

สารบัญ

		ส่วนที่	หน้าที่
ส่วนที่ 1	บริษัทที่ออกหลักทรัพย์		
	1. ข้อมูลทั่วไป	1-1	1
	2. การบริหารความเสี่ยงและปัจจัยความเสี่ยง	1-2	1
	3. ลักษณะการประกอบธุรกิจ	1-3	1
	4. การประกอบธุรกิจของแต่ละสายผลิตภัณฑ์	1-4	1
	5. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ	1-5	1
	6. ข้อพิพาททางกฎหมาย	1-6	1
	7. โครงสร้างเงินทุน	1-7	1
	8. การจัดการ	1-8	1
	9. การควบคุมภายในและการตรวจสอบภายใน	1-9	1
	10. รายการระหว่างกัน	1-10	1
	11. ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน	1-11	1
	12. ข้อมูลอื่นที่เกี่ยวข้อง	1-12	1
ส่วนที่ 2	การรับรองความถูกต้องของข้อมูล	2-A	1
เอกสารแนบ 1	รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการ ผู้บริหาร และผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ	2-A1	1
เอกสารแนบ 2	รายละเอียดการดำรงตำแหน่งของกรรมการ ผู้บริหารของบริษัทฯ ในบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง	2-A2	1
เอกสารแนบ 3	รายงานของคณะกรรมการตรวจสอบ	2-A3	1
	รายงานของคณะกรรมการธรรมาภิบาล	2-A3	3

ส่วนที่ 1 บริษัทที่ออกหลักทรัพย์

1. 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

หุ้นสามัญของบริษัทฯ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 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

บริษัทฯ ถือหุ้น ในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม ตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไป ดังนี้

ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ	ชนิดของหุ้น	ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว (ล้านบาท)	สัดส่วนการถือหุ้น (%)
บริษัท ไทย-อะมาดีอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด อาคารดิออฟฟิศแอทเซ็นทรัลเวิลด์ 999/9 ยูนิทที่ 3406-3412 ชั้นที่ 34 ถ. พระราม 1 แขวงปทุมวัน เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร 10300 โทรศัพท์ 0-2207-9090 โทรสาร 0-2207-9191	บริการด้านคอมพิวเตอร์ สำหรับการสำรองที่นั่งโดยสารและบริการเดินทางอื่นๆ ให้กับตัวแทนจำหน่าย	สามัญ	15.00	55.00
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด 183 อาคารรัตนนาการ ชั้น 17 ถนนสาทรใต้ แขวงยานนาวา เขตสาทร กรุงเทพมหานคร 10120 โทรศัพท์ 0-2627-2000 โทรสาร 0-2286-9830	บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ	สามัญ	500.00	49.00 (มีอำนาจควบคุม)
บริษัท วิงสเปน เซอร์วิสเชส จำกัด 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900 โทรศัพท์ 0-2545-1267 โทรสาร 0-2545-1535	บริหารจัดการเรื่องบุคลากรให้กับบริษัทฯ	สามัญ	2.00	49.00 (มีอำนาจควบคุม)
บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิง จำกัด 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900 โทรศัพท์ 0-2545-3330 โทรสาร 0-2545-3992	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	ถือหุ้นโดยผ่าน บจ. วิงสเปน เซอร์วิสเชส 49.00 (มีอำนาจควบคุม)
บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด 333 หมู่ 10 ถนนเชิดวุฒากาศ แขวงสีกัน เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร 10210 โทรศัพท์ 0-2566-1020-1 โทรสาร 0-2566-1941	โรงแรมและร้านอาหาร	สามัญ	120.00	40.00
บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด 10/3 หมู่ 6 ถนนสนามบิน ตำบลไม้ขาว อำเภอถลาง จังหวัดภูเก็ต 83000 โทรศัพท์ (076) 327-497, (076) 327-500-6 โทรสาร (076) 327-123-4	ครีวการบิน	สามัญ	100.00	30.00

ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ	ชนิดของหุ้น	ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว (ล้านบาท)	สัดส่วนการถือหุ้น (%)
บริษัท โรงแรมรอยัลลอร์ด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) 2 ซอยกัปตันบุช ถนนเจริญกรุง แขวงบางรัก เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500 โทรศัพท์ 0-2266-0123 โทรสาร 0-2236-6656	โรงแรมและร้านอาหาร	สามัญ	937.50	24.00
บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) 171/2 หมู่ 10 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสีกัน เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร 10210 โทรศัพท์ 0-2565-3811-8 โทรสาร 0-2565-3825	คลังเชื้อเพลิงและบริการเติมเชื้อเพลิงให้แก่เครื่องบิน	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

หมายเหตุ : ข้อมูลสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555

บุคคลอ้างอิง

นายทะเบียนหลักทรัพย์ (หุ้นสามัญ) : บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด
62 ถนนรัชดาภิเษก แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110
โทรศัพท์ 0-2229-2800, 0-2229-2888, 0-2654-5599
โทรสาร 0-2359-1262-3

ผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้ครั้งที่ 1/2547 : ธนาคารธนาชาติ จำกัด (มหาชน)
ฝ่ายบริการธุรกิจหลักทรัพย์และผู้ดูแลผลประโยชน์
ชั้นใต้ดิน อาคาร Glas Haus
สุขุมวิท 25 แขวงคลองเตยเหนือ เขตวัฒนา กรุงเทพฯ 10110
โทรศัพท์ 0-2207-4900 ต่อ 1300-1308

นายทะเบียนหุ้นกู้ครั้งที่ 1/2547 : ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)
สายปฏิบัติการธุรกรรมการเงินและหลักทรัพย์
อาคาร 2 ชั้น 3 เลขที่ 1060 ถนนเพชรบุรีตัดใหม่
แขวงมักกะสัน เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์ 0-2256-2323-27 โทรสาร 0-2256-2405

- ผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้ครั้งที่ 1/2548 : ธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย จำกัด (มหาชน)
เลขที่ 44 ถนนหลังสวน แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
โทรศัพท์ 0-2626-7507 โทรสาร 0-2626-7542
- นายทะเบียนหุ้นกู้ครั้งที่ 1/2548 : ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)
ฝ่ายปฏิบัติการหลักทรัพย์และกองทุน
เลขที่ 3000 ถนนพหลโยธิน
แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900
โทรศัพท์ 0-2299-1321, 0-2299-1536 โทรสาร 0-2242-3270
- ผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้ครั้งที่ 1/2550 : ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)
ฝ่ายปฏิบัติการหลักทรัพย์และกองทุน
เลขที่ 3000 ถนนพหลโยธิน
แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900
โทรศัพท์ 0-2299-2465, 0-2299-1887 โทรสาร 0-2242-3208
- นายทะเบียนหุ้นกู้ครั้งที่ 1/2550 : ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)
ฝ่ายปฏิบัติการหลักทรัพย์และกองทุน
เลขที่ 3000 ถนนพหลโยธิน
แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900
โทรศัพท์ 0-2299-1321, 0-2299-1536
โทรสาร 0-2242-3270
- ผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้ครั้งที่ 1/2551 : ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)
ฝ่ายปฏิบัติการหลักทรัพย์และกองทุน
เลขที่ 3000 ถนนพหลโยธิน
แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900
โทรศัพท์ 0-2299-2465, 0-2299-1887
โทรสาร 0-2242-3208
- นายทะเบียนหุ้นกู้ครั้งที่ 1/2551 : 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 0-2626-7507 โทรสาร 0-2626-7542
- นายทะเบียนหุ้นกู้ครั้งที่ 1/2554
หุ้นกู้ครั้งที่ 2/2554 และ
หุ้นกู้ครั้งที่ 2/2555 : ธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย จำกัด (มหาชน)
เลขที่ 44 ถนนหลังสวน แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
โทรศัพท์ 0-2626-7507 โทรสาร 0-2657-3333
- นายทะเบียนหุ้นกู้ครั้งที่ 3/2555 : ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน)
เลขที่ 1222 ถนนพระรามที่ 3 แขวงบางโพงพาง
เขตยานนาวา กรุงเทพฯ 10120
โทรศัพท์ 0-2296-3341 โทรสาร 0-2683-1297
- ผู้สอบบัญชี : สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน
ถนนพระรามที่ 6 เขตพญาไท กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์ 0-2271-8000 ต่อ 2405
โทรสาร 0-2618-5783

2. การบริหารความเสี่ยงและปัจจัยความเสี่ยง

ท่ามกลางความเสี่ยงจากหลายปัจจัยทั้งภายในและภายนอกตลอดระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมา บริษัทฯ เล็งเห็นความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการบริหารงานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ควบคู่กับการดำเนินธุรกิจด้วยความระมัดระวังอย่างสูง เพื่อเสริมสร้างความแข็งแกร่งให้ธุรกิจการบินสามารถเดินหน้าต่อไปได้อย่างมั่นคง บริษัทฯ จึงมุ่งให้ความสำคัญกับการบริหารความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กรอย่างต่อเนื่องมาตั้งแต่ปี 2546 เพื่อสร้างผลตอบแทนที่น่าพึงพอใจและความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยมีการระบุปัจจัยเสี่ยงและแนวทางการดำเนินการระยะสั้นและระยะยาวในแผนวิสาหกิจ รวมถึงการจัดการฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) เรื่องการบริหารความเสี่ยงให้แก่ผู้บริหารทุกระดับอย่างต่อเนื่อง เพื่อสนับสนุนการปลูกฝังการบริหารความเสี่ยงให้เป็นส่วนหนึ่งของวัฒนธรรมองค์กร

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มอบหมายให้คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง (Risk Management Committee) อันประกอบด้วยกรรมการทั้งจากภาครัฐและกรรมการอิสระจากภาคเอกชน กำหนดและทบทวนนโยบายและกรอบการบริหารความเสี่ยงในด้านต่างๆ อย่างสม่ำเสมอ พร้อมทั้งกำกับดูแล ติดตามประสิทธิผลของการบริหารความเสี่ยงดังกล่าว เพื่อให้มั่นใจว่าผู้บริหารและพนักงานมีการระบุความเสี่ยง ประเมินและจัดลำดับความสำคัญ สำหรับวางมาตรการป้องกัน แก้ไข ควบคุม และจัดการปัจจัยความเสี่ยงทั้งในระดับองค์กรและระดับฝ่ายที่อยู่ในความดูแลรับผิดชอบให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ และเป็นระบบสอดคล้องกับมาตรฐาน (Committee of Sponsoring Organization of the Treadway Commission : COSO) ประกอบกับการรายงานต่อคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและคณะกรรมการบริษัทฯ ในทุกไตรมาส ทั้งนี้ มาตรการดังกล่าวเป็นไปเพื่อส่งเสริมให้ผู้บริหารและพนักงานทุกฝ่ายขององค์กรใช้การบริหารความเสี่ยงเป็นเครื่องมือในการบริหารงาน

เพื่อป้องกันผลกระทบหรือความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากความไม่แน่นอน พร้อมกับสนับสนุนให้การดำเนินแผนกลยุทธ์เป็นไปตามเป้าหมายที่วางไว้ ในปี 2555 บริษัทฯ จึงมีการบูรณาการการบริหารความเสี่ยงระดับองค์กรเข้ากับแผนกลยุทธ์ของบริษัทฯ วิเคราะห์ถึงสาเหตุของความเสี่ยงและความสัมพันธ์ของความเสี่ยงต่างๆ รวมทั้งได้ดำเนินการจัดทำดัชนีชี้วัดความเสี่ยงหลัก (Key Risk Indicator) เพื่อใช้เป็นเครื่องเตือนภัยล่วงหน้า และปรับปรุงประสิทธิภาพของระบบการบริหารความเสี่ยง (Enterprise-wide Risk Management System) ให้ทันสมัยและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น อันเอื้อต่อการเชื่อมโยงการจัดทำรายงานการควบคุมภายใน และระบบการบริหารจัดการอื่นๆ ของบริษัทฯ

ปัจจัยเสี่ยงที่มีนัยสำคัญ

ปัจจัยเสี่ยงที่บริษัทฯ เผชิญอยู่ ประกอบไปด้วยปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบิน และปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อธุรกิจของบริษัทฯ โดยตรงดังนี้

ปัจจัยเสี่ยงของอุตสาหกรรมการบิน

1. ความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมันอากาศยาน

ค่าใช้จ่ายน้ำมันอากาศยานเป็นค่าใช้จ่ายหลักในการดำเนินธุรกิจการบิน โดยบริษัทฯ มีต้นทุนค่าน้ำมันอากาศยานคิดเป็นประมาณร้อยละ 40 ของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ซึ่งราคาน้ำมันอากาศยานมีความผันผวนอย่าง

ต่อเนื่อง บริษัทฯ ได้มีการจัดทำประกันความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมันในเชิงรุกมากขึ้น (Jet Fuel Price Hedging) เพื่อลดความผันผวนของต้นทุนด้านน้ำมันอากาศยาน โดยบริษัทฯ มีนโยบายบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันอากาศยานเพื่อลดความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน ซึ่งมีผลกระทบต่อดำเนินงานของบริษัทฯ มิใช่เป็นการแสวงหากำไร แต่เป็นการชะลอและลดผลกระทบต่อต้นทุนด้านน้ำมันฯ หากราคามีการปรับตัวสูงขึ้น สำหรับปี 2555 บริษัทฯ ได้ดำเนินการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันฯ ให้ค่าใช้จ่ายน้ำมันฯของบริษัทฯเป็นไปตามงบประมาณที่ได้ตั้งไว้ นอกจากนี้ บริษัทฯ มีการเรียกเก็บเงินชดเชยค่าน้ำมันส่วนเพิ่มของบริษัทฯ ผ่านทางค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันได้บางส่วน ขึ้นอยู่กับสถานะของตลาด การแข่งขัน ความผันผวนของราคาน้ำมันอากาศยาน การตอบสนองของตลาด และการประมาณการค่าใช้จ่ายน้ำมันอากาศยานที่มีการเปลี่ยนแปลง รวมทั้งได้มีการบริหารจัดการน้ำมันคงคลัง (Fuel Stock Management) และเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง (Fuel Management)

2. ความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

เนื่องจากบริษัทฯ มีรายได้เป็นเงินตราต่างประเทศกว่า 40 สกุลเงิน คิดเป็นประมาณร้อยละ 75 ของรายได้รวมทั้งหมด บริษัทฯ ได้ดำเนินการบริหารความเสี่ยงอันเนื่องมาจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนให้มีประสิทธิภาพ โดยมีการบริหารภายใต้นโยบาย Natural Hedging คือ การจัดให้รายจ่ายเป็นเงินสกุลเดียวกับรายได้มากที่สุด หลังจากนั้นบริษัทฯ บริหารกระแสเงินสดโดยจัดการแลกเปลี่ยนเงินคงเหลือในแต่ละสกุลเข้ามาเป็นเงินสกุลเงินหลัก 4 สกุล คือ เงินสกุลเหรียญสหรัฐ ยูโร เยน และบาท โดยพิจารณาจาก Correlation ระหว่างสกุลเงินต่างๆ กับ 4 สกุลเงินหลัก เพื่อให้สามารถบริหารจัดการเงินคงเหลือให้สอดคล้องกับสกุลเงินที่เป็นค่าใช้จ่ายหลักของบริษัทฯ เช่น ค่าใช้จ่ายน้ำมัน ค่าเช่าเครื่องบิน ค่าใช้จ่ายพนักงาน และปรับโครงสร้างเงินกู้ในสกุลเงินต่างๆ ให้สอดคล้องกับสกุลเงินของเงินสดสุทธิจากการดำเนินการ (Net Operating Cash Flow) พร้อมทั้ง ควบคู่ความเสี่ยงของการมีหนี้เป็นเงินสกุลต่างประเทศมากขึ้นไป โดยการมีหนี้สกุลบาทด้วยส่วนหนึ่ง เพื่อลดความผันผวนของรายการผลกำไร/ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนในงบการเงิน ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้นำโปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่ใช้วัดมูลค่าความเสี่ยงทางด้านอัตราแลกเปลี่ยน (VaR) มาใช้เพื่อการวางแผนการจัดหาเงินทุนและกำหนดวิธีการบริหารความเสี่ยงโดยใช้เครื่องมือทางการเงินในการทำธุรกรรมที่เหมาะสม เช่น Cross Currency Swap (CCS), Forward ในช่วงที่ตลาดเงินเอื้ออำนวย

โดยในระหว่างปี 2555 บริษัทฯ ได้ดำเนินการกู้เงินในรูปสกุลเงินเยน และยูโร ซึ่งเป็นสกุลเงินที่บริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิส่วนเกิน เพื่อซื้อเครื่องบินแอร์บัส A380-300 จำนวน 3 ลำ และแอร์บัส A330-300 จำนวน 1 ลำ ทำ Forward สกุลเงิน EUR/USD สำหรับค่าใช้จ่ายน้ำมันบางส่วน จนถึงเดือนมีนาคม 2556 และทำ Forward Contract ในอัตราแลกเปลี่ยน USD/THB ให้เท่ากับ BOT rate ที่ถูกเรียกเก็บจากบริษัทน้ำมัน ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทฯ มีสัดส่วนเงินกู้ในเงินสกุลหลักภายหลังจากการทำ CCS ดังนี้ USD : EUR : JPY : THB = 1 : 36 : 14 : 49 (ไม่รวมภาระผูกพันค่าเช่าเครื่องบินเพื่อการดำเนินงาน)

ปัจจัยเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ

1. ความเสี่ยงจากการแข่งขันในธุรกิจการบิน

การแข่งขันที่เพิ่มขึ้นจากสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Carrier : LCC) และสายการบินใหม่ (Newcomers) ที่เข้ามาบุกตลาดอย่างรุนแรง รวมทั้งการที่สายการบินต่างๆ จับมือเป็นพันธมิตรการบินกันมากขึ้นกับสายการบินนอกกลุ่มพันธมิตรเดิม ส่งผลกระทบต่อบริษัทฯ ในเรื่องของการแข่งขันที่เพิ่มมากขึ้นในเส้นทางเดียวกับเส้นทางที่บริษัทฯ ให้บริการอยู่ อาจส่งผลให้บริษัทฯ สูญเสียโอกาสในเส้นทางนั้นๆ บริษัทฯ ได้มีการติดตาม

ผลการดำเนินงานของแต่ละเส้นทางบินอย่างใกล้ชิด โดยติดตามตรวจสอบความสมดุลของจำนวนที่นั่งเสนอให้บริการและจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการและปรับปรุงความจุและความถี่ของเที่ยวบินให้มีความเหมาะสมเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด มีแผนการตลาดโดยวิเคราะห์ตลาดสำคัญ ตลาดที่มีการแข่งขันสูง และตลาดที่มีศักยภาพ โดยบริษัทฯ ได้จัดตั้งหน่วยธุรกิจไทยสมายล์ เพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันในตลาดภูมิภาค โดยมีลักษณะเป็นสายการบินที่มีภาพลักษณ์ของความสดใส ทันสมัย (Trendy) ให้บริการด้วยความเป็นมิตร ใสใจในรายละเอียด (Friendly) และมีความคุ้มค่า (Worthy) สร้างความแตกต่างเพื่อเป็นทางเลือกใหม่ให้แก่ลูกค้าบริษัทฯ สำหรับมาตรการลดความเสี่ยงจากการบุกตลาดของสายการบินใหม่ (Newcomers) บริษัทฯ ได้ปรับปรุงผลิตภัณฑ์และบริการ ให้มีความทัดเทียมกับคู่แข่งอย่างต่อเนื่อง มีการขยายความร่วมมือกับสายการบินพันธมิตร ใช้กลยุทธ์การส่งเสริมการขายรูปแบบต่างๆ เพื่อให้สามารถรองรับสถานการณ์การแข่งขันที่เพิ่มขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมุ่งเน้นการขายในกลุ่มลูกค้าที่ทำการบินแบบเชื่อมต่อเส้นทางมากขึ้น (Through Traffic) โดยใช้กรุงเทพฯ เป็นจุดเชื่อมต่อ (Hub) ซึ่งเป็นข้อได้เปรียบของสายการบินที่มีการบริการอย่างเต็มรูปแบบและสายการบินแบบเครือข่าย บริษัทฯ จึงทำการปรับปรุงการเชื่อมต่อเครือข่ายเส้นทางบิน (Hub Connectivity) ของบริษัทฯ ให้สามารถเชื่อมต่อกันอย่างเหมาะสม และในระยะยาวบริษัทฯ มีการวางแผนจัดหาฝูงบินโดยพิจารณาเลือกซื้อหรือเช่าเครื่องบินที่มีผลิตภัณฑ์ที่เทียบเท่าหรือเหนือกว่าคู่แข่ง

2. ความเสี่ยงจากวิกฤตการณ์ภายนอก และภัยธรรมชาติ

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

บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงความจำเป็นในการรับมือต่อเหตุการณ์ดังกล่าวให้ทันที่ จึงจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการภาวะวิกฤต (Crisis Management Operation Center : CMOC) เผื่อระวังและติดตามสถานการณ์ต่างๆ อย่างใกล้ชิด รวมทั้งกำหนดมาตรการแก้ไข และดำเนินการอย่างต่อเนื่อง เพื่อลดระดับความรุนแรงของความเสี่ยงลง รวมถึงการจัดทำ Business Continuity Management (BCM) ในกระบวนการที่สำคัญเพื่อรองรับสถานการณ์ต่างๆ โดยจัดทำแผนและคู่มือรองรับสถานการณ์ พร้อมฝึกซ้อม เพื่อให้บริษัทฯ สามารถดำเนินธุรกิจได้อย่างต่อเนื่องเมื่อเกิดวิกฤตการณ์ต่างๆ อีกทั้งเพื่อให้เกิดภาพลักษณ์ที่ดีแก่บริษัทฯ และเพิ่มความมั่นใจในการเดินทางของผู้โดยสาร นอกจากนี้ เพื่อการปรับตัวที่รวดเร็ว (Dynamic) บริษัทฯ ยังมีการจัดทำประมาณการผลการดำเนินงานเป็นประจำทุกเดือน และมีการประเมินผลกระทบจากปัจจัยต่างๆ ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ ที่มีผลต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ ทั้งเชิงบวกและเชิงลบอย่างมีนัยสำคัญ เพื่อเป็นข้อมูลให้ฝ่ายบริหารพิจารณาปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ ในการรองรับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป อาทิ การปรับลดปริมาณการผลิต (Production) เมื่อจำนวนผู้โดยสารลดลง

3. ความเสี่ยงจากคุณภาพและประสิทธิภาพของบุคลากร

บริษัทฯ ได้มุ่งเสริมสร้างพนักงานให้มีขีดความสามารถ มีผลผลิต และมีความผูกพันต่อองค์กร โดยบริษัทฯ ได้ดำเนินการพัฒนาบุคลากรที่มีศักยภาพ มีความสามารถ ทักษะและความรู้ (Talent & Multi-skill) นำกลยุทธ์การบริหารกำลังคนแนวใหม่ (Modern Staffing Strategy) มาปฏิบัติ เพื่อควบคุมจำนวนบุคลากรที่ต้องการให้เป็นไป

ตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ ดำเนินการถ่ายโอนความรู้ (Knowledge Management : KM) จากบุคลากรที่มีประสบการณ์อย่างต่อเนื่อง เพื่อถ่ายทอดองค์ความรู้ขององค์กร และได้นำการบริหารผลการปฏิบัติงานมาใช้กับพนักงานระดับบริหารเพื่อสร้างวัฒนธรรมการทำงานที่มุ่งเน้นผลการปฏิบัติงาน (Performance-based Culture) และเชื่อมโยงไปสู่การให้ผลตอบแทนตามผลงานที่ชัดเจน โดยจัดทำตัวชี้วัด (KPIs) รวมทั้งการออกแบบกระบวนการใหม่เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพให้บริษัทฯ สามารถแข่งขันได้

4. ความเสี่ยงจากคุณภาพของผลิตภัณฑ์และบริการไม่คงที่สม่ำเสมอ (Product and Service Inconsistency)

เนื่องจากเครื่องบินของบริษัทฯ ส่วนหนึ่งมีอายุการใช้งานยาวนาน ส่งผลให้ผลิตภัณฑ์ต่างๆ มีสภาพเก่าล้าสมัย ประกอบกับคุณภาพผลิตภัณฑ์ที่ให้บริการบนเครื่องบินยังอยู่ในระดับต่ำเมื่อเทียบกับคู่แข่ง แม้ว่าบริษัทฯ มีการนำเข้าฝูงบินใหม่ ที่ได้รับการออกแบบห้องโดยสาร รวมทั้งติดตั้งที่นั่งและอุปกรณ์เพื่อความบันเทิงที่ทันสมัย แต่การที่ผลิตภัณฑ์บนเครื่องบินของบริษัทฯ มีความแตกต่างกันมากระหว่างเครื่องบินรุ่นเก่า และเครื่องบินรุ่นใหม่ จึงอาจส่งผลกระทบต่อตรงต่อความต่อเนื่องของการให้บริการ (Consistency) และภาพลักษณ์การให้บริการของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม ด้วยความยืดหยุ่นในการบริการที่เป็นเลิศในปี 2555 บริษัทฯ ได้ดำเนินการปรับปรุงผลิตภัณฑ์บนเครื่องบินโบอิง 747-400 จำนวน 5 ลำ และโบอิง 777-200 จำนวน 4 ลำ และจะดำเนินการปรับปรุงผลิตภัณฑ์บนเครื่องบินอีก 7 ลำ คือ เครื่องบินโบอิง 747-400 อีก 3 ลำ และโบอิง 777-200 อีก 4 ลำ ในปี 2556 นอกจากนี้ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแบบเครื่องบินอย่างกะทันหัน บริษัทฯ ได้กำหนดขั้นตอน และแนวทางในการปรับเปลี่ยนแบบของเครื่องบินให้มีผลกระทบต่อความคาดหวัง และความพึงพอใจของผู้โดยสารน้อยที่สุด

5. ความเสี่ยงจากการพัฒนา IT Platform ล้าช้า

ด้วยระบบสารสนเทศของบริษัทฯ มีความล้าสมัยซับซ้อน และพัฒนาภายใต้เทคโนโลยีที่มีการใช้งานมานาน ส่งผลให้เกิดความยุ่งยากในการบำรุงรักษา และมีข้อจำกัดด้านเทคนิคในการพัฒนา และปรับเปลี่ยนเพื่อให้ทันกับความก้าวหน้าด้านเทคโนโลยี และความต้องการของลูกค้า ประกอบกับมาตรการลดค่าใช้จ่ายและชะลอการลงทุนในหลายๆ ปีที่ผ่านมา ทำให้ฝ่ายงานบริการเทคโนโลยีสารสนเทศของบริษัทฯ ประสบปัญหาขาดแคลนบุคลากรปัจจัยทั้งหมดดังกล่าวข้างต้นส่งผลให้การพัฒนาระบบสารสนเทศของบริษัทฯ ล้าช้า และไม่ทันคู่แข่ง บริษัทฯ ตระหนักถึงปัญหาจากความเสี่ยงข้างต้น จึงได้กำหนดมาตรการโดยเร่งพัฒนาโครงการ IT ในหลายๆ ด้านไปพร้อมกันได้แก่ การพัฒนาโครงการ IT Sourcing เพื่อบริหารจัดการกำลังคน และทักษะความเชี่ยวชาญด้าน IT สำหรับพนักงานในฝ่าย IT ให้เพียงพอต่อความต้องการใช้งานของบริษัทฯ การพัฒนาโครงการ IT Professional Re-skill เพื่อสร้างเสริมขีดความสามารถด้าน IT ให้กับพนักงานในฝ่าย IT การพัฒนาโครงการ IT Architecture เพื่อให้โครงสร้างสถาปัตยกรรม IT สอดประสานไปในทิศทางเดียวกับกรอบแนวทางในการพัฒนาธุรกิจของบริษัทฯ และการพัฒนาระบบ IT ของบริษัทฯ โดยสร้างเสริมขีดความสามารถด้าน IT เพื่อขับเคลื่อนแผนพัฒนา IT และรองรับแนวทางเชิงกลยุทธ์ขององค์กร และพัฒนาศักยภาพด้าน IT ให้มีความยืดหยุ่น ปรับเปลี่ยนได้ง่ายและรวดเร็ว สามารถตอบสนองความต้องการทางธุรกิจได้คล่องตัว และทันการณ์

3. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

ความเป็นมา

บริษัทฯ ก่อตั้งขึ้นจากการร่วมทุนระหว่างบริษัท เดินอากาศไทย จำกัด กับสายการบินสแกนดิเนเวียนแอร์ไลน์ ซิสเต็ม มีวัตถุประสงค์เริ่มแรกเพื่อดำเนินธุรกิจการบินระหว่างประเทศ โดยบริษัทฯ ได้รับการสนับสนุนทางด้านการบริหาร และด้านเทคนิคจากสายการบินสแกนดิเนเวียนแอร์ไลน์ ซิสเต็ม เมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2503 ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้จดทะเบียนเป็นบริษัทจำกัด ด้วยทุนจดทะเบียนแรกเริ่ม 2 ล้านบาท โดยมีบริษัท เดินอากาศไทย จำกัด ถือหุ้นร้อยละ 70 และสายการบินสแกนดิเนเวียนแอร์ไลน์ ซิสเต็ม ถือหุ้นร้อยละ 30 ของทุนจดทะเบียน

เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2520 สายการบินสแกนดิเนเวียนแอร์ไลน์ ซิสเต็ม ได้โอนหุ้นที่มีอยู่ทั้งหมดให้แก่ บริษัท เดินอากาศไทย จำกัด ทำให้การร่วมทุนสิ้นสุดลง และบริษัทฯ ได้ทำการเพิ่มทุนโดยมีกระทรวงการคลังเข้าเป็นผู้ถือหุ้น ต่อมาเมื่อวันที่ 1 เมษายน 2531 รัฐบาลในสมัยนายกรัฐมนตรี ชวน หลีกภัย พลเอกเปรม ติณสูลานนท์ ได้ดำเนินการรวมกิจการการบินภายในประเทศที่ บริษัท เดินอากาศไทย จำกัด ให้บริการ เข้ากับกิจการของบริษัทฯ ตามมติคณะรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจ ส่งผลให้เงินทุนจดทะเบียนของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นเป็น 2,230 ล้านบาท โดยมีกระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ บริษัทฯ จึงมีสถานะเป็นสายการบินแห่งชาติที่รับผิดชอบกิจการการบินพาณิชย์ทั้งเส้นทางบินภายในประเทศและเส้นทางบินระหว่างประเทศ

บริษัทฯ เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเมื่อวันที่ 19 กรกฎาคม 2534 โดยได้ทำการแปลงกำไรสะสมให้เป็นทุนของบริษัทฯ ทำให้ทุนจดทะเบียนเพิ่มขึ้นเป็น 13,000 ล้านบาท และได้ทำการเพิ่มทุนใหม่อีกจำนวน 1,000 ล้านบาท ในปี 2535 และ 3,000 ล้านบาท ในปี 2546 ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทฯ มีทุนจดทะเบียน 26,989,009,500 บาท และมีทุนชำระแล้ว 21,827,719,170 บาท โดยมีกระทรวงการคลังถือหุ้นคิดเป็นร้อยละ 51.03 ส่วนที่เหลือร้อยละ 48.97 ถือหุ้นโดยประชาชนทั่วไปทั้งในประเทศและต่างประเทศ ซึ่งรวมถึงพนักงานของบริษัทฯ

การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญของบริษัทฯ ในช่วงระยะเวลา 5 ปีที่ผ่านมา

ปี	พัฒนาการที่สำคัญ
2550	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัทฯ เริ่มให้บริการที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอย่างเต็มรูปแบบ รวมทั้งยังได้ตอบสนองนโยบายรัฐบาล ในการเปิดให้บริการเที่ยวบินภายในประเทศ ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง ซึ่งต่อมาบริษัทฯ ได้เปิดให้บริการ Thai City Air Terminal เพื่อเพิ่มจุดบริการเช็คอินให้แก่ผู้โดยสารในเที่ยวบินภายในประเทศ ณ สถานีรถไฟใต้ดินลาดพร้าว โดยให้บริการรับ-ส่งผู้โดยสารระหว่างท่าอากาศยานดอนเมือง และสถานีรถไฟดังกล่าว ▪ บริษัทฯ ได้เปิดเส้นทางบินใหม่ไปยัง ไฮเดอราบัด พุทธคยา และพาราณสี ประเทศอินเดีย เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่ต้องการไปแสวงบุญ ▪ บริษัทฯ ได้รับการลงคะแนน จากผลการสำรวจของ Skytrax World Airline Award ให้ห้องพักรับรองพิเศษชั้นหนึ่งที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นห้องพักรับรองที่ดีที่สุดในโลก
2551	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัทฯ ได้เปิดเที่ยวบินใหม่บินตรงไปยังเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี ▪ บริษัทฯ ได้รับรางวัลจากสถาบันชั้นนำระดับโลก ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> ● รางวัลสายการบินข้ามทวีปยอดเยี่ยม (Best Intercontinental Airline) ติดต่อกันเป็นปีที่ 4 จากการมอบรางวัล Norwegian Grand Travel Award 2008 ของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวประเทศนอร์เวย์ ● รางวัลสายการบินที่ดีที่สุดอันดับ 2 ด้านการให้บริการภาคพื้นแก่ผู้โดยสารชั้นหนึ่งชั้นธุรกิจ และชั้นประหยัดจากสกายแทร็กซ์ เวิลด์ แอร์ไลน์ อวอร์ดส 2008 (Skytrax World Airline Awards 2008) ▪ ครุภัณฑ์การบินของบริษัทฯ ได้รับการรับรองมาตรฐาน OHSAS 18001 เป็นแห่งแรกของประเทศไทยจาก Bureau Veritas Quality International (BVQI) ซึ่งครอบคลุมการผลิตอาหารเพื่อการบินบนเครื่องบิน ทั้งอาหารคาวและหวาน เครื่องดื่ม เบเกอรี่ รวมทั้งร้านเบเกอรี่ Puff & Pie ▪ บริษัทฯ ได้เริ่มทำการปรับปรุงเว็บไซต์ เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสารในการสำรองที่นั่ง การตรวจสอบสถานะเที่ยวบิน และการเข้าถึงข้อมูลของบริษัทฯ
2552	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัทฯ เปิดจุดบินใหม่ บินตรงไปออสโล ประเทศนอร์เวย์ ซึ่งถือเป็นจุดบินต่างประเทศจุดที่ 59 ใน 34 ประเทศที่บริษัทฯ ทำการบิน เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารในการเดินทางไปยังจุดหมายต่างๆ ได้ครอบคลุมทุกพื้นที่ทั่วโลก ▪ บริษัทฯ ได้รับรางวัลจากสถาบันชั้นนำต่างๆ ทั่วโลก อาทิ <ul style="list-style-type: none"> ● รางวัลอันดับ 2 ประเภทสายการบินยอดเยี่ยมของเอเชีย (Best Asian Carrier) จากการประกาศรางวัลโกเอเชีย อวอร์ดส (Go Asia Awards) ● รางวัลอันดับ 2 ประเภทสายการบินระหว่างทวีปยอดเยี่ยม (Best Intercontinental Airlines) จากงาน Grand Travel Award 2009 ณ กรุงสตอกโฮล์ม ประเทศสวีเดน

ปี	พัฒนาการที่สำคัญ
	<ul style="list-style-type: none"> ● รางวัลแพลตตินัมแบรนด์ ประเภทสายการบินที่น่าเชื่อถือมากที่สุดจากผู้บริโภค ประจำปี 2552 (Reader's Digest, Trusted Brands Platinum Award 2009) จากนิตยสาร Reader's Digest ซึ่งนับเป็นปีที่ 10 ติดต่อกัน ที่บริษัทฯ ได้รับรางวัลนี้ ● รางวัลอันดับ 1 ห้องรับรองพิเศษสำหรับผู้โดยสารชั้นหนึ่งที่ดีที่สุด (World Airline Best Worldwide First Class Lounge 2009) จากสกายแทรกซ์ (Skytrax) ● 3 รางวัลสายการบินดีเด่นของโลก (World Best Airline) ประจำปี 2009 จากเว็บไซต์ smartraveltips.com (Smart Travel Asia) ได้แก่ รางวัลยอดเยี่ยมอันดับ 2 ประเภทการบริการบนเครื่องบินดีเด่น รางวัลยอดเยี่ยมอันดับ 3 ประเภทสายการบินดีเด่นของโลก และรางวัลยอดเยี่ยมอันดับ 3 ประเภทชั้นธุรกิจดีเด่น <p>ด้านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ บริษัทฯ โดยพนักงานการบินไทย ได้ออกแบบและพัฒนาซอฟต์แวร์ Cabin Attendant Pre-Flight Study and Briefing System และได้รับรางวัลชนะเลิศ ผลิตภัณฑ์ซอฟต์แวร์ดีเด่นแห่งชาติ ประจำปี 2552 (Thailand ICT Awards 2009) สาขาการท่องเที่ยวและการโรงแรม ซึ่งจัดโดยกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร</p>
2553	<ul style="list-style-type: none"> ■ บริษัทฯ มีผลกำไรสูงสุดในรอบ 50 ปี ประสบความสำเร็จในการสร้างความเชื่อมั่นในตลาดทุน โดยหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ได้รับการคัดเลือกเป็นหลักทรัพย์ที่ใช้คำนวณดัชนี MSCI Global Equity Indices (MSCI เป็นบริษัทจัดทำดัชนีหลักทรัพย์ระดับโลก) และการจำหน่ายหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทฯ ยังได้รับการจัดอันดับให้เป็น Best Deal of the year 2010 ของประเทศไทย จากนิตยสาร The Asset (นิตยสารธุรกิจการเงินของเอเชีย) ■ จากการจัดอันดับสายการบินชั้นนำของโลกโดยสกายแทรกซ์ (Skytrax) บริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับที่ดีขึ้น จากอันดับที่ 10 ในปี 2552 เป็นอันดับที่ 9 ในปี 2553 ■ บริษัทฯ ได้รับรางวัลต่างๆ ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> ● รางวัลสายการบินข้ามทวีปยอดเยี่ยม (Best Intercontinental Airline) จากการมอบรางวัล Norwegian Grand Travel Award 2010 ของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวประเทศนอร์เวย์ ● 2 รางวัลสายการบินยอดเยี่ยมจากสกายแทรกซ์ (Skytrax) ได้แก่ รางวัลสายการบินยอดเยี่ยมอันดับ 1 ด้านห้องรับรองพิเศษสำหรับผู้โดยสารชั้นหนึ่ง และรางวัลสายการบินยอดเยี่ยมอันดับ 1 ด้านการบริการ ● 2 รางวัลสายการบินดีเด่นของโลก ประจำปี 2553 ในการจัดอันดับแบบสำรวจความคิดเห็นด้านธุรกิจท่องเที่ยวดีเด่น (Best in Travel Poll) ได้แก่ รางวัลสายการบินดีเด่นอันดับ 2 ด้านการบริการบนเครื่องบินที่ดีที่สุดในโลก และรางวัลชั้นโดยสารธุรกิจดีเด่นอันดับ 4 ● 2 รางวัลสายการบินยอดเยี่ยมจาก TTG Travel Award ได้แก่ รางวัลสายการบินยอดเยี่ยมอันดับ 1 ด้านการให้บริการสำหรับชั้นธุรกิจ และรางวัลสายการบินยอดเยี่ยมอันดับ 1

ปี	พัฒนาการที่สำคัญ
	<p>แห่งเซาท์อีสต์เอเชีย</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ได้รับการจัดอันดับเป็น 1 ใน 10 สายการบินสากลที่ดีที่สุดในโลก จากผลการสำรวจของนิตยสารทราเวล แอนด์ เลเซอร์ ของประเทศสหรัฐอเมริกา ● รางวัลรัฐวิสาหกิจดีเด่น ประจำปี 2553 ในประเภทรางวัลนวัตกรรมดีเด่นจากกระทรวงการคลัง ● รางวัลสุริยศศิธรประจำปี 2553 จากสมาคมนักประชาสัมพันธ์แห่งประเทศไทย จำนวน 2 รางวัล ได้แก่ รางวัลชนะเลิศดีเด่นชนิดสมุดบันทึก และรางวัลชนะเลิศดีเด่นประเภทสร้างสรรค์ ผลงานการออกแบบปฏิทินภายใต้แนวความคิด “A Journey of Silk Calendar 2010”
2554	<ul style="list-style-type: none"> ■ เปิดตัวบริการ “บินสบายง่ายแค่คลิก” เมื่อวันที่ 2 มีนาคม 2554 เพื่อเพิ่มความสะดวกรวดเร็วและความรวดเร็วให้แก่ลูกค้าในการเข้าถึงข้อมูลบริการต่างๆ ได้ง่ายขึ้น โดยผู้ให้บริการทำการจองบัตรโดยสาร ตรวจสอบข้อมูลตารางการบิน เช็คอิน ขนส่งสินค้า สะสมไมล์ ผ่านทางโทรศัพท์มือถือและอินเทอร์เน็ต ■ จัดงาน “รักคุณเท่าฟ้า 2554” ระหว่างวันที่ 28 เมษายน-1 พฤษภาคม 2554 เนื่องในโอกาสที่บริษัทฯ ดำเนินกิจการมาครบ 51 ปี โดยภายในงานมีการจำหน่ายบัตรโดยสารราคาพิเศษทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ รวมทั้งโปรแกรมพิเศษจากทัวร์เอื้องหลวง เพื่อเป็นการขอบคุณและตอบแทนลูกค้า ■ ร่วมกับบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด จัดเที่ยวบินสาธิต THAI ASPIRE Flight ครั้งแรกในเมืองไทย เมื่อวันที่ 5 พฤษภาคม 2554 โดยเป็นการสาธิตการบินเส้นทางระหว่างประเทศในรูปแบบ “Perfect Flight” ซึ่งเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และช่วยลดภาวะโลกร้อน ■ จัดโครงการ Media Fam Trip to Japan ซึ่งเป็นกิจกรรมนำสื่อมวลชนชั้นนำของประเทศไทยไปทัศนศึกษาแหล่งท่องเที่ยวและวัฒนธรรมตามเมืองต่างๆ ของญี่ปุ่นระหว่างวันที่ 19-25 พฤษภาคม 2554 เพื่อกระตุ้นให้เกิดการเดินทางไปยังญี่ปุ่นมากขึ้น หลังจากเหตุการณ์แผ่นดินไหวและสึนามิ ■ จัดสัมมนาด้านเทคโนโลยีสารสนเทศในหัวข้อ “THAI IT Transformation 2011” เมื่อวันที่ 1 มิถุนายน 2554 เพื่อเผยแพร่ศักยภาพและบริการด้านเทคโนโลยีสารสนเทศของบริษัทครบวงจร โดยได้รับการสนับสนุนจากพันธมิตรทางธุรกิจ 12 บริษัท ■ คณะกรรมการบริษัทฯ มีมติอนุมัติจัดตั้งหน่วยธุรกิจการบินไทยสมายด์ เมื่อวันที่ 19 สิงหาคม 2554 ซึ่งเป็น Sub-brand ของบริษัทฯ ภายใต้แนวคิด Trendy-Friendly-Worthy เพื่อเป็นทางเลือกใหม่ให้แก่ลูกค้า โดยจะเริ่มทำการบินในเดือนกรกฎาคม 2555 ■ เปิดเส้นทางการบินใหม่ ไป-กลับ กรุงเทพฯ-บรัสเซลส์ ราชอาณาจักรเบลเยียม เริ่มให้บริการตั้งแต่วันที่ 17 พฤศจิกายน 2554

ปี	พัฒนาการที่สำคัญ
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ร่วมลงนามกับสายการบินเตอร์กิชแอร์ไลน์ในข้อตกลงความร่วมมือการทำงานร่วมกันร่วม เมื่อเดือนธันวาคม 2554 เพื่อเพิ่มศักยภาพในการขยายตลาดสู่ภูมิภาคเอเชียและยุโรป โดยมีอิสตันบูล ประเทศตุรกี เป็นประตูสำคัญที่เชื่อมระหว่างทั้งสองภูมิภาค ▪ เป็นสายการบินแรกในภูมิภาคเอเชียที่ทำการบินด้วยเชื้อเพลิงอากาศยานชีวภาพในเที่ยวบินพาณิชย์ เมื่อวันที่ 21 ธันวาคม 2554 เพื่อให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาการใช้พลังงานทดแทนอย่างยั่งยืน ▪ ในปี 2554 บริษัทฯ ได้รับรางวัลต่างๆ ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> ● รางวัลสายการบินยอดเยี่ยมจากสกายแทร็กซ์ จำนวน 3 รางวัล ได้แก่ สายการบินยอดเยี่ยมอันดับที่ 5 ของโลก สายการบินยอดเยี่ยม ด้านการให้บริการอาหารบนเครื่องบินชั้นประหยัด และสายการบินยอดเยี่ยม ด้านเก้าอี้โดยสารชั้นประหยัด ● รางวัลสายการบินยอดเยี่ยมจาก Business Traveller Asia-Pacific Awards 2011 จำนวน 5 รางวัล ได้แก่ สายการบินยอดเยี่ยมอันดับ 2 ของโลกและภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก สายการบินยอดเยี่ยมอันดับ 2 ด้านรายการสะสมไมล์ สายการบินยอดเยี่ยมอันดับ 3 ด้านการให้บริการสำหรับชั้นธุรกิจ สายการบินยอดเยี่ยมอันดับ 3 ด้านการให้บริการสำหรับชั้นประหยัด และสายการบินยอดเยี่ยมอันดับ 3 ของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกด้านห้องรับรองพิเศษ ● รางวัลสายการบินระหว่างทวีปที่ดีที่สุด (Best Intercontinental Airline) เป็นปีที่ 7 ติดต่อกัน จากการมอบรางวัล Norwegian Grand Travel Award 2011 ของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว ประเทศนอร์เวย์ ● รางวัลสมาร์ท ทราเวล เอเชีย 2011 ในการจัดอันดับแบบสำรวจความคิดเห็นด้านธุรกิจท่องเที่ยวดีเด่น (Best in Travel Poll) จำนวน 3 รางวัล ได้แก่ สายการบินยอดเยี่ยมอันดับ 4 ของโลก สายการบินยอดเยี่ยมอันดับ 2 ด้านการให้บริการบนเครื่องบิน และสายการบินยอดเยี่ยมอันดับ 6 ด้านการให้บริการสำหรับชั้นธุรกิจ ● รางวัลสายการบินยอดเยี่ยมจาก TTG Travel Awards จำนวน 2 รางวัล ได้แก่ สายการบินยอดเยี่ยมอันดับ 1 ด้านการให้บริการสำหรับชั้นธุรกิจ และสายการบินยอดเยี่ยมอันดับ 1 แห่งภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ● รางวัลรัฐวิสาหกิจดีเด่น ประจำปี 2554 ประเภทการพัฒนาองค์กรดีเด่น จากกระทรวงการคลัง ● รางวัล Asiamoney Award โดยนิตยสารเอเชียมันนี่ มอบรางวัลผู้บริหารยอดเยี่ยมแห่งประเทศไทย ให้แก่ นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ● รางวัลสายการบินยอดเยี่ยมแห่งภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ประจำปี 2011 จากนิตยสารโกลบอล แทรเวลเลอร์ ของสหรัฐอเมริกา ● รางวัลสายการบินดีเด่นของภูมิภาคตะวันออกเฉียงใต้ ติดต่อกันเป็นปีที่สองจากการประกาศผลรางวัล ทราเวล เอเจนต์ ชอยส์ อวอร์ด 2011 (2011 Travel Agent Choice

ปี	พัฒนาการที่สำคัญ
	<p>Award) ในงาน เวิลด์ ทราเวล มาร์เก็ต</p> <ul style="list-style-type: none"> รางวัลสุริยศศิธรประจำปี 2554 จากสมาคมนักประชาสัมพันธ์แห่งประเทศไทย จำนวน 2 รางวัล ได้แก่ รางวัลดีเด่นชนิดปฏิทินแขวนภายใต้แนวความคิดมหัศจรรย์แห่งฟ้าฟ้า และรางวัลชนะเลิศดีเด่นชนิดสมุดบันทึกชุด "The World Beyond Your-Eyes Calendar 2011"
2555	<ul style="list-style-type: none"> สนับสนุนการขนส่งโลหิตของสภาอากาศไทยเพื่อช่วยเหลือผู้ป่วยในโรงพยาบาลต่างๆ ทั่วประเทศที่อยู่ห่างไกลและภาคบริการโลหิตแห่งชาติทั่วประเทศตลอดปี 2555 บริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด คงอันดับเครดิตองค์กรของการบินไทย และหุ้นกู้ไม่มีประกันชุดปัจจุบันของบริษัทฯ ที่ระดับ A+ นำเครื่องบินแบบโบอิง 747-400 ที่ดัดแปลงเป็นเครื่องบินขนส่งสินค้า (Freighter) ลำที่ 1 และ 2 มาให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ เพื่อเสริมศักยภาพด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศ จัดงาน "บินขึ้นฟ้า พาสู่ฝัน" เปิดตัว บริษัท ไทยไฟล์ทเทรนนิ่ง จำกัด (THAI Flight Training Co., Ltd.: TFT) และลงนามบันทึกความเข้าใจ (MOU) ร่วมกับโรงเรียนการบินและมหาวิทยาลัยต่างๆ ของไทย ในการผลิตบุคลากรการบินเพื่อความเป็นหนึ่งของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก และป้อนสู่ตลาดอุตสาหกรรมการบิน ลงนามในบันทึกข้อตกลงความร่วมมือทางธุรกิจจัดทำบัตรเครดิตคู่สัญญา รอยัล ออร์คิต พลัส-ซูมิโตโม มิตรชุย ซึ่งจะช่วยเหลือผลักดันศักยภาพทางธุรกิจเป็นการขยายฐานลูกค้าภายในประเทศญี่ปุ่นที่นิยมการเดินทางกับการบินไทย รวมทั้งสร้างกลุ่มลูกค้าใหม่ ร่วมมือทางการตลาดระหว่างบริษัทฯ และพันธมิตรทางธุรกิจทั้งในประเทศและต่างประเทศ อาทิ บริษัท อเมริกัน เอ็กซ์เพรส (ไทย) จำกัด ธนาคารกรุงเทพ ธนาคารไทยพาณิชย์ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการ และสิทธิประโยชน์ต่างๆ แก่สมาชิกผู้ถือบัตรการบินไทย รอยัล ออร์คิต พลัส สามารถสะสมไมล์ให้สะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น การบินไทยสมายล์เปิดเที่ยวบินปฐมฤกษ์ เที่ยวบินที่ TG 750 วันที่ 7 กรกฎาคม 2555 เส้นทาง ไป-กลับ กรุงเทพฯ-มาเก๊า ซึ่งทำการบินด้วยเครื่องบินแบบแอร์บัส A320-200 เปิดให้บริการบัตรที่นั่งแบบอิเล็กทรอนิกส์ (Mobile 2D Barcode Boarding Pass) ผ่านทางโทรศัพท์มือถือสมาร์ทโฟน สำหรับเที่ยวบินภายในประเทศที่ออกจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ และท่าอากาศยานภูเก็ต เพื่อลดขั้นตอนที่เคาน์เตอร์เช็คอิน ลดการใช้บัตรที่นั่งชนิดกระดาษ เพิ่มความสะดวกแก่ผู้โดยสารและร่วมรักษาสิ่งแวดล้อม สมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมาร เสด็จพระราชดำเนิน พร้อมด้วยพระเจ้าหลานเธอ พระองค์เจ้าทีปังกรรัศมีโชติ ไปทรงเป็นประธานในพิธีเปิดการบินไทยสมายล์อย่างเป็นทางการในวันจันทร์ที่ 30 กรกฎาคม 2555 เปิดทำการบินตรง เส้นทางไป-กลับ กรุงเทพฯ-ซัปโปโร ประเทศญี่ปุ่น ด้วยเครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 เพื่อรองรับการขยายตัวการเดินทางไปยังประเทศญี่ปุ่นที่เพิ่มขึ้น

ปี	พัฒนาการที่สำคัญ
	<p>โดยเริ่มให้บริการตั้งแต่วันที่ 30 ตุลาคม 2555 เป็นต้นไป</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ เปิดทำการบินเที่ยวบินปฐมฤกษ์ เส้นทางไป-กลับ กรุงเทพฯ-ฮ่องกง ด้วยเครื่องบินแบบแอร์บัส A380-800 ลำแรกของการบินไทย ซึ่งเป็นเครื่องบินขนาดใหญ่และทันสมัยที่สุดในโลก ในวันที่ 6 ตุลาคม 2555 ▪ เพิ่มช่องทางการสื่อสารกับลูกค้าด้วยสื่อออนไลน์ผ่านแอปพลิเคชัน LINE ▪ สมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมาร เสด็จพระราชดำเนินพร้อมด้วยพระเจ้าวรวงศ์เธอ พระองค์เจ้าศรีรัศมิ์ พระวรชายาฯ และ พระเจ้าหลานเธอ พระองค์เจ้าทีปังกรรัศมีโชติ ไปทรงเป็นประธานในพิธีเปิดตัวเครื่องบินแบบใหม่ล่าสุด จำนวน 2 ลำของ บริษัทฯ ได้แก่ เครื่องบินแบบแอร์บัส A380-800 และเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER ▪ ร่วมกับอียอนเปิดตัวบัตรเครดิตอียอน รอยัล ออร์คิต พลัส แพลทินัม บัตรเครดิตรูปแบบใหม่ ซึ่งเป็นความร่วมมือทางธุรกิจระหว่างการบินไทยและอียอน ที่เพิ่มสิทธิประโยชน์อันเป็นเอกสิทธิ์เฉพาะให้กับกลุ่มลูกค้าที่ชื่นชอบการเดินทาง ▪ เปิดทำการบินเที่ยวบินปฐมฤกษ์ของเครื่องบินแบบแอร์บัส A380-800 สู่อเมริกาเหนือ เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2555

ลักษณะการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ

บริษัทฯ การบินไทย จำกัด (มหาชน) เป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคมในฐานะสายการบินแห่งชาติ ดำเนินกิจการด้านการบินพาณิชย์ทั้งเส้นทางบินระหว่างประเทศและเส้นทางบินในประเทศ ซึ่งให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศแบบครบวงจร โดยแยกการบริหารออกเป็นธุรกิจหลัก คือ ธุรกิจสายการบิน และหน่วยธุรกิจ ซึ่งเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการขนส่ง ดังนี้

ธุรกิจสายการบิน

ธุรกิจสายการบินถือเป็นธุรกิจหลักของบริษัทฯ ประกอบด้วยบริการขนส่งผู้โดยสาร และบริการขนส่งสินค้าพัสดุภัณฑ์และไปรษณียภัณฑ์ โดยให้บริการขนส่งในเส้นทางบินไปยังจุดบินต่างๆ ทั้งแบบเที่ยวบินประจำและเที่ยวบินเช่าเหมาลำครอบคลุมทั้งเส้นทางบินระหว่างประเทศและภายในประเทศ

ธุรกิจที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการขนส่งผู้โดยสาร

หน่วยธุรกิจต่างๆ ที่เกี่ยวเนื่องโดยตรงกับการขนส่งมีส่วนสำคัญในการสนับสนุนให้การดำเนินธุรกิจสายการบินเป็นไปอย่างราบรื่น ซึ่งแต่ละหน่วยธุรกิจจะต้องมีการดำเนินงานที่สอดคล้องกันอย่างเป็นระบบ เพื่อให้เครื่องบินสามารถเดินทางจากสถานีต้นทางถึงสถานีปลายทางตรงตามกำหนดเวลาที่ระบุในตารางบิน ด้วยความสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัย ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่จะช่วยสร้างความน่าเชื่อถือให้แก่บริษัทฯ พร้อมทั้งสร้างความมั่นใจให้แก่ผู้ใช้บริการ ทั้งนี้ ธุรกิจที่เกี่ยวข้องเนื่องโดยตรงกับการขนส่งมีรายละเอียดการให้บริการ ดังนี้

การพาณิชย์สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ (Cargo and Mail Commercial)

- บริการสำรองระวางสินค้าและไปรษณียภัณฑ์

- บริการควบคุมและวางแผนระวางบรรทุกสินค้า ไปรษณีย์ภัณฑ์ และสัมภาระผู้โดยสาร (Space Control and Load Planning)
- บริการจัดการเก็บรักษาสินค้า (Warehouse Storage)
- บริการตรวจสอบสภาพหีบห่อ ชั่งน้ำหนัก ตรวจสอบนับคัดแยก และจัดบรรทุกสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์
- บริการจัดการเอกสาร สินค้า และไปรษณีย์ภัณฑ์ (Cargo and Mail Documentation)
- บริการจัดทำบัญชีเรือขาออก (Cargo and Mail Manifesting)
- บริการรวบรวมใบขนส่งสินค้าและรายงานอากาศยานเข้า-ออกต่อกรมศุลกากร
- บริการรับแจ้งสินค้าที่ชำรุดเสียหาย (Cargo Tracing)
- บริการรับส่งข้อมูลสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ให้แก่สายการบินลูกค้าและสายการบินต่างประเทศ
- บริการข้อมูลและสถิติการนำเข้าและส่งออกสินค้า
- บริการควบคุม บริการที่จัดเก็บและจัดหาอุปกรณ์บรรทุกสินค้าและสัมภาระผู้โดยสาร (Unit Load Devices Control)
- บริการติดตามข้อมูลและตรวจสอบสถานภาพการขนส่ง (Track and Trace) ผ่านทางเว็บไซต์
- ศูนย์บริการสินค้าสดและผลไม้ เพื่อรักษาคุณภาพและความสดของสินค้า
- ศูนย์บริการสินค้าเร่งด่วน

การบริการลูกค้าภาคพื้น (Ground Customer Services)

- บริการตรวจรับผู้โดยสาร (Check-in Service) ให้บริการตรวจสอบบัตรโดยสาร เอกสารการเดินทางหมายเลขที่นั่ง อาหารพิเศษ และ/หรือ บริการพิเศษตามชั้นการเดินทาง หรือตามที่ได้ทำการสำรองไว้ล่วงหน้าตลอดจนตรวจสอบ และบันทึกน้ำหนักสัมภาระของผู้โดยสาร
- บริการห้องรับรองพิเศษ (Lounge Service) ให้แก่ผู้โดยสารชั้นหนึ่ง ชั้นธุรกิจ ผู้โดยสารสมาชิกบัตรแพลททินัม และสมาชิกบัตรทอง และบริการสปา สำหรับผู้โดยสารชั้นหนึ่งและชั้นธุรกิจ
- บริการด้านสัมภาระ (Baggage Service) ให้บริการตรวจสอบและติดตามสัมภาระสูญหาย ตรวจสอบและซ่อมแซม หรือขอใช้กรณีกระเป๋าชำรุดเสียหาย รวมถึงให้บริการนำสัมภาระล่าช้าส่งผู้โดยสารถึงที่พัก
- บริการควบคุมระวางบรรทุก (Load Control and Weight Balance) ให้บริการวางแผนระวางบรรทุก คำนวณน้ำหนักบรรทุก ตลอดจนควบคุมการบรรทุกสัมภาระสินค้า และไปรษณีย์ภัณฑ์ทั้งขาขึ้นและขาลง (Loading และ Unloading)
- บริการสนับสนุนการให้บริการช่วยเหลือผู้โดยสารที่ประสบปัญหาจากเที่ยวบินทั้งขาเข้า ขาออก ล่าช้า รวมถึงผู้โดยสารต่อเครื่องให้สามารถเดินทางต่อไปยังจุดหมายปลายทางได้อย่างราบรื่น และได้รับความสะดวกสบายปลอดภัยมากที่สุด
- บริการพิเศษต่างๆ (Special Services) เช่น การบริการเฉพาะบุคคลสำคัญ ผู้โดยสารที่เดินทางในชั้นหนึ่ง ชั้นธุรกิจ ผู้โดยสารสมาชิกแพลททินัม หรือ สมาชิกบัตรทอง รวมทั้งการบริการผู้โดยสารสูงอายุ ผู้พิการ ผู้ป่วยที่แพทย์รับรองการเดินทาง และผู้โดยสารอายุต่ำกว่า 12 ปี ที่เดินทางลำพัง เป็นต้น
- บริการพิเศษเฉพาะลูกค้าของหน่วยงานเอกชน (Non-Customer Airlines Services) อาทิ ธนาคาร และโรงแรมที่ต้องการให้บริษัทฯ อำนวยความสะดวกให้ลูกค้าของตนเป็นพิเศษ โดยให้บริการด้านผู้โดยสาร ห้องรับรองพิเศษ และการบริการพิเศษต่างๆ ตามที่ระบุในสัญญาการให้บริการ

- บริการสายการบินลูกค้า (Customer Airlines Services) ให้บริการผู้โดยสาร สัมภาระ การควบคุมระวางบรรทุก ห้องรับรองพิเศษ และการบริการพิเศษต่างๆ ตามที่ระบุในสัญญาการให้บริการ

การบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น (Ground Equipment Services)

- บริการเกี่ยวกับผู้โดยสาร ลูกเรือ และสัมภาระ
 - บริการรับ-ส่งผู้โดยสารและลูกเรือ พร้อมทั้งบริการลำเลียง ขนถ่าย และนำส่งสัมภาระของบริษัทฯ และสายการบินลูกค้าระหว่างอาคารผู้โดยสารกับอากาศยาน โดยรถรับ-ส่งผู้โดยสาร (Ramp Bus) ตลอดจนระหว่างอาคารศูนย์ปฏิบัติการกับอากาศยานโดยรถรับ-ส่งลูกเรือของบริษัทฯ
- บริการอากาศยานบริเวณลานจอด
 - บริการลากจูงอากาศยานเข้า-ออกจากสะพานเทียบเครื่องบิน หรือจุดจอดอากาศยานภายในลานจอด
 - บริการผู้โดยสารขึ้น-ลงจากอากาศยานด้วยรถบันได
 - บริการเติมน้ำดื่ม น้ำใช้
 - บริการทำความสะอาดภายในอากาศยาน
 - บริการเครื่องทำความเย็น (Air Condition Unit) และเครื่องบริการจ่ายกระแสไฟฟ้าภายในอากาศยานขณะจอด (Ground Power Unit)
 - บริการเครื่องจ่ายลมร้อนสำหรับติดเครื่องยนต์อากาศยาน (Air Starter Service Mobile Truck)
 - บริการลำเลียง ขนถ่าย ตู้สินค้าเข้า-ออกจากอากาศยาน และนำส่งสินค้าเข้า-ออกระหว่างอาคารคลังสินค้ากับอากาศยาน
- บริการซ่อมบำรุง
 - บริการตรวจสอบและซ่อมบำรุงอุปกรณ์ภาคพื้นและยานพาหนะประเภทต่างๆ ตามระยะเวลา
 - บริการซ่อมตู้สินค้าทุกประเภท ตามระบบมาตรฐานสากล

ครัวการบิน (Catering Services)

- บริการจัดหา และผลิตอาหาร/เครื่องดื่ม เพื่อบริการผู้โดยสารบนเครื่องบิน ทั้งสายการบินของบริษัทฯ และสายการบินลูกค้า
- บริการอาหารและเครื่องดื่มให้แก่ Lounges ของสายการบินไทย และสายการบินลูกค้า รวมถึงการประชุมของหน่วยงานต่างๆ ภายในบริษัทฯ
- ดำเนินกิจการภัตตาคาร บริการจัดหา และผลิตอาหาร/เครื่องดื่ม เพื่อบริการผู้โดยสารบนเครื่องบิน ทั้งสายการบินของบริษัทฯ และสายการบินลูกค้า รวมทั้ง Snack Bar ณ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ภูเก็ต เชียงราย และกระบี่
- ดำเนินกิจการภัตตาคาร “Yellow Orchid” ณ อาคารศูนย์ปฏิบัติการ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- บริการจัดเลี้ยงอาหารและเครื่องดื่ม ทั้งในและนอกสถานที่
- ดำเนินธุรกิจร้านเบเกอรี่ Puff & Pie จำนวน 27 แห่ง (ในกรุงเทพฯ 21 แห่ง และต่างจังหวัด 6 แห่ง) ณ สถานที่ราชการ และหน่วยงานของภาครัฐ รวมทั้งร้าน Puff & Pie สาขาเฉพาะกิจที่เปิดจำหน่ายเป็นประจำอีก 2 แห่งในสถานที่เอกชน
- บริการ Snack Box และอาหารกล่องในงานต่างๆ นอกสถานที่ เช่น งานสวดพระอภิธรรม งานประชุม งานกีฬา งานนิทรรศการ เป็นต้น

- บริการอาหารให้แก่พนักงาน เพื่อเป็นสวัสดิการ ณ สำนักงานใหญ่ ศูนย์ฝึกอบรมลูกเรือ และอาคารศูนย์ปฏิบัติการ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- งานผลิตขนมปังและเบเกอรี่แช่แข็งสำหรับส่งออก จำหน่ายให้แก่ลูกค้าทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ
- งานผลิตขนมปังและเบเกอรี่จำหน่ายให้แก่ร้าน Puff & Pie Supreme Bakery Delight จำนวน 22 สาขา ซึ่งดำเนินงานโดยผู้แทนจำหน่ายที่ได้รับการคัดเลือกและแต่งตั้งจากฝ่ายครัวการบิน
- งานผลิตและจำหน่ายผลิตภัณฑ์ “เอื้องหลวง” เช่น น้ำแกงสำเร็จรูป (Retort Pouch) เครื่องดื่มต่างๆ อาทิ น้ำผลไม้รวม น้ำชามะขาม น้ำดื่ม เป็นต้น

การซ่อมบำรุงอากาศยาน (Technical Services)

- บริการตรวจทางเทคนิค และซ่อมบำรุงอากาศยานชั้นลานจอด (Line Maintenance) การซ่อมบำรุงย่อย (Light Maintenance) ทุกครั้งที่เครื่องบินจอดแวะ (Transit) และจอดค้างคืน (Night Stop) ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมืองและท่าอากาศยานอื่นๆ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้เปิดให้บริการ 24 ชั่วโมง
- บริการซ่อมบำรุงชั้นโรงงาน (Heavy Maintenance) สำหรับเครื่องบินที่ผลิตจากบริษัทโบอิง (แบบโบอิง 747 แบบโบอิง 777 และแบบโบอิง 737) และผลิตจากบริษัทแอร์บัส (แบบแอร์บัส A300-600 แบบแอร์บัส A310 แบบแอร์บัส A330 และแบบแอร์บัส A340) นอกจากนี้ ยังมีเครื่องบินแบบอื่นอีก อาทิ ATR-72 ที่ผลิตจากบริษัทแอร์โรสเปซียล ประเทศฝรั่งเศส เป็นต้น โดยศูนย์ซ่อมอากาศยานดอนเมือง กรุงเทพฯ และศูนย์ซ่อมอากาศยานอุตะเภ่า จังหวัดระยอง
- บริการปรับปรุงห้องโดยสาร (Cabin Reconfiguration) สำหรับเครื่องบินแบบโบอิง 747-400 แบบโบอิง 777-200 และแบบโบอิง 777-300 โดยศูนย์ซ่อมอากาศยานดอนเมือง กรุงเทพฯ และศูนย์ซ่อมอากาศยานอุตะเภ่า จังหวัดระยอง
- บริการซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ที่ผลิตโดยบริษัท General Electric รุ่น CF6-80 Series และ CF6-50 Series ผลิตโดยบริษัท Rolls-Royce รุ่น Trent-800 Series รวมทั้งอุปกรณ์เครื่องบินต่างๆ โดยศูนย์ซ่อมอากาศยานดอนเมือง กรุงเทพฯ
- บริการซ่อมบำรุงเครื่องบินให้แก่เครื่องบินของสายการบินลูกค้าทั้งในประเทศและต่างประเทศ และหน่วยงานภาครัฐภายในประเทศ ได้แก่ กองทัพอากาศ กองบินตำรวจ และหน่วยราชการสำคัญต่างๆ
- บริการซ่อมบำรุงอุปกรณ์และผลิตภัณฑ์ (Component & Accessory Repair) ให้แก่ผู้บินของบริษัทฯและสายการบินลูกค้า โดยศูนย์ซ่อมอากาศยานดอนเมือง กรุงเทพฯ
- บริการสอบเทียบมาตรฐาน (Aircraft Standard Calibration and Measurement) อุปกรณ์และเครื่องมือวัดทางด้านเชิงกลและด้านไฟฟ้า ของบริษัทฯ ของสายการบินลูกค้า หน่วยงานราชการ รัฐวิสาหกิจและลูกค้าภายในประเทศ โดยศูนย์ซ่อมอากาศยานดอนเมือง กรุงเทพฯ
- บริการล้างและขัดเงาลำตัวเครื่องบิน (Aircraft Washing and Polishing) ให้แก่ผู้บินของบริษัทฯ และสายการบินลูกค้าที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จังหวัดสมุทรปราการ

ธุรกิจสนับสนุนการขนส่ง

กิจการสนับสนุนการขนส่งประกอบด้วย บริการอำนวยความสะดวก การจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบิน และการจำหน่ายสินค้าที่ระลึก

- การให้บริการอำนวยความสะดวก (Dispatch Services) เป็นการให้บริการวางแผนการบินและจัดเตรียมข้อมูลรายละเอียดของเส้นทางบิน พยากรณ์อากาศ รวมทั้งเอกสารการบินที่เกี่ยวข้องอื่นๆ แก่เที่ยวบินของบริษัทฯ และเที่ยวบินของสายการบินลูกค้า ให้เป็นไปตามกฎระเบียบการบิน และ ข้อกำหนดตามที่ระบุในสัญญา เพื่อให้เที่ยวบินสามารถปฏิบัติการบินไปถึงที่หมายอย่างปลอดภัย
- การจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบิน (Sales on Board) โดยบริษัท King Power Marketing and Management Co., Ltd. ได้ผ่านการคัดเลือกให้เป็นผู้รับสัมปทานในการจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบิน ตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2554 จนถึงวันที่ 30 พฤศจิกายน 2557
- การจำหน่ายสินค้าที่ระลึก (THAI SHOP) บริษัทฯ ได้ดำเนินการเปิดร้านจำหน่ายสินค้าที่ระลึก รวมทั้งสิ้น 6 แห่ง ประกอบด้วย สำนักงานใหญ่ของบริษัทฯ สำนักงานหลานหลวง สำนักงานสีลม สำนักงานเชียงใหม่ ศูนย์ปฏิบัติการ (Operation Center : OPC) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสำนักงานหลักสี่ อีกทั้งได้เปิดจำหน่ายสินค้าผ่านทาง Website ของบริษัทฯ และ Website ภายนอกด้วย

การดำเนินงานของบริษัทย่อยและบริษัทร่วม

บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด

บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด บริษัทย่อยของบริษัทฯ ให้บริการระบบจำหน่ายและสำรองที่นั่งด้วยคอมพิวเตอร์ สำหรับสายการบิน โรงแรม และบริการอื่นๆ ที่เกี่ยวกับการท่องเที่ยวทั่วโลก รวมทั้งข้อมูลการท่องเที่ยวและบริการที่เกี่ยวข้องให้แก่บริษัทท่องเที่ยวต่างๆ ปัจจุบัน มีทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว จำนวน 15 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 55.0 เป็นเงินลงทุน 8.25 ล้านบาท

ผลการดำเนินงานของ บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด ประจำปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีผลกำไรสุทธิ 102.76 ล้านบาท

บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด

บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด บริษัทย่อยของบริษัทฯ ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัด โดยมุ่งเน้นให้บริการเที่ยวบินในเส้นทางบินภายในประเทศ และมีฐานการบินหลักอยู่ที่ท่าอากาศยานดอนเมือง ปัจจุบันมีทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว จำนวน 500 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 49 เป็นเงินลงทุน 360 ล้านบาท ซึ่งคิดมูลค่าปัจจุบันตามส่วนได้เสีย เป็นจำนวนเงิน 435.18 ล้านบาท (เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2554 บริษัทฯ เข้าซื้อหุ้นสายการบินนกแอร์เพิ่มจำนวน 5 ล้านหุ้น หรือร้อยละ 10 เป็นเงินลงทุน 165 ล้านบาท บริษัทฯ ได้สิทธิในการส่งผู้แทนเข้าเป็นกรรมการตามสัดส่วนการถือหุ้นตามเงื่อนไขข้อตกลงผู้ถือหุ้น ซึ่งทำให้บริษัทฯ มีเสียงข้างมากในการประชุมคณะกรรมการ)

ผลการดำเนินงานของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด ประจำปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีผลกำไรสุทธิ 504.68 ล้านบาท

บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด

บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด บริษัทย่อยของบริษัทฯ จัดทะเบียนจัดตั้งเมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2553 เพื่อให้บริการงานบุคลากรเฉพาะด้านให้กับบริษัทฯ โดยเป็นการสนับสนุนการบริหารและดำเนินงานด้านทรัพยากรบุคคลให้ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ เกิดความคล่องตัว ลดความเสี่ยง และลดต้นทุนบุคลากรในระยะยาว อันเป็นการเสริมสร้าง ศักยภาพในการแข่งขันทางธุรกิจของบริษัทฯ ปัจจุบัน มีทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว จำนวน 2.0 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ถือหุ้น สามัญร้อยละ 49.0 เป็นเงินลงทุน 0.98 ล้านบาท และบริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด ถือหุ้นบุริมสิทธิ์ชนิดสะสมร้อยละ 51 เป็นเงินลงทุน 1.02 ล้านบาท

ผลการดำเนินงานของบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด ประจำปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีผลกำไรสุทธิ 35.05 ล้านบาท

บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิง จำกัด

บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิง จำกัด บริษัทย่อยของบริษัทฯ จัดทะเบียนจัดตั้งเมื่อ 29 กรกฎาคม 2554 เพื่อให้บริการ ฝึกอบรมบุคลากรด้านการบิน เพื่อเป็นการเพิ่มรายได้ให้กับบริษัทฯ และเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ ทรัพยากรบริษัทฯ ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ปัจจุบันมีทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว จำนวน 2 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ถือหุ้น สามัญร้อยละ 49.0 เป็นเงินลงทุน 0.98 ล้านบาท และบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด ถือหุ้นบุริมสิทธิ์ชนิดสะสมร้อยละ 51 เป็นเงินลงทุน 1.02 ล้านบาท

ผลการดำเนินงานของบริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิง จำกัด ประจำปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีผลขาดทุนสุทธิ 0.74 ล้านบาท

บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด

บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด บริษัทย่อยของบริษัทฯ จัดทะเบียนจัดตั้งเมื่อวันที่ 5 กันยายน 2554 เพื่อประกอบ ธุรกิจท่องเที่ยวและกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว ปัจจุบันมีทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว จำนวน 1 ล้านบาท โดยบริษัท วิงสแปนเซอร์วิสเชส จำกัด ถือหุ้นประมาณร้อยละ 49 เป็นเงินลงทุน 0.49 ล้านบาท และผู้ถือหุ้นที่เป็นบุคคลธรรมดา สัญชาติ ไทยถือหุ้นบุริมสิทธิ์ชนิดสะสมร้อยละ 51

ผลการดำเนินงานของบริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด ประจำปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีผลกำไรสุทธิ 0.42 ล้านบาท

บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด

บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด บริษัทร่วมของบริษัทฯ ซึ่งเป็นเจ้าของและดำเนิน กิจการโรงแรม อมารี ดอนเมืองแอร์พอร์ต ซึ่งตั้งอยู่ใกล้กับท่าอากาศยานดอนเมือง ทั้งนี้ นับตั้งแต่การเปิดท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ โรงแรมได้เปลี่ยนกลยุทธ์โดยมุ่งเน้นไปที่ลูกค้าองค์กร และเน้นที่การจัดงานกลุ่มบริษัท งานเลี้ยง และสัมมนา ปัจจุบันมีทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว จำนวน 120 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 40 เป็นเงินลงทุน 48 ล้านบาท ซึ่งคิด มูลค่าปัจจุบันตามวิธีส่วนได้เสีย เป็นจำนวนเงิน 93.14 ล้านบาท

ผลการดำเนินงานของบริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด ประจำปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีผลกำไรสุทธิ 0.59 ล้านบาท

บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด

บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด บริษัทร่วมของบริษัทฯ ให้บริการจัดหาอาหารสำหรับเที่ยวบินให้แก่หลายสายการบินในเที่ยวบินระหว่างประเทศที่บินออกจากท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต ทั้งเที่ยวบินแบบประจำและแบบเช่าเหมาลำ ปัจจุบันมีทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว จำนวน 100 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 30 เป็นเงินลงทุน 30 ล้านบาท ซึ่งคิดมูลค่าปัจจุบันตามวิธีส่วนได้เสีย เป็นจำนวนเงิน 114.52 ล้านบาท

ผลการดำเนินงานของบริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด ประจำปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีผลกำไรสุทธิ 224.48 ล้านบาท

บริษัท โรงแรมรอยัลออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)

บริษัท โรงแรม รอยัลออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) บริษัทร่วมของบริษัทฯ ซึ่งเป็นเจ้าของและดำเนินกิจการโรงแรม รอยัล ออคิด เซราตัน ขนาด 726 ห้อง ตั้งอยู่บนริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในกรุงเทพมหานคร ปัจจุบัน มีทุนที่ออกและเรียกชำระแล้วจำนวน 937.50 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 24 เป็นเงินลงทุน 225 ล้านบาท ซึ่งคิดมูลค่าปัจจุบันตามวิธีส่วนได้เสีย เป็นจำนวนเงิน 113.71 ล้านบาท

ผลการดำเนินงานของบริษัท โรงแรม รอยัลออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) ประจำปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีผลกำไรสุทธิ 618.75 ล้านบาท

บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BAFS) บริษัทร่วมของบริษัทฯ เพื่อให้บริการจัดเก็บและเติมน้ำมันเครื่องบิน ทั้งที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง โดย BAFS ได้รับสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในการให้บริการคลังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิง และเป็นผู้ให้บริการเติมน้ำมันเครื่องบิน 1 ใน 2 ราย ที่ให้บริการเติมน้ำมันเครื่องบินแก่บริษัทฯ และสายการบินระหว่างประเทศอื่นๆ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ปัจจุบันมีทุนที่ออกและเรียกชำระแล้วจำนวน 510 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 22.59 เป็นเงินลงทุน 115.19 ล้านบาท ซึ่งคิดมูลค่าปัจจุบันตามวิธีส่วนได้เสีย เป็นจำนวนเงิน 698.41 ล้านบาท

ผลการดำเนินงานของบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ประจำปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีผลกำไรสุทธิ 713.71 ล้านบาท

บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด

บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด บริษัทร่วมของบริษัทฯ เป็นเจ้าของและดำเนินกิจการโรงแรมโนโวเทล สุวรรณภูมิ แอร์พอร์ต ซึ่งตั้งอยู่ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ปัจจุบันมีทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว จำนวน 1,017.78 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 30 เป็นเงินลงทุน 305.33 ล้านบาท ซึ่งคิดมูลค่าปัจจุบันตามวิธีส่วนได้เสีย เป็นจำนวนเงิน 116.69 ล้านบาท

ผลการดำเนินงานของบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2555 มีผลกำไรสุทธิ 15.68 ล้านบาท และสำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีผลกำไรสุทธิ 10.06 ล้านบาท

บริษัทอื่น ๆ ซึ่งบริษัทฯ ถือหุ้นไม่ถึงร้อยละ 10

- บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด มีสถานะเป็นองค์กรที่ไม่แสวงหากำไร ให้บริการการควบคุมจราจรทางอากาศ (Air Traffic Control) ที่ท่าอากาศยานหลายแห่งในประเทศไทย (บริษัทฯ ถือหุ้นประมาณร้อยละ 2.0)
- บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด ให้บริการจัดเก็บและขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงการบินผ่านระบบท่อส่งน้ำมันใต้ดิน (บริษัทฯ ถือหุ้นประมาณร้อยละ 8.4)
- บริษัท เทคสยาม จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทที่ดำเนินการศูนย์แลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (บริษัทฯ ถือหุ้นประมาณร้อยละ 3.5)
- บริษัท สหโรงแรมไทยและการท่องเที่ยว จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทที่เป็นเจ้าของพื้นที่ให้เช่าเพื่อการพัฒนาของโรงแรมแกรนด์ ไฮแอท เอราวัณ ในกรุงเทพมหานคร (บริษัทฯ ถือหุ้นประมาณร้อยละ 1.3)
- Star Alliance Services GmbH ประกอบกิจการพัฒนาระบบการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ รวมทั้งการบริการรูปแบบต่าง ๆ เพื่อส่งเสริมให้สายการบินสมาชิกในกลุ่มพันธมิตรการบินสตาร์ อัลไลแอนซ์ มีผลกำไรและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น (บริษัทฯ ถือหุ้นประมาณร้อยละ 5.7)

นโยบายการลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม

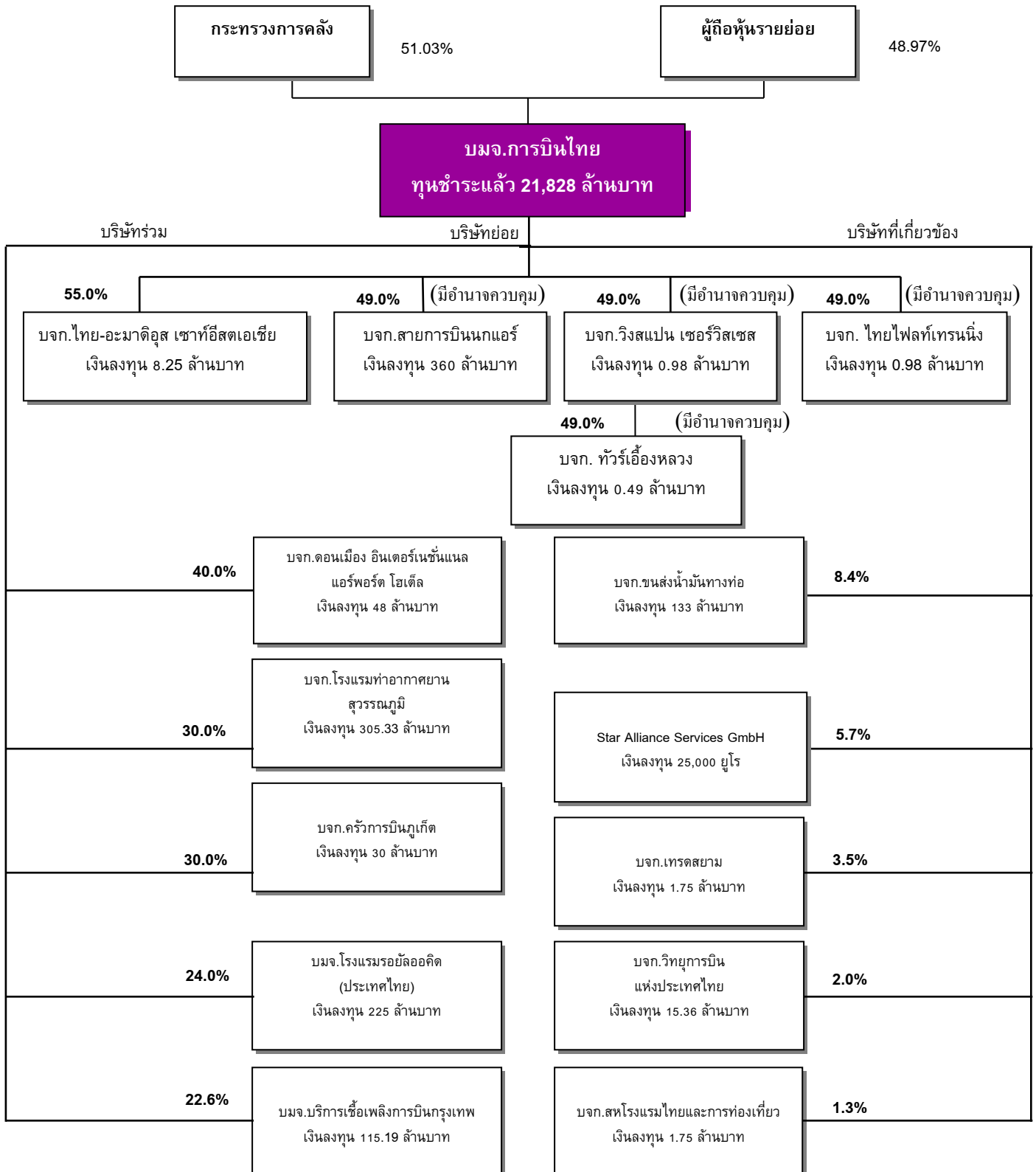
บริษัทฯ ได้พิจารณาลงทุนในกิจการที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับบริษัทฯ โดยมีจำนวนเงินลงทุนขึ้นอยู่กับความสัมพันธ์ทางธุรกิจ และกลยุทธ์ทางธุรกิจของบริษัทฯ โดยหากเป็นกิจการที่มีความสัมพันธ์กับบริษัทฯ มาก บริษัทฯ จะลงทุนเกินกว่าร้อยละ 50 หรือลงทุนในลักษณะที่ทำให้บริษัทฯ มีอำนาจควบคุมในบริษัทนั้น ซึ่งบริษัทเหล่านั้นจะถือเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ได้แก่ บริษัท ไทย-อะมาดีอุส เซาท์อีสต์ เอเชีย จำกัด บริษัท วิงสแปน เซอร์วิส จำกัด บริษัท ไทยไฟท์เทรนนิง จำกัด และบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด เป็นต้น นอกจากนี้ ยังมีการลงทุนในกิจการอื่นๆ ซึ่งมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัทฯ โดยถือเป็นบริษัทร่วมของบริษัทฯ อย่างไรก็ตามบริษัทฯ อาจพิจารณาทบทวนการลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วมให้สอดคล้องและเหมาะสมกับสภาพธุรกิจและแผนยุทธศาสตร์ของบริษัทฯ ในอนาคต

ในการกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทย่อยและบริษัทร่วมนั้น บริษัทฯ ในฐานะผู้ถือหุ้นจะแต่งตั้งตัวแทนจากบริษัทฯ เข้าร่วมประชุมในฐานะผู้ถือหุ้น โดยผู้แทนบริษัทฯ มีหน้าที่ในการออกเสียงในที่ประชุมผู้ถือหุ้นในเรื่องสำคัญๆ ที่จะต้องขอความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริษัทฯ ก่อน อาทิ การเพิ่มทุน และการลดทุน การให้ความเห็นชอบงบประมาณและบัญชีงบดุล การให้ความเห็นชอบโครงสร้างการบริหารงาน เป็นต้น

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้ส่งผู้แทนของบริษัทฯ เข้าไปเป็นกรรมการของบริษัทย่อยและบริษัทร่วม โดยผู้แทนของบริษัทฯ อาจประกอบด้วย ผู้บริหารของบริษัทฯ ซึ่งเป็นผู้มีคุณสมบัติและประสบการณ์เหมาะสมกับกิจการนั้นๆ โดยกรรมการของบริษัทย่อยและบริษัทร่วมที่มีสถานะภาพเป็นรัฐวิสาหกิจ ต้องมีคุณสมบัติตามมาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2550 และเป็นบุคคลที่ไม่มีผลประโยชน์ขัดแย้งในทางธุรกิจกับบริษัทในเครือหรือเกี่ยวข้องกับการเมืองโดยตรง ซึ่งผู้แทนดังกล่าวจะมีหน้าที่เข้าร่วมบริหารบริษัทย่อยและบริษัทร่วม ให้ดำเนินการให้เป็นไปตามนโยบายที่ได้รับความเห็นชอบจากบริษัทฯ

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังจัดให้มีการทำการวิเคราะห์ ติดตาม และประเมินผลการดำเนินงานประจำปีของบริษัทย่อยและบริษัทร่วมอย่างต่อเนื่อง

โครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555



โครงสร้างรายได้ของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

ตารางดังต่อไปนี้แสดงรายละเอียดองค์ประกอบของรายได้ที่สำคัญของบริษัทฯ และบริษัทย่อย และอัตราร้อยละของรายได้รวมของบริษัทฯ สำหรับรายได้จากการขายหรือการให้บริการแต่ละประเภท สำหรับช่วงระยะเวลาที่ระบุ

	ปี 2555		ปี 2554		ปี 2553	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน						
ภูมิภาค	65,744	30.8	58,298	30.0	52,953	28.7
ข้ามทวีป	53,878	25.2	56,013	28.8	52,954	28.7
ภายในประเทศ	14,691	6.9	13,808	7.1	12,399	6.7
เที่ยวบินแบบไม่ประจำ	753	0.4	699	0.4	539	0.3
ค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสาร	1,562	0.7	1,670	0.9	1,925	1.0
ค่าธรรมเนียมชดเชยน้ำมันเรียกเก็บจากผู้โดยสาร	28,858	13.5	24,158	12.4	24,092	13.1
รวมรายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	165,486	77.5	154,646	79.6	144,862	78.5
ค่าระวางขนส่ง	25,840	12.1	27,245	14.0	27,391	14.9
ค่าไปรษณีย์ภัณฑ์	907	0.4	847	0.4	839	0.5
กิจกรรมอื่น	8,826	4.1	7,954	4.1	7,181	3.9
รายได้จากการดำเนินงานของบริษัทย่อย	8,064	3.8	305	0.2	315	0.2
รวมรายได้จากการขายหรือการให้บริการ	209,123	97.9	190,997	98.3	180,588	98.0
รายได้อื่น						
ดอกเบียร์รับ	497	0.2	711	0.4	185	0.1
รายได้อื่นๆ	2,326	1.1	2,634	1.3	3,497	1.9
กำไรจากการซื้อธุรกิจ	1,584	0.8	-	-	-	-
รวมรายได้อื่น	4,407	2.1	3,345	1.7	3,682	2.0
รวมรายได้	213,530	100.0	194,342	100.0	184,270	100.0

แนวทางการดำเนินธุรกิจและกลยุทธ์ของบริษัทฯ

บริษัทฯ กำหนดวิสัยทัศน์ในการเป็นสายการบินที่ถูกคัดเลือกเป็นอันดับแรก ให้บริการดีเลิศด้วย “เสน่ห์ไทย” (First Choice Carrier with Touches of Thai) ด้วยการสร้างความพึงพอใจสูงสุดแก่ลูกค้า ให้เห็นถึงความคาดหวัง และสร้างความผูกพันที่ยั่งยืนระหว่างบริษัทฯ กับลูกค้า โดยการสร้างประสบการณ์การเดินทางที่ราบรื่นและประทับใจด้วยเอกลักษณ์ความเป็นไทยให้แก่ลูกค้าทุกคนอย่างต่อเนื่อง ด้วยบริการที่ดีเลิศและสม่ำเสมอ (Service Excellence and Consistency) ในทุกจุดสัมผัสของการให้บริการ

ในปี 2555 บริษัทฯ ได้ดำเนินกลยุทธ์ธุรกิจต่อเนื่องจากปีที่ผ่านมา โดยพัฒนาปรับปรุงผลิตภัณฑ์และบริการอย่างต่อเนื่องเพื่อรักษาคุณภาพที่ดีตามมาตรฐานระดับสากล รวมทั้งควบคุมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและปรับปรุงกระบวนการทำงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น เพื่อเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน ซึ่งช่วยให้บริษัทฯ เติบโตได้อย่างแข็งแกร่งและยั่งยืนในสภาพแวดล้อมทางธุรกิจที่มีการแข่งขันรุนแรงและมีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา โดยในการดำเนินการดังกล่าว บริษัทฯ มุ่งเน้นการเป็นองค์กรที่สามารถตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้า มีขีดความสามารถในการแข่งขัน และมีความคล่องตัวในการดำเนินงาน ซึ่งจะส่งผลให้บริษัทฯ สามารถสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้าและสร้างความเชื่อมั่นให้แก่นักลงทุนและผู้เกี่ยวข้องได้มากขึ้น

บริษัทฯ ได้ดำเนินกลยุทธ์ตามแผนยุทธศาสตร์ ปี 2555-2561 ซึ่งประสบความสำเร็จจนสามารถเปลี่ยนแปลงองค์กรอย่างชัดเจนในหลายด้านที่สำคัญ สรุปได้ดังนี้

1. พัฒนากลุ่มธุรกิจองค์กร ทั้งในส่วนของธุรกิจสายการบิน (Airline Business) โดยจัดตั้งหน่วยธุรกิจการบินไทย สมายล์ ซึ่งมีตำแหน่งทางผลิตภัณฑ์เป็น Regional Airline สำหรับแข่งขันในเส้นทางบินภายในประเทศและเส้นทางรองในภูมิภาคเพื่อเสริมเส้นทางบินของการบินไทย โดยทำการบินเที่ยวบินแรกในเส้นทางกรุงเทพ-มาเก๊า เมื่อวันที่ 7 กรกฎาคม 2555 สำหรับธุรกิจการบิน (Aviation Business) บริษัทฯ ได้เสริมสร้างศักยภาพด้านธุรกิจการขนส่งสินค้าโดยดัดแปลงเครื่องบินรุ่นโบอิง 747-400 จำนวน 2 ลำ เพื่อเป็นเครื่องบินบรรทุกสินค้า (Freighter) โดยรับมอบในเดือนเมษายน และ เดือนพฤษภาคม 2555 ตามลำดับ รวมทั้ง มุ่งพัฒนากลยุทธ์ที่เหมาะสมสำหรับธุรกิจสนับสนุน อาทิ การกำหนดทิศทางการยุทธศาสตร์และโครงสร้างการดำเนินธุรกิจของฝ่ายช่าง การกำหนดทิศทางการดำเนินธุรกิจของครีวการบิน ซึ่งได้ทำการศึกษาแล้วเสร็จและอยู่ระหว่างการเตรียมการเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติ ทั้งนี้ บริษัทฯ มุ่งพัฒนาองค์กรให้มีส่วนประกอบของธุรกิจที่เหมาะสมทั้งกลุ่มธุรกิจสายการบิน และธุรกิจอื่น เพื่อสร้างรายได้เพิ่มและสร้างความแข็งแกร่ง ให้องค์กรเติบโตได้อย่างมั่นคงและยั่งยืน

2. พัฒนาเครือข่ายเส้นทางบินโดยเน้นการบินตรงเข้ามายังกรุงเทพฯ มากขึ้น เพิ่มความถี่ของเที่ยวบินควบคู่ไปกับการเปิดจุดบินใหม่ที่มีศักยภาพ เพื่อเพิ่มศักยภาพให้สนามบินสุวรรณภูมิเป็นศูนย์กลางทางการบินที่สำคัญของภูมิภาคเอเชีย โดยในตารางบินฤดูหนาว 2555/2556 บริษัทฯ ได้เปิดเส้นทางบินใหม่ ได้แก่ กรุงเทพ-ซัปโปโร ประเทศญี่ปุ่น ซึ่งได้รับการตอบรับจากผู้โดยสารเป็นอย่างดี เพิ่มความถี่ของเที่ยวบิน อาทิ กรุงเทพ-ปูซาน และกรุงเทพ-คุนหมิง เป็นต้น รวมทั้งโอนเส้นทางบินบางเส้นทางที่มีการพิจารณาแล้วเห็นสมควรโดยให้การบินไทยสมายล์ทำการบินแทน ซึ่งจะมีประสิทธิภาพมากกว่า เช่น กรุงเทพ-สุราษฎร์ธานี นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้พัฒนาฝูงบินอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้มีจำนวนเครื่องบินและแบบของเครื่องบินที่เหมาะสม และเพียงพอต่อความต้องการเดินทางของลูกค้าในแต่ละตลาด โดยในปี 2555 ได้รับมอบเครื่องบินใหม่ 4 แบบ รวมทั้งสิ้นจำนวน 12 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบิน แอร์บัส A380-800 จำนวน 3 ลำ โบอิง 777-300ER จำนวน 2 ลำ แอร์บัส A330-300 จำนวน 3 ลำ และแอร์บัส A320 ของการบินไทยสมายล์ จำนวน 4 ลำ

