิดชอบการดำเนินการตามแผนแต่ละแผนอย่างชัดเจน
4. แต่งตั้งที่ปรึกษาเพื่อสนับสนุนการจัดทำและการดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์และแผนปฏิรูปองค์กรตามที่เห็นสมควร



5. สามารถขอและเข้าถึงการดำเนินการของบริษัทฯ ได้จากทุกหน่วยงานตามที่เห็นสมควร
6. ปฏิบัติหน้าที่อื่นตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

คณะกรรมการประชาสัมพันธ์องค์กรและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม

เพื่อให้การดำเนินงานของบริษัทฯ ในการมีส่วนร่วมรับผิดชอบต่อสังคม มีความต่อเนื่องชัดเจน เพิ่มคุณค่าให้แก่ธุรกิจ และมีการสื่อสารประชาสัมพันธ์กิจกรรมเพื่อสังคมและสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ ต่อสาธารณชนอย่างสม่ำเสมอ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการประชาสัมพันธ์องค์กรและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม โดยมีรายชื่อดังต่อไปนี้

1. นายสมชัย ศิริวัฒนโชค⁽¹⁾
ประธานกรรมการ
2. พลอากาศเอก สถิตย์พงษ์ สุขวิมล⁽²⁾
กรรมการ
3. พลตำรวจเอก อคุลย์ แสงสิงแก้ว⁽³⁾
กรรมการ
4. นายอำพน กิตติอำพน⁽⁴⁾
กรรมการ
5. นายรังสรรค์ ศรีวรศาสตร์
กรรมการ
6. กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
กรรมการ
7. ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบัญชีการเงิน
กรรมการ
8. ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายพัฒนาการตลาดและบริการลูกค้า
กรรมการ
9. ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายภาพลักษณ์และสื่อสารองค์กร
กรรมการ
10. ผู้อำนวยการฝ่ายภาพลักษณ์องค์กรกิจการเพื่อสังคมและสิ่งแวดล้อม
เลขานุการ
11. ผู้อำนวยการฝ่ายสื่อสารและประชาสัมพันธ์
ผู้ช่วยเลขานุการ
12. ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาการตลาดและสื่อสารการพาณิชย์
ผู้ช่วยเลขานุการ

โดยมี ศาสตราจารย์ ดร.ปาริชาติ สถาปิตานนท์ นางสาว วราภรณ์ กุลสวัสดิ์ภักดี และนางจุฑาพร เจริญธนาษา ผู้เชี่ยวชาญด้านการสื่อสาร ประชาสัมพันธ์ และการท่องเที่ยว

เป็นที่ปรึกษาคณะกรรมการประชาสัมพันธ์องค์กรและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม

- หมายเหตุ⁽¹⁾ นายสมชัย ศิริวัฒนโชค ประธานกรรมการ ได้ลาออกตั้งแต่วันที่ 20 สิงหาคม 2557
- ⁽²⁾ พลอากาศเอก สถิตย์พงษ์ สุขวิมล ครบวาระการดำรงตำแหน่ง เมื่อวันที่ 3 พฤศจิกายน 2557
- ⁽³⁾ พลตำรวจเอก อคุลย์ แสงสิงแก้ว ได้ลาออกตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2557
- ⁽⁴⁾ นายอำพน กิตติอำพน ได้ลาออกตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2557

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการประชาสัมพันธ์องค์กรและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม

1. กำหนดนโยบายและแนวทางที่ชัดเจนของบริษัทฯ ต่อการมีส่วนร่วมรับผิดชอบต่อสังคม เพื่อแสดงให้เห็นถึงความมุ่งมั่นและทุ่มเทของบริษัทฯ ในการบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ผสมผสานแนวคิดและนวัตกรรมในรูปแบบสีเขียว (Green Innovation)
2. จัดทำโครงการเพื่อสังคมและสิ่งแวดล้อมที่สอดคล้องกับแนวคิด "การเดินทางแบบรักษ์สิ่งแวดล้อม" (Travel Green) โดยชักนำผู้มีส่วนเกี่ยวข้องให้หัน ผู้โดยสาร คู่ค้า และพนักงานทุกคนเข้าร่วมในทุกกิจกรรมอย่างต่อเนื่อง
3. จัดกิจกรรมเพื่อสร้างความตระหนัก และปลูกฝังจิตสำนึกให้กับพนักงานในทุกระดับชั้นในการดำเนินถึงสิ่งแวดล้อมและสังคม และให้ความเห็นชอบในกิจกรรมและการดำเนินการที่เกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของบริษัทฯ ในเรื่องเกี่ยวกับการสนับสนุนสาธารณประโยชน์ และสาธารณกุศล
4. สื่อสารและประชาสัมพันธ์กิจกรรมเพื่อสังคมและสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ และจัดทำรายงานด้านอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม (CSR Report) ต่อสาธารณชนอย่างสม่ำเสมอ
5. พิจารณากำหนดงบประมาณ ประจำปีของบริษัทฯ ที่จะใช้ในการบริจาค การสนับสนุนหน่วยงาน/บุคคลภายนอก การให้บัตรโดยสาร เป็นต้น และกำกับดูแลงบประมาณดังกล่าว
6. พิจารณากำหนดกรอบการขอใช้งบประมาณในการบริจาค การสนับสนุนหน่วยงาน/บุคคลภายนอก รวมถึงการให้บัตรโดยสาร โดยให้ทุกสายงานนำเสนอคณะกรรมการส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม (CSR) เพื่อพิจารณาอนุมัติ
7. ดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

นอกจากนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ยังได้แต่งตั้งคณะกรรมการด้านกฎหมาย ประกอบด้วย ฝ่ายบริหารบริษัทฯ และผู้ทรงคุณวุฒิที่มีความเชี่ยวชาญด้านกฎหมาย เพื่อให้การดำเนินงาน

ของบริษัทฯ ในเรื่องเกี่ยวข้องกับกฎหมาย กฎ ข้อบังคับ และระเบียบต่างๆ รวมถึงงานกำกับดูแลรูปคดีที่มีความสำคัญต่อบริษัทฯ เป็นไปด้วยความเรียบร้อยถูกต้อง และมีประสิทธิภาพ และคณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ ซึ่งแต่งตั้งตามพระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ. 2543 ประกอบด้วยกรรมการของบริษัทฯ เป็นประธานกรรมการ ผู้แทนฝ่ายนายจ้างซึ่งแต่งตั้งจากฝ่ายบริหาร จำนวนไม่น้อยกว่า 5 คน แต่ไม่เกิน 9 คน และผู้แทนฝ่ายลูกจ้างซึ่งแต่งตั้งจากสมาชิกของสหภาพแรงงาน โดยมีจำนวนเท่ากับจำนวนผู้แทนฝ่ายนายจ้างเป็นกรรมการ

การสรรหาผู้บริหารระดับสูงสุด

การแต่งตั้งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ซึ่งเป็นตำแหน่งเจ้าหน้าที่บริหารสูงสุดของบริษัทฯ นั้น คณะกรรมการบริษัทฯ จะแต่งตั้งคณะกรรมการสรรหาผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ตามที่กำหนดโดยพระราชบัญญัติคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2518 และที่แก้ไขเพิ่มเติม และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ซึ่งประกอบด้วยกรรมการบริษัทฯ 5 คน และรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายทรัพยากรบุคคลและกำกับกิจกรรมองค์กร ทำหน้าที่เลขานุการ โดยคณะกรรมการสรรหามีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการสรรหา และดำเนินการสรรหาผู้ที่มีความรู้ความสามารถ ประสบการณ์ที่เหมาะสม และมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้าม เพื่อดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และเสนอชื่อผู้ผ่านการคัดเลือกที่สมควรได้รับการแต่งตั้งต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณา รวมทั้งดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย โดยอำนาจของคณะกรรมการสรรหาผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สิ้นสุดลงเมื่อมีการลงนามสัญญาว่าจ้างผู้บริหารในตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่แล้วเสร็จ

และเพื่อให้การสรรหากรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในขั้นตอนและแนวทางการสรรหาผู้บริหารสูงสุดของรัฐวิสาหกิจตามพระราชบัญญัติคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2518 และที่แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2550 คณะกรรมการบริษัทฯ จะพิจารณาแต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาผลตอบแทนของผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ประกอบด้วยกรรมการบริษัทฯ 4 คน และผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) 1 คน ร่วมเป็นกรรมการ และรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายทรัพยากรบุคคลและกำกับกิจกรรมองค์กร ทำหน้าที่เลขานุการคณะกรรมการพิจารณาผลตอบแทนของผู้ดำรง

ตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ โดยให้คณะกรรมการพิจารณาผลตอบแทนผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่พิจารณาผลตอบแทนผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่พิจารณากำหนดผลตอบแทนและเงื่อนไขการจ้าง รวมทั้งเจรจาต่อรองผลตอบแทนและเงื่อนไขการจ้างกับผู้ที่จะได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ของบริษัทฯ และนำเสนอผลการพิจารณาพร้อมร่างสัญญาจ้างต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาเห็นชอบก่อนการจัดทำสัญญาว่าจ้างผู้บริหารในตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ต่อไป

การกำกับดูแลการดำเนินงานของ บริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง

การกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง นั้น บริษัทฯ ในฐานะผู้ถือหุ้นได้ส่งผู้แทนบริษัทฯ เพื่อเข้าไปมีส่วนร่วมในการทำหน้าที่ดูแลผลประโยชน์ ตลอดจนประสานงานในการร่วมมือทำธุรกิจระหว่าง บริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง โดยผู้แทนบริษัทฯ จะเป็นผู้ที่ได้รับความเห็นชอบจากฝ่ายบริหารของบริษัทฯ และผ่านการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง ซึ่งกรรมการที่ได้รับแต่งตั้งเป็นผู้แทนนั้น ประกอบด้วย บุคคลจากคณะกรรมการบริษัทฯ ฝ่ายบริหาร หรือบุคคลภายนอกที่มีความรู้ความเข้าใจในธุรกิจ สามารถให้แนวทางบริหารที่จะเป็นประโยชน์ต่อบริษัทฯ ได้ และต้องมีคุณสมบัติเป็นไปตามหลักเกณฑ์การแต่งตั้งผู้แทน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เป็นกรรมการในบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง

ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้จัดทำคู่มือในการปฏิบัติหน้าที่ของผู้แทนบริษัทฯ เพื่อให้ผู้แทนบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และแนวทางที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน สอดคล้องกับนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งในคู่มือนี้ได้กำหนดถึง ข้อพึงปฏิบัติที่ดีของกรรมการผู้แทน ข้อพึงระมัดระวัง หน้าที่และความรับผิดชอบโดยให้ยึดถือปฏิบัติตามกฎหมาย วัตถุประสงค์และข้อบังคับ ตลอดจนมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อรักษาประโยชน์ของบริษัทฯ ในบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง สำหรับในเรื่องนโยบายที่สำคัญ ให้ผู้แทนบริษัทฯ ขอรับนโยบายจากบริษัทฯ ก่อนเสนอความเห็นในที่ประชุมบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง เช่น การจัดสรรกำไร การจ่ายเงินปันผล หรือนำส่งเงินรายได้แผ่นดิน การเลือกตั้งกรรมการแทนกรรมการที่ลาออกตามวาระ การเพิ่ม-ลดทุน



การเลิก-ควมรวมกิจการ ทั้งนี้ ผู้แทนบริษัทฯ ต้องรายงาน ข้อมูลต่างๆ ตามกรอบระยะเวลาที่กำหนดต่อฝ่ายบริหาร และ คณะกรรมการบริษัทฯ

นอกจากนี้บริษัทฯ ยังจัดให้มีการทำการวิเคราะห์ คัดตาม และ รายงานผลการดำเนินงานของบริษัทย่อย บริษัทร่วม และ บริษัทที่เกี่ยวข้อง เป็นประจำทุกไตรมาส เพื่อให้ฝ่ายบริหาร และคณะกรรมการบริษัทฯ ได้ใช้ข้อมูลในการตัดสินใจ กำหนดทิศทางและแนวทางในการกำกับดูแลการลงทุนใน บริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง ได้ต่อไป

การดูแลเรื่องการใช้อข้อมูลภายใน

บริษัทฯ มีนโยบายปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์ และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาด หลักทรัพย์อย่างเคร่งครัด โดยบริษัทฯ ให้ความสำคัญในเรื่อง หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อให้บรรลุผลในทางปฏิบัติ โดยออกประกาศบริษัทฯ เรื่องการป้องกันการใช้อข้อมูลภายใน เพื่อประโยชน์ส่วนตน ตั้งแต่ปี 2547 เพื่อห้ามกรรมการ รวมถึงกรรมการที่พ้นตำแหน่งในช่วง 6 เดือน และผู้บริหาร ชื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ก่อนการประกาศงบการเงิน 1 เดือน และหลังประกาศ 3 วัน โดยทุกๆ 3 เดือน สำนัก เลขานุการบริษัทฯ จะจัดทำวาระแจ้งคณะกรรมการและ ฝ่ายบริหาร รวมถึงจัดทำหนังสือแจ้งกรรมการและผู้บริหาร เป็นรายบุคคลถึงช่วงระยะเวลาห้ามทำการซื้อขายหุ้น การบินไทย ตามประกาศบริษัทฯ ฉบับดังกล่าว

นอกจากนั้น ยังจัดทำวาระแจ้งคณะกรรมการบริษัทฯ และ ฝ่ายบริหารทุกเดือนเรื่องรายงานการถือครองหุ้นการบินไทย ของกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหารระดับสูง รวมทั้งของ คู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ เพื่อแจ้งให้ทราบถึง การเปลี่ยนแปลงการถือครองหุ้นของคณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหาร รวมทั้งแจ้งบทลงโทษ กรณีไม่ได้จัดทำ รายงานการเปลี่ยนแปลงการถือหลักทรัพย์ต่อสำนักงาน คณะ กรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ภายในระยะเวลา ที่กำหนด รวมทั้งกำหนดไว้ในจรรยาบรรณการการบินไทย ให้การเปิดเผยหรือใช้อข้อมูลภายในเพื่อประโยชน์ส่วนตน ถือว่า เป็นการผิดวินัยพนักงาน

ค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชี ค่าตอบแทนจากการสอบบัญชี

บริษัทฯ และบริษัทย่อย จ่ายค่าตอบแทนการสอบบัญชี ให้แก่ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน (สตง.) ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชี ของบริษัทฯ ในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา มีจำนวนเงินรวม 4,670,000 บาท โดยบริษัทฯ ไม่ได้จ่ายค่าตอบแทนให้บุคคล หรือกิจการที่เกี่ยวข้องกับ สตง. ในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา

ค่าบริการอื่น

บริษัทฯ และบริษัทย่อย จ่ายค่าตอบแทนของงานบริการอื่น ซึ่งได้แก่ ค่าธรรมเนียมตรวจสอบปฏิบัติตาม BOI ค่า ธรรมเนียมตรวจสอบรายได้ของหน่วยธุรกิจ ค่าธรรมเนียม รับรองรายได้ สาขาประเทศอินเดีย และค่าธรรมเนียมรับรอง รายได้ สาขาประเทศบรูไน และค่าธรรมเนียมนการจัดทำ หนังสือคอมพิวเตอร์ให้แก่ สตง. ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชี ของบริษัทฯ ในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา มีจำนวนเงินรวม 1,520,000 บาท แต่บริษัทฯ ไม่ได้จ่ายค่าบริการอื่นให้บุคคล หรือกิจการที่เกี่ยวข้องกับ สตง. ในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา หรือรายจ่ายในอนาคตอันเกิดจากการตกลงที่ยังให้บริการ ไม่แล้วเสร็จในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา

การปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแล กิจการที่ดีในเรื่องอื่นๆ

คณะกรรมการบริษัทฯ มีความมุ่งมั่นในการดำเนินธุรกิจตาม หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีมาโดยตลอด และมีเจตนารมณ์ ที่จะพัฒนา ปรับปรุงหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อให้ สอดคล้องกับหลักเกณฑ์การประเมินของโครงการ ASEAN CG Scorecard โดยเชื่อมั่นว่าจะสามารถทำให้อูรกิจของ บริษัทฯ เจริญเติบโตได้อย่างมั่นคงและยั่งยืน



ความรับผิดชอบ ต่อสังคม



บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญเรื่องความรับผิดชอบต่อสังคม และได้จัดทำเนื้อหาภาพรวมการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมไว้ในรายงานการพัฒนาอย่างยั่งยืนประจำปี 2557 ซึ่งเป็นไปตามกรอบการรายงานสากล GRI ฉบับ G4 ผู้สนใจสามารถศึกษารายละเอียดได้ในหนังสือรายงานการพัฒนาอย่างยั่งยืน ซึ่งบริษัทฯ จัดส่งให้ผู้ถือหุ้นทุกรายและเปิดเผยต่อประชาชนทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ ที่ www.thaiairways.com

แนวทางปฏิบัติเพิ่มเติมเกี่ยวกับการป้องกันการมีส่วนเกี่ยวข้องกับ การคอร์รัปชัน

บริษัทฯ ได้เห็นความสำคัญถึงปัญหาการทุจริตและประพฤติมิชอบที่จะส่งผลกระทบต่อให้เกิดความเสียหายต่อบริษัทฯ ดังนั้น บริษัทฯ จึงนำนโยบาย "Whistle Blower" เข้ามาใช้ในการบริหารจัดการ มีการทบทวนการนำไปปฏิบัติจากการประกาศนโยบาย Whistle Blower การรับเรื่องร้องเรียนและเบาะแสการกระทำผิดโดยไม่จำเป็นต้องระบุตัวตน มีระบบสื่อสารภายในองค์กรแบบโต้ตอบและอีเมล เป็นเครื่องมือใช้งานทั่วทั้งองค์กรปริมาณข้อร้องเรียนที่ลดลงและสัดส่วนในการดำเนินการเพื่อแก้ปัญหา จะแสดงถึงผลการปฏิบัติตามข้อกำหนดอย่างมีประสิทธิภาพ

ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้มีการจัดทำระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการร้องเรียนเกี่ยวกับการทุจริตหรือการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ คำสั่งบริษัท หรือธรรมาภิบาลหรือจริยธรรม ตามประมวล ธรรมาภิบาลและจริยธรรม พ.ศ. 2523 ขึ้นเพื่อให้พนักงาน ลูกจ้าง ผู้มีส่วนได้เสียและบุคคล

ภายนอก ใช้เป็นช่องทางในการแจ้งเบาะแสความเคลือบแคลงที่อาจทำให้เข้าใจได้ว่าเป็นการกระทำผิดต่อกฎ ระเบียบ ข้อบังคับของบริษัทฯ และกฎหมาย เพื่อให้บริษัทฯ ได้ทำการตรวจสอบข้อเท็จจริงได้ถูกต้อง อันจะนำไปสู่ความเป็นธรรม โปร่งใส และตรวจสอบได้ขององค์กรต่อไป

ตั้งแต่ปี 2556 บริษัทฯ ได้บรรจุหลักสูตรการฝึกอบรมว่าด้วยเรื่องการป้องกันการประพฤติมิชอบ แก่ฝ่ายพัฒนาและฝึกอบรมบุคลากร พร้อมกับการเข้าไปศึกษาดูงานเพิ่มเติมจากหน่วยงานภายนอก ในปี 2557 บริษัทฯ ได้ริเริ่มดำเนินการเผยแพร่เรื่องการป้องกันการประพฤติมิชอบให้กับพนักงานทุกระดับบริหาร ระดับบังคับบัญชา และระดับปฏิบัติการในฝ่ายงานต่างๆ อาทิ ฝ่ายบริการลูกค้าสัมพันธ์ ฝ่ายซ่อมใหญ่ และฝ่ายบริหารทั่วไป เป็นต้น

นอกจากนี้ ในปี 2557 บริษัทฯ ได้รับการประเมินความคืบหน้าในเรื่องการป้องกันการมีส่วนเกี่ยวข้องกับคอร์รัปชัน (Anti-Corruption Progress Indicators) จากสถาบันไทยพัฒน์ โดยมีสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์เป็นผู้สนับสนุน บริษัทฯ ได้ระดับการประเมินอยู่ในระดับที่ 2 (Declared) ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความมุ่งมั่นโดยการประกาศเจตนารมณ์เข้าเป็นแนวร่วมปฏิบัติ (Collective Action Coalition) ของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริต ซึ่งถือเป็นโครงการที่ได้รับการสนับสนุนการจัดทำโดยรัฐบาลและสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อผลักดันให้เกิดการต่อต้านการทุจริตในวงกว้าง



การควบคุมภายใน และการบริหาร จัดการความเสี่ยง

บริษัทฯ จัดให้มีระบบการควบคุมภายในที่เพียงพอกับการดำเนินการธุรกิจและมีการติดตามประเมินผลอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้ความมั่นใจว่าระบบที่วางไว้สามารถดำเนินไปได้อย่างเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมที่มีการเปลี่ยนแปลงและสอดคล้องกับระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้

โดยมีโครงสร้างการควบคุมภายในครบทั้ง 5 องค์ประกอบ และ 17 หลักการ ตามมาตรฐาน Committee of Sponsoring Organization of The Treadway Commission : COSO ที่ได้ปรับปรุง Framework ใหม่ ในปี 2556 (COSO 2013) ทั้งนี้ ผลการประเมินการควบคุมภายใน สรุปได้ดังนี้

สภาพแวดล้อมของการควบคุม

1. องค์กรแสดงถึงความยึดมั่นในคุณค่าของความซื่อตรง (Integrity) และจริยธรรม

บริษัทฯ มีประมวลบรรษัทภิบาลและจริยธรรมเป็นแนวทางในการปฏิบัติหน้าที่ประจำวันและการตัดสินใจในเรื่องต่างๆ รวมถึงการปฏิบัติต่อกู้ค้า ลูกค้า และบุคคลภายนอก เช่น ยึดมั่นในประโยชน์ของบริษัทฯ ปฏิบัติหน้าที่เพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ โดยไม่แสวงหาประโยชน์เพื่อตนเองหรือผู้อื่น และไม่มีผลประโยชน์ทับซ้อน ยึดมั่นในความซื่อสัตย์สุจริต ไม่ยินยอมให้เกิดการทุจริตขึ้นในงานที่ตนมีหน้าที่รับผิดชอบ เป็นต้น มีข้อกำหนดให้ผู้ปฏิบัติงานจะต้องจัดทำรายงานแจ้งต่อผู้บังคับบัญชาต้นสังกัด ในทันทีที่สงสัยว่าตนเองหรือบุคคลที่เกี่ยวข้องมีผลประโยชน์ที่ขัดแย้งกันกับผลประโยชน์ของบริษัทฯ โดยธรรมจรรยาในการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ปฏิบัติงาน จะต้องอยู่ภายใต้หลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติกำหนด มีบทลงโทษที่เหมาะสม หากมีการฝ่าฝืนข้อกำหนดข้างต้น มีการสื่อสารข้อกำหนดและบทลงโทษข้างต้นให้ผู้บริหารและพนักงานทุกคนรับทราบ เช่น รวมอยู่ในการปฐมนิเทศพนักงานใหม่ ให้พนักงานลงนามรับทราบข้อกำหนดและบทลงโทษ รวมทั้งมีการเผยแพร่ Code of Ethics ให้แก่พนักงานและบุคคลภายนอกได้รับทราบ โดยจัดให้มีการสื่อสารกับพนักงานทุกระดับ และบรรจุในการฝึกอบรมพนักงานใหม่ในหลักสูตร Orientation รวมทั้งการเผยแพร่ใน Website ของบริษัทฯ มีกระบวนการติดตามและประเมินผลการปฏิบัติตาม Code of Ethics เป็นประจำทุกปี โดยผู้เชี่ยวชาญที่เป็นอิสระจากภายนอก เช่น สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย เมื่อปรากฏว่ามีการละเมิดหลักจริยธรรมของบริษัทฯ ให้ผู้บังคับบัญชาว่ากล่าวตักเตือน หรือดำเนินการสอบสวนลงโทษทางวินัย โดยให้คำนึงถึงพฤติกรรมของการฝ่าฝืน ความตั้งใจ หรือเจตนา มูลเหตุจูงใจ อายุ ประวัติ ตำแหน่ง หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ฝ่าฝืน รวมทั้งความเสียหายที่บริษัทฯ ได้รับ หรือมูลเหตุอื่นๆ แล้วแต่กรณี กรณีการประพฤติปฏิบัติฝ่าฝืนหลักจริยธรรมของบริษัทฯ ให้ฝ่ายกฎหมายมีอำนาจและหน้าที่ในการพิจารณาและวินิจฉัยภายในกรอบระยะเวลาที่กำหนดตามระเบียบบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ว่าด้วยการร้องเรียนเกี่ยวกับการทุจริตหรือการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ

ข้อบังคับ คำสั่งบริษัทฯ หรือธรรมาภิบาล หรือจริยธรรม ตามประมวลธรรมาภิบาลและจริยธรรม

2. คณะกรรมการมีความเป็นอิสระจากฝ่ายบริหาร และทำหน้าที่กำกับดูแล (Oversight) และพัฒนาการดำเนินการด้านการควบคุมภายใน

บริษัทฯ มีการกำหนดบทบาทหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัท และฝ่ายบริหารไว้ในคู่มือกรรมการ รวมถึง Table of Authority โดยอ้างอิงจาก พระราชบัญญัติ บริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 บทบัญญัติที่เกี่ยวข้องในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 ข้อบังคับและประกาศต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และข้อบังคับและนโยบายของบริษัทฯ มีการจัดทำบันทึกข้อตกลงกับสำนักงานคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ มีการกำหนดบทบาทหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบผ่านทางคำสั่งแต่งตั้ง กรรมการตรวจสอบ กฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบ และ Function Description ของหน่วยงาน

โดยมีการระบุขอบเขต หน้าที่และความรับผิดชอบไว้ในคำสั่งบริษัท ซึ่งสอดคล้องกับระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยคณะกรรมการตรวจสอบและหน่วยตรวจสอบภายในของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2555 คณะกรรมการบริษัทประกอบด้วยผู้เชี่ยวชาญหลากหลายสาขา อาทิ ธุรกิจการเงิน การขนส่ง กฎหมาย ซึ่งสามารถตรวจสอบได้จากประวัติกรรมการตลอดจนมีการกำหนดให้มีกรรมการอิสระอย่างน้อย 1 ใน 3 ของจำนวนกรรมการทั้งหมดตามข้อกำหนดของ ก.ล.ต. และ สคร. โดยในบางขณะมีกรรมการอิสระมากกว่า 50% ของกรรมการทั้งหมด และได้มีการตรวจสอบก่อนการแต่งตั้งว่าเป็นผู้มีความเป็นอิสระตามคุณสมบัติที่กำหนดไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่ ทจ. 4/2552 ข้อ 16

3. ฝ่ายบริหารได้จัดให้มีโครงสร้างสายการรายงาน การกำหนดอำนาจในการสั่งการ และความรับผิดชอบที่เหมาะสม เพื่อให้ องค์กรบรรลุวัตถุประสงค์ ภายใต้ การกำกับดูแล (Oversight) ของ คณะกรรมการ

ฝ่ายบริหารได้มีการกำหนดโครงสร้างที่เหมาะสมทั้งทางธุรกิจและกฎหมาย โดยมีการจัดสายงาน หน่วยงานในการบังคับบัญชา อำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบตามที่กำหนดในเอกสาร Function Description และ Job Description โดยให้มีการทบทวนเอกสารดังกล่าวเป็นประจำทุกปี หรือทุกครั้ง



ที่มีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้าง มีการแบ่งแยกหน้าที่ ที่สำคัญระหว่างการประกอบธุรกิจการบินและหน่วยธุรกิจ ซึ่งหน่วยธุรกิจต่างๆสามารถวางแผนการดำเนินงานในหน่วยธุรกิจที่รับผิดชอบได้โดยตรง และรายงานต่อคณะกรรมการบริหารหน่วยธุรกิจ นอกจากนี้ ยังมีกองกำกับกิจกรรมองค์กรและธุรกิจทำหน้าที่กำกับดูแลการปฏิบัติงานด้านต่างๆ ให้สอดคล้องและเป็นไปตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และมาตรฐานสากล ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการบินและธุรกิจด้านอื่นๆ มีสำนักงานการตรวจการองค์กรทำหน้าที่รับข้อร้องเรียน และดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องการทุจริตและประพฤติมิชอบ รวมถึงมีสำนักงานการตรวจสอบภายในซึ่งมีสายการบังคับบัญชาขึ้นตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบเพื่อให้สามารถปฏิบัติหน้าที่ด้านตรวจสอบภายในของบริษัทฯ ได้อย่างเที่ยงธรรมและมีความเป็นอิสระ

4. องค์กรแสดงถึงความมุ่งมั่นในการมุ่งพัฒนาและรักษาบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถ

บริษัทฯ มีกระบวนการ/วิธีการในการสรรหาบุคลากรที่เป็นไปตามข้อกำหนดตาม พ.ร.บ. คุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2518 และระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการบริหารงานบุคคล โดยมีการกำหนดเกณฑ์คุณสมบัติ ในการสรรหาเพื่อให้ได้บุคลากรที่มีความรู้ความสามารถตรงตามตำแหน่งงาน รวมทั้งมีกระบวนการ/วิธีการในการวัดและประเมินผลบุคลากรประจำปี การสำรวจความพึงพอใจของหน่วยงานที่มีต่อพนักงานใหม่ เพื่อสอบถามกระบวนการ/วิธีการและนำไปสู่การเพิ่มประสิทธิภาพ แต่ปัจจุบันพบว่า กระบวนการสอบทานเพื่อวัดและประเมินผลบุคลากร ยังไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความตั้งใจและการรักษาบุคลากร ทั้งนี้บริษัทฯ ได้กำหนดการปรับปรุงประเด็นดังกล่าวไว้ในแผนปฏิรูปองค์กร ซึ่งจะดำเนินการในปี 2558 ในส่วนของการพัฒนาคุณภาพบุคลากร บริษัทฯ มีแผนการพัฒนาคุณภาพบุคลากรของบริษัทฯ ทุกระดับและทุกฝ่าย (Strategic Partnership) อย่างต่อเนื่อง เพื่อเป็นส่วนหนึ่งในการพัฒนาศักยภาพด้านการบริหาร (Management Competency) ศักยภาพหลัก (Core Competency) และมีคุณลักษณะตรงตามคุณลักษณะที่สำคัญของบริษัทฯ และเพื่อให้มีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง มีความรู้ ความเชี่ยวชาญ มีทักษะที่จำเป็นและสอดคล้องกับภารกิจทุกแขนงของบริษัทฯ ซึ่งรวมถึงการเสริมสร้างวัฒนธรรมองค์กร การทำงานเชิงธุรกิจแบบ THAI Spirit ปลูกฝังคุณธรรม จริยธรรม ค่านิยม และจิตสำนึกที่ดีให้กับพนักงาน ส่งเสริมให้มีความรักและความผูกพันในองค์กร นอกจากนี้ บริษัทฯ มีแผนที่จะจัดทำแผนการพัฒนารายบุคคล (Individual Development Plan/

IDP) โดยมุ่งเน้นพัฒนาบุคลากรที่มีศักยภาพสูง มีความสามารถและทักษะต่างๆ เพื่อสามารถสืบทอดตำแหน่งระดับบริหาร โดยได้เริ่มดำเนินโครงการ THAI High Flyer เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมต่อการเป็นผู้นำและผู้เชี่ยวชาญในอนาคต และสามารถทดแทนตำแหน่งงานที่จะมีผู้บริหารเกษียณในระยะยาวได้ รวมถึงพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพของบุคลากรในทุกๆระดับ อีกทั้งยังมีการพัฒนาระบบการบริหารจัดการองค์ความรู้เพื่อให้ครอบคลุมทุกองค์ความรู้ที่สำคัญสำหรับองค์กร

5. องค์กรกำหนดให้บุคลากรมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการควบคุมภายใน เพื่อให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ขององค์กร

บริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญของหน้าที่ในการควบคุมภายใน โดยจัดให้ให้มีนโยบายการควบคุมภายในตามคำสั่งบริษัทที่ 154/2552 ซึ่งกำหนดให้ผู้บริหารและพนักงานใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติงาน ให้ได้ตามเป้าหมายโดยผ่านกระบวนการทำงานที่ได้จัดวางไว้อย่างเหมาะสม ผู้บริหารได้ถ่ายทอดเป้าหมายโดยกำหนดดัชนีชี้วัดผลการดำเนินงาน (Key Performance Indicator : KPI) ของแต่ละสายงานรวมทั้งพนักงานแต่ละตำแหน่งได้จัดทำคำรับรองในการปฏิบัติหน้าที่พร้อมทั้งกำหนด KPI ให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของฝ่าย โดยพนักงานและผู้บังคับบัญชาลงนามร่วมกันเพื่อรับทราบหน้าที่ที่รับผิดชอบ และนำผลการดำเนินงานตาม KPI มาใช้ในการประเมินผลการปฏิบัติ ซึ่งเชื่อมโยงกับการพิจารณาความดีความชอบเพื่อขึ้นเงินเดือนประจำปี และการให้เงินเพิ่มพิเศษ (Incentives) นอกจากนี้ ตั้งแต่ปี 2555 มีการกำหนดให้ความดีความชอบการดำเนินการตามข้อเสนอแนะของสำนักงานการตรวจสอบภายในเป็นหนึ่งในตัวชี้วัดผลการปฏิบัติงานของผู้บริหาร เพื่อให้ผู้บริหารร่วมกับพนักงานดำเนินการตามข้อเสนอแนะของสำนักงานการตรวจสอบภายใน ซึ่งแสดงถึงการมีการควบคุมภายในที่ดีและให้ความมั่นใจว่าการดำเนินงานของหน่วยงานจะบรรลุวัตถุประสงค์

การประเมินความเสี่ยง

6. องค์กรกำหนดวัตถุประสงค์ไว้อย่างชัดเจนเพียงพอ เพื่อให้สามารถระบุและประเมินความเสี่ยงต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับ การบรรลุวัตถุประสงค์ขององค์กร

บริษัทฯ ได้กำหนดวัตถุประสงค์ในการดำเนินงาน โดยมุ่งเน้นความปลอดภัย และการให้บริการที่ดีเลิศแก่ลูกค้าภายใต้วิสัยทัศน์ "First Choice Carrier with Touches of THAI" ซึ่งเน้นการให้บริการแก่ผู้โดยสารอย่างดีเลิศด้วยเสน่ห์ความเป็นไทยที่ลูกค้าเลือกเป็นอันดับแรก โดยวัตถุประสงค์ด้าน

ความปลอดภัยจะต้องเป็นไปตามข้อกำหนดของมาตรฐานการบินสากล นอกจากนี้ ยังได้กำหนดการดำเนินงานด้านการเงิน โดยใช้นโยบายควบคุมค่าใช้จ่าย เพิ่มรายได้ รวมถึงเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ ตามหลักมาตรฐานสากล มีการปฏิบัติตามข้อกำหนด และทบทวนสอบทานทุกปี มีการจัดทำบันทึกข้อตกลงกับสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) กำหนดเป้าหมายการดำเนินงานด้วย KPI ที่ชัดเจนมาจัดทำเป็นแผนวิสาหกิจ รวมถึงส่งเสริมให้มีการปฏิบัติงานตามแผน มีการกำหนดตัวชี้วัดและผู้รับผิดชอบชัดเจน มีการจัดทำตัวชี้วัดร่วมระหว่าง 3 รัฐวิสาหกิจที่ปฏิบัติงานในธุรกิจร่วมกันในการประเมินผลการดำเนินงาน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการด้านระยะเวลาในการผ่านออกนอกประเทศของผู้โดยสารระหว่างประเทศ (Service Time) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยมีการกำกับดูแลจาก สคร.

7. องค์กร/หน่วยงานระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยงทุกประเภทที่อาจกระทบต่อการบรรลุวัตถุประสงค์ไว้อย่างครอบคลุมทั่วทั้งองค์กร

บริษัทฯ โดยฝ่ายบริหารความเสี่ยงร่วมกับฝ่ายบริหาร ได้มีการวิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยงในด้านต่างๆ ทั้งจากปัจจัยภายนอก เช่น ภาวะการแข่งขันในธุรกิจการบิน เศรษฐกิจและการเมืองทั้งของโลกและภูมิภาค และจากปัจจัยภายใน เช่น ประสิทธิภาพของกระบวนการทำงานและการบริหารจัดการ และได้ระบุความเสี่ยงในด้านต่างๆ ได้แก่ ด้านกลยุทธ์ ด้านการดำเนินงาน

ด้านการเงิน และด้านมาตรฐานและกฎระเบียบ เช่น การพัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการอาจไม่สอดคล้องกับกลุ่มลูกค้าที่มาใช้บริการ รายได้ผู้โดยสารอาจไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ความเสี่ยงเกี่ยวกับสถานะการเงินของบริษัทฯ เช่น สภาพคล่อง อัตราส่วนทางการเงิน และ Credit Rating เป็นต้น นอกจากนี้ สายงานต่างๆ ได้มีการบริหารความเสี่ยงในหน่วยงาน ตามคู่มือบริหารความเสี่ยงของบริษัทฯ และมีการจัดทำดัชนีชี้วัดความเสี่ยงที่สำคัญ (Key Risk Indicator/KRI) หากระดับคะแนนของความเสี่ยงเข้าสู่ Trigger และ Threshold จะมีการทบทวนมาตรการการควบคุม ทั้งนี้ การบริหารความเสี่ยงของบริษัทฯ อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง ซึ่งได้รับการแต่งตั้งจากคณะกรรมการบริษัทฯ

8. องค์กร/หน่วยงาน ได้พิจารณาถึงโอกาสที่จะเกิดการทุจริต ในการประเมินความเสี่ยงที่จะบรรลุวัตถุประสงค์ขององค์กร

บริษัทฯ มีการประเมินความเสี่ยงด้านโอกาสเกิดทุจริตในกระบวนการต่างๆ เช่น การจัดซื้อจัดจ้าง การใช้บัตรโดยสารผิดระเบียบ เป็นต้น นอกจากนี้ ได้มีการนำข้อมูลสถิติและผลการตรวจสอบเรื่องการทุจริต ซึ่งรวบรวมโดยสำนักงานการตรวจการองค์กร มาใช้เป็นแนวทางในการประเมินโอกาสและความน่าจะเป็นในการเกิดทุจริตในฝ่ายต่างๆ โดยมีการวิเคราะห์แรงจูงใจ/แรงกดดัน ซึ่งส่วนใหญ่มาจากเรื่องส่วนตัวหรือความรู้เท่าไม่ถึงการณ์ของพนักงานบางคน นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณา รายงานผลการตรวจสอบ





กระบวนการต่างๆ จากสำนักงานการตรวจสอบภายใน ซึ่งในการตรวจสอบได้มีการประเมินโอกาสในการเกิดทุจริต และมาตรการป้องกันที่ฝังอยู่ในกระบวนการนั้นๆ รวมทั้งให้ข้อเสนอแนะในการกำหนดให้มีจุดควบคุมเพื่อป้องกัน การเกิดทุจริต หากคณะกรรมการตรวจสอบเห็นว่า มีประเด็นที่ควรสอบถามผู้บริหารได้มีการเชิญผู้บริหารที่รับผิดชอบเข้าตอบข้อซักถามในการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบตามสมควร

9. องค์กร/หน่วยงานสามารถระบุและประเมินความเปลี่ยนแปลงที่อาจมีผลกระทบต่อระบบการควบคุมภายใน

บริษัทฯ มีการประเมินการเปลี่ยนแปลงจากปัจจัยทั้งภายในและภายนอกที่มีผลกระทบต่อการทำงาน เช่น การเมืองและเศรษฐกิจของโลกและของภูมิภาค การเปลี่ยนแปลงทางสังคม การขยายตัวของสายการบินต้นทุนต่ำ การเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน การเพิ่มขึ้นและการใช้เทคโนโลยีใหม่ของอากาศยาน ธุรกิจการบินในอนาคต ภัยพิบัติและโรคระบาด การเปลี่ยนแปลงคำกฎหมายหรือระเบียบข้อบังคับต่างๆ การเปลี่ยนแปลงรูปแบบในการดำเนินธุรกิจและการเปลี่ยนแปลงด้านเทคโนโลยีในด้านต่างๆ เป็นต้น ทั้งนี้ฝ่ายบริหารความเสี่ยงได้นำปัจจัยต่างๆ เหล่านี้มาประเมินและวิเคราะห์เพื่อระบุเป็นความเสี่ยงและมีการติดตามความคืบหน้าในการบริหารความเสี่ยงอย่างสม่ำเสมอ รวมถึงได้ประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการจัดทำแผนเพื่อควบคุมความเสี่ยง

กิจกรรมการควบคุม

10. องค์กร/หน่วยงาน มีมาตรการควบคุมที่ช่วยลดความเสี่ยงที่จะไม่บรรลุวัตถุประสงค์ขององค์กรให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้

บริษัทฯ มีมาตรการควบคุมภายในหลายแนวทาง โดยพิจารณาจากความซับซ้อนของงาน ลักษณะงาน โดยนำแนวทางในการ

ควบคุมความเสี่ยง อาทิ การควบคุมเชิงป้องกัน เช่น การแบ่งแยกหน้าที่ความรับผิดชอบเป็นไปตาม Job Description การกำหนดนโยบายและระเบียบบริษัทฯ ต่างๆ ซึ่งกำหนดอำนาจอนุมัติทำให้สามารถสอบทานความถูกต้องซึ่งกันและกันได้ ด้านสารสนเทศมีการควบคุมสิทธิการเข้าถึงข้อมูล โดยการอนุมัติสิทธิเฉพาะบุคคลที่มีหน้าที่รับผิดชอบที่ได้รับการเสนอชื่อจากผู้บังคับบัญชา และผู้บังคับบัญชาจะต้องแจ้งยกเลิกสิทธิเมื่อพนักงานพ้นจากหน้าที่ความรับผิดชอบแล้ว นอกจากนี้ยังได้กำหนดการควบคุมแบบส่งเสริม เช่น การจัดกิจกรรมให้ความรู้หรือการสร้างตระหนักรู้ในด้านต่างๆ โดยเฉพาะเรื่องการป้องกันการทุจริตและการประพฤติมิชอบ การให้ความรู้ด้านวินัย นอกจากนี้ ยังได้มีการระบุกิจกรรมและกรอบเวลาในการดำเนินการควบคุมความเสี่ยง โดยคำนึงถึงสภาพแวดล้อม ขอบเขตการดำเนินงาน ปัจจัยเกี่ยวข้องอื่นๆ และมีการจัดทำ ทบทวน ปรับปรุงระเบียบ วิธีปฏิบัติต่างๆ เพื่อลดความเสี่ยงในการทำงาน

11. องค์กร/หน่วยงาน เลือกและพัฒนา กิจกรรมการควบคุมทั่วไปด้วยระบบเทคโนโลยี เพื่อช่วยสนับสนุนการบรรลุวัตถุประสงค์

บริษัทฯ โดยฝ่ายงานบริการเทคโนโลยีสารสนเทศ มีการจัดทำสถาปัตยกรรมโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและนโยบายมาตรการการรักษาความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศ (Security Policy & Standard) โดยอ้างอิงกรอบมาตรฐาน ISO 27001 และกำหนดให้ทุกหน่วยงานต้องถือปฏิบัติ โดยออกเป็นคำสั่งบริษัทฯ เพื่อใช้เป็นกรอบในการควบคุมโครงสร้างพื้นฐานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของบริษัทฯ ให้เป็นมาตรฐาน ง่ายต่อการปรับเปลี่ยนและบำรุงรักษา และเกิดความมั่นคงปลอดภัย นอกจากนี้ ยังได้กำหนดให้มีการควบคุมกระบวนการได้มา การพัฒนาและบำรุงรักษาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศโดยจัดทำเป็นคู่มือบริหารจัดการโครงการ (Project Management Handbook) มีการจัดทำ

แผนแม่บท IT ของบริษัทฯ (ระยะเวลา 5 ปี) เพื่อจัดลำดับความสำคัญของการลงทุนเพื่อพัฒนาระบบสารสนเทศของ บริษัทฯ และทบทวนทุกปีเพื่อให้สอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกับกลยุทธ์บริษัทฯ

12. องค์กร/หน่วยงานจัดให้มีกิจกรรมการควบคุมผ่านทางนโยบาย ซึ่งได้กำหนดสิ่งที่คาดหวังและขั้นตอนการปฏิบัติเพื่อให้นโยบายที่กำหนดไว้นั้นสามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้

บริษัทฯ ได้นำกฎระเบียบข้อบังคับของหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการบิน กฎระเบียบทั้งของภาครัฐและองค์กรต่างๆ ทั้งในและต่างประเทศมาประมวลและจัดทำเป็นนโยบาย ระเบียบปฏิบัติ และคู่มือการปฏิบัติงาน ทั้งที่เป็นลายลักษณ์อักษรและที่เป็น Electronic File โดยกำหนดให้ผู้บริหารมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการนำนโยบายและแผนงานด้านต่างๆ ไปสู่การปฏิบัติ โดยมอบนโยบายและแผนการดำเนินงาน ไว้ในแผนงานของฝ่าย คำรับรองการปฏิบัติหน้าที่ ข้อตกลงการให้บริการ และมติการประชุม โดยจะมีการสั่งการและมอบหมายการปฏิบัติไปตามสายการบังคับบัญชา โดยมีบุคลากรตามตำแหน่งงานมีหน้าที่และความรับผิดชอบในกระบวนการต่างๆ ที่กำหนดไว้ใน Job Description อย่างเหมาะสม มีการกำหนดกรอบเวลาที่ชัดเจนและมีหัวหน้างานกำกับดูแล ติดตามผลอย่างใกล้ชิด ทั้งจากการประชุมและเอกสาร หากพบข้อผิดพลาดจะทำการแก้ไขทันทีเพื่อให้งานสำเร็จตามเป้าหมาย นอกจากนี้ ผู้บริหาร หัวหน้างาน ได้ติดตามกำกับดูแลการปฏิบัติงานของพนักงานให้เป็นไปตามกฎ ระเบียบ และคำสั่งต่างๆ รวมถึงการทบทวนและปรับปรุงแก้ไขนโยบายและระเบียบปฏิบัติต่างๆ ให้เหมาะสมกับสถานการณ์ ทั้งนี้ เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายการกำกับดูแลการปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบของบริษัทฯ ตามคำสั่งบริษัทฯ ที่ 11/2555

สารสนเทศและการสื่อสาร

13. องค์กร/หน่วยงาน มีข้อมูลที่เกี่ยวข้องและมีคุณภาพ เพื่อสนับสนุนให้การควบคุมภายในสามารถดำเนินไปได้ตามที่กำหนดไว้

บริษัทฯ มีการกำหนดข้อมูลที่ต้องการใช้ในการดำเนินงาน โดยพิจารณาทั้งข้อมูลจากภายในและภายนอก ได้แก่ ข้อมูลด้านกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อกำหนด ข้อมูลเกี่ยวกับการปฏิบัติงาน ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบินและสายการบินคู่แข่งนำมาจัดทำรวบรวมไว้อย่างเป็นระบบ โดยมีการปรับปรุงให้ครบถ้วนเป็นปัจจุบันอย่างต่อเนื่อง และมีระบบ IT เพื่อรองรับการจัดเก็บ ค้นหาข้อมูล และรองรับการ

ปฏิบัติงาน โดยการพัฒนาระบบ IT ซึ่งดำเนินไปอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของข้อมูล และเทคโนโลยี อาทิ การพัฒนาระบบ Data Warehouse ในการเก็บข้อมูลลูกค้า เพื่อนำไปพัฒนาและปรับปรุงคุณภาพผลิตภัณฑ์และบริการ การนำระบบ SAP-DE/WISE และ SAP-HCM มาใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน ซึ่งเป็นการช่วยให้ผู้บริหารมีข้อมูลในการพิจารณาค้นทุน และความคุ้มค่าได้เป็นอย่างดี นอกจากนี้ ยังมีศูนย์ข้อมูลข่าวสาร ทำหน้าที่กำกับ ดูแล บริหารจัดการงานด้านข้อมูลข่าวสารของบริษัทฯ ให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 อย่างเคร่งครัด มีการศึกษา วิเคราะห์ ประเมินปัจจัยแวดล้อม โดยจัดทำ Feasibility Study เพื่อพิจารณาความคุ้มค่าในการดำเนินงาน หรือการลงทุนผ่านทางคณะกรรมการหรือคณะทำงานชุดต่างๆ เพื่อบริหารโครงการลงทุนให้เป็นไปตามเป้าหมาย และได้ประโยชน์สูงสุด

14. องค์กร/หน่วยงานสื่อสารข้อมูลภายในองค์กร ซึ่งรวมถึงวัตถุประสงค์และความรับผิดชอบต่อการควบคุมภายในที่จำเป็นต่อการสนับสนุนให้การควบคุมภายในดำเนินไปได้ตามที่วางไว้

บริษัทฯ มีระบบสารสนเทศ และกระบวนการสื่อสารข้อมูลภายในอย่างเพียงพอ และมีประสิทธิภาพ มีช่องทางในการสื่อสารทั้งภายในฝ่าย และระหว่างฝ่าย เพื่อให้พนักงาน และผู้บริหารได้รับทราบและสามารถเข้าถึงข้อมูลในการปฏิบัติงาน ข่าวสารที่จำเป็น ได้อย่างรวดเร็วผ่านทางช่องทางต่างๆ เช่น การประชุม เอกสาร e-mail Intranet ของบริษัทฯ ตลอดจน Mobile Application เป็นต้น มีคู่มืองานสารบรรณและข้อมูลข่าวสารลับในการกำหนดระดับชั้นความลับของข้อมูลในบริษัทฯ รวมถึงการจัดทำรายงานข้อมูลที่สำคัญถึงคณะกรรมการบริษัทฯ อย่างสม่ำเสมอ เช่น รายงานทางการเงิน การเปิดเผยข้อมูลประกอบงบการเงิน นโยบายการบัญชีและประมาณการที่สำคัญ รวมทั้งข้อสังเกตจากการตรวจสอบและสอบทานงบการเงินของผู้สอบบัญชี รายงานสภาพคล่องทางการเงินและสถานะหนี้ของบริษัทฯ รายงานผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ร่วมทุนและบริษัทย่อย เป็นต้น นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้จัดให้มีช่องทางสำหรับพนักงานสามารถแจ้งข้อมูลหรือเบาะแสเกี่ยวกับการทุจริตภายในบริษัทฯ (นโยบาย Whistle Blower) ตามระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการร้องเรียนเกี่ยวกับการทุจริตหรือการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ค้ำจวนฯ หรือลายลักษณ์อักษร โดยข้อมูลจะถูกเก็บเป็นความลับ

15. องค์กร/หน่วยงานได้สื่อสารกับหน่วยงานภายนอก เกี่ยวกับประเด็นที่อาจมีผลกระทบต่อการควบคุมภายใน

บริษัทฯ ได้จัดทำรายงานประจำปี เผยแพร่ให้แก่ผู้ถือหุ้นทุกราย และเผยแพร่ทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ ฝ่ายภาพลักษณ์และสื่อสารองค์กร ได้ประชาสัมพันธ์ข่าวสารของบริษัทฯ ผ่านทางสื่อต่างๆ รวมถึง Mobile Application ตลอดจนจัดให้มีช่องทางในการร้องเรียน/สื่อสารข้อมูลจากลูกค้า สายการบินลูกค้า และหน่วยงานภายนอกที่มาใช้บริการ เช่น Department of Civil Aviation และ/หรือ Airport Authority ของแต่ละประเทศที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการบินโดยผ่านทางจดหมาย e-Mail หรือ แบบฟอร์ม Customer Relation ถึงผู้บริหารระดับสูงของบริษัทฯ มีการเชิญนักวิเคราะห์หลักทรัพย์และผู้แทนจากสถาบันการเงินมารับฟังการชี้แจงผลประกอบการของบริษัทฯ จากผู้บริหารระดับสูงในทุกไตรมาสเพื่อสร้างความเชื่อมั่นในการลงทุน นอกจากนี้ มีการจัดทำแบบสำรวจความพึงพอใจของลูกค้า เพื่อรับฟังปัญหาและข้อร้องเรียนที่เกิดจากการให้บริการ รวมถึงการรับข้อเสนอแนะเพื่อพัฒนาปรับปรุงการให้บริการให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ตลอดจนมีการติดต่อสื่อสารเพื่อรับนโยบายจากหน่วยราชการ และกระทรวงต่างๆ รวมถึงการจัดทำรายงานเพื่อเสนอต่อหน่วยราชการที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ มีการเปิดโอกาสให้บุคคลภายนอกสามารถแจ้งข้อมูล หรือเบาะแสเกี่ยวกับการฉ้อฉลหรือทุจริตมายังกรรมการผู้อำนวยการใหญ่โดยตรง โดยผ่านทางเอกสาร หรือ e-Mail

การติดตามประเมินผล

16. องค์กร/หน่วยงาน ติดตามและประเมินผลการควบคุมภายใน เพื่อให้มั่นใจได้ว่าการควบคุมภายในยังดำเนินไปอย่างครบถ้วนเหมาะสม

บริษัทฯ มีการติดตามประเมินผลการควบคุมภายใน โดยผู้บริหารทุกระดับรับทราบ และตระหนักถึงความรับผิดชอบที่มีต่อการติดตามผลการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามแผนงาน เช่น จัดให้มีการประชุมภายในฝ่ายเพื่อติดตามผลการปฏิบัติงานให้บรรลุเป้าหมายตามดัชนีชี้วัด (KPI) มีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติงานเปรียบเทียบกับเป้าหมายตามแผนงาน หรืองบประมาณ เสนอต่อผู้บริหารเพื่อพิจารณาปรับปรุงแก้ไขให้เป็นไปตามเป้าหมายอย่างสม่ำเสมอ ทุกฝ่ายมีการประเมินการควบคุมภายใน และจัดทำรายงานการควบคุมภายในตามระเบียบคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดิน ข้อ 6 เป็นประจำทุกปี นอกจากนี้ ยังมีการตรวจสอบ และประเมินผลการควบคุมภายในเป็นรายครั้ง โดยผู้ตรวจสอบจากสำนักงานการตรวจสอบภายในของบริษัทฯ ซึ่งเป็นหน่วยงานอิสระขึ้นตรงต่อ

