

สารบัญ

ส่วนที่ 1	การประกอบธุรกิจ	ส่วนที่	หน้าที่
1	นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ	1-1	1
2	ลักษณะการประกอบธุรกิจ	1-2	1
3	ปัจจัยความเสี่ยง	1-3	1
4	ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ	1-4	1
5	ข้อพิพาททางกฎหมาย	1-5	1
6	ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น	1-6	1
ส่วนที่ 2	การจัดการและการกำกับดูแลกิจการ		
7	ข้อมูลหลักทรัพย์และผู้ถือหุ้น	2-7	1
8	โครงสร้างการจัดการ	2-8	1
9	การกำกับดูแลกิจการ	2-9	1
10	ความรับผิดชอบต่อสังคม	2-10	1
11	การควบคุมภายในและการบริหารจัดการความเสี่ยง	2-11	1
12	รายการระหว่างกัน	2-12	1
ส่วนที่ 3	ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน		
13	ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ	3-13	1
14	การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ	3-14	1
	การรับรองความถูกต้องของข้อมูล	3-A	1
เอกสารแนบ			
เอกสารแนบ 1	รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการ ผู้บริหาร ผู้มีอำนาจควบคุมและเลขานุการบริษัท	3-A1	1
เอกสารแนบ 2	รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการของบริษัทย่อย	3-A2	1
เอกสารแนบ 3	รายละเอียดเกี่ยวกับหัวหน้างานตรวจสอบภายใน และหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัทฯ (compliance)	3-A3	1
เอกสารแนบ 4	รายงานคณะกรรมการธรรมาภิบาล	3-A4	1
เอกสารแนบ 5	รายงานของคณะกรรมการตรวจสอบ	3-A5	1

ส่วนที่ 1 การประกอบธุรกิจ

1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

1.1 ความเป็นมาของบริษัท

เพื่อให้ประเทศไทยมีสายการบินแห่งชาติที่ให้บริการในระดับสากล รัฐบาลไทยใน ปี 2503 จึงได้จัดตั้ง บริษัท การบินไทย จำกัด โดยการร่วมทุนระหว่างบริษัท เดินอากาศไทย จำกัด กับสายการบินสแกนดิเนเวียนแอร์ไลน์ ชิสเต็ม วัตถุประสงค์แรกเริ่มเพื่อดำเนินธุรกิจการบินระหว่างประเทศ โดยบริษัทฯ ได้รับการสนับสนุนทางด้านการบริหาร และด้านเทคนิคจากสายการบินสแกนดิเนเวียนแอร์ไลน์ ชิสเต็ม เมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2503 บริษัทฯ ได้จดทะเบียนเป็นบริษัทจำกัด ด้วยทุนจดทะเบียนแรกเริ่ม 2 ล้านบาท มีบริษัท เดินอากาศไทย จำกัด ถือหุ้นร้อยละ 70 และสายการบินสแกนดิเนเวียนแอร์ไลน์ ชิสเต็ม ถือหุ้นร้อยละ 30 ของทุนจดทะเบียน

ต่อมาวันที่ 30 มีนาคม 2520 สายการบินสแกนดิเนเวียนแอร์ไลน์ ชิสเต็ม ได้โอนหุ้นที่มีอยู่ทั้งหมดให้แก่ บริษัท เดินอากาศไทย จำกัด ทำให้การร่วมทุนสิ้นสุดลง และบริษัทฯ ได้ทำการเพิ่มทุนโดยมีกระทรวงการคลังเข้าเป็นผู้ถือหุ้น ต่อมาเมื่อวันที่ 1 เมษายน 2531 รัฐบาลในสมัยนายกรัฐมนตรี ชวนชม พลเอกเปรม ติณสูลานนท์ ได้ดำเนินการรวมกิจการการบินภายในประเทศที่บริษัท เดินอากาศไทย จำกัด ให้บริการ เข้ากับกิจการของบริษัทฯ ตามมติคณะรัฐมนตรี ฝ่ายเศรษฐกิจ ส่งผลให้เงินทุนจดทะเบียนของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นเป็น 2,230 ล้านบาท โดยมีกระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่

จากการขยายตัวของธุรกิจ บริษัทฯ ได้เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเมื่อวันที่ 19 กรกฎาคม 2534 โดยได้ทำการแปลงกำไรสะสมให้เป็นทุนของบริษัทฯ ทำให้ทุนจดทะเบียนเพิ่มขึ้นเป็น 13,000 ล้านบาท และได้ทำการเพิ่มทุนใหม่อีกจำนวน 1,000 ล้านบาทในปี 2535 และ 3,000 ล้านบาท ในปี 2546 และ 4,838,709,670 บาท ในปี 2553

ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ มีทุนจดทะเบียน 26,989,009,500 บาท มีทุนชำระแล้ว 21,827,719,170 บาท มีกระทรวงการคลังถือหุ้นคิดเป็นร้อยละ 51.03 ส่วนที่เหลือร้อยละ 48.97 ถือหุ้นโดยประชาชนทั่วไปทั้งในประเทศ และต่างประเทศ ซึ่งรวมถึงพนักงานของบริษัทฯ

จากบริบทแรกในการสร้างธุรกิจการบินที่ได้สั่งสมประสบการณ์และกลยุทธ์ในการบริหารองค์กรจนสามารถเพิ่มทุน และสามารถจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ปัจจุบัน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นสายการบินแห่งชาติของประเทศไทย มีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม ประกอบธุรกิจบริการขนส่งทางอากาศ ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ณ สำนักงานใหญ่ที่กรุงเทพมหานคร โดยมีฐานปฏิบัติการบินที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นศูนย์กลางของเครือข่ายการขนส่ง ประกอบด้วย การให้บริการขนส่งทางอากาศขนส่งผู้โดยสาร และการขนส่ง

สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ และมีธุรกิจที่เกี่ยวข้องคือ บริการคลังสินค้า บริการลูกค้าภาคพื้น บริการอุปกรณ์ภาคพื้น ครุภัณฑ์ และบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน

วิสัยทัศน์

ในการก้าวสู่การเป็นองค์กรชั้นนำในธุรกิจขนส่งทางอากาศ สิ่งสำคัญหนึ่งที่มีอาจปฏิเสธ นั่นคือมุมมองและเป้าหมายในสายตาวินาทีไกลของผู้บริหารที่เรียกว่า “วิสัยทัศน์” ซึ่งถือเป็นหัวใจหลักในการก้าวสู่ความเป็นสากลในแนวทางการทำธุรกิจ

วิสัยทัศน์ของบริษัทฯ คือเป็นสายการบินที่ลูกค้าเลือกเป็นอันดับแรก ให้บริการดีเลิศด้วย “เสน่ห์ความเป็นไทย” (The First Choice Carrier with Touches of Thai) ด้วยการสร้างความพึงพอใจสูงสุดแก่ลูกค้า ให้เหนือความคาดหมาย สร้างความผูกพันที่ยั่งยืนระหว่างบริษัทฯ กับลูกค้า โดยการสร้างประสบการณ์การเดินทางที่ราบรื่น สร้างความประทับใจด้วยเอกลักษณ์ความเป็นไทยให้แก่ลูกค้าทุกคนอย่างต่อเนื่อง ด้วยบริการที่ดีเลิศและสม่ำเสมอ (Service Excellence and Consistency) ในทุกจุดสัมผัสของการให้บริการ

กลยุทธ์

กลยุทธ์ทางการตลาดถือเป็นหัวใจหลักในการสร้างแบรนด์ ในปี 2556 บริษัทฯ ได้ดำเนินกลยุทธ์ธุรกิจอย่างต่อเนื่อง โดยได้พัฒนาปรับปรุงผลิตภัณฑ์และบริการเพื่อรักษาคุณภาพที่ดีตามมาตรฐานระดับสากล บริหารการขาย ขยายช่องทางการขาย ปรับปรุงประสิทธิภาพการทำตลาด ตลอดจนเสริมสร้างความแข็งแกร่งด้านเครือข่ายเส้นทางบินและปรับปรุงประสิทธิภาพของฝูงบิน เพื่อเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน ช่วยให้บริษัทฯ เติบโตได้อย่างแข็งแกร่งและยั่งยืน แม้ว่าปัจจุบันจะมีการแข่งขันสูงของธุรกิจสายการบิน และมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วอยู่ตลอดเวลา

ดังนั้นกลยุทธ์ทางการตลาดของบริษัทฯ จึงมุ่งพัฒนาให้เป็นองค์กรที่เน้นการสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้า มีประสิทธิภาพในการควบคุมต้นทุน มีความคล่องตัวในการดำเนินงาน ส่งผลให้บริษัทฯ ตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้อย่างรวดเร็ว มีประสิทธิภาพ สร้างความเชื่อมั่นให้แก่กลุ่มทุนและผู้เกี่ยวข้องได้มากขึ้น

บริษัทฯ ได้ดำเนินกลยุทธ์ตามแผนยุทธศาสตร์ ปี 2556-2565 ซึ่งประสบความสำเร็จในหลายด้านที่สำคัญสรุปได้ดังนี้

1. พัฒนากลุ่มธุรกิจองค์กร ให้มีองค์ประกอบที่เหมาะสม ทั้งธุรกิจสายการบิน และธุรกิจอื่น เพิ่มรายได้และสร้างความแข็งแกร่งให้องค์กรอย่างมั่นคงและยั่งยืน โดยปรับปรุงรูปแบบการบริหารธุรกิจของหน่วยธุรกิจการบินไทยสมายล์ ด้วยการแยกออกเป็นบริษัทย่อยซึ่งจะทำให้สามารถตอบสนองต่อกลุ่มลูกค้า และการแข่งขันในประชาคมอาเซียนได้อย่างชัดเจนคล่องตัว นอกจากนี้ยังมีการปรับปรุงระเบียบการบริหารเพื่อให้หน่วยธุรกิจสามารถดำเนินธุรกิจได้อย่างอิสระและคล่องตัวขึ้น รวมทั้งทำการศึกษาเพื่อแสวงหาโอกาสขยายไปในธุรกิจที่มีศักยภาพ