3. ปรับปรุงผลิตภัณฑ์และบริการตามจุดที่ให้บริการในด้านต่างๆ และติดตามผลอย่างต่อเนื่อง โดยมุ่งเน้นคุณภาพความคงที่ (Consistency) และความสอดคล้องกัน (Synchronization) ในการให้บริการ เพื่อสร้างประสบการณ์การเดินทางที่ราบรื่น

และสร้างความพึงพอใจสูงสุดให้แก่ลูกค้า อาทิ การจัดเตรียม iPad เพื่อให้บริการบนที่นั่งชั้น Premium ในเส้นทางที่มีระยะเวลาบินประมาณ 3-4 ชั่วโมงและไม่มีจอภาพส่วนบุคคล การปรับปรุงรูปแบบ Child Meal Box และ Travel Kit การปรับปรุงคุณภาพอาหารและวิธีการนำเสนออาหารบนเครื่องบิน โดยเพิ่มความถี่ของการเปลี่ยนรายการอาหารและนำเสนอบริการอาหารพิเศษที่ออกแบบโดยพ่อครัวที่มีชื่อเสียง การปรับปรุงระบบอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงในห้องรับรองพิเศษ การให้บริการรับ Mobile 2D-Barcode Boarding Pass ในรูปแบบ MMS สำหรับผู้โดยสารที่ทำ Mobile Check-in ผ่านโทรศัพท์มือถือ Smart Phone และการปรับลดเวลาที่ใช้ในการลำเลียงกระเป๋าผู้โดยสารให้สั้นลง เป็นต้น นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ปรับปรุงที่นั่งและระบบสารบบที่นั่งบนเครื่องบินอย่างต่อเนื่องเพื่อให้มีผลิตภัณฑ์ที่ทันสมัยและสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้า โดยในปี 2555 ได้ทำการปรับปรุงเครื่องบิน (Retrofit) ที่อยู่ในฝูงบินปัจจุบันแล้วเสร็จเพิ่มเติมจำนวน 9 ลำ ประกอบด้วย การติดตั้งจอคุณภาพนตร์สำหรับที่นั่งชั้นประหยัด และการติดตั้งเก้าอี้และระบบสารบบที่นั่งใหม่ในทุกชั้นโดยสารบนฝูงบินโบอิง 747-400 จำนวน 5 ลำ และการติดตั้งจอคุณภาพนตร์สำหรับที่นั่งชั้นประหยัดบนฝูงบินโบอิง 777-200 จำนวน 4 ลำ

4. สร้างความแข็งแกร่งทางการเงินเพื่อให้บริษัทฯ มีศักยภาพที่จะลงทุนขยายกิจการในระยะยาว มีเงินสดเพื่อใช้คืนหนี้ที่ถึงกำหนดชำระในอนาคตอันใกล้ ปรับโครงสร้างเงินทุนให้แข็งแกร่ง และเสริมสภาพคล่องสำหรับการดำเนินธุรกิจอย่างมั่นคงในภาวะที่ธุรกิจมีความผันผวนสูง โดยในปี 2555 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเช่าทางการเงินกับกลุ่มสถาบันการเงินต่างๆ เพื่อจัดหาเงินทุนสำหรับชำระค่าเครื่องบินที่มีกำหนดรับมอบในปีนี้ รวมทั้งได้ออกและเสนอขายหุ้นกู้ในวงจำกัดให้แก่ ผู้ลงทุนสถาบันและผู้ลงทุนรายใหญ่จำนวนทั้งสิ้น 11,500 ล้านบาท ซึ่งจากการดำเนินการตามแผนดังกล่าว ทำให้โครงสร้างทางการเงินมีความแข็งแกร่งและมีสภาพคล่องเพียงพอที่จะรองรับการดำเนินธุรกิจในอนาคต

4. การประกอบธุรกิจของแต่ละสายผลิตภัณฑ์

ลักษณะผลิตภัณฑ์ หรือบริการ

ฝูงบินของบริษัทฯ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทฯ มีจำนวนเครื่องบินที่ใช้ปฏิบัติการบิน 95 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบินพิสัยไกล ที่ใช้ทำการบินเส้นทางข้ามทวีป 36 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแบบ แอร์บัส A380-800 โบอิง 747-400 โบอิง 777-200ER/300ER แอร์บัส A340-600 และเครื่องบินพิสัยกลาง ซึ่งใช้ทำการบินเส้นทางภูมิภาค 48 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแบบโบอิง 777-200/300 แอร์บัส A330-300 แอร์บัส A300-600 และเครื่องบินลำตัวแคบ ที่ใช้ทำการบินเส้นทางระยะใกล้ 9 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแบบโบอิง 737-400 และเครื่องบินของการบินไทยสมายล์ แบบ แอร์บัส A320-200 จำนวน 4 ลำ และเครื่องบินขนส่งสินค้า (Freighter) แบบ โบอิง 747-400F จำนวน 2 ลำ

แบบเครื่องบิน	จำนวน (ลำ)	
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554
แอร์บัส A380-800	3	-
โบอิง 747-400	14	16
โบอิง 777-200ER	6	6
แอร์บัส A340-600	6	6
โบอิง 777-300ER ¹⁾	7	5
โบอิง 777-300	6	6
โบอิง 777-200	8	8
แอร์บัส A330-300	25	22
แอร์บัส A300-600	9	11
โบอิง 737-400 ²⁾	5	5
แอร์บัส A320-200	4	-
โบอิง 747-400 (Freighter)	2	-
แอร์บัส A340-500	-	4
รวม	95	89

หมายเหตุ

1) รวมเครื่องบินแบบ โบอิง 777-300ER จำนวน 5 ลำ ซึ่งดำเนินการเช่าระยะสั้นจากสายการบินเจ็ทแอร์เวย์ส

2) ไม่รวมเครื่องบินที่บริษัทฯ ให้บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด เช่า ประกอบด้วยเครื่องบินแบบโบอิง 737-400 จำนวน 4 ลำ และเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72 จำนวน 2 ลำ

ในปี 2555 บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบินใหม่ แบบแอร์บัส A380-800 จำนวน 3 ลำ เพื่อทดแทนเครื่องบินแบบโบอิง 747-400 ซึ่งบริษัทฯ ได้ตัดแปลงเป็นเครื่องบินขนส่งสินค้า (Freighter) และใช้ทำการบินในเส้นทางกรุงเทพฯ-ฮ่องกง กรุงเทพฯ-แฟรงค์เฟิร์ตและ 777-300ER จำนวน 2 ลำ เพื่อนำมาใช้ในเส้นทางกรุงเทพฯ-โซล-ลอสแอนเจลิส และรับมอบเพิ่มแบบแอร์บัส A330-300 จำนวน 3 ลำ เพื่อนำมาใช้ในเส้นทางบินภูมิภาค เพื่อ

รองรับการเจริญเติบโต และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ขณะเดียวกันได้ทำการปลดระวางเครื่องบินแบบแอร์บัส A300-600 จำนวน 2 ลำที่มีอายุเกินกว่า 20 ปี

นอกจากนี้ บริษัทฯยังได้รับมอบฝูงบินใหม่ ซึ่งเป็นเครื่องบินลำตัวแคบแบบแอร์บัส A320-200 จำนวน 4 ลำ เพื่อทดแทนเครื่องบินแบบ โบอิง 737-400

การพัฒนาเส้นทางบินและจุดบิน

ในปี 2555 บริษัทฯ มีเป้าหมายในการพัฒนาตลาดและเครือข่ายเส้นทางบินอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้สามารถแข่งขันได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยดำเนินการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้เป็นศูนย์กลางการบิน (Hub) ที่สำคัญของภูมิภาค โดยเพิ่มเที่ยวบินบินตรงเข้าประเทศไทยมากขึ้น เน้นการเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินในจุดบินที่มีศักยภาพควบคู่กับการเปิดจุดบินใหม่อย่างระมัดระวัง และเพิ่มความแข็งแกร่งของเครือข่ายเส้นทางบินในตลาดหลัก เพื่อรักษาสถานะความเป็นผู้นำตลาด และสร้างความแข็งแกร่งของเครือข่ายเส้นทางบินรอบ ๆ ประเทศไทย โดยเพิ่มการใช้ประโยชน์จากความร่วมมือกับสายการบินพันธมิตรการบิน ในการขยายเครือข่ายเส้นทางบินเพื่อให้ครอบคลุมลูกค้าได้ทุกกลุ่มเป้าหมาย และเพิ่มความคล่องตัวในการปรับแผนตารางการบินให้สอดคล้องกับสภาวะความต้องการในแต่ละฤดูกาล รวมทั้งตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงของความต้องการของการเดินทางและสภาวะการแข่งขัน รวมถึงการเตรียมการเชื่อมโยงเครือข่ายเพื่อรองรับการเปิดเสรีภายใต้กรอบประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) อีกด้วย

นอกจากนี้ ในปี 2555 บริษัทฯ ยังคงความร่วมมือกับสายการบินนกแอร์ในเส้นทางบินรองและเส้นทางบินย่อยภายในประเทศ โดยบริษัทฯ มีเที่ยวบินรหัสร่วม (Code Share Flight) กับสายการบินนกแอร์ในเส้นทางไป-กลับ ดังนี้ เชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน ดอนเมือง-พิษณุโลก และ ดอนเมือง-นครพนม ส่งผลให้บริษัทฯ สามารถจัดส่งผู้โดยสารจากต่างประเทศเข้ามาท่าอากาศยานในประเทศไทยได้อย่างต่อเนื่องและครอบคลุมเมืองในภูมิภาคอย่างทั่วถึง ในการนี้ บริษัทฯ ได้เปิดตัวผลิตภัณฑ์และบริการใหม่ คือ การบินไทยสมายล์ ด้วยแนวคิด “บินมีสไตล์กับการบินไทยสมายล์” ในรูปแบบ Trendy, Friendly & Worthy เพื่อรองรับกลุ่มเป้าหมายวัยทำงาน เมื่อวันที่ 7 กรกฎาคม 2556 โดยทำการบินในเส้นทางกรุงเทพฯ-มาเก๊า จำนวน 14 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ และเส้นทางภายในประเทศเพื่อเสริมหรือทดแทนในเส้นทางรองของบริษัทฯ

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้จัดทำตารางบินเป็นสองช่วงฤดู ประกอบด้วย ตารางบินฤดูร้อน (Summer Schedule) เริ่มจากวันอาทิตย์สุดท้ายของเดือนมีนาคมถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนตุลาคมของแต่ละปี และตารางบินฤดูหนาว (Winter Schedule) เริ่มจากวันอาทิตย์สุดท้ายของเดือนตุลาคมถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนมีนาคมของแต่ละปี เป็นไปตามข้อกำหนดของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association : IATA) ทั้งนี้ ในแต่ละฤดูจะมีการกำหนดความถี่ของเที่ยวบิน ชนิดเครื่องบิน และตารางการบินไปยังจุดบินต่างๆ ที่อาจแตกต่างกันตามการเปลี่ยนแปลงของความต้องการในแต่ละช่วงเวลา

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทฯ มีเครือข่ายเส้นทางบินให้บริการครอบคลุม 73 จุดบิน ใน 34 ประเทศทั่วโลก โดยเป็น 10 จุดบินภายในประเทศ (ไม่รวมกรุงเทพมหานคร)

เส้นทางบินภายในประเทศ

บริษัทฯ ได้พัฒนาเที่ยวบินภายในประเทศ โดยให้ความสำคัญกับจุดบินหลัก ขณะที่จุดบินรองและจุดบินย่อยบางจุด บริษัทฯ ได้ร่วมมือกับสายการบินพันธมิตร เพื่อรักษาส่วนแบ่งการตลาด

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทฯ ทำการบินจากกรุงเทพฯ ไปยัง 10 จุดบิน ด้วยความถี่ 308 เที่ยวบิน ต่อสัปดาห์ ดังนี้ ภาคเหนือ ได้แก่ เชียงใหม่ และเชียงราย ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ได้แก่ อุตรดิตถ์ อุบลราชธานี และขอนแก่น ภาคใต้ ได้แก่ ภูเก็ต กระบี่ หาดใหญ่ สุราษฎร์ธานี และเกาะสมุย รวมเส้นทางเชียงใหม่-ภูเก็ต โดยมีการเสริมผลิตภัณฑ์และบริการไทยสมายล์ในเส้นทางหลักเช่น กรุงเทพฯ ไปยัง เชียงใหม่ ภูเก็ต และกระบี่ และทำการบินทดแทนในเส้นทางกรุงเทพฯ-สุราษฎร์ธานี

ข้อมูลเส้นทางภายในประเทศ

	ปี 2555	ปี 2554	ปี 2553
รายได้จากการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านบาท) ⁽¹⁾	14,691.0	13,808.4	12,399.2
ร้อยละของรายได้การขนส่งผู้โดยสารรวม (%)	10.9	10.8	10.5
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPKs) (ล้านคน-กม.) ⁽²⁾	3,511.4	3,154.8	3,036.4
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASKs) (ล้านที่นั่ง-กม.) ⁽²⁾	4,558.9	4,371.3	4,309.1
จำนวนจุดหมายปลายทางที่ให้บริการตามตารางการบิน (ตารางการบินในภาคฤดูหนาว / ฤดูร้อน) ⁽³⁾	10/10	10/10	10/10
จำนวนของเที่ยวบินแบบประจำ (เที่ยวบินต่อสัปดาห์) (ตารางการบินในภาคฤดูหนาว / ฤดูร้อน) ⁽³⁾	315/296	294/280	297/277

หมายเหตุ :

- (1) รวมรายได้จากเที่ยวบินแบบประจำ รายได้ค่าน้ำหนักส่วนเกิน รายได้สุทธิจากการแลกเปลี่ยนการรับขนส่งผู้โดยสาร สุทธิจากเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอื่นและขาย โดยบริษัทฯ ตามความตกลงเที่ยวบินร่วม และรายได้จากการขายที่นั่งโดยสารบนเที่ยวบินของสายการบินอื่น ซึ่งไม่ได้เป็นเที่ยวบินร่วมแต่ไม่รวมรายได้จากเที่ยวบินซึ่งไม่ได้ อยู่ในตารางการบิน และไม่รวมรายได้ค่าธรรมเนียมขดเชยค่าน้ำมันและเงินค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสาร
- (2) ไม่รวมเที่ยวบินซึ่งไม่ได้อยู่ในตารางการบิน และเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอื่นและขายโดยบริษัทฯ แต่รวมเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยบริษัทฯ และขายโดยสายการบินอื่น
- (3) ไม่รวมกรุงเทพมหานคร ตารางการบินในภาคฤดูหนาวเริ่มตั้งแต่วันที่อาทิตย์สุดท้ายของเดือนตุลาคมไปจนถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนมีนาคมและตารางการบินในภาคฤดูร้อนเริ่มตั้งแต่วันที่อาทิตย์สุดท้ายของเดือนมีนาคมไปจนถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนตุลาคมของทุกปี

เส้นทางบินระหว่างประเทศ

บริษัทฯ ทำการบินเส้นทางระหว่างประเทศทั้งสิ้น 616 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ โดยแบ่งเป็น 2 เส้นทางหลัก ได้แก่ เส้นทางภูมิภาคเอเชีย 472 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง 43 จุดบิน ใน 19 ประเทศ และเส้นทางข้ามทวีป 144 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง 20 จุดบิน ใน 15 ประเทศ ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

เส้นทางภูมิภาคเอเชีย

บริษัทฯ ได้ปรับแผนเครือข่ายการบินให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาเครือข่ายการบินให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคเอเชีย ครอบคลุม 43 จุดบิน ใน 19 ประเทศ โดยบริษัทฯ แบ่งเส้นทางบินในภูมิภาคเอเชียเป็น 5 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางสายเหนือ เส้นทางสายใต้ เส้นทางสายตะวันตก เส้นทางสายตะวันออกเฉียงกลาง และเส้นทางสายอินโดจีน

ข้อมูลเส้นทางภูมิภาคเอเชีย

	ปี 2555	ปี 2554	ปี 2553
รายได้จากการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านบาท) ⁽¹⁾	65,745.3	58,295.2	52,952.4
ร้อยละของรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารรวม (%)	48.9	45.5	44.8
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPKs) (ล้านคน-กม.) ⁽²⁾	25,363.4	21,698.3	21,565.7
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASKs)(ล้านที่นั่ง-กม.) ⁽²⁾	33,521.5	30,924.8	29,352.6
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (%)	75.7	70.2	73.5
จำนวนจุดหมายปลายทางที่ให้บริการตามตารางการบิน (ตารางการบินในภาคฤดูหนาว / ฤดูร้อน) ⁽³⁾	43/42	41/41	42/39
จำนวนของเที่ยวบินแบบประจำ (เที่ยวบินต่อสัปดาห์) (ตารางการบินในภาคฤดูหนาว / ฤดูร้อน) ⁽³⁾	475/445	412/425	401/392

หมายเหตุ :

- (1) รวมรายได้จากเที่ยวบินแบบประจำ รายได้ค่าน้ำหนักส่วนเกิน รายได้สุทธิจากการแลกเปลี่ยนการรับขนส่งผู้โดยสาร สุทธิจากเที่ยวบินที่ดำเนินการ โดยสายการบินอื่นและขายโดยบริษัท ตามความตกลงเที่ยวบินร่วม และรายได้จากการขายที่นั่งโดยสารบนเที่ยวบินของสายการบินอื่นซึ่งไม่ได้เป็นเที่ยวบินร่วมแต่ไม่รวมรายได้จากเที่ยวบินซึ่งไม่ได้อยู่ในตารางการบิน และไม่รวมรายได้ค่าธรรมเนียมขดเชยค่าน้ำมันและเงินค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสาร
- (2) ไม่รวมเที่ยวบินซึ่งไม่ได้อยู่ในตารางการบิน และเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอื่นและขายโดยบริษัท แต่รวมเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยบริษัท และขายโดยสายการบินอื่น
- (3) ไม่รวมกรุงเทพมหานครตารางการบินในภาคฤดูหนาวเริ่มตั้งแต่วันที่อาทิตย์สุดท้ายของเดือนตุลาคมไปจนถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนมีนาคม และตารางการบินในภาคฤดูร้อนเริ่มตั้งแต่วันที่อาทิตย์สุดท้ายของเดือนมีนาคมไปจนถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนตุลาคมของทุกปี

เส้นทางสายเหนือ

เป็นเส้นทางที่มีปริมาณผู้โดยสารหนาแน่นและทำกำไรสูงให้บริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง โดยบริษัทฯ มีจุดบินไปยัง 17 จุดบิน ใน 5 ประเทศ ได้แก่ ฮองกง โตเกียว (นาริตะและฮาเนดะ) โอซากา นาโกยา ฟูกูโอกะ ไทเป ไชงมิงฉือ ปักกิ่ง ปูซาน เชียงไฮ้ กวางโจว คุนหมิง เซี่ยงไฮ้ และเฉิงตู ด้วยความถี่ 234 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ทั้งนี้ตั้งแต่วันที่ 30 ตุลาคม 2554 บริษัทฯ ได้เปิดทำการบินตรงไปยังเมืองซัปโปโร ประเทศญี่ปุ่น จำนวน 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ และมีแผนเพิ่มเป็น 4 - 5 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ในปี 2556

เส้นทางสายใต้

เป็นเส้นทางที่มีการแข่งขันสูงจากการที่สายการบินต้นทุนต่ำทำการบินด้วยความถี่สูง ได้แก่ ไทยแอร์เอเชีย เจ็ทสตาร์เอเชีย และไทเกอร์แอร์ บริษัทฯ มีจุดบินให้บริการ 5 จุดบิน 3 ประเทศ ได้แก่ สิงคโปร์ กัวลาลัมเปอร์ ปีนัง เจนปาฮาร์ และจาการ์ตา ด้วยความถี่ 69 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

เส้นทางสายตะวันตก

เป็นเส้นทางที่มีปริมาณผู้โดยสารหนาแน่นสูง และมีการเจริญเติบโตที่ดี โดยเฉพาะตลาดหลัก ได้แก่ อินเดีย แต่ขณะเดียวกันการแข่งขันก็ทวีความรุนแรงมากขึ้น เนื่องจากสายการบินจากอินเดียมีการพัฒนาอย่างรวดเร็ว และมุ่งเข้าสู่ประเทศไทยเช่นเดียวกัน บริษัทฯ มีจุดบินให้บริการ 15 จุดบิน 6 ประเทศ ได้แก่ เดลี มุมไบ

กัลกัตตา ไฮเดอราบาด บังกาลอร์ ธากา โคลัมโบ การูมาณศู ย่างกุ้ง เจนไน การารจี อิสลามาบัต ลาสอร์ พาราณสี และพุทธคยา ด้วยความถี่ 103 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ และตั้งแต่วันที่ 16 สิงหาคม 2555 เพื่อรองรับการขยายตัวของการลงทุนในประเทศเมียนมาร์ บริษัทฯ ได้เพิ่มเที่ยวบินกรุงเทพฯ-ย่างกุ้ง จาก 14 เที่ยวบิน เป็น 21 เที่ยวบิน ต่อสัปดาห์ และกรุงเทพฯ-โคลัมโบจาก 3 เที่ยวบิน เป็น 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ตั้งแต่วันที่ 28 ตุลาคม 2555

เส้นทางสายตะวันออกกลาง

เนื่องจากสายการบินตะวันออกกลาง มีความเข้มแข็งด้านเงินทุน ซึ่งเอื้อต่อการขยายฝูงบินและเส้นทางบินได้อย่างรวดเร็ว ส่งผลให้เป็นเส้นทางที่มีการแข่งขันสูง บริษัทฯ มีจุดบินให้บริการไปยัง 2 จุดบิน ใน 2 ประเทศ ได้แก่ ดูไบ และมัสกัต ด้วยความถี่ 10 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

เส้นทางสายอินโดจีน

เป็นเส้นทางที่เป็นจุดแข็งของเครือข่ายเส้นทางบินภูมิภาค เนื่องจากมีการเจริญเติบโตที่ดี และมีศักยภาพในการทำกำไรสูง แต่ขณะเดียวกันก็มีการแข่งขันจากสายการบินต้นทุนต่ำเพิ่มขึ้น รวมถึงสายการบินต่าง ๆ ทำการบินตรงจากตะวันออกกลางและยุโรปเพิ่มมากขึ้น บริษัทฯ มีจุดบินให้บริการ 4 จุดบิน 3 ประเทศ ได้แก่ เวียงจันทน์ พนมเปญ ฮานอย และ โฮจิมินห์ซิตี้ ด้วยความถี่ 56 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

เส้นทางข้ามทวีป

เส้นทางอเมริกาเหนือ

เป็นตลาดที่มีขนาดใหญ่ และมีการแข่งขันสูงมาก การให้บริการเส้นทางบินขึ้นอยู่กับการเชื่อมโยงกับเครือข่ายภายในสหรัฐอเมริกาและแคนาดา ทั้งนี้ ในปี 2555 บริษัทฯ ได้ปรับการบริการเที่ยวบินไปยังลอสแอนเจลิส โดยมีจุดแวะพักที่สนามบินโซล จำนวน 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ด้วยเครื่องบินแบบโบอิง 777-200ER เพื่อลดต้นทุนน้ำมันอากาศยาน และปรับเป็นเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER รุ่นใหม่ ตั้งแต่วันที่ 28 ตุลาคม 2555

บริษัทฯ ได้ร่วมมือกับพันธมิตรการบินสตาร์อัลไลแอนซ์ (Star Alliance) ทำเที่ยวบินรหัสร่วมไปยังจุดบินอื่นๆ อาทิ เส้นทางข้ามแปซิฟิก บริษัทฯ ได้ทำเที่ยวบินรหัสร่วมกับบอลลินปอนแอร์เวย์ในเส้นทางจากญี่ปุ่นเข้าอเมริกาเหนือ คือ เส้นทางโตเกียว ไปยังโฮโนลูลู ลอสแอนเจลิส ชิคาโก นิวยอร์ก ซานฟรานซิสโก และวอชิงตัน ดี.ซี. สำหรับเส้นทางข้ามแอตแลนติก บริษัทฯ ได้ทำการบินรหัสร่วมกับสายการบินลุฟท์ฮันซา โดยมีแฟรงค์เฟิร์ตเป็นศูนย์กลางไปยังนิวยอร์ก แอตแลนตา ไมอามี ชิคาโก ดัลลัส และวอชิงตัน ดี.ซี. และ 3 จุดบินในประเทศแคนาดา โดยร่วมมือกับสายการบินแอร์แคนาดา ไปยังโตรอนโต มอนทรีออล และแวนคูเวอร์ รวมทั้งหมด 12 จุดบินใน 2 ประเทศ

ข้อมูลเส้นทางอเมริกาเหนือ

	ปี 2555	ปี 2554	ปี 2553
รายได้จากการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านบาท) ⁽¹⁾	2,283.8	3,087.0	3,033.5
ร้อยละของรายได้การขนส่งผู้โดยสารรวม (%)	1.7	2.4	2.6
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPKs) (ล้านคน-กม.) ⁽²⁾	1,309.2	1,512.6	1,604.1
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASKs) (ล้านที่นั่ง-กม.) ⁽²⁾	1,679.7	2,080.7	2,086.3
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (%)	77.9	72.7	76.9

	ปี 2555	ปี 2554	ปี 2553
จำนวนจุดหมายปลายทางที่ให้บริการตามตารางการบิน (ตารางการบินในภาคฤดูหนาว / ฤดูร้อน) ⁽³⁾	1/1	1/1	1/1
จำนวนของเที่ยวบินแบบประจำ (เที่ยวบินต่อสัปดาห์) (ตารางการบินในภาคฤดูหนาว / ฤดูร้อน) ⁽³⁾	4/4	7/7	7/7

หมายเหตุ:

- (1) รวมรายได้จากเที่ยวบินแบบประจำรายได้ค่าน้ำหนักส่วนเกินรายได้สุทธิจากการแลกเปลี่ยนการรับขนส่งผู้โดยสารสุทธิจากเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอื่นและขายโดยบริษัทตามความตกลงเที่ยวบินร่วม และรายได้จากการขายที่นั่งโดยสารบนเที่ยวบินของสายการบินอื่นซึ่งไม่ได้เป็นเที่ยวบินร่วมแต่ไม่รวมรายได้จากเที่ยวบินซึ่งไม่ได้อยู่ในตารางการบินและไม่รวมรายได้ค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและเงินค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสาร
- (2) ไม่รวมเที่ยวบินซึ่งไม่ได้อยู่ในตารางการบินและเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอื่นและขายโดยบริษัท แต่รวมเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยบริษัท และขายโดยสายการบินอื่น
- (3) ไม่รวมกรุงเทพมหานครตารางการบินในภาคฤดูหนาวเริ่มตั้งแต่วันที่อาทิตย์สุดท้ายของเดือนตุลาคมไปจนถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนมีนาคมและตารางการบินในภาคฤดูร้อนเริ่มตั้งแต่วันที่อาทิตย์สุดท้ายของเดือนมีนาคมไปจนถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนตุลาคมของทุกปี

เส้นทางยุโรป

บริษัท มีบริการเที่ยวบินไปยัง 13 จุดบินใน 11 ประเทศของภูมิภาคยุโรป ได้แก่ ลอนดอน แฟรงก์เฟิร์ต ปารีส โรม โคเปนเฮเกน สตอกโฮล์ม ซูริก มิวนิค เอเธนส์ มิลาน มาดริด มอสโก และออสโล ด้วยความถี่รวม 92 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ และนำเครื่องบินแบบแอร์บัส A380 ทำการบินเส้นทางกรุงเทพฯ-แฟรงก์เฟิร์ต ตั้งแต่วันที่ 15 ธันวาคม 2555 โดยได้มีการปรับลดเที่ยวบินในเส้นทางกรุงเทพฯ-แฟรงก์เฟิร์ต เหลือ 12 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เพื่อให้จำนวนที่นั่งเพิ่มมากขึ้น

สำหรับตลาดที่บริษัทฯ ไม่ได้เปิดทำการบินโดยตรง ทั้งในยุโรปและสหราชอาณาจักร บริษัทฯ ได้ทำความร่วมมือกับสายการบินพันธมิตรในการให้บริการเส้นทางบินโดยใช้เที่ยวบินรหัสร่วม (Code Sharing) ซึ่งครอบคลุม 46 จุดบิน ใน 19 ประเทศ

ข้อมูลเส้นทางยุโรป

	ปี 2555	ปี 2554	ปี 2553
รายได้จากการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านบาท) ⁽¹⁾	33,993.8	36,911.2	36,700.1
ร้อยละของรายได้การขนส่งผู้โดยสารรวม (%)	25.5	28.8	31.0
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPKs) (ล้านคน-กม.) ⁽²⁾	21,136.5	20,710.8	21,655.2
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASKs) (ล้านที่นั่ง-กม.) ⁽²⁾	27,300.2	28,863.2	27,847.4
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (%)	77.4	71.8	77.8
จำนวนจุดหมายปลายทางที่ให้บริการตามตารางการบิน (ตารางการบินในภาคฤดูหนาว / ฤดูร้อน) ⁽³⁾	13/13	13/13	13/13

	ปี 2555	ปี 2554	ปี 2553
จำนวนของเที่ยวบินแบบประจำ (เที่ยวบินต่อสัปดาห์) (ตารางการบินในภาคฤดูหนาว / ฤดูร้อน) ⁽³⁾	92/87	90/88	87/85

หมายเหตุ:

- (1) รวมรายได้จากเที่ยวบินแบบประจำ รายได้ค่าน้ำมันส่วนเกิน รายได้สุทธิจากการแลกเปลี่ยนการรับขนส่งผู้โดยสารสุทธิจากเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอื่นและขายโดยบริษัทฯ ตามความตกลงเที่ยวบินร่วม และรายได้จากการขายที่นั่งโดยสารบนเที่ยวบินของสายการบินอื่นซึ่งไม่ได้เป็นเที่ยวบินร่วมแต่ไม่รวมรายได้จากเที่ยวบินซึ่งไม่ได้อยู่ในตารางการบินและไม่รวมรายได้ค่าธรรมเนียมขดเชยค่าน้ำมันและเงินค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสาร
- (2) ไม่รวมเที่ยวบินซึ่งไม่ได้อยู่ในตารางการบินและเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอื่นและขายโดยบริษัทฯ แต่รวมเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยบริษัทฯ และขายโดยสายการบินอื่น
- (3) ไม่รวมกรุงเทพมหานคร ตารางการบินในภาคฤดูหนาวเริ่มตั้งแต่วันที่อาทิตย์สุดท้ายของเดือนตุลาคมไปจนถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนมีนาคม และตารางการบินในภาคฤดูร้อนเริ่มตั้งแต่วันที่อาทิตย์สุดท้ายของเดือนมีนาคมไปจนถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนตุลาคมของทุกปี

เส้นทางออสเตรเลียและนิวซีแลนด์

บริษัทฯ ให้บริการ 5 จุดบินใน 2 ประเทศ ได้แก่ ซิดนีย์ เมลเบิร์น บริสเบน เพิร์ธ ในออสเตรเลีย และโอ๊คแลนด์ ในนิวซีแลนด์ ด้วยความถี่รวม 45 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้จัดเที่ยวบินรหัสร่วม (Code Sharing) กับสายการบินแอร์นิวซีแลนด์ ซึ่งเป็นสายการบินพันธมิตร โดยการเชื่อมโยงเครือข่ายการบินของบริษัทฯ เข้ากับเที่ยวบินระหว่างเมืองท่องเที่ยวต่างๆ รวม 7 จุดบิน ใน 2 ประเทศ รวมเส้นทาง ฮองกง-โอ๊คแลนด์

ข้อมูลเส้นทางออสเตรเลียและนิวซีแลนด์

	ปี 2555	ปี 2554	ปี 2553
รายได้จากการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านบาท) ⁽¹⁾	16,729.2	15,099.2	12,664.9
ร้อยละของรายได้การขนส่งผู้โดยสารรวม (%)	12.6	11.8	10.7
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPKs) (ล้านคน-กม.) ⁽²⁾	8,363.8	7,422.5	7,253.6
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASKs) (ล้านที่นั่ง-กม.) ⁽²⁾	10,770.0	11,044.2	11,072.0
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (%)	77.7	67.2	65.5
จำนวนจุดหมายปลายทางที่ให้บริการตามตารางการบิน (ตารางการบินในภาคฤดูหนาว / ฤดูร้อน) ⁽³⁾	5/5	5/5	5/5
จำนวนของเที่ยวบินแบบประจำ (เที่ยวบินต่อสัปดาห์) (ตารางการบินในภาคฤดูหนาว / ฤดูร้อน) ⁽³⁾	45/40	49/47	49/49

หมายเหตุ:

- (1) รวมรายได้จากเที่ยวบินแบบประจำ รายได้ค่าน้ำมันส่วนเกิน รายได้สุทธิจากการแลกเปลี่ยนการรับขนส่งผู้โดยสารสุทธิจากเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอื่นและขายโดยบริษัทฯ ตามความตกลงเที่ยวบินร่วม และรายได้จากการขายที่นั่งโดยสารบนเที่ยวบินของสายการบินอื่นซึ่งไม่ได้เป็นเที่ยวบินร่วมแต่ไม่รวมรายได้จากเที่ยวบินซึ่งไม่ได้อยู่ในตารางการบินและไม่รวมรายได้ค่าธรรมเนียมขดเชยค่าน้ำมันและเงินค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสาร

- (2) ไม่รวมเที่ยวบินซึ่งไม่ได้อยู่ในตารางการบินและเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอื่นและขายโดยบริษัทแต่รวมเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยบริษัทฯ และขายโดยสายการบินอื่น
- (3) ไม่รวมกรุงเทพมหานคร ตารางการบินในภาคฤดูหนาวเริ่มตั้งแต่วันที่อาทิตย์สุดท้ายของเดือนตุลาคมไปจนถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนมีนาคม และตารางการบินในภาคฤดูร้อนเริ่มตั้งแต่วันที่อาทิตย์สุดท้ายของเดือนมีนาคมไปจนถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนตุลาคมของทุกปี

เส้นทางแอฟริกา

บริษัทฯ ทำการบินจากกรุงเทพฯ ไปโจฮันเนสเบิร์ก สาธารณรัฐแอฟริกาใต้ จำนวน 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

ข้อมูลเส้นทางแอฟริกา

	ปี 2555	ปี 2554	ปี 2553
รายได้จากการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านบาท) ⁽¹⁾	871.4	912.2	555.1
ร้อยละของรายได้การขนส่งผู้โดยสารรวม (%)	0.7	0.7	0.5
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPKs) (ล้านคน-กม.) ⁽²⁾	639.3	585.9	410.3
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASKs) (ล้านที่นั่ง-กม.) ⁽²⁾	823.8	881.5	637.5
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (%)	77.6	66.5	64.4
จำนวนจุดหมายปลายทางที่ให้บริการตามตารางการบิน (ตารางการบินในภาคฤดูหนาว / ฤดูร้อน) ⁽³⁾	1/1	1/1	-/1
จำนวนของเที่ยวบินแบบประจำ (เที่ยวบินต่อสัปดาห์) (ตารางการบินในภาคฤดูหนาว / ฤดูร้อน) ⁽³⁾	3/3	4/3	-/4 ⁽⁴⁾

หมายเหตุ:

- (1) รวมรายได้จากเที่ยวบินแบบประจำ รายได้ค่าน้ำหนักส่วนเกิน รายได้สุทธิจากการแลกเปลี่ยนการรับขนส่งผู้โดยสารสุทธิจากเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอื่นและขายโดยบริษัทฯ ตามความตกลงเที่ยวบินร่วม และรายได้จากการขายที่นั่งโดยสารบนเที่ยวบินของสายการบินอื่นซึ่งไม่ได้เป็นเที่ยวบินร่วมแต่ไม่รวมรายได้จากเที่ยวบินซึ่งไม่ได้อยู่ในตารางการบินและไม่รวมรายได้ค่าธรรมเนียมขดเชยค่าน้ำมันและเงินค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสาร
- (2) ไม่รวมเที่ยวบินซึ่งไม่ได้อยู่ในตารางการบินและเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอื่นและขายโดยบริษัทแต่รวมเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยบริษัทฯ และขายโดยสายการบินอื่น
- (3) ไม่รวมกรุงเทพมหานคร ตารางการบินในภาคฤดูหนาวเริ่มตั้งแต่วันที่อาทิตย์สุดท้ายของเดือนตุลาคมไปจนถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนมีนาคม และตารางการบินในภาคฤดูร้อนเริ่มตั้งแต่วันที่อาทิตย์สุดท้ายของเดือนมีนาคมไปจนถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนตุลาคมของทุกปี
- (4) หยุดทำการบินตั้งแต่วันที่ 16 มกราคม 2552 ถึงวันที่ 30 พฤษภาคม 2553

การตลาดและภาวะการแข่งขัน

ปี 2555 เป็นปีที่ท้าทายสำหรับอุตสาหกรรมการบินพาณิชย์ที่รับความเสี่ยงต่อการเปลี่ยนแปลงทั้งการฟื้นตัวหลังจากมหาอุทกภัยครั้งรุนแรง เศรษฐกิจยุโรปที่ยังไม่คลี่คลาย ราคาน้ำมันสูงขึ้น รวมถึงคู่แข่งจำนวนมาก ไม่ว่าจะเป็นสายการบินตะวันออกกลาง สายการบินต้นทุนต่ำและสายการบินเกิดใหม่ เป็นต้น ปัจจัยเหล่านี้ ทำให้บริษัทฯ ปรับกำลังการผลิตให้สอดคล้องกับแนวโน้มของการเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจโลก โดยปรับเปลี่ยนแผนกล

ยุทธ์เพื่อรับมือกับความเสี่ยงและผลกระทบที่เกิดขึ้น โดยย้ายจากตลาดยุโรปมามุ่งเน้นตลาดเอเชียมากขึ้น จาก การที่ตลาดเอเชียเป็นตลาดที่มีศักยภาพและอัตราการเติบโตสูงขึ้นต่อเนื่องมาโดยตลอด โดยเฉพาะตลาดจีน อินเดีย เป็นต้น

ปัจจัยที่ทำให้ตลาดเอเชียมีอัตราการเติบโตสูงขึ้นได้แก่ การฟื้นตัวจากภัยพิบัติทางธรรมชาติทั้งใน ประเทศและต่างประเทศ การเกิดใหม่ของสายการบินต้นทุนต่ำกระตุ้นให้นักท่องเที่ยวเดินทางในเอเชียมากขึ้น การเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วของชนชั้นกลางในเอเชีย ประกอบกับเศรษฐกิจที่แข็งแกร่งของภูมิภาคนี้กระตุ้นให้ความ ต้องการการเดินทางเพิ่มมากกว่าภูมิภาคอื่นๆ

อย่างไรก็ตาม ด้วยสภาวะการแข่งขันของอุตสาหกรรมการบินที่ทวีความรุนแรงขึ้นทั้งในประเทศและ ต่างประเทศอันเป็นผลจากกระแสการตื่นตัวเพื่อเตรียมพร้อมรับการเปิดเสรีภายใต้ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ในปี 2558 ซึ่งเป็นตลาดขนาดใหญ่ที่มีศักยภาพและกำลังขยายตัว การปรับตัวเพื่อรองรับการขยายตัวของ การค้าและการลงทุนรวมถึงการท่องเที่ยวที่จะคึกคักขึ้น จะช่วยเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันและเกื้อหนุนให้ ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาคเอเชีย

นอกจากการพัฒนาฝูงบินควบคู่ไปกับการจัดสรรความถี่ของเที่ยวบินให้สอดคล้องกับความต้องการของ ตลาดแล้ว บริษัทฯ โดยสายการบินพาณิชย์ยังมุ่งมั่นในการดำเนินธุรกิจการบินที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมโดยมี นโยบายในด้านบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากลอย่างชัดเจนเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพภายใต้ กรอบการแข่งขันทางด้านธุรกิจการบินได้อย่างยั่งยืน ในปี 2555 บริษัทฯได้รับมอบเครื่องบินแบบแอร์บัส A380 ลำแรกที่มีขนาดใหญ่และทันสมัยที่สุดในโลกในเดือนกันยายน ซึ่งสามารถบรรทุกผู้โดยสารได้มากถึง 507 ที่นั่ง กว้างขวางและสะดวกสบายมากขึ้น โดยเปิดให้บริการในเส้นทาง กรุงเทพฯ-ฮ่องกง และ กรุงเทพฯ- สิงคโปร์ ไป กลับ ลำที่ 2 และลำถัดมาจะเปิดให้บริการในเส้นทางแฟรงก์เฟิร์ต นาร์ิตะ และปารีส ตามลำดับ การปรับเปลี่ยนมา ใช้เครื่องบินที่มีสมรรถนะสูงชัน จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิงอันจะช่วยลดมลพิษและลดภาวะโลกร้อน ได้อีกทางหนึ่ง

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมุ่งเน้นการขยายเส้นทางบินไปในเส้นทางบินรอง (Secondary Route) เส้นทาง เชื่อมต่อจากจุดบินเดิมไปยังประเทศในทวีปเอเชีย (Intra-Asia Route) และเปิดเส้นทางบินใหม่ในตารางการบิน ถูฤดูหนาวนี้ ได้แก่ เส้นทางกรุงเทพฯ-ซัปโปโร ไปกลับ อีกทั้งเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินในเส้นทางต่างๆ ในช่วง ปริมาณการจราจรหนาแน่นเพื่อรองรับปริมาณการเดินทางที่เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ในช่วงฤดูกาลท่องเที่ยวและช่วงนอก ฤดูกาลท่องเที่ยว บริษัทฯ ได้ปรับตารางการบินให้สอดคล้องและยืดหยุ่นสอดคล้องกับความต้องการเดินทางของ ผู้โดยสาร ซึ่งจะช่วยเพิ่มศักยภาพและเชื่อมโยงเครือข่ายเส้นทางบินของบริษัทฯให้สามารถแข่งขันได้ดียิ่งขึ้น

ขณะเดียวกันบริษัทฯ ดำเนินนโยบายเพิ่มสัดส่วนลูกค้าระดับองค์กรในตลาดที่มีศักยภาพ โดย ประสานงานด้านการขายพร้อมทั้งพัฒนาความร่วมมือควบคู่กับการปรับปรุงสิทธิประโยชน์ต่างๆ ที่มอบให้กับ ลูกค้าระดับองค์กรเพื่อเพิ่มคุณค่าการให้บริการอันจะช่วยเพิ่มรายได้และส่วนแบ่งทางการตลาดตลอดจนสร้าง ความภักดีต่อบริษัทฯ นอกจากนี้บริษัทฯ มุ่งเน้นการปรับปรุงประสิทธิภาพของการบริหารรายได้ เพื่อเพิ่มคุณภาพ รายได้ โดยนำระบบบริหารรายได้ Revenue Management System Origin & Destination (RMS O & D) ซึ่ง พัฒนาจาก Leg based ในปัจจุบัน เป็น Network based เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของระบบให้สามารถเลือกปรับ ผู้โดยสารที่เดินทางในเส้นทางเครือข่ายของบริษัทฯ อันเป็นการเพิ่มโอกาสการสร้างรายได้และเพิ่มศักยภาพใน การแข่งขันให้เหนือกว่าสายการบินคู่แข่ง

สำหรับกลยุทธ์ด้านการสร้างความภักดีและความรู้สึกผูกพันกับบริษัทฯ มีการใช้รายการสะสมไมล์ร้อยัล ออร์คิด พลัส เป็นเครื่องมือที่สำคัญ ซึ่งบริษัทฯ ได้พัฒนาระบบสารสนเทศ New Loyalty System แบบใหม่มาใช้ ให้มีความทันสมัยและคล่องตัวสำหรับบริการลูกค้า และขยายช่องทางในการให้บริการลูกค้าได้หลากหลายเพื่อให้ แข่งขันได้ และสามารถเพิ่มรายได้โดยขยายคู่สัญญาพันธมิตรธุรกิจรายการสะสมไมล์โดยใช้ไมล์เป็นสิ่งจูงใจ ลูกค้าในการเข้าร่วมกิจกรรมทางการตลาดที่บริษัทฯ จัดขึ้น นอกจากสร้างความภักดีแล้วลูกค้ายังมีส่วนร่วมในการ สร้างความผูกพันต่อตราผลิตภัณฑ์ของบริษัทฯ อีกด้วย

อีกหนึ่งกลยุทธ์ทางการตลาดที่สำคัญ คือการขยายเส้นทางการบิน ด้วยเครือข่ายพันธมิตรจากสายการ บินในกลุ่มสตาร์ อัลไลแอนซ์ (Star Alliance Network) ซึ่งในปัจจุบันมีสมาชิกกว่า 27 สายการบิน ครอบคลุม 194 ประเทศทั่วโลก รวมถึงพันธมิตรรายล่าสุด คือ เซ็นเจิ้น แอร์ไลน์ส ถือเป็นขยายเครือข่ายการบินสู่ตลาดจีน ตอนใต้ ทำให้ผู้โดยสารสามารถเดินทางเชื่อมต่อไปยังจุดหมายปลายทางในเส้นทางเครือข่ายสตาร์ อัลไลแอนซ์ได้ สะดวกรวดเร็วครอบคลุมเส้นทางได้มากยิ่งขึ้น และยังเป็นการสนับสนุนการขาย Interline ของสายการบินอื่นซึ่ง กันและกันบนเส้นทางการบินของบริษัทฯ

ยิ่งไปกว่านั้น จากความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีที่มีส่วนทำให้การเดินทางท่องเที่ยวสะดวกเร็ว ผนวก กับการเข้าถึงและการรับรู้ข้อมูลข่าวสารต่างๆ เป็นไปอย่างสะดวกเร็วและครอบคลุมทั่วโลกผ่านเครือข่าย อินเทอร์เน็ต บริษัทฯ เล็งเห็นถึงความสำคัญในการตอบสนองความต้องการของลูกค้าที่เปลี่ยนแปลงไปอย่าง รวดเร็วและวิถีชีวิตของผู้โดยสารยุคใหม่ จึงมุ่งเน้นการขายบัตรโดยสารผ่านอินเทอร์เน็ตเป็นสำคัญ และ พัฒนา THAI M Service ซึ่งเป็นแอปพลิเคชันบนโทรศัพท์มือถือ (Application on Smartphone) ควบคู่กันไป นอกจากนี้ ยังดำเนินการปรับปรุงขั้นตอนการสำรองบัตรโดยสารผ่านหน้าเว็บไซต์อย่างต่อเนื่อง (Upgrade Booking Engine) เพื่อลดขั้นตอนและอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารที่ต้องการจองบัตรโดยสารผ่านทั้งเว็บไซต์และบน โทรศัพท์มือถือ มาตรการดังกล่าวเป็นการเพิ่มช่องทางในการขายตรงให้มีความหลากหลาย สะดวกรวดเร็วและมี ประสิทธิภาพมากขึ้นซึ่งสามารถเพิ่มยอดขายให้กับบริษัทฯ ได้อีกทางหนึ่ง

ความร่วมมือกับพันธมิตรการบินสตาร์อัลไลแอนซ์

ในปี 2555 พันธมิตรการบินสตาร์อัลไลแอนซ์มีอายุครบ 15 ปี และบริษัทฯ มีความภูมิใจอย่างยิ่งที่เป็น พันธมิตรการบินแรกในโลกที่สามารถครองความยิ่งใหญ่และเข้มแข็งที่สุดจนถึงปัจจุบันจากวันแรกที่ถือกำเนิดโดย 5 สายการบินสมาชิกก่อตั้ง ประกอบด้วย สายการบินยูไนเต็ด สายการบินลุฟท์ฮันซ่า สายการบินเอเอส เอเอส สายการบินแคนาดา และสายการบินไทย มีเส้นทางบินครอบคลุม 578 สนามบินใน 106 ประเทศ ด้วยเที่ยวบิน 1,600 เที่ยวบินต่อวัน จนถึงวันนี้พันธมิตรสตาร์อัลไลแอนซ์มีสมาชิกจำนวน 27 สายการบิน ครอบคลุม 1,329 สนามบินใน 194 ประเทศ ด้วยเที่ยวบิน 21,900 เที่ยวบินต่อวัน

พันธมิตรการบินสตาร์อัลไลแอนซ์เติบโตอย่างต่อเนื่อง จนกระทั่งเมื่อเดือนมิถุนายน และพฤศจิกายน 2555 ที่ผ่านมา เครือข่ายการบินได้เพิ่มสายการบินหลักในภูมิภาคที่มีความสำคัญต่อธุรกิจการบินจำนวน 3 สายการบิน คือ กลุ่มสายการบินเอเวออิงกา-ทาคา ประเทศโคลอมเบียและเอลซัลวาดอร์ และสายการบินโคปา ประเทศปานามา ในภูมิภาคอเมริกากลาง และสายการบินเซินเจิ้นซึ่งเป็นสายการบินใหญ่อันดับสี่ของจีน จึงเป็น เครื่องยืนยันคำกล่าวที่ว่า พันธมิตรการบินกลุ่มนี้มีเครือข่ายการบินครอบคลุมเส้นทางบินรอบโลกกว้างขวางที่สุด ซึ่งจะช่วยเพิ่มโอกาสในการเชื่อมต่อเส้นทางบินระหว่างกันได้อย่างต่อเนื่องและสะดวกมากขึ้นสำหรับผู้โดยสาร

จากนโยบายหลักที่ได้ประกาศไว้ตั้งแต่วันแรกของการเปิดตัวในปี 2540 ที่จะเสริมสร้างประสบการณ์ การเดินทางที่ราบรื่นให้กับผู้โดยสารตลอดเส้นทางบิน (Seamless Travel Experience across Star Alliance Network) ทำให้พันธมิตรสตาร์อัลไลแอนซ์ยังคงรักษาแนวทางการนำเสนอและพัฒนาสินค้าและบริการให้ดีขึ้น

อย่างต่อเนื่อง ไม่ว่าจะเป็นการให้บริการด้านการตรวจบัตรโดยสารเพียงครั้งเดียวตลอดเส้นทางบินแม้จะมีการเชื่อมต่อเที่ยวบินมากกว่า 1 ครั้ง (Through Check-in) การให้บริการด้านสัมภาระที่รวดเร็วและไม่สูญหาย (Priority Baggage Delivery) การให้บริการพิเศษและมอบสิทธิประโยชน์สำหรับผู้โดยสารสมาชิกบัตรทอง (Star Alliance Gold Member) ที่ใช้บริการของสายการบินสมาชิกตลอดเส้นทางในเครือข่ายการบินของสตาร์อัลไลแอนซ์

จากการร่วมมือในลักษณะต่างๆ กับพันธมิตรการบินสตาร์อัลไลแอนซ์ ทำให้บริษัทฯ พัฒนาทั้งขีดความสามารถและความพยายามที่จะยกระดับการให้บริการให้เป็นที่พอใจมากขึ้นอย่างมีทิศทางและไม่หยุดยั้ง ทั้งนี้ เพื่อรักษาภาพลักษณ์ในการให้บริการระดับ World Class ไว้อย่างมั่นคงต่อไป ท่ามกลางสถานการณ์การแข่งขันที่ทวีความรุนแรงมากขึ้นในทุกๆ ด้าน โดยเฉพาะการแข่งขันแบ่งทางการตลาดจากกลุ่มสายการบินประเทศตะวันออกกลาง (Middle East Carriers) และสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Carrier) ที่มีพัฒนาการเรื่องรูปแบบการดำเนินงาน และการให้บริการที่เปลี่ยนแปลงไปจากเดิมอย่างรวดเร็ว

สื่อสังคมออนไลน์

ปัจจุบัน การดำเนินธุรกิจของบริษัทผ่านช่องทางออนไลน์มีแนวโน้มที่จะเติบโตและมีความสำคัญยิ่งขึ้นเป็นอย่างมาก เนื่องจากอิทธิพลของโลกออนไลน์ซึ่งเป็นคลื่นลูกใหม่ที่ได้รับความนิยมอย่างสูงและจะได้รับความนิยมมากยิ่งขึ้นอีกเมื่อโทรศัพท์เคลื่อนที่ยุคที่ 3 หรือ 3G ถูกนำมาให้บริการอย่างเต็มรูปแบบ นั่นคือ ทุกคนสามารถเข้าถึงโลกออนไลน์ได้ทุกที่และตลอดเวลา ตลอดจนพฤติกรรมกรรมการบริโภคข้อมูลและการสำรองบัตรโดยสารของลูกค้าที่เปลี่ยนไปในปัจจุบัน โดยก่อนหน้านี้ที่ลูกค้านิยมใช้บริการผ่านตัวแทนจำหน่ายหรือติดต่อสายการบินโดยตรง มาเป็นการนิยมค้นหาข้อมูลและสำรองบัตรโดยสารผ่านช่องทางออนไลน์ด้วยตนเองมากขึ้น เนื่องจากเป็นช่องทางที่สะดวกรวดเร็วและง่ายต่อการเข้าถึง และสามารถแสวงหาความคุ้มค่าของราคาซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญเป็นอันดับต้นๆ ก่อนการตัดสินใจ

ด้วยเหตุนี้ ทำให้ทิศทางการตลาดของบริษัทฯ จึงหันมามุ่งเน้นการตลาดเชิงรุกโดยใช้ช่องทางออนไลน์ โดยเฉพาะสื่อสังคมออนไลน์ (Social Media) ทำการตลาดมากยิ่งขึ้น โดยเน้นการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร การประชาสัมพันธ์ การทำการตลาดและส่งเสริมการขาย ตลอดจนการให้บริการลูกค้าผ่านสื่อสังคมออนไลน์ ซึ่งปัจจุบัน บริษัทฯ ดำเนินการพัฒนาสื่อสังคมออนไลน์ในทุกมิติ ได้แก่ Facebook, Twitter, Youtube และ Line เป็นต้น โดยมุ่งเน้นให้เป็นช่องทางการสื่อสารเพื่อสร้างการรับรู้ในตราผลิตภัณฑ์ (Brand Awareness) และเป็นช่องทางให้ลูกค้าได้มีส่วนร่วม (Customer Engagement) ในการติดตามและแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์และบริการของบริษัทฯ

การมุ่งเน้นการทำการตลาดเชิงรุกผ่านสื่อสังคมออนไลน์ (Social Media) นี้ จะเป็นการสร้างความมั่นใจในการให้บริการที่ทันสมัยและทัดเทียมกับคู่แข่งชั้นทางธุรกิจ รวมถึงเพื่อให้บริษัทฯ สามารถเข้าถึงพฤติกรรมและสามารถตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็วในโลกยุคดิจิทัล อีกทั้งยังเป็นการขยายตลาดและฐานลูกค้าได้กว้างขวางยิ่งขึ้น เพื่อให้สามารถเจาะตลาดได้ทั่วโลก

การจำหน่าย และช่องทางการจำหน่าย

บริษัทฯ ได้ใช้ระบบสำรองที่นั่งแบบเบ็ดเสร็จ (Global Distribution System) เพื่อขยายเครือข่ายช่องทางจัดจำหน่ายทั้งภายในสำนักงานขายของบริษัทฯ การจำหน่ายผ่านระบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ และตัวแทนจำหน่ายทั่วโลก เพื่ออำนวยความสะดวกในการสำรองที่นั่งและการออกบัตรโดยสารให้แก่ลูกค้า โดยบริษัทฯ เป็นสมาชิกระบบสำรองที่นั่งชั้นนำทุกระบบ คือ ระบบ AMADEUS ABACUS APOLLO AXESS GALILEO INFINI SABRE TOPAS TRAVELSKY และ WORLDSPAN

บริษัทฯ จำหน่ายบัตรโดยสารและระวางบรรทุกสินค้าผ่านช่องทางการจำหน่ายดังต่อไปนี้

1. สำนักงานขายของบริษัทฯ ซึ่งมีที่ตั้งอยู่ตามเมืองสำคัญในทุกภูมิภาคทั่วโลกทำหน้าที่ขายบัตรโดยสารและระวางบรรทุกสินค้า สำรองที่นั่ง และให้บริการความสะดวกแก่ผู้โดยสาร ลูกค้าขนส่งสินค้า ตัวแทนการจำหน่ายบัตรโดยสาร ตัวแทนการจำหน่ายระวางบรรทุกสินค้า และผู้ที่ต้องการติดต่อกับบริษัทฯ ในเรื่องต่างๆ

2. ระบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ของบริษัทฯ เรียกว่า “บริการ Royal e-Service”

บริษัทฯ ได้ดำเนินการระบบสำรองที่นั่งผ่านทางอินเทอร์เน็ต (Royal e-Booking) ซึ่งทำให้ผู้โดยสารสามารถทำการสำรองที่นั่ง ตรวจสอบราคาค่าโดยสาร และซื้อบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์และ check-in ด้วยตนเอง ผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ติดตั้งเครื่องบริการ check-in อัตโนมัติ (Self-Service System-Kiosk) ภายใต้บริการ Royal e-Service เพื่อให้ผู้โดยสารที่เดินทางภายในประเทศพบกับการเดินทางที่สะดวกสบายยิ่งขึ้น เพราะสามารถเลือกที่นั่งและ check-in ได้ด้วยตนเอง ซึ่งระบบจะออก Boarding Pass ให้โดยอัตโนมัติ โดยระบบ check-in อัตโนมัติดังกล่าวมีให้บริการที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เชียงใหม่ ขอนแก่น ภูเก็ต และหาดใหญ่ เพื่อบริการผู้โดยสารที่เดินทางภายในประเทศ

3. ตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารและระวางบรรทุกสินค้า (ตัวแทนจำหน่ายฯ)

3.1 ตัวแทนจำหน่ายฯ จะเป็นผู้หาผู้โดยสาร ทำการสำรองที่นั่ง และออกบัตรโดยสารตามราคาบัตรโดยสารที่บริษัทฯ กำหนด

เพื่อให้เป็นไปตามธุรกิจการบิน ในปัจจุบันบริษัทฯ มีแผนปรับลดค่าตอบแทนให้กับตัวแทนจำหน่ายในตลาดที่มีความพร้อม ซึ่งตัวแทนจำหน่ายฯ จะเป็นผู้กำหนดค่าบริการต่างๆ รวมราคาบัตรโดยสารเป็นราคาขายให้แก่ผู้โดยสารตามสถานะของตลาดนั้นๆ

สำหรับการแต่งตั้งตัวแทนจำหน่ายฯ แยกเป็นตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารต่างประเทศและในประเทศ โดยมีหลักเกณฑ์การพิจารณา ดังนี้

3.1.1 ตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารต่างประเทศ

ตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารต่างประเทศดังกล่าว ต้องเป็นสมาชิกของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association : IATA) และต้องผ่านเกณฑ์ที่ IATA กำหนด โดยสายการบินพาณิชย์เป็นผู้พิจารณาเพื่อแต่งตั้งเป็นตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารต่างประเทศต่อไป

3.1.2 ตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารในประเทศ

สายการบินพาณิชย์จะพิจารณาขีดความสามารถในการทำธุรกิจของตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารในประเทศ สถานที่ตั้ง ความพร้อมของบุคลากร ฐานะการเงิน และแต่งตั้งเป็นตัวแทนจำหน่ายฯ

3.2 ตัวแทนจำหน่ายระวางบรรทุกสินค้า จะทำหน้าที่ขายระวางบรรทุกให้แก่ผู้ที่ต้องการส่งสินค้าในอัตราค่าบรรทุกที่บริษัทฯ กำหนด โดยผลตอบแทนของตัวแทนจำหน่ายฯ จะได้รับในรูปแบบ Commission ฝ่ายขายระวางบรรทุกสินค้าตลอดจนความมั่นคงทางด้านการเงินและแต่งตั้งเป็นตัวแทนจำหน่ายระวางบรรทุกสินค้า

การบริการลูกค้า

ในปี 2555 บริษัทฯ ยังคงมุ่งมั่นพัฒนาและปรับปรุงคุณภาพผลิตภัณฑ์และบริการในทุกจุดสัมผัสอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ลูกค้าในแต่ละกลุ่มเป้าหมายได้สัมผัสประสบการณ์การบินที่โดดเด่นงดงามसानเอกลักษณ์แห่งความเป็นไทย เริ่มตั้งแต่การบริการก่อนเที่ยวบิน (Pre-Flight Services) การบริการบนเที่ยวบิน (In-flight Services) ไปจนถึงการให้บริการหลังเที่ยวบิน (Post-Flight Services) โดยมีแผนการดำเนินงานแนวคิดและภาพลักษณ์ที่ชัดเจนภายใต้นโยบายการบริการจากใจ (Service from the Heart) ซึ่งพนักงานการบินไทยทุกคนยึดมั่นมาตลอด 5 ทศวรรษของการให้บริการ ด้วยตระหนักดีว่าคุณภาพของการบริการลูกค้า

เป็นปัจจัยหลัก ความสำเร็จของภารกิจการให้บริการการขนส่ง และขับเคลื่อนให้บริษัทฯ สามารถแข่งขันกับสายการบินคู่แข่งได้อย่างยั่งยืน

เพื่อเน้นย้ำถึงการบริการที่เป็นเลิศ สม่าเสมอ และเป็นไปตามมาตรฐานที่ตกลงไว้ บริษัทฯ มีการกำหนดขั้นตอนการให้บริการ (Service Operation Procedure) ในทุกจุดบริการหลัก และทำข้อตกลงการให้บริการ (Service Level Agreement) ที่ครบวงจร รวมทั้งตรวจติดตามอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้แน่ใจได้ว่าลูกค้าของการบินไทย จะได้รับความพึงพอใจสูงสุดจากการใช้บริการและผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพตลอดการเดินทาง สำหรับรายละเอียดของการพัฒนาการบริการลูกค้าในแต่ละขั้นตอน มีดังนี้

ด้านการบริการก่อนเที่ยวบิน บริษัทฯ ได้พัฒนาระบบการให้บริการผ่านอินเทอร์เน็ต และโทรศัพท์มือถือ หรือ 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 ในปี 2555 บริษัทฯ มีแผนปรับปรุงเครื่องบินเก่า ได้แก่ เครื่องบินแบบโบอิง 747-400 จำนวน 12 ลำ ซึ่งในปี 2555 ดำเนินการแล้วเสร็จจำนวน 5 ลำ และเครื่องบินแบบโบอิง 777-200 จำนวน 8 ลำ ดำเนินการแล้วเสร็จจำนวน 4 ลำ ในปี 2555 ส่วนที่เหลือคาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จภายในไตรมาสที่ 2 ปี 2556

นอกจากนี้ บริษัทฯ มีแผนพัฒนาผลิตภัณฑ์ในห้องโดยสารของเครื่องบินใหม่ โดยว่าจ้างบริษัท Priestmangoode U.K. เพื่อออกแบบตกแต่งภายในห้องโดยสาร รวมถึงผลิตภัณฑ์บนเครื่องบิน (Service Items) อาทิ หมอน ผ้าห่ม เป็นต้น ตามแนวคิด THAI Contemporary ซึ่งสะท้อนภาพลักษณ์ความเป็นไทยออกสู่สายตา นานาชาติทั่วโลก พร้อมกับความต่อเนื่องในการให้บริการ อาทิ การจัดวางรูปแบบที่นั่ง เครื่องมือ อุปกรณ์ที่เหมาะสมกับสรีระในทุกอิริยาบถ และขนาดที่เหมาะสมกับกลุ่มลูกค้าในแต่ละชั้นโดยสาร เพื่อให้ลูกค้าได้รับความ สะดวกสบาย และสัมผัสถึงความเป็นส่วนตัวมากที่สุด ขณะเดียวกันผลิตภัณฑ์ต้องสามารถเชื่อมต่อเทคโนโลยี ที่ทันสมัยได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยได้เริ่มนำแนวคิดดังกล่าวมาใช้ในเครื่องบินแบบแอร์บัส A320-200 จำนวน 20 ลำ ซึ่งในปี 2555 บริษัทฯ ได้รับมอบแล้วจำนวน 4 ลำ สำหรับเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 12 ลำ จะเริ่มรับมอบลำแรกในเดือนมีนาคม 2556 และเครื่องบินแบบโบอิง 787-8 จำนวน 6 ลำ จะเริ่มรับมอบลำแรก ในปี 2557 ส่วนเครื่องบินแบบโบอิง 787-9 และเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 อยู่ระหว่างดำเนินการออกแบบ

อุปกรณ์และบริการ

บริษัทฯ ได้ปรับกลยุทธ์และแผนงานด้านการให้บริการ ให้ตอบสนองความคาดหวังของลูกค้า และเพิ่มขีดความสามารถให้พร้อมต่อการแข่งขัน โดยจะทำการปรับปรุงที่นั่งทั้งหมดสำหรับผู้โดยสารชั้นหนึ่ง ชั้นธุรกิจ และชั้นประหยัด ปรับปรุงระยะห่างระหว่างที่นั่งโดยสารในแต่ละชั้นผู้โดยสาร ลดจำนวนที่นั่งแต่ละแถวลง ลดความแออัดในห้องโดยสาร และเพิ่มความสะดวกสบายโดยรวมให้แก่ผู้โดยสารมากขึ้น โดยที่นั่งรุ่นใหม่จะกว้างขึ้นและมีความสะดวกสบายสูง มีจอภาพส่วนตัวในชั้นหนึ่ง ชั้นธุรกิจ และชั้นประหยัดทุกที่นั่ง นอกจากนี้ ยังตกแต่งห้องน้ำในชั้นหนึ่งและชั้นธุรกิจให้มีความทันสมัยสวยงามและกว้างขวางขึ้น พร้อมด้วยอุปกรณ์อำนวยความสะดวกที่

ทันสมัย ระบบเพลงและภาพยนตร์แบบเลือกชมได้ (On-demand) และมีรายการบันเทิงให้ผู้โดยสารเลือกอย่างหลากหลาย ดังมีรายละเอียด ดังนี้

1) การปรับปรุงรูปแบบและคุณภาพของที่นั่งโดยสารและระบบสาระบันเทิง

วัตถุประสงค์หลักของการปรับปรุงอุปกรณ์ในเครื่องบินของบริษัทฯ คือ การปรับปรุงอุปกรณ์ในเครื่องบินทุกลำที่เป็นแบบเดียวกัน ให้มีที่นั่งโดยสารและระบบสาระบันเทิงลักษณะเดียวกันในแต่ละชั้นโดยสาร โดยจะทำการปรับปรุงที่นั่งทั้งหมดสำหรับผู้โดยสารชั้นหนึ่ง ชั้นธุรกิจ และชั้นประหยัด บริษัทฯ มีแผนที่จะปรับปรุงระยะห่างระหว่างที่นั่งโดยสารในแต่ละชั้นผู้โดยสาร ลดจำนวนที่นั่งแต่ละแถวลง ลดความแออัดในห้องโดยสาร และเพิ่มความสะดวกสบายโดยรวมให้แก่ผู้โดยสารมากขึ้น

การปรับปรุงที่นั่ง

ในปี 2555 บริษัทฯ ได้ทำการปรับปรุงที่นั่งโดยสารในเครื่องบินแบบโบอิง 747-400 (ลำที่ 7-12) แล้วเสร็จเพิ่มเติมจากปี 2554 จำนวน 2 ลำ รวมทั้งหมด 6 ลำ โดยติดตั้งจอภาพส่วนตัวพร้อมระบบสาระบันเทิงแบบ On-demand ในชั้นประหยัด

นอกจากนี้ ยังมีแผนปรับปรุงที่นั่งโดยสารในชั้นประหยัด ของเครื่องบินแบบโบอิง 747-400 (ลำที่ 13-18) ซึ่งในปี 2555 ได้ดำเนินการแล้วเสร็จจำนวน 3 ลำ จาก 6 ลำ โดยติดตั้งเก้าอี้พร้อมจอภาพส่วนตัวและระบบสาระบันเทิงแบบ On-demand ในทุกชั้นโดยสาร คาดว่าจะดำเนินการเสร็จสิ้นทั้ง 6 ลำ ภายในปี 2556 และเครื่องบินโบอิง 777-200 จำนวน 8 ลำ โดยจะมีจอภาพส่วนตัวพร้อมระบบสาระบันเทิงแบบ On-demand ได้ดำเนินการปรับปรุงแล้วเสร็จจำนวน 4 ลำและคาดว่าจะเสร็จสิ้นทั้ง 8 ลำภายในปี 2556

ตารางแสดงข้อมูลบางประการเกี่ยวกับการปรับปรุงอากาศยานและอุปกรณ์ทั้งที่อยู่ระหว่างการดำเนินการและที่เสนอให้มีการดำเนินการ

แบบหรือรุ่น	จำนวน (ลำ)	รายละเอียดของการปรับปรุง	สถานะ	กำหนดเวลาที่คาดว่าจะแล้วเสร็จ
โบอิง 777-200	8	ชั้นประหยัด <ul style="list-style-type: none"> ปรับปรุงที่นั่งโดยติดตั้งจอภาพส่วนตัวและระบบสาระบันเทิงแบบเลือกชมได้ (On-demand) ปรับปรุงที่นั่งทุกชั้นโดยสาร	อยู่ระหว่างดำเนินการปรับปรุง	กลางปี 2556
โบอิง 747-400 (ลำที่ 13-18)	6	<ul style="list-style-type: none"> เป็นการปรับปรุงที่นั่งทั้งลำให้มีมาตรฐานเดียวกันกับโบอิง 747-400 ลำอื่นที่มีการปรับปรุงไปเรียบร้อยแล้ว เพื่อให้มีมาตรฐานเดียวกัน โดยติดตั้งจอภาพส่วนตัวทุกที่นั่งและระบบสาระบันเทิงแบบเลือกชมได้ (On-demand) 	อยู่ระหว่างดำเนินการปรับปรุง	กลางปี 2556

การพัฒนาทางด้านระบบสาระบันเทิง

บริษัทฯ ได้ปรับปรุงระบบสาระบันเทิงทั้งด้านภาพและเสียงบนเครื่องบินในเส้นทางระหว่างประเทศทุกลำ เพื่อให้มีคุณภาพสูง ทันสมัย และเป็นมาตรฐานเดียวกันทั้งหมด โดยจะมีจอภาพส่วนตัวในชั้นหนึ่ง ชั้นธุรกิจ และชั้นประหยัดทุกที่นั่ง ระบบเพลงและภาพยนตร์แบบเลือกชมได้ (On-demand) และมีรายการบันเทิงให้ผู้โดยสารเลือกอย่างหลากหลาย รวมทั้งเกมส์ ข่าว (Live text news) และภาพเส้นทางบิน

- พัฒนา ปรับปรุง Software รองรับจำนวน Content ที่เพิ่มขึ้น อาทิ e-Menu และ e-Shopping
- จัดหา Portable AVOD Player รุ่นใหม่ เพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารชั้นหนึ่งและชั้นธุรกิจ สำหรับเที่ยวบินที่มีชั่วโมงบินมากกว่า 4 ชั่วโมง และจัดหา Digital Video Player สำหรับเครื่องบินแอร์บัส A330-300 ที่ไม่มีระบบสาระบันเทิงแบบเลือกชมได้ (On-demand)

2) การติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกสำหรับธุรกิจและการสื่อสาร

บริษัทฯ ได้ติดตั้งโทรศัพท์ส่วนตัวและอุปกรณ์เชื่อมต่อไฟฟ้าสำหรับคอมพิวเตอร์พกพาสำหรับที่นั่งในชั้นหนึ่งและชั้นธุรกิจในฝูงบินเส้นทางข้ามทวีป เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถติดต่อทำธุรกิจได้อย่างต่อเนื่องและสะดวกสบาย รวมทั้งได้ติดตั้งโทรศัพท์ในชั้นประหยัดบนเครื่องบินในเส้นทางระยะไกล (Long Haul) ในฝูงบินแบบแอร์บัส A340-500 แบบแอร์บัส A340-600 และเครื่องบินแบบโบอิง 777-200ER และมีแผนในการติดตั้งในฝูงบินอื่นต่อไปให้เป็นมาตรฐานของบริษัทฯ ทั้งนี้ สำหรับฝูงบินใหม่แบบแอร์บัส A330-300 จำนวน 8 ลำนั้น มีการติดตั้งโทรศัพท์ทุกที่นั่ง เพื่ออำนวยความสะดวกสบายแก่ผู้โดยสารในการติดต่อสื่อสาร

นอกจากนี้ ในเครื่องบินใหม่แบบแอร์บัส A330-300 จำนวน 7 ลำ และเครื่องบินใหม่แบบแอร์บัส A380-800 จำนวน 6 ลำ จะมีการติดตั้งระบบ Inflight Connectivity เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถติดต่อสื่อสารกับภาคพื้นโดยใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ส่วนตัวของตนเองในการใช้โทรศัพท์ ส่งข้อความสั้น (SMS/MMS) รวมถึงการใช้ Wifi Internet ได้ สำหรับเครื่องบินแบบโบอิง 747-400 (ลำที่ 13-18) จำนวน 6 ลำ และ เครื่องบินเช่าแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 8 ลำ ผู้โดยสารจะสามารถติดต่อสื่อสารโดยใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ส่วนตัวของตนเองในการใช้โทรศัพท์ ส่งข้อความสั้น (SMS/MMS) และ GPRS

การเงินและการบัญชี

จากปัญหาเศรษฐกิจในสหรัฐอเมริกา และปัญหาวิกฤติหนี้สาธารณะของประเทศสมาชิกในสหภาพยุโรปที่ยังคงส่งผลอย่างต่อเนื่อง ราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้น ประกอบกับความไม่แน่นอนของภาวะเศรษฐกิจและภัยธรรมชาติที่อาจเกิดขึ้นได้อีก และเพื่อรักษาระดับเงินทุนสำรองในปี 2556 รวมทั้งเพื่อการจัดหาเงินทุนให้เพียงพอสำหรับการลงทุนที่ผูกพันแล้ว เช่น การชำระค่างวดล่วงหน้าค่าเครื่องบินตามโครงการจัดหาเครื่องบินของบริษัทฯ การปรับปรุงผลิตภัณฑ์บนเครื่องบิน บริษัทฯ จึงได้ดำเนินการออกและเสนอขายตราสารหนี้ ประเภทหุ้นกู้ ในปี 2555 โดยเสนอขายในวงจำกัด ต่อผู้ลงทุนสถาบันและผู้ลงทุนรายใหญ่ จำนวนรวมทั้งสิ้น 11,500 ล้านบาท แบ่งเป็นครั้งที่ 1/2555 จำนวน 3,000 ล้านบาท ครั้งที่ 2/2555 จำนวน 1,500 ล้านบาท และครั้งที่ 3/2555 จำนวน 7,000 ล้านบาท พร้อมทั้งจัดหางบการเงินสินเชื่อหมุนเวียน (Revolving Credit Line) เพิ่มเติมนับรวม 3,600 ล้านบาท จากเดิมที่บริษัทฯ ได้จัดหาแล้วจำนวน 15,500 ล้านบาท รวมวงเงินสินเชื่อหมุนเวียนอายุ 3-7 ปี เป็นจำนวนทั้งสิ้น 19,100 ล้านบาท

ในส่วนของการจัดหาเงินทุนเพื่อชำระค่าเครื่องบินในปี 2555 บริษัทฯ ได้จัดหาเงินกู้ระยะยาว ด้วยวิธีการเข้าซื้อ ในสกุลเงินยูโร เพื่อชำระค่าเครื่องบินแอร์บัส A330-300 จำนวน 3 ลำ และใช้เครื่องบินเป็นหลักทรัพย์ค้ำประกัน โดยได้เบิกรับเงินกู้พร้อมรับมอบเครื่องบินแอร์บัส A330-300 จำนวน 3 ลำ ในวันที่ 23

กุมภาพันธ์ 18 กันยายน และ 19 ตุลาคม 2555 ตามลำดับ และจัดหาเงินกู้ระยะยาว ด้วยวิธีการเช่าซื้อ เพื่อชำระค่าเครื่องบินแอร์บัส A380-800 จำนวน 3 ลำ โดยใช้เครื่องบินเป็นหลักทรัพย์ค้ำประกัน และได้รับการสนับสนุนการค้ำประกันเงินกู้จาก European Export Credit Agencies (ECAs) ทั้งนี้ ได้เบิกรับเงินกู้พร้อมรับมอบเครื่องบินในสกุลเงินเยน สำหรับเครื่องบินแอร์บัส A380-800 ลำที่ 1 และ ลำที่ 2 และในสกุลเงินยูโร สำหรับเครื่องบินแอร์บัส A380-800 ลำที่ 3 เมื่อวันที่ 26 กันยายน 28 พฤศจิกายน และ 20 ธันวาคม 2555 ตามลำดับ

นอกจากการจัดหาเงินกู้เพิ่มเติมแล้ว ในระหว่างปี 2555 บริษัทฯ มีการชำระคืนเงินต้นสำหรับหนี้เงินกู้ระยะยาว รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 19,822 ล้านบาท ทำให้บริษัทฯ มียอดหนี้เงินกู้และหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าซื้อเครื่องบิน (รวมหนี้ที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี) เพิ่มขึ้นจาก 142,300 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2554 เป็น 158,685 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2555

ในด้านการบริหารความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน บริษัทฯ ได้จัดให้มีการกู้เงินในสกุลที่มีกระแสเงินสดสุทธิส่วนเกิน เพื่อรองรับภาระการชำระคืนหนี้ตามหลักการ Natural Hedging นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้เข้าทำธุรกรรม Cross Currency Swap (CCS) หนี้สกุลเงินบาทบางส่วนเพื่อปรับให้ภาระการชำระคืนหนี้ให้ เป็นไปตามสกุลที่มีกระแสเงินสดสุทธิส่วนเกินมากขึ้น อีกทั้งเพื่อให้สามารถป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยได้อีกด้วย โดยดำเนินการแปลงการชำระคืนหนี้สกุลบาท อัตราดอกเบี้ยลอยตัว อ้างอิงตามอัตราดอกเบี้ย THBFIX ไปเป็นชำระคืนหนี้สกุลเงินเยน ในอัตราดอกเบี้ยคงที่เพิ่มเติมจากปี 2554 อีก 1 รายการ วงเงิน 1,000 ล้านบาท ทำให้สัดส่วนหนี้ในสกุลเงินต่างๆ หลังการทำ Swap ของบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 ใน 4 สกุลเงิน ได้แก่ USD : EUR : JPY : THB มีสัดส่วน 1 : 36 : 14 : 46 ส่วนการบริหารความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย ในปี 2555 บริษัทฯ ได้ดำเนินการเข้าทำธุรกรรม Interest Rate Swap (IRS) กับหนี้สกุลบาท โดยทำการแปลงอัตราดอกเบี้ยสกุลบาท แบบอัตราลอยตัว เป็นอัตราคงที่ จำนวน 3 รายการ วงเงินรวม 11,536 ล้านบาท และจากการดำเนินการดังกล่าวทั้งหมด ทำให้สัดส่วนหนี้ที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่ต่อหนี้ที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัวของบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีสัดส่วน 50 : 50

ในปี 2555 เป็นช่วงของการดำเนินการติดตั้งระบบ SAP สำหรับด้านการเงินและการบัญชี (Financial and Accounting) และ การจัดซื้อและบริหารวัสดุคงคลัง (Logistics) ซึ่งเป็นการดำเนินงานตาม Corporate SAP Master Plan ระยะที่ 1 Stabilize the Foundation ทั้งนี้ การดำเนินการติดตั้งระบบ SAP-DE ตั้งแต่การกำหนดการทำงานของระบบให้เป็นไปตามการออกแบบกระบวนการทางธุรกิจ (Realization) การทดสอบการทำงานของระบบ (User Acceptance Test) การฝึกอบรมผู้ใช้งาน (End User Training) และการถ่ายโอนข้อมูลจากระบบเดิมมายังระบบใหม่ (Data Cleansing and Data Migration) สามารถดำเนินการสำเร็จลุล่วงตามแผนงาน และสามารถเริ่มปฏิบัติงานจริง (GO LIVE) บนระบบ SAP ตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2555 พร้อมกันกับระบบบัญชีรายได้ผู้โดยสาร (TOPRA) ที่บริษัทฯ ได้เปลี่ยนจากระบบเดิมที่พัฒนาขึ้นเอง (In-House Development) เป็นการซื้อบริการระบบ REVERA จากบริษัท Accelya Kale Solutions Limited (Hosting Model) ทั้งนี้แม้ว่าจะมีความยุ่งยากในการปฏิบัติงานบนระบบ SAP และ TOPRA แต่ผู้บริหารและพนักงานทุกคนก็ได้ทุ่มเทกำลังความสามารถเพื่อปรับกระบวนการทำงานเพื่อลดปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้น ในขณะเดียวกันบริษัทฯ ก็สามารถดำเนินธุรกิจได้ตามปกติ

การปฏิบัติการบิน

ตลอด 5 ทศวรรษที่ผ่านมา ความปลอดภัย (Safety and Security) ในการปฏิบัติการบินเป็นสิ่งที่บริษัทฯ ถือว่าเป็นหัวใจสำคัญของการดำเนินงานธุรกิจการบิน ซึ่งสอดคล้องเป็นอย่างดีกับภารกิจหลักของบริษัทฯ คือ การปฏิบัติการบินเพื่อนำผู้โดยสารและพัสดุภัณฑ์สู่จุดหมายด้วยความปลอดภัยสูงสุดตามมาตรฐานสากล ความ

สะดวกสบายและการตรงต่อเวลาเป็นสำคัญ 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)

บริษัทฯ มุ่งเน้นการสรรหาและพัฒนาบุคลากรการบินคุณภาพระดับสากลมาประจำฝูงบิน โดยบุคลากรการบินที่ได้รับการคัดเลือกต้องผ่านการตรวจสอบความพร้อมทั้งร่างกาย จิตใจ ความรู้ (Knowledge) ทักษะ (Skill) และพฤติกรรม (Behavior) นอกจากนี้ ยังต้องผ่านบททดสอบด้านต่างๆ อาทิ การประเมินความถนัด (Aptitude Test) จิตวิทยาการบิน (Aviation Psychology) การทดสอบความสามารถและทักษะการบิน รวมทั้งหลักสูตรอบรมอีกหลายขั้นตอน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการฝึกแก้ปัญหาเฉพาะหน้า เช่น ปัญหาจากเครื่องยนต์ ระบบเทคนิคต่างๆ ของเครื่องบิน ไฟไหม้ สภาพอากาศที่แปรปรวน รวมถึงการร่อนลงจอดในสถานการณ์คับขันต่างๆ เป็นต้น ซึ่งนักบินทุกคนจะได้รับการฝึกฝนโดยใช้เครื่องบินจำลอง (Flight Simulator) ซึ่งเป็นอุปกรณ์ฝึกบินที่มีคุณภาพสูงที่สุดในการจำลองสถานการณ์ให้เสมือนจริง เพื่อฝึกฝนให้บุคลากรเกิดความชำนาญ และสามารถประยุกต์ใช้สิ่งที่ได้เรียนรู้ในการปฏิบัติการบินจริงอย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังนำระบบ e-Learning มาใช้ เพื่อเป็นการทบทวนและเพิ่มพูนความรู้ให้สอดคล้องกับเทคโนโลยีการบินที่ทันสมัย ร่วมกับแนวคิดด้านการจัดการความรู้ (Knowledge Management) เพื่อส่งเสริมการแลกเปลี่ยนความรู้ในกลุ่มผู้ปฏิบัติงาน มาตรการทั้งหมดดังกล่าวล้วนเป็นไปเพื่อให้อุ่นใจได้ว่าผู้โดยสารจะได้รับความปลอดภัยสูงสุดตลอดเส้นทางตามนโยบาย “บินปลอดภัยใจอบอุ่น” (Safe and Warm) ของบริษัทฯ ในช่วงปีที่ผ่านมา ซึ่งมุ่งเน้นถึงความปลอดภัย เคียงคู่กับการบริการอันน่าประทับใจ เพื่อคงความเป็นสายการบินอันดับแรกๆ ที่ผู้โดยสารเลือกใช้ตลอดไปในอนาคต

นอกเหนือจากการปฏิบัติการบินที่มีความปลอดภัยสูงสุดแล้ว การบริการลูกค้าด้วยความเป็นเลิศเป็นอีกสิ่งหนึ่งที่บริษัทฯ ให้ความสำคัญไม่ยิ่งหย่อนไปกว่ากัน โดยมุ่งเน้นการจัดฝึกอบรมในเรื่องการดูแลให้ความปลอดภัยแก่ผู้โดยสาร และการบริการทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติให้แก่พนักงานต้อนรับบนเครื่องบินอย่างสม่ำเสมอ นับตั้งแต่เริ่มเข้าปฏิบัติการ เพื่อให้พนักงานมีความรู้และความชำนาญระดับมืออาชีพ พร้อมทั้งมีทัศนคติที่ดีต่องานบริการควบคู่ไปกับการตระหนักถึงความปลอดภัยของผู้โดยสาร ทั้งนี้ ฝ่ายบริการบนเครื่องบินจะทำการตรวจติดตาม ประเมินผลการปฏิบัติงาน ข้อบกพร่อง หรือจุดที่สมควรได้รับการปรับปรุง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินทุกระดับชั้น แล้วจึงนำผลการประเมินดังกล่าวมาวิเคราะห์ พร้อมทั้งจัดวางรูปแบบการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินอย่างต่อเนื่อง เพื่อปรับแนวทางการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานให้ตรงกับแนวทางที่องค์กรต้องการอย่างแท้จริง

ในฐานะสายการบินรักษ์สิ่งแวดล้อม หรือ Travel Green ที่มุ่งหวังให้ทุกภาคส่วนได้ตระหนักรู้ถึงการรักษาสภาพแวดล้อมและลดการปลดปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ออกสู่ชั้นบรรยากาศ บริษัทฯ ได้พยายามกระตุ้นให้สายการบินในภูมิภาคได้พิจารณาใช้เชื้อเพลิงอากาศยานชีวภาพ (Biofuels) เพื่อลดการพึ่งพาน้ำมันอากาศยานที่ผลิตจากฟอสซิลให้ได้ในอนาคต พร้อมกับเร่งผลักดันให้มีการพัฒนาการผลิตเชื้อเพลิงอากาศยานชีวภาพสำหรับใช้ในอุตสาหกรรมการบินอย่างยั่งยืน

โดยภาพรวมของการปฏิบัติการบิน บริษัทฯ ได้มุ่งเน้นเรื่องของมาตรฐานด้านความปลอดภัยในระดับสูงสุด พัฒนาปรับปรุงคุณภาพการให้บริการบนเครื่องบินให้เป็นเลิศอย่างต่อเนื่อง ผสานกับเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัย และความใส่ใจต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อคงไว้ซึ่งความพึงพอใจ และเพิ่มพูนความประทับใจของผู้โดยสารทุกครั้งที่ได้เดินทางไปกับการบินไทย

ความปลอดภัย ความมั่นคง และมาตรฐานการบิน

การดำเนินธุรกิจการบินในฐานะสายการบินแห่งชาติ การเสริมสร้างและรักษามาตรฐาน คุณภาพ ความปลอดภัย ความมั่นคง และมาตรฐานการบิน (Aviation Safety, Security and Standards) ให้เป็นไปตามมาตรฐาน กฎเกณฑ์ ข้อบังคับและกฎหมายที่เกี่ยวข้องในระดับสากลนั้น ถือเป็นปัจจัยและคุณค่าหลักที่บริษัทฯ ให้ความสำคัญอย่างต่อเนื่อง บริษัทฯ ดำเนินนโยบายเชิงรุกในการดำเนินงานด้านความปลอดภัย ความมั่นคง และมาตรฐานการบิน โดยพัฒนาคุณภาพของมาตรฐานในกระบวนการต่างๆ อย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างความมั่นใจให้แก่ผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายในทุกกระบวนการดำเนินงานของบริษัทฯ

สำหรับในปี 2555 บริษัทฯ ยังยึดมั่นในการปฏิบัติตามมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติ (Standard and Recommended Practices : SARP) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) ที่กำหนดให้สายการบินต้องดำเนินการจัดให้มีระบบบริหารความปลอดภัย (Safety Management System : SMS) อย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ ระบบดังกล่าวเป็นระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการปฏิบัติการบิน การปฏิบัติการด้านภาคพื้น การซ่อมบำรุง และหน่วยต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของการปฏิบัติการของบริษัทฯ ให้อยู่ในระดับสากลและมีองค์ประกอบที่สมบูรณ์แบบ โดยดำเนินการพัฒนาและอบรมบุคลากรให้มีความรู้ทางด้าน SMS มากขึ้น เพื่อพัฒนา Safety Culture ให้กับบริษัทฯ ตลอดจนดำเนินการพัฒนา Safety Performance Index (SPI) ร่วมกับพันธมิตรการบิน Star Alliances นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ปรับปรุงคู่มือความปลอดภัย และคุณภาพ (THAI Safety and Quality Manual : TSQM) ซึ่งเป็นคู่มือความปลอดภัยและคุณภาพที่ครอบคลุมทั้งฝ่ายปฏิบัติการบินและหน่วยธุรกิจทั้งหมดอย่างต่อเนื่อง

ในส่วนของการดำเนินงานด้านความมั่นคงการบิน (Aviation Security) ได้มีการปฏิบัติอย่างเคร่งครัดตามมาตรฐานและข้อกำหนดขององค์กรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ ได้แก่ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) กรมการบินพลเรือน (Department of Civil Aviation, Thailand : DCA), Transportation Security Administration (TSA) Department of Homeland Security ประเทศสหรัฐอเมริกา Office of Transport Security (OTS) ประเทศออสเตรเลีย และ European Union (EU) Regulations รวมถึงกฎเกณฑ์ ข้อบังคับ ข้อกำหนดของทุกประเทศที่บริษัทฯ ทำการบิน โดยบริษัทฯ ดำเนินการตามนโยบายด้านความมั่นคงการบิน (Aviation Security Policy) ที่ได้ประกาศไว้อย่างชัดเจนและครอบคลุมในทุกกิจกรรมของบริษัทฯ รวมถึงวางแผนการปฏิบัติงานด้านความมั่นคงการบิน เพื่อกำหนดทิศทางการพัฒนางานด้านความมั่นคงการบิน ซึ่งทำให้ระบบการบริหารจัดการด้านความมั่นคงการบิน (Security Management System : SeMS) ของบริษัทฯ มีประสิทธิภาพ สอดคล้องกันอย่างทั่วถึงทั้งองค์กร ทั้งนี้จากการที่บริษัทฯ ดำเนินการพัฒนาและปรับปรุงมาตรฐานการปฏิบัติงานด้านความมั่นคงการบินอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้มั่นใจว่าการปฏิบัติงานด้านความมั่นคงการบินอยู่ในระดับมาตรฐานสากล ประกอบกับการที่บริษัทฯ เข้าร่วมเป็นสมาชิกเครือข่ายด้านความมั่นคงการบิน (Aviation Security Network) ทั้งในระดับประเทศและระดับภูมิภาค ซึ่งจะนำไปสู่ระบบการกำหนดมาตรการความมั่นคงการบิน และการป้องกันในเชิงรุก จึงมั่นใจได้ว่าความมั่นคงการบินของบริษัทฯ เป็นไปตามมาตรฐาน มีความมั่นคงสูง และเป็นที่ยอมรับในระดับสากล

นอกจากการปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัย ความมั่นคงการบินอย่างเคร่งครัดแล้ว บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานการตอบสนองต่อภาวะฉุกเฉิน (Emergency Response) อย่างเข้มงวด โดยบริษัทฯ มีการเตรียมความพร้อมเพื่อให้สามารถรองรับกรณีการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ประสพภาวะฉุกเฉิน หรือภาวะวิกฤตได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีศูนย์ปฏิบัติการภาวะวิกฤต (Crisis Management Operation Center : CMOC) เพื่ออำนวยความสะดวกและสั่งการให้กับฝ่ายบริหาร รวมทั้งจัดทำแผนรองรับสถานการณ์ต่างๆ ที่อาจจะเกิดขึ้น และมีการฝึกซ้อมการจัดการตามแผนอย่างต่อเนื่อง รวมถึงประสานความร่วมมืออย่างใกล้ชิดในการให้ความช่วยเหลือซึ่งกันและกันเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินกับพันธมิตรการบินของบริษัทฯ เพื่อเป็นหลักประกันว่าบริษัทฯ จะดำรงศักยภาพในการดำเนินธุรกิจได้อย่างต่อเนื่องในทุกสถานการณ์ (Business Continuity)

เพื่อเป็นการยืนยันความมุ่งมั่น และให้ความสำคัญสูงสุดด้านความปลอดภัย ความมั่นคง และมาตรฐานการบิน บริษัทฯ ได้จัดตั้งและดำเนินการประชุมคณะกรรมการบริหารความปลอดภัยและคุณภาพ (Management Safety and Quality Board : MSQB) ซึ่งมีกรรมการผู้อำนวยการใหญ่เป็นประธาน ดำเนินการประชุมเพื่อกำหนดนโยบาย อย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง รวมทั้งจัดให้มีคณะกรรมการบริหารความปลอดภัย (Company Safety Committee : CSC) คณะกรรมการด้านความมั่นคงการบิน (Aviation Security Committee : ASC) และคณะกรรมการควบคุมคุณภาพ (Quality Assurance Committee : QAC) คณะกรรมการอาชีวอนามัย และความปลอดภัยในการทำงาน (Occupational Health and Safety Committee : OHSC) ประกอบด้วยตัวแทนจากฝ่ายต่างๆ ดำเนินการประชุมเป็นประจำทุกเดือน เพื่อพิจารณาทบทวน สอบทาน และพัฒนาการดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

บริษัทฯ ตระหนักว่าพนักงานเป็นทรัพยากรที่สำคัญในการขับเคลื่อนธุรกิจของบริษัทฯ ให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ และเป้าหมายตามแผนกลยุทธ์ที่ตั้งไว้ บริษัทฯ จึงให้ความสำคัญในการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของพนักงาน โดยกำหนดนโยบาย และแนวทางการดำเนินงานด้านความปลอดภัยฯ ในภาพรวม รวมทั้งติดตามการปฏิบัติของหน่วยงานต่างๆ เพื่อให้การดำเนินงานมีประสิทธิภาพ เป็นไปตามเป้าหมาย และนโยบายของบริษัทฯ ตลอดจนให้การสนับสนุน และส่งเสริมการดำเนินงานให้เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย และสอดคล้องกับข้อกำหนดของกฎหมาย นอกจากนี้ เพื่อให้การดำเนินงานมีการพัฒนาปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง บริษัทฯ มีนโยบายให้หน่วยงานต่างๆ ได้รับการรับรองระบบบริหารงานด้านความปลอดภัยอาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (Occupational Health and Safety Management System : OHSMS) ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล

ในส่วนของการส่งเสริมพัฒนาความรู้ความสามารถของบุคลากร บริษัทฯ ให้ความสำคัญในเรื่องดังกล่าว และดำเนินการอย่างต่อเนื่องในหลายรูปแบบ อาทิ การฝึกอบรมภาคทฤษฎี การสัมมนาเชิงวิชาการและเชิงปฏิบัติการ การเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูล ข่าวสาร และความรู้ด้านความปลอดภัย ความมั่นคง และมาตรฐานการบิน ผ่านสื่อรูปแบบต่างๆ แก่พนักงานครอบคลุมทั้งพนักงานภาคพื้นดินและพนักงานที่ปฏิบัติงานบนอากาศยาน เพื่อสร้างความมั่นใจให้กับลูกค้า พันธมิตรทางการบิน และผู้เกี่ยวข้อง ในเรื่องมาตรฐาน คุณภาพ ความปลอดภัย ความมั่นคง และมาตรฐานการบิน นอกจากนี้ ในปี 2555 บริษัทฯ ได้จัดงานสัปดาห์ณรงค์ด้านความมั่นคงการบิน (Aviation Security Week) ขึ้น เพื่อสร้างความตระหนักด้านความมั่นคงการบินให้แก่พนักงานของบริษัทฯ และเสริมสร้างเครือข่ายด้านความมั่นคงการบินร่วมกับหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้อง

เพื่อให้การดำเนินงานด้านความปลอดภัย ความมั่นคง และมาตรฐานการบิน มีการปรับปรุงพัฒนาอย่างต่อเนื่อง บริษัทฯ ได้จัดให้มีระบบประกัน และควบคุมคุณภาพด้านความปลอดภัย ความมั่นคง และมาตรฐานการบิน (Safety, Security, Quality Assurance and Control System) ในรูปแบบต่างๆ ได้แก่ การตรวจสอบ (Audit) การตรวจประเมิน (Inspection) การตรวจสอบสำรวจ (Survey) การทดสอบ (Testing) การฝึกซ้อม (Exercise) เพื่อให้

มั่นใจว่าการดำเนินงานด้านความปลอดภัย ความมั่นคง และมาตรฐานการบิน มีประสิทธิภาพ เป็นไปตามมาตรฐานสากล โดยในปี 2555 บริษัทฯ ได้รับการตรวจประเมินด้านความมั่นคงการบินในระดับภาคี (Universal Security Audit Programme : USAP) จาก ICAO รวมทั้งการรับและผ่านการตรวจประเมิน (Audit/Inspection/Assessment) ด้านความมั่นคงการบินจากหน่วยงานภายนอก ในหลายประเทศที่บริษัทฯ ทำการบิน รวมทั้งสิ้นจำนวน 15 ครั้ง ได้แก่ Authority ของประเทศสเปน เบลเยียม เดนมาร์ก และไต้หวัน TSA, OTS และบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นต้น ด้วยการปฏิบัติงานด้านความปลอดภัย ความมั่นคง และมาตรฐานการบินในระดับมาตรฐานสากล บริษัทฯ จึงได้รับการรับรองจาก IATA Operational Safety Audit (IOSA) มาอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2548 โดยเป็นการ Re-certified ครั้งที่ 4 แล้ว

ด้วยความตระหนักถึงความสำคัญในงานความปลอดภัย ความมั่นคง และมาตรฐานการบิน บริษัทฯ ยังคงมุ่งมั่นที่จะพัฒนาประสิทธิภาพ และการดำเนินการในทุกกระบวนการและทุกพื้นที่ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยสูงสุดแก่ผู้โดยสาร พนักงาน ผู้เกี่ยวข้อง รวมทั้งเพื่อสร้างความมั่นใจสูงสุดแก่ลูกค้า และผู้ใช้บริการ

รายละเอียดของมาตรฐานสากลที่ฝ่ายต่าง ๆ และหน่วยธุรกิจของบริษัทฯ ได้รับมีดังนี้

ใบรับรองมาตรฐานสากล	ฝ่ายหรือหน่วยธุรกิจ	วันหมดอายุ
IOSA (IATA Operational Safety Audit -มาตรฐานการตรวจประเมินความปลอดภัยด้านการปฏิบัติการจากสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ)	ได้รับการรับรองภาพรวมทั้งบริษัท	28 พฤษภาคม 2557
ISO 9001:2008 (ระบบบริหารงานคุณภาพ)	ฝ่ายบริหารทั่วไป	6 ตุลาคม 2559
	ฝ่ายพัฒนาและฝึกอบรมบุคลากร	1 พฤษภาคม 2556
	ฝ่ายช่าง	27 พฤษภาคม 2556
	ฝ่ายพาณิชย์สินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์	30 มิถุนายน 2557
	ฝ่ายบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น	15 ธันวาคม 2557
	ฝ่ายครีวการบิน	8 มีนาคม 2557
ISO 14001:2004 (ระบบจัดการสิ่งแวดล้อม)	ฝ่ายบริหารทั่วไป (สำนักงานใหญ่ สำนักงานหลักสี่ สำนักงานหลานหลวง ศูนย์-ปฏิบัติการที่สนามบินสุวรรณภูมิ กิจการบริการลูกค้าภาคพื้นสนามบินสุวรรณภูมิ)	23 เมษายน 2556
	ฝ่ายช่าง	9 มิถุนายน 2556
	ฝ่ายครีวการบิน	1 กันยายน 2558
OHSAS 18001:2007 (มาตรฐานระบบการจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัย)	ฝ่ายครีวการบิน	3 สิงหาคม 2557

ใบรับรองมาตรฐานสากล	ฝ่ายหรือหน่วยธุรกิจ	วันหมดอายุ
HALAL (มาตรฐานฮาลาล)	ฝ่ายครีวการบิน	31 ธันวาคม 2555 (อยู่ระหว่างดำเนินการ ต่อการรับรอง)
HALAL (มาตรฐานฮาลาล)	ฝ่ายครีวการบิน	31 ธันวาคม 2555 (อยู่ระหว่างดำเนินการ ต่อการรับรอง)
HACCP Hazard Analysis and Critical Control Points ระบบการวิเคราะห์อันตรายและจุดวิกฤตที่ต้องควบคุม ในการผลิตอาหาร	ฝ่ายครีวการบิน	8 มีนาคม 2557
GMP (Good manufacturing practice) ระบบการจัดการสุขลักษณะที่ดีในสถานประกอบการ	ฝ่ายครีวการบิน	8 มีนาคม 2557
FAR 145 (Federal Aviation Regulations 145) FAA Repair Station (Federal Aviation Administration) หน่วยซ่อมองค์การบริหารการบินแห่งประเทศ สหรัฐอเมริกา	ฝ่ายช่าง (สนามบินดอนเมืองและสนามบิน สุวรรณภูมิ) (สนามบินอู่ตะเภา)	31 ตุลาคม 2557 31 ตุลาคม 2557
RSC 13 Thai DCA Repair Station 145 (Department of Civil Aviation, Thailand) หน่วยซ่อมกรมการบินพลเรือน	ฝ่ายช่าง (สนามบินสุวรรณภูมิ) (สนามบินดอนเมือง) (สนามบินอู่ตะเภา)	กันยายน 2558 ตุลาคม 2557 กันยายน 2558
EASA Part-145 (European Aviation Safety Agency - Approved Maintenance Organization) หน่วยซ่อมองค์การความร่วมมือด้านการบินในกลุ่ม สหภาพยุโรป	ฝ่ายช่าง	23 มิถุนายน 2557

หมายเหตุ : ฝ่ายบริหารทั่วไปจะขอรับรองมาตรฐาน ISO 50001 (ระบบการจัดการด้านพลังงาน) ภายในเดือนเมษายน-พฤษภาคม 2556

การซ่อมบำรุงอากาศยานโดยฝ่ายช่าง

หนึ่งในภารกิจที่บริษัทฯ ยึดถือเป็นหลักปฏิบัติมาโดยตลอด คือ การรักษามาตรฐานด้านความปลอดภัยในระดับสูงสุดให้กับผู้โดยสารและสินค้าที่ใช้บริการด้วยอากาศยานของบริษัทฯ ซึ่งเป็นส่วนสำคัญในการเพิ่มคุณภาพการให้บริการและสร้างความเชื่อมั่นให้กับลูกค้าที่มีต่อการบินไทย ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ดำเนินการซ่อมบำรุงอากาศยานให้มีความปลอดภัยในระดับสูงสุด ตามมาตรฐานความปลอดภัยด้านการขนส่งทางอากาศระดับสากล ส่งผลให้ฝ่ายช่างของบริษัทฯ ได้รับใบรับรองจากหลายหน่วยงานของโลก อาทิ องค์การบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Administration : FAA) องค์การความปลอดภัยด้านการบินแห่งสหภาพยุโรป (European Aviation Safety Agency : EASA) และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (Japan Civil Aviation Bureau : JCAB) พร้อมทั้งได้การรับรองมาตรฐาน ISO 9001:2008 และ ISO 14001:2004 นอกจากนี้ฝ่ายช่างของบริษัทฯ ยังได้รับการรับรองตามมาตรฐาน ISO/IEC 17025 ในการให้บริการสอบเทียบมาตรฐานสำหรับอุปกรณ์และเครื่องมือวัด โดยฝ่ายช่างของบริษัทฯ ให้บริการครอบคลุมถึงการซ่อมบำรุงอากาศยานชั้นลานจอด (Line Maintenance) การซ่อมบำรุงย่อย (Light Maintenance) การซ่อมบำรุงใหญ่ ชั้นโรงงาน (Heavy Maintenance) การซ่อมบำรุงอุปกรณ์และผลิตภัณฑ์ (Component & Accessory Repair) การซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ (Engine Repair) บริการสอบเทียบมาตรฐาน (Aircraft Standard Calibration and Measurement) และการฝึกอบรม (Training) ทั้งสำหรับพนักงานของบริษัทฯ และสายการบินอื่นๆ

ในปี 2555 ฝ่ายช่างของบริษัทฯ ทำการซ่อมบำรุงอากาศยานในระดับต่างๆ ดังนี้ การซ่อมบำรุงอากาศยานชั้นลานจอด (Line Maintenance) จำนวน 56,838 ครั้ง และการซ่อมบำรุงย่อย (Light Maintenance) จำนวน 632 ครั้ง ให้กับพนักงานของบริษัทฯ การซ่อมบำรุงอากาศยานชั้นลานจอด (Line Maintenance) จำนวน 60,623 ครั้ง และการซ่อมบำรุงย่อย (Light Maintenance) จำนวน 23 ครั้ง ให้กับเครื่องบินของสายการบินลูกค้า

ในส่วนของการปรับปรุงผลิตภัณฑ์ภายในห้องโดยสารของเครื่องบินในพนักงานของบริษัทฯ ในปี 2555 บริษัทฯ ดำเนินการปรับปรุงเครื่องบินแบบโบอิง 747-400 จำนวน 5 ลำ และเครื่องบินแบบโบอิง 777-200 จำนวน 4 ลำ รวมทั้งการซ่อมบำรุงใหญ่ชั้นโรงงาน (Heavy Maintenance) จำนวน 64 ลำ การซ่อมบำรุงเครื่องยนต์อากาศยานที่ผลิตโดยบริษัท General Electric (GE) รุ่น CF6-80C2B1F จำนวน 19 เครื่องยนต์ และเครื่องยนต์อากาศยานที่ผลิตโดยบริษัท Rolls Royce (RR) รุ่น Trent-800 จำนวน 7 เครื่องยนต์ สำหรับพนักงานของบริษัทฯ นอกจากนี้ ยังมีบริการซ่อมใหญ่ (Overhaul) เครื่องยนต์ GE รุ่น CF6-50C2 จำนวน 1 เครื่องยนต์ และการถอดประกอบเครื่องยนต์ GE รุ่น CF6-50C2 ให้กับสายการบินลูกค้า อีกทั้งบริษัทฯ ยังให้บริการสอบเทียบมาตรฐานสำหรับอุปกรณ์และเครื่องมือวัดแก่สายการบินอื่น หน่วยงานราชการ รัฐวิสาหกิจและลูกค้าภายในประเทศ ซึ่งดำเนินการ ณ ท่าอากาศยานดอนเมืองและท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

สำหรับการดำเนินการ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บริษัทฯ ให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยานชั้นลานจอด และการซ่อมบำรุงย่อย โดยศูนย์ซ่อมอากาศยานดังกล่าวมีพื้นที่มากกว่า 190,000 ตารางเมตร รวมถึงโรงซ่อมเครื่องบิน 3-Bay Hangar บนพื้นที่ประมาณ 24,300 ตารางเมตร ซึ่งเป็นโรงซ่อมเครื่องบินที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ สามารถรองรับเครื่องบินที่มีลำตัวเครื่องกว้างเป็นพิเศษได้ถึง 3 ลำภายในเวลาเดียวกัน เช่น เครื่องบินแบบแอร์บัส A380

ในส่วนของการดำเนินการ ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง บริษัทฯ ให้บริการซ่อมบำรุงใหญ่ชั้นโรงงาน โดยอาคารสิ่งอำนวยความสะดวกของการซ่อมบำรุงอากาศยานของบริษัทฯ ณ ท่าอากาศยานดอนเมืองมีพื้นที่ประมาณ 170,000 ตารางเมตร ประกอบด้วยโรงซ่อมเครื่องบิน 5 โรง สามารถจอดเครื่องบินได้ทั้งหมด 7 ลำ เป็นเครื่องบินที่มีขนาดลำตัวกว้างแบบโบอิง 747 จำนวน 3 ลำ แบบโบอิง 777 หรือแบบแอร์บัส A330 หรือแบบแอร์บัส

A300-600 จำนวน 3 ลำ และช่องจอด 1 ช่อง ที่สามารถรองรับเครื่องบินขนาดลำตัวแคบแบบโบอิง 737 หรือแบบแอร์บัส A320 พร้อมด้วยระบบสนับสนุนครบวงจร

นอกจากนี้ ณ ท่าอากาศยานอู่ตะเภา บริษัทฯ ให้บริการซ่อมบำรุงใหญ่ขึ้นโรงงาน อาคารสิ่งอำนวยความสะดวกมีพื้นที่ประมาณ 179,080 ตารางเมตรโดยมีอาคารจอดอากาศยานแบบ 2 ช่อง สำหรับเครื่องบินที่มีขนาดลำตัวกว้างแบบโบอิง 747 แบบโบอิง 777 แบบแอร์บัส A330 หรือแบบแอร์บัส A340 และช่องจอด 1 ช่อง สำหรับเครื่องบินขนาดลำตัวแคบแบบโบอิง 737 และแบบแอร์บัส A320 พร้อมด้วยระบบสนับสนุนครบวงจร

ความพร้อมด้านอาคารสิ่งอำนวยความสะดวก นับเป็นปัจจัยเกื้อหนุนสำคัญที่ทำให้บริษัทฯ สามารถตรวจสอบและดำเนินการซ่อมแซมเครื่องบินในลักษณะที่มีความซับซ้อนหลากหลายรูปแบบ รวมถึงการดัดแปลงขนาดใหญ่ เช่น การดัดแปลงโครงสร้างลำตัวและส่วนหัวของเครื่องบินแบบโบอิง 747 การดัดแปลงส่วนยึดต่อเครื่องยนต์กับปีกเครื่องบิน (Pylon) สำหรับเครื่องบินแบบโบอิง 747 การปรับปรุงห้องผู้โดยสาร (Cabin Reconfiguration) สำหรับเครื่องบินแบบโบอิง 747 และแบบโบอิง 777 นอกจากนี้ ยังสามารถให้บริการซ่อมใหญ่ทั้งในส่วนโครงสร้างไฮโดรเมคคานิคอล (Hydro-mechanical) เครื่องยนต์ อุปกรณ์ วิทยุ เครื่องไฟฟ้า และอิเล็กทรอนิกส์การบิน (Avionics) รวมทั้งบริการสอบเทียบมาตรฐาน (Aircraft Standard Calibration and Measurement) สำหรับเครื่องบินแบบแอร์บัส A300-600 แอร์บัส A310 แอร์บัส A320 แอร์บัส A330 แอร์บัส A340 โบอิง 737 โบอิง 747 และโบอิง 777

อาคารสิ่งอำนวยความสะดวกช่วยให้ฝ่ายช่างสามารถให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยานขึ้นลานจอด การซ่อมบำรุงย่อย การซ่อมบำรุงใหญ่ขึ้นโรงงานกับเครื่องบินทุกลำในฝูงบินของบริษัทฯ และบริการซ่อมใหญ่สำหรับส่วนประกอบ ชิ้นส่วน และอุปกรณ์อื่นๆ ส่วนใหญ่ของเครื่องบิน รวมถึงเครื่องยนต์บางประเภทในฝูงบินของบริษัทฯ ได้ อย่างไรก็ตาม ส่วนประกอบชิ้นส่วนและอุปกรณ์อื่นๆ และเครื่องยนต์ที่บริษัทฯ ไม่ได้ทำการซ่อมใหญ่เอง บริษัทฯ จะว่าจ้างให้ผู้ให้บริการที่เป็นบริษัทภายนอกที่ได้รับการรับรองจากผู้ผลิตเป็นผู้ดำเนินการแทน

ฝ่ายช่างของบริษัทฯ ใช้สัญญามาตรฐานของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ และปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ของหน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินในต่างประเทศที่สำคัญ อาทิ องค์การบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (FAA) องค์การความปลอดภัยด้านการบินแห่งสหภาพยุโรป (EASA) และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (JCAB) พร้อมกันนี้ฝ่ายช่างสามารถขยายขอบเขตการให้บริการซ่อมบำรุงแก่สายการบินอื่นและลูกค้าอื่นๆ ด้วย ลูกค้าที่สำคัญของฝ่ายช่างของบริษัทฯ ประกอบด้วย สายการบินต่างๆ รวมถึงหน่วยงานภาครัฐภายในประเทศ ได้แก่ กองทัพอากาศ และกองบินตำรวจ ทั้งนี้ ค่าบริการต่างๆ ของฝ่ายช่าง โดยทั่วไปจะกำหนดเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ

ในส่วนของการบริการซ่อมบำรุงอากาศยานขึ้นลานจอดและซ่อมบำรุงย่อย คู่แข่งหลักของบริษัทฯ ประกอบด้วยสายการบิน หรือบริษัทซ่อมบำรุงอากาศยานที่มาให้บริการในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สำหรับคู่แข่งสำคัญในส่วนการบริการซ่อมบำรุงใหญ่ขึ้นโรงงานและบริการซ่อมใหญ่ ได้แก่ สายการบิน หรือบริษัทซ่อมบำรุงอากาศยานที่ให้บริการถึงระดับซ่อมบำรุงใหญ่ขึ้นโรงงาน ซึ่งส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในต่างประเทศ

ฝ่ายช่างของบริษัทฯ คำนึงถึงการให้บริการซ่อมบำรุง ควบคู่กับคุณภาพของการให้บริการที่ดีเลิศ จึงได้มีการจัดโครงการต่างๆ เพื่อเพิ่มคุณภาพและประสิทธิภาพของการให้บริการ โครงการสำคัญที่ดำเนินการในปี 2555 มีดังนี้

1. โครงการปรับปรุงห้องโดยสารในชั้นประหยัดทุกที่นั่ง บนเครื่องบินแบบโบอิง 747-400 จำนวน 2 ลำ โดยติดตั้งจอภาพส่วนตัว (In-seat VDO) พร้อมสาระบันเทิง เพื่อปรับปรุงผลิตภัณฑ์ สร้างคุณค่า และเพิ่มความสะดวกสบายให้แก่ลูกค้า
2. โครงการปรับปรุงห้องโดยสารในทุกชั้นที่นั่ง บนเครื่องบินแบบโบอิง 747-400 เพิ่มขึ้นอีก 3 ลำ โดยติดตั้งเก้าอี้โดยสาร และระบบสื่อสาระบันเทิงใหม่พร้อมหน้าจอที่นั่งส่วนตัว (In-seat VDO)
3. โครงการปรับปรุงห้องโดยสารในชั้นประหยัดทุกที่นั่ง บนเครื่องบินแบบโบอิง 777-200 จำนวน 4 ลำ โดยติดตั้งจอภาพส่วนตัว (In-seat VDO) พร้อมสาระบันเทิง
4. โครงการเพิ่มขีดความสามารถในกระบวนการล้างและขัดเงาลำตัวเครื่องบิน (Improve Aircraft Washing and Polishing Process) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการล้างเครื่องบินให้เป็นไปตามเป้าหมายและแผนงานที่กำหนดไว้ ทำให้งานล้างเครื่องบินเป็นไปด้วยความรวดเร็ว ทั้งนี้ การล้างและขัดเงาลำตัวเครื่องบินสามารถลดแรงเสียดทานของอากาศ ขณะทำการบิน ทำให้ประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง และช่วยลดการปล่อยมลพิษสู่ชั้นบรรยากาศ และเพิ่มความเชื่อมั่นและภาพลักษณ์ที่ดีของบริษัทฯ ต่อสายตาของสาธารณชน โดยเฉพาะผู้โดยสารที่พบเห็น และยังสามารถสร้างรายได้ให้บริษัทฯ มากขึ้น โดยเพิ่มบริการล้างเครื่องบินให้กับลูกค้าที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
5. โครงการเพิ่มขีดความสามารถกระบวนการล้างภายในเครื่องยนต์ (Improve Aircraft Engine Compressor Wash Process) เพื่อให้งานล้างเป็นไปด้วยความรวดเร็ว ตามเป้าหมายและแผนงานที่วางไว้ เพิ่มประสิทธิภาพการทำงานของเครื่องยนต์ ลดอัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง และช่วยลดการปล่อยมลพิษสู่ชั้นบรรยากาศ
6. โครงการขยายขีดความสามารถการซ่อมใหญ่เครื่องยนต์ Rolls-Royce รุ่น Trent 700 Series ระดับ Module Change and Test เพื่อรองรับการซ่อมเครื่องยนต์อากาศยานแบบใหม่ที่มาทดแทนการปลดระวางเครื่องยนต์อากาศยานแบบเดิม (CF6-80C2B1F) โครงการดังกล่าวช่วยเพิ่มรายได้ให้กับบริษัทฯ ด้วยการรับซ่อมเครื่องยนต์ให้กับบริษัท Rolls Royce ภายใต้แผนงานหลัก คือ การติดตั้งอุปกรณ์เครื่องมือในการซ่อมใหม่พร้อมโรงทดสอบเฉพาะ และพัฒนาบุคลากรให้สามารถซ่อมเครื่องยนต์ที่ได้รับการออกแบบ ผลิต และติดตั้งมาด้วยเทคโนโลยีระดับสูง ซึ่งจะแล้วเสร็จในปี 2556
7. โครงการ Repair/Overhaul Rolls-Royce Trent 800 Engine's Component (FWD & AFT Mounts) เป็นโครงการเพื่อลดค่าใช้จ่ายในการส่ง Engine Mount ไปซ่อมในต่างประเทศ และแก้ปัญหาความล่าช้าจากการส่งกลับจากแหล่งซ่อมในต่างประเทศ ที่มีระยะเวลาซ่อมรวมการขนส่งไปกลับนานกว่าการซ่อมที่โรงซ่อมเครื่องยนต์อากาศยานของบริษัทฯ มาก ขณะเดียวกันโครงการนี้ยังเพิ่มรายได้ให้กับบริษัทฯ โดยรับซ่อม Rolls-Royce Trent 800 Engine Mount ให้กับสายการบินอื่น
8. โครงการความร่วมมือระหว่างบริษัทฯ กับ บริษัท แอร์บัส เพื่อร่วมพัฒนาการฝึกอบรมการซ่อมบำรุง เพื่อขยายธุรกิจการฝึกอบรมช่างเครื่องบินในอนาคต ทั้งสายการบินในประเทศไทยและสายการบินในประเทศกลุ่มสมาชิกอาเซียน โดยในเบื้องต้นมีแผนการตลาดมุ่งเน้นที่ประเทศพม่าและลาว ทั้งนี้ บริษัทฯ ดำเนินการวางแผนร่วมกับบริษัท แอร์บัส ในการพัฒนาการฝึกอบรมการซ่อมบำรุงของฝ่ายช่างของบริษัทฯ ในปัจจุบัน ให้เป็นไปตามมาตรฐานเดียวกับบริษัทผู้สร้างเครื่องบินแอร์บัส ซึ่งได้รับการรับรองจาก European Aviation Safety Agency (EASA) ใน Part 147 สำหรับความคืบหน้า

ขณะนี้ได้จัดเตรียมคู่มือ Maintenance Training Organization Exposition (MTOE) เพื่อขอการรับรองจาก European Aviation Safety Agency (EASA)

เทคโนโลยีสารสนเทศ

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญด้านเทคโนโลยีสารสนเทศในฐานะเป็นเครื่องมือเชิงกลยุทธ์ (Strategic Tool) ที่ใช้สนับสนุน พร้อมทั้งขับเคลื่อนการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ของบริษัทฯ ไปสู่ผลสำเร็จในระยะยาว ทั้งด้านการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันอย่างยั่งยืน การบรรลุมาตรฐานการบริการลูกค้าในระดับที่สูงขึ้น และทันการณ์ รวมถึงการปรับปรุงประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการดำเนินงาน บริษัทฯ จึงได้มีการวางแผนปฏิบัติการบริหารจัดการด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ รวมทั้งแนวทางการพัฒนาระบบสารสนเทศและโครงสร้างพื้นฐานให้มีความทันสมัย คล่องตัว ยืดหยุ่นเพิ่มขึ้น และมีความมั่นคงปลอดภัยในทุกกระบวนการ โดยกำหนดเป็นยุทธศาสตร์หลักของบริษัทฯ ที่จะเร่งผลักดันให้สำเร็จตามเป้าหมายร่วมกัน

กระบวนการพัฒนาด้านเทคโนโลยีสารสนเทศของบริษัทฯ ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น สะท้อนให้เห็นอย่างชัดเจนผ่านทางความสะดวกสบายรูปแบบต่างๆ ที่บริษัทฯ ได้มอบให้แก่ลูกค้าอย่างต่อเนื่อง โดยปัจจุบันลูกค้าสามารถสอบถามข้อมูลเที่ยวบิน ตารางบิน การสำรองที่นั่ง การออกบัตรโดยสาร การตรวจรับบัตรโดยสาร ข้อมูลสมาชิกรอยัลออร์คิดพลัส (Royal Orchid Plus) ข้อมูลแพ็คเกจทัวร์เอื้องหลวง (Royal Orchid Holidays) และข้อมูลการขนส่งสินค้า ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์และอุปกรณ์เคลื่อนที่แบบพกพา (Electronic and Mobile Service) ต่างๆ ที่เชื่อมต่อกับเครือข่ายของการบินไทย

เพื่อรองรับกับจำนวนผู้ใช้บริการที่เพิ่มขึ้นให้ได้รับความสะดวกรวดเร็ว และมีความพึงพอใจต่อการเข้าถึงบริการต่างๆ บริษัทฯ จึงขยายการให้บริการในรูปแบบที่หลากหลายมากขึ้น โดยมาพร้อมกับบริการใหม่ที่ติดตั้งผ่านเว็บไซต์ www.thaiairways.com อันได้แก่ ระบบสั่งอาหารเมนูพิเศษล่วงหน้าสำหรับผู้โดยสารชั้นหนึ่ง และชั้นธุรกิจที่เดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังภูมิภาคยุโรป และการจัดเก็บข้อมูลไลฟ์สไตล์ของสมาชิกรอยัลออร์คิดพลัส (Royal Orchid Plus) ซึ่งสมาชิกสามารถบันทึกและแก้ไขข้อมูลของตนเองได้อย่างง่ายดาย เพื่อให้ได้รับบริการที่ตรงกับความต้องการมากที่สุด เป็นต้น อีกทั้งบริษัทฯ ยังมีการให้บริการผ่านอุปกรณ์เคลื่อนที่แบบพกพา (Mobile Service) ที่ลูกค้าสามารถใช้งานได้ทั้งบนโทรศัพท์มือถือ สมาร์ทโฟน และแท็บเล็ต ผ่านทางหลายช่องทางด้วยกัน อาทิ เว็บไซต์ m.thaiairways.com การสั่งการด้วยเสียง (Speech Recognition) เป็นภาษาไทย ที่หมายเลขโทรศัพท์ 0-2400-4000 การสอบถามข้อมูลผ่าน SMS (SMS Broadcasting & Query) มาที่หมายเลข 4514455 และ Mobile Application ซึ่งครอบคลุมการบริการแบบเดียวกับในเว็บไซต์ m.thaiairways.com อำนวยความสะดวกสบายในการชำระค่าบัตรโดยสารผ่านบัตรเครดิต และสามารถออกบัตรโดยสารได้ทันที พร้อมทั้งยังเสริมสร้างประสบการณ์ผู้ใช้ให้ดียิ่งขึ้นด้วย THAI m Service ซึ่งสามารถใช้ได้กับสมาร์ตโฟนบางประเภท รวมถึง THAI Touch บนแท็บเล็ตบางประเภท โดยลูกค้าสามารถดาวน์โหลดโปรแกรมได้ด้วยตนเองผ่านทาง App Store ยิ่งไปกว่านั้น บริษัทฯ ยังมีแผนพัฒนาระบบ Mobile Application บนระบบปฏิบัติการอื่นๆ พร้อมทั้งจะเพิ่มการบริการให้เทียบเท่าเว็บไซต์ www.thaiairways.com และได้พัฒนาระบบให้ลูกค้าสามารถรับบัตรขึ้นเครื่องบนโทรศัพท์มือถือ (Mobile Boarding Pass) โดยเริ่มให้บริการกับเที่ยวบินภายในประเทศที่ออกจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เชียงใหม่ และภูเก็ต

เพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานของฝ่ายงานต่างๆ ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นและเกิดประโยชน์สูงสุด บริษัทฯ ได้ทำการปรับปรุงระบบและการปฏิบัติงาน ในหลายๆ ฝ่าย อาทิ สายปฏิบัติการมีการติดตั้งระบบ Datalink Administration and Processing System ให้สามารถรองรับ A380 Datalink Applications รวมถึงขยายขอบเขตการใช้งาน เพื่อรองรับปริมาณข้อมูลและความต้องการที่เพิ่มมากขึ้น และมีปรับปรุงการปฏิบัติงานภายใต้สาย

ปฏิบัติการให้เป็นอิเล็กทรอนิกส์ในหลายส่วน เช่น การจัดทำสื่อการสอนเพื่อสนับสนุนการฝึกอบรม การจัดทำรายงานต่างๆ การสื่อสารภายในหน่วย เป็นต้น ในด้านการพัฒนาศักยภาพทรัพยากรบุคคลขององค์กร บริษัทฯ ได้ติดตั้งระบบกลางในการจัดเก็บองค์ความรู้ที่สำคัญขององค์กร เพื่อรวบรวมจัดเก็บหมวดหมู่องค์ความรู้และประสบการณ์ที่มีอยู่อย่างหลากหลายจากผู้เชี่ยวชาญในด้านต่างๆ ขององค์กร และให้ทุกคนในองค์กรสามารถเข้าถึง แลกเปลี่ยนและแบ่งปันองค์ความรู้ระหว่างกันได้ ซึ่งเป็นการช่วยเพิ่มพูนผลสัมฤทธิ์ของงานและศักยภาพของบุคลากร อันจะส่งผลให้องค์กรมีการพัฒนาขีดความสามารถในเชิงการแข่งขันมากยิ่งขึ้น และมีแผนขยายงานให้ครอบคลุมองค์ความรู้ของทุกหน่วยงานในองค์กร

นอกเหนือจากระบบอำนวยความสะดวกทั้งต่อลูกค้าและเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานแล้ว บริษัทฯ มีการเชื่อมต่อบริษัทกับองค์กรภายนอก เพื่อเป็นไปตามมาตรฐาน กฎหมาย ข้อกำหนดทางธุรกิจ และความปลอดภัย โดยได้ติดตั้งระบบสารสนเทศอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อใช้แลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์กับหน่วยงานภาครัฐ และเพื่อติดตามกระบวนการทำงานภายในบริษัทฯ ในปีที่ผ่านมา

ในด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม (Corporate Social Responsibility : CSR) บริษัทฯ ได้ติดตั้งระบบสนับสนุนกระบวนการทำงานภายในองค์กรให้เป็นอิเล็กทรอนิกส์มากขึ้น เช่น ระบบบริหารการประชุมอิเล็กทรอนิกส์ (e-Meeting System) โดยผู้บริหารสามารถสืบค้นเอกสารการประชุม รายงานการประชุม และเอกสารอ้างอิง ผ่านเครื่องคอมพิวเตอร์โน้ตบุ๊ก และแท็บเล็ตได้อย่างรวดเร็ว ระบบเอกสารอิเล็กทรอนิกส์เพื่อการสื่อสารระหว่างหน่วยงานในองค์กร (e-Inter Office Communication) เพื่อลดต้นทุนค่าใช้จ่าย เพิ่มประสิทธิภาพการทำงาน ควบคู่ไปกับการลดภาวะโลกร้อน

ในด้านการบริหารความเสี่ยง บริษัทฯ มีมาตรการป้องกันศูนย์คอมพิวเตอร์ให้มีความปลอดภัยในระดับสูง และสามารถดำเนินธุรกิจได้อย่างต่อเนื่อง โดยเตรียมความพร้อมของศูนย์สำรองที่อยู่นอกพื้นที่ให้พร้อมใช้งาน โดยจัดให้มีการทดสอบแผนและกระบวนการกู้คืนระบบอย่างน้อยปีละครั้ง

บริษัทฯ ได้เริ่มดำเนินแผนบูรณาการระบบสารสนเทศหลักของบริษัทฯ มาตั้งแต่ปี 2555 โดยการเปลี่ยนจากระบบคอมพิวเตอร์เมนเฟรม (Mainframe) ไปสู่ระบบเครือข่าย (Distributed System) และระบบคลาวด์ (Cloud Computing) ที่มีความทันสมัยและประสิทธิภาพมากขึ้น ซึ่งจะช่วยสนับสนุนการดำเนินธุรกิจในหลายๆ ด้านได้มากขึ้น เช่น

ระบบหลักที่ได้ดำเนินการเสร็จสิ้นเริ่มใช้งานแล้ว คือ Corporate SAP (Finance & Accounting) เป็นโครงการเพิ่มประสิทธิภาพกระบวนการจัดเก็บรายได้ การเงินและการบัญชี ให้รวดเร็ว มีประสิทธิภาพ และจะขยายการใช้งานไปในส่วนการบริหารงานบุคคล และเชื่อมโยงระบบ SAP เข้ากับฐานข้อมูลทุกระบบในปัจจุบัน และอนาคตให้เป็นระบบเดียวกัน (Integrated ERP System) และสามารถจัดทำระบบข้อมูลบริหารกลาง (Corporate MIS System) ที่สมบูรณ์ เพื่อประกอบการตัดสินใจของผู้บริหาร และยังมีระบบอื่นๆ ที่อยู่ในระหว่างพัฒนา อาทิ

- ระบบการขายและการบริการลูกค้า (Passenger Services System) การปรับระบบการสำรองที่นั่ง การควบคุมระบบการสำรองที่นั่ง การออกบัตรโดยสาร และการให้บริการ Check-in ผู้โดยสาร ของการบินไทยไปสู่ Platform ใหม่ ที่มีความทันสมัย สามารถตอบสนองการบริการลูกค้า ปรับเปลี่ยนความต้องการด้านธุรกิจได้อย่างรวดเร็ว และเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานได้ดียิ่งขึ้น

- New Loyalty System เป็นระบบใหม่ของรายการสะสมไมล์รอยัลออร์คิดพลัส (Royal Orchid Plus) เพื่อการสร้างและรักษาฐานลูกค้า ส่งเสริมและสนับสนุนการตลาดของบริษัทฯ อันนำไปสู่การดำเนินการรณรงค์และส่งเสริมการขาย (Campaign Management) ที่มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น
- Global Tour Management System เพื่อสร้างและขยายเครือข่ายการซื้อขายโปรแกรมการท่องเที่ยวทัวร์เอื้องหลวง (Royal Orchid Holidays) ให้เป็นระบบการขายตรงผ่านอินเทอร์เน็ตไปยังลูกค้ากลุ่มเป้าหมายมากขึ้น และสนับสนุนกระบวนการสร้างแพคเกจทัวร์ได้หลากหลาย เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้มากขึ้น
- Commercial Data Warehouse เป็นระบบคลังข้อมูล ซึ่งจัดเก็บข้อมูลการเดินทางของผู้โดยสารเที่ยวบิน ฯลฯ ใช้ในการเก็บข้อมูลของลูกค้าแบบครบวงจร พร้อมทั้งนำข้อมูลมาวิเคราะห์เพื่อการบริหารจัดการด้านการขาย การตลาด และการวางแผนออกแบบการบริการให้มีความจำเพาะเจาะจงมากขึ้น
- New Cargo IT System เป็นระบบใหม่ที่ทันสมัยมาทดแทนระบบ ORCHIDS ในการสนับสนุนการปฏิบัติการคลังสินค้า การสำรองและจัดระวางบรรทุก การขาย การบริหารรายได้ ตลอดจนการจัดการบัญชีรายได้ เพื่อเพิ่มรายได้จากการขนส่งสินค้า ประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน และศักยภาพการแข่งขัน ตลอดจนสร้างความพึงพอใจให้แก่ลูกค้า

โครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีสารสนเทศอยู่ในช่วงการปรับเปลี่ยนให้ทันกับเทคโนโลยี ทั้งการปรับปรุงการบริหารจัดการ การนำเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัยมาประยุกต์ใช้ เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงของระบบหรือโครงสร้างด้านธุรกิจ ซึ่งโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีสารสนเทศที่สำคัญและได้ติดตั้งแล้ว อาทิ เช่น

- Cloud Computing ในส่วนของ Infrastructure as a Services (IAAS) สำหรับทุก Platform เข้ามาใช้งาน ซึ่งเป็นการต่อยอดจาก Server Virtualization ที่บริษัทฯ ได้ดำเนินการไว้แล้ว ทำให้สามารถตอบสนองความต้องการทางธุรกิจได้อย่างทันการณ์มากขึ้น
- Web Service Security เพื่อรองรับการเข้าถึงระบบสารสนเทศผ่านเครือข่ายการสื่อสารและระบบรักษาความปลอดภัยที่เหมาะสมของผู้ใช้งาน ทั้งพนักงาน ลูกค้า และคู่ค้า ที่ได้รับสิทธิให้สามารถเข้าถึงระบบข้อมูลใดๆ ที่เกี่ยวข้องได้ตลอดเวลา ทุกสถานที่ที่มีเครือข่ายสื่อสาร ทั้งนี้ เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐาน กฎหมาย ข้อกำหนดทางธุรกิจ และความปลอดภัย ซึ่งจะเกื้อหนุนให้ระบบมีความน่าเชื่อถือและสร้างความมั่นใจให้แก่ผู้ใช้ทั้งภายในและภายนอก
- Identity Management System เป็นระบบบริหารจัดการ และต่อเชื่อมระบบข้อมูลของพนักงานให้มีความถูกต้องตรงกัน ในทุกๆ ระบบฐานข้อมูลพนักงาน ช่วยให้การบริหารจัดการ และการตรวจสอบข้อมูลทำได้สะดวกรวดเร็ว และมีความปลอดภัยสูงขึ้น และยังมีโครงการที่กำลังดำเนินการและมีแผนที่จะแล้วเสร็จในปีต่อไป เช่น
- Application Integration Platform (Enterprise Services Bus & Online Data Store) เพื่อให้การเชื่อมต่อระบบสารสนเทศต่างๆ มีโครงสร้างทางเทคนิคในรูปแบบมาตรฐานสากล และสามารถใช้งานร่วมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยระบบที่สำคัญที่จะเริ่มใช้การเชื่อมต่อดังกล่าวเป็นระบบแรกคือ Passenger Services System

- Wireless LAN Full Function เป็นการให้บริการ WiFi Network แบบใหม่สามารถรองรับการใช้งานของอุปกรณ์ได้หลากหลาย มีประสิทธิภาพและความเร็วเพิ่มขึ้น อีกทั้งยังมีการปรับปรุงระบบรักษาความปลอดภัยในการเข้าถึงเครือข่ายให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น
- ระบบโครงสร้างพื้นฐานกุญแจสาธารณะ (Public Key Infrastructure) เพื่อรองรับการลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Digital Signature) ในการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ รวมถึงการรักษาความมั่นคงปลอดภัยของการเข้าถึงข้อมูลขององค์กร
- จัดตั้งศูนย์เฝ้าระบบและแจ้งเตือนการทำงานของโครงสร้างพื้นฐาน ทางด้าน Network, Server, Storage และ Security โดยมีการทำงานแบบ 7 วัน 24 ชั่วโมง เพื่อลดความเสี่ยงในกรณีที่ระบบคอมพิวเตอร์จะไม่สามารถให้บริการได้ ทำให้บริษัทฯ สามารถดำเนินธุรกิจได้อย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ
- New DR Site เพื่อออกแบบ และติดตั้ง ทั้งในส่วนของศูนย์สำรอง และการทำงานของระบบคอมพิวเตอร์ในภาพรวมทั้งหมดของบริษัทฯ เพื่อให้สามารถให้บริการได้อย่างต่อเนื่อง กรณีที่ศูนย์คอมพิวเตอร์หลักเกิดปัญหาขัดข้องไม่สามารถให้บริการได้ ทั้งนี้ รวมถึงจัดทำกระบวนการทำงาน และแผนการในการกู้คืนระบบ งานด้าน IT ต่าง ๆ ของผู้ใช้ระบบสารสนเทศด้วย
- โครงการในกลุ่ม e-Collaboration เพื่อปรับปรุงการเผยแพร่ข่าวสารข้อมูลและบริการของบริษัทฯ และฝ่ายงานต่างๆ ให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ผ่านการสนับสนุนการสื่อสาร การทำงานร่วมกันของพนักงาน การบริหารจัดการและแบ่งปันความรู้ภายในองค์กร ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ตลอดจนลดค่าใช้จ่าย และสนับสนุน Green IT โดยได้มีการพัฒนาระบบต่างๆ ภายใต้โครงการดังกล่าว เช่น ระบบจัดการเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ (e-Document) จัดเตรียมโครงสร้างพื้นฐานและโปรแกรมสนับสนุนการสื่อสารและการทำงานร่วมกันของพนักงานในองค์กร (Corporate Unified Communication and Collaboration) ระบบการบริหารจัดการและแบ่งปันความรู้ (Knowledge Management) ให้เป็นคลังความรู้ขององค์กรที่บุคลากรทุกระดับสามารถเข้าถึงได้ง่าย และสามารถนำไปใช้ในการปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งมีหลายระบบที่อยู่ในช่วงของการขยายขอบเขตงานให้ทั่วทั้งองค์กร

การบริหารทรัพยากรบุคคล

ด้วยตระหนักว่าบุคลากรเป็นทรัพยากรที่สำคัญและมีค่าอย่างยิ่งต่อความสำเร็จในการขับเคลื่อนบริษัทฯ ให้บรรลุเป้าหมายการเป็นสายการบินชั้นนำด้านการให้บริการที่ดีที่สุดและความปลอดภัยในการบิน เพื่อสร้างความประทับใจและความพึงพอใจสูงสุดแก่ลูกค้า รวมถึงมีความสำคัญต่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ได้อย่างมั่นคงและยั่งยืน บริษัทฯ จึงได้กำหนดแผนยุทธศาสตร์มุ่งเน้นด้านการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารทรัพยากรบุคคลและโครงสร้างองค์กร (Human Capital & Organization Effectiveness Strategy) ให้สอดคล้องกับทิศทางธุรกิจในอนาคตที่มีโครงสร้างต้นทุนบุคลากรที่ยืดหยุ่นและแข่งขันได้ โดยกำหนดทั้งแผนระยะสั้น และระยะยาว ที่จะส่งเสริมให้การบริหารจัดการทรัพยากรบุคคลกรแนวใหม่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ อันจะนำไปสู่การมีบุคลากรที่มีศักยภาพมีทักษะและความสามารถสูง

หลังจากที่บริษัทฯ ได้ปรับเปลี่ยนโครงสร้างระบบชั้นงาน (New Job Classification System) และนำการบริหารกำลังคนแนวใหม่ (Modern Staffing) ในปี 2554 เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการทางธุรกิจ และลดค่าใช้จ่ายด้านบุคลากรในระยะยาวแล้ว ในปี 2555 บริษัทฯ มียุทธศาสตร์การบริหารทรัพยากรบุคคลที่สำคัญคือ

การริเริ่มกระบวนการจัดโครงสร้างองค์กรแบบแนวราบ (Flat Organization) โดยปรับปรุงโครงสร้างองค์กรให้กระชับ (Lean and Mean) มีขอบเขตการควบคุม (Span of Control) ซึ่งทำให้มีสายการบังคับบัญชาในจำนวนที่เหมาะสมและสัมพันธ์กับการกระจายอำนาจ โดยจะเน้นการพัฒนาความรู้ความสามารถของพนักงานเพื่อเสริมสร้างประสิทธิภาพ และเพิ่มความคล่องตัวในการบริหารงานด้วยแนวทางการลดสายบังคับบัญชาและให้ผูปฏิบัติงานมีส่วนร่วมมากขึ้น รวมถึงมุ่งเน้นกระบวนการพัฒนาผู้สืบทอดตำแหน่ง การจัดโครงสร้างองค์กรแนวราบนี้จะนำไปสู่การมีบุคลากรที่มีศักยภาพและเป็นโครงสร้างองค์กรที่มีขนาดเหมาะสมกับธุรกิจต่อไป

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้ดำเนินการพัฒนางานบริหารทรัพยากรบุคคลในด้านต่างๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานของบุคลากรในองค์กร อาทิ

ด้านขยายขอบเขตการสร้างวัฒนธรรมที่เน้นผลการปฏิบัติงาน (Performance-based Culture) เพื่อสร้างวัฒนธรรมการทำงานที่เน้นผลการปฏิบัติงานโดยเสริมสร้างความรับผิดชอบให้กับพนักงานในทุกระดับขององค์กร ปฏิบัติงานเป็นทีมไปในทิศทางเดียวกันมุ่งสู่เป้าหมายขององค์กร รวมถึงเชื่อมโยงการจ่ายค่าตอบแทนตามผลการปฏิบัติงาน ในปี 2555 บริษัทฯ ได้กำหนดให้มีตัวชี้วัดผลการปฏิบัติงานหลักสำหรับผู้บริหารระดับผู้จัดการแผนกขึ้นไป และคาดว่าจะนำตัวชี้วัดผลการปฏิบัติหน้าที่หลักมาใช้กับพนักงานทุกระดับในปี 2557

ด้านการสร้างกระบวนการบริหารจัดการองค์ความรู้ขององค์กร (Knowledge Management) เพื่อพัฒนากระบวนการบริหารจัดการองค์ความรู้อย่างเป็นระบบ ก่อให้เกิดวัฒนธรรมการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ทั่วทั้งองค์กร บริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อการเรียนรู้ของบุคคลไปสู่ที่มการเรียนรู้ โดยสนับสนุนให้มีการถ่ายโอนความรู้ของผู้เชี่ยวชาญที่เป็นภูมิปัญญาของการบินไทยอย่างเป็นระบบ จัดกิจกรรมและเวทีการแลกเปลี่ยนเรียนรู้จากคนรุ่นเก่าสู่คนรุ่นใหม่ เพื่อขับเคลื่อนให้เป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ (Learning Organization) อันเป็นการเพิ่มขีดความสามารถและสร้างความสำเร็จในการแข่งขันขององค์กร

ด้านความผูกพันของพนักงานที่มีต่อองค์กร (Employee Engagement) บริษัทฯ ได้วางแผนและกำหนดแนวทางการเสริมสร้างความผูกพันภายในเพื่อสร้างความจงรักภักดีของทรัพยากรบุคคลตลอดจนสามารถสร้างสรรคผลผลิตที่มีประสิทธิภาพให้กับองค์กรอย่างเต็มความสามารถในระยะยาว

ด้านการพัฒนาและฝึกอบรมพนักงาน บริษัทฯ กำหนดกลยุทธ์และแนวทางการดำเนินงานโดยมุ่งพัฒนาศักยภาพของพนักงานเพื่อให้เกิดความเชี่ยวชาญที่สามารถทำงานให้แก่องค์กรได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงและพร้อมรับการขยายตัวและการเปลี่ยนแปลงในอนาคต โดยบูรณาการระหว่างการพัฒนาบุคคล การพัฒนาอาชีพ และการพัฒนาองค์กร บริษัทฯ ได้ริเริ่มให้มีโครงการบริหารจัดการคนดีคนเก่งขององค์กร การส่งเสริมประสบการณ์ของผู้บริหารระดับสูงมีส่วนร่วมในการให้ความรู้และคำแนะนำ ฝ่ายฝึกอบรมและพัฒนาของบริษัทฯ มีหน้าที่ในการวางแผนการจัดทำหลักสูตรและดำเนินการฝึกอบรม โดยมีหลักสูตรทั้งด้านการบริหารจัดการสำหรับผู้บริหาร ด้านพัฒนาทัศนคติ พฤติกรรม ด้านภาษาและวัฒนธรรมต่างๆ การพัฒนาทักษะด้านเทคนิคเฉพาะด้าน และความรู้ของวิทยาการสมัยใหม่ที่เปลี่ยนแปลงตลอดเวลาตลอดจนถึงการหมุนเวียนเปลี่ยนงานเพื่อให้บุคลากรมีความสามารถรอบด้านพร้อมสำหรับการเติบโตในเส้นทางอาชีพที่มีความชัดเจน

ธุรกิจที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการขนส่ง

การบริการขนส่งสินค้า พัสดุภัณฑ์และไปรษณีย์ภัณฑ์

นอกเหนือจากการยึดมั่นในปรัชญา “มุ่งมั่นส่งมอบบริการที่ดีที่สุดให้แก่ลูกค้า” ในด้านบริการเที่ยวบินพาณิชย์แล้ว การให้บริการขนส่งสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ทางอากาศเป็นอีกสิ่งหนึ่งที่บริษัทฯ มุ่งหมายเพื่อคงไว้ซึ่งมาตรฐานในระดับสากล โดยการปรับปรุงสร้างเสริมศักยภาพและความแข็งแกร่งให้แก่คุณภาพสินค้าและ

บริการในทุกชั้นตอนอย่างละเอียดถี่ถ้วน ควบคู่ไปกับประสิทธิภาพ ความปลอดภัย อาชีวอนามัยที่ดี และการบริการรวดเร็ว ผลานกัลณ์อายุแสน์แบบไทย เพื่อให้ลูกค้าของการบินไทยได้รับความพึงพอใจในระดับสูงสุดจากทุกการให้บริการ อันนำไปสู่สายสัมพันธ์ที่ยั่งยืนระหว่างบริษัทฯ และลูกค้าตลอดไป

การบริการขนส่งสินค้าทางอากาศ

การบริการขนส่งสินค้าครอบคลุมถึงการขนส่งสินค้าทางอากาศทั่วไป การขนส่งสินค้าทางอากาศที่ต้องการความระมัดระวังในการขนส่งเป็นพิเศษ (เช่น สินค้าสด สัตว์ที่ยังมีชีวิตอยู่ วัตถุมีค่า ศิลปวัตถุ และวัตถุอันตราย) และการขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์ ทั้งนี้ บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการทำการตลาดในส่วนของการให้บริการขนส่งสินค้าชนิดพิเศษต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มสินค้าที่ต้องการควบคุมอุณหภูมิเป็นพิเศษ วัตถุมีค่า และสินค้าเร่งด่วนที่ต้องการความรวดเร็ว เป็นต้น เนื่องจากบริษัทฯ สามารถสร้างรายได้ต่อหน่วยจากการขนส่งประเภทดังกล่าวได้สูงกว่าการให้บริการขนส่งประเภทอื่นๆ นอกจากนี้ เพื่อสามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้อย่างตรงตามเป้าหมาย บริษัทฯ ยังเพิ่มการให้บริการขนส่งสินค้าในรูปแบบพิเศษเฉพาะที่หลากหลายมากขึ้น อาทิ การบริการขนส่งสินค้าเร่งด่วนระหว่างประเทศที่รับประกันสินค้าถึงสนามบินปลายทางตามระยะเวลาที่กำหนด (TGForce) บริการขนส่งสินค้าที่ซื้อจากประเทศไทยส่งกลับไปยังต่างประเทศในราคาประหยัดและรวดเร็ว (THAIPAC) บริการขนส่งสินค้าเร่งด่วนภายในประเทศ (Thai Express Cargo : TEC) บริการขนส่งรถยนต์ภายในประเทศ (Transportation of Automobiles) และบริการขนส่งสินค้าของสด หรือที่เนาเสี่ยง่าย (TG Fresh and TG KOOL)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทฯ ให้บริการขนส่งพัสดุภัณฑ์และไปรษณีย์ภัณฑ์ไปยังจุดหมายปลายทางประจำ (ไม่รวมกรุงเทพฯ) จำนวน 73 จุดบินใน 34 ประเทศ โดยทุกแห่งล้วนเป็นส่วนหนึ่งของเครือข่ายเส้นทางบินของเที่ยวบินขนส่งผู้โดยสารแบบประจำของบริษัทฯ อีกทั้งบริษัทฯ ยังให้บริการขนส่งสินค้าด้วยเครื่องบินบรรทุกสินค้าโดยเฉพาะ (Freighter) ไปยังจุดหมายปลายทางสำคัญเป็นประจำ โดยเที่ยวบินขนส่งสินค้ามีตารางการบิน 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ออกจากกรุงเทพฯ ไปยัง 5 เมืองหลัก ได้แก่ โตเกียว ไทเป นิวเดลี แฟรงก์เฟิร์ต และซิดนีย์ โดยมีรายได้เฉลี่ยร้อยละ 15 ของรายได้รวมของกิจการการขนส่งของบริษัทฯ

บริษัทฯ มีการดำเนินกิจกรรมส่งเสริมการตลาดที่เหมาะสมกับลูกค้ากลุ่มเป้าหมายให้เชื่อมต่อกับแผนส่งเสริมการตลาดของธุรกิจอื่นของบริษัทฯ เช่น การขนส่งผู้โดยสาร พร้อมทั้งขยายขอบเขตการให้บริการในการรับบริการขนส่งทางอากาศไปยังเมืองที่บริษัทฯ ไม่ได้ทำการบิน (Off-line) และการจัด Customer Airline Seminar เพื่อกระชับความสัมพันธ์กับสายการบินลูกค้าให้แน่นแฟ้นมากขึ้น ทั้งนี้ กิจกรรมดังกล่าวล้วนเป็นไปเพื่อเพิ่มมูลค่าของผลิตภัณฑ์โดยรวมของบริษัทฯ และเป็นการให้บริการแบบไร้รอยต่อ (Seamless Services) เพื่อเพิ่มความร่วมมือประสานงานกับสายการบินอื่นๆ อีกทั้งยังสร้างความมั่นใจให้แก่ลูกค้าในการเลือกใช้บริการกับทางบริษัทฯ ในระยะยาว ขณะเดียวกัน บริษัทฯ ดำเนินการขยายฐานลูกค้าทั้ง Global และ Key Accounts ซึ่งเป็นตัวแทนขายที่มีสาขาอยู่ทั่วโลก และมีขีดความสามารถในการสนับสนุนการขายในภาพรวมทั้งระบบ (Global Deal) โดยใช้แผนการตลาดรูปแบบ Target Incentive Scheme & Corporate Account Rates นอกจากนี้ ยังมุ่งเน้นการเข้าถึงผู้ประกอบการรายสำคัญที่มีการนำเข้าและส่งออกในเส้นทางที่บริษัทฯ ทำการบิน ทั้งนี้ เพื่อสร้างฐานการตลาดที่ยั่งยืนในระยะยาวจากฐานลูกค้าที่ใช้บริการกับบริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีข้อตกลงร่วมกับสายการบินอื่นๆ ซึ่งรวมถึงข้อตกลงการแลกเปลี่ยนการรับขนส่งผู้โดยสารระหว่างกันตามข้อตกลงมาตรฐานของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA Interline Arrangements) ซึ่งบริษัทฯ สามารถซื้อพื้นที่สำหรับขนส่งสินค้าบนเที่ยวบินของสายการบินซึ่งเป็นสมาชิกของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (หรือขายพื้นที่ระวางในเที่ยวบินของบริษัทฯ) ได้อีกด้วย

บริษัทฯ คิดอัตราค่าบริการขนส่งพัสดุภัณฑ์และไปรษณีย์ภัณฑ์ตามสกุลเงินท้องถิ่น ณ จุดต้นทางของสินค้าที่จะขนส่ง โดยกลยุทธ์การกำหนดราคาของบริษัทฯ จะคำนึงถึงปัจจัยทางด้านระดับการให้บริการ ความอ่อนไหวต่อเวลา (Time Sensitivity) สภาพการแข่งขันในแต่ละตลาดและแต่ละช่วงเวลา ตลอดจนความต้องการที่เปลี่ยนแปลงไปตามฤดูกาล ระยะทางการบิน ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง รวมถึงปัจจัยอื่นๆ ที่สำคัญและเกี่ยวข้อง

ทั้งนี้ ในการดำเนินกิจการการขนส่งพัสดุภัณฑ์และไปรษณีย์ภัณฑ์ทางอากาศ บริษัทฯ ต้องแข่งขันกับสายการบินต่างๆ ที่ทำการบินในเส้นทางที่บริษัทฯ ให้บริการอยู่ โดยมาพร้อมรูปแบบการให้บริการที่เหมือนหรือคล้ายคลึงกับบริษัทฯ รวมทั้งยังต้องแข่งขันกับผู้ให้บริการขนส่งพัสดุภัณฑ์และไปรษณีย์ภัณฑ์แบบเบ็ดเสร็จที่มีสถานีขนส่งภาคพื้นดินเป็นของตนเอง และให้บริการขนส่งทางอากาศในลักษณะที่มีการรับของจากสถานีของผู้ส่งและจัดส่งให้ถึงสถานที่ของผู้รับ (door-to-door) แม้ว่าปัจจุบันการแข่งขันในธุรกิจขนส่งสินค้าทางอากาศมีแนวโน้มสูงขึ้นจากการเปิดเสรีทางอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทยมากขึ้น แต่ด้วยข้อจำกัดในสิทธิการบินของประเทศไทย ผู้ให้บริการเหล่านั้นจึงยังไม่อาจแข่งขันกับบริษัทฯ ได้ในระดับที่มีนัยสำคัญ โดยบริษัทฯ ได้เผชิญกับภาวะแข่งขันในตลาดการขนส่งสินค้าทางอากาศภายในประเทศอยู่บ้าง แต่ถือว่าเป็นรายได้ส่วนน้อยจากรายได้โดยรวมที่บริษัทฯ ได้รับจากการขนส่งทางอากาศ

การบริการคลังสินค้า

บริษัทฯ เป็นผู้ให้บริการจัดการขนส่งสินค้าทางอากาศที่ใหญ่ที่สุด ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยมีลูกค้าที่เป็นสายการบินต่างชาติ 61 ราย (ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555) การดำเนินงานจัดการสินค้าของบริษัทฯ ประกอบไปด้วยการจัดการสินค้าทั่วไป สินค้าที่ต้องได้รับการดูแลพิเศษ (เช่น สินค้าสด สัตว์ที่ยังมีชีวิตอยู่ วัตถุมีค่า ศิลปวัตถุ และวัตถุอันตราย) ทั้งนี้ ในต้นปี 2553 บริษัทฯ ได้จัดตั้งศูนย์ขนส่งสินค้าสดซึ่งมีห้องเย็น เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าประเภทดังกล่าว และการให้บริการขนส่งสินค้าที่ต้องการควบคุมอุณหภูมิเป็นพิเศษ ด้วยตู้คอนเทนเนอร์ที่สามารถเก็บรักษาความเย็นได้ตั้งแต่ต้นทางจนถึงสถานีปลายทาง โดยมีอุณหภูมิเพิ่มขึ้นไม่เกิน 2 องศาเซลเซียส นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังเพิ่มการให้บริการรูปแบบใหม่ อาทิ การจัดการบรรจุทุกสินค้าสำหรับลูกค้าที่ขนส่งด้วยเครื่องบินของการบินไทย การให้บริการจัดส่งถึงบ้าน (to-door) และการให้บริการรับของจากสถานที่ของผู้ส่งและจัดส่งให้ถึงสถานที่ของผู้รับ (door-to-door) พร้อมขึ้นตอนผ่านพิธีศุลกากรสำหรับสินค้าที่ขนส่งเข้ามายังประเทศไทย บริษัทฯ จัดตั้งศูนย์ลูกค้าสัมพันธ์ (Cargo Contact Center : CCC) เพื่อให้บริการด้านข้อมูลข่าวสารแก่ลูกค้าที่สามารถได้รับคำตอบ ณ จุดเดียว (One stop information service center for customer) ปรับปรุงการให้บริการระบบ Track and Trace ซึ่งลูกค้าสามารถติดตามสถานการณ์ขนส่งสินค้าผ่านทางเว็บไซต์ www.thaicargo.com โดยลูกค้าสามารถรับทราบสถานะของสินค้าได้ละเอียดขึ้น นอกจากนี้ ยังได้ทำการปรับปรุงขั้นตอนการดำเนินงานจนสามารถลดระยะเวลาในการส่งมอบสินค้าให้แก่ลูกค้า เพื่อให้ลูกค้ามั่นใจในการให้บริการของบริษัทฯ และสามารถลดรายจ่ายรวมถึงข้อผิดพลาดในการดำเนินงานได้ ยิ่งไปกว่านั้น เพื่อตอกย้ำถึงความได้มาตรฐานระดับสากล การจัดการไปรษณีย์ภัณฑ์ หน่วยธุรกิจพาณิชย์สินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ของบริษัทฯ ยังได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO 9001:2008 อีกด้วย ขณะนี้บริษัทฯ กำลังอยู่ในระหว่างการพัฒนากระบวนการจัดการขนส่งสินค้าระบบใหม่ที่ทันสมัย (New Cargo IT System) เพื่อสนับสนุนการดำเนินธุรกิจ และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของฝ่ายการพาณิชย์สินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ ตลอดจนการบริหารรายได้ให้แก่ฝ่ายบัญชีรายได้ ซึ่งจะสามารถเริ่มใช้ระบบใหม่ดังกล่าวได้ภายในปี 2556

ในปี 2555 กิจการพาณิชย์สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ของบริษัทฯ จัดการสินค้าจำนวน 591,281 ตัน ให้แก่สินค้าที่ขนส่งโดยเครื่องบินของบริษัทฯ และจำนวน 453,518 ตัน ให้แก่สายการบินลูกค้า โดยส่วนใหญ่ สัญญาการจัดการสินค้ามีระยะเวลา 2-3 ปี และกำหนดมูลค่าของสัญญาเป็นสกุลเงินบาทหรือเงินดอลลาร์สหรัฐ

ข้อมูลการบริการพาณิชย์สินค้า พัสดุภัณฑ์ และไปรษณียภัณฑ์

การบริการพาณิชย์สินค้า พัสดุภัณฑ์ และไปรษณียภัณฑ์	ปี 2555	ปี 2554	ปี 2553
รายได้ค่าระวางขนส่ง (ล้านบาท) ⁽¹⁾	26,745.6	28,092.0	28,230.0
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (RFTK) (ล้านตัน-กม.) ⁽²⁾	2,652.9	2,765.9	2,894.7
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ADTK) (ล้านตัน-กม.) ⁽²⁾	4,892.0	4,918.8	4,708.2
อัตราส่งการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (%) ⁽²⁾	54.2	56.2	61.5
รายได้ค่าระวางขนส่งเฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/ตัน-กม.) ⁽³⁾	9.78	9.89	9.50

หมายเหตุ: (1) รวมรายได้ค่าระวางขนส่งพัสดุภัณฑ์และไปรษณียภัณฑ์จากเที่ยวบินแบบประจำ เที่ยวบินแบบไม่ประจำ และการเช่าพื้นที่ระวางบนเครื่องบินขนส่งสินค้า

(2) รวมความจุจากเที่ยวบินแบบประจำ เที่ยวบินแบบไม่ประจำ และการเช่าพื้นที่ระวางบนเครื่องบินขนส่งสินค้า

(3) รายได้ค่าระวางขนส่งพัสดุภัณฑ์รวมค่าธรรมเนียมขดเขยค่าน้ำมันและค่าธรรมเนียมความเสี่ยงภัยจากสงคราม หาดด้วยปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์

การบริการภาคพื้น

การบริการภาคพื้นเป็นหน่วยธุรกิจของบริษัทฯ ที่ประกอบด้วยบริการหลัก 2 ส่วน คือ การบริการลูกค้าภาคพื้นซึ่งเป็นส่วนที่ให้บริการโดยตรงกับผู้โดยสารตั้งแต่เข้ามาสู่ท่าอากาศยาน ผ่านพิธีการต่างๆ จนเข้าสู่ตัวอากาศยาน และการบริการอุปกรณ์ภาคพื้นซึ่งเป็นส่วนที่อำนวยความสะดวกและให้บริการบริเวณลานจอดอากาศยาน พร้อมด้วยการสนับสนุนจากหน่วยงานสนับสนุนอีกส่วนที่เป็นหน่วยงานสังกัดตรงต่อหน่วยธุรกิจการบริการภาคพื้น ด้วยความมุ่งมั่นที่จะตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารของการบินไทยและสายการบินลูกค้า ให้ได้รับความพึงพอใจสูงสุด

ด้านกลยุทธ์และบริหารธุรกิจนั้น มีการกำหนดทิศทางและแผนกลยุทธ์ของหน่วยธุรกิจการบริการภาคพื้นทั้งหมด ครอบคลุมทั้งการกำหนดแนวทางการบริหารด้านการตลาด การซื้อ-ขายบริการภาคพื้น การบริหารลูกค้าสัมพันธ์ การพัฒนาผลิตภัณฑ์ที่มุ่งให้เกิดรายได้สูงสุดภายใต้การบริหารค่าใช้จ่ายและต้นทุนอย่างเหมาะสม ขณะที่ด้านการเงินและบัญชีมีการควบคุมการใช้จ่ายและบริหารงบประมาณให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

สำหรับการบริหารทรัพยากรบุคคลทั้งของบริษัทฯ และบุคลากรของแรงงานภายนอก บริษัทฯ มุ่งเน้นกระบวนการฝึกอบรมบุคลากรบริการลูกค้าภาคพื้น และการบริการอุปกรณ์ภาคพื้นให้มีประสิทธิภาพ มีการกำหนดขั้นตอนและควบคุมการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามมาตรฐานการบริการ มาตรฐานความปลอดภัย รวมทั้งมาตรฐานความมั่นคงการบินของกรมการบินพลเรือนของประเทศไทย กรมการบินของประเทศปลายทางและ

องค์กรการบินสากลต่างๆ เพื่อให้บุคลากรมีศักยภาพสูงตามมาตรฐานอุตสาหกรรมการบิน สามารถอำนวยความสะดวก สะดวกผู้โดยสารและให้บริการสายการบินลูกค้าให้ได้รับความพึงพอใจสูงสุด

ในส่วนของการสนับสนุนการบริการภาคพื้นจะมีการจัดหาและจัดเตรียมระบบการโดยสารอัตโนมัติ สำหรับการให้บริการ ณ ท่าอากาศยานที่มีประสิทธิภาพ พร้อมสนับสนุนระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัยเพื่อเพิ่มความสะดวกรวดเร็วให้กับผู้โดยสารและสายการบินลูกค้าต่างๆ มีกระบวนการจัดหาพัสดุ การวางแผน และบริหารควบคุมพัสดุที่มีประสิทธิภาพ

ผู้โดยสารของบริษัทฯ และสายการบินลูกค้าจะได้รับการบริการที่มีคุณภาพ มีความสะดวกปลอดภัยและความมั่นใจจากการบริการลูกค้าภาคพื้นและการบริการอุปกรณ์ภาคพื้นตามมาตรฐานที่ได้รับการรับรองโดยองค์กรระดับสากลต่างๆ ดังนี้

- มาตรฐานการบริการ (International Organization for Standardization : ISO9001) จาก TUV NORD (Certification Body) ด้วยระบบการจัดการตาม ISO9001 : 2008 ครอบคลุมการให้บริการทั้งสายการบินไทยและสายการบินลูกค้า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานกระบี่ โดยมีการตรวจติดตามและรับรองใหม่อย่างต่อเนื่องเป็นประจำทุก 3 ปี ตั้งแต่ปี 2542 เป็นต้นมา
- มาตรฐานการจัดการสิ่งแวดล้อม (Environmental Management System ISO 14001 : 2004) จาก BUREAU VERITAS Certification ซึ่งบ่งบอกความตระหนักและรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมในการดำเนินธุรกิจ สร้างความมั่นใจแก่สังคมว่า กิจกรรมและการให้บริการลูกค้าภาคพื้น ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นไปตามมาตรฐานและกฎหมายด้านสิ่งแวดล้อม โดยมีการตรวจติดตามและรับรองใหม่อย่างต่อเนื่องเป็นประจำทุก 3 ปี ตั้งแต่ปี 2547 เป็นต้นมา
- มาตรฐานคุณภาพบริการและความปลอดภัย (IATA Operational Safety Audit : IOSA) ซึ่งได้รับการรับรองจากสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transportation Association : IATA) ตั้งแต่ปี 2543 โดยมีการตรวจติดตามอย่างต่อเนื่องทุก 2 ปี
- มาตรฐานความมั่นคงการบิน (Aviation Security) จากหน่วยงาน Transportation Security Administration (TSA) ในสังกัด Department of Homeland Security (DHS) ของสหรัฐอเมริกา สำหรับเที่ยวบินที่บินตรงเข้า/ออก สหรัฐอเมริกา ตั้งแต่ปี 2544 โดยมีการตรวจติดตามใหม่ทุกปี
- มาตรฐานความมั่นคงการบิน (Aviation Security) จากหน่วยงาน Australian Government Office of Transport Security (OTS) สำหรับเที่ยวบินที่บินเข้า/ออกประเทศออสเตรเลีย ตั้งแต่ปี 2549 และดำเนินการตรวจติดตามต่อเนื่องทุกปี
- มาตรฐานการซ่อมอุปกรณ์ Unit Load Device (ULD) ที่ได้รับการรับรองหน่วยซ่อม (Repair Station Certificate) ตามข้อกำหนดรายละเอียดการปฏิบัติการหน่วยซ่อม (Repair Station Operations Specifications) จากกรมการบินพลเรือน ประเทศไทย (Department of Civil Aviation, Thailand)

การบริการลูกค้าภาคพื้น

ในปี 2555 บริษัทฯ ยังคงมุ่งมั่นมอบการบริการลูกค้าภาคพื้นที่มีคุณภาพพร้อมคงไว้ซึ่งความมั่งคั่งของการให้บริการด้วยเสน่ห์และความอบอุ่นแห่งความเป็นไทย พัฒนาผลิตภัณฑ์ และเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกที่ได้มาตรฐานระดับสากลในทุกจุดสัมผัสของการให้บริการ สอดรับกับนโยบายของบริษัทฯ ที่มุ่งมั่นและเน้นการพัฒนา

คุณภาพการบริการด้วยความเป็นเลิศ เพื่อความเป็นที่หนึ่งในด้านผู้ให้บริการลูกค้าภาคพื้น ฌ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานภูมิภาค

การบริการลูกค้าภาคพื้นสำหรับผู้โดยสารชั้นหนึ่งนั้น จะเริ่มให้บริการต้อนรับและอำนวยความสะดวกตั้งแต่บริเวณชานชาลาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บริการตรวจรับบัตรโดยสาร ณ บริเวณเคาน์เตอร์พิเศษ (Royal First Class Check-in) พร้อมทั้งดูแลผู้โดยสารผ่านช่องทางพิเศษสำหรับพิธีการตรวจคนเข้าเมือง พาผู้โดยสารไปยังห้องรับรองของการบินไทย (Royal First Class Lounge) และเรียนเชิญผู้โดยสารส่งในเที่ยวบินขาออกสำหรับเที่ยวบินขาเข้านั้น จะให้บริการดูแลอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารชั้นหนึ่งตั้งแต่บริเวณหน้าประตูเครื่องบิน ผ่านช่องทางพิเศษ ดูแลการรับกระเป๋าสัมภาระให้ครบถ้วนและส่งยังชานชาลาด้านนอก ตลอดจนมีบริการพิเศษ (Special Service) สำหรับผู้โดยสารทั่วไป เช่น ผู้โดยสาร VIP CIP ผู้โดยสารป่วย ผู้พิการ ผู้สูงอายุ เด็กที่เดินทางคนเดียว (Unaccompanied Minor – UM / Young Passenger - YP) แม่และเด็ก ผู้โดยสารเดินทางครั้งแรก และผู้โดยสารที่ไม่สามารถพูดภาษาอังกฤษได้ เป็นต้น จัดให้มีเคาน์เตอร์สอบถามข้อมูลเที่ยวบิน (Flight Information Services) เพื่อให้บริการสอบถามข้อมูลการเดินทางและตารางเวลาของเที่ยวบินขาเข้า-ขาออกของสายการบินไทยและสายการบินลูกค้า บริการข้อมูล Royal Orchid Plus (ROP) พร้อมทั้งให้บริการสำรองที่นั่งหรือเปลี่ยนแปลงเที่ยวบินกรณีผู้โดยสารติดต่อด้วยตนเองที่สนามบิน นอกจากนี้ยังมีบริการพิเศษ Meet and Assist Services Package ให้กับลูกค้าที่ไม่ใช่สายการบิน (Non-Airlines Customer) เช่น ธนาคาร บริษัทเอกชนที่ต้องการได้รับความสะดวกและการต้อนรับพิเศษอีกด้วย

ในด้านการให้บริการผู้โดยสารชั้นธุรกิจ (Business Class) บริษัทฯ จัดเตรียมเคาน์เตอร์ให้บริการไว้เฉพาะ พร้อมช่องทางพิเศษอำนวยความสะดวกผู้โดยสารเพื่อเดินทางไปยังห้องรับรองพิเศษ ผ่านจุดตรวจ Immigration และ Security Checkpoints แยกไว้โดยเฉพาะสำหรับผู้โดยสารชั้นธุรกิจ

ส่วนงานบริการผู้โดยสารชั้นประหยัด (Economy Class) ทั้งสำหรับเที่ยวบินภายในประเทศและระหว่างประเทศนั้น บริษัทฯ จัดเคาน์เตอร์ สำหรับเที่ยวบินภายในประเทศและเที่ยวบินระหว่างประเทศแยกจากกัน ให้บริการตรวจรับบัตรโดยสาร ตรวจเอกสารการเดินทาง ออกบัตรที่นั่ง ตรวจเช็คสัมภาระ สำหรับผู้โดยสารที่ประสงค์จะทำการเช็คอินที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หรือประสงค์ที่จะเช็คอินที่สถานีรถไฟฟ้ามวกกะสน์ได้เช่นกัน การให้บริการ Online Check-in ซึ่งอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารที่ซื้อบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ โดยมีได้ชำระเงินผ่านบัตรเครดิต ให้สามารถเช็คอินผ่านทางอินเทอร์เน็ต ตลอดจนสามารถยกเลิกการตรวจสอบบัตรโดยสารผ่านทางอินเทอร์เน็ตได้ด้วยตนเองภายในระยะเวลาที่กำหนด และสามารถพิมพ์บัตรที่นั่ง (Home Print Boarding pass) ได้ด้วยตนเอง หรือ เช็คอินผ่านทางโทรศัพท์มือถือ (Mobile Check-in) จากรุ่นที่สามารถใช้งานผ่านโปรแกรมบราวเซอร์และสามารถเลือกรับ Mobile Boarding Pass ซึ่งสามารถตรวจสอบบัตรโดยสารล่วงหน้าก่อนเวลาเครื่องออก เลือกปรับเปลี่ยนที่นั่งได้จากแผนผังที่นั่งของเครื่องบิน โดยเมื่อระบบทำการตรวจสอบบัตรโดยสารแล้ว จะปรากฏข้อมูลรายละเอียดของการตรวจสอบบัตรโดยสาร อาทิ ชื่อผู้โดยสาร เที่ยวบิน เส้นทาง และหมายเลขที่นั่ง บนหน้าจอโทรศัพท์มือถือ และการให้บริการ SMS Check-in ซึ่งผู้โดยสารสามารถส่ง SMS ขอทำการตรวจสอบบัตรโดยสารผ่านโทรศัพท์มือถือ ผู้โดยสารสามารถนำกระเป๋าสัมภาระเดินทางมาให้ที่จุด Baggage Drop Counters ได้ นอกจากนี้ บริษัทฯ มีบริการ Pre-check-in ล่วงหน้าที่อาคารสำนักงานใหญ่ ถนนวิภาวดีรังสิต สำหรับผู้โดยสารที่เดินทางเป็นหมู่คณะเพื่ออำนวยความสะดวกและลดเวลาการรอคอยเช็คอินที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยต้องมีการนัดไว้ล่วงหน้า

อีกหนึ่งบริการที่สำคัญในการอำนวยความสะดวก ณ ท่าอากาศยาน คือ การให้บริการเช็คอินแก่ผู้โดยสารต่อเครื่อง ทั้งสำหรับผู้โดยสารการบินไทย มาต่อเครื่องการบินไทย ผู้โดยสารการบินไทยต่อเครื่องของ

สายการบินอื่นๆ หรือผู้โดยสารสายการบินอื่นมาต่อสายอื่นและมาต่อสายการบินไทย ซึ่งครอบคลุมการต่อเครื่องระหว่างเที่ยวบินระหว่างประเทศและภายในประเทศ

ในส่วนการให้บริการด้าน Gate Service บริเวณประตูทางเข้าอากาศยาน ได้แก่ การ Board ผู้โดยสารขึ้นเครื่องสำหรับเที่ยวบินขาออกและรองรับผู้โดยสารออกจากอากาศยานในเที่ยวบินขาเข้า พร้อมทั้งแนะนำให้ผู้โดยสารไปสู่กระบวนการอื่นๆ ต่อไป ทั้งกระบวนการต่อเครื่อง และกระบวนการเข้าประเทศ

สำหรับการให้บริการห้องรับรองพิเศษ (Royal Orchid Lounge) บริษัทฯ พร้อมให้บริการและอำนวยความสะดวกสบายแก่ผู้โดยสารชั้นหนึ่ง (First Class) ชั้นธุรกิจ (Silk Class) สมาชิกแพลทินัม (Royal Orchid Plus Platinum Member) สมาชิกบัตรทอง (Royal Orchid Plus Gold Member) สมาชิกบัตรเครดิต (Non-Airline) ผู้โดยสารสายการบินลูกค้า (Customer Airline) ปัจจุบันการบินไทยมีห้องรับรองพิเศษในพื้นที่ต่างๆ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 8 ห้อง เพื่อรองรับลูกค้าดังกล่าว

ห้องรับรองชั้นหนึ่ง (Royal First Lounge) - Concourse D

บริการตรวจเช็คบัตรโดยสารสำหรับผู้โดยสารชั้นหนึ่งที่รอต่อเครื่อง บริการอาหารและเครื่องดื่ม A-La-Cart Restaurant Concept โดยมีการนำเสนอเมนูอาหารผ่าน iPad ในรูปของ Electronic Menu ในส่วนรับรองผู้โดยสารมีห้องส่วนตัว (Private Room) ห้องพักสำหรับครอบครัว (Family Room) ห้องพักผ่อน (Slumber Room) ห้องอาบน้ำ (Shower Room) บริการ Internet WiFi

ห้องรับรองชั้นธุรกิจ (Royal Silk Lounge) - Concourse D,C,E

บริการอาหารและเครื่องดื่ม (Self Service) บริการเครื่องดื่มในช่วง Happy Hour (Wine/Cocktail) ห้องพักสำหรับครอบครัว (Family Room) ห้องสำหรับเด็ก (Kid Room) ห้องพักผ่อน (Slumber Room) ห้องอาบน้ำ (Shower Room) บริการ Internet WiFi

Spa Lounge – Concourse D

บริการนวดไทย (Thai Traditional Massage) บริการห้องอบตัว (Sauna)

ห้องรับรองชั้นธุรกิจภายในประเทศ (Royal Silk Lounge) - Concourse A

บริการด้วยของว่างแบบไทยพร้อมเครื่องดื่ม (Self Service) ห้องพักส่วนตัว (Private Room)

ในส่วนของการบริการภาคพื้นสำหรับสายการบินลูกค้า ปัจจุบัน บริษัทฯ มีลูกค้า 42 สายการบินให้บริการ Check-in Services บริการอำนวยความสะดวกรับส่งผู้โดยสารในเที่ยวบินขาเข้า-ขาออก บริการผู้โดยสารที่ต้องการได้รับการดูแลเป็นพิเศษเช่นเดียวกับเที่ยวบินของสายการบินไทย เช่น Wheel Chair Passenger / Unaccompanied Minor/Young Passenger/ Non-English Passenger เป็นต้น รวมทั้งการเป็นตัวแทนของสายการบินลูกค้าในการช่วยประสานงานกับหน่วยงานราชการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น กองตรวจคนเข้าเมือง ศุลกากร การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย ในกรณี Irregularities และอื่นๆ ทั้งนี้การให้บริการดังกล่าวครอบคลุมถึงเที่ยวบินสายการบินลูกค้าที่เป็น Schedule Flights/Non-schedule Flights/Extra Flights หรือ เที่ยวบินเช่าเหมาลำ (Charter Flights)

สำหรับรายละเอียดปลีกย่อยในการให้บริการภาคพื้นอื่นๆ ตามที่กฎหมายหรือข้อบังคับ ข้อกำหนดทั้งจากภาครัฐ และความต้องการของสายการบินต่างๆ อาทิ บริการ Edit ข้อมูล Advance Passenger Information System-APIS หรือ Advance Passenger Processes-APP เป็นต้น ซึ่งในระบบการเช็คอินนั้น มีการรองรับการเช็คอินด้วยระบบเช็คอินของตนเองของสายการบินลูกค้า (Native Check-in System) มากกว่า 27 ระบบ หรือ

สามารถเลือกใช้ระบบของ TG DCS (Departure Control System) ได้ นอกจากนี้ยังนำเสนอรูปแบบการให้บริการแบบ Airlines Dedicated Team บริการเก็บค่าน้ำหนักสัมภาระเกิน (Excess Baggage Collection) และอื่นๆ

ด้วยการมุ่งเน้นความตรงต่อเวลาของเที่ยวบิน และเพื่อให้การหมุนเวียนของเครื่องบินเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ มีความรวดเร็วในการเชื่อมต่อเที่ยวบินของผู้โดยสารและกระเป๋าสัมภาระ บริษัทฯ มีศูนย์ควบคุมการปฏิบัติการภาคพื้น (Ground Operation Control Center-GOCC) เป็นศูนย์กลางในการสื่อสาร ควบคุมดูแลประสานงาน เพื่อให้การเชื่อมโยงกิจกรรมการบริการภาคพื้นโดยรวมเป็นไปอย่างสะดวกเรียบร้อย มีการประสานงานกันเพื่อแก้ไขปัญหากรณีเกิดเหตุการณ์ไม่ปกติ และการลดค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติการให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ ในกรณีเกิดเหตุสุดวิสัยเนื่องจากเที่ยวบินล่าช้า หน่วยงานสนับสนุนการบริการ (Service Delivery Support) จะเร่งทำการช่วยเหลือผู้โดยสารทั้งในส่วนของผู้โดยสารที่เดินทางออก และผู้โดยสารต่อเครื่องที่ประสบปัญหาจากเหตุการณ์ดังกล่าวให้สามารถเดินทางต่อไปยังจุดหมายปลายทางได้อย่างราบรื่น พร้อมทั้งได้รับความสะดวกสบาย และความปลอดภัยมากที่สุด

ในส่วนของการบริการลูกค้าภาคพื้นของบริษัทฯ ณ สถานีต่างประเทศ จะแยกประเภทการจัดการเป็น 3 รูปแบบ คือ

- 1. Full Handling** บริษัทฯ ใช้บริการจาก Local Ground Handling Agent เต็มรูปแบบ รวมทั้งบริการผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนผู้จัดการสถานี (Airport Services Manager-ASM) เช่น สถานี Brussels-BRU และ สถานี Macau – MFM
- 2. Partial Handling** บริษัทฯ ใช้บริการบางส่วนจาก Local Ground Handling Agent ตามความเหมาะสม เนื่องจากมีเจ้าหน้าที่ หรือพนักงานท้องถิ่นประจำ ตลอดจนผู้จัดการสถานี (ASM) ที่แต่งตั้งจากส่วนกลาง ทำหน้าที่กำกับดูแลอยู่แล้ว
- 3. Self Handling** บริษัทฯ มีพนักงานท้องถิ่นเป็นผู้ให้บริการเอง ไม่มีการจ้าง Local Ground Handling Agent เช่น สถานี Kathmandu-KTM และสถานี Karachi-KHI

สำหรับการบริการลูกค้าภาคพื้น ณ สถานีต่างจังหวัดนั้น เป็นการให้บริการภาคพื้นแก่สายการบินไทย สายการบินไทยสมายล์ และให้บริการภาคพื้นแก่สายการบินลูกค้าต่างๆ ด้วยมาตรฐาน และศักยภาพเดียวกันกับที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

การควบคุมบริการลูกค้าภาคพื้นทั้งในส่วนของเที่ยวบินของสายการบินไทย สายการบินลูกค้า และเที่ยวบินเช่าเหมาลำจะได้รับการบริหารจัดการ มีการวางแผนการดำเนินงานเพื่อให้เกิดความสะดวกรวดเร็วตรงต่อเวลา และมีความปลอดภัย เครื่องเข้าและออกตามกำหนดเวลา อีกทั้งดำเนินการบริหารงาน การประสานงานกับหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อแก้ไขสถานการณ์กรณีเกิดเหตุการณ์ไม่ปกติขึ้น มีหน่วยงานรับผิดชอบในการบริหารจัดการ ประสานงาน สนับสนุนหน่วยงานหลักของภาครัฐหรือผู้บริหารท่าอากาศยานในกรณีเกิดเหตุวิกฤตต่างๆ เพื่อให้เหตุการณ์คลี่คลายสู่สภาวะปกติ มีการจัดตั้งศูนย์ประสานงานหน่วยงานภายนอก และบัญชาการหน่วยงานภายในบริษัทฯ ในกรณีต้องเผชิญเหตุและวิกฤตต่างๆ เช่น กรณีน้ำท่วมกรุงเทพฯ ในช่วงปลายปี 2554 และกรณีปิดซ่อม Runway ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในเดือนมิถุนายน-กรกฎาคม 2555 เป็นต้น

ในส่วนของการบริการวางแผนและควบคุมระวางบรรทุกและสมดุลของเครื่องบินทั้งเที่ยวบินของสายการบินไทยและสายการบินลูกค้า จะได้รับการบริการอย่างถูกต้องตามข้อกำหนดการบรรทุกและมาตรฐานสากล หรือตามข้อกำหนดของโรงงานผู้ผลิตตรงตามอากาศยานแบบต่างๆ ขณะเดียวกันภายใต้มาตรฐานความปลอดภัย

การบริการภาคพื้นสากล บริษัทฯ มีการกำหนดตัวแทนบริษัทฯ และมอบหมายหน้าที่ให้เป็นผู้ประสานงาน ควบคุม กำกับดูแลความปลอดภัยในลานจอดอากาศยานในฐานะ Ramp Safety Coordinator มีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกัน และลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุต่อบุคคล ทรัพย์สินทั้งของของบริษัทฯ และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมทั้ง ป้องกันอันตรายต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นโดยตรงต่อตัวอากาศยาน

ในกรณีกระเป๋าสัมภาระพลัดหลง สูญหาย บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีหน่วยงานที่มีความสามารถ และประสบการณ์ในการติดตามสัมภาระ รับแจ้งเหตุกรณีกระเป๋าสัมภาระไม่มาพร้อมในเที่ยวบินเดียวกันกับ ผู้โดยสาร ใช้ระบบการติดตามสัมภาระที่เป็นสากล WorldTracer (Missing and Delay Baggage Report) ทั้งส่วน ของ Primary Tracing ในเบื้องต้น จนกระทั่งทำ Secondary Tracing ด้วยศูนย์ติดตาม Centralized Baggage Tracing Center ที่มีประสิทธิภาพ รวมทั้งการรับผิดชอบต่อผู้โดยสารในกรณีกระเป๋าสัมภาระเสียหาย หรือ ทรัพย์สินสูญหายจากกระเป๋าสัมภาระ (Damaged and Pilferage Report) ในเบื้องต้น ณ ท่าอากาศยาน ก่อนส่ง ต่อไปยังกระบวนการพิสูจน์ทราบให้แน่ชัดถึงสาเหตุและผู้รับผิดชอบต่อไป

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังจัดให้มีบริการให้ข้อมูลและช่วยเหลือผู้โดยสารดำเนินงานสัมภาระบริเวณห้องโถง โถงขาเข้า (Carousel Service) โดยประสานงานช่วยเหลือในกรณีผู้โดยสารลืมทรัพย์สินหรือสิ่งของบนเครื่องบินที่ เดินทาง รวมทั้งจัดพนักงาน Porter อำนวยความสะดวกในการนำส่งอาวุธปืนทั้งเที่ยวบินขาออกและขาเข้าตาม ข้อกำหนดด้านความปลอดภัยและความมั่นคงการบินของการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย

การบริการอุปกรณ์ภาคพื้น

สำหรับในปี 2555 บริษัทฯ ยังยึดมั่นในหัวใจหลักของการบริการอุปกรณ์ภาคพื้น (Ground Support Equipment Services) ให้กับอากาศยานของบริษัทฯ และสายการบินลูกค้า ได้แก่ การบริหารงานเตรียมความพร้อม การวางแผนการปฏิบัติงานบริการอุปกรณ์อย่างมีประสิทธิภาพ มีการสื่อสารประสานงานและควบคุมงานใน ส่วนต่างๆ ในการให้บริการอากาศยานและการบริการลานจอด ให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย มีความปลอดภัย สูงสุด โดยเน้นให้อากาศยานมีความพร้อมสามารถทำการบินเข้า-ออก ได้ตรงเวลา

ด้านการรักษาความปลอดภัย หรือความมั่นคงการบิน ทั้งในส่วนของการพิทักษ์ทรัพย์สินของบริษัทฯ ทรัพย์สินของผู้โดยสารตลอดจนทรัพย์สินของลูกค้าจะได้รับการดูแลรักษาอย่างเป็นระบบ มีมาตรการควบคุมการ เข้า/ออกของบุคลากรและยานพาหนะ (Access Control) อย่างเข้มงวด มีการใช้ระบบที่วิวงจรปิด (Close Circuit Television-CCTV) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมดูแลรักษาดังกล่าว สามารถป้องกันภัยก่อนที่จะเกิดขึ้น (Proactive Action)

การให้บริการอุปกรณ์ภาคพื้น ด้วยคุณภาพการบริหารจัดการทั้งด้านบุคลากรที่มีความรู้ ความสามารถ และความชำนาญในการให้บริการ รวมทั้งการใช้อุปกรณ์บริการภาคพื้น มีระบบการตรวจสอบความสมบูรณ์และ สภาพความพร้อมของอุปกรณ์ภาคพื้นที่จะให้บริการอากาศยานของการบินไทย และสายการบินลูกค้าอย่างมี ประสิทธิภาพ

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการจัดเตรียมบุคลากรและอุปกรณ์บริการภาคพื้นอย่างครบถ้วน เพื่อสามารถ ให้บริการอากาศยานทุกชนิดทุกขนาด ตั้งแต่อากาศยานขนาดเล็ก จนถึงอากาศยานขนาดใหญ่ที่สุดใน อุตสาหกรรมการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศซึ่งในปัจจุบัน คือ เครื่องบินแบบแอร์บัส A380

ในส่วนของการดูแลเรื่องความสะอาดถูกหลักอนามัยเป็นสิ่งที่บริษัทฯ ให้ความสำคัญอย่างต่อเนื่องเพื่อ สร้างความเชื่อมั่นและความพึงพอใจให้แก่ลูกค้าในการใช้บริการอุปกรณ์ภาคพื้นของบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ ดำเนิน มาตรการดังกล่าวอย่างเคร่งครัด โดยให้บริการทำความสะอาดภายในอากาศยานด้วยมาตรฐาน Secure Clean

จากประเทศอังกฤษ และมาตรการทำความสะอาดภายในอากาศยาน 36 จุด ที่ผู้โดยสารจะต้องมีการสัมผัส โดยเน้นการเช็ดฆ่าเชื้อ รวมถึงการทำความสะอาดช่องระบายอากาศบนเครื่องบิน

สำหรับการให้บริการรับ-ส่ง ผู้โดยสาร ลูกเรือ ทั้งของสายการบินไทยและสายการบินลูกค้า ระหว่างอากาศยานและอาคารผู้โดยสาร บริษัทฯ มีบุคลากรที่ได้รับการอบรมอย่างดี มีประสบการณ์สูง ตลอดจนยานพาหนะที่ใช้ เช่น Passenger Bus, Passenger Step Vehicle, Invalid Hi-Lift Truck มีคุณภาพสูงตามมาตรฐานสากล

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีการวางแผน กำกับ สั่งการและบริหารงาน ด้านการจัดทำแผนนำอุปกรณ์เข้าซ่อมบำรุง การเปิดและปิดใบสั่งซ่อมอุปกรณ์ การตรวจเช็คและนำอุปกรณ์เข้าซ่อมบำรุงประจำวัน การตรวจรับจัดเก็บ และจ่าย อะไหล่/พัสดุ การจัดส่งอุปกรณ์ อะไหล่ ไปยังสถานี การจัดส่งพนักงานช่างไปปฏิบัติงานที่สถานี การดูแลรักษาเครื่องมือช่าง และเครื่องมือสนับสนุนงานซ่อมบำรุง

ในด้านวิศวกรรมการซ่อมบำรุงอุปกรณ์ภาคพื้น (Ground Equipment Engineering/Maintenance) บริษัทฯ มีศักยภาพทั้งในงานซ่อมบำรุงชิ้นส่วนไฟฟ้า/Electronics ชิ้นส่วนเครื่องกล งานด้านโลหะและสีของอุปกรณ์ภาคพื้น และยานพาหนะของบริษัทฯ รวมทั้งการซ่อมบำรุง ULD (Unit Load Devices) ซึ่งเป็นอุปกรณ์ประเภท AIRBORNE ที่จำเป็นต้องผ่านการรับรองมาตรฐานการซ่อมบำรุง ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้รับการรับรองการซ่อมบำรุงดังกล่าวแล้วจากกรมการขนส่งทางบก ประเทศไทย

การซ่อมบำรุงอุปกรณ์บริการภาคพื้นทุกชนิด รวมทั้งพาหนะบริการลานจอด ทั้งของสายการบินไทยและสายการบินลูกค้า ให้มีความสมบูรณ์ พร้อมใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีความปลอดภัยสูงสุด ตลอดจนมีการตรวจสอบ ประเมินการใช้ การซ่อมที่เป็นไปตามหลักการด้านวิศวกรรมสากล นับเป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยสนับสนุนการดำเนินงานของบริษัทฯ ให้เป็นไปอย่างราบรื่นและมีประสิทธิภาพสูงสุด

ครัวการบิน

ครัวการบินเป็นหน่วยธุรกิจหนึ่งภายใต้การบินไทย ประกอบด้วยธุรกิจหลัก 2 ประเภท ได้แก่ ธุรกิจผลิตอาหารเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารสายการบิน และธุรกิจผลิตอาหารให้บริการภาคพื้น เช่น ภัตตาคาร ณ ท่าอากาศยานนานาชาติ สแนคบาร์ ร้านเบเกอรี่ Puff & Pie ร้านอาหารสวัสดิการ การให้บริการจัดเลี้ยงทั้งในและนอกสถานที่ เป็นต้น