คณะกรรมการตรวจสอบ ตลอดจนมีผู้ตรวจสอบจากหน่วยงานภายนอก เช่น Bureau Veritas, IATA Operational Safety Audit (IOSA), กรมการบินพลเรือน และองค์การมาตรฐานสากล (ISO) ต่างๆ เป็นต้น ซึ่งผู้บริหารได้ให้ความสำคัญและมีการพิจารณาเพื่อปรับปรุงแก้ไขตามข้อเสนอแนะของผู้ตรวจสอบดังกล่าว

17. องค์กร/หน่วยงาน ประเมินและสื่อสารข้อบกพร่องของการควบคุมภายในอย่างทันเวลาต่อบุคคลที่รับผิดชอบ

บริษัทฯ โดยสำนักงานการตรวจสอบภายในได้กำหนดแนวทางการจัดทำรายงานผลการตรวจสอบ และการติดตามผลการดำเนินการตามรายงานผลการตรวจสอบ โดยจัดทำรายงานการตรวจสอบ และข้อเสนอแนะเพื่อการแก้ไขปรับปรุง นำเสนอต่อผู้บริหารหน่วยงานที่ได้รับการตรวจสอบ และผู้บริหารระดับสูงที่เกี่ยวข้องเพื่อรับทราบและดำเนินการตามข้อเสนอแนะ และจัดทำรายงานประเด็นสำคัญที่พบและข้อเสนอแนะเสนอต่อกรรมการผู้อำนวยการใหญ่และคณะกรรมการตรวจสอบ โดยสำนักงานมีการติดตามความคืบหน้าการดำเนินการตามข้อเสนอแนะในรายงานผลการตรวจสอบทุกประเด็นจนกว่าจะมีการดำเนินการแล้วเสร็จครบถ้วน รวมถึงสรุปผลความคืบหน้า นำเสนอต่อกรรมการผู้อำนวยการใหญ่และคณะกรรมการตรวจสอบทุกไตรมาส เพื่อให้มั่นใจว่ามีการนำข้อเสนอแนะไปปฏิบัติอย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ ในกรณีที่พบหรือมีข้อสงสัยว่ามีรายการหรือการกระทำที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อผลการดำเนินงานของบริษัทฯ อย่างร้ายแรง เช่น การขัดแย้งทางผลประโยชน์ การทุจริต มีสิ่งผิดปกติหรือความบกพร่องที่สำคัญในระบบการควบคุมภายใน หรือมีการฝ่าฝืนกฎ ระเบียบ เป็นต้น หัวหน้าสำนักงานการตรวจสอบภายในจะรายงานต่อกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และคณะกรรมการตรวจสอบทันที

ทั้งนี้ ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 2/2558 เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2558 โดยมีกรรมการอิสระทั้ง 11 ท่าน ซึ่งรวมกรรมการตรวจสอบจำนวน 3 ท่าน ด้วยแล้ว เข้าร่วมประชุมด้วย แล้วสรุปได้ว่าระบบการควบคุมภายในของบริษัทฯ มีความเพียงพอต่อการดำเนินการธุรกิจของบริษัทฯ



2E

THAI

บริษัทฯ มีรายการระหว่างกันที่สำคัญกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่ และนิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557 ดังนี้

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธ.ค. 2557	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธ.ค. 2556	
กระทรวงการคลัง	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้น ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 51.03 กรรมการของบริษัทฯ ได้แก่ นายรังสรรค์ ศรีวรศาสตร์ เป็นปลัดกระทรวงการคลัง และนายพงษ์ภาณุ เศวตรุนทร์ เป็นรองปลัดกระทรวงการคลัง 	<p>กระทรวงการคลังผู้เงินฝาก สถาบันการเงินต่างประเทศให้บริษัทฯ กู้ต่อ ประกอบด้วย</p> <ul style="list-style-type: none"> เงินกู้ยืมระยะยาว ซึ่งยังคงมียอดคงค้างและดอกเบี้ยจ่าย ดังนี้ - เงินกู้ยืมระยะยาวคงค้าง - ดอกเบี้ยจ่าย 	15,471.25	17,375.52	การกำหนดราคา/เงื่อนไขและอัตราดอกเบี้ยเป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดเงื่อนไขกับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน เงินกู้ดังกล่าวมีอายุ 17 ปี ครบกำหนดสัญญา 15 กรกฎาคม 2573
หมายเหตุ นายรังสรรค์ ศรีวรศาสตร์ ปลัดกระทรวงการคลัง ดำรงตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 29 เมษายน 2557 ของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	<ul style="list-style-type: none"> บริษัทฯ มีรายการเช่าที่ดิน จากที่ราชพัสดุ กระทรวงการคลัง ดังนี้ - เช่าที่ดินราชพัสดุ จังหวัดระยอง - เช่าที่ดินราชพัสดุ จังหวัดขอนแก่น - เช่าที่ดินราชพัสดุ จังหวัดอุดรธานี - เช่าที่ดินราชพัสดุ จังหวัดสุราษฎร์ธานี - เช่าที่ดินราชพัสดุ จังหวัดกระบี่ 	5.01	5.00	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	

บัญชี/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธ.ค. 2557	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธ.ค. 2556	
ธนาคารออมสิน	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัทฯ มีอำนาจควบคุมธนาคารออมสิน 	1. บริษัทฯ ได้กู้เงินจากธนาคารออมสิน ประกอบด้วย <ul style="list-style-type: none"> เงินกู้ยืมระยะยาว <ul style="list-style-type: none"> - ยอดเงินคงค้าง 568.00 - ดอกเบี้ยจ่าย 30.29 	1,890.00	100.41	การกำหนดราคา/เงื่อนไขและอัตราดอกเบี้ยเป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดเงื่อนไขกับบุคคลหรือกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกัน เงินกู้ดังกล่าวมียอดคงค้าง 2 ฉบับ และมีอายุ 7 ปี ครบกำหนดสัญญา 8 ตุลาคม 2558 และ 13 ตุลาคม 2558 ตามลำดับ
		2. บริษัทฯ ทำสัญญาวงเงินกู้ประเภทเงินหมุนเวียนกับธนาคารออมสิน จำนวนเงินไม่เกิน 7,000 ล้านบาท <ul style="list-style-type: none"> - ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้ 4.32 - ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้ค้างจ่าย 0.00 • เงินกู้ระยะสั้น <ul style="list-style-type: none"> - ยอดเงินคงค้าง 7,000.00 - ดอกเบี้ยจ่าย 61.70 	17.50	4.46	การกำหนดราคา/เงื่อนไขและอัตราดอกเบี้ยเป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดเงื่อนไขกับบุคคลหรือกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกัน โดยมีรายละเอียดเงื่อนไขสำคัญ ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> • สัญญาวงเงินกู้หมุนเวียน (Committed Revolving Credit Line) <ul style="list-style-type: none"> - ระยะเวลาไม่เกิน 7 ปี นับจากวันที่ลงทุนในสัญญาเงินกู้ <p>ปัจจุบันมีการเบิกใช้วงเงินกู้ดังกล่าว ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> • สัญญาเงินกู้ระยะสั้น มียอดคงค้าง 3 ฉบับ คือ <ol style="list-style-type: none"> 1) เงินกู้ 365 วันครบกำหนดสัญญา 25 กันยายน 2558 2) เงินกู้ 365 วัน ครบกำหนดสัญญา 27 ตุลาคม 2558 3) เงินกู้ 365 วัน ครบกำหนดสัญญา 28 ตุลาคม 2558
		3. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้บริการเช่าพื้นที่และบริการอื่นๆ แก่ธนาคารออมสิน <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 2.16 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 0.44 	3.68	1.20	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกัน



วัตถุประสงค์/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธ.ค. 2557	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธ.ค. 2556	
ธนาคารอิสลาม แห่งประเทศไทย	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็น ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมธนาคาร อิสลามแห่งประเทศไทย 	<p>บริษัทฯ ได้กู้เงินระยะสั้น จากธนาคารอิสลามแห่ง ประเทศไทย ซึ่งยังคงมียอด คงค้างและผลกำไรที่ต้อง ชำระดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> เงินกู้ระยะสั้น <ul style="list-style-type: none"> - ยอดเงินคงค้าง 3,000.00 - การชำระผลกำไร 42.04 			การกำหนดราคา/เงื่อนไขและอัตราดอกเบี้ยเป็นไปตาม ปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนด เงื่อนไขกับบุคคลหรือกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกัน เงินกู้ ดังกล่าวมีอายุ 183 วันครบกำหนดสัญญา 30 มกราคม 2558 และ 17 กุมภาพันธ์ 2558
ธนาคารเพื่อการ ส่งออกและนำเข้า แห่งประเทศไทย	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็น ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมธนาคาร เพื่อการส่งออกและนำเข้า แห่งประเทศไทย 	<p>1. บริษัทฯ ทำสัญญาวงเงินกู้ ประเภทเงินหมุนเวียน กับธนาคารเพื่อการส่งออก และนำเข้าแห่งประเทศไทย จำนวนเงิน 3,600 ล้านบาท</p> <ul style="list-style-type: none"> - ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้ 3.60 - ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้ ค้างจ่าย 0.50 <p>2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสาร เครื่องเงิน แก่ธนาคารเพื่อ การส่งออกและนำเข้า แห่งประเทศไทย</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 1.12 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 0.00 			การกำหนดราคา/เงื่อนไขและอัตราดอกเบี้ยเป็นไปตาม ปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนด เงื่อนไขกับบุคคลหรือกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกัน เงินกู้ดังกล่าวมีอายุ 5 ปี นับตั้งแต่วันที่ 20 กรกฎาคม 2555 - 20 กรกฎาคม 2560 ปัจจุบันยังไม่มีการเบิกใช้วงเงินกู้ดังกล่าว

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธ.ค. 2557	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธ.ค. 2556	
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลัง คอบคุมโดยผ่านทางธนาคารแห่งประเทศไทยและกองทุนฟื้นฟูและพัฒนาธนาคาร สถาบันการเงินซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) กรรมการของบริษัทฯ ได้แก่ นายอริพงษ์ ภูชูม เป็นประธานกรรมการของธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) 	<ol style="list-style-type: none"> บริษัทฯ ได้กู้เงินระยะสั้นจากธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) <ul style="list-style-type: none"> เงินกู้ระยะสั้น <ul style="list-style-type: none"> - ยอดเงินคงค้าง 3,000.00 - ดอกเบี้ยจ่าย 37.58 บริษัทฯ ยายบริการให้เช่าสำนักงาน ตู้ ATM ค่าน้ำไฟ และ Lease line แก่ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 2.76 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 0.27 	<p>การกำหนดราคา/เงื่อนไขและอัตราดอกเบี้ยเป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดเงื่อนไขกับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน เงินกู้ดังกล่าวมีอายุ 91 วัน ครบกำหนดสัญญา 25 มีนาคม 2558</p> <p>กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p>		
บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลัง เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด และของบริษัทฯ กรรมการของบริษัทฯ ได้แก่ นายรัฐพล ภัคศิภูมิ เป็นกรรมการของบริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด <p>หมายเหตุ นายรัฐพล ภัคศิภูมิ ดำรงตำแหน่งกรรมการเมื่อวันที่ 5 สิงหาคม 2557 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)</p>	<ol style="list-style-type: none"> บริษัทฯ ซื้อบริการฝากส่งไปรษณีย์ในประเทศและต่างประเทศ และซื้ออุปกรณ์ไปรษณีย์ จากบริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 14.80 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 0.08 บริษัทฯ ยายบัตรโดยสารเครื่องบิน แก่บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 5.54 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 0.91 	<p>กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด</p> <p>กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p>		



นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธ.ค. 2557	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธ.ค. 2556	
การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย และของบริษัทฯ กรรมการของบริษัทฯ ได้แก่ นางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์ เป็นกรรมการของกรมการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย 	<ol style="list-style-type: none"> บริษัทฯ จ่ายค่า commission ในการจำหน่ายบัตรโดยสารของบริษัทฯ ในอัตราร้อยละ 5 แก่การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 1.72 - ยอดเจ้าหนี้ค้าง 0.51 บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และให้เช่าสำนักงานสาขาที่จังหวัดศรีสะเกษ แก่การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 76.92 - ยอดลูกหนี้ค้าง 8.60 			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ และของบริษัทฯ กรรมการของบริษัทฯ ได้แก่ นายอภิรักษ์ โกษะโยธินกุล เป็นกรรมการของ บริษัทฯ 	<ol style="list-style-type: none"> บริษัทฯ ให้นำมันเครื่องเป็น และนำมันรถยนต์จาก บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 11,709.33 - ยอดเจ้าหนี้ค้าง 970.67 บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และให้บริการสอบเทียบเครื่องมือวัด (AC Dielectric Tester) แก่บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 346.75 - ยอดลูกหนี้ค้าง 41.99 			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธ.ค. 2557	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธ.ค. 2556	
บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และของบริษัท 	<p>1. บริษัทฯ ปรารถนาบริการและเช่าพื้นที่ในเขตท่าอากาศยานต่างๆ เพื่อใช้สำหรับจอดอากาศยานจอดพาดหน้า ขนถ่ายสินค้า เก็บอุปกรณ์ภาคพื้นดิน เก็บตู้คอนเทนเนอร์ ตั้งสำนักงานสายการบินและบริการอื่นๆ จากบริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 8,557.55 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 159.77 			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
		<p>2. บริษัทฯ มีรายได้จากการขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และได้รับส่วนแบ่งรายได้ 2% จากการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการจองใช้สนามบิน (Passenger Service Charges) ให้กับบริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 80.10 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 6.78 			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน



นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธ.ค. 2557	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธ.ค. 2556	
บริษัท ผลิตไฟฟ้าและ นำเขีน จำกัด	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย และของ บริษัทฯ การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของ บริษัท ผลิตไฟฟ้าและนำเขีน จำกัด 	<p>บริษัทฯ ซื้อน้ำและน้ำเขีนจากบริษัท ผลิตไฟฟ้าและนำเขีน จำกัด</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 136.98 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 11.99 			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
สถาบันการบันพลเรือน	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของสถาบันการบันพลเรือนและของ บริษัทฯ 	<p>1. บริษัทฯ จัดส่งน้ำมันบริษัทฯ ไปอบรมค่านกิจการบันจาก สถาบันการบันพลเรือน</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 50.47 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 8.05 <p>2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน แก่สถาบันการบันพลเรือน</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 0.29 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 0.00 			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
บริษัท ไทย-อะมาคิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด (บริษัทย่อย)	<ul style="list-style-type: none"> บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัทฯ ไทย-อะมาคิอุส จำกัด โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 55 	<p>1. บริษัทฯ ได้รับเงินมัดจำค่าเช่าพื้นที่ในอาคารสำนักงานจังหวัดหาคีใหญ่ และภูเก็ตจาก บริษัท ไทย-อะมาคิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 0.16 <p>2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และให้บริการเช่าพื้นที่สำนักงานและอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ แก่ บริษัท ไทย-อะมาคิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 2.67 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 0.42 			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

บริษัท/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธ.ค. 2557	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธ.ค. 2556	
บริษัท ริงสแปน เซอริวิสเซส จำกัด (บริษัทย่อย)	<ul style="list-style-type: none"> บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัท ริงสแปน เซอริวิสเซส จำกัด โดย ถือหุ้นประมาณร้อยละ 49 ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นายปานศักดิ์ ชนะภัย เป็น ประธานกรรมการ และ นางสุกานต์ วิชาลสวัสดิ์ เรือกาศเอก กนก ทองเผือก นางชาริตา ติลายุทธ์ และ ร้อยตรี อนุสรณ์ นาคศรีชุม เป็นกรรมการของบริษัท ริงสแปน เซอริวิสเซส จำกัด <p>หมายเหตุ นายปานศักดิ์ ชนะภัย ลาออกจากประธานกรรมการ เมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2557 เรือกาศเอก กนก ทองเผือก นางชาริตา ติลายุทธ์ และ ร้อยตรี อนุสรณ์ นาคศรีชุม ดำรงตำแหน่งกรรมการเมื่อ วันที่ 6 พฤศจิกายน 2557 ของบริษัท ริงสแปน เซอริวิสเซส จำกัด</p> <p>นางสุกานต์ วิชาลสวัสดิ์ ลาออกจากบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 15 เมษายน 2557</p>	<ol style="list-style-type: none"> บริษัทฯ ให้เงินกู้ยืมระยะสั้น แก่บริษัท ริงสแปน เซอริวิสเซส จำกัด <ul style="list-style-type: none"> เงินกู้ยืมระยะสั้น คอกเบี้ยรับ 	<p>20.00</p> <p>1.37</p>	<p>20.00</p> <p>1.39</p>	<p>การกำหนดราคา/เงื่อนไขเป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดเงินไปกับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน โดยมีรายละเอียด เงื่อนไขสำคัญ ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> อ้างอิงกับอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ยืมสำหรับลูกค้ารายใหญ่ ซึ่งมีประเภทเงินกู้แบบมีระยะเวลา MLR คอปปี ของ ธนาคารพาณิชย์ในประเทศและไม่มีหลักประกัน คอกเบี้ยเป็นรายเดือน และไม่มีการปรับ เมื่อวันที่ 24 กันยายน 2556 บริษัท ริงสแปน เซอริวิสเซส จำกัด ได้ทำบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมสัญญาฉบับเดิม โดยขยายระยะเวลาการชำระหนี้ออกไปอีกเป็นเวลา 1 ปี ตามสัญญาฉบับวันที่ 28 กันยายน 2555 และครบ กำหนดชำระในวันที่ 27 กันยายน 2557 บริษัท ริงสแปน เซอริวิสเซส จำกัด ได้ขอยุติสัญญาออกไปเป็นแบบ ปีต่อปี แต่ไม่เกิน 5 ครั้ง และเงื่อนไขการชำระหนี้ เป็นไปตามเงื่อนไขของสัญญาเดิม
		<ol style="list-style-type: none"> บริษัทฯ ซื้อบริการจัดส่ง พนักงานแรงงานภายนอก เพื่อปฏิบัติงานในบริษัทฯ จากบริษัท ริงสแปน เซอริวิสเซส จำกัด <ul style="list-style-type: none"> ยอดค่าใช้จ่ายรวม ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 	<p>863.52</p> <p>412.10</p>	<p>913.68</p> <p>423.08</p>	
		<ol style="list-style-type: none"> บริษัทฯ ให้บริการเช่าพื้นที่ สำนักงานและอุปกรณ์ สำนักงาน แก่บริษัท ริงสแปน เซอริวิสเซส จำกัด <ul style="list-style-type: none"> ยอดรายได้รวม ยอดลูกหนี้คงค้าง 	<p>5.22</p> <p>0.33</p>	<p>3.37</p> <p>2.09</p>	
		<ol style="list-style-type: none"> บริษัทฯ จ่ายค่าแรงล่วงหน้า ให้แก่บริษัท ริงสแปน เซอริวิสเซส จำกัด <ul style="list-style-type: none"> ยอดลูกหนี้คงค้าง 	<p>320.26</p>	<p>401.95</p>	<p>กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนด ให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไป ตามราคาตลาด</p> <p>กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนด ให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไป ตามราคาตลาด</p>



นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธ.ค. 2557	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธ.ค. 2556	
บริษัท ไทยไฟลท์ เทรนนิ่ง จำกัด (บริษัทย่อย)	<ul style="list-style-type: none"> • บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด โดยถือหุ้นประมาณ ร้อยละ 49 • ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นาวาอากาศตรี อิชฎิภา วัฒนางกูร เป็นประธานกรรมการ นายธงชัย สิงห์กุล นาวาอากาศตรี สภาพร เจริญศิริ เรืออากาศเอก กนก ทองเฝือก และนางสาววนิดา เศษะตุงคะเป็นกรรมการของบริษัทฯ ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด 	<p>1. บริษัทฯ ซื้อบริการการฝึกอบรมพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน เพื่อฝึกทบทวนตามวาระที่กำหนดไว้ (Recurrent Crew) ภายในบริษัทฯ จากบริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 0.12 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 0.00 			กำหนดจากราคาตลาดของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
	<p>2. บริษัทฯ ให้บริการใช้เครื่องมือและอุปกรณ์ในการฝึกอบรมพนักงานบิน และให้บริการเช่าพื้นที่สำนักงาน และอุปกรณ์สำนักงาน แก่บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 18.18 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 4.46 				กำหนดจากราคาตลาดของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
	<p>หมายเหตุ นายธงชัย สิงห์กุล ลาออกจากกรรมการ เมื่อวันที่ 30 สิงหาคม 2557</p> <p>นาวาอากาศตรี สภาพร เจริญศิริ ดำรงตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2554</p> <p>เรืออากาศเอก กนก ทองเฝือก และนางสาววนิดา เศษะตุงคะ ดำรงตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2557</p> <p>ของบริษัทฯ ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด</p>				

บริษัท/บุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธ.ค. 2557	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธ.ค. 2556	
บริษัท ทวีร์ เอ็มคอม จำกัด (บริษัทย่อย)	<ul style="list-style-type: none"> บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท ทวีร์ เอ็มคอม จำกัด ร้อยละ 49 ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นายนิรุฒ มณีพันธ์ และ นายคนุช บุณนาค เป็น กรรมการของบริษัท ทวีร์ เอ็มคอม จำกัด 	<ol style="list-style-type: none"> บริษัทฯ จ่ายค่าตอบแทน (Commission) จากการทำนายผลผลิตให้กับบริษัท ทวีร์ เอ็มคอม จำกัด <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 21.65 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 0.00 บริษัทฯ ขายทรัพย์สินของ ให้แก่บริษัท ทวีร์ เอ็มคอม จำกัด <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 50.72 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 9.56 	<p>กำหนดจากราคาตลาด</p> <p>กำหนดจากราคาตลาด</p>	<p>กำหนดจากราคาตลาด</p> <p>กำหนดจากราคาตลาด</p>	<p>กำหนดจากราคาตลาด</p> <p>กำหนดจากราคาตลาด</p>
บริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด (บริษัทย่อย)	<ul style="list-style-type: none"> บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ร้อยละ 100 กรรมการของบริษัทฯ ได้แก่ นายอาทณ กิตติอาทณ และ นายคณิศ แสงสุพรรณ เป็น ประธานกรรมการ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นายไพฑูริย์ ปัญญาพงศ์ เรืออากาศเอก มนตรี จำเรียง และเรืออากาศโท สุรพล อิศรางกูร ณ อยุธยา เป็น กรรมการของบริษัทฯ ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด 	<ol style="list-style-type: none"> บริษัทฯ จ่ายเงินค่าหุ้นสามัญ ร้อยละ 25 ของทุนจดทะเบียนของบริษัทฯ ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด <ul style="list-style-type: none"> - จำนวนเงิน 350.00 บริษัทฯ ซื้อบริการ Block Space จากบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 2,549.06 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 2,549.06 	<p>กำหนดจากราคาตลาด</p> <p>กำหนดจากราคาตลาด</p>	<p>กำหนดจากราคาตลาด</p> <p>กำหนดจากราคาตลาด</p>	<p>กำหนดจากราคาตลาด</p> <p>กำหนดจากราคาตลาด</p>



นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธ.ค. 2557	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธ.ค. 2556	
	<p>หมายเหตุ กรรมการของบริษัทฯ คือ นายอำพน กิตติอำพน ลาออกจากประธานกรรมการ เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2557 และนายคณิศ แสงสุพรรณ ดำรงตำแหน่งประธานกรรมการ เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2557 ผู้บริหารของบริษัทฯ คือ นายโชคชัย ปัญญาขงค์ ลาออกจากกรรมการ เมื่อวันที่ 4 กันยายน 2557 เรืออากาศเอก มนตรี จำเรียง และเรืออากาศโท สุรพล อิศรางกูร ณ อยุธยา ดำรงตำแหน่งกรรมการเมื่อวันที่ 18 กันยายน 2557 ของบริษัท ไทย สมายล์แอร์เวย์ จำกัด</p>	<p>3. บริษัทฯ ให้บริการเช่า เครื่องบิน นำมันเครื่องบิน บริการภาคพื้นดิน ลานจอด สนามบิน ค่าเบี้ยประกัน เครื่องบิน บัตรผ่านขึ้น เครื่องบิน ฝีกนักบินใช้ เครื่องบินจำลอง และ อาหารขึ้นเครื่องบิน</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 2,736.79 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 2,825.91 			<p>กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p>
<p>บริษัท คอนเน็ท อินเทอร์เน็ต แอร์พอร์ท โฮเทล จำกัด (บริษัทรวม)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท คอนเน็ท อินเทอร์เน็ต แอร์พอร์ท โฮเทล จำกัด ประมาณร้อยละ 40 • ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นายปานทิต ชนะภัย และ ร้อยตรี อนุสรณ์ นาคศิริคุม เป็นประธานกรรมการ เรืออากาศเอกมนตรี จำเรียง นายคณัฐ บุณนาค และ เรืออากาศโท เฉลิมพล อินทวงศ์ เป็นกรรมการ ของบริษัท คอนเน็ท อินเทอร์เน็ต โฮเทล จำกัด 	<p>บริษัทฯ ซื้อบริการห้องพักของ บริษัท คอนเน็ท อินเทอร์เน็ต โฮเทล จำกัด สำหรับผู้โดยสารของบริษัทฯ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 0.06 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 0.01 			<p>กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด</p>

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธ.ค. 2557	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธ.ค. 2556	
	ความสัมพันธ หมายเหตุ นายปานทิศ ชนระภัย ลาออกจากประธานกรรมการ เมื่อวันที่ 9 ตุลาคม 2557 ร้อยตรี อนุสรณ์ นาคศรีคุ้ม ดำรงตำแหน่งประธานกรรมการ เมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2557 เรืออากาศเอก มนตรี จำเรียง และนายคณูช บุณนาค ลาออกจากกรรมการ เมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2557 เรืออากาศโท เฉลิมพล อินทวงศ์ ดำรงตำแหน่ง กรรมการ เมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2557 ของบริษัท คอนมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ท โฮเทล จำกัด				
บริษัท บริการเชื้อเพลิง การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (บริษัทรวม)	<ul style="list-style-type: none"> บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบิน กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ประมาณร้อยละ 22.59 ผู้บริหารของบริษัทฯ คือ เรืออากาศเอก มนตรี จำเรียง นางวสุภรณ์ วิชาสวัสดิ์ ร้อยโท อธิศักดิ์ พัดชื่นใจ และเรืออากาศโท เฉลิมพล อินทวงศ์ เป็นกรรมการ ของบริษัทฯ บริการเชื้อเพลิง การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) 	<ol style="list-style-type: none"> บริษัทฯ ซื้อบริการเติมน้ำมัน เครื่องบินจากบริษัท บริการ เชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง บริษัทฯ มีการให้บริการ ขนส่งและค่าบริการด้าน อาหารให้แก่บริษัท บริการ เชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง 	301.32 30.96	363.70 33.48	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนด ให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไป ตามราคาตลาด กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนด ให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

บัญชี/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธ.ค. 2557	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธ.ค. 2556	
	หมายเหตุ เรืออากาศโท เฉลิมพล อินทรวงษ์ ดำรง ตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 6 พฤศจิกายน 2557 ของ บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบิน กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) นางวสุภานต์ วิศาลสวัสดิ์ ลาออกจากบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 15 เมษายน 2557 และร้อยละ อัตราก้าวหน้า 30 กันยายน 2557				
บริษัท โรงแรมรอยัล ออคิต (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) (บริษัทร่วม)	<ul style="list-style-type: none"> บริษัท ถือหุ้นในบริษัท โรงแรมรอยัล ออคิต (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) ประมาณร้อยละ 24 ผู้บริหารของบริษัท คือ นายปานทิต ชนะภัย นายคณัฐ บุณนาค และ ร้อยตรี อนุสรณ์ นาคศรีคุ้ม เป็นกรรมการของบริษัท โรงแรมรอยัล ออคิต (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) 	<p>บริษัท ซื้อบริการห้องพักของ บริษัท โรงแรมรอยัล ออคิต (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) สำหรับผู้โดยสารของบริษัทฯ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 4.91 - ยอดเจ้าหนี้ค้าง 0.36 		กำหนดจากราคาตลาดของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนด ให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไป ตามราคาตลาด	
	หมายเหตุ นายปานทิต ชนะภัย และนายคณัฐ บุณนาค ลาออก จากกรรมการ เมื่อวันที่ 6 พฤศจิกายน 2557 ร้อยตรี อนุสรณ์ นาคศรีคุ้ม ดำรง ตำแหน่งกรรมการเมื่อวันที่ 6 พฤศจิกายน 2557 ของ บริษัท โรงแรมรอยัล ออคิต (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)				

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธ.ค. 2557	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธ.ค. 2556	
บริษัท ครีวาการบินภูเก็ต จำกัด (บริษัทร่วม)	<ul style="list-style-type: none"> บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท ครีวาการบินภูเก็ต จำกัด ประมาณร้อยละ 30 ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นายโตชัย ปัญญาขันธ์ เป็นประธานกรรมการ นายธีรพล โทษินาภิบาล และเรื่ออากาศโท สุรพล อิศรางกูร ณ อยุธยา เป็นกรรมการของบริษัทฯ ครีวาการบินภูเก็ต จำกัด 	<ol style="list-style-type: none"> บริษัทฯ ซื้ออาหารและบริการจากบริษัท ครีวาการบินภูเก็ต จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 	26.70 0.07	46.97 2.74	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
	<ul style="list-style-type: none"> หมายเหตุ นายธีรพล โทษินาภิบาล ลาออกจาก กรรมการ เมื่อวันที่ 3 ตุลาคม 2557 และเรื่ออากาศโท สุรพล อิศรางกูร ณ อยุธยา ดำรงตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 27 กันยายน 2554 ของบริษัท ครีวาการบินภูเก็ต จำกัด นายโชดชัย ปัญญาขันธ์ เกษียณอายุเมื่อวันที่ 30 กันยายน 2557 	<ol style="list-style-type: none"> บริษัทฯ มีรายได้จากการขายวัตถุดิบและการให้บริการแก่บริษัท ครีวาการบินภูเก็ต จำกัด - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง 	1.29 0.004	2.57 0.24	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด (บริษัทร่วม)	<ul style="list-style-type: none"> บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด ประมาณร้อยละ 30 ผู้บริหารของบริษัทฯ คือ นางสาวกานต์ วิชาลสวัสดิ์ และนายนิรุฒ มณีพันธ์ เป็นกรรมการของบริษัทฯ โรงแรม ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด 	<p>บริษัทฯ ซื้อบริการห้องพักจาก บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด สำหรับผู้โดยสารของบริษัทฯ</p> <ul style="list-style-type: none"> ยอดค่าใช้จ่ายรวม ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 	21.04 0.43	17.56 1.04	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด



บริษัท/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธ.ค. 2557	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธ.ค. 2556	
	หมายเหตุ นางสาวสุกานต์ วิศาลสวัสดิ์ ลาออกจากบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 15 เมษายน 2557 และนายนิรุฒ มณีพันธ์ ลาออกจากราชการเมื่อวันที่ 15 ตุลาคม 2557 ของบริษัท โรงแรมท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ จำกัด				
บริษัท สายการบินบีนแกแอร์ จำกัด (มหาชน) (บริษัทรวม)	<ul style="list-style-type: none"> บริษัท ถือหุ้นในบริษัท สายการบินบีนแกแอร์ จำกัด (มหาชน) ร้อยละ 39.20 ผู้บริหารของบริษัท ได้แก่ นายโชคชัย ปัญญาสงค์ นายธีรพล โชติชนภิบาล เรืออากาศเอก มนตรี จำเรียง และเรืออากาศโท สุรพล อิศรางกูร ณ อยุธยา เป็น กรรมการของบริษัท สายการบินบีนแกแอร์ จำกัด (มหาชน) 	<p>1. บริษัทฯ ชำระค่าบริการเช่า อุปกรณ์ บริการภาคพื้น จังหวัดอุบลราชธานี และค่า Engineer Licence ของ บริษัทสายการบินบีนแกแอร์ จำกัด (มหาชน)</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 10.57 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 0.08 <p>2. บริษัทฯ ให้บริการเช่า เครื่องบินและให้บริการด้าน ธุรกิจการบิน แก่บริษัท สายการบินบีนแกแอร์ จำกัด (มหาชน) ทั้งนี้ รายได้จาก การให้บริการด้านธุรกิจ การบินโดยหลักประกอบด้วย ค่าซ่อมบำรุงอากาศยาน ค่าซ่อมบำรุงอุปกรณ์ ค่าน้ำมันเครื่องบิน เป็นต้น</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 171.26 - ยอดผูกพันคงค้าง 49.44 	<p>กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนด ให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไป ตามราคาตลาด</p> <p>กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนด ให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p>		

บัญชี/งบรายจ่าย	ลักษณะของรายการระหว่างปี	มูลค่าของรายการระหว่างปี (ล้านบาท)	เมื่อปี/นโยบายราคา	
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธ.ค. 2557	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธ.ค. 2556
บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บริษัทร่วมลงทุน)	<p>1. บริษัทฯ ซื้อบริการนำร่อง (Navigation) และเช่าอุปกรณ์สื่อสารจากบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด</p> <p>- ยอดค่าใช้จ่ายรวม 2,001.61</p> <p>- ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 85.88</p> <p>2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และให้บริการขนส่งแก่บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด</p> <p>- ยอดรายได้รวม 12.49</p> <p>- ยอดลูกหนี้คงค้าง 0.01</p>	<p>1. บริษัทฯ ซื้อบริการนำร่อง (Navigation) และเช่าอุปกรณ์สื่อสารจากบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด</p> <p>- ยอดค่าใช้จ่ายรวม 1,815.44</p> <p>- ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 130.87</p>	<p>กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด</p> <p>กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p>	

ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังมีรายการระหว่างปีที่เป็นค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับบริการสาธารณสุขโรคต่างๆ (ซึ่งประกอบด้วย ค่าไฟฟ้า ประปา และโทรศัพท์) ที่บริษัทฯ มีการทำรายการกับหน่วยงานของรัฐ และ/หรือรัฐวิสาหกิจที่ทำหน้าที่เป็นผู้ให้บริการสาธารณสุขโรคต่างๆ ดังกล่าว เป็นจำนวนเงิน 95.86 ล้านบาท สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557 และมียอดคงค้าง 1.74 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557

ความจำเป็นและความสมเหตุสมผล ของรายการระหว่างกัน

คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณารายการระหว่างกันสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557 และมีความเห็นว่ารายการระหว่างกันดังกล่าว เป็นรายการที่เป็นไปตามธุรกิจปกติของบริษัทฯ มีความสมเหตุสมผลมีการกำหนดราคาและเงื่อนไขอื่นๆ ตามราคาตลาดเช่นเดียวกับการกำหนดราคาให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และไม่มี การถ่ายเทผลประโยชน์ระหว่างบริษัทฯ และบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง

ขั้นตอนการอนุมัติ การทำรายการระหว่างกัน

การเข้าทำรายการระหว่างกันข้างต้น เป็นไปตามธุรกิจปกติของบริษัทฯ และได้ดำเนินการอนุมัติตามขั้นตอนของบริษัทฯ ซึ่งมีมาตรการที่รัดกุมของระเบียบราชการและรัฐวิสาหกิจ ทั้งนี้ กรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียในเรื่องนั้นๆ จะไม่มีส่วนในการอนุมัติการทำรายการ

นโยบายการทำรายการระหว่างกัน ในอนาคต

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



ข้อมูลทาง การเงินที่สำคัญ

ข้อมูลทางการเงินโดยสรุป

		งบการเงิน		
		ปี 2557	ปี 2556	ปี 2555
งบกำไรขาดทุน				
รายได้รวม*	(ล้านบาท)	203,889	207,711	216,743
ค่าใช้จ่ายรวม	(ล้านบาท)	220,627	220,640	209,639
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้	(ล้านบาท)	(16,738)	(12,929)	7,104
กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	(ล้านบาท)	(15,612)	(12,047)	6,229
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	(ล้านบาท)	(15,573)	(12,000)	6,510
งบดุล				
รวมสินทรัพย์	(ล้านบาท)	307,267	307,085	304,096
รวมหนี้สิน	(ล้านบาท)	265,971	250,166	234,278
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	(ล้านบาท)	41,296	56,919	69,818
หุ้น				
จำนวนหุ้นสามัญที่ออกชำระแล้ว	(ล้านบาท)	2,182.77	2,182.77	2,182.77
มูลค่าหุ้นที่ตราไว้	(บาท)	10.00	10.00	10.00
กำไร (ขาดทุน) สุทธิต่อหุ้น	(บาท)	(7.15)	(5.52)	2.85
เงินปันผลจ่ายต่อหุ้น	(บาท)	-	-	0.50
อัตราส่วนทางการเงิน				
อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิต่อรายได้รวม	(ร้อยละ)	(7.6)	(5.8)	3.0
อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์รวม ⁽¹⁾	(ร้อยละ)	(3.5)	(2.3)	4.5
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ⁽²⁾	(ร้อยละ)	(31.7)	(19.0)	9.8
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ⁽³⁾	(เท่า)	4.7	3.1	2.3

หมายเหตุ : มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 19 ผลประโยชน์ของพนักงานถือปฏิบัติกับงบการเงินสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2554 เป็นต้นไป

⁽¹⁾ อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์ เท่ากับ กำไรก่อนหักดอกเบี้ยและภาษี/สินทรัพย์รวมเฉลี่ย

⁽²⁾ อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น เท่ากับ กำไรสุทธิ/ส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย

⁽³⁾ อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น เท่ากับ (เงินกู้ยืมระยะสั้น+เงินกู้ยืมระยะยาวรวมส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี)/ส่วนของผู้ถือหุ้น

* รายได้รวมรวมผลกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ



ผลการดำเนินงานในรอบ 5 ปี

	ปี 2557	ปี 2556	ปี 2555	ปี 2554	ปี 2553
จำนวนเครื่องบิน (ลำ)	102	100	95	89	90
จำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบิน (ชั่วโมง/ปี)	370,309	384,069	364,536	355,815	341,165
ปริมาณการผลิต (ล้านคัน-กม.)	12,346	12,728	12,023	11,987	11,516
ปริมาณการขนส่ง (ล้านคัน-กม.)	7,709	8,388	8,230	7,836	7,997
อัตราส่วนการบรรทุก (ร้อยละ)	62.4	65.9	68.4	65.4	69.4
จำนวนผู้โดยสาร (พันคน)	19,096	21,510	20,615	18,398	18,165
ปริมาณที่นั่ง (ล้านที่นั่ง-กม.)	82,969	85,655	79,231	78,533	75,600
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กม.)	57,194	63,479	60,679	55,267	55,676
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (ร้อยละ)	68.9	74.1	76.6	70.4	73.6
ปริมาณการผลิตพัสดุภัณฑ์ (ล้านคัน-กม.)	4,869	5,019	4,892	4,919	4,708
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (ล้านคัน-กม.)	2,458	2,565	2,653	2,766	2,895
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (ร้อยละ)	50.5	51.1	54.2	56.2	61.5
จำนวนพนักงาน (คน)	24,952	25,323	25,412	25,848	25,884
กำไร(ขาดทุน)ก่อนหักภาษีเงินได้ (ล้านบาท)	(16,738)	(12,929)	7,104	(7,917)	16,657

นิยามศัพท์ทางด้านการบิน

- ปริมาณการผลิตรวมคิดเป็น คัน-กิโลเมตร คือ ระยะเวลาของเครื่องบิน คูณ ระยะทางบิน
- ปริมาณการขนส่งรวมคิดเป็น คัน-กิโลเมตร คือ น้ำหนักผู้โดยสาร สัมภาระเกินพิกัด พักศุ และไปรษณีย์ภัณฑ์ คูณ ระยะทางที่ขนส่ง
- อัตราส่วนการบรรทุก คือ ปริมาณการขนส่ง เทียบเป็นร้อยละของปริมาณการผลิต
- ปริมาณการผลิตค่านผู้โดยสารคิดเป็น ที่นั่ง-กิโลเมตร คือ จำนวนที่นั่งผู้โดยสาร คูณ ระยะทางบิน
- ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารคิดเป็น คน-กิโลเมตร คือ จำนวนผู้โดยสาร คูณ ระยะทางที่ขนส่ง
- อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร คือ ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร เทียบเป็นร้อยละของปริมาณที่นั่ง
- ปริมาณการผลิตพัสดุภัณฑ์คิดเป็น คัน-กิโลเมตร คือ ระยะเวลาบรรทุกพัสดุภัณฑ์ คูณ ระยะทางบิน
- ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์คิดเป็น คัน-กิโลเมตร คือ น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ที่ทำการขนส่ง คูณ ระยะทางที่ขนส่ง
- อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ คือ ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ เทียบเป็นร้อยละของปริมาณการผลิตพัสดุภัณฑ์
- ระยะเวลาของเครื่องบิน คือ ปริมาณน้ำหนักสูงสุดซึ่งเครื่องบินสามารถบรรทุกได้ น้ำหนักในที่นี่ หมายถึง น้ำหนักผู้โดยสาร สัมภาระเกินพิกัด พักศุและไปรษณีย์ภัณฑ์

รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการ ในการจัดทำรายงานทางการเงินประจำปี 2557

คณะกรรมการบริษัทฯ มีความตระหนักถึงหน้าที่และความรับผิดชอบต่อในฐานะกรรมการของบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ในการกำกับดูแลรายงานทางการเงินประจำปี 2557 ของบริษัทฯ มีการป้องกันการทุจริตและการดำเนินการที่ผิดปกติ รวมทั้งได้ถือปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองโดยทั่วไป โดยใช้นโยบายการบัญชีที่เหมาะสมและถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ ตลอดจนมีการพิจารณาถึงความสมเหตุสมผล และความรอบคอบในการจัดทำงบการเงินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อยและงบการเงินเฉพาะบริษัทฯ รวมถึงข้อมูลสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏในรายงานประจำปี 2557 โดยผู้ตรวจสอบบัญชีได้ตรวจสอบและแสดงความเห็นในรายงานของผู้สอบบัญชีแล้ว

ดังนั้น เพื่อให้สามารถสะท้อนฐานะทางการเงิน และผลการดำเนินงานได้อย่างถูกต้อง โปร่งใสและเป็นประโยชน์ต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย อีกทั้งมีความเชื่อมั่นต่อรายงานทางการเงินของบริษัทฯ คณะกรรมการบริษัทฯ จึงได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ ประกอบด้วยกรรมการอิสระผู้ซึ่งมีคุณสมบัติครบถ้วนตามข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ทำหน้าที่สอบทานให้บริษัทฯ มีการรายงานทางการเงิน และ

การดำเนินงานอย่างถูกต้องเพียงพอ มีการเปิดเผยข้อมูลการที่เกี่ยวข้องกัน หรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อย่างโปร่งใส ถูกต้อง และครบถ้วน รวมทั้งให้มีระบบบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน การตรวจสอบภายใน และการกำกับดูแลที่เหมาะสมและมีประสิทธิผล ตลอดจนมีความครบถ้วนเพียงพอ และเหมาะสมของกระบวนการคิดตามการปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ นโยบายต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

คณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่า งบการเงินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย และงบการเงินเฉพาะบริษัทฯ ประจำปีบัญชี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557 ที่คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานร่วมกับฝ่ายบริหารและผู้สอบบัญชีได้แสดงฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสด ถูกต้อง ครบถ้วน เชื่อถือได้ สมเหตุสมผล ตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองโดยทั่วไป โดยมีการใช้นโยบายบัญชีที่เหมาะสมซึ่งเป็นการถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ มีการเปิดเผยข้อมูลอย่างโปร่งใสเพียงพอ และปฏิบัติถูกต้องตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง



นายอาร์พวง ภู่อุ่ม
รองประธานกรรมการคนที่ 1
และรักษาการประธานกรรมการ



นายจรัมพร โชติกเสถียร
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่



รายงานสรุปกิจกรรมของคณะกรรมการตรวจสอบ ประจำปี 2557



คณะกรรมการตรวจสอบของบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน ซึ่งเป็นผู้ทรงคุณวุฒิ และมีประสบการณ์ด้านกฎหมาย การบริหารทรัพยากรบุคคล การบริหารความเสี่ยง และการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงิน ในปี 2557 คณะกรรมการบริษัท มีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบหลายคราวเนื่องจากการลาออกของกรรมการบริษัท โดยล่าสุดคณะกรรมการบริษัท มีคำสั่งแต่งตั้งนายวีระวงศ์ จิตต์มีศรภาพ เป็นประธานกรรมการตรวจสอบแทนพลเอกอนันตพร กาญจนรัตน์ ตั้งแต่วันที่ 12 พฤศจิกายน 2557 ณ ปัจจุบัน คณะกรรมการตรวจสอบประกอบด้วย นายวีระวงศ์ จิตต์มีศรภาพ เป็นประธานกรรมการตรวจสอบ นายสมเกียรติ ศิริชาติไชย และนายรัฐพล ภัคศิฎุมิ เป็นกรรมการตรวจสอบ

ในปี 2557 คณะกรรมการตรวจสอบได้มีการประชุมร่วมกับผู้สอบบัญชีผู้ตรวจสอบภายในและผู้บริหารระดับสูงที่เกี่ยวข้องรวม 9 ครั้ง การเข้าร่วมประชุมของกรรมการแต่ละท่านได้รายงานไว้ในหัวข้อการกำกับดูแลกิจการ ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้รายงานสรุปประเด็นที่สำคัญและความคิดเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบต่อคณะกรรมการบริษัท ตามที่เห็นสมควรโดยมีสาระสำคัญดังนี้

1. การสอบทานรายงานทางการเงิน คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานงบการเงินรายไตรมาสและงบการเงินประจำปี 2557 ร่วมกับผู้บริหารสายการเงินและการบัญชีและผู้สอบบัญชี เพื่อพิจารณารายงานทางการเงินการเปิดเผยข้อมูลประกอบงบการเงินนโยบายการบัญชีและประมาณการที่สำคัญ ข้อสังเกตจากการตรวจสอบและสอบทานงบการเงินของผู้สอบบัญชี รวมทั้งได้พิจารณาคำอธิบายและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทฯ คณะกรรมการตรวจสอบได้ขอความเห็นจากผู้สอบบัญชีในเรื่องความถูกต้อง ครบถ้วนของงบการเงิน ความเหมาะสมของวิธีการบันทึกบัญชีและเปิดเผยข้อมูล รวมทั้งรายการปรับปรุงบัญชีที่สำคัญ เพื่อให้มั่นใจว่าการจัดทำงบการเงินเป็นไปตาม

ข้อกำหนดของกฎหมายและมาตรฐานบัญชีตามหลักการบัญชีที่รับรองโดยทั่วไป รวมทั้งมีการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินอย่างเพียงพอและทันเวลา

นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้ประชุมร่วมกับผู้สอบบัญชีเป็นการเฉพาะ 1 ครั้ง โดยไม่มีผู้บริหารเข้าร่วมเพื่อหารือเกี่ยวกับความเป็นอิสระในการปฏิบัติหน้าที่และการแสดงความเห็นของผู้สอบบัญชี

2. การสอบทานความเพียงพอและประสิทธิภาพของระบบการควบคุมภายในและการบริหารความเสี่ยง คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณาความเพียงพอเหมาะสมของระบบการควบคุมภายใน โดยได้พิจารณารายงานผลการตรวจสอบจากสำนักงานการตรวจสอบภายในผลการจัดทำแบบประเมินการควบคุมภายในด้วยตนเอง ตามระเบียบของคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดินว่าด้วยการกำหนดมาตรฐานการควบคุมภายใน พ.ศ. 2544 และผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริหารความเสี่ยงได้เข้าร่วมประชุมกับคณะกรรมการตรวจสอบ เพื่อรายงานเกี่ยวกับความเสี่ยงที่สำคัญของบริษัทฯ และแนวทางในการดำเนินการบริหารจัดการความเสี่ยงดังกล่าวเป็นประจำทุกปี

ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้ประชุมร่วมกับฝ่ายบริหารทั้งหมด 1 ครั้ง และได้เชิญผู้บริหารระดับสูงเข้าชี้แจงและร่วมหารือในวาระที่เกี่ยวข้องตามความเหมาะสม เพื่อหารือเกี่ยวกับการดำเนินงานของบริษัทฯ ประเด็นข้อตรวจพบต่างๆ ที่มีนัยสำคัญรวมทั้งการปรับปรุงการดำเนินการตามข้อเสนอแนะในรายงานการตรวจสอบ โดยได้เน้นย้ำให้ผู้บริหารตระหนักถึงความสำคัญของการกำกับดูแลให้หน่วยงานมีระบบการควบคุมภายในที่ดียิ่งขึ้น

3. การกำกับดูแลงานตรวจสอบภายใน คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณานโยบายแผนการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจสอบภายใน แผนการฝึกอบรม การปรับแผนการตรวจสอบให้สอดคล้องกับแผนกลยุทธ์ของบริษัทฯ และเหมาะสมกับ



ทรัพยากรของสำนักงานการตรวจสอบภายใน รวมทั้งได้รับทราบผลการดำเนินงานและปัญหาอุปสรรคต่างๆ ของสำนักงานการตรวจสอบภายในทุกไตรมาส

คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณาและให้ความเห็นต่อคณะกรรมการบริษัท เกี่ยวกับการแต่งตั้งและคุณสมบัติของผู้อำนวยการใหญ่สำนักงานการตรวจสอบภายใน รวมทั้งได้เห็นชอบแผนการดำเนินงานของผู้อำนวยการใหญ่สำนักงานการตรวจสอบภายใน ในเรื่องแนวทางการบริหารจัดการสำนักงาน โดยเฉพาะการบริหารจัดการด้านบุคลากร แผนการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้เป็นเครื่องมือช่วยในการตรวจสอบ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพประสิทธิผลในการปฏิบัติงาน รวมทั้งได้พิจารณาความเพียงพอเหมาะสมของทรัพยากรของสำนักงานการตรวจสอบภายในและให้การสนับสนุนการขอรับพนักงานใหม่ของสำนักงานการตรวจสอบภายในด้วย

4. การสอบทานการปฏิบัติตามกฎหมาย คณะกรรมการตรวจสอบได้มีการประชุมและรับทราบรายงานจากสายทรัพยากรบุคคลและกำกับกิจกรรมองค์กรซึ่งทำหน้าที่กำกับติดตามการปฏิบัติงานของหน่วยงานต่างๆ ให้เป็นไปตามกฎหมาย ระเบียบ และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง เพื่อรับทราบและให้ข้อเสนอแนะในการดำเนินการพัฒนาปรับปรุงกระบวนการกำกับติดตามดังกล่าว

5. การพิจารณารายการที่เกี่ยวข้องกัน คณะกรรมการตรวจสอบมีบทบาทในการสอบทานและให้ความเห็นต่อการทำรายการที่เกี่ยวข้องกันตามประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยก่อนการนำเสนอขออนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท เพื่อให้มั่นใจว่าเป็นรายการที่ผ่านกระบวนการอนุมัติอย่างโปร่งใสโดยผู้มีส่วนได้เสียไม่ได้มีส่วนร่วมในการตัดสินใจ และเป็นรายการที่กระทำโดยคำนึง

ถึงผลประโยชน์ของบริษัทฯ เสมือนการทำรายการกับบุคคลภายนอก ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้รับทราบรายงานรายการที่เกี่ยวข้องกันทุกไตรมาส รวมทั้งได้สอบทานการเปิดเผยข้อมูลรายการระหว่างกันว่าเป็นไปอย่างถูกต้อง ครบถ้วน

6. กฎบัตรและการประเมินตนเองของคณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการตรวจสอบได้ทบทวนกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบ รวมทั้งได้ประเมินผลการปฏิบัติงานด้วยตนเองตามแนวทางปฏิบัติที่ดีของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และคู่มือปฏิบัติสำหรับคณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจ (ฉบับปรับปรุงปี 2555) โดยคณะกรรมการตรวจสอบได้ประเมินผลการปฏิบัติงานของตนเองทั้งคณะและเป็นรายบุคคล ผลการประเมินสรุปได้ว่า คณะกรรมการตรวจสอบได้ปฏิบัติงานตามหน้าที่ความรับผิดชอบอย่างรอบคอบและเป็นอิสระ สอดคล้องตามแนวทางปฏิบัติที่ดีและกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบ

7. การเสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชี คณะกรรมการตรวจสอบนำเสนอคณะกรรมการบริษัท เพื่อพิจารณาและขออนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นแต่งตั้ง สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน (สตง.) เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ ประจำปี 2558

จากการดำเนินการตามขอบเขตอำนาจหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายคณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่าบริษัทฯ ได้จัดทำงบการเงินอย่างถูกต้องตามควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปมีการเปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอ ครบถ้วน และเชื่อถือได้การทำธุรกรรมรายการที่เกี่ยวข้องกันเป็นไปอย่างสมเหตุสมผลและมีการเปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอ บริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายในที่เพียงพอ มีการปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องโดยไม่พบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญ

(นายวีระวัค จิตต์มิตรภาพ)
ประธานกรรมการตรวจสอบ
วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2558



การวิเคราะห์และ คำอธิบายของฝ่ายจัดการ

คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557

ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

1. บทสรุปผู้บริหาร

ภาพรวมของอุตสาหกรรมการบินโลกในปี 2557 มีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง จากข้อมูลสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association: IATA) เปิดเผยสถิติด้านการขนส่งทางอากาศของปี 2557 มีปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร เพิ่มขึ้นจากปี 2556 ร้อยละ 5.9 และปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.5 เนื่องจากการขยายตัวของเศรษฐกิจโลก และการฟื้นตัวของการค้าโลก โดยได้คาดการณ์ผลกำไรสุทธิในปี 2557 ของอุตสาหกรรมการบินโลก จะอยู่ที่ 1.99 หมื่นล้านเหรียญสหรัฐ มากกว่าปีก่อนซึ่งมีกำไรสุทธิอยู่ที่ 1.06 หมื่นล้านเหรียญสหรัฐ