2. พัฒนาเครือข่ายเส้นทางบินโดยเน้นการบินตรงเข้ามายังกรุงเทพฯ มากขึ้น เพื่อเพิ่มศักยภาพให้สนามบินสุวรรณภูมิเป็นศูนย์กลางทางการบินที่สำคัญของภูมิภาคเอเชีย โดยในปี 2556 บริษัทฯ ได้เปิดทำการบินตรงไปยังเมือง

เซนต์ ประเทศญี่ปุ่น ในส่วนของเส้นทางบินที่ทำการบินโดยการบินไทยสมายล์ ได้เปิดทำการบินในเส้นทางกรุงเทพฯ-มัตสึเดะเลย์ กรุงเทพฯ-ฉงชิ่ง กรุงเทพฯ-ฉางชา และกรุงเทพฯ-หลวงพระบาง เป็นต้น รวมทั้งโอนเส้นทางบินบางเส้นทางที่มีการพิจารณาแล้วเห็นสมควรให้การบินไทยสมายล์ทำการบินแทนสายการบินไทย ซึ่งจะมีประสิทธิภาพมากกว่า อาทิ กรุงเทพฯ-โคลัมโบ กรุงเทพฯ-อุดรธานี และกรุงเทพฯ-อุบลราชธานี เป็นต้น นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้พัฒนาฝูงบินอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้มีจำนวนเครื่องบินและแบบของเครื่องบินที่เหมาะสม และเพียงพอต่อความต้องการเดินทางของลูกค้ายในแต่ละตลาด โดยในปี 2556 ได้รับมอบเครื่องบินใหม่ 4 แบบ รวมทั้งสิ้นจำนวน 17 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบิน แอร์บัส A380-800 จำนวน 3 ลำ โบอิง 777-300ER จำนวน 6 ลำ แอร์บัส A330-300 จำนวน 2 ลำ และแอร์บัส A320 ของการบินไทยสมายล์ จำนวน 6 ลำ

3. ปรับปรุงผลิตภัณฑ์และบริการตามจุดที่ให้บริการในด้านต่างๆ ติดตามผลอย่างต่อเนื่อง โดยมุ่งเน้นคุณภาพความคงที่ (Consistency) และความสอดคล้องกัน (Synchronization) ในการให้บริการ เพื่อสร้างประสบการณ์เดินทางที่ราบรื่นและสร้างความพึงพอใจสูงสุดให้แก่ลูกค้า อาทิ การจัดเตรียม iPad เพื่อให้บริการบนที่นั่งชั้น Premium ในเส้นทางที่มีระยะเวลาบินประมาณ 3-4 ชั่วโมง ไม่มีจอภาพส่วนบุคคล การปรับปรุงรูปแบบ Child Meal Box และ Travel Kit การปรับปรุงคุณภาพอาหาร วิธีการนำเสนออาหารบนเครื่องบิน เพิ่มความถี่ของการเปลี่ยนรายการอาหารและนำเสนอบริการอาหารพิเศษที่ออกแบบโดยพ่อครัวที่มีชื่อเสียง การปรับปรุงระบบอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงในห้องรับรองพิเศษ การให้บริการรับ Mobile 2D-Barcode Boarding Pass ในรูปแบบ MMS สำหรับผู้โดยสารที่ทำ Mobile Check-in ผ่านโทรศัพท์มือถือ Smart Phone การปรับลดเวลาที่ใช้ในการลำเลียงกระเป๋าผู้โดยสารให้สั้นลง เป็นต้น

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ปรับปรุงที่นั่ง ระบบสารบันเทิงบนเครื่องบินอย่างต่อเนื่องเพื่อให้มีผลิตภัณฑ์ที่ทัดเทียมคู่แข่งสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้า โดยในปี 2556 ได้ทำการปรับปรุงเครื่องบิน (Retrofit) ที่อยู่ในฝูงบินปัจจุบันแล้วเสร็จเพิ่มเติมจำนวน 9 ลำ ประกอบด้วย การติดตั้งจอชมภาพยนตร์สำหรับที่นั่งในชั้นประหยัด การติดตั้งเก้าอี้และระบบสารบันเทิงใหม่ในทุกชั้นโดยสารบนฝูงบินโบอิง 747-400 จำนวน 5 ลำ การติดตั้งจอชมภาพยนตร์สำหรับที่นั่งในชั้นประหยัดบนฝูงบินโบอิง 777-200 จำนวน 4 ลำ

4. สร้างความแข็งแกร่งทางการเงินเพื่อให้บริษัทฯ มีศักยภาพที่จะลงทุนขยายกิจการในระยะยาว มีเงินสดเพื่อใช้คืนหนี้ที่ถึงกำหนดชำระในอนาคตอันใกล้ ปรับโครงสร้างเงินทุนให้แข็งแกร่ง เพื่อเสริมสภาพคล่องสำหรับการดำเนินธุรกิจให้มั่นคงในภาวะที่ธุรกิจมีความผันผวนสูง โดยในปี 2556 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเช่าทางการเงินกับกลุ่มสถาบันการเงินต่างๆ เพื่อจัดหาเงินทุนสำหรับชำระค่าเครื่องบินที่มีกำหนดรับมอบในปีนี้ รวมทั้งได้ออกและเสนอขายหุ้นกู้ในวงจำกัดให้แก่ ผู้ลงทุนสถาบันและผู้ลงทุนรายใหญ่จำนวนทั้งสิ้น 9,000 ล้านบาท ซึ่งจากการดำเนินการตามแผนดังกล่าว ทำให้โครงสร้างทางการเงินมีความแข็งแกร่ง มีสภาพคล่องเพียงพอที่จะรองรับการดำเนินธุรกิจในอนาคต

1.2 การเปลี่ยนแปลงลักษณะการประกอบธุรกิจของปีที่ผ่านมา

ในปี 2556 บริษัทฯ ดำเนินกิจการด้วยความมั่นคงตามกลยุทธ์ของบริษัทฯ ที่กำหนดไว้ แม้ว่าจะมีปัจจัยภายนอกหลายประการ เช่น ภาวะเศรษฐกิจที่มีความผันผวน ราคาน้ำมัน สถานการณ์ทางการเมือง ฯลฯ บริษัทฯ ได้ดำเนินกลยุทธ์ต่างๆ มารองรับการเปลี่ยนแปลงเหล่านั้น โดยมีการพัฒนาด้านสำคัญต่างๆ ในปี 2556 ดังนี้

- **การจัดตั้งบริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด**

จากกลยุทธ์เป็นไปอย่างแยบยล ผลที่ได้รับกลับมาคือความสำเร็จบนความแข็งแกร่ง บริษัทฯ พร้อมขยายการลงทุนออกไปตามขั้นตอนการพัฒนาธุรกิจ ซึ่งเป็นผลพวงมาจากวิสัยทัศน์และกลยุทธ์ตามที่กล่าวมาข้างต้น เป็นการพัฒนาสู่ความสำเร็จในอีกระดับหนึ่ง

ภายหลังจากการที่บริษัทฯ ได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีให้ลงทุนจัดตั้งสายการบิน ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด วงเงิน 1,800 ล้านบาท โดยจดทะเบียนเป็นนิติบุคคลตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยบริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 100 เป็นหุ้นสามัญ จำนวน 180 ล้านหุ้น (หุ้นละ 10 บาท) มีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจ ใช้เงินลงทุนจากเงินรายได้ของบริษัทฯ ซึ่งเป็นงบลงทุน ประจำปี 2556 จำนวน 450 ล้านบาท และงบลงทุนประจำปี 2557 จำนวน 1,350 ล้านบาท ทั้งนี้ บริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด ได้รับการยกเว้นไม่ต้องนำหลักเกณฑ์ คำสั่ง กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และมติคณะรัฐมนตรี มาปฏิบัติในหลักการเดียวกันกับบริษัทฯ โดยยังคงต้องปฏิบัติตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยงบลงทุนของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2550 ซึ่งออกตามความในพระราชบัญญัติพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พ.ศ. 2521 และระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. 2549 ออกตามความในพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. 2548

อนึ่ง บริษัทฯ ได้ดำเนินการจดทะเบียนจัดตั้งบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ต่อกระทรวงพาณิชย์ เรียบร้อยแล้วเมื่อวันที่ 17 ตุลาคม 2556 ขณะนี้อยู่ระหว่างเตรียมการในส่วนที่เกี่ยวข้อง คาดว่าจะเริ่มทำการบินตัวรหัสสายการบินใหม่ ในปี 2557

- **การพัฒนาผลิตภัณฑ์**

แนวคิดในการพัฒนาผลิตภัณฑ์ โดยยึดหลักความพึงพอใจของผู้บริโภคที่มีต่อผลิตภัณฑ์นั้นมีความสัมพันธ์กับความสามารถในการตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคได้จริง เป็นการพัฒนาสู่ความสำเร็จอีกทางหนึ่ง ซึ่งการพัฒนาผลิตภัณฑ์มีรายละเอียดดังนี้

- 1) การปรับปรุงที่นั่ง

ในปี 2556 บริษัทฯ ได้ทำการปรับปรุงที่นั่งทุกชั้นโดยสารของเครื่องบินแบบโบอิง 747-400 (ลำที่ 13-18) เพิ่มเติมจากปี 2555 จำนวน 3 ลำ รวมทั้งสิ้น 6 ลำ โดยติดตั้งเก้าอี้พร้อมจอภาพส่วนตัว และระบบสาระบันเทิงแบบ On-demanddemand ปรับปรุงที่นั่งโดยสารในชั้นประหยัด ของเครื่องบินโบอิง 777-200 เพิ่มอีกจำนวน 4 ลำ รวมทั้งสิ้น 8 ลำ