ครัวการบินมีฐานการปฏิบัติการ 2 แห่ง คือ ครัวการบิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งมีพื้นที่ประมาณ 70,000 ตารางเมตร ตั้งอยู่ในเขตปลอดอากร ดำเนินการผลิตอาหารเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารสำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศของบริษัทฯ รวมถึงผู้โดยสารของสายการบินอื่นๆ อีกกว่า 60 สายการบิน และครัวการบิน ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง ซึ่งมีพื้นที่ประมาณ 40,000 ตารางเมตร ดำเนินการผลิตอาหารเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารสำหรับเที่ยวบินภายในประเทศของบริษัทฯ และสำหรับธุรกิจภาคพื้น นอกจากนี้ ครัวการบินยังขยายการให้บริการไปสู่หลายจังหวัดของประเทศไทย อาทิ การให้บริการภัตตาคารที่ท่าอากาศยานเชียงใหม่ เชียงใหม่ ภูเก็ต และภูเก็ต พร้อมกับการผลิตอาหารเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารของบริษัทฯ และของสายการบินอื่นๆ ที่ทำการบินไปยังจังหวัดดังกล่าวอีกด้วย

เพื่อให้มั่นใจได้ว่าลูกค้าของการบินไทยจะได้รับทั้งความพึงพอใจในรสชาติอาหารที่ครัวการบินจัดเตรียมไว้ให้บริการ และความปลอดภัยถูกหลักอนามัย ครัวการบินจึงทำการผลิตอาหารโดยใช้ระบบวิธีการที่ดีตามหลักการผลิตอาหารของกระทรวงอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ควบคู่กับระบบการวิเคราะห์อันตรายและจุดวิกฤตที่ต้องควบคุมทั้งด้านความสะอาดและสุขอนามัย ในปี 2555 ครัวการบิน มีส่วนแบ่งการตลาดประมาณ 71%

ประกอบด้วยสายการบินลูกค้ารวมทั้งสิ้น 58 สายการบิน โดยให้บริการทั้งหมด 73,512 เที่ยวบิน มีภารกิจในการผลิตและจัดสรรอาหารประมาณ 68,113 ชุดต่อวัน อันประกอบด้วย อาหารสำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศของบริษัท จำนวน 34,182 ชุดต่อวัน อาหารสำหรับเที่ยวบินภายในประเทศของบริษัท จำนวน 13,708 ชุดต่อวัน และอาหารสำหรับเที่ยวบินของสายการบินอื่นอีกจำนวน 20,223 ชุดต่อวัน จากภารกิจดังกล่าว สะท้อนให้เห็นอย่างชัดเจน ถึงการยืนหยัดอย่างมั่นคงในฐานะผู้นำด้านธุรกิจผลิตอาหาร และบริการแก่สายการบินของครัวการบิน

ความมุ่งมั่นพัฒนาเพื่อคงคุณภาพระดับสูงสุดในทุกรายละเอียดของการดำเนินการจัดเตรียมอาหารเป็นรากฐานสำคัญให้ครัวการบินได้รับการรับรองมาตรฐานระดับสากลที่สำคัญต่างๆ อาทิ ระบบบริหารคุณภาพ สุขลักษณะและความปลอดภัยของอาหารเชิงบูรณาการ (Quality Hygiene and Safety : QHS) ซึ่งเป็นมาตรฐานระดับสากลภายใต้การยอมรับจากสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศและองค์การอนามัยโลก โดยเป็นระบบที่ควรรวมระบบคุณภาพ ISO 9001:2008 ระบบ Good Manufacturing Practice (GMP) และ Hazard Analysis and Critical Control Point (HACCP) เข้าไว้ด้วยกัน นอกจากนี้ ครัวการบินยังได้รับการรับรองตามระบบมาตรฐาน ISO 14001:2004 ระบบการจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัย OHSAS 18001:2007 และระบบ HAL-Q (Halal-GMP/HACCP)

ด้วยความเชี่ยวชาญ ความชำนาญ และประสบการณ์อันยาวนานกว่า 5 ทศวรรษ ในการดำเนินธุรกิจด้านอาหารตามมาตรฐานที่เป็นที่ยอมรับระดับสากล ทำให้ครัวการบินได้รับรางวัลสถานประกอบการดีเด่นด้านความปลอดภัยอาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานระดับประเทศประจำปี 2554 ทั้งยังมีส่วนสำคัญผลักดันให้การบินไทยได้รับรางวัลสายการบินยอดเยี่ยมอันดับที่ 1 ประเภทการให้บริการอาหารบนเครื่องบินชั้นประหยัดยอดเยี่ยม (World's Best Economy Class Catering) จากสกายแทร็กซ์ ในปีเดียวกัน และในปี 2555 ยังได้รับรางวัล Excellent Catering Services Award – Silver จากสายการบิน EVA Airways

แม้ว่าในปี 2555 ครัวการบินจะได้รับผลกระทบจากสภาวะเศรษฐกิจโลกชะลอตัว รวมทั้งวิกฤตการณ์ต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นราคาน้ำมันในตลาดโลกที่ปรับตัวสูงขึ้น ประกอบกับภัยพิบัติทางธรรมชาติในต่างประเทศ แต่ด้วยความมุ่งมั่น ความตั้งใจ ความแน่วแน่ของฝ่ายบริหารและพนักงานที่ร่วมแรงร่วมใจกันต่อสู้ โดยอาศัยการปรับ กลยุทธ์ในด้านต่างๆ ให้เหมาะสม สอดคล้องกับความท้าทายที่รุมล้อมรอบด้าน อาทิ การชะลอการลงทุนที่ไม่มีความจำเป็นเร่งด่วน การปรับลดค่าใช้จ่ายเพื่อลดต้นทุนในการดำเนินงาน การประหยัดพลังงาน และการนำเอา ระบบบริหารเพื่อประสิทธิภาพ (Lean Management) มาประยุกต์ใช้ในกระบวนการปฏิบัติงานต่างๆ ช่วยให้ภาระต้นทุนที่บริษัทฯ ต้องแบกรับอยู่มีระดับลดลง อันเอื้อต่อการปรับโครงสร้างต้นทุนให้เหมาะสมต่อการแข่งขันในธุรกิจการบิน

หน่วยธุรกิจการบินไทยสมายล์

ท่ามกลางภาวะการแข่งขันในธุรกิจการบินที่ทวีความรุนแรงอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะภายหลังการขยายตัวอย่างรวดเร็วของสายการบินต้นทุนต่ำ บริษัทฯ จึงดำเนินการจัดตั้งหน่วยธุรกิจการบิน “THAI Smile-ไทยสมายล์” ซึ่งเป็น Sub-Brand และเป็นส่วนหนึ่งของบริษัทฯ เพื่อเสริมสร้างความแข็งแกร่งให้แก่ภาพลักษณ์และตำแหน่งทางการตลาดของการบินไทย โดยหน่วยธุรกิจฯ ให้บริการรับและส่งต่อผู้โดยสารให้กับการบินไทยด้วยผลิตภัณฑ์และบริการที่มีมาตรฐานในระดับใกล้เคียงกัน เพื่อเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันด้านต้นทุนในตลาดเส้นทางบินระยะใกล้ในภูมิภาคเอเชีย และตลาดเส้นทางบินภายในประเทศบางเส้นทางของบริษัทฯ รวมทั้งเป็นเครื่องมือหนึ่งที่สำคัญสำหรับตอบสนองความต้องการเชิงกลยุทธ์ให้แก่การบินไทย

หน่วยธุรกิจการบินไทยสมัยมีตำแหน่งทางการตลาดอยู่ระหว่างการบินไทย และสายการบินต้นทุนต่ำ โดยภาพลักษณ์ตราสินค้าของหน่วยธุรกิจการบินไทยสมัย เน้นความสดใส ทันสมัย (Trendy) ให้บริการด้วยความเป็นมิตร พร้อมใส่ใจในรายละเอียด (Friendly) และมีความคุ้มค่า (Worthy) ลูกค้ำกลุ่มเป้าหมายหลักของหน่วยธุรกิจการบินไทยสมัย ร้อยละ 30 จะเป็นผู้โดยสารที่เดินทางเชื่อมต่อกับเที่ยวบินของการบินไทย ในขณะที่ร้อยละ 70 จะเป็นผู้โดยสารที่เดินทางในเส้นทางบินของการบินไทยสมัยเพียงอย่างเดียว

ในส่วนของผู้บินหน่วยธุรกิจการบินไทยสมัย ใช้เครื่องบินลำตัวแคบแบบแอร์บัส A320 -200 พิสัยการบินประมาณ 3,500 กิโลเมตร หรือเทียบเท่าประมาณ 4 ชั่วโมงบิน ซึ่งสอดคล้องเป็นอย่างดีกับรูปแบบการดำเนินธุรกิจที่มุ่งเน้นทำการบินในเส้นทางบินระยะใกล้ ครอบคลุมจุดหมายสำคัญต่างๆ จำนวนมากในภูมิภาคเอเชีย อาทิ จีน อินเดีย และอาเซียน เป็นหลัก ควบคู่กับการให้ความสำคัญกับความถี่ของจำนวนเที่ยวบิน ในปี 2555 หน่วยธุรกิจการบินไทยสมัยมีเครื่องบินจำนวน 4 ลำ และจะขยายเป็น 20 ลำในปี 2558 โดยเริ่มทำการบินตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2555 ที่ผ่านมา

ในปี 2555 หน่วยธุรกิจการบินไทยสมัยให้บริการใน 5 จุดบิน แบ่งเป็นเส้นทางบินระหว่างประเทศ 1 เส้นทางบิน คือ เส้นทางบินไป-กลับ กรุงเทพฯ - มาเก๊า และเส้นทางบินภายในประเทศ 4 เส้นทางบิน คือ กระบี่ สุราษฎร์ธานี เชียงใหม่ และภูเก็ต สำหรับในปี 2556 หน่วยธุรกิจการบินไทยสมัย จะขยายเส้นทางบินสู่เมืองต่างๆ ทั้งเส้นทางบินภายในประเทศและเส้นทางบินในภูมิภาคเอเชีย เพื่อให้สอดคล้องกับจำนวนเครื่องบินที่จะทยอยรับมอบจนครบ 10 ลำภายในสิ้นปี 2556

การดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมและความรับผิดชอบต่อสังคมขององค์กร

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ยังคงมุ่งมั่นที่จะนำพาองค์กรไปสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน ภายใต้วิสัยทัศน์แห่งการเป็นสายการบินที่ใส่ใจในสิ่งแวดล้อมและมีความรับผิดชอบต่อสังคม โดยบริษัทฯ ได้มีการกำหนดยุทธศาสตร์ด้านสิ่งแวดล้อมและความรับผิดชอบต่อสังคมที่ชัดเจน พร้อมทั้งเร่งผลักดันการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ดังกล่าวให้เกิดผลเป็นรูปธรรมอย่างต่อเนื่อง

สำหรับการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม บริษัทฯ ยังคงเดินหน้าพัฒนาองค์กรภายใต้กรอบแนวคิดของการเดินทางแบบรักษ์สิ่งแวดล้อม (Travel Green) ซึ่งมุ่งเน้นการใช้เชื้อเพลิงให้มีประสิทธิภาพสูงสุด เพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO2) ออกสู่ชั้นบรรยากาศ โดยเริ่มตั้งแต่การดูแลรักษาเครื่องยนต์อากาศยานให้มีความสมบูรณ์ พร้อมทั้งนำเทคโนโลยีใหม่ๆ ในการทำความสะอาดเครื่องยนต์มาใช้ รวมทั้งอุปกรณ์ล้างทำความสะอาดลำตัวเครื่องบินเพื่อลดการเสียดสีช่วยประหยัดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง โดยในช่วงต้นปี 2555 บริษัทฯ ได้มีการนำอุปกรณ์ล้างเครื่องยนต์ Clear Core มาใช้ ซึ่งเป็นนวัตกรรมใหม่ที่มีส่วนช่วยในการรักษาสิ่งแวดล้อม ส่งผลให้บริษัทฯ สามารถลดค่าใช้จ่ายด้านพลังงานได้ถึงปีละ 120 ล้านบาท ขณะเดียวกัน บริษัทฯ ยังเริ่มเดินหน้าพัฒนาฝูงบินโดยนำเครื่องบินรุ่นใหม่ที่มีประสิทธิภาพสูงมาใช้ ทั้งเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER และเครื่องบินแอร์บัส A380-800 ซึ่งมีประสิทธิภาพโดดเด่นในเรื่องของการประหยัดพลังงานและยังมีส่วนช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับบริษัทฯ อีกด้วย

บริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อการสนับสนุนและส่งเสริมการใช้เชื้อเพลิงชีวภาพ (Biofuels) เพื่อลดการใช้น้ำมันอากาศยานที่ผลิตจากฟอสซิลให้ได้ในอนาคต โดยบริษัทฯ ยังคงสานต่อ “โครงการพัฒนาเชื้อเพลิงอากาศยานชีวภาพในการบินอย่างยั่งยืน” ซึ่งเป็นการผนึกกำลังร่วมกันระหว่างหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ทั้งในและต่างประเทศ เพื่อร่วมมือผลักดันให้เกิดการใช้เชื้อเพลิงอากาศยานชีวภาพในอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย โดยล่าสุดเมื่อวันที่ 20-21 มีนาคม 2555 บริษัทฯ ได้ร่วมมือกับพันธมิตรต่างๆ จัดสัมมนา

เชิงปฏิบัติการ “Thai Aviation and Environmental Workshop-Biofuels and Efficient Flight Operation” มีวัตถุประสงค์เพื่อแลกเปลี่ยนความรู้ใหม่ๆ เกี่ยวกับเทคโนโลยีการผลิตเชื้อเพลิงอากาศยานชีวภาพ และการใช้เทคโนโลยีใหม่ๆ ในการบริหารจัดการจราจรทางอากาศ เพื่อให้ใช้เชื้อเพลิงได้อย่างมีประสิทธิภาพ

บริษัทฯ ให้ความสำคัญอย่างต่อเนื่องกับการอนุรักษ์พลังงานในทุกขั้นตอนของกระบวนการทำงานและการให้บริการ ทั้งการปรับปรุงอาคารศูนย์ปฏิบัติงานของบริษัทฯ ภายใต้แนวคิดของการอนุรักษ์พลังงาน รวมถึงการกระตุ้นให้พนักงานในทุกระดับให้ความสำคัญต่อการประหยัดพลังงานและการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่า ควบคู่ไปกับการนำเทคโนโลยีต่างๆ มาใช้ในการให้บริการ ทั้งในเรื่องของการตรวจสอบข้อมูลการบิน ตารางเที่ยวบิน และสำรองที่นั่งผ่านระบบอินเทอร์เน็ต ระบบการเช็คอินด้วยตนเองผ่าน SMS โดยใช้ 2D Barcode รวมถึงการเปลี่ยนแปลงวัสดุอุปกรณ์ในห้องโดยสารให้เบาขึ้น ซึ่งมีส่วนช่วยในการประหยัดพลังงาน ทำให้บริษัทฯ ได้รับการรับรองมาตรฐานการจัดการสิ่งแวดล้อม (Environmental Management System ISO 14001 : 2004) จาก BUREAU VERITAS Certification มาอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2547 สะท้อนให้เห็นถึงความตระหนักและความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมที่บริษัทฯ ให้ความสำคัญเสมอมา และบริษัทฯ ได้รับรางวัลบุคลากรดีเด่นด้านพลังงาน ประเภททีมงานด้านพลังงานอาคารควบคุมและรางวัลดีเด่นด้านอนุรักษ์พลังงาน ประเภทอาคารสร้างสรรค์เพื่อการอนุรักษ์พลังงาน (อาคารเขียว) จากงานมอบรางวัลอนุรักษ์พลังงานไทย ประจำปี 2011 จากการประกวด Thailand Energy Award 2011 รวมทั้ง รางวัลสถานประกอบการดีเด่นด้านความปลอดภัยอาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน และเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับวิชาชีพระดับประเทศ ประจำปี 2555

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีความมุ่งมั่นที่จะปลูกฝังจิตสำนึกในการรักษาสิ่งแวดล้อมให้แก่พนักงาน รวมถึงผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในทุกภาคส่วน ผ่านกิจกรรมเพื่อสิ่งแวดล้อมต่างๆ ที่จัดขึ้นตลอดทั้งปี ภายใต้ชื่อโครงการ “การบินไทยปลูกชีวิตให้แผ่นดิน” ซึ่งเป็นความร่วมมือระหว่างอาสาสมัครพนักงานการบินไทยกับชุมชนท้องถิ่น ให้มีส่วนร่วมและนำไปสู่การพัฒนาอย่างต่อเนื่องยั่งยืน อาทิ โครงการป่าชุมชน บ้านร่องบอน จังหวัดเชียงราย เพื่อช่วยลดปัญหาหมอกควันที่เป็นอุปสรรคในการบิน เป็นต้น

นอกจากการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมแล้ว บริษัทฯ ยังให้ความสำคัญกับประเด็นเรื่องความรับผิดชอบต่อสังคม (Corporate Social Responsibility : CSR) ไม่ยิ่งหย่อนไปกว่ากัน ดังเห็นได้จากกิจกรรมด้าน CSR ที่จัดขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะการส่งเสริมกิจกรรมเพื่อเด็กและเยาวชนทั้งด้านการศึกษาและกีฬาเพื่อสร้างเยาวชนแบบอย่างที่ดี บริษัทฯ ให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยพิบัติทั้งในและต่างประเทศโดยเฉพาะการขนส่งเครื่องอุปโภคบริโภคไปยังที่ต่างๆ โดยเครื่องบินของบริษัทฯ การช่วยเหลือผู้ด้อยโอกาสในท้องถิ่นต่างๆ เป็นเป้าหมายหลักในการช่วยเหลือสังคม รวมทั้งการสนับสนุนงานด้านสาธารณสุขและการแพทย์ โดยตลอดปี 2555 บริษัทฯ สนับสนุนการขนส่งโลหิตของสภากาชาดไทยเพื่อช่วยเหลือผู้ป่วยในโรงพยาบาลต่างๆ ทั่วประเทศที่อยู่ห่างไกล รวมถึงการร่วมมือกับมูลนิธิแอร์บีส์ในการรับบริจาคและมอบอุปกรณ์ทางการแพทย์โรงพยาบาลทหารผ่านศึก เป็นต้น

บริษัทฯ ยังให้ความสำคัญกับการสร้างอาชีพให้กับประชาชนทั่วไปที่สนใจภายใต้ชื่อโครงการ “ครัวการบินไทยให้อาชีพ” โดยมีการจัดอบรมหลักสูตรการทำอาหารในชุมชนต่างๆ เพื่อให้ผู้เข้าร่วมโครงการสามารถนำความรู้ที่ได้ไปประกอบอาชีพต่อไปในอนาคต ขณะเดียวกัน บริษัทฯ ยังร่วมสนับสนุนนักกีฬาคนพิการทีมชาติไทยในการเข้าร่วมการแข่งขันพาราลิมปิกเกมส์ ครั้งที่ 14 ณ กรุงลอนดอน สหราชอาณาจักร และให้การสนับสนุนนักกีฬาวีลแชร์ทีมชาติไทย ในการแข่งขัน Swiss Wheelchair Series 2012 ณ ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ เป็นต้น

ขณะเดียวกัน บริษัทฯ ยังเน้นการปลูกฝังให้พนักงานตระหนักถึงบทบาทหน้าที่ในฐานะพนักงานรัฐวิสาหกิจที่ดีในการช่วยเหลือสังคม โดยเฉพาะการสนับสนุนการดำเนินกิจกรรมจิตอาสาของพนักงาน ซึ่งเป็นการเปิดโอกาสให้พนักงานในทุกภาคส่วนได้ริเริ่มและมีส่วนร่วมในการจัดกิจกรรมเพื่อสังคม อาทิ โครงการค่ายอาสาพัฒนาชนบทโครงการเก็บขยะและทำความสะอาดชายหาดน้ำริน จังหวัดระยอง ของชมรมจักรยานพนักงานการบินไทย เป็นต้น

ด้วยความมุ่งมั่นในการดำเนินธุรกิจ โดยยึดหลักของความใส่ใจในสิ่งแวดล้อมและมีความรับผิดชอบต่อสังคม ส่งผลให้บริษัทฯ ได้รับรางวัล CSRI Recognition ประเภท Most Improved CSR ประจำปี 2555 จากสถาบันธุรกิจเพื่อสังคม (CSRI) ภายใต้การดำเนินงานของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ซึ่งถือเป็นความภาคภูมิใจอย่างยิ่งของบริษัทฯ ที่ได้เป็นส่วนหนึ่งในการพัฒนาคุณภาพสังคมและสิ่งแวดล้อมให้ดีขึ้น

สภาวะอุตสาหกรรมการบินและการแข่งขัน

ในปี 2555 สภาวะเศรษฐกิจโลกมีการชะลอตัวต่อเนื่อง สาเหตุหลักมาจากวิกฤตหนี้สาธารณะในยุโรป และการชะลอตัวทางเศรษฐกิจของประเทศสหรัฐอเมริกา ส่งผลให้ IMF ปรับลดประมาณการอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจโลกลงอยู่ที่ร้อยละ 3.3 ซึ่งต่ำกว่าปี 2554 ที่มีอัตราการเติบโตประมาณร้อยละ 3.8 และเนื่องจากปัจจุบันกิจกรรมทางเศรษฐกิจมีการเชื่อมโยงถึงกันทั่วโลกส่งผลให้เกิดการชะลอตัวทางเศรษฐกิจไปทั่วทุกภูมิภาค รวมถึงประเทศเศรษฐกิจเกิดใหม่และกำลังพัฒนาที่เป็นแรงขับเคลื่อนหลักของเศรษฐกิจโลก อาทิ จีนและอินเดีย ซึ่งมีโครงสร้างเศรษฐกิจที่พึ่งพาการส่งออกเป็นหลัก โดยมียุโรปและสหรัฐอเมริกาเป็นตลาดหลักที่สำคัญ เมื่อเกิดวิกฤตทางเศรษฐกิจในภูมิภาคดังกล่าวจึงส่งผลทำให้ปริมาณความต้องการสินค้าลดลงส่งผลกระทบต่อยอดส่งออกสินค้าที่ลดลง อย่างไรก็ตาม ในปี 2555 การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของจีนและอินเดียยังคงอยู่ในระดับสูงที่ประมาณร้อยละ 7.8 และ 4.9 ตามลำดับ ในส่วนของราคาน้ำมันในตลาดโลกยังคงมีระดับราคาและความผันผวนค่อนข้างสูง ตามสถานการณ์ที่เกิดขึ้น ได้แก่ ความกังวลต่อปัญหาหนี้สาธารณะในยุโรปการชะลอตัวทางเศรษฐกิจ สถานการณ์ความไม่สงบทางการเมืองในประเทศผู้ผลิตน้ำมัน และความขัดแย้งกรณีโครงการนิวเคลียร์ระหว่างประเทศอิหร่านและตะวันตก ส่งผลให้การคาดการณ์ราคาน้ำมันทำได้ยาก สายการบินจึงต้องเผชิญกับความเสี่ยงจากความผันผวนที่เกิดขึ้น ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อประกอบการของสายการบินโดยตรงเนื่องจากราคาน้ำมันเป็นปัจจัยการผลิตที่สำคัญและมีสัดส่วนของต้นทุนสูง และที่สำคัญการแข่งขันระหว่างสายการบินด้วยกันยังคงทวีความรุนแรงอย่างต่อเนื่อง ไม่ว่าจะเป็นการขยายเครือข่ายเส้นทางบิน ผู้บิน และการแข่งขันด้านราคา ทั้งจากสายการบินภูมิภาคตะวันออกกลาง สายการบินต้นทุนต่ำ และการเพิ่มศักยภาพ โดยการรวมตัวของกลุ่มสายการบินในลักษณะต่างๆ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ซึ่งส่งผลกระทบต่อกระบวนการเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ (Landscape) ของการแข่งขันในหลายภูมิภาคในอุตสาหกรรมการบินดังนั้นการปรับตัวของสายการบินควบคู่กับการวางกลยุทธ์ในการบริหารจัดการอย่างชัดเจนรอบคอบและสอดคล้องทันต่อเหตุการณ์ จึงเป็นสิ่งที่มีความสำคัญต่อการดำเนินงานเพื่อรักษาความยั่งยืนของสายการบิน

เพื่อรับมือกับความท้าทายดังกล่าวข้างต้น บริษัทฯ ได้มีการทบทวนและปรับกลยุทธ์ เพื่อเตรียมพร้อมรองรับสถานการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้นหรือมีความเป็นไปได้ที่จะเกิดขึ้น ให้ครอบคลุมครบถ้วนในทุกด้าน ทั้งในแง่การเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการต้นทุน การบริหารจัดการการใช้น้ำมันอย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงการประกันราคาน้ำมันล่วงหน้าเพื่อลดความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมันในตลาดโลก การเพิ่มศักยภาพความสามารถในการแข่งขัน การพัฒนาเส้นทางบิน พร้อมทั้งปรับเปลี่ยนตารางบินและแบบเครื่องบินให้สอดคล้องกับปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสาร ควบคู่กับการดำเนินกิจกรรมทางการตลาดและการขาย เพื่อกระตุ้นความต้องการเดินทางอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังติดตามการดำเนินมาตรการต่างๆ ตามแผนกล

ยุทธศาสตร์อย่างสม่ำเสมอในทุกส่วนที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการนำระบบอิเล็กทรอนิกส์ต่างๆ มาใช้ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในงานบริการและการปฏิบัติงาน รวมทั้งยังมีการวางแผนรองรับเหตุการณ์ความไม่แน่นอนต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้น เพื่อให้สามารถตอบสนองต่อสถานการณ์ต่างๆ ได้รวดเร็วและทันที่

สถานการณ์ขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ

สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transportation Association : IATA) คาดการณ์ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศทางอากาศโดยรวมของโลกในปี 2556 จะขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.5 ในขณะที่ปี 2555 ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศทางอากาศโดยรวมขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.0 โดยภูมิภาคเอเชียมีการขยายตัวในอัตราต่ำกว่าที่ร้อยละ 5.2 ในขณะที่ภูมิภาคที่เติบโตมากที่สุด คือ ภูมิภาคตะวันออกกลาง ซึ่งมีอัตราการขยายตัวถึงร้อยละ 15.4 เนื่องจากเศรษฐกิจในภูมิภาคดังกล่าวมีการขยายตัวต่อเนื่อง และมีปริมาณการเดินทางสูงจากการขยายตัวของสายการบินในกลุ่มตะวันออกกลาง ซึ่งมีเป้าหมายในการพัฒนาเมืองสำคัญในประเทศกลุ่มตะวันออกกลาง เพื่อใช้เป็นศูนย์กลางการเดินทางไปยังทุกภูมิภาคของโลก โดยการขยายเครือข่ายเส้นทางบินอย่างครอบคลุมในทุกภูมิภาค

สำหรับประเทศไทย จากเหตุการณ์มหาอุทกภัยซึ่งเกิดขึ้นในภาคกลางรวมทั้งในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลในช่วงไตรมาส 4 ของปี 2554 ได้ส่งผลให้ปริมาณผู้โดยสารเข้า-ออกประเทศไทยในไตรมาสแรกปี 2555 มีการขยายตัวร้อยละ 6 ซึ่งมีอัตราการขยายตัวลดลงเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนที่ขยายตัวร้อยละ 9.1 อย่างไรก็ตาม จากมาตรการดำเนินการกระตุ้นการท่องเที่ยวของทั้งภาครัฐและเอกชนตลอดปี 2555 ได้ส่งผลให้ภาพรวมของปี 2555 ปริมาณผู้โดยสารเข้า-ออกประเทศไทยเดือนมกราคม-พฤศจิกายน 2555 มีอัตราการขยายตัวถึงร้อยละ 13.2 ทั้งนี้ ในส่วนของบริษัทฯ เพื่อเพิ่มปริมาณผู้โดยสาร โดยการสร้างความพึงพอใจในการบริการและดึงดูดลูกค้าได้มากขึ้น ได้มีการพัฒนาปรับปรุงผลิตภัณฑ์ของบริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง ให้สามารถแข่งขันกับคู่แข่งและตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้มากขึ้น รวมทั้งมีการติดตามปัจจัยแวดล้อมต่างๆ ทางธุรกิจการบินในทุกระยะอย่างใกล้ชิดและต่อเนื่อง เพื่อปรับการดำเนินการในแต่ละส่วนที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องเหมาะสมกับสถานการณ์ได้อย่างรวดเร็ว

ในช่วงเดือนมกราคม-พฤศจิกายน 2555 มีสายการบินที่ทำการบินประจำระหว่างประเทศของไทยรวม 104 สายการบิน ทำการขนส่งผู้โดยสารรวม 38.5 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 13.2 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2554 เป็นผู้โดยสารของบริษัทฯ จำนวน 12.5 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 10.9 ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังคงรองความเป็นผู้นำตลาดโดยมีส่วนแบ่งการตลาดผู้โดยสารระหว่างประเทศร้อยละ 32.5 รองลงมา คือ สายการบินไทยแอร์เอเชีย คาเธ่ย์แปซิฟิก เอมิเรตส์ แอร์เอเชีย และโคเรียนแอร์ ซึ่งมีส่วนแบ่งการตลาดร้อยละ 7.1 3.8 2.9 2.5 และ 2.4 ตามลำดับ

สถานการณ์ขนส่งสินค้าทางอากาศ

ปี 2556 สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) คาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศโดยรวมจะขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.4 โดยในปี 2555 ปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศโดยรวมหดตัวลดลงร้อยละ -1.9 โดยภูมิภาคเอเชียมีอัตราการหดตัวลดลงมากกว่าที่ร้อยละ -6.2 ในขณะที่ภูมิภาคที่มีการขยายตัวมากที่สุด คือ ภูมิภาคตะวันออกกลาง ซึ่งมีอัตราการขยายตัวร้อยละ 14.8

ในส่วนของการบินขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของไทยได้ฟื้นตัวกลับมา มีอัตราการขยายตัวในปี 2555 โดยในช่วงเดือนมกราคม-พฤศจิกายน ประเทศไทยมีปริมาณการขนส่งสินค้ารวม 1,234,160 ตัน เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 5.8 เป็นการขนส่งสินค้าขาออก 695,611 ตัน เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปี 2554 ร้อยละ 3.5 ส่วนสินค้าขาเข้ามีปริมาณการขนส่ง 538,548 ตัน เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปี 2554 ร้อยละ 9.1

สำหรับบริษัทฯ มีปริมาณการขนส่งสินค้าขาออก 289,346 ตัน คิดเป็นส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 41.6 มีปริมาณการขนส่งลดลงจากปี 2554 ร้อยละ -2.9 และมีปริมาณขนส่งสินค้าขาเข้า 248,655 ตัน คิดเป็นส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 46.2 มีปริมาณการขนส่งเพิ่มขึ้นจากปี 2554 ร้อยละ 2.6 ตลาดโดยรวมสินค้าขาออกมีปริมาณสูงกว่าสินค้าขาเข้า สำหรับตลาดภูมิภาคที่มีการขนส่งสินค้าทางอากาศมาก ได้แก่ ฮองกง โตเกียว สิงคโปร์ ไทเป และโซล สำหรับตลาดข้ามทวีป ได้แก่ แฟรงก์เฟิร์ต ลอนดอน อัมสเตอร์ดัม ซูริก และปารีส ตามลำดับ

การแข่งขันของอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศ

ตลาดผู้โดยสารภายในประเทศในปี 2555 ตั้งแต่เดือนมกราคม-พฤศจิกายน ยังคงมีการขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยปัจจุบันธุรกิจสายการบินภายในประเทศ มีการแข่งขันทางด้านราคาที่ยังคงเพิ่มขึ้น พร้อมทั้งยังเสนอทางเลือกในรูปแบบที่หลากหลาย เพื่อดึงดูดผู้โดยสาร ปัจจุบันสายการบินที่ให้บริการภายในประเทศมีจำนวนทั้งสิ้น 10 สายการบิน ได้แก่ การบินไทย บางกอกแอร์เวย์ เอสจีเอแอร์ไลน์ แอปบีแอร์ บิสซิเนสแอร์ กานต์แอร์ โซลาร์แอร์ และเป็นสายการบินต้นทุนต่ำ 3 สายการบิน ได้แก่ ไทยแอร์เอเชีย นกแอร์ และโอเรียนไทยแอร์ไลน์ ซึ่งในปี 2555 ตั้งแต่เดือนมกราคม-พฤศจิกายน มีผู้โดยสารเดินทางภายในประเทศรวม 15.9 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปี 2554 ร้อยละ 18.2 โดยบริษัทฯ ยังคงเป็นสายการบินที่มีการขนส่งผู้โดยสารมากที่สุดอยู่ที่ 5.2 ล้านคน คิดเป็นส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 32.6 ส่วนสายการบินอื่นคือ ไทยแอร์เอเชีย นกแอร์ บางกอกแอร์เวย์ โอเรียนไทยแอร์ไลน์ เอสจีเอแอร์ไลน์ แอปบีแอร์ บิสซิเนสแอร์ กานต์แอร์ และโซลาร์แอร์ มีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 25.7 21.8 14.2 4.7 0.9 0.1 0.1 0.04 และ 0.04 ตามลำดับ

การแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินระหว่างประเทศ

ในปี 2555 สายการบินต่างๆ ได้มีการปรับการดำเนินการให้สามารถตอบสนองสอดคล้องกับความต้องการของผู้โดยสารและเหมาะสมกับสถานการณ์ ซึ่งมีทั้งสายการบินหลักที่ให้บริการเต็มรูปแบบ และสายการบินต้นทุนต่ำ โดยเฉพาะสายการบินจากภูมิภาคตะวันออกกลาง ซึ่งมีความพยายามอย่างยิ่งในการใช้เมืองต่างๆ ในตะวันออกกลางในฐานะศูนย์กลางการเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างภูมิภาค ควบคู่กับการขยายเครือข่ายเส้นทางบิน โดยอาศัยฝูงบินขนาดใหญ่ที่พร้อมขยายการบินไปทั่วทุกภูมิภาคของโลก ทำให้การแข่งขันทางธุรกิจการบินทวีความรุนแรงมากขึ้นอย่างเห็นได้ชัด นอกจากนี้ การคาดการณ์เศรษฐกิจเอเชียโดยเฉพาะจีนและอินเดีย ซึ่งยังคงมีแนวโน้มเติบโต ได้เสริมสร้างความมั่นใจให้แก่สายการบินต่างๆ ว่าการเดินทางในภูมิภาคเอเชียจะยังคงมีการขยายตัวต่อไป ทำให้แม้แต่สายการบินต้นทุนต่ำก็มีแนวโน้มที่จะขยายการให้บริการเพิ่มขึ้นในภูมิภาคดังกล่าว ยิ่งเป็นปัจจัยผลักดันให้สภาวะการแข่งขันที่รุนแรงขยายตัวกว้างขวางมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการแข่งขันด้านราคา

การจัดหาผลิตภัณฑ์หรือบริการ
กำลังการผลิตและปริมาณการผลิตที่เกี่ยวข้องกับการบิน

		ปี 2555	ปี 2554	ปี 2553
- จำนวนเครื่องบินที่ใช้บริการ ²⁾ (Number of Aircraft)	(ลำ)	95	89	84
- จุดหมายปลายทาง (ไม่รวมกรุงเทพฯ) (Number of Destinations)	(จุดบิน)	73	72	72
- ระยะทางบิน (Kilometres Flown)	(พันกม.)	255,121	250,147	243,147
จำนวนการลงของเครื่องบิน (Number of Landings)	(ครั้ง)	93,155	88,734	87,645
- จำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบิน (Flight Hours)	(ชั่วโมง/ปี)	364,536	355,815	341,165
- ชั่วโมงการใช้เครื่องบินโดยเฉลี่ย (Aircraft Utilization)	(ชั่วโมง/วัน)	11.5	11.7	11.4
การขนส่งผู้โดยสาร				
- ปริมาณที่นั่ง (Available Seats Kilometer)	(ล้านที่นั่ง-กม.)	79,231	78,533	75,600
- ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometer)	(ล้านคน-กม.)	60,679	55,267	55,676
- อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Cabin Factor)	(ร้อยละ)	76.6	70.4	73.6
- จำนวนผู้โดยสาร (Number of Passengers)	(พันคน)	20,615	18,398	18,165
- รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย ³⁾ (Passenger Yield)	(บาท/คน-กม.)	2.72	2.75	2.57
การขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์				
- ปริมาณการผลิตพัสดุภัณฑ์ (Available Dead Load Ton-Kilometer)	(ล้านตัน-กม.)	4,892	4,919	4,708
- ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Revenue Freight Ton-Kilometer)	(ล้านตัน-กม.)	2,653	2,766	2,895

		ปี 2555	ปี 2554	ปี 2553
-	อัตราภาระขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor)	(ร้อยละ) 54.2	56.2	61.5
-	น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง (Cargo Carried)	(พันกก.) 679,120	689,640	713,931
-	รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย ³⁾ (Freight Yield)	(บาท/ตัน-กม.) 9.78	9.89	9.50
การขนส่งรวมทั้งระบบ				
-	ปริมาณการผลิต (Available Ton-Kilometer)	(ล้านตัน-กม.) 12,023	11,987	11,516
-	ปริมาณการขนส่ง (Revenue Ton-Kilometer)	(ล้านตัน-กม.) 8,230	7,836	7,997
-	อัตราส่วนการบรรทุก (Load Factor)	(ร้อยละ) 68.4	65.4	69.4
-	รายได้รวมทั้งระบบเฉลี่ยต่อหน่วย ³⁾ (System-wide Yield)	(บาท/ตัน-กม.) 23.30	23.06	21.49

หมายเหตุ :

(2) ไม่รวมเครื่องบินที่บริษัทฯ ให้บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด เช่า และเครื่องบินปลดประจำการ

(3) รายได้รวมเงินประกันภัย และค่าธรรมเนียมน้ำมันเรียกเก็บจากผู้โดยสาร/ผู้ขนส่งสินค้า

โครงสร้างค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและปัจจัยการผลิตที่สำคัญ

ค่าใช้จ่ายที่สำคัญในการดำเนินงานของบริษัทฯ ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการจัดหาเครื่องบินเพื่อนำมาใช้บริการ ค่าใช้จ่ายน้ำมันอากาศยานที่ใช้ในการบิน ค่าใช้จ่ายด้านพนักงานซึ่งเป็นทรัพยากรที่สำคัญในธุรกิจการให้บริการ และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบินอื่นๆ

	ปี 2555		ปี 2554		ปี 2553	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	77,481	39.6	76,389	39.5	56,519	32.7
- ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	31,544	16.1	30,964	16.0	34,484	20.0
- ค่าบริการการบิน	20,693	10.6	20,428	10.6	19,064	11.0
- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	5,547	2.8	5,485	3.0	5,092	2.9
- ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	11,288	5.8	11,698	6.0	9,675	5.6
- ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	20,424	10.4	19,978	10.3	20,225	11.7
- ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	3,683	1.9	5,429	2.8	4,331	2.5
- ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	9,415	4.8	9,042	4.7	9,046	5.2
- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	6,467	3.3	5,816	3.0	6,061	3.5
- ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	760	0.5	733	0.4	675	0.4
- ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น	8,169	4.2	7,623	3.9	7,426	4.4
รวม	195,471	100.0	193,585	100.0	172,598	100.0

การจัดการน้ำมันเครื่องบิน

ราคาน้ำมันเครื่องบินที่บริษัทฯ จัดซื้อ จะแปรผันไปตามราคาน้ำมันอากาศยานตลาดจร (Jet spot price) ซึ่งจะแปรผันตามราคาน้ำมันดิบอีกทีหนึ่ง โดยทั่วไปแล้ว ราคาน้ำมันเครื่องบินตลาดจร (Jet spot price) จะมีความผันผวนสูงและไม่อาจคาดการณ์ล่วงหน้าได้ โดยในอดีตที่ผ่านมาปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดความผันผวนได้แก่ อุปสงค์และอุปทาน สภาพอากาศ และสถานการณ์การเมืองในประเทศต่างๆ และการเคลื่อนย้ายของเงินทุนเข้าสู่หรือออกจากสินค้าโภคภัณฑ์

บริษัทฯ จัดซื้อน้ำมันเครื่องบินโดยใช้ราคาอ้างอิงเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ ต้นทุนค่าน้ำมันเครื่องบินของบริษัทฯ ในปี 2554 คิดเป็นร้อยละ 39.5 ของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของบริษัทฯ และในปี 2555 คิดเป็นร้อยละ 39.6 ของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดซื้อน้ำมันเครื่องบินจากผู้จำหน่ายน้ำมันในทุกสถานที่ที่บริษัทฯ ให้บริการการบิน โดยบริษัทฯ ส่งหนังสือเชิญถึงผู้จำหน่ายน้ำมันทุกบริษัท ณ สถานที่นั้นๆ ภายหลังจากที่ได้รับข้อเสนอราคาจากผู้จำหน่ายน้ำมันเครื่องบินและได้ดำเนินการเจรจาต่อรองจนเป็นที่สิ้นสุด บริษัทฯ จึงจะตกลงทำสัญญา

ซึ่งมีอายุสัญญาตามที่ตกลงกัน (โดยทั่วไปคือ 1 ปี แต่มีบางกรณีที่เป็น 6 เดือนหรือ 2 ปี) อีกทั้ง บริษัทฯ และสายการบินที่เป็นสมาชิกกลุ่มพันธมิตรการบินสตาร์ อัลไลแอนซ์ ได้ร่วมกันจัดซื้อน้ำมันฯ ในบางสถานีเป็นครั้งคราว หากเห็นว่าบริษัทฯ จะสามารถ ซื้อน้ำมันฯได้ในราคาที่ต่ำลง

สำหรับปี 2555 นั้น บริษัทฯ ได้ซื้อน้ำมันเครื่องบินจากผู้จำหน่ายน้ำมันในประเทศไทยเป็นส่วนใหญ่ สำหรับปริมาณความต้องการใช้ภายในประเทศ และจัดซื้อจากผู้จำหน่ายน้ำมันฯ ภายนอกประเทศไทยสำหรับปริมาณความต้องการใช้ภายนอกประเทศไทย ในการซื้อน้ำมันเครื่องบิน บริษัทฯ มิได้พิจารณาเฉพาะด้านราคาเท่านั้น แต่ยังพิจารณาถึงความมั่นคงในการจัดส่งน้ำมันและความจำเป็นในการรักษาความสัมพันธ์ระยะยาวกับผู้จำหน่ายด้วย หากแต่ในบางประเทศ เช่น ประเทศจีน ลาว เวียดนาม และพม่า บริษัทฯ จะต้องซื้อน้ำมันเครื่องบินจากผู้จำหน่ายน้ำมันที่มีเพียงรายเดียวเท่านั้น

บริษัทฯ ซื้อน้ำมันเครื่องบินจากผู้จำหน่ายน้ำมันในประเทศไทย ได้แก่ บริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) บริษัท Chevron บริษัท ExxonMobil Aviation และบริษัท Shell Aviation โดยบริษัทฯ เชื่อว่าในกรณีที่ผู้จำหน่ายรายใดประสบกับปัญหาไม่สามารถจัดหาน้ำมันให้แก่บริษัทฯ ได้ ผู้จำหน่ายน้ำมันรายอื่น จะสามารถจัดหาน้ำมันทดแทนตามความต้องการของบริษัทฯ ได้

บริษัทฯ ใช้บริการจัดส่งและเติมน้ำมัน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จากบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย โดยมีบริษัทฯ และบริษัท ผู้จำหน่ายน้ำมันอีก 8 รายเป็นผู้ถือหุ้น บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ประกอบการเพียงรายเดียวที่ได้รับสิทธิในการเป็นผู้ดำเนินธุรกิจบริการคลังเก็บรักษาน้ำมันที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และเป็น 1 ใน 2 ผู้ประกอบการ ที่ให้บริการเติมน้ำมันเครื่องบินแก่เครื่องบินที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในฐานะที่บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นที่เป็นสายการบินเพียงรายเดียวในบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) บริษัทฯ จึงเป็นสายการบินเดียวที่สามารถรับการจัดส่งน้ำมันที่ซื้อจากผู้จำหน่ายน้ำมันรายอื่น ๆ ที่มีได้เป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และใช้บริการเติมน้ำมันเครื่องบินของบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้

ในปี 2555 บริษัทฯ ได้ซื้อน้ำมันเครื่องบินเพื่อการส่งมอบที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จากบริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) คิดเป็นร้อยละ 39.3 ของปริมาณความต้องการน้ำมันเครื่องบินของบริษัทฯ และจากการที่บริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) ไม่ได้เป็นผู้ถือหุ้นในบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ดังนั้นบริษัทฯ จึงเป็นสายการบินเพียงรายเดียวที่บริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) สามารถจัดส่งน้ำมันอากาศยานที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้ จึงทำให้ในบางครั้งราคาน้ำมันที่บริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) จำหน่ายให้แก่บริษัทฯ มักเป็นราคาที่เอื้อประโยชน์ต่อบริษัทฯ และสามารถควบคุมต้นทุนค่าน้ำมันเครื่องบินของบริษัทฯ ได้บางส่วนอีกทั้งบริษัทฯ ได้ดำเนินการบริหารจัดการการใช้น้ำมันเครื่องบินให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยวางแผนการบินและการบรรทุกให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น การทำความสะอาดลำตัวเครื่องและเครื่องยนต์ ตลอดจนควบคุมปริมาณสำรองน้ำมันเครื่องบินสำหรับแต่ละเที่ยวบิน และการทำธุรกรรมป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเครื่องบินในปริมาณที่มากขึ้น

บริษัทฯ มีนโยบายบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันเครื่องบินเพื่อให้สามารถทำการป้องกันความเสี่ยงได้ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 20 แต่ไม่เกินร้อยละ 80 ของความต้องการน้ำมันเครื่องบินของบริษัทฯ โดยมีระยะเวลาครั้งละไม่เกิน 18 เดือน ทั้งนี้ การป้องกันความเสี่ยงในปริมาณที่สูงหรือต่ำกว่าระดับที่กำหนดไว้ จะต้องได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ โดยส่วนใหญ่บริษัทฯ จัดทำประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันฯ ด้วยเครื่องมือทางการเงินแบบ 3 Ways Zero Cost Collar โดยสัญญาดังกล่าวมีอายุสัญญา 6 เดือนถึง 1 ปี และบริษัทฯ สามารถเรียก

เก็บเงินชดเชยค่าน้ำมันส่วนเพิ่มของบริษัทฯ ผ่านทางค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันได้บางส่วน ขึ้นอยู่กับสถานะของตลาด การแข่งขัน ความผันผวนของราคาน้ำมันอากาศยาน การตอบสนองของตลาด และการประมาณการค่าใช้จ่ายน้ำมันเครื่องบินที่มีการเปลี่ยนแปลง

การจัดการประกันภัย

บริษัทฯ มีการประกันภัยผู้โดยสารและประกันความรับผิดชอบใช้ตามกฎหมายอันเนื่องจากการรับขนส่งทางอากาศ และได้ทำการประกันอากาศยานสำหรับการสูญเสีและเสียหายซึ่งรวมถึงภัยสงคราม ภายใต้กฎหมายไทย บริษัทฯ ต้องทำประกันภัยผ่านบริษัทประกันของไทยที่ทำประกันภัยต่อสำหรับความเสียหายที่เกี่ยวข้องทั้งหมดภายนอกประเทศไทย เบี้ยประกันของบริษัทฯ และวงเงินคุ้มครองอยู่ในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ

บริษัทฯ ตกลงชำระเบี้ยประกันภัย จำนวน 22.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐ สำหรับปี 2555 โดยอ้างอิงจากมูลค่าฝูงบิน ณ วันที่ 1 ธันวาคม 2554 จำนวน 6,615.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

จำนวนเบี้ยประกันภัยของบริษัทฯ ได้รับผลกระทบไม่เพียงแต่จากเหตุการณ์และอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับบริษัทฯ เท่านั้น แต่ยังได้รับผลกระทบจากเหตุการณ์และอุบัติเหตุที่เกิดกับสายการบินอื่นๆ ทั่วโลก ซึ่งเหตุการณ์หลายเหตุการณ์เกี่ยวกับสายการบินที่เกิดขึ้นทั่วโลกในปีก่อนหน้านี้ ทำให้บริษัทฯ คาดว่าโดยรวมแล้วเบี้ยประกันภัยสำหรับสายการบินรวมถึงเบี้ยประกันภัยของบริษัทฯ มีแนวโน้มจะเพิ่มสูงขึ้น

5. สินทรัพย์ที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

สินทรัพย์หลักของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย: ล้านบาท

ประเภท	มูลค่าตามบัญชี ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555
เครื่องบิน	69,413.81
เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน	122,730.85
อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	14,079.04
เครื่องมือ โรงซ่อมและอุปกรณ์	5,324.32
ที่ดิน อาคารและค่าปรับปรุง	7,019.93
รวม	218,567.95

ลักษณะสำคัญของสินทรัพย์หลัก

เครื่องบิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทฯ มีเครื่องบินจำนวน 111 ลำ แบ่งเป็นเครื่องบินที่เป็นสินทรัพย์ของบริษัทฯ จำนวน 58 ลำ เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Financial Lease) จำนวน 35 ลำ และเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) จำนวน 18 ลำ

จำนวนเครื่องบินที่บริษัทฯ มี ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555

ประเภทเครื่องบิน	จำนวน (ลำ)	อายุเฉลี่ย (ปี)	เครื่องบิน ที่เป็นกรรมสิทธิ์ ของบริษัทฯ	เครื่องบิน ภายใต้สัญญาเช่าทาง การเงิน (Financial Lease)	เครื่องบินภายใต้ สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease)
โบอิง 747-400	18	16.6	14 ¹⁾	4	-
โบอิง 777-300	6	13.1	6	-	-
โบอิง 777-200ER	6	5.8	-	6	-
โบอิง 777-200	8	15.8	6	-	2
โบอิง 737-400	9	19.0	6 ²⁾	-	3
โบอิง 777-300ER	7	3.9	-	-	7 ³⁾
แอร์บัส A340-600	6	6.8	-	6	-
แอร์บัส A340-500	4	7.1	1	3	-
แอร์บัส A330-300	25	8.8	10	13	2

ประเภทเครื่องบิน	จำนวน (ลำ)	อายุเฉลี่ย (ปี)	เครื่องบินที่เป็นกรรมสิทธิ์ของบริษัท	เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Financial Lease)	เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease)
แอร์บัส A320-200	4	0.4	-	-	4
แอร์บัส A380-800	3	0.1	-	3	-
แอร์บัส A300-600R	13	18.3	13	-	-
เอทีอาร์ 72	2	22.8	2 ⁴⁾	-	-
รวม	111	11.8	58	35	18

หมายเหตุ :

- 1) เป็น Freighter A/C จำนวน 2 ลำ
- 2) บริษัท ให้บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด เช่าดำเนินงานเครื่องบินแบบ โบอิง 737-400 จำนวน 4 ลำ
- 3) เป็นเครื่องบินเช่าดำเนินงานระยะสั้น (2-3 ปี) จำนวน 5 ลำ จาก Jet Airways (India) Ltd.
- 4) บริษัท ให้บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด เช่าดำเนินงานเครื่องบินแบบ เอ ที อาร์ 72 จำนวน 2 ลำ

เครื่องบินที่เป็นกรรมสิทธิ์ของบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555

ประเภทเครื่องบิน	จำนวน (ลำ)	ลักษณะสำคัญ
โบอิง 747-400	14	เครื่องบินพิสัยไกล สำหรับเส้นทางบินข้ามทวีป
โบอิง 777-200	6	เครื่องบินพิสัยกลาง สำหรับเส้นทางบินในภูมิภาค
โบอิง 777-300	4	เครื่องบินพิสัยกลาง สำหรับเส้นทางบินในภูมิภาค
โบอิง 737-400	6	เครื่องบินพิสัยไกลสำหรับเส้นทางบินภายในประเทศและภูมิภาค
แอร์บัส A340-500	1	เครื่องบินพิสัยไกลพิเศษ สำหรับเส้นทางบินข้ามทวีป
แอร์บัส A330-300	10	เครื่องบินพิสัยกลาง สำหรับเส้นทางบินในภูมิภาค
แอร์บัส A300-600R	13	เครื่องบินพิสัยกลาง สำหรับเส้นทางบินในภูมิภาค
เอทีอาร์ 72	2	ใช้สำหรับเส้นทางบินภายในประเทศ
รวม	56	

เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Financial Lease) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555

ประเภท เครื่องบิน	จำนวน (ลำ)	ลักษณะสำคัญ	รายละเอียด เครื่องบิน (ลำที่)	วันสิ้นสุด สัญญาเช่า	ระยะเวลา คงเหลือตามสัญญา (ปี)		ยอดคงเหลือของภาระผูกพัน* (ล้านบาท)	
					สิ้นสุดวันที่	สิ้นสุดวันที่	สิ้นสุดวันที่	สิ้นสุดวันที่
					31 ธันวาคม 2555	31 ธันวาคม 2554	31 ธันวาคม 2555	31 ธันวาคม 2554
โบอิง 747-400	4	เครื่องบินพิสัยไกล สำหรับเส้นทางบิน ข้ามทวีป	โบอิง 747-400#15	5 มิ.ย. 2556	0.4	1.4	256.5	884.4
			โบอิง 747-400#16	5 มิ.ย. 2556	0.4	1.4	258.1	890.1
			โบอิง 747-400#17	19 ต.ค. 2558	2.8	3.8	1,319.8	2,012.5
			โบอิง 747-400#18	19 ต.ค. 2558	2.8	3.8	1,319.8	2,012.5
โบอิง 777-200ER	6	เครื่องบินพิสัยไกล สำหรับเส้นทางบิน ข้ามทวีป	โบอิง 777-200ER#1	2 พ.ย. 2561	5.8	6.8	2,073.8	2,401.6
			โบอิง 777-200ER#2	8 พ.ย. 2561	5.9	6.9	2,077.3	2,405.6
			โบอิง 777-200ER#3	8 พ.ย. 2561	5.9	6.9	2,077.3	2,405.6
			โบอิง 777-200ER#4	15 พ.ย. 2561	5.9	6.9	2,093.4	2,424.3
			โบอิง 777-200ER#5	24 ก.ย. 2562	5.0	6.0	1,384.5	1,685.4
			โบอิง 777-200ER#6	29 ต.ค. 2562	5.3	6.3	1,461.7	1,758.9
แอร์บัส A330-300	13	เครื่องบินพิสัยกลาง สำหรับเส้นทางบินใน ภูมิภาค	แอร์บัส 330-300#13(S)	1 เม.ย. 2564	8.3	9.3	1,360.9	2,116.4
			แอร์บัส 330-300#14	7 พ.ค. 2564	8.1	9.4	1,390.9	2,175.1
			แอร์บัส 330-300#15	29 ก.ค. 2564	7.1	9.6	1,566.9	2,199.9

ประเภท เครื่องบิน	จำนวน (ลำ)	ลักษณะสำคัญ	รายละเอียด เครื่องบิน (ลำที่)	วันสิ้นสุด สัญญาเช่า	ระยะเวลา คงเหลือตามสัญญา (ปี)		ยอดคงเหลือของภาระผูกพัน* (ล้านบาท)	
					สิ้นสุดวันที่	สิ้นสุดวันที่	สิ้นสุดวันที่	สิ้นสุดวันที่
					31 ธันวาคม 2555	31 ธันวาคม 2554	31 ธันวาคม 2555	31 ธันวาคม 2554
			แอร์บัส 330-300#16	23 ธ.ค. 2564	7.5	8.5	1,495.2	1,683.3
			แอร์บัส 330-300#17	23 ธ.ค.2564	7.5	8.5	1,482.4	1,668.9
			แอร์บัส 330-300#18	23 ธ.ค. 2564	7.5	8.5	1,479.9	1,666.2
			แอร์บัส 330-300#19	29 มี.ค. 2565	7.8	8.8	1,648.5	1,851.6
			แอร์บัส 330-300#20	29 มี.ค. 2565	7.8	8.8	1,657.6	1,861.8
			แอร์บัส 330-300#21	16 พ.ย. 2565	10.9	11.9	2,397.7	2,605.7
			แอร์บัส 330-300#22	6 ธ.ค. 2566	10.9	11.9	2,463.8	2,677.4
			แอร์บัส 330-300# 23	23 ก.พ. 2567	11.2	-	2,408.1	-
			แอร์บัส 330-300# 24	18 ก.ย. 2570	15.0	-	37.1	-
				18 ก.ย. 2567	12.0	-	2,278.3	-
				18 ก.ย. 2560	5.0	-	446.7	-
			แอร์บัส 330-300# 25	19 ต.ค. 2570	15.0	-	37.1	-
				21 ต.ค. 2567	12.0	-	2,303.3	-
				19 ต.ค. 2560	5.0	-	468.0	-

ประเภท เครื่องบิน	จำนวน (ลำ)	ลักษณะสำคัญ	รายละเอียด เครื่องบิน (ลำที่)	วันสิ้นสุด สัญญาเช่า	ระยะเวลา คงเหลือตามสัญญา (ปี)		ยอดคงเหลือของภาระผูกพัน* (ล้านบาท)	
					สิ้นสุดวันที่	สิ้นสุดวันที่	สิ้นสุดวันที่	สิ้นสุดวันที่
					31 ธันวาคม 2555	31 ธันวาคม 2554	31 ธันวาคม 2555	31 ธันวาคม 2554
แอร์บัส A340-600	6	เครื่องบินพิสัยไกล สำหรับเส้นทางบิน ข้ามทวีป	แอร์บัส 340-600#1	29 มิ.ย. 2560	4.5	5.5	1,502.0	1,838.0
			แอร์บัส 340-600#2	26 ก.ค. 2560	4.6	5.6	1,584.6	1,920.4
			แอร์บัส 340-600#3	5 ต.ค. 2560	4.8	5.8	1,709.0	2,052.6
			แอร์บัส 340-600#4	28 พ.ย. 2560	4.9	5.9	1,750.3	2,099.4
			แอร์บัส 340-600#5	9 ธ.ค. 2560	4.9	5.9	1,762.7	2,114.2
			แอร์บัส 340-600#6	29 ต.ค. 2563	7.8	8.8	1,733.7	1,950.5
แอร์บัส A340-500	3	เครื่องบินพิสัยไกล พิเศษ สำหรับเส้นทาง บินข้ามทวีป	แอร์บัส 340-500#1	6 เม.ย. 2560	4.3	5.3	1,368.4	1,674.1
			แอร์บัส 340-500#2	29 เม.ย. 2560	4.3	5.3	1,367.5	1,673.2
			แอร์บัส 340-500#3	25 ต.ค. 2560	4.8	5.8	1,645.3	1,976.0
แอร์บัส A380-800	3	เครื่องบินพิสัยไกล ขนาดใหญ่มาก	แอร์บัส 380-800#1	26 ก.ย. 2567	12.0	-	5,591.6	-
			แอร์บัส 380-800#2	28 พ.ย. 2567	12.0	-	6,043.6	-
			แอร์บัส 380-800#3	20 ธ.ค. 2567	12.0	-	6,352.9	-
รวม	35				7.12	6.29	71,657.9	57,896.0

หมายเหตุ :

- * ภาระผูกพันที่บริษัท ต้องจ่ายให้แก่ผู้ให้เช่า ซึ่งตามสัญญากำหนดไว้เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศ คำนวณเป็นมูลค่าสกุลเงินบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน 30.7775 บาท ต่อเหรียญสหรัฐ 40.8603 บาทต่อยูโร และ 35.796 บาทต่อ 100 เยนญี่ปุ่น และคำนวณเป็นมูลค่าสกุลเงินบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน 31.83190 บาทต่อเหรียญสหรัฐ 41.33970 บาทต่อยูโร และ 41.2406 บาทต่อ 100 เยนญี่ปุ่น (อัตราแลกเปลี่ยนตามประกาศธนาคารแห่งประเทศไทย)

เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555

ประเภท เครื่องบิน	จำนวน (ลำ)	ลักษณะสำคัญ	รายละเอียด เครื่องบิน (ลำที่)	วันสิ้นสุด สัญญาเช่า	ระยะเวลาเช่าที่เหลือ (ปี)		ยอดคงเหลือของภาระผูกพัน* (ล้านบาท)		สิทธิการซื้อ เครื่องบินเมื่อ สิ้นสุดสัญญาเช่า ดำเนินงาน
					สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555	สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554	สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555	สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554	
โบอิง 777-200	2	เครื่องบินพิสัย กลาง สำหรับ เส้นทางบินใน ภูมิภาค	โบอิง 777-200#5	15 ส.ค. 2559	3.6	4.6	523.4	682.6	มี ⁽¹⁾
			โบอิง 777-200#6	29 ก.ย. 2559	3.7	4.8	519.3	678.5	มี ⁽¹⁾
โบอิง 737-400	3	เครื่องบินพิสัยไกล สำหรับเส้นทางบิน ภายในประเทศและ ภูมิภาค	โบอิง 737-400#8	9 ธ.ค. 2557	1.9	2.9	129.2	200.5	มี ⁽²⁾
			โบอิง 737-400#9	16 ธ.ค. 2557	2.0	3.0	129.2	200.5	มี ⁽²⁾
			โบอิง 737-400#10	6 ม.ค. 2558	2.0	3.0	134.6	206.1	มี ⁽²⁾
โบอิง 777-300ER	7	เครื่องบินพิสัยไกล สำหรับเส้นทางบิน ข้ามทวีป	โบอิง 777-300ER#1	26 พ.ค. 2556	0.4	1.4	135.4	560.2	ไม่มี
			โบอิง 777-300ER#2	26 พ.ค. 2556	0.4	1.4	135.4	560.2	ไม่มี
			โบอิง 777-300ER#3	31 พ.ค. 2556	0.4	1.4	135.4	560.2	ไม่มี
			โบอิง 777-300ER#4	29 ก.ค. 2556	0.6	1.6	216.0	670.4	ไม่มี
			โบอิง 777-300ER#5	10 พ.ย. 2556	0.9	1.9	360.0	819.3	ไม่มี
			โบอิง 777-300ER#6	2 ส.ค. 2567	11.6	-	4,842.9	-	
			โบอิง 777-300ER#7	30 ต.ค. 2567	11.8	-	4,930.7	-	

ประเภท เครื่องบิน	จำนวน (ลำ)	ลักษณะสำคัญ	รายละเอียด เครื่องบิน (ลำที่)	วันสิ้นสุด สัญญาเช่า	ระยะเวลาเช่าที่เหลือ (ปี)		ยอดคงเหลือของภาระผูกพัน* (ล้านบาท)		สิทธิการซื้อ เครื่องบินเมื่อ สิ้นสุดสัญญาเช่า ดำเนินงาน
					สิ้นสุดวันที่	สิ้นสุดวันที่	สิ้นสุดวันที่	สิ้นสุดวันที่	
					31 ธันวาคม 2555	31 ธันวาคม 2554	31 ธันวาคม 2555	31 ธันวาคม 2554	
แอร์บัส A330-300	2	เครื่องบินพิสัย กลาง สำหรับ เส้นทางบินใน ภูมิภาค	แอร์บัส 330-300#9	26 ส.ค.2561	5.7	6.7	858.0	1,044.1	มี ⁽³⁾
			แอร์บัส 330-300#11	23 ก.ย. 2561	5.7	6.7	870.6	1,057.1	มี ⁽³⁾
แอร์บัสA320-200	4	เครื่องบินพิสัยใกล้ สำหรับเส้นทางบิน ภายในประเทศและ ภูมิภาค	แอร์บัส 320-200#1	29 มิ.ย.2567	11.5	-	995.5	-	
			แอร์บัส 320-200#2	8 ส.ค..2567	11.6	-	1,013.7	-	
			แอร์บัส 320-200#3	17 ส.ค.2567	11.6	-	1,023.0	-	
			แอร์บัส 320-200#4	28 ก.ย.2567	11.8	-	1,032.0	-	
รวม	18				5.40	3.28	17,985.2	7,240.0	

หมายเหตุ :

* ภาระผูกพันที่บริษัทฯ ต้องจ่ายให้แก่ผู้ให้เช่า ซึ่งตามสัญญาที่กำหนดไว้เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศ คำนวณเป็นมูลค่าสกุลเงินบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน 30.7775 บาทต่อเหรียญสหรัฐ 40.8603 บาทต่อยูโร และ 35.796 บาทต่อ 100 เยนญี่ปุ่น และคำนวณเป็นมูลค่าสกุลเงินบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน 31.83190 บาทต่อเหรียญสหรัฐ 41.33970 บาทต่อยูโร และ 41.2406 บาทต่อ 100 เยนญี่ปุ่น (อัตราแลกเปลี่ยนตามประกาศธนาคารแห่งประเทศไทย)

⁽³⁾ บริษัทฯ มีสิทธิขอยกเลิกสัญญาเช่าดำเนินงานก่อนสิ้นสุดสัญญาได้ในปี 2560 และมีสิทธิขอเจรจาเพื่อต่อสัญญาหรือซื้อเครื่องบิน เมื่อสิ้นสุดสัญญาเช่าดำเนินงาน

แผนฝูงบิน

บริษัทฯ มีแผนการลงทุนหลักในระยะเวลา 5 ปี (ปี 2555-2560) คือการจัดหาเครื่องบินและอุปกรณ์การบิน ซึ่งจะครอบคลุมการจัดหาเครื่องบินใหม่ที่ได้รับการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีแล้วตามแผนยุทธศาสตร์ ปี 2555-2560 จำนวน 65 ลำ รวมถึงการจัดหาเครื่องบินใหม่ทดแทนการปลดระวางเครื่องบินที่มีอายุการใช้งานนาน จำนวน 45 ลำ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพฝูงบิน และรักษาขีดความสามารถในการแข่งขัน รายละเอียดแผนฝูงบินเป็นดังนี้

	ปี 2555	ปี 2556	ปี 2557	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560	รวม 6 ปี (2554 -2560)
เครื่องบินที่จัดหา							
- A330-300	3	2					5
- A380-800	3	3					6
- B777-300ER	2	6	3	3			14
- A350-900					4	8	12
- B787-9						2	2
- B787-8			4	2			6
- A320	4	6	7	3			20
รวม							65
เครื่องบินที่ปลดระวาง							
- B747-400	2	2			2	2	8
- B777-300ER (Jet Airways)		5					5
- B777-200						4	4
- A340-500	4						4
- A330-300			2	4		2	8
- A300-600	2	4	5				11
- B737-400		2	2	1			5
รวม							45

อุปกรณ์การบินหมุนเวียน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555

อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	จำนวน (เครื่อง)	ลักษณะสำคัญ
เครื่องยนต์ CF6-80 C2BIF	7	เครื่องยนต์สำหรับเครื่องบินแบบโบอิง 747-400
เครื่องยนต์ TRENT 875	5	เครื่องยนต์สำหรับเครื่องบินแบบโบอิง 777-200
เครื่องยนต์ TRENT 892	4	เครื่องยนต์สำหรับเครื่องบินแบบโบอิง 777-300 และแบบโบอิง 777-200ER
เครื่องยนต์ CF6-80 C2A	3	เครื่องยนต์สำหรับเครื่องบินแบบแอร์บัส 300-600
เครื่องยนต์ PW4164, 4168	4	เครื่องยนต์สำหรับเครื่องบินแบบแอร์บัส 330-300
เครื่องยนต์ CFM-56-3C1	5	เครื่องยนต์สำหรับเครื่องบินแบบโบอิง 737-400
เครื่องยนต์ PW124	2	เครื่องยนต์สำหรับเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72

อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	จำนวน (เครื่อง)	ลักษณะสำคัญ
เครื่องยนต์ PW4158	5	เครื่องยนต์สำหรับเครื่องบินแบบแอร์บัส 300-600
เครื่องยนต์ TRENT 553	3	เครื่องยนต์สำหรับเครื่องบินแบบแอร์บัส 340-500
เครื่องยนต์ TRENT 556	4	เครื่องยนต์สำหรับเครื่องบินแบบแอร์บัส 340-600
เครื่องยนต์ TRENT 772B	3	เครื่องยนต์สำหรับเครื่องบินแบบแอร์บัส 330-300
เครื่องยนต์ GE90-115B	2	เครื่องยนต์สำหรับเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER
เครื่องยนต์ TRENT 970	1	เครื่องยนต์สำหรับเครื่องบินแบบแอร์บัส 380-800
เครื่องยนต์ IAEV2527-A5	1	เครื่องยนต์สำหรับเครื่องบินแบบแอร์บัส 320-200

ศูนย์ซ่อมอากาศยาน โรงเก็บอุปกรณ์ภาคพื้นและเครื่องมือ และศูนย์ฝึกอบรม

1) ศูนย์ซ่อมอากาศยาน ท่าอากาศยานดอนเมือง กรุงเทพฯ

บริษัท ได้ก่อสร้างศูนย์ซ่อมอากาศยานนั้นบนที่ดินที่เช่าจากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) โดยบริษัท ชำระค่าเช่าที่ดินเป็นรายเดือน

ลักษณะสำคัญ - เป็นศูนย์ซ่อมบำรุงขั้นโรงงาน (Heavy Maintenance) ประกอบด้วยโรงซ่อมใหญ่ อากาศยานในระดับซ่อมใหญ่เครื่องบิน (D-Check) จำนวน 3 โรง และโรงซ่อมอากาศยานในระดับตรวจสอบบำรุงรักษา (C-Check) จำนวน 2 โรง (ในการตรวจสอบบำรุงรักษาเครื่องบิน บริษัทฯ จะดำเนินการทุกๆ 15 - 24 เดือน หรือตามกำหนด ชั่วโมงบินจริง (FH) ตามที่บริษัทผู้ผลิตกำหนด) โดยมีขีดความสามารถในการรองรับการซ่อมใหญ่เครื่องบินแบบโบอิง 747 แบบโบอิง 777 แบบแอร์บัส A330 และแบบแอร์บัส A300-600

ศูนย์ซ่อมอากาศยานนี้ ยังมีโรงซ่อมเครื่องยนต์อากาศยาน และโรงซ่อมใหญ่อุปกรณ์อากาศยาน ซึ่งมีขีดความสามารถในการรองรับการซ่อมในระดับใหญ่เครื่องยนต์ General Electric รุ่น CF6-50 Series และ CF6-80 Series และรองรับการซ่อมในระดับ Module Exchange กับเครื่องยนต์ Rolls-Royce รุ่น Trent 800 Series ซึ่งเป็นเครื่องยนต์ที่ใช้กับเครื่องบินแบบโบอิง 777

ปัจจุบัน บริษัทฯ ร่วมกับบริษัท Rolls-Royce อยู่ระหว่างพัฒนาโรงซ่อมเครื่องยนต์อากาศยาน และโรงซ่อมใหญ่อุปกรณ์อากาศยานในระดับ Module Exchange ซึ่งจะแล้วเสร็จในปี 2556 เพื่อรองรับการซ่อมเครื่องยนต์ Rolls-Royce รุ่น Trent 700 Series ซึ่งเป็นเครื่องยนต์ที่ใช้กับเครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 โดยบริษัทฯ ได้จัดให้มีห้องทดสอบสมรรถนะเครื่องยนต์อากาศยาน ที่สามารถรองรับแรงขับของเครื่องยนต์ได้ถึง 150,000 ปอนด์ ทานแรงสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้นระหว่างการใช้งานได้ และมีเสียงเกิดขึ้นต่ำกว่า 75 เดซิเบล จึงไม่ก่อให้เกิดมลภาวะด้านเสียง

ทั้งนี้ การมีโรงซ่อมอากาศยาน โรงซ่อมเครื่องยนต์อากาศยาน และโรงซ่อมใหญ่อุปกรณ์อากาศยาน ทำให้บริษัทฯ สามารถซ่อมบำรุงเครื่องบินในฝูงบินของบริษัทฯ เอง อันเป็นการลดค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาให้กับบริษัทฯ อีกทั้งยังทำให้บริษัทฯ สามารถให้บริการซ่อมบำรุงเครื่องบินให้กับสายการบินอื่น อันเป็นการเพิ่มรายได้ให้กับบริษัทฯ

2) ศูนย์ซ่อมอากาศยาน ท่าอากาศยานอุตะเภา จังหวัดระยอง

บริษัทฯ ได้ก่อสร้างศูนย์ซ่อมอากาศยานนี้บนที่ดินที่เช่าจากกระทรวงการคลัง โดยบริษัทฯ ชำระค่าเช่าเป็นรายปี

ลักษณะสำคัญ - เป็นศูนย์ซ่อมบำรุงขั้นโรงงาน (Heavy Maintenance) ใช้งบประมาณก่อสร้างเป็นเงินทั้งสิ้น 3,004 ล้านบาท เปิดดำเนินการในเดือนพฤษภาคม 2542 ศูนย์ซ่อมอากาศยานแห่งนี้ถูกออกแบบให้สามารถรองรับการซ่อมใหญ่ (Overhaul) เครื่องบินได้พร้อมกัน 3 ลำ มีขีดความสามารถในการรองรับการซ่อมใหญ่เครื่องบินโดยสารแบบโบอิง 777 แบบโบอิง 747 แบบโบอิง 737 แบบแอร์บัส A320 แบบแอร์บัส A330 และแบบแอร์บัส A340 และสามารถรองรับงานซ่อมอุปกรณ์และชิ้นส่วนประกอบที่ติดตั้งในห้องโดยสาร

3) ศูนย์ซ่อมอากาศยาน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จังหวัดสมุทรปราการ

ศูนย์ซ่อมอากาศยานนี้เกิดจากการย้ายฐานปฏิบัติการการบินจากท่าอากาศยานดอนเมืองมายังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยบริษัทฯ ได้ก่อสร้างศูนย์ซ่อมอากาศยานบนที่ดินที่เช่าจากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งมีการชำระค่าเช่าเป็นรายเดือน

ลักษณะสำคัญ - เป็นศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานชั้นลานจอด (Line Maintenance) และซ่อมบำรุงย่อย (Light Maintenance) ใช้งบประมาณก่อสร้างเป็นเงินทั้งสิ้น 2,547 ล้านบาท เปิดดำเนินการเมื่อวันที่ 28 กันยายน 2549 (วันเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ) ศูนย์ซ่อมอากาศยานแห่งนี้ถูกออกแบบให้สามารถรองรับการซ่อมบำรุงเครื่องบินในระดับตั้งแต่ A-Check (ในการตรวจสอบบำรุงรักษาเครื่องบิน บริษัทฯ จะดำเนินการตามกำหนดชั่วโมงบินจริง (FH) ตามที่บริษัทผู้ผลิตกำหนด) โดยโรงซ่อมเครื่องบินได้ถูกออกแบบเพื่อรองรับการซ่อมบำรุงเครื่องบินที่มีขนาดใหญ่ที่สุด คือ เครื่องบินแบบแอร์บัส A380 ได้พร้อมกันถึง 3 ลำ และยังได้รับการออกแบบให้มีความสามารถในการซ่อมอุปกรณ์อากาศยาน

ศูนย์ซ่อมอากาศยานทั้ง 3 แห่งข้างต้นได้รับใบรับรองมาตรฐานการซ่อมบำรุงอากาศยาน ซึ่งรวมถึงใบรับรองมาตรฐานการซ่อมเครื่องยนต์และเครื่องปริภัณฑ์ (Peripheral Equipment) จากองค์กรภาครัฐที่ทำหน้าที่กำกับดูแลการบริหารจัดการมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับการบินและความปลอดภัยของประเทศต่างๆ ตัวอย่างใบรับรองที่บริษัทฯ ได้รับ เช่น ใบรับรองจากองค์การความปลอดภัยด้านการบินแห่งสหภาพยุโรป (European Aviation Safety Agency : EASA) และใบรับรองจากองค์การบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Administration : FAA) ซึ่งเป็นหน่วยงานที่ได้รับการยอมรับจากวงการอุตสาหกรรมการบินทั่วโลก โดยองค์การดังกล่าวได้รับการจัดตั้งขึ้นเพื่อกำหนดมาตรฐานคุณภาพการบิน และมาตรฐานการซ่อมบำรุงเครื่องบิน นอกจากนี้ใบรับรองจากองค์กรภาครัฐดังกล่าวแล้ว ศูนย์ซ่อมอากาศยานของบริษัทฯ ยังได้รับใบรับรองมาตรฐานคุณภาพด้านการบริหารงาน ISO 9001:2008 และมาตรฐานคุณภาพด้านการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001:2004 อีกด้วย

4) ศูนย์ฝึกอบรมลูกเรือหลักสี่ ดอนเมือง

บริษัทฯ ได้ก่อสร้างศูนย์ฝึกอบรมลูกเรือนี้บนที่ดินของบริษัทฯ

ลักษณะสำคัญ - เปิดดำเนินการในเดือนสิงหาคม 2542 สำหรับใช้ในการอบรมด้านความปลอดภัยบนเครื่องบิน การฝึกปฏิบัติในกรณีฉุกเฉินและช่วยชีวิตในสถานการณ์ต่าง ๆ และการฝึกทางด้านการบริการผู้โดยสารบนเครื่องบินทั้งในด้านทฤษฎีและปฏิบัติ เพื่อเพิ่มศักยภาพในการฝึกอบรมให้มีประสิทธิภาพสูงสุด ทั้งในด้านการบริการและด้านความปลอดภัยการบิน

ภายในศูนย์ประกอบด้วยห้องสำนักงาน ห้องฝึกอบรมพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน กระจายน้ำสำหรับการฝึกช่วยชีวิตในทะเล และห้องฝึกจำลองงานบริการบนเครื่องบิน (Cabin Service Trainer) และยังมีอุปกรณ์การฝึกด้านความปลอดภัยการบิน อาทิ เครื่องฝึกปฏิบัติการภาวะฉุกเฉิน (Cabin Emergency Evacuation Trainer : CEET) ซึ่งสามารถจำลองสถานการณ์ฉุกเฉินต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นได้ในห้องโดยสารบนเครื่องบิน เพื่อให้ลูกเรือได้รับการฝึกอบรมการปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างถูกต้องในสถานการณ์ฉุกเฉิน อุปกรณ์ฝึกเปิดปิดประตูเครื่องบินแบบต่างๆ (Aircraft Door Trainer) ซึ่งสามารถจำลองการทำงานของประตูเครื่องบินทั้งในกรณีปกติและผิดปกติที่อาจเกิดขึ้น และอุปกรณ์การฝึกอบรมการผจญเพลิง (Fire Fighting Trainer) เพื่อใช้ในการฝึกอบรมนักบินและลูกเรือให้สามารถทำการดับเพลิงที่อาจเกิดขึ้นในเครื่องบินได้อย่างถูกต้อง เป็นต้น

ทั้งนี้ ตั้งแต่ปี 2549 เป็นต้นมา บริษัทฯ ได้ใช้ศูนย์ฝึกอบรมนี้ในการฝึกอบรมด้านภาษาและนวัตกรรมการสอน (Language & Training Innovations) รวมถึง การจัดให้มีห้องสมุด และห้องสมุดอิเล็กทรอนิกส์ (e-Library) การฝึกอบรมด้านธุรกิจการบิน (Airline Business Training) และการฝึกอบรมด้านการบริหาร (General Management Training) ซึ่งแต่เดิม การฝึกอบรมดังกล่าวได้จัดดำเนินการที่อาคารสำนักงานใหญ่ของบริษัทฯ

ศูนย์ฝึกอบรมการบิน

ศูนย์ฝึกอบรมการบินของบริษัทฯ ตั้งอยู่ที่อาคารสำนักงานใหญ่

ลักษณะสำคัญ - ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 ศูนย์ฝึกอบรมการบินมีเครื่องฝึกบินจำลอง (Flight Simulator) จำนวน 6 เครื่อง ประกอบด้วยเครื่องฝึกแบบโบอิง 737-400 แบบโบอิง 747-400 แบบโบอิง 777-200/300 แบบแอร์บัส A300-600R แบบแอร์บัส A330-300 และแบบแอร์บัส A340-600 แบบละ 1 เครื่อง และยังมีเครื่องช่วยฝึกบิน (Flight Training Device : FTD) จำนวน 3 เครื่อง ได้แก่ แบบ FTD-242T แบบแอร์บัส จำนวน 1 เครื่อง แบบแอร์บัส A330-200 จำนวน 1 เครื่อง และแบบแอร์บัส A340-600 จำนวน 1 เครื่อง เพื่อใช้ฝึกนักบินของบริษัทฯ และให้บริการเช่าเพื่อใช้ฝึกนักบินของสายการบินอื่น

ที่ดิน อาคาร

ที่ดินที่บริษัทฯ มีกรรมสิทธิ์และถือครองส่วนใหญ่อยู่ในประเทศไทย สำหรับใช้ในวัตถุประสงค์เพื่อการดำเนินกิจการของบริษัทฯ ที่ดินในประเทศของบริษัทฯ ประกอบด้วย

ที่ตั้ง	การใช้ประโยชน์
กรุงเทพมหานคร	
ถนนวิภาวดีรังสิต	สำนักงานใหญ่
สีลม	สำนักงาน
หลานหลวง	สำนักงาน
หลักสี่	ศูนย์ฝึกอบรม
ดอนเมือง	ครัวการบิน
บางเขน	ครัวการบินในประเทศ *
ดอนเมือง	สำนักงาน (บริการลานจอด)
เชียงใหม่	
ตำบลสุเทพ	ที่ดินเปล่า (รองรับโครงการครัวการบินในอนาคต)
ตำบลช้างคลาน	สำนักงาน
เชียงราย	สำนักงาน

ที่ตั้ง	การใช้ประโยชน์
แม่ฮ่องสอน	สำนักงาน*
น่าน	สำนักงานและบ้านพัก (ให้เช่า)
พิษณุโลก	สำนักงาน*
แพร่	สำนักงาน*
ขอนแก่น	สำนักงาน
อุดรธานี	สำนักงาน
หาดใหญ่ สงขลา	
นิพัทธ์อุทก 1	สำนักงาน *
นิพัทธ์อุทก 2	สำนักงาน (อยู่ระหว่างปรับปรุงสำนักงาน)
ปัตตานี	สำนักงาน*
ภูเก็ต	
ถนนมนตรี	สำนักงาน *
ถนนระนอง	สำนักงานและสำนักงานให้เช่า
สุราษฎร์ธานี	สำนักงาน
ตรัง	สำนักงาน (ให้เช่า)

หมายเหตุ : * บริษัทฯ อยู่ระหว่างการพิจารณาบริหารจัดการทรัพย์สินที่ระบุ เพื่อให้การใช้งานเกิดประโยชน์สูงสุด




นอกเหนือจากที่ดินในประเทศแล้ว บริษัทฯ ยังมีกรรมสิทธิ์ในที่ดินในต่างประเทศหลายแห่ง สำหรับใช้ในวัตถุประสงค์เพื่อการดำเนินกิจการของบริษัทฯ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทฯ มีที่ดินในต่างประเทศดังต่อไปนี้

ที่ตั้ง	การใช้ประโยชน์
เมืองโคเปนเฮเกน ประเทศเดนมาร์ก	บ้านพัก
เมืองซิดนีย์ ประเทศออสเตรเลีย	สำนักงาน
เมืองจาร์กาตา ประเทศอินโดนีเซีย	บ้านพัก
เมืองมาดริด ประเทศสเปน	สำนักงาน
เมืองโรม ประเทศอิตาลี	สำนักงาน
เมืองมะนิลา ประเทศฟิลิปปินส์	สำนักงาน
ประเทศสิงคโปร์	ห้องพัก
ประเทศฮ่องกง	สำนักงาน
เมืองลอนดอน ประเทศอังกฤษ	บ้านพักและสำนักงาน
เมืองปิ่นัง ประเทศมาเลเซีย	สำนักงาน (ให้เช่า)





ลักษณะสำคัญของสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนที่สำคัญประเภทเครื่องหมายการค้า





บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจภายใต้ชื่อทางการค้า "การบินไทย" "Thai Airways" "Thai Airways International" หรือ "THAI"

นับตั้งแต่บริษัทฯ เริ่มดำเนินงาน บริษัทฯ ได้เข้ายื่นจดทะเบียนเครื่องหมายการค้ากับกรมทรัพย์สินทางปัญญา กระทรวงพาณิชย์หลายครั้ง โดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติเครื่องหมายการค้า พ.ศ. 2534 การจดทะเบียนเครื่องหมายการค้ามีอายุ 10 ปี และอาจต่ออายุได้ทุก 10 ปี ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทฯ มีเครื่องหมายการค้าที่จดทะเบียน จำนวน 23 เครื่องหมาย ดังต่อไปนี้


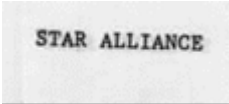

เครื่องหมายการค้า	สำหรับสินค้า/บริการ	วันที่จดทะเบียน
1. รูปแบบตราสัญลักษณ์บริษัทฯ 	<ul style="list-style-type: none"> กระดาดจดหมาย นิตยสาร ม้วนการบินไทย PMS 269 C/U (C 85 M 100 Y0 K30) ชมพู่การบินไทย PMS 233 C/U (C 20 M 100 Y0 K0) เหลืองการบินไทย PMS 7406 C/U (C0 M 20 Y100 K0) 	17 มี.ค. 2524 ต่ออายุในปี 2554 สิ้นสุด 16 มี.ค. 2564
2. รูปแบบตราสัญลักษณ์บริษัทฯ 	<ul style="list-style-type: none"> บริการขนส่งทางบกทางอากาศ จัดทัวร์ ตัวแทนจำหน่าย บัตรโดยสารเครื่องบิน ให้เช่าคลังสินค้า รับฝากสินค้า รับจ้างขนของ รับฝากของ 	20 ต.ค. 2536 ต่ออายุในปี 2546 (สำหรับบริการบำรุงรักษาซ่อมแซมเครื่องบิน สิ้นสุด 19 ต.ค. 2556)
3. รูปอักษรตัวอักษร ใช้ประกอบตราสัญลักษณ์  ภาษาอังกฤษ (ใหม่)	ให้บริการบำรุงรักษา ซ่อมแซมเครื่องบิน	6 มิ.ย. 2550 สิ้นสุด 5 มิ.ย. 2560

เครื่องหมายการค้า	สำหรับสินค้า/บริการ	วันที่จดทะเบียน
4. รูปลักษณะตัวอักษร ใช้ ประกอบตราสัญลักษณ์ ภาษาไทย (ใหม่) 	<ul style="list-style-type: none"> ให้บริการบำรุงรักษา ซ่อมแซมเครื่องบิน บริการขนส่งทางบกและทางอากาศ จัดทัวร์ ตัวแทน จำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้เช่าคลังสินค้า รับฝากสินค้า รับจ้างขนของ รับฝากของ บริการโรงแรม จัดหาที่พักชั่วคราว จองโรงแรม จัดการ อาหารและเครื่องดื่ม 	6 มิ.ย. 2550 สิ้นสุด 5 มิ.ย. 2560
5. Slogan อังกฤษใช้ประกอบ ตราสัญลักษณ์ 	<ul style="list-style-type: none"> บริการขนส่งทางบกและทางอากาศ จัดทัวร์ ตัวแทน จำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้เช่าคลังสินค้า รับฝากสินค้า รับจ้างขนของ รับฝากของ ให้บริการบำรุงรักษา ซ่อมแซมเครื่องบิน บริการโรงแรม จัดหาที่พักชั่วคราว จองโรงแรม จัดการ อาหารและการบริการ 	20 ต.ค. 2536 ต่ออายุใน ปี 2546 สิ้นสุด 19 ต.ค. 2556
6. Slogan ภาษาไทย ใช้ ประกอบตราสัญลักษณ์ 	<ul style="list-style-type: none"> บริการขนส่งทางบกและทางอากาศ จัดทัวร์ ตัวแทน จำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้เช่าคลังสินค้า รับฝากสินค้า รับจ้างขนของ รับฝากของ ให้บริการบำรุงรักษา ซ่อมแซมเครื่องบิน บริการโรงแรม จัดหาที่พักชั่วคราว จองโรงแรม จัดการ อาหารและการบริการ 	20 ต.ค. 2536 ต่ออายุใน ปี 2546 สิ้นสุด 19 ต.ค. 2556
7. ตราสัญลักษณ์ THAI Shop 	<ul style="list-style-type: none"> บริการนำเข้าสินค้าหลายชนิดมารวมจำหน่ายในแห่งเดียว เพื่อความสะดวกของผู้จำหน่ายสินค้า 	27 ม.ค. 2553 สิ้นสุด 26 ม.ค. 2563

เครื่องหมายการค้า	สำหรับสินค้า/บริการ	วันที่จดทะเบียน
8. ตราสัญลักษณ์ร้าน Puff & Pie 	<ul style="list-style-type: none"> ตราสัญลักษณ์ร้าน Puff & Pie 	20 ต.ค. 2539 ต่ออายุใน ปี2549 สิ้นสุด 19 ต.ค. 2559
9. ตราสัญลักษณ์ร้าน Puff & Pie Supreme bakery delight 	<ul style="list-style-type: none"> บริการจัดการอาหารและเครื่องดื่ม 	13 ก.พ. 2550 สิ้นสุด 12 ก.พ. 2560
10. ตราสัญลักษณ์ Eurng Luang 	<ul style="list-style-type: none"> อาหารและเครื่องดื่ม 	6 ม.ค. 2553 สิ้นสุด 5 ม.ค. 2563
11. ตราสัญลักษณ์โครงการ ไมล์สร้างบุญ 	<ul style="list-style-type: none"> บริการโปรแกรมพิเศษส่งเสริมการเดินทางไมล์สะสม 	6 มิ.ย. 2550 สิ้นสุด 5 มิ.ย. 2560

เครื่องหมายการค้า	สำหรับสินค้า/บริการ	วันที่จดทะเบียน
12. รูปลักษณะตัวอักษร ใช้ประกอบตราสัญลักษณ์ ภาษาอังกฤษ 	<ul style="list-style-type: none"> ให้บริการบำรุงรักษา ซ่อมแซมเครื่องบิน บริการขนส่งทางบกและทางอากาศ จัดทัวร์ ตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้เช่าคลังสินค้า รับฝากสินค้า รับจ้างขนของ รับฝากของ บริการโรงแรม จัดหาที่พักชั่วคราว จองโรงแรม จัดการอาหารและเครื่องดื่ม 	1 มิ.ย. 2547 สิ้นสุด 31 พ.ค. 2557
13. รูปลักษณะตัวอักษร ใช้ประกอบตราสัญลักษณ์ ภาษาไทย 	<ul style="list-style-type: none"> ให้บริการบำรุงรักษา ซ่อมแซมเครื่องบิน บริการขนส่งทางบกและทางอากาศ จัดทัวร์ ตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้เช่าคลังสินค้า รับฝากสินค้า รับจ้างขนของ รับฝากของ บริการโรงแรม จัดหาที่พักชั่วคราว จองโรงแรม จัดการอาหารและเครื่องดื่ม 	1 มิ.ย. 2547 สิ้นสุด 31 พ.ค. 2557
14. ตราสัญลักษณ์ร้าน Thai Shop 	<ul style="list-style-type: none"> จัดการขายสินค้า 1 มิ.ค. 2543 ต่ออายุ ในปี 2553 สิ้นสุด 29 ก.พ. 2563 	1 มิ.ย. 2543 ต่ออายุในปี 2553 สิ้นสุด 29 ก.พ. 2563
15. ตราสัญลักษณ์ Royal Orchid Holiday	<ul style="list-style-type: none"> จัดหาที่พักอาศัย จองโรงแรม จัดทัวร์ตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน 	20 ต.ค. 2536 ต่ออายุในปี 2546 สิ้นสุด 19 ต.ค. 2556
16. รูปลักษณะตัวอักษร ใช้ประกอบตราสัญลักษณ์ ภาษาไทย 	<ul style="list-style-type: none"> บริการขนส่งทางบกและทางอากาศ จัดทัวร์ ตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน จัดหาที่พักอาศัย จองโรงแรม 	20 ต.ค. 2536 ต่ออายุในปี 2546 สิ้นสุด 19 ต.ค. 2556

เครื่องหมายการค้า	สำหรับสินค้า/บริการ	วันที่จดทะเบียน
17. เอื้องหลวง พาท่องทั่วไทย 	<ul style="list-style-type: none"> • บริการขนส่งทางบกและทางอากาศ จัดทัวร์ตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน • จัดหาที่พักอาศัย จองโรงแรม 	20 ต.ค. 2536 ต่ออายุในปี 2546 สิ้นสุด 19 ต.ค. 2556
18. ตราสัญลักษณ์ Royal Orchid Plus 	<ul style="list-style-type: none"> • บริการขนส่งทางบกและทางอากาศ จัดทัวร์ตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน • จัดหาที่พักอาศัย จองโรงแรม • บริการสะสมไมล์ 	20 ต.ค. 2536 ต่ออายุในปี 2546 สิ้นสุด 19 ต.ค. 2556
19. Slogan ภาษาไทยใช้ประกอบตราสัญลักษณ์ การบินไทยใจจักรวาล	<ul style="list-style-type: none"> • ผลิตรายการโทรทัศน์ 	15 ส.ค. 2545 สิ้นสุด 14 ส.ค. 2555
20. Slogan ภาษาไทยใช้ประกอบตราสัญลักษณ์ Life Style Miles	<ul style="list-style-type: none"> • การจัดการท่องเที่ยวที่ไม่รวมถึงการจองห้องพักโรงแรม ตัวแทนจัดการท่องเที่ยวไม่รวมถึงการจองห้องพักโรงแรม บริการจัดการท่องเที่ยวแบบเหมารวมการให้ข้อมูลเกี่ยวกับการท่องเที่ยว การขนส่งผู้โดยสาร การส่งพัสดุภัณฑ์ การให้เช่ายานพาหนะ บริการให้ส่วนลด หรือให้เปล่าแก่ลูกค้าในการจัดการเดินทาง การให้ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทาง การให้ข้อมูลเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศ การจัดการนำเที่ยว บริการสำรองที่นั่งเพื่อการเดินทาง การให้การดูแลนักท่องเที่ยวชมรมเพื่อการเดินทางท่องเที่ยว การขนส่งทางอากาศ • บริการห้องพัก โรงแรม บริการจัดหาห้องพักโรงแรม 	23.ก.ย. 2545 สิ้นสุด 22 ก.ย. 2555