ทั้งนี้ ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกซึ่งเป็นภูมิภาคที่มีการเดินทางทางอากาศมากที่สุดในโลก มีปริมาณการขนส่งผู้โดยสารในปี 2557 เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.7 โดยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้นในอัตราที่สูงกว่าคือร้อยละ 6.0 และมีอุปสงค์ด้านการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นหลังจากที่ลดลงต่อเนื่องเป็นเวลาดึกคักก่อน 3 ปี

อย่างไรก็ตาม อุตสาหกรรมการบินของไทยในปี 2557 กลับมีทิศทางตรงกันข้ามเนื่องจากได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ความไม่สงบทางการเมืองในช่วงครึ่งปีแรกทำให้นักท่องเที่ยวลดลง จากสถิติจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้าทำอากาศยานสุวรรณภูมิและดอนเมืองครึ่งปีแรกลดลงจากช่วงเวลาเดียวกันของปี 2556 ถึงร้อยละ 18.6 โดยภาพรวมทั้งปีมีนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้าประเทศลดลงร้อยละ 11.3

ปี 2557 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย ได้รับผลกระทบจากความไม่สงบทางการเมืองในกรุงเทพฯ ที่ยืดเยื้อมาตั้งแต่ปลายปี 2556 และทวีความรุนแรงขึ้นในช่วงไตรมาส 1 ซึ่งปกติเป็นฤดูกาลท่องเที่ยว กลับมีจำนวนผู้โดยสารลดลงจากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนถึงร้อยละ 15.3 เนื่องจากนักท่องเที่ยวที่ลดลงอย่างมากในเส้นทางภูมิภาคเอเชีย โดยเฉพาะในตลาดหลัก เช่น จีน ญี่ปุ่น และเกาหลี ส่งผลให้ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ลดลงร้อยละ 12.6 และมีผลประกอบการขาดทุน ในขณะที่ไตรมาส 1 ส่วนใหญ่สามารถทำกำไรค่อนข้างดี นอกจากนั้นถึงแม้ในไตรมาส 2 สถานการณ์ทางการเมืองได้คลี่คลายลง แต่จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้าทำอากาศยานสุวรรณภูมิและดอนเมืองยังลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนถึง ร้อยละ 22.6 ส่งผลให้บริษัทฯ มีปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ลดลงร้อยละ 14.3 โดยมีผลประกอบการช่วง 6 เดือนแรกของปี 2557 ขาดทุนสุทธิ 10,274 ล้านบาท

บริษัทฯ จึงได้มีการทบทวนแผนยุทธศาสตร์ และพัฒนาแผนแก้ไขปัญหาเร่งด่วน ซึ่งได้รับการอนุมัติในหลักการจากคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม 2557 มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อกำหนดแนวทางแก้ไขปัญหาค่าเงินธุรกิจและสภาพคล่องทางการเงินของบริษัทฯ สำหรับปี 2557 โดยมีแผนเพิ่มรายได้และลดรายจ่ายครึ่งปีหลังให้เป็นไปตามเป้าหมายที่วางไว้ และมีการติดตามผลและประเมินสถานการณ์เป็นประจำทุกเดือน อย่างไรก็ตาม ในช่วง 6 เดือนหลังของปี 2557 เศรษฐกิจโลกฟื้นตัวในอัตราที่ต่ำกว่าที่คาดการณ์ นอกจากนั้น อุตสาหกรรมการบินทั่วโลกยังต้องเผชิญกับปัจจัยเสี่ยงต่างๆ เช่น ความเสี่ยงจากการแพร่กระจายของเชื้อไวรัสอีโบล่า ความเสี่ยงจากภัยคุกคามเครื่องบินพาณิชย์ จากกรณีเครื่องบินของสายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ถูกยิงตกในยูเครน ซึ่งมีผลต่อความต้องการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว และความเชื่อมั่นในการเดินทางด้วยเครื่องบิน ทำให้ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารในครึ่งปีหลังของปี 2557 ถึงแม้จะปรับตัวดีขึ้นกว่าครึ่งปีแรก แต่ยังคงต่ำกว่าครึ่งปีหลังของปี 2556 ร้อยละ 6.4 เป็นผลให้บริษัทฯ ไม่สามารถเพิ่มรายได้ตามเป้าหมายที่วางไว้ ขณะที่การลดค่าใช้จ่าย ทำให้ใกล้เคียงกับเป้าหมาย

ผลกระทบจากสถานการณ์ทางการเมืองในประเทศ และการแข่งขันที่รุนแรงดังกล่าว ทำให้ปี 2557 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีจำนวนผู้โดยสารลดลงจากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 11.2 ถึงแม้ว่าบริษัทฯ ได้มีการปรับลดเที่ยวบินให้

สอดคล้องกับปริมาณการเดินทางของผู้โดยสารที่ลดลงแล้วก็ตาม โดยมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) ลดลงร้อยละ 3.1 แต่ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ลดลงในอัตราที่สูงถึงร้อยละ 9.9 อัตราการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ยร้อยละ 68.9 ลดลงจากปี 2556 ซึ่งเฉลี่ยร้อยละ 74.1 ส่วนด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศที่ถึงแม้มีปัจจัยบวกจากเศรษฐกิจโลกฟื้นตัว และมีการเพิ่มฐานการผลิตในประเทศต่างๆ แต่เป็นการขยายตัวในประเทศที่บริษัทฯ ไม่ได้ทำการบิน หรือในประเทศที่มีการลดเที่ยวบินเนื่องจากมีผู้โดยสารลดลง ประกอบกับการแข่งขันรุนแรงเนื่องจากการเพิ่มระวางบรรทุกของสายการบินต่างๆ ส่งผลให้ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ลดลงร้อยละ 3.0 ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ลดลงร้อยละ 4.2 โดยมีอัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์เฉลี่ย 50.5 ลดลงจากปีก่อนซึ่งเฉลี่ยเท่ากับ 51.1 ทำให้รายได้จากการขายหรือการให้บริการลดลงถึง 17,969 ล้านบาท หรือร้อยละ 8.7 และมีผลขาดทุนก่อนกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน ภาษีเงินได้ และผลขาดทุนจากการค้ายค่าของสินทรัพย์ จำนวน 23,019 ล้านบาท ขาดทุนเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 19,411 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม ปีนี้บริษัทฯ มีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจำนวน 12,623 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 3,895 ล้านบาท และมีผลขาดทุนจากการค้ายค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน จำนวน 6,342 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 916 ล้านบาท เป็นผลให้ปี 2557 บริษัทฯ และบริษัทย่อย ขาดทุนสุทธิ 15,573 ล้านบาท ขาดทุนสูงกว่าปีก่อนจำนวน 3,573 ล้านบาท หรือร้อยละ 29.8 โดยเป็นขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ จำนวน 15,612 ล้านบาท คิดเป็นขาดทุนต่อหุ้น 7.15 บาท เปรียบเทียบกับปีก่อนซึ่งขาดทุนต่อหุ้น 5.52 บาท

ทั้งนี้ บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีผลกำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย และผลขาดทุนจากการค้ายค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน (EBITDA) จำนวน 3,589 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 18,885 ล้านบาท หรือร้อยละ 84.0 โดยมี EBITDA Margin ร้อยละ 1.9 ลดลงจากปีก่อนที่เท่ากับร้อยละ 10.6

จากการที่บริษัทฯ ประสบกับภาวะขาดทุนอย่างต่อเนื่อง บริษัทฯ ได้จัดทำแผนปฏิรูปองค์กรใหม่ทั้งระบบ เน้นการปรับปรุงกระบวนการทำงานที่มีความซับซ้อน ไม่สามารถตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงและโอกาสทางธุรกิจได้อย่างทัน่วงที่ ให้มีประสิทธิภาพ รวดเร็ว ภายใต้ความประหยัดในการลงทุน เพื่อให้บริษัทฯ หยุคการขาดทุน กลับมามีความมั่นคงทางการเงิน มีกำไรตามเป้าหมาย เป็นสายการบินที่แข่งขันได้และให้บริการเป็นที่พึงพอใจของลูกค้า อยู่ในระดับแนวหน้าของสายการบินระดับโลก ประกอบด้วยการดำเนินการ 6 ด้าน ได้แก่ การปรับปรุงเครือข่ายเส้นทางบิน การปรับปรุงฝูงบิน การพาณิชย์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการหารายได้ การปรับปรุงการปฏิบัติการและต้นทุน การปรับปรุงโครงสร้างองค์กร และการจัดการกลุ่มธุรกิจอย่างเป็นระบบ ซึ่งได้รับความเห็นชอบให้ดำเนินการตามแผนจากคณะกรรมการนโยบายและกำกับดูแลรัฐวิสาหกิจ (คนร.) เมื่อวันที่ 26 มกราคม 2558 แล้ว

2. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานปี 2557

งบการเงินรวมของปี 2557 ประกอบด้วยงบการเงินเฉพาะกิจการ และงบการเงินของบริษัทย่อย 5 บริษัท ได้แก่ 1) บริษัท ไทย-อะมาดีอุสเซอร์วิสส์เอเชีย จำกัด 2) บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด 3) บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด 4) บริษัท ทัวร์เอ็องหลวง จำกัด และ 5) บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด

ทั้งนี้ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ซึ่งถือหุ้นโดยบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ร้อยละ 100 ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ (Airline Operator License: AOL) เมื่อวันที่ 10 มกราคม 2557 ใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Airline Operator Certificate: AOC) เมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2557 และรหัสสายการบิน (Airline Designator Code) จาก IATA เมื่อวันที่ 1 เมษายน 2557 เปิดดำเนินการธุรกิจเมื่อวันที่ 10 เมษายน 2557 ทำการบินด้วยรหัสการบิน "WE" โดยในช่วงที่เริ่มทำการบินจนถึงปลายเดือนตุลาคม 2557 ซึ่งเป็นช่วงที่ระบบจัดจำหน่ายและบริการลูกค้า (Distribution and Passenger Service System: DPS) ของบริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด ยังไม่แล้วเสร็จ ได้ทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) จัดจำหน่ายผ่านระบบการขายและสำรองที่นั่งของการบินไทยทั้งหมด โดยสายการบินไทยสมายล์เป็นผู้ทำการปฏิบัติการบิน (Operating Carrier) คิดค่าเช่าเหมาแบบ Block Seat ทั้งลำ

ปัจจุบันสายการบินไทยสมายล์ ให้บริการในเส้นทางจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไปยัง เชียงราย หาดใหญ่ กระบี่ อุบลราชธานี อุครธานี สุราษฎร์ธานี และมาเก๊า และเส้นทางจากท่าอากาศยานดอนเมืองไปยังเชียงใหม่ ขอนแก่น และภูเก็ต และเส้นทางข้ามภาคเชียงใหม่-ภูเก็ต เพื่ออำนวยความสะดวกเพิ่มทางเลือกให้ผู้โดยสารที่ใช้บริการเที่ยวบินภายในประเทศเพิ่มขึ้น

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance)

งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.			
	2557	2556	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้จากการขายหรือการให้บริการ	188,367	206,336	-17,969	-8.7
รายได้อื่น	2,899	5,269	-2,370	-45.0
รายได้รวม	191,266	211,605	-20,339	-9.6
หัก ค่าใช้จ่ายรวม	208,212	209,156	-944	-0.5
ต้นทุนทางการเงิน	6,073	6,057	+16	+0.3
ขาดทุนก่อนอัตราแลกเปลี่ยนฯ ภาษีเงินได้ และค้อยค่า	(23,019)	(3,608)	-19,411	-538.0
หัก ผลขาดทุนจากการค้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน	6,342	5,426	+916	+16.9
บวก กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	12,623	(3,895)	+16,518	+424.1
กำไร(ขาดทุน)ก่อนภาษีเงินได้	(16,738)	(12,929)	-3,809	-29.5
กำไร(ขาดทุน)สุทธิ	(15,573)	(12,000)	-3,573	-29.8
กำไร(ขาดทุน)สุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	(15,612)	(12,047)	-3,565	-29.6
กำไร(ขาดทุน)ต่อหุ้น (บาท)	(7.15)	(5.52)	-1.63	-29.5
EBITDA (ล้านบาท)	3,589	22,474	-18,885	-84.0
EBITDA ต่อรายได้รวม (%)	1.9	10.6		-8.7
อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิต่อรายได้รวม (%)	(8.1)	(5.7)		-2.4

หมายเหตุ : ค่าใช้จ่ายรวม ไม่รวมผลขาดทุนจากการค้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน

EBITDA = รายได้ (ไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน) - ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย และผลขาดทุนจากการค้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน)

ตารางแสดงข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ (Operating Performance)

การบินไทย และสายการบินไทยสมายล์แอร์เวย์

		ม.ค.-ธ.ค.		
		2557	2556	อัตราเปลี่ยนแปลง
ปริมาณการผลิตรวม	(ล้านคัน-กิโลเมตร)	12,346	12,728	-3.0%
ปริมาณการขนส่งรวม	(ล้านคัน-กิโลเมตร)	7,709	8,388	-8.1%
อัตราส่วนการบรรทุก	(%)	62.4	65.9	-3.5
รายได้รวมทั้งระบบเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คัน-กม.)	22.83	23.05	-1.0%
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	19.10	21.51	-11.2%
ปริมาณการผลิตคันผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	82,969	85,655	-3.1%
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	57,194	63,479	-9.9%
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	68.9	74.1	-5.2
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-กม.)	2.66	2.65	+0.4%
ปริมาณการผลิตคันพัสดุภัณฑ์	(ล้านคัน-กิโลเมตร)	4,869	5,019	-3.0%
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านคัน-กิโลเมตร)	2,458	2,565	-4.2%
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	50.5	51.1	-0.6
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พัน กก.)	613,915	655,570	-6.4%
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คัน-กม.)	9.22	9.18	+0.4%
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	370,309	384,069	-3.6%

รายได้

ในปี 2557 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้ (รวมกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ) เป็นจำนวนทั้งสิ้น 203,889 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 3,821 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.8 โดยมีรายละเอียดของรายได้ดังนี้

ตารางแสดงรายได้ – งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.					
	2557	% ของ รายได้รวม	2556	% ของ รายได้รวม	เปลี่ยนแปลง	
					ล้านบาท	%
รายได้จากกิจการขนส่ง						
ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	154,881	76.0	172,335	83.0	-17,454	-10.1
ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	23,601	11.6	24,515	11.8	-914	-3.7
รวมรายได้จากกิจการขนส่ง	178,482	87.6	196,850	94.8	-18,368	-9.3
รายได้จากกิจการอื่น	9,885	4.8	9,486	4.6	+399	+4.2
รวมรายได้จากการขายหรือการให้บริการ	188,367	92.4	206,336	99.4	-17,969	-8.7
ดอกเบี้ยรับ	280	0.1	516	0.3	-236	-45.7
รายได้อื่น	2,619	1.3	3,733	1.8	-1,114	-29.8
รวมรายได้อื่น	2,899	1.4	4,249	2.1	-1,350	-31.8
ผลกำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยน						
เงินตราต่างประเทศ	12,623	6.2	(3,895)	(1.9)	+16,518	+424.1
กำไรจากรายการแทนการจำหน่าย	-	-	722	0.3	-722	-100.0
กำไรจากการเปลี่ยนสภาพเงินลงทุน	-	-	298	0.1	-298	-100.0
รวมรายได้	203,889	100.0	207,710	100.0	-3,821	-1.8

รายได้จากกิจการขนส่ง ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 87.6 ของรายได้รวม มีจำนวน 178,482 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 18,368 ล้านบาท หรือร้อยละ 9.3

- **รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน**

รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน 154,881 ล้านบาท ลดลง 17,454 ล้านบาท หรือร้อยละ 10.1 เป็นผลจากปริมาณการขนส่งผู้โดยสารที่ลดลงร้อยละ 9.9 คิดเป็นเงินประมาณ 16,700 ล้านบาท ในขณะที่รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย) เฉลี่ยเท่ากับ 2.66 บาท เพิ่มขึ้น 0.01 บาท หรือร้อยละ 0.4 สาเหตุหลักเกิดจากการอ่อนค่าของเงินบาท เมื่อเทียบกับอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในปี 2556 ทำให้รายได้ต่อหน่วยเมื่อคิดเป็นเงินบาทเพิ่มขึ้นประมาณ 0.06 บาท หรือคิดเป็นเงินประมาณ 3,300 ล้านบาท ทั้งนี้หากไม่รวมผลของอัตราแลกเปลี่ยนรายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยจะลดลง 0.05 บาท หรือร้อยละ 1.9 คิดเป็นเงินประมาณ 2,860 ล้านบาท โดยแบ่งรายได้ตามภูมิภาค ได้ดังนี้

ตารางแสดงข้อมูลรายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน จำแนกตามภูมิภาค – งบการเงินรวม

หน่วย : ล้านบาท	2557	2556	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน				
ภูมิภาค	78,253	86,277	-8,024	-9.3
ข้ามทวีป	64,843	71,050	-6,207	-8.7
ภายในประเทศ	11,414	14,514	-3,100	-21.4
เที่ยวบินแบบไม่ประจำ	371	494	-123	-24.9
รวมรายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	154,881	172,335	-17,454	-10.1



- รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินในภูมิภาคเอเชีย มีจำนวน 78,253 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 8,024 ล้านบาท หรือร้อยละ 9.3 โดยในปี 2557 บริษัทฯ ได้ปรับเส้นทางบินและกำลังการผลิตโดยยกเลิกเส้นทางบินที่รายได้ไม่คุ้มกับต้นทุนผันแปร เช่น เส้นทางกรุงเทพฯ-เซนต์ และปรับลดเที่ยวบินและการใช้เครื่องบินให้เหมาะสมกับความต้องการเดินทางของผู้โดยสารตามแผนการแก้ไขปัญหาเร่งด่วนของบริษัทฯ ทำให้ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารลดลงร้อยละ 2.7 อย่างไรก็ตาม ผลจากการแข่งขันอย่างรุนแรง โดยเฉพาะเส้นทางสายใต้ซึ่งเป็นเส้นทางที่มีสายการบินต้นทุนต่ำจำนวนมากทำการบินด้วยความถี่สูง และสายเหนือที่เพิ่มการให้บริการในระยะไกลโดยการจัดตั้ง Long-haul Low Cost Airline เช่น สายการบินไทยแอร์เอเชียเอ็กซ์ และสายการบินนกสีกัด ทำให้ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารลดลงต่ำกว่าปริมาณการผลิตที่ลดลงอย่างมาก โดยปริมาณการขนส่งผู้โดยสารลดลงจากปีก่อนร้อยละ 9.4 อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ยลดลงจากร้อยละ 74.3 ในปี 2556 เป็น 69.3 ในปี 2557

- รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินข้ามทวีป มีจำนวน 64,843 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 6,207 ล้านบาท หรือร้อยละ 8.7 โดยในปี 2557 บริษัทฯ ได้ปรับลดความถี่ในเส้นทางออสเตรเลีย เส้นทางยุโรปบางเส้นทาง และเส้นทางแอฟริกา เช่น เส้นทางกรุงเทพฯ-เพิร์ท กรุงเทพฯ-มาดริด กรุงเทพฯ-โจฮันเนสเบิร์ก เป็นต้น ทำให้ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารลดลงร้อยละ 3.5 ในขณะที่ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารลดลงร้อยละ 10.3 เป็นผลให้อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ยลดลงจากร้อยละ 73.8 ในปี 2556 เป็น 68.7 ในปี 2557

- รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินในประเทศ มีจำนวน 11,414 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 3,100 ล้านบาท หรือร้อยละ 21.4 เป็นผลมาจากรายได้ต่อหน่วยลดลงโดยมีสาเหตุสำคัญจากการแข่งขันในตลาดจากสายการบินต้นทุนต่ำที่มีการลดราคาและแย่งส่วนแบ่งตลาด โดยพัฒนารูปแบบการให้บริการจาก point to point เป็นลักษณะเชื่อมโยงเครือข่ายระหว่างสายการบินภายในกลุ่มมากขึ้น โดยในปีนี้บริษัทฯ ให้สายการบินไทยสมายล์ทำการบินที่สนามบินคอนเมืองเพื่อเป็นทางเลือกให้ผู้โดยสาร และทำการบินทดแทนในบางเส้นทาง และปรับการใช้เครื่องบินให้เหมาะสมกับความต้องการเดินทาง โดยเส้นทางบินในประเทศมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารลดลงร้อยละ 1.6 ในขณะที่ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารลดลงร้อยละ 10.6 เป็นผลให้อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารลดลงจากร้อยละ 75.7 ในปี 2556 เหลือร้อยละ 68.7 ในปี 2557

● รายได้ค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์

รายได้จากค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์ 23,601 ล้านบาท ลดลง 914 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.7 เป็นผลจากปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Revenue Freight Ton-Kilometers : RFTK) ลดลงร้อยละ 4.2 คิดเป็นเงินประมาณ 1,000 ล้านบาท ในขณะที่รายได้จากพัสดุภัณฑ์ต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าประกันภัย) เฉลี่ยเท่ากับ 9.22 บาท เพิ่มขึ้น 0.04 บาท หรือร้อยละ 0.4 สาเหตุสำคัญเนื่องจากการอ่อนค่าของเงินบาทโดยเฉพาะเมื่อเทียบกับเงินสกุลยูโร ประมาณ 0.28 บาท หรือคิดเป็นเงินประมาณ 690 ล้านบาท ทั้งนี้ หากไม่รวมผลของอัตราแลกเปลี่ยน รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วยจะลดลง 0.24 บาท หรือร้อยละ 2.6 คิดเป็นเงินประมาณ 600 ล้านบาท เนื่องจากการยกเลิกการเรียกเก็บค่าประกันภัยตั้งแต่เดือนเมษายน 2557 ประกอบกับรายได้ค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันลดลงตามราคาน้ำมัน

รายได้จากกิจการอื่น ประกอบด้วยรายได้จากหน่วยธุรกิจ ได้แก่ การบริการภาคพื้น ครุภัณฑ์บิน และการบริการคลังสินค้า และรายได้จากกิจการสนับสนุนอื่นๆ รวมจำนวน 9,885 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 399 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.2 สาเหตุหลักเกิดจากรายได้จากบริการของฝ่ายช่างและคลังสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้น ในขณะที่หน่วยธุรกิจอื่นมีรายได้ลดลงจากเที่ยวบินและจำนวนผู้โดยสารของสายการบินลูกค้าที่ลดลง

รายได้อื่น มีจำนวน 2,899 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน จำนวน 1,350 ล้านบาท หรือร้อยละ 31.8 สาเหตุหลักเกิดจาก

- ดอกเบี้ยรับ 280 ล้านบาท ลดลง 236 ล้านบาท หรือร้อยละ 45.7 เป็นผลจากเงินสดเฉลี่ยลดลงเมื่อเทียบกับปีก่อน

- รายได้อื่นๆ 2,619 ล้านบาท ลดลง 1,114 ล้านบาท หรือร้อยละ 29.8 สาเหตุหลักเนื่องจากในปีก่อนมีรายได้ที่ไม่มีในปีนี้ได้แก่

● รายได้จากค่าธรรมเนียมสนามบินที่เรียกเก็บกับผู้โดยสาร แต่สายการบินอื่นหรือประเทศที่บริษัทฯ ขนส่งผู้โดยสารไปไม่ได้เรียกเก็บมาเกินกว่า 3 ปี จำนวน 631 ล้านบาท

● รายได้ค่าปรับจากการส่งมอบเครื่องบิน A380-800 ลำช้าจำนวน 650 ล้านบาท

นอกจากนี้ในปีก่อนรับรู้ค่าสินไหมทดแทนที่ได้รับจากบริษัทประกันภัยจากเหตุการณ์อุทกภัยปี 2554 จำนวน 1,135 ล้านบาท ในขณะที่ปีนี้รับรู้จำนวน 165 ล้านบาท

อย่างไรก็ตามในปี 2557 บริษัทฯ รับรู้ค่าสินไหมทดแทนจากบริษัทประกันภัยจากเหตุการณ์เครื่องบิน A330-300 ไถลออกนอกทางวิ่งเมื่อวันที่ 8 กันยายน 2556 เป็นเงินประมาณ 696 ล้านบาท และรับรู้เงินชดเชยจากการที่สำนักควบคุมความปลอดภัยทางอากาศของยุโรปเรียกตรวจสอบความปลอดภัยของเครื่องบิน A380-800 เนื่องจากตรวจพบรอยร้าวบริเวณปีกเครื่องบินทำให้บริษัทฯ ไม่สามารถนำเครื่องบินดังกล่าวมาทำการบินได้ตามปกติ จำนวน 4 ลำ เป็นเงินประมาณ 314 ล้านบาท

กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 12,623 ล้านบาท ประกอบด้วย กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Gain) 10,521 ล้านบาท เกิดจากการปรับยอดเงินกู้คงเหลือที่เป็นเงินตราต่างประเทศเป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวด และกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Gain) 2,102 ล้านบาท

ค่าใช้จ่าย

ในปี 2557 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายรวม 220,627 ล้านบาท ลดลง 12 ล้านบาท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ตารางแสดงค่าใช้จ่าย – งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค. - ธ.ค.					
	2557	% ของ ค่าใช้จ่ายรวม	2556	% ของ ค่าใช้จ่ายรวม	เปลี่ยนแปลง	
					ล้านบาท	%
ค่าใช้จ่าย						
ค่าน้ำมันเครื่องบิน	79,231	35.9	80,525	36.5	-1,294	-1.6
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	31,274	14.2	33,109	15.0	-1,835	-5.5
ค่าบริการการบิน	21,625	9.8	21,727	9.8	-102	-0.5
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักรบินและลูกเรือ	5,832	2.6	6,009	2.7	-177	-2.9
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	14,684	6.7	13,447	6.1	+1,237	+9.2
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	20,535	9.3	20,025	9.1	+510	+2.5
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	6,593	3.0	4,699	2.1	+1,894	+40.3
ค่าสินค้าและพัสดุที่ใช้ไป	8,257	3.7	9,625	4.4	-1,368	-14.2
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	8,920	4.1	9,496	4.3	-576	-6.1
ค่าใช้จ่ายค่านการประกันภัย	492	0.2	628	0.3	-136	-21.7
ค่าใช้จ่ายอื่น	10,846	4.9	10,702	4.9	+144	+1.3
ส่วนแบ่งขาดทุน (กำไร) จากเงินลงทุน ในบริษัทร่วม	(77)	-	(836)	(0.4)	+759	+90.8
รวมค่าใช้จ่าย (ไม่รวมค้อยค่าและ ต้นทุนทางการเงิน)	208,212	94.4	209,156	94.8	-944	-0.5
ผลขาดทุนจากการค้อยค่าของสินทรัพย์ และเครื่องบิน	6,342	2.9	5,426	2.5	+916	+16.9
ต้นทุนทางการเงิน	6,073	2.7	6,057	2.7	+16	+0.3
รวมค่าใช้จ่าย	220,627	100.0	220,639	100.0	-12	-



ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมค้อยค่าและต้นทุนทางการเงิน) จำนวน 208,212 ล้านบาท ลดลง 944 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.5 โดยมีค่าใช้จ่ายที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ ได้แก่

- ค่าน้ำมันเครื่องบิน 79,231 ล้านบาท ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 35.9 ของค่าใช้จ่ายรวม ลดลง 1,294 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.6 สาเหตุหลักจากการลดปริมาณการผลิตทำให้ปริมาณการใช้น้ำมันลดลงร้อยละ 5.2 ประกอบกับราคาน้ำมันเฉลี่ยต่ำกว่าปีก่อนร้อยละ 6.1 แต่การอ่อนค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับดอลลาร์สหรัฐซึ่งทำให้ค่าน้ำมันเมื่อคิดเป็นเงินบาทเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 6.0 อย่างไรก็ตาม จากการที่ราคาน้ำมันลดลงทำให้มีค่าใช้จ่ายในการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน ประมาณ 281 ล้านบาท

- ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายบุคลากร ผลประโยชน์พนักงาน ค่าตอบแทน ผู้บริหาร และกรรมการ มีจำนวน 31,274 ล้านบาท ลดลง 1,835 ล้านบาท หรือร้อยละ 5.5 สาเหตุหลักเกิดจากปีก่อนมีการตั้งสำรองเงินรางวัลพิเศษ (Special Incentive) ให้กับพนักงานสำหรับผลการปฏิบัติงานปี 2556 ซึ่งไม่มีในปีนี้นอกจากนั้น ค่าล่วงเวลาซึ่งต่ำกว่าปีก่อนจากการลดการผลิตและมาตรการลดค่าใช้จ่าย ค่าภาษีเงินได้ลดลงเนื่องจากรายได้เฉลี่ยของพนักงานลดลง และเงินสมทบกองทุนบำเหน็จลด อย่างไรก็ตาม ในปี 2557 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายโครงการร่วมใจจากองค์กรสำหรับพนักงานที่มีปัญหาด้านสุขภาพจำนวน 70 คน เป็นเงินประมาณ 180 ล้านบาท

- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน ประกอบด้วย ค่าบริการการบิน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ และค่าสินค้าและพัสดุที่ใช้ไป มีจำนวน 35,714 ล้านบาท ลดลง 1,647 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.4 สาเหตุหลักเนื่องจากการลดปริมาณการผลิต

- ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน 14,684 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,237 ล้านบาท หรือร้อยละ 9.2 สาเหตุหลักเกิดจากการตั้งประมาณการค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินก่อนการส่งมอบคืนเครื่องบินเช่าดำเนินงานที่ครบกำหนดส่งมอบแล้วตามสัญญา ได้แก่ B737-400 จำนวน 3 ลำ และจะครบกำหนดในปี 2559 และ 2561 จำนวน 4 ลำ ได้แก่ B777-200 จำนวน 2 ลำ และ A330-300 จำนวน 2 ลำ รวมทั้งสิ้นประมาณ 2,080 ล้านบาท

- ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย 20,535 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 510 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.5 เป็นผลมาจากการรับมอบเครื่องบินและเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าการเงินในระหว่างปี 2556-2557 จำนวน 10 ลำ ถึงแม้ว่าจะมีเครื่องบินที่คิดค่าเสื่อมราคาเต็มจำนวนแล้วบางส่วน

- ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ 6,593 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,894 ล้านบาท หรือร้อยละ 40.3 เนื่องจากรับมอบเครื่องบินเช่าดำเนินงานเพิ่มขึ้นในระหว่างปี 2556-2557 จำนวน 21 ลำ อย่างไรก็ตาม มีการส่งคืนเครื่องบินเช่าดำเนินงานในปี 2556-2557 จำนวน 5 ลำ

- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา 8,920 ล้านบาท ลดลง 576 ล้านบาท หรือร้อยละ 6.1 สาเหตุหลักจากยอดขายที่ลดลง มีผลให้นายหน้าจากการขายบัตรโดยสาร และค่าสำรองที่นั่งลดลง ประกอบกับมาตรการลดค่าใช้จ่ายทำให้ค่าโฆษณาลดลง

- ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย 492 ล้านบาท ลดลง 136 ล้านบาทหรือร้อยละ 21.7 เนื่องจากอัตราค่าเบี้ยประกันภัยลดลง

- ค่าใช้จ่ายอื่น จำนวน 10,846 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 144 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.3 มีสาเหตุสำคัญเนื่องจากขาดทุนจากการขายเครื่องบินรวม 4 ลำ ประกอบด้วย A300-600 จำนวน 1 ลำ และ B747-400 จำนวน 3 ลำ รวมประมาณ 688 ล้านบาท หากไม่รวมขาดทุนจากการขายเครื่องบิน ค่าใช้จ่ายอื่นต่ำกว่าปีก่อนประมาณ 544 ล้านบาท หรือร้อยละ 5.1 ส่วนหนึ่งเนื่องจากผลการลดค่าใช้จ่ายตามแผนแก้ปัญหาเร่งด่วน

ผลขาดทุนจากการค้อยค่า 6,342 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 916 ล้านบาท หรือร้อยละ 16.9 ประกอบด้วย

- ผลขาดทุนจากการค้อยค่าเครื่องบิน 6,196 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,104 ล้านบาท โดยในปีนี้มีที่ตั้งสำรองค้อยค่าเครื่องบินจำนวน 19 ลำ ประกอบด้วย A300-600 8 ลำ A340-500 4 ลำ B747-400 1 ลำ B737-400 4 ลำ และ ATR72 2 ลำ ในขณะที่ปีก่อนมีการสำรองค้อยค่าเครื่องบิน 11 ลำ

- ผลขาดทุนจากการค้อยค่าสินทรัพย์ 146 ล้านบาท ลดลง 188 ล้านบาท หรือร้อยละ 56.3 เนื่องจากมีการสำรองค้อยค่าอะไหล่ที่เสียหายและไม่สามารถซ่อมแซมได้ลดลงจากปีก่อน

ต้นทุนทางการเงิน 6,073 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 16 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.3 สาเหตุหลักเกิดจากเงินกู้ยืมระยะสั้น เพิ่มขึ้นจากปีก่อน ถึงแม้ว่าเงินกู้ยืมระยะยาว (หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน เงินกู้ยืมระยะยาว และหุ้นกู้) ณ 31 ธันวาคม 2557 เมื่อเทียบกับ ณ 31 ธันวาคม 2556 ลดลงจำนวน 7,798 ล้านบาท และอัตราดอกเบี้ยเฉลี่ยในปีนี้ต่ำกว่าปีก่อนก็ตาม

ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม 77 ล้านบาท ลดลง 759 ล้านบาท หรือร้อยละ 90.8 สาเหตุหลักเกิดจากการรับรู้ผลขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) จำนวน 161 ล้านบาทในขณะที่ปีก่อนได้กำไร 489 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ยังได้รับส่วนแบ่งกำไร/ขาดทุนจากบริษัทร่วมอื่นๆ โดยมีรายละเอียดดังนี้

- บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด กำไร 25 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 11 ล้านบาท
- บริษัท คอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเทล จำกัด กำไร 24 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2 ล้านบาท
- บริษัท คริวการบินภูเก็ต จำกัด กำไร 76 ล้านบาท ลดลง 9 ล้านบาท
- บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) กำไร 156 ล้านบาท ลดลง 33 ล้านบาท
- บริษัท โรงแรมรอยัลล่อคิค (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) ขาดทุน 42 ล้านบาท จากปีก่อนที่มีกำไร 38 ล้านบาท

รายได้ภาษีเงินได้

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้ภาษีเงินได้ จำนวน 1,165 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการบันทึกผลกระทบต่อภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจากการตั้งสำรองค้ำของเครื่องบินในปี

3. ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

สายจ่ายลงทุน

ตารางแสดงรายจ่ายลงทุน - เฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.	
	2557	2556
เครื่องบิน	14,313	36,573
อื่นๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	1,404	1,515
รวม	15,717	38,088

ในปี 2557 บริษัทฯ มีรายจ่ายเพื่อการลงทุน 15,717 ล้านบาท ดังนี้

- การลงทุนในเครื่องบิน จำนวน 14,313 ล้านบาท ประกอบด้วย รายจ่ายเพื่อการรับมอบเครื่องบิน 5 ลำ ได้แก่ B777-300ER จำนวน 3 ลำ และ A320-200 จำนวน 2 ลำ และรายจ่ายที่เกี่ยวข้องกับเครื่องบินที่รับมอบแล้วรวมจำนวน 9,626 ล้านบาท การจ่ายเงินล่วงหน้าค่าเครื่องบินและเครื่องยนต์ที่รับมอบระหว่างปี 2558 - 2561 จำนวน 3,466 ล้านบาท และการซื้ออะไหล่เครื่องบินหมุนเวียนและเครื่องยนต์อะไหล่จำนวน 1,221 ล้านบาท ทั้งนี้ การลงทุนในเครื่องบินลดลงจากปีก่อน 22,260 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากมูลค่าของเครื่องบินที่รับมอบต่ำกว่าปีก่อน
- การลงทุนในสินทรัพย์ถาวรอื่นๆ จำนวน 1,404 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการลงทุนในอุปกรณ์สนับสนุนการบินทั้งในกิจการซ่อมบำรุงอากาศยาน และการให้บริการอุปกรณ์ภาคพื้น

การจัดการเงินทุน

ผลกระทบจากสถานการณ์ต่างๆ ทำให้ผลการดำเนินงานในปี 2557 ไม่เป็นไปตามเป้าหมายซึ่งมีผลกระทบต่อกระแสเงินสดจากการดำเนินงาน ในขณะที่บริษัทฯ มีภาระการจ่ายเงินเพื่อชำระคืนเงินกู้ การลงทุน และการชำระตามข้อผูกพันในสัญญา บริษัทฯ จึงจำเป็นต้องเบิกใช้วงเงินสินเชื่อหมุนเวียน (Committed Revolving Credit Line) กู้ยืมระยะยาว และออกหุ้นกู้ เพื่อรักษาสภาพคล่องทางการเงินให้บริษัทฯ มีกระแสเงินสดหมุนเวียนสำหรับการดำเนินธุรกิจอย่างเพียงพอ สามารถดำเนินโครงการลงทุนที่ได้ผูกพันไว้แล้วได้โดยไม่ให้เกิดการหยุดชะงัก ในระหว่างการปรับปรุงแผนธุรกิจเพื่อให้ผลประกอบการปรับตัว

ดีขึ้นอย่างมั่นคงและมีคุณภาพในอนาคต โดยปี 2557 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้กู้ยืมเงินระยะสั้น ระยะยาว และเบิกใช้วงเงินสินเชื่อหมุนเวียนทั้งสิ้น 76,328 ล้านบาท ดังนี้

1. การจัดหาเงินกู้ระยะยาวด้วยวิธีการเช่าซื้อ จำนวนประมาณ 17,208 ล้านบาท โดยใช้เครื่องบินเป็นหลักทรัพย์ค้ำประกัน เพื่อชำระค่าเครื่องบิน B777-300ER จำนวน 3 ลำ เป็นเงิน 346 ล้านยูโร หรือเป็นเงินประมาณ 14,977 ล้านบาท และเพื่อชำระค่าเครื่องบิน A320-200 จำนวน 2 ลำ เป็นเงิน 68 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หรือประมาณ 2,231 ล้านบาท
2. การจัดหาเงินกู้ระยะยาวระยะเวลา 7 ปี จากสถาบันการเงินในประเทศจำนวน 2,000 ล้านบาท เพื่อใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงานของบริษัทฯ
3. การจัดหาเงินกู้ระยะสั้นในลักษณะ Bridge Loan จากบริษัท Boeing Capital Corporation เพื่อชำระค่าเครื่องบิน B777-300ER จำนวน 1 ลำ ในระหว่างดำเนินการจัดหาเงินกู้ระยะยาว จำนวน 50 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หรือประมาณ 1,620 ล้านบาท
4. การเบิกใช้วงเงินสินเชื่อหมุนเวียนจากสถาบันการเงินในประเทศ และออกตั๋วแลกเงินเพื่อชำระคืนเงินกู้ระยะสั้นที่ครบกำหนดและใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงาน จำนวน 48,300 ล้านบาท
5. การออกหุ้นกู้ จำนวน 7,200 ล้านบาท เพื่อชำระคืนหุ้นกู้ที่ครบกำหนดไถ่ถอนในปี 2557 ชำระคืนหนี้เงินบาทตามสัญญาเงินกู้ปัจจุบัน และใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในบริษัทฯ

โดยสรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่างๆ ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.	
	2557	2556
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	6,019	25,734
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(6,122)	(27,220)
เงินสดสุทธิได้มา (ใช้ไป) จากกิจกรรมจัดหาเงิน	12,199	(7,364)
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยนของเงินสดและเงินฝากธนาคารเพิ่มขึ้น(ลดลง)	(507)	559
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น(ลดลง)	11,589	(8,291)

ในปี 2557 บริษัทฯ และบริษัทย่อยฯ มีเงินสดสุทธิจากการดำเนินงานต่ำกว่าปีก่อน เนื่องจากขาดทุนจากการดำเนินงานเพิ่มขึ้น และมีเงินกู้ที่ถึงกำหนดชำระคืนสูงกว่าปีก่อน ทำให้ต้องมีการจัดหาเงินทุนเพิ่มเติมดังกล่าวข้างต้น เป็นผลให้เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 เป็นจำนวน 11,589 ล้านบาท

เครื่องบิน

ในปี 2557 บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบินทั้งสิ้น 14 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน จำนวน 5 ลำ ได้แก่ เครื่องบิน B777-300ER จำนวน 3 ลำ A320-200 จำนวน 2 ลำ และเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน 9 ลำ ได้แก่ เครื่องบิน B787-8 จำนวน 4 ลำ และ A320-200 จำนวน 5 ลำ โดยได้ปลดประจำการเครื่องบิน A300-600 จำนวน 5 ลำ และ A330-300 4 ลำ (รวมเครื่องบินแอร์บัส 330-300 1 ลำ ที่ไม่ได้นับรวมเป็นเครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงาน ณ 31 ธันวาคม 2557 เนื่องจากจอร์จการประเมินความเสียหาย) รวมทั้งปลดเครื่องบินเช่าดำเนินงาน B737-400 เพื่อรอส่งมอบคืนให้แก่ผู้ให้เช่าอีก จำนวน 3 ลำ เมื่อรวมกับเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ สิ้นปี 2556 จำนวน 100 ลำ เป็นผลให้บริษัทฯ มีเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงานรวม 102 ลำ โดยมีรายละเอียดดังนี้

ประเภทเครื่องบิน	จำนวน (ลำ)	เครื่องบินที่เป็นกรรมสิทธิ์ของบริษัทฯ	เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Financial Lease)	เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease)	เครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงาน	
					ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2557	เปลี่ยนแปลงจาก ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2556
โบอิง 747-400	13	11	2	-	12	
โบอิง 777-300	6	6	-	-	6	
โบอิง 777-200ER	6	-	6	-	6	
โบอิง 777-200	8	6	-	2	8	
โบอิง 737-400	9	6	-	3 ⁴⁾	2	-3
โบอิง 777-300ER	11	-	3	8	11	+3
โบอิง 787-8	4	-	-	4	4	+4
แอร์บัส 340-600	6	-	6	-	6	
แอร์บัส 340-500	4	4	-	-		
แอร์บัส 330-300	26	9	15	2	22	-4 ¹⁾
แอร์บัส 320-200	17	-	2	15	17 ³⁾	+7
แอร์บัส 380-800	6	2	4	-	6	
แอร์บัส 300-600	8	8	-	-		-5
เอทีอาร์ 72	2	2	-	-		
เครื่องบินขนส่งสินค้า						
โบอิง 747-400	2	2	-	-	2	
รวม	128	56²⁾	38	34	102	+2

หมายเหตุ : ¹⁾ รวมเครื่องบินแอร์บัส 330-300 1 ลำ ที่ไม่ได้นับรวมเป็นเครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงาน ณ 31 ธันวาคม 2557

เนื่องจากจอร์จการประเมินความเสียหาย

²⁾ รวมเครื่องบินที่ปลดระวาง 22 ลำ ที่อยู่ระหว่างรอการขาย

³⁾ รวมเครื่องบินที่โอนสิทธิการเช่า 12 ลำ ไปให้ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด

⁴⁾ รวมเครื่องบินโบอิง 737-400 3 ลำ ที่อยู่ระหว่างส่งมอบคืนแก่ผู้ให้เช่า

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ มีสัญญาและภาระผูกพันในการจัดหาเครื่องบินใหม่ ประกอบด้วยภาระในการซื้อเครื่องบินใหม่ระหว่างปี 2558-2561 จำนวน 10 ลำ ได้แก่ เครื่องบิน A320-200 จำนวน 3 ลำ A350-900XWB จำนวน 4 ลำ และ B777-300ER จำนวน 3 ลำ รวมเป็นเงิน 33,528 ล้านบาท และมีภาระผูกพัน ที่ต้องจ่ายค่าเช่าเครื่องบินตามสัญญาเช่าดำเนินงานที่รับมอบแล้วในปัจจุบัน 34 ลำ และยังไม่ได้รับมอบอีก 12 ลำ รวมเป็นเงินประมาณ 151,747 ล้านบาท

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมทั้งสิ้น 307,267 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2556 จำนวน 182 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.1 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม			
	31 ธ.ค. 2557		31 ธ.ค. 2556	
	ล้านบาท	% ของสินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของสินทรัพย์รวม
สินทรัพย์หมุนเวียน				
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	23,347	7.6	11,758	3.8
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้ขาย	4,826	1.6	7,197	2.3
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นๆ	36,112	11.7	39,530	12.9
สินทรัพย์หมุนเวียน	64,285	20.9	58,485	19.0
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์				
เครื่องบินและเครื่องบินอะไหล่จ่ายล่วงหน้า	12,368	4.0	17,986	5.8
เครื่องบิน	51,322	16.7	64,091	20.9
เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่า	134,611	43.8	124,091	40.4
อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	13,191	4.3	12,504	4.1
งานระหว่างทำ	1,274	0.4	1,113	0.4
ที่ดิน อาคาร และค่าปรับปรุง	6,449	2.1	6,711	2.2
เครื่องมือ โรงซ่อม และอุปกรณ์	4,806	1.6	4,953	1.6
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์-สุทธิ	224,021	72.9	231,449	75.4
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ	18,961	6.2	17,151	5.6
รวมสินทรัพย์	307,267	100.00	307,085	100.00

สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 64,285 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 20.9 ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2556 เป็นจำนวน 5,800 ล้านบาท หรือร้อยละ 9.9 โดยมีสาเหตุสำคัญดังนี้

- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น 11,589 ล้านบาท สาเหตุหลักจากบริษัทฯ มีเงินสดสุทธิได้มาจากการจัดหาเงินทุน 12,199 ล้านบาท
- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายลดลง 2,371 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการสำรองค้ำเครื่องบินรวม 19 ลำ ได้แก่ A300-600 จำนวน 8 ลำ B747-400 จำนวน 1 ลำ A340-500 จำนวน 4 ลำ B737-400 จำนวน 4 ลำ และ ATR72 จำนวน 2 ลำ และขายเครื่องบินจำนวน 4 ลำ ได้แก่ A300-600 จำนวน 1 ลำ และ B747-400 จำนวน 3 ลำ ประกอบกับโอนเครื่องบิน A330-300 ไปเป็นสินทรัพย์หมุนเวียนเพื่อรอชดเชยจากบริษัทประกันภัย 1 ลำ รวมจำนวนเงิน 5,808 ล้านบาท ถึงแม้ว่าสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายจะเพิ่มขึ้นจากการปลดระวางเครื่องบิน ซึ่งประกอบด้วยเครื่องบิน A330-300 จำนวน 4 ลำ และ A300-600 จำนวน 5 ลำ จำนวนเงิน 3,404 ล้านบาท
- สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นๆ ลดลง 3,418 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากสินค้าและพัสดุคงเหลือลดลง 1,127 ล้านบาท จากปริมาณการผลิตที่ลดลง นอกจากนี้ ลูกหนี้การค้าลดลง 947 ล้านบาท จากยอดขายที่ลดลงประกอบกับบริษัทฯ มีความสามารถในการบริหารระยะเวลาเรียกเก็บหนี้จากลูกหนี้การค้าได้เร็วขึ้นโดยมีระยะเวลาการเก็บหนี้เฉลี่ยลดลงจาก 29 วัน ในปี 2556 เป็น 28 วันในปี 2557 ซึ่งต่ำกว่าระยะเวลาการให้สินเชื่อโดยปกติของบริษัทฯ

บริษัทฯ มียอดลูกหนี้การค้า ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 และ 2556 แยกตามอายุหนี้ที่ค้างชำระ (Aging) ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	31 ธ.ค.2557	31 ธ.ค.2556
ระยะเวลาค้างชำระ		
ไม่เกิน 6 เดือน	12,426	13,512
เกินกว่า 6 เดือน - 1 ปี	334	358
เกินกว่า 1 ปี - 2 ปี	253	350
เกินกว่า 2 ปี	849	1,309
รวม	13,862	15,529
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	(1,169)	(1,889)
ลูกหนี้การค้า - สุทธิ	12,693	13,640

ทั้งนี้ บริษัทฯ ประมาณค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญสำหรับลูกหนี้การค้าที่ไม่ใช่ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจโดยพิจารณาจากหนี้รายตัว และวิเคราะห์ประวัติการชำระหนี้ ข้อมูลหลักฐานการติดต่อของลูกหนี้แต่ละรายควบคู่ไปกับการพิจารณาอายุหนี้ของลูกหนี้ เป็นเกณฑ์ โดยมีอัตราส่วนค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญต่อลูกหนี้การค้าที่มีอายุเกินกว่า 6 เดือน อยู่ในอัตราสูงถึงร้อยละ 81 ดังนั้น บริษัทฯ มีความเชื่อมั่นในความเพียงพอของการตั้งสำรองค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญของบริษัทฯ

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์สุทธิ มีจำนวน 224,021 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 72.9 ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2556 เป็นจำนวน 7,428 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.2 โดยมีสาเหตุจาก

- เครื่องบินและเครื่องยนต์อะไหล่จ่ายล่วงหน้าลดลง 5,618 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการโอนเงินจ่ายล่วงหน้าของเครื่องบิน B777-300ER จำนวน 3 ลำ และ A320-200 จำนวน 2 ลำ ไปเป็นเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าการเงิน และโอนเงินจ่ายล่วงหน้าค่าเครื่องยนต์ไปเป็นอุปกรณ์การบินหมุนเวียน ถึงแม้ว่าจะมีการจะมีการจ่ายล่วงหน้าค่าเครื่องบิน B777-300ER, A350-900XWB และ A320-200 เพิ่มขึ้นก็ตาม

- เครื่องบินลดลง 12,769 ล้านบาท เป็นผลจากการคิดค่าเสื่อมราคาซึ่งเกิดขึ้นตามปกติ และการโอนเครื่องบินที่ปลดระวางจำนวน 9 ลำ ไปเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้ขาย ได้แก่ A330-300 จำนวน 4 ลำ และ A300-600 จำนวน 5 ลำ

- เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าเพิ่มขึ้น 10,520 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการรับมอบเครื่องบิน B777-300ER จำนวน 3 ลำ และ A320-200 จำนวน 2 ลำ ถึงแม้ว่าผลจากการคิดค่าเสื่อมราคาทำให้เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าลดลงก็ตาม

- อุปกรณ์การบินหมุนเวียนเพิ่มขึ้น 687 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการรับมอบเครื่องยนต์อะไหล่ TRENT 700 และ TRENT 900

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ มีจำนวน 18,961 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 6.2 ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2556 จำนวน 1,810 ล้านบาท หรือร้อยละ 10.6 สาเหตุหลักเกิดจาก

- สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจำนวน 7,009 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,268 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีของค่าเผื่อการค่อค่าของสินทรัพย์ที่ตั้งสำรองเพิ่มขึ้นในปี

- ค่าใช้จ่ายรอการตัดบัญชีเพิ่มขึ้นจำนวน 679 ล้านบาทจากการบันทึกค่าธรรมเนียมค้ำประกันเงินกู้ของเครื่องบิน B777-300ER จำนวน 3 ลำ และ A320-200 จำนวน 2 ลำ

- สินทรัพย์ไม่มีตัวตนเพิ่มขึ้นจำนวน 402 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการรับมอบระบบโปรแกรมคอมพิวเตอร์

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Asset) ของปี 2557 คิดลบร้อยละ 3.47 ในขณะที่ปีก่อนติดลบร้อยละ 2.25 สาเหตุหลักเกิดจากขาดทุนสุทธิสูงกว่าปีก่อน

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 หนี้สินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย เท่ากับ 265,971 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 จำนวน 15,805 ล้านบาท หรือร้อยละ 6.3 โดยมีองค์ประกอบหลักของหนี้สิน ดังนี้

	รวมการเป็นรวม			
	31 ธ.ค. 2557		31 ธ.ค. 2556	
	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม
หนี้สินหมุนเวียน (รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี)	102,109	38.4	82,369	32.9
หนี้สินระยะยาว				
หุ้นกู้	41,600	15.6	37,400	15.0
หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน	61,389	23.1	63,319	25.3
เงินกู้ยืมระยะยาว	43,886	16.5	50,831	20.3
รวมหนี้สินระยะยาว	146,875	55.2	151,550	60.6
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	16,987	6.4	16,247	6.5
รวมหนี้สิน	265,971	100.0	250,166	100.0

หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี 21,677 ล้านบาท) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 30.2 ของหนี้สินทั้งหมด มีจำนวน 80,432 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ 31 ธันวาคม 2556 จำนวน 22,863 ล้านบาท หรือร้อยละ 39.7 สาเหตุหลักเกิดจาก

- เงินกู้ระยะสั้นเพิ่มขึ้น 23,300 ล้านบาท ประกอบด้วย เงินกู้ยืมจากธนาคารออมสิน และธนาคารกรุงไทย รวมจำนวน 10,000 ล้านบาท และเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินอื่นๆ จำนวน 13,300 ล้านบาท เพื่อใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในบริษัทฯ และจ่ายชำระคืนเงินกู้ระยะสั้นที่ครบกำหนด
- เจ้าหนี้การค้าลดลง 1,311 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักเกิดจากค่าใช้จ่ายที่ลดลงตามปริมาณการผลิตและปริมาณการขนส่งที่ลดลง

หนี้สินระยะยาว (รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี 21,677 ล้านบาท) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 63.4 ของหนี้สินทั้งหมด มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 168,552 ล้านบาท ลดลง 7,798 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 4.4 เป็นผลมาจากการแข็งค่าของเงินบาท ณ สิ้นปี 2557 เมื่อเทียบกับ ณ สิ้นปี 2556 ทำให้หนี้สินระยะยาวเมื่อคิดเป็นเงินบาทมีจำนวนลดลงหากไม่รวมผลของการปรับอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 11,169 ล้านบาท หนี้สินระยะยาวเพิ่มขึ้นจำนวน 3,371 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจาก

- การจัดหาเงินกู้ระยะยาวเพิ่มขึ้นจำนวน 26,408 ล้านบาท ประกอบด้วยเงินกู้ยืมระยะยาวเพื่อชำระค่าเช่าซื้อเครื่องบิน B777-300ER จำนวน 3 ลำ และ A320-200 จำนวน 2 ลำ เป็นเงินประมาณ 17,208 ล้านบาท เงินกู้ระยะยาวจากสถาบันการเงินในประเทศ 2,000 ล้านบาท และการออกหุ้นกู้จำนวน 7,200 ล้านบาท เพื่อชำระคืนหุ้นกู้ที่ครบกำหนดไถ่ถอนในปี 2557 ชำระคืนหนี้เงินบาทตามสัญญาเงินกู้ปัจจุบัน และใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในบริษัทฯ
- การจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจำนวน 23,086 ล้านบาท ประกอบด้วยเงินกู้ยืมระยะยาวและหนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบินจำนวน 19,366 ล้านบาท และหุ้นกู้ที่ครบกำหนดจำนวน 3,720 ล้านบาท

ณ สิ้นปี 2557 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity) เพิ่มขึ้นจาก 3.1 เท่า ณ 31 ธันวาคม 2556 เป็น 4.7 เท่า ณ สิ้นปี 2557

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 41,296 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2556 จำนวน 15,623 ล้านบาท เนื่องจากการดำเนินงานในปี 2557 มีผลขาดทุนสุทธิ ทำให้อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity) ลดลงจากคิดลดร้อยละ 19.0 ในปี 2556 เป็นยอดคิดลดร้อยละ 31.7 ในปีนี้

4. ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

การคาดการณ์แนวโน้มอุตสาหกรรมการบินของโลกในปี 2558 น่าจะปรับตัวดีขึ้นกว่าปี 2557 จากเศรษฐกิจโลกที่เริ่มฟื้นตัว ความต้องการเดินทางของผู้โดยสารเพิ่มสูงขึ้น และราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ปรับตัวลดลง สำหรับอุตสาหกรรมการบินของไทย น่าจะปรับตัวในทิศทางเดียวกับอุตสาหกรรมการบินโลก จากสถานการณ์การเมืองในประเทศที่คลี่คลายลงช่วยให้อุตสาหกรรมท่องเที่ยวเข้มแข็งขึ้น ประกอบกับยังมีปัจจัยสนับสนุนในการเริ่มต้นเข้าสู่การเป็นตลาดบินร่วมอาเซียน (ASEAN Single Aviation Market หรือ ASAM) ซึ่งน่าจะเป็นปัจจัยที่ทำให้ปริมาณการเดินทางขนส่งทางอากาศเพิ่มสูงขึ้น อย่างไรก็ตาม การแข่งขันยังทวีความรุนแรงจากสายการบินต้นทุนต่ำที่เป็คใหม่และสายการบินต่างประเทศที่เข้ามาในตลาดการบินของไทยเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

สำหรับแนวทางการดำเนินการในปี 2558 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จะดำเนินการตามแผนปฏิรูปองค์กร ที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการนโยบายและกำกับดูแลรัฐวิสาหกิจ (คนร.) แล้วเมื่อวันที่ 26 มกราคม 2558 โดยมีเป้าหมายให้บริษัท มีกำไรและกระแสเงินสดที่ดีขึ้น รวมทั้งสามารถสร้างกำไรได้อย่างต่อเนื่องยั่งยืน และกลับมาอย่างสง่างาม ในฐานะสายการบินแห่งชาติที่เป็นความภาคภูมิใจของคนไทย โดยแผนประกอบด้วย 3 ขั้นตอนหลัก คือ หยุดการขาดทุน (Stop the bleeding) สร้างความแข็งแกร่งในการแข่งขัน (Strength Building) และเร่งการเติบโตอย่างมีกำไรในระยะยาว (Sustainable Growth)

ทั้งนี้ แผนการปฏิรูปตามขั้นตอนดังกล่าวจะขับเคลื่อนโดยกลยุทธ์หลัก 6 กลยุทธ์ ได้แก่

1. การปรับปรุงเครือข่ายเส้นทางบิน (Network Strategy) โดยยกเลิกเส้นทางบินที่ไม่มีประสิทธิภาพและไม่ทำกำไร ซึ่งจะมีการประเมินผลทุก 3 เดือน เพื่อปรับลดหรือเพิ่มเส้นทางได้อย่างเหมาะสม
2. การปรับปรุงฝูงบิน (Fleet Strategy) โดยการลดแบบเครื่องบินเพื่อลดต้นทุนด้านการซ่อมบำรุง ค่าอะไหล่ และค่านพนักงานลงตามไปด้วย พร้อมทั้งเร่งรักษาเครื่องบินเก่าที่ปลดระวางการใช้งานแล้วจอร์จรอย 22 ลำ ในเดือนกรกฎาคม 2558 อย่างไรก็ตาม แผนการรับมอบเครื่องบินยังคงตามแผนเดิมโดยในปี 2558 มีแผนรับมอบเครื่องบินรวม 5 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบิน B777-300ER จำนวน 3 ลำ และ B787-8 จำนวน 2 ลำ
3. การพาณิชย์ (Commercial Strategy) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการหารายได้เพิ่มขึ้น โดยหาทางเพิ่มรายได้จากทุกช่องทาง การขายตั๋ว ทั้งเพิ่มสัดส่วนการขายที่นั่งของการบินไทยต่อการขายทั้งหมดของผู้แทนจัดจำหน่าย หรือที่เรียกว่า "เอเยนต์" เพิ่มสัดส่วนการขายผ่านระบบอินเทอร์เน็ต และเพิ่มส่วนแบ่งตลาดอื่น เช่น ลูกค้ำกลุ่มองค์กรบริษัท
4. การปรับปรุงการปฏิบัติการและต้นทุน (Operations & Cost Strategy) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและคุณภาพตามมาตรฐานสากล รวมถึงการควบคุมค่าใช้จ่าย
5. การปรับปรุงโครงสร้างองค์กร (Organization Strategy) เพื่อให้การตัดสินใจที่รวดเร็วขึ้น
6. การจัดการกลุ่มธุรกิจของบริษัท (Portfolio Strategy) อย่างเป็นระบบ กำหนดธุรกิจหลัก (Core Business) และธุรกิจสนับสนุน (Non-core Business) ให้ชัดเจน

5. สรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

		ม.ก.-ส.ก.	
		2557	2556
อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio)			
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	1.11	1.58
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability ratio)			
อัตรากำไร (ขาดทุน) ก่อนอัตราแลกเปลี่ยน ภาษีเงินได้และค้อยค่า	ร้อยละ	(12.03)	(1.71)
อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิ	ร้อยละ	(8.14)	(5.67)
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	(31.71)	(19.04)
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)			
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	(3.47)	(2.25)
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Finance Policy Ratio)			
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)	เท่า	4.65	3.10
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	0.59	3.71

ความหมายและสูตรในการคำนวณอัตราส่วนทางการเงิน

อัตราส่วนสภาพคล่อง

= สินทรัพย์หมุนเวียน / หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี และรายรับด้านการขนส่งที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้)

อัตรากำไร(ขาดทุน)ก่อนอัตราแลกเปลี่ยน ภาษีเงินได้ และค้อยค่า

= กำไร(ขาดทุน)ก่อนอัตราแลกเปลี่ยน ภาษีเงินได้และค้อยค่า/รายได้รวม(ไม่รวมอัตราแลกเปลี่ยน)

อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิต่อรายได้รวม (Net Profit Margin)

= กำไร(ขาดทุน)สุทธิ / รายได้รวม(ไม่รวมอัตราแลกเปลี่ยน)

อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity)

= กำไร(ขาดทุน)สุทธิ / ส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Total Asset)

= กำไร(ขาดทุน)ก่อนหักดอกเบี้ยและภาษี / สินทรัพย์รวมเฉลี่ย

อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)

= (เงินกู้ยืมระยะสั้น+หนี้สินระยะยาวรวมส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี) / ส่วนของผู้ถือหุ้น

อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย

= EBITDA / ดอกเบี้ยจ่าย



HS-TEJ

AKK 90963 TG

P 070



รายงานของผู้สอบบัญชี

เสนอ ผู้ถือหุ้นบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อยและของเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ตามลำดับ ซึ่งประกอบด้วยงบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะกิจการ งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและงบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นเฉพาะกิจการ และงบกระแสเงินสดรวมและงบกระแสเงินสดเฉพาะกิจการ สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน รวมถึงหมายเหตุสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญและหมายเหตุเรื่องอื่นๆ

ความรับผิดชอบของผู้บริหารต่อการมีส่วนร่วมและงบการเงินเฉพาะกิจการ

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนองบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการเหล่านี้ โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

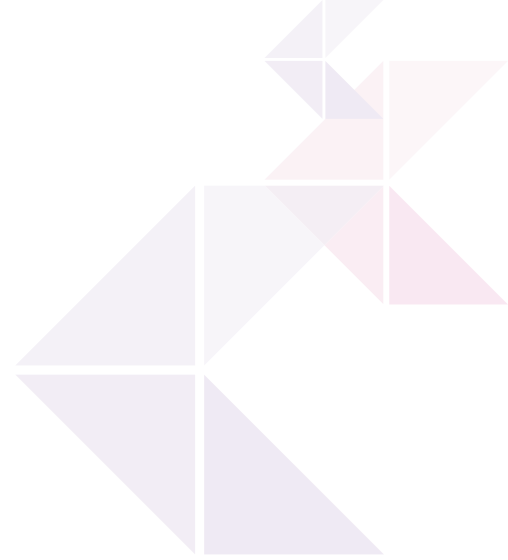
ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชี

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้รับผิดชอบในการแสดงความเห็นต่องบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการดังกล่าวจากผลการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติตามตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชี ซึ่งกำหนดให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านจรรยาบรรณ รวมถึงวางแผนและปฏิบัติตามตรวจสอบเพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่างบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

การตรวจสอบรวมถึงการใช้วิธีการตรวจสอบเพื่อให้ได้มาซึ่งหลักฐานการสอบบัญชีเกี่ยวกับจำนวนเงินและการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ วิธีการตรวจสอบที่เลือกใช้ขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของผู้สอบบัญชี ซึ่งรวมถึงการประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

วันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2558



ในการประเมินความเสี่ยงดังกล่าวผู้สอบบัญชีพิจารณการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำและการนำเสนองบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ โดยถูกต้องตามที่ควรของกิจการ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบที่เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อประสิทธิภาพของการควบคุมภายในของกิจการ การตรวจสอบรวมถึงการประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีที่จัดทำขึ้นโดยผู้บริหาร รวมทั้งการประเมินการนำเสนองบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการโดยรวม

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

ความเห็น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเห็นว่า งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงินรวมและฐานะการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และของเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ตามลำดับ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 ผลการดำเนินงานรวมและผลการดำเนินงานเฉพาะกิจการและกระแสเงินสดรวมและกระแสเงินสดเฉพาะกิจการสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ข้อมูลและเหตุการณ์ที่เน้น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขอให้สังเกตหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 4 เรื่องการดำเนินงานต่อเนื่องซึ่งอธิบายเกี่ยวกับแผนการดำเนินการจัดหาเงินทุนรวมถึงแผนการบริหารสภาพคล่องของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ทั้งนี้ความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต่องบการเงินไม่ได้มีเงื่อนไขในเรื่องนี้แต่อย่างใด

(นายพิชัยุ์ สีลาชโรภาส)
ผู้อำนวยการตรวจเงินแผ่นดิน

(นางรุ่งนภา เจริญคุณวิทย์)
ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบการเบิกที่ 4

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน
วันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2558

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	2557	2556	2557	2556	
สินทรัพย์					
สินทรัพย์หมุนเวียน					
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	5.1	23,346,551,299	11,757,473,084	22,605,700,442	11,649,734,484
เงินลงทุนชั่วคราว		120,000,000	100,000,000	-	-
ลูกหนี้การค้า	5.2	12,693,156,288	13,640,040,697	12,421,448,355	13,602,738,159
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้าและเงินมัดจำ		8,973,291,938	8,759,218,393	9,247,752,662	9,117,676,555
สินค้าและพัสดุคงเหลือ	5.3	6,394,407,798	7,521,371,974	6,390,435,351	7,521,371,974
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	5.4	7,931,830,092	9,510,098,148	11,118,182,978	9,508,020,384
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย	5.5	4,825,624,336	7,196,723,980	4,825,624,336	7,196,723,980
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		64,284,861,751	58,484,926,276	66,609,144,124	58,596,265,536
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน					
เงินลงทุนในบริษัทร่วม	5.6.1	4,771,142,799	4,982,298,757	1,083,520,500	1,083,520,500
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	5.6.1	-	-	810,209,893	460,209,893
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	5.6.2	80,940,004	129,255,558	80,940,004	79,195,065
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	5.8	224,021,451,558	231,448,732,868	224,013,693,009	231,440,806,539
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	5.9	1,263,035,882	861,265,669	1,233,074,265	856,777,952
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	5.10.1	7,008,807,127	5,741,159,508	6,991,941,202	5,727,973,315
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	5.11	5,836,938,847	5,437,095,760	5,831,235,015	5,431,405,823
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		242,982,316,217	248,599,808,120	240,044,613,888	245,079,889,087
รวมสินทรัพย์		307,267,177,968	307,084,734,396	306,653,758,012	303,676,154,623

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557

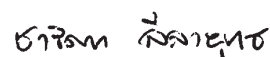
หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2557	2556	2557	2556
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น				
หนี้สินหมุนเวียน				
เจ้าหนี้การค้า	4,874,561,680	6,186,377,742	4,856,382,197	6,179,081,198
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	20,762,483,571	20,395,460,571	24,095,946,587	20,653,985,311
ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่กำหนดชำระภายในหนึ่งปี				
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	5.12 7,471,449,581	9,445,117,378	7,471,449,581	9,445,117,378
เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	5.12 568,000,000	1,322,000,000	568,000,000	1,322,000,000
หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน	5.13 10,638,027,281	10,313,020,136	10,638,027,281	10,313,020,136
หุ้นกู้	5.14 3,000,000,000	3,720,000,000	3,000,000,000	3,720,000,000
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	13,300,000,000	-	13,300,000,000	-
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	10,000,000,000	-	10,000,000,000	-
ประมาณการหนี้สินระยะสั้น	135,235,892	-	-	-
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย	10,420,267	11,369,045	-	-
หนี้สินหมุนเวียนอื่น				
เงินปันผลค้างจ่าย	54,901,142	55,099,476	54,809,341	55,007,676
รายรับค่านานาส่งที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้	22,602,110,933	20,546,445,629	22,452,816,806	20,546,445,629
อื่นๆ	5.15 8,691,920,949	10,373,688,613	8,549,157,255	10,920,292,838
รวมหนี้สินหมุนเวียน	102,109,111,296	82,368,578,590	104,986,589,048	83,154,950,166
หนี้สินไม่หมุนเวียน				
หนี้สินระยะยาว				
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	5.12 28,414,617,915	32,887,321,733	28,414,617,915	32,887,321,733
เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	5.12 15,471,246,741	17,943,517,559	15,471,246,741	17,943,517,559
หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน	5.13 61,388,824,147	63,318,861,181	61,388,824,147	63,318,861,181
หุ้นกู้	5.14 41,600,000,000	37,400,000,000	41,600,000,000	37,400,000,000
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	5.10.2 127,934,346	105,336,022	127,934,346	105,336,022
เงินกองทุนบำเหน็จพนักงาน	5.16 4,763,145,821	4,874,412,373	4,763,145,821	4,874,412,373
ภาวะผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	5.17 11,508,912,107	10,545,974,865	11,456,349,347	10,511,745,306
ประมาณการหนี้สินระยะยาว	5.18 412,959,915	488,522,824	410,519,111	486,082,020
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	174,493,302	233,470,172	172,982,273	233,470,172
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	163,862,134,294	167,797,416,729	163,805,619,701	167,760,746,366
รวมหนี้สิน	265,971,245,590	250,165,995,319	268,792,208,749	250,915,696,532
ส่วนของผู้ถือหุ้น				
ทุนเรือนหุ้น	5.20			
ทุนจดทะเบียน				
หุ้นสามัญ 2,698.90 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท		26,989,009,500	26,989,009,500	26,989,009,500
ทุนที่ออกและชำระแล้ว				
หุ้นสามัญ 2,182.77 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท		21,827,719,170	21,827,719,170	21,827,719,170
ส่วนเกินมูลค่าหุ้น		25,545,316,308	25,545,316,308	25,548,223,951
กำไร(ขาดทุน)สะสม				
จัดสรรแล้ว				
ทุนสำรองตามกฎหมาย	5.21 2,691,275,568	2,691,275,568	2,691,275,568	2,691,275,568
ยังไม่ได้จัดสรร	(8,849,195,269)	6,762,425,524	(12,202,761,783)	2,693,239,402
รวมส่วนของบริษัทใหญ่	41,215,115,777	56,829,644,213	37,861,549,263	52,760,458,091
ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	80,816,601	89,094,864	-	-
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	41,295,932,378	56,918,739,077	37,861,549,263	52,760,458,091
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	307,267,177,968	307,084,734,396	306,653,758,012	303,676,154,623

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



(นายาริมพร โชติกเสถียร)
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่



(นางชาริตา ลีลาบุตร)
ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริหารงานลงทุนสัมพันธ์
รักษาการ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการเงินและการบัญชี

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2557	2556	2557	2556
รายได้				
รายได้จากการขายหรือการให้บริการ				
ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	154,881,181,131	172,334,807,613	154,135,518,653	172,334,807,613
ค่าระวางขนส่ง	22,848,094,507	23,553,974,470	22,848,094,507	23,553,974,470
ค่าไปรษณีย์ภัณฑ์	753,212,553	960,880,422	753,212,553	960,880,422
กิจการอื่น	9,885,122,984	9,486,581,292	10,040,759,899	9,126,217,355
รวมรายได้จากการขายหรือการให้บริการ	188,367,611,175	206,336,243,797	187,777,585,612	205,975,879,860
รายได้อื่น				
ดอกเบี้ยรับ	279,968,103	515,761,906	268,615,608	510,771,156
ผลกำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	12,622,952,932	(3,894,648,120)	12,644,844,956	(3,897,221,771)
รายได้อื่นๆ	2,618,814,433	3,733,127,668	3,120,492,132	4,282,173,605
กำไรจากการแทนการจำหน่าย	-	722,299,368	-	-
กำไรจากการเปลี่ยนสภาพเงินลงทุน	-	298,158,621	-	-
รวมรายได้อื่น	15,521,735,468	1,374,699,443	16,033,952,696	895,722,990
รวมรายได้	203,889,346,643	207,710,943,240	203,811,538,308	206,871,602,850
ค่าใช้จ่าย				
ค่าน้ำมันเครื่องบิน	79,231,321,984	80,525,255,227	78,101,938,927	80,525,255,227
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	31,274,209,959	33,108,710,969	31,123,370,184	33,091,975,460
ค่าบริการการบิน	21,624,911,990	21,726,825,135	21,326,425,139	21,726,825,135
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานและลูกเรือ	5,831,415,474	6,008,593,154	5,768,145,956	6,008,593,154
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	14,683,624,297	13,446,842,295	14,308,385,268	13,446,842,295
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	20,534,528,787	20,025,665,524	20,530,221,460	20,019,984,082
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	6,592,623,020	4,699,434,859	8,211,687,583	4,699,434,859
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	8,256,854,790	9,624,613,734	8,169,067,665	9,624,613,734
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	8,920,303,698	9,495,908,441	8,800,452,822	9,407,838,251
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	492,742,174	628,580,377	477,957,195	628,580,377
ผลขาดทุนจากการค้ำของสินทรัพย์	146,248,635	333,663,737	146,248,635	333,663,737
ผลขาดทุนจากการค้ำของเครื่องบิน	6,196,331,961	5,092,536,008	6,196,331,961	5,092,536,008
ค่าใช้จ่ายอื่น	10,845,617,496	10,702,486,673	10,682,459,841	10,614,233,954
ต้นทุนทางการเงิน	6,073,282,906	6,057,267,666	6,073,282,906	6,057,264,324
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	(77,276,813)	(836,089,566)	-	-
รวมค่าใช้จ่าย	220,626,740,358	220,640,294,233	219,915,975,542	221,277,640,597
ขาดทุนก่อนภาษีเงินได้	(16,737,393,715)	(12,929,350,993)	(16,104,437,234)	(14,406,037,747)
ค่าใช้จ่าย(รายได้)ภาษีเงินได้	(1,164,836,464)	(929,404,056)	(1,208,436,049)	(968,045,697)
ขาดทุนสำหรับปี	(15,572,557,251)	(11,999,946,937)	(14,896,001,185)	(13,437,992,050)
กำไร(ขาดทุน)เบ็ดเสร็จอื่น				
ผลกำไรจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย				
สำหรับภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	-	1,305,814,003	-	1,307,925,659
ภาษีเงินได้เกี่ยวกับองค์ประกอบของกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	-	(261,162,801)	-	(261,585,132)
กำไร(ขาดทุน)เบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี - สุทธิจากภาษี	-	1,044,651,202	-	1,046,340,527
ขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	(15,572,557,251)	(10,955,295,735)	(14,896,001,185)	(12,391,651,523)
การแบ่งปันกำไร(ขาดทุน)				
ส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	(15,611,620,793)	(12,047,374,024)	(14,896,001,185)	(13,437,992,050)
ส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	39,063,542	47,427,087	-	-
	(15,572,557,251)	(11,999,946,937)	(14,896,001,185)	(13,437,992,050)
การแบ่งปันกำไร(ขาดทุน)เบ็ดเสร็จรวม				
ส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	(15,611,620,793)	(11,001,962,626)	(14,896,001,185)	(12,391,651,523)
ส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	39,063,542	46,666,891	-	-
	(15,572,557,251)	(10,955,295,735)	(14,896,001,185)	(12,391,651,523)
ขาดทุนต่อหุ้น				
ขาดทุนต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน	(7.15)	(5.52)	(6.82)	(6.16)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



(นายรติพร ไชติกเสถียร)
 กรรมการผู้อำนวยการใหญ่



(นางจาริตา สีสายุก)
 ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริหารงานลูกค้าสัมพันธ์
 รักษาการ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการเงินและการบัญชี

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557

หน่วย : บาท

	งบการเงินรวม									
	ส่วนของบริษัทใหญ่									
	งบ ก่อนและ ชำระแล้ว	ส่วนเกิน มูลค่าหุ้น	กำไรสะสม	องค์ประกอบอื่นของผู้ถือหุ้น			รวม ส่วนประกอบอื่น ของผู้ถือหุ้น	รวม ส่วนของผู้ถือหุ้น บริษัทใหญ่	ส่วนได้เสียที่ ไม่มีอำนาจ ควบคุม	รวม ส่วนของผู้ถือหุ้น
				ผลกำไรจากการ ประมาณการตาม หลักคณิตศาสตร์ ประกันภัย สำหรับ การผูกพัน ผลประโยชน์ พนักงาน	ภาษีเงินได้เกี่ยวกับ องค์ประกอบ ของกำไรขาดทุน เบ็ดเสร็จอื่น	ภาษีเงินได้เกี่ยวกับ องค์ประกอบอื่น ของผู้ถือหุ้น				
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2556 ก่อนปรับปรุง บวก ผลกระทบจากการสูญเสียอำนาจควบคุมบริษัทย่อย บวก ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชี	21,827,719,170	25,548,223,951	21,544,010,006	-	-	-	68,919,953,127	898,484,836	69,818,437,963	
ยอดคงเหลือที่ปรับปรุงแล้ว	21,827,719,170	25,548,223,951	21,547,000,099	-	-	-	68,922,943,220	177,519,770	69,100,462,990	
การเปลี่ยนแปลงในส่วนของผู้ถือหุ้น	-	-	(1,091,385,959)	-	-	-	(1,091,385,959)	(135,000,005)	(1,226,385,964)	
หัก เงินปันผลจ่าย	-	-	49,578	-	-	-	49,578	-	49,578	
บวก เงินปันผลหุ้นบริษัทย่อยที่คิดสะสม	-	-	-	-	-	-	-	(91,800)	(91,800)	
หัก หักหุ้นที่ออกจำหน่าย	-	-	-	-	-	-	-	8	8	
บวก กำไร(ขาดทุน)เบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี 2556	-	-	(12,047,374,024)	1,306,764,248	(261,352,850)	1,045,411,398	(11,001,962,626)	46,666,891	(10,955,295,735)	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556	21,827,719,170	25,548,223,951	8,408,289,694	1,306,764,248	(261,352,850)	1,045,411,398	56,829,644,213	89,094,864	56,918,739,077	
การจัดประเภทรายการใหม่	21,827,719,170	25,548,223,951	8,408,289,694	1,306,764,248	(261,352,850)	1,045,411,398	56,829,644,213	89,094,864	56,918,739,077	
กำไรจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ ประกันภัยและภาษีเงินได้	-	-	1,045,411,398	(1,306,764,248)	261,352,850	(1,045,411,398)	-	-	-	
การเปลี่ยนแปลงในส่วนของผู้ถือหุ้น	-	-	-	-	-	-	-	(47,250,005)	(47,250,005)	
หัก เงินปันผลจ่าย	-	-	-	-	-	-	-	(91,800)	(91,800)	
หัก เงินปันผลจ่ายหุ้นบริษัทย่อยที่คิดสะสม	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
หัก ปรับปรุงค่าใช้ซ้ำจำหน่ายหุ้น	-	(2,907,643)	-	-	-	-	(2,907,643)	-	(2,907,643)	
บวก กำไร(ขาดทุน)เบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี 2557	-	-	(15,611,620,793)	-	-	-	(15,611,620,793)	39,063,542	(15,572,557,251)	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557	21,827,719,170	25,548,316,308	(6,157,919,701)	-	-	-	41,215,115,777	80,816,601	41,295,932,378	

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้


 (นายรณพร โชติกเสถียร)
 กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

บริษัท สิงคโปร์
 (บางซิริธา ลีสายกร)
 ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริหารงานกลุ่มสัมพันธ์
 รักษาการ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการบินและการบัญชี

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557

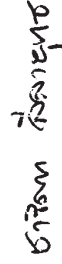
หน่วย : บาท

	งบการเงินเฉพาะกิจการ						
	ลูกหนี้และ ชำระแล้ว	ส่วนเกินมูลค่าหุ้น	กำไรสะสม	องค์ประกอบอื่นของส่วนผู้ถือหุ้น			รวม ส่วนของผู้ถือหุ้น
				กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น			
				ผลกำไรจากการ ประมาณการตามหลัก คณิตศาสตร์เกี่ยวกับ สำหรับภาระผูกพัน ผลประโยชน์พนักงาน	กำไรขาดทุน เบ็ดเสร็จอื่น	รวม องค์ประกอบอื่น ของส่วนของผู้ถือหุ้น	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2556	21,827,719,170	25,548,223,951	18,867,502,874	-	-	-	66,243,445,995
การเปลี่ยนแปลงในส่วนของผู้ถือหุ้น	-	-	(1,091,385,959)	-	-	-	(1,091,385,959)
หัก เงินปันผลจ่าย	-	-	49,578	-	-	-	49,578
บวก เงินปันผลรับคืน	-	-	(13,437,992,050)	1,307,925,659	(261,585,132)	1,046,340,527	(12,391,651,523)
หัก กำไร(ขาดทุน)เบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี 2556	-	-	-	1,307,925,659	-	-	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556	21,827,719,170	25,548,223,951	4,338,174,443	1,307,925,659	(261,585,132)	1,046,340,527	52,760,458,091
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2557	21,827,719,170	25,548,223,951	4,338,174,443	1,307,925,659	(261,585,132)	1,046,340,527	52,760,458,091
การคิดประเภทรายการใหม่	-	-	-	-	-	-	-
กำไรจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์	-	-	1,046,340,527	(1,307,925,659)	261,585,132	(1,046,340,527)	-
ประกันภัยและภาษีเงินได้	-	-	-	-	-	-	-
การเปลี่ยนแปลงในส่วนของผู้ถือหุ้น	-	(2,907,643)	-	-	-	-	(2,907,643)
หัก ปรับปรุงบัญชีจ่ายจำหน่ายหุ้น	-	-	-	-	-	-	-
หัก กำไร(ขาดทุน)เบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี 2557	-	-	(14,896,001,185)	-	-	-	(14,896,001,185)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557	21,827,719,170	25,545,316,308	(9,511,486,215)	-	-	-	37,861,549,263

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



(นายรวิพร ไซติกเสถียร)
 กรรมการผู้อำนวยการใหญ่



(นางชาริตา ลีลาบุตร)
 ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริหารงานลูกค้าสัมพันธ์
 รักษาการ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายการมีเงินและการบัญชี

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดในวันที่ 31 ธันวาคม 2557

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2557	2556	2557	2556
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน				
ขาดทุนก่อนภาษีเงินได้	(16,737,393,715)	(12,929,350,993)	(16,104,437,234)	(14,406,037,747)
รายการปรับกระทบยอดขาดทุนก่อนภาษีเงินได้เป็นเงินสคริป(จ่าย)				
จากกิจกรรมดำเนินงาน :				
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	20,534,528,787	20,025,665,524	20,530,221,460	20,019,984,082
ค่าธรรมเนียมเช่าเครื่องบิน	149,417,313	93,097,956	149,417,313	93,097,956
เงินปันผลรับ	(578,785)	(633,150)	(346,820,352)	(552,793,011)
กำไรจากเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย	(77,276,813)	(836,089,566)	-	-
กำไรจากการเปลี่ยนสภาพเงินลงทุน	-	(298,158,621)	-	-
กำไรจากรายการแทนการจำหน่าย	-	(722,299,368)	-	-
รายได้จากดอกเบี้ย	(279,968,103)	(515,761,906)	(268,615,608)	(510,771,156)
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ย	6,073,282,906	6,057,267,666	6,073,282,906	6,057,264,324
กำไรจากการจำหน่ายสินทรัพย์	(27,415,792)	(87,583,013)	(27,023,244)	(87,771,672)
ขาดทุนจากการขายเครื่องบิน	688,434,938	-	688,434,938	-
ขาดทุน(กำไร)จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา	(10,365,248,297)	6,844,522,988	(10,386,356,549)	6,845,438,501
ภาวะผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	962,937,242	860,823,639	944,604,041	848,775,939
ค่าสินค้าและพัสดุเสื่อมสภาพ	682,942,374	716,570,111	682,942,374	716,570,111
หนี้สงสัยจะสูญ	293,635,222	163,572,394	290,248,654	158,935,445
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบิน	6,196,331,961	5,092,536,008	6,196,331,961	5,092,536,008
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์	146,248,635	333,663,737	146,248,635	333,663,737
กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์				
และหนี้สินดำเนินงาน	8,239,877,873	24,797,843,406	8,568,479,295	24,608,892,517
สินทรัพย์ดำเนินงานลดลง(เพิ่มขึ้น)				
ลูกหนี้การค้า	310,185,813	2,531,399,710	548,221,184	2,541,521,171
สินค้าและพัสดุคงเหลือ	444,021,802	(457,742,355)	447,994,249	(457,742,355)
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้าและเงินมัดจำ	(209,315,164)	799,957,276	(125,317,727)	581,816,051
ภาษีเงินได้รอเรียกคืน	259,528,595	223,591,214	259,528,595	223,591,214
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	1,315,077,036	312,191,449	(1,873,927,159)	302,418,111
สินทรัพย์รอการขาย	(2,327,359,628)	(521,914,995)	(2,327,359,628)	(521,914,995)
สินทรัพย์อื่น	278,780,241	(135,366,166)	278,794,137	(135,347,845)
ค่าใช้จ่ายรอการตัดบัญชี	(1,352,677,207)	(1,186,332,285)	(1,352,677,207)	(1,186,332,285)
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น(ลดลง)				
เจ้าหนี้การค้า	(1,606,417,392)	2,158,904,891	(1,596,516,663)	2,160,283,610
ค่าใช้จ่ายค้างจ่ายและหนี้สินหมุนเวียนอื่น	(975,508,332)	412,684,026	1,408,612,196	613,809,800
กองทุนบำเหน็จพนักงาน	(111,266,552)	204,307,966	(111,266,552)	204,307,966
รายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้	2,046,424,940	(2,781,225,301)	1,897,130,813	(2,781,225,301)
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	(2,403,776)	(315,168,048)	(137,639,668)	(315,205,177)
เงินสดรับจากการดำเนินงาน	6,308,948,249	26,043,130,788	5,884,055,865	25,838,872,482
จ่ายภาษีเงินได้	(290,349,666)	(309,160,380)	(241,759,589)	(250,582,127)
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	6,018,598,583	25,733,970,408	5,642,296,276	25,588,290,355

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
งบกระแสเงินสด (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2557	2556	2557	2556
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน				
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ถาวร ข	(7,983,652,715)	(28,803,209,428)	(7,980,857,431)	(28,800,658,531)
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	(581,842,824)	(360,467,215)	(555,022,349)	(359,717,415)
เงินสดรับจากโอนสิทธิค่าเครื่องบินจ่ายล่วงหน้า และอุปกรณ์การบิน	980,996,468	1,226,032,229	980,996,468	1,226,032,229
เงินสดรับจากการจำหน่ายสินทรัพย์ คอกเบี้ยรับ	863,637,046	556,891,855	863,242,186	556,891,855
เงินปันผลรับ	281,577,613	268,619,048	270,396,164	263,344,110
เงินลงทุนลดลง(เพิ่มขึ้น)	289,011,555	387,734,216	346,820,351	552,793,011
เงินลงทุนชั่วคราวลดลง(เพิ่มขึ้น)	48,418,798	(449,178,594)	(351,581,202)	(449,178,594)
เงินสดลดลงจากการสูญเสียอำนาจควบคุม	(20,000,000)	200,000,000	-	-
เงินสดลดลงจากการสูญเสียอำนาจควบคุม	-	(246,456,042)	-	-
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(6,121,854,059)	(27,220,033,931)	(6,426,005,813)	(27,010,493,335)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน				
เงินสดรับจากหุ้นกู้	7,200,000,000	9,000,000,000	7,200,000,000	9,000,000,000
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะสั้น	49,923,830,000	-	49,923,830,000	-
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาว	10,403,755,433	22,762,434,571	10,403,755,433	22,762,434,571
เงินสดรับจากการออกหุ้นสามัญ	-	8	-	-
เงินสดจ่ายคืนเงินกู้ยืมระยะสั้น	(26,623,830,000)	-	(26,623,830,000)	-
เงินสดจ่ายชำระคืนหุ้นกู้	(3,720,000,000)	(2,556,790,000)	(3,720,000,000)	(2,556,790,000)
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาว	(19,365,652,291)	(30,161,446,441)	(19,365,652,291)	(30,161,446,441)
เงินสดจ่ายคอกเบี้ยเงินกู้ยืม	(5,571,741,777)	(5,184,712,670)	(5,571,741,777)	(5,184,709,328)
เงินปันผลจ่าย	(259,534)	(1,088,021,876)	(198,334)	(1,088,021,676)
เงินปันผลจ่ายส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	(47,280,604)	(135,101,497)	-	-
เงินสดสุทธิได้มาจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมจัดหาเงิน	12,198,821,227	(7,363,637,905)	12,246,163,031	(7,228,532,874)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น(ลดลง)สุทธิ	12,095,565,751	(8,849,701,428)	11,462,453,494	(8,650,735,854)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี	11,757,473,084	20,048,374,724	11,649,734,484	19,741,670,550
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยนของเงินสด และเงินฝากธนาคารเพิ่มขึ้น(ลดลง)	23,853,038,835	11,198,673,296	23,112,187,978	11,090,934,696
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี ค	23,346,551,299	11,757,473,084	22,605,700,442	11,649,734,484

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายารัมพร โชติกเสถียร)
 กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

(นางชาริตา สี่ลายุทธ)
 ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริหารงานลงทุนสัมพันธ์
 รักษาการ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการเงินและการบัญชี

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557

หมายเหตุประกอบงบกระแสเงินสด

ก. ภาษีเงินได้รอเรียกคืน งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ

หน่วย : ล้านบาท

	2557
รับเงินคืนตาม ภ.ง.ด. 50 ปี 2555	266.29
ปรับปรุงภาษีเงินได้รอเรียกคืน ปี 2556	(6.76)
	259.53
	2556
รับเงินคืนตาม ภ.ง.ด. 50 ปี 2554	244.04
รับเงินคืนตาม ภ.ง.ด. 50 ปี 2550	19.60
ปรับปรุงภาษีเงินได้รอเรียกคืน ปี 2555	(40.05)
	223.59

ข. ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์

งบการเงินรวม

ในระหว่างปี 2557 ได้ซื้อที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ ซึ่งมีราคาต้นทุนรวม 15,717.35 ล้านบาท ซื้อโดยวิธีสัญญาเช่าการเงิน 7,733.89 ล้านบาท และจ่ายชำระเป็นเงินสด 7,983.65 ล้านบาท

ในระหว่างปี 2556 ได้ซื้อที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ ซึ่งมีราคาต้นทุนรวม 38,088.43 ล้านบาท ซื้อโดยวิธีสัญญาเช่าการเงิน 9,285.22 ล้านบาท และจ่ายชำระเป็นเงินสด 28,803.21 ล้านบาท

งบการเงินเฉพาะกิจการ

ในระหว่างปี 2557 บริษัทฯ ได้ซื้อที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ ซึ่งมีราคาต้นทุนรวม 15,714.75 ล้านบาท ซื้อโดยวิธีสัญญาเช่าการเงิน 7,733.89 ล้านบาท และจ่ายชำระเป็นเงินสด 7,980.86 ล้านบาท

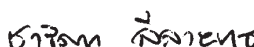
ในระหว่างปี 2556 บริษัทฯ ได้ซื้อที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ ซึ่งมีราคาต้นทุนรวม 38,085.88 ล้านบาท ซื้อโดยวิธีสัญญาเช่าการเงิน 9,285.22 ล้านบาท และจ่ายชำระเป็นเงินสด 28,800.66 ล้านบาท

ค. เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2557	2556	2557	2556
เงินสดในมือและยอดคงเหลือในธนาคาร	23,853.04	10,198.67	23,112.19	10,090.93
เงินลงทุนระยะสั้น	-	1,000.00	-	1,000.00
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดตามที่เสนอมาก่อน	23,853.04	11,198.67	23,112.19	11,090.93
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงในอัตราแลกเปลี่ยน	(506.49)	558.80	(506.49)	558.80
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดที่ปรับยอดใหม่	23,346.55	11,757.47	22,605.70	11,649.73


 (นายารัมพร โชติกเสถียร)
 กรรมการผู้อำนวยการใหญ่


 (นางชาริตา ลีลาบุตร)
 ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริหารงานลูกค้าสัมพันธ์
 รัชการการ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการบินและการบัญชี



บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557

1. ข้อมูลทั่วไป และเกณฑ์ในการจัดกำงบการเงิน

1.1 ข้อมูลทั่วไป

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ("บริษัทฯ") จัดทะเบียนจัดตั้งเป็นบริษัท มหาชน จำกัด ในประเทศไทย และเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย มีที่อยู่ตามที่ได้จดทะเบียนคือ

สำนักงานใหญ่ของบริษัทฯ ตั้งอยู่เลขที่ 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย
ธุรกิจหลักของบริษัทฯ คือธุรกิจสายการบิน และหน่วยธุรกิจ ซึ่งเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการขนส่ง

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ มีเครือข่ายเส้นทางการบินให้บริการครอบคลุม 74 จุดบินใน 34 ประเทศทั่วโลก โดยเป็น 7 จุดบินภายในประเทศ (ไม่รวมกรุงเทพมหานคร)

1.2 เกณฑ์ในการจัดกำงบการเงิน

การจัดทำงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ ได้จัดทำขึ้นตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปภายใต้พระราชบัญญัติการบัญชี พ.ศ. 2543 ซึ่งหมายความรวมถึงมาตรฐานการบัญชีที่ออกภายใต้พระราชบัญญัติวิชาชีพบัญชี พ.ศ. 2547 และตามข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ว่าด้วยการจัดทำและนำเสนอรายงานทางการเงินภายใต้พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535

งบการเงินเฉพาะกิจการประกอบด้วยงบการเงินบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และกองทุนบำเหน็จพนักงานบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

งบการเงินรวมประกอบด้วยงบการเงินเฉพาะกิจการและบริษัทย่อย ดังต่อไปนี้

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้งขึ้นใน ประเทศ	อัตราร้อยละของการถือหุ้น	
			2557	2556
ถือหุ้นโดยบริษัทฯ				
1. บริษัท ไทย-อะมาคิอุสเซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด	บริษัทเทคโนโลยีสารสนเทศ สำหรับการเดินทางแบบครบวงจร	ไทย	55%	55%
2. บริษัท ริงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด	บริการงานบุคลากรเฉพาะด้านให้กับบริษัทฯ	ไทย	49%	49%
3. บริษัท ไทยโฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด	บริการฝึกอบรมด้านการบิน	ไทย	49%	49%
4. บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด	บริการขนส่งทางอากาศ	ไทย	100%	100%
ถือหุ้นโดยบริษัทย่อยของบริษัทฯ				
บริษัทย่อยที่ถือหุ้นโดย บริษัท ริงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด				
• บริษัท ทัวร์เอ็องหลวง จำกัด	ประกอบธุรกิจท่องเที่ยว	ไทย	49%	49%

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

บริษัทย่อยเป็นกิจการที่อยู่ภายใต้การควบคุมของบริษัทฯ การควบคุมเกิดขึ้นเมื่อบริษัทฯ มีอำนาจควบคุม ทั้งทางตรงหรือทางอ้อม ในการกำหนดนโยบายทางการเงิน และการดำเนินงานของบริษัทย่อยนั้น และรายการบัญชีที่เป็นสาระสำคัญที่เกิดขึ้นระหว่างบริษัทใหญ่ และบริษัทย่อยได้ถูกหักกลบลบกันในการจัดทำงบการเงินรวม

งบการเงินฉบับภาษาอังกฤษแปลจากงบการเงินที่เป็นภาษาไทย ในกรณีที่มีเนื้อความขัดแย้งกันหรือมีการตีความในสองภาษาแตกต่างกัน ให้ใช้งบการเงินฉบับภาษาไทยเป็นหลัก

งบการเงินนี้ได้จัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์ราคาทุนเดิม ในการวัดมูลค่าขององค์ประกอบของงบการเงินวันแต่จะเปิดเผยเป็นอย่างอื่นในนโยบายการบัญชี

2. มาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงิน การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และการตีความมาตรฐานการบัญชีที่ยังไม่มีผลบังคับใช้ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มต้นในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2558 เป็นคั่นไป
- | | |
|--|---|
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2557) | เรื่อง การนำเสนองบการเงิน |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2557) | เรื่อง สินค้าคงเหลือ |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2557) | เรื่อง งบกระแสเงินสด |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2557) | เรื่อง นโยบายการบัญชี การเปลี่ยนแปลง
ประมาณการทางบัญชี และข้อผิดพลาด |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2557) | เรื่อง เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 11 (ปรับปรุง 2557) | เรื่อง สัญญาก่อสร้าง |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2557) | เรื่อง ภาษีเงินได้ |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 16 (ปรับปรุง 2557) | เรื่อง ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2557) | เรื่อง สัญญาเช่า |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2557) | เรื่อง รายได้ |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2557) | เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2557) | เรื่อง การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและ
การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2557) | เรื่อง ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตรา
แลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 23 (ปรับปรุง 2557) | เรื่อง ต้นทุนการกู้ยืม |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 24 (ปรับปรุง 2557) | เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบุคคล
หรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 26 (ปรับปรุง 2557) | เรื่อง การบัญชี และการรายงานโครงการผลประโยชน์
เมื่อออกจากงาน |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2557) | เรื่อง งบการเงินเฉพาะกิจการ |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 28 (ปรับปรุง 2557) | เรื่อง เงินลงทุนในบริษัทร่วม และการร่วมค้า |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2557) | เรื่อง การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจ
ที่เงินเฟ้อรุนแรง |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 33 (ปรับปรุง 2557) | เรื่อง กำไรต่อหุ้น |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 34 (ปรับปรุง 2557) | เรื่อง งบการเงินระหว่างกาล |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 36 (ปรับปรุง 2557) | เรื่อง การค้อยค่าของสินทรัพย์ |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 37 (ปรับปรุง 2557) | เรื่อง ประมาณการหนี้สิน หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น
และสินทรัพย์ที่อาจเกิดขึ้น |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 38 (ปรับปรุง 2557) | เรื่อง สินทรัพย์ไม่มีตัวตน |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 40 (ปรับปรุง 2557) | เรื่อง อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน |
| มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2557) | เรื่อง การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์ |
| มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 3 (ปรับปรุง 2557) | เรื่อง การรวมธุรกิจ |



มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย และการดำเนินงานที่ยกเลิก
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง ส่วนงานดำเนินงาน
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10	เรื่อง งบการเงินรวม
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 11	เรื่อง การร่วมกิจการงาน
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12	เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับส่วนได้เสียในกิจการอื่น
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13	เรื่อง การวัดมูลค่ายุติธรรม
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง ความช่วยเหลือจากรัฐบาล - กรณีที่ไม่มี ความเกี่ยวข้องอย่างเฉพาะเจาะจงกับกิจกรรมดำเนินงาน
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง สัญญาเช่าดำเนินงาน - สิ่งจูงใจที่ให้แก่ผู้เช่า
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 25 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง ภาษีเงินได้ - การเปลี่ยนแปลงสถานภาพทางบัญชี ของกิจการหรือผู้ถือหุ้น
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง การประเมินเนื้อหาสัญญาเช่าที่สร้างขึ้นตามรูปแบบกฎหมาย
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลของข้อตกลงสัมปทานบริการ
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 31 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง รายได้ - รายการแลกเปลี่ยนเกี่ยวกับบริการโฆษณา
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 32 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - ต้นทุนเว็บไซต์
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินที่เกิดขึ้นจากรี้อถอน การบูรณะ และหนี้สินที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง การประเมินว่า ข้อตกลงประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง สิทธิในส่วนได้เสียจากกองทุน การรี้อถอน การบูรณะ และการปรับปรุงสภาพแวดล้อม
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง การปรับปรุงย้อนหลังภายใต้มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2557)
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง งบการเงินระหว่างกาล และการด้อยค่า
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง ข้อตกลงสัมปทานบริการ
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 14 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง ข้อจำกัดสินทรัพย์ตามโครงการผลประโยชน์
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง ข้อกำหนดเงินทุนขั้นต่ำ และปฏิสัมพันธ์ของรายการเหล่านี้ สำหรับมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน
	เรื่อง สัญญาสำหรับการก่อสร้างอสังหาริมทรัพย์
	เรื่อง การจ่ายสินทรัพย์ที่ไม่ใช่เงินสดให้เจ้าของ
	เรื่อง การโอนสินทรัพย์จากลูกค้า

- มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มต้นในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2559 เป็นค้ำไปมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง สัญญาประกันภัย

ฝ่ายบริหารของบริษัทฯ ได้ประเมินและเห็นว่า หากมีการนำมาตราฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงิน การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และการตีความมาตรฐานการบัญชี ดังกล่าวข้างต้นมาถือปฏิบัติจะไม่มีผลกระทบต่อความเป็นสาระสำคัญต่อการเงินรวม และงบการเงินเฉพาะกิจการที่จะนำเสนอ

3. สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

3.1 ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ

ลูกหนี้การค้าที่ไม่ใช่ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจ คั่งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญโดยพิจารณาจากหนี้รายตัว และวิเคราะห์ประวัติการชำระหนี้ข้อมูลหลักฐานการคิดต่อของลูกหนี้แต่ละรายควบคู่ไปกับการพิจารณาอายุหนี้ของลูกหนี้เป็นเกณฑ์ในอัตราดังนี้

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

3.2 สินค้าและพัสดุคงเหลือ

สินค้าและพัสดุคงเหลือ ณ วันสิ้นงวด ประกอบด้วยอะไหล่เครื่องบิน น้ำมันเครื่องบิน พัสตุสำหรับใช้ในห้องพักผู้โดยสาร และการบริการอาหาร สินค้าซื้อมาเพื่อขาย เครื่องเขียนและพัสดุอื่น แสดงราคาทุนตามวิธีถัวเฉลี่ยเคลื่อนที่ (Moving Average) หรือมูลค่าสุทธิที่ได้รับแล้วแต่ราคาใดจะต่ำกว่า และสินค้าระหว่างทาง แสดงตามราคาทุน ณ วันที่ซื้อ

- อะไหล่เครื่องบินที่ใช้งานอยู่ตามปกติ คั่งค่าเผื่อพัสดุเสื่อมสภาพในอัตราร้อยละ 10 ของยอดคงเหลือ ณ วันสิ้นงวด
- อะไหล่เครื่องบินที่หมุนเวียนซ้ำและรอการจำหน่าย ได้แก่ อะไหล่เครื่องบินที่ไม่ใช้งานเกิน 2 ปี หรือไม่มีเครื่องบินอยู่ในฝูงบิน คั่งค่าเผื่อพัสดุเสื่อมสภาพในอัตราร้อยละ 33.33 ของยอดที่เกิดขึ้นในระหว่างงวด
- สินค้าล้ำสมัยและชำรุดรอการจำหน่าย คั่งค่าเผื่อสินค้าเสื่อมสภาพเต็มจำนวน

3.3 เงินลงทุน

3.3.1 เงินลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม บันทึกตามวิธีส่วนได้เสียตามสัดส่วนของการลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วมในงบการเงินรวม แต่บันทึกตามวิธีราคาทุนในงบการเงินเฉพาะกิจการ

3.3.2 เงินลงทุนชั่วคราวในตราสารหนี้ที่จะถือจนครบกำหนดภายใน 1 ปี แสดงมูลค่าตามวิธีราคาทุนตัดจำหน่ายและตัดบัญชีส่วนเกิน/ส่วนต่ำกว่ามูลค่าตราสารหนี้ตามอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง ซึ่งจำนวนที่ตัดจำหน่ายนี้จะแสดงเป็นรายการปรับกับดอกเบี้ยรับ

3.3.3 เงินลงทุนระยะยาวในตราสารหนี้ที่ไม่อยู่ในความต้องการของตลาด แสดงตามราคาทุนสุทธิจากค่าเผื่อการด้อยค่าของหลักทรัพย์ในกรณีที่มีการด้อยค่า และรับรู้เป็นผลขาดทุนในงวดที่เกิดการด้อยค่าในงบกำไรขาดทุน

3.4 ที่ดิน อาคาร อุปกรณ์และค่าเสื่อมราคา

3.4.1 เครื่องบินและเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่า

3.4.1.1 เครื่องบินและเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่า แสดงตามราคาทุนรวมค่าเครื่องยนต์ อุปกรณ์การบินอื่นๆ บวกด้วยค่าตกแต่งเครื่องบินก่อนนำเครื่องบินมาบริการโดยไม่รวมที่นั่งผู้โดยสารและประมาณการค่าซ่อมใหญ่เครื่องบินครั้งแรกและหักด้วยส่วนลดรับค่าสิทธิประโยชน์จากการซื้อเครื่องบิน ค่าแวนค่าเสื่อมราคาโดยวิธีเส้นตรงตาม อายุการใช้งานโดยประมาณ 20 ปี มีมูลค่าคงเหลือร้อยละ 10 ของราคาทุน



3.4.1.2 ค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน (D-Check) แสดงแยกประมาณการค่าซ่อมใหญ่เครื่องบินครั้งแรกเป็นสินทรัพย์ออกจากต้นทุนเครื่องบินและคำนวณค่าเสื่อมราคาตามระยะเวลาที่จะซ่อมใหญ่ครั้งต่อไป 4-7 ปี ตามแบบของเครื่องบิน เมื่อมีการซ่อมใหญ่ให้บันทึกเป็นสินทรัพย์แทนสินทรัพย์เดิม

3.4.1.3 ค่าที่นิ่งผู้โดยสารแสดงเป็นสินทรัพย์แยกต่างหากจากต้นทุนเครื่องบิน คำนวณค่าเสื่อมราคาโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานโดยประมาณ 5 ปี เมื่อมีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงที่นิ่งผู้โดยสารบันทึกเป็นสินทรัพย์แทนสินทรัพย์เดิม

3.4.2 อุปกรณ์การบินหมุนเวียน แสดงตามราคาทุน ณ วันที่ได้มา คำนวณค่าเสื่อมราคาโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานโดยประมาณระหว่าง 5-20 ปี

3.4.3 สินทรัพย์ถาวรอื่น แสดงตามราคาทุน ณ วันที่ได้มาหรือก่อสร้างแล้วเสร็จ คำนวณค่าเสื่อมราคาโดยวิธีเส้นตรง ตามอายุการใช้งานโดยประมาณระหว่าง 3-30 ปี

3.4.4 ต้นทุนเพื่อการได้มาซึ่งสิทธิการเช่าสถานที่ คัดบัญชีภายในระยะเวลา 10-30 ปี ตามอายุสัญญาเช่า

3.4.5 กำไรขาดทุนจากการจำหน่ายเครื่องบิน คำนวณจากผลต่างระหว่างสิ่งตอบแทนสุทธิที่ได้รับจากการจำหน่ายเครื่องบินกับมูลค่าสุทธิตามบัญชีของเครื่องบิน ค่าซ่อมใหญ่ (D-Check) ค่าที่นิ่งผู้โดยสาร ส่วนกำไรขาดทุนจากการขายสินทรัพย์อื่นคำนวณจากผลต่างระหว่างสิ่งตอบแทนสุทธิที่ได้รับจากการจำหน่ายกับมูลค่าสุทธิตามบัญชีของสินทรัพย์ที่จำหน่าย และรับรู้เป็นรายได้หรือค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุน

3.5 สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายแสดงด้วยมูลค่าตามบัญชีหรือมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขายแล้วแต่ราคาใดจะต่ำกว่า

ขาดทุนจากการด้อยค่ารับรู้ในงบกำไรขาดทุน กำไรหรือขาดทุนจากการจำหน่ายรับรู้เป็นรายได้หรือค่าใช้จ่ายอื่นเมื่อมีการจำหน่าย

3.6 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

โปรแกรมคอมพิวเตอร์ประกอบด้วย

ลิขสิทธิ์โปรแกรมคอมพิวเตอร์ (Software License) และต้นทุนที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับผลิตภัณฑ์โปรแกรมที่ระบุได้ และมีเอกลักษณ์เฉพาะงานของโปรแกรมที่สามารถแยกออกจากตัวคอมพิวเตอร์ได้ สามารถระบุต้นทุนได้แน่นอน และมีอายุการใช้งานทางเศรษฐกิจเกินกว่ารอบระยะเวลาบัญชีจะรับรู้เป็นสินทรัพย์ไม่มีตัวตน และตัดจำหน่ายโดยวิธีเส้นตรงตามอายุงาน 5 ปี

รายจ่ายที่เกิดจากการพัฒนาและบำรุงดูแลโปรแกรมคอมพิวเตอร์ ให้บันทึกเป็นค่าใช้จ่ายประจำงวดเมื่อเกิดขึ้น

3.7 การด้อยค่าของสินทรัพย์

บริษัทฯ พิจารณาการด้อยค่าของสินทรัพย์เมื่อมีข้อบ่งชี้ว่าราคาตามบัญชีของสินทรัพย์มีมูลค่าสูงกว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน หมายถึง มูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขายหรือมูลค่าจากการใช้ของสินทรัพย์นั้นแล้วแต่จำนวนใดจะสูงกว่า

ในกรณีที่ราคาตามบัญชีของสินทรัพย์สูงกว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน จะรับรู้ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ในงบกำไรขาดทุน และจะบันทึกกลับรายการขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์เมื่อมีข้อบ่งชี้ว่าการด้อยค่าดังกล่าวไม่มีอยู่อีกต่อไปหรือยังคงมีอยู่แต่เป็นไปในทางที่ลดลง

3.8 ค่าใช้จ่ายรอการตัดบัญชี

3.8.1 ค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน (D-Check) สำหรับเครื่องบินเช่าดำเนินงาน คัดจ่ายเป็นรายจ่ายตามอายุการใช้งานโดยประมาณ 4-7 ปี แต่ไม่เกินอายุสัญญาเช่า

3.8.2 ค่าธรรมเนียมการกำกับเงินกู้รอการตัดบัญชี คัดจ่ายเป็นรายจ่ายตามระยะเวลาเงินกู้ในแต่ละรอบระยะเวลาบัญชี

3.9 หนังสือภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน

หนี้ที่เกิดจากการซื้อเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าระยะยาว โดยผ่านสถาบันการเงิน แสดงมูลค่าตามภาระหนี้ผูกพันกับสถาบันการเงิน และจะลดมูลค่าลงตามจำนวนหนี้ที่จ่ายชำระคืน

3.10 การรับรู้รายได้

3.10.1 รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน

3.10.1.1 รายรับจากการจำหน่ายบัตรโดยสารและใบสั่งบริการ (Service Order) รับรู้เป็นรายได้เมื่อมีผู้โดยสารนำบัตรโดยสารมาใช้บริการกับสายการบินของบริษัทฯ ในส่วนที่ผู้โดยสารไปใช้บริการกับสายการบินอื่นจะรับรู้ส่วนต่างราคาขายกับยอดที่สายการบินเรียกเก็บเป็นรายได้เมื่อสายการบินนั้นเรียกเก็บเงินมา

3.10.1.2 บัตรโดยสารและใบสั่งบริการ (Service Order) ที่จำหน่ายแล้ว แต่ยังไม่ได้รับบริการ รับรู้เป็นรายได้เมื่อบัตรโดยสารและใบสั่งบริการนั้นมีอายุเกินกว่า 2 ปีขึ้นไป

3.10.2 รายได้ค่าระวางขนส่ง รับรู้เมื่อได้ให้บริการขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ และออกใบรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (Air Waybill) สำหรับพัสดุภัณฑ์ที่ขนส่งโดยสายการบินอื่น จะรับรู้ส่วนต่างราคาขายกับยอดที่สายการบินอื่นเรียกเก็บเป็นรายได้เมื่อสายการบินนั้นเรียกเก็บเงินมา

- พสดุภัณฑ์ที่บริษัทออกใบรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์แล้ว แต่ขนส่งโดยสายการบินอื่นจะรับรู้เป็นรายได้เมื่อสายการบินที่ทำการขนส่งไม่เรียกเก็บเงินมาภายในระยะเวลา 1 ปี

3.10.3 บริษัทฯ ได้นำโครงการสะสมระยะทาง (Royal Orchid Plus) มาใช้ส่งเสริมการขาย ตั้งแต่ปี 2536 โดยให้สิทธิพิเศษแก่สมาชิกที่เข้าโครงการนำระยะทางที่สะสมตามเกณฑ์ที่กำหนดมาใช้บริการในอนาคต บริษัทฯ กำหนดมูลค่ายุติธรรมต่อไมล์โดยใช้ค่าเฉลี่ยของมูลค่ายุติธรรมของการแลกรางวัลบัตรโดยสาร และมูลค่ายุติธรรมของการแลกรางวัลอื่นๆ ถ่วงน้ำหนักด้วยจำนวนการแลกรางวัลทั้งหมด

ทั้งนี้วิธีการคำนวณมูลค่ายุติธรรมของการแลกรางวัลทั้งสองประเภท ใช้หลักการเดียวกัน กล่าวคือในส่วน of มูลค่ายุติธรรมของการแลกรางวัลบัตรโดยสาร ใช้ค่าโดยสารเฉลี่ยในแต่ละเส้นทางบินที่สมาชิกสามารถขอใช้สิทธิแลกบัตรโดยสาร หาค่าจำนวนไมล์ที่จะต้องใช้ในการขอใช้สิทธิของแต่ละเขตพื้นที่การบิน ถ่วงเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักด้วยการใช้สิทธิในแต่ละเขตพื้นที่การบินและในส่วน of มูลค่ายุติธรรมของการแลกรางวัลอื่นๆ หาค่าจำนวนไมล์ที่จะต้องใช้ในการขอใช้สิทธิแลกรางวัลอื่นๆ ถ่วงเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักด้วยการใช้สิทธิแลกรางวัลอื่นๆ เป็นมูลค่าต่อไมล์ของโครงการสะสมระยะทาง จากนั้นบันทึกบัญชีมูลค่าไมล์สะสมตามประมาณการใช้สิทธิของสมาชิก โดยนำไปลดรายได้ค่าโดยสารคู่กับรายรับค่านขนส่งที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้ (ค่านนี้สิน) เมื่อสมาชิกรับสิทธิมาใช้บริการจึงรับรู้เป็นรายได้

3.10.3.1 ไมล์สะสมของสมาชิกที่ไม่นำสิทธิมาใช้บริการรับรู้เป็นรายได้เมื่อไมล์สะสมนั้นมีอายุเกินกว่า 3 ปีขึ้นไป

3.10.3.2 การสะสมไมล์และการใช้ไมล์สะสมขอแลกรางวัลร่วมกับกลุ่มพันธมิตรการบิน สายการบินและธุรกิจคู่สัญญาจะเรียกเก็บเงินระหว่างกันตามจำนวนไมล์สะสมที่สมาชิกได้รับหรือตามจำนวนไมล์ที่สมาชิกใช้แลกรางวัลตามอัตราราคาต่อไมล์ ตามข้อตกลงของคู่สัญญาแต่ละรายและจะรับรู้เป็นรายได้เมื่อนำสิทธิมาใช้บริการ

3.10.3.3 บริษัทฯ มีการขายไมล์ให้กับสมาชิกเพื่อให้สามารถใช้สิทธิในการแลกรางวัลเร็วขึ้น จะรับรู้รายได้ในผลต่างราคาขายกับมูลค่าต่อไมล์

3.10.4 รายได้จากกิจการอื่นของหน่วยธุรกิจ ได้แก่ การบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน การบริการลูกค้าภาคพื้น การบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น การบริการคลังสินค้าจะรับรู้เป็นรายได้เมื่อให้บริการ ส่วนรายได้จากธุรกิจครัวการบิน จะรับรู้เป็นรายได้เมื่อขาย ส่วนรายได้จากกิจการสนับสนุนการขนส่ง ได้แก่ การจำหน่ายสินค้าปลอดภาษี บนเครื่องบิน และการจำหน่ายสินค้าที่ระลึกจะรับรู้เป็นรายได้เมื่อขาย ส่วนรายได้จากบริการอำนวยความสะดวกการบินจะรับรู้เป็นรายได้เมื่อให้บริการ

3.10.5 รายได้อื่นรับรู้เป็นรายได้ตามเกณฑ์คงค้าง

3.11 กำไรต่อหุ้น

กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน คำนวณโดยหารกำไรหรือขาดทุนที่เป็นส่วนของบริษัทใหญ่ด้วยจำนวนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้นสามัญที่ถือโดยผู้ถือหุ้นในระหว่างงวด

3.12 รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศ

รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นในระหว่างงวดแปลงค่าเป็นเงินบาท โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย ณ วันที่เกิดรายการ

สินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศคงเหลือ ณ วันสิ้นงวดบัญชี แปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราปิดที่เป็นอัตราซื้อถัวเฉลี่ยและขายถัวเฉลี่ยของธนาคารพาณิชย์ตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย ณ วันที่ในงบแสดงฐานะการเงินตามลำดับ กำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดขึ้น รับรู้เป็นรายได้หรือค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุน

3.13 ผลประโยชน์ของพนักงาน

ภาระผูกพันของบริษัทฯ เกี่ยวกับผลประโยชน์หลังออกจากงาน ภายใต้โครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้ และผลประโยชน์ระยะยาวอื่น ได้บันทึกในงบการเงิน โดยใช้วิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ ซึ่งคำนวณโดยนักคณิตศาสตร์ประกันภัย

ผลกำไรหรือขาดทุนจากการประมาณตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย (Actuarial Gains and Losses) สำหรับโครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้ และผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงานจะรับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

3.14 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บริษัทฯ ได้จัดตั้ง "กองทุนสำรองเลี้ยงชีพพนักงานบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)" ซึ่งจดทะเบียนแล้ว เมื่อวันที่ 26 มิถุนายน 2535 ตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. 2530 บริหารโดยผู้จัดการกองทุนจึงไม่ปรากฏในงบดุลของบริษัทฯ โดยบริษัทฯ จ่ายสมทบเข้ากองทุนฯ สำหรับสมาชิกที่มีอายุการทำงานไม่เกิน 20 ปี ในอัตราร้อยละ 9 ของเงินเดือน ส่วนสมาชิกที่มีอายุการทำงานเกิน 20 ปี จ่ายสมทบในอัตราร้อยละ 10 ของเงินเดือน โดยรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ

3.15 ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

ภาษีเงินได้คำนวณตามเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในประมวลรัษฎากร

สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีคำนวณจากผลแตกต่างชั่วคราวระหว่าง ราคาตามบัญชีกับราคาตามฐานภาษีของสินทรัพย์และหนี้สินในงบแสดงฐานะการเงิน ทั้งนี้บริษัทฯ จะรับรู้สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีก็ต่อเมื่อมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่บริษัทฯ จะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอสำหรับผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษี สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจะถูกทบทวน ณ ทุกวันที่สิ้นรอบระยะเวลารายงาน และจะถูกปรับลดมูลค่าตามบัญชีดังกล่าว เมื่อมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ว่า บริษัทฯ จะไม่มีกำไรทางภาษีเพียงพอต่อการนำสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีทั้งหมดหรือบางส่วนมาใช้ประโยชน์

หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี คำนวณจากผลแตกต่างชั่วคราวระหว่างราคาตามบัญชีกับราคาตามฐานภาษีของสินทรัพย์ไม่มีตัวตน

3.16 การใช้ประมาณการทางบัญชี

ในการจัดทำงบการเงินให้เป็นไปตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป บริษัทฯ และบริษัทย่อยต้องใช้การประมาณและตั้งข้อสมมติฐานหลายประการ ซึ่งมีผลกระทบต่อจำนวนเงินที่เกี่ยวกับรายได้ ค่าใช้จ่าย สินทรัพย์ และหนี้สิน รวมทั้งการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับสินทรัพย์และหนี้สินอื่นที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งอาจมีผลแตกต่างกับผลที่เกิดขึ้นจริง

ประมาณการและข้อสมมติฐานที่ใช้ในการจัดทำงบการเงินจะได้รับการทบทวนอย่างสม่ำเสมอ การปรับประมาณการทางบัญชีจะบันทึกในงวดบัญชีที่ประมาณการดังกล่าวได้รับการทบทวนและในงวดอนาคตที่ได้รับผลกระทบ

3.17 เครื่องมือทางการเงิน

บริษัทฯ ใช้เครื่องมือทางการเงินเพื่อลดความเสี่ยงจากการผันผวนของอัตราดอกเบี้ยและอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ โดยได้ทำข้อตกลงกับคู่สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศและอัตราดอกเบี้ย โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน และอัตราดอกเบี้ยที่ได้ตกลงกันล่วงหน้า และจะทำการแลกเปลี่ยนเมื่อถึงกำหนดตามสัญญา แต่ละฝ่ายจะจ่ายและรับเงินต้น และหรือดอกเบี้ยในรูปสกุลเงิน และอัตราดอกเบี้ยตามที่ตกลงกัน ส่วนต่างของดอกเบี้ยที่เกิดขึ้นจะบันทึกเป็นดอกเบี้ยจ่ายในงบกำไรขาดทุน ส่วนต่างของเงินต้นจะบันทึกเป็นผลกำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในงบกำไรขาดทุน ส่วนสัญญาซื้อขายเงินตราต่างประเทศล่วงหน้าจะรับรู้ในงบการเงินเมื่อครบกำหนดสัญญา ส่วนต่างที่เกิดขึ้นจะบันทึกเป็นผลกำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในงบกำไรขาดทุน

นอกจากนี้บริษัทฯ ยังจัดทำประกันความเสี่ยงราคาน้ำมัน ค่าธรรมเนียมในการจัดทำ และส่วนต่างของราคาน้ำมันที่เกิดจากการทำสัญญาระบุบันทึกเป็นค่าน้ำมันเครื่องบินในงบกำไรขาดทุน

3.18 การบัญชีเกี่ยวกับการป้องกันความเสี่ยง

การบัญชีเกี่ยวกับการป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสด

ในกรณีที่น่าเครื่องมือทางการเงินมาใช้เพื่อป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสดของรายการสินทรัพย์ และหนี้สินที่บันทึกในบัญชี หรือของรายการที่คาดว่าจะมีโอกาสเกิดขึ้นค่อนข้างสูงซึ่งมีผลกระทบต่อกำไรหรือขาดทุน หากเป็นรายการส่วนที่มีประสิทธิภาพให้บันทึกกำไรหรือขาดทุนจากการวัดมูลค่ายุติธรรมภายหลังการบันทึกครั้งแรกในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น โดยแสดงเป็นรายการป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสดแยกต่างหากในส่วนของผู้ถือหุ้น สำหรับส่วนที่ไม่มีประสิทธิภาพจะบันทึกในกำไรหรือขาดทุนทันที

การป้องกันความเสี่ยงในส่วนที่มีประสิทธิภาพที่รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจะรับรู้ในกำไรขาดทุนเมื่อรายการที่คาดว่าจะเกิดขึ้นรับรู้ในกำไรขาดทุน

ในกรณีที่รายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงนั้นไม่เกิดขึ้นแล้วให้ปรับกำไรหรือขาดทุนที่สะสมอยู่ในส่วนของผู้ถือหุ้นนั้น ไปยังกำไรหรือขาดทุนทันที

4. การดำเนินงานต่อเนื่อง

เนื่องจากผลขาดทุนจากการดำเนินงานที่ผ่านมาได้ส่งผลกระทบต่อกระแสเงินสดจากการดำเนินงานที่ลดลงอย่างมีสาระสำคัญ และได้ส่งผลให้อัตราส่วนสภาพคล่อง (Liquidity Ratio) เท่ากับ 0.81 เท่า (ไม่รวมรายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้) และอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity) เท่ากับ 4.65 เท่า สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ จึงจำเป็นต้องเปิดใช้วงเงินสินเชื่อหมุนเวียน (Committed Revolving Credit Line) เพื่อรักษาสภาพคล่องทางการเงินให้บริษัทฯ มีกระแสเงินสดหมุนเวียนสำหรับการดำเนินธุรกิจอย่างเพียงพอ สามารถดำเนินโครงการลงทุนที่ได้ผูกพันไว้แล้วได้โดยไม่ให้เกิดการหยุดชะงัก ซึ่งในปี 2557 บริษัทฯ ได้กู้ยืมเงินระยะสั้น ระยะยาว และเปิดใช้วงเงินสินเชื่อหมุนเวียน รวมเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 76,328 ล้านบาท โดยเป็นการกู้ยืมในวงไตรมาสที่ 4 จำนวนประมาณ 9,300 ล้านบาท เป็นผลให้บริษัทฯ มีเงินสด และรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 จำนวน 22,606 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2556 จำนวน 10,956 ล้านบาท และบริษัทฯ สามารถชำระคืนหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในสิ้นปี 2557 ได้ทันตามกำหนดเวลา

เมื่อวันที่ 20 สิงหาคม 2557 บริษัทฯ ได้มีหนังสือถึงผู้อำนวยการสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ (สบน.) เพื่อขอปรับปรุงแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ 2558 โดยขอปรับเพิ่มวงเงินกู้ต่างประเทศ สำหรับการจัดหาเครื่องบินในปีงบประมาณ 2558 เพื่อให้วงเงินดังกล่าว ได้รับการอนุมัติภายใต้กรอบวงเงินการบริหารหนี้สาธารณะ และเป็นไปตามเงื่อนไขการกู้เงินภายใต้ ECP Programme และต่อมาวันที่ 2 กันยายน 2557 ได้มีหนังสือถึงผู้อำนวยการสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ (สบน.) เพื่อขอให้พิจารณาสนับสนุนวงเงินกู้ในรูปแบบของ European Commercial Paper (ECP) เพื่อใช้เป็น Bridge Financing ก่อนการจัดหาเงินทุนเพื่อใช้ในการจัดหาเครื่องบินดังกล่าวข้างต้นแล้วเสร็จ



เมื่อวันที่ 2 กันยายน 2557 คณะรักษาความสงบแห่งชาติได้อนุมัติแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ 2558 ตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง ประธานกรรมการนโยบายและกำกับบริหารหนี้สาธารณะเสนอ โดยเป็นแผนที่บริษัทฯ จะกู้เงินจากต่างประเทศ เพื่อชำระค่าหนี้ค่าเครื่องบินซึ่งถึงกำหนดชำระแล้ว จำนวน 8 ลำ ซึ่งเป็นโครงการภายใต้แผนงานการเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการด้านขนส่งทางอากาศ ระยะที่ 1 ภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทยวงเงินรวม 23,540.47 ล้านบาท (หรือเทียบเท่า 759.37 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา) ทั้งนี้ บริษัทฯ อาจจะใช้เงินกู้ในรูปแบบ ECP เพื่อเป็นเงินกู้ระยะสั้นสำหรับจัดหาเครื่องบินดังกล่าวก่อนการจัดหาเงินกู้ระยะยาวมาทดแทนต่อไปด้วย

อนึ่ง สำหรับเครื่องบินที่รับมอบแล้ว บริษัทฯ สามารถจัดหาเงินทุนระยะยาวจากสถาบันการเงินต่างประเทศ เพื่อมาชำระค่าเครื่องบินได้ โดยไม่ได้เบิกใช้เงินกู้ในรูปแบบ ECP

สำหรับแนวทางการดำเนินการในปี 2558 บริษัทฯ จะดำเนินการตามแผนปฏิรูปที่ได้ผ่านการพิจารณาอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 22 ธันวาคม 2557 และได้รับความเห็นชอบให้ดำเนินการตามแผนจากคณะกรรมการนโยบาย และกำกับดูแลรัฐวิสาหกิจ (คนร.) เมื่อวันที่ 26 มกราคม 2558 ซึ่งแผนปฏิรูปจะมีการดำเนินการอย่างต่อเนื่องระหว่างปี 2558-2559 โดยแผนปฏิรูปนี้ประกอบด้วย กลยุทธ์หลัก 6 กลยุทธ์ คือ การปรับปรุงเครือข่ายเส้นทางบิน การปรับปรุงฝูงบินการพาณิชย์ การปรับปรุงการปฏิบัติการ และต้นทุนการปรับปรุงโครงสร้างองค์กร และการจัดการกลุ่มธุรกิจของบริษัทฯ เพื่อให้บริษัทฯ เป็นสายการบินแห่งชาติที่สามารถสร้างกำไรได้อย่างต่อเนื่องและยั่งยืน สำหรับการขับเคลื่อน และกำกับดูแลการดำเนินการให้เป็นไปตามแผนปฏิรูป จะมีหน่วยงานที่รับผิดชอบแยกจากหน่วยงานที่ปฏิบัติงานตามปกติ โดยรายงานตรงต่อกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

ส่วนแผนการบริหารสภาพคล่อง บริษัทฯ มีแผนที่จะจัดหาเงินทุนระยะยาวเพื่อใช้ชำระค่าเครื่องบินที่มีกำหนดครบมอบในปี 2558 และมีเงินกู้ในรูปแบบ ECP ของกระทรวงการคลัง ที่ได้รับอนุมัติแล้ว นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้บรรจุแผนการจัดหาเงินทุนในแผนการบริหารหนี้สาธารณะประจำปีงบประมาณ 2558 โดยในส่วนของวงเงินกู้เพื่อการดำเนินการทั่วไปอื่นๆ บริษัทฯ จะพิจารณาการออกและเสนอขายตราสารหนี้ประเภทหุ้นกู้วงเงินประมาณ 15,000 ล้านบาท อีกทั้ง บริษัทฯ ได้มีการจัดทำงบประมาณการกระแสเงินสดปี 2558 ภายใต้เงื่อนไขที่ใช้ความระมัดระวัง โดยรวมแผนการจัดหาเงินทุนข้างต้น และวงเงินสินเชื่อหมุนเวียน (Committed Revolving Credit Line) พบว่า บริษัทฯ ยังคงมีเงินสดสำรองในมือคงเหลือ (Cash On Hand) อยู่ในระดับที่เพียงพอ และสามารถดำเนินการต่อไปได้อย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ นับจากต้นปี 2558 เป็นต้นมา ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร อยู่ในระดับที่ดีกว่าประมาณการ ซึ่งคาดว่าจะส่งผลดีต่อสภาพคล่องของบริษัทฯ และการจัดหาเงินทุน ยังดำเนินการได้ตามแผนที่วางไว้

5. ข้อมูลเพิ่มเติม

5.1 บินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินสด		งบการเงินสดเฉพาะกิจการ	
	2557	2556	2557	2556
เงินสดในประเทศ	10.96	13.99	10.96	13.99
เงินสดในต่างประเทศ	14.51	65.57	14.51	65.57
เงินฝากธนาคารในประเทศ	11,982.90	898.84	11,242.05	791.10
เงินฝากธนาคารในต่างประเทศ	11,338.18	10,779.07	11,338.18	10,779.07
รวม	23,346.55	11,757.47	22,605.70	11,649.73

5.2 ลูกหนี้การค้า

หน่วย : ล้านบาท

	จบการณรวม		จบการณเฉพาะกิจการ	
	2557	2556	2557	2556
ระยะเวลาค้างชำระ				
ไม่เกิน 6 เดือน	12,425.82	13,512.16	12,156.81	13,476.30
เกินกว่า 6 เดือน - 1 ปี	334.55	357.67	328.69	354.75
เกินกว่า 1 ปี - 2 ปี	252.65	350.20	252.65	350.20
เกินกว่า 2 ปี	849.27	1,309.26	823.23	1,284.91
	13,862.29	15,529.29	13,561.38	15,466.16
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	(1,169.13)	(1,889.25)	(1,139.93)	(1,863.42)
ลูกหนี้การค้า-สุทธิ	12,693.16	13,640.04	12,421.45	13,602.74

5.3 สินค้าและพัสดุคงเหลือ

หน่วย : ล้านบาท

	จบการณรวม		จบการณเฉพาะกิจการ	
	2557	2556	2557	2556
อะไหล่เครื่องบิน	4,412.40	5,075.35	4,412.40	5,075.35
หัก ค่าเผื่อเสื่อมสภาพ (ร้อยละ 10 ของยอดคงเหลือ ณ วันสิ้นงวด)	(441.24)	(507.53)	(441.24)	(507.53)
อะไหล่เครื่องบิน-สุทธิ	3,971.16	4,567.82	3,971.16	4,567.82
อะไหล่รถยนต์ และอุปกรณ์บริการภาคพื้น	318.82	313.59	318.82	313.59
อะไหล่เครื่องบินที่หมุนเวียนซ้ำและรอการจำหน่าย	3,564.59	3,141.99	3,564.59	3,141.99
หัก ค่าเผื่อเสื่อมสภาพ (ร้อยละ 33.33 ของยอดที่เกิดขึ้นระหว่างงวด)	(2,500.87)	(1,824.83)	(2,500.87)	(1,824.83)
อะไหล่เครื่องบินที่หมุนเวียนซ้ำและรอการจำหน่าย-สุทธิ	1,063.72	1,317.16	1,063.72	1,317.16
น้ำมันเครื่องบิน	375.51	740.75	374.70	740.75
สินค้าซื้อมาเพื่อขาย	176.96	233.27	176.30	233.27
พัสดุสำหรับใช้ในห้องพักผู้โดยสารและการบริการอาหาร	217.92	175.61	216.68	175.61
พัสดุและของใช้สิ้นเปลือง	26.92	30.63	25.66	30.63
เครื่องเขียนและพัสดุอื่น	93.92	90.08	93.92	90.08
สินค้าและอะไหล่เครื่องบินระหว่างทาง	149.48	52.46	149.48	52.46
รวมสินค้าและพัสดุอื่นๆ	1,040.71	1,322.80	1,036.74	1,322.80
สินค้าล้าสมัยและชำรุดรอการจำหน่าย	31.75	32.65	31.75	32.65
หัก ค่าเผื่อเสื่อมสภาพ (ร้อยละ 100)	(31.75)	(32.65)	(31.75)	(32.65)
สินค้าล้าสมัยและชำรุดรอการจำหน่าย-สุทธิ	-	-	-	-
รวมสินค้าและพัสดุคงเหลือ-สุทธิ	6,394.41	7,521.37	6,390.44	7,521.37
รวมสินค้าและพัสดุคงเหลือ ณ วันสิ้นงวด	9,368.27	9,886.38	9,364.30	9,886.38
หัก รวมค่าเผื่อสินค้าและพัสดุเสื่อมสภาพ	(2,973.86)	(2,365.01)	(2,973.86)	(2,365.01)
รวมสินค้าและพัสดุคงเหลือ-สุทธิ	6,394.41	7,521.37	6,390.44	7,521.37

5.4 สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2557	2556	2557	2556
ภาษีเงินได้รอเรียกคืน	390.99	441.69	390.99	441.69
เงินสด เงินฝากธนาคารกองทุนบำเหน็จ อื่นๆ	4,883.18	4,796.92	4,883.18	4,796.92
	2,657.66	4,271.49	5,844.01	4,269.41
รวม	7,931.83	9,510.10	11,118.18	9,508.02

5.5 สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย งบการเงินเฉพาะกิจการ

ณ วันที่ 1 มกราคม 2557 สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายประกอบด้วย เครื่องบิน A300-600 จำนวน 4 ลำ A340-500 จำนวน 4 ลำ B737-400 จำนวน 4 ลำ B747-400 จำนวน 4 ลำ และ ATR72 จำนวน 2 ลำ รวม 18 ลำ จำนวนเงิน 7,195.59 ล้านบาท และสินทรัพย์ถาวรอื่น จำนวน 1.13 ล้านบาท รวมเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 7,196.72 ล้านบาท ซึ่งในระหว่างปี 2557 มีสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นที่ถือไว้เพื่อขายเพิ่มขึ้นประกอบด้วย เครื่องบิน A330-300 จำนวน 4 ลำ และ A300-600 จำนวน 5 ลำ รวม 9 ลำ จำนวนเงิน 3,403.64 ล้านบาท และสินทรัพย์ถาวรอื่น จำนวนเงิน 33.46 ล้านบาท รวมเพิ่มขึ้นในงวดนี้จำนวนเงิน 3,437.10 ล้านบาท และสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นที่ถือไว้เพื่อขายมูลค่าลดลง เนื่องจากการค้ำขายและขายเครื่องบิน จำนวนเงิน 5,808.19 ล้านบาท มีผลให้สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นที่ถือไว้เพื่อขายลดลงสุทธิ จำนวนเงิน 2,371.09 ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายประกอบด้วย เครื่องบิน A300-600 จำนวน 8 ลำ A340-500 จำนวน 4 ลำ B737-400 จำนวน 4 ลำ B747-400 จำนวน 1 ลำ ATR72 จำนวน 2 ลำ และ A330-300 จำนวน 3 ลำ รวม 22 ลำ จำนวนเงิน 4,791.04 ล้านบาท และสินทรัพย์ถาวรอื่น จำนวนเงิน 34.59 ล้านบาท รวมเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 4,825.63 ล้านบาท

ในเรื่องที่เกี่ยวกับการขายเครื่องบิน ในระหว่างปี บริษัทฯ ได้ตกลงทำสัญญาขายเครื่องบิน ประกอบด้วย เครื่องบิน B747-400 จำนวน 4 ลำ A300-600 จำนวน 4 ลำ และได้ทำบันทึกความเข้าใจ(MOU)เครื่องบิน ATR 72 จำนวน 2 ลำ รวม 10 ลำ ซึ่งบริษัทฯ ได้รับเงินจากการขายเครื่องบิน A300-600 จำนวน 1 ลำ และ B747-400 จำนวน 3 ลำ รวม 4 ลำ และได้โอนกรรมสิทธิ์เครื่องบิน จำนวน 4 ลำ ดังกล่าวให้กับผู้ซื้อเมื่อวันที่ 12 กันยายน 2557 วันที่ 31 ตุลาคม 2557 วันที่ 20 พฤศจิกายน 2557 และวันที่ 23 ธันวาคม 2557 และได้ตัดจำหน่ายเครื่องบิน A330-300 จำนวน 1 ลำ ออกจากบัญชี ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.37

5.6 เงินลงทุน

งบการเงินรวม

หน่วย : ล้านบาท

ชื่อบริษัท	บริษัทฯ ถือหุ้น ร้อยละ		เงินลงทุน				รายได้จาก เงินลงทุน	
			วิธีราคาทุน		วิธีส่วนได้เสีย		2557	2556
	2557	2556	2557	2556	2557	2556		
5.6.1 เงินลงทุนในบริษัทร่วมบันทึกโดยวิธีส่วนได้เสีย								
บริษัท โรงแรมรอยัลล่อคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) (มูลค่ายุติธรรมปี 2557 เป็นเงิน 544.50 ล้านบาท และปี 2556 เป็นเงิน 427.50 ล้านบาท)	24.00	24.00	225.00	225.00	231.06	286.73	(42.18)	38.02
บริษัท คอนเน็กซ์ อินเทอร์เน็ตเซ็นทรัล แอร์พอร์ต โฮเทล จำกัด	40.00	40.00	48.00	48.00	115.08	102.88	24.21	21.74
บริษัท บริการเชื่อมต่อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (มูลค่ายุติธรรมปี 2557 เป็นเงิน 3,599.58 ล้านบาท และปี 2556 เป็นเงิน 3,167.63 ล้านบาท)	22.59	22.59	115.19	115.19	920.66	878.05	155.50	188.90
บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด	30.00	30.00	30.00	30.00	292.05	246.13	75.91	84.51
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด	30.00	30.00	305.33	305.33	155.15	130.51	24.64	13.82
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) (มูลค่ายุติธรรมปี 2557 เป็นเงิน 3,209.50 ล้านบาท และปี 2556 เป็นเงิน 4,655.00 ล้านบาท)	39.20	39.20	360.00	360.00	3,057.14	3,338.00	(160.80)	489.10
รวมเงินลงทุน					4,771.14	4,982.30	77.28	836.09
5.6.2 เงินลงทุนระยะยาวอื่นบันทึกตามวิธีราคาทุน								
บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด	0.00026	0.00048	0.00067	0.00067			-	-
บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	1.42	1.90	9.37	12.56			-	-
Sita Investment Certificate	-	-	36.06	31.12			-	-
บริษัท เทรคสยาม จำกัด (ชำระค่าหุ้น 25% ของทุนจดทะเบียน)	3.50	3.50	1.75	1.75			0.33	0.13
Sita Information Networking Computing	-	-	30.00	29.88			-	-
หุ้นอื่นๆ	-	-	2.76	2.89			0.25	0.50
เงินลงทุนในหุ้นกู้	-	-	-	50.06			-	-
เงินลงทุนในกองทุนรวมวายุภักษ์	-	-	1.00	1.00			0.0027	-
รวมเงินลงทุนระยะยาวอื่น			80.94	129.26			0.58	0.63

งบการเงินเฉพาะกิจการ

หน่วย : ล้านบาท

ชื่อบริษัท	บริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ		วิธีราคาทุน		รายได้เงินปันผล	
	2557	2556	2557	2556	2557	2556
5.6.1 เงินลงทุนซึ่งบันทึกโดยวิธีราคาทุน						
บริษัทย่อย						
บริษัท ไทย-อะมาคิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด	55.00	55.00	8.25	8.25	57.75	165.00
บริษัท วิกสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด	49.00	49.00	0.98	0.98	0.06	0.06
บริษัท ไทยโฟลท์ เทรนนิง จำกัด	49.00	49.00	0.98	0.98	-	-
บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด	100.00	100.00	800.00	450.00	-	-
รวม			810.21	460.21	57.81	165.06
บริษัทร่วม						
บริษัท โรงแรมรอยัลล่อคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) (มูลค่ายุติธรรมปี 2557 เป็นเงิน 544.50 ล้านบาท และปี 2556 เป็นเงิน 427.50 ล้านบาท)	24.00	24.00	225.00	225.00	13.50	13.50
บริษัท คอนเมือง อินเทอร์เน็ตเซ็นแนล แอร์พอร์ต โฮเทล จำกัด	40.00	40.00	48.00	48.00	12.00	12.00
บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (มูลค่ายุติธรรมปี 2557 เป็นเงิน 3,599.58 ล้านบาท และปี 2556 เป็นเงิน 3,167.63 ล้านบาท)	22.59	22.59	115.19	115.19	112.88	93.30
บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด	30.00	30.00	30.00	30.00	30.00	13.50
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด	30.00	30.00	305.33	305.33	-	-
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) (มูลค่ายุติธรรมปี 2557 เป็นเงิน 3,209.50 ล้านบาท และปี 2556 เป็นเงิน 4,655.00 ล้านบาท)	39.20	39.20	360.00	360.00	120.05	254.80
รวม			1,083.52	1,083.52	288.43	387.10
รวมเงินลงทุน			1,893.73	1,543.73	346.24	552.16
5.6.2 เงินลงทุนระยะยาวอื่นบันทึกตามวิธีราคาทุน						
บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด	0.00026	0.00048	0.00067	0.00067	-	-
บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	1.42	1.90	9.37	12.56	-	-
Sita Investment Certificate	-	-	36.06	31.12	-	-
บริษัท เทคสยาม จำกัด (ชำระค่าหุ้น 25% ของทุนจดทะเบียน)	3.50	3.50	1.75	1.75	0.33	0.13
Sita Information Networking Computing	-	-	30.00	29.88	-	-
หุ้นอื่นๆ	-	-	2.76	2.89	0.25	0.50
เงินลงทุนในกองทุนรวมอายุเกษียณ	-	-	1.00	1.00	0.0027	-
รวมเงินลงทุนระยะยาวอื่น			80.94	79.20	0.58	0.63

5.6.3 ข้อมูลทางการเงินโดยสรุปของบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท

รายชื่อของบริษัท	ทรัพย์สิน	หนี้สิน	รายได้	กำไร(ขาดทุน)
บริษัทย่อย				
บริษัท ไทย-อะมาคิอุส เซาท์อีสต์ เอเชีย จำกัด	261.86	85.70	330.92	86.59
บริษัท วิกสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด	620.96	467.22	1,086.77	75.43
บริษัท ไทยโฟลท์เทรนนิง จำกัด	15.78	9.47	36.73	7.70
บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด	15.55	12.79	1.72	0.24
บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด	4,094.33	3,874.93	3,068.60	(577.47)

บริษัทฯ ใช้งบการเงินของบริษัทย่อย และบริษัทร่วม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 ซึ่งงบการเงินของบริษัทร่วมบางส่วน ยังไม่ผ่านการตรวจสอบจากผู้สอบบัญชีรับอนุญาต มาบันทึกเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสียในงบการเงินรวม และบันทึกเงินลงทุนตามวิธีราคาทุนในงบการเงินเฉพาะกิจการ

5.7 รายการระหว่างบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันที่มีสาระสำคัญ

5.7.1 รายการระหว่างกันกับผู้ถือหุ้นใหญ่

5.7.1.1 เงินกู้ระยะสั้นจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

หน่วย : ล้านบาท

	2557	2556
ธนาคารออมสิน	7,000.00	-
ธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย	3,000.00	-
รวม	10,000.00	-

5.7.1.2 เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

หน่วย : ล้านบาท

	2557	2556
กู้เงินจากต่างประเทศผ่านกระทรวงการคลัง	15,471.25	17,375.52
ธนาคารออมสิน	568.00	1,890.00
รวม	16,039.25	19,265.52

5.7.2 รายการระหว่างกันกับบริษัทย่อย

5.7.2.1 รายการเงินให้กู้ยืมแก่บริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท

	2557	2556
บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด	20.00	20.00
รวม	20.00	20.00

5.7.2.2 รายการขายและซื้อระหว่างกัน

หน่วย : ล้านบาท

	2557		2556	
	ขาย	ซื้อ	ขาย	ซื้อ
บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด	2.37	-	2.67	-
บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด	6.59	863.52	4.76	913.68
บริษัท ไทยโฟลท์เทรนนิง จำกัด	18.18	0.12	5.16	-
บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด	50.72	21.65	59.87	22.53
บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด	2,736.79	2,549.06	-	-

5.7.2.3 รายการลูกหนี้และเจ้าหนี้ระหว่างกัน

หน่วย : ล้านบาท

	2557		2556	
	ลูกหนี้	เจ้าหนี้	ลูกหนี้	เจ้าหนี้
บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด	0.14	0.16	0.42	0.13
บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด	320.59	412.10	404.04	423.08
บริษัท ไทยโฟลท์เทรนนิง จำกัด	4.46	-	2.23	-
บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด	9.56	-	2.37	-
บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด	2,825.91	2,549.06	-	449.99

รายการลูกหนี้เจ้าหนี้ระหว่างกัน ของบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสেস จำกัด ได้รวมค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้าจำนวน 320.26 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายค้างจ่ายจำนวน 403.93 ล้านบาท ไว้ด้วย

รายการลูกหนี้เจ้าหนี้ระหว่างกัน ของบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ได้รวมรายได้ค้างรับจำนวน 86.58 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายค้างจ่ายทั้งจำนวน

5.7.3 รายการระหว่างกันกับบริษัทร่วม

5.7.3.1 รายการขายและซื้อระหว่างกัน

หน่วย : ล้านบาท

	2557		2556	
	ขาย	ซื้อ	ขาย	ซื้อ
บริษัท โรงแรมรอยัลออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)	-	2.20	-	4.91
บริษัท คอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด	-	0.06	-	0.15
บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	0.03	301.32	0.03	363.70
บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด	1.29	26.70	2.57	46.97
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ จำกัด	-	21.04	-	17.56
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)	70.96	10.57	171.26	13.27

5.7.3.2 รายการลูกหนี้และเจ้าหนี้ระหว่างกัน

หน่วย : ล้านบาท

	2557		2556	
	ลูกหนี้	เจ้าหนี้	ลูกหนี้	เจ้าหนี้
บริษัท โรงแรมรอยัลออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)	-	0.01	-	0.36
บริษัท คอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด	-	-	-	0.01
บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	-	30.96	0.01	33.48
บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด	0.004	0.07	0.24	2.74
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ จำกัด	-	0.43	-	1.04
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)	46.56	0.08	49.44	0.03

นโยบายการกำหนดราคาซื้อขายสินค้าและบริการระหว่างบริษัทกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกันและเป็นไปตามราคาตลาด

5.7.4 ผู้บริหารที่สำคัญ งบการเงินเฉพาะกิจการ

หน่วย : ล้านบาท

	2557	2556
ค่าตอบแทนผู้บริหารบริษัทฯ	64.90	73.45
ค่าตอบแทนกรรมการบริษัทฯ	14.97	22.79
รวม	79.87	96.24

ผู้บริหารของบริษัทฯ ใช้เกณฑ์เดียวกับข้อ 5.23 ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน

5.8 กีดกัน อาคารและอุปกรณ์ มีรายละเอียดดังนี้

งบการเงินรวม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557

	เครื่องมือและ เครื่องมือที่จะให้ จ่ายส่วนหน้า	เครื่องมือ เครื่องปั้น	เครื่องมือ ภายใต้ สัญญาเช่า	อุปกรณ์ การปั้น หมุนเวียน	งานระหว่างทำ	ที่ดิน	อาคาร	อาคาร ภายใต้ สัญญาเช่า	ค่าปรับปรุง อาคาร	เครื่องมือ ไร้มอบ และอุปกรณ์	รวม
ราคาทุน											
ณ วันที่ 1 มกราคม 2557	17,986.26	157,455.89	169,334.64	34,878.89	1,112.72	935.74	2,513.10	10,791.51	4,663.51	30,657.47	430,329.73
• ปรับปรุง/โอน	(8,469.14)	(20,527.98)	2,209.84	18.46	-	0.56	1.42	-	67.09	59.19	(26,640.56)
• สินทรัพย์เพิ่มขึ้น	2,850.53	410.19	17,193.61	2,488.30	160.98	-	-	-	160.45	1,272.52	24,536.58
• จำนวนขาย/ตัดจำหน่าย	-	(646.77)	(192.18)	(631.40)	-	-	-	-	(89.61)	(845.62)	(2,405.58)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557	12,367.65	136,691.33	188,545.91	36,754.25	1,273.70	936.30	2,514.52	10,791.51	4,801.44	31,143.56	425,820.17
ค่าเสื่อมราคาสะสม											
ณ วันที่ 1 มกราคม 2557	-	93,365.17	45,243.35	22,375.17	-	-	2,366.20	5,553.95	4,270.26	25,704.90	198,881.00
• ค่าเสื่อมราคา	-	7,467.08	8,883.92	1,976.97	-	-	40.88	230.16	151.16	1,393.52	20,143.69
• ปรับปรุง/โอน	-	(14,830.44)	-	(316.93)	-	-	1.42	-	66.94	60.39	(15,018.62)
• จำนวนขาย/ตัดจำหน่าย	-	(632.62)	(192.18)	(472.08)	-	-	-	-	(89.45)	(821.02)	(2,207.35)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557	-	85,369.19	53,935.09	23,563.13	-	-	2,410.50	5,784.11	4,398.91	26,337.79	201,798.72
มูลค่าสุทธิตามบัญชี											
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556	17,986.26	64,090.72	124,091.29	12,503.72	1,112.72	935.74	144.90	5,237.56	393.25	4,952.57	231,448.73
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557	12,367.65	51,322.14	134,610.82	13,191.12	1,273.70	936.30	104.02	5,007.40	402.53	4,805.77	224,021.45

งบการเงินรวม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556

หน่วย : ล้านบาท

	เครื่องมื และ จ่ายส่วนหน้า	เครื่องมื เครื่องใช้ สัญญาเช่า	อุปกรณ์ การบริ หณบิ ย	จากร ระหว่างทำ	กักต	จากร	จากร ภายใต้ สัญญาเช่า	ค่าปรับ อาก	เครื่องมื โรย และอุปกรณ์	รวม
ราคาทุน										
ณ วันที่ 1 มกราคม 2556	17,617.01	157,199.58	166,578.72	2,488.24	935.74	2,513.10	10,788.91	4,550.17	29,784.42	425,499.57
• สิ้นทรัพย์ลดลงจากการสูญเสียด้านจากควบคุม	-	-	-	-	-	-	-	-	(268.74)	(268.74)
• ปรับปรุง/โอน	(30,929.40)	(16,642.27)	(14,110.94)	-	0.30	0.27	-	0.01	(61.36)	(62,509.43)
• สิ้นทรัพย์เพิ่มขึ้น	31,298.65	17,938.58	17,124.66	(1,375.52)	-	-	2.60	125.72	1,814.24	69,859.37
• จำนวน/ตัดจำหน่าย	-	(1,040.00)	(257.80)	-	(0.30)	(0.27)	-	(12.39)	(611.09)	(2,251.04)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556	17,986.26	157,455.89	169,334.64	1,112.72	935.74	2,513.10	10,791.51	4,663.51	30,657.47	430,329.73
ค่าเผื่อการตัดย	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ค่าเสื่อมราคาสะสม	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ณ วันที่ 1 มกราคม 2556	-	105,538.72	43,872.20	-	-	2,324.00	5,323.81	4,120.17	25,215.20	206,931.63
• ค่าตัดจำหน่ายจากการสูญเสียด้านจากควบคุม	-	-	-	-	-	-	-	-	(188.05)	(188.05)
• ค่าเสื่อมราคา	-	7,366.41	8,502.35	-	-	44.20	230.14	162.29	1,353.74	19,696.86
• ปรับปรุง/โอน	-	(18,499.96)	(6,896.73)	-	-	0.27	-	(0.03)	(77.52)	(25,524.27)
• จำนวน/ตัดจำหน่าย	-	(1,040.00)	(234.47)	-	-	(0.27)	-	(12.17)	(598.47)	(2,035.17)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556	-	93,365.17	45,243.35	-	-	2,368.20	5,553.95	4,270.26	25,704.90	198,881.00
มูลค่าสุทธิตามบัญชี										
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555	17,617.01	51,660.86	122,706.52	2,488.24	935.74	189.10	5,465.10	430.00	4,569.22	218,567.94
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556	17,986.26	64,090.72	124,091.29	1,112.72	935.74	144.90	5,237.56	393.25	4,952.57	231,448.73

งบการเงินเฉพาะกิจการ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557

หน่วย : ล้านบาท

	เครื่องมือและ เครื่องมือที่จะให้ จ่ายส่วนหน้า	เครื่องมือ เครื่องมือ	เครื่องมือ ภายใต้ สัญญาเช่า	อุปกรณ์ การพิมพ์ หมุนเวียน	งบระหว่างทำ	ที่ดิน	อาคาร	อาคาร ภายใต้ สัญญาเช่า	ค่าปรับปรุง อาคาร	เครื่องมือ โรงซ่อม และอุปกรณ์	รวม
ราคาทุน											
ณ วันที่ 1 มกราคม 2557	17,986.26	157,455.89	169,334.64	34,878.89	1,112.72	935.74	2,513.10	10,791.51	4,663.51	30,467.53	430,139.79
• ปรับปรุง/โอน	(8,469.14)	(20,527.98)	2,209.84	18.46	-	0.56	1.42	-	67.09	59.19	(26,640.56)
• สินทรัพย์เพิ่มขึ้น	2,850.53	410.19	17,193.61	2,488.30	160.98	-	-	-	160.45	1,268.52	24,532.58
• จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	(646.77)	(192.18)	(631.40)	-	-	-	-	(89.61)	(749.95)	(2,309.91)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557	12,367.65	136,691.33	188,545.91	36,754.25	1,273.70	936.30	2,514.52	10,791.51	4,801.44	31,045.29	425,721.90
ค่าเสื่อมราคาสะสม											
ณ วันที่ 1 มกราคม 2557	-	93,365.17	45,243.35	22,375.17	-	-	2,368.20	5,553.95	4,270.26	25,522.88	198,698.98
• ค่าเสื่อมราคา	-	7,467.08	8,883.92	1,976.97	-	-	40.88	230.16	151.16	1,390.44	20,140.61
• ปรับปรุง/โอน	-	(14,830.44)	-	(316.93)	-	-	1.42	-	66.94	60.39	(15,018.62)
• จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	(632.62)	(192.18)	(472.08)	-	-	-	-	(89.45)	(726.43)	(2,112.76)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557	-	85,369.19	53,935.09	23,563.13	-	-	2,410.50	5,784.11	4,398.91	26,247.28	201,708.21
มูลค่าสุทธิตามบัญชี											
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556	17,986.26	64,090.72	124,091.29	12,503.72	1,112.72	935.74	144.90	5,237.56	393.25	4,944.65	231,440.81
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557	12,367.65	51,322.14	134,610.82	13,191.12	1,273.70	936.30	104.02	5,007.40	402.53	4,798.01	224,013.69



งบการเงินเฉพาะกิจการ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556

หน่วย : ล้านบาท

	เครื่องปั้นและ เครื่องปั้นดินเผา จ่ายส่วนหน้า	เครื่องปั้น	เครื่องปั้น ภายใต้ สัญญาเช่า	อุปกรณ์ การปั้น หมุนเวียน	ภาระหว่างทำ	ที่ดิน	อาคาร	อาคาร ภายใต้ สัญญาเช่า	ค่าปรับปรุง อาคาร	เครื่องมือ โม่ขอม และอุปกรณ์	รวม
ราคาทุน											
ณ วันที่ 1 มกราคม 2556	17,617.01	157,199.58	166,578.72	33,043.68	2,488.24	935.74	2,513.10	10,788.91	4,550.17	29,328.29	425,043.44
• ปรับปรุง/โอน	(30,929.40)	(16,642.27)	(14,110.94)	(766.04)	-	0.30	0.27	-	0.01	(61.36)	(62,509.43)
• สินทรัพย์เพิ่มเติม	31,298.65	17,938.58	17,124.66	2,930.44	(1,375.52)	-	-	2.60	125.72	1,811.69	69,856.82
• จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	(1,040.00)	(257.80)	(329.19)	-	(0.30)	(0.27)	-	(12.39)	(611.09)	(2,251.04)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556	17,986.26	157,455.89	169,334.64	34,878.89	1,112.72	935.74	2,513.10	10,791.51	4,663.51	30,467.53	430,139.79
ค่าเผื่อการหักค่า											
ค่าเสื่อมราคาสะสม											
ณ วันที่ 1 มกราคม 2556	-	-	43,872.20	20,537.53	-	-	2,324.00	5,323.81	4,120.17	24,849.07	206,565.50
• ค่าเสื่อมราคา	-	7,366.41	8,502.35	2,037.73	-	-	44.20	230.14	162.29	1,349.80	19,692.92
• ปรับปรุง/โอน	-	(18,499.96)	(6,896.73)	(50.30)	-	-	0.27	-	(0.03)	(77.52)	(25,524.27)
• จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	(1,040.00)	(234.47)	(149.79)	-	-	(0.27)	-	(12.17)	(598.47)	(2,035.17)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556	-	93,365.17	45,243.35	22,375.17	-	-	2,368.20	5,553.95	4,270.26	25,522.88	198,698.98
มูลค่าสุทธิตามบัญชี											
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555	17,617.01	51,660.86	122,706.52	12,506.15	2,488.24	935.74	189.10	5,465.10	430.00	4,479.22	218,477.94
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556	17,986.26	64,090.72	124,091.29	12,503.72	1,112.72	935.74	144.90	5,237.56	393.25	4,944.65	231,440.81

ในวคนี้ บริษัท มีเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงานจำนวน 106 ลำ ประกอบด้วย เครื่องบินของบริษัท จำนวน 34 ลำ เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Leases) จำนวน 38 ลำ และเครื่องบินเช่าดำเนินงาน (Operating Leases) จำนวน 34 ลำ ทั้งนี้ ไม่รวมเครื่องบินรอการขายจำนวน 22 ลำ ที่มีมูลค่าสุทธิตามบัญชีจำนวน 4,791.04 ล้านบาท

อุปกรณ์การบินหมุนเวียน ประกอบด้วย เครื่องยนต์เครื่องบิน และอะไหล่การบินหมุนเวียนอื่น อาคารและอุปกรณ์ ซึ่งหักค่าเสื่อมราคาทั้งจำนวนแล้วแต่ยังคงใช้งานอยู่จำนวน 59,788.15 ล้านบาท ได้รวมอาคารบนพื้นที่เช่าจำนวน 3,924.94 ล้านบาทแล้ว

อาคารบนพื้นที่เช่า ซึ่งเป็นสัญญาเช่าที่ดินกับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ที่สนามบินสุวรรณภูมิ มีระยะเวลา 30 ปี เริ่มตั้งแต่วันที่ 28 กันยายน 2549 ถึง 29 กันยายน 2579 และที่ดินเมืองมีระยะเวลา 3 ปี เริ่มตั้งแต่วันที่ 27 กันยายน 2552 ถึงวันที่ 28 กันยายน 2555 เมื่อสิ้นสุดสัญญา อาคารและส่วนควบต่างๆ บนพื้นที่เช่าจะตกเป็นกรรมสิทธิ์ของกระทรวงการคลัง เมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2555 บริษัทฯ ได้ทำหนังสือขอเช่าพื้นที่ และเช่าที่ดินที่คอนเมืองกับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ระยะเวลา 3 ปี นับตั้งแต่วันที่ 28 กันยายน 2555 ถึงวันที่ 27 กันยายน 2558 ขณะนี้อยู่ระหว่างการเจรจา ทั้งนี้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้เรียกเก็บค่าเช่าดังกล่าวข้างต้นในอัตราตามสัญญาเดิม