โดยติดตั้งจอภาพส่วนตัวพร้อมระบบสาระบันเทิงแบบ On-demand

- 2) การพัฒนาทางด้านระบบสาระบันเทิง

- บริษัทฯ ได้ปรับปรุงระบบสาระบันเทิงทั้งด้านภาพและเสียงบนเครื่องบินในเส้นทางระหว่างประเทศทุกลำให้มีคุณภาพสูง ทันสมัย โดยมีจอภาพส่วนตัวในทุกชั้นโดยสาร ระบบเพลงและภาพยนตร์แบบเลือกชม

ได้ (On-demand) มีรายการบันเทิงให้ผู้โดยสารเลือกอย่างหลากหลาย รวมทั้งเกมส์ ข้อมูล และภาพเส้นทางบิน นอกจากนี้ ยังได้พัฒนา ปรับปรุง Software รองรับจำนวน Content ที่เพิ่มขึ้น อาทิ e-Menu และ e-Shopping

- ให้บริการ Portable AVOD Player แก่ผู้โดยสารชั้นธุรกิจ สำหรับเที่ยวบินที่มีระยะเวลาบิน 3-4 ชั่วโมง ซึ่งให้บริการด้วย เครื่องบินแอร์บัส A330-300 ที่ไม่มีระบบสาระบันเทิงแบบเลือกชมได้ (On-demand) ใช้เป็นอุปกรณ์สำรองบนเครื่องบินแอร์บัส A340-600 และโบอิง 747-400 ในกรณีที่ระบบสาระบันเทิงขัดข้อง

- **ด้านการจัดการวัดผลงานของบุคลากร**

เพื่อให้การพัฒนาองค์กรไปในทิศทางทางเดียวกัน เมื่อมีการปรับปรุงและพัฒนาาระบบและผลิตภัณฑ์แล้ว การพัฒนาศักยภาพของบุคลากรเป็นอีกส่วนที่สำคัญไม่แพ้กัน ดังนั้นบริษัทฯ จึงจัดให้มีการประเมินผลบุคลากร นำไปสู่การพัฒนาคุณภาพของบุคลากรให้ดียิ่งขึ้น

ปี 2553 บริษัทฯ ได้นำระบบการบริหารผลการปฏิบัติงานมาใช้กับผู้บริหารระดับสูง ดำเนินการให้ผู้บริหารระดับรองลงมาจนถึงผู้บริหารระดับผู้จัดการกองและผู้จัดการแผนก ในปี 2555 ได้เริ่มดำเนินการให้กับพนักงานระดับ 7 และพนักงานทั่วทั้งองค์กรในปี 2556 ทั้งนี้ ตั้งแต่ปี 2554 ได้นำผลการประเมินตามระบบการบริหารผลการปฏิบัติงานให้เชื่อมโยงไปสู่การจ่ายค่าตอบแทน ทั้งในการขึ้นเงินเดือนประจำปี และการจ่ายค่าตอบแทนพิเศษ (Incentive)

- **การเปิดเส้นทางบินใหม่**

บริษัทฯ ได้ศึกษาและพัฒนาจุดบินใหม่ๆ อย่างต่อเนื่อง ในการขยายตลาดและเพิ่มความถี่ในการให้บริการของเที่ยวบินให้เหมาะสม และให้เกิดความคุ้มค่าในการลงทุน สร้างจุดแข็งทางการตลาดที่แตกต่างจากคู่แข่ง ทั้งยังสนองความต้องการของผู้บริโภคได้อย่างสูงสุด

ในปี 2556 บริษัทฯ ได้เปิดทำการบินตรงไปยังเมืองเซินไฮ ประเทศญี่ปุ่น ตั้งแต่วันที่ 3 ธันวาคม 2556 จำนวน 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ในส่วนของเส้นทางบินที่ทำการบินโดยการบินไทยสมายล์ ได้แก่ เส้นทาง ไป-กลับ กรุงเทพฯ-มณฑลเฉิงเต๋อ ตั้งแต่วันที่ 31 มีนาคม 2556 จำนวน 5 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ และเพิ่มเป็นทำการบินทุกวัน ตั้งแต่วันที่ 27 ตุลาคม 2556 เส้นทาง ไป-กลับ กรุงเทพฯ-ฉงชิ่ง ตั้งแต่วันที่ 27 ตุลาคม 2556 จำนวน 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เส้นทาง ไป-กลับ กรุงเทพฯ-ฉางซา ตั้งแต่วันที่ 27 ตุลาคม 2556 จำนวน 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เส้นทาง ไป-กลับ กรุงเทพฯ-หลวงพระบาง ตั้งแต่วันที่ 15 ธันวาคม 2556 จำนวน 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ 20 สิงหาคม 2556 เส้นทาง ไป-กลับ กรุงเทพฯ-โคลัมโบ ทำการบินโดยการบินไทยสมายล์แทนสายการบินไทย จำนวน 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ และเพิ่มเป็นทำการบินทุกวัน ตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2556 ในเส้นทางบินในภายในประเทศ ตั้งแต่ 1 กุมภาพันธ์ 2556 เส้นทาง ไป-กลับ กรุงเทพฯ-อุดรธานี และ กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี ทำการบินโดยการบินไทยสมายล์แทนสายการบินไทย จำนวน 21 และ 14 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ตามลำดับ

- **การกำหนดตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ ของธุรกิจการบิน**

บริษัทฯ ได้กำหนดตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ของการบินไทย การบินไทยสมายล์ และสายการบินนกแอร์ ไว้อย่างชัดเจน เพื่อให้สามารถแข่งขันในตลาดที่แตกต่างกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยการบินไทย มุ่งเน้นการให้บริการในเส้นทางบินระยะไกล ด้วยบริการแบบ Premium Full Service โดยใช้ฝูงบินที่เป็นเครื่องบินลำตัวกว้าง (Wide-body Fleet) มีฐานปฏิบัติการบินที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ในส่วนของ การบินไทยสมายล์ เน้นการให้บริการในเส้นทางบินระยะสั้น ด้วยบริการแบบ Regional Premium Service อย่างมีคุณภาพ (Quality) มีรูปแบบที่ทันสมัย (Trendy) มีการควบคุมต้นทุนที่มีประสิทธิภาพ (Cost Effective) โดยอาศัยและเสริมความแข็งแกร่งให้การบินไทยด้วยฐานผู้โดยสารที่เดินทางแบบเชื่อมต่อในเส้นทาง (Connecting Traffic) ของการบินไทย ฝูงบินเป็นเครื่องบินลำตัวแคบ (Narrow-body Fleet) มีฐานปฏิบัติการบินหลักที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ มีเป้าหมายเป็นสายการบินภูมิภาคชั้นนำของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

สำหรับสายการบินนกแอร์ เป็นสายการบินต้นทุนต่ำในภูมิภาค (Regional Low-Cost Carrier) ที่ทำการบินด้วยเครื่องบินลำตัวแคบหรือขนาดเล็กกว่า เน้นทำการบินในลักษณะ Point-to-Point โดยมีฐานปฏิบัติการบินหลักที่ทำอากาศยานดอนเมือง

- **การพัฒนาช่องทางการจำหน่าย**

การเพิ่มช่องทางการจัดจำหน่าย เพื่อสามารถกระจายสู่ผู้บริโภคได้หลายช่องทาง และสะดวกในการใช้บริการเป็นปัจจัยในการเพิ่มยอดขายทางธุรกิจ และการขยายช่องทางการจัดจำหน่ายได้รวดเร็วและมีประสิทธิภาพในยุคดิจิทัล ในปัจจุบันมีช่องทางที่น่าสนใจ ในปี 2556 บริษัทฯ ได้ดำเนินการพัฒนาช่องทางการจำหน่ายดังต่อไปนี้

1. ส่งเสริมบริการ THAI M Service Application บนโทรศัพท์มือถือ (Application on Smartphone) ซึ่งเป็นโปรแกรมแสดงตำแหน่งปัจจุบันและแสดงที่ตั้งสำนักงาน พร้อมระบบแผนที่แนะนำเส้นทางบนโทรศัพท์มือถือไปยังสำนักงานต่างๆ ของบริษัทฯ ตามที่ลูกค้าต้องการรวมถึงการบริการสอบถามข้อมูลผ่าน SMS และยังมีบริการเว็บบนโทรศัพท์มือถือ (Web on Mobile) ผ่าน Browser ทุกแพลตฟอร์ม ผู้โดยสารสามารถจองบัตรโดยสาร ตรวจสอบรายละเอียดเที่ยวบิน ตารางการบิน การเช็คอิน ทวีร์เอียงหลวง โปรแกรมสะสมไมล์ หรือบริการอื่นๆ ได้สะดวกสบายยิ่งขึ้น

2. พัฒนาบริการ Internet Check-in บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ (www.thaiairways.com) ผู้โดยสารสามารถสั่งพิมพ์บัตรโดยสารผ่านเครื่องได้จากที่บ้าน (Home Printing Boarding Pass) และพิเศษสุดสำหรับลูกค้าที่ซื้อบัตรโดยสารชั้นหนึ่งสามารถสั่งอาหารพิเศษได้เอง (Special Meal Order) เป็นจุดขายที่แตกต่างและสามารถสร้างความประทับใจให้แก่ลูกค้าได้เป็นอย่างดี โดยเฉพาะลูกค้าที่มีข้อกำหนดหรือข้อจำกัดทางศาสนาและสุขภาพ

3. ปรับปรุงระบบการขายบัตรโดยสารผ่านอินเทอร์เน็ต (Internet Sales) ให้มีขั้นตอนที่ง่ายคล่องตัว สะดวกรวดเร็วต่อการใช้งานของลูกค้ามากยิ่งขึ้น ทำให้กลุ่มลูกค้าสามารถดำเนินการเองได้โดยง่าย โดยไม่ต้องเสียเวลาในการเดินทางมาจองตั๋วตัวเครื่องบินถึงท่าอากาศยานเช่นในอดีต