เครื่องหมายการค้า	สำหรับสินค้า/บริการ	วันที่จดทะเบียน
21. ตราสัญลักษณ์ Yellow Orchid 	<ul style="list-style-type: none"> • อาหารและเครื่องดื่ม 	27 ต.ค. 2549 สิ้นสุด 26 ต.ค. 2559
22. รูปลักษณ์ตัวอักษรใช้ ประกอบตราสัญลักษณ์ ภาษาอังกฤษ 	<ul style="list-style-type: none"> • คอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์ที่ใช้ในการวิเคราะห์ จัดการ ดึงกลับมาใช้ใหม่ และเก็บรายละเอียดซึ่งข้อมูลเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศ • บัตรพิมพ์ทำด้วยพลาสติก โปปลิวใช้กับการบริการสายการบิน โบว์ชัวร์ใช้กับการบริการสายการบินจดหมายข่าว ที่เกี่ยวกับการเดินทาง • บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ บริการขนส่งไปรษณีย์ทางอากาศ บริการขนส่งไปรษณีย์ทางอากาศ บริการสำรองและจองที่เพื่อการเดินทาง บริการจัดการเพื่อการเดินทางท่องเที่ยวทางเรือ บริการจัดการเพื่อการเดินทางท่องเที่ยวทางเรือ บริการจองรถ บริการดึงมาใช้และเก็บรายละเอียดข้อมูลทางคอมพิวเตอร์ที่เกี่ยวกับการขนส่ง • บริการจองโรงแรม 	20 มี.ค. 2546 ต่ออายุในปี 2550 สิ้นสุด 19 มี.ค. 2560
23. ตราสัญลักษณ์ 	<ul style="list-style-type: none"> • คอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์ที่ใช้ในการวิเคราะห์ จัดการ ดึงกลับมาใช้ใหม่ และเก็บรายละเอียดซึ่งข้อมูลเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศ • บัตรพิมพ์ทำด้วยพลาสติก โปปลิวใช้กับการบริการสายการบิน โบว์ชัวร์ใช้กับการบริการสายการบินจดหมายข่าวที่เกี่ยวกับการเดินทาง • บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ บริการขนส่งไปรษณีย์ทางอากาศ บริการขนส่งไปรษณีย์ทางอากาศ บริการสำรองและจองที่เพื่อการเดินทาง บริการจัดการเพื่อการเดินทางท่องเที่ยวทางเรือ บริการจองรถ บริการดึงมาใช้และเก็บรายละเอียดข้อมูลทางคอมพิวเตอร์ที่เกี่ยวกับการขนส่ง • บริการจองโรงแรม 	20 มี.ค. 2540 ต่ออายุในปี 2550 สิ้นสุด 19 มี.ค. 2560

6. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ข้อพิพาททางกฎหมายทั่วไปที่มีได้เกี่ยวเนื่องกับกฎหมายว่าด้วยการป้องกันการผูกขาดและการกีดกันทางการค้า (Antitrust)

บริษัทฯ และบริษัทย่อยไม่มีข้อพิพาททางกฎหมายที่อาจมีผลกระทบต่อสินทรัพย์ของบริษัทฯ หรือบริษัทย่อยที่มีจำนวนสูงกว่าร้อยละ 5 ของส่วนของผู้ถือหุ้น และไม่มีข้อพิพาททางกฎหมายที่มีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ อย่างมีนัยสำคัญ อย่างไรก็ตาม วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทฯ มีข้อพิพาททางกฎหมายซึ่งบริษัทฯ เป็นจำเลยในคดีต่างๆ สรุปได้ดังนี้

ประเภทคดี	จำนวนคดี (คดี)	ทุนทรัพย์รวม (ล้านบาท)	สถานะปัจจุบัน
คดีพิพาทแรงงาน	23 ⁽¹⁾	1,410.71	อยู่ในระหว่างพิจารณาคดีของศาล
คดีเรียกร้องค่าเสียหาย	28 ⁽²⁾	2,537.81	อยู่ในระหว่างพิจารณาคดีของศาล

หมายเหตุ :

- (1) คดีพิพาทแรงงานดังกล่าวส่วนใหญ่เป็นคดีที่มีทุนทรัพย์น้อยกว่า 100 ล้านบาทต่อคดี โดยมีเพียง 2 คดีเท่านั้นที่มีทุนทรัพย์เกินกว่า 100 ล้านบาทต่อคดี ทั้งนี้ จำนวนทุนทรัพย์ที่มีการเรียกร้องต่อคดีที่สูงที่สุดสำหรับคดีพิพาทแรงงานคือประมาณ 550 ล้านบาท
- (2) คดีเรียกร้องค่าเสียหายดังกล่าวส่วนใหญ่เป็นคดีที่มีทุนทรัพย์น้อยกว่า 100 ล้านบาทต่อคดี โดยมีเพียง 3 คดีเท่านั้นที่มีทุนทรัพย์เกินกว่า 100 ล้านบาทต่อคดี ทั้งนี้ จำนวนทุนทรัพย์ที่มีการเรียกร้องต่อคดีที่สูงที่สุดสำหรับคดีเรียกร้องค่าเสียหายคือประมาณ 1,160 ล้านบาท

ข้อพิพาทที่เกี่ยวข้องเนื่องกับกฎหมายว่าด้วยการป้องกันการผูกขาดและการกีดกันทางการค้า (Antitrust)

ความเป็นมา

บริษัทฯ ถูกกล่าวหาว่าได้ร่วมกับสายการบินอื่นๆ ในการกำหนดค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมัน (Fuel Surcharge) ค่าธรรมเนียมพิเศษอื่นๆ ค่าระวางขนส่งผู้โดยสาร และค่าระวางขนส่งสินค้าที่เรียกเก็บจากผู้ให้บริการ อันเป็นการขัดต่อกฎหมายว่าด้วยการป้องกันการผูกขาดและการกีดกันทางการค้า ทั้งนี้ การกล่าวหาและ/หรือการฟ้องร้อง ประกอบด้วย การฟ้องร้องโดยผู้ให้บริการ และ/หรือการกล่าวหา/การสอบสวนโดยหน่วยงานของรัฐในประเทศต่างๆ โดยมีลักษณะที่ต้องรับผิดชอบทั้งที่เป็นตัวเงินและไม่เป็นตัวเงิน ซึ่งรวมถึงการจ่ายเงินชดเชยค่าเสียหายที่เกิดขึ้นกับผู้ให้บริการ การจ่ายค่าปรับแก่หน่วยงานของรัฐและอื่นๆ ทั้งนี้ การกล่าวหาและการฟ้องร้องดังกล่าวมิได้กระทำต่อบริษัทฯ เพียงรายเดียวเท่านั้น แต่ยังมีกรกล่าวหาและฟ้องร้องสายการบินอื่นๆ หลายสายการบินที่ได้มีการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมัน (Fuel Surcharge) และค่าธรรมเนียมอื่นๆ ดังกล่าวด้วยเช่นกัน อาทิ สายการบินลุฟท์ฮันซ่า สายการบินบริติชแอร์เวย์ สายการบินแควนตัส สายการบินโคเรียนแอร์ไลน์ สายการบินเจแปนแอร์ไลน์ สายการบินคาเธ่ย์แปซิฟิก สายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ สายการบินแอร์ฟรานซ์ เป็นต้น

สรุปข้อมูลข้อพิพาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทฯ ถูกดำเนินการสอบสวน และ/หรือฟ้องร้องในกรณีเกี่ยวกับกฎหมายว่าด้วยการป้องกันการผูกขาดและการกีดกันทางการค้า (Antitrust) ใน 5 ภูมิภาค ได้แก่ สหภาพยุโรป สหรัฐอเมริกา นิวซีแลนด์ ออสเตรเลีย และสาธารณรัฐเกาหลี โดยลักษณะข้อกล่าวหาที่ถูกฟ้องในแต่ละประเทศนั้นจะคล้ายคลึงกัน คือกล่าวหาว่า บริษัทฯ ร่วมกับสายการบินอื่นๆ กำหนดอัตราค่าระวางขนส่งสินค้า หรืออัตราค่าระวางขนส่งผู้โดยสาร หรือทั้ง 2 อย่าง รวมทั้งอัตราค่าธรรมเนียมพิเศษต่างๆ โดยมีระยะเวลาที่ถูกกล่าวหาว่ากระทำผิดโดยรวมในช่วงระหว่างปี 2542-2550 (1999-2007) สำหรับรายละเอียดข้อพิพาทในแต่ละประเทศ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 สามารถสรุปได้ดังนี้

1. ข้อพิพาทในสหภาพยุโรป

บริษัทฯ ได้รับหนังสือจากคณะกรรมการการประชาคมยุโรป (Commission of the European Communities) หรือ EC กล่าวหาว่าบริษัทฯ และสายการบินอื่นๆ อีก 27 สายการบิน ละเมิดต่อกฎหมายประชาคมยุโรป (EU Law) ในการกำหนดราคาค่าธรรมเนียมพิเศษเพื่อชดเชยค่าน้ำมัน (Fuel Surcharge) ค่าธรรมเนียมการรักษาความปลอดภัย (Security Surcharge) ค่าธรรมเนียมการเสี่ยงภัย (War Risk Surcharge) อัตราค่าระวางการขนส่งสินค้าและค่าธรรมเนียมอื่นๆ ทำให้กลุ่มผู้ใช้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศได้รับความเสียหาย

เมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน 2553 คณะกรรมาธิการการประชาคมยุโรปได้มีคำสั่งตัดสินยกเลิกข้อกล่าวหาบริษัทฯ แล้ว บริษัทฯ จึงไม่ถูกกำหนดโทษปรับแต่อย่างใด

2. ข้อพิพาทในนครนิวยอร์ก ประเทศสหรัฐอเมริกา

บริษัทฯ ถูกกลุ่มผู้ใช้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศรวม 35 ราย ร่วมกันฟ้องร้องต่อศาลแพ่งแห่งนครนิวยอร์ก ประเทศสหรัฐอเมริกา โดยกล่าวหาว่าบริษัทฯ ร่วมกับสายการบินอื่นรวมทั้งสิ้น 38 สายการบิน กำหนดค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมัน (Fuel Surcharge) ค่าธรรมเนียมการเสี่ยงภัย (War Risk Surcharge) และค่าธรรมเนียมอื่นๆ อันเป็นการละเมิดต่อกฎหมายป้องกันการกีดกันที่ไม่เป็นธรรมของประเทศสหรัฐอเมริกา (คือ Sherman Antitrust Act of 1890 และ Clayton Antitrust Act of 1914) และกฎหมายประชาคมยุโรป (EU Law) ทำให้กลุ่มผู้ใช้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศได้รับความเสียหาย จึงขอให้ศาลมีคำพิพากษาให้บริษัทฯ และสายการบินอื่นชดเชยค่าเสียหายที่เกิดขึ้น โดยขณะยื่นฟ้องนั้น โจทก์แต่ละรายยังไม่ได้ระบุยอดค่าเสียหายที่เรียกร้อง

ปัจจุบันบริษัทฯ ได้ทำสัญญาประนีประนอมยอมความกับโจทก์ เป็นเงิน 3,500,000 เหรียญสหรัฐ และได้ชำระเงินให้โจทก์แล้ว และศาลได้มีคำพิพากษาตามสัญญาประนีประนอมยอมความแล้ว อย่างไรก็ตาม มีโจทก์บางส่วนไม่เข้าร่วมในการประนีประนอมยอมความ ซึ่งโจทก์ส่วนนี้ยังมีสิทธิตามกฎหมายที่จะฟ้องร้องบริษัทฯ เองได้โดยตรง

3. ข้อพิพาทในนครลอสแอนเจลิสและนครซานฟรานซิสโก ประเทศสหรัฐอเมริกา

บริษัทฯ ถูกกลุ่มผู้โดยสารร่วมกันฟ้องร้องต่อศาลนครลอสแอนเจลิสจำนวน 2 คดี และศาลนครซานฟรานซิสโกจำนวน 17 คดี รวมเป็น 19 คดี กล่าวหาว่า บริษัทฯ ร่วมกับสายการบินอื่นรวม 12 สายการบิน กำหนดอัตราค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมพิเศษต่างๆ สำหรับเส้นทางข้ามมหาสมุทรแปซิฟิก (Trans-Pacific) อันเป็นการละเมิดกฎหมายป้องกันการกีดกันที่ไม่เป็นธรรมของประเทศสหรัฐอเมริกา ทำให้กลุ่มผู้โดยสารได้รับความเสียหาย

ปัจจุบันได้มีการรวมทั้ง 19 คดี ให้ศาลที่นครซานฟรานซิสโกพิจารณาเป็นคดีเดียวโดยยังไม่มีการระบุยอดค่าเสียหาย ในขณะที่บริษัทฯ เองได้เข้าร่วม Joint Defense Group กับอีก 9 สายการบินในการต่อสู้คดี ปัจจุบันอยู่ระหว่างกระบวนการแสวงหาข้อเท็จจริง (Discovery)

เกี่ยวกับยอดค่าเสียหายของข้อพิพาททั้งตาม 1. และ 2. ในขณะยื่นฟ้อง โจทก์แต่ละรายยังไม่ได้ระบุยอดค่าเสียหายที่เรียกร้องมา และจะเสนอให้ศาลทราบในภายหลัง ตลอดจนไม่มีการระบุจำนวนเงินทุนหลักทรัพย์ที่ฟ้องร้องจนกว่า

ศาลจะชี้ขาดว่าบริษัทฯ เป็นฝ่ายผิด ทั้งนี้ ในกรณีที่มีการพิพากษาหรือชี้ขาดว่าบริษัทฯ เป็นฝ่ายผิด ศาลจะได้กำหนดค่าเสียหายต่อไป ซึ่งกฎหมายกำหนดไว้เป็นจำนวน 3 เท่าของความเสียหายทางเศรษฐกิจที่โจทก์สามารถพิสูจน์ได้

4. การดำเนินการกับบริษัทฯ โดยกระทรวงยุติธรรมของประเทศสหรัฐอเมริกา

กระทรวงยุติธรรมของประเทศสหรัฐอเมริกา (Department of Justice : DOJ) ได้ดำเนินการตรวจสอบเอกสารหลักฐานและข้อมูลต่างๆ เกี่ยวกับธุรกิจการขนส่งสินค้าทางอากาศ และธุรกิจการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ ของบริษัทฯ เพื่อให้คณะลูกขุน (Grand Jury) พิจารณาว่าจะฟ้องร้องบริษัทฯ หรือไม่ ปัจจุบันยังอยู่ระหว่างการสอบสวน และยังไม่มีความแน่นอนว่าจะมีการแจ้งข้อกล่าวหาต่อบริษัทฯ หรือไม่ และเมื่อใด

ในกรณีที่มีการตัดสินหรือชี้ขาดว่า บริษัทฯ เป็นฝ่ายผิดในคดีนี้ ศาลจะได้กำหนดจำนวนเงินค่าปรับต่อไป ซึ่งกฎหมายได้มีการกำหนดโทษที่เกี่ยวข้องไว้ ดังต่อไปนี้

- ค่าปรับเป็นจำนวน 100 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 2 เท่าของผลประโยชน์ที่ได้รับจากการกระทำความผิด (แล้วแต่จำนวนใดจะสูงกว่า)
- ศาลอาจมีคำสั่งคุมประพฤติ (Probation Order) ต่างๆ ได้อย่างน้อย 1 ปี แต่ไม่เกิน 5 ปี เช่น สั่งให้บริษัทฯ กำหนดมาตรการป้องกันไม่ให้เกิดการละเมิดกฎหมาย Antitrust อีกในอนาคต เป็นต้น
- ศาลอาจมีคำสั่งให้ชดเชยความเสียหายในกรณีที่มีผู้เสียหายจากการกระทำความผิด
- ศาลอาจมีคำสั่งจำคุกสำหรับบุคคลธรรมดา หากปรากฏว่าได้มีการกระทำความผิดในนามส่วนตัว (จำคุกไม่เกิน 10 ปี และ/หรือปรับไม่เกิน 1,000,000 เหรียญสหรัฐ)

ทั้งนี้ สายการบินจำนวนหนึ่งได้ถูกดำเนินคดีและถูกปรับ เนื่องจากผลของการสอบสวนในลักษณะเดียวกันนี้ รวมทั้งพนักงานของสายการบินบางแห่งก็ได้ถูกดำเนินคดี ถูกปรับ และ/หรือถูกตัดสินจำคุก ด้วยเช่นเดียวกัน

5. ข้อพิพาทในประเทศนิวซีแลนด์

New Zealand Commerce Commission (NZCC) ได้ยื่นฟ้องบริษัทฯ และสายการบินอื่นอีก 13 สายการบิน ณ ศาลเมืองไอล์แลนด์ กล่าวหาว่า บริษัทฯ ร่วมกับสายการบินอื่นกำหนดค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมัน (Fuel Surcharge) และค่าธรรมเนียมการรักษาความปลอดภัย (Security Surcharge) อันเป็นการละเมิดต่อกฎหมายการค้าพาณิชย์ (Commerce Act) ของประเทศนิวซีแลนด์ โดยขอให้ศาลมีคำพิพากษาให้บริษัทฯ ชำระค่าปรับและค่าใช้จ่ายตามกฎหมาย แต่เนื่องจากขณะนี้ยื่นฟ้องทาง NZCC ยังไม่ได้รับยอดค่าปรับและค่าใช้จ่ายที่เรียกร้องมา ซึ่งคดีนี้บริษัทฯ ได้เข้าร่วม Airline Defense Group (ADG) กับสายการบินอื่นอีก 7 สายการบิน ในการต่อสู้คดี ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาตัดสินของศาล

สำหรับคดีนี้ หากจะมีการพิพากษาหรือชี้ขาดว่าบริษัทฯ เป็นฝ่ายผิด ศาลจะได้กำหนดค่าเสียหายต่อไป ซึ่งกฎหมายได้กำหนดค่าปรับไว้เป็นจำนวน NZ\$ 10,000,000 หรือ 3 เท่าของผลประโยชน์ที่ได้รับจากการกระทำความผิด หรือร้อยละ 10 ของ Group Turnover ที่เกิดจากการค้าในประเทศนิวซีแลนด์ (แล้วแต่จำนวนใดจะสูงกว่า)

6. ข้อพิพาทในประเทศออสเตรเลีย

Australian Competition and Consumer Commission (ACCC) ได้ยื่นฟ้องบริษัทฯ โดยกล่าวหาว่าบริษัทฯ ร่วมกับสายการบินอื่นกำหนดค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมัน (Fuel Surcharge) และค่าธรรมเนียมการรักษาความปลอดภัย (Security Surcharge) ในลักษณะที่ขัดกับกฎหมาย Trade Practices Act 1974 ทั้งนี้ ในขณะที่ยื่นฟ้องทาง ACCC ยังไม่ได้รับยอดค่าปรับและค่าใช้จ่ายที่เรียกร้อง

ปัจจุบัน บริษัทฯ ได้ตกลงประนีประนอมยอมความกับ Australian Competition and Consumer Commission (ACCC) เป็นเงินค่าปรับจำนวน 7,500,000 เหรียญออสเตรเลีย พร้อมค่าทนายความของ ACCC จำนวน 500,000 เหรียญ

ออสเตรเลีย รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 8,000,000 เหรียญออสเตรเลีย เป็นที่เรียบร้อยแล้ว และเมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2555 ศาลได้มีคำพิพากษาให้ประนีประนอมยอมความตามที่บริษัทฯ และ ACCC ตกลงกันแล้ว โดยบริษัทฯ สามารถผ่อนชำระค่าปรับได้เป็นจำนวน 7 งวด ในช่วงระยะเวลา 3 ปี

7. ข้อพิพาทในประเทศสาธารณรัฐเกาหลี

กรณีที่บริษัทฯ ถูกตรวจสอบโดยทางการของประเทศสาธารณรัฐเกาหลี Korea Fair Trade Commission/KFTC เมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน 2553 บริษัทฯ ได้รับคำตัดสินฉบับทางการแล้ว โดย KFTC มีคำสั่งปรับบริษัทฯ เป็นเงินจำนวนทั้งสิ้น 2,877,000,000 วอน แต่ไม่ดำเนินคดีอาญากับบริษัทฯ และพนักงานที่เกี่ยวข้อง บริษัทฯ ได้ชำระค่าปรับให้แก่ KFTC ตามคำตัดสินแล้ว และได้ยื่นอุทธรณ์คำตัดสินของ KFTC Commissioners ต่อศาล ผลปรากฏว่า ศาลมีคำสั่งยกอุทธรณ์ของบริษัทฯ ทั้งเส้นทางการบินออกจากประเทศสาธารณรัฐเกาหลีและเส้นทางการบินออกจากประเทศฮ่องกง กล่าวคือ ให้บริษัทฯ ชำระค่าปรับจำนวน 2,198,000,000 วอน หรือประมาณ 59.79 ล้านบาท (อัตราแลกเปลี่ยน 1 วอน ต่อ 0.0272 บาท) เส้นทางการบินออกจากประเทศสาธารณรัฐเกาหลี และชำระค่าปรับจำนวน 679,000,000 วอน หรือประมาณ 18.47 ล้านบาท สำหรับเส้นทางการบินออกจากประเทศฮ่องกง ซึ่งบริษัทฯ ได้ยื่นฎีกาต่อศาลแล้ว ขณะนี้คดีอยู่ในระหว่างการพิจารณาของศาลฎีกา

การตั้งสำรองความเสียหาย

ณ 19 สิงหาคม 2554 บริษัทฯ ได้อนุมัติให้เปลี่ยนสกุลเงินที่ใช้ในการบันทึกบัญชีจากสกุลเงินบาทเป็นสกุลเงินต่างประเทศตามภาระสัญญาที่จะต้องชำระในอนาคต โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนปัจจุบันจากธนาคารแห่งประเทศไทย ณ วันสิ้นงวดบัญชี

โดยในการประเมินค่าเสียหายดังกล่าว บริษัทฯ มีหลักเกณฑ์ในการประมาณการ ดังนี้

1. การปรับปรุงประมาณการความเสียหายและค่าปรับข้างต้น เป็นการประเมินจากความคืบหน้าและแนวทางของคดีต่างๆ ซึ่งมีความชัดเจนขึ้น ตลอดจนพิจารณาจากโอกาสที่บริษัทฯ อาจถูกกล่าวหาจากทางการของแต่ละประเทศที่มีการสอบสวนประกอบกับอัตราค่าปรับขั้นต่ำที่อาจเกิดขึ้น ในกรณีที่มีการชี้ขาดหรือพิพากษาว่าบริษัทฯ ได้กระทำความผิดตามที่ถูกลกล่าวหา หรือตามที่ถูกฟ้องร้องจริง และปรับปรุงอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราระหว่างประเทศให้สอดคล้องกับปัจจุบันมากขึ้น

2. จำนวนประมาณการความเสียหายและค่าปรับที่ประมาณการข้างต้น เป็นการประมาณจากฐานค่าปรับของทางการแต่ละประเทศที่มีการสอบสวนและฟ้องร้องรวมตลอดถึงประมาณการเบื้องต้นของค่าเสียหายคดีแพ่ง กรณี Civil Class Action ในประเทศสหรัฐอเมริกา ถึงแม้คดีแพ่งดังกล่าว ยังไม่ปรากฏทฤษฎีของคดีในคำฟ้อง ซึ่งโจทก์มีหน้าที่จะต้องพิสูจน์ความเสียหายก็ตาม

3. การชี้ขาดหรือการตัดสินในคดีต่างๆ จะเกิดขึ้นในบึงบประมาณต่อจากนี้ซึ่งอาจเกิดขึ้นไม่พร้อมกัน

4. การประมาณการดังกล่าวอาจคลาดเคลื่อนจากความเป็นจริงในสาระสำคัญ เนื่องจาก

4.1 ในประเทศที่มีการสอบสวนโดยที่ยังไม่มีการกล่าวหาว่าบริษัทฯ ได้กระทำความผิดกฎหมายนั้น ยังไม่ปรากฏข้อเท็จจริงที่แน่ชัดว่าจะมีการกล่าวหาหรือไม่ ถ้ามีการกล่าวหาจะระบุว่า ท้องที่ใดบ้างที่บริษัทฯ กระทำความผิด ดังนั้น จึงยังไม่สามารถทราบจำนวนรายรับของบริษัทฯ ในท้องที่ดังกล่าวในอันที่จะถูกนำไปเป็นฐานในการคำนวณค่าปรับหรือค่าเสียหายได้

4.2 การกำหนดค่าปรับและค่าเสียหายเป็นดุลยพินิจของผู้ชี้ขาดหรือผู้ตัดสิน โดยอาจจะพิจารณาข้อเท็จจริงอื่นๆ ในคดีประกอบด้วย

4.3 ก่อนมีการชี้ขาดหรือตัดสิน อาจมีการตกลงหรือประนีประนอมยอมความในเรื่องค่าปรับหรือค่าเสียหายได้ ทั้งนี้ จะขึ้นอยู่กับนโยบายของแต่ละประเทศและรูปคดีที่เกิดขึ้น

เมื่อวันที่ 16 กรกฎาคม 2552 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีการมอบหมายให้คณะกรรมการดำเนินการกรณีการสอบสวน การกล่าวหา และการฟ้องร้องคดีเกี่ยวกับการกระทำผิดต่อกฎหมายแข่งขันทางการค้า ซึ่งมีกรรมการประกอบด้วย กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ผู้บริหารระดับสูงที่เกี่ยวข้องของบริษัทฯ ผู้แทนกระทรวงคมนาคม ผู้แทนกระทรวงการต่างประเทศ ผู้แทนกระทรวงพาณิชย์ ผู้แทนสำนักงานอัยการสูงสุด เป็นต้น ทำหน้าที่พิจารณาหลักเกณฑ์การตั้งสำรองค่าเสียหายและค่าปรับ รวมทั้งวิธีการตั้งสำรองทางบัญชี เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่า การประมาณการหนี้สินที่เกิดขึ้นใกล้เคียงกับความเป็นจริงและเหมาะสมสอดคล้องกับสถานการณ์ของบริษัทฯ มากที่สุด โดยให้เริ่มตั้งแต่ปี 2553 เป็นต้นไป และต่อมาบริษัทฯ ได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการด้านกฎหมายพิจารณาแนวทางและนโยบายในการดำเนินการในเรื่องที่เกี่ยวกับการกระทำผิดกฎหมายแข่งขันทางการค้า ในภูมิภาคต่างๆ ให้มีความสอดคล้องกัน เพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ และกำหนดนโยบายเพื่อป้องกันมิให้มีการปฏิบัติงานที่อาจเป็นความผิดในเรื่องดังกล่าว ซึ่งประกอบด้วย ผู้แทนจากสำนักงานอัยการสูงสุด ผู้แทนจากกระทรวงแรงงาน ผู้แทนจากกระทรวงยุติธรรม ผู้แทนจากคณะกรรมการกฤษฎีกา เป็นต้น ทั้งนี้ บริษัทฯ จะทำการพิจารณาปรับปรุงการตั้งสำรองค่าปรับและค่าเสียหายกรณี Antitrust ให้สอดคล้องกับคำตัดสินในแต่ละกรณี เพื่อให้เกิดความมั่นใจต่อผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ว่า บริษัทฯ ได้ตั้งสำรองค่าปรับและค่าเสียหาย กรณี Antitrust ไว้เพียงพอเพียงตามสมควร และสถานะทางการเงินของบริษัทฯ จะไม่ถูกกระทบกระเทือนอย่างมีนัยสำคัญในกรณีที่มีคำตัดสินในภูมิภาคอื่นๆ เกิดขึ้น

ค่าใช้จ่ายในการว่าจ้างทนายความเพื่อแก้ต่างคดี Antitrust/Competition Law

สำหรับในการดำเนินการเพื่อแก้ต่างคดี Antitrust/Competition Law ในแต่ละภูมิภาคนั้น บริษัทฯ ได้ทำการว่าจ้างสำนักงานทนายความชั้นนำที่มีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญในภูมิภาคนั้นๆ เป็นผู้รับผิดชอบในการแก้ต่างคดี โดยค่าทนายความของแต่ละสำนักงานเรียกเก็บจากบริษัทฯ นั้น จะคิดคำนวณตามชั่วโมงที่ทำงานจริงของทนายความแต่ละคนตามอัตราค่าทนายความที่ตกลงกัน

7. โครงสร้างเงินทุน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 โครงสร้างเงินทุนตามงบการเงินรวมประกอบด้วยหนี้สินจำนวน 211,381 ล้านบาท และส่วนของผู้ถือหุ้นจำนวน 65,994 ล้านบาท ซึ่งคิดเป็นอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นเท่ากับ 3.20 เท่า โดยองค์ประกอบของโครงสร้างเงินทุนที่สำคัญมีดังต่อไปนี้

หลักทรัพย์ของบริษัทฯ

หุ้นสามัญ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 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 21,827,179,170 บาท

หุ้นกู้ของบริษัทฯ

ตั้งแต่เดือนตุลาคม 2546 บริษัทฯ ได้ออกและเสนอขายหุ้นกู้ให้กับนักลงทุนทั่วไปและนักลงทุนสถาบัน โดยออกหุ้นกู้ประเภทต่างๆ ดังนี้

- หุ้นกู้ชนิดระบุชื่อผู้ถือ ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีประกัน และมีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้จำนวน 5 ครั้ง ได้แก่ หุ้นกู้ครั้งที่ 1/2546, 1/2547, 1/2548, 1/2550, 1/2551, 1/2554
- หุ้นกู้แบบเฉพาะเจาะจง (ผู้ลงทุนไม่เกิน 10 ราย) ชนิดระบุชื่อผู้ถือ ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน และไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้ ได้แก่ หุ้นกู้ครั้งที่ 1/2552
- หุ้นกู้ชนิดระบุชื่อผู้ถือ ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีประกัน และไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้ เสนอขายให้แก่ผู้ลงทุนสถาบันและผู้ลงทุนรายใหญ่ ได้แก่ หุ้นกู้ 2/2554, 1/2555, 2/2555, 3/2555

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทฯ มีหุ้นกู้ที่ยังไม่ครบกำหนดไถ่ถอนจำนวนทั้งสิ้น 34,846,790,000 ล้านบาท โดยมีรายละเอียดดังนี้

ชนิดของหุ้นกู้	จำนวน	อัตราดอกเบี้ยต่อปี	อายุ/ กำหนดการไถ่ถอน	ข้อมูล TRIS RATING ⁽¹⁾
หุ้นกู้เงินบาท ไม่มีหลักประกัน ไม่ด้อยสิทธิ และมีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	ชุดที่ 3 ออกวันที่ 20 ตุลาคม 2547 วงเงิน 3,000 ล้านบาท (3.0 ล้านหน่วย หน่วยละ 1,000 บาท)	ร้อยละ 5.80 จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน	อายุ 10 ปี ครบกำหนดไถ่ถอนวันที่ 20 ตุลาคม 2557	อันดับเครดิตหุ้นกู้ A+
หุ้นกู้เงินบาท ไม่มีหลักประกัน ไม่ด้อยสิทธิ มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	ชุดที่ 3 ออกวันที่ 12 พฤษภาคม 2548 วงเงิน 3,000 ล้านบาท (3.0 ล้านหน่วย หน่วยละ 1,000 บาท)	ร้อยละ 5.19 จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน	อายุ 10 ปี ครบกำหนดไถ่ถอนวันที่ 12 พฤษภาคม 2558	อันดับเครดิตหุ้นกู้ A+

หุ้นกู้เงินบาท	ชุดที่ 3 ออกวันที่ 2 ตุลาคม 2551	ร้อยละ 5.50	อายุ 5 ปี	อันดับเครดิตหุ้นกู้ A+
----------------	----------------------------------	-------------	-----------	------------------------

ชนิดของหุ้นกู้	จำนวน	อัตราดอกเบี้ยต่อปี	อายุ/ กำหนดการไถ่ถอน	ข้อมูล TRIS RATING ⁽¹⁾
ไม่มีหลักประกัน ไม่ด้อยสิทธิ มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	วงเงิน 2,556.79 ล้านบาท (2.55679 ล้านหน่วย หน่วยละ 1,000 บาท)	จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน	ครบกำหนดไถ่ถอนวันที่ 2 ตุลาคม 2556	
หุ้นกู้เงินบาท ไม่มีหลักประกัน ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	ชุดที่ 2 ออกวันที่ 20 มกราคม 2552 วงเงิน 720 ล้านบาท (0.72 ล้านหน่วย หน่วยละ 1,000 บาท)	ร้อยละ 5.45 จ่ายดอกเบี้ยทุก 3 เดือน	อายุ 5 ปี ครบกำหนดไถ่ถอนวันที่ 20 มกราคม 2557	อันดับเครดิตผู้ออกหุ้นกู้ A+ (เสนอขายกรณีจำกัด ไม่เกิน 10 ราย สามารถใช้ อันดับเครดิตผู้ออกหุ้นกู้)
หุ้นกู้เงินบาท ไม่มีหลักประกัน ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	ชุดที่ 3 ออกวันที่ 20 มกราคม 2552 วงเงิน 300 ล้านบาท (0.30 ล้านหน่วย หน่วยละ 1,000 บาท)	ร้อยละ 5.60 จ่ายดอกเบี้ยทุก 3 เดือน	อายุ 7 ปี ครบกำหนดไถ่ถอนวันที่ 20 มกราคม 2559	อันดับเครดิตผู้ออกหุ้นกู้ A+ (เสนอขายกรณีจำกัด ไม่เกิน 10 ราย สามารถใช้ อันดับเครดิตผู้ออกหุ้นกู้)
หุ้นกู้เงินบาท ไม่มีหลักประกัน ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	ชุดที่ 4 ออกวันที่ 20 มกราคม 2552 วงเงิน 3,600 ล้านบาท (3.60 ล้านหน่วย หน่วยละ 1,000 บาท)	ร้อยละ 6.00 จ่ายดอกเบี้ยทุก 3 เดือน	อายุ 10 ปี ครบกำหนดไถ่ถอนวันที่ 20 มกราคม 2562	อันดับเครดิตผู้ออกหุ้นกู้ A+ (เสนอขายกรณีจำกัด ไม่เกิน 10 ราย สามารถใช้ อันดับเครดิตผู้ออกหุ้นกู้)
หุ้นกู้เงินบาท ไม่มีหลักประกัน ไม่ด้อยสิทธิ มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	ชุดที่ 1 ออกวันที่ 13 พฤษภาคม 2554 วงเงิน 1,555 ล้านบาท (1.555 ล้านหน่วย หน่วยละ 1,000 บาท)	ปีที่ 1-3 ร้อยละ 4.00 ปีที่ 4-6 ร้อยละ 4.5 ปีที่ 7 ร้อยละ 5.25 จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน	อายุ 7 ปี ครบกำหนดไถ่ถอนวันที่ 13 พฤษภาคม 2561	อันดับเครดิตผู้ออกหุ้นกู้ A+
หุ้นกู้เงินบาท ไม่มีหลักประกัน ไม่ด้อยสิทธิ และมีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	ชุดที่ 2 ออกวันที่ 13 พฤษภาคม 2554 วงเงิน 833 ล้านบาท (0.833 ล้านหน่วย หน่วยละ 1,000 บาท)	ปีที่ 1-4 ร้อยละ 4.25 ปีที่ 5-8 ร้อยละ 4.75 ปีที่ 9-10 ร้อยละ 5.35 จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน	อายุ 10 ปี ครบกำหนดไถ่ถอนวันที่ 13 พฤษภาคม 2564	อันดับเครดิตผู้ออกหุ้นกู้ A+
หุ้นกู้เงินบาท ไม่มีหลักประกัน ไม่ด้อยสิทธิ มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	ชุดที่ 3 ออกวันที่ 13 พฤษภาคม 2554 วงเงิน 2,000 ล้านบาท (2.0 ล้านหน่วย หน่วยละ 1,000 บาท)	ร้อยละ 3.91 จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน	อายุ 5 ปี ครบกำหนดไถ่ถอนวันที่ 13 พฤษภาคม 2559	อันดับเครดิตผู้ออกหุ้นกู้ A+
หุ้นกู้เงินบาท ไม่มีหลักประกัน ไม่ด้อยสิทธิ มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	ชุดที่ 4 ออกวันที่ 13 พฤษภาคม 2554 วงเงิน 1,445 ล้านบาท (1.445 ล้านหน่วย หน่วยละ 1,000 บาท)	ร้อยละ 4.36 จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน	อายุ 7 ปี ครบกำหนดไถ่ถอนวันที่ 13 พฤษภาคม 2561	อันดับเครดิตผู้ออกหุ้นกู้ A+
หุ้นกู้เงินบาท ไม่มีหลักประกัน ไม่ด้อยสิทธิ มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	ชุดที่ 5 ออกวันที่ 13 พฤษภาคม 2554 วงเงิน 2,167 ล้านบาท (2.167 ล้านหน่วย หน่วยละ 1,000 บาท)	ร้อยละ 4.62 จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน	อายุ 10 ปี ครบกำหนดไถ่ถอนวันที่ 13 พฤษภาคม 2564	อันดับเครดิตผู้ออกหุ้นกู้ A+

หุ้นกู้เงินบาท	ชุดที่ 1 ออกวันที่ 28 ธันวาคม 2554	ร้อยละ 4.30	อายุ 5 ปี	อันดับเครดิตผู้ออกหุ้นกู้ A+
----------------	------------------------------------	-------------	-----------	------------------------------

ชนิดของหุ้นกู้	จำนวน	อัตราดอกเบี้ยต่อปี	อายุ/ กำหนดการไถ่ถอน	ข้อมูล TRIS RATING ⁽¹⁾
ไม่มีหลักประกัน ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้ หุ้นกู้เงินบาท	วงเงิน 2,000 ล้านบาท (2.0 ล้านหน่วย หน่วยละ 1,000 บาท)	ร้อยละ 4.41 จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน	ครบกำหนดไถ่ถอนวันที่ 28 ธันวาคม 2559 อายุ 7 ปี ครบกำหนดไถ่ถอนวันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2562	อันดับเครดิตผู้ออกหุ้นกู้ A+
ไม่มีหลักประกัน ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้ หุ้นกู้เงินบาท	วงเงิน 1,000 ล้านบาท (1.0 ล้านหน่วย หน่วยละ 1,000 บาท)	ร้อยละ 4.75 จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน	อายุ 10 ปี ครบกำหนดไถ่ถอนวันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2565	อันดับเครดิตผู้ออกหุ้นกู้ A+
ไม่มีหลักประกัน ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้ หุ้นกู้เงินบาท	วงเงิน 2,000 ล้านบาท (2.0 ล้านหน่วย หน่วยละ 1,000 บาท)	ร้อยละ 4.98 จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน	อายุ 12 ปี ครบกำหนดไถ่ถอนวันที่ 23 มีนาคม 2567	อันดับเครดิตผู้ออกหุ้นกู้ A+
ไม่มีหลักประกัน ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้ หุ้นกู้เงินบาท	วงเงิน 1,500 ล้านบาท (1.5 ล้านหน่วย หน่วยละ 1,000 บาท)	ร้อยละ 4.51 จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน	อายุ 5 ปี ครบกำหนดไถ่ถอนวันที่ 11 ตุลาคม 2560	อันดับเครดิตผู้ออกหุ้นกู้ A+
ไม่มีหลักประกัน ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้ หุ้นกู้เงินบาท	วงเงิน 4,000 ล้านบาท (4.0 ล้านหน่วย หน่วยละ 1,000 บาท)	ร้อยละ 4.70 จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน	อายุ 7 ปี ครบกำหนดไถ่ถอนวันที่ 11 ตุลาคม 2562	อันดับเครดิตผู้ออกหุ้นกู้ A+
ไม่มีหลักประกัน ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้ หุ้นกู้เงินบาท	วงเงิน 1,500 ล้านบาท (1.5 ล้านหน่วย หน่วยละ 1,000 บาท)	ร้อยละ 4.90 จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน	อายุ 10 ปี ครบกำหนดไถ่ถอนวันที่ 11 ตุลาคม 2565	อันดับเครดิตผู้ออกหุ้นกู้ A+

หมายเหตุ : ⁽¹⁾ อ้างอิงจากข้อมูลการจัดอันดับเครดิตที่จัดทำโดยบริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด เมื่อวันที่ 3 ตุลาคม 2555

ผู้ถือหุ้น

รายชื่อผู้ถือหุ้นรายใหญ่ 10 รายแรก พร้อมทั้งจำนวนหุ้นที่ถือ และสัดส่วนการถือหุ้น ณ วันที่ 13 มีนาคม 2555 มีรายละเอียดดังนี้

ลำดับที่	ชื่อผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้น สามัญ	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
1	กระทรวงการคลัง	1,113,931,061	51.03
2	กองทุนรวม วายุภักษ์ หนึ่ง โดย บลจ. เอ็มเอฟซี จำกัด (มหาชน)	169,157,720	7.75
3	กองทุนรวม วายุภักษ์ หนึ่ง โดย บลจ. กรุงไทย จำกัด (มหาชน)	169,157,720	7.75
4	บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด	87,907,778	4.03
5	กองทุนรวม ออมสิน	46,409,885	2.13
6	STATE STREET BANK AND TRUST COMPANY	41,614,604	1.91
7	THE BANK OF NEW YORK MELLON-CGT TAXABLE	25,000,000	1.14
8	HSBC (SINGAPORE) NOMINEES PTE LTD	24,631,932	1.13
9	STATE STREET BANK EUROPE LIMITED	17,736,623	0.81
10	นายเอี่ยม อาชวกุลเทพ	15,450,000	0.71
11	ผู้ถือหุ้นอื่น	471,774,594	21.61
	ยอดรวมทุนชำระแล้ว	2,182,771,917	100.00
	ผู้ถือหุ้นสัญชาติไทย	1,965,288,810	90.04
	ผู้ถือหุ้นสัญชาติต่างด้าว	217,483,107	9.96

ภาครัฐถือหุ้นในบริษัทฯ คิดเป็น สัดส่วนร้อยละ 53.16 ของหุ้นทั้งหมดของบริษัทฯ โดยการถือหุ้นผ่านกระทรวงการคลังและกองทุนรวมออมสิน ทำให้บริษัทฯ มีฐานะเป็นรัฐวิสาหกิจ อันจะมีผลต่อบริษัทฯ ในการทำธุรกรรมบางประเภท ได้แก่

1. บริษัทฯ ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีในการดำเนินการลงทุนขนาดใหญ่
2. สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจะต้องเป็นผู้ตรวจสอบงบการเงินของบริษัทฯ

นโยบายการจ่ายเงินปันผล

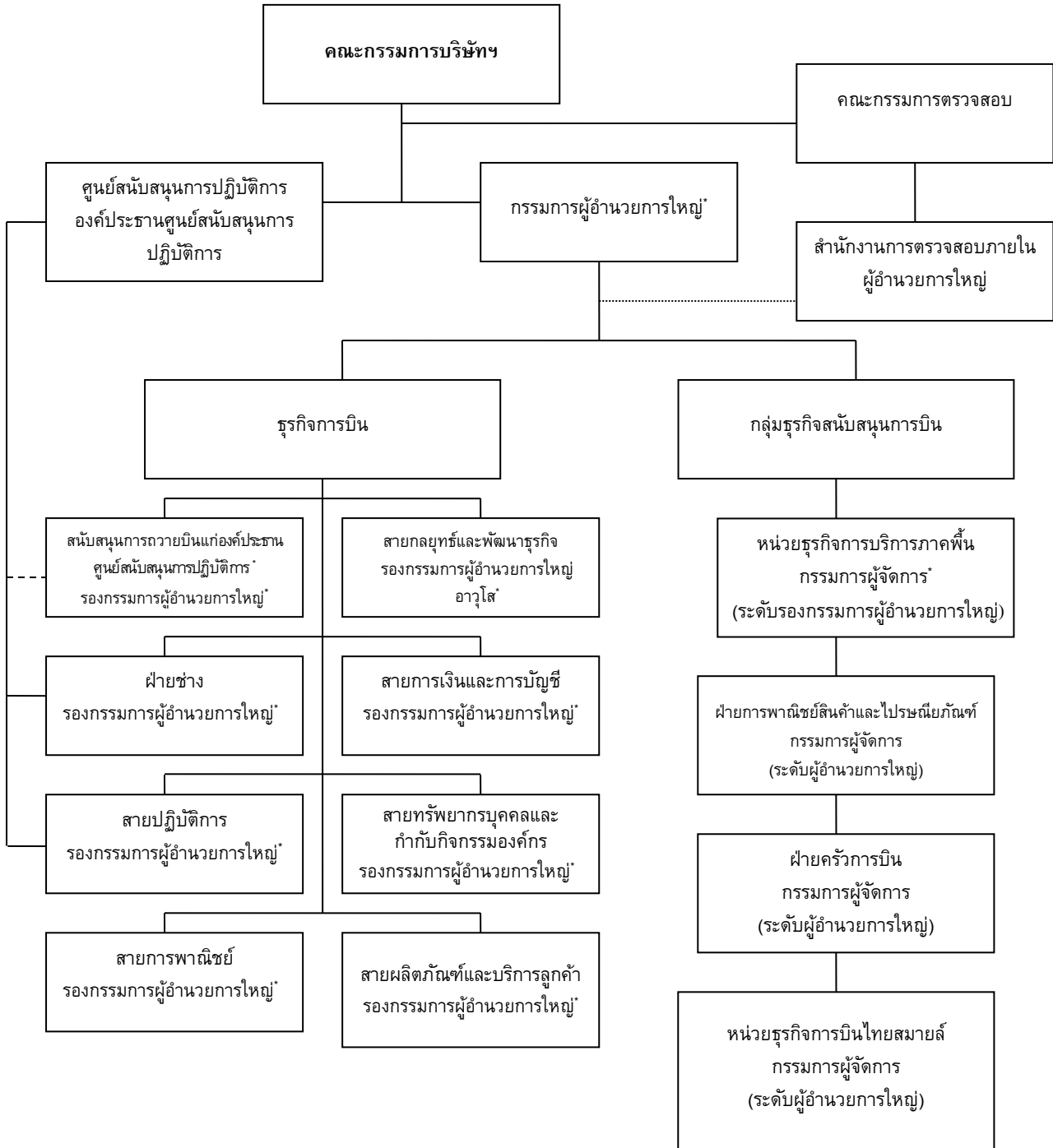
คณะกรรมการบริษัทฯ อาจเสนอให้บริษัทฯ จ่ายเงินปันผลประจำปี โดยการจ่ายเงินปันผลต้องได้รับอนุมัติจากที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้น ปัจจุบัน คณะกรรมการบริษัทฯ มีนโยบายที่จะเสนอให้ผู้ถือหุ้นพิจารณาจ่ายเงินปันผลประจำปีในอัตราไม่ต่ำกว่าร้อยละ 25 ของกำไรสุทธิก่อนผลกำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ จากงบการเงินรวมทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับแผนการลงทุน ความจำเป็นและความเหมาะสมอื่นๆ ในอนาคต

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

8. การจัดการ

โครงสร้างการจัดการ

โครงสร้างการจัดการของบริษัทฯ ประกอบด้วยคณะกรรมการบริษัทฯ คณะกรรมการชดเชย และเจ้าหน้าที่บริหาร ตามโครงสร้างสายการบริหารงาน ดังนี้



หมายเหตุ : * บุคคลที่เป็นผู้บริหารตามคำนิยามของ "ผู้บริหาร" ภายใต้ประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ กจ.17/2551 เรื่องการกำหนดบทนิยามในประกาศเกี่ยวกับการออกและเสนอขายหลักทรัพย์

คณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการบริษัท มีหน้าที่รับผิดชอบสูงสุดในการบริหารจัดการกิจการของบริษัทฯ อยู่ภายใต้เงื่อนไขข้อบังคับของบริษัทฯ ซึ่งกำหนดให้คณะกรรมการประกอบด้วยกรรมการจำนวนไม่น้อยกว่า 5 คน แต่ไม่มากกว่า 15 คน สุดแต่ที่ประชุมใหญ่ผู้ถือหุ้นจะเป็นผู้กำหนดเป็นครั้งคราว และกรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมดต้องมีถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักร ในการประชุมสามัญประจำปีทุกครั้ง กรรมการจำนวน 1 ใน 3 จะต้องออกจากตำแหน่ง และจะมีการเลือกตั้งกรรมการแทนกรรมการที่ออกตามวาระ กรรมการที่ออกตามวาระนั้นอาจถูกเลือกเข้ามาดำรงตำแหน่งใหม่ก็ได้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 คณะกรรมการบริษัท ประกอบด้วยกรรมการ ซึ่งมีรายชื่อดังต่อไปนี้

1. นายอำพน	กิตติอำพน	ประธานกรรมการ และกรรมการอิสระ
2. นายจุลสิงห์	วสันตสิงห์	รองประธานกรรมการ ประธานกรรมการตรวจสอบ และกรรมการอิสระ
3. นายอารีพงศ์	ภูษอุม	รองประธานกรรมการ
4. นายคณิศ	แสงสุพรรณ	กรรมการอิสระ
5. นายจตุรินทร์	ภิรมย์ภักดี	กรรมการตรวจสอบ
6. นายธีรศักดิ์	สุวรรณยศ	กรรมการ
7. พลตำรวจเอก พงศพัศ	พงษ์เจริญ	กรรมการ
8. นายวรเดช	หาญประเสริฐ	กรรมการ
9. นายวีระวงศ์	จิตต์มิตรภาพ	กรรมการอิสระ และกรรมการตรวจสอบ
10. พลอากาศเอก สติติย์พงษ์	สุขวิมล	กรรมการ
11. พลอากาศเอก ม.ล. สุปรีชา	กมลาศน์	กรรมการ
12. นายสุธรรม	ศิริทิพย์สาคร	กรรมการ
13. นายศิลาปชัย	จารุเกษมรัตน์	กรรมการ
14. นายอภิพร	ภาษาวัธน	กรรมการอิสระ
15. นายสรจักร	เกษมสุวรรณ	กรรมการ

นางสุขวิมล บัวเลิศ (ผู้อำนวยการใหญ่ สำนักเลขานุการบริษัท) เป็นเลขานุการ

กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อแทนบริษัท

นายอำพน กิตติอำพน ประธานกรรมการ ลงลายมือชื่อร่วมกับนายคณิศ แสงสุพรรณ หรือ นายอภิพร ภาษาวัธน หรือ นายสรจักร เกษมสุวรรณ อีกหนึ่งคน และประทับตราสำคัญของบริษัท หรือ นายคณิศ แสงสุพรรณ นายอภิพร ภาษาวัธน นายสรจักร เกษมสุวรรณ สามคนลงลายมือชื่อร่วมกันและประทับตราสำคัญของบริษัท

ขอบเขตอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการบริษัท ต้องปฏิบัติหน้าที่ให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ และข้อบังคับของบริษัทฯ ตลอดจนมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัท มีอำนาจแต่งตั้งบุคคลอื่นใดให้ดำเนินกิจการของบริษัทฯ ภายใต้การควบคุมของคณะกรรมการบริษัท หรืออาจมอบอำนาจเพื่อให้บุคคลดังกล่าว มีอำนาจตามที่คณะกรรมการบริษัท เห็นสมควร และภายในเวลาที่กรรมการเห็นสมควร และคณะกรรมการบริษัท อาจยกเลิก เพิกถอน เปลี่ยนแปลง หรือแก้ไขอำนาจนั้นๆ ได้ คณะกรรมการบริษัท มีอำนาจกำหนดชื่อกรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัท ตลอดจนจัดตั้งคณะกรรมการชุดย่อย

ในปี 2555 มีการประชุมทั้งสิ้น 17 ครั้ง

นอกจากนี้ คณะกรรมการบริษัท ได้แต่งตั้งคณะกรรมการชุดต่างๆ เพื่อช่วยศึกษารายละเอียดและกลั่นกรองงานเฉพาะเรื่อง ดังนี้

คณะกรรมการตรวจสอบ

เพื่อให้บริษัทฯ มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Good Corporate Governance) ตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของกระทรวงการคลังและตลาดหลักทรัพย์ฯ ซึ่งจะช่วยให้ผู้ถือหุ้นและผู้ลงทุนทั่วไปเกิดความมั่นใจในการบริหารงานของบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งประกอบด้วยกรรมการบริษัทฯ ที่มีคุณสมบัติเป็นกรรมการอิสระและไม่ได้เป็นผู้บริหารของบริษัทฯ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีรายชื่อดังนี้

1. นายจุลสิงห์	วสันตสิงห์	ประธานกรรมการ
2. นายจตุรินทร์	ภิรมย์ภักดี	กรรมการตรวจสอบ (เป็นผู้ที่มีความรู้และประสบการณ์ในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงิน)
3. นายวีระวงศ์	จิตต์มิตรภาพ	กรรมการตรวจสอบ
นางเกษรี	ณรงค์เดช	ที่ปรึกษาคณะกรรมการตรวจสอบ
นางรวีพร	คูหิรัญ	ที่ปรึกษาคณะกรรมการตรวจสอบ

นางสุคนธ์ นะวงค์ (ผู้อำนวยการใหญ่ สำนักงานการตรวจสอบภายใน) เป็นเลขานุการ

กรรมการตรวจสอบจะต้องมีคุณสมบัติเป็นไปตามข้อกำหนดที่คณะกรรมการกำกับตลาดทุนกำหนด ซึ่งรวมถึงคุณสมบัติดังต่อไปนี้

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

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ

1. สอบทานให้บริษัทฯ มีการรายงานทางการเงินอย่างถูกต้องและเพียงพอ
2. สอบทานให้บริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายในและการตรวจสอบภายในที่เหมาะสมและมีประสิทธิผล และพิจารณาความเป็นอิสระของหน่วยงานตรวจสอบภายใน ตลอดจนให้ความเห็นชอบในการพิจารณาแต่งตั้งโยกย้าย เลิกจ้างหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน
3. สอบทานให้บริษัทฯ ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ
4. พิจารณา คัดเลือก เสนอแต่งตั้งบุคคลซึ่งมีความเป็นอิสระ เพื่อทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ และเสนอคำตอบแทนของบุคคลดังกล่าว รวมทั้งเข้าร่วมประชุมกับผู้สอบบัญชีโดยไม่มีฝ่ายจัดการเข้าร่วมประชุมด้วยอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
5. พิจารณารายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ให้เป็นไปตามกฎหมายและข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่ารายการดังกล่าวสมเหตุสมผลและเป็นประโยชน์สูงสุดต่อบริษัทฯ
6. จัดทำรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบโดยเปิดเผยไว้ในรายงานประจำปีของบริษัทฯ ซึ่งรายงานดังกล่าวต้องลงนามโดยประธานคณะกรรมการตรวจสอบโดยประกอบด้วยข้อมูลตามที่ตลาดหลักทรัพย์ฯ กำหนด
7. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมายด้วยความเห็นชอบจากคณะกรรมการตรวจสอบ

8. ในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ หากพบหรือมีข้อสงสัยว่า มีรายการหรือการกระทำดังต่อไปนี้ ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ให้คณะกรรมการตรวจสอบเห็นสมควร
- (1) รายการที่เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์
 - (2) การทุจริต หรือมีสิ่งผิดปกติ หรือมีความบกพร่องที่สำคัญในระบบควบคุมภายใน
 - (3) การฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ

ในปี 2555 มีการประชุมทั้งสิ้น 12 ครั้ง และมีการรายงานผลต่อคณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการธรรมาภิบาล

เพื่อให้การดำเนินงานของบริษัทฯ เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามที่กระทรวงการคลังและตลาดหลักทรัพย์ฯ กำหนด และเป็นที่ยอมรับในระดับสากล

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการธรรมาภิบาล โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีรายชื่อดังต่อไปนี้

1. นายธีรศักดิ์	สุวรรณยศ	ประธานกรรมการ
2. พลอากาศเอก สติത്യพงษ์	สุขวิมล	กรรมการ
3. นายวีระวงศ์	จิตต์มิตรภาพ	กรรมการ
4. พลตำรวจเอก พงศพัศ	พงษ์เจริญ	กรรมการ
5. กรรมการผู้อำนวยการใหญ่		กรรมการ
6. รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายทรัพยากรบุคคล และกำกับกิจกรรมองค์กร		กรรมการและเลขานุการ
7. ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายกฎหมาย		ผู้ช่วยเลขานุการ

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการธรรมาภิบาล

1. เสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อให้การดำเนินงานของบริษัทฯ เป็นไปตามหลักการที่กระทรวงการคลังและตลาดหลักทรัพย์ฯ กำหนดและเป็นที่ยอมรับในระดับสากล
2. พิจารณาตรวจสอบเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ
3. ประสานงาน และปฏิบัติงานร่วมกับคณะกรรมการอื่นๆ และคณะทำงานอื่นๆ ของบริษัทฯ ได้ตามที่เห็นสมควร
4. มีอำนาจในการเรียกพนักงานและลูกจ้างของบริษัทฯ และบุคคลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง มาให้ถ้อยคำหรือความเห็น รวมทั้งให้มีอำนาจในการเรียกเอกสารหรือสิ่งอื่นใดมาเพื่อประกอบการพิจารณาได้ด้วย
5. ดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

กรรมการอิสระ

เพื่อเป็นไปตามข้อกำหนดของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และแนวทางปฏิบัติที่ดีของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) และสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งกรรมการอิสระ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีรายชื่อดังต่อไปนี้

1. นายอำพน	กิตติอำพน	กรรมการ
2. นายจุลสิงห์	วสันตสิงห์	กรรมการ
3. นายคณิศ	แสงสุพรรณ	กรรมการ
4. นายวีระวงศ์	จิตต์มิตรภาพ	กรรมการ

5. นายอภิพร ภาษวิธน์ กรรมการ

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 ลักษณะต้องห้ามดังกล่าว ไม่รวมถึงกรณีที่กรรมการอิสระเคยเป็นข้าราชการ 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 ซึ่งรวมถึงการให้บริการเป็นที่ปรึกษากฎหมาย หรือที่ปรึกษาทางการเงิน ซึ่งได้รับค่าบริการเกินกว่า 2 ล้านบาทต่อปี จากบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของผู้ให้บริการทางวิชาชีพนั้นด้วย เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี

7. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งขึ้นเพื่อเป็นตัวแทนของกรรมการของบริษัทฯ ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่

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

9. ไม่มีลักษณะอื่นใดที่ทำให้ไม่สามารถให้ความเห็นอย่างเป็นอิสระเกี่ยวกับการดำเนินงานของบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้กำหนดคุณสมบัติของกรรมการอิสระไว้เข้มงวดกว่าคุณสมบัติตามข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับตลาดทุนและตลาดหลักทรัพย์ โดยกำหนดเรื่องการถือหุ้นของกรรมการอิสระตามข้อ 1 ไว้เข้มงวด คือ กำหนดการถือหุ้น ไม่เกินร้อยละ 0.5

กรรมการอิสระที่มีคุณสมบัติตามข้อ 1 ถึงข้อ 9 อาจได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ให้ตัดสินใจในการดำเนินกิจการของบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทย่อยลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ โดยมีการตัดสินใจในรูปแบบขององค์คณะ (Collective Decision) ได้

ในกรณีที่บุคคลที่บริษัท แต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระเป็นบุคคลที่มีหรือเคยมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจ ตามข้อ 4 หรือมีการให้บริการทางวิชาชีพเกินมูลค่าที่กำหนดตามข้อ 6 คณะกรรมการบริษัท อาจพิจารณาผ่อนผันให้ได้ หากเห็นว่า การแต่งตั้งบุคคลดังกล่าว ไม่มีผลกระทบต่อ การปฏิบัติหน้าที่และการให้ความเห็นที่เป็นอิสระ และในกรณีนี้บริษัท ได้เปิดเผยข้อมูลต่อไปนี้ในหนังสือนัดประชุมผู้ถือหุ้นในวาระพิจารณาแต่งตั้งกรรมการอิสระดังกล่าวแล้ว

- (1) ลักษณะความสัมพันธ์ทางธุรกิจหรือการให้บริการทางวิชาชีพ ที่ทำให้บุคคลดังกล่าวมีคุณสมบัติไม่เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด
- (2) เหตุผลและความจำเป็นที่ยังคงหรือแต่งตั้งให้บุคคลดังกล่าวเป็นกรรมการอิสระ
- (3) ความเห็นของคณะกรรมการของบริษัท ในการเสนอให้มีการแต่งตั้งบุคคลดังกล่าวเป็นกรรมการอิสระ

อำนาจหน้าที่ของกรรมการอิสระ

1. แสดงความคิดเห็น และ/หรือรายงานผลการปฏิบัติงานตามหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท ได้อย่างเสรี ตามภารกิจที่ได้รับมอบหมาย ทั้งนี้ เพื่อให้บริษัท มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามหลักการกำกับดูแลที่ดีของตลาดหลักทรัพย์ และหลักเกณฑ์การประเมินการกำกับดูแลที่ดี ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการประเมินผลการดำเนินงานประจำปีของบริษัท รวมทั้งหลักการปฏิบัติที่ดีที่ยอมรับในระดับสากล

2. มีอำนาจในการเรียกเอกสารและบุคคลต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาดำเนินการ
3. ดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัท มอบหมาย

ในปี 2555 กรรมการอิสระของบริษัท ได้มีการปฏิบัติงานตามอำนาจหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย และได้แสดงความคิดเห็นตามหน้าที่อย่างอิสระ โดยยึดถือการดูแลผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นทุกรายให้เท่าเทียมกัน

คณะกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร

เพื่อให้เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามที่กระทรวงการคลัง และตลาดหลักทรัพย์ กำหนด รวมทั้งหลักการปฏิบัติที่ดีที่ยอมรับในระดับสากล และเป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล

คณะกรรมการบริษัท ได้แต่งตั้งคณะกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีรายชื่อดังต่อไปนี้

- | | | |
|------------------------------|-----------|------------------|
| 1. นายอาร์พงค์ | ภูษอุม | ประธานกรรมการ |
| 2. พลอากาศเอก สติธย์พงษ์ | สุขวิมล | รองประธานกรรมการ |
| 3. นายคณิต | แสงสุพรรณ | กรรมการ |
| 4. นายอภิพร | ภาษวิธน์ | กรรมการ |
| 5. กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ | | กรรมการ |
| 6. รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ | | เลขานุการ |
- สายทรัพยากรบุคคล

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร

1. กำหนดหลักเกณฑ์สำหรับการสรรหาและแต่งตั้งกรรมการบริษัท และผู้บริหารระดับสูง และพัฒนาบุคลากรของบริษัท ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามหลักการที่กระทรวงการคลังและตลาดหลักทรัพย์ กำหนด รวมทั้งหลักการปฏิบัติที่ดีที่ยอมรับในระดับสากล เป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล โดยมีการนำแนวความคิดของการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคลสมัยใหม่มาใช้เพื่อให้ได้ผู้ที่มีความรู้ความสามารถและมีคุณภาพมาดำรงตำแหน่งและปฏิบัติงานในตำแหน่งกรรมการบริษัท และผู้บริหารระดับสูงของบริษัท รวมทั้งเป็นการดำเนินการสรรหาที่ใช้หลักความเสมอภาค ความยุติธรรม ความโปร่งใส และการตรวจสอบได้

2. กำหนดค่าตอบแทนแก่กรรมการ อนุกรรมการต่างๆ และฝ่ายบริหาร รวมทั้งบุคคลภายนอกที่มาปฏิบัติงานให้กับ บริษัท เพื่อเป็นการจูงใจและรักษากรรมการที่มีคุณภาพตามที่บริษัท ต้องการ และอยู่ในลักษณะที่เปรียบเทียบกับระดับที่ปฏิบัติอยู่ในอุตสาหกรรม นอกจากนี้ กรรมการที่ได้รับมอบหมายหน้าที่และความรับผิดชอบเพิ่มขึ้น ควรได้รับค่าตอบแทนเพิ่มเติมที่เหมาะสม ส่วนกรรมการที่เป็นผู้บริหารและฝ่ายบริหารควรได้รับค่าตอบแทนที่เชื่อมโยงกับผลการดำเนินงานของบริษัท และผลปฏิบัติงานของกรรมการหรือผู้บริหารแต่ละคน ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดการกำกับดูแลกิจการที่ดี ตามหลักการที่กระทรวงการคลัง และตลาดหลักทรัพย์ กำหนด รวมทั้งหลักการปฏิบัติที่ดีที่ยอมรับในระดับสากล

3. มีอำนาจเรียกเอกสารและบุคคลต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณา

4. ดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัท มอบหมาย

5. ให้คณะกรรมการดังกล่าว มีอำนาจหน้าที่ครอบคลุมถึงการพิจารณาทบทวนความเหมาะสมของตำแหน่ง หน้าที่ การงานต่างๆ ในความรับผิดชอบของพนักงานบริษัท โดยเฉพาะอย่างยิ่งในตำแหน่งผู้บริหารระดับสูง

6. ดำเนินการสรรหาคัดเลือก เพื่อให้ได้บุคคลที่เหมาะสมเป็นกรรมการบริษัท และผู้บริหารระดับรองกรรมการ ผู้อำนวยการใหญ่ขึ้นไป เพื่อเสนอคณะกรรมการบริษัท พิจารณาแต่งตั้ง เลื่อนตำแหน่ง หรือโยกย้ายตามที่เห็นสมควร

ในปี 2555 มีการประชุมทั้งสิ้น 4 ครั้ง และมีการรายงานผลต่อคณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

เพื่อให้บริษัท มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามหลักการกำกับดูแลที่ดีของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยกำหนด และหลักเกณฑ์การประเมินการกำกับดูแลที่ดี ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการประเมินผลการดำเนินงานของบริษัท ประจำปีบัญชี รวมทั้งหลักการปฏิบัติที่ดีที่ยอมรับในระดับสากล และเพื่อให้การดำเนินงานด้านบริหารความเสี่ยงสามารถใช้เป็นเครื่องมือในการบริหารได้

คณะกรรมการบริษัท ได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีรายชื่อ ดังต่อไปนี้

1. นายศิลปชัย	จารุเกษมรัตน์	ประธานกรรมการ
2. นายธีรศักดิ์	สุวรรณยศ	กรรมการ
3. พลอากาศเอก หม่อมหลวง สุปรีชา	กมลาศน์	กรรมการ
4. กรรมการผู้อำนวยการใหญ่		กรรมการ
5. รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่		เลขานุการ
สายกลยุทธ์และพัฒนาธุรกิจ		

โดยมีนาย พิชัย ชุณหวิธร ผู้เชี่ยวชาญด้านการประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันอากาศยาน เป็นประธานคณะทำงานด้านการบริหารความเสี่ยง

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

1. ให้คำปรึกษาและคำแนะนำในการดำเนินการบริหารความเสี่ยงทั้งมวลของบริษัท
2. มีอำนาจเรียกเอกสารและบุคคลต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณา
3. ดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัท มอบหมาย

คณะกรรมการส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม

เพื่อให้การดำเนินงานของบริษัทฯ ในการมีส่วนร่วมรับผิดชอบต่อสังคม มีความต่อเนื่องชัดเจน เพิ่มคุณค่าให้แก่ธุรกิจ และมีการสื่อสารประชาสัมพันธ์กิจกรรมเพื่อสังคมและสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ ต่อสาธารณชนอย่างสม่ำเสมอ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีรายชื่อดังต่อไปนี้

1. นายอภิพร	ภาษวรินทร์	ประธานกรรมการ
2. นายจตุรินทร์	ภิรมย์ภักดี	กรรมการ
3. นายวีระวงศ์	จิตต์มิตรภาพ	กรรมการ
4. พลตำรวจเอกพงศพัศ	พงษ์เจริญ	กรรมการ
5. กรรมการผู้อำนวยการใหญ่		กรรมการ
6. รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่อาวุโส		กรรมการ
สายกลยุทธ์และพัฒนาธุรกิจ		
7. รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการพาณิชย์		กรรมการ
8. รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายทรัพยากรบุคคล		กรรมการ
และกำกับกิจกรรมองค์กร		
9. ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายประชาสัมพันธ์องค์กร		กรรมการและเลขานุการ

โดยมี นายอำพน กิตติอำพน เป็นที่ปรึกษาคณะกรรมการส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม

- กำหนดนโยบายและแนวทางที่ชัดเจนของบริษัทฯ ต่อการมีส่วนร่วมรับผิดชอบต่อสังคม เพื่อแสดงให้เห็นถึงความมุ่งมั่นและทุ่มเทของบริษัทฯ ในการบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ผสมผสานแนวคิดและนวัตกรรมในรูปแบบสีเขียว (Green Innovation)
- จัดทำโครงการเพื่อสังคมและสิ่งแวดล้อมที่สอดคล้องกับแนวคิด “การเดินทางแบบรักษ์สิ่งแวดล้อม” (Travel Green) โดยชักนำผู้มีส่วนเกี่ยวข้องให้หัน ผู้โดยสาร คู่ค้า และพนักงานทุกคนเข้าร่วมในทุกกิจกรรมอย่างต่อเนื่อง
- จัดกิจกรรมเพื่อสร้างความตระหนัก และปลูกฝังจิตสำนึกให้กับพนักงานในทุกระดับชั้นในการคำนึงถึงสิ่งแวดล้อมและสังคม และให้ความเห็นชอบในกิจกรรมและการดำเนินการที่เกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของบริษัทฯ ในเรื่องเกี่ยวกับการสนับสนุนสาธารณประโยชน์ และสาธารณกุศล
- สื่อสารและประชาสัมพันธ์กิจกรรมเพื่อสังคมและสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ และจัดทำรายงานด้านอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม (CSR Report) ต่อสาธารณชนอย่างสม่ำเสมอ
- พิจารณากำหนดงบประมาณ ประจำปีของบริษัทฯ ที่จะใช้ในการบริจาค การสนับสนุนหน่วยงาน/บุคคลภายนอก การให้บัตรโดยสาร เป็นต้น และกำกับดูแลงบประมาณดังกล่าว
- พิจารณากลับกรองการขอใช้งบประมาณในการบริจาค การสนับสนุนหน่วยงาน/บุคคลภายนอกรวมถึงการให้บัตรโดยสาร โดยให้ทุกสายงานนำเสนอคณะกรรมการส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม (CSR) เพื่อพิจารณาอนุมัติ
- ดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

คณะกรรมการบริหาร

เพื่อให้การจัดการของบริษัทฯ เป็นไปตามเป้าหมายของแผนวิสาหกิจบริษัทฯ อย่างมีประสิทธิภาพเกิดประโยชน์สูงสุดกับบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารบริษัทฯ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีรายชื่อดังต่อไปนี้

1. นายคณิต	แสงสุพรรณ	ประธานกรรมการ
2. นายธีรศักดิ์	สุวรรณยศ	กรรมการ
3. นายวรเดช	หาญประเสริฐ	กรรมการ
4. นายสุธรรม	ศิริทิพย์สาคร	กรรมการ
5. พลอากาศเอก ม.ล. สุปรীชา	กมลลาศน์	กรรมการ
6. นายอภิพร	ภาษวัธน	กรรมการ
7. นายสรจักร	เกษมสุวรรณ	กรรมการ

นางสุวิมล บัวเลิศ (ผู้อำนวยการใหญ่ สำนักเลขานุการบริษัทฯ) เป็นเลขานุการ

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริหาร

1. ติดตามความคืบหน้าการปฏิบัติงานของฝ่ายบริหารให้เป็นไปตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย
2. พิจารณากลับกรองเรื่องที่จะนำเข้าสู่การพิจารณาของคณะกรรมการบริษัทฯ ตามที่ประธานกรรมการบริษัทฯ หรือคณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

3. เสนอแนะแนวทางและมาตรการในการปรับปรุงคุณภาพ และประสิทธิภาพของการดำเนินกิจการของบริษัทฯ
4. มีอำนาจอนุมัติการจัดหาตามระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการพัสดุ ภายในวงเงินที่อยู่ในอำนาจอนุมัติไม่เกิน 500 ล้านบาท
5. อนุมัติการใช้เงินนอกเหนือวงเงินที่หน่วยงานได้รับการจัดสรรตามงบประมาณประจำปีไม่เกิน 50 ล้านบาท ในวงเงินไม่เกิน 100 ล้านบาท และให้รายงานคณะกรรมการบริษัทฯ ทราบ
6. มีอำนาจเรียกเอกสารและบุคคลต่างๆ ที่เกี่ยวข้องมาชี้แจง เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณา
7. แต่งตั้งคณะอนุกรรมการและคณะทำงานได้ตามความเหมาะสม
8. ดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

ในการประชุมคณะกรรมการบริหาร ต้องมีกรรมการมาประชุมเกินกึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมด จึงจะเป็นองค์ประชุม ให้ประธานกรรมการเป็นประธานในที่ประชุม ในกรณีที่ประธานกรรมการไม่อยู่ในที่ประชุม หรือไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้ประธานกรรมการมอบหมายให้กรรมการคนหนึ่งคนใดเป็นประธานในที่ประชุมแทน ในกรณีที่ประธานกรรมการมอบหมายให้กรรมการคนหนึ่งคนใดเป็นประธานในที่ประชุมแทนไม่ได้ ให้กรรมการซึ่งมาประชุมเลือกกรรมการคนหนึ่งเป็นประธานในที่ประชุม

การวินิจฉัยชี้ขาดของที่ประชุมคณะกรรมการบริหาร ให้ถือเสียงข้างมาก โดยกรรมการคนหนึ่งมีเสียงหนึ่งในการลงคะแนน กรรมการซึ่งมีส่วนได้เสียในเรื่องใด ให้ออกจากที่ประชุมในวาระนั้น และไม่มีสิทธิออกเสียงลงคะแนนในเรื่องนั้น ถ้าคะแนนเสียงเท่ากัน ให้ประธานในที่ประชุมออกเสียงเพิ่มขึ้นอีกหนึ่งเสียงเป็นเสียงชี้ขาด

ในปี 2555 มีการประชุมทั้งสิ้น 16 ครั้ง และมีการรายงานผลต่อคณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการด้านกฎหมาย

เพื่อให้การดำเนินงานของบริษัทฯ ในเรื่องเกี่ยวกับงานด้านกฎหมาย รวมทั้งงานที่เกี่ยวกับกฎ ข้อบังคับ และระเบียบต่าง ๆ เป็นไปด้วยความเรียบร้อยถูกต้อง และมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการด้านกฎหมาย โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีรายชื่อดังต่อไปนี้

1. นายจุลสิงห์	วสันตสิงห์	ประธานกรรมการ
2. นายวีระวงศ์	จิตต์มิตรภาพ	กรรมการ
3. นายสรจักร	เกษมสุวรรณ	กรรมการ
4. นายอัชพร	จารุจินดา	กรรมการ
5. นายสรวิฑูร	เบญจกุล	กรรมการ
6. นายเข้มชัย	ชุตินวงศ์	กรรมการ
7. นายอมรศักดิ์	นพรมภา	กรรมการ
8. นายสมเกียรติ	ฉายะศรีวงศ์	กรรมการ
9. นายนิรุฒ	มณีพันธ์	กรรมการ
10. นายบำเพ็ญ	สรรพศรี	เลขานุการ

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการด้านกฎหมาย

1. พิจารณาก่อนการออกงานด้านกฎหมาย รวมทั้งงานที่เกี่ยวกับกฎ ข้อบังคับ และระเบียบต่าง ๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ กรรมการ และกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ หรือรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายทรัพยากรบุคคลและกำกับกิจกรรมองค์กร เห็นว่าเป็นเรื่องสำคัญของบริษัทฯ หรือเรื่องที่จะต้องนำเข้าสู่การพิจารณาของคณะกรรมการบริษัทฯ

2. พิจารณาแนวทางและนโยบายในการดำเนินการในเรื่องที่เกี่ยวกับการกระทำผิดต่อกฎหมายแข่งขันทางการค้า (Antitrust Law หรือ Competition Law) ในภูมิภาคต่าง ๆ ให้มีความสอดคล้องกัน เพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ และกำหนดนโยบายเพื่อป้องกันมิให้มีการปฏิบัติงานที่อาจเป็นความผิดในเรื่องดังกล่าว

3. พิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวน การกล่าวหา การพิจารณา และการดำเนินคดีของศาล ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการกระทำผิดต่อกฎหมายแข่งขันทางการค้า (Antitrust Law หรือ Competition Law) ในทุกภูมิภาค รวมทั้งคดีในลักษณะเดียวกันที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต รวมถึงพิจารณาการว่าจ้าง การดำเนินการ การประสานงานของที่ปรึกษากฎหมาย และทนายความของบริษัทฯ ในเรื่องดังกล่าวในภูมิภาคต่าง ๆ

4. รวบรวมพยานหลักฐาน โดยให้มีอำนาจเรียกและตรวจสอบเอกสารที่เกี่ยวข้องในเรื่องที่เกี่ยวกับการกระทำผิดต่อกฎหมายแข่งขันทางการค้า (Antitrust Law หรือ Competition Law) รวมทั้งเรียกพนักงานและลูกจ้างที่เกี่ยวข้องมาให้ถ้อยคำเพื่อประโยชน์ในการดำเนินการในเรื่องดังกล่าว ทั้งนี้ ให้ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ความร่วมมือ และอำนวยความสะดวกแก่คณะกรรมการ กรรมการ หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการอย่างเต็มที่

5. แต่งตั้งคณะอนุกรรมการและคณะทำงานได้ตามความเหมาะสม

6. ให้มีอำนาจเรียกเอกสารและบุคคลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณา

7. ดำเนินการในเรื่องอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง หรือตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

การประชุมของคณะกรรมการด้านกฎหมายเดือนละ 1 ครั้ง หรือตามที่ประธานคณะกรรมการด้านกฎหมายกำหนด การรายงานของคณะกรรมการด้านกฎหมายนำเสนอมติของคณะกรรมการด้านกฎหมายต่อคณะกรรมการบริษัทฯ

เจ้าหน้าที่บริหาร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทฯ มีตำแหน่งเจ้าหน้าที่ระดับบริหารจำนวนทั้งสิ้น 13 ตำแหน่ง ประกอบด้วย กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ 1 ตำแหน่ง ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่อาวุโส 1 ตำแหน่ง ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ 8 ตำแหน่ง และผู้อำนวยการใหญ่สายการบัญชีหรือการเงิน 3 ตำแหน่ง ประกอบด้วย

1. นายสรจักร	เกษมสุวรรณ	กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
2. นายโชคชัย	ปัญญาสงค์	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่อาวุโส สายกลยุทธ์และพัฒนาธุรกิจ
3. นายปานทิต	ชนะภัย	กรรมการผู้จัดการหน่วยธุรกิจบริการภาคพื้น ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
4. เรืออากาศเอก มนต์รี	จำเรียง	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายช่าง
5. นาวาอากาศตรี อัมภวรุช	วัฒนางกูร	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สนับสนุนการดำเนินงาน แก่อุปกรณ์อากาศยานสนับสนุนการปฏิบัติการ
6. นายธีรพล	โชติชนาภิบาล	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายผลิตภัณฑ์และบริการลูกค้า
7. นายดนูช	บุญนาค	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการพาณิชย์
8. นายนิรุฒ	มณีพันธ์	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายทรัพยากรบุคคล และกำกับกิจกรรมองค์กร
9. นางวสุกานต์	วิศาลสวัสดิ์	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการเงินและการบัญชี
10. ร้อยโท อริศศักดิ์	พัทธ์ชื่นใจ	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายปฏิบัติการ
11. นายรัช	ตันตนนตา	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายการเงินองค์กร
12. นายธงชัย	สิงห์กุล	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบัญชีการเงิน
13. นางซาริตา	ลีลายุทธ	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบัญชีบริหารและงบประมาณ

หมายเหตุ : เจ้าหน้าที่บริหาร ตามคำนิยาม “ผู้บริหาร” ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.)

อำนาจหน้าที่ของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบภายใต้ขอบเขตที่ระบุไว้ในระเบียบภายในของบริษัทฯ ดังต่อไปนี้

1. อำนาจหน้าที่ภายใต้ “ระเบียบบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ว่าด้วยการบริหารกิจการทั่วไป พ.ศ. 2550”

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบในการบริหารงานของบริษัทฯ ให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ นโยบายของบริษัทฯ หรือตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ตลอดจนบังคับบัญชาฝ่ายบริหารและพนักงานของบริษัทฯ ทั้งนี้ ภายในขอบเขตอำนาจที่กำหนดในข้อบังคับของบริษัทฯ หรือตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนด

2. อำนาจหน้าที่ภายใต้ “ระเบียบบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. 2555” (แก้ไขเพิ่มเติม ครั้งที่ 1 พ.ศ. 2555)

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ เป็นผู้รักษาการตามระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการพัสดุ และมีอำนาจดำเนินการและอนุมัติ การจัดหาพัสดุ การจัดหาประโยชน์ในพัสดุ การให้สิทธิ์ หรือการจำหน่ายพัสดุ ซึ่งรวมถึงการจัดซื้อ การจ้าง การเช่าหรือให้เช่า ฯลฯ การออกคำสั่งที่จำเป็นต่างๆ ตามระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการพัสดุ โดยระเบียบบริษัทฯ ดังกล่าว ได้กำหนดถึงอำนาจของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ในการดำเนินการและอนุมัติการจัดหาพัสดุและการเข้าทำธุรกรรมแต่ละประเภทภายในวงเงิน ขั้นสูงสุดที่ระบุไว้ตามรายละเอียดและขอบเขตที่กำหนดไว้ในระเบียบบริษัทฯ ดังต่อไปนี้

- การจัดหาพัสดุ ที่มีวงเงินไม่เกิน 300 ล้านบาท
 - การจัดหาเชื้อเพลิงอากาศยาน ที่มีวงเงินไม่เกิน 500 ล้านบาท
 - การจัดหาประกันภัยที่มีเบี้ยประกันภัยวงเงินไม่เกิน 500 ล้านบาท
 - การจัดหาบริภัณฑ์และอุปกรณ์อื่นๆ ซึ่งต้องส่งมอบพร้อมกับการส่งมอบเครื่องบิน ตามระเบียบข้อ 13 ที่มีวงเงินไม่เกิน 300 ล้านบาท
 - การจัดหาประโยชน์ในพัสดุ เช่น การให้เช่า วงเงินไม่เกิน 300 ล้านบาท สำหรับพัสดุที่เป็นเครื่องยนต์อะไหล่ (Spare Engine) และอะไหล่ของอากาศยาน (Spare Part) ที่ให้เช่าตามความจำเป็นเร่งด่วนซึ่งเป็นประเพณีปฏิบัติของธุรกิจการบิน มีอำนาจอนุมัติโดยไม่จำกัดวงเงิน
 - การให้สิทธิหรือการร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของบริษัทฯ ที่เกี่ยวกับการโฆษณา การประชาสัมพันธ์ และการจัดทำหนังสือกับบุคคลหรือนิติบุคคลใด หรือการให้สิทธิหรือการร่วมงานอื่นที่มีวงเงินไม่เกิน 300 ล้านบาท
 - การตัดบัญชีพัสดุ ที่มีราคาต้นทุนต่อหน่วยของพัสดุนั้นได้มาไม่เกิน 50 ล้านบาท
 - การจำหน่ายพัสดุ ที่มีราคาต้นทุนของพัสดุนั้นได้มาที่มีมูลค่ารวมต่อครั้งไม่เกิน 300 ล้านบาท
3. อำนาจหน้าที่ภายใต้ “ระเบียบบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ว่าด้วยอำนาจหน้าที่ทางการเงิน พ.ศ. 2552”

(แก้ไขเพิ่มเติมครั้งที่ 3 พ.ศ. 2554)

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ มีอำนาจสั่งให้เข้าทำสัญญาและดำเนินงานตามข้อผูกพันทางการเงิน และอนุมัติธุรกรรมทางการเงินทั้งปวง ตามที่ได้รับมอบหมายจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น หรือที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ รวมทั้งในกิจการประจำทั้งปวงภายในขอบเขตข้อบังคับของบริษัทฯ ทั้งนี้ ตามรายละเอียดและขอบเขตที่กำหนดไว้ในระเบียบบริษัทฯ ดังกล่าว โดยเป็นผู้มีอำนาจสั่งดำเนินงานและ/หรืออนุมัติการเงิน ที่มีวงเงินไม่เกิน 200 ล้านบาท และการใช้เงินนอกเหนือวงเงินที่หน่วยงานได้รับการจัดสรรตามงบประมาณประจำปีในวงเงินไม่เกิน 50 ล้านบาท

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ไม่สามารถอนุมัติการเข้าทำธุรกรรมใดๆ ที่อยู่นอกขอบเขตอำนาจของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ตามที่ระบุไว้ในระเบียบภายในของบริษัทฯ ดังกล่าวข้างต้น นอกจากนั้น ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 14/2545 เมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2545 ระบุว่า การมอบอำนาจจากคณะกรรมการบริษัทฯ ให้แก่กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ในเรื่องเกี่ยวกับการดำเนินงานตามปกติธุรกิจนั้น กรรมการผู้อำนวยการใหญ่จะไม่สามารถอนุมัติการเข้าทำธุรกรรมใดๆ ที่ตนหรือ “บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง” ซึ่งได้แก่ (ก) ผู้บริหารของบริษัทฯ (ข) ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ (ค) ผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ (ง) บุคคลที่มีความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ทางภรรยา หรือโดยการจดทะเบียนตามกฎหมายกับบุคคลตาม (ก) (ข) หรือ (ค) ซึ่งได้แก่ บิดา มารดา คู่สมรส บุตร หรือญาติสนิทอื่น และ (จ) นิติบุคคลใดๆ ที่บุคคลตาม (ก) (ข) หรือ (ค) ถือหุ้น หรือมีอำนาจควบคุมหรือมีส่วนได้เสียอื่นใด ไม่ว่าโดยทางตรงหรือทางอ้อมอย่างมีนัยสำคัญ หรือบุคคลตามที่มิที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ มีส่วนได้เสียหรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ในลักษณะอื่นใดกับบริษัทฯ หรือบริษัทย่อยของบริษัทฯ

การสรรหากรรมการและเจ้าหน้าที่บริหาร

การสรรหาคณะกรรมการบริษัทฯ

ตามข้อบังคับของบริษัทฯ คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการจำนวนไม่น้อยกว่า 5 คน แต่ไม่มากกว่า 15 คน สุดแต่ที่ประชุมใหญ่จะเป็นผู้กำหนดเป็นครั้งคราว และกรรมการจำนวนไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมดต้องมีถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักร และกรรมการของบริษัทฯ จะต้องเป็นผู้มีคุณสมบัติและไม่มียกเว้นต้องห้ามตามที่กฎหมายกำหนด ในการประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้นในแต่ละปี จะมีการเลือกตั้งกรรมการใหม่แทนกรรมการที่ต้องออกจากตำแหน่งตามวาระจำนวน 1 ใน 3 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด หรือจำนวนใกล้เคียงที่สุดกับส่วน 1 ใน 3 ในกรณีที่แบ่งออกให้ตรงเป็นสามส่วนไม่ได้

คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนดหลักเกณฑ์การดำเนินการสรรหากรรมการบริษัทฯ เพื่อเป็นแนวทางการดำเนินการของคณะกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร ในการสรรหากรรมการบริษัทฯ ให้เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ตามที่กระทรวงการคลังและตลาดหลักทรัพย์ฯ กำหนด ด้วยความโปร่งใส ตามหลักธรรมาภิบาล หลักเกณฑ์การดำเนินการสรรหากรรมการบริษัทฯ ดังกล่าวสรุปได้ดังนี้

1. ดำเนินการกำหนดคุณสมบัติของกรรมการบริษัทฯ ที่ต้องการสรรหา

1.1 ความเหมาะสมของความรู้ ประสบการณ์ และความเชี่ยวชาญของกรรมการบริษัทฯ โดยรวม เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ มีองค์ประกอบที่เหมาะสม สามารถกำหนดกลยุทธ์ และนโยบาย รวมทั้งกำกับดูแลให้มีการปฏิบัติตามกลยุทธ์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

1.2 คุณสมบัติของกรรมการบริษัทฯ แต่ละคน เพื่อความมั่นใจว่า ผู้ที่ได้รับการสรรหาจะสามารถปฏิบัติหน้าที่กรรมการตามหลัก Fiduciary Duty ที่สำคัญ คือ การปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรอบคอบระมัดระวัง และด้วยความซื่อสัตย์สุจริต มีคุณธรรมและความรับผิดชอบ ตัดสินใจด้วยข้อมูลและเหตุผล ฯลฯ

1.3 ไม่มีลักษณะต้องห้ามตามที่กฎหมาย กฎ ระเบียบอื่นที่เกี่ยวข้องกำหนด

1.4 ความเป็นอิสระของกรรมการอิสระแต่ละคน

1.5 ความสามารถในการอุทิศเวลาของกรรมการบริษัทฯ อาจพิจารณาจากจำนวนบริษัทที่ดำรงตำแหน่งอยู่ ฯลฯ เพื่อให้มีเวลาอย่างเพียงพอในการเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ อย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งการดูแลและการติดตามการดำเนินงานของบริษัทฯ

2. กระบวนการในการสรรหากรรมการบริษัทฯ

2.1 คณะกรรมการสรรหาฯ จะดำเนินการสรรหาบุคคลที่เหมาะสมที่จะมาดำรงตำแหน่งกรรมการฯ

กรณีที่ 1 กรณีตำแหน่งกรรมการว่างลง เนื่องจากครบวาระในการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี ซึ่งกรรมการต้องพ้นจากตำแหน่ง 1 ใน 3 นั้น อาจพิจารณารายชื่อบุคคลที่เหมาะสมจาก (1) บุคคลที่เป็นกรรมการเดิมที่พ้นวาระเพื่อเสนอให้ดำรงตำแหน่งต่อไป (2) บัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ตามประกาศของกระทรวงการคลังซึ่งได้กำหนดแนวทางปฏิบัติสำหรับกรณีที่กรรมการอื่นที่มีใช้กรรมการโดยตำแหน่งครบวาระการดำรงตำแหน่ง หรือพ้นจากตำแหน่งก่อนครบวาระ จะต้องแต่งตั้งกรรมการอื่นจากบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจแทนกรรมการรายดังกล่าว จำนวนไม่น้อยกว่า 1 ใน 3 ของจำนวนกรรมการอื่น (3) การเสนอชื่อของผู้ถือหุ้น (ถ้ามี) (4) การเสนอชื่อของประธานกรรมการบริษัทฯ กรรมการบริษัทฯ ฯลฯ (5) การเสาะหาบุคคลที่มีความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ที่เหมาะสมกับบริษัทฯ

กรณีที่ 2 กรณีตำแหน่งกรรมการบริษัทฯ ว่างลงนอกจากเหตุตามกรณีที่ 1 คณะกรรมการสรรหาฯ จะดำเนินการสรรหาเมื่อคณะกรรมการบริษัทฯ มีมติให้แต่งตั้งทดแทน โดยอาจพิจารณารายชื่อบุคคลที่เหมาะสมจาก (1) บัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ตามประกาศของกระทรวงการคลังซึ่งได้กำหนดแนวทางปฏิบัติสำหรับกรณีที่กรรมการอื่นที่มีใช้กรรมการโดยตำแหน่งครบวาระการดำรงตำแหน่ง หรือพ้นจากตำแหน่งก่อนครบวาระ จะต้องแต่งตั้งกรรมการอื่นจากบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจแทนกรรมการรายดังกล่าว จำนวนไม่น้อยกว่า 1 ใน 3 ของจำนวนกรรมการอื่น (2) การเสนอชื่อของผู้ถือหุ้น (ถ้ามี) (3) การเสนอชื่อของประธานกรรมการบริษัทฯ กรรมการบริษัทฯ ฯลฯ (4) การเสาะหาบุคคลที่มีความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ที่เหมาะสมกับบริษัทฯ

2.2 คณะกรรมการสรรหาฯ กลับกรองให้ได้บุคคลที่มีคุณสมบัติสอดคล้องกับเกณฑ์คุณสมบัติที่กำหนดไว้

2.3 เลขานุการบริษัทฯ ดำเนินการตรวจสอบคุณสมบัติของบุคคลที่จะได้รับการเสนอชื่อให้เป็นกรรมการบริษัทฯ ตามวิธีการที่ได้กำหนดไว้ในหลักเกณฑ์การดำเนินการสรรหากรรมการบริษัทฯ

2.4 คณะกรรมการสรรหาฯ พิจารณาและนำชื่อเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ

ที่ประชุมผู้ถือหุ้นเป็นผู้แต่งตั้งกรรมการโดยใช้เสียงข้างมากตามหลักเกณฑ์และวิธีการดังนี้

1. ผู้ถือหุ้นคนหนึ่งมีคะแนนเสียงเท่ากับหนึ่งหุ้นต่อหนึ่งเสียง

2. ผู้ถือหุ้นแต่ละคนจะต้องใช้คะแนนเสียงที่มีอยู่ทั้งหมดเลือกตั้งบุคคลคนเดียวหรือหลายคนเป็นกรรมการก็ได้ แต่จะแบ่งคะแนนเสียงให้แก่ผู้ใดมากที่สุดเพียงคนเดียวไม่ได้
3. บุคคลซึ่งได้รับคะแนนเสียงสูงสุดตามลำดับลงมา เป็นผู้ได้รับการเลือกตั้งเป็นกรรมการเท่าจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ในกรณีที่บุคคลซึ่งได้รับการเลือกตั้งในลำดับถัดลงมา มีคะแนนเสียงเท่ากันเกินจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้นให้เลือกตั้งด้วยวิธีจับสลากเพื่อให้ได้ตามจำนวนกรรมการที่จะพึงมี

ในกรณีที่ตำแหน่งกรรมการว่างลงเพราะเหตุอื่นนอกจากถึงคราวออกตามวาระ ให้คณะกรรมการเลือกบุคคลหนึ่งซึ่งมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามกฎหมาย เข้าเป็นกรรมการแทนในการประชุมคณะกรรมการคราวถัดไปด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่า 3 ใน 4 ของจำนวนกรรมการที่ยังเหลืออยู่ เว้นแต่วาระของกรรมการจะเหลือน้อยกว่า 2 เดือน บุคคลซึ่งเข้าเป็นกรรมการแทนดังกล่าว จะอยู่ในตำแหน่งกรรมการได้เพียงเท่าวาระที่ยังเหลืออยู่ของกรรมการที่ตนแทน

ที่ประชุมผู้ถือหุ้นอาจลงมติให้กรรมการคนใดออกจากตำแหน่งก่อนถึงคราวออกตามวาระได้ ด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่า 3 ใน 4 ของจำนวนผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและมีสิทธิออกเสียง และมีหุ้นนับรวมกันได้ไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนหุ้นที่ถือโดยผู้ถือหุ้นที่มาประชุม และมีสิทธิออกเสียงในการประชุมนั้น

ในการประชุมสามัญประจำปีทุกครั้ง ให้กรรมการออกจากตำแหน่ง 1 ใน 3 ถ้าจำนวนกรรมการที่จะแบ่งออกให้ตรงเป็น 3 ส่วนไม่ได้ ก็ให้ออกโดยจำนวนใกล้เคียงที่สุดกับส่วน 1 ใน 3 กรรมการที่จะต้องออกจากตำแหน่งในปีแรกและปีที่ 2 ภายหลังจากทะเบียนบริษัทนั้น ให้ใช้วิธีจับสลากกันว่าผู้ใดจะออก ส่วนปีหลังๆ ต่อไป ให้กรรมการคนใดอยู่ในตำแหน่งนานที่สุดนั้น เป็นผู้ออกจากตำแหน่ง กรรมการที่ออกตามวาระนั้นอาจถูกเลือกเข้ามาดำรงตำแหน่งใหม่ก็ได้

การแต่งตั้งคณะกรรมการอื่น ๆ

คณะกรรมการบริษัท เป็นผู้พิจารณาแต่งตั้งคณะกรรมการอื่น ๆ ของบริษัท ได้แก่ คณะกรรมการตรวจสอบกรรมการอิสระ คณะกรรมการสรรหาภิบาล คณะกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง และคณะกรรมการบริหาร

การแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ระดับบริหาร

การแต่งตั้งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ซึ่งเป็นตำแหน่งเจ้าหน้าที่บริหารสูงสุดของบริษัท นั้น คณะกรรมการบริษัท จะแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อคัดเลือกคณะกรรมการสรรหาผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ซึ่งประกอบด้วยคณะกรรมการบริษัท 5 คน และรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สำนักเลขานุการบริษัท 1 คน เพื่อแต่งตั้งคณะกรรมการสรรหา ผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ โดยมีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการสรรหา และดำเนินการสรรหาผู้ที่มีความรู้ความสามารถ ประสบการณ์ที่เหมาะสม และคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามพระราชบัญญัติคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2518 (และที่แก้ไขเพิ่มเติม) และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และเสนอชื่อผู้ที่ผ่านการคัดเลือกที่สมควรได้รับการแต่งตั้งต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อพิจารณาต่อไป

สำหรับเจ้าหน้าที่บริหารอื่น คณะกรรมการบริษัท ได้มอบหมายให้คณะกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร คัดเลือกผู้ที่เหมาะสมมาดำรงตำแหน่งระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และ/หรือเทียบเท่า นำเสนอคณะกรรมการบริษัท เพื่อพิจารณาอนุมัติ สำหรับตำแหน่งระดับผู้อำนวยการใหญ่ และ/หรือเทียบเท่าให้เป็นอำนาจของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ทั้งนี้ ให้นำเสนอคณะกรรมการบริษัท เพื่อทราบก่อนลงนามในคำสั่งแต่งตั้ง

คำตอบแทนกรรมการและเจ้าหน้าที่บริหาร

คำตอบแทนที่เป็นตัวเงิน

คำตอบแทนกรรมการบริษัท

ที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2555 เมื่อวันที่ 25 เมษายน 2555 ได้มีมติกำหนดคำตอบแทนกรรมการบริษัท สำหรับช่วงวันที่ 1 พฤษภาคม 2555 ถึงวันที่ 30 เมษายน 2556 และเงินรางวัลประจำปี 2555 ในส่วนของคำตอบแทนที่เป็นตัวเงิน ดังนี้

1. ให้กรรมการบริษัท ได้รับคำตอบแทนคนละ 50,000 บาทต่อเดือน เป็นประจำทุกเดือน และได้รับเบี้ยประชุมคนละ 30,000 บาทต่อครั้ง หากในเดือนใดมีการประชุมเกินกว่า 1 ครั้ง คงให้กรรมการบริษัท ได้รับเบี้ยประชุมคนละ 30,000 บาทเท่านั้น โดยให้ประธานกรรมการได้รับเบี้ยประชุมสูงกว่ากรรมการร้อยละ 25 และรองประธานกรรมการได้รับเบี้ยประชุมสูงกว่ากรรมการร้อยละ 12.5 และให้กรรมการเสียภาษีเงินได้เอง

2. ในกรณีกรรมการบริษัท ได้รับแต่งตั้งจากคณะกรรมการบริษัท หรือประธานกรรมการบริษัท ให้เป็นกรรมการ อนุกรรมการ หรือคณะทำงานชุดต่างๆ ของบริษัท ให้กรรมการบริษัท ที่ได้รับการแต่งตั้งดังกล่าว ได้รับคำตอบแทนเพิ่มเป็นเบี้ยประชุมคนละ 10,000 บาทต่อครั้ง หากในเดือนใด กรรมการ อนุกรรมการ และคณะทำงานชุดใด มีการประชุมเกินกว่า 1 ครั้ง คงให้ได้รับเบี้ยประชุมคนละ 10,000 บาทเท่านั้น

3. คณะกรรมการตรวจสอบให้ได้รับคำตอบแทนเป็นรายเดือนเท่ากับเบี้ยประชุมกรรมการบริษัท โดยที่ในเดือนใด ไม่มีการประชุมคงให้ได้รับคำตอบแทนด้วย

4. ให้คณะกรรมการบริษัท ได้รับเงินรางวัลประจำปี (Bonus) โดยคำนวณจากอัตราร้อยละ 0.2 ของกำไรสุทธิ ก่อนผลกำไร/ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจากงบการเงินรวม ทั้งนี้ ในวงเงินรวมไม่เกิน 30 ล้านบาท และให้ใช้อัตราดังกล่าวสำหรับการคำนวณเงินรางวัลประจำปีในปีต่อๆ ไป

ตารางแสดงคำตอบแทนสำหรับกรรมการของบริษัท ในปี 2555 สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555

หน่วย : ล้านบาท

คณะกรรมการ	จำนวน (ราย)	คำตอบแทนรวมเบี้ยประชุม และเงินรางวัลประจำปี
คณะกรรมการบริษัท	19	15.93 ¹⁾
คณะกรรมการตรวจสอบ ²⁾	3	1.08
คณะกรรมการอื่นๆ ³⁾	19	1.87

หมายเหตุ : 1) คำตอบแทนรวมเบี้ยประชุม สำหรับคณะกรรมการบริษัท ค่าเบี้ยประชุมสำหรับคณะอนุกรรมการบริษัท (ไม่รวมคำตอบแทนคณะกรรมการตรวจสอบ) ระหว่างวันที่ 1 มกราคม 2555 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2555 และเงินรางวัลประจำปี สำหรับช่วงดำรงตำแหน่ง ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2554 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2554

2) กรรมการบริษัท ที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นคณะกรรมการตรวจสอบ

3) บุคคลภายนอกที่คณะกรรมการบริษัท เชิญมาเป็นกรรมการ อนุกรรมการ หรือคณะทำงานชุดต่างๆ (มิได้เป็นกรรมการของบริษัท)

ตารางแสดงคำตอบแทนสำหรับเจ้าหน้าที่บริหารของบริษัท ปี 2555 สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555

หน่วย : ล้านบาท

	จำนวน (ราย)	คำตอบแทนรวมเงินเดือน เงินรางวัลประจำปี และสวัสดิการ
เจ้าหน้าที่บริหาร	15	63.20

หมายเหตุ : * เจ้าหน้าที่บริหารจำนวน 15 รายรวมเจ้าหน้าที่บริหารที่เกษียณอายุและลาออกก่อนวันที่ 31 ธันวาคม 2555

คำตอบแทนอื่น ๆ

สิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสาร

คณะกรรมการบริษัท

ตามระเบียบบริษัท ว่าด้วยการให้สิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารแก่กรรมการบริษัทและอดีตรกรรมการบริษัท พ.ศ. 2554 กำหนดให้กรรมการบริษัท ได้รับสิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารให้เปล่า ไป-กลับ ในเส้นทางต่างประเทศ 10 ใบต่อปี ในประเทศ 10 ใบต่อปีในชั้นธุรกิจ ซึ่งลดลงจากเดิมที่เคยให้สิทธิประโยชน์ในชั้นสูงสุด (First Class) ทั้งนี้ หากมีที่นั่งว่างในชั้นสูงสุดสามารถเดินทางในชั้นดังกล่าวได้ โดยให้นำสิทธิประโยชน์ดังกล่าวไปใช้ตามความเหมาะสม โดยกรรมการจะได้รับสิทธินี้ในขณะดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัท เท่านั้น ทั้งนี้ จำนวนบัตรโดยสารดังกล่าวมีจำนวนเท่ากับจำนวนที่ได้รับอนุมัติจากที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2554

เจ้าหน้าที่บริหาร

เจ้าหน้าที่บริหารของบริษัทรวมทั้งคู่สมรสและบุตร จะได้รับบัตรโดยสารแบบสำรองที่นั่งได้ตามระเบียบบริษัท ที่กำหนด

กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บริษัท ได้จัดทะเบียนจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพเมื่อวันที่ 26 มิถุนายน 2535 ซึ่งภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ บริษัท จ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนในอัตราร้อยละ 9 ของเงินเดือนค่าจ้างสำหรับพนักงานที่มีอายุงานไม่เกิน 20 ปี และในอัตราร้อยละ 10 ของเงินเดือนค่าจ้างสำหรับพนักงานที่มีอายุงาน 20 ปีขึ้นไป โดยพนักงานจ่ายเงินสะสมในอัตราไม่ต่ำกว่าร้อยละ 2 ของเงินเดือนค่าจ้าง แต่ไม่เกินอัตราที่บริษัท จ่ายสมทบ

กองทุนบำเหน็จพนักงาน

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

พนักงานที่อยู่ในกองทุนบำเหน็จ จะต้องมียูงานไม่ต่ำกว่า 3 ปี จึงจะมีสิทธิได้รับเงินบำเหน็จตามอายุงาน เมื่อพ้นสภาพจากการเป็นพนักงานที่มีสิทธิได้รับเงินบำเหน็จตามระเบียบบริษัท ตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2535 ที่บริษัท ได้ดำเนินการจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพแล้ว พนักงานที่เข้าทำงานหลังจากนี้จะสามารถเข้าเป็นสมาชิกกองทุนสำรองเลี้ยงชีพได้อย่างเดียว และไม่สามารถเข้าเป็นสมาชิกกองทุนบำเหน็จพนักงาน กองทุนบำเหน็จพนักงานจึงไม่มีสมาชิกเพิ่มตั้งแต่วันเริ่มจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพและเงินบำเหน็จที่ให้แก่เจ้าหน้าที่บริหารในปี 2555 สิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555

หน่วย : ล้านบาท

	จำนวน (ราย)	จำนวนเงิน (ล้านบาท)
เจ้าหน้าที่บริหาร	13	3.3

หมายเหตุ : * เจ้าหน้าที่บริหารจำนวน 13 รายรวมเจ้าหน้าที่บริหารที่เกษียณอายุและลาออกก่อนวันที่ 31 ธันวาคม 2555

การปฏิบัติตามหลักการกำกับกิจการที่ดี

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เป็นรัฐวิสาหกิจที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ จึงมีพันธกิจที่ต้องดำเนินการให้สอดคล้องกับแนวคิดของธรรมาภิบาลในภาครัฐ และหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของภาคเอกชนตามที่กำหนดในตลาดหลักทรัพย์ บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจด้วยความโปร่งใส รับผิดชอบและเป็นธรรมต่อสังคม โดยยึดมั่นในหลักจริยธรรม และหลักธรรมาภิบาลที่ได้มีการพัฒนาให้เหมาะสมกับการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคม บริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญในหลักการและแนวทางปฏิบัติตามหลักธรรมาภิบาลที่เกี่ยวกับความรับผิดชอบต่อสังคมและเป็นธรรม เช่น การกำหนดอย่างชัดเจนเกี่ยวกับหน้าที่ความรับผิดชอบต่อความเป็นอิสระ และการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทฯ การเปิดเผยข้อมูลอย่างโปร่งใส มีระบบการตรวจสอบและการบริหารความเสี่ยงที่รอบคอบ รัดกุม เพื่อความเชื่อมั่นและเพิ่มมูลค่าให้แก่ ลูกค้า ผู้ถือหุ้น และผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วน

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีการพิจารณาแนวโน้มและความเคลื่อนไหวในระดับสากล เพื่อให้ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงและได้มอบหมายให้คณะกรรมการธรรมาภิบาลดำเนินการปรับปรุง แก้ไขในหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีให้ทันสมัยเหมาะสม สอดคล้องกับสภาวการณ์ทางเศรษฐกิจและสังคมที่เปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา อีกทั้งยังมีการให้ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับแนวปฏิบัติที่ถูกต้อง เพื่อให้พนักงานทุกคนสามารถนำไปใช้ในการปฏิบัติงาน รวมทั้งมีการติดตามและประเมินผลเป็นประจำ

จากผลการดำเนินการตามหลักธรรมาภิบาลและหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ทำให้บริษัทได้รับการประเมินจากองค์กรอิสระต่างๆ ในระดับ “ดีมาก” อย่างต่อเนื่องจากปี 2549 ติดต่อกันเป็นเวลา 6 ปีและในปี 2555 บริษัทฯ ได้รับการประเมินอยู่ในระดับ “ดีเลิศ” พร้อมทั้งได้รับโล่เกียรติคุณรางวัล “ดีเยี่ยม” จากการประกวดแผนงานส่งเสริมธรรมาภิบาลในรัฐวิสาหกิจ ประเภทบริษัทมหาชน ประจำปี พ.ศ. 2555 โดยบริษัทฯ ได้รับรางวัล “ดีเยี่ยม” จาก “โครงการประสิทธิภาพการดำเนินการพัฒนาระบบบูรณาการ” และรางวัล “ดี” จาก “โครงการพัฒนาศูนย์ข้อมูลข่าวสาร”

1. นโยบายเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการที่ดี

บริษัทฯ ได้ตระหนักและเล็งเห็นถึงความสำคัญของหลักธรรมาภิบาลและหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ดังนั้น บริษัทฯ จึงปลูกฝังหลักการดังกล่าวในสำนึกและพฤติกรรมของคณะกรรมการบริษัทฯ ฝ่ายบริหาร และพนักงาน เพื่อให้การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ เติบโตอย่างมั่นคงและยั่งยืน

คณะกรรมการบริษัทฯ มีนโยบายให้ความสำคัญต่อการดำเนินงานตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยยึดหลักธรรมาภิบาลสากล เป็นแนวทางในการดำเนินงาน จึงกำหนดกรอบนโยบายการกำกับดูแลกิจการ ซึ่งครอบคลุมองค์ประกอบที่สำคัญ 4 ด้าน ได้แก่

1. ด้าน รัฐ สังคมและสิ่งแวดล้อม

- มุ่งมั่น รักษาและส่งเสริม คุณภาพสิ่งแวดล้อมอันเกิดจากการดำเนินงานขององค์กร
- กระตุ้น ส่งเสริม เน้นย้ำให้ทุกหน่วยงานในองค์กร ดำเนินงานโดยคำนึงถึงหน้าที่และความรับผิดชอบต่อประโยชน์ส่วนรวม ใส่ใจต่อสิ่งแวดล้อม สังคมและชุมชน
- มุ่งมั่น สร้างสรรค์ ส่งเสริม สนับสนุน และบริหารจัดการด้วยความรับผิดชอบต่อ สิ่งแวดล้อม สังคม ชุมชน ตามหลักกฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง

2. ด้านผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้เสีย

- มุ่งเน้นการให้บริการทุกระดับด้วยความประทับใจ ผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้เสีย ได้รับการอำนวยความสะดวก และได้รับการตอบสนองตามต้องการ
- สร้างกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของผู้รับบริการ และผู้มีส่วนได้เสียผ่านช่องทางต่างๆ

- ส่งเสริม สนับสนุน แนวทางใหม่ๆ ตลอดจนการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาประยุกต์ใช้ในการพัฒนาการให้บริการเพื่อความสะดวกและทันสมัย
- ส่งเสริมการให้บริการ โดยยึดหลักความพึงพอใจของผู้รับบริการ แสดงความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นอย่างเป็นธรรม อันเนื่องมาจากการบริการที่ผิดพลาด หรือไม่ปฏิบัติตามสัญญาหรือข้อตกลง
- มุ่งมั่นที่จะเปิดโอกาสในการแข่งขันการให้บริการอย่างเป็นธรรมและเสมอภาค

3. ด้านองค์กร

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

4. ด้านผู้ปฏิบัติงาน

- ให้ความสำคัญ สนับสนุน ผลักดัน การพัฒนาทรัพยากรบุคคล การสร้างความผูกพันองค์กร และการสืบทอดตำแหน่งอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง
- มุ่งมั่นที่จะสร้างบรรยากาศในการทำงานที่ดึงดูดและรักษาพนักงานที่มีคุณภาพ พร้อมจัดให้มีการพัฒนาความสามารถและทักษะที่จำเป็น เพื่อให้พนักงานพัฒนาศักยภาพและสามารถทำงานอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด
- ส่งเสริม สนับสนุน จัดให้มีระบบการแลกเปลี่ยน เรียนรู้ ประสบการณ์และความรู้ในการปฏิบัติงานทุกระดับ เพื่อยกระดับมาตรฐานในการปฏิบัติงาน
- เคารพในสิทธิส่วนบุคคลของเจ้าหน้าที่/พนักงาน หลีกเลี่ยงการนำเอาข้อมูล หรือเรื่องราวของเจ้าหน้าที่/พนักงาน ทั้งในเรื่องที่เกี่ยวกับการปฏิบัติงานและเรื่องส่วนตัวไปเปิดเผย หรือวิพากษ์วิจารณ์ในลักษณะที่จะก่อให้เกิดความเสียหายแก่เจ้าหน้าที่/พนักงาน หรือภาพลักษณ์โดยรวมขององค์กร
- กำกับดูแลให้พนักงานปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต โปร่งใส เพื่อประโยชน์สูงสุดขององค์กร และไม่ดำเนินการที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์
- ให้ความสำคัญและความเป็นธรรมกับพนักงานทุกระดับ จัดให้มีกระบวนการรับข้อร้องเรียนจากพนักงานอย่างเป็นระบบ ในเรื่องการปฏิบัติที่ไม่เป็นธรรมของผู้บังคับบัญชา

หลักบรรษัทภิบาลของการบินไทย

- ◆ **การสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่องค์กรในระยะยาว (Creation of Long Term Value)** ส่งเสริมและปลูกฝังให้ผู้ปฏิบัติงานมีวิสัยทัศน์และตระหนักถึงความสำคัญในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในทุกด้าน ซึ่งเป็นการสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่องค์กรในระยะยาว ตลอดจนจัดให้มีคณะกรรมการต่างๆ ตามหลักธรรมาภิบาล และผู้บริหารต้องปฏิบัติตามนโยบายว่าด้วยการสรรหา แต่งตั้ง โยกย้ายและพิจารณาความดีความชอบด้วยความโปร่งใสและเป็นธรรม
- ◆ **ความโปร่งใส (Transparency)** ดูแลให้มีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญทั้งข้อมูลด้านการเงินและด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ภายในระยะเวลาที่เหมาะสม และผ่านช่องทางที่ผู้เกี่ยวข้องสามารถเข้าถึงข้อมูลได้สะดวก และจัดให้มีหน่วยงานประชาสัมพันธ์และหน่วยงานนักลงทุนสัมพันธ์ทำหน้าที่เผยแพร่ข้อมูลและข่าวสารทั่วไปเกี่ยวกับบริษัทฯ ให้สาธารณชนได้รับทราบ อีกทั้งผู้ปฏิบัติงานจะต้องไม่มีผลประโยชน์ส่วนตน ในการปฏิบัติหน้าที่หรือละเว้นการดำเนินการใดๆ ในลักษณะที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์กับบริษัทฯ ไม่ใช่ข้อมูลแสวงหาผลประโยชน์เพื่อตนเองหรือผู้อื่น ตลอดจนผู้ปฏิบัติงานต้องไม่รับตำแหน่งกรรมการหรือที่ปรึกษาให้แก่บริษัท หรือบุคคลใดๆ ซึ่งจะก่อหรืออาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์กับบริษัทฯ รวมถึงการรับทรัพย์สินหรือประโยชน์อื่นใดของผู้ปฏิบัติงาน จะต้องอยู่ภายใต้หลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติกำหนด
- ◆ **ความรับผิดชอบในหน้าที่ (Responsibility)** ผู้ปฏิบัติงานต้องอุทิศตนในการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรู้และประสบการณ์อย่างเต็มความสามารถโดยให้ความสำคัญต่อการตอบสนองความต้องการของผู้ถือหุ้น ลูกค้า คู่ค้า และพนักงาน และใช้ดุลยพินิจในการปฏิบัติหน้าที่อย่างเป็นอิสระด้วยความสุจริตและเป็นธรรมตลอดจนหลีกเลี่ยงการกระทำใดๆ อันเป็นการขัดแย้งกับผลประโยชน์ของบริษัทฯ หรือเป็นการใช้โอกาสหรือข้อมูลที่ได้จากการเป็นผู้ปฏิบัติงานของบริษัทฯ เพื่อแสวงหาผลประโยชน์สำหรับตนเองหรือผู้อื่น ซึ่งผู้บริหารจะต้องส่งเสริมและปลูกฝังผู้ใต้บังคับบัญชาให้มีจิตสำนึกของความรับผิดชอบต่ออย่างสูงในการปฏิบัติหน้าที่
- ◆ **ความรับผิดชอบต่อผลการปฏิบัติหน้าที่ (Accountability)** ผู้ปฏิบัติงานต้องตั้งใจปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความสามารถ และใช้ความระมัดระวังเยี่ยงผู้มีความรู้และประสบการณ์ พร้อมทั้งจะรับผิดชอบต่อผลการกระทำของตน รวมถึงชี้แจงและอธิบายการตัดสินใจและการกระทำของตนต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ผู้บังคับบัญชา ผู้ถือหุ้น ลูกค้า คู่ค้า และผู้มีส่วนได้เสียอื่นๆ ของบริษัทฯ ส่งเสริมและปลูกฝังให้ผู้ปฏิบัติงานมีจิตสำนึกความรับผิดชอบต่อ
- ◆ **ความเป็นธรรม (Equitable Treatment)** ผู้ปฏิบัติงานต้องดำเนินกิจการและปฏิบัติหน้าที่ของตนเองด้วยความเป็นธรรมโดยการปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียอย่างเท่าเทียมกัน ไม่เลือกปฏิบัติเนื่องจากความแตกต่างในด้านเชื้อชาติ สัญชาติ ศาสนา เพศ หรือเหตุอื่นอันไม่เป็นธรรม รวมถึงประพฤติปฏิบัติต่อคู่แข่งทางการค้าให้สอดคล้องกับหลักสากลภายใต้กรอบแห่งกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ไม่ละเมิดความลับ หรือล่วงรู้ความลับทางการค้าของคู่แข่งทางการค้าด้วยวิธีนอกล และจัดให้มีช่องทางให้พนักงานสามารถแจ้งเรื่องที่มีกฎหมายหรือผิดระเบียบของบริษัทฯ และดูแลให้ข้อร้องเรียนได้รับการตอบสนองภายในระยะเวลาที่เหมาะสม

2. ผู้ถือหุ้น : สิทธิและความเท่าเทียมกันของผู้ถือหุ้น

สิทธิของผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับผู้ถือหุ้นและสิทธิของผู้ถือหุ้น การทำให้ผู้ถือหุ้นไว้วางใจและมั่นใจในการลงทุนกับบริษัทฯ คือ การที่บริษัทฯ มีนโยบาย หรือการดำเนินการที่ปกป้องและรักษาสิทธิขั้นพื้นฐานของผู้ถือหุ้นที่พึงได้รับ ได้แก่ สิทธิในการ

ซื้อขาย การโอนหลักทรัพย์ที่ตนถืออยู่ สิทธิในการมีส่วนแบ่งผลกำไรของบริษัทฯ สิทธิการได้รับข้อมูลของบริษัทฯ อย่างเพียงพอและทันเวลา สิทธิต่างๆ ในการเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้น สิทธิการมอบฉันทะให้บุคคลอื่นเข้าประชุมและออกเสียงลงคะแนนแทน สิทธิการแสดงความคิดเห็นและซักถามในการประชุมผู้ถือหุ้น สิทธิในการเสนอเรื่องเพื่อบรรจุเป็นวาระการประชุมและเสนอชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อรับการพิจารณาเลือกตั้งเป็นกรรมการบริษัทฯ สิทธิในการร่วมตัดสินใจในเรื่องสำคัญของบริษัทฯ เช่น การเลือกตั้งกรรมการ การอนุมัติธุรกรรมที่สำคัญและมีผลต่อทิศทาง การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ การแก้ไขหนังสือบริคณห์สนธิและข้อบังคับของบริษัทฯ เป็นต้น

การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน

นโยบายของบริษัทฯ คือการอำนวยความสะดวกให้ผู้ถือหุ้น และปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมกัน เป็นธรรม และเป็นไปตามข้อกำหนดกฎหมาย เช่น การปกป้องสิทธิขั้นพื้นฐานของผู้ถือหุ้น การกำหนดให้สิทธิออกเสียงในที่ประชุมเป็นไปตามจำนวนหุ้นที่ผู้ถือหุ้นถืออยู่โดยหนึ่งหุ้นมีสิทธิเท่ากับหนึ่งเสียง การกำหนดให้กรรมการอิสระเป็นผู้มีหน้าที่ดูแลผู้ถือหุ้นส่วนน้อย เป็นต้น

ในส่วนของนโยบายและวิธีการดูแลผู้บริหารในการนำข้อมูลภายในไปใช้ บริษัทฯ ได้ออกประกาศบริษัทฯ เรื่องการป้องกันการรั่วข้อมูลภายในเพื่อประโยชน์ส่วนตน ตั้งแต่ปี 2547 เพื่อห้ามกรรมการ รวมถึงกรรมการที่พ้นตำแหน่งในช่วง 6 เดือน และผู้บริหาร ซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ก่อนการประกาศงบการเงิน 1 เดือน และหลังประกาศ 3 วัน รวมทั้งได้จัดทำวาระเรื่อง ช่วงระยะเวลาห้ามทำการซื้อขายหุ้นการบินไทยตามประกาศบริษัทฯ เป็นรายไตรมาส เพื่อแจ้งให้คณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหารทราบ ตลอดจนมีจดหมายแจ้งเป็นรายบุคคลด้วย นอกจากนี้ ยังจัดทำวาระแจ้งคณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหารทุกเดือน เรื่อง รายงานการถือครองหุ้นในบริษัทฯ ของกรรมการและผู้บริหารระดับสูง รวมทั้งของคู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ เพื่อแจ้งให้ทราบถึงการเปลี่ยนแปลงการถือครองหุ้นของคณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหาร รวมทั้งกำหนดไว้ในจรรยาบรรณของบริษัทฯ ให้การเปิดเผยหรือใช้ข้อมูลภายในเพื่อประโยชน์ส่วนตนถือว่าการผิดวินัยพนักงาน

3. สิทธิของผู้มีส่วนได้เสีย

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจโดยยึดหลักธรรมาภิบาล หรือ หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของรัฐบาลกิจ รวมทั้งหลักการปฏิบัติที่ดีที่ยอมรับในระดับสากล (International Best Practice) เพื่อความเป็นองค์กรที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล มีความโปร่งใส สร้างความเชื่อมั่นและความพึงพอใจแก่ลูกค้า สร้างมูลค่าสูงสุดสำหรับผู้ถือหุ้น และมุ่งเน้นสร้างประโยชน์ให้กับผู้มีส่วนได้เสียในทุกภาคส่วนอย่างเป็นธรรม

ในฐานะสายการบินแห่งชาติ บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจด้วยความรับผิดชอบต่อสังคม ซึ่งสอดคล้องกับหลักมาตรฐานสิ่งแวดล้อมสากล เพื่อลดมลพิษและผลกระทบต่างๆ อันเกิดจากการดำเนินงาน และเพื่อให้เป็นไปตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยพุทธศักราช 2550 ที่บัญญัติให้มีประมวลจริยธรรม บริษัทฯ ได้กำหนดแนวทางการปฏิบัติไว้เป็นลายลักษณ์อักษรในคู่มือประมวลบรรษัทภิบาลและจริยธรรม เพื่อให้คณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ยึดถือปฏิบัติ ดังนี้

ประเทศชาติ

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจด้วยความโปร่งใสสามารถตรวจสอบได้ ช่วยบริษัทฯ เติบโตอย่างยั่งยืนและเกิดผลดีต่อประเทศชาติ โดยไม่กระทำการใดๆ อันจะก่อให้เกิดผลเสียต่อประเทศชาติ

สังคมและส่วนรวม

บริษัทฯ คำนึงถึงทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และประโยชน์ส่วนรวม โดยปลูกฝังให้เกิดจิตสำนึกรับผิดชอบต่อ “สังคมและส่วนรวม” รวมทั้งให้การสนับสนุน ส่งเสริม หรือมีส่วนร่วมในกิจกรรมที่เป็นประโยชน์ต่อสังคมหรือชุมชนต่างๆ

ผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจเพื่อสร้างผลตอบแทนที่ดียิ่งขึ้นอย่างต่อเนื่องและยั่งยืนให้แก่ “ผู้ถือหุ้น” และปฏิบัติต่อ “ผู้ถือหุ้น” ทุก รายด้วยความเสมอภาค

ลูกค้า

บริษัทฯ จะให้บริการที่มีคุณภาพ โดยใส่ใจในเรื่องความปลอดภัย ความสะดวกสบาย และแสวงหาวิธีการที่สามารถสนองความต้องการของ “ลูกค้า” อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและความพึงพอใจ

คู่ค้า เจ้าหนี้ และลูกหนี้

บริษัทฯ จะดำเนินการให้ “คู่ค้า เจ้าหนี้ และลูกหนี้” มั่นใจได้ว่าจะได้รับการปฏิบัติอย่างเสมอภาคและเป็นธรรม โดยตั้งอยู่บนพื้นฐานของความสัมพันธ์ทางธุรกิจและการได้รับผลตอบแทนที่เป็นธรรมต่อทั้งสองฝ่าย รวมทั้งหลีกเลี่ยงสถานการณ์ที่อาจเกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์

4. การประชุมผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ ได้จัดให้มีการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี ตามข้อบังคับของตลาดหลักทรัพย์ฯ โดยได้ปฏิบัติตามแนวทางการจัดประชุมผู้ถือหุ้นที่ดีของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) 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 3/2555 เมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2555 ได้มีมติกำหนดให้จัดการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2555 ในวันที่ 25 เมษายน 2555 ซึ่งอยู่ภายในกำหนดระยะเวลา 4 เดือน นับแต่วันปิดบัญชีประจำปีของบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้เปิดเผยมติดังกล่าวในเว็บไซต์ของตลาดหลักทรัพย์ฯ และเผยแพร่ คำบอกกล่าวเรียกประชุมผู้ถือหุ้นในเว็บไซต์ของบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 22 มีนาคม 2555 โดยการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2555 ได้จัดขึ้น ณ ห้องมิราเคิล แกรนด์ บอลรูม ชั้น 4 โรงแรมมิราเคิล แกรนด์ คอนเวนชัน ถนนวิภาวดีรังสิต กรุงเทพมหานคร มีผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบฉันทะแทนจำนวน 4,601 ราย ถือหุ้นรวมกันทั้งสิ้น 1,739,379,275 หุ้น เกินกว่า 1 ใน 3 ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้ทั้งหมดของบริษัทฯ เข้าร่วมประชุม ครบเป็นองค์ประชุมตามข้อบังคับของบริษัทฯ

ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้น

ในการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2555 เพื่อเป็นการส่งเสริมการกำกับดูแลกิจการที่ดีเกี่ยวกับการดูแลสิทธิของผู้ถือหุ้น บริษัทฯ ได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอเรื่องเพื่อพิจารณาบรรจุเป็นวาระการประชุมและเสนอชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อรับการพิจารณาเลือกตั้งเป็นกรรมการบริษัทฯ เป็นการล่วงหน้าก่อนที่บริษัทฯ จะส่งหนังสือเชิญประชุม คือ ตั้งแต่เดือนตุลาคม-ธันวาคม 2554 โดยมีรายละเอียดหลักเกณฑ์และวิธีการตามที่เปิดเผยบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ พร้อมทั้งได้มีหนังสือแจ้งตลาดหลักทรัพย์ฯ ในเรื่องดังกล่าว

การส่งเอกสารการประชุมและการมอบฉันทะ

บริษัทฯ ได้จัดส่งหนังสือเชิญประชุม ซึ่งบรรจุวาระที่สำคัญอย่างครบถ้วนตามกฎหมาย ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ และข้อบังคับของบริษัทฯ อาทิ รายละเอียดวาระการประชุมที่เพียงพอที่จะประกอบการตัดสินใจ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ระบุอย่างชัดเจนในแต่ละวาระที่น่าเสนอว่า เป็นเรื่องที่น่าเสนอเพื่อทราบ เพื่ออนุมัติ หรือเพื่อพิจารณารวมทั้งนำเสนอความเห็นของคณะกรรมการบริษัทฯ ในแต่ละวาระอย่างชัดเจน รายงานการประชุมครั้งที่ผ่านมารายงานประจำปี พร้อมทั้งเอกสารประกอบการประชุม เอกสารที่ต้องใช้ในการมอบฉันทะและระบุวิธีการไว้ชัดเจน ให้แก่ผู้ถือหุ้นได้พิจารณาล่วงหน้าก่อนการประชุมมากกว่า 21 วัน และได้ประกาศในหนังสือพิมพ์รายวันภาษาไทย เรื่องคำบอกกล่าวเรียกประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นติดต่อกันไม่น้อยกว่า 3 วัน และก่อนวันประชุมไม่น้อยกว่า 3 วัน รวมถึงได้เผยแพร่หนังสือเชิญประชุมพร้อมทั้งเอกสาร

ประกอบการประชุมในเว็บไซต์ของบริษัทฯ ล่วงหน้าก่อนการประชุมมากกว่า 30 วัน เพื่อบอกกล่าว ผู้ถือหุ้นล่วงหน้าในเวลา ที่เพียงพอสำหรับเตรียมตัวศึกษาข้อมูลในการพิจารณาเกี่ยวกับวาระการประชุมก่อนมาเข้าร่วมประชุม หนังสือเชิญ ประชุมได้จัดส่งให้กับผู้ถือหุ้นทุกรายที่มีรายชื่อปรากฏในสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ รวมทั้งได้แต่งตั้งกรรมการอิสระ เป็นผู้รับมอบฉันทะแทนผู้ถือหุ้น ในกรณีที่ผู้ถือหุ้นประสงค์จะมอบฉันทะให้ผู้อื่นมาประชุมแทน สามารถเลือกมอบฉันทะให้ บุคคลใดบุคคลหนึ่ง หรือกรรมการอิสระของบริษัทฯ เข้าร่วมประชุมแทนได้

วันประชุมผู้ถือหุ้น

การเข้าร่วมประชุมและการลงทะเบียน

บริษัทฯ ได้แจ้งในเอกสารประกอบการประชุมที่จัดส่งพร้อมหนังสือเชิญประชุม เพื่อให้ผู้ถือหุ้นทราบถึงกระบวนการ และขั้นตอนในการเข้าร่วมประชุม การตรวจสอบเอกสารหรือหลักฐานเพื่อแสดงสิทธิในการเข้าร่วมประชุม บริษัทฯ ได้ อำนวยความสะดวกให้กับผู้ถือหุ้น โดยได้กำหนดวันเวลาการประชุม สถานที่ประชุมที่มั่นใจในด้านการรักษาความปลอดภัย ให้กับผู้ถือหุ้น จัดเจ้าหน้าที่ลงทะเบียน และกำหนดจุดบริการรับลงทะเบียนให้แก่ผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบฉันทะที่เข้าร่วมประชุม อย่างเหมาะสมและเพียงพอ โดยผู้ถือหุ้นสามารถลงทะเบียนเข้าร่วมประชุมได้ล่วงหน้าก่อนเวลาประชุม 2 ชั่วโมง และต่อเนื่อง จนกว่าการประชุมผู้ถือหุ้นจะแล้วเสร็จ รวมถึงการจัดของที่ระลึก และการเลี้ยงรับรองที่เหมาะสมแก่ผู้ถือหุ้นที่มาประชุมด้วย

การเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นของคณะกรรมการและฝ่ายบริหารของบริษัทฯ

ในปี 2555 นายอำพน กิตติอำพน ประธานกรรมการบริษัทฯ ทำหน้าที่ประธานของที่ประชุม โดยมีกรรมการและ คณะกรรมการชุดต่างๆ รวมทั้งฝ่ายบริหารของบริษัทฯ เข้าร่วมประชุม เพื่อรับฟังความคิดเห็นและตอบข้อซักถาม ของผู้ถือหุ้น ดังนี้

กรรมการและคณะกรรมการชุดต่าง ๆ

1. นายอำพน	กิตติอำพน	ประธานกรรมการ และกรรมการอิสระ
2. นายอาร์พิงค์	ภูษุ่่ม	รองประธานกรรมการ และประธานกรรมการสรรหา กำหนด ค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร
3. นายคณิต	แสงสุพรรณ	กรรมการอิสระ กรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และ พัฒนาบุคลากร และประธานกรรมการบริหาร
4. นายอภิพร	ภาษวัธน	กรรมการอิสระ ประธานกรรมการส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม และกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร
5. พลตำรวจเอก เพ็ญพันธ์	ดามาพงศ์	กรรมการ และประธานกรรมการธรรมาภิบาล
6. นายศิลาปชัย	จารุเกษมรัตน์	กรรมการ และประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง
7. นายธีรศักดิ์	สุวรรณยศ	กรรมการ กรรมการบริหารความเสี่ยง และกรรมการ ธรรมาภิบาล
8. พลอากาศเอก ม.ล. สุปรึษา	กมลลาศน์	กรรมการ และกรรมการบริหารความเสี่ยง
9. นายจตุตินันท์	ภิรมย์ภักดี	กรรมการ กรรมการตรวจสอบ และกรรมการส่งเสริมกิจการ เพื่อสังคม
10. นายประติษฐ	สินธวรรณรงค์	กรรมการ
11. นายวรเดช	หาญประเสริฐ	กรรมการ
12. นายปิยสวัสดิ์	อัมระนันท์	กรรมการ กรรมการธรรมาภิบาล กรรมการสรรหา กำหนด ค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร กรรมการบริหารความเสี่ยง และกรรมการส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม

ฝ่ายบริหารบริษัท

1. นายปิยสวัสดิ์	อัมระนันท์	กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
2. นายปานทิต	ชนะภัย	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการพาณิชย์
3. เรืออากาศเอก มนตรี	จำเรียง	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายช่าง
4. นายโชคชัย	ปัญญารงค์	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายกลยุทธ์และพัฒนาธุรกิจ
5. นาวาอากาศตรี อัมภาวุธ	วัฒนาภรณ์	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายปฏิบัติการ
6. นายธีรพล	โชติชนาภิบาล	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายผลิตภัณฑ์และบริการลูกค้า
7. นายจณัฐ	บุณนาถ	กรรมการผู้จัดการหน่วยธุรกิจการบริการภาคพื้น
8. นายนิรุจน์	มณีพันธ์	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สำนักเลขานุการบริษัทฯ ทำหน้าที่เลขานุการการประชุม
9. นายสาธก	วระศรี	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายทรัพยากรบุคคล
10. นางวสุกานต์	วิศาลสวัสดิ์	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการเงินและการบัญชี
11. นางสุคนธ์	นะวงศ์	ผู้อำนวยการใหญ่สำนักงานการตรวจสอบภายใน
12. นางสุนันท์	อิศวรพรชัย	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายสื่อสารองค์กรและประชาสัมพันธ์
13. นายประกอบเกียรติ	นินนาท	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายธุรกิจปิโตรเลียมและประกันภัย
14. นางชุตตา	ธนะภูมิ	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายพัฒนาและฝึกอบรมบุคลากร
15. นายรัช	ตันตนันตา	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายการเงินองค์กร
16. นายพิเชษฐ์	เรียงวัฒนสุข	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริหารความเสี่ยง
17. นายธงชัย	สิงห์กุล	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบัญชีการเงิน
18. นางพิณคำ	โรหิตเสถียร	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริการบนเครื่องบิน
19. นายพิชัย	จิ่งอนุวัตร	กรรมการผู้จัดการฝ่ายการพาณิชย์สินค้า และไปรษณีย์ภัณฑ์
20. นายชัยฤกษ์	ทิพย์จันทร์	ผู้อำนวยการใหญ่สังกัดสำนักงานกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
21. นายเล็ก	กลั่นวิบูลย์	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริการลูกค้าภาคพื้น
22. นางชาริตา	ลีลายุทธ	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบัญชีบริหารและงบประมาณ
23. ร้อยตรี อนุสรณ์	นาครศรีชุม	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้น
24. เรืออากาศโท วุฒิชัย	สงวนหมู่	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายซ่อมใหญ่
25. นายวระเนติ	หล้าพระบาง	กรรมการผู้จัดการหน่วยธุรกิจการบินไทยสมายล์
26. ร้อยโท อริศศักดิ์	พัทธ์ชื่นใจ	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายปฏิบัติการบิน
27. นายดุลยพงศ์	สุชานุศาสตร์	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายพันธมิตรและพัฒนาธุรกิจการพาณิชย์
28. เรืออากาศเอก กนก	ทองเผือก	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล
29. นายฉลองชัย	หิรัญยเลขา	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายวางแผนการตลาด และบริหารรายได้
30. เรืออากาศโท สุรพล	อิศรางกูร ณ อยุธยา	กรรมการผู้จัดการฝ่ายครีวการบิน
31. นายบำเพ็ญ	สรรพศรี	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายกฎหมายและกำกับกิจกรรมองค์กร
32. นางสาวจิระพันธ์	ศิริไพโรจน์	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและโครงการสำคัญ
33. นายสาโรจน์	ยุทธไตร	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายงานบริการเทคโนโลยีสารสนเทศ
34. นางเดือนเพ็ญ	ทิฆมกุล	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายกลยุทธ์และแผน

การเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นซักถามและแสดงความคิดเห็น การลงมติ และการบันทึกรายงานการประชุม

ในการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2555 ก่อนดำเนินการประชุมประธานในที่ประชุมได้มีการแจ้งรายละเอียดขององค์ประชุม อธิบายวิธีการลงคะแนน การนับคะแนน การใช้บัตรลงคะแนน การเก็บบัตรลงคะแนน การนับคะแนนเสียง และเปิดเผยผลการนับคะแนนในแต่ละวาระอย่างชัดเจน โปร่งใส รวมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นซักถาม หรือแสดงความคิดเห็นอย่างเหมาะสมและเพียงพอ และให้ฝ่ายบริหารที่เกี่ยวข้องชี้แจงและให้ข้อมูลต่างๆ แก่ผู้ถือหุ้นอย่างครบถ้วนและชัดเจน สำหรับการลงคะแนนและนับคะแนนเสียง บริษัทฯ ปฏิบัติตามข้อบังคับของบริษัทฯ ที่กำหนดให้ 1 หุ้น เป็น 1 เสียง และนับเสียงข้างมากหรือน้อยกว่า 2 ใน 3 เป็นมติ โดยในวาระทั่วไปใช้บัตรลงคะแนนเฉพาะกรณีที่ผู้ถือหุ้นไม่เห็นด้วยและงดออกเสียงสำหรับวาระเลือกตั้งกรรมการใช้บัตรลงคะแนน เห็นด้วย ไม่เห็นด้วย และงดออกเสียง รวมทั้งบริษัทฯ มีการจัดบันทึกรายงานการประชุมอย่างครบถ้วน และมีการบันทึกภาพประชุมในลักษณะสื่อวีดิทัศน์ และพร้อมให้บริการเผยแพร่แก่ผู้ถือหุ้นที่สนใจ

ภายหลังวันประชุมผู้ถือหุ้น

การแจ้งมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ ได้แจ้งมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นผ่านระบบข่าวของตลาดหลักทรัพย์ฯ ภายหลังจากการประชุมผู้ถือหุ้นในวันเดียวกัน โดยมติดังกล่าวได้ระบุผลของมติ (เห็นชอบ/ไม่เห็นชอบ) และผลของการลงคะแนนเสียง (เห็นด้วย/ไม่เห็นด้วย/งดออกเสียง) ในแต่ละวาระ และจัดส่งรายงานการประชุมผู้ถือหุ้น ซึ่งจัดบันทึกรายชื่อกรรมการ/ผู้บริหารที่เข้าร่วมประชุม ผลของมติ (เห็นชอบ/ไม่เห็นชอบ) และผลของการลงคะแนนเสียง (เห็นด้วย/ไม่เห็นด้วย/งดออกเสียง) ในวาระที่ขอรับรอง/อนุมัติจาก ผู้ถือหุ้น รวมทั้งประเด็นอภิปรายที่สำคัญ ข้อซักถามของผู้ถือหุ้นในแต่ละวาระและการชี้แจงของบริษัทฯ อย่างละเอียดให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ และหน่วยงานราชการ ภายในระยะเวลา 14 วัน นับแต่วันประชุมผู้ถือหุ้น พร้อมทั้งเผยแพร่รายงานการประชุมผู้ถือหุ้นบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ

5. ภาวะผู้นำและวิสัยทัศน์

วิสัยทัศน์ที่ดีของผู้นำ ควรตั้งมั่นอยู่บนพื้นฐานความเป็นจริง แต่มีความท้าทายและสอดคล้องกับค่านิยมหลักขององค์กร ผู้นำควรสามารถนำวิสัยทัศน์เป็นเครื่องนำทางในการตัดสินใจ เพื่อนำพาองค์กรไปสู่ความสำเร็จและยั่งยืน ด้วยการมุ่งเน้นประโยชน์สูงสุดสำหรับ ลูกค้า ผู้ถือหุ้น และผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วน รวมถึง พนักงานทุกระดับ และควรมีการสื่อสารให้เข้าใจถึงผลประโยชน์สำหรับกลุ่มต่างๆ เหล่านั้น

คณะกรรมการบริษัทฯ มีการพัฒนาวิสัยทัศน์อย่างสม่ำเสมอ เพื่อนำมากำหนดทิศทางขององค์กรว่าควรก้าวไปในทิศทางใด ด้วยการพิจารณาค่านิยมและอุดมคติขององค์กรที่ยังมีประโยชน์และมีคุณค่า มีการหารือเกี่ยวกับแนวคิดต่างๆ กับผู้มีส่วนได้เสีย และนำผลจากการหารือมาใช้ในการพิจารณาเพื่อกำหนดวิสัยทัศน์ให้สอดคล้องกับความเป็นจริง ตลอดจนกำกับดูแลให้การบริหารงานดำเนินตามแผนกลยุทธ์ โดยคำนึงถึงกฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลต่อบริษัทฯ

6. ความขัดแย้งทางผลประโยชน์

บริษัทฯ ยึดมั่นและให้ความสำคัญในหลักการการกำกับดูแลกิจการที่ดี ที่จะจัดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ซึ่งคณะกรรมการบริษัทฯ ได้พิจารณารายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ หรือรายการที่เกี่ยวข้องกัน หรือรายการระหว่างกันอย่างเหมาะสมภายใต้กรอบจริยธรรมที่ดี และมีการดูแลให้คณะกรรมการบริษัทฯ ฝ่ายบริหาร และพนักงานทุกคนถือปฏิบัติโดยเคร่งครัดตามข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับตลาดทุนและตลาดหลักทรัพย์ฯ เพื่อให้เป็นที่เชื่อถือและไว้วางใจของผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย ซึ่งมีหลักเกณฑ์สำคัญ ดังนี้

บริษัทฯ ได้ออกประกาศบริษัทฯ เรื่องการเปิดเผยข้อมูลรายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ตามหลักเกณฑ์และวิธีการของตลาดหลักทรัพย์ฯ ตั้งแต่กันยายน 2547 เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหารทุกท่าน ซึ่งเข้าข่ายบุคคลที่เกี่ยวข้องกันตามคำนิยามของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ฯ เปิดเผยข้อมูลบุคคลและนิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน ทุกครั้งที่มีการแต่งตั้งกรรมการหรือผู้บริหารใหม่ สำนักเลขานุการบริษัทฯ จะจัดส่งแบบฟอร์ม “รายละเอียดของบุคคลที่เกี่ยวข้องกันตามประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์ฯ เรื่องการเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในรายการที่เกี่ยวข้องกัน พ.ศ. 2546” ซึ่งได้ปรับปรุงรายละเอียดตามข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่เปลี่ยนแปลงโดยตลอด โดยให้กรรมการหรือผู้บริหารที่ได้รับแต่งตั้งใหม่ ให้ข้อมูลพร้อมลงนามรับรองความถูกต้องของข้อมูล และหากภายหลังมีการเปลี่ยนแปลงข้อมูล กรรมการหรือผู้บริหารจะต้องจัดส่งแบบฟอร์มดังกล่าวพร้อมลงนามรับรองความถูกต้องของข้อมูลทุกครั้ง โดยสำนักเลขานุการบริษัทฯ จะจัดส่งแบบฟอร์มดังกล่าวให้ประธานกรรมการบริษัทฯ และประธานกรรมการตรวจสอบรับทราบด้วย พร้อมทั้งจัดทำสรุปรายชื่อบุคคลและนิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกันนำส่งฝ่ายบริหารทุกฝ่าย และบุคคลที่เป็นผู้ประสานงานเกี่ยวกับรายการที่เกี่ยวข้องกันของแต่ละหน่วยงาน เพื่อใช้ตรวจสอบธุรกรรมที่หน่วยงานตนเองเสนอฝ่ายบริหารหรือคณะกรรมการบริษัทฯ 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 หรือไม่ปฏิบัติตามราคาตลาดหากจำเป็น ทั้งนี้ เพื่อบริษัทฯ จะได้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และวิธีการของตลาดหลักทรัพย์ฯ รวมทั้งมาตรฐานการบัญชี ได้อย่างถูกต้องและครบถ้วน

นอกจากนั้น ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหารทุกเดือน สำนักเลขานุการบริษัทฯ จะจัดทำวาระเสนอ เรื่อง รายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เพื่อเปิดเผยให้คณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหารทราบว่าในแต่ละเดือนบริษัทฯ มีการเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกันหรือไม่ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ปรับปรุงขั้นตอนการปฏิบัติงานในด้านนี้ให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ที่เปลี่ยนแปลงไปโดยตลอด เพื่อให้การดูแลด้านการจัดความขัดแย้งและผลประโยชน์เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีและถูกต้องตามข้อกำหนด

7. จริยธรรมธุรกิจ

จริยธรรมทางธุรกิจ เป็นหนทางแห่งความสำเร็จในการดำเนินธุรกิจ เพราะองค์กรจะได้รับการยอมรับและมีความน่าเชื่อถือ ทำให้ได้เปรียบในการแข่งขันและมีความมั่นคงในระยะยาว บริษัทฯ มีเจตนาที่ชัดเจนที่จะดำเนินธุรกิจควบคู่ไปกับการรับผิดชอบต่อสังคม โดยยึดมั่นในหลักจริยธรรมทางธุรกิจและหลักธรรมาภิบาลหรือหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริษัทฯ ได้ให้พนักงานในทุกระดับปฏิบัติงานตาม “ประมวลบรรษัทภิบาลและจริยธรรมของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)” ควบคู่ไปกับประกาศ ข้อบังคับ คำสั่ง ระเบียบ และวิธีปฏิบัติอื่นๆ ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานของบริษัทฯ ปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างถูกต้องตามหลักคุณธรรมและจริยธรรม ผดุงไว้ซึ่งเกียรติและศักดิ์ศรีควรค่าแก่ความไว้วางใจ และเสริมสร้างความเชื่อมั่นต่อลูกค้าและประชาชน อันเป็นผลทำให้ภาพลักษณ์ของบริษัทฯ เป็นที่ศรัทธาแก่บุคคลโดยทั่วไป

นอกเหนือจากการดำเนินธุรกิจเพื่อประโยชน์ของผู้มีส่วนได้เสียในทุกภาคส่วนแล้ว บริษัทฯ ยังคำนึงถึงสังคมและสิ่งแวดล้อมโดยรวม ด้วยการมุ่งเน้นการมีส่วนร่วมของผู้บริหาร พนักงาน เพื่อปลูกฝังจิตสำนึกการรับผิดชอบต่อสังคมอย่างต่อเนื่อง โดยมุ่งมั่นที่จะสร้างสรรค์ ส่งเสริมและสนับสนุนกิจกรรมด้านสังคมและสิ่งแวดล้อมเพื่อการวางรากฐานและการขยายเครือข่าย เพื่อการเจริญเติบโตอย่างยั่งยืน อาทิ เชิญชวนให้พนักงาน บริจาคเงินหรือสิ่งของ เครื่องใช้เพื่อนำไปช่วยเหลือผู้ประสบอุทกภัยใน

หลายพื้นที่ทั่วประเทศ โครงการปลูกชีวิตให้แผ่นดิน เนื่องจากเล็งเห็นถึงความสำคัญของการอนุรักษ์ต้นน้ำลำธารของผืนป่าในประเทศ

บริษัทฯ มีหลักจริยธรรม เพื่อให้พนักงานยึดถือปฏิบัติ ดังนี้

หลักจริยธรรม (Ethics)

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

8. การถ่วงดุลของกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร

การแต่งตั้งกรรมการของบริษัทฯ เป็นไปตามมติที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นโดยผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร และกรรมการบริษัทฯ ตามลำดับ ตามข้อบังคับของบริษัทฯ และคณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการอย่างน้อย 5 ท่าน แต่ไม่เกิน 15 ท่าน โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 คณะกรรมการบริษัทฯ มีจำนวน 15 ท่าน ประกอบด้วย

- ◆ กรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร 9 ท่าน
- ◆ กรรมการอิสระ 5 ท่าน
- ◆ กรรมการที่เป็นผู้บริหาร 1 ท่าน

จากโครงสร้างข้างต้น คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารถึงร้อยละ 60 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด และมีกรรมการอิสระถึงร้อยละ 33.33 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด ซึ่งเป็นจำนวนที่มากพอที่จะสามารถสร้างกลไกถ่วงดุลอำนาจภายในคณะกรรมการบริษัทฯ ดังนั้น ผู้มีส่วนได้เสียจึงสามารถมั่นใจได้ว่าคณะกรรมการบริษัทฯ สามารถปฏิบัติหน้าที่ในฐานะตัวแทนผู้ถือหุ้นได้อย่างเป็นอิสระ และมีการถ่วงดุลที่เหมาะสม

ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ มีหน้าที่รับผิดชอบในการปฏิบัติหน้าที่ให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ และข้อบังคับของบริษัทฯ ตลอดจนมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต และความระมัดระวังในการรักษาผลประโยชน์ของบริษัทฯ กรรมการบริษัทฯ มีวาระการดำรงตำแหน่งที่แน่นอน ตามข้อบังคับบริษัทฯ ที่กำหนดไว้ว่า ในการประชุมสามัญประจำปี ทุกครั้งให้กรรมการจำนวน 1 ใน 3 ออกจากตำแหน่ง โดยให้กรรมการที่ดำรงตำแหน่งนานที่สุดเป็นผู้ออกจากตำแหน่ง

9. การประเมินตนเองของคณะกรรมการบริษัทฯ และการประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

บริษัทฯ กำหนดการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการเป็นประจำทุกปีตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อเป็นเครื่องมือในการตรวจสอบการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ และได้ทำการปรับปรุงแบบประเมินให้มีความชัดเจนยิ่งขึ้น โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการธรรมาภิบาล ประกอบด้วยแบบการประเมินตนเองของกรรมการ (Self Assessment) แบบประเมินไขว้ของกรรมการ (Cross Evaluation) และแบบประเมินคณะกรรมการบริษัทฯ (Board Evaluation) และนำผลการประเมินของคณะกรรมการรายงานในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อนำไปจัดกิจกรรมเพื่อเป็นการส่งเสริมความรู้ ความสามารถของคณะกรรมการ

บริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการการประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ประกอบด้วยกรรมการบริษัทฯ และผู้แทนฝ่ายบริหารทำหน้าที่เลขานุการ คณะกรรมการดังกล่าวจะทำหน้าที่ประเมินผลการปฏิบัติงานของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ปีละ 2 ครั้ง เป็นประจำทุกปีตามรอบของปีงบประมาณ ซึ่งได้ทำการประเมินผลการปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ

10. การรวมหรือแยกตำแหน่ง

ประธานกรรมการบริษัทฯ เป็นกรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารและเป็นกรรมการอิสระ ไม่เป็นบุคคลเดียวกับกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และไม่มีความสัมพันธ์ใดๆ กับฝ่ายบริหาร โดยบริษัทฯ ได้มีการจัดให้แบ่งแยกบทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบในการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหารออกจากกันอย่างชัดเจนและเป็นลายลักษณ์อักษร

11. ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร เพื่อทำหน้าที่พิจารณากำหนดค่าตอบแทนของกรรมการ อนุกรรมการต่างๆ และฝ่ายบริหารของบริษัทฯ รวมทั้งบุคคลภายนอกที่มาปฏิบัติงานให้กับบริษัทฯ เพื่อเป็นการจูงใจ และรักษากรรมการที่มีคุณภาพตามที่บริษัทฯ ต้องการและอยู่ในลักษณะที่เปรียบเทียบได้กับระดับที่ปฏิบัติอยู่ในอุตสาหกรรม นอกจากนี้ กรรมการที่ได้รับมอบหมายหน้าที่ความรับผิดชอบเพิ่มขึ้น ควรได้รับค่าตอบแทนเพิ่มที่เหมาะสม ส่วนกรรมการที่เป็นผู้บริหารและฝ่ายบริหาร ควรได้รับค่าตอบแทนที่เชื่อมโยงกับผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และผลการปฏิบัติงานของกรรมการ หรือผู้บริหารแต่ละคน ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดการกำกับดูแลที่ดีตามหลักการที่กระทรวงการคลัง และตลาดหลักทรัพย์ กำหนด รวมทั้งหลักการปฏิบัติที่ดีซึ่งเป็นที่ยอมรับในระดับสากล โดยค่าตอบแทนกรรมการเป็นไปตามมติที่ได้รับการอนุมัติจากที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้น ทั้งนี้ รายละเอียดค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร สำหรับปี 2555 ได้เปิดเผยไว้ในหัวข้อผลตอบแทนกรรมการและเจ้าหน้าที่บริหารแล้ว

12. การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้กำหนดการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ไว้อย่างเป็นทางการล่วงหน้าตลอดทั้งปี โดยกำหนดการประชุมเดือนละ 1 ครั้ง ในทุกวันศุกร์ที่ 2 ของเดือน และมีการประชุมวาระพิเศษเฉพาะคราวเพิ่มตามความจำเป็น โดยมีการกำหนดวาระชัดเจน และมีวาระพิจารณาติดตามผลการดำเนินงานเป็นประจำ สำนักเลขานุการบริษัทฯ จะจัดส่งหนังสือเชิญประชุมพร้อมระเบียบวาระการประชุมและเอกสารให้กรรมการแต่ละท่านล่วงหน้าก่อนการประชุมเป็นเวลา 7 วัน เพื่อให้คณะกรรมการได้มีเวลาศึกษาข้อมูลอย่างเพียงพอก่อนเข้าร่วมประชุม โดยในปี 2555 คณะกรรมการบริษัทฯ มีการประชุมรวมทั้งสิ้น 17 ครั้ง ซึ่งรายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการบริษัทฯ แต่ละท่านได้สรุปอยู่ในหัวข้อการถือครองหุ้นและการเข้าประชุมของคณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการตรวจสอบประจำปี เลขานุการบริษัทฯ ได้มีการจัดบันทึกและจัดทำรายงานการประชุมเป็นลายลักษณ์อักษรทุกครั้งและได้นำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาร่างรายงานการประชุมดังกล่าวก่อนทำการรับรองในการประชุมครั้งต่อไป รวมทั้งได้มีการจัดเก็บรายงานการประชุมของคณะกรรมการบริษัทฯ ที่ผ่านการรับรองจากคณะกรรมการบริษัทฯ ให้พร้อมสำหรับการตรวจสอบจากคณะกรรมการบริษัทฯ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

13. คณะอนุกรรมการ

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งกรรมการที่มีความรู้ความชำนาญที่เหมาะสมเป็นคณะอนุกรรมการ เพื่อช่วยปฏิบัติงานในการศึกษาและกลั่นกรองเรื่องสำคัญที่ต้องการการดูแลอย่างใกล้ชิดในแต่ละด้าน และเสนอความเห็นต่อคณะกรรมการบริษัทฯ คณะอนุกรรมการในความหมายที่กำหนดไว้ในหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริษัทฯ ได้จัดตั้งเป็นคณะกรรมการชุดต่างๆ สำหรับรายละเอียด บทบาท หน้าที่ความรับผิดชอบ และองค์ประกอบของแต่ละคณะได้อธิบายไว้ภายใต้หัวข้อเรื่องคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการชุดย่อย

14. การควบคุมภายในและการตรวจสอบภายใน

ดูรายละเอียดในส่วนที่ 1-9 หน้า 1 เรื่อง การควบคุมภายในและการตรวจสอบภายใน

15. รายงานของคณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการบริษัท มีหน้าที่จัดทำรายงานอธิบายถึงผลการดำเนินงานของบริษัท และ เหตุการณ์สำคัญในรอบปี ให้ผู้ถือหุ้นได้รับทราบ และรับผิดชอบต่อการมีระบบบริหารความเสี่ยง และระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสม และมีประสิทธิผล โดยคณะกรรมการบริษัท ได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ เพื่อทำหน้าที่ดูแลรับผิดชอบเกี่ยวกับคุณภาพของรายงานทางการเงินและระบบการควบคุมภายใน รวมถึงกระบวนการต่างๆ ให้มีการจัดทำอย่างถูกต้องตามมาตรฐานบัญชีที่รับรองทั่วไปและมีการเปิดเผยข้อมูลอย่างโปร่งใส คณะกรรมการบริษัท ได้จัดทำรายงานดังกล่าว และคณะกรรมการตรวจสอบได้มีการรายงานตามรายละเอียดที่ปรากฏในรายงานประจำปีแล้ว

16. ความสัมพันธ์กับนักลงทุน

บริษัท โดยฝ่ายนักลงทุนสัมพันธ์ ในฐานะที่มีหน้าที่ความรับผิดชอบในการสร้างความสัมพันธ์ที่ดีกับนักลงทุน ผู้ถือหุ้น และผู้มีส่วนได้เสีย ได้ดำเนินงานตามแนวทางปฏิบัติที่ดีของบริษัทจดทะเบียน ตามกฎระเบียบของตลาดหลักทรัพย์ฯ อย่างเคร่งครัด โดยให้ความสำคัญในการนำเสนอข้อมูลต่างๆ ของบริษัท ที่มีความทันสมัย ได้แก่ ข้อมูลทางการเงิน ผลการดำเนินงานของบริษัท กลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจ เพื่อให้กลุ่มเป้าหมายหลักทุกกลุ่ม ซึ่งได้แก่ ผู้ถือหุ้น นักลงทุนทั้งรายบุคคลและสถาบัน นักวิเคราะห์หลักทรัพย์ ผู้บริหารกองทุนและผู้บริหารหลักทรัพย์ พนักงาน ตลอดจนผู้มีส่วนได้เสียอื่นๆ ได้รับข้อมูลข่าวสารที่ถูกต้อง โปร่งใสอย่างสม่ำเสมอเท่าเทียมกัน ผ่านทางรายงานทางการเงินและรายงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งเป็นรายงานที่บริษัท ส่งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ตามกฎเกณฑ์ข้อบังคับอย่างสม่ำเสมอ ทั้งนี้ เพื่อสร้างความเข้าใจที่ถูกต้อง และความเชื่อมั่นที่ดีต่อการบริหารงานของบริษัท

สำหรับในปี 2555 บริษัท โดยฝ่ายนักลงทุนสัมพันธ์ได้มีกิจกรรมที่สำคัญๆ ดังนี้

กิจกรรม	จำนวน
โรดโชว์ในประเทศและต่างประเทศ	6 ครั้ง/ปี
การเข้าประชุม/การประชุมทางโทรศัพท์กับผู้บริหารบริษัท	40 ครั้ง/ปี
การตอบข้อซักถามและให้ข้อมูลทางโทรศัพท์ และทางอีเมล	3-5 ราย/วัน
การชี้แจงข้อมูลรายไตรมาส	4 ครั้ง/ปี
การเยี่ยมชมกิจการบริษัท	4 ครั้ง/ปี
การจัดกิจกรรมพิเศษอื่นๆ	2 ครั้ง/ปี

ทั้งนี้ ในปี 2555 บริษัท ได้ให้ความร่วมมือในการจัดกิจกรรมพิเศษอื่นๆ ร่วมกับตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทหลักทรัพย์ต่างๆ โดยจัดให้มีการบรรยายให้ความรู้ ตลอดจนตอบข้อซักถามต่างๆ และได้รับการตอบรับที่ดีจาก ผู้ถือหุ้น นักวิเคราะห์หลักทรัพย์ และนักลงทุน กิจกรรมดังกล่าว ได้แก่ การร่วมงาน SET in the City 2012 ของตลาดหลักทรัพย์ฯ การร่วมงาน Transportation Day งาน Thailand Focus 2012 และงาน Corporate Day ซึ่งจัดโดยบริษัทหลักทรัพย์ต่างๆ ในประเทศ เป็นต้น

นอกเหนือจากกิจกรรมดังกล่าวแล้ว บริษัทฯ ยังจัดกิจกรรมพิเศษอื่นๆ โดยบริษัทฯ เองอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้กลุ่มบุคคลที่เป็นเป้าหมายหลักได้มีโอกาสได้พบปะกับผู้บริหารระดับสูงของบริษัทฯ ซึ่งผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แสดงวิสัยทัศน์และนโยบาย พร้อมตอบข้อซักถามอันเป็นการสร้างความเชื่อมั่นให้กับกลุ่มบุคคลดังกล่าวได้เป็นอย่างดี นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้มีการพัฒนาและปรับปรุงเว็บไซต์ของฝ่ายนักลงทุนสัมพันธ์ให้มีความทันสมัยและง่ายต่อการสืบค้นผ่านทาง http://www.thaiairways.co.th/about-thai/investor-relations/th/investor_th.html และยังสามารถลงทะเบียนรับข้อมูลของบริษัทฯ ที่ทันต่อเหตุการณ์ผ่านทางอีเมลได้

17. เลขานุการบริษัท

คณะกรรมการบริษัทฯ เล็งเห็นถึงความสำคัญของบทบาทและหน้าที่ของเลขานุการบริษัทฯ และได้ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2551 มาตรา 89/15 ซึ่งกำหนดให้คณะกรรมการต้องจัดให้มีเลขานุการบริษัทฯ รับผิดชอบดำเนินการในนามบริษัทฯ หรือคณะกรรมการ โดยบริษัทฯ ได้แต่งตั้งให้ นางสุวิมล บัวเลิศ ผู้อำนวยการใหญ่สำนักเลขานุการบริษัทฯ เป็นเลขานุการบริษัทฯ และทำหน้าที่เป็นเลขานุการคณะกรรมการบริษัทฯ แทน นายนิรุฒ มณีพันธ์ ตั้งแต่วันที่ 13 พฤศจิกายน 2555 โดยรายงานตรงต่อกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

เลขานุการบริษัทฯ มีหน้าที่และความรับผิดชอบหลักดังนี้

- ประสานงาน และดูแลกิจกรรมต่างๆ ของคณะกรรมการบริษัทฯ ให้เป็นไปตามกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้องต่างๆ และมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น
- จัดทำและจัดเก็บรักษาทะเบียนกรรมการ
- จัดทำและจัดเก็บรักษาหนังสือนัดประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เอกสารประกอบการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ และรายงานการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ให้ครบถ้วนสมบูรณ์
- จัดทำและจัดเก็บรักษาหนังสือนัดประชุมผู้ถือหุ้น เอกสารประกอบการประชุมผู้ถือหุ้น และรายงานการประชุมผู้ถือหุ้น ให้ครบถ้วนสมบูรณ์ภายในกำหนดเวลาของกฎหมาย
- จัดเก็บรักษารายงานการมีส่วนได้เสียที่รายงานโดยกรรมการหรือผู้บริหาร
- เป็นที่ปรึกษาและเลขานุการคณะกรรมการบริษัทฯ
- เป็นที่ปรึกษาและประสานงานกับเลขานุการของคณะอนุกรรมการต่างๆ ที่คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีมติแต่งตั้ง
- กำกับดูแลการปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับบริษัทจดทะเบียน
- ประสานงานกับที่ปรึกษากฎหมายและผู้สอบบัญชี
- เป็นศูนย์กลางในการติดต่อ ให้ข้อมูลกับกรรมการบริษัทฯ และบุคคลภายนอก
- ให้คำแนะนำเบื้องต้นแก่กรรมการบริษัทฯ เกี่ยวกับข้อกฎหมาย ระเบียบและข้อบังคับต่างๆ ของบริษัทฯ และติดตามให้มีการปฏิบัติตามอย่างถูกต้องและสม่ำเสมอ รวมทั้งรายงานการเปลี่ยนแปลงที่มีนัยสำคัญแก่กรรมการ
- ดูแล กำกับ รับผิดชอบการจัดทำและจัดเก็บรักษารายงานประจำปี (แบบ 56-2) และแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1)
- ให้คำแนะนำกรรมการและผู้บริหาร เพื่อให้ปฏิบัติตามข้อกำหนด หลักเกณฑ์ ระเบียบข้อบังคับของ ก.ล.ต. และตลาดหลักทรัพย์ฯ
- กำกับดูแลการให้คำปรึกษา อำนาจความสะดวกในด้านงานทะเบียนแก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ
- ดำเนินการจัดประชุมผู้ถือหุ้น เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดของกฎหมาย และหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี

18. นโยบายและวิธีการดูแลผู้บริหารในการนำข้อมูลภายในไปใช้

บริษัทฯ มีนโยบายปฏิบัติตามกฎหมายเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์ฯ และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์อย่างเคร่งครัด โดยบริษัทฯ ให้ความสำคัญในเรื่องหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อให้บรรลุผลในทางปฏิบัติ โดยออกประกาศบริษัทฯ เรื่องการป้องกันการนำข้อมูลภายในเพื่อประโยชน์ส่วนตน ตั้งแต่ปี 2547 เพื่อห้ามกรรมการ รวมถึงกรรมการที่พ้นตำแหน่งในช่วง 6 เดือน และผู้บริหาร ซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ก่อนการประกาศงบการเงิน 1 เดือน และหลังประกาศ 3 วัน โดยทุกๆ 3 เดือน สำนักเลขานุการบริษัทฯ จะจัดทำวาระแจ้งคณะกรรมการและฝ่ายบริหาร รวมถึงจัดทำหนังสือแจ้งกรรมการและผู้บริหารเป็นรายบุคคลถึงช่วงระยะเวลาห้ามทำการซื้อขายหุ้นการบินไทย ตามประกาศบริษัทฯ ฉบับดังกล่าว นอกจากนี้ ยังจัดทำวาระแจ้งคณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหารทุกเดือนเรื่องรายงานการถือครองหุ้นการบินไทยของกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหารระดับสูง รวมทั้งของคู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ เพื่อแจ้งให้ทราบถึงการเปลี่ยนแปลงการถือครองหุ้นของคณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหาร รวมทั้งแจ้งบทลงโทษ กรณีไม่ได้จัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงการถือหลักทรัพย์ต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ภายในระยะเวลาที่กำหนด รวมทั้งกำหนดไว้ในจรรยาบรรณการบินไทย ให้การเปิดเผยหรือใช้ข้อมูลภายในเพื่อประโยชน์ส่วนตน ถือว่าเป็นการผิดวินัยพนักงาน

19. การพัฒนาความรู้และทักษะของคณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหาร

บทบาทของกรรมการบริษัทฯ จัดระเบียบในการกำกับดูแลกิจการที่ดี เป็นสิ่งที่ได้รับความสนใจจากผู้มีส่วนได้เสีย หน่วยงานกำกับดูแล นักลงทุน สถาบัน ผู้ถือหุ้น ตลอดจนตัวบริษัทเอง ความคาดหวังจากผู้มีส่วนได้เสีย จากการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการบริษัทฯ ในปัจจุบันนั้นมีเพิ่มขึ้น ผู้มีส่วนได้เสียมีได้คาดหวังให้กรรมการเป็นเพียงแต่ตราขาย แต่มีความคาดหวังให้กรรมการมีหน้าที่ซึ่งนำองค์กรไปสู่ความเจริญอย่างยั่งยืน (Sustainability) ต้องคอยดูแลและปกป้องผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้น ไม่ว่าจะเป็นรายใหญ่หรือรายเล็กให้ได้รับผลตอบแทนสูงสุด จากเหตุผลดังกล่าวข้างต้น บริษัทฯ จึงเล็งเห็นความสำคัญของการพัฒนาความรู้และทักษะของคณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหาร โดยมีนโยบายส่งเสริมและนำผลประโยชน์คณะกรรมการบริษัทฯ มาประกอบในการดำเนินการให้คณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหารเข้ารับการอบรมหรือเข้าร่วมกิจกรรมเพื่อเป็นการเพิ่มพูนความรู้ด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับบทบาทหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย ทั้งในฐานกรรมการบริษัทฯ และกรรมการชุดย่อยต่างๆ อย่างสม่ำเสมอ รวมถึงฝ่ายบริหารที่ได้รับแต่งตั้งให้ไปปฏิบัติหน้าที่ในตำแหน่ง กรรมการผู้แทนบริษัทฯ ในคณะกรรมการบริษัทย่อย บริษัทร่วมและบริษัทที่เกี่ยวข้อง ทั้งที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ตลาดหลักทรัพย์ฯ สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และสมาคมบริษัทจดทะเบียน ซึ่งกรรมการส่วนใหญ่ ได้ผ่านการอบรมหลักสูตรจากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ได้แก่

1. หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP)
2. หลักสูตร Director Certification Program (DCP)
3. หลักสูตร DCP Refresher Course (Re-DCP)
4. หลักสูตร Audit Committee Program (ACP)
5. หลักสูตร Role of the Chairman Program (RCP)
6. หลักสูตร Finance for Non-Finance Director (FND)
7. หลักสูตร Understanding the Fundamental of Financial Statements (UFS)
8. หลักสูตร Financial Statements for Directors (FSD)
9. หลักสูตร The Executive Director Course (EDC)

การเข้ารับการอบรมของคณะกรรมการบริษัท และฝ่ายบริหาร

คณะกรรมการและผู้บริหารบริษัท ให้ความสำคัญต่อการเข้าร่วมสัมมนาหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาความรู้ความสามารถในการปฏิบัติหน้าที่อย่างสม่ำเสมอ โดยคณะกรรมการและผู้บริหารบริษัท ตามคำนิยามของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ได้ผ่านการอบรม/สัมมนาหลักสูตรของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors Association : IOD) และ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีรายละเอียดการเข้าอบรมของกรรมการและผู้บริหาร ดังนี้

รายชื่อ	ตำแหน่ง	หลักสูตร
นายอำพน กิตติอำพน	ประธานกรรมการและกรรมการอิสระ	-Director Certification Program (DCP 80/2006)
นายจุลสิงห์ วสันตสิงห์	รองประธานกรรมการและกรรมการอิสระ รองประธานกรรมการตรวจสอบ	-Audit Committee Program (ACP 17/2007) -Director Certification Program (DCP 35/2003) -DCP Refresher Course (Re-DCP 1/2008) -Finance for Non-Finance Director (FND 7/2003) -Financial Institutions Governance Program -Financial Institutions Governance Program (FGP 4/2012)
นายอารีพงศ์ ภูษุม	รองประธานกรรมการ	-Director Certification Program (DCP 3/2000) -DCP Refresher Course (Re-DCP 2/2009)
นายคณิต แสงสุพรรณ	กรรมการอิสระ	-Director Accreditation Program (DAP 21/2004)
นายจตุรินทร์ ภิรมย์ภักดี	กรรมการ กรรมการตรวจสอบ	-Audit Committee Program (ACP 38/2012) -Director Certification Program (DCP 49/2004) -Role of the Chairman Program (RCP 11/2005)
นายธีรศักดิ์ สุวรรณยศ	กรรมการ	-Director Accreditation Program (DAP 26/2004)

รายชื่อ	ตำแหน่ง	หลักสูตร
พลตำรวจเอก พงศพัศ พงษ์เจริญ	กรรมการ	-Audit Committee Program (ACP 26/2009) -Director Certification Program (DCP 107/2008)
นายวรเดช หาญประเสริฐ	กรรมการ	-
นายวีระวงศ์ จิตต์มิตรภาพ	กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ	-Director Certification Program (DCP 0/2000)
พลอากาศเอก สติติพงษ์ สุขวิมล	กรรมการอิสระ	-
พลอากาศเอก ม.ล. สุปรีชา กมลาศน์	กรรมการ	-Director Accreditation Program (DAP 54/2006)
นายสุธรรม ศิริทิพย์สาคร	กรรมการ	-Director Accreditation Program (DAP 63/2007)
นายศิลาปชัย จารุกษมรัตน์	กรรมการ	-
นายอภิพร ภาษวัณห์	กรรมการอิสระ	-Director Accreditation Program (DAP 39/2005)
นายสรจักร เกษมสุวรรณ	กรรมการ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่	-Director Accreditation Program (DAP 22/2004)

การประชุมนิเทศกรรมการใหม่ (Directors Orientation)

เพื่อให้เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Good Corporate Governance) เกี่ยวกับความรับผิดชอบของคณะกรรมการ (Board Responsibilities) ตามข้อเสนอแนะของรายงานการกำกับดูแลกิจการเฉพาะบริษัท (Company Corporate Governance Assessment Report & Recommendations) ของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย บริษัทฯ ได้จัดให้มีการประชุมสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อแนะนำลักษณะธุรกิจและแนวทางการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ รวมทั้งได้จัดเอกสารและข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการ ซึ่งประกอบด้วย

1. หลักการและแนวทางการกำกับดูแลที่ดีในรัฐวิสาหกิจปี 2552
2. คู่มือกรรมการบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
3. คู่มือกรรมการบริษัทจดทะเบียน
4. คู่มือประมวลบรรษัทภิบาลและจริยธรรมของบริษัทฯ
5. แนวทางปฏิบัติสำหรับเลขานุการคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ
6. หนังสือปริศนหัตสนธิและข้อบังคับของบริษัทฯ
7. พระราชบัญญัติคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการ และพนักงานรัฐวิสาหกิจ
8. หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนปี 2549
9. ข้อเสนอแนะการให้สารสนเทศสำหรับผู้บริหารบริษัทจดทะเบียน
10. สารสำคัญของพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ฉบับที่ 4 พ.ศ. 2551)
11. ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ เกี่ยวกับการเปิดเผยสารสนเทศของบริษัทจดทะเบียน
12. รายงานประจำปี และ CD

ค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายการตรวจสอบบัญชี

บริษัทฯ ยังคงสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจ การตรวจสอบงบการเงินของบริษัทฯ จะต้องกระทำโดยสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ตามพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการตรวจเงินแผ่นดิน พ.ศ. 2542 มาตรา 4 (4) และมาตรา 39 (2) โดยมีการโอนย้ายสับเปลี่ยนเจ้าหน้าที่รับรองงบการเงินตามการโยกย้ายของเจ้าหน้าที่สำนักกรรมการตรวจเงินแผ่นดิน สำหรับปี 2555 มีค่าธรรมเนียมตรวจสอบ 2.90 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการตรวจสอบบัญชี 1.95 ล้านบาท

ปัจจัยที่อาจมีผลกระทบต่อการตัดสินใจลงทุน

ในสถานการณ์ปัจจุบันธุรกิจการบินเป็นธุรกิจที่มีการแข่งขันสูงมากจากสายการบินคู่แข่ง สายการบินต้นทุนต่ำ และสายการบินกลุ่มตะวันออกกลาง นอกจากนี้ ยังมีปัจจัยเสี่ยงต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการบิน และส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงาน และผลตอบแทนการลงทุน ได้แก่ ความผันผวนของราคาน้ำมัน เศรษฐกิจภายในประเทศ และต่างประเทศทั่วโลก สถานการณ์ของตลาดเงินและตลาดทุน ตลอดจนปัญหาและเหตุการณ์ทางการเมืองทั้งในและต่างประเทศ ภัยพิบัติทางธรรมชาติ และโรคระบาด เป็นต้น

การตัดสินใจลงทุนอย่างรอบคอบ ถูกต้องและฉับไว ทันท่วงทีต่อเหตุการณ์ ตลอดจนความรู้ความสามารถ ทักษะประสบการณ์ของผู้บริหารทุกระดับขององค์กร จึงนับว่า มีความสำคัญอย่างมากต่อผลการดำเนินงาน และผลประกอบการของบริษัทฯ ซึ่งจะมีผลกระทบต่อผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นโดยตรง ดังนั้น ทางบริษัทฯ จึงแนะนำให้ให้นักลงทุนและผู้มีส่วนได้เสียทุกท่านควรศึกษา และทำความเข้าใจในรายละเอียดเกี่ยวกับข้อมูลของบริษัทฯ และปัจจัยอื่นๆ ที่ส่งผลกระทบต่อผลประกอบการของบริษัทฯ

การถือครองหุ้น และการเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ ประจำปี 2555

รายชื่อและตำแหน่งคณะกรรมการบริษัท		จำนวนหุ้น ที่ถือครอง	การเข้าร่วม ประชุม / จำนวน ครั้งที่มีการ ประชุม (ครั้ง)	ช่วงระยะเวลา การดำรงตำแหน่ง
1. นายอำพน กิตติอำพน	ประธานกรรมการ และ กรรมการอิสระ	-	17/17	27 เม.ย. 54 - เม.ย. 57
2. นายจุลสิงห์ วสันตสิงห์	รองประธานกรรมการ กรรมการอิสระ และ ประธานกรรมการตรวจสอบ	-	15/17 11/12	28 เม.ย. 53 - เม.ย. 56
3. นายอารีพงศ์ ภูษอุม	รองประธานกรรมการ	-	13/17	25 เม.ย. 55 - เม.ย. 58
4. นายคณิต แสงสุพรรณ	กรรมการอิสระ	-	17/17	28 เม.ย. 53 - เม.ย. 56
5. นายประดิษฐ์ สิ้นธวรงค์	อดีตกรรมการ	-	13/17	12 ต.ค. 54 – 24 ต.ค. 55
6. พลตำรวจเอก เปรียวพันธ์ ดามาพงศ์	อดีตกรรมการ	-	8/17	25 เม.ย. 55 - 1 ต.ค. 55
7. นายวีระวงศ์ จิตต์มิตรภาพ	กรรมการ กรรมการตรวจสอบ	-	16/17 9/12	28 เม.ย. 53 - เม.ย. 56
8. พลอากาศเอก สถิตย์พงษ์ สุขวิมล	กรรมการอิสระ	-	2/17	25 เม.ย. 55 - เม.ย. 58
9. พลอากาศเอก ม.ล. สุปรีชา กมลาคน์	กรรมการ	-	17/17	25 เม.ย. 55 - เม.ย. 58
10. นายอภิพร ภาวรัตน์	กรรมการอิสระ	-	15/17	28 เม.ย. 53 - เม.ย. 56
11. นายธีรศักดิ์ สุวรรณยศ	กรรมการ	-	15/17	27 เม.ย. 54 - เม.ย. 57
12. นายวรเดช หาญประเสริฐ	กรรมการ	-	13/17	11 พ.ย. 54 – 1 ม.ค. 56
13. นายจตุรินทร์ ภิรมย์ภักดี	กรรมการ กรรมการตรวจสอบ	-	15/17 10/12	11 พ.ย. 54 – เม.ย. 57
14. นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์	อดีตกรรมการ	-	8/17	27 เม.ย. 54 – 21 มิ.ย. 55
15. นายศิลาปชัย จารุเกษมรัตน์	กรรมการ	-	14/17	25 เม.ย. 55 – เม.ย. 58
16. พลตำรวจเอก พงศพัทธ์ พงษ์เจริญ	กรรมการ	-	2/17	13 พ.ย. 55 – เม.ย. 58
17. นายสุธรรม ศิริทิพย์สาร	กรรมการ	-	2/17	13 พ.ย. 55 – เม.ย. 57
18. นายสรจักร เกษมสุวรรณ	กรรมการ	-	3/17	13 พ.ย. 55 – เม.ย. 57

หมายเหตุ : อดีตกรรมการ หมายถึง กรรมการบริษัท ที่พ้นวาระก่อนวันที่ 31 ธันวาคม 2555

ตารางแสดงค่าตอบแทนคณะกรรมการบริษัทฯ ประจำปี 2555

รายชื่อและตำแหน่งคณะกรรมการบริษัทฯ			ค่าตอบแทน รวมเบี้ยประชุม คณะกรรมการ บริษัทฯ (บาท)	เบี้ยประชุม อนุกรรมการ บริษัทฯ (บาท) ค่าตอบแทน คณะกรรมการ ตรวจสอบ (บาท)	เงินรางวัลประจำปี (โบนัส) จากผล ประกอบการ ปี 2554 (บาท)	รวม ผลตอบแทน (บาท)
1. นายอำพน	กิตติอำพน	ประธานกรรมการ และ กรรมการอิสระ	1,050,000.00	10,000.00	-	1,060,000.00
2. นายจุลสิงห์	วสันตสิงห์	รองประธานกรรมการ และกรรมการอิสระ	1,005,000.00	70,000.00	-	1,075,000.00
		ประธานกรรมการ ตรวจสอบ	-	360,000.00	-	360,000.00
3. นายอาร์พงค์	ภูษอุม	รองประธานกรรมการ	891,250.00	110,000.00	-	1,001,250.00
		อดีตรกรรมการ	80,000.00	-	-	80,000.00
4. นายคณิต	แสงสุพรรณ	กรรมการ และกรรมการ อิสระ	960,000.00	240,000.00	-	1,200,000.00
5. นายจตุตินันท์	ภิรมย์ภักดี	กรรมการ	960,000.00	50,000.00	-	1,010,000.00
		กรรมการตรวจสอบ	-	360,000.00	-	360,000.00
6. นายธีรศักดิ์	สุวรรณยศ	กรรมการ	960,000.00	210,000.00	-	1,170,000.00
7. พล.ต.อ. พงศพัศ	พงษ์เจริญ	กรรมการ	140,000.00	10,000.00	-	150,000.00
8. นายวรเดช	หาญประเสริฐ	กรรมการ	930,000.00	150,000.00	-	1,080,000.00
9. นายวีระวงศ์	จิตต์มิตรภาพ	กรรมการ	930,000.00	110,000.00	-	1,040,000.00
		กรรมการตรวจสอบ	-	360,000.00	-	360,000.00
10. พล.อ.อ. สกิตต์พงษ์	สุขวิมล	กรรมการ	660,000.00	-	-	660,000.00
11. นายสุธรรม	ศิริทิพย์สาคร	กรรมการ	140,000.00	30,000.00	-	170,000.00
12. พล.อ.อ. ม.ล. สุรีชา	กมลลาสน์	กรรมการ	960,000.00	150,000.00	-	1,110,000.00
13. นายอภิพร	ภาษวัธน์	กรรมการ	960,000.00	260,000.00	-	1,220,000.00
14. นายศิลาปชัย	จารุเกษมรัตน์	กรรมการ	869,354.84	140,000.00	-	1,009,354.84
15. นายสรจักร	เกษมสุวรรณ	กรรมการ	140,000.00	40,000.00	-	180,000.00
16. นายปิยสวัสดิ์	อัมระนันท์	อดีตรกรรมการ	-	-	-	-

รายชื่อและตำแหน่งคณะกรรมการบริษัท			ค่าตอบแทน รวมเบี้ยประชุม คณะกรรมการ บริษัท (บาท)	เบี้ยประชุม อนุกรรมการ บริษัท (บาท) ค่าตอบแทน คณะกรรมการ ตรวจสอบ (บาท)	เงินรางวัลประจำปี (โบนัส) จากผล ประกอบการ ปี 2554 (บาท)	รวม ผลตอบแทน (บาท)
17. นายประดิษฐ์	สินธวงรงค์	อดีตรรกรรมการ	787,096.78	170,000.00	-	957,096.78
18. พล.ต.อ. เพ็รียวพันธ์	ดามาพงศ์	อดีตรองประธาน กรรมการ	271,250.00	20,000.00	-	291,250.00
		อดีตรรกรรมการ	370,000.00	-	-	370,000.00
19. นายประวิช	รัตนเพียร	อดีตรรกรรมการ	-	20,000.00	-	20,000.00

- หมายเหตุ : 1) อดีตรประธานกรรมการ อดีตรองประธานกรรมการ และอดีตรรกรรมการ หมายถึง กรรมการบริษัท ที่พ้นวาระก่อนวันที่ 31 ธันวาคม 2555
- 2) นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ แสดงความจำนงไม่ขอรับค่าตอบแทนและเบี้ยประชุมทุกคณะตลอดปี 2555
- 3) นายประวิช รัตนเพียร เป็นกรรมการบริษัท ปี 2554 ขอลาออกเมื่อวันที่ 7 ตุลาคม 2554 ได้รับค่าเบี้ยประชุมอนุกรรมการบริษัท ของปี 2554
- 4) เงินรางวัลประจำปี (โบนัส) จากผลประกอบการปี 2554 บริษัทฯ งดจ่าย

บุคลากร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทฯ มีพนักงานจำนวน 25,412 คน โดยทั่วไป พนักงานของบริษัทฯ จะสิ้นสุดสภาพการเป็นพนักงานเมื่อสิ้นสุดรอบปีงบประมาณของทางการ (วันที่ 30 กันยายน) ที่พนักงานนั้นมีอายุครบ 60 ปีบริบูรณ์ บริษัทมีข้อจำกัดตามแนวปฏิบัติภายในบางประการเกี่ยวกับมาตรการที่จะนำมาใช้ในการดำเนินการลดจำนวนพนักงานเพื่อการเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงาน หรือลดต้นทุน ทั้งนี้ แนวปฏิบัติภายในของบริษัทฯ ได้กำหนดให้สอดคล้องกับกฎหมายแรงงานของประเทศไทย ซึ่งมีบทบัญญัติเกี่ยวกับการจ้างแรงงานและการเลิกจ้างพนักงาน ตลอดจนการเกษียณอายุการทำงาน

ตารางแสดงจำนวนพนักงานแยกตามสถานที่ปฏิบัติงานและหน้าที่ ณ วันที่ที่แสดงไว้

	จำนวนพนักงาน (คน)		
	ปี 2555	ปี 2554	ปี 2553
จำนวนพนักงานทั้งหมด*	25,412	25,856	25,884
แบ่งตามสถานที่ปฏิบัติงาน			
▪ กรุงเทพฯ	22,209	22,567	22,563
▪ สถานที่อื่นในประเทศไทย	1,607	1,642	1,648
▪ ต่างประเทศ	1,596	1,647	1,673
แบ่งตามหน้าที่			
▪ ลูกเรือบนเที่ยวบิน			
- นักบิน	1,252	1,433	1,450
- พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน	6,094	6,186	5,984
▪ ฝ่ายช่าง	4,336	4,401	4,467
▪ สายการพาณิชย์	1,801	1,850	1,951
▪ หน่วยธุรกิจการบริการภาคพื้น	5,366	5,333	5,656
▪ ฝ่ายบริการลูกค้าภาคพื้น	-	3,108	3,328
▪ ฝ่ายบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น	-	2,225	2,328
▪ ฝ่ายครัวการบิน	1,926	1,956	1,996
▪ ฝ่ายการพาณิชย์สินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์	1,645	1,679	1,695
▪ ฝ่ายอื่นๆ	2,992	3,018	2,685

ตัวชี้วัดผลการปฏิบัติงานที่สำคัญ (Key Performance Indicators : KPIs)

บริษัทฯ กำหนดให้มีตัวชี้วัดผลการปฏิบัติงานหลัก (Key Performance Indicators : KPIs) สำหรับพนักงาน ทั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อให้พนักงานปฏิบัติงานไปในทิศทางเดียวกัน และมุ่งสู่เป้าหมายขององค์กร รวมถึงเชื่อมโยงการจ่ายค่าตอบแทนตามผลการปฏิบัติงาน ทั้งยังเป็นการเสริมสร้างความรับผิดชอบให้กับพนักงานในทุกระดับขององค์กร ตัวชี้วัดผลการปฏิบัติงานหลักนี้เชื่อมโยงโดยตรงกับความสามารถในการทำกำไรและตัวชี้วัดผลการปฏิบัติงานอย่างอื่น เพื่อให้วัตถุประสงค์ของฝ่ายบริหารสอดคล้องตรงกันกับวัตถุประสงค์ของผู้ถือหุ้น ในปี 2555 บริษัทฯ ได้กำหนดให้มีตัวชี้วัดผล

การปฏิบัติงานหลักสำหรับผู้บริหารระดับผู้จัดการแผนกขึ้นไป ซึ่งรวมถึงกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการพาณิชย์ สายกลยุทธ์และพัฒนาธุรกิจ สายทรัพยากรบุคคลและกำกับกิจกรรมองค์กร สายการเงินและการบัญชี สายปฏิบัติการ สายผลิตภัณฑ์และบริการลูกค้า ฝ่ายช่าง และกรรมการผู้จัดการกลุ่มธุรกิจสนับสนุนการบินทั้ง 4 กลุ่มของบริษัทฯ

ตัวชี้วัดผลการปฏิบัติงานหลักสำหรับผู้บริหารระดับสูง จะแตกต่างกันไปตามภารกิจที่รับผิดชอบ และเป็นการประเมินผลการดำเนินงาน และเป้าหมายโดยรวมของแต่ละฝ่ายที่ผู้บริหารระดับสูงแต่ละท่านกำกับดูแล

นอกเหนือจากการนำตัวชี้วัดผลการปฏิบัติงานหลักมาใช้กับผู้บริหารระดับผู้จัดการแผนกขึ้นไปในปีที่แล้ว บริษัทฯ ได้จัดทำร่างตัวชี้วัดของพนักงานระดับปฏิบัติการสำหรับใช้ประเมินผลการปฏิบัติงานประจำปี 2556 และคาดว่าจะนำตัวชี้วัดผลการปฏิบัติหน้าที่หลักมาใช้กับพนักงานทุกระดับในปี 2557

สิทธิประโยชน์ และสวัสดิการของพนักงาน

บริษัทฯ มีนโยบายการให้สิทธิประโยชน์ด้านเงินเดือนและค่าตอบแทนแก่พนักงานที่เป็นธรรมและแข่งขันได้ในธุรกิจ ซึ่งผลตอบแทนที่ให้แก่พนักงานนี้จะเชื่อมโยงกับผลการปฏิบัติงาน เป็นการให้ผลตอบแทนที่มุ่งเน้นผลงาน (Performance Based Reward) เฉพาะในส่วนของเงินเดือนและเงินรางวัลประจำปี จะพิจารณาตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการฝ่ายบริหารงานนโยบายและคณะกรรมการบริษัทฯ กำหนด นอกจากนี้ พนักงานยังได้รับสิทธิประโยชน์อื่นๆ และสวัสดิการที่ไม่น้อยกว่าที่กฎหมายกำหนด

บริษัทฯ ให้การดูแลและป้องกันด้านสุขภาพอนามัยแก่พนักงานอย่างครบถ้วนทุกด้าน เพื่อมุ่งหวังให้พนักงานมีสุขภาพอนามัยที่ดีซึ่งเป็นปัจจัยหนึ่งของการมีคุณภาพชีวิตที่ดี โดยจัดให้มีแพทย์และพยาบาลประจำสำนักงานในช่วงเวลาปฏิบัติงาน มีการตรวจรักษาสุขภาพอนามัยและมาตรการการดูแลสุขภาพอนามัยของพนักงานอย่างสม่ำเสมอตลอดปี มีการสัมมนาและประชาสัมพันธ์แนวทางการป้องกันโรค รวมถึงส่งเสริมให้พนักงานได้ออกกำลังกายเพื่อสุขภาพที่ดี โดยได้จัดสถานที่และอุปกรณ์การออกกำลังกาย เป็นต้น นอกจากนี้บริษัทฯ ยังตระหนักถึงความปลอดภัยแก่ชีวิตและทรัพย์สินของพนักงาน จึงให้ความสำคัญด้านอาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน โดยกำหนดเป็นนโยบายและส่งเสริมให้มีการกำกับดูแลเพื่อให้พนักงานได้ทำงานในที่ปลอดภัยและมีการควบคุมภัยอันตรายอย่างใกล้ชิด