บริษัทฯ ได้นำที่ดินแปลงหนึ่งที่กรุงเทพมหานครไปวางเป็นหลักประกันต่อศาล และบริษัทฯ จะไต่ยื่นอุทธรณ์ ในคดีที่ศาลชั้นต้นได้มีคำพิพากษาให้บริษัทฯ ชำระค่าเสียหายจากการระงับการสั่งซื้อไวน์เป็นจำนวนเงิน 27.63 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ย

ที่ดินในประเทศของบริษัทฯ ณ ปัจจุบันมีมูลค่าตามราคาประเมินของทางราชการเป็นเงิน 4,216.29 ล้านบาท เป็นที่ดินในเขตกรุงเทพมหานครจำนวนเงิน 3,981.09 ล้านบาท และต่างจังหวัดจำนวนเงิน 235.20 ล้านบาท

สินทรัพย์ตามสัญญาเช่าการเงิน ได้แก่ เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าการเงินที่ทำสัญญาจัดหาเครื่องบินเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐอเมริกา แต่บริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าทางการเงินเป็นเงินสกุลยูโร ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา และเงินเยน

5.9 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ
ราคาทุน		
ณ วันที่ 1 มกราคม 2557	2,589.20	2,577.44
● สินทรัพย์เพิ่มขึ้น	734.60	707.81
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557	3,323.80	3,285.25
ค่าตัดจำหน่ายสะสม		
ณ วันที่ 1 มกราคม 2557	1,727.94	1,720.66
● ค่าตัดจำหน่าย	332.82	331.52
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557	2,060.76	2,052.18
มูลค่าสุทธิตามบัญชี		
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556	861.26	856.78
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557	1,263.04	1,233.07

5.10 สินทรัพย์ภายใต้การตัดบัญชี หนี้สินภายใต้การตัดบัญชี

5.10.1 สินทรัพย์ภายใต้การตัดบัญชี มีผลมาจากความแตกต่างชั่วคราวระหว่างราคาตามบัญชีกับราคาตามฐานภาษีของสินทรัพย์และหนี้สินในงบแสดงฐานะการเงิน โดยมีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการณรวม		งบการณเฉพาะกิจการ	
	2557	2556	2557	2556
เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ	68.90	74.16	68.90	74.16
เงินสมทบกองทุนบำเหน็จพนักงาน	431.03	479.63	431.03	479.63
ค่าเผื่อสินค้าเสื่อมสภาพ	594.77	473.00	594.77	473.00
ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	329.56	431.12	325.31	426.88
ค่าเผื่อการค้ายของสินทรัพย์	2,561.08	1,590.39	2,561.08	1,590.39
ประมาณการค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	659.48	498.89	658.99	498.40
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	60.59	83.17	60.59	83.17
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	2,301.78	2,109.18	2,291.27	2,102.34
อื่นๆ	1.62	1.62	-	-
รวม	7,008.81	5,741.16	6,991.94	5,727.97

5.10.2 หนี้สินภายใต้การตัดบัญชี

หน่วย : ล้านบาท

	งบการณรวม		งบการณเฉพาะกิจการ	
	2557	2556	2557	2556
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	127.93	105.34	127.93	105.34

อัตราภาษีที่นำมาใช้ในการวัดมูลค่าของสินทรัพย์ และหนี้สินภายใต้การตัดบัญชีเป็นอัตราร้อยละ 20

5.11 สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น

หน่วย : ล้านบาท

	งบการณรวม		งบการณเฉพาะกิจการ	
	2557	2556	2557	2556
ค่าใช้จ่ายรายการตัดบัญชี	5,108.29	4,429.67	5,108.29	4,429.67
อื่นๆ	728.65	1,007.43	722.94	1,001.74
รวม	5,836.94	5,437.10	5,831.23	5,431.41

ค่าใช้จ่ายรายการตัดบัญชีประกอบด้วย ค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน (D-Check) สำหรับเครื่องบินเช่าดำเนินงานตัดจ่ายเป็นรายจ่ายตามอายุการใช้งานโดยประมาณ 4-7 ปี แต่ไม่เกินอายุสัญญาเช่า และค่าธรรมเนียมค้ำประกันเงินกู้ ซึ่งเครื่องบินตัดจ่ายตามระยะเวลาเงินกู้ในแต่ละรอบระยะเวลาบัญชี

5.12 เงินกู้ยืมระยะยาว งบการเงินรวม และงบการเงินเฉพาะกิจการ

สกุลเงินกู้	ตามสกุลเงินกู้		หน่วย : ล้านบาท	
	2557	2556	2557	2556
เงินยูโร	496,371,133	526,502,960	20,031.15	23,862.33
เงินบาท	31,894,157,895	37,735,631,579	31,894.16	37,735.63
รวมเงินกู้ยืมระยะยาว			51,925.31	61,597.96
หัก ส่วนที่ครบกำหนดชำระภายในหนึ่งปี			8,039.45	10,767.12
คงเหลือส่วนที่เป็นเงินกู้ยืมระยะยาว			43,885.86	50,830.84

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ มีเงินกู้ยืมจากต่างประเทศผ่านกระทรวงการคลัง จำนวนเงิน 15,471.25 ล้านบาท และเงินกู้ยืมภายในประเทศจากธนาคารพาณิชย์ต่างๆ และธนาคารออมสิน จำนวนเงิน 36,454.06 ล้านบาท รวมเป็นเงินกู้ยืมทั้งสิ้น จำนวน 51,925.31 ล้านบาท และโอนไปเป็นเงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี จำนวนเงิน 8,039.45 ล้านบาท คงเหลือ เป็นเงินกู้ยืมระยะยาว 43,885.86 ล้านบาท

5.13 หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ

หน่วย : ล้านบาท

หนี้สินภายใต้สัญญาเช่า	2557		2556	
	มูลค่าตามบัญชี	มูลค่าปัจจุบัน	มูลค่าตามบัญชี	มูลค่าปัจจุบัน
ภายใน 1 ปี	10,638.03	10,092.05	10,313.02	9,485.65
เกิน 1 ปี - 5 ปี	34,499.85	29,021.27	37,381.28	31,163.91
เกิน 5 ปี	26,888.97	17,481.22	25,937.58	17,751.54
รวม	72,026.85	56,594.54	73,631.88	58,401.10

บริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าเครื่องบินโดยมีสิทธิเลือกที่จะซื้อได้กับสถาบันการเงินต่างประเทศ และในประเทศ รวม 14 แห่ง และแสดงมูลค่าตามนโยบายการบัญชีข้อ 3.9 โดยในงวดบัญชีปี 2557 มีจำนวนคงเหลือ 38 ลำ เป็นภาระหนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าทั้งสิ้นที่มีกำหนดจ่ายในระหว่างปี 2558 - 2571 รวม 75,810.97 ล้านบาท หักส่วนที่จะบันทึกเป็นคอกเบี้ยจ่ายเมื่อถึงกำหนดจ่ายประมาณ 3,784.12 ล้านบาท คงเหลือเป็นเงินต้นภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าฯ ดังกล่าว จำนวน 72,026.85 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 โอนไปเป็นหนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบินที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี จำนวน 10,638.03 ล้านบาท คงเหลือเป็นหนี้สินระยะยาว 61,388.82 ล้านบาท

5.14 หุ้น

หน่วย : ล้านบาท

เบ็ดเสร็จใหญ่ ผู้ถือหุ้น /ครมที่/วันที่	การจำหน่าย						การถือ					หุ้นทั้งหมด ณ 31 ธ.ค. 57	
	วงเงินที่ อนุมัติให้ จำหน่าย	ครมที่ จำหน่าย	ปีที่ จำหน่าย	คนกำหนด	อายุ (ปี)	อัตราดอกเบี้ย จ่ายทุก 6 เดือน (ร้อยละ)	จำนวนเงิน	2557	2558	2559	2560		2561
วิสามัญ/1/2546 2 กันยายน 2546	40,000	2 (ชุดที่ 3)	2547	20 ตุลาคม 2557	10	5.80	3,000.00	20 ตุลาคม					-
		3 (ชุดที่ 3)	2548	12 พฤษภาคม 2558	10	5.19	3,000.00						3,000.00
	60,000						6,000.00						
สามัญ /2548 23 ธันวาคม 2548		1 (ชุดที่ 2)	2552	20 มกราคม 2557	5	5.45	720.00	20 มกราคม					-
		1 (ชุดที่ 3)	2552	20 มกราคม 2559	7	5.60	300.00						300.00
		1 (ชุดที่ 4)	2552	20 มกราคม 2562	10	6.00	3,600.00						3,600.00
							4,620.00						
สามัญ /2553 28 เมษายน 2553	40,000	1 (ชุดที่ 1)	2554	13 พฤษภาคม 2561	7	ปีที่ 1-3 ร้อยละ 4.00 ปีที่ 4-6 ร้อยละ 4.50 ปีที่ 7 ร้อยละ 5.25	1,555.00						1,555.00
		1 (ชุดที่ 2)	2554	13 พฤษภาคม 2564	10	ปีที่ 1-4 ร้อยละ 4.25 ปีที่ 5-8 ร้อยละ 4.75 ปีที่ 9-10 ร้อยละ 5.35	833.00						833.00
		1 (ชุดที่ 3)	2554	13 พฤษภาคม 2559	5	3.91	2,000.00						2,000.00
		1 (ชุดที่ 4)	2554	13 พฤษภาคม 2561	7	4.36	1,445.00						1,445.00
		1 (ชุดที่ 5)	2554	13 พฤษภาคม 2564	10	4.62	2,167.00						2,167.00
							8,000.00						
		2	2554	28 ธันวาคม 2559	5	4.30	2,000.00						2,000.00
							2,000.00						
		1 (ชุดที่ 1)	2555	16 กุมภาพันธ์ 2562	7	4.41	1,000.00						1,000.00
		1 (ชุดที่ 2)	2555	16 กุมภาพันธ์ 2565	10	4.75	2,000.00						2,000.00
							3,000.00						
		2	2555	23 มีนาคม 2567	12	4.98	1,500.00						1,500.00
							1,500.00						
		3 (ชุดที่ 1)	2555	11 ตุลาคม 2560	5	4.51	4,000.00						4,000.00
		3 (ชุดที่ 2)	2555	11 ตุลาคม 2562	7	4.70	1,500.00						1,500.00
		3 (ชุดที่ 3)	2555	11 ตุลาคม 2565	10	4.90	1,500.00						1,500.00
							7,000.00						

หน่วย : ล้านบาท

การจำหน่าย				การถือครอง									
บันทึกประโยชน์ผู้ถือหุ้น / ครึ่งปี/วันที่	วงเงินที่อนุมัติให้จำหน่าย	ครึ่งที่จำหน่าย	ปีที่จำหน่าย	ครบกำหนด	อายุ (ปี)	อัตราดอกเบี้ยจ่ายทุก 6 เดือน (ร้อยละ)	จำนวนเงิน	2557	2558	2559	2560	2561	หุ้นกู้คงเหลือ ณ 31 ธ.ค. 57
ระหว่างปี 2556		1	2556	16 พฤษภาคม 2561	5	4.18	5,000.00						5,000.00
16 พฤษภาคม 2556							5,000.00						
30 สิงหาคม 2556		2	2556	30 สิงหาคม 2561	5	4.58	1,250.00						1,250.00
		2 (ชุดที่ 1)	2556	30 สิงหาคม 2563	7	4.88	1,250.00						1,250.00
		2 (ชุดที่ 2)	2556	30 สิงหาคม 2566	10	5.16	1,500.00						1,500.00
		2 (ชุดที่ 3)	2556				4,000.00						
ระหว่างปี 2557													
ครั้งที่ 1 / 2557		ชุดที่ 1	2557	07 กุมภาพันธ์ 2562	5	4.71	1,200.00						1,200.00
07 กุมภาพันธ์ 2557		ชุดที่ 2	2557	07 กุมภาพันธ์ 2564	7	5.14	1,000.00						1,000.00
		ชุดที่ 3	2557	07 กุมภาพันธ์ 2567	10	5.58	1,000.00						1,000.00
							* 3,200.00						
ครั้งที่ 2 / 2557		ชุดที่ 1	2557	26 ธันวาคม 2562	5	4.46	1,230.00						1,230.00
26 ธันวาคม 2557		ชุดที่ 2	2557	26 ธันวาคม 2564	7	4.76	1,340.00						1,340.00
		ชุดที่ 3	2557	26 ธันวาคม 2567	10	4.98	1,430.00						1,430.00
							4,000.00						44,600.00
รวม													

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทมีหุ้นกู้คงเหลือ 44,600.00 ล้านบาท ได้โอนเป็นหนี้สินถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี จำนวน 3,000 ล้านบาท คงเหลือเป็นหนี้สินระยะยาว 41,600 ล้านบาท * บริษัทฯ ได้ทำธุรกรรม Cross Currency Swap เปลี่ยนสถานะหนี้หุ้นกู้มูลค่า 3,200 ล้านบาท เป็นสกุลยูโรมูลค่า 71.24 ล้านบาท คิวอิตราออกเบี้ย 2.92% , 3.79% และ 4.46% ตามลำดับ

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

5.15 หนี้สินหมุนเวียนอื่นๆ

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2557	2556	2557	2556
เจ้าหนี้ค่าธรรมเนียมนามบัตร	4,641.41	5,901.77	4,641.41	5,901.77
รายได้รอตัดบัญชี	100.56	4.39	100.06	4.14
ภาษีรอนำส่ง	213.76	144.37	211.82	141.82
เจ้าหนี้ค่าใช้จ่ายพนักงานท้องถิ่นในต่างประเทศ	498.90	564.44	498.90	564.44
เงินมัดจำรับ	1,268.73	917.41	1,260.63	909.33
เจ้าหนี้พนักงาน	2.29	161.42	2.29	161.42
รายได้รับล่วงหน้า	-	347.55	-	347.55
เจ้าหนี้สินทรัพย์รอเรียกเก็บ	792.63	518.59	792.63	518.59
เจ้าหนี้อื่นๆ	1,173.64	1,813.75	1,041.42	2,371.23
รวม	8,691.92	10,373.69	8,549.16	10,920.29

5.16 เงินกองทุนบำเหน็จพนักงาน งบการเงินรวม และงบการเงินเฉพาะกิจการ

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

หน่วย : ล้านบาท

	2557	2556
สินทรัพย์หมุนเวียน	4,883.18	4,844.51
อื่นๆ	73.87	75.19
รวม	4,957.05	4,919.70
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	193.90	45.29
กองทุนเงินบำเหน็จ	4,763.15	4,874.41
รวม	4,957.05	4,919.70

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 กองทุนฯ มียอดคงเหลือ 4,763.15 ล้านบาท เท่ากับยอดภาระผูกพันของบริษัทฯ ที่จะต้องจ่ายให้พนักงาน (ในงวดบัญชีนี้ บริษัทฯ จ่ายสมทบกองทุนในอัตราร้อยละ 10 เป็นเงิน 218.20 ล้านบาท หักกับยอดจ่ายสมทบตามภาระผูกพัน 112.97 ล้านบาท รวมเป็นเงิน 105.23 ล้านบาท)

5.17 ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน งบการเงินเฉพาะกิจการ

ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน แบ่งเป็น 5 โครงการ ประกอบด้วย

5.17.1 การจ่ายเงินตอบแทนความชอบในการทำงาน บริษัทฯ ให้ผลประโยชน์สำหรับพนักงานเกษียณอายุให้ได้รับเงินค่าตอบแทนความชอบ ในการทำงานครั้งนี้ พนักงานที่มีอายุงานตั้งแต่ 5 ปี แต่ไม่ถึง 15 ปี ได้รับค่าตอบแทนเท่ากับอัตราเงินเดือนค่าจ้างสุดท้าย 180 วัน และพนักงานที่มีอายุงานตั้งแต่ 15 ปี ขึ้นไป ได้รับเงินค่าตอบแทนเท่ากับอัตราเงินเดือนค่าจ้างสุดท้าย 300 วัน

5.17.2 ผลประโยชน์ค่ารักษาพยาบาลหลังเกษียณ บริษัทฯ ให้ผลประโยชน์ครั้งนี้ พนักงานที่เกษียณอายุ และพนักงานที่ได้รับอนุมัติให้เกษียณอายุก่อนกำหนด รวมทั้งคู่สมรสและบุตรอายุต่ำกว่า 20 ปี บริบูรณ์ที่ยังมิได้สมรสมีสิทธิเข้ารับการรักษายาบาล ณ สถานพยาบาลของบริษัทฯ ทุกแห่งได้โดยไม่เสียค่าใช้จ่ายใดๆ

5.17.3 การจ่ายเงินค่าชดเชยวันหยุดพักผ่อนประจำปี บริษัทฯ ให้ผลประโยชน์ดังนี้ พนักงานที่ปฏิบัติงานในรอบปีหนึ่งๆ จะมีสิทธิลาหยุดพักผ่อนได้ในรอบปีถัดไป และพนักงานสามารถสะสมวันหยุดพักผ่อนประจำปีได้ไม่เกิน 3 ปี ติดต่อกัน

5.17.4 ผลตอบแทนพนักงานระยะยาว (แวน - เจ็ม) บริษัทฯ จะมอบรางวัลให้แก่พนักงานที่ได้ปฏิบัติงานครบ 15 ปี และครั้งต่อไปจะมอบให้เมื่อพนักงานปฏิบัติงานครบ 25 ปี และ 35 ปี

5.17.5 บัตรโดยสารฟริหลังเกษียณ บริษัทฯ ให้ผลประโยชน์ดังนี้ พนักงานที่ทำงานกับบริษัทฯ มาครบ 15 ปี มีสิทธิขอบัตรโดยสารฟริประเภทสำรองที่นั่งได้ เฉพาะเส้นทางที่บริษัทฯ ทำการบินได้ 1 เที่ยว และหากพนักงานยังคงทำงานอยู่กับบริษัทฯ จะใช้สิทธินี้ได้อีกทุกกรอบ 5 ปี ภายหลังจากวันที่มีสิทธิครั้งก่อนและพนักงานสามารถเก็บสะสมสิทธิไว้ใช้เมื่อใดก็ได้

ข้อสมมติฐานในการประมาณการตามหลักการคณิตศาสตร์ประกันภัย

อัตราคิดลด (Discount Rate)	4.4 %
อัตราเงินเฟ้อ (Price Inflation)	3.0 %
อัตราการขึ้นเงินเดือน สำหรับพนักงานในประเทศไทย 3.0 % - 7.0% และพนักงานท้องถิ่น 5.0 %	
อัตราการหมุนเวียนพนักงาน (Turnover) สำหรับพนักงานในประเทศไทย 0.0% - 2.0% และพนักงานท้องถิ่น 0.0% - 9.0%	
อัตราเงินเฟ้อค่ารักษาพยาบาล	6.0 %
อัตรามรณะ	TMO08 (อัตรารวมมรณะไทยปี 2551)

การเปลี่ยนแปลงในมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเดินรวม		งบการเดินเฉพาะกิจการ	
	2557	2556	2557	2556
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ณ วันต้นงวด	10,545.97	11,082.18	10,511.75	10,970.90
ปรับปรุงภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงานของบริษัทย่อย	-	(91.21)	-	-
ต้นทุนบริการในปัจจุบัน	498.87	489.01	481.54	475.63
ต้นทุนดอกเบี้ย	451.03	433.00	450.02	432.53
ผลประโยชน์ที่จ่าย	13.04	(61.20)	13.04	(59.38)
ขาดทุน(กำไร)จากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	-	(1,305.81)	-	(1,307.93)
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ณ วันสิ้นงวด	11,508.91	10,545.97	11,456.35	10,511.75

ผลกำไร หรือขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย เกิดจากการเปลี่ยนแปลงในมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันตามโครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้ และผลประโยชน์ระยะยาวอื่น ซึ่งเป็นผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติที่ใช้ในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย โดยในงวดบัญชี ปี 2557 ไม่มีการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติที่ใช้ในการประมาณการดังกล่าว จึงไม่เกิดผลกระทบต่อกำไร(ขาดทุน)เบ็ดเสร็จอื่น

5.18 ประมวลการหนี้สินระยะยาว

การเปลี่ยนแปลงในมูลค่าปัจจุบันของประมวลการหนี้สินระยะยาว

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2557	2556	2557	2556
ประมวลการหนี้สินระยะยาว ณ วันต้นงวด	488.52	831.59	486.08	829.19
ประมวลการหนี้สินระยะยาว สำหรับงวด	(75.56)	(343.07)	(75.56)	(343.11)
ประมวลการหนี้สินระยะยาว ณ วันสิ้นงวด	412.96	488.52	410.52	486.08

ประมวลการหนี้สินระยะยาว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 (งบการเงินเฉพาะกิจการ) ประกอบด้วย

5.18.1 ศาลชั้นต้นได้มีคำพิพากษาให้บริษัทฯ ชำระค่าเสียหายที่พนักงานฟ้องร้องเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 9.89 ล้านบาท ซึ่งขณะนี้ อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลฎีกา

5.18.2 ศาลชั้นต้นได้มีคำพิพากษาให้บริษัทฯ ชำระค่าเสียหายจากการระงับการสั่งซื้อไวน์ที่บริษัท หมิงเหยิง อินเตอร์เนชั่นแนล ฟ้องร้องเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 27.63 ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลอุทธรณ์

5.18.3 ศาลได้มีคำพิพากษาให้บริษัทฯ จ่ายค่าชดเชยให้พนักงานเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 2.88 ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลฎีกา

5.18.4 ศาลชั้นต้นได้มีคำพิพากษาให้บริษัทฯ ชำระค่าเสียหายเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 42.26 ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลอุทธรณ์ และศาลฎีกา

5.18.5 ศาลชั้นต้นและศาลอุทธรณ์ได้มีคำพิพากษา ให้บริษัทฯ คืนเงินค้ำประกัน หรือเงินค่าปรับเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 5.07 ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลฎีกา

5.18.6 ศาลอุทธรณ์ได้มีคำพิพากษาให้บริษัทฯ ชำระเงินเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 1.59 ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลฎีกา

5.18.7 บริษัทฯ ได้ประมวลการค่าความเสียหาย และค่าปรับ กรณีคดีละเมิดกฎหมายป้องกันการค้าที่ไม่เป็นธรรม (Antitrust) และรับรู้ไว้ในงบการเงินสำหรับปี 2551 จำนวนเงิน 4,290.17 ล้านบาท ซึ่งในงบการเงินสำหรับปี 2553, 2554, 2555 และ 2556 บริษัทฯ ได้ปรับลดประมวลการค่าความเสียหาย และค่าปรับดังกล่าว จำนวนเงิน 1,783.19 ล้านบาท 1,042.05 ล้านบาท 695.76 ล้านบาท และ 372.11 ล้านบาท ตามลำดับ และสำหรับปี 2557 บริษัทฯ ได้ปรับลดประมวลการค่าความเสียหาย และค่าปรับดังกล่าวอีกจำนวน 75.86 ล้านบาท คงเหลือ 321.20 ล้านบาท

5.18.8 ในปี 2555 บริษัทฯ ได้ปรับลดประมวลการค่าความเสียหายและค่าปรับ กรณี Antitrust ของประเทศสหรัฐอเมริกา จำนวน 41 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เหลือเฉพาะกรณี Passenger Civil Class Action จำนวน 20 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ต่อมาคณะกรรมการบริษัทฯ ในคราวประชุมครั้งที่ 11/2556 เมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน 2556 มีมติอนุมัติการประนีประนอมยอมความกรณี U.S. Passenger Civil Class Action ในวงเงิน 10 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ตามประเด็นความเห็นของคณะกรรมการค้านกฎหมาย ซึ่งต่อมาสำนักกฎหมาย Cravath, Swaine & Moore LLP ทนายความบริษัทฯ สามารถเจรจาตกลงจำนวนเงินได้ต่ำกว่าที่คณะกรรมการบริษัทฯ อนุมัติคือ 9.7 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

ปัจจุบัน บริษัทฯ ได้ตกลงประนีประนอมยอมความกับโจทก์เป็นเงินจำนวน 9.7 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา รวมค่าใช้จ่ายในการ Notice ให้แก่กลุ่มโจทก์ทั้งหมด (Action Class) และค่าทนายความของโจทก์แล้วโดยบริษัทฯ สามารถแบ่งชำระเงินในการประนีประนอมยอมความเป็น 2 งวด อย่างไรก็ตาม สัญญาประนีประนอมยอมความจะต้องได้รับความเห็นชอบจากศาล Federal Court เมืองซานฟรานซิสโก มลรัฐแคลิฟอร์เนีย ประเทศสหรัฐอเมริกา ก่อนที่การประนีประนอมยอมความจะมีผลบังคับตามกฎหมาย ส่วนการชำระเงินตามสัญญาประนีประนอมยอมความดังกล่าวเป็นการชำระเงินเข้าบัญชี Escrow ซึ่ง Escrow Agent จะทำการโอนให้แก่โจทก์ได้ต่อเมื่อศาลมีคำพิพากษาตามสัญญาประนีประนอมยอมความแต่หากศาลไม่มีคำพิพากษาดังกล่าวก็จะต้องโอนเงินคืนให้แก่บริษัทฯ ต่อไป ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้จ่ายเงินในการประนีประนอมยอมความงวดที่ 1 และงวดที่ 2 เข้าบัญชี Escrow ตามสัญญาประนีประนอมยอมความแล้ว

ในคราวประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 10/2554 วันที่ 19 สิงหาคม 2554 มีมติอนุมัติให้เปลี่ยนสกุลเงินที่ใช้ในการประมาณการค่าความเสียหาย และค่าปรับจากสกุลเงินบาทเป็นสกุลเงินต่างประเทศตามภาวะสัญญาที่จะต้องชำระในอนาคต โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนปัจจุบันจากธนาคารแห่งประเทศไทย ณ วันสิ้นงวดบัญชี

ฝ่ายกฎหมาย และกำกับกิจกรรมองค์กร จึงได้กำหนดแนวทางในการประมาณการดังนี้

1. การปรับปรุงประมาณการค่าความเสียหายและค่าปรับข้างต้น เป็นการประเมินจากความคืบหน้าและแนวทางของคดีต่างๆ ซึ่งมีความชัดเจนขึ้น ตลอดจนพิจารณาจากโอกาสที่บริษัทฯ อาจถูกกล่าวหาจากทางการของแต่ละประเทศที่มีการสอบสวนประกอบกับอัตราค่าปรับขั้นต่ำที่อาจจะเกิดขึ้น ในกรณีที่มีการชี้ขาดหรือพิพากษาว่า บริษัทฯ ได้กระทำความผิดตามที่ถูกล่ามหรือตามที่ถูกฟ้องร้องจริง และปรับปรุงอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราระหว่างประเทศให้สอดคล้องกับปัจจุบันมากขึ้น
2. จำนวนประมาณการค่าความเสียหาย และค่าปรับข้างต้น เป็นการประมาณจากฐานค่าปรับของทางการแต่ละประเทศที่มีการสอบสวนและฟ้องร้องรวมตลอดถึงประมาณการเบื้องต้นของค่าเสียหายคดีแพ่ง กรณี Civil Class Action ในประเทศสหรัฐอเมริกา ถึงแม้คดีแพ่งดังกล่าวยังไม่ปรากฏทนายของคดีในคำฟ้อง ซึ่งโจทก์มีหน้าที่จะต้องพิสูจน์ความเสียหาย
3. การชี้ขาดหรือการตัดสินในคดีต่างๆ จะเกิดขึ้นในปีงบประมาณต่อจากนี้ซึ่งอาจเกิดขึ้นไม่พร้อมกัน
4. การประมาณการดังกล่าวอาจคลาดเคลื่อนจากความเป็นจริงในสาระสำคัญเนื่องจาก
 - 4.1 ในประเทศที่มีการสอบสวนโดยที่ยังไม่มีการกล่าวหาว่า บริษัทฯ ได้กระทำความผิดกฎหมายนั้น ยังไม่ปรากฏข้อเท็จจริงที่แน่ชัดว่าจะมีการกล่าวหาหรือไม่ ถ้ามีการกล่าวหาจะระบุว่า ท้องที่ใดบ้างที่บริษัทฯ กระทำผิด คดีนั้น จึงยังไม่สามารถทราบจำนวนรายรับของบริษัทฯ ในท้องที่ดังกล่าวในอันที่จะถูกนำไปเป็นหลักฐานในการคำนวณค่าปรับหรือค่าเสียหายได้
 - 4.2 การกำหนดค่าปรับและค่าเสียหายเป็นดุลยพินิจของผู้ชี้ขาดหรือผู้ตัดสินโดยอาจจะพิจารณาข้อเท็จจริงอื่นๆ ในคดีประกอบด้วย
 - 4.3 ก่อนมีการชี้ขาดหรือตัดสิน อาจมีการตกลงหรือประนีประนอมในเรื่องค่าปรับหรือค่าเสียหายได้ ทั้งนี้จะขึ้นอยู่กับนโยบายของแต่ละประเทศและรูปคดีที่เกิดขึ้น

5.19 เงินปันผลจ่าย งบการเงินเฉพาะกิจการ

คಾಮมติที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2557 เมื่อวันที่ 29 เมษายน 2557 งดจ่ายเงินปันผลสำหรับผลการดำเนินงานประจำปี 2556

5.20 ทุนเรือนหุ้น

บริษัทฯ มีทุนจดทะเบียนหุ้นสามัญ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 จำนวน 2,698.90 ล้านบาท มูลค่าหุ้นละ 10 บาท รวมเป็นทุนจดทะเบียน 26,989.01 ล้านบาท ทุนที่ออกและชำระแล้วจำนวน 21,827.72 ล้านบาท

5.21 สำรองตามกฎหมาย

บริษัทฯ มียอดสำรองตามกฎหมาย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 จำนวน 2,691.27 ล้านบาท

5.22 รายได้อื่นๆ

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2557	2556	2557	2556
กำไรจากการจำหน่ายทรัพย์สิน	27.02	87.77	27.02	87.77
เงินปันผลจากบริษัทร่วมและบริษัทย่อย	-	-	346.24	552.16
รายได้จากการให้บริการอื่นของฝ่ายซ่อมบำรุงอากาศยาน	485.08	598.49	485.08	598.49
รายได้จากค่าธรรมเนียมสนามบินที่เรียกเก็บกับผู้โดยสาร	-	630.88	-	630.88
รายได้ค่าปรับจากการส่งมอบเครื่องบินล่าช้า	7.86	651.85	7.86	651.85
รายได้ค่าปรับอื่นๆ	110.08	73.23	110.08	73.23
รายได้ค่าสินไหมทดแทนจากเหตุอุทกภัย	164.70	1,135.09	164.70	1,135.09
รายได้จากการให้บริการห้องรับรองลูกค้า	100.95	79.16	100.95	79.16
อื่นๆ	1,723.12	476.66	1,878.56	473.54
รวม	2,618.81	3,733.13	3,120.49	4,282.17

5.23 ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2557	2556	2557	2556
ค่าใช้จ่ายบุคลากร	30,223.55	32,146.12	30,098.90	32,146.96
ผลประโยชน์พนักงาน	962.94	858.68	944.60	848.78
ค่าตอบแทนผู้บริหารบริษัทฯ	70.13	79.39	64.90	73.45
ค่าตอบแทนกรรมการบริษัทฯ	17.59	24.52	14.97	22.79
รวม	31,274.21	33,108.71	31,123.37	33,091.98

ผู้บริหาร หมายถึง กรรมการบริษัทฯ ทุกท่าน กรรมการผู้จัดการบริษัทฯ ผู้บริหารบริษัทฯ 4 รายแรก และผู้ดำรงตำแหน่งเทียบเท่าผู้บริหารรายที่ 4 ทุกสาย ต่อจากกรรมการผู้จัดการบริษัทฯ โดยรวมผู้บริหารบริษัทฯ ในสายงานบัญชี หรือการเงินบางคน ซึ่งเป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

นอกจากนี้ กรรมการบริษัทฯ ยังได้รับสิทธิประโยชน์ด้านบัตรเครดิตโดยสาร ซึ่งในปี 2557 และ 2556 กรรมการบริษัทฯ ได้ขออนุญาตโดยสารให้แก่ตนเอง และผู้เกี่ยวข้องจำนวน 153 ฉบับ และ 279 ฉบับ ซึ่งประมาณมูลค่าจากราคาเต็มตามชั้นที่เดินทางคิดเป็นเงิน 13.41 ล้านบาท และ 28.18 ล้านบาท ตามลำดับ

5.24 ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบิน งบการเงินเฉพาะกิจการ

ตามที่บริษัทฯ ได้ปลดระวางเครื่องบิน จำนวน 22 ลำ และรอการขาย ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.5 จากการเปรียบเทียบมูลค่าสุทธิทางบัญชีกับมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขาย ของเครื่องบิน A300-600 จำนวน 8 ลำ A340-500 จำนวน 4 ลำ ATR72 จำนวน 2 ลำ B737-400 จำนวน 4 ลำ และ B747-400 จำนวน 1 ลำ พบว่ามูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขายต่ำกว่ามูลค่าสุทธิทางบัญชีเป็นจำนวนเงิน 6,196.33 ล้านบาท บริษัทฯ จึงได้บันทึกบัญชีรายการขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบิน ดังกล่าวไว้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จสำหรับปี 2557

5.25 ค่าใช้จ่ายอื่น

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2557	2556	2557	2556
ค่าเช่าสำนักงานและสาธารณูปโภค	2,880.95	2,796.66	2,880.95	2,796.66
ค่าเครื่องใช้สำนักงาน	182.62	251.19	182.62	251.19
ค่าซ่อมแซมอาคารและอุปกรณ์	690.84	698.12	690.84	698.12
ค่าจ้างแรงงานภายนอก	1,295.81	1,458.47	1,295.81	1,458.47
ค่าที่ปรึกษาและบริการ	580.26	680.88	580.26	680.88
ค่าดำเนินคดีละเมิดกฎหมายป้องกันการค้าที่ไม่เป็นธรรม	59.61	(277.90)	59.61	(277.90)
ค่าเช่าและบำรุงรักษาอุปกรณ์คอมพิวเตอร์	547.98	465.05	547.98	465.05
ค่าเช่าเครื่องมืออุปกรณ์สื่อสารและอุปกรณ์สำนักงาน	378.20	312.00	378.20	312.00
ค่าเดินทางและยานพาหนะ	580.23	592.02	580.23	592.02
ค่าสิทธิประโยชน์	398.41	482.19	398.41	482.19
ค่าเสียหายให้ลูกค้า	229.02	266.76	229.02	266.76
ค่าเสียหายจากเหตุอุทกภัย	69.96	154.25	69.96	154.25
ค่าเผื่ออะไหล่เครื่องบินที่เสื่อมสภาพและไม่ได้ใช้งาน	682.71	720.75	682.71	720.75
ค่าใช้จ่ายรื้อวางขนส่งสินค้าพัสดุภัณฑ์	144.06	175.42	144.06	175.42
ค่าใช้จ่ายร่วมลงทุนในกลุ่ม STAR ALLIANCE	112.97	148.66	112.97	148.66
ภาษีการค้าและภาษีโรงเรือน	176.16	298.60	176.16	298.60
หนี้สูญและหนี้สงสัยจะสูญ	293.64	163.57	290.25	158.93
อื่นๆ	1,542.19	1,315.80	1,382.42	1,232.18
รวม	10,845.62	10,702.49	10,682.46	10,614.23

ค่าดำเนินคดีละเมิดกฎหมายป้องกันการค้าที่ไม่เป็นธรรมเป็นค่าความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น ที่บริษัทฯ ได้ตั้งประมาณการค่าความเสียหาย และค่าปรับจากคดีละเมิดกฎหมาย ป้องกันการค้าที่ไม่เป็นธรรม (Antitrust) ซึ่งในงวดบัญชีปี 2557 บริษัทฯ ได้ปรับลดประมาณการค่าความเสียหาย และค่าปรับดังกล่าวข้างต้น ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.18.7

5.26 ค่าใช้จ่าย(รายได้)ภาษีเงินได้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2557	2556	2557	2556
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้จากกำไรสุทธิทางภาษีสำหรับงวด	80.21	99.83	32.93	60.04
บวก (หัก) : สิ้นทรัพย์/หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี จากผลแตกต่างชั่วคราวเพิ่มขึ้น/ลดลง	(1,245.05)	(1,029.23)	(1,241.37)	(1,028.08)
ค่าใช้จ่าย(รายได้)ภาษีเงินได้สุทธิ	(1,164.84)	(929.40)	(1,208.44)	(968.04)

5.27 การส่งเสริมการลงทุน

บริษัทฯ ได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุน สำหรับการดำเนินการขนส่งทางอากาศของเครื่องบินโดยสารประกอบด้วยกิจกรรมการขนส่งผู้โดยสารและกิจกรรมการขนส่งสินค้า ตามบัตรส่งเสริมการลงทุนดังต่อไปนี้

หน่วย : ล้านบาท

บัตรส่งเสริมการลงทุนเลขที่	วันที่ได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุน
1214(2)/2552	13 มีนาคม 2552
1874(2)/2552	19 พฤศจิกายน 2552
1446(2)/2554	21 เมษายน 2554
1178(2)/2555	10 กุมภาพันธ์ 2555
1627(2)/2555	22 พฤษภาคม 2555
2576(2)/2555	22 ตุลาคม 2555
2577(2)/2555	22 ตุลาคม 2555
1220(2)/2556	13 กุมภาพันธ์ 2556
1221(2)/2556	13 กุมภาพันธ์ 2556
1590(2)/2556	1 พฤษภาคม 2556
2357(2)/2556	27 กันยายน 2556
2358(2)/2556	27 กันยายน 2556
2360(2)/2556	27 กันยายน 2556
2362(2)/2556	27 กันยายน 2556
2363(2)/2556	27 กันยายน 2556
2364(2)/2556	27 กันยายน 2556
2365(2)/2556	27 กันยายน 2556
2366(2)/2556	27 กันยายน 2556
2367(2)/2556	27 กันยายน 2556

ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนดบางประการ สิทธิพิเศษรวมถึงการได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้รับจากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมเป็นระยะเวลา 8 ปี นับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการ

รายได้จากการขาย หรือการให้บริการ แยกตามกิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนและไม่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557 และ 2556 มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	ผลการดำเนินงาน	
	2557	2556
รายได้จากการขายหรือการให้บริการ		
กิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน	77,083.69	64,920.92
กิจการที่ไม่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน	110,693.90	141,054.96
รวมรายได้จากการขายหรือการให้บริการ	187,777.59	205,975.88

5.28 กำไร(ขาดทุน)ต่อหุ้น

กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐานคำนวณโดยหารกำไรหรือขาดทุนที่เป็นส่วนของบริษัทใหญ่ด้วยจำนวนถัวเฉลี่ย ถ่วงน้ำหนักของหุ้นสามัญที่ถือโดยผู้ถือหุ้นในระหว่างงวด

หน่วย : ล้านบาท / ล้านหุ้น

	ผลการเงินรวม		ผลการเงินเฉพาะกิจการ	
	2557	2556	2557	2556
กำไร(ขาดทุน)ที่เป็นส่วนของบริษัทใหญ่	(15,611.62)	(12,047.37)	(14,896.00)	(13,437.99)
จำนวนหุ้นสามัญที่ออก ณ วันที่ 1 มกราคม	2,182.77	2,182.77	2,182.77	2,182.77
จำนวนหุ้นสามัญถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก	2,182.77	2,182.77	2,182.77	2,182.77
กำไร(ขาดทุน)ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน(บาท)	(7.15)	(5.52)	(6.82)	(6.16)

5.29 ข้อมูลทางการเงินจำแนกตามส่วนงาน งบการเงินรวม

5.29.1 รายละเอียดข้อมูลทางการเงินจำแนกตามส่วนงาน มีรายละเอียดดังนี้

งบกำไรขาดทุน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557

หน่วย : ล้านบาท

	กิจการขนส่งทางอากาศ		หน่วยธุรกิจ		กิจการอื่นๆ		รวมทั้งสิ้น	
	2557	2556	2557	2556	2557	2556	2557	2556
รายได้ภายนอก	178,482.49	196,849.66	7,697.14	7,255.91	2,187.98	2,230.67	188,367.61	206,336.24
รายได้ระหว่างส่วนงาน	-	-	(408.07)	10,331.24	(671.06)	6,195.13	(1,079.13)	16,526.37
ดอกเบี้ยรับ	268.62	510.77	-	-	11.35	4.99	279.97	515.76
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	(6,073.28)	(6,057.26)	-	-	-	-	(6,073.28)	(6,057.26)
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน-สุทธิ	(5,804.66)	(5,546.49)	-	-	11.35	4.99	(5,793.31)	(5,541.50)
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	(18,952.55)	(18,452.35)	(772.72)	(799.08)	(809.26)	(774.24)	(20,534.53)	(20,025.67)
ค่าน้ำมันเครื่องบิน	(78,101.94)	(80,525.26)	-	-	(1,129.38)	-	(79,231.32)	(80,525.26)
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	(18,420.05)	(19,264.96)	(7,679.56)	(7,977.25)	(5,174.60)	(5,866.50)	(31,274.21)	(33,108.71)
รายได้ (ค่าใช้จ่าย) ภาษีเงินได้	1,208.44	968.04	-	-	(43.60)	(38.64)	1,164.84	929.40
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	77.28	836.09	-	-	-	-	77.28	836.09
ผลกำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	12,644.84	(3,897.22)	-	-	(21.89)	2.57	12,622.95	(3,894.65)
ผลขาดทุนจากการค้ำของสินทรัพย์	(6,342.58)	(5,426.20)	-	-	-	-	(6,342.58)	(5,426.20)
กำไรจากการเปลี่ยนสภาพเงินลงทุน	-	298.16	-	-	-	-	-	298.16
กำไรจากรายการแทนการจำหน่าย	-	722.30	-	-	-	-	-	722.30
กำไร(ขาดทุน)ของส่วนงาน	(3,258.19)	(15,910.63)	(7,448.56)	2,261.87	(6,030.64)	719.41	(16,737.39)	(12,929.35)

สินทรัพย์และหนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557

หน่วย : ล้านบาท

	กิจการขนส่งทางอากาศ		หน่วยธุรกิจ		กิจการอื่นๆ		รวมทั้งสิ้น	
	2557	2556	2557	2556	2557	2556	2557	2556
สินทรัพย์หมุนเวียน	54,615.59	53,927.76	603.99	756.56	4,999.65	1,266.18	60,219.23	55,950.50
เงินลงทุน	4,851.06	5,060.47	-	-	1.02	51.08	4,852.08	5,111.55
ที่ดินอาคาร และอุปกรณ์	215,510.01	222,732.50	4,802.08	5,268.08	3,709.36	3,448.15	224,021.45	231,448.73
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	14,041.80	11,997.27	1.54	3.31	65.45	38.94	14,108.79	12,039.52
สินทรัพย์ที่ไม่ได้ปันส่วน	-	-	-	-	-	-	4,065.63	2,534.43
สินทรัพย์รวม							307,267.18	307,084.73
หนี้สินหมุนเวียน	96,252.69	79,589.35	234.67	860.61	4,403.09	637.70	100,890.45	81,087.66
หนี้สินไม่หมุนเวียน	163,805.62	167,740.77	-	11.66	56.52	44.99	163,862.14	167,797.42
หนี้สินที่ไม่ได้ปันส่วน	-	-	-	-	-	-	1,218.66	1,280.92
หนี้สินรวม							265,971.25	250,166.00



บริษัทฯ มีส่วนงานที่รายงาน 3 ส่วนงาน ประกอบด้วย ส่วนงานกิจการขนส่งทางอากาศ ส่วนงานหน่วยธุรกิจ และ ส่วนงานกิจการอื่นๆ โดยส่วนงานกิจการขนส่งทางอากาศ ประกอบด้วย บริการขนส่งผู้โดยสาร บริการขนส่งสินค้า พัสดุภัณฑ์ และไปรษณีย์ภัณฑ์ ส่วนงานหน่วยธุรกิจเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการขนส่ง ประกอบด้วย การพาณิชย์สินค้า และไปรษณีย์ภัณฑ์ การบริการลูกค้าภาคพื้น การบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น และครัวการบิน และส่วนงาน กิจการอื่นๆ เป็นกิจการสนับสนุนการขนส่งประกอบด้วย การบริการอำนวยความสะดวก การจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบิน การจำหน่ายสินค้าที่ระลึก ฝ้ายช่าง และการดำเนินงานของบริษัทย่อย

ถ้าไร(ขาดทุน)รวมก่อนภาษีเงินได้ของแต่ละส่วนงานเกิดขึ้นจากรายได้รวมหักต้นทุน และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน บริษัทฯ บันทึกรายการโอนรายได้ระหว่างส่วนงานด้วยราคาที่ขายให้กับลูกค้าที่ไม่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ หักส่วนลด ส่วนงานหน่วยธุรกิจด้านการบริการลูกค้าภาคพื้นบันทึกด้วยราคาต้นทุนหักส่วนลด ส่วนงานกิจการอื่นๆ ฝ้ายช่างบันทึกด้วยราคา ต้นทุนงบประมาณ และบริษัทฯ ได้ตัดบัญชีที่เป็นรายการโอนระหว่างกันดังกล่าวในการจัดทำงบการเงินรวม

สินทรัพย์ของส่วนงาน เป็นสินทรัพย์ที่ใช้ดำเนินงานหรือเกี่ยวข้องกับกิจการนั้นๆ

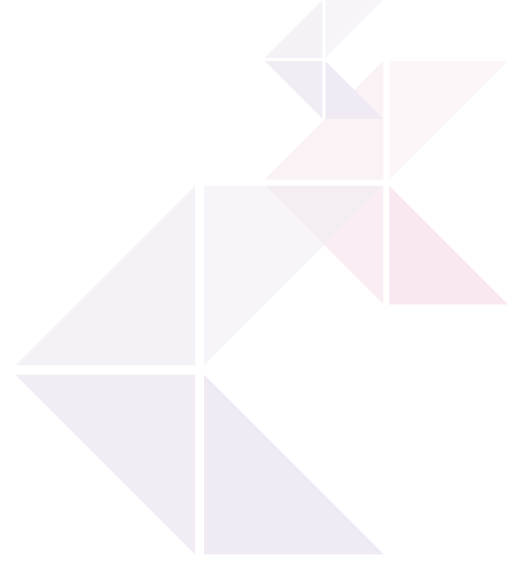
หนี้สินของส่วนงาน เป็นหนี้สินในการดำเนินงานหรือเกี่ยวข้องกับกิจการนั้นๆ

5.29.2 รายได้จำแนกตามภูมิศาสตร์ มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	รายได้ภายในประเทศ			รายได้ต่างประเทศ					รายได้อื่น						
	กิจการ ขนส่ง	หน่วย ธุรกิจ	อื่นๆ	ภูมิภาค เอเชีย	ยุโรป	แปซิฟิก เหนือ	ออสเตรเลีย และ นิวซีแลนด์	แอฟริกา	รายได้ค่าเช่า เหมาลำ และอื่นๆ	ดอกเบียร์	รายได้อื่น	กำไรจาก รายการ แลกเปลี่ยน เงินตรา	กำไรจาก การเปลี่ยน สภาพเงิน ลงทุน	ผลกำไร (ขาดทุน) จากอัตรา แลกเปลี่ยน เงินตรา ต่างประเทศ	รวม
สำหรับปี															
ม.ค.-ธ.ค.57	10,127.77	7,697.14	2,187.98	90,381.98	54,880.47	2,770.42	17,164.07	1,150.14	2,007.64	279.97	2,618.82	-	-	12,622.95	203,889.35
ม.ค.-ธ.ค.56	14,964.78	7,255.91	2,230.67	98,160.44	56,427.52	3,427.96	20,344.19	1,402.88	2,121.89	515.76	3,733.13	722.30	298.16	(3,894.65)	207,710.94

รายได้ค่าน้ำมัน และค่าประกันได้รวมอยู่ในรายได้ที่แยกตามภูมิศาสตร์ และได้รับการแสดงประจำปี 2556 ค้ำยันเพื่อให้สามารถเปรียบเทียบกันได้



5.30 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

ในวงบัญชานี้ บริษัทฯ จ่ายสมทบเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพ เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 1,271.83 ล้านบาท โดยมีเกณฑ์ในการจ่ายสมทบเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพสำหรับสมาชิกที่มีอายุการทำงานไม่เกิน 20 ปี ในอัตราร้อยละ 9 ของเงินเดือน ส่วนสมาชิกที่มีอายุการทำงานเกิน 20 ปี ในอัตราร้อยละ 10

เงินกองทุนสำรองเลี้ยงชีพบริหารงานโดยบริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน กลีกรไทย จำกัด และบริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน เอ็มเอฟซี จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นบริษัทจัดการกองทุนที่ได้รับอนุญาตจากคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.)