นอกจากนี้บริษัทฯ ยังได้ดำเนินการปรับปรุงหน้าเว็บไซต์ใหม่แบบครบวงจร (Web Revamp Management) ติดตั้งระบบ Web Content สามารถตรวจสอบติดตามคุณภาพการบริการต่อลูกค้า สามารถปรับหน้าเว็บไซต์โดยเพิ่มภาษาสำหรับการใช้งานในแต่ละประเทศเพื่อให้ตรงตามความต้องการของลูกค้าได้ รวมถึงยังจัดกิจกรรมส่งเสริมการขายร่วมกับรายการสะสมไมล์ผ่านบัตรเครดิต หรือการส่งเสริมการขายร่วมกับทัวร์เอื้องหลวง เป็นต้น

- **การปรับโครงสร้าง ฝ่ายการพาณิชย์ เพื่อรองรับการแข่งขัน**

จากปัจจัยสภาพแวดล้อมธุรกิจการบินพาณิชย์ รวมถึงการเติบโตเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีและสื่อสังคมออนไลน์ในปัจจุบัน ทำให้บริษัทฯ เปลี่ยนกลยุทธ์วิธีการดำเนินธุรกิจเพื่อให้สามารถแข่งขันได้และปรับตัวให้ทันตามสภาวะแวดล้อมปัจจัยภายนอกที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว

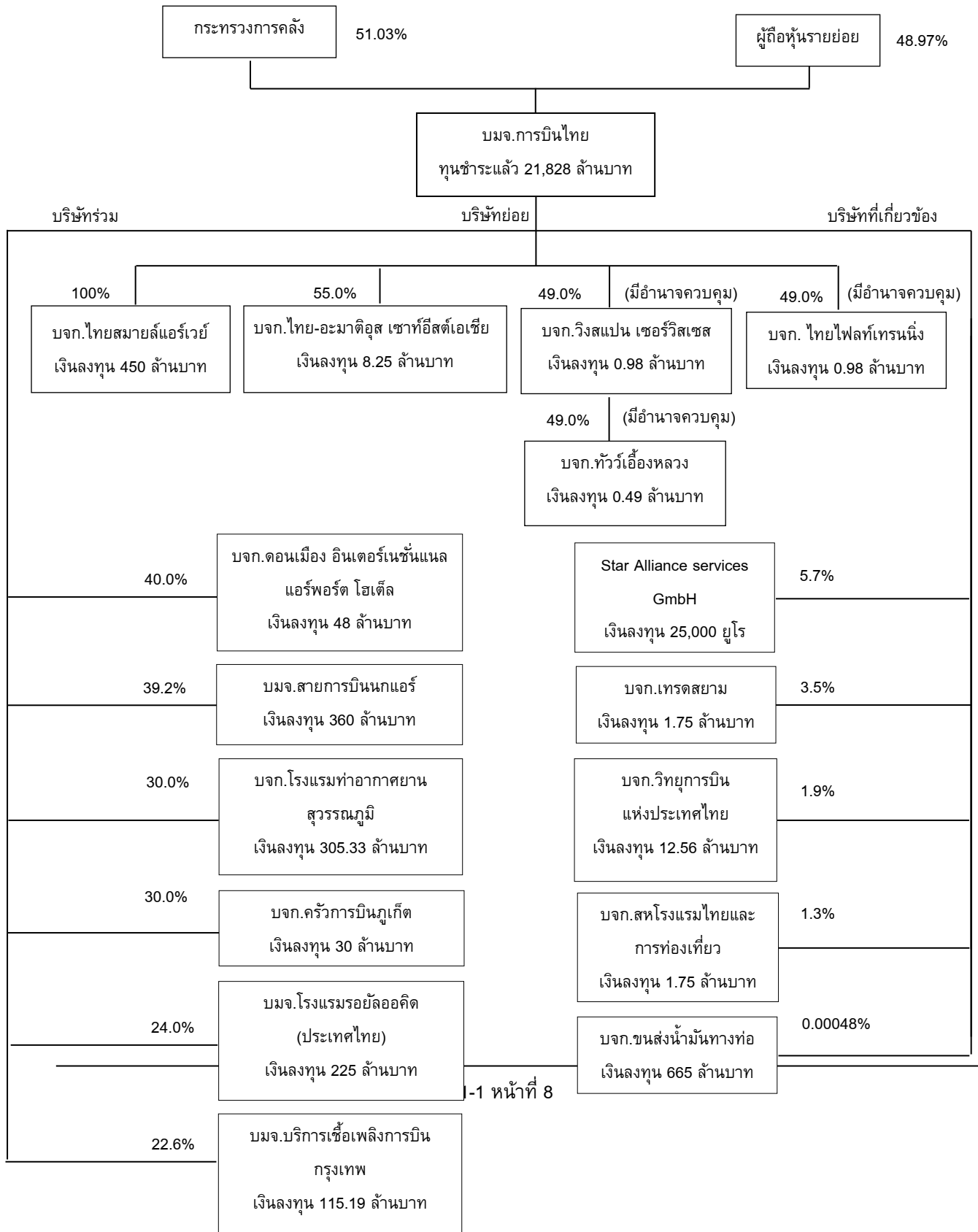
โครงสร้างองค์กรเดิมของสายการพาณิชย์นั้นเป็นโครงสร้างที่ใช้มานานซึ่งมีการตลาดและการขายอยู่ในความดูแลรับผิดชอบของผู้บริหารใหญ่ฝ่ายขายเพียงฝ่ายเดียว ดังนั้นเพื่อให้การดำเนินงานในสายการพาณิชย์มีประสิทธิภาพสูงสุดและสร้างความแข็งแกร่งในการดำเนินธุรกิจ บริษัทฯ จึงปรับโครงสร้างสายการพาณิชย์โดยแบ่งงานของผู้บริหารใหญ่ฝ่ายขายเดิมออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่ ฝ่ายขายดูแลรับผิดชอบในประเทศไทยและอินโดจีน ฝ่ายขายดูแลรับผิดชอบในส่วนภูมิภาค และฝ่ายขายดูแลรับผิดชอบระหว่างทวีป นอกจากนั้นบริษัทฯ ยังเล็งเห็นถึงความสำคัญในการทำการตลาดและการขายผ่านช่องทางอิเล็กทรอนิกส์ซึ่งถือเป็นอีกช่องทางหนึ่งที่สามารถอำนวยความสะดวกให้ลูกค้าเพิ่มขึ้น และช่องทางนี้ยังมีอัตราการเติบโตอย่างรวดเร็ว บริษัทฯ จึงได้จัดตั้งฝ่ายการพาณิชย์ดิจิทัล ทั้งนี้ผู้บริหารการตลาดและการขายตามโครงสร้างใหม่นี้ จะถูกติดตามผลการดำเนินงานต่างๆ อย่างใกล้ชิดจากกรรมการผู้บริหารใหญ่ และรองกรรมการผู้บริหารใหญ่อาวุโสผ่านกระบวนการตัวชี้วัด (KPI / Key Performance Indicator) โดยมีการประเมินผลงานเปรียบเทียบกับรายได้เป้าหมายที่กำหนดไว้ทุกๆ ไตรมาส

- **การนำระบบสำรองที่นั่งและออกบัตรโดยสารที่ทันสมัยมาใช้งาน**

ในปี 2556 บริษัทฯ ได้พัฒนาเปลี่ยนระบบสำรองที่นั่งและการออกบัตรโดยสารจากระบบเดิมที่บริษัทฯ ใช้เป็นเวลานาน มาเป็นระบบ Amadeus Altea และประสบความสำเร็จเป็นไปตามเป้าหมาย ระบบ Amadeus Altea เป็นระบบการให้บริการผู้โดยสารที่มีเครือข่ายใหญ่ที่สุดในโลก สายการบินในกลุ่ม Star Alliance และอีกหลายๆ สายการบินเลือกใช้ระบบนี้ ซึ่งถือเป็นการปฏิวัติระบบการให้บริการผู้โดยสารอย่างครบวงจร โดยระบบ Amadeus Altea ประกอบไปด้วย 4 ระบบหลัก คือ ระบบการสำรองที่นั่ง (Reservation) ระบบการออกบัตรโดยสาร (Ticketing) ระบบควบคุมการสำรองที่นั่ง (Inventory Control) และระบบเช็คอินผู้โดยสาร (Departure Control) ซึ่งได้รับการออกแบบให้สามารถใช้งานข้อมูลผู้โดยสารร่วมกันได้ทั้ง 4 ระบบด้วยระบบปฏิบัติการที่ทันสมัย เพิ่มขีดความสามารถในการ

ประมวผลได้อย่างรวดเร็ว สามารถให้บริการผู้โดยสารได้หลากหลายรูปแบบ เพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการให้บริการ ขณะเดียวกันยังเป็นระบบที่สามารถพัฒนาได้อย่างต่อเนื่องเพื่อเพิ่มศักยภาพและความพร้อมในการแข่งขัน เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับการขยายตัวด้านการขายได้อย่างรวดเร็วไร้ข้อจำกัด รวมถึงสามารถพัฒนาด้านเทคโนโลยีสารสนเทศร่วมกับสายการบินพันธมิตรเพื่อเพิ่มโอกาสในการทำธุรกิจร่วมกัน

1.3 โครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ



2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

โครงสร้างรายได้ของบริษัทฯและบริษัทย่อย

รายได้ที่สำคัญของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ใน 3 ปีที่ผ่านมา มีดังนี้

	ปี 2556		ปี 2555		ปี 2554	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากกิจการขนส่ง						
ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	172,335	81.4	173,458	81.2	154,646	79.6
ค่าธรรมเนียมและไปรษณีย์ภัณฑ์	24,515	11.6	26,764	12.6	28,092	14.5
รวมรายได้จากกิจการขนส่ง	196,850	93.0	200,222	93.8	182,738	94.1
รายได้จากหน่วยธุรกิจ	7,256	3.4	6,709	3.1	6,223	3.2
รายได้จากกิจการอื่นๆ	2,230	1.1	2,192	1.0	2,036	1.0
รวมรายได้จากการขายหรือการให้บริการ	206,336	97.5	209,123	97.9	190,997	98.3
รายได้อื่น	5,269	2.5	4,407	2.1	3,345	1.7
รวมรายได้	211,605	100.0	213,530	100.0	194,342	100.0