บริษัทฯ ได้คำนึงถึงคุณภาพชีวิตที่มั่นคงและมีหลักประกันยามพ้นสภาพจากการเป็นพนักงาน จึงจัดตั้งกองทุนบำเหน็จและกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ โดยทั้งสองกองทุนจัดตั้งขึ้นสำหรับพนักงานที่ได้รับการว่าจ้างเป็นพนักงานประจำในประเทศไทยและพนักงานที่ถูกโอนไปทำงานชั่วคราวในต่างประเทศ กองทุนบำเหน็จเป็นกองทุนที่จัดตั้งขึ้นสำหรับพนักงานประจำที่บริษัทฯ ว่าจ้างก่อนวันที่ 26 มิถุนายน 2535 ส่วนกองทุนสำรองเลี้ยงชีพจัดตั้งขึ้นสำหรับพนักงานประจำที่ว่าจ้างตั้งแต่วันที่ 26 มิถุนายน 2535 เป็นต้นไปรวมถึงพนักงานที่ว่าจ้างก่อนวันดังกล่าวซึ่งประสงค์จะลาออกจากการเป็นสมาชิกกองทุนบำเหน็จเพื่อสมัครเข้าเป็นสมาชิกกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทฯ มีพนักงานที่เป็นสมาชิกกองทุนบำเหน็จ จำนวน 2,907 คน และพนักงานที่เป็นสมาชิกกองทุนสำรองเลี้ยงชีพจำนวน 21,089 คน

ตารางแสดงผลตอบแทนที่เป็นตัวเงินที่จ่ายให้แก่พนักงานตามปีหรือรอบระยะเวลาที่แสดงไว้

หน่วย : ล้านบาท

ผลตอบแทนที่เป็นตัวเงินแก่พนักงาน	ปี 2555	ปี 2554	ปี 2553
พนักงานทั่วไป	21,619	21,841	24,054
นักบิน	8,627	5,624	5,296
พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน	5,735	8,591	8,778
รวม	35,981	36,056	38,128

หมายเหตุ : จำนวนรวมผลตอบแทนอาจไม่ตรงกับผลรวมผลตอบแทนของพนักงานแต่ละประเภท เนื่องจากการปัดเศษทศนิยม

นโยบายการพัฒนาและฝึกอบรมพนักงาน

บริษัทฯ กำหนดวางกลยุทธ์และแนวทางการดำเนินงานโดยมุ่งพัฒนาศักยภาพของพนักงานเพื่อให้เกิดความเชี่ยวชาญที่สามารถทำงานให้แก่องค์กรได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงและพร้อมรับการขยายตัวและการเปลี่ยนแปลงในอนาคต โดยบูรณาการระหว่างการพัฒนาบุคคล การพัฒนาอาชีพ และการพัฒนาองค์กร เพื่อมุ่งเน้นการเรียนรู้ของบุคคลไปสู่ที่มีการเรียนรู้และองค์กรแห่งการเรียนรู้

สำหรับเครื่องมือในการเสริมสร้างการเรียนรู้ บริษัทฯ ได้ริเริ่มให้มีโครงการบริหารจัดการคนดีคนเก่งขององค์กร หรือที่เรียกว่า THAI High Flyer Program เป็นการส่งเสริมให้บุคลากรได้รับการพัฒนาที่แตกต่างกันปรับเปลี่ยนรูปแบบจากเดิมที่เน้นเฉพาะการฝึกอบรมด้วยหลักสูตรต่างๆ เป็นการส่งเสริมประสบการณ์โดยผู้บริหารระดับสูงมีส่วนร่วมในการให้ความรู้และคำแนะนำ ตลอดจนถึงการหมุนเวียนเปลี่ยนงาน เพื่อให้มีความสามารถรอบด้าน พร้อมสำหรับการเติบโตในเส้นทางอาชีพที่มีความชัดเจน เป็นการเสริมสร้างความผูกพันของพนักงานต่อองค์กร ด้วยตระหนักว่าบุคลากรเป็นทรัพยากรบุคคลที่มีค่าอย่างยิ่งได้เร่งดำเนินการด้านการบริหารจัดการความรู้ โดยสนับสนุนให้มีการถ่ายโอนความรู้ของผู้เชี่ยวชาญที่เป็นภูมิปัญญาของการบินไทยอย่างเป็นระบบจัดกิจกรรมและเวทีการแลกเปลี่ยนเรียนรู้จากคนรุ่นเก่าสู่คนรุ่นใหม่ ซึ่งนำไปสู่การปรับเปลี่ยนวัฒนธรรมองค์กรที่พึงประสงค์ได้อย่างถาวรและเกิดการพัฒนาอย่างยั่งยืนอันเป็นการเพิ่มขีดความสามารถและสร้างความสำเร็จในการแข่งขันขององค์กร

บุคลากรการบิน

บริษัทฯ ให้ความสำคัญในการฝึกอบรมนักบินและพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินอย่างมาก เพื่อให้บุคลากรมีทักษะและความสามารถที่เพียงพอต่อการให้บริการผู้โดยสาร บริษัทฯ ได้จัดหลักสูตรการฝึกอบรมนักบินเบื้องต้น (Airline Transition Training) เพื่อผลิตบุคลากรที่มีประสิทธิภาพในการปฏิบัติการบิน ซึ่งความรับผิดชอบในส่วนนี้เป็นของฝ่ายพัฒนาทรัพยากรการบินของบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ มีเป้าหมายจะผลิตนักบินประมาณปีละ 70 คน ในส่วนของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน พนักงานทุกคนจะต้องผ่านการฝึกฝนทั้งภาคทฤษฎีและปฏิบัติ และมีกระบวนการทดลองงานบริการบนเครื่องบินอีก 6 เดือน บริษัทฯ ยังจัดให้มีการฝึกอบรมการพัฒนาทัศนคติต่องานและลูกค้า จัดสัมมนาพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินในระดับชั้นเพื่อปลูกจิตสำนึกการให้บริการที่ดี

บุคลากรการบินประกอบด้วย :

นักบิน

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการฝึกอบรมนักบินเป็นอย่างยิ่ง เพื่อให้ได้นักบินที่ได้มาตรฐานตามกฎหมายเกณฑ์ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization) บริษัทฯ จะส่งผู้ผ่านการสอบคัดเลือกไป

ฝึกอบรมเพื่อเป็นนักบินที่สถาบันการฝึกบิน เป็นเวลา 12 เดือน เพื่อให้ได้รับใบอนุญาตนักบินพาณิชย์ตรีจากกรมการขนส่งทางอากาศ เมื่อได้รับใบอนุญาตนักบินแล้ว นักบินจะเข้ารับการฝึกอบรมในหลักสูตรนักบินเบื้องต้น (Airline Transition Training) หลักสูตรการฝึกบินเฉพาะแบบ (Aircraft Type Course) และหลักสูตรการฝึกเปลี่ยนแบบเครื่องบิน (Aircraft Conversion Course) เป็นเวลาอย่างน้อย 12 เดือน นักบินดังกล่าวจึงจะได้รับใบอนุญาตจากกรมการขนส่งทางอากาศให้ทำการบินกับเครื่องบินของบริษัทฯ นักบินผู้ช่วยของบริษัทฯ จะต้องมีความรู้ด้านการบินอย่างน้อย 8 ปี นักบินผู้ช่วยที่ผ่านการประเมินจะได้รับการคัดเลือกเข้ารับการทดสอบและพิจารณาเลื่อนตำแหน่งเป็นกัปตันหรือนักบินที่หนึ่ง (Pilot in Command) ปัจจุบัน บริษัทฯ มีเครื่องบินจำลองสำหรับแบบของเครื่องบินแบบโบอิง และแบบแอร์บัสที่บริษัทฯ ทำการบินอยู่จำนวน 6 แบบ ติดตั้งอยู่ที่สำนักงานใหญ่ของบริษัทฯ เพื่อใช้ในการฝึกอบรมและเพิ่มพูนทักษะของนักบิน โดยนักบินจะสามารถทำการฝึกการบินนำเครื่องบินขึ้นและลงจอด ณ ท่าอากาศยานต่างๆ ทั่วโลก ในสภาพภูมิอากาศทุกประเภททั้งภาวะปกติและฉุกเฉิน นอกจากนี้ นักบินทุกคนจะต้องผ่านการตรวจสุขภาพตามระยะเวลาที่กำหนด และต้องเข้ารับการฝึกอบรมด้านความปลอดภัยในด้านการปฏิบัติการบิน โดยทั่วไปนักบินของบริษัทฯ จะเกษียณอายุเมื่อมีอายุครบ 60 ปี

พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน

ผู้ที่บริษัทฯ รับเข้าเป็นพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินจะได้รับการฝึกอบรมที่ศูนย์ฝึกอบรม เป็นเวลาไม่น้อยกว่า 3 เดือน และมีการฝึกอบรมเพิ่มเติมตลอดระยะเวลาการทำงาน พนักงานต้อนรับบนเครื่องบินมีสิทธิได้รับการพิจารณาเลื่อนตำแหน่งเป็นหัวหน้าพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินหลังจากปฏิบัติงานในตำแหน่งพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินเป็นเวลา 10 ปี และมีสิทธิได้รับการพิจารณาเลื่อนตำแหน่งเป็นผู้จัดการเที่ยวบินหลังจากปฏิบัติงานในตำแหน่งหัวหน้าพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินเป็นเวลา 2 ปี โดยพิจารณาจากผลการปฏิบัติงาน ผลสอบข้อเขียน การสัมภาษณ์ และคะแนนการวัดผลภาษาอังกฤษ

บริษัทฯ ให้ความสำคัญในการพัฒนาศักยภาพของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินอย่างต่อเนื่อง โดยมีการวางแผนการฝึกอบรมสำหรับพนักงานตั้งแต่แรกเข้า การฝึกอบรมสำหรับเปลี่ยนแบบเครื่องบิน และการฝึกอบรมสำหรับพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินที่ได้รับการเลื่อนตำแหน่งสูงขึ้นจนถึงระดับผู้จัดการเที่ยวบิน พนักงานต้อนรับบนเครื่องบินทุกคน จะได้รับการฝึกอบรมเพื่อทบทวนเรื่องระบบความปลอดภัย และการบริการอย่างน้อย 1 ครั้งภายใน 1 ปี โดยให้ความสำคัญกับการฝึกอบรมทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ ให้พนักงานมีความรู้ความชำนาญ มีทัศนคติและใจรักต่องานบริการ (Service-Minded) ควบคู่ไปกับความตระหนักด้านความปลอดภัย

นอกจากพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินจะได้รับการฝึกอบรมตามหลักสูตรดังกล่าวข้างต้นแล้ว ยังมีหลักสูตรที่เสริมสร้างศักยภาพเฉพาะทางในสายงานวิชาชีพด้านการบิน อันได้แก่ หลักสูตรการพัฒนาบุคลิกภาพ หลักสูตรการเรียนรู้และทำความเข้าใจกับอารมณ์และความรู้สึกของตนเอง เพื่อเป็นการพัฒนาศักยภาพส่วนตัวของพนักงาน และเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการบริการให้ดียิ่งขึ้น นอกจากนี้ บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการตรวจติดตาม การประเมินผลการปฏิบัติงานของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินทุกระดับ โดยได้กำหนดมาตรฐานการประเมินผลให้พนักงานต้อนรับบนเครื่องบินทุกคนได้รับการประเมินผลการปฏิบัติงาน 4 ครั้งต่อปี เป็นอย่างน้อย

บริษัทฯ ให้ความสำคัญในการฝึกอบรมพนักงานทุกฝ่ายทุกระดับ โดยฝ่ายฝึกอบรมและพัฒนาของบริษัทฯ มีหน้าที่ในการวางแผนการจัดทำหลักสูตรและดำเนินการฝึกอบรม โดยมีหลักสูตรทั้งด้านการบริหารจัดการสำหรับผู้บริหาร ด้านพัฒนาทัศนคติ พฤติกรรม และความรู้ของวิทยาการสมัยใหม่ ที่เปลี่ยนแปลงตลอดเวลา ด้านภาษาและวัฒนธรรมต่างๆ รวมทั้งการพัฒนาทักษะด้านเทคนิคเฉพาะด้าน ตลอดจนดำเนินการทบทวนการปฏิบัติงาน ซึ่งพนักงานทุกคนต้องเข้ารับการอบรมอย่างสม่ำเสมอ โดยจะมีการประเมินและติดตามผลการพัฒนาเป็นระยะ ๆ

นอกจากนี้บริษัทฯ ยังกำหนดให้มีการพัฒนาศักยภาพของพนักงานอย่างต่อเนื่อง โดยมีการวางแผนการฝึกอบรมสำหรับพนักงานตั้งแต่แรกเข้า ซึ่งนอกเหนือจากการฝึกอบรมทั่วไปแล้ว ยังกำหนดให้มีการฝึกอบรมตามวิชาชีพให้แก่พนักงานแต่ละสายงาน ไม่ว่าจะเป็นการจัดฝึกอบรมภายในบริษัทฯ โดยนำวิทยากรที่มีความรู้ความสามารถจากสถาบันที่มีชื่อเสียงเข้ามาให้ความรู้และคำแนะนำ หรือการจัดส่งพนักงานไปรับการฝึกอบรมภายนอกบริษัทฯ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดผลสัมฤทธิ์ที่ทักษะ ความรู้ความชำนาญ และความสามารถทั้งภาคทฤษฎีและปฏิบัติ รวมถึงมีทัศนคติที่ดี

ค่าใช้จ่ายในการพัฒนาพนักงาน

หน่วย : ล้านบาท

รายการในการพัฒนาพนักงาน	ปี 2555	ปี 2554	ปี 2553
รายการในการพัฒนาพนักงานทั่วไป	98	90	133
รายการในการพัฒนานักบิน	455	659	337
รายการในการพัฒนาพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน	8	14	11
รวม	561	763	481

การบริหารงานแรงงานสัมพันธ์ สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจการบินไทย และการคุ้มครองแรงงาน

แนวทางด้านแรงงานสัมพันธ์ของบริษัทฯ

บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะส่งเสริมแรงงานสัมพันธ์ที่ดีระหว่างนายจ้างและลูกจ้าง เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการบริหารจัดการให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ. 2543 โดยบริษัทฯ ใช้ระบบการปรึกษาหารือร่วมกันในรูปแบบของคณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ ซึ่งกำหนดให้มีการประชุมร่วมกันอย่างน้อยเดือนละหนึ่งครั้ง โดยมีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาให้ความเห็นเกี่ยวกับการปรับปรุงประสิทธิภาพในการดำเนินงานของบริษัทฯ ตลอดจนส่งเสริมและพัฒนาการแรงงานสัมพันธ์ หาทางปรองดองและระงับข้อขัดแย้งในบริษัทฯ พิจารณาปรับปรุงระเบียบข้อบังคับในการทำงาน อันเป็นประโยชน์ต่อนายจ้าง ลูกจ้างและบริษัทฯ ร่วมกันปรึกษาหารือเพื่อแก้ไขปัญหาตามคำร้องทุกข์ของลูกจ้างหรือสหภาพแรงงานฯ รวมถึงการร้องทุกข์ที่เกี่ยวกับการลงโทษทางวินัย ตลอดจนปรึกษาหารือเพื่อพิจารณาปรับปรุงสภาพการจ้าง เป็นต้น ซึ่งจากการประชุมคณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ที่ผ่านมา แม้ว่าจะมีการยื่นข้อเรียกร้องตามกฎหมายบ้างก็ตาม แต่ก็สามารถเจรจาทำความเข้าใจและตกลงกันได้ด้วยดีเสมอมาตามกระบวนการและขั้นตอนที่กฎหมายกำหนด

แนวทางด้านการคุ้มครองแรงงาน

บริษัทฯ เห็นถึงความสำคัญและคำนึงถึงความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานของพนักงาน เนื่องจากลักษณะงานที่มีความแตกต่างกันในแต่ละสายงาน จึงจัดให้มีคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานโดยมีการจัดสรรจากฝ่ายบริหารและฝ่ายลูกจ้างหน่วยงานต่างๆ ของบริษัทฯ ร่วมเป็นกรรมการเพื่อพิจารณาหาแนวทางและดำเนินการให้ถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนด รวมถึง ร่วมกันตรวจสอบและจัดหาอุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้ต่างๆ เพื่อให้การปฏิบัติงานเป็นไปด้วยความสะดวก รวดเร็วและมีความปลอดภัยสูงสุด เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุ หรือภัยอันตรายที่อาจเกิดขึ้นได้กับพนักงานของบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ดำเนินการให้ความคุ้มครองแรงงาน ตามที่กฎหมายกำหนดไว้

คู่มือกรรมการบริษัทฯ

ในฐานะที่คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้รับมอบอำนาจจากผู้ถือหุ้นให้ดำเนินการกิจต่างๆ ของบริษัทฯ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ผู้ถือหุ้น มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการกำหนดนโยบายและทิศทางการดำเนินงานของบริษัทฯ และควบคุมการดำเนินงานของฝ่ายบริหารให้เป็นไปตามนโยบายและทิศทางที่กำหนด รวมทั้งมีหน้าที่ในการปฏิบัติหน้าที่ให้เป็นไป

ตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ และข้อบังคับของบริษัทฯ ตลอดจนปฏิบัติหน้าที่ให้เป็นไปตามมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นด้วยความซื่อสัตย์สุจริต และระมัดระวังรักษาผลประโยชน์ของบริษัทฯ ด้วยความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้เสีย ซึ่งได้แก่ ผู้ถือหุ้น นักลงทุน พนักงาน ลูกค้า คู่ค้า เจ้าหนี้ หน่วยงานของรัฐ ชุมชน และสิ่งแวดล้อม

ดังนั้น เพื่อให้ภารกิจหลักของคณะกรรมการบริษัทฯ ดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล บริษัทฯ จึงได้จัดทำคู่มือกรรมการบริษัทฯ ขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจ ในบทบาท หน้าที่ ความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ ต่อผู้ถือหุ้น รวมทั้งเพื่อให้เข้าใจถึงหลักเกณฑ์ที่สำคัญเกี่ยวกับคณะกรรมการ และคณะกรรมการชุดต่างๆ นโยบาย ข้อมูลที่สำคัญของบริษัทฯ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องในการบริหารจัดการ หลักเกณฑ์ กฎระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการ

9. การควบคุมภายในและการตรวจสอบภายใน

บริษัทฯ จัดให้มีระบบการควบคุมภายในที่เพียงพอกับการดำเนินการธุรกิจและมีการติดตามประเมินผลอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้ความมั่นใจว่าระบบที่วางไว้สามารถดำเนินไปได้อย่างเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมที่มีการเปลี่ยนแปลงและสอดคล้องกับระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ โดยมีโครงสร้างการควบคุมภายในครบทั้ง 5 องค์ประกอบตามมาตรฐาน (Committee of Sponsoring Organization of The Treadway Commission : COSO) ทั้งนี้ ผลการประเมินการควบคุมภายใน สรุปได้ดังนี้

1. สภาพแวดล้อมการควบคุม

บริษัทฯ มีสภาพแวดล้อมการควบคุมในภาพรวมที่เพียงพอและเหมาะสม มีปัจจัยเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมการควบคุมภายในที่สนับสนุนการควบคุมภายในเป็นอย่างดีและมีประสิทธิผล สอดคล้องกับนโยบายการควบคุมภายในของบริษัทฯ โดยจัดให้มีคู่มือประมวลบรรษัทภิบาลและจริยธรรมแจกจ่ายให้พนักงานถือปฏิบัติ มีการกำหนดนโยบายในการเปิดเผยความขัดแย้งทางผลประโยชน์สำหรับผู้บริหารระดับสูง มีการสรรหาและแต่งตั้งพนักงานตามระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการบริหารงานบุคคล และมีการจัดทำ ทบทวนและปรับปรุงคำบรรยายลักษณะงาน (Job Description) ของผู้บริหารและพนักงานทุกคนให้ถูกต้องและทันสมัยอย่างสม่ำเสมอ การเลื่อนตำแหน่งและอัตราเงินเดือนขึ้นอยู่กับผลการประเมินการปฏิบัติงานซึ่งมีการประเมินทุก 6 เดือน ตลอดจนมีการกำหนดให้ใช้ดัชนีวัดผลการดำเนินงานที่สำคัญ (KPI) โดยระบุไว้ในคำรับรองการปฏิบัติหน้าที่ของผู้บริหาร (Performance Management) ตั้งแต่ระดับผู้จัดการแผนกขึ้นไป เพื่อให้การปฏิบัติหน้าที่บรรลุผลตามเป้าหมายนอกจากนี้ยังมีการให้เงินรางวัลพิเศษ (Incentive) เพื่อเป็นแรงจูงใจให้พนักงานปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความสามารถ มีการวางแผนและทบทวนอัตราค่าจ้างคนให้เหมาะสม รวมทั้งมีการปรับปรุงคู่มือการปฏิบัติงาน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการและการควบคุมภายในให้ดียิ่งขึ้น อีกทั้งยังส่งเสริมการสร้างวัฒนธรรมองค์กร THAI Spirit และสนับสนุนให้พนักงานเข้ารับการอบรม เพื่อพัฒนาและเพิ่มพูนความรู้ความสามารถตลอดจนคุณธรรม จริยธรรมในการปฏิบัติหน้าที่ในงานที่รับผิดชอบ อย่างไรก็ตามบางฝ่ายยังอยู่ในระหว่างการปรับปรุงโครงสร้างภายในฝ่ายเพื่อให้เหมาะสมกับลักษณะงานและกระบวนการทำงานที่ได้มีการปรับเปลี่ยนไป ตลอดจนหลายฝ่ายยังขาดผู้บริหารและพนักงานที่มีความรู้ทักษะและความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน ดังนั้นบริษัทฯ จะดำเนินการปรับปรุงการจัดสรรทรัพยากรบุคคลให้เหมาะสม โดยวางแผนอัตราค่าจ้างคนในแต่ละช่วงอายุให้สอดคล้องกับความต้องการในแต่ละสาขา และพัฒนาบุคลากรในทุกระดับอย่างทั่วถึง ตลอดจนมีการปรับโครงสร้างองค์กรให้เหมาะสมกับการดำเนินธุรกิจ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการองค์กรอย่างยั่งยืนต่อไป

2. การบริหารความเสี่ยง

บริษัทฯ มีการประเมินความเสี่ยงอย่างเพียงพอ มีการกำหนดวัตถุประสงค์ วิสัยทัศน์ และพันธกิจไว้ในแผนยุทธศาสตร์ และแผนดำเนินงานเชิงกลยุทธ์ของบริษัทฯ โดยมีการกำหนดตัวชี้วัดความสำเร็จของแต่ละแผนฯ (Strategies Success Measures / SSM) มีการระบุ ประเมิน และวิเคราะห์ความเสี่ยงทั้งจากภายในและภายนอกมีการจัดทำค่าดัชนีชี้วัดความเสี่ยงหลัก (Key Risk Indicator / KRI) เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการเตือนภัยล่วงหน้า (Early Warning) สำหรับความเสี่ยงระดับองค์กรทุกรายการ นอกจากนี้มีการกำหนดให้การบริหารความเสี่ยงเป็น Key Performance Indicator (KPI) ของผู้บริหารระดับผู้อำนวยการใหญ่ (Vice President) ขึ้นไป และหน่วยงานทุกฝ่ายในบริษัทฯ มีการจัดการความเสี่ยงภายในฝ่าย รวมถึงการจัดทำรายงานการบริหารความเสี่ยงทุกไตรมาส ตามเกณฑ์ที่ระบุไว้ในคู่มือการบริหารความเสี่ยงซึ่งใช้เป็นกรอบ และเป็นแนวทางในการบริหารความเสี่ยงของบริษัทฯ มีฝ่ายบริหารความเสี่ยงทำหน้าที่ติดตามความคืบหน้าของแผนปฏิบัติการในการควบคุมความเสี่ยงอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ โดย

จัดทำรายงานความคืบหน้าการบริหารความเสี่ยงระดับองค์กรเสนอต่อคณะกรรมการฝ่ายบริหารงานนโยบาย คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง และคณะกรรมการบริษัท เป็นประจำ รวมทั้งมีคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง รับผิดชอบในการ กำกับ ดูแล ติดตามและให้คำแนะนำการบริหารความเสี่ยงอย่างต่อเนื่อง

3. การควบคุมการปฏิบัติงานของฝ่ายบริหาร

บริษัทฯ มีกิจกรรมการควบคุมที่เพียงพอ ตลอดจนสอดคล้องกับวัตถุประสงค์และผลการประเมินความเสี่ยงของบริษัท มีนโยบาย คู่มือการปฏิบัติงานและระเบียบปฏิบัติสำหรับกิจกรรมที่สำคัญเป็นลายลักษณ์อักษร ซึ่งพนักงานถือปฏิบัติภายใต้การกำกับดูแลของหัวหน้างาน และผู้บังคับบัญชาตามสายงาน เช่น ระเบียบฯ ว่าด้วยอำนาจหน้าที่ทางการเงิน ระเบียบฯ ว่าด้วยการบริหารงานบุคคล และระเบียบฯ ว่าด้วยการพัสดุ เป็นต้น อย่างไรก็ตามบางฝ่ายอยู่ในระหว่างการปรับปรุงคู่มือการปฏิบัติงานให้สอดคล้องกับภาระหน้าที่ของงานตามโครงสร้างและลักษณะการทำงานใหม่ มีการปรับปรุงคู่มือปฏิบัติงานอย่างสม่ำเสมอ มีการแบ่งแยกหน้าที่รับผิดชอบการปฏิบัติงานที่สำคัญ มีการเก็บรักษาทรัพย์สินที่มีค่าไว้อย่างปลอดภัย และมีการตรวจนับทรัพย์สินกับทะเบียนทรัพย์สินทุกปี มีการสอบทานผลการดำเนินงาน โดยฝ่ายบริหารอย่างสม่ำเสมอ มีการปฏิบัติตามระเบียบกฎเกณฑ์ที่เป็นมาตรฐานสากลขององค์กรต่างๆ เช่น IATA, ICAO, กรมการบินพลเรือน และ ISO ต่างๆ เป็นต้น มีการติดตามและตรวจสอบการดำเนินงานทั้งจากสำนักงานตรวจสอบภายในของบริษัทฯ และจากหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้อง

4. ระบบสารสนเทศและการสื่อสารข้อมูล

บริษัทฯ มีระบบสารสนเทศ และการสื่อสารที่เพียงพอต่อการปฏิบัติงาน มีการใช้ระบบสารสนเทศสำหรับการบริหารและตัดสินใจของฝ่ายบริหาร มี Website ของบริษัทฯ และมีระบบ Intranet คือ THAISphere เพื่อสื่อสารข่าวสารและข้อมูลต่างๆ ภายในองค์กร หลายฝ่ายได้จัดทำ Webpage เพื่อสื่อสารข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานของฝ่าย ตลอดจนมีการรับข้อมูลข่าวสารจากภายนอกองค์กร เช่น นโยบายภาครัฐ ผลสำรวจความคิดเห็นของลูกค้า ผลการจัดอันดับของสายการบินจากองค์กรต่างๆ รายงานสถานการณ์ด้านเศรษฐกิจและการเมือง อุตสาหกรรมการบิน เทคโนโลยี และความก้าวหน้าด้านวิทยาการการสื่อสารและคมนาคม เป็นต้น บริษัทฯ ได้สนับสนุนการพัฒนาระบบสารสนเทศต่างๆ เช่น ระบบ SAP ซึ่งใช้สำหรับปรับปรุงการดำเนินงาน เพื่อให้สอดคล้องกับแผนกลยุทธ์ และกำลังอยู่ในระหว่างการพัฒนา ระบบ Data Warehouse ของบริษัทฯ เพื่อให้ข้อมูลต่างๆ เพื่อใช้ในการศึกษา วิเคราะห์ และใช้งาน ได้รับการรวบรวมไว้ในฐานข้อมูลเดียวกัน นอกจากนี้ยังได้จัดให้มีระบบการสื่อสารทั้งภายใน และภายนอกอย่างเพียงพอ เชื่อถือได้ และทันกาล เช่น มีการใช้ระบบ Internet มีการประชุมภายในฝ่าย มีการออกคำสั่ง ประกาศ จัดทำ Bulletin เช่น THAI's Today ตลอดจนมี Management Talk เพื่อสื่อสารข้อมูลที่สำคัญของบริษัทฯ จากผู้บริหารระดับสูงไปยังพนักงานโดยทั่วถึงผ่านระบบ Intranet ของบริษัทฯ และมีการสื่อสารข้อมูลผ่านโทรศัพท์มือถือ (SMS) และสื่อสังคมออนไลน์ต่างๆ (Social Media Network) นอกจากนี้ ยังเปิดโอกาสให้พนักงานได้เข้าถึงข้อมูลและองค์ความรู้ต่างๆ โดยผ่านช่องทาง Knowledge Base ในระบบ Intranet ของบริษัทฯ ซึ่งทำให้การปฏิบัติงานดำเนินไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ และทันต่อสถานการณ์ รวมทั้งมีการรับฟังและพิจารณาข้อร้องเรียนภายในองค์กรตามนโยบาย Whistle Blower และมีการรับฟังข้อร้องเรียนจากภายนอก อาทิ ลูกค้า คู่ค้า หรือผู้ถือหุ้น โดยผ่านทางสื่อต่างๆ เพื่อนำมาปรับปรุงการบริหารจัดการภายในองค์กรให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

5. ระบบติดตามประเมินผล

บริษัทฯ มีการติดตามประเมินผลการควบคุมภายในอย่างเพียงพอ และเหมาะสม ผู้บริหารทุกระดับ รับทราบ และตระหนักถึงความรับผิดชอบที่มีต่อการติดตามผลการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามแผนงาน โดยผู้บริหารจัดให้มีการประชุมภายในฝ่าย เพื่อติดตามผลการปฏิบัติงานให้บรรลุเป้าหมายตามดัชนีชี้วัด (KPI) มีการจัดทำรายงานผลการ

ปฏิบัติงานเปรียบเทียบกับเป้าหมายตามแผนงาน หรืองบประมาณ เสนอต่อผู้บริหารเพื่อพิจารณาปรับปรุงแก้ไขให้ เป็นไปตามเป้าหมายอย่างสม่ำเสมอ ทุกฝ่ายมีการประเมินการควบคุมภายใน และจัดทำรายงานการควบคุมภายในตาม ระเบียบคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดิน ข้อ 6 เป็นประจำทุกปี นอกจากนี้ ยังมีการตรวจสอบ และประเมินผลการควบคุม ภายในเป็นรายครั้ง โดยผู้ตรวจสอบจากสำนักงานการตรวจสอบภายในของบริษัท ซึ่งเป็นหน่วยงานอิสระขึ้นตรงต่อ คณะกรรมการตรวจสอบ ตลอดจนมีผู้ตรวจสอบจากหน่วยงานภายนอก เช่น Bureau Veritas, IATA Operational Safety Audit (IOSA), กรมการบินพลเรือน และองค์การมาตรฐานสากล (ISO) ต่างๆ เป็นต้น ซึ่งผู้บริหารได้ให้ความสำคัญและ มีการพิจารณาเพื่อปรับปรุงแก้ไขตามข้อเสนอแนะของผู้ตรวจสอบดังกล่าว

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการปฏิบัติงานอย่างโปร่งใส ตรวจสอบได้ รวมทั้งสนับสนุนให้มีระบบการ ตรวจสอบภายในที่ดี ความเป็นอิสระ จึงกำหนดให้สำนักงานการตรวจสอบภายใน มีสายการบังคับบัญชาขึ้นตรงต่อ คณะกรรมการบริษัท โดยคณะกรรมการบริษัท มอบหมายให้คณะกรรมการตรวจสอบเป็นผู้กำกับดูแล เพื่อให้ สำนักงานการตรวจสอบภายในสามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างเป็นอิสระและเที่ยงธรรม สามารถเพิ่มมูลค่า และปรับปรุงการ ดำเนินงานของบริษัท เพื่อช่วยให้บริษัท บรรลุเป้าหมาย ด้วยการประเมินและปรับปรุงประสิทธิภาพของการบริหาร ความเสี่ยง การควบคุมภายในและการกำกับดูแลอย่างเป็นระบบ และเป็นระเบียบ เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่า การดำเนินงานของบริษัท มีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล มีการใช้จ่ายและลงทุนอย่างคุ้มค่าสมประโยชน์ มีการจัดทำ รายงานทางการเงินที่เชื่อถือได้ ตามกำหนดเวลา มีการเปิดเผยข้อมูลที่เพียงพอตามรูปแบบที่กำหนด มีการดูแลรักษา ทรัพย์สินและผลประโยชน์ของบริษัท มิให้เกิดการสูญเสีย หรือความเสียหาย ซึ่งรวมถึงความเสียหายจากการทุจริต และการประพฤติมิชอบ รวมทั้งเพื่อให้มั่นใจว่าการปฏิบัติงานของหน่วยงานต่างๆ สอดคล้องกับนโยบาย กฎเกณฑ์ ระเบียบ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนมีการปรับปรุงการปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง มีการติดตามและประเมินผล การลงทุนในบริษัทย่อยและการร่วมลงทุนอื่นๆ ทั้งนี้ ภาระหน้าที่ของสำนักงานการตรวจสอบภายใน ยังรวมถึงการให้ คำปรึกษาแนะนำฝ่ายบริหารในการปรับปรุงการควบคุมภายในให้มีประสิทธิภาพ ประสิทธิผลมากยิ่งขึ้น

สำนักงานการตรวจสอบภายในปฏิบัติงานตรวจสอบกระบวนการทำงานของบริษัท รวมทั้งระบบ เทคโนโลยีสารสนเทศตามแผนการตรวจสอบที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการตรวจสอบ โดยสำนักงานการตรวจสอบ ภายในได้จัดทำแผนการตรวจสอบดังกล่าวตามแนวความเสี่ยง (Risk Based Audit) โดยพิจารณาถึงความสอดคล้อง กับกลยุทธ์ของบริษัท นอกจากนี้ สำนักงานการตรวจสอบภายในมีการปฏิบัติงานตรวจสอบเฉพาะกิจ ตามที่ คณะกรรมการตรวจสอบเห็นชอบ โดยรายงานผลการตรวจสอบต่อผู้บริหารที่รับผิดชอบ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และคณะกรรมการตรวจสอบเป็นประจำทุกไตรมาส ในกรณีที่พบหรือมีข้อสงสัยว่ามีรายการหรือการกระทำที่อาจ ก่อให้เกิดความเสียหายที่มีนัยสำคัญต่อผลการดำเนินงานของบริษัท หัวหน้าสำนักงานการตรวจสอบภายในจะ รายงานต่อกรรมการผู้อำนวยการใหญ่และคณะกรรมการตรวจสอบทันที

ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัท ได้ให้ความเห็นว่า ระบบการควบคุมภายในของบริษัท มีความเพียงพอกับ การดำเนินธุรกิจของบริษัท

10. รายการระหว่างกัน

รายการระหว่างกัน

บริษัทฯ มีรายการระหว่างกันที่สำคัญกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่ และนิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 ดังนี้

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2554	
กระทรวงการคลัง	<ul style="list-style-type: none"> ▪ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 51.03 ▪ กรรมการของบริษัทฯ ได้แก่ นายอารีพงศ์ ภู่ชอุ่ม เป็นปลัดกระทรวงการคลัง 	กระทรวงการคลังกู้เงินจากสถาบันการเงินต่างประเทศให้บริษัทฯ กู้ต่อ ประกอบด้วย <ul style="list-style-type: none"> ● เงินกู้ยืมระยะยาว ซึ่งยังคงมียอดคงค้างและดอกเบี้ยจ่าย ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> - เงินกู้ยืมระยะยาวคงค้าง - ดอกเบี้ยจ่าย 	1,225.26	1,273.28	การกำหนดราคา/เงื่อนไขเป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดเงื่อนไขกับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน โดยมีรายละเอียดเงื่อนไขสำคัญดังนี้ <p>อัตราดอกเบี้ย ร้อยละ 7.07 ต่อปี</p> <p>อายุเงินกู้ 20 ปี</p> <p>ครบกำหนดสัญญา 30 กันยายน 2556</p>
			90.67	87.06	

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2554	
		<ul style="list-style-type: none"> ● บริษัทฯ มีรายการเช่าที่ดินจากที่ราชพัสดุ กระทรวงการคลัง ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> - เช่าที่ดินราชพัสดุ จังหวัดระยอง - เช่าที่ดินราชพัสดุ จังหวัดขอนแก่น - เช่าที่ดินราชพัสดุ จังหวัดอุดรธานี - เช่าที่ดินราชพัสดุ จังหวัดสุราษฎร์ธานี - เช่าที่ดินราชพัสดุ จังหวัดกระบี่ 	4.58	4.41	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2554	
ธนาคารออมสิน	<ul style="list-style-type: none"> ▪ กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมธนาคารออมสิน ▪ กรรมการของบริษัทฯ ได้แก่ นายสุธรรม ศิริทิพย์สาคร เป็นกรรมการของธนาคารออมสิน <p>หมายเหตุ นายสุธรรม ศิริทิพย์สาคร เป็นกรรมการของบริษัทฯ เมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน 2555</p>	1.บริษัทฯ ได้กู้เงินจากธนาคารออมสิน ประกอบด้วย <ul style="list-style-type: none"> • เงินกู้ยืมระยะยาว - ยอดเงินคงค้าง - ดอกเบี้ยจ่าย 	3,462.00 279.58	5,034.00 222.41	การกำหนดราคา/เงื่อนไขเป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดเงื่อนไขกับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน โดยมีรายละเอียดเงื่อนไขสำคัญ ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> - สัญญาเงินกู้ระยะยาว มียอดคงค้าง 3 ฉบับ คือ 1) อัตราดอกเบี้ย MLR ลบร้อยละ 1.9 ต่อปี มีอายุเงินกู้ 5 ปี ครบกำหนดสัญญา 9 กรกฎาคม 2557 2) อัตราดอกเบี้ย THBFIX บวกร้อยละ 0.65 ต่อปี มีอายุเงินกู้ 7 ปี ครบกำหนดสัญญา 8 ตุลาคม 2558 3) อัตราดอกเบี้ย THBFIX บวกร้อยละ 0.55 ต่อปี มีอายุเงินกู้ 7 ปี ครบกำหนดสัญญา 13 ตุลาคม 2558

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2554	
		2. บริษัทฯ ทำสัญญาวงเงินกู้ ประเภทเงินทุนหมุนเวียน กับ ธนาคารออมสิน จำนวนเงินไม่ เกิน 7,000 ล้านบาท - ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้	17.31	13.71	การกำหนดราคา/เงื่อนไขเป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่ง เป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดเงื่อนไขกับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - สัญญาวงเงินกู้หมุนเวียน (Committed Revolving Credit Line) - ระยะเวลาไม่เกิน 7 ปี นับจากวันที่ลงทุนในสัญญา เงินกู้ - อัตราดอกเบี้ย FDR (Fixed Deposit Rate) บวก ร้อยละ 1.9 ต่อปี หรือบวกร้อยละ 2.375 ต่อปี หาก บริษัทฯ มีได้มีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจ - ค่าธรรมเนียมผูกพันเงินกู้ (Commitment fee) ร้อยละ 0.25 ต่อปีของวงเงินกู้ที่ยังไม่ได้เบิก ปัจจุบันยังไม่มีการเบิกใช้วงเงินกู้ดังกล่าว
		3. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสาร เครื่องบิน ให้บริการเช่าพื้นที่ และบริการอื่นๆ แก่ธนาคาร ออมสิน - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	1.51 0.37	7.14 1.05	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนด ให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2554	
ธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย	<ul style="list-style-type: none"> ▪ กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย ▪ กรรมการของบริษัทฯ ได้แก่ นายธีรศักดิ์ สุวรรณยศ เป็นกรรมการผู้จัดการของธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย หมายเหตุ นายธีรศักดิ์ สุวรรณยศ ครบวาระดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 4 กรกฎาคม 2555 ของธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย	บริษัทฯ ได้กู้เงินระยะยาวจากธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย ซึ่งยังคงมียอดคงค้างและผลกำไรที่ต้องชำระดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> - เงินกู้ยืมระยะยาวคงค้าง - การชำระผลกำไร 	500.00	1,000.00	การกำหนดราคา/เงื่อนไขเป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดเงื่อนไขกับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน โดยมีรายละเอียดเงื่อนไขสำคัญ ดังนี้ อัตรากำไร SPRL ลบร้อยละ 1.00 ต่อปี อายุเงินกู้ 5 ปี ครบกำหนดสัญญา 31 ธันวาคม 2556
			55.04	80.41	

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2554	
ธนาคารเพื่อการส่งออกและ นำเข้าแห่งประเทศไทย	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย 	บริษัทฯ ทำสัญญาวางเงินกู้ประเภทเงินทุนหมุนเวียน กับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย จำนวนเงิน 3,600 ล้านบาท - ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้	1.60	0.00	การกำหนดราคา/เงื่อนไขเป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดเงื่อนไขกับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน โดยมีรายละเอียดเงื่อนไขสำคัญ ดังนี้ - อายุเงินกู้ 5 ปี นับตั้งแต่วันที่ 20 กรกฎาคม 2555 – 20 กรกฎาคม 2560 - อัตราดอกเบี้ย THBFIX 3 เดือน บวกร้อยละ 2.25 ต่อปี - ค่าธรรมเนียมวงเงิน อัตราร้อยละ 0.20 ของวงเงินที่ผู้กู้เบิกใช้ในแต่ละครั้ง - ค่าธรรมเนียมผูกพันเงินกู้ (Commitment Fee) อัตราร้อยละ 0.10 ต่อปี - ผู้กู้ตกลงชำระค่าธรรมเนียมการชำระคืนก่อนกำหนด (Prepayment Fee) ในอัตราร้อยละ 2.0 ของจำนวนเงินที่ชำระคืนก่อนกำหนดเวลา ปัจจุบันยังไม่มี การเบิกใช้วงเงินกู้ดังกล่าว

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา	
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2554		
บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด และของบริษัทฯ 	1. บริษัทฯ ซื้อบริการฝากส่งไปรษณีย์ในประเทศและต่างประเทศ และจ้างขนส่งเทป Back up จากบริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 14.68 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 0.50	14.68	15.78	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด	
		2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน แก่บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด - ยอดรายได้รวม 2.45 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 0.85	2.45	0.79		0.16
การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย และของบริษัทฯ 	1. บริษัทฯ จ่ายค่า commission ในการจำหน่ายบัตรโดยสารของบริษัทฯ ในอัตราร้อยละ 5 แก่การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 1.19 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 0.77	1.19	0.00	0.00	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2554	
		2. บริษัทฯ ขยายบัตรโดยสารเครื่องบิน และให้เช่าสำนักงานสาขาที่จังหวัดตรัง แก่การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	164.47 32.33	56.89 6.28	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และของ บริษัทฯ ▪ กรรมการของบริษัทฯ ได้แก่ นายจุลสิงห์ วสันตสิงห์ เป็นกรรมการของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) 	1. บริษัทฯ ซื้อน้ำมันเครื่องบินและน้ำมันรถยนต์จากบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	8,515.46 33.82	9,481.92 443.69	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
		2. บริษัทฯ ขยายบัตรโดยสารเครื่องบิน แก่บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	383.92 51.47	160.69 18.69	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2554	
บริษัท บางจาก ปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน)	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลังซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่โดยทางอ้อมของบริษัทฯ บางจาก ปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) 	บริษัทฯ ซื้อน้ำมันเครื่องบินจากบริษัท บางจาก ปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 18,466.25 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 845.10 	18,466.25	18,965.57	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
บริษัท เบลูรี่คเกอร์ จำกัด (มหาชน)	<ul style="list-style-type: none"> กรรมการของบริษัทฯ ได้แก่ นายวีระวงศ์ จิตต์มิตรภาพ เป็นกรรมการบริษัท เบลูรี่คเกอร์ จำกัด (มหาชน) 	บริษัทฯ ซื้อสินค้าอุปโภคบริโภคจากบริษัท เบลูรี่คเกอร์ จำกัด (มหาชน) <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 13.70 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 1.73 	13.70	12.11	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ 	1.บริษัทฯ ประกอบกิจการและเช่าพื้นที่ในเขตท่าอากาศยานต่าง ๆ เพื่อใช้สำหรับจอดอากาศยานจอดพาหนะ ขนถ่ายสินค้า เก็บอุปกรณ์ภาคพื้นดิน เก็บตู้คอนเทนเนอร์ ตั้งสำนักงานสายการบิน และบริการอื่น ๆ จากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 5,765.09 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 240.51 	5,765.09	5,016.17	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2554	
		2. บริษัทฯ มีรายได้จากการขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และได้รับส่วนแบ่งรายได้ 2% จากการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน (Passenger Service Charges) ให้กับบริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 80.86 - ยอดลูกหนี้ค้าง 13.58 			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท ผลิตไฟฟ้าและน้ำเย็น จำกัด	<ul style="list-style-type: none"> ▪ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย และของบริษัทฯ ▪ การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท ผลิตไฟฟ้าและน้ำเย็น จำกัด 	บริษัทฯ ซื้อไอน้ำและน้ำเย็น จากบริษัท ผลิตไฟฟ้าและน้ำเย็น จำกัด <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 117.48 - ยอดเจ้าหนี้ค้าง 11.91 			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2554	
สถาบันการบินพลเรือน	<ul style="list-style-type: none"> ▪ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของสถาบันการบินพลเรือน และของบริษัทฯ ▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ คือ ร.ท. อธิศักดิ์ พัดชื่นใจ เป็นกรรมการของสถาบันการบินพลเรือน 	1. บริษัทฯ จัดส่งนักบินบริษัทฯ ไปอบรมด้านกิจการบิน จากสถาบันการบินพลเรือน <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 22.29 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 0.00 		10.43 0.00	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
		2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน แก่สถาบันการบินพลเรือน <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 0.11 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 0.00 		0.07 0.00	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
กรมการบินพลเรือน	<ul style="list-style-type: none"> ▪ กรรมการของบริษัทฯ ได้แก่ นายวรเดช หาญประเสริฐ เป็นอธิบดีกรมการบินพลเรือนของกรมการบินพลเรือน 	1. บริษัทฯ ซื้อบริการเช่าสำนักงานในเขตสนามบินตามสถานี และศาลานจอดสนามบินจาก กรมการบินพลเรือน <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 30.01 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 0.00 		10.59 10.00	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
		2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบินแก่กรมการบินพลเรือน <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 0.21 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 0.11 		0.56 0.04	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2554	
องค์กรเภสัชกรรม	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ขององค์กรเภสัชกรรม และของบริษัท 	1. บริษัท ซ็อยยาและเวชภัณฑ์ จากองค์กรเภสัชกรรม <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 0.12 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 0.00 			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
		2. บริษัท ขายบัตรโดยสาร เครื่องบิน แก่องค์การเภสัชกรรม <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 12.57 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 0.44 			

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2554	
บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์ เอเชีย จำกัด (บริษัทย่อย)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัทไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด โดย ถือหุ้นประมาณร้อยละ 55 ▪ กรรมการของบริษัทฯ ได้แก่ นายคณิต แสงสุพรรณ เป็น ประธานกรรมการ และ ผู้บริหารของบริษัทฯ คือ นายนิรุฒ มณีพันธ์ เป็น ประธานกรรมการ ของ บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์ เอเชีย จำกัด หมายเหตุ นายนิรุฒ มณีพันธ์ เป็นประธานกรรมการแทน นายคณิต แสงสุพรรณ ลาออก จากตำแหน่งประธานกรรมการ ของบริษัท ไทย- อะมาดิอุส เซาท์ อีสต์เอเชีย จำกัด เมื่อวันที่ 16 มีนาคม 2555 	1. บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด ลงทุน ในหุ้นกู้ของบริษัทฯ - ยอดคงเหลือหุ้นกู้	0.00	50.78	การกำหนดราคา/เงื่อนไขเป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่ง เป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดเงื่อนไขกับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน โดยมีรายละเอียด เงื่อนไขสำคัญดังนี้ อัตราดอกเบี้ย ร้อยละ 5.04 ต่อปี อายุหุ้นกู้คงเหลือ 1 ปี 7 เดือน ครบกำหนดสัญญา 22 พฤศจิกายน 2555
		2. บริษัทฯ ได้รับเงินมัดจำค่าเช่า พื้นที่ในอาคารสำนักงาน จังหวัดหาดใหญ่ และภูเก็ต จากบริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	0.13	0.13	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนด ให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2554	
		3. บริษัท ขายบัตรโดยสาร เครื่องบิน และให้บริการเช่า พื้นที่สำนักงานและอุปกรณ์ คอมพิวเตอร์ แก่บริษัท ไทย-อะมาติอุส เซาท์อีสต์ เอเซีย จำกัด - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	2.51 0.37	3.04 0.32	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนด ให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด (บริษัทย่อย)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัท เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด โดยถือหุ้น ประมาณร้อยละ 49 ▪ ผู้บริหารของบริษัท ได้แก่ นายโชคชัย ปัญญายงค์ เป็น ประธานกรรมการ และ นางวสุกานต์ วิศาลสวัสดิ์ นายตнуช บุนนาค และ นายนิรุฒ มณีพันธ์ เป็น กรรมการของบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด 	1. บริษัท ซื้อบริการจัดส่ง พนักงานแรงงานภายนอก เพื่อปฏิบัติงานในบริษัท จาก บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	515.02 0.01	67.38 2.53	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนด ให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไป ตามราคาตลาด
		2. บริษัท ให้บริการเช่าพื้นที่ สำนักงานและอุปกรณ์ สำนักงาน แก่บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	21.30 169.13	0.36 0.00	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนด ให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด (บริษัทย่อย)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัท เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง 	บริษัท ให้บริการใช้เครื่องมือและ อุปกรณ์ในการฝึกอบรมด้านการ			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนด ให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2554	
	จำกัด โดยถือหุ้นประมาณ ร้อยละ 49 <ul style="list-style-type: none"> ▪ ผู้บริหารของบริษัท ได้แก่ นาวาอากาศตรีอิษฏาภรณ์ วัฒนางกูร เป็นประธาน กรรมการ นายโชคชัย ปัญญาณรงค์ นางวสุกานต์ วิศวาสวัสดิ์ และนายธงชัย สิงห์กุล เป็นกรรมการของ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด <p>หมายเหตุ นายธงชัย สิงห์กุล เป็นกรรมการแทนนางวสุกานต์ วิศวาสวัสดิ์ ลาออกจากตำแหน่ง กรรมการ เมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2555 และนาย โชคชัย ปัญญาณรงค์ ลาออกจาก ตำแหน่งกรรมการบริษัทไทย ไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด ตามมติ คณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 4/2555 เมื่อวันที่ 16 มีนาคม 2555</p>	บิน และให้บริการเช่าพื้นที่ สำนักงานและอุปกรณ์สำนักงาน แก่ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 13.44 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 6.48 		5.88 0.00	

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2554	
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (บริษัทย่อย)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด ร้อยละ 49 ▪ กรรมการของบริษัทฯ ได้แก่ นายอภิพร ภาษวิทย์ เป็นประธานกรรมการ และนาย วีระวงศ์ จิตต์มิตรภาพ เป็นกรรมการ และผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ นายโชคชัย ปัญญาณรงค์ นายธีรพล โชติชนาภิบาล และนายนิรุฒ มณีพันธ์ เป็นกรรมการของบริษัทสายการบินนกแอร์ จำกัด <p>หมายเหตุ นายนิรุฒ มณีพันธ์ เป็นกรรมการแทนนายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ ตามมติคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 10/2555 เมื่อวันที่ 27 กรกฎาคม 2555 ของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด</p>	1. บริษัทฯ ชำระค่าบริการอุปกรณ์บริการภาคพื้นจังหวัด อุบลราชธานี และค่า Engineer Licence ของบริษัทสายการบินนกแอร์ จำกัด <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 8.39 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 0.57 			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
		2. บริษัทฯ ให้บริการเช่าเครื่องบินและให้บริการด้านธุรกิจการบินแก่บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด ทั้งนี้ รายได้จากการให้บริการด้านธุรกิจการบินโดยหลักประกอบด้วย ค่าซ่อมบำรุงอากาศยาน ค่าซ่อมบำรุงอุปกรณ์ ค่าน้ำมันเครื่องบิน เป็นต้น <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 532.88 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 75.05 			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2554	
บริษัท ทวีร์เอี๊ยงหลวง จำกัด (บริษัทย่อย)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท ทวีร์เอี๊ยงหลวง จำกัด ร้อยละ 49 ▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นายปานทิต ชนะภักย์ และนาย นิรุฒ มณีพันธ์ เป็นกรรมการของบริษัท ทวีร์เอี๊ยงหลวง จำกัด 	1. บริษัทฯ จ่ายค่าตอบแทน (Commission) จากการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ของบริการเอี๊ยงหลวง แก่บริษัท ทวีร์เอี๊ยงหลวง จำกัด			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
		<ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 0.50 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 0.00 			
		2. บริษัทฯ ขายทวีร์เอี๊ยงหลวง ให้แก่บริษัท ทวีร์เอี๊ยงหลวง จำกัด			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		<ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 10.01 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 0.96 			

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2554	
บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์ เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด (บริษัทร่วม)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัท ถือหุ้นในบริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด ประมาณร้อยละ 40 ▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นายปานทิต ชนะภัย เป็น ประธานกรรมการ และ เรืออากาศเอกมนตรี จำเรียง เป็นกรรมการของบริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด <p>หมายเหตุ เรืออากาศเอกมนตรี จำเรียง ลาออกจากตำแหน่ง กรรมการบริษัท บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด ตามมติ คณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 4/2555 เมื่อวันที่ 16 มีนาคม 2555</p>	บริษัท ซื่อบริการห้องพักของ บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด สำหรับ ผู้โดยสารของบริษัทฯ	0.00	0.41	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนด ให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไป ตามราคาตลาด
		- ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหน้าที่คงค้าง	0.00	0.00	

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2554	
บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบิน กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (บริษัทร่วม)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัท ถือหุ้นในบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบิน กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ประมาณร้อยละ 22.59 ▪ ผู้บริหารของบริษัท คือ นายโชคชัย ปัญญาสงค์ เรืออากาศเอกมนตรี จำเริญ เป็นกรรมการของบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบิน กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หมายเหตุ นายโชคชัย ปัญญา สงค์ ลาออกจากกรรมการ บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบิน กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ตาม มติคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 4/2555 เมื่อวันที่ 16 มีนาคม 2555 	1. บริษัท ซื้อบริการเติมน้ำมัน เครื่องบินจากบริษัท บริการ เชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 316.41 - ยอดเจ้าหนี้ค้าง 0.00			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนด ให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไป ตามราคาตลาด
		2. บริษัท มีการให้บริการขนส่ง และการบริการด้านอาหาร ให้แก่บริษัท บริการเชื้อเพลิง การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) - ยอดรายได้รวม 0.05 - ยอดลูกหนี้ค้าง 0.04			

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2554	
บริษัท โรงแรมรอยัล ออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) (บริษัทร่วม)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัท ถือหุ้นในบริษัท โรงแรมรอยัล ออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) ประมาณร้อยละ 24 ▪ ผู้บริหารของบริษัท คือ นายปานทิต ชนะภัย และ นายธีรพล โชติชนาภิบาล เป็นกรรมการของบริษัท โรงแรมรอยัล ออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) 	1. บริษัท ซื้อบริการห้องพักของ บริษัท โรงแรมรอยัล ออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) สำหรับผู้โดยสารของบริษัท	2.63	4.47	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
		- ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้ค้าง	0.00	0.03	
		2. บริษัท ขายค่าโฆษณา ใน ROH BROCHURE ให้แก่ บริษัท โรงแรมรอยัล ออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)	0.15	0.15	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้ค้าง	0.00	0.00	

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2554	
บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด (บริษัทร่วม)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด ประมาณร้อยละ 30 ▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นายสาธก วรตะริน เป็นประธานกรรมการของบริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด <p>หมายเหตุ นายสาธก วรตะริน เกษียณอายุ เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2555</p>	1. บริษัทฯ ซื้ออาหารและบริการจากบริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 15.55 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 0.00 	15.55	11.01	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
		2. บริษัทฯ มีรายได้จากการขายวัตถุดิบและการให้บริการแก่บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 3.45 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 0.01 	3.45	3.36	
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด (บริษัทร่วม)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด ประมาณร้อยละ 30 ▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ คือ นางวสุกานต์ วิศาลสวัสดิ์เป็นกรรมการของบริษัท โรงแรมท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ จำกัด 	1. บริษัทฯ ซื้อบริการห้องพักจากบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด สำหรับผู้โดยสารของบริษัทฯ <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 19.76 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 0.11 	19.76	28.39	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
		2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน แก่ บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 0.02 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 0.00 	0.02	0.02	

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2554	
บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บริษัทร่วมลงทุน)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และของบริษัทฯ ▪ บริษัทฯ ถือหุ้น ประมาณร้อยละ 2.00 ในบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ คือ นาวาอากาศตรีอัษฎายุทธ วัฒนางกูร เป็นกรรมการของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด 	1. บริษัทฯ ซื้อบริการนำร่อง (Navigation) และเช่าอุปกรณ์จากบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	1,377.22	1,224.70	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
		<ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหน้าที่คงค้าง 	10.33	101.89	
		2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และให้บริการขนส่งแก่บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	6.63	3.94	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		<ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง 	0.83	0.47	

ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังมีรายการระหว่างกันที่เป็นค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับบริการสาธารณูปโภคต่าง ๆ (ซึ่งประกอบด้วย ค่าไฟฟ้า ประปา และโทรศัพท์) ที่บริษัทฯ มีการทำรายการกับหน่วยงานของรัฐ และ/หรือรัฐวิสาหกิจที่ทำหน้าที่เป็นผู้ให้บริการสาธารณูปโภคต่าง ๆ ดังกล่าว เป็นจำนวนเงิน 217.33 ล้านบาท สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 และมียอดคงค้าง 3.31 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555

ความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของรายการระหว่างกัน

คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณารายการระหว่างกันสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 และมีความเห็นว่ารายการระหว่างกันดังกล่าว เป็นรายการที่เป็นไปตามธุรกิจปกติของบริษัทฯ มีความสมเหตุสมผลมีการกำหนดราคาและเงื่อนไขอื่นๆ ตามราคาตลาดเช่นเดียวกับการกำหนดราคาให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และไม่มีการถ่ายเทผลประโยชน์ระหว่างบริษัทฯ และบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง

ขั้นตอนการอนุมัติการทำรายการระหว่างกัน

การเข้าทำรายการระหว่างกันข้างต้น เป็นไปตามธุรกิจปกติของบริษัทฯ และได้ดำเนินการอนุมัติตามขั้นตอนของบริษัทฯ ซึ่งมีมาตรการที่รัดกุมของระเบียบราชการและรัฐวิสาหกิจ ทั้งนี้ กรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียในเรื่องนั้นๆ จะไม่มีส่วนในการอนุมัติการทำรายการ

นโยบายการทำรายการระหว่างกันในอนาคต

คณะกรรมการตรวจสอบและบริษัทฯ จะร่วมกันดูแลรายการระหว่างกันดังกล่าวที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตว่าจะ เป็นไปด้วยความสมเหตุสมผลและมีอัตราตอบแทนที่ยุติธรรม พร้อมทั้งผ่านการอนุมัติตามขั้นตอนและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องอย่างถูกต้อง และจะเปิดเผยชนิดและมูลค่าของรายการระหว่างกันของบริษัทฯ กับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง ภายใต้ประกาศและข้อบังคับของคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) คณะกรรมการกำกับตลาดทุน สำนักงาน ก.ล.ต. และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (ตลท.)

11. ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

ข้อมูลทางการเงินโดยสรุป

	งบการเงินรวม		
	ปี 2555	ปี 2554 (ปรับปรุงใหม่)	ปี 2553 (ปรับปรุงใหม่)
งบกำไรขาดทุน			
รายได้รวม (ล้านบาท)	213,530	194,342	184,270
ค่าใช้จ่ายรวม (ล้านบาท)	206,426	202,259	167,613
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้ (ล้านบาท)	7,104	(7,917)	16,657
กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ (ล้านบาท)	6,229	(10,197)	14,744
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ (ล้านบาท)	6,510	(10,162)	14,792
งบดุล			
รวมสินทรัพย์ (ล้านบาท)	304,096	273,956	296,070
รวมหนี้สิน (ล้านบาท)	234,278	211,009	220,176
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น (ล้านบาท)	69,818	62,947	75,894
หุ้น			
จำนวนหุ้นสามัญที่ออกและชำระแล้ว (ล้านหุ้น)	2,182.77	2,182.77	2,182.77
มูลค่าหุ้นที่ตราไว้ (บาท)	10.00	10.00	10.00
กำไร (ขาดทุน) สุทธิต่อหุ้น (บาท)	2.85	(4.67)	8.06
เงินปันผลจ่ายต่อหุ้น (บาท)	0.50	-	1.25
อัตราส่วนทางการเงิน			
อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิต่อรายได้รวม (ร้อยละ)	3.0	(5.2)	8.0
อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์รวม ⁽¹⁾ (ร้อยละ)	2.3	(3.6)	5.2
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ⁽²⁾ (ร้อยละ)	9.8	(14.6)	24.1
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ⁽³⁾ (เท่า)	2.3	2.3	1.9

หมายเหตุ : มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 19 ผลประโยชน์ของพนักงานถือปฏิบัติกับงบการเงินสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2554 เป็นต้นไป และ ปี 2553 ได้ปรับผลกระทบที่เกิดจากการนำมาตรฐานการบัญชีที่ออกใหม่มาใช้เพื่อให้สามารถเปรียบเทียบกันได้

(1) อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์รวม เท่ากับ กำไรสุทธิ/สินทรัพย์รวมเฉลี่ย

(2) อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น เท่ากับ กำไรสุทธิ/ส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย

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

งบการเงิน

สรุปรายงานการตรวจสอบงบการเงินของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินในระยะ 3 ปีที่ผ่านมา

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่รับรองทั่วไปสำหรับ งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ ปี 2555 ปี 2554 และ 2553 โดยได้แสดงความเห็นและรายงานการตรวจสอบดังนี้

งบการเงินปี 2555

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเห็นว่า งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการแสดงฐานะการเงินรวมและฐานะการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และของเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ตามลำดับ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 ผลการดำเนินงานรวมและผลการดำเนินงานเฉพาะกิจการและกระแสเงินสดรวมและกระแสเงินสดเฉพาะกิจการสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

งบการเงินปี 2554

งบการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน แสดงความเห็นแบบไม่มีเงื่อนไข ขอให้สังเกตหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 3 และข้อ 4 ในระหว่างปีปัจจุบัน บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชีและมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ออกและปรับปรุงใหม่ ซึ่งออกโดยสภาวิชาชีพบัญชี เพื่อจัดทำและนำเสนองบการเงินนี้ ทั้งนี้บริษัทฯ ได้ปรับย้อนหลังงบการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 และสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน เพื่อให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชี เนื่องจากการนำมาตรฐานการบัญชีและมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ออกและปรับปรุงใหม่ดังกล่าวมาถือปฏิบัติ

งบการเงินปี 2553

งบการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน แสดงความเห็นแบบไม่มีเงื่อนไข ขอให้สังเกตหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.31 เรื่อง การรับมอบเครื่องบินแอร์บัส A330-300 ซึ่งเป็นเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าการเงินที่บริษัทฯ รับมอบไว้จำนวน 5 ลำ โดยไม่มีแก้อี้โดยสารชั้นประหยัดและบริษัทฯ อาจต้องชำระคืนเงินกู้คงค้างทั้งหมดหากไม่สามารถติดตั้งแก้อี้ได้ภายในกำหนด

ตารางสรุปงบการเงินรวมสำหรับระยะ 3 ปีที่ผ่านมา

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ปี 2555	ปี 2554	ปี 2553 (ปรับปรุงใหม่)
งบกำไรขาดทุน :			
ค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกิน	173,458	154,646	144,862
ค่าระวางขนส่ง	25,857	27,245	27,391
ค่าไปรษณีย์ภัณฑ์	907	847	839
กิจการอื่นๆ	8,901	8,259	7,497
ดอกเบี้ยรับและรายได้อื่น	4,407	3,345	3,681
รวมรายได้	213,530	194,342	184,270

รายการ	ปี 2555	ปี 2554	ปี 2553 (ปรับปรุงใหม่)
ค่าน้ำมันเครื่องบิน	80,179	76,389	56,519
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน*	32,087	31,009	34,525
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน	39,628	37,611	33,831
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	20,524	19,989	20,236
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	4,552	5,430	4,331
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	9,530	9,042	9,046
ค่าใช้จ่ายด้านการตลาด	6,833	5,885	6,103
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	893	733	675
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบินและสินทรัพย์	771	1,121	489
ค่าใช้จ่ายอื่น	9,169	7,149	6,056
ดอกเบี้ยจ่ายและค่าใช้จ่ายอื่นๆ	2,260	7,901	(4,198)
รวมค่าใช้จ่าย	206,426	202,259	167,613
กำไร (ขาดทุน) ก่อนหักภาษีเงินได้	7,104	(7,917)	16,657
ค่าใช้จ่าย (รายได้) ภาษีเงินได้สุทธิ	594	2,245	1,865
กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย	281	35	48
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	6,229	(10,197)	14,744
จำนวนหุ้นที่ออกและเรียกชำระแล้ว (ล้านหุ้น)	2,183	2,183	2,183
กำไร (ขาดทุน) สุทธิต่อหุ้น (บาท)	2.85	(4.67)	8.06

หมายเหตุ : มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 19 ผลประโยชน์ของพนักงานถือปฏิบัติกับงบการเงินสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2554 เป็นต้นไป และ ปี 2553 ได้ปรับผลกระทบที่เกิดจากการนำมาตรฐานการบัญชีที่ออกมาใหม่มาใช้เพื่อให้สามารถเปรียบเทียบกันได้

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ปี 2555	ปี 2554	ปี 2553 (ปรับปรุงใหม่)
งบกระแสเงินสด :			
กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	30,693	20,826	34,732
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	31,163	9,167	28,268
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์	(18,597)	(12,628)	(9,684)
เงินสดรับจากการจำหน่ายสินทรัพย์	183	285	375

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ปี 2555	ปี 2554	ปี 2553 (ปรับปรุงใหม่)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(14,764)	(11,030)	(8,872)
เงินสดรับ (จ่าย) จากหุ้นกู้	6,830	(1,538)	(10,955)
เงินสดรับจากการออกหุ้นสามัญ	-	-	4,839
เงินสดรับจากส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	-	-	9,911
เงินสดรับ (จ่าย) จากเงินกู้ระยะสั้น	-	-	(1,116)
เงินสดรับ (จ่าย) จากเงินกู้ยืมระยะยาว	(13,280)	(9,126)	8,110
เงินสดรับ (จ่าย) จากตัวสัญญาใช้เงิน	-	-	(750)
เงินสดสุทธิได้มา (ใช้ไป) ในกิจกรรมจัดหาเงิน	(12,426)	(19,238)	3,979
EBITDAR ⁽¹⁾	31,232	22,636	32,398
EBITDAR ต่อหุ้น (บาท)	14.31	10.37	14.84

หมายเหตุ : มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 19 ผลประโยชน์ของพนักงานถือปฏิบัติกับงบการเงินสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2554 เป็นต้นไป และปี 2553 ได้ปรับผลกระทบที่เกิดจากการนำมาตรฐานการบัญชีที่ออกมาใหม่มาใช้เพื่อให้สามารถเปรียบเทียบกันได้

⁽¹⁾ EBITDAR เท่ากับ EBITDA + ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ปี 2555	ปี 2554 (ปรับปรุงใหม่)	ปี 2553 (ปรับปรุงใหม่)
งบดุล :			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	20,048	16,666	37,680
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	71,611	58,805	78,088
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์-สุทธิ	218,568	204,995	206,118
รวมสินทรัพย์	304,096	273,956	296,070
รวมหนี้สินหมุนเวียน	82,683	70,675	80,736
หนี้สินระยะยาว	134,741	123,427	123,125
รวมหนี้สิน	234,278	211,010	220,176
ทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว	21,828	21,828	21,828
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	69,818	62,947	75,894

หมายเหตุ : มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 19 ผลประโยชน์ของพนักงานถือปฏิบัติกับงบการเงินสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2554 เป็นต้นไป และปี 2553 ได้ปรับผลกระทบที่เกิดจากการนำมาตรฐานการบัญชีที่ออกมาใหม่มาใช้เพื่อให้สามารถเปรียบเทียบกันได้

อัตราส่วนทางการเงินสำหรับระยะ 3 ปีที่ผ่านมา

รายการ	ปี 2555	ปี 2554	ปี 2553 (ปรับปรุงใหม่)
อัตราส่วนสภาพคล่อง :			
อัตราส่วนสภาพคล่อง (เท่า) ⁽¹⁾	2.05	2.17	2.46
อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว (เท่า)	0.45	0.49	0.70
อัตราส่วนสภาพคล่องกระแสเงินสด (เท่า)	0.41	0.12	0.37
อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า (เท่า)	11.69	10.36	10.14
ระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ย (วัน)	30.80	34.75	35.50
อัตราส่วนหมุนเวียนสินค้าคงเหลือ (เท่า)	21.54	21.83	21.10
ระยะเวลาขายสินค้าเฉลี่ย (วัน)	16.71	16.49	17.06
อัตราส่วนหมุนเวียนเจ้าหนี้ (เท่า)	27.85	23.22	21.34
ระยะเวลาชำระหนี้ (วัน)	12.93	15.51	16.87
Cash Cycle (วัน)	34.59	35.73	35.68
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการทำกำไร :			
อัตรากำไรขั้นต้น (%)	20.21	16.12	23.07
อัตรากำไรจากการดำเนินงาน (%) ⁽²⁾	2.94	(1.46)	4.34
อัตรารายได้อื่น (%)	1.09	1.36	1.90
อัตราส่วนเงินสดต่อการทำกำไร (%)	483.18	(533.90)	306.75
อัตรากำไรสุทธิ (%) ⁽³⁾	3.11	(5.32)	8.19
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (%) ⁽⁴⁾	9.81	(14.64)	24.08
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน :			
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (%) ⁽⁵⁾	2.25	(3.57)	5.19
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร (%)	12.63	4.76	16.67
อัตรากาไรหมุนของสินทรัพย์ (เท่า)	0.74	0.68	0.65
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน :			
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า) ⁽⁶⁾	2.27	2.26	1.93
อัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ย (เท่า) ⁽⁷⁾	4.57	3.04	5.43
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน (เท่า) ⁽⁸⁾	1.01	0.50	0.87
อัตรากาไรจ่ายปันผล (%)	-	-	-

หมายเหตุ : มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 19 ผลประโยชน์ของพนักงานถือปฏิบัติกับงบการเงินสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2554 เป็นต้นไป และ ปี 2553 ได้ปรับผลกระทบที่เกิดจากการนำมาตรฐานการบัญชีที่ออกมาใหม่มาใช้เพื่อให้สามารถเปรียบเทียบกันได้

- (1) อัตราส่วนสภาพคล่อง เท่ากับ สินทรัพย์หมุนเวียน / หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี และรายรับด้านการขนส่งที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้)
- (2) อัตรากำไรจากการดำเนินงาน เท่ากับ (รายได้จากการดำเนินงาน - ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงาน) / รายได้จากการดำเนินงาน
- (3) อัตรากำไรสุทธิ เท่ากับ กำไรสุทธิ / รายได้จากการดำเนินงาน
- (4) อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น เท่ากับ กำไรสุทธิ / ส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย
- (5) อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ เท่ากับ กำไรสุทธิ / สินทรัพย์รวมเฉลี่ย
- (6) อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น เท่ากับ (เงินกู้ยืมระยะสั้น+เงินกู้ยืมระยะยาวรวมส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี)/ส่วนของผู้ถือหุ้น
- (7) อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย เท่ากับ EBITDA/ดอกเบี้ยจ่าย
- (8) อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน เท่ากับ EBITDAR / (การชำระคืนหนี้สินระยะยาว+ดอกเบี้ยจ่าย+ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่)

ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ

ตารางต่อไปนี้แสดงการเปรียบเทียบรายได้และค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ โดยเทียบเป็นอัตราร้อยละของยอดขายได้จากการขายหรือการให้บริการในรอบระยะเวลาบัญชี 3 ปีที่ผ่านมา

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ปี 2555	ปี 2554	ปี 2553
รายได้			
รายได้จากค่าโดยสาร			
ในภูมิภาค	31.24	30.29	29.10
ระหว่างทวีป	25.69	29.22	29.18
ในประเทศ	10.85	7.22	6.86
เที่ยวบินไม่ประจำ	0.36	0.36	0.30
รายได้ค่าน้ำหนักส่วนเกิน	0.25	0.30	0.32
ค่าระวางขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์	8.81	14.76	15.68
รายได้จากกิจกรรมอื่นๆ	4.26	4.33	4.15
ค่าเงินประกันภัยและค่าธรรมเนียมน้ำมันเรียกเก็บจากผู้โดยสาร	18.54	13.52	14.41
รวมรายได้จากการขายหรือการให้บริการ	100.00	100.00	100.00
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน			
ค่าน้ำมันเครื่องบิน	38.34	40.00	31.30
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน*	15.34	16.24	19.12
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน	18.95	19.69	18.73
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	9.81	10.47	11.21
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	2.18	2.84	2.40
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	4.56	4.73	5.01
ค่าใช้จ่ายด้านการตลาด	3.27	3.08	3.38
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	0.43	0.38	0.37
ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น	4.00	3.50	3.16
รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	96.88	100.93	94.68
กำไรจากการดำเนินงาน	3.12	(0.93)	5.32
กำไรสุทธิ	2.98	(5.34)	8.16

หมายเหตุ : มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 19 ผลประโยชน์ของพนักงานถือปฏิบัติกับงบการเงินสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2554 เป็นต้นไป และ ปี 2553 ได้ปรับผลกระทบที่เกิดจากการนำมาตรฐานการบัญชีที่ออกมาใช้เพื่อให้สามารถเปรียบเทียบกันได้

คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 ของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบการเงินรวมสำหรับปี 2555 สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2554 ได้รวมงบการเงินของบริษัทย่อยเพิ่มขึ้นอีก 1 บริษัท ได้แก่ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด ซึ่งบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้ซื้อหุ้นเพิ่ม 5 ล้านหุ้น คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 10 ของหุ้นที่ออกและชำระแล้ว เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2554 ทำให้สัดส่วนการถือหุ้นเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 49 โดย บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีอำนาจควบคุมผ่านคณะกรรมการบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด

1. บทสรุปผู้บริหาร

ภาวะเศรษฐกิจโลกในปี 2555 ยังชะลอตัว โดยได้รับผลกระทบจากปัญหาเศรษฐกิจในสหภาพยุโรป จีน และญี่ปุ่น ส่งผลให้เศรษฐกิจของประเทศในภูมิภาคเอเชียชะลอตัวตามไปด้วย อย่างไรก็ตามอุตสาหกรรมการบินยังเติบโต โดยการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศในปี 2555 ในภาพรวมเติบโตอยู่ที่อัตราการร้อยละ 6.5 เท่ากับปีที่ผ่านมา โดยสายการบินในภูมิภาคตะวันออกกลางมีอัตราการเติบโตสูงสุด ตามมาด้วยภูมิภาคละตินอเมริกาและแอฟริกา และภูมิภาคแอฟริกา อย่างไรก็ตามอัตราการเติบโตของภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิกมีสถิติการเติบโตชะลอตัวกว่าปีที่ผ่านมา สาเหตุหลักจากภาวะเศรษฐกิจไม่เอื้ออำนวยและผลประกอบการที่ไม่ดีของสายการบินของประเทศอินเดียและมาเลเซีย ส่วนภูมิภาคอเมริกาเหนือมีอัตราเติบโตต่ำสุด สำหรับปริมาณการขนส่งสินค้าลดลงในอัตราการร้อยละ 1.2 ซึ่งเป็นผลสะท้อนถึงการเติบโตที่ชะลอตัวลงอย่างมากของการค้าโลกปี 2555 จากปัญหาด้านเศรษฐกิจในยุโรป การชะลอตัวของการส่งออกของจีน และการแข่งขันกันอย่างรุนแรงในภาคการขนส่งทางทะเลซึ่งส่งผลกระทบต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ นอกจากนี้ราคาน้ำมันที่ยังคงอยู่ในระดับสูง และการแข่งขันที่รุนแรงขึ้นทั้งตลาดภายในและระหว่างประเทศ ยังเป็นปัจจัยลบที่มีผลกระทบอย่างมากต่ออุตสาหกรรมการบิน

นอกจากผลกระทบจากปัจจัยทางเศรษฐกิจ การแข่งขันที่รุนแรงของอุตสาหกรรมการบิน และราคาน้ำมันซึ่งเป็นต้นทุนหลักของบริษัทฯ แล้ว ในปี 2555 บริษัทฯ ยังได้รับผลกระทบต่อเนื่องจากเหตุการณ์มหาอุทกภัย เมื่อปลายปี 2554 ทำให้ต้องปรับกลยุทธ์การตลาดด้านราคาโดยการจำหน่ายบัตรโดยสารราคาพิเศษเพื่อกระตุ้นให้ผู้โดยสารกลับมาใช้บริการเพิ่มขึ้น และการปิดซ่อมแซมทางวิ่งของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในเดือนมิถุนายน - กรกฎาคม 2555 ทำให้เที่ยวบินล่าช้าและมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น ซึ่งล้วนเป็นปัจจัยลบที่กระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ เพิ่มขึ้น

บริษัทฯ ได้ดำเนินกลยุทธ์ต่าง ๆ ที่วางไว้อย่างต่อเนื่อง โดยได้มีการปรับปรุงให้สามารถตอบสนองต่อสถานการณ์ต่าง ๆ อย่างเหมาะสมยิ่งขึ้น ไม่ว่าจะเป็นการดำเนินการตามกลยุทธ์กลุ่มธุรกิจองค์กรเพื่อสร้างความได้เปรียบทางการแข่งขันและมีการเติบโตอย่างมั่นคงและยั่งยืน โดยเพิ่มสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด จากร้อยละ 39 เพิ่มเป็นร้อยละ 49 เพื่อเสริมความร่วมมือในการต่อสู้กับสายการบินต้นทุนต่ำของตลาดภายในประเทศให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลมากขึ้น และดำเนินการจัดตั้งหน่วยธุรกิจการบิน ไทยสมายล์ (Thai Smile) ที่ให้บริการแบบ Light Premium เพื่อเป็นเครื่องมือในการเสริมสร้างความแข็งแกร่งให้ครอบครัวกลุ่มตำแหน่งทางการตลาดของการบินไทย โดยได้เปิดเส้นทางบินแรกกรุงเทพฯ-มาเก๊า ในเดือนกรกฎาคม 2555 และปัจจุบันได้ให้บริการเส้นทางบินภายในประเทศอีก 4 เส้นทางบิน ได้แก่ กระบี่ สุราษฎร์ธานี เชียงใหม่ และภูเก็ต เพื่อทดแทนหรือเสริมในเส้นทางของการบินไทย

นอกจากนั้น บริษัทฯ ได้มีการปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ให้เหมาะสมกับการเปลี่ยนแปลงของสถานะตลาดและติดตามผลอย่างใกล้ชิด ด้วยการลดเที่ยวบินในเส้นทางข้ามทวีป และเพิ่มเที่ยวบินในเส้นทางภูมิภาคเอเชีย การปรับเปลี่ยนตารางบินในบางเส้นทางควบคู่กับการปรับเปลี่ยนแบบของเครื่องบินและจำนวนเที่ยวบินให้สอดคล้องกับปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสาร การรับมอบเครื่องบินใหม่ 12 ลำ เพื่อทดแทนเครื่องบินที่ปลดระวาง 5 ลำ และเครื่องบินที่ดัดแปลงเป็นเครื่องบินขนส่งสินค้า 2 ลำ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของฝูงบิน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการรับมอบเครื่องบิน A380-800 ซึ่งเป็นเครื่องบินที่ใหญ่และทันสมัยที่สุดในโลก ตลอดจนการปรับปรุงห้องโดยสารและผลิตภัณฑ์บนเครื่องบินเดิม ให้สอดคล้องกับ

ตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ของบริษัทฯ ที่กำหนดให้การบินไทยเป็นสายการบินที่ให้บริการอย่างมีคุณภาพระดับพรีเมียม ตลอดจนการเปิดเส้นทางบินใหม่ กรุงเทพฯ-ซัปโปโร เพื่อสร้างโอกาสในตลาดใหม่และรองรับการขยายตัวของการเดินทางไปยังประเทศญี่ปุ่นเพิ่มขึ้น รวมถึงปรับกลยุทธ์ด้านราคาเพื่อจูงใจลูกค้าให้เหมาะสมกับสถานการณ์และฤดูกาล ทำให้ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger-Kilometer : RPK) เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 9.8 ขณะที่ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat-Kilometer : ASK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.9 ส่งผลให้มีอัตราการใช้เครื่องบินโดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ยร้อยละ 76.6 ซึ่งสูงสุดในรอบ 5 ปี เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาซึ่งเฉลี่ยร้อยละ 70.4

ในส่วนของการเพิ่มประสิทธิภาพและบริหารจัดการค่าใช้จ่าย บริษัทฯ ได้ทำการป้องกันความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมันซึ่งรุนแรงมากขึ้นซึ่งสามารถลดความผันผวนของต้นทุนน้ำมันได้อย่างดี และปรับค่าธรรมเนียมขดเคียวค่าน้ำมันเพื่อให้ตอบสนองสถานการณ์ราคาน้ำมันได้ทันเวลาเพื่อบรรเทาภาระค่าน้ำมันที่สูงขึ้น รวมถึงบริหารจัดการค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเฉพาะส่วนที่ไม่กระทบกับการให้บริการและความปลอดภัยอย่างต่อเนื่องเพื่อให้มีระดับต้นทุนที่เหมาะสมในระยะยาว

ในส่วนของความแข็งแกร่งทางการเงิน บริษัทฯ ทริสเรตติ้ง จำกัด ยังคงอันดับเครดิตของบริษัทฯ ไว้ที่ระดับ A+ ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงความแข็งแกร่งทางการเงินของบริษัทฯ โดยในปี 2555 บริษัทฯ จัดหาเงินทุน ระยะยาวด้วยวิธีเช่าซื้อเครื่องบินที่รับมอบในปี 6 ลำได้แก่ เครื่องบิน A330-300 จำนวน 3 ลำ โดยใช้เครื่องบินเป็นหลักทรัพย์สินค้ำประกัน และ A380-800 จำนวน 3 ลำ ซึ่งใช้เครื่องบินเป็นหลักทรัพย์สินค้ำประกัน อีกทั้งยังได้รับการสนับสนุนการค้ำประกันเงินกู้จาก European Export Credit Agencies (ECAs) ด้วย ในส่วนการจัดหาเงินทุนเพื่อรองรับการลงทุนที่ผูกพันแล้ว การชำระคืนเงินกู้เดิมที่มีต้นทุนทางการเงินสูงกว่า รวมทั้งเพื่อรักษาระดับเงินทุนสำรองในปี 2556 บริษัทฯ ได้ออกและเสนอขายตราสารหนี้ประเภทหุ้นกู้จำนวน 11,500 ล้านบาท พร้อมทั้งจัดหางเงินสินเชื่อหมุนเวียน (Revolving Credit Line) เพิ่มเติมอีก 3,600 ล้านบาท

จากความสำเร็จในการดำเนินกลยุทธ์ด้านต่างๆ ดังกล่าว ทำให้การดำเนินงานของบริษัทฯ สามารถกลับมาทำกำไรอีกครั้ง หลังจากประสบภาวะขาดทุนในปี 2554 โดยในปี 2555 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรสุทธิ 6,510 ล้านบาท โดยมีอัตรากำไรสุทธิ (Net Profit Margin) ร้อยละ 3.11

2. สรุปผลการดำเนินงานของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท	งบการเงินรวม				งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	2555	2554	เปลี่ยนแปลง		2555	2554	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%			ล้านบาท	%
รายได้รวม	213,530	194,342	+ 19,188	+ 9.9	204,255	194,213	+ 10,042	+ 5.2
ค่าใช้จ่ายรวม ¹⁾	209,639	199,831	+ 9,808	+ 4.9	202,505	199,820	+ 2,685	+ 1.3
กำไร(ขาดทุน)ก่อนอัตราแลกเปลี่ยน และภาษีเงินได้	3,891	(5,489)	+ 9,380	+ 170.9	1,750	(5,607)	+ 7,357	+ 131.2
กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยน เงินตราต่างประเทศ	3,213	(2,428)	+ 5,641	+ 232.3	3,207	(2,430)	+ 5,637	+ 232.0
กำไร(ขาดทุน)สุทธิ	6,510	(10,162)	+ 16,672	+ 164.1	4,430	(10,238)	+ 14,668	+ 143.3
กำไร(ขาดทุน)สุทธิส่วนที่เป็นของ บริษัทใหญ่	6,229	(10,197)	+ 16,426	+ 161.1	4,430	(10,238)	+ 14,668	+ 143.3
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (บาท)	2.85	(4.67)	+ 7.52	+ 161.0	2.03	(4.69)	+ 6.72	+ 143.3
EBITDA ²⁾	26,680	17,207	+ 9,473	+ 55.1	26,011	17,085	+ 8,926	+ 52.2
EBITDAR ³⁾	31,232	22,636	+ 8,596	+ 38.0	29,694	22,514	+ 7,180	+ 31.9

1) ไม่รวมกำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยน

2) EBITDA เท่ากับ รายได้จากการขายหรือให้บริการ-ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน+ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย

3) EBITDAR เท่ากับ รายได้จากการขายหรือให้บริการ-ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน+ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย+ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่

ในปี 2555 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวมทั้งสิ้น 213,530 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 19,188 ล้านบาท หรือร้อยละ 9.9 โดยเป็นรายได้ส่วนของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด จำนวน 8,248 ล้านบาท และกำไรจากการซื้อธุรกิจ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด 1,584 ล้านบาท ในส่วนของรายได้รวมเฉพาะกิจการเพิ่มขึ้น 10,042 ล้านบาท จากรายได้จากการขายหรือการให้บริการที่เพิ่มขึ้น 10,366 ล้านบาท หรือร้อยละ 5.4 สาเหตุหลักเนื่องจากจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้น

ค่าใช้จ่ายไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ มีจำนวนทั้งสิ้น 209,639 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 9,808 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.9 โดยเป็นค่าใช้จ่ายของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด จำนวน 6,869 ล้านบาท ในส่วนค่าใช้จ่ายเฉพาะกิจการเพิ่มขึ้น 2,685 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.3 เป็นผลมาจากค่าน้ำมันค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มเที่ยวบินและการเพิ่มจำนวนผู้โดยสาร และการจ่ายเงินรางวัลประจำปี ในขณะที่ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยานรวมทั้งค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ลดลง

บริษัทฯ มีกำไรก่อนอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศและภาษีเงินได้ 3,891 ล้านบาท โดยในปี 2554 บริษัทฯ ขาดทุนก่อนอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศและภาษีเงินได้ 5,489 ล้านบาท นอกจากนั้น ในปี 2555 บริษัทฯ มีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 3,213 ล้านบาท เปรียบเทียบกับปี 2554 ที่ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 2,428 ล้านบาท

ในปี 2555 บริษัทฯ มีกำไรสุทธิ 6,510 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อนซึ่งขาดทุนสุทธิ 10,162 ล้านบาท โดยเป็นกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ จำนวน 6,229 ล้านบาท คิดเป็นกำไรต่อหุ้น 2.85 บาท เพิ่มขึ้นจากปี 2554 ซึ่งขาดทุนสุทธิ 10,197 ล้านบาท หรือขาดทุนต่อหุ้น 4.67 บาท และมีกำไรก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคา ค่าตัดจำหน่าย และค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ (EBITDAR) เท่ากับ 31,232 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 8,596 ล้านบาท หรือร้อยละ 38.0

3. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานปี 2555

ปริมาณการผลิตและการขนส่ง (เฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน))

		2555	2554	อัตรา เปลี่ยนแปลง
ปริมาณการผลิตรวม	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	12,023	11,987	+ 0.3%
ปริมาณการขนส่งรวม	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	8,229	7,836	+ 5.0%
อัตราส่วนการบรรทุก	(ร้อยละ)	68.4	65.4	+ 3.0
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	79,231	78,533	+ 0.9%
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	60,679	55,267	+ 9.8%
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(ร้อยละ)	76.6	70.4	+ 6.2
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	4,892	4,919	- 0.5%
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	2,653	2,766	- 4.1%
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ร้อยละ)	54.2	56.2	- 2.0
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	20.62	18.39	+ 12.1%
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	364,536	355,815	+ 2.5%
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	11.5	11.9	- 3.4%

บริษัทฯ มุ่งเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพของฝูงบินอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2555 บริษัทฯ ได้ปลดประจำการเครื่องบิน 5 ลำ เพื่อรอการขาย ได้แก่ เครื่องบินแบบ A300-600 จำนวน 2 ลำ เครื่องบินแบบ A340-500 จำนวน 3 ลำ (ไม่รวมเครื่องบิน B737-400 จำนวน 3 ลำ ที่รับคืนเนื่องจากครบกำหนดเช่าจาก บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด และบริษัทฯ ไม่ได้ใช้ทำการบิน) และมีการรับมอบเครื่องบินใหม่ 12 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแบบ A330-300 จำนวน 3 ลำ เพื่อให้บริการในเส้นทางบินภูมิภาค เครื่องบินแบบ B777-300ER จำนวน 2 ลำ เพื่อให้บริการในเส้นทางอเมริกาเหนือ เครื่องบินแบบ A320-200 จำนวน 4 ลำ เพื่อให้บริการในเส้นทางที่ทำการบินโดยการบินไทยสมายล์ และเครื่องบินแบบ A380-800 จำนวน 3 ลำ เพื่อทดแทนเครื่องบิน B747-400 ที่บริษัทฯ ดัดแปลงเป็นเครื่องบินขนส่งสินค้า โดยให้บริการในเส้นทางฮ่องกงและแฟรงค์เฟิร์ต

จากการปรับฝูงบินและพัฒนาเส้นทางบินโดยการปรับตารางบินให้สอดคล้องกับความต้องการเดินทางของผู้โดยสารในแต่ละช่วงเวลา (Seasonality) รวมทั้งตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงของสภาวะการแข่งขันหรือสถานการณ์ต่างๆ ได้รวดเร็วขึ้น ทำให้บริษัทฯ มีปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger-Kilometer : RPK) เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 9.8 โดยเพิ่มขึ้นในทุกเส้นทางยกเว้นเส้นทางอเมริกาเหนือที่มีการปรับลดการผลิตสูงสุดเมื่อเทียบกับปีก่อน และมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat-Kilometer : ASK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.9 เป็นผลจากการเพิ่มขึ้นของเส้นทางภูมิภาคเอเชีย และปรับลดเส้นทางระหว่างทวีป ส่งผลให้อัตราการบรรทุกผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 70.4 ในปี 2554 เป็นร้อยละ 76.6 ในปี 2555

ในส่วนของการขนส่งสินค้า บริษัทฯ ได้คืนเครื่องบินเช่าขนส่งสินค้า (Freighter) ในเดือนกุมภาพันธ์ 2555 อีก 1 ลำ โดยได้เริ่มให้บริการขนส่งสินค้าด้วยเครื่องบินขนส่งสินค้าของบริษัทฯ ที่ดัดแปลงจากเครื่องบินโดยสารแบบ B747-400 2 ลำ ในเดือนเมษายนและเดือนพฤษภาคม 2555 อย่างไรก็ตาม จากผลกระทบของเศรษฐกิจโลกที่ชะลอตัว ทำให้บริษัทฯ ต้องลดปริมาณการผลิตของเครื่องบินขนส่งสินค้า 1 ลำในเดือนกันยายน 2555 เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาด ส่งผลให้ปริมาณการผลิตสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (Available Dead Load Ton-Kilometers : ADTK) และปริมาณการขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (Revenue Freight Ton-Kilometers : RFTK) ต่ำกว่าปีก่อนร้อยละ 0.5 และ 4.1 ตามลำดับ โดยมีอัตราส่วนการขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เฉลี่ยร้อยละ 54.2 ลดลงจากร้อยละ 56.2 ในปีก่อน

รายได้

ในปี 2555 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวมทั้งสิ้น 213,530 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 19,188 ล้านบาท หรือร้อยละ 9.9 โดยสรุปดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	งบการเงินรวม				งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	2555	2554	เปลี่ยนแปลง		2555	2554	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%			ล้านบาท	%
รายได้จากกิจการขนส่ง								
ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	173,458	154,646	+ 18,812	+ 12.2	165,486	154,646	+10,840	+ 7.0
ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	26,764	28,092	- 1,328	- 4.7	26,746	28,092	- 1,346	- 4.8
รวมรายได้จากกิจการขนส่ง	200,222	182,738	+ 17,484	+ 9.6	192,232	182,738	+ 9,494	+ 5.2
รายได้จากกิจการอื่น	8,901	8,259	+ 642	+ 7.8	8,826	7,954	+ 872	+ 11.0
รวมรายได้จากการขายหรือ								
การให้บริการ	209,123	190,997	+ 18,126	+ 9.5	201,058	190,692	+10,366	+ 5.4
ดอกเบียร์รับ	497	711	- 214	- 30.1	443	696	- 253	- 36.4
รายได้อื่น	2,326	2,634	- 308	- 11.7	2,754	2,825	- 71	- 2.5
กำไรจากการซื้อธุรกิจ	1,584	-	+ 1,584	-	-	-	-	-
รวมรายได้	213,530	194,342	+ 19,188	+ 9.9	204,255	194,213	+10,042	+ 5.2

รายได้จากการขายหรือการให้บริการ ของบริษัทฯ และบริษัทย่อย มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 209,123 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 18,126 ล้านบาท หรือร้อยละ 9.5

รายได้จากกิจการขนส่ง ของบริษัทฯ และบริษัทย่อย รวมทั้งสิ้น 200,222 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 17,484 ล้านบาท หรือร้อยละ 9.6 ประกอบด้วย

- **รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน**

รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินรวมบริษัทย่อย 173,458 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 18,812 ล้านบาท หรือร้อยละ 12.2 เนื่องจาก

- รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด 7,966 ล้านบาท
- รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินเฉพาะกิจการ เพิ่มขึ้น 10,840 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.0 เป็น

ผลมาจากปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger - Kilometer : RPK) เพิ่มสูงขึ้นถึงร้อยละ 9.8 ถึงแม้รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี่ยงประกันภัย) เฉลี่ย 2.72 บาท ลดลงจากปีก่อนซึ่งเฉลี่ยเท่ากับ 2.75 บาท หรือลดลงร้อยละ 1.1 ซึ่งเป็นผลจากการจำหน่ายตั๋วราคาพิเศษเพื่อกระตุ้นผู้โดยสารให้กลับมาเดินทางหลังจากเหตุการณ์มหาอุทกภัย โดยแบ่งรายได้ตามภูมิภาค ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	2555	2554	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน				
ภูมิภาค	65,744	58,298	+ 7,446	+ 12.8
ข้ามทวีป	53,878	56,013	- 2,135	- 3.8
ภายในประเทศ	14,691	13,808	+ 883	+ 6.4
เที่ยวบินแบบไม่ประจำ	753	699	+ 54	+ 7.7
ค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสาร	1,562	1,670	- 108	- 6.5
ค่าธรรมเนียมขดเซยน้ำมันเรียกเก็บจากผู้โดยสาร	28,858	24,158	+ 4,700	+ 19.5
รวมรายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	165,486	154,646	+ 10,840	+ 7.0

รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินเฉพาะกิจการจำแนกตามภูมิภาค

รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินในภูมิภาค มีจำนวน 65,744 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 7,446 ล้านบาท หรือร้อยละ 12.8 สาเหตุสำคัญเนื่องจากบริษัทฯ ได้รับกลยุทธ์มุ่งเน้นตลาดเอเชียมากขึ้น เพื่อลดผลกระทบของวิกฤติเศรษฐกิจยุโรปที่ยังไม่คลี่คลาย โดยในปี 2555 บริษัทฯ ได้รับเส้นทางบิน เพิ่มความถี่ ตลอดจนเปิดจุดบินใหม่ไปยังเมืองซัปโปโร ประเทศญี่ปุ่น ทำให้ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 2,597 ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร หรือร้อยละ 8.4 และมีปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 3,665 ล้านคน-กิโลเมตร หรือร้อยละ 16.9 เป็นผลให้อัตราการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ยเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 70.2 ในปี 2554 เป็นร้อยละ 75.7 ในปี 2555

นอกจากนี้ จากการเปิดเส้นทางบินกรุงเทพ-มาเก๊าของการบินไทยสมายล์ ทำให้มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 195 ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร และมีปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 161 ล้านคน-กิโลเมตร โดยมีอัตราการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ยสูงถึงร้อยละ 82.3

รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินข้ามทวีป มีจำนวน 53,878 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 2,135 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.8 โดยในปี 2555 บริษัทฯ ได้ปรับแผนการบินเส้นทางข้ามทวีปให้เหมาะสมกับสถานการณ์ ทำให้ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารลดลง 2,296 ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร หรือร้อยละ 5.4 อย่างไรก็ตาม ในส่วนของปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 1,217 ล้านคน-กิโลเมตร หรือร้อยละ 4.0 เป็นผลให้อัตราการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ยเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 70.5 ในปี 2554 เป็นร้อยละ 77.5 ในปี 2555

รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินในประเทศ รวมรายได้จากการให้บริการของการบินไทยสมายล์ มีจำนวนรวม 14,691 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 883 ล้านบาท หรือร้อยละ 6.4 โดยมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 188 ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร หรือร้อยละ 4.3 และปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 356 ล้านคน-กิโลเมตร หรือร้อยละ 11.3 เป็นผลให้อัตราการบรรทุกผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 72.1 ในปี 2554 เป็นร้อยละ 77.0 ในปี 2555

รายได้ค่าธรรมเนียมขดเซยน้ำมันเรียกเก็บจากผู้โดยสาร มีจำนวน 28,858 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 4,700 ล้านบาท หรือร้อยละ 19.5 เนื่องจากการปรับค่าธรรมเนียมขดเซยน้ำมันเพิ่มขึ้นตามราคาน้ำมันได้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ประกอบกับจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้น

- **รายได้ค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์**

รายได้จากค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์รวมบริษัทย่อย 26,764 ล้านบาท ลดลง 1,328 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.7 โดยมีรายได้ค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์**เฉพาะกิจการ** ลดลง 1,346 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.8 และมีรายได้จากพัสดุภัณฑ์ต่อหน่วยโดยเฉลี่ย**เฉพาะกิจการ** (รวมค่าธรรมเนียมขดเซย์น้ำมันและค่าประกันภัย) ลดลงจาก 9.89 บาทในปี 2554 เหลือ 9.78 บาท หรือลดลงประมาณร้อยละ 1.1 เป็นผลจากเศรษฐกิจโลกชะลอตัว และการแข่งขันอย่างรุนแรงในภาคการขนส่งทางทะเลซึ่งส่งผลกระทบต่อภาระขนส่งสินค้าทางอากาศ รวมทั้งผลกระทบจากการเติบโตของการขนส่งสินค้าทางบกที่ทำให้บริษัท ถูกแบ่งส่วนแบ่งทางการตลาดไปด้วย ทำให้ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Revenue Freight Ton-Kilometers : RFTK) ลดลง 113 ล้านตัน-กิโลเมตร หรือร้อยละ 4.1 โดยมีปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (Available Dead Load Ton-Kilometers : ADTK) ลดลง 27 ล้านตัน-กิโลเมตร หรือร้อยละ 0.5 เป็นผลให้อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ลดลงจากร้อยละ 56.2 ในปี 2554 เหลือร้อยละ 54.2 ในปี 2555

รายได้จากกิจการอื่น ของบริษัท และบริษัทย่อย 8,901 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 642 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.8 เป็นผลจากรายได้จากกิจการ**เฉพาะกิจการ** เพิ่มขึ้น 872 ล้านบาท เนื่องจากรายได้จากทุกหน่วยธุรกิจ ได้แก่ การให้บริการภาคพื้น การให้บริการด้านคลังสินค้า การให้บริการอาหารบนเครื่องบิน รวมทั้งรายได้จากการซ่อมบำรุงเครื่องบินของหน่วยงานราชการและการขายอะไหล่เพิ่มขึ้นจากปีก่อน

- **ดอกเบี้ยรับ**

ดอกเบี้ยรับ 497 ล้านบาท ลดลง 214 ล้านบาท หรือร้อยละ 30.1 สาเหตุหลักจากอัตราดอกเบี้ยเงินฝากเฉลี่ยต่ำกว่าปีก่อน

- **รายได้อื่น**

รายได้อื่น 2,326 ล้านบาท ลดลง 308 ล้านบาท หรือร้อยละ 11.7 โดยรายได้**เฉพาะกิจการ** ลดลง 71 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักจากการรับรู้ค่าธรรมเนียมสนามบินที่เรียกเก็บจากผู้โดยสาร แต่สายการบินอื่นหรือประเทศที่บริษัท ขนส่งผู้โดยสารไปไม่ได้เรียกเก็บมาเกินกว่า 3 ปี ต่ำกว่าปีก่อน 480 ล้านบาท ในขณะที่เงินปันผลจากบริษัทร่วมและบริษัทย่อย สูงกว่าปีก่อน 276 ล้านบาท และรายได้ค่าปรับจากการส่งมอบเครื่องบินล่าช้าเพิ่มขึ้น 140 ล้านบาท

- **กำไรจากการซื้อธุรกิจ**

บริษัท มีกำไรจากการซื้อธุรกิจ จำนวน 1,584 ล้านบาท ซึ่งเกิดจากการเข้าซื้อหุ้นสามัญของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด เพิ่มขึ้นจากเดิมร้อยละ 39 เป็นร้อยละ 49 (ตามรายละเอียดในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.5)

ค่าใช้จ่าย

ในปี 2555 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 206,426 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 4,167 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.1 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	งบการเงินรวม				งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	2555	2554	เปลี่ยนแปลง		2555	2554	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%			ล้านบาท	%
ค่าน้ำมันเครื่องบิน	80,179	76,389	+ 3,790	+ 5.0	77,481	76,389	+ 1,092	+ 1.4
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	32,087	31,009	+ 1,078	+ 3.5	31,544	30,964	+ 580	+ 1.9
ค่าบริการการบิน	21,321	20,428	+ 893	+ 4.4	20,693	20,428	+ 265	+ 1.3
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	5,707	5,485	+ 222	+ 4.0	5,547	5,485	+ 62	+ 1.1
ค่าซ่อมแซมและ								
ซ่อมบำรุงอากาศยาน	12,600	11,698	+ 902	+ 7.7	11,288	11,698	- 410	- 3.5
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	20,524	19,989	+ 535	+ 2.7	20,424	19,978	+ 446	+ 2.2
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	4,552	5,429	- 877	- 16.2	3,683	5,429	- 1,746	- 32.2
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	9,530	9,042	+ 488	+ 5.4	9,415	9,042	+ 373	+ 4.1
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและ								
โฆษณา	6,833	5,885	+ 948	+ 16.1	6,467	5,816	+ 651	+ 11.2
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	893	733	+ 160	+ 21.8	760	733	+ 27	+ 3.7
ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น	8,741	7,692	+ 1,049	+ 13.6	8,169	7,623	+ 546	+ 7.2
รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	202,967	193,779	+ 9,188	+ 4.7	195,471	193,585	+ 1,886	+ 1.0
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของ								
เครื่องบินและสินทรัพย์	771	1,121	- 350	- 31.2	771	1,121	- 350	- 31.2
ผลขาดทุน(กำไร)จากอัตรา								
แลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(3,213)	2,428	- 5,641	-232.3	(3,207)	2,430	- 5,637	-232.0
ต้นทุนทางการเงิน	5,836	5,656	+ 180	+ 3.2	5,839	5,657	+ 182	+ 3.2
ขาดทุนจากการไถ่ถอนหุ้นกู้	-	2	- 2	-100.0	-	-	-	-
ส่วนแบ่งขาดทุน(กำไร)จากเงิน								
ลงทุนในบริษัทร่วม	(363)	184	- 179	- 97.3	-	-	-	-
ค่าใช้จ่ายอื่นๆ	428	(543)	+ 971	+178.8	424	(543)	+ 967	+ 178.1
รวมค่าใช้จ่าย	206,426	202,259	+ 4,167	+ 2.1	199,298	202,250	- 2,952	- 1.5

ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน 202,967 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 9,188 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.7 สาเหตุหลักเนื่องจากการรวมงบการเงินของบริษัทสายการบินนกแอร์ จำกัด โดยมีค่าใช้จ่ายที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ ได้แก่

ค่าน้ำมันเครื่องบิน 80,179 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 3,790 ล้านบาท หรือร้อยละ 5.0 ประกอบด้วย

- ค่าน้ำมันเครื่องบินเฉพาะกิจการเพิ่มขึ้น 1,092 ล้านบาท เนื่องจากทั้งราคาน้ำมันเครื่องบินเฉลี่ยและปริมาณการใช้ น้ำมันเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.2 และ 0.5 ตามลำดับ ประกอบกับเงินเหรียญสหรัฐแข็งค่าขึ้นทำให้น้ำมัน คิดเป็นเงินบาทสูงขึ้น อย่างไรก็ตามบริษัทฯ สามารถลดภาระค่าน้ำมันลงจากการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันเป็นเงิน 3,764 ล้านบาท

- ค่าน้ำมันเครื่องบินของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด 2,276 ล้านบาท

ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายบุคลากร ผลประโยชน์พนักงาน ค่าตอบแทนผู้บริหาร และค่าตอบแทนกรรมการ มีจำนวนรวม 32,087 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,078 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.5 ประกอบด้วย

▪ ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน**เฉพาะกิจการ** เพิ่มขึ้น 580 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.9 สาเหตุหลักเนื่องจากในปี
นี้บริษัทฯ จ่ายเงินรางวัลประจำปี 1 เดือน ในขณะที่ปีก่อนงดจ่าย อย่างไรก็ตามในปีนี้นักบินฯ ได้ปรับลดสำรองเงิน
ช่วยเหลือพนักงานที่ประสบอุทกภัยในปี 2554 ลง 191 ล้านบาท จากเดิมที่ตั้งเป็นค่าใช้จ่ายในปี 2554 จำนวน 400 ล้าน
บาท (รายละเอียดเพิ่มเติมในหมายเหตุประกอบบข้อ 5.38.2)

- ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด 536 ล้านบาท

ค่าบริการการบิน 21,321 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 893 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.4 เนื่องจาก

- ค่าบริการการบิน**เฉพาะกิจการ** เพิ่มขึ้น 265 ล้านบาท จากจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น
- ค่าบริการการบินของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด 628 ล้านบาท

ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน 12,600 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 902 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.7 เนื่องจาก

- ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน **เฉพาะกิจการ** ลดลง 410 ล้านบาท จากจำนวนเครื่องยนต์ที่ส่ง
Overhaul น้อยกว่าปีก่อน
- ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน ของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด 1,312 ล้านบาท

ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย 20,524 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 535 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.7 สาเหตุสำคัญเนื่องจากการ
รับมอบเครื่องบินใหม่

ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ 4,552 ล้านบาท ลดลง 877 ล้านบาท หรือร้อยละ 16.2 เนื่องจาก

▪ ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่**เฉพาะกิจการ** ลดลง 1,746 ล้านบาท เป็นผลมาจากบริษัทฯ คืนเครื่องบินขนส่ง
สินค้า 2 ลำให้แก่ผู้ให้เช่าในเดือนสิงหาคม 2554 และเดือนกุมภาพันธ์ 2555 ถึงแม้บริษัทฯ เช่าเครื่องบินเพิ่มขึ้น 6 ลำ
ประกอบด้วยเครื่องบิน โบอิง 777-300ER 2 ลำในเดือนสิงหาคม และเดือนพฤศจิกายน 2555 และเครื่องบิน A320-200 จำนวน
4 ลำในปีนี้ก็ตาม

- ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด 869 ล้านบาท

ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา 6,833 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 948 ล้านบาท หรือร้อยละ 16.1 เนื่องจาก

▪ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา **เฉพาะกิจการ** เพิ่มขึ้น 651 ล้านบาท สาเหตุหลักเนื่องจากค่าใช้จ่าย
เกี่ยวกับการสำรองที่นั่งสูงกว่าปีก่อน เป็นผลจากจำนวนการสำรองที่นั่งเพิ่มขึ้นตามจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น

- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณาของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด 295 ล้านบาท

ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น 8,741 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,049 ล้านบาท หรือร้อยละ 13.6 เนื่องจาก

▪ ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น **เฉพาะกิจการ** เพิ่มขึ้น 546 ล้านบาท สาเหตุหลักจากการตั้งสำรองค่าเผื่อหนี้สงสัย
จะสูญ และค่าจ้างแรงงานภายนอกเพิ่มขึ้น

- ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่นของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด 492 ล้านบาท

ค่าใช้จ่ายอื่น 3,459 ล้านบาท ลดลง 5,021 ล้านบาท ประกอบด้วย

ขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์ 771 ล้านบาท ลดลง 350 ล้านบาท หรือร้อยละ 31.2 สาเหตุ
หลักเนื่องจากการตั้งสำรองอะไหล่เครื่องบินหมุนเวียนที่ชำรุดเสียหายและรายการจำหน่ายต่ำกว่าปีก่อน

กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 3,213 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากการปรับยอดเงินกู้คงเหลือสกุล
เยนและยูโรเป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวด ในขณะที่ปีก่อนขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 2,428 ล้านบาท

ต้นทุนทางการเงิน 5,836 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 180 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.2 เนื่องจากบริษัทฯ มีเงินกู้ยืมระยะยาว
เพิ่มขึ้นจากการเช่าซื้อเครื่องบินเพิ่มในปี 6 ลำ

ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม 363 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 179 ล้านบาท เป็นผลมาจากการรับรู้รายได้จากเงินลงทุนจากบริษัท โรงแรมรอยัลลอคคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) 149 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน ซึ่งรับรู้เป็นค่าใช้จ่าย 71 ล้านบาท และบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รับรู้รายได้ 161 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 52 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม ในปีนี้ได้รวมผลการดำเนินงานของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด ไว้ในงบการเงินรวม ในขณะที่ปีก่อนแสดงเป็นส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม

ค่าใช้จ่ายอื่นๆ 428 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 971 ล้านบาท หรือร้อยละ 178.8 เป็นผลจากค่าใช้จ่ายอื่นๆ เฉพาะกิจการเพิ่มขึ้น 967 ล้านบาท สาเหตุหลักเนื่องจากในปี 2554 บริษัทฯ ปรับลดประมาณการสำรองความเสียหายและค่าปรับจากกรณีละเมิดกฎหมายการป้องกันการค้าที่ไม่เป็นธรรม (Antitrust) เป็นจำนวน 1,042 ล้านบาท ส่วนในปีนี้ปรับลดลง 696 ล้านบาท คงเหลือสำรองไว้ 769 ล้านบาท (รายละเอียดเพิ่มเติมในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.18.9) นอกจากนี้ ในปีนี้บริษัทฯ ได้ตกลงประนีประนอมยอมความกับ Australian Competition and Consumer Commission (ACCC) เป็นเงินค่าปรับพร้อมค่าทนายความของ ACCC รวม 257 ล้านบาท (รายละเอียดในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.33.2)

ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้

บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้จำนวน 593 ล้านบาท ลดลง 1,652 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากในปีก่อนมีการบันทึกผลกระทบต่อภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจากการเปลี่ยนแปลงอัตราภาษีเงินได้นิติบุคคล ประกอบกับบริษัทฯ ได้รับประโยชน์จากการได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุนสำหรับการดำเนินการขนส่งทางอากาศของเครื่องบินโดยสาร ทำให้ภาระภาษีลดลง

กำไร (ขาดทุน) สุทธิ

กำไรสุทธิ 6,510 ล้านบาท คิดเป็นอัตราส่วนกำไรสุทธิร้อยละ 3.11 โดยเป็นกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 6,229 ล้านบาท และส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม 281 ล้านบาท เปรียบเทียบกับปีก่อนมีผลขาดทุนสุทธิ 10,162 ล้านบาท คิดเป็นอัตราส่วนขาดทุนสุทธิร้อยละ 5.32

4. คำอธิบายและวิเคราะห์ฐานะการเงิน

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมทั้งสิ้น 304,096 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2554 จำนวน 30,140 ล้านบาท หรือร้อยละ 11.0 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม				งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	31 ธ.ค. 2555		31 ธ.ค. 2554		31 ธ.ค. 2555		31 ธ.ค. 2554	
	ล้านบาท	%ของ สินทรัพย์ รวม	ล้านบาท	%ของ สินทรัพย์ รวม	ล้านบาท	%ของ สินทรัพย์ รวม	ล้านบาท	%ของ สินทรัพย์ รวม
สินทรัพย์หมุนเวียน	71,611	23.5	58,805	21.5	69,357	23.2	58,310	21.4
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์								
เครื่องบินและ								
เครื่องยนต์ไอพ่นจ่ายล่วงหน้า	17,617	5.8	21,279	7.8	17,617	5.9	21,279	7.8
เครื่องบิน	51,661	17.0	46,104	16.8	51,661	17.3	46,104	16.9
เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่า	122,707	40.4	112,051	40.9	122,707	41.0	112,051	41.1
อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	12,506	4.1	10,367	3.8	12,506	4.2	10,367	3.8
งานระหว่างทำ	2,488	0.8	2,838	1.0	2,488	0.8	2,838	1.0
ที่ดิน อาคาร และค่าปรับปรุง	7,020	2.3	7,463	2.7	7,020	2.3	7,463	2.7
เครื่องมือ โรงซ่อม และอุปกรณ์	4,569	1.5	4,893	1.8	4,479	1.5	4,885	1.8
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ - สุทธิ	218,568	71.9	204,995	74.8	218,478	73.0	204,987	75.1
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ	13,917	4.6	10,156	3.7	11,521	3.8	9,503	3.5
รวมสินทรัพย์	304,096	100.0	273,956	100.0	299,356	100.0	272,800	100.0

สินทรัพย์หมุนเวียน มีจำนวน 71,611 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 23.5 ของสินทรัพย์รวม เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 จำนวน 12,806 ล้านบาท หรือร้อยละ 21.8 สาเหตุสำคัญเนื่องจาก

- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 20,048 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 จำนวน 3,382 ล้านบาท ซึ่งรวมเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดส่วนของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด จำนวน 246 ล้านบาท

- เงินลงทุนชั่วคราว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีจำนวน 1,710 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 จำนวน 1,291 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักเกิดจากการรวมงบการเงินของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด ซึ่งมีการลงทุนในตั๋วแลกเงินจำนวน 1,410 ล้านบาท

- สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีจำนวน 9,949 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 จำนวน 2,829 ล้านบาท โดยสินทรัพย์หมุนเวียนอื่นเฉพาะกิจการเพิ่มขึ้น 2,622 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักเกิดจากเงินค่าเสียหายรอเบิกจ่ายจากบริษัทประกันภัยสูงกว่าปีก่อนจำนวน 365 ล้านบาท ภาษีซื้อรอเรียกคืนสูงกว่าปีก่อน 592 ล้านบาท เงินค้ำรับจากการประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันสูงกว่าปีก่อน 284 ล้านบาท และสินทรัพย์หมุนเวียนอื่นของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด มีจำนวน 330 ล้านบาท

- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีจำนวน 7,430 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 จำนวน 7,168 ล้านบาท เกิดจากการปลดระวางเครื่องบินเพื่อรอการขายรวม 8 ลำ ได้แก่ เครื่องบิน A300-600 จำนวน 2 ลำ A340-500 จำนวน 3 ลำ และเครื่องบิน B737-400 ที่บริษัทฯ ให้อำนาจให้บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด เช่าและหมดสัญญาเช่าในปีนี้ จำนวน 3 ลำ

ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์-สุทธิ มีจำนวนรวม 218,568 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 71.9 ของสินทรัพย์รวม เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 จำนวน 13,573 ล้านบาท หรือร้อยละ 6.6 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- เครื่องบินและเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่า เพิ่มขึ้น 16,213 ล้านบาท สาเหตุหลักเนื่องจากการรับมอบเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่า A330-300 จำนวน 3 ลำ และ A380-800 จำนวน 3 ลำ อย่างไรก็ตามในปีนี้เป็นบริษัทฯ ได้โอนเครื่องบิน A300-600 จำนวน 2 ลำ A340-500 จำนวน 3 ลำ และ B737-400 จำนวน 3 ลำ ที่ปลดระวางและรอการขาย ไปเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย
- อุปกรณ์การบินหมุนเวียนเพิ่มขึ้น 2,139 ล้านบาท สาเหตุหลักเนื่องจากการรับมอบเครื่องบิน อะไหล่ และอะไหล่เครื่องบินหมุนเวียน เพื่อรองรับเครื่องบินที่รับมอบใหม่
- เครื่องบินและเครื่องบินต่ออะไหล่จ่ายล่วงหน้าลดลง 3,662 ล้านบาท เนื่องจากมีการโอนเครื่องบินและเครื่องบินต่ออะไหล่จ่ายล่วงหน้าไปเป็นเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่า และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน ส่วนหนึ่ง เนื่องจากการรับมอบเครื่องบินและเครื่องบินต่ออะไหล่ใหม่ในปีนี้เป็นปีนี้เป็นบริษัทฯ ได้จ่ายล่วงหน้าเพิ่มเติมค่าเครื่องบินและอุปกรณ์ตกแต่งภายในเครื่องบิน A330-300 A380-800 B777-300ER และ A350-900XWB และเครื่องบิน ซึ่งคาดว่าจะรับมอบในปี 2556-2560

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ มีจำนวนรวม 13,917 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 4.6 ของสินทรัพย์รวม เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 จำนวน 3,761 ล้านบาท หรือร้อยละ 37.0 สาเหตุหลักเนื่องจากค่าใช้จ่ายรอการตัดบัญชีเพิ่มขึ้น จากค่าใช้จ่ายในการจัดหาเงินกู้ของเครื่องบิน A380-800 และ A330-300 ที่รับมอบในปี

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 หนี้สินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย เท่ากับ 234,278 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 จำนวน 23,269 ล้านบาท หรือร้อยละ 11.0 โดยมีองค์ประกอบหลักของหนี้สิน ดังนี้

	งบการเงินรวม				งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	31 ธ.ค. 2555		31 ธ.ค. 2554		31 ธ.ค. 2555		31 ธ.ค. 2554	
	ล้านบาท	%ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%ของหนี้สินรวม
หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี)	58,739	25.1	51,803	24.6	57,688	24.7.7	51,738	24.5
หนี้สินระยะยาว								
หุ้นกู้	34,677	14.8	27,797	13.2	34,677	14.9	27,847	13.2
หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน	71,550	30.5	57,895	27.4	71,550	30.7	57,895	27.5
เงินกู้ยืมระยะยาว	52,459	22.4	56,607	26.8	52,459	22.5	56,607	26.8
รวมหนี้สินระยะยาว	158,686	67.7	142,29	67.4	158,68	68.1	142,349	67.5
			9		6			
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	11,082	4.7	10,632	5.0	10,971	4.7	10,627	5.0
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	5,771	2.5	6,275	3.0	5,767	2.5	6,272	3.0
รวมหนี้สิน	234,278	100.0	211,00	100.0	233,11	100.0	210,986	100.0
			9		2			

หนี้สินหมุนเวียน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 58,739 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 25.1 ของหนี้สินรวม เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 จำนวน 6,936 ล้านบาท สาเหตุหลักเนื่องจากค่าใช้จ่ายค้างจ่ายเพิ่มขึ้น 4,768 ล้านบาท จากค่าน้ำมันค้างจ่ายเพิ่มขึ้น ค่าธรรมเนียมสนามบินที่เรียกเก็บจากผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 2,928 ล้านบาท เงินรับค่าสินไหมทดแทนล่วงหน้าจากบริษัทประกันภัยจากผลเสียหายจากเหตุอุทกภัยเพิ่มขึ้น 1,048 ล้านบาท และเจ้าหนี้อื่นๆ เพิ่มขึ้น 1,665 ล้านบาท แต่อย่างไรก็ตาม เจ้าหนี้การค้าลดลง 2,741 ล้านบาท

หนี้สินระยะยาว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 158,686 ล้านบาท (รวมหนี้ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีจำนวน 23,944 ล้านบาท) หรือคิดเป็นร้อยละ 67.7 ของหนี้สินรวม เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 จำนวน 16,387 ล้านบาท โดยมีสาเหตุมาจากการกู้เงินเพื่อรับมอบเครื่องบินใหม่จำนวน 6 ลำ และการออกหุ้นกู้จำนวน 11,500 ล้านบาท เพื่อใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียน ลงทุนในสินทรัพย์ และชำระคืนเงินกู้ของบริษัทฯ ที่มีต้นทุนทางการเงินที่สูงกว่า โดยในปี 2555 นอกจากการชำระคืนเงินกู้และหุ้นกู้ที่ครบกำหนดแล้ว บริษัทฯ ได้ใช้เงินจากการออกหุ้นกู้ชำระคืนเงินกู้ที่มีต้นทุนทางการเงินสูงกว่าก่อนกำหนดเป็นจำนวน 1,138 ล้านบาท

ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีจำนวน 11,082 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 4.7 ของหนี้สินรวม เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 เป็นจำนวน 450 ล้านบาท

หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น ๆ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีจำนวน 5,771 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 2.5 ของหนี้สินรวม ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 เป็นจำนวน 504 ล้านบาท

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 69,818 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2554 จำนวน 6,871 ล้านบาท เป็นผลมาจากบริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรสุทธิ

5. สภาพคล่องทางการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเท่ากับ 20,048 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 จำนวน 3,382 ล้านบาท หรือร้อยละ 20.3 สรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่าง ๆ ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	31,163	9,167	30,224	9,075
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(14,764)	(11,030)	(14,441)	(11,001)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(12,426)	(19,238)	(12,080)	(19,133)
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยนของเงินสด และเงินฝากธนาคารเพิ่มขึ้น(ลดลง)	(591)	88	(591)	88
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง)	3,382	(21,013)	3,112	(20,971)

เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน

เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน สำหรับปีสิ้นสุดในวันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีจำนวน 31,163 ล้านบาท ประกอบด้วย

- กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน 30,693 ล้านบาท
- สินทรัพย์ดำเนินงานเพิ่มขึ้น 3,981 ล้านบาท ส่วนใหญ่เกิดจากการเพิ่มขึ้นของสินทรัพย์หมุนเวียนอื่นและค่าใช้จ่ายรอการตัดบัญชี

- หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น 4,785 ล้านบาท ส่วนใหญ่เกิดจากค่าใช้จ่ายค้างจ่ายและหนี้สินหมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น
- จ่ายภาษีเงินได้ 334 ล้านบาท

เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน

เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนในงวดปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีจำนวน 14,764 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นการจ่ายซื้อสินทรัพย์ถาวรรวมทั้งสิ้น 18,388 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นการจ่ายล่วงหน้าค่าเครื่องบินและอุปกรณ์ตกแต่งเครื่องบิน การจ่ายล่วงหน้าค่าเครื่องยนต์ การจ่ายซื้ออะไหล่เครื่องบินหมุนเวียน และการจ่ายค่าออกแบบและค่าอะไหล่สำหรับโครงการปรับปรุงผลิตภัณฑ์ในห้องโดยสารของเครื่องบิน B747-400 และ B777-200 รวมทั้งนำไปลงทุนระยะสั้นเพิ่มขึ้นอย่างไรก็ตาม มีเงินสดรับจากการโอนสิทธิค่าเครื่องบินจ่ายล่วงหน้าและอุปกรณ์การบินจากการรับมอบเครื่องบิน A330-300 และ A380-800 จำนวน 2,959 ล้านบาท และเงินสดรับจากกิจกรรมลงทุนอื่นๆ 665 ล้านบาท

เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน

เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินในงวดปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีจำนวน 12,426 ล้านบาท ประกอบด้วย การจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาว และหุ้นกู้ รวมทั้งสิ้น 19,822 ล้านบาท จ่ายดอกเบี้ยเงินกู้ยืม 5,629 ล้านบาท และจ่ายเงินปันผล 346 ล้านบาท ในขณะที่มีเงินสดรับจากหุ้นกู้ และเงินกู้ยืมระยะยาวรวม 13,372 ล้านบาท

6. รายจ่ายลงทุน

บริษัทฯ มีรายจ่ายเพื่อการลงทุนก่อนหักเงินสดรับจากสัญญาเช่าทางการเงิน สำหรับปี 2555 เป็นเงิน 40,576 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปี 2554 จำนวน 24,238 ล้านบาท หรือร้อยละ 148.4 ส่วนใหญ่เป็นการลงทุน เพื่อจัดหาเครื่องบินใหม่ ซึ่งรับมอบในปี 2555 จำนวน 6 ลำ และที่เหลืรับมอบระหว่างปี 2556-2560 การจัดหาอุปกรณ์การบินหมุนเวียน และโครงการปรับปรุงผลิตภัณฑ์ในห้องโดยสารเครื่องบิน เป็นเงินรวม 39,956 ล้านบาท

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.	
	2555	2554
เครื่องบินและอุปกรณ์การบิน	39,956	15,638
อื่นๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	620	700
รวม	40,576	16,338

7. อัตราส่วนทางการเงิน

		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2555	2554	2555	2554
อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio)					
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	2.05	2.17	2.02	2.16
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio)					
อัตรากำไรจากการดำเนินงาน	ร้อยละ	2.94	(1.46)	2.78	(1.52)
อัตรากำไรสุทธิ	ร้อยละ	3.11	(5.32)	2.20	(5.37)
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	9.81	(14.64)	6.92	(14.99)
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)					
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	2.25	(3.57)	1.55	(3.61)
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)					
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)	เท่า	2.27	2.26	2.40	2.30
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	4.57	3.04	4.46	3.02

- หมายเหตุ : (1) อัตราส่วนสภาพคล่อง เท่ากับ สินทรัพย์หมุนเวียน / หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี และรายรับด้านการขนส่งที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้)
- (2) อัตรากำไรจากการดำเนินงาน เท่ากับ (รายได้จากการดำเนินงาน-ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงาน)/รายได้จากการดำเนินงาน
- (3) อัตรากำไรสุทธิ เท่ากับ กำไรสุทธิ/รายได้จากการดำเนินงาน
- (4) อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น เท่ากับ กำไรสุทธิ/ส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย
- (5) อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ เท่ากับ กำไรสุทธิ/สินทรัพย์รวมเฉลี่ย
- (6) อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น เท่ากับ (เงินกู้ยืมระยะสั้น+เงินกู้ยืมระยะยาวรวมส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี) / ส่วนของผู้ถือหุ้น
- (7) อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย เท่ากับ EBITDA / ดอกเบี้ยจ่าย

รายละเอียดเรื่องสัญญาและภาวะผูกพัน อยู่ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.37

ผลการดำเนินงานในรอบ 5 ปี

		ปี 2555	ปี 2554	ปี 2553	ปี 2552	ปี 2551
จำนวนเครื่องบิน	(ลำ)	95	89	90	91	89
จำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง/ปี)	364,536	355,815	341,165	326,008	342,175
ปริมาณการผลิต	(ล้านตัน-กม.)	12,023	11,987	11,516	10,499	10,937
ปริมาณการขนส่ง	(ล้านตัน-กม.)	8,230	7,836	7,997	6,908	7,458
อัตราส่วนการบรรทุก	(ร้อยละ)	68.4	65.4	69.4	65.8	68.2
จำนวนผู้โดยสาร	(พันคน)	20,615	18,398	18,165	18,477	18,710
ปริมาณที่นั่ง	(ล้านที่นั่ง-กม.)	79,231	78,533	75,600	72,031	75,391
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กม.)	60,679	55,267	55,676	52,593	56,377
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร	(ร้อยละ)	76.6	70.4	73.6	73.0	74.8
ปริมาณการผลิตพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กม.)	4,892	4,919	4,708	4,016	4,152
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กม.)	2,653	2,766	2,895	2,092	2,292
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ร้อยละ)	54.2	56.2	61.5	52.1	55.2
จำนวนพนักงาน	(คน)	25,412	25,848	25,884	27,002	27,193
กำไร(ขาดทุน)ก่อนหักภาษีเงินได้	(ล้านบาท)	7,104	(7,917)	16,657	8,107	(23,600)

นิยามศัพท์ทางการบิน

- ปริมาณการผลิตรวมคิดเป็น ตัน-กิโลเมตร คือ ะวางบรรทุกของเครื่องบิน คูณ ระยะทางบิน
- ปริมาณการขนส่งรวมคิดเป็น ตัน-กิโลเมตร คือ น้ำหนักผู้โดยสาร สัมภาระเกินพิกัด พักดู และไปรษณีย์ภัณฑ์ คูณ ระยะทางที่ขนส่ง
- อัตราส่วนการบรรทุก คือ ปริมาณการขนส่ง เทียบเป็นร้อยละของปริมาณการผลิต
- ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารคิดเป็น ที่นั่ง-กิโลเมตร คือ จำนวนที่นั่งผู้โดยสาร คูณ ระยะทางบิน
- ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารคิดเป็น คน-กิโลเมตร คือ จำนวนผู้โดยสาร คูณ ระยะทางที่ขนส่ง
- อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร คือ ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร เทียบเป็นร้อยละของปริมาณที่นั่ง
- ปริมาณการผลิตพัสดุภัณฑ์คิดเป็น ตัน-กิโลเมตร คือ ะวางบรรทุกพัสดุภัณฑ์ คูณ ระยะทางบิน
- ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์คิดเป็น ตัน-กิโลเมตร คือ น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ที่ทำการขนส่ง คูณ ระยะทางที่ขนส่ง
- อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ คือ ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ เทียบเป็นร้อยละของปริมาณการผลิตพัสดุภัณฑ์
- ะวางบรรทุกของเครื่องบิน คือ ปริมาณน้ำหนักสูงสุดซึ่งเครื่องบินสามารถบรรทุกได้ น้ำหนักในที่นี้ หมายถึง น้ำหนักผู้โดยสาร สัมภาระเกินพิกัด พักดูและไปรษณีย์ภัณฑ์

12. ข้อมูลอื่นที่เกี่ยวข้อง

ความหมายของคำย่อที่ใช้

นอกจากจะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่นในเอกสารฉบับนี้ คำย่อที่ใช้ในเอกสารนี้ดังต่อไปนี้ ให้มีความหมาย ดังนี้

แอร์บัส	หมายถึง	แอร์บัส อินดัสทรี (Airbus Industrie)
BAFS	หมายถึง	บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (Bangkok Aviation Fuel Services Public Company Limited)
DCA	หมายถึง	กรมการบินพลเรือน (Department of Civil Aviation)
EASA	หมายถึง	องค์การความปลอดภัยด้านการบินแห่งสหภาพยุโรป (European Aviation Safety Agency)
ECA	หมายถึง	หน่วยงานสินเชื่อเพื่อการส่งออก (Export Credit Agency)
FAA	หมายถึง	องค์การบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Administration)
IATA	หมายถึง	สมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association)
ICAO	หมายถึง	องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization)
MSCI	หมายถึง	บริษัทจัดทำดัชนีหลักทรัพย์ระดับโลก (Morgan Stanley Capital International)
CCTV	หมายถึง	ระบบกล้องทีวีวงจรปิด (Close Circuit Television)
GOCC	หมายถึง	ศูนย์ควบคุมการปฏิบัติการภาคพื้น (Ground Operation Control Center)
CAB	หมายถึง	คณะกรรมการการบินพลเรือน (Civil Aviation Board)
CMOC	หมายถึง	ศูนย์ปฏิบัติการ (Crisis Management Operation Center)
CSR	หมายถึง	ความรับผิดชอบต่อสังคมขององค์กรธุรกิจต่อสังคม (Corporate Social Responsibility)
SMS	หมายถึง	ระบบการบริหารด้านความปลอดภัย (Safety Management System)
QMS	หมายถึง	แผนพัฒนามาตรฐานด้านคุณภาพ (Quality Management System)
SMS	หมายถึง	ด้านความมั่นคง (Security Management System)
EMS	หมายถึง	ด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Management System)
KPIs	หมายถึง	ตัวชี้วัดผลการปฏิบัติหน้าที่หลัก (Key Performance Indicators)

ส่วนที่ 2

การรับรองความถูกต้องของข้อมูล

บริษัทฯ ได้สอบทานข้อมูลในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปีฉบับนี้แล้ว ด้วยความระมัดระวัง บริษัทฯ ขอรับรองว่า ข้อมูลดังกล่าวถูกต้องครบถ้วน ไม่เป็นเท็จ ไม่ทำให้ผู้อื่นสำคัญผิดหรือไม่ขาดข้อมูลที่ควรต้องแจ้งในสาระสำคัญ นอกจากนี้ บริษัทฯ ขอรับรองว่า

(1) งบการเงินและข้อมูลทางการเงินที่สรุปมาในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี ได้แสดงข้อมูลอย่างถูกต้องครบถ้วน ในสาระสำคัญเกี่ยวกับฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสดของบริษัทฯ และบริษัทย่อยแล้ว

(2) บริษัทฯ ได้จัดให้มีระบบการเปิดเผยข้อมูลที่ดี เพื่อให้แน่ใจว่าบริษัทฯ ได้เปิดเผยข้อมูลในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ ทั้งของบริษัทฯ และบริษัทย่อยอย่างถูกต้องครบถ้วนแล้ว รวมทั้งควบคุมดูแลให้มีการปฏิบัติตามระบบดังกล่าว

(3) บริษัทฯ ได้มีระบบการควบคุมภายในที่ดี และควบคุมดูแลให้มีการปฏิบัติตามระบบดังกล่าว และบริษัทฯ ได้แจ้งข้อมูลการประเมินระบบการควบคุมภายใน ณ วันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2556 ต่อผู้สอบบัญชีและคณะกรรมการตรวจสอบของบริษัทฯ แล้ว ซึ่งครอบคลุมถึงข้อบกพร่องและการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญของระบบการควบคุมภายใน รวมทั้งการกระทำที่มีขอบที่อาจมีผลกระทบต่อการจัดทำรายงานทางการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

ในการนี้ เพื่อเป็นหลักฐานว่าเอกสารทั้งหมดเป็นเอกสารชุดเดียวกันกับที่บริษัทฯ ได้รับรองความถูกต้องแล้ว บริษัทฯ ได้มอบหมายให้นางสุวิมล บัวเลิศ เป็นผู้ลงลายมือชื่อกำกับเอกสารนี้ไว้ทุกหน้าด้วย หากเอกสารใดไม่มีลายมือชื่อของนางสุวิมล บัวเลิศ กำกับไว้ บริษัทฯ จะถือว่าไม่ใช่ข้อมูลที่บริษัทฯ ได้รับรองความถูกต้องของข้อมูลแล้วดังกล่าวข้างต้น

<u>ชื่อ</u>	<u>ตำแหน่ง</u>	<u>ลายมือชื่อ</u>
1. นายอำพน กิตติอำพน	ประธานกรรมการ
2. นายสรจักร เกษมสุวรรณ	กรรมการ

ผู้รับมอบอำนาจ

<u>ชื่อ</u>	<u>ตำแหน่ง</u>	<u>ลายมือชื่อ</u>
นางสุวิมล บัวเลิศ	ผู้อำนวยการใหญ่ สำนักเลขานุการบริษัทฯ

เอกสารแนบ 1

รายละเอียดเกี่ยวกับผู้บริหารและผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ

1. รายละเอียดของกรรมการบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้น (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ตำแหน่ง	ชื่อนายงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ	
1. นายอำพน กิตติอำพน ประธานกรรมการ กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม กรรมการอิสระ	57	<ul style="list-style-type: none"> ปริญญาตรีศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ปริญญาโทวิทยาศาสตร์ (M.S. Economics) Northeastern University, Boston, USA ปริญญาเอกเศรษฐศาสตร์ (เศรษฐศาสตร์ประยุกต์) Clemson University, South Carolina, USA วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (วปอ. รุ่นที่ 45) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) <ul style="list-style-type: none"> หลักสูตร DCP 80/2006 	ไม่มี	ไม่มี	2553 – ปัจจุบัน	เลขาธิการคณะรัฐมนตรี	สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี มูลนิธิทุนการศึกษาพระราชทาน สมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมาร สถาบันวิจัยและพัฒนาพื้นที่สูง (องค์การมหาชน) มูลนิธิสถาบันวิจัยและพัฒนาประเทศตามปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง สภามหาวิทยาลัยของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (ผู้ทรงคุณวุฒิ) คณะกรรมการจัดการทรัพย์สิน จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย สภามหาวิทยาลัยผู้ทรงคุณวุฒิ ของมหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์ คณะกรรมการกฤษฎีกา คณะที่ 7 และคณะพิเศษ สำนักงานศาลยุติธรรม ธนาคารแห่งประเทศไทย (รวม 3 วาระ) คณะกรรมการนโยบายการเงิน คณะกรรมการข้าราชการพลเรือน (รวม 2 วาระ) สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน
					2553 – ปัจจุบัน	กรรมการ	
					2555 – ปัจจุบัน	ประธาน	
					2553 – ปัจจุบัน	ประธานกรรมการบริหาร	
					2555 – ปัจจุบัน	กรรมการ	
					2555 – ปัจจุบัน	กรรมการ	
					2554 – ปัจจุบัน	กรรมการ	
					2549 – ปัจจุบัน	กรรมการ	
					2554 – ปัจจุบัน	กรรมการบริหารศาลยุติธรรมผู้ทรงคุณวุฒิ	
					2547 – ปัจจุบัน	กรรมการ	
					2547 – ปัจจุบัน	กรรมการ	
2554 – ปัจจุบัน และ	กรรมการ						
2547 – ก.ช. 2553							
2551 – ปัจจุบัน	ประธาน อ.ก.พ. วิสามัญเกี่ยวกับการเตรียมการกำลังคนภาครัฐ						

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้น (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ	
					2548 – ปัจจุบัน	กรรมการพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ	สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ
					2552 – ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
					2554 – ปัจจุบัน	ประธานกรรมการตรวจสอบ และกรรมการ	บริษัท ปตท. สำรวจและผลิตปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน)
					2553 – มี.ค. 2554	ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ	บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
					2550 – ธ.ค. 2553	ประธานกรรมการบริหาร	มูลนิธิพัฒนาไท
					2549 – 2551	กรรมการ	สภามหาวิทยาลัยผู้ทรงคุณวุฒิ ของมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
					2548 – ต.ค. 2554	กรรมการ	บริษัท ปตท. อะโรเมติกส์และการกลั่น จำกัด (มหาชน) (PTTAR)
					2548 – มี.ค. 2554	กรรมการ	บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
					2548 – ก.ย. 2553	กรรมการ	คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
					2548 – 2551	กรรมการ	คณะกรรมการบริษัทบริหารสินทรัพย์ไทย
					2547 – 2553	เลขานุการ	คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
					2549 – 2 มี.ค. 51	สมาชิกสภา	สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้น (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ	
2. นายจุลสิงห์ วสันตสิงห์ รองประธานกรรมการ ประธานกรรมการตรวจสอบ กรรมการอิสระ ประธานคณะกรรมการด้านกฎหมาย	62	<ul style="list-style-type: none"> ปริญญาตรีนิติศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยม) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เนติบัณฑิตไทย สำนักอบรมศึกษากฎหมาย แห่งเนติบัณฑิตยสภา ปริญญาโท (Comparative Law) Illinois University, USA นิติศาสตรดุษฎีบัณฑิตกิตติมศักดิ์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง นิติศาสตรดุษฎีบัณฑิตกิตติมศักดิ์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย นิติศาสตรดุษฎีบัณฑิตกิตติมศักดิ์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านวิชาการ พลังงาน รุ่น 1 สถาบันวิชาการพลังงาน สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) <ul style="list-style-type: none"> - หลักสูตร DCP 35/2003 - หลักสูตร FND 7/2003 - หลักสูตร UFS 1/2006 - หลักสูตร ACP 17/2007 - หลักสูตร DCP Refresher 1/2008 หลักสูตรตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย <ul style="list-style-type: none"> - วตท 5/2007 	ไม่มี	ไม่มี	2553 – ปัจจุบัน 2552 – ปัจจุบัน 2548 – ปัจจุบัน 2547 – ปัจจุบัน 2541 – ปัจจุบัน 2548 – 2552 2547 – 2553 2547 – 2553	กรรมการตรวจสอบ อัยการสูงสุด กรรมการ กรรมการบริหารทรัพย์สิน ประธานกรรมการตรวจสอบ กรรมการสรรหาและ กรรมการกำหนดค่าตอบแทน รองอัยการสูงสุด กรรมการ กรรมการ	ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) สำนักงานอัยการสูงสุด เนติบัณฑิตยสภา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย บริษัท ปตท. สำรวจ และผลิตปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) สำนักงานอัยการสูงสุด การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย บริษัท ผลิตไฟฟ้าราชบุรี โฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน)

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้น (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ	
3. นายอริพงษ์ ภู่อุ่ม รองประธานกรรมการ ประธานกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และ พัฒนาบุคลากร	55	<ul style="list-style-type: none"> ปริญญาตรี (International Management) Boston University, USA ปริญญาโท (Finance) Marshall University, USA ปริญญาเอก (Finance) University of Mississippi, USA สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) <ul style="list-style-type: none"> หลักสูตร DCP 3/2000 หลักสูตร DCP Refresher 2/2009 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 หลักสูตร “ผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิชาการ ตลาดทุน รุ่น4” (วคท.) สถาบันวิชาการตลาดทุน หลักสูตร “ผู้บริหารกระบวนการยุติธรรม ระดับสูงรุ่น 14” (นบส.) สำนักงานศาลยุติธรรม หลักสูตร “การป้องกันราชอาณาจักร รุ่น 46” (วปอ.) วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร 	ไม่มี	ไม่มี	2553 – ปัจจุบัน 2553 – ปัจจุบัน 2554 – 2555 2553 – 2554 2552 – 2553 2552 – 2553 2552 - 2553 2551 2550 – 2552 2550 – 2552 2543 – 2551	ปลัดกระทรวง ประธานกรรมการ ประธานกรรมการ ประธานกรรมการ อธิบดี กรรมการอิสระ และกรรมการตรวจสอบ กรรมการ กรรมการ กรรมการ ผู้อำนวยการ กรรมการ	กระทรวงการคลัง ธนาคารอาคารสงเคราะห์ สำนักงานสลากกินแบ่งรัฐบาล บริษัท ทีไอที จำกัด (มหาชน) กรมสรรพสามิต บริษัท ปตท. เคมิคอล จำกัด (มหาชน) ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) ธนาคารนครหลวงไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท กรุงเทพประกันภัย จำกัด (มหาชน) สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ บริษัท ไฟฟ้าประชานูรี โอลด์ดิง จำกัด (มหาชน)

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้น (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ	
		<ul style="list-style-type: none"> หลักสูตร “ผู้บริหารระดับสูงด้านวิชาการ พลังงานรุ่น 1” (วพน.) สถาบันวิชาการพลังงาน หลักสูตร “ผู้บริหารระดับสูงด้านการบริหารงานพัฒนาเมือง รุ่น 1” (กทม) สถาบันพัฒนาเมือง กรุงเทพมหานครร่วมกับสถาบันพระปกเกล้า หลักสูตร “เสาหลักของแผ่นดิน : ผู้นำระดับสูงตามแนวพระราชดำริของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว รุ่นวิไอพี” (สนพ.) สถาบันศาสตราจารย์ ดร. บุญรอด บิณฑสันต์ร่วมกับศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 					
4. นายคณิต แสงสุพรรณ กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม กรรมการอิสระ ประธานกรรมการบริหาร กรรมการสรรหา กำหนด ค่าตอบแทน และพัฒนา บุคลากร		<ul style="list-style-type: none"> ปริญญาตรีเศรษฐศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ปริญญาโทเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต (ภาควิชาอังกฤษ) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ปริญญาเอกเศรษฐศาสตรดุษฎีบัณฑิต University of Toronto, Canada สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) - หลักสูตร DAP 21/2004 	ไม่มี	ไม่มี	ปัจจุบัน ปัจจุบัน ปัจจุบัน 2551 2551 2549 – 2551	ผู้อำนวยการ กรรมการ ผู้ทรงคุณวุฒิด้านการเงินการคลัง ที่ปรึกษาผู้ทรงคุณวุฒิของรองนายกรัฐมนตรี (ดร. โอฬาร ไชยประวัติ) ที่ปรึกษาผู้ทรงคุณวุฒิด้านเศรษฐกิจของ นายกรัฐมนตรี (นายสมักร สุนทรเวช) กรรมการอิสระ	สถาบันวิจัยนโยบายเศรษฐกิจการคลัง ธนาคารแห่งประเทศไทย คณะกรรมการสำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี สำนักนายกรัฐมนตรี ธนาคาร ทีสไอ จำกัด (มหาชน)

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้น (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ	
5. นายจุดนันท์ ภิรมย์ภักดี กรรมการตรวจสอบ กรรมการส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม	55	<ul style="list-style-type: none"> บริหารธุรกิจดุษฎีบัณฑิตกิตติมศักดิ์ สาขาวิชาการเงิน คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลพระนคร เศรษฐศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยบอสตัน สหรัฐอเมริกา วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (วปอ. 2546) หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการศาลาทุน (รุ่น 8) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) <ul style="list-style-type: none"> - หลักสูตร DCP 49/2004 - หลักสูตร RCP 11/2005 - หลักสูตร ACP 38/2012 	ไม่มี	ไม่มี	2525 – ปัจจุบัน 2525 – ปัจจุบัน 2554 – ปัจจุบัน 2554 – ปัจจุบัน 2552 - ปัจจุบัน 2552 – ปัจจุบัน 2550 – ปัจจุบัน 2552 - 2553	กรรมการรองกรรมการผู้จัดการใหญ่ อนุกรรมการ ในคณะอนุกรรมการส่งเสริมการลงทุน ที่ปรึกษากิตติมศักดิ์คณะกรรมการการกีฬา ที่ปรึกษา คณะอนุกรรมการกีฬาเด็ก เยาวชนและกีฬาคนพิการ ประธานมูลนิธิคณะกรรมการพาราลิมปิก ประเทศไทย นายกสมาคม कराเด่แห่งประเทศไทย กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ประธานคณะอนุกรรมการฝ่ายงานประชาสัมพันธ์	บริษัท บุญรอดบริวเวอรี่ จำกัด สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน วุฒิสภา วุฒิสภา การกีฬาแห่งประเทศไทย การกีฬาแห่งประเทศไทย สภาลูกเสือแห่งชาติ สมาคมนักศึกษาสถาบันวิทยาการศาลาทุน
6. นายธีรศักดิ์ สุวรรณยศ กรรมการบริหาร ประธานกรรมการธรรมาภิบาล กรรมการบริหารความเสี่ยง	60	<ul style="list-style-type: none"> ปริญญาตรี ศิลปศาสตร์ สาขาเศรษฐศาสตร์ (เกียรตินิยม) มหาวิทยาลัยการจี ประเทศปากีสถาน ปริญญาโท ศิลปศาสตร์ สาขาเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยการจี ประเทศปากีสถาน ปริญญาบริหารธุรกิจดุษฎีบัณฑิตกิตติมศักดิ์ สาขาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยราชภัฏยะลา สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) <ul style="list-style-type: none"> - หลักสูตร DAP 26/2004 	ไม่มี	ไม่มี	ปัจจุบัน 2551 - ก.ค. 2555 2552 - ค.ค.2554 2552 - ค.ค.2554 2552 - ค.ค.2554 2552 - ค.ค.2554 2552 - ค.ค.2554 2552	กรรมการ คณะกรรมการธรรมาภิบาล กรรมการผู้จัดการ ประธานคณะทำงาน คณะทำงานปรับปรุงโครงสร้างและแผนพัฒนาบุคลากร ประธานกรรมการ คณะกรรมการประเมินผลงาน ปฏิบัติงานของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ กรรมการ กรรมการ ประธานคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง คณะทำงาน คณะกรรมการฟื้นฟูและพัฒนาการ ดำเนินธุรกิจการบินขนส่งทางอากาศ	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน) บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน) บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน) บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้น (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ปัจจุบัน	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ
7. พล.ต.อ. พงศพัศ พงษ์เจริญ กรรมการกรรมการบริหาร กรรมการส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม	57	<ul style="list-style-type: none"> ปริญญาตรี รัฐประศาสนศาสตร์ (รปบ.ตร.) รุ่นที่ 31 โรงเรียนนายร้อยตำรวจ ปริญญาโท การบริหารงานกระบวนการยุติธรรมทางอาญา มหาวิทยาลัย อลาบามา ประเทศสหรัฐอเมริกา ปริญญาเอก การบริหารงานกระบวนการยุติธรรมทางอาญา มหาวิทยาลัยแฮมฮิวสตัน สเตท ประเทศสหรัฐอเมริกา 	ไม่มี	ไม่มี	ปัจจุบัน 1.ต.ค. 2555 – ปัจจุบัน 2554 – ปัจจุบัน 2553 – 2554 2550 – 2553	กรรมการอิสระ เลขานุการ ป.ป.ส. รองผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ ที่ปรึกษา (สบ 10) ผู้ช่วยผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ	การไฟฟ้านครหลวง สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามยาเสพติด สำนักงานตำรวจแห่งชาติ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
8. นายวรงค์ หาญประเสริฐ กรรมการบริหาร	54	<ul style="list-style-type: none"> ปริญญาตรี บริหารธุรกิจบัณฑิต ปริญญาโท เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต หลักสูตรวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ 53 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร 	ไม่มี	ไม่มี	2554 – ปัจจุบัน 2553 2551	อธิบดีกรมการบินพลเรือน ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม ที่ปรึกษาด้านเศรษฐกิจการขนส่งอากาศ	กรมการบินพลเรือน กระทรวงคมนาคม กระทรวงคมนาคม กระทรวงคมนาคม

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้น (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ	
9. นายวิระวงศ์ จิตต์มีตรภาพ กรรมการตรวจสอบ กรรมการอิสระ กรรมการสรรชมาภิบาล กรรมการส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม กรรมการด้านกฎหมาย	54	<ul style="list-style-type: none"> เนติบัณฑิตไทย สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา นิติศาสตรมหาบัณฑิต University of Pennsylvania, USA นิติศาสตรบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) - หลักสูตร DCP /2000 	ไม่มี	ไม่มี	2554 – ปัจจุบัน 2549 – ปัจจุบัน 2554 – ปัจจุบัน 2554 – ปัจจุบัน 2551 – ปัจจุบัน 2552 – ปัจจุบัน 2552 – ปัจจุบัน 2552 – ปัจจุบัน ปัจจุบัน ปัจจุบัน ปัจจุบัน 2551 2550 - มี.ช. 2554 2539 - 2551	กรรมการและกรรมการตรวจสอบ กรรมการและกรรมการตรวจสอบ กรรมการ กรรมการและกรรมการตรวจสอบ กรรมการ กรรมการ ประธาน กรรมการ กรรมการ กรรมการ กรรมการ กรรมการ กรรมการ กรรมการ กรรมการ Executive Partner	บมจ. เบอรัลดี ซุกเกอร์ บมจ. จีเอ็มเอ็ม แกรมมี่ บมจ. ไมเนอร์ อินเตอร์เนชั่นแนล บมจ. ไทยพาณิชย์ประกันชีวิต บมจ. เนชั่นแนล เพาเวอร์ ซัพพลาย บจ. สายการบินนกแอร์ บจ. วิระวงศ์ ชินวัฒน์ และเพียงพนอ บจ. ดับบลิวซีเอ็นดีพี โฮลดิ้ง จำกัด บจ. ปูนถมชาติ บจ. พิษณุรัตน์ บจ. ยักษ์ยา บจ. เนชั่นแนล เพาเวอร์ บมจ. อาหารสยาม บจ. ไวท์ แอนด์ เคส (ประเทศไทย)
10. พล.อ.อ. สติชัยพงษ์ สุขวิมล รองประธานกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และ พัฒนาบุคลากร กรรมการสรรชมาภิบาล	63	<ul style="list-style-type: none"> ปริญญาตรีศิลปศาสตรบัณฑิต (การสื่อสารมวลชน) มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ศิษย์การบินรุ่น น.54 -16 -3 โรงเรียนการบินกำแพงแสน โรงเรียนนายทหารชั้นผู้บังคับฝูง รุ่นที่ 43 โรงเรียนเสนาธิการทหารอากาศ รุ่นที่ 29 วิทยาลัยการทัพอากาศ รุ่นที่ 27 	ไม่มี	ไม่มี	2548 – ปัจจุบัน	ราชอาณาจักรในพระองค์ สมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมาร รองเลขาธิการพระราชวังประจำสำนักพระราชวังพิเศษ	ราชการบริหารส่วนกลาง สำนักงานราชเลขาธิการในพระองค์ฯ กองกิจการในพระองค์ สมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมาร

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้น (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ปี	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ
11. พล.อ.อ.ม.ล. สุปรัชญา กมลลาศน์ กรรมการบริหาร กรรมการบริหารความเสี่ยง	60	<ul style="list-style-type: none"> ปริญญาตรี วิศวกรรมอากาศยาน โรงเรียนนายเรืออากาศ รุ่นที่ 17 โรงเรียนนายทหารชั้นผู้บังคับฝูง รุ่นที่ 46 โรงเรียนเสนาธิการทหารอากาศ รุ่นที่ 30 วิทยาลัยการทัพอากาศ รุ่นที่ 29 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ 46 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) - หลักสูตร DAP 2006 	ไม่มี	ไม่มี	ปัจจุบัน 2555 2551 2550	ข้าราชการบำนาญ ประธานคณะที่ปรึกษา หัวหน้านายทหารฝ่ายเสนาธิการ รองผู้บัญชาการ	กระทรวงกลาโหม กองบัญชาการกองทัพไทย ประจำผู้บัญชาการทหารสูงสุด กองบัญชาการยุทธทางอากาศ
12. นายสุธรรม ศิริทิพย์สาคร กรรมการบริหาร	56	<ul style="list-style-type: none"> ปริญญาตรี (เกียรตินิยมอันดับหนึ่ง) สถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 	ไม่มี	ไม่มี	ปัจจุบัน ปัจจุบัน ปัจจุบัน 2554 – ปัจจุบัน 2555 2555	กรรมการผู้จัดการ กรรมการ กรรมการ กรรมการ กรรมการ กรรมการ	บริษัทสถาปนิกสุธรรม ธนาการออสติน การรถไฟแห่งประเทศไทย คณะกรรมการผังเมือง การเคหะแห่งชาติ บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน)
13. นายศิลปชัย จารุเกษมรัตน์ ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง	60	<ul style="list-style-type: none"> ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต วศ.บ. (โยธา) มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ ปริญญาโท ด้านการวางแผนการขนส่ง (D.I.C.) Transport Imperial College, University of London ปริญญาโท ด้านการจราจร และการขนส่ง University of Newcastle Upon-Tyne 	ไม่มี	ไม่มี	2555 ปัจจุบัน 2554 2553 2551	ปลัดกระทรวงคมนาคม กรรมการการเคหะแห่งประเทศไทย รองปลัดกระทรวงคมนาคม หัวหน้าผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม อธิบดีกรมการขนส่งทางบก	กระทรวงคมนาคม การเคหะแห่งประเทศไทย กระทรวงคมนาคม กระทรวงคมนาคม กรมการขนส่งทางบก

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้น (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ	
14. นายอภิพร ภาษวิธน์ กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม กรรมการอิสระ กรรมการบริหาร กรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร ประธานกรรมการส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม	64	<ul style="list-style-type: none"> ปริญญาตรีเคมีวิศวกรรม (เกียรตินิยมอันดับ 2) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ปริญญาโท (Chemical Engineering) University of Wisconsin, USA ปริญญาโท (Production) University of Wisconsin, USA สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) - หลักสูตร DAP 39/2005 	ไม่มี	ไม่มี	ปัจจุบัน ปัจจุบัน ปัจจุบัน ปัจจุบัน ปัจจุบัน ปัจจุบัน ปัจจุบัน ปัจจุบัน ปัจจุบัน ปัจจุบัน	กรรมการ ประธานกรรมการ และกรรมการ ประธานกรรมการบริหาร และกรรมการ กรรมการ และกรรมการตรวจสอบ กรรมการ กรรมการ ประธานกรรมการบริหาร และกรรมการ กรรมการ กรรมการ กรรมการ กรรมการ	บริษัท ไทยพลาสติกและเคมีภัณฑ์ จำกัด (มหาชน) บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด บริษัท ลินเค้ (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) บริษัท พีเออี (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) บริษัท กรุงเทพชินริติกส์ จำกัด บริษัท บีโอเอสที อีลาสโตเมอร์ส จำกัด บริษัท เอพีเคซีเซล่า จำกัด บริษัท องค์การเภสัชกรรม เมอร์ริเออร์ชีว้วัตถุ จำกัด มูลนิธิเพื่อสนับสนุนการผ่าตัดหัวใจเด็ก สถาบันปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย มูลนิธิซิเมนต์ไทย บริษัท ทุนลดคาร์บอน จำกัด
15. นายสรจักร เกษมสุวรรณ กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ กรรมการบริหาร กรรมการธรรมาภิบาล กรรมการบริหารความเสี่ยง กรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร กรรมการส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม กรรมการด้านกฎหมาย	57	<ul style="list-style-type: none"> ปริญญาตรี (เกียรตินิยม) นิติศาสตร์และรัฐศาสตร์ University College of Wales, Aberystwyth สหราชอาณาจักร ปริญญาโท นิติศาสตร์ (LL.M) University College, London, University of London สหราชอาณาจักร ปริญญาเอก นิติศาสตร์ (Ph.D) กฎหมายระหว่างประเทศ London School of Economics, University of London สหราชอาณาจักร หลักสูตร ปปร. 5 สถาบันพระปกเกล้า 	ไม่มี	ไม่มี	ปัจจุบัน ปัจจุบัน ปัจจุบัน ปัจจุบัน ปัจจุบัน ปัจจุบัน ปัจจุบัน ปัจจุบัน ปัจจุบัน ปัจจุบัน	กรรมการ ที่ปรึกษา รองประธาน รองประธาน ประธานกรรมการ กรรมการ ประธานหลักสูตรศิลปศาสตรมหาบัณฑิตกัลปพฤกษ์ ศึกษาและการทูต เลขานุการสัมพันธ์ ผู้อำนวยการ	บริษัท ผลิตไฟฟ้า จำกัด (มหาชน) (EGCO) มูลนิธิสุนทรภรณ์ มูลนิธิสถาบันการต่างประเทศสราญรมย์ มูลนิธิสวัสดิการนักแสดงอาวุโส บริษัท อสมท. จำกัด (มหาชน) ภาพยนตร์และวีดิทัศน์แห่งชาติ มหาวิทยาลัยสยาม สมาคมภาพยนตร์แห่งชาติ สมาคมผู้สร้างภาพยนตร์แห่งสหรัฐอเมริกา (ประเทศไทย)

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วน การถือหุ้น (%)	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างผู้บริหาร	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ	
		<ul style="list-style-type: none"> สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) <ul style="list-style-type: none"> - หลักสูตร DAP 22/2004 - หลักสูตร DCP 157/2012 			2553 – 2554 2552 - 2553 2550 – 2552	ที่ปรึกษารัฐมนตรีช่วยว่าการ อธิการบดี ผู้อำนวยการบริหาร	กระทรวงศึกษาธิการ (น.ส. นริศรา ชวาลตันพิพัทธ์) มหาวิทยาลัยนานาชาติแสตมฟอร์ด สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์กรมหาชน)

2. รายละเอียดของเจ้าหน้าที่บริหารของบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้น (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ
1. นายสรจักร เกษมสุวรรณ กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ กรรมการบริหาร กรรมการกรรมการบริหาร กรรมการบริหารความเสี่ยง กรรมการสรรหา กำหนด ค่าตอบแทน และพัฒนา บุคลากร กรรมการส่งเสริมกิจการเพื่อ สังคม กรรมการด้านกฎหมาย	57	<ul style="list-style-type: none"> ปริญญาตรี (เกียรตินิยม) นิติศาสตร์และรัฐศาสตร์ University College of Wales, Aberystwyth สหราชอาณาจักร ปริญญาโท นิติศาสตร์ (LL.M) University College, London, University of London สหราชอาณาจักร ปริญญาเอก นิติศาสตร์ (Ph.D) กฎหมายระหว่างประเทศ London School of Economics, University of London สหราชอาณาจักร สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) <ul style="list-style-type: none"> - หลักสูตร DAP 22/2004 - หลักสูตร DCP 157/2012 	ไม่มี	ไม่มี	ปัจจุบัน ปัจจุบัน ปัจจุบัน ปัจจุบัน ฐ.ค. 2554 - ต.ค. 2555 2554 – 2555 2553 – 2555 2553 – 2555 2553 – 2555 2553 – 2554 2552 – 2553 2550 – 2552	กรรมการที่ปรึกษา รองประธาน รองประธาน ประธานกรรมการ กรรมการ ประธานหลักสูตรศิลปศาสตรมหาบัณฑิตศึกษาศึกษาและการทูต เลขานุการสัมพันธ์ ผู้อำนวยการ ที่ปรึกษารัฐมนตรีช่วยว่าการ อธิการบดี ผู้อำนวยการบริหาร	บริษัท ผลิตไฟฟ้า จำกัด (มหาชน) (EGCO) มูลนิธิสุนทรภรณ์ มูลนิธิสถาบันการต่างประเทศสราญรมย์ มูลนิธิสวัสดิการนักแสดงอาวุโส บริษัท อสมท. จำกัด (มหาชน) ภาพยนตร์และวีดิทัศน์แห่งชาติ มหาวิทยาลัยสยาม สมาคมภาพยนตร์แห่งชาติ สมาคมผู้สร้างภาพยนตร์แห่งสหรัฐอเมริกา (ประเทศไทย) กระทรวงศึกษาธิการ (น.ส. นริศรา ขวาลตันพิพัทธ์) มหาวิทยาลัยนานาชาติแอสแตมฟอร์ด สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน)

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้น (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อนายงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ
2. นายโชคชัย บัญญาวงศ์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายกลยุทธ์และพัฒนาธุรกิจ (9 ต.ค.52-13 ก.ย.55) รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ อาวุโส สายกลยุทธ์และพัฒนา ธุรกิจ (14 ก.ย.55-ปัจจุบัน)	58	<ul style="list-style-type: none"> Master of Civil Engineering, Civil Engineering University of Detroit, USA Bachelor of Engineering, Civil Engineering University of Detroit, USA Bachelor of Science, Architecture, Mapua Institute of Technology, Philippines 	0.000048	ไม่มี	ปัจจุบัน ปัจจุบัน 2552 2545 – 2552	กรรมการ ประธานกรรมการ ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายพัฒนาธุรกิจ และ โครงการสำคัญ ผู้อำนวยการใหญ่โครงการสุวรรณภูมิ	บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด บริษัท ริงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
3. นายปานจิต ชนะภัย รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายการพาณิชย์ (1 ก.พ.54-15 พ.ย.55) กรรมการผู้จัดการหน่วยธุรกิจการ บริการภาคพื้นระดับรองกรรมการ ผู้อำนวยการใหญ่ (16 พ.ย.55-ปัจจุบัน)		<ul style="list-style-type: none"> Master of Arts, International Relations The University of Connecticut, USA Bachelor of Arts, West Liberty State College, USA สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) - หลักสูตร DAP 111/2008 	0.001629	ไม่มี	ปัจจุบัน ปัจจุบัน 2552 - 2554 2550 – 2552 2549 - 2550	กรรมการ กรรมการ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายทรัพยากรบุคคลและบริหารทั่วไป รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการพาณิชย์ ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายพัฒนา และสนับสนุนการพาณิชย์	บริษัท โรงแรมรอยัลออคิด (ประเทศไทย) จำกัด มหาชน บริษัท ดอนเมืองอินเตอร์เนชั่นแนลแอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้น (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีซ้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อนายงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ
4. เรืออากาศเอก มนต์รี จำเริญ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายช่าง (12 ต.ค. 53-ปัจจุบัน)	55	<ul style="list-style-type: none"> ปริญญาตรีวิทยาศาสตร์บัณฑิต (วิศวกรรมเครื่องกล) โรงเรียนนายเรืออากาศ 	0.000074	ไม่มี	ปัจจุบัน 2552 - 2553 2551 - 2552 2549 - 2551	กรรมการ กรรมการผู้จัดการฝ่ายช่าง ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายทรัพยากรบุคคลและบริหารทั่วไป ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริหารบุคลากร	บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
5. นาวาอากาศตรี อัยฎาฐ วัฒนางกูร รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายปฏิบัติการ (1 ต.ค.53-4 ต.ค.55) รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายมาตรฐานความปลอดภัย และ พัฒนาทรัพยากรการบิน (5 ต.ค.55-12 พ.ย.55) รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สนับสนุนการรวบรวมนักท่องเที่ยว ประชานศูนย์สนับสนุนการปฏิบัติการ (13 พ.ย.55-ปัจจุบัน)	53	<ul style="list-style-type: none"> Diplom Prufung Bauingenieurwesen, Civil Engineering Hochschule der Bundeswehr Muenchen, Federal Republic of Germany 	0.000044	ไม่มี	ปัจจุบัน ปัจจุบัน 2551 - 2553 2549 - 2551	กรรมการ กรรมการ ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายพัฒนาทรัพยากรการบิน ผู้อำนวยการฝ่ายฝึกอบรมนักบิน	บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด บริษัท ไทยฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้น (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อนายงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ
6. นายธีรพล โชติชนาภิบาล รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายผลิตภัณฑ์และบริการลูกค้า (25 ก.พ.54-ปัจจุบัน)	55	<ul style="list-style-type: none"> Master of Science, Operations Research University of Southampton, Great Britain Bachelor of Arts, Maths & Economics University College of wales, Great Britain 	0.000995	ไม่มี	ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท โรงแรมรอยัลล่อคิด (ประเทศไทย) จำกัด มหาชน
					ปัจจุบัน 2553 - 2554	กรรมการ ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายพัฒนาและสนับสนุนการ พาณิชย์	บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
					2553	กรรมการผู้จัดการฝ่ายครีวการบิน	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
					2550 - 2553	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายพัฒนาและสนับสนุนการ พาณิชย์	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
2549 - 2550	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายขาย	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)					
7. นายคณช บุญนาค กรรมการผู้จัดการหน่วยธุรกิจ การบริการภาคพื้นระดับ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (25 ก.พ.54-15 พ.ย.55) รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายการพาณิชย์ (16 พ.ย.55-ปัจจุบัน)	49	<ul style="list-style-type: none"> Master of Construction Management Washington University at St. Louis, USA Bachelor of Science, Systems Science and Engineering Washington University at St. Louis, USA Bachelor of Special Studies, Mathematics Cornell College, USA 	0.000052	ไม่มี	ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ینگสเปิน เซอร์วิสเซส จำกัด
					ปัจจุบัน 2549 - 2554	กรรมการ ผู้มีอำนาจ ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายวางแผนการตลาด และการบริหารรายได้	บริษัท ทัวร์เอ็องหลวง จำกัด บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้น (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อนายงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ
8. นายนิรุฒ มณีพันธ์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สำนักเลขานุการบริษัทฯ 25 ก.พ. 2554 – 26 ก.ค. 2555 รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายทรัพยากรบุคคลและกำกับ กิจกรรมองค์กร (27 ก.ค.55 - ปัจจุบัน)	44	<ul style="list-style-type: none"> 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 	0.001112	ไม่มี	ปัจจุบัน ปัจจุบัน ปัจจุบัน ปัจจุบัน 2551 - 2554	ประธานกรรมการบริหาร กรรมการ กรรมการ กรรมการ ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายกฎหมาย และกำกับกิจกรรมองค์กร	บริษัท ไทย-อะมาดีอุส เซาส์อีสต์เอเชีย จำกัด บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด บริษัท ไทยโฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด บริษัท ทัวร์เอ็องหลวง จำกัด บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
9. นางวสุกานต์ วิศาลสวัสดิ์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายการเงินและการบัญชี (1 ต.ค.54-ปัจจุบัน)	50	<ul style="list-style-type: none"> ปริญญาตรี เศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ปริญญาโท พัฒนาเศรษฐกิจ สาขาการวิเคราะห์และประเมินโครงการ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ (นิด้า) 	0.000015	ไม่มี	ปัจจุบัน ปัจจุบัน 2554 2552 - 2554 2548 - 2552	กรรมการ กรรมการ ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายการเงินองค์กร ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและโครงการสำคัญ ผู้อำนวยการฝ่ายเงินทุน	บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้น (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อนายงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ
10. ร้อยโท อริศศักดิ์ พัดชื่นใจ ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายปฏิบัติการบิน (1 ต.ค. 2554 - 4 ต.ค. 2555) รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายปฏิบัติการ (5 ต.ค.55-ปัจจุบัน)	59	<ul style="list-style-type: none"> วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต วิศวกรรมสำรวจ โรงเรียนนายร้อยพระจุลจอมเกล้า ประกาศนียบัตร ศูนย์ฝึกการบินพลเรือน 	0.000024	ไม่มี	2553 - 2554 2553 2552 - 2553 2549 - 2552	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายพัฒนาทรัพยากรการบิน ผู้อำนวยการภารกิจพิเศษฝ่ายพัฒนาทรัพยากรการบิน ผู้อำนวยการภารกิจพิเศษฝ่ายปฏิบัติการบิน ผู้อำนวยการฝ่ายประสานการอำนวยความสะดวก	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
11. นายรัช ตันตน์นิตดา ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายการเงินองค์กร (1 ต.ค.54-ปัจจุบัน)	43	<ul style="list-style-type: none"> Bachelor of Science in Business Administration Boston University, USA Master of Business Administration The American University, Washington D.C. 	ไม่มี	ไม่มี	2548 - 2554	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายนักลงทุนสัมพันธ์	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
12. นายธงชัย สิงห์กุล ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบัญชีการเงิน (9 ต.ค.49-ปัจจุบัน)	58	<ul style="list-style-type: none"> ปริญญาโท บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 	0.000037	ไม่มี	2547 - 2549	ผู้อำนวยการฝ่ายการบัญชีสาขาและการภาษีต่างประเทศ	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
13. นางชาริตา สีลาอุทท ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบัญชีบริหารและงบประมาณ (11 ต.ค.2551-ปัจจุบัน)	51	<ul style="list-style-type: none"> ปริญญาโท บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 	0.000030	ไม่มี	2550 - 2551 2548 - 2550	ผู้อำนวยการฝ่ายบัญชีบริหาร ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบธุรกิจการบิน	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

หมายเหตุ : เจ้าหน้าที่บริหาร ตามคำนิยาม "ผู้บริหาร" ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ด.)

เอกสารแนบ 2

รายละเอียดการดำรงตำแหน่งของกรรมการ ผู้บริหาร และผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ ในบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง

รายนามกรรมการและเจ้าหน้าที่บริหาร			บริษัทย่อย			บริษัทร่วม				บริษัทที่เกี่ยวข้อง						
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1	นายคณิต	แสงสุพรรณ	X													
2	นายวีระวงศ์	จิตต์มิตรภาพ		/												
3	นายอภิพร	เกษวิธน์		X												
4	นายปิยสวัสดิ์	อัมระนันท์		/												
5	นายปานจิต	ชนะภัย					X	X	///							
6	เรืออากาศเอก มนต์รี	จำเรียง						/		/						
7	นายโชคชัย	ปัญญาวงศ์		/	X	/				/						
8	นาวาอากาศตรี อัยฎาฐ	วัฒนางกูร				X							/			
9	นายธีรพล	โชติชนาภิบาล		/						/						
10	นายคนุช	บุญนาค			/											
11	นายนิรุฒ	มณีพันธ์	//		/	/(1)	/									
12	นายสาธก	วระระริน						X								
13	นางวสุกานต์	วิศาลสวัสดิ์			/	/					/					
14	นายเล็ก	กลิ่นวิบูลย์									/					
15	นายประกอบเกียรติ	นินนาท										/				
16	นายพิเชษฐ์	เรืองวัฒนสุข									/					
17	นายพิชัย	จึงอนุวัตร						/								
18	นายสมิทธิ	พิรุณสาร						/								
19	ร้อยตรี อนุสรณ์	นาคศรีชุ่ม						/								
20	นายสาโรจน์	ยุทธไทร														/
21	นาวาอากาศตรี อลงกต	พูลสุข				/				/						
22	นายคุณพงษ์	สุขานุศาสน์	/													
23	เรืออากาศโทสุรพล	อิศรางกูร ณ อยุธยา						/								
24	ร้อยโท อธิศักดิ์	พัคชื่นใจ													/	
25	นางชอุดา	ธนะภูมิ				/										
26	นาวาอากาศตรี สดภาพร	เจริญศรี				/										

X = ประธานกรรมการ X/ = รองประธานกรรมการ / = กรรมการ // = ประธานกรรมการบริหาร /// = กรรมการบริหาร

หมายเหตุ ⁽¹⁾ นายนิรุฒ มณีพันธ์ เป็นผู้แทนของบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด ในบริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด

⁽²⁾ อันดับที่ 1-13 เป็นผู้บริหารตามนิยามของกสท.

1. บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด (Amadeus)
2. บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด
3. บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัดบริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด
4. บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด
5. บริษัท ท้าวเรือ่งหลวง จำกัด
6. บริษัท ดอนเมืองอินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด
7. บริษัท คริวการบินภูเก็ต จำกัด
8. บริษัท โรงแรมรอยัลออคิด (ประเทศไทย) จำกัด(มหาชน)
9. บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BAFS)
10. บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด
11. บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด
12. บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
13. สถาบันการบินพลเรือน (รัฐวิสาหกิจ)
14. บริษัท เทคสยาม จำกัด

บริษัทฯ ไม่ได้ส่งตัวแทนไปดำรงตำแหน่งกรรมการใน Star Alliance Services GmbH และบริษัท สหโรงแรมไทยและการท่องเที่ยว จำกัด

หมายเหตุ : * บริษัทฯ ได้ส่งตัวแทนไปดำรงตำแหน่งกรรมการและกรรมการบริหารของบริษัทดังกล่าว

ทั้งนี้ กรรมการ หรือเจ้าหน้าที่บริหารที่ดำรงตำแหน่งในบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 แต่ไม่มีชื่อปรากฏอยู่ในตารางข้างต้น ไม่ได้ดำรงตำแหน่งกรรมการ ผู้บริหาร หรือผู้มีอำนาจควบคุมในบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง

เอกสารแนบ 3

รายงานสรุปกิจกรรมของคณะกรรมการตรวจสอบประจำปี 2555

คณะกรรมการตรวจสอบของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วยกรรมการอิสระ 3 ท่าน ซึ่งเป็นผู้ทรงคุณวุฒิและมีประสบการณ์ด้านกฎหมาย การบริหารองค์กร และการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงิน มีนายจุลสิงห์ วสันตสิงห์ เป็นประธานกรรมการ นายจตุตินันท์ ภิรมย์ภักดี และนายวีระวงศ์ จิตต์มิตรภาพ เป็นกรรมการ โดยมีศาสตราจารย์เกียรติคุณ เกษรี ณรงค์เดช และนางรวีพร คูหิรัญ เป็นที่ปรึกษาคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งทั้งสองท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิด้านการบัญชีและการควบคุมภายใน

ในปี 2555 คณะกรรมการตรวจสอบได้มีการประชุมร่วมกับ ผู้สอบบัญชี ผู้ตรวจสอบภายใน และผู้บริหารระดับสูงที่เกี่ยวข้อง รวม 12 ครั้ง โดยได้ประชุมร่วมกับผู้สอบบัญชีเป็นการเฉพาะ 1 ครั้ง ประชุมร่วมกับฝ่ายบริหารทั้งคณะ 1 ครั้ง และได้เชิญผู้บริหารระดับสูงเข้าชี้แจงและร่วมหารือในวาระที่เกี่ยวข้องตามความเหมาะสม การเข้าร่วมประชุมของกรรมการแต่ละท่านได้รายงานไว้ในหัวข้อการกำกับดูแลกิจการ ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้รายงานสรุปประเด็นที่สำคัญและความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ตามที่เห็นสมควร โดยมีสาระสำคัญดังนี้

1. การสอบทานรายงานทางการเงิน คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานงบการเงินรายไตรมาส และงบการเงินประจำปี 2555 ร่วมกับผู้บริหารสายการเงินและบัญชี และผู้สอบบัญชี รวมทั้งได้พิจารณาคำอธิบายและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทฯ คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบถามผู้สอบบัญชีเกี่ยวกับความถูกต้อง ครบถ้วน และเชื่อถือได้ของงบการเงิน ความเพียงพอในการเปิดเผยข้อมูล และรายการปรับปรุงบัญชีที่สำคัญ เพื่อให้มั่นใจว่าการจัดทำงบการเงินเป็นไปตามข้อกำหนดของกฎหมายและมาตรฐานบัญชีตามหลักการบัญชีที่รับรองโดยทั่วไป รวมทั้งมีการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินอย่างเพียงพอและทันต่อเวลา

ทั้งนี้ ในการสอบทานและการตรวจสอบของผู้สอบบัญชี มิได้ข้อสังเกตอื่นใด และมีได้มีการรายงานเกี่ยวกับการกระทำผิดตามที่กฎหมายกำหนดตามมาตรา 89/25 แห่ง พ.ร.บ. หลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2551

2. การสอบทานความเพียงพอและประสิทธิผล ของระบบการควบคุมภายในและการบริหารความเสี่ยง คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณาความเพียงพอเหมาะสมของระบบการควบคุมภายใน โดยได้ติดตามการดำเนินการของฝ่ายบริหารในการชี้แจงตามข้อสังเกตประกอบการสอบทานงบการเงินฯ ปี 2554 ของผู้สอบบัญชี พิจารณารายงานผลการตรวจสอบจากสำนักงานการตรวจสอบภายใน และรายงานจากผู้บริหารของบริษัทฯ

นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณาผลการจัดทำแบบประเมินการควบคุมภายในด้วยตนเองตามระเบียบคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดิน ว่าด้วยการกำหนดมาตรฐานการควบคุมภายใน พ.ศ. 2544 และรายงานจากฝ่ายบริหารเกี่ยวกับความเสี่ยงที่สำคัญของบริษัทฯ และแนวทางในการดำเนินการบริหารจัดการความเสี่ยงดังกล่าว

ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้เสนอแนะให้นำตัวชี้วัดของสำนักงานการตรวจสอบภายในประกอบด้วยตัวชี้วัดผลการประเมินจากการตรวจสอบ (Audit Rating) และตัวชี้วัดผลการดำเนินการตามข้อเสนอแนะของสำนักงานการตรวจสอบภายใน ใช้เป็นหนึ่งในตัวชี้วัดของผู้บริหารที่จัดทำคำรับรองการปฏิบัติหน้าที่ประจำปี 2555 เพื่อเป็นการกระตุ้นให้ผู้บริหารระดับสูงตระหนักถึงความสำคัญของการกำกับดูแลให้หน่วยงานมีระบบการควบคุมภายในที่ยั่งยืน

3. การกำกับดูแลงานตรวจสอบภายใน คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณาอนุมัติแผนการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจสอบภายใน และได้อนุมัติการปรับแผนการตรวจสอบให้สอดคล้องกับสภาพความเสี่ยงที่เปลี่ยนแปลงไป และเหมาะสมกับทรัพยากรของสำนักงานการตรวจสอบภายใน คณะกรรมการตรวจสอบได้ให้ข้อเสนอแนะและกำกับติดตามผลการดำเนินงานของสำนักงานการตรวจสอบภายในทุกไตรมาส รวมทั้งได้พิจารณาอนุมัติการปรับปรุงกฎบัตร คู่มือปฏิบัติงาน และอนุมัติแผนการฝึกอบรมประจำปีของสำนักงานการตรวจสอบภายใน

คณะกรรมการตรวจสอบได้สนับสนุนให้สำนักงานการตรวจสอบภายในจัด โครงการอบรมหลักสูตร วุฒิบัตรด้านการตรวจสอบภายใน ของสภาวิชาชีพบัญชี (Federation of Accounting Professions) เป็น In house Training สำหรับพนักงานของสำนักงานการตรวจสอบภายใน เพื่อเป็นการส่งเสริมให้พนักงานได้รับวุฒิบัตรทางวิชาชีพตรวจสอบภายใน ซึ่งมีพนักงานสอบผ่านและได้รับวุฒิบัตรฯ ถึงร้อยละ 70 ของพนักงานที่เข้าสอบทั้งหมด

นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณาเกณฑ์วัดผลงาน และประเมินผลการปฏิบัติงานของหัวหน้าสำนักงานการตรวจสอบภายใน ให้ความเห็นชอบการแต่งตั้งผู้บริหารตั้งแต่ระดับผู้อำนวยการขึ้นไป และได้รับทราบรายงานสรุปการแต่งตั้ง เลื่อนตำแหน่ง กำหนดค่าตอบแทน และการประเมินผลงานบุคลากร ของสำนักงานการตรวจสอบภายใน โดยได้ให้ความเห็นเกี่ยวกับการรับพนักงานใหม่ของสำนักงานการตรวจสอบภายในด้วย

4. การสอบทานการปฏิบัติตามกฎหมาย คณะกรรมการตรวจสอบได้มีการประชุมร่วมกับผู้บริหารที่เกี่ยวข้อง และรับทราบรายงานจากสายทรัพยากรบุคคลและกำกับกิจกรรมองค์กร ซึ่งทำหน้าที่ กำกับ ติดตามการปฏิบัติงานของหน่วยงานต่างๆ เพื่อให้เป็นไปตามกฎหมาย ระเบียบ และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง

5. การพิจารณารายการที่เกี่ยวข้องกัน คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานและให้ความเห็นต่อการทำรายการที่เกี่ยวข้องกันตามประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ก่อนการนำเสนอขออนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท เพื่อให้มั่นใจว่า เป็นรายการที่ผ่านกระบวนการอนุมัติที่โปร่งใส โดยผู้มีส่วนได้เสียไม่ได้มีส่วนร่วมในการตัดสินใจ และเป็นรายการที่กระทำโดยคำนึงถึงผลประโยชน์ของบริษัท เสมือนการทำรายการกับบุคคลภายนอก ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้รับทราบรายงานรายการที่เกี่ยวข้องกันทุกไตรมาส รวมทั้งได้สอบทานการเปิดเผยข้อมูลรายการระหว่างกันว่าเป็นไปอย่างถูกต้อง ครบถ้วน

6. กฎบัตรและการประเมินตนเองของคณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการตรวจสอบได้ทบทวนกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบ รวมทั้งได้ประเมินผลการปฏิบัติงานด้วยตนเองตามแนวทางปฏิบัติที่ดีของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และคู่มือปฏิบัติสำหรับคณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจ ที่กำหนดโดยกระทรวงการคลัง (ฉบับปรับปรุงปี 2555) โดยคณะกรรมการตรวจสอบได้ประเมินผลการปฏิบัติงานของตนเองทั้งคณะ และเป็นรายบุคคล ผลการประเมินสรุปได้ว่า คณะกรรมการตรวจสอบ ได้ปฏิบัติงานตามหน้าที่ความรับผิดชอบอย่างรอบคอบและเป็นอิสระ สอดคล้องตามแนวทางปฏิบัติที่ดี และกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบ

7. การเสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชี คณะกรรมการตรวจสอบได้นำเสนอคณะกรรมการบริษัท เพื่อพิจารณาและขออนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นแต่งตั้ง สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน (สตง.) เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัท ประจำปี 2556

จากการดำเนินการ ตามขอบเขตอำนาจหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย คณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่าบริษัทฯ ได้จัดทำงบการเงินอย่างถูกต้องตามควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป มีการเปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอ ครบถ้วนและเชื่อถือได้ การทำธุรกรรมรายการที่เกี่ยวข้องกันเป็นไปอย่างสมเหตุสมผลและมีการเปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอ บริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายในที่เพียงพอและเหมาะสม มีการปฏิบัติตามกฎหมาย และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องโดยไม่พบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญ

(นายจูลสิงห์ วสันตสิงห์)

ประธานกรรมการตรวจสอบ

วันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2556

รายงานของคณะกรรมการธรรมาภิบาล

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินธุรกิจและบริหารจัดการตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของ รัฐวิสาหกิจที่กำหนดโดยกระทรวงการคลัง และหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย รวมทั้งหลักการปฏิบัติที่ดีที่ยอมรับในระดับสากล (International Best Practice) ดังเห็นได้จากการที่บริษัทฯ ได้กำหนด เป้าหมายหลักองค์กรในการมุ่งที่จะเสริมสร้างประโยชน์สูงสุดให้แก่ผู้ถือหุ้น ด้วยการบริหารจัดการอย่างโปร่งใส เป็นธรรม และยึดมั่นในความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย ตลอดจนสุขภาพแวดล้อม สังคม และประเทศชาติ

บริษัทฯ ได้มีการนำข้อมูลในด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น หลักธรรมาภิบาลหรือหลักบรรษัทภิบาล หลักเกณฑ์ การประเมินผลการดำเนินงาน มาตรฐานการดำเนินธุรกิจด้านต่างๆ มาใช้ในการวิเคราะห์สภาพปัจจุบันของบริษัทฯ เช่น จุดแข็ง จุดอ่อน ของกลยุทธ์ วัฒนธรรมองค์กร จริยธรรมองค์กร ค่านิยม และระบบอุปถัมภ์เพื่อให้ได้หลักคิด หลักปฏิบัติ และทราบถึงสิ่งที่ขัดขวาง และสิ่งที่สนับสนุนความสำเร็จ เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการกำหนดกลยุทธ์ในการขับเคลื่อนให้ ระบบธรรมาภิบาลภายในองค์กรเกิดความยั่งยืน และสร้างความพึงพอใจให้แก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน

คณะกรรมการธรรมาภิบาลของบริษัทฯ มีความมุ่งมั่นและตระหนักถึงความสำคัญของระบบธรรมาภิบาล ด้วยคำนึงถึง ปัญหาและผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับบริษัทฯ จึงให้มีการเชื่อมโยงเรื่องธรรมาภิบาลกับระบบบริหารงานขององค์กร เพื่อ บรรลุผลตามนโยบาย วัตถุประสงค์ และแผนยุทธศาสตร์ที่ตั้งไว้ เพื่อนำองค์กรสู่ความเป็นเลิศ โดยให้ผู้บริหารและ พนักงานทุกระดับในองค์กร ดำเนินการปฏิบัติให้เห็นเป็นเชิงประจักษ์ในองค์กร ดังนี้

- **งานทรัพยากรบุคคล** ครอบคลุมทั้งการฝึกอบรม ปฐมนิเทศ การสรรหา การคัดเลือก การแต่งตั้ง โยกย้าย การเลื่อนตำแหน่ง การดำรงตำแหน่ง การติดตามและประเมินผล
- **ระบบบริหารงานโดยรวมขององค์กร** ด้วยการทบทวนระบบงาน ปรับปรุงหลักการ แนวทางปฏิบัติ เช่น แนวทาง ปฏิบัติที่ดีของคณะกรรมการและผู้บริหาร ดำเนินงานด้วยความโปร่งใส การเปิดเผยข้อมูล การเสริมสร้างคุณธรรม จริยธรรม การสนับสนุนการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน
- **ปรับปรุงกฎ ระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง** เพื่อให้สอดคล้องและทันต่อเหตุปัจจุบัน
- **การดูแลสังคมและสิ่งแวดล้อม** โดยมีการดำเนินงานอย่างสม่ำเสมอต่อเนื่อง ซึ่งอยู่ภายใต้การดูแลของ คณะกรรมการส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม ซึ่งกำหนดนโยบายและแนวทางที่ชัดเจนของบริษัทฯ ต่อการมีส่วนร่วม รับผิดชอบต่อสังคม เพื่อแสดงให้เห็นถึงความมุ่งมั่นและทุ่มเทของบริษัทฯ ในการบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ผสมผสานแนวคิดและนวัตกรรมในรูปแบบสีเขียว (Green Innovation)

ผลจากการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ตามหลักการกำกับดูแลกิจการดังกล่าว ส่งผลให้บริษัทฯ ได้รับการจัด อันดับด้านการกำกับดูแลกิจการจากองค์กรอิสระต่างๆ ในระดับ “ดีมาก” อย่างต่อเนื่องจาก ปี 2549-2554 บริษัทฯ ได้รับการ จัดอันดับด้านการกำกับดูแลกิจการ โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors : IOD) โดยมีคะแนนในภาพรวมอยู่ในเกณฑ์ “ดีมาก” ติดต่อกันเป็นปีที่ 6 และในปี 2555 บริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับด้านการกำกับดูแลกิจการ โดยมีคะแนนในภาพรวมอยู่ในเกณฑ์ “ดีเลิศ” โดยเฉพาะในปี 2555 บริษัทฯ ได้รับโล่เกียรติคุณรางวัล “ดีเยี่ยม” จากการประกวด แผนงานส่งเสริมธรรมาภิบาลในรัฐวิสาหกิจ ประเภทบริษัทมหาชน ประจำปี พ.ศ.2555 โดยบริษัทฯ ได้รับรางวัล “ดีเยี่ยม” จาก “โครงการประสิทธิภาพการดำเนินการพัสดุแบบบูรณาการ” และรางวัล “ดี” จาก “โครงการพัฒนาศูนย์ข้อมูลข่าวสาร”

จากผลของการประเมินการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ และการได้รับรางวัลเกียรติคุณต่างๆ สะท้อนให้เห็นถึงความมุ่งมั่นของคณะกรรมการบริษัทฯ ฝ่ายบริหาร และพนักงาน ที่ให้ความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจอย่างโปร่งใส ตรวจสอบได้ และให้ความเป็นธรรมต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย ซึ่งจะช่วยเสริมสร้างให้บริษัทฯ เติบโตอย่างยั่งยืนและเกิดผลดีต่อประเทศชาติโดยรวมต่อไป

(นายธีรศักดิ์ สุวรรณยศ)

ประธานกรรมการธรรมาภิบาล