5.31 หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

5.31.1 บริษัทฯ มีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งยังมีได้แสดงในงบการเงิน ดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท	
	2557	2556
การค้าประกันโดยธนาคาร (ในประเทศ)	37.24	231.09
การค้าประกันโดยธนาคาร (ต่างประเทศ)	357.37	457.22
บริษัทฯ ถูกฟ้องเป็นจำเลยในคดีต่างๆ ดังนี้		
คดีพิพาทแรงงาน	1,321.01	1,299.87
คดีเรียกค่าเสียหาย	2,247.42	2,588.15
รวม	3,963.04	4,576.33

5.31.2 ความคืบหน้าคดีละเมิดกฎหมายป้องกันการค้าที่ไม่เป็นธรรม (Antitrust) โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. กรณีที่บริษัทฯ ถูกตรวจสอบโดยทางการของประเทศสหรัฐอเมริกา (Department of Justice/DOJ) โดยแยกออกเป็น 2 กรณี

1.1 กรณี Cargo US DOJ Investigation ซึ่งบริษัทฯ ได้รับแจ้งอย่างไม่เป็นทางการว่า DOJ ได้ยุติการสอบสวนบริษัทฯ ไปแล้ว

1.2 กรณี Passenger US DOJ Investigation ปัจจุบันบริษัทฯ ไม่ได้รับการติดต่อใดๆ จาก DOJ จึงคาดว่า DOJ น่าจะยุติการดำเนินคดีกับบริษัทฯ แล้ว

2. กรณีที่บริษัทฯ ถูกตรวจสอบโดยทางการของประเทศออสเตรเลีย Australian Competition and Consumer Commission (ACCC)

เมื่อวันที่ 28 ตุลาคม 2552 ACCC ได้ยื่นฟ้องบริษัทฯ กล่าวหาว่าบริษัทฯ กระทำการละเมิดกฎหมาย Trade Practices Act 1974 โดยยังไม่ได้ระบุดอกค่าปรับและค่าใช้จ่ายที่เรียกเรื่องมา

ปัจจุบัน บริษัทฯ ได้ตกลงประนีประนอมยอมความกับ Australian Competition and Consumer Commission (ACCC) เป็นเงินค่าปรับจำนวน 7,500,000 ดอลลาร์ออสเตรเลีย พร้อมค่าทนายความของ ACCC จำนวน 500,000 ดอลลาร์ออสเตรเลีย รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 8,000,000 ดอลลาร์ออสเตรเลีย เป็นที่เรียบร้อยแล้ว และเมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2555 ศาลได้มีคำพิพากษาให้ประนีประนอมยอมความตามที่บริษัทฯ และ ACCC ตกลงกันแล้วโดยบริษัทฯ สามารถผ่อนชำระค่าปรับได้เป็นจำนวน 7 งวด ในช่วงระยะเวลา 3 ปี

ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้จ่ายชำระค่าปรับงวดที่ 1 ถึงงวดที่ 5 ตามสัญญาประนีประนอมยอมความแล้ว

3. กรณีที่บริษัทฯ ถูกตรวจสอบโดยทางการของประเทศสาธารณรัฐเกาหลี Korea Fair Trade Commission / KFTC

เมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน 2553 บริษัทฯ ได้รับคำตัดสินฉบับทางการ โดย KFTC มีคำสั่งปรับบริษัทฯ เป็นเงินจำนวนทั้งสิ้น 2,877,000,000 วอน แต่ไม่ดำเนินคดีอาญาต่อบริษัทฯ และพนักงานที่เกี่ยวข้อง และบริษัทฯ ได้ยื่นอุทธรณ์คำตัดสินของ KFTC Commissioners ต่อศาล ผลปรากฏว่า ศาลมีคำสั่งยกอุทธรณ์ของบริษัทฯ ทั้งเส้นทางการบินออกจากประเทศสาธารณรัฐเกาหลีและเส้นทางการบินออกจากเขตบริหารพิเศษฮ่องกง ซึ่งบริษัทฯ ได้ยื่นฎีกาต่อศาล

ปัจจุบัน ศาลฎีกาสาธารณรัฐเกาหลีได้มีคำตัดสินยืนตามคำตัดสินของศาลอุทธรณ์ (Seoul High Court) ทั้งกรณีเส้นทางการบินออกจากสาธารณรัฐเกาหลี และเส้นทางการบินออกจากเขตบริหารพิเศษฮ่องกงไปยังสาธารณรัฐเกาหลี กล่าวคือ ให้บริษัทฯ ชำระค่าปรับจำนวน 2,198,000,000 วอน สำหรับเส้นทางการบินออกจากสาธารณรัฐเกาหลี และชำระค่าปรับจำนวน 679,000,000 วอน สำหรับเส้นทางการบินออกจากเขตบริหารพิเศษฮ่องกง พร้อมชำระค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดีชั้นอุทธรณ์ และชั้นฎีกาให้แก่ KFTC จำนวน 36,611,290 วอน หรือประมาณ 1.13 ล้านบาท ซึ่งบริษัทฯ ได้รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายแล้วในไตรมาส 3 ปี 2557 ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ชำระเงินค่าปรับดังกล่าวทั้ง 2 รายการตามคำตัดสินของ KFTC ไว้แล้ว ในขณะยื่นอุทธรณ์ต่อศาล

4. กรณีที่บริษัทฯ ถูกตรวจสอบโดยคณะกรรมการด้านการพาณิชย์ของประเทศนิวซีแลนด์ (New Zealand Commerce Commission) หรือ NZCC

NZCC ได้ยื่นฟ้องบริษัทฯ และสายการบินอื่นอีก 13 สายการบิน ณ ศาลเมือง Auckland กล่าวหาว่า บริษัทฯ ร่วมกับสายการบินอื่นกำหนด Fuel Surcharge และ Security Surcharge ซึ่งเป็นการละเมิดกฎหมายพาณิชย์ (Commerce Act) ของประเทศนิวซีแลนด์ โดยขอให้ศาลมีคำพิพากษาให้บริษัทฯ ชำระค่าปรับและค่าใช้จ่ายตามกฎหมาย โดยยังไม่ได้ระงับยอดค่าปรับและค่าใช้จ่ายที่เรียกร้องมา

ปัจจุบัน บริษัทฯ ได้ตกลงประนีประนอมยอมความกับคณะกรรมการด้านการพาณิชย์ของประเทศนิวซีแลนด์ (New Zealand Commerce Commission) หรือ NZCC เป็นที่เรียบร้อยแล้ว และเมื่อวันที่ 22 เมษายน 2556 ศาลประเทศนิวซีแลนด์ ได้มีคำพิพากษาตามแนวทางของการเจรจาประนีประนอมที่บริษัทฯ ได้ทำกับ NZCC โดยศาลได้อนุญาตให้บริษัทฯ ชำระค่าปรับให้แก่ทางการของประเทศนิวซีแลนด์ เป็นจำนวน 2,700,000.00 ดอลลาร์นิวซีแลนด์ และชำระค่าใช้จ่ายทนายความของคณะกรรมการ NZCC จำนวน 259,079.18 ดอลลาร์นิวซีแลนด์ รวมทั้งสิ้นเป็นจำนวน 2,959,079.18 ดอลลาร์นิวซีแลนด์ โดยสามารถแบ่งชำระค่าปรับเป็น 4 งวด ในระยะเวลา 18 เดือน

ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้จ่ายชำระค่าปรับครบทุกงวด ตามสัญญาประนีประนอมยอมความแล้ว

5. กรณีที่บริษัทฯ ถูกกลุ่มผู้โดยสารฟ้องเรียกค่าเสียหายบริษัทฯ ต่อศาลนครลอสแอนเจลิส และศาลนครซานฟรานซิสโก สหรัฐอเมริกา กล่าวหาว่าบริษัทฯ กำหนดราคาอัตราค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมพิเศษต่างๆ อันเป็นการละเมิดกฎหมาย Antitrust ของประเทศสหรัฐอเมริกา ต่อมาศาลมีคำสั่งให้ศาลนครซานฟรานซิสโกพิจารณาเป็นคดีเดียว โดยยังไม่มีภาระระบุจำนวนทุนทรัพย์ที่ฟ้องร้องจนกว่าศาลจะชี้ขาดว่าบริษัทฯ เป็นฝ่ายผิด

ปัจจุบัน บริษัทฯ ได้ตกลงประนีประนอมยอมความกับโจทก์เป็นเงินจำนวน 9.7 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา รวมค่าใช้จ่ายในการ Notice ให้แก่กลุ่มโจทก์ทั้งหมด (Action Class) และค่าทนายความของโจทก์แล้ว โดยบริษัทฯ สามารถแบ่งชำระค่าปรับเป็น 2 งวด อย่างไรก็ตาม สัญญาประนีประนอมยอมความจะต้องได้รับความเห็นชอบจากศาล Federal Court เมืองซานฟรานซิสโก มลรัฐแคลิฟอร์เนีย ประเทศสหรัฐอเมริกา ก่อนที่การประนีประนอมยอมความจะมีผลบังคับตามกฎหมาย ส่วนการชำระเงินตามสัญญาประนีประนอมยอมความดังกล่าวเป็นการชำระเงินเข้าบัญชี Escrow ซึ่ง Escrow Agent จะทำการโอนให้แก่โจทก์ได้ต่อเมื่อศาลมีคำพิพากษาตามสัญญาประนีประนอมยอมความ แต่หากศาล ไม่มีคำพิพากษาดังกล่าวก็จะต้องโอนเงินคืนให้แก่บริษัทฯ ต่อไป

ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้จ่ายเงินในการประนีประนอมยอมความงวดที่ 1 และงวดที่ 2 เข้าบัญชี Escrow ตามสัญญาประนีประนอมยอมความแล้ว

6. กรณีบริษัทฯ ถูกจำเลยในคดี Cargo Civil Class Action ในประเทศออสเตรเลียยื่นคำร้องเพื่อใช้สิทธิไล่เบี้ยต่อบริษัทฯ

สายการบิน British Airways สายการบิน Singapore Airlines (ร่วมกับ Singapore Airlines Cargo) สายการบิน Cathay Pacific และ Lufthansa Cargo ได้ยื่นคำร้องต่อศาลขอให้เรียกบริษัทฯ เข้าเป็นจำเลยร่วมในคดีแพ่ง และเมื่อวันที่ 18 กันยายน 2556 ศาลได้มีคำสั่งอนุญาตให้จำเลยยื่นคำร้องเพื่อใช้สิทธิไล่เบี้ยต่อบริษัทฯ รวมทั้งสายการบินอื่นๆ เพื่อให้ร่วมกันชดเชยค่าเสียหายตามสัดส่วนในกรณีที่ศาลมีคำสั่งให้จำเลยชำระค่าเสียหายต่อโจทก์

ปัจจุบัน บริษัทฯ ได้ตกลงประนีประนอมยอมความกับโจทก์และจำเลยแล้ว เป็นเงิน 500,000 ดอลลาร์ออสเตรเลีย ซึ่งศาลได้เห็นชอบตามสัญญาประนีประนอมยอมความระหว่างโจทก์ จำเลย และสายการบินที่ถูกไล่เบี้ย (รวมทั้งบริษัทฯ) ตกงกันแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างรอศาลจัดทำคำสั่งอนุญาตการประนีประนอมยอมความเป็นลายลักษณ์อักษร



7. กรณีบริษัทฯ ถูกสายการบิน British Airways ซึ่งเป็นจำเลยในคดี Cargo Civil Action ในประเทศอังกฤษร้องขอใช้สิทธิไล่เบี่ย

เมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2557 บริษัทฯ ได้รับหนังสือจากทนายความในประเทศอังกฤษของสายการบิน British Airways แจ้งว่าสายการบิน British Airways ซึ่งเป็นจำเลยในคดี Civil Class Action ในประเทศอังกฤษ และถูกฟ้องให้ชดเชยค่าเสียหายจากการกำหนดราคาค่าธรรมเนียมพิเศษ (Fuel Surcharge และ Security Surcharge) ในช่วงระหว่างปี 2542 - 2550 ได้ยื่นคำร้องต่อศาลขอใช้สิทธิไล่เบี่ยสายการบินอื่นๆ จำนวน 18 ราย รวมทั้งบริษัทฯ ในวันที่ 28 พฤศจิกายน 2556 ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่ใช่คู่ความหลักในคดี คดีอยู่ในระหว่างการพิจารณาของศาล

8. กรณีบริษัทฯ ถูกฟ้องในคดี Cargo Civil Case ในประเทศสาธารณรัฐเกาหลี

เมื่อวันที่ 22 มกราคม 2557 บริษัทฯ ได้รับแจ้งเรื่องนี้จากสำนักงานสาขาของบริษัทฯ ในประเทศสาธารณรัฐเกาหลีว่า กลุ่มบริษัทแอลจี ได้แก่ LG Chemical, LG Electronics, LG Display และ LG Life Science ได้ยื่นฟ้องคดีแพ่งต่อสายการบินจำนวน 12 ราย รวมทั้งบริษัทฯ ในวันที่ 27 พฤศจิกายน 2556 เพื่อเรียกร้องค่าเสียหายจากการร่วมกันกำหนดราคา Fuel Surcharge ระหว่างสายการบินต่างๆ ในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2546 - 2550 โดยกลุ่มบริษัทแอลจีได้ระบุจำนวนทุนทรัพย์ในคำฟ้องเป็นเงินจำนวน 404,000,000 วอน พร้อมดอกเบี้ย หรือประมาณ 12.28 ล้านบาท และได้ส่งหนังสือในการแก้ไขคำฟ้องเพื่อเพิ่มเติมจำนวนทุนทรัพย์หากกลุ่มบริษัทแอลจีสามารถพิสูจน์ได้ในภายหลัง ขณะนี้คดีอยู่ในระหว่างการพิจารณาของศาล

5.32 ความคืบหน้ากรณีการจัดทำสัญญาการซื้อพื้นที่ระวางบรรทุกสินค้าจากบริษัท Southern Air Inc., (SAI)

เนื่องจากบริษัท Southern Air Inc., (SAI) ได้ยื่นขอฟื้นฟูกิจการ (Chapter 11) ต่อศาลล้มละลายเมืองเคลาแวร์ ประเทศสหรัฐอเมริกา เมื่อวันที่ 28 พฤศจิกายน 2555 บริษัทฯ จึงได้ยื่นคำขอรับชำระหนี้ในคดีที่บริษัท Southern Air Inc. (SAI) ขอฟื้นฟูกิจการโดยมอบหมายให้สำนักกฎหมาย SKADDEN, ARPS, SLATE, MEAGHER & FLOM เป็นทนายความท้องถิ่นของบริษัทฯ ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาล

ต่อมาเมื่อวันที่ 12 มิถุนายน 2557 บริษัท Southern Air Inc., (SAI) ได้ยื่นฟ้องคดีแพ่งเรียกค่าเสียหายจากบริษัทฯ กรณีบริษัทฯ ผิดสัญญาซื้อขายพื้นที่ระวางบรรทุกสินค้ากับบริษัท Southern Air Inc., (SAI) ทั้งนี้สำนักกฎหมาย SKADDEN, ARPS, SLATE, MEAGHER & FLOM ทนายความบริษัทฯ ได้ยื่นคำร้องขอตัดฟ้องแล้ว เมื่อวันที่ 12 กันยายน 2557 ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาล

5.33 ความคืบหน้าในการดำเนินการเรียกร้องค่าเสียหายจากการล่มมอเก็บกู้โดยผู้โดยสาร ชั้นประหยัดลำช้าจากบริษัท KOITO

เมื่อวันที่ 9 ธันวาคม 2554 สำนักกฎหมาย Macfarlanes LLP ทนายความบริษัทฯ ได้ยื่นฟ้องบริษัท Koito Industries Limited และบริษัท Asia Fleet Services (s) Pte., Ltd. กรณีผิดสัญญาซื้อขายเก้าอี้เครื่องบินสำหรับเครื่องบิน A330-300 A380-800 และ B777-300 ต่อศาลประเทศอังกฤษแล้วซึ่งขณะนี้ บริษัท Koito Industries Limited (บริษัท KI Holdings Limited) และบริษัท Asia Fleet Services (s) Pte., Ltd. ได้ยื่นคำให้การและฟ้องแย้งแล้ว ขณะนี้คดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาล ซึ่งศาลได้นัดสืบพยานในวันที่ 26 มกราคม 2558 ถึง 12 กุมภาพันธ์ 2558

5.34 การเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน

5.34.1 ความเสี่ยงด้านอัตราดอกเบี้ย

ความเสี่ยงของอัตราดอกเบี้ยในงบการเงิน เกิดจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราดอกเบี้ยในตลาดที่อาจส่งผลกระทบต่อผลดำเนินงานของบริษัทฯ ทั้งในปัจจุบันและอนาคต

ตารางแสดงอัตราดอกเบี้ยถ่วงน้ำหนัก (Weighted Average Interest Rate) และจำนวนเงินของหนี้สินทางการเงิน

หน่วย : ล้านบาท

ปี 2557								
หนี้สินทางการเงิน	อัตราดอกเบี้ยถ่วงน้ำหนัก	จำนวนเงินกู้ยืมเหลือตามสัญญาดอกเบี้ยลอยตัว			จำนวนเงินกู้ยืมเหลือตามสัญญาดอกเบี้ยคงที่			ยอดรวม
		น้อยกว่า 1 ปี	1 ถึง 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	น้อยกว่า 1 ปี	1 ถึง 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	
แยกตามสกุลเงิน								
ดอลลาร์สหรัฐ	2.18	165.74	700.64	1,385.32	-	-	-	2,251.70
เยนญี่ปุ่น	1.17	1,675.61	4,023.06	4,156.90	-	-	-	9,855.57
เงินยูโร	1.59	7,797.69	27,973.04	21,346.75	2,214.96	6,437.35	14,180.95	79,950.74
เงินบาท	4.30	30,123.47	21,366.07	3,704.62	3,000.00	26,080.00	15,520.00	99,794.16
รวม		39,762.51	54,062.81	30,593.59	5,214.96	32,517.35	29,700.95	191,852.17

หน่วย : ล้านบาท

ปี 2556								
หนี้สินทางการเงิน	อัตราดอกเบี้ยถ่วงน้ำหนัก	จำนวนเงินกู้ยืมเหลือตามสัญญาดอกเบี้ยลอยตัว			จำนวนเงินกู้ยืมเหลือตามสัญญาดอกเบี้ยคงที่			ยอดรวม
		น้อยกว่า 1 ปี	1 ถึง 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	น้อยกว่า 1 ปี	1 ถึง 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	
แยกตามสกุลเงิน								
ดอลลาร์สหรัฐ	-	-	-	-	-	-	-	-
เยนญี่ปุ่น	1.17	1,893.41	5,346.84	5,911.55	-	-	-	13,151.80
เงินยูโร	1.83	7,321.63	28,916.64	20,046.29	2,463.62	8,268.16	17,375.52	84,391.86
เงินบาท	4.42	9,401.47	28,334.16	-	3,720.00	20,550.00	16,850.00	78,855.63
รวม		18,616.51	62,597.64	25,957.84	6,183.62	28,818.16	34,225.52	176,399.29

บริษัทฯ มีนโยบายบริหารความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย โดยใช้เครื่องมือทางการเงินในตลาดอนุพันธ์ ได้แก่ Interest Rate Swap (IRS) เพื่อแปลงอัตราดอกเบี้ยลอยตัวที่มีแนวโน้มปรับตัวสูงขึ้นมาเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ มีภาระหนี้เงินกู้ระยะยาว ภาระหนี้ภายใต้สัญญาเช่าซื้อที่เป็นอัตราดอกเบี้ยลอยตัวต่ออัตราดอกเบี้ยคงที่หลังการทำธุรกรรม Interest Rate Swap (IRS) ประมาณร้อยละ 50 ต่อ 50

ปัจจุบัน บริษัทฯ มีธุรกรรม IRS จำนวนทั้งสิ้น 10 รายการ เป็นการแปลงหนี้ที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัวเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ โดยแบ่งเป็นอัตราดอกเบี้ยสกุลเงินยูโร 7 รายการ และอัตราดอกเบี้ยสกุลเงินบาท 3 รายการ โดยวงเงินคงเหลือของธุรกรรม IRS ทั้งหมด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 มีจำนวน 15,314.87 ล้านบาท ซึ่งจะมีการชำระดอกเบี้ยกันเป็นรายเดือน และรายไตรมาส ทั้งนี้ ธุรกรรม IRS สกุลเงินยูโร 3 รายการ จะสิ้นสุดสัญญาในปี 2560 และอีก 4 รายการ จะสิ้นสุดสัญญาในปี 2561 และธุรกรรม IRS สกุลเงินบาทจะสิ้นสุดสัญญาในปี 2559 จำนวน 1 รายการ และในปี 2560 จำนวน 2 รายการ

5.34.2 ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน

จากการที่บริษัทฯ มีรายได้เป็นเงินบาท และเงินตราต่างประเทศกว่า 50 สกุล โดยมีสกุลหลักได้แก่ ดอลลาร์สหรัฐ (USD) บาท (THB) ยูโร (EUR) และเยน (JPY) และมีค่าใช้จ่ายในสกุลหลัก ได้แก่ ดอลลาร์สหรัฐ (USD) และบาท (THB) ในขณะที่มีหนี้สินใน 4 สกุลเงิน ได้แก่ ดอลลาร์สหรัฐ (USD) ยูโร (EUR) บาท (THB) และเยน (JPY) บริษัทฯ ได้ดำเนินการบริหารความเสี่ยงอันเนื่องมาจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน ซึ่งเป็นปัจจัยที่ไม่สามารถควบคุมได้ บริษัทฯ ได้ดำเนินการโดยใช้หลักการ Natural Hedging คือ การจัดให้ค่าใช้จ่ายเป็นเงินสกุลเดียวกับรายได้มากที่สุด และกู้เงินพร้อมกับปรับโครงสร้างเงินกู้ให้สอดคล้องกับเงินสดสุทธิจากการดำเนินการ (Net Operating Cash Flow) พร้อมทั้งการลดความเสี่ยงของการมีหนี้เป็นเงินสกุลต่างประเทศมากขึ้นไป โดยการมีหนี้สกุลเงินบาทด้วยส่วนหนึ่ง เพื่อที่จะลดความผันผวนของรายการผลกำไร/ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนในงบการเงิน ด้วยการวางแผนในการจัดหาเงินทุน และการใช้เครื่องมือทางการเงินในการทำธุรกรรมที่เหมาะสม ได้แก่ Cross Currency Swap (CCS) ในช่วงที่ตลาดเงิน เอื้ออำนวย โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ มีสัดส่วนเงินกู้ในสกุลหลักภายหลังจากการทำ CCS ดังนี้ USD : EUR : JPY : THB = 1 : 56 : 6 : 37 นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ใช้เครื่องมือทางการเงิน ได้แก่ Forward Contract เพื่อจัดหาเงินชำระหนี้ในสกุลเงินที่บริษัทฯ มีภาระผูกพันในอนาคต

ปัจจุบัน บริษัทฯ มีธุรกรรม CCS จำนวนทั้งสิ้น 8 รายการ เป็นการแปลงหนี้เงินบาท (THB) เป็นหนี้สกุลเงินยูโร (EUR) อัตราดอกเบี้ยคงที่ทั้งหมด มีวงเงินคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 จำนวน 351.12 ล้านยูโร หรือเทียบเท่า 14,169.37 ล้านบาท ซึ่งจะมีการชำระแลกเปลี่ยนเงินต้น และดอกเบี้ยกันทุกๆ ไตรมาส และทุกๆ 6 เดือน ทั้งนี้ธุรกรรม CCS 8 รายการ จะทยอยสิ้นสุดสัญญาในปี 2558 ถึงปี 2567

หน่วย : ล้านบาท

สกุลเงิน	หนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศ					
	2557			2556		
	ครบกำหนดภายใน 1 ปี	1 ถึง 5 ปี	ครบกำหนดเกินกว่า 5 ปี	ครบกำหนดภายใน 1 ปี	1 ถึง 5 ปี	ครบกำหนดเกินกว่า 5 ปี
ดอลลาร์สหรัฐ	165.74	700.64	1,385.32	-	-	-
เยนญี่ปุ่น	1,675.61	4,023.06	4,156.90	1,893.41	5,346.84	5,911.55
เงินยูโร	10,012.65	34,410.39	35,527.70	9,785.25	37,184.80	37,421.81

5.34.3 ความเสี่ยงด้านราคาน้ำมัน

ความผันผวนของราคาน้ำมันจะขึ้นอยู่กับอุปสงค์และอุปทานของน้ำมันเชื้อเพลิงในตลาดโลก รวมทั้งผลกระทบจากสถานการณ์ทางการเมืองระหว่างประเทศ ซึ่งส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงาน เนื่องจากน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นวัตถุดิบที่สำคัญในการดำเนินธุรกิจขนส่งทางอากาศ บริษัทฯ ได้จัดทำการประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดความผันผวนของต้นทุนค่าน้ำมันอากาศยาน และเพื่อให้ผลประกอบการของบริษัทฯ เป็นไปตามเป้าหมายและเป็นการปกป้องมูลค่าของบริษัทฯ ให้แก่ผู้ถือหุ้นและผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยมีใช้เป็นการแสวงหารายได้หรือหวังผลกำไรเพิ่มเติมจากการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน

บริษัทฯ ได้มีการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันอากาศยานอย่างต่อเนื่องเป็นระบบ โดยได้ปรับนโยบายการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันฯ ให้สามารถจัดทำประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันฯ ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 20 และไม่เกินร้อยละ 80 ของปริมาณการใช้ในรอบหนึ่งปีงบประมาณ และระยะเวลาประกันไม่เกิน 18 เดือน โดยวิธีการกำหนดราคาน้ำมันฯ ขั้นต่ำและขั้นสูงไว้ซึ่งบริษัทฯ จะต้องรับภาระส่วนต่างหากราคาน้ำมันฯ ต่ำกว่าราคาขั้นต่ำ ในทางกลับกันบริษัทฯ จะได้รับชดเชยส่วนต่างหากราคาน้ำมันฯ สูงกว่าราคาขั้นสูงโดยการรับชดเชยหรือจ่ายชดเชยส่วนต่างเป็นสกุลดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งในวงฉบับนี้ บริษัทฯ ได้ประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันฯ ในสัดส่วนตัวเฉลี่ยร้อยละ 63 ของปริมาณการใช้ และ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ ยังมีภาระผูกพันจากการทำประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันถึงเดือน ธันวาคม 2558 อีกเป็นจำนวน 14,400,000 บาร์เรล โดยในไตรมาสที่ 1 2 3 และ 4 ของปี 2558 บริษัทฯ ได้ประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันฯ ในสัดส่วนตัวเฉลี่ยร้อยละ 66 75 80 และ 80 ตามลำดับ

5.34.4 มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

มูลค่ายุติธรรมคือ จำนวนเงินที่ผู้ซื้อ และผู้ขายตกลงแลกเปลี่ยนสินทรัพย์ หรือชำระหนี้สิน ในขณะที่ทั้งสองฝ่ายมีความรอบรู้ และเต็มใจในการแลกเปลี่ยน และสามารถต่อรองราคากันได้อย่างเป็นอิสระในลักษณะของผู้ไม่มีความเกี่ยวข้องกัน

บริษัทฯ ใช้วิธีการและข้อสมมติฐานที่บริษัทฯ ใช้ในการประมาณมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินแต่ละชนิด ดังนี้

- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด เจ้าหนี้การค้า เงินกู้ยืม เงินค้างจ่าย เป็นมูลค่ายุติธรรมที่ใกล้เคียงกับราคาที่เป็นที่กในบัญชี
- เงินลงทุนทั่วไป เป็นมูลค่ายุติธรรมโดยประมาณจากราคาตามบัญชีสุทธิจากค่าเผื่อการค้อยค่า สำหรับเงินลงทุนในตราสารทุนที่มีราคาตลาดเป็นมูลค่ายุติธรรมตามราคาตลาด
- ลูกหนี้การค้า เป็นมูลค่ายุติธรรมจากยอดลูกหนี้การค้าสุทธิจากค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญตามบัญชี
- อุดหนุนหนี้สินทางการเงิน เป็นมูลค่ายุติธรรมที่เกิดจากการปรับมูลค่าของสัญญาที่บริษัททำไว้กับธนาคารตั้งแต่เริ่มต้น ด้วยราคาตลาด ณ วันที่ในรายงานเพื่อสะท้อนให้เห็นถึงมูลค่าของสัญญา ณ เวลาปัจจุบันมากขึ้น

5.35 สัญญาและภาระผูกพัน

5.35.1 ภาระผูกพันในการซื้อเครื่องบิน

บริษัทฯ มีภาระผูกพันในการซื้อเครื่องบินที่ต้องชำระเป็นเงิน 33,527.59 ล้านบาท สำหรับเครื่องบิน A320-200 จำนวน 3 ลำ A350-900 XWB จำนวน 4 ลำ และ B777-300ER จำนวน 3 ลำ คาดว่าจะได้รับมอบในระหว่างปี 2558-2561 ประกอบด้วย

ภาระผูกพัน	หน่วย : ล้านบาท	
	ภายใน 1 ปี	เกิน 1 ปี - 5 ปี
ซื้อเครื่องบิน	14,064.17	19,463.42

5.35.2 สัญญาและภาระผูกพันเช่าเครื่องบิน

บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Leases) เครื่องบินจำนวน 46 ลำ โดยมีภาระผูกพันที่ต้องจ่ายค่าเช่าเครื่องบินตามสัญญาเช่าดำเนินงานเป็นจำนวนเงิน 4,582.66 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หรือประมาณ 151,746.58 ล้านบาท ประกอบด้วย เครื่องบิน A320-200 จำนวน 15 ลำ A330-300 จำนวน 2 ลำ A350-900 จำนวน 8 ลำ B737-400 จำนวน 3 ลำ B777-200 จำนวน 2 ลำ B777-300ER จำนวน 8 ลำ B787-8 จำนวน 6 ลำ และ B787-9 จำนวน 2 ลำ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 มีเครื่องบินที่ บริษัทฯ รับมอบแล้ว จำนวน 34 ลำ นับรวมเครื่องบิน B787-8 ที่รับมอบใหม่ในไตรมาสที่ 4 ปี 2557 จำนวน 2 ลำ อายุสัญญา 12 ปี และมีเครื่องบินที่ยังไม่ถึงกำหนดรับมอบอีกจำนวน 12 ลำ

ทั้งนี้ มีเครื่องบินที่ถึงกำหนดสิ้นสุดสัญญาเช่าดำเนินงานในปี 2558 จำนวน 3 ลำ และในปี 2559-2562 จะมีเครื่องบินครบกำหนดสิ้นสุดสัญญาเช่าดำเนินงานจำนวน 8 ลำ และจะครบกำหนดสิ้นสุดสัญญาในปี 2563-2573 อีกจำนวน 35 ลำ

ภาระผูกพันค่าเช่า ตามสัญญาเช่าเครื่องบินทั้ง 46 ลำ สำหรับระยะเวลาแต่ละช่วงมีดังนี้

ภาระผูกพัน	หน่วย : ล้านบาท		
	ภายใน 1 ปี	เกิน 1 ปี - 5 ปี	เกิน 5 ปี
Rent	8,241.92	47,205.14	96,299.52

5.36 ความเสียหายจากเหตุอุทกภัย

เมื่อวันที่ 26 ตุลาคม 2554 เกิดเหตุการณ์น้ำท่วมที่สนามบินดอนเมือง ทำให้ทรัพย์สินของบริษัทฯ ได้รับความเสียหาย ทั้งนี้ความเสียหายที่เกิดขึ้น บริษัทฯ ได้ทำประกันภัยไว้ ซึ่งทรัพย์สินที่เสียหายจะได้รับความคุ้มครองตามเงื่อนไขของกรมธรรม์ประกันภัย

บริษัทฯ ได้บันทึกผลเสียหายจากเหตุอุทกภัยสำหรับทรัพย์สินที่เสียหาย ประกอบด้วยเครื่องบิน A300-600 จำนวน 2 ลำ อะไหล่เครื่องบิน (Consumable Part) พัสศุ์ทั่วไปและอุปกรณ์ของฝ่ายช่าง ค่าซ่อมแซมเครื่องมืออุปกรณ์ของฝ่ายช่าง และวัสดุคืบคลังภัตตาคาร ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ ได้รับเงินค่าสินไหมทดแทน จากบริษัทประกันภัยเป็นจำนวนเงิน 1,759.02 ล้านบาท ทั้งนี้ บริษัทฯ รับรู้รายได้ ค่าสินไหมทดแทนจากเหตุอุทกภัยเป็นจำนวนเงิน 1,759.02 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ได้รับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จสำหรับปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และ ปี 2557 แล้ว จำนวนเงิน 175 ล้านบาท 284.23 ล้านบาท 1,135.09 ล้านบาท และ 164.70 ล้านบาท ตามลำดับ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ อยู่ระหว่างดำเนินการเรียกร้องเงินค่าสินไหมชดเชยจากบริษัทผู้รับประกันภัยให้ครบถ้วนตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในกรมธรรม์

5.37 ความเสียหายจากเหตุเที่ยวบิน TG 679

เมื่อวันที่ 8 กันยายน 2556 เที่ยวบิน TG 679 (เครื่องบินแบบ A330-300 ทะเบียน HS-TEF) โกลออกนอกทางวิ่ง (Runway) หลังจากการนำเครื่องลงจอด ณ สนามบินสุวรรณภูมิ อุบัติเหตุในครั้งนี้มีผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บเบื้องต้นประมาณ 80 คน และไม่มีผู้เสียชีวิต ในส่วนของเครื่องบินนั้นได้รับความเสียหายอย่างหนัก ซึ่งเครื่องบินลำดังกล่าวข้างต้นได้ทำประกันภัยไว้ในวงเงิน 32.45 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หรือประมาณ 1,014.01 ล้านบาท

กรณีที่เกิดขึ้นดังกล่าวข้างต้น ผู้รับประกันภัยของบริษัทฯ ได้รับทราบแล้ว พร้อมกับได้แต่งตั้งนายความ รวมทั้ง Lost Adjusters เพื่อประสานงานกับบริษัทฯ ทั้งในเรื่องการเรียกร้องค่าเสียหาย การฟ้องร้อง และการชดเชยค่าเสียหายให้แก่ผู้โดยสาร รวมทั้งการประเมินความเสียหายของเครื่องบินของบริษัทฯ จากเหตุที่เกิดขึ้นในครั้งนี้ และเมื่อวันที่ 18 กันยายน 2556 บริษัทฯ ได้รับเงิน Interim วงดแรกจากผู้รับประกันภัย จำนวน 250,000 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หรือประมาณ 7.92 ล้านบาท

ปัจจุบัน บริษัทฯ ได้ประเมินค่าใช้จ่ายในการซ่อมเครื่องบินร่วมกับ Surveyor ของผู้รับประกันภัย และการทำ Full Repair Assessment โดย บริษัท Airbus ได้ข้อสรุปว่าค่าใช้จ่ายในการซ่อมเครื่องบินสูงกว่าทุนประกันภัย ดังนั้นในเงื่อนไขของการประกันภัยถือว่าเครื่องบินลำดังกล่าวเสมือนเสียหายโดยสิ้นเชิง (Constructive Total Loss/CTL) ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้รับค่าสินไหมทดแทน จากผู้รับประกันภัยแล้วทั้งสิ้น จำนวน 33.24 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หรือประมาณ 1,077.56 ล้านบาท และรับเงินในเดือนมกราคม 2558 จำนวน 9.72 ล้านบาท

ขณะนี้บริษัทฯ ได้รับเรื่องฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายจากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) รวมทั้งผู้โดยสารทั้งชาวไทย และจีนมากกว่า 30 ราย ซึ่งเรื่องดังกล่าวอยู่ในชั้นพิจารณาพิพากษา และดำเนินการของบริษัทฯ ที่ปรึกษากฎหมายของผู้รับประกันภัย ทั้งนี้ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการต่อสู้คดีให้บริษัทฯ และค่าสินไหม ผู้รับประกันภัยเป็นผู้รับผิดชอบทั้งหมด

5.38 เหตุการณ์ภายหลังระยะเวลารายงาน

5.38.1 เมื่อวันที่ 7 มกราคม 2558 บริษัทฯ ได้ชำระคืนค้ำประกันเงินจำนวน 3,000 ล้านบาท

5.38.2 เมื่อวันที่ 9 มกราคม 2558 บริษัทฯ ออกค้ำประกันเงิน (Bill of Exchange) วงเงินรวม 700,000,000 บาท อายุ 6 เดือน เสนอขายในประเทศต่อผู้ลงทุนสถาบัน และ/หรือผู้ลงทุนรายใหญ่ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้รับเงินโอนจากการออกค้ำประกันเงินดังกล่าวเรียบร้อยแล้ว

5.38.3 เมื่อวันที่ 20 มกราคม 2558 บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบิน B777-300ER จำนวน 1 ลำ และเครื่องบิน A320-200 จำนวน 1 ลำ เป็นการจัดหาด้วยวิธีเช่าซื้อแบบใช้เครื่องบินเป็นหลักทรัพย์สินค้ำประกัน ระยะเวลาของสัญญา 12 ปี

5.38.4 เมื่อวันที่ 29 มกราคม 2558 บริษัทฯ ได้ส่งมอบเครื่องบิน B747-400 ซึ่งได้โอนเป็นสินทรัพย์รอการจำหน่าย จำนวน 1 ลำ ให้กับผู้ซื้อ

5.38.5 เมื่อวันที่ 30 มกราคม และ 17 กุมภาพันธ์ 2558 บริษัทฯ ได้ชำระคืนเงินกู้ระยะสั้นรวมเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 3,000 ล้านบาท

5.39 การอนุมัติวงเงิน

งบการเงินนี้ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการตรวจสอบผู้มีอำนาจของบริษัทฯ ให้ออกงบการเงินเมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2558



คณะกรรมการ บริษัทฯ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557



นายอาร์พวงศ์ ภู่อุ่ม

รองประธานกรรมการคนที่ 1

รักษาการประธานกรรมการ

กรรมการอิสระ

ประธานคณะกรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูป

ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ

วาระที่ 1 วันที่ 22 เม.ย. 2552 - 25 เม.ย. 2555

วาระที่ 2 วันที่ 25 เม.ย. 2555 - ปัจจุบัน

อายุ 57 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- ปริญญาตรี (International Management)
Boston University, USA
- ปริญญาโท (Finance) Marshall University, USA
- ปริญญาเอก (Finance) University of Mississippi, USA
- หลักสูตร DCP 3/2000
หลักสูตร DCP Refresher 2/2009
สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- หลักสูตร "Government Debt Monitoring System"
โดยธนาคารโลก (World Bank)
- หลักสูตร "Global Trend and Public Enterprise Reform"
Harvard University สหรัฐอเมริกา
- หลักสูตร "Awareness, Vision, Imagination,
Responsibility, Action (AVIRA)" สถาบัน INSEAD
ประเทศฝรั่งเศส
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการฉลาดทูน (วคท.)
สถาบันวิทยาการฉลาดทูน

ประวัติการทำงานในช่วงระยะเวลา 5 ปี

- 2556 - 2557 เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ สำนักนายกรัฐมนตรี
- 2557 - 2557 กรรมการ ธนาคารแห่งประเทศไทย
- 2556 - 2557 กรรมการ บริษัท พีทีที โกลบอล เคมิคอล จำกัด (มหาชน)

- 2553 - 2557 ประธานกรรมการ ธนาคารอาคารสงเคราะห์
- 2553 - 2556 ปลัดกระทรวงการคลัง กระทรวงการคลัง
- 2554 - 2555 ประธานกรรมการสลากกินแบ่งรัฐบาล
สำนักงานสลากกินแบ่งรัฐบาล
กระทรวงการคลัง
- 2553 - 2554 ประธานกรรมการ บริษัท ทีไอที จำกัด (มหาชน)
- 2552 - 2553 อธิบดีกรมสรรพสามิต กระทรวงการคลัง
- 2552 - 2553 กรรมการอิสระ และกรรมการตรวจสอบ
บริษัท ปตท. เคมิคอล จำกัด (มหาชน)
- 2552 - 2553 กรรมการ ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)

ตำแหน่งที่สำคัญอื่นๆ ในปัจจุบัน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์

- 2557 - ปัจจุบัน กรรมการ
บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
- 2557 - ปัจจุบัน ประธานกรรมการ
ธนาคาร กรุงไทย จำกัด (มหาชน)

บริษัทหรือหน่วยงานอื่นๆ

- 2557 - ปัจจุบัน ปลัดกระทรวงพลังงาน
กระทรวงพลังงาน

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ร้อยละ ไม่มี



พลอากาศเอก ตรีภัก สนั่นแจ้ง
รองประธานกรรมการคนที่ 2
กรรมการอิสระ
กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม

ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ วันที่ 5 ส.ค. 2557
อายุ 58 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยทหารมวินัด สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี
- หลักสูตรเสนาธิการกิจ โรงเรียนเสนาธิการทหารอากาศ
- วิทยาลัยเสนาธิการทหาร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
- หลักสูตรการบริหารเศรษฐกิจสาธารณะสำหรับนักบริหารชั้นสูง สถาบันพระปกเกล้า
- หลักสูตรป้องกันราชอาณาจักร ภาครัฐร่วมเอกชน (ปรอ.) วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

ประวัติการทำงานในช่วงระยะเวลา 5 ปี

- 2556 - 2557 เสนาธิการทหารอากาศ กองทัพอากาศ
- 2555 ปลัดบัญชาทหารอากาศ กองทัพอากาศ

ตำแหน่งที่สำคัญอื่นๆ ในปัจจุบัน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ไม่มี

บริษัทหรือหน่วยงานอื่นๆ

- ปัจจุบัน ผู้บัญชาการทหารอากาศ กองทัพอากาศ
- ปัจจุบัน ประธานกรรมการ บริษัท อุตสาหกรรมการบิน จำกัด
- ปัจจุบัน สมาชิกคณะกรรมการแห่งชาติ
- ปัจจุบัน สมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ร้อยละ ไม่มี

นายคณิต แสงสุพรรณ
กรรมการอิสระ
กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม
ประธานกรรมการบริหาร

ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ
วาระที่ 1 วันที่ 22 เม.ย. 2552 - 28 เม.ย. 2553
วาระที่ 2 วันที่ 28 เม.ย. 2553 - 24 เม.ย. 2556
วาระที่ 3 วันที่ 24 เม.ย. 2556 - ปัจจุบัน
อายุ 56 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- ปริญญาตรี เศรษฐศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ปริญญาโท เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต (ภาควิชาภาษาอังกฤษ) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ปริญญาเอก เศรษฐศาสตรดุษฎีบัณฑิต University of Toronto, Canada
- หลักสูตร DAP 21/2004 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

ประวัติการทำงานในช่วงระยะเวลา 5 ปี

- 2549 - 2551 กรรมการอิสระ ธนาคาร ทีสโก้ จำกัด (มหาชน)

ตำแหน่งที่สำคัญอื่นๆ ในปัจจุบัน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ไม่มี

บริษัทหรือหน่วยงานอื่นๆ

- ปัจจุบัน ประธานกรรมการด้านวิชาการ มูลนิธิสถาบันวิจัยนโยบายเศรษฐกิจการคลัง
- ปัจจุบัน ประธานกรรมการ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด
- ปัจจุบัน กรรมการ ธนาคารแห่งประเทศไทย
- ปัจจุบัน ผู้ทรงคุณวุฒิด้านการเงินการคลัง คณะกรรมการ หลักประกันสุขภาพแห่งชาติ

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ร้อยละ ไม่มี



พลโท ชატอุม ติตตะสิริ

กรรมการ

ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ วันที่ 27 ม.ค. 2558
อายุ 58 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- ปรียญาศรี วิทยาศาสตร์บัณฑิต
โรงเรียนนายร้อยพระจุลจอมเกล้า
- หลักสูตรหลักประจำ ชุดที่ 66
โรงเรียนเสนาธิการทหารบก
- ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต (การทหาร)
โรงเรียนเสนาธิการทหารบก
- วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ 53
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง รุ่นที่ 18
สถาบันวิทยาการศาลาทุน

ประวัติการทำงานในช่วงระยะเวลา 5 ปี

- 2556 กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
สถานีวิทยุโทรทัศน์กองทัพบก
- 2554 ปลัดบัญชาทหารบก
- 2553 รองปลัดบัญชาทหารบก

ตำแหน่งที่สำคัญอื่นๆ ในปัจจุบัน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ไม่มี

บริษัทหรือหน่วยงานอื่นๆ

- ปัจจุบัน รองเสนาธิการทหารบก
กองบัญชาการกองทัพบก
- ปัจจุบัน สมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ
- ปัจจุบัน กรรมการ การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ร้อยละ ไม่มี

นายพงษ์ภาณุ เศวตรุนทร์

กรรมการ

ประธานคณะกรรมการกิจการสัมพันธ์

ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ วันที่ 20 ธ.ค. 2556
อายุ 55 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- Bachelor of Commerce (Economics), University of Auckland, New Zealand
- Master of Art (Economics), Northwestern University, USA
- หลักสูตร DCP 17/2002, หลักสูตร FSD 2/2008, หลักสูตร RCP 21/2009, หลักสูตร FGP 7/2003
สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร 2548
- สถาบันวิทยาการศาลาทุน รุ่นที่ 1
- ผู้บริหารกระบวนการยุติธรรมระดับสูง รุ่นที่ 15
- ผู้บริหารระดับสูงด้านการค้าและการพาณิชย์ รุ่นที่ 5
สถาบันวิทยาการการค้า
- สถาบันพัฒนากรรมการ (Institute of Directors)
- Advanced Management Program, Harvard Business Program
- สถาบันพัฒนากรรมการและผู้บริหารระดับสูง ภาครัฐ รุ่นที่ 6
(PDI Public Director Institute)
- Financial Institutions Governance Program

ประวัติการทำงานในช่วงระยะเวลา 5 ปี

- 2553 - 2554 อธิบดีกรมสรรพสามิต กรมสรรพสามิต
- 2552 - 2553 อธิบดีกรมบัญชีกลาง กรมบัญชีกลาง

ตำแหน่งที่สำคัญอื่นๆ ในปัจจุบัน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์

- ปัจจุบัน กรรมการ ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)
- 2554 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ฝ้าจิบ จำกัด (มหาชน)

บริษัทหรือหน่วยงานอื่นๆ

- 2554 - ปัจจุบัน รองปลัดกระทรวงการคลัง กระทรวงการคลัง
- 2552 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ไทยศรีประกันภัย จำกัด
- 2551 - ปัจจุบัน กรรมการ
การรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ร้อยละ ไม่มี



พลอากาศโท ภัคดี แสง-ชูโต

กรรมการ

ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ วันที่ 30 ธ.ค. 2557
อายุ 58 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- ปริญญาตรี วิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาวิศวกรรมอากาศยาน
โรงเรียนนายเรืออากาศ

ประวัติการทำงานในช่วงระยะเวลา 5 ปี

- เม.ย. 2549 - ก.ค. 2554 รองผู้บัญชาการสำนักงานผู้บังคับบัญชา
หน่วยถวายความปลอดภัยรักษาพระองค์
สำนักบัญชาการทหารสูงสุด
กองบัญชาการกองทัพไทย

ตำแหน่งที่สำคัญอื่นๆ ในปัจจุบัน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ไม่มี

บริษัทหรือหน่วยงานอื่นๆ

- ก.ค. 2554 - ปัจจุบัน ประจำสำนักพระราชวังพิเศษ
(รองหัวหน้า สำนักงานราชเลขาญาณการ
ในพระองค์สมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ
สยามมกุฎราชกุมาร)
สำนักพระราชวัง

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ร้อยละ ไม่มี

นายรังสรรค์ ศรีวรศาสตร์

กรรมการ

ประธานคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ วันที่ 29 เม.ย. 2557
อายุ 59 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- บริหารธุรกิจบัณฑิต (การบัญชี) มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- นิติศาสตรบัณฑิต (นิติศาสตร์) มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
- บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต (บริหารธุรกิจ)
มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์
- หลักสูตร DCP 81/2006, หลักสูตร SFE 2/2008,
หลักสูตร Re DCP 1/2008, หลักสูตร FND 39/2008,
หลักสูตร ACP 26/2009, หลักสูตร RCP 28/2012,
หลักสูตร FGP 7/2013
สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

ประวัติการทำงานในช่วงระยะเวลา 5 ปี

- ค.ค. 55 - ค.ค. 56 รองปลัดกระทรวงการคลัง
หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านรายได้ กระทรวงการคลัง
- 2553 - 2555 อธิบดีกรมบัญชีกลาง กระทรวงการคลัง
- 2552 - 2553 ผู้ตรวจราชการกระทรวงการคลัง
กระทรวงการคลัง

ตำแหน่งที่สำคัญอื่นๆ ในปัจจุบัน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์

- ก.ย. 57 - ปัจจุบัน กรรมการ/ประธานกรรมการกำหนดค่าตอบแทน
บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
- มิ.ย. 56 - ปัจจุบัน ประธานกรรมการ
ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)

บริษัทหรือหน่วยงานอื่นๆ

- ค.ค. 56 - ปัจจุบัน ปลัดกระทรวงการคลัง กระทรวงการคลัง

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ร้อยละ ไม่มี



นายรัฐพล ภัคดิภูมิ

กรรมการอิสระ

ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ วันที่ 5 ส.ค. 2557
อายุ 47 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตร์ (เครื่องกล) University of Colorado, Boulder, USA
- MBA (การตลาดและธุรกิจระหว่างประเทศ) Sasin Graduate Institute of Business Administration
- ปริญญาโท Executive Master's in International Logistics and Supply Chain Strategy, Georgia Institute of Technology, Atlanta, USA
- Executive Program in General Management, Strategies for Sustainable Business MIT Sloan School of Management, USA
- หลักสูตร DCP 52/2004
สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- หลักสูตรการเมืองการปกครองในระบอบประชาธิปไตยสำหรับนักบริหารระดับสูงรุ่นที่ 13 (ป.ป.ร. 13) สถาบันพระปกเกล้า
- สมาชิกหน่วยฝึกการบินพลเรือนกองทัพอากาศ รุ่นที่ 65 (ทอ. 65) หน่วยฝึกการบินพลเรือน กองทัพอากาศ
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านวิทยาการพลังงาน รุ่นที่ 1 (ว.พ.น. 1) สถาบันวิทยาการพลังงาน
- หลักสูตรกฎหมายปกครองสำหรับผู้บริหารระดับสูง (กปส.) รุ่นที่ 1 สำนักงานศาลปกครอง
- หลักสูตรการบริหารจัดการความมั่นคงแห่งชาติ (บมช.) รุ่นที่ 5 สำนักข่าวกรองแห่งชาติ
- 2013 Southeast Asia Regional Program Fellows, Eisenhower Fellowships

ประวัติการทำงานในช่วงระยะเวลา 5 ปี

- 2543 - ปัจจุบัน ประธานกรรมการ บริษัท เอสเอฟจี จำกัด (มหาชน)
- 2533 - ปัจจุบัน กรรมการบริหาร บริษัท เอสเค มิเนอรัลส์ จำกัด

ตำแหน่งที่สำคัญอื่นๆ ในปัจจุบัน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์

- 2557 - ปัจจุบัน กรรมการ กรรมการตรวจสอบ กรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน)

บริษัทหรือหน่วยงานอื่นๆ

- 2557 - ปัจจุบัน ประธานกรรมการบริหารและกรรมการผู้จัดการใหญ่ บริษัท เจเนอรัล อิเล็กทรอนิกส์ คอมเมอริชเชอร์วิสเซส จำกัด
- ส.ค. 57 - ปัจจุบัน กรรมการ กรรมการตรวจสอบ อนุกรรมการกำหนดผลตอบแทน อนุกรรมการพัฒนาธุรกิจ อนุกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด
- 2554 - ปัจจุบัน ประธานกรรมการ บริษัท ดีเอ็กซ์อินโนเวชั่น จำกัด
- ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท สหชาติเศรษฐกิจ จำกัด

ส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ร้อยละ ไม่มี



นายวิโร ไสน์ทิประภพ

กรรมการอิสระ

ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ วันที่ 28 ส.ค. 2557
อายุ 45 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- เศรษฐศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยมอันดับ 1) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- A.M. in Economics, Harvard University, Cambridge, MA, USA
- Ph.D. in Economics, Harvard University, Cambridge, MA, USA
- Corporate Strategy Executive Education Program, Sloan School M.I.T., USA
- หลักสูตร DAP 63/2007, หลักสูตร DCP 194/2014 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- ประกาศนียบัตรหลักสูตรผู้บริหารระดับสูง รุ่นที่ 4/2550 สถาบันวิทยาการการตลาดทุน (วคท.) ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

ประวัติการทำงานในช่วงระยะเวลา 5 ปี

- 2552 - 2556 รองผู้จัดการ หัวหน้าสายงานวางแผนกลยุทธ์องค์กร ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

ตำแหน่งที่สำคัญอื่นๆ ในปัจจุบัน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์

- ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท กรุงเทพอุตสาหกรรม จำกัด (มหาชน)

บริษัทหรือหน่วยงานอื่นๆ

- ปัจจุบัน ที่ปรึกษา สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย
- ปัจจุบัน กรรมการ คณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ
- ปัจจุบัน กรรมการ ธนาคารแห่งประเทศไทย
- ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท อักษรเอ็ดดูเคชั่น จำกัด

ส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ร้อยละ ไม่มี



นายวีระวงศ์ จิตต์มิตรภาพ

กรรมการอิสระ

ประธานกรรมการตรวจสอบ

ประธานคณะกรรมการด้านกฎหมาย

ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ

วาระที่ 1 วันที่ 22 เม.ย. 2552 - 28 เม.ย. 2553

วาระที่ 2 วันที่ 28 เม.ย. 2553 - 24 เม.ย. 2556

วาระที่ 3 วันที่ 24 เม.ย. 2556 - 1 ก.ค. 2557

วาระที่ 4 วันที่ 28 ส.ค. 2557 - ปัจจุบัน

อายุ 56 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- นิติศาสตรบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- นิติศาสตรมหาบัณฑิต University of Pennsylvania, USA
- เนติบัณฑิตไทย สำนักอบรมศึกษากฎหมาย แห่งเนติบัณฑิตยสภา
- หลักสูตร DCP /2000, หลักสูตร EDC 1/2012 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- หลักสูตร วทท. รุ่นที่ 12 สถาบันวิทยาการฉลาดทุน

ประวัติการทำงานในช่วงระยะเวลา 5 ปี

- 2556 - 2557 กรรมการ บริษัท Frasers and Neave, Limited, Singapore
- 2555 - 2557 กรรมการและกรรมการตรวจสอบ บริษัท แผ่นดินทอง พร็อพเพอร์ตี้ ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน)
- 2554 - 2556 กรรมการ บริษัท ไมเนอร์อินเตอร์เนชันแนล จำกัด (มหาชน)
- 2552 - 2556 กรรมการ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)
- 2550 - 2554 กรรมการและกรรมการตรวจสอบ บริษัท อาหารสยาม จำกัด (มหาชน)
- 2549 - 2557 กรรมการและกรรมการตรวจสอบ บริษัท จีเอ็มเอ็ม แกรมมี่ จำกัด (มหาชน)

ตำแหน่งที่สำคัญอื่นๆ ในปัจจุบัน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์

- ปัจจุบัน กรรมการและกรรมการสรรหา ค่าตอบแทนและบรรษัทภิบาล ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)
- ปัจจุบัน กรรมการและประธานกรรมการสรรหา บริษัท ไทยพาณิชย์ประกันชีวิต จำกัด (มหาชน)
- ปัจจุบัน กรรมการและกรรมการตรวจสอบ บริษัท เบอริลี ยูคเกอร์ จำกัด (มหาชน)

บริษัทหรือหน่วยงานอื่นๆ

- ปัจจุบัน นายความ บริษัท วีระวงศ์, ซินวัฒน์ และเพ็ญพนา จำกัด
- ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท Frasers Centrepoint Limited (ประเทศสิงคโปร์)

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ร้อยละ ไม่มี



พลอากาศเอก ศิวเกียรติ์ ชเยมะ

กรรมการ

ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ วันที่ 29 เม.ย. 2557

อายุ 58 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- หลักสูตรเสนาธิการกิจ รุ่นที่ 35 โรงเรียนเสนาธิการทหารอากาศ
- บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต ปี 2549 มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- หลักสูตรวิทยาลัยเสนาธิการทหาร รุ่นที่ 38 วิทยาลัยเสนาธิการทหารอากาศ
- หลักสูตรวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักรภาครัฐร่วมเอกชน รุ่นที่ 21 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

ประวัติการทำงานในช่วงระยะเวลา 5 ปี

- เม.ย. 2557 ผู้ทรงคุณวุฒิพิเศษกองทัพอากาศ กองทัพอากาศ
- ต.ค. 2556 รองเสนาธิการทหารอากาศ กองทัพอากาศ
- ต.ค. 2555 ผู้ช่วยเสนาธิการทหารอากาศ ฝ่ายกำลังพล กองทัพอากาศ
- ต.ค. 2552 ผู้บัญชาการโรงเรียนการบิน กองทัพอากาศ

ตำแหน่งที่สำคัญอื่นๆ ในปัจจุบัน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ไม่มี

บริษัทหรือหน่วยงานอื่นๆ

- ต.ค. 2557 - ปัจจุบัน ผู้ช่วยผู้บัญชาการทหารอากาศ กองทัพอากาศ
- ปัจจุบัน สมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ร้อยละ ไม่มี



นายสมเกียรติ ศรีชาติไชย

กรรมการอิสระ

ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ วันที่ 28 ส.ค. 2557
อายุ 50 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยม) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- MBA (Finance) The Wharton Graduate School of Business Administration, University of Pennsylvania, PA., USA
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักรภาครัฐร่วมเอกชน (ปรอ.) วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน

ประวัติการทำงานในช่วงระยะเวลา 5 ปี

- 2554 - 2555 ประธานกรรมการ บริษัท หลักทรัพย์จัดการกองทุน กสิกรไทย จำกัด
- 2554 - 2555 ประธานกรรมการ บริษัท ศูนย์วิจัยกสิกรไทย จำกัด
- 2553 - มี.ค. 2556 รองกรรมการผู้จัดการอาวุโส ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน)
- 2553 - มี.ค. 2556 สมาชิกคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงองค์กร ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน)
- ม.ค. 2552 - ธ.ค. 2552 ประธานกรรมการ บริษัท หลักทรัพย์กสิกรไทย จำกัด (มหาชน)
- 2548 - 2553 เลขานุการคณะกรรมการทรัพยากรบุคคลและกำหนด อัตราค่าตอบแทน ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน)
- เม.ย. 2548 - ส.ค. 2553 รองกรรมการผู้จัดการ ผู้บริหารสายงาน ทรัพยากรบุคคล ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน)

ตำแหน่งที่สำคัญอื่นๆ ในปัจจุบัน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์

- ปัจจุบัน กรรมการและประธานคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน)
- ปัจจุบัน กรรมการ ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยงองค์กร และรองประธานคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน บริษัท เมืองไทยประกันชีวิต จำกัด (มหาชน)
- ปัจจุบัน กรรมการ กรรมการอำนวยการบริหาร และประธานคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง บริษัท เมืองไทยประกันภัย จำกัด (มหาชน)

บริษัทหรือหน่วยงานอื่นๆ

- ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท เมืองไทย กรุ๊ป โฮลดิ้ง จำกัด
- ปัจจุบัน หัวหน้าคณะที่ปรึกษาของคณะกรรมการทรัพยากรบุคคล สภาวิชาชีพไทย

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ร้อยละ ไม่มี

นางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์

กรรมการ

ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ วันที่ 5 ส.ค. 2557
อายุ 60 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- ศิลปศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- วารสารศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- หลักสูตร DCP 88/2007, หลักสูตร ACP 26/2009 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร (วปอ. รุ่นที่ 45) วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง รุ่นที่ 15 สถาบันวิทยาการตลาดทุน
- หลักสูตรนักบริหารระดับสูง ด้านการพัฒนาธุรกิจอุตสาหกรรม และการลงทุน (วออ. 1)
- หลักสูตรนักบริหารการยุติธรรมทางปกครอง ระดับสูง (บยป. 5)

ประวัติการทำงานในช่วงระยะเวลา 5 ปี

- ก.ค. 2555 - มี.ย. 2557 รองปลัดกระทรวงคมนาคม กระทรวงคมนาคม
- มี.ย. 2551 - ก.ค. 2555 ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม

ตำแหน่งที่สำคัญอื่นๆ ในปัจจุบัน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ไม่มี

บริษัทหรือหน่วยงานอื่นๆ

- ก.ค. 2557 - ปัจจุบัน ปลัดกระทรวงคมนาคม กระทรวงคมนาคม
- ปัจจุบัน กรรมการ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย
- ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ร้อยละ ไม่มี



พลอากาศเอก หม่อมหลวง สุปรีชา กมลาศน์

กรรมการอิสระ
กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม

ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ

วาระที่ 1 วันที่ 12 ต.ค. 2554 - 25 เม.ย. 2555

วาระที่ 2 วันที่ 25 เม.ย. 2555 - ปัจจุบัน

อายุ 62 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- ปริญญาตรี วิศวกรรมอากาศยาน โรงเรียนนายเรืออากาศ รุ่นที่ 17
- โรงเรียนนายทหารชั้นผู้บังคับฝูง รุ่นที่ 46
- โรงเรียนเสนาธิการทหารอากาศ รุ่นที่ 30
- วิทยาลัยการทัพอากาศ รุ่นที่ 29
- วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ 46
- หลักสูตร DAP 54/ 2006
สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

ประวัติการทำงานในช่วงระยะเวลา 5 ปี

- 2554 ประธานคณะที่ปรึกษา กองบัญชาการกองทัพอากาศ
- 2551 หัวหน้านายทหารฝ่ายเสนาธิการ ประจำผู้บัญชาการทหารสูงสุด กองบัญชาการกองทัพอากาศ
- 2550 รองผู้บัญชาการ กองบัญชาการยุทธทางอากาศ

ตำแหน่งที่สำคัญอื่นๆ ในปัจจุบัน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ไม่มี

บริษัทหรือหน่วยงานอื่นๆ

- ปัจจุบัน ข้าราชการบำนาญ กระทรวงกลาโหม

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ร้อยละ ไม่มี

นายารัมพร โชติกเสถียร

กรรมการ

ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการวันที่ 27 ม.ค. 2558

อายุ 57 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- ปริญญาตรี สาขา Electrical Engineering and Computer Science, Massachusetts Institute of Technology ประเทศสหรัฐอเมริกา
- ปริญญาโท บริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัย Harvard ประเทศสหรัฐอเมริกา
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักรภาครัฐร่วมเอกชน (ปรอ.) วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร ปี 2547
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง รุ่นที่ 11 สถาบันวิทยาการตลาดทุน (วทท.)
- หลักสูตร DCP 185/2557
สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

ประวัติการทำงานในช่วงระยะเวลา 5 ปี

- 2553 - 2557 กรรมการและผู้จัดการ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- 2554 คณะกรรมการนโยบายสถาบันการเงิน (กนส) ธนาคารแห่งประเทศไทย
- 2553 ประธานกรรมการ บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด
- 2553 ประธานกรรมการ บริษัท สำนักหักบัญชี (ประเทศไทย) จำกัด
- 2553 ประธานกรรมการ บริษัท ซีทีเทรด คอท คอม จำกัด
- 2553 ประธานกรรมการ บริษัท เฟมิลี โนฮาว จำกัด
- 2551 - 2553 รองผู้จัดการใหญ่และ Chief Information Officer ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)

ตำแหน่งที่สำคัญอื่นๆ ในปัจจุบัน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ไม่มี

บริษัทหรือหน่วยงานอื่นๆ

- ปัจจุบัน กรรมการ มูลนิธิศึกษาพัฒนา
- ปัจจุบัน กรรมการ มูลนิธิวิจัยเทคโนโลยีสารสนเทศ

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ร้อยละ ไม่มี



นายารัมพร โชติกเสถียร

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

ได้รับแต่งตั้งวันที่ 4 ธ.ค. 2557

อายุ 57 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- ปริญญาตรี สาขา Electrical Engineering and Computer Science, Massachusetts Institute of Technology ประเทศสหรัฐอเมริกา
- ปริญญาโท บริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัย Harvard ประเทศสหรัฐอเมริกา
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักรรัฐร่วมเอชชน (ปรอ.) วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร ปี 2547
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการลาดกุน (วทท.) รุ่นที่ 11
- หลักสูตร DCP 185/2557 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

ประวัติการทำงานในช่วงระยะเวลา 5 ปี

- 2553 - 2557 กรรมการและผู้จัดการ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- 2554 คณะกรรมการนโยบายสถาบันการเงิน (กนส) ธนาคารแห่งประเทศไทย
- 2553 ประธานกรรมการ บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด
- 2553 ประธานกรรมการ บริษัท สำนักหักบัญชี (ประเทศไทย) จำกัด
- 2553 ประธานกรรมการ บริษัท เซ็คเทรค คอท คอม จำกัด
- 2553 ประธานกรรมการ บริษัท แฟมิลี่ โนฮาว จำกัด
- 2551 - 2553 รองผู้จัดการใหญ่และ Chief Information Officer ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)

ตำแหน่งที่สำคัญอื่นๆ ในปัจจุบัน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ไม่มี

บริษัทหรือหน่วยงานอื่นๆ

- ปัจจุบัน กรรมการ มูลนิธิศึกษาพัฒนา
- ปัจจุบัน กรรมการ มูลนิธิวิจัยเทคโนโลยีสารสนเทศ

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ร้อยละ ไม่มี

เรืออากาศเอก มนต์รี จำเริญ

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

สายกลยุทธ์องค์กรและพัฒนาอย่างยั่งยืน

ได้รับแต่งตั้งวันที่ 9 ก.ย. 2557

อายุ 57 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- วิทยาศาสตร์บัณฑิต วิศวกรรมเครื่องกล โรงเรียนนายเรืออากาศ
- ปริญญาบริหารธุรกิจดุษฎีบัณฑิต กิตติมศักดิ์ สาขาการจัดการ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคล ตะวันออก
- Mini MBA (SASIN)
- Intensive Professional Program (NIDA)
- Pilot Recruitment License (IATA), Miami USA
- หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูง ของรัฐวิสาหกิจและองค์กรมหาชน สถาบันพระปกเกล้า
- หลักสูตร "Leadership Succession Program" โดยมูลนิธิสถาบันวิจัยและพัฒนาองค์กรภาครัฐ (IRDP) จัดตั้งโดยสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร) กระทรวงการคลัง
- หลักสูตร Anti-Corruption For Executive Program (ACEP) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- หลักสูตร Business Leader Development Program University Of Oxford, UK.