หมายเหตุ รายได้อื่นประกอบด้วย ดอกเบี้ยรับ กำไรจากรายการแทนการจำหน่าย กำไรจากการเปลี่ยนสภาพเงินลงทุน รายได้ค่าสินไหมทดแทน รายได้ค่าปรับและอื่นๆ

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

กิจการขนส่งทางอากาศ ประกอบด้วย บริการขนส่งผู้โดยสาร บริการขนส่งสินค้าพัสดุภัณฑ์และไปรษณีย์ภัณฑ์ ส่วนหน่วยธุรกิจเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการขนส่งประกอบด้วย การบริการคลังสินค้า การบริการลูกค้าภาคพื้น การบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น และครัวการบิน ส่วนกิจการอื่นๆ เป็นกิจการสนับสนุนการขนส่ง ประกอบด้วย การบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน การบริการอำนวยความสะดวก การจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบิน การจำหน่ายสินค้าที่ระลึก บริการเครื่องฝึกบินจำลอง และการดำเนินงานของบริษัทย่อย มีรายละเอียด ดังนี้

1) กิจการขนส่งทางอากาศ

กิจการขนส่งทางอากาศถือเป็นกิจการหลักของบริษัทฯ ประกอบด้วยบริการขนส่งผู้โดยสาร บริการขนส่งสินค้าพัสดุภัณฑ์และไปรษณีย์ภัณฑ์ โดยให้บริการขนส่งในเส้นทางบินไปยังจุดบินต่างๆ ทั้งแบบเที่ยวบินประจำและเที่ยวบินเช่าเหมาลำ ครอบคลุมทั้งเส้นทางบินระหว่างประเทศและภายในประเทศ

2) หน่วยธุรกิจ

สำหรับหน่วยธุรกิจที่มีความเกี่ยวเนื่องโดยตรงกับการขนส่งมีส่วนสำคัญในการสนับสนุนให้การดำเนินธุรกิจสายการบินเป็นไปอย่างราบรื่น ซึ่งแต่ละหน่วยธุรกิจจะต้องมีการดำเนินงานที่สอดคล้องกันอย่างเป็นระบบ เพื่อให้เครื่องบินสามารถเดินทางจากสถานีต้นทางถึงสถานีปลายทางตรงตามกำหนดเวลาที่ระบุในตารางบิน ด้วยความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่จะช่วยสร้างความน่าเชื่อถือให้แก่บริษัทฯ พร้อมทั้งสร้างความมั่นใจให้แก่ผู้ให้บริการ ทั้งนี้ ธุรกิจที่เกี่ยวข้องเนื่องโดยตรงกับการขนส่งมีรายละเอียดการให้บริการ ดังนี้

ธุรกิจการบริการคลังสินค้า (Cargo Handling Service)

ให้บริการจัดการคลังสินค้า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ และท่าอากาศยานภูเก็ต โดยการดำเนินงานจัดการคลังสินค้า ประกอบด้วย การจัดการเก็บรักษาชั่วคราวและการเคลื่อนย้ายสินค้าทั่วไป สินค้าที่ต้องได้รับการดูแลพิเศษ เช่น สินค้าสด สัตว์ที่ยังมีชีวิต วัตถุมีค่า การให้บริการขนส่งสินค้าที่ต้องการควบคุมอุณหภูมิเป็นพิเศษ

ธุรกิจการบริการลูกค้าภาคพื้น (Ground Customer Services)

ให้บริการอำนวยความสะดวกโดยตรงกับผู้โดยสารตั้งแต่เข้ามาสู่ท่าอากาศยาน ผ่านขั้นตอนต่างๆ จนเข้าสู่ตัวอากาศยาน จากตัวอากาศยานสู่ภาคพื้น ในเที่ยวบินทั้งขาเข้า – ขาออก โดยให้บริการแก่ผู้โดยสารของบริษัทฯ และผู้โดยสารของสายการบินลูกค้า

ธุรกิจการบริการอุปกรณ์ภาคพื้น (Ground Equipment Services)

ให้บริการที่เกี่ยวข้องกับอากาศยาน อำนวยความสะดวกบริเวณลานจอดอากาศยาน ให้กับบริษัทฯ และสายการบินลูกค้า ให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย มีความปลอดภัยสูงสุด มีความพร้อมสามารถทำการบินเข้า - ออก ได้ตรงเวลา

ธุรกิจครัวการบิน (Catering Services)

ดำเนินการในการผลิตอาหารสำหรับบริการผู้โดยสารทั้งเที่ยวบินในประเทศและระหว่างประเทศของบริษัทฯ บริการผู้โดยสารของสายการบินชั้นนำอื่นๆ ดำเนินธุรกิจภาคพื้นที่เกี่ยวข้องกับอาหาร เช่น ภัตตาคาร ณ ท่าอากาศยานนานาชาติ ร้านเบเกอรี่ Puff & Pie การให้บริการจัดเลี้ยงทั้งในและนอกสถานที่ และร้านอาหารสวัสดิการพนักงาน

3) กิจการอื่นๆ

ในส่วนของกิจการอื่นๆ ที่สนับสนุนการขนส่ง ได้แก่ ฝ่ายช่าง การบริการอำนวยความสะดวก การจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบินการจำหน่ายสินค้าที่ระลึกและบริการเครื่องฝึกบินจำลอง

กิจการขนส่งทางอากาศ

บริษัทฯ เป็นสายการบินแห่งชาติ ที่ให้บริการด้านการขนส่งทางอากาศ ทั้งการบริการขนส่งผู้โดยสาร บริการขนส่งสินค้า พัสดุภัณฑ์และไปรษณีย์ภัณฑ์เป็นกิจการหลักซึ่งได้พัฒนาการขนส่งไปสู่ภูมิภาคต่างๆ ของโลก โดยมีรายละเอียดเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์และบริการดังนี้

กิจการขนส่งทางอากาศ

กิจการขนส่งผู้โดยสาร

กิจการขนส่งผู้โดยสารมีเป้าหมายในการพัฒนาตลาดและเครือข่ายเส้นทางบินอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้สามารถแข่งขันได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยเน้นขีดความสามารถและดำเนินการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้เป็นศูนย์กลางการบิน (Hub) ที่สำคัญของภูมิภาค

2.1 ลักษณะผลิตภัณฑ์ หรือบริการ

2.1.1 ฝูงบินของบริษัทฯ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ มีจำนวนเครื่องบินที่ใช้ปฏิบัติการบิน 101 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบินพิสัยไกล ที่ใช้ทำการบินเส้นทางข้ามทวีป 38 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแบบ แอร์บัส A380-800 โบอิง 747-400 โบอิง 777-200ER/300ER แอร์บัส A340-600 และเครื่องบินพิสัยกลาง ซึ่งใช้ทำการบินเส้นทางภูมิภาค 46 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแบบโบอิง 777-200/300 แอร์บัส A330-300 แอร์บัส A300-600 และเครื่องบินลำตัวแคบ ที่ใช้ทำการบินเส้นทางระยะใกล้ 15 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแบบโบอิง 737-400 5 ลำ และเครื่องบินของการบินไทยสมายล์ แบบ แอร์บัส A320-200 จำนวน 10 ลำ และเครื่องบินขนส่งสินค้า (Freighter) แบบ โบอิง 747-400F จำนวน 2 ลำ

เครื่องบินที่ใช้ในการปฏิบัติการบิน

แบบเครื่องบิน	จำนวน (ลำ)	
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555
แอร์บัส A380-800	6	3
โบอิง 747-400	12	14
โบอิง 777-200ER	6	6
แอร์บัส A340-600	6	6
โบอิง 777-300ER	8	7
โบอิง 777-300	6	6
โบอิง 777-200	8	8
แอร์บัส A330-300	26	25
แอร์บัส A300-600	5	9
โบอิง 737-400	5	5
แอร์บัส A320-200	10	4
โบอิง 747-400 (Freighter)	2	2
รวม	100	95

หมายเหตุ ไม่รวมเครื่องบินแอร์บัส A330-300 1 ลำ ที่จอดรอการประเมินความเสียหาย

ในปี 2556 บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบินใหม่ แบบแอร์บัส A380-800 เพิ่มอีกจำนวน 3 ลำ เพื่อทดแทนการปลดระวางเครื่องบินแบบโบอิง 747-400 ซึ่งบริษัทฯ ได้นำเครื่องบินนี้ไปให้บริการในเส้นทาง กรุงเทพ-แฟรงค์เฟิร์ต กรุงเทพ-ปารีส กรุงเทพ-โตเกียว และ กรุงเทพ-โอซาก้า และเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 6 ลำ เพื่อทดแทนเครื่องบินแบบเดียวกันที่หมดสัญญาเช่าจากสายการบิน Jet Airways จำนวน 5 ลำ รวมทั้งรับมอบเครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300HW จำนวน 2 ลำ เพื่อนำมาใช้ในเส้นทางบินภูมิภาค เพื่อรองรับการเจริญเติบโต เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ขณะเดียวกันได้ทำการปลดระวางเครื่องบินแบบแอร์บัส A300-600 จำนวน 4 ลำ ที่มีอายุเกินกว่า 20 ปี

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้รับมอบเครื่องบินลำตัวแคบแบบแอร์บัส A320-200 จำนวน 6 ลำ สำหรับสายการบินไทยสมายล์