ประวัติการทำงานในช่วงระยะเวลา 5 ปี

- 2553 - 2557 รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายช่าง บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ตำแหน่งที่สำคัญอื่นๆ ในปัจจุบัน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์

- ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)
- ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท บริการเชื่อมเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

บริษัทหรือหน่วยงานอื่นๆ

- ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ร้อยละ 0.000029



นาวาอากาศตรี อังภาวุธ วัฒนางกูร

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

สนับสนุนการถวายบินแก่อีกประชาชนศูนย์สนับสนุนการปฏิบัติการ

ได้รับแต่งตั้งวันที่ 13 พ.ย. 2555

อายุ 55 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- Diplom Prufung Bauingenieurwesen (Master Degree Level), Civil Engineering, Hochschule Der Bundeswehr Muenchen, Germany

ประวัติการทำงานในช่วงระยะเวลา 5 ปี

- 2555 รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายมาตรฐานความปลอดภัยและพัฒนาทรัพยากรการบิน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- 2553 - 2555 รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายปฏิบัติการ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- 2551 - 2553 ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายพัฒนาทรัพยากรการบิน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ตำแหน่งที่สำคัญอื่นๆ ในปัจจุบัน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ไม่มี

บริษัทหรือหน่วยงานอื่นๆ

- ปัจจุบัน ประธานกรรมการ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ร้อยละ 0.000064



เรืออากาศเอก กนก ทองเผือก

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

สายทรัพยากรบุคคลและกำกับกิจกรรมองค์กร

ได้รับแต่งตั้งวันที่ 9 ก.ย. 2557

อายุ 57 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- หลักสูตร UCLA Extension Executive Management Program 2005, University Of California, Los Angeles USA
- หลักสูตร DCP (DCP Segment 1-6), หลักสูตร DAP หลักสูตร DCG สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- หลักสูตร Public Procurement Training System, International Trade Centre (Phase 1-2) UNCTAD/WTO
- หลักสูตร Corporate Secretary Development Program รุ่นที่ 9 สมาคมบริษัทจดทะเบียน
- หลักสูตร Executive Development for Competitiveness โครงการ Executive Program จุฬาลงกรณ์ มหาวิทยาลัย
- หลักสูตรธรรมาภิบาลของผู้บริหารระดับกลางสำหรับหน่วยงานด้านกฎหมายในภาครัฐและเอกชน รุ่นที่ 1 สถาบันพระปกเกล้า
- หลักสูตรการบริหารจัดการภาครัฐร่วมเอกชน รุ่นที่ 1 สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
- หลักสูตรผู้บริหารกระบวนการยุติธรรมระดับสูง รุ่นที่ 14 สถาบันพัฒนาข้าราชการ ฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม
- หลักสูตรนักบริหารยุทธศาสตร์ป้องกันและปราบปรามการทุจริตระดับสูง รุ่นที่ 4 สถาบันป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ สัญญาธรรมศักดิ์

ประวัติการทำงานในช่วงระยะเวลา 5 ปี

- 2555 - 2557 ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายพัฒนาและฝึกอบรมบุคลากร บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- 2554 - 2555 ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- 2553 - 2554 ผู้อำนวยการ ฝ่ายบริหารงานประชุม บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ตำแหน่งที่สำคัญอื่นๆ ในปัจจุบัน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ไม่มี

บริษัทหรือหน่วยงานอื่นๆ

- ปัจจุบัน ประธานกรรมการ บริษัท วิงสแปนเซอร์วิสเซส จำกัด
- ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ร้อยละ 0.000041



เรืออากาศโท สุรพล อิศรางกูร ณ อยุธยา
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการพาณิชย์

ได้รับแต่งตั้งวันที่ 9 ก.ย. 2557
อายุ 59 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- วิทยาศาสตร์บัณฑิต โรงเรียนนายเรืออากาศ
- การจัดการมหาบัณฑิต สถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจ ศศินทร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติการทำงานในช่วงระยะเวลา 5 ปี

- 2554 - 2557 กรรมการผู้จัดการ ฝ่ายครีวการบิน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- 2552 - 2554 ผู้อำนวยการ ฝ่ายวางแผนการตอบสนองภาวะฉุกเฉินและวิกฤติ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ตำแหน่งที่สำคัญอื่นๆ ในปัจจุบัน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์

- ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)

บริษัทหรือหน่วยงานอื่นๆ

- ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด
- ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ร้อยละ 0.00016

เรืออากาศโท เฉลิมพล อินทรวงศ์
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายช่าง

ได้รับแต่งตั้งวันที่ 9 ก.ย. 2557
อายุ 58 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- วิทยาศาสตร์บัณฑิต (ทอ.) วิศวกรรมเครื่องกล โรงเรียนนายเรืออากาศ
- รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต การจัดการสำหรับนักบริหาร สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

ประวัติการทำงานในช่วงระยะเวลา 5 ปี

- 2552 - 2557 ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายซ่อมบำรุงอากาศยาน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ตำแหน่งที่สำคัญอื่นๆ ในปัจจุบัน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์

- ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

บริษัทหรือหน่วยงานอื่นๆ

- ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท คอนมืองอินเตอร์เนชั่นแนลแอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ร้อยละ 0.000023



ร้อยตรี อนุสรณ์ นาคศรีขุ่ม

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ หน่วยธุรกิจบริการการบิน

ได้รับแต่งตั้งวันที่ 9 ก.ย. 2557

อายุ 59 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- Bachelor of Science, Mechanical Engineering, Mapua Institute of Technology, Philippines
- Master of Science, Mechanical Engineering, Oklahoma State University, United States
- บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยกรุงเทพ

ประวัติการทำงานในช่วงระยะเวลา 5 ปี

- 2557 กรรมการผู้จัดการ ฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้น บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- 2553 - 2557 ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบริการลานจอด และอุปกรณ์ภาคพื้น บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ตำแหน่งที่สำคัญอื่นๆ ในปัจจุบัน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์

- ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท โรงแรมรอยัลล่อคิต (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)

บริษัทหรือหน่วยงานอื่นๆ

- ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท วิงสแปนเซอร์วิสเซส จำกัด
- ปัจจุบัน ประธานกรรมการ บริษัท คอนมืองอินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ไร้ผล ไร้มี



นาวาอากาศตรี สถาพร เจริญศิริ

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายปฏิบัติการ

ได้รับแต่งตั้งวันที่ 1 ต.ค. 2557

อายุ 59 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- วิทยาศาสตร์บัณฑิต วิศวกรรมอากาศยาน โรงเรียนนายเรืออากาศ

ประวัติการทำงานในช่วงระยะเวลา 5 ปี

- 2555 - 2557 ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายปฏิบัติการบิน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- 2555 ผู้อำนวยการภารกิจพิเศษ ฝ่ายปฏิบัติการสนับสนุนการบิน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- 2553 - 2555 ผู้อำนวยการภารกิจพิเศษ ฝ่ายพัฒนาทรัพยากรการบิน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ตำแหน่งที่สำคัญอื่นๆ ในปัจจุบัน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ไร้มี

บริษัทหรือหน่วยงานอื่นๆ

- ปัจจุบัน กรรมการ สถาบันการบินพลเรือน
- ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
- ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ไทยไฟล์ท์เทรนนิ่ง จำกัด

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ไร้ผล ไร้มี



นางชาริตา ลีลายุทธ

ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบริหารงานลงทุนสัมพันธ์
รักษาการ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
สายการเดินและการบัญชี

ได้รับแต่งตั้งในตำแหน่งรักษาการวันที่ 1 ต.ค. 2557
อายุ 53 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- บัญชีบัณฑิต การบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต บริหารธุรกิจ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติการทำงานในช่วงระยะเวลา 5 ปี

- 2551 - 2557 ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบัญชีบริหารและงบประมาณ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ตำแหน่งที่สำคัญอื่นๆ ในปัจจุบัน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ไม่มี

บริษัทหรือหน่วยงานอื่นๆ

- ปัจจุบัน กรรมการ
บริษัท วิงสแปนเซอร์วิสเซส จำกัด

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ร้อยละ 0.000037



นายปานทิท ชนะภัย

ที่ปรึกษากรรมการผู้อำนวยการใหญ่

ได้รับแต่งตั้งวันที่ 25 ก.ค. 2557
อายุ 60 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- Bachelor of Arts, West Liberty State College, USA
- Master of Arts, International Relations The University of Connecticut, USA
- หลักสูตร DAP 111/2008
สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี

- พ.ย. 2555 - ก.ค. 2557 กรรมการผู้จัดการหน่วยธุรกิจ การบริการภาคพื้น ระดับรองกรรมการ ผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- 2554 - 2555 รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายการพาณิชย์ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- 2552 - 2554 รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายทรัพยากรบุคคลและบริหารทั่วไป บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ตำแหน่งที่สำคัญอื่นๆ ในปัจจุบัน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ไม่มี

บริษัทหรือหน่วยงานอื่นๆ ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ร้อยละ 0.001629



นายธีรพล ไชติชนาภิบาล ที่ปรึกษากรรมการผู้อำนวยการใหญ่

ได้รับแต่งตั้งวันที่ 25 ก.ค. 2557
อายุ 57 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- Bachelor of Arts, Maths & Economics University College of wales, Great Britain
- Master of Science, Operations Research University of Southampton, Great Britain

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี

- ก.พ. - ก.ค. 2557 รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายการพาณิชย์ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- มิ.ย. 2556 - ก.พ. 2557 รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายกลยุทธ์และพัฒนาธุรกิจ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- มี.ค. 2554 - มิ.ย. 2556 รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายผลิตภัณฑ์และบริการลูกค้า บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- 2553 - 2554 ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายพัฒนา และสนับสนุนการพาณิชย์ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- 2553 กรรมการผู้จัดการ ฝ่ายครัวการบิน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- 2550 - 2553 ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายพัฒนา และสนับสนุนการการพาณิชย์ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ตำแหน่งที่สำคัญอื่นๆ ในปัจจุบัน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ไม่มี

บริษัทหรือหน่วยงานอื่นๆ ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ร้อยละ 0.000995



นายนุช บุนนาค ที่ปรึกษากรรมการผู้อำนวยการใหญ่

ได้รับแต่งตั้งวันที่ 25 ก.ค. 2557
อายุ 51 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- Bachelor of Special Studies, Mathematics Cornell College, USA
- Bachelor of Science in Systems Engineer, Washington University at St. Louis, USA
- Master of Construction Management Washington University at St. Louis, USA

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี

- ก.พ. 2557 - ก.ค. 2557 รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายรายได้เสริมองค์กร บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- มิ.ย. 2556 - ก.พ. 2557 รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายผลิตภัณฑ์และบริการลูกค้า บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- พ.ย. 2555 - มิ.ย. 2556 รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายการพาณิชย์ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- ก.พ. 2554 - พ.ย. 2555 กรรมการผู้จัดการหน่วยธุรกิจ การบริการภาคพื้น บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- 2549 - 2554 ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายวางแผนการตลาด และการบริหารรายได้ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ตำแหน่งที่สำคัญอื่นๆ ในปัจจุบัน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ไม่มี

บริษัทหรือหน่วยงานอื่นๆ ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ร้อยละ 0.000052



นายนิรุฒ มณีพันธ์

ที่ปรึกษากรรมการผู้อำนวยการใหญ่

ได้รับแต่งตั้งวันที่ 25 ก.ค. 2557
อายุ 46 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- นิติศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยมอันดับ 2) มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- เนติบัณฑิตไทย สมัยที่ 45
- Master of Comparative Jurisprudence (M.C.J.) Howard University, Washington D.C., USA
- Master of Laws (LL.M.) Temple University, Philadelphia Pennsylvania, USA

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี

- 2555 - 2557 รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายทรัพยากรบุคคลและกำกับกิจกรรมองค์กร บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- 2554 - 2555 รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สำนักเลขานุการบริษัทฯ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- 2551 - 2554 ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายกฎหมาย และกำกับกิจกรรมองค์กร บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ตำแหน่งที่สำคัญอื่นๆ ในปัจจุบัน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ไม่มี

บริษัทหรือหน่วยงานอื่นๆ ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ร้อยละ 0.001112

นางสุวิมล บัวเลิศ

เลขานุการบริษัทฯ

ได้รับแต่งตั้งวันที่ 13 พ.ย. 2555
อายุ 53 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- ปริญญาตรีวิทยาศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาโทวิทยาศาสตร์ (Microbiology) Southern Illinois University, USA
- ปริญญาโทบริหารธุรกิจ (การจัดการ) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- ปริญญาโทนิเทศศาสตร์ (การสื่อสาร) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ประกาศนียบัตร หลักสูตรนักบริหารระดับสูง (ผู้นำมีวิสัยทัศน์) วิทยาลัยนักบริหาร สำนักงาน ก.พ.
- หลักสูตรพื้นฐานกฎหมายและหลักเกณฑ์ ที่เกี่ยวข้องกับบริษัทจดทะเบียน, หลักสูตร CSP และ DCP 195/2014 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

ประวัติการทำงานในช่วงระยะเวลา 5 ปี

- 2555 - ปัจจุบัน ผู้อำนวยการใหญ่ สำนักเลขานุการบริษัทฯ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- 2554 - 2555 ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบริหารทั่วไป บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- 2553 - 2554 ผู้อำนวยการ ฝ่ายปฏิบัติการคลังสินค้า บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- 2546 - 2553 ผู้อำนวยการ ฝ่ายควบคุมมาตรฐาน และพัฒนาการตลาด บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ตำแหน่งที่สำคัญอื่นๆ ในปัจจุบัน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ไม่มี

บริษัทหรือหน่วยงานอื่นๆ

- ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ไทย-อะมาคิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด
- ปัจจุบัน ประธานกรรมการตรวจสอบ บริษัท ไทย-อะมาคิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ร้อยละ ไม่มี



STAR ALLIANCE

THAI

CHAIYA

THAI WORLDWIDE NETWORK

SMOOTH AS SILK TO THE WORLD



A STAR ALLIANCE MEMBER 

*Schematic scale only.
 **Destinations are subject to change without prior notice, please refer to thaiairways.com

NORTH AMERICA



NORTH AMERICA

LOS ANGELES

ASIA



FLIGHTS OPERATED BY

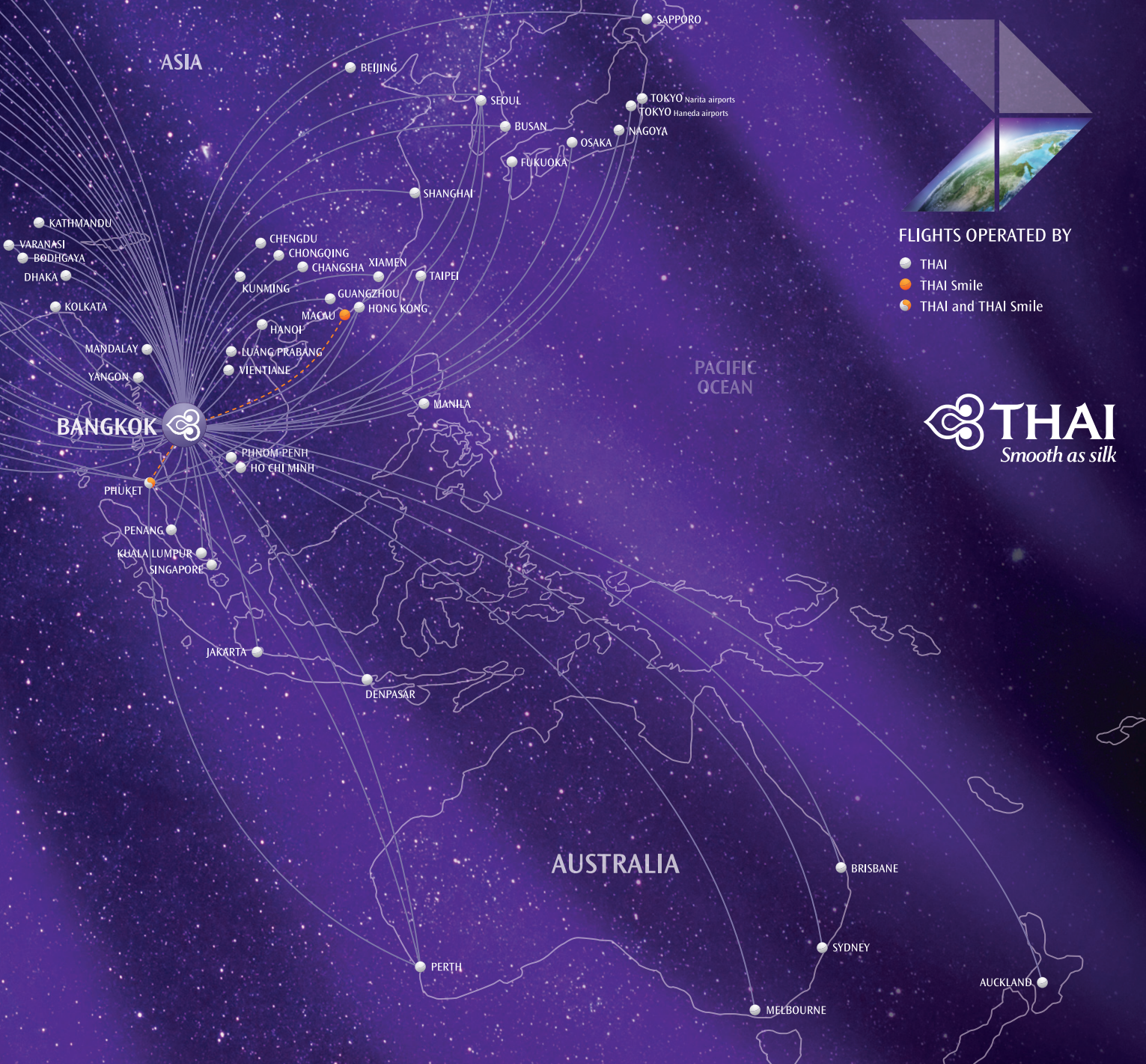
- THAI
- THAI Smile
- THAI and THAI Smile

THAI
Smooth as silk

PACIFIC OCEAN

AUSTRALIA

BANGKOK



สำนักงาน สาขา



AUCKLAND, NEW ZEALAND

AKLAA : MR. KITIPONG MANITYAKUL
LEVEL 8, 23 CUSTOMS STREET EAST
CITIGROUP BUILDING, PO BOX 4559
AUCKLAND 1140, NEW ZEALAND

TKT/RSVN : (64-09) 377-3886
FAX : (64-09) 379-8597
AIRPORT : (64-09) 256-8518
FAX : (64-09) 256-8454

BEIJING, PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

BJSAA : MR. SIRIPHONG MANGKALEE
UNITS 303-4, LEVEL 3, OFFICE TOWER W3
ORIENTAL PLAZA, NO.1 EAST CHANG AN AVENUE
DONG CHENG DISTRICT BEIJING,
100738 PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

TKT : (86-10) 8515-0088
RSVN : (86-10) 8515-1142
FAX : (86-10) 8515-1134
AIRPORT : (86-10) 6459-8899
FAX : (86-10) 6459-0012

BRISBANE, AUSTRALIA

BNEAA : MR. TANAWAT HIRANYALEKHA
THAI AIRWAYS INTL BRISBANE
LEVEL 10, 380 QUEEN STREET
BRISBANE QUEENSLAND 4000, AUSTRALIA

TKT/RSVN : (61-7) 3215-4700
FAX : (61-7) 3215-4737
AIRPORT : (61-7) 3860-4163
FAX : (61-7) 3860-4328

BANGALORE, REPUBLIC OF INDIA

BLRAA : MR. KANAPORN APINONKUL
305, 3RD FLOOR EMBASSY SQUARE
148 INFANTRY ROAD
BANGALORE- 560 001, INDIA

TKT/RSVN : (91-80) 4098-0396/97
FAX : (91-80) 4098-0392
AIRPORT : (91-80) 6678-3191
FAX : (91-80) 6678-3192

BRUSSELS, BELGIUM

BRUSD : MRS. KATRIEN DEPAUW
THAI AIRWAYS INTERNATIONAL
21, AVENUE DE LA TOISON D'OR
1050 BRUSSELS, BELGIUM

TEL : (32-2) 502-4744
FAX : (32-2) 502-6947
e-mail : reservations@thaiairways.be
TKT/RSVN : (32-2) 502-4744
FAX : (32-2) 502-6947
e-mail : reservations@thaiairways.be

BUSAN, REPUBLIC OF KOREA

PUSAD : MR. WEERAWAT RATTANA
6TH FL. HYUNDAI MARINE & FIRE INSURANCE B/D,
240 JUNGANG-DAERO, DONG-GU,
BUSAN, REPUBLIC OF KOREA 601-713

TKT : (82) 51-600-8183/84
RSVN :
FAX : (82) 51-463-8564
AIRPORT : (82) 51-941-8182
FAX : (82) 51-941-8183

BODHGAYA, REPUBLIC OF INDIA (TEMPORARY OFFICE)

INPAC TRAVELS (INDIA) PVT LTD.
C/O MR CB SINGH
GF, HOTEL THE ROYAL RESIDENCY
DUMUHAN ROAD, BODHGAYA
DISTT GAYA, BIHAR, REPUBLIC OF INDIA

TEL : (91-0631) 220-0124 /
220-1156
FAX : (91-0542) 250-5353

CHENNAI, REPUBLIC OF INDIA

MAAAA : MR. CHAWARIT THANASOMBATNANTH
THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PLC., LTD.
KGN TOWERS, 4th FLOOR, B WING
62 ETHIRAJ SALAI, EGMORE
CHENNAI 600 015, REPUBLIC OF INDIA

TKT/RSVN : (91-44) 4206-3311
FAX : (91-44) 4206-3344
AIRPORT : (91-44) 2256-1928 / 1929
FAX : (91-44) 2256-1930

CHENGDU, PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

CTUAD : MR. PEERAPONG JUTAGANOON
ROOM 02-03, 12TH FLOOR OF TOWER 1,
CENTRAL PLAZA 8 SHUNCHENG AVENUE,
CHENGDU, SICHUAN
PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

TKT/RSVN : (86-28) 8666-7575 /
8666-7171
FAX : (86-28) 8666-9887
AIRPORT : (86-28) 8520-5842 /
8520-5851
FAX : (86-28) 8520-5840

COLOMBO, SRI LANKA

CMBAA : MR. THONGCHAI TUNGKASAREERUK
NBR 03, SIR EARNEST DE SILVA MAWATHA
COLOMBO 3, SRI LANKA

TKT/RSVN : (94-11) 266-7892-6
FAX : (94-11) 266-7891
AIRPORT : (94-11) 225-2057
(94-11) 225-2861
EXT. 4964
FAX : (94-11) 225-2057

COPENHAGEN, DENMARK

CPHAA : MR. PRICHA NAWONGS
RAADHUSPLADSEN 16
DK-1550 COPENHAGEN V
DENMARK

TKT : (45-33) 750-150
RSVN : (45-33) 750-120
FAX : (45-33) 750-180
AIRPORT : (45-32) 521-225
FAX : (45-32) 523-052

DELHI, REPUBLIC OF INDIA

DELA : MR. KORAKOT CHATASINGHA
THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC CO., LTD.
THE AMERICAN PLAZA
HOTEL INTERCONTINENTAL EROS, NEHRU PLACE
NEW DELHI 110 019, REPUBLIC OF INDIA

TKT/RSVN : (91-11) 4149-7777
FAX : (91-11) 4149-7788
AIRPORT : (91-11) 2565-2413 /
2565-2796
FAX : (91-11) 2565-2788

DENPASAR, INDONESIA

DPSAD : MR. PHI-ROON SAKULTHONG
THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PCL
INNA GRAND BALI BEACH HOTEL
JL. HANG TUAH, SANUR - BALI 80032
INDONESIA

TKT/RSVN : (62-361) 288-141
FAX : (62-361) 288-063
AIRPORT : (62-361) 755-064
FAX : (62-361) 755-063

DHAKA, BANGLADESH

DACAA : MR. CHAROENCHAI LAKSANAKORN
THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC CO.LTD
SPL WESTERN TOWER, LEVEL-9, SPACE-903,
186 BIR UTTAM MIR SHAWKAT ALI ROAD,
TEJGAON INDUSTRIAL AREA, DHAKA-1208,
BANGLADESH

TKT/RSVN : (88-02) 887-9131-46
EXT 501
FAX : (88-02) 887-9147-49
AIRPORT : (88-02) 891-4351 /
891-4633
FAX : (88-02) 891-4343

DUBAI, U.A.E.

DXBAA : MR. SOMCHAI SUKKHASANTIKUL
THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PCL
NO.1 BU HALEEBA PLAZA, SHOP NO. 1
AL MURAOQABAT ROAD, DEIRA
P.O. BOX 13142, DUBAI - U.A.E.

TKT/RSVN : (971-4) 268-1701
FAX : (971-4) 268-1703
AIRPORT : (971-4) 224-4305
FAX : (971-4) 224-5716

FRANKFURT, GERMANY

FRANN : MR. PRICHA NAWONGS
THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PCL
ZEIL 127
60313 FRANKFURT, GERMANY

TKT : (49-69) 92874-446
RSVN : (49-69) 92874-444
FAX : (49-69) 92874-222
AIRPORT : (49-69) 69070-931
FAX : (49-69) 692-981

FUKUOKA, JAPAN

FUKAD : MISS CHONNAKARN AKRAPREEDEE
HINODE FUKUOKA BUILDING
12-1, TENJIN 1, CHUO-KU
FUKUOKA, 810-0001 JAPAN

TKT/RSVN : 0570-064-015
(Call Center for local calls only)
FAX : (81-92) 734-9480
AIRPORT : (81-92) 477-7870
FAX : (81-92) 477-0345

GUANGZHOU, PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

CANAA : MR. ANAN BUDKAEW TKT/RSVN : (86-20) 8365-2333
 G3, WEST WING, THE GARDEN HOTEL EXT 5, 11, 24
 368 HUANSI DONGLU, GUANGZHOU 510064 FAX : (86-20) 8365-2488
 PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA AIRPORT : (86-20) 8613-5310 /
 8613-5313
 FAX : (86-20) 8613-5315

HANOI, SOCIALIST REPUBLIC OF VIETNAM

HANAD : MRS. APHITCHAYA SAISA-ARD TKT : (84-4) 3826-7921
 1st & 3rd FLOOR, HANOI LAKE VIEW BUILDING RSVN : (84-4) 3826-7922
 28 THANH MIEN ROAD, TAY HO DISTRICT, FAX : (84-4) 3826-7394
 HANOI VIETNAM AIRPORT : (84-4) 3884-0530
 FAX : (84-4) 3886-5574

HO CHI MINH CITY, SOCIAL REPUBLIC OF VIETNAM

SGNAA : MR. NARINTHORN PURNAGUPTA TKT/RSVN : (84-8) 3822-3365
 UNITE 102, SAIGON TOWER OFFICE BUILDING EXT 5117
 29 LE DUAN BOULEVARD, BEN NGHE WARD, FAX : (84-8) 3822-9465
 DIST. 1, HO CHI MINH CITY, AIRPORT : (84-8) 3547-0300
 SOCIAL REPUBLIC OF VIETNAM FAX : (84-8) 3547-0301

HONG KONG, PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

HKGAA : MRS. NONTHAKORN TRAKULPA TKT : (852) 2179-7785
 24A UNITED CENTRE RSVN : (852) 2179-7700
 95 QUEENSWAY, HONG KONG FAX : (852) 2179-7600
 PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA 7661
 AIRPORT : (852) 2769-7421-4
 FAX : (852) 2382-4595

HYDERABAD, REPUBLIC OF INDIA

HYDAA : **VACANT** TKT/RSVN : (91-40) 2333-3030
 THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC CO., LTD. EXT 110
 6-3-249/6, ROAD NO. 01, BANJARA HILLS FAX : (91-40) 2333-3003
 HYDERABAD - 500034, REPUBLIC OF INDIA AIRPORT : (91-40) 6660-5022
 FAX : (91-40) 6662-2003

GSA ISLAMABAD, ISLAMIC REPUBLIC OF PAKISTAN

ISBAA : ** VACANT ** RSVN : (92-51) 227-2140
 OFFICE NO 3, 4 HOLIDAY INN ISLAMABAD HOTEL : (92-51) 227-2141
 ISLAMABAD, PAKISTAN FAX : (92-51) 282-3735
 AIRPORT : (92-51) 578-1409 /
 411
 FAX : (92-51) 578-1410

JAKARTA, REPUBLIC OF INDONESIA

JKTAA : ** VACANT ** TKT/RSVN : (62-21) 230-3041
 WISMA NUSANTARA BUILDING 26TH FLR FAX : (62-21) 319-30792
 J.L.MH.THAMRIN NO. 59 AIRPORT : (62-21) 550-2443 /
 JAKARTA 10350 INDONESIA 7137
 FAX : (62-21) 550-7137

KARACHI, PAKISTAN

KHIAA : MR. POLAPAT NEELABHAMORN TKT/RSVN : (92-21) 3279-2294/
 TECHNOLOGY PARK 3278-8000
 7 TH FLOOR SHAHREH-E-FAISAL FAX : (92-21) 3279-1934
 KARACHI, PAKISTAN AIRPORT : (92-21) 457-0847 /
 907-1472
 FAX : (92-21) 457-3009

KATHMANDU, NEPAL

KTMAA : MR. CHANTOUCHE SRINILTA TKT/RSVN : (977-1) 422-4387 /
 ANNAPURNA ARCADE, DURBAR MARG 3565 / 5084
 KATHMANDU, NEPAL FAX : (977-1) 422-1130
 AIRPORT : (977-1) 411-3293
 FAX : (977-1) 411-3287

KOLKATA, REPUBLIC OF INDIA

CCUAA : MR. VICHAYA SINGTOROJ TKT/RSVN : (91-33) 2283-8865/68
 229, A.J.C. BOSE ROAD FAX : (91-33) 3982-7197
 CRESCENT TOWERS, 8TH FLOOR AIRPORT : (91-33) 2511-8389
 KOLKATA - 700020, REPUBLIC OF INDIA FAX : (91-33) 2511-9931

KUALA LUMPUR, MALAYSIA

KULAA : MR. SUTTICHOKE RODLEECHIT TKT/RSVN : (60-3) 2034-6900,
 SUITE 30.01, 30TH FLOOR, WISMA GOLDHILL 2034-6999
 67 JALAN RAJA CHULAN FAX : (60-3) 2034-6891
 50200 KUALA LUMPUR, MALAYSIA AIRPORT : (60-3) 8787-3522 / 3533
 FAX : (60-3) 8787-3511

KUNMING, PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

KMGAD : MR. CHATIYA APINYANUKUL TKT/RSVN : (86-871) 6351-1515
 2ND, FLOOR, ATTACHED BUILDING OF FAX : (86-871) 6316-7351
 JINJIANG HOTEL NO. 98 BEIJING ROAD, AIRPORT : (86-871) 6718-2610
 KUNMING, YUNNAN FAX : (86-871) 6711-3738
 PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

GSA LAHORE, ISLAMIC REPUBLIC OF PAKISTAN

LHEAA : MR. SATIT DUMRERNG TKT : (92-042) 3630-9791-4
 THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC CO., LTD. RSVN : (92-042) 3637-3377
 9-A, DAVIS ROAD, GRAND HOTEL & FAX : (92-042) 3636-8690
 TOWER BUILDING AIRPORT : (92-042) 3661-1514/15
 LAHORE, ISLAMIC REPUBLIC OF PAKISTAN FAX : (92-042) 3661-1513

LONDON, UNITED KINGDOM

LONAA : MR. WIT KITCHATHORN TKT/RSVN : (44) 844-561-0911
 41 ALBEMARLE STREET FAX : (44) 207-907-9555
 LONDON, W1S 4BF, UNITED KINGDOM AIRPORT : (44-208) 759-4441
 FAX : (44-208) 759-8678

LOS ANGELES, U.S.A.

LAXAA : MR. SUTSVETA SVETASOBHANA TKT/RSVN : (1-310) 640-0097
 222 NORTH SEPULVEDA BLVD., SUITE 100 EXT. 794
 EL SEGUNDO, CA 90245, U.S.A. FAX : (1-310) 322-8728
 AIRPORT : (1-310) 646-3095
 FAX : (1-310) 646-3094

MADRID, SPAIN

MADAA : MR. PATAPONG NANAKORN TKT/RSVN : (34-91) 782-0525
 THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PCL FAX : (34-91) 564-5620
 PRINCIPE DE VERGARA, 185 AIRPORT : (34-91) 305-8647-48
 28002 MADRID, SPAIN FAX : (34-91) 305-6166

MANILA, PHILIPPINES

MNLAA : MR. SERN CHUPIKULCHAI TKT : (63-2) 580-8446-8
 COUNTRY SPACE 1 BUILDING SEN. RSVN : (63-2) 580-8441
 GIL J. PUYAT AVENUE MAKATI CITY, FAX : (63-2) 580-8484
 PHILIPPINES AIRPORT : (63-2) 834-0366-68
 FAX : (63-2) 879-5265

MELBOURNE, AUSTRALIA

MELAA : MR. ATHIWAT KRISNAMPOK TKT : (61-3) 8662-2200
 3RD FLOOR, 250 COLLINS STREET RSVN : (61-3) 8662-2255
 MELBOURNE, VICTORIA 3000 FAX : (61-3) 9650-7003
 AUSTRALIA AIRPORT : (61-3) 9338-8954
 FAX : (61-3) 9335-3608

MILAN, REPUBLIC OF ITALY

MILAA : MR. VUTICHAJ KAMPANARTSANYAKORN TKT/RSVN : (39-02) 864-51710
 VIA AMEDEI, FAX : (39-02) 864-51711
 15 20123 MILAN, REPUBLIC OF ITALY AIRPORT : (39-02) 748-67911
 FAX : (39-02) 748-60470

GSA MOSCOW, RUSSIAN FEDERATION AND C.I.S.

MOWAA : MR. MANAN BOONYACHAI TKT/RSVN : (7-495) 647-1082
 MILLENIUM HOUSE, FLOOR 7 FAX : (7-495) 647-1083
 TRUBNAYA STREET, BUILDING NBR 12 AIRPORT : (7-495) 641-3090 /
 MOSCOW, RUSSIAN FEDERATION, 107045 642-8840
 FAX : (7-495) 787-8614 /
 642-8840

GSA MUMBAI, REPUBLIC OF INDIA

BOMAA : MR. PICHEST LAEIETPIBOON TKT/RSVN : (91-22) 6637-3737
 THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PCL FAX : (91-22) 6637-3738
 MITTAL TOWERS, A WING, GROUND FLOOR 2A AIRPORT : (91-22) 2682-8950 /
 NARIMAN POINT, MUMBAI - 400021 52 / 53
 REPUBLIC OF INDIA FAX : (91-22) 2682-8063

MUNICH, GERMANY

MUCAA : MR. WAROTE INTASARA TKT/RSVN : (49-89) 2420-7010
 BAYER KARREE BAYERSTRASSE 83 FAX : (49-89) 2420-7070
 80335 MUNICH, GERMANY AIRPORT : (49-89) 9759-2670 / 71
 FAX : (49-89) 9759-2676

GSA MUSCAT, SULTANATE OF OMAN

MCTAA : ** VACANT ** TKT/RSVN : (968) 2470-4455
 THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC CO., LTD. FAX : (968) 2478-8753
 P.O. BOX NO. 282, POSTAL CODE 100, CBD AIRPORT : (968) 2451-9874
 MUSCAT SULTANATE OF OMAN FAX : (968) 2451-0524

NAGOYA, JAPAN

NGOAA : MR. WEERAWAT SWASDIBUDTRA TKT/RSVN : (81-52) 963-8586
 SOUTH HOUSE 9F, 6-29, NISHIKI 3-CHOME FAX : (81-52) 963-8588
 NAKA-KU, NAGOYA 460-0003, JAPAN AIRPORT : (81-56) 938-1024 /
 1025
 FAX : (81-56) 938-1023

OSAKA, JAPAN

OSAAA : MR. MATTHAKORN CHUNHACHA RSVN : (81-06) 6202-5161
 SUMITOMOSEIMEI YODOYABASHI BUILDING FAX : (81-06) 6202-5453
 4-1-21 KITAHAMA, CHUO-KU AIRPORT : (81-072) 456-5140
 OSAKA 541-0041, JAPAN FAX : (81-072) 456-5144

OSLO, NORWAY

OSLAA : MR. ARNUPHAP KITTIKUL RSVN : (47) 2311-8870
 AKERSGT. 32 4TH FLOOR FAX : (47) 2311-8880
 0180 OSLO, NORWAY AIRPORT :
 FAX :
 E-MAIL : sales@thaiairways.no

PARIS, FRANCE

PARAA : MR. JESADA CHANDREMA TKT : (33-1) 5568-8060
 TOUR OPUS 12 FAX : (33-1) 4090-7165
 77 ESPLANADE DU GENERAL DE GAULLE AIRPORT : (33-1) 4862-4130
 92914 LA DEFENSE CEDEX, FRANCE FAX : (33-1) 4864-6267

PENANG, MALAYSIA

PENAD : MISS PARINEE CHANTHRAKUPT TKT : (604) 226-7000
 LEVEL 3 BURMAH PLACE FAX : (604) 226-6821
 142-L BURMAH ROAD RSVN : (604) 226-6000
 10050 PENANG, MALAYSIA FAX : (604) 226-1857
 AIRPORT : (604) 643-9520
 FAX : (604) 644-3657

PERTH, AUSTRALIA

PERAA : MR. KARUN SIRARJANAKUL TKT/RSVN : (61-8) 9265-8201
 LEVEL 4, ST MARTINS TOWER FAX : (61-8) 9265-8260
 44 ST GEORGE'S TERRACE AIRPORT : (61-8) 9477-1099
 PERTH, WESTERN AUSTRALIA 6000 FAX : (61-8) 9477-1114

PHNOM PENH, KINGDOM OF CAMBODIA

PNHAA : MR. NATTAKORN PIAMPROM TKT/RSVN : (855-23) 214-359-61
 THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PCL FAX : (855-23) 220-790
 9-14B, REGENCY BUSINESS COMPLEX B AIRPORT : (855-23) 303-868
 294 MAO TSE TOUNG BLVD. FAX : (855-23) 890-239
 PHNOM PENH, KINGDOM OF CAMBODIA

ROME, REPUBLIC OF ITALY

ROMAA : "VACANT" (MILAA ACTING ROMAA) TKT/RSVN : (39-6) 4781-3304
 50, VIA BARBERINI FAX : (39-6) 4746-449
 00187 ROME, REPUBLIC OF ITALY AIRPORT : (39-6) 6501-0703 / 773
 FAX : (39-6) 6501-0297

SEOUL, REPUBLIC OF KOREA

SELAA : MR. WEERAWAT RATTANA TKT : (82-2) 3707-0133
 (PUSAD รักษาการ SELAA)
 15TH FL., HANHWA FINANCE RSVN : (82-2) 3707-0011
 CENTER-TAEPYUNGRO 43, TAEPYUNGRO 2-GA, FAX : (82-2) 755-5251/
 JUNG-GU 3707-0155
 SEOUL, REPUBLIC OF KOREA, 100-733 AIRPORT : (82-32) 744-3571-4
 FAX : (82-32) 744-3577

SHANGHAI, PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

SHAAA : MRS. PORNTRI CHOTIWIT TKT/RSVN : (86-21) 3366-4000
 THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PCL. FAX : (86-21) 3366-4010
 SHANGHAI OFFICE UNIT 2302, CHONG HING AIRPORT : (86-21) 6834-6803
 FINANCE CENTER 288 NANJING ROAD (WEST) FAX : (86-21) 6834-6802
 SHANGHAI 200003, PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

SINGAPORE

SINAA : MR. KITTIHONG SANSOMBOON TKT/RSVN : (65) 6210-5000
 100 CECIL STREET #02-00 FAX : (65) 6223-9005
 THE GLOBE, SINGAPORE 069532 AIRPORT : (65) 6542-8333
 FAX : (65) 6542-0179

STOCKHOLM, SWEDEN

STOAA : MR. VIRUJ RUCHIPONGSE TKT/RSVN : (46-8) 5988-3600
 DROTTNINGGATAN 33, BOX 1118 FAX : (46-8) 5988-3690
 STOCKHOLM, SWEDEN AIRPORT : (46-8) 5988-3680
 FAX : (46-8) 5988-3693

SYDNEY, AUSTRALIA

SYDNN : MR. PRIN YOOPRASERT TKT/RSVN : (61-2) 9844-0999 /
 75-77 PITT STREET, SYDNEY 9844-0937
 NEW SOUTH WALES 2000 FAX : (61-2) 9844-0936
 AUSTRALIA AIRPORT : (61-2) 9669-3033
 FAX : (61-2) 9669-3707

TAIPEI, TAIWAN

TPEAA : MR. CHETSENI DHANARAJATA TKT : (886) 2-8772-5222
 7F, NO. 308, SEC. 2, BADE ROAD, EXT. 711
 TAIPEI 10492 TAIWAN FAX TKT : (886) 2-2776-7656
 RSVN : (886) 2-8772-5111
 FAX RSVN : (886) 2-8772-7200

TOKYO, JAPAN

TYONN : MR. NOND KALINTA TKT/RSVN : (81-3) 3503-3311
 1-5-1 YURAKUCHO, CHIYODA-KU FAX : (81-3) 3503-3323
 TOKYO 100-0006, JAPAN AIRPORT : (81-4) 7634-8329-31
 FAX : (81-4) 7634-8328

VIENTIANE, LAO PEOPLE'S DEMOCRATIC REPUBLIC

VTEAD : MR. TISHTI SUMITRA TKT/RSVN : (856-21) 222-527
 M & N BUILDING, GROUND FLOOR FAX : (856-21) 216-143
 ROOM NO. 70/101-103 AIRPORT : (856-21) 512-024
 SOUPHANOUVONG AVENUE FAX : (856-21) 512-096
 VIENTIANE, LAO PEOPLE'S DEMOCRATIC REPUBLIC

VARANASI, REPUBLIC OF INDIA (TEMPORARY OFFICE)

TOP TRAVEL AND TOURS (P) LTD. TEL : (91-0542) 329-5158
 GF-3, R.H. TOWERS, THE MALL FAX : (91-0542) 250-5353
 VARANASI CANTT, VARANASI - 221001
 UTTAR PRADESH, REPUBLIC OF INDIA

XIAMEN, PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

XMNAD : MR. NATAPOL VANICHKUL TKT/RSVN : (86-592) 226-1688
 UNIT C 23 RD FLOOR, INTERNATIONAL PLAZA, FAX : (86-592) 226-1678
 NO.8 LUJIANG ROAD, XIAMEN, 361001 AIRPORT : (86-592) 573-0558
 PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA FAX : (86-592) 573-0578

YANGON, UNION OF MYANMAR

RGNAA : MR. RATAPONG YANYONG TKT/RSVN : (95-1) 255-492-6
 THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PCL. FAX : (95-1) 255-223
 0101/1101 SAKURA TOWER, AIRPORT : (95-1) 662-661
 339 BOGYOKE AUNG SAN ST. FAX : (95-1) 650-675
 KYAUKTADA 11182, YANGON
 THE REPUBLIC OF THE UNION OF MYANMAR

ZURICH, SWITZERLAND

ZRHAA : MR. NIVAT CHANTARACHOTI TKT/RSVN : (41-44) 215-6500
 THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC CO., LTD. FAX : (41-44) 212-3408
 BAHNHOFSTRASSE 67 / SIHLSTRASSE 1 AIRPORT : (41-43) 816-4323
 8001 ZURICH, SWITZERLAND FAX : (41-43) 816-4590

สำนักงานภายในประเทศ**CHIANGMAI, THAILAND**

CNXSD : MRS. KORANOT NGUYEN TKT/RSVN : (053) 920-999
 240 PRAPOKKLAO ROAD, FAX : (053) 920-995
 AMPHUR MUANG, CHIANGMAI 52000, THAILAND

CHIANGRAI, THAILAND

CEISD : MRS. KANLAYAPHA PANICH TKT/RSVN : (053) 711-179, 715-207,
 870 PHAHOLAYOTIN ROAD 715-734
 AMPHURE MUANG, CHIANGRAI 57000 FAX : (053) 713-663
 THAILAND

HAT YAI, THAILAND

HDYSD : MR. NARINTORN SUKKASEAM TKT/RSVN : (074) 230-445
 180, 182, 184 NIPHAT UTHIT 1 ROAD FAX : (074) 233-114
 HAT YAI, SONGKHLA 90110, THAILAND

PHUKET, THAILAND

HKTSD : MR. KITTIKAS PINMUANG TKT/RSVN : (076) 360-111, 258-239
 78 RANONG ROAD, TABOM TALADNUE FAX : (076) 360-487-8, 360-485-6
 MUANG DISTRICT, PHUKET 83000, THAILAND

KRABI, THAILAND

KBVSD : MRS. SUPA SRIPANPONG TKT/RSVN : (075) 701-591-593
 KRABI INTERNATIONAL AIRPORT FAX : (075) 701-594
 133 MOO 5 PETKASEM RD. T.NUAKLONG
 A.NUAKLONG KRABI 81130, THAILAND

KHONKAEN, THAILAND

KKCSD : MRS. PUANGPETCH KULTHAWEE TKT/RSVN : (043) 227-701-04
 HOTEL PULLMAN KHONKAEN RAJA ORCHID FAX : (043) 227-708
 9/9 PRACHASUMRAN ROAD,
 NAI MUANG, MUANG, KHONKAEN 40000, THAILAND

PATTAYA, THAILAND

PYXSD : MR. NOPPORN KANCHANAMANE TKT/RSVN : (038) 420-995-7
 DUSIT THANI, 240/2 PATTAYA BEACH ROAD, FAX : (038) 420-998
 PATTAYA CITY, CHOLBURI 20150

SURATTHANI, THAILAND

URTSO : MR. SUVIJAK SRISAKULPRASERT TKT/RSVN : (077) 272-610
 3/27-28 KAROONRAT RD. FAX : (077) 283-997
 A. MUANG SURAT THANI 84000

สัมผัสแดนอาทิตย์อุทัย
ง่ายกว่าที่คิด



รื่นรมย์ไปกับเสน่ห์ความงามของประเทศญี่ปุ่น ทั้งวัฒนธรรมเก่าแก่
และเทคโนโลยีทันสมัย บินตรงไปกับเราสู่ 5 เมืองน่าเที่ยว โอซากา
นาโกยา ฟูกูโอกะ ซัปโปโร และโตเกียว (นาริตะ และฮาเนดะ)
พร้อมบริการอันอบอุ่น...จากใจ การบินไทย รักคุณเท่าฟ้า

 **ไทย**
รักคุณเท่าฟ้า



บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอบพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900
โทรศัพท์ : 66 (0) 2545-1000, 66 (0) 2695-1000
www.thaiairways.com