2.1.2 การพัฒนาเส้นทางบินและจุดบิน

ในปี 2556 บริษัทฯ มีเป้าหมายในการพัฒนาตลาด และขยายเครือข่ายเส้นทางบินอย่างต่อเนื่องให้สามารถแข่งขันได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยดำเนินการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้เป็นศูนย์กลางการบิน (Hub) ที่สำคัญของภูมิภาค โดยเพิ่มเที่ยวบินตรงเข้าประเทศไทยมากขึ้น เน้นการเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินในจุดบินที่มีศักยภาพ ควบคู่กับการเปิดจุดบินใหม่อย่างระมัดระวัง เพิ่มความแข็งแกร่งของเครือข่ายเส้นทางบินในตลาดหลัก เพื่อรักษาสถานะความเป็นผู้นำตลาด สร้างความแข็งแกร่งของเครือข่ายเส้นทางบินรอบๆ ประเทศไทย โดยเพิ่มการใช้ประโยชน์จากความร่วมมือกับสายการบินพันธมิตรการบิน ในการขยายเครือข่ายเส้นทางบินเพื่อให้ครอบคลุมลูกค้าได้ทุกกลุ่มเป้าหมาย เพิ่มความ

คล่องตัวในการปรับแผนตารางการบินให้สอดคล้องกับสภาวะความต้องการในแต่ละฤดูกาล รวมทั้งตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงของความต้องการของการเดินทางและสภาวะการแข่งขัน รวมถึงการเตรียมการเชื่อมโยงเครือข่ายเพื่อรองรับการเปิดเสรีภายใต้กรอบประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) อีกด้วย

นอกจากนี้ ในปี 2556 บริษัทฯ ยังคงความร่วมมือกับสายการบินนกแอร์ในเส้นทางบินรอง โดยบริษัทฯ มีเที่ยวบินรหัสร่วม (Code Share Flight) กับสายการบินนกแอร์ในเส้นทางไป-กลับ ดังนี้ ดอนเมือง-สกลนคร และ ดอนเมือง-นครพนม ส่งผลให้บริษัทฯ สามารถจัดส่งผู้โดยสารจากต่างประเทศเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยได้อย่างต่อเนื่อง และครอบคลุมเมืองในภูมิภาคอย่างทั่วถึง ในการนี้ การบินไทยสมายล์ ได้เปิดทำการบินในเส้นทางใหม่ ได้แก่ เส้นทาง ไป-กลับ กรุงเทพฯ-มัตเซเลย์ ตั้งแต่วันที่ 31 มีนาคม 2556 จำนวน 5 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ และเพิ่มเป็นการบินทุกวัน ตั้งแต่วันที่ 27 ตุลาคม 2556 เส้นทาง ไป-กลับ กรุงเทพฯ-โคลัมโบ ตั้งแต่วันที่ 20 สิงหาคม 2556 จำนวน 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ และเพิ่มเป็นการบินทุกวัน ตั้งแต่ 1 ธันวาคม 2556 เส้นทาง ไป-กลับ กรุงเทพฯ-ฉงชิ่ง ตั้งแต่วันที่ 27 ตุลาคม 2556 จำนวน 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เส้นทาง ไป-กลับ กรุงเทพฯ-ฉางซา ตั้งแต่วันที่ 27 ตุลาคม 2556 จำนวน 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เส้นทาง ไป-กลับ กรุงเทพฯ-หลวงพระบาง ตั้งแต่วันที่ 15 ธันวาคม 2556 จำนวน 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ และเส้นทางภายในประเทศเป็นการเสริมหรือทดแทนในเส้นทางรองของบริษัทฯ

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 2556 บริษัทฯ มีเครือข่ายเส้นทางบินให้บริการครอบคลุม 79 จุดบินใน 34 ประเทศทั่วโลก โดยเป็น 10 จุดบินภายในประเทศ (ไม่รวมกรุงเทพมหานคร)

เส้นทางบินภายในประเทศ

บริษัทฯ ได้พัฒนาเที่ยวบินภายในประเทศ โดยให้ความสำคัญกับจุดบินหลัก ขณะที่จุดบินรองและจุดบินย่อยบางจุด บริษัทฯ ได้ร่วมมือกับสายการบินพันธมิตร เพื่อรักษาส่วนแบ่งการตลาด

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ ทำการบินจากกรุงเทพฯ ไปยัง 10 จุดบิน ด้วยความถี่ 341 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ดังนี้ ภาคเหนือ ได้แก่ เชียงใหม่ เชียงราย ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ได้แก่ อุดรธานี อุบลราชธานี ขอนแก่น ภาคใต้ ได้แก่ ภูเก็ต กระบี่ หาดใหญ่ สุราษฎร์ธานี เกาะสมุย รวมเส้นทางเชียงใหม่-ภูเก็ต โดยมีการเสริมผลิตภัณฑ์และบริการไทยสมายล์ในเส้นทางหลัก เช่น กรุงเทพฯ ไปยัง เชียงใหม่ ภูเก็ต หาดใหญ่ กระบี่ และทำการบินทดแทนการบินไทยในเส้นทางกรุงเทพฯ-สุราษฎร์ธานี กรุงเทพฯ-อุดรธานี กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี และเชียงใหม่-ภูเก็ต

ข้อมูลเส้นทางภายในประเทศ

	ปี2556	ปี2555	ปี 2554
รายได้จากการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านบาท) ⁽¹⁾	14,335.7	14,691.0	13,808.4
ร้อยละของรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารรวม (%)	10.5	10.9	10.8
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPKs) (ล้านคน-กม.) ⁽²⁾	3,606.2	3,511.4	3,154.8
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASKs) (ล้านที่นั่ง-กม.) ⁽²⁾	4,759.3	4,558.9	4,371.3
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (%)	75.8	77.0	72.2
จำนวนจุดหมายปลายทางที่ให้บริการตามตารางการบิน (ตารางการบินในภาคฤดูหนาว / ฤดูร้อน) ⁽³⁾	10/10	10/10	10/10
จำนวนของเที่ยวบินแบบประจำ (เที่ยวบินต่อสัปดาห์) (ตารางการบินในภาคฤดูหนาว / ฤดูร้อน) ⁽³⁾	355/310	315/296	294/280

หมายเหตุ :

- ⁽¹⁾ รวมรายได้จากเที่ยวบินแบบประจำ รายได้ค่าน้ำหนักส่วนเกิน รายได้สุทธิจากการแลกเปลี่ยนการรับขนส่งผู้โดยสารสุทธิจากเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอื่นและขาย โดยบริษัท ตามความตกลงเที่ยวบินร่วม และรายได้จากการขายที่นั่งโดยสารบนเที่ยวบินของสายการบินอื่น ซึ่งไม่ได้เป็นเที่ยวบินร่วมแต่ไม่รวมรายได้จากเที่ยวบินซึ่งไม่ได้อยู่ในตารางการบิน และไม่รวมรายได้ค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและเงินค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสาร
- ⁽²⁾ ไม่รวมเที่ยวบินซึ่งไม่ได้อยู่ในตารางการบิน และเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอื่นและขายโดยบริษัท แต่รวมเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยบริษัท และขายโดยสายการบินอื่น
- ⁽³⁾ ไม่รวมกรุงเทพมหานคร ตารางการบินในภาคฤดูหนาวเริ่มตั้งแต่วันที่อาทิตย์สุดท้ายของเดือนตุลาคมไปจนถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนมีนาคมและตารางการบินในภาคฤดูร้อนเริ่มตั้งแต่วันที่อาทิตย์สุดท้ายของเดือนมีนาคมไปจนถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนตุลาคมของทุกปี

เส้นทางบินระหว่างประเทศ

บริษัท ทำการบินเส้นทางระหว่างประเทศทั้งสิ้น 655 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ โดยแบ่งเป็น 2 เส้นทางหลัก ได้แก่ เส้นทางภูมิภาคเอเชีย 505 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง 49 จุดบิน ใน 19 ประเทศ และเส้นทางข้ามทวีป 150 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง 20 จุดบิน ใน 15 ประเทศ ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

เส้นทางภูมิภาคเอเชีย

บริษัท ได้ปรับแผนเครือข่ายการบินให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาเครือข่ายการบินให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคเอเชีย ครอบคลุม 49 จุดบิน ใน 19 ประเทศ โดยบริษัท แบ่งเส้นทางบินในภูมิภาคเอเชียเป็น 5 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางสายเหนือ เส้นทางสายใต้ เส้นทางสายตะวันตก เส้นทางสายตะวันออกกลาง และเส้นทางสายอินโดจีน

ข้อมูลเส้นทางภูมิภาคเอเชีย

	ปี 2556	ปี 2555	ปี 2554
รายได้จากการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านบาท) ⁽¹⁾	66,985.9	65,745.3	58,295.2
ร้อยละของรายได้การขนส่งผู้โดยสารรวม (%)	49.2	48.9	45.5
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPKs)(ล้านคน-กม.) ⁽²⁾	27,954.5	25,363.4	21,698.3
ปริมาณการผลิตต้นผู้โดยสาร (ASKs)(ล้านที่นั่ง-กม.) ⁽²⁾	37,599.1	33,521.5	30,924.8
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (%)	74.3	75.7	70.2
จำนวนจุดหมายปลายทางที่ให้บริการตามตารางการบิน (ตารางการบินในภาคฤดูหนาว / ฤดูร้อน) ⁽³⁾	49/46	43/42	41/41
จำนวนของเที่ยวบินแบบประจำ (เที่ยวบินต่อสัปดาห์) (ตารางการบินในภาคฤดูหนาว / ฤดูร้อน) ⁽³⁾	502/480	475/445	412/425

หมายเหตุ:

- ⁽¹⁾ รวมรายได้จากเที่ยวบินแบบประจำ รายได้ค่าน้ำหนักส่วนเกิน รายได้สุทธิจากการแลกเปลี่ยนการรับขนส่งผู้โดยสารสุทธิจากเที่ยวบินที่ดำเนินการ โดยสายการบินอื่นและขายโดยบริษัทฯ ตามความตกลงเที่ยวบินร่วม และรายได้จากการขายที่นั่งโดยสารบนเที่ยวบินของสายการบินอื่นซึ่งไม่ได้เป็นเที่ยวบินร่วมแต่ไม่รวมรายได้จากเที่ยวบินซึ่งไม่ได้อยู่ในตารางการบิน และไม่รวมรายได้ค่าธรรมเนียมขดเชยค่าน้ำมันและเงินค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสาร
- ⁽²⁾ ไม่รวมเที่ยวบินซึ่งไม่ได้อยู่ในตารางการบิน และเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอื่นและขายโดยบริษัทฯ แต่รวมเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยบริษัทฯ และขายโดยสายการบินอื่น
- ⁽³⁾ ไม่รวมกรุงเทพมหานครตารางการบินในภาคฤดูหนาวเริ่มตั้งแต่วันที่อาทิตย์สุดท้ายของเดือนตุลาคมไปจนถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนมีนาคม และตารางการบินในภาคฤดูร้อนเริ่มตั้งแต่วันที่อาทิตย์สุดท้ายของเดือนมีนาคมไปจนถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนตุลาคมของทุกปี

เส้นทางสายเหนือ

เป็นเส้นทางที่มีปริมาณผู้โดยสารหนาแน่น ทำกำไรสูงให้บริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง โดยบริษัทฯ มีจุดบินไปยัง 21 จุดบิน ใน 5 ประเทศ ด้วยความถี่ 251 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ได้แก่ ฮองกง โตเกียว (นาริตะและฮาเนดะ) โอซากา นาโกยา ฟูกูโอกะ ซัปโปโร ไทเป ไชง มะนิลา ปักกิ่ง ปูซาน เชียงไฮ้ กวางโจว คุนหมิง เซี่ยะเหมิน และเฉิงตู

ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ 3 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ ได้เปิดทำการบินตรงไปยังเมืองเซินไต ประเทศญี่ปุ่น จำนวน 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

สำหรับจุดบินของการบินไทยสมายล์ ได้แก่ มาเก๊า และ ตั้งแต่ 27 ตุลาคม 2556 การบินไทยสมายล์เปิดทำการบินไปยังฉงชิ่งและฉางซา ประเทศจีน จำนวน 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

เส้นทางสายใต้

เป็นเส้นทางที่มีการแข่งขันสูงจากการที่สายการบินต้นทุนต่ำทำการบินด้วยความถี่สูง ได้แก่ ไทยแอร์เอเชีย เจ็ทสตาร์เอเชีย และไทเกอร์แอร์ บริษัทฯ มีจุดบินให้บริการ 5 จุด บิน 3 ประเทศ ได้แก่ สิงคโปร์ กัวลาลัมเปอร์ ปีนัง เดนปาซาร์ และจาการ์ตา ด้วยความถี่ 71 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

เส้นทางสายตะวันตก

เส้นทางนี้มีปริมาณผู้โดยสารหนาแน่นสูง มีการเจริญเติบโตที่ดี โดยเฉพาะตลาดหลัก ได้แก่ อินเดีย ในขณะที่เดียวกัน การแข่งขันทวีความรุนแรงมากขึ้น เนื่องจากสายการบินจากอินเดียมีการพัฒนาอย่างรวดเร็วและมุ่งเข้าสู่ประเทศไทย เช่นเดียวกัน

บริษัทฯ มีจุดบินให้บริการ 16 จุดบิน 6 ประเทศ ด้วยความถี่ 113 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ได้แก่ เดลี มุมไบ กัลกัตตา ไฮเดอราบาด บังกาลอร์ ชากา โคลัมโบ การูมาณซู ย่างกุ้ง เจนไน การากี อิสลามาบัต ลาฮอร์ พาราณสี และพุทธคยา ในส่วนของการบินไทยสมายล์ ทำการบินในเส้นทาง ไป-กลับ กรุงเทพฯ-มณฑลเฉยลี่ จำนวน 5 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ตั้งแต่ 31 มีนาคม 2556 และ เพิ่มเป็นทำการบินทุกวัน ตั้งแต่ 27 ตุลาคม 2556

ทั้งนี้ ตั้งแต่ 20 สิงหาคม 2556 เส้นทาง ไป-กลับ กรุงเทพฯ-โคลัมโบ ทำการบินโดยการบินไทยสมายล์แทนสายการบินไทย จำนวน 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ และเพิ่มเป็นทำการบินทุกวัน ตั้งแต่ 1 ธันวาคม 2556

เส้นทางสายตะวันออกกลาง

สายการบินตะวันออกกลาง มีความเข้มแข็งด้านเงินทุน ซึ่งเอื้อต่อการขยายฝูงบินและเส้นทางบินได้อย่างรวดเร็ว ส่งผลให้เป็นเส้นทางที่มีการแข่งขันสูง

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

เส้นทางสายอินโดจีน

เป็นเส้นทางที่เป็นจุดแข็งของเครือข่ายเส้นทางบินภูมิภาค เนื่องจากมีการเจริญเติบโตที่ดี และมีศักยภาพในการทำกำไรสูง ขณะเดียวกันมีการแข่งขันจากสายการบินต้นทุนต่ำเพิ่มขึ้น รวมถึงสายการบินต่าง ๆ ทำการบินตรงจาก ตะวันออกกลางและยุโรปเพิ่มมากขึ้น บริษัทฯ มีจุดบินให้บริการ 5 จุดบิน 3 ประเทศ ด้วยความถี่ 60 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ได้แก่ เวียงจันทน์ พนมเปญ ฮานอย โฮจิมินห์ซิตี้ ส่วนการบินไทยสมายล์เปิดทำการบินไปหลวงพระบาง จำนวน 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ตั้งแต่ 15 ธันวาคม 2556

เส้นทางข้ามทวีป

เส้นทางอเมริกาเหนือ

สำหรับเส้นทางสายนี้เป็นตลาดที่มีขนาดใหญ่ และมีการแข่งขันสูงมาก การให้บริการเส้นทางบินขึ้นอยู่กับ การเชื่อมโยงกับเครือข่ายภายในสหรัฐอเมริกาและแคนาดา

ในปี 2556 บริษัทฯ ได้ปรับบริการเที่ยวบินไปยังลอสแอนเจลิส โดยมีจุดแวะพักที่สนามบินโซล จำนวน 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ด้วยเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER

บริษัทฯ ได้ร่วมมือกับพันธมิตรการบินสตาร์อัลไลแอนซ์ (Star Alliance) ทำเที่ยวบินรหัสร่วมไปยังจุดบินอื่นๆ อาทิ เส้นทางข้ามแปซิฟิก บริษัทฯ ได้ทำเที่ยวบินรหัสร่วมกับบอลลินิปอนแอร์เวย์ในเส้นทางจากญี่ปุ่นเข้าอเมริกาเหนือ คือ เส้นทางโตเกียว ไปยังโฮโนลูลู ลอสแอนเจลิส ซิดาโก นิวยอร์ก ซานฟรานซิสโก และวอชิงตัน ดี.ซี. ซีแอตเทิล และ แชนโฮเซ สำหรับเส้นทางข้ามแอตแลนติก บริษัทฯ ได้ทำการบินรหัสร่วมกับสายการบินลุฟท์ฮันซา โดยมี แฟรงค์เฟิร์ตเป็นศูนย์กลางไปยังนิวยอร์ก แอตแลนตา ไมอามี ซิดาโก ดัลลัส และวอชิงตัน ดี.ซี. และ 3 จุดบินในประเทศแคนาดา โดยร่วมมือกับสายการบินแอร์แคนาดา ไปยังโทรอนโต มอนทรีออล และแวนคูเวอร์ รวมทั้งหมด 14 จุดบินใน 2 ประเทศ

ข้อมูลเส้นทางอเมริกาเหนือ

	ปี 2556	ปี 2555	ปี 2554
รายได้จากการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านบาท) ⁽¹⁾	2,187.2	2,283.8	3,087.0
ร้อยละของรายได้การขนส่งผู้โดยสารรวม (%)	1.6	1.7	2.4
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPKs) (ล้านคน-กม.) ⁽²⁾	1,370.0	1,309.2	1,512.6
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASKs) (ล้านที่นั่ง-กม.) ⁽²⁾	1,937.3	1,679.7	2,080.7
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (%)	70.7	77.9	72.7
จำนวนจุดหมายปลายทางที่ให้บริการตามตารางการบิน (ตารางการบินในภาคฤดูหนาว / ฤดูร้อน) ⁽³⁾	1/1	1/1	1/1
จำนวนของเที่ยวบินแบบประจำ (เที่ยวบินต่อสัปดาห์) (ตารางการบินในภาคฤดูหนาว / ฤดูร้อน) ⁽³⁾	4/4	4/4	7/7

หมายเหตุ:

- (1) รวมรายได้จากเที่ยวบินแบบประจำรายได้ค่าน้ำหนักส่วนเกินรายได้สุทธิจากการแลกเปลี่ยนการรับขนส่งผู้โดยสารสุทธิจากเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอื่นและขายโดยบริษัทฯ ตามความตกลงเที่ยวบินร่วม และรายได้จากการขายที่นั่งโดยสารบนเที่ยวบินของสายการบินอื่นซึ่งไม่ได้เป็นเที่ยวบินร่วมแต่ไม่รวมรายได้จากเที่ยวบินซึ่งไม่ได้อยู่ในตารางการบินและไม่รวมรายได้ค่าธรรมเนียมขดเชยค่าน้ำมันและเงินค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสาร
- (2) ไม่รวมเที่ยวบินซึ่งไม่ได้อยู่ในตารางการบินและเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอื่นและขายโดยบริษัทฯ แต่รวมเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยบริษัทฯ และขายโดยสายการบินอื่น
- (3) ไม่รวมกรุงเทพมหานครตารางการบินในภาคฤดูหนาวเริ่มตั้งแต่วันที่อาทิตย์สุดท้ายของเดือนตุลาคมไปจนถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนมีนาคมและตารางการบินในภาคฤดูร้อนเริ่มตั้งแต่วันที่อาทิตย์สุดท้ายของเดือนมีนาคมไปจนถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนตุลาคมของทุกปี

เส้นทางยุโรป

บริษัทฯ มีบริการเที่ยวบินไปยัง 13 จุดบินใน 11 ประเทศของภูมิภาคยุโรป ได้แก่ ลอนดอน แฟรงก์เฟิร์ต ปารีส โรม โดเปนเฮเกน สตอกโฮล์ม ซูริก มิวนิค บรัสเซลส์ มิลาน มาดริด มอสโก และออสโล ด้วยความถี่รวม 95 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ และนำเครื่องบินแบบแอร์บัส A380 ทำการบินเส้นทางกรุงเทพฯ-ปารีส ตั้งแต่วันที่ 31 มีนาคม 2556 โดยได้มีการปรับลดเที่ยวบินในเส้นทางกรุงเทพฯ-ปารีส เหลือ 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เพื่อไม่ให้จำนวนที่นั่งเพิ่มมากเกินไป

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

ข้อมูลเส้นทางยุโรป

	ปี 2556	ปี 2555	ปี 2554
รายได้จากการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านบาท) ⁽¹⁾	35,036.2	33,993.8	36,911.2
ร้อยละของรายได้การขนส่งผู้โดยสารรวม (%)	25.7	25.5	28.8
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPKs) (ล้านคน-กม.) ⁽²⁾	21,585.6	21,136.5	20,710.8
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASKs) (ล้านที่นั่ง-กม.) ⁽²⁾	28,964.6	27,300.2	28,863.2
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (%)	74.5	77.4	71.8
จำนวนจุดหมายปลายทางที่ให้บริการตามตารางการบิน (ตารางการบินในภาคฤดูหนาว / ฤดูร้อน) ⁽³⁾	13/13	13/13	13/13
จำนวนของเที่ยวบินแบบประจำ (เที่ยวบินต่อสัปดาห์) (ตารางการบินในภาคฤดูหนาว / ฤดูร้อน) ⁽³⁾	93/85	92/87	90/88

หมายเหตุ:

- ⁽¹⁾ รวมรายได้จากเที่ยวบินแบบประจำ รายได้ค่าน้ำหนักส่วนเกิน รายได้สุทธิจากการแลกเปลี่ยนการรับขนส่งผู้โดยสารสุทธิจากเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอื่นและขายโดยบริษัทฯ ตามความตกลงเที่ยวบินร่วม และรายได้จากการขายที่นั่งโดยสารบนเที่ยวบินของสายการบินอื่นซึ่งไม่ได้เป็นเที่ยวบินร่วมแต่ไม่รวมรายได้จากเที่ยวบินซึ่งไม่ได้อยู่ในตารางการบินและไม่รวมรายได้ค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและเงินค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสาร
- ⁽²⁾ ไม่รวมเที่ยวบินซึ่งไม่ได้อยู่ในตารางการบินและเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอื่นและขายโดยบริษัทฯ แต่รวมเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยบริษัทฯ และขายโดยสายการบินอื่น
- ⁽³⁾ ไม่รวมกรุงเทพมหานคร ตารางการบินในภาคฤดูหนาวเริ่มตั้งแต่วันที่อาทิตย์สุดท้ายของเดือนตุลาคมไปจนถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนมีนาคม และตารางการบินในภาคฤดูร้อนเริ่มตั้งแต่วันที่อาทิตย์สุดท้ายของเดือนมีนาคมไปจนถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนตุลาคมของทุกปี

เส้นทางออสเตรเลียและนิวซีแลนด์

ในภาคพื้นออสเตรเลีย บริษัทฯ ให้บริการ 5 จุดบินใน 2 ประเทศ ได้แก่ ซิดนีย์ เมลเบิร์น บริสเบน เพิร์ธ ในออสเตรเลีย และ โอ๊คแลนด์ ในนิวซีแลนด์ ด้วยความถี่รวม 48 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้จัดเที่ยวบินรหัสร่วม (Code Sharing) กับสายการบินแอร์นิวซีแลนด์ ซึ่งเป็นสายการบินพันธมิตร โดยการเชื่อมโยงเครือข่ายการบินของบริษัทฯ เข้ากับเที่ยวบินระหว่างเมืองท่องเที่ยวต่างๆ รวม 7 จุดบิน ใน 2 ประเทศ รวมเส้นทาง ฮองกง-โอ๊คแลนด์

ข้อมูลเส้นทางออสเตรเลียและนิวซีแลนด์

	ปี 2556	ปี 2555	ปี 2554
รายได้จากการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านบาท) ⁽¹⁾	16,940.5	16,729.2	15,099.2
ร้อยละของรายได้การขนส่งผู้โดยสารรวม (%)	12.4	12.6	11.8
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPKs) (ล้านคน-กม.) ⁽²⁾	8,192.5	8,363.8	7,422.5
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASKs) (ล้านที่นั่ง-กม.) ⁽²⁾	11,208.3	10,770.0	11,044.2
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (%)	73.1	77.7	67.2
จำนวนจุดหมายปลายทางที่ให้บริการตามตารางการบิน (ตารางการบินในภาคฤดูหนาว / ฤดูร้อน) ⁽³⁾	5/5	5/5	5/5
จำนวนของเที่ยวบินแบบประจำ (เที่ยวบินต่อสัปดาห์) (ตารางการบินในภาคฤดูหนาว / ฤดูร้อน) ⁽³⁾	43/47	45/40	49/47

หมายเหตุ:

- ⁽¹⁾ รวมรายได้จากเที่ยวบินแบบประจำ รายได้ค่าน้ำหนักส่วนเกิน รายได้สุทธิจากการแลกเปลี่ยนการรับขนส่งผู้โดยสารสุทธิจากเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอื่นและขายโดยบริษัทฯ ตามความตกลงเที่ยวบินร่วม และรายได้จากการขายที่นั่งโดยสารบนเที่ยวบินของสายการบินอื่นซึ่งไม่ได้เป็นเที่ยวบินร่วมแต่ไม่รวมรายได้จากเที่ยวบินซึ่งไม่ได้อยู่ในตารางการบินและไม่รวมรายได้ค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและเงินค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสาร
- ⁽²⁾ ไม่รวมเที่ยวบินซึ่งไม่ได้อยู่ในตารางการบินและเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอื่นและขายโดยบริษัทฯ แต่รวมเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยบริษัทฯ และขายโดยสายการบินอื่น
- ⁽³⁾ ไม่รวมกรุงเทพมหานคร ตารางการบินในภาคฤดูหนาวเริ่มตั้งแต่วันที่อาทิตย์สุดท้ายของเดือนตุลาคมไปจนถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนมีนาคม และตารางการบินในภาคฤดูร้อนเริ่มตั้งแต่วันที่อาทิตย์สุดท้ายของเดือนมีนาคมไปจนถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนตุลาคมของทุกปี

เส้นทางแอฟริกา

บริษัทฯ ทำการบินจากกรุงเทพฯ ไปโจฮันเนสเบิร์ก สาธารณรัฐแอฟริกาใต้ จำนวน 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

ข้อมูลเส้นทางแอฟริกา

	ปี 2556	ปี 2555	ปี 2554
รายได้จากการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านบาท) ⁽¹⁾	781.1	871.4	912.2
ร้อยละของรายได้การขนส่งผู้โดยสารรวม (%)	0.6	0.7	0.7
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPKs)(ล้านคน-กม.) ⁽²⁾	619.7	639.3	585.9
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASKs) (ล้านที่นั่ง-กม.) ⁽²⁾	907.8	823.8	881.5
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (%)	68.3	77.6	66.5
จำนวนจุดหมายปลายทางที่ให้บริการตามตารางการบิน (ตารางการบินในภาคฤดูหนาว / ฤดูร้อน) ⁽³⁾	1/1	1/1	1/1
จำนวนของเที่ยวบินแบบประจำ (เที่ยวบินต่อสัปดาห์) (ตารางการบินในภาคฤดูหนาว / ฤดูร้อน) ⁽³⁾	3/4	3/3	4/3

หมายเหตุ:

- ⁽¹⁾ รวมรายได้จากเที่ยวบินแบบประจำ รายได้ค่าน้ำหนักส่วนเกิน รายได้สุทธิจากการแลกเปลี่ยนการรับขนส่งผู้โดยสารสุทธิจากเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอื่นและขายโดยบริษัทฯ ตามความตกลงเที่ยวบินร่วม และรายได้จากการขายที่นั่งโดยสารบนเที่ยวบินของสายการบินอื่นซึ่งไม่ได้เป็นเที่ยวบินร่วมแต่ไม่รวมรายได้จากเที่ยวบินซึ่งไม่ได้อยู่ในตารางการบินและไม่รวมรายได้ค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและเงินค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสาร
- ⁽²⁾ ไม่รวมเที่ยวบินซึ่งไม่ได้อยู่ในตารางการบินและเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอื่นและขายโดยบริษัทฯ แต่รวมเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยบริษัทฯ และขายโดยสายการบินอื่น
- ⁽³⁾ ไม่รวมกรุงเทพมหานคร ตารางการบินในภาคฤดูหนาวเริ่มตั้งแต่วันที่อาทิตย์สุดท้ายของเดือนตุลาคมไปจนถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนมีนาคม และตารางการบินในภาคฤดูร้อนเริ่มตั้งแต่วันที่อาทิตย์สุดท้ายของเดือนมีนาคมไปจนถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนตุลาคมของทุกปี

2.1.3 การบริการลูกค้า

การทำธุรกิจให้ประสบความสำเร็จได้นั้น นอกจากจะขึ้นอยู่กับปัจจัยอย่างคุณภาพและราคาสินค้าแล้ว ยังมีอีกหนึ่งปัจจัยที่มองข้ามไม่ได้ นั่นคือ การบริการลูกค้า (Customer Service) ซึ่งถือว่าเป็นหัวใจสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจ

ในปี 2556 บริษัทฯ ยังคงมุ่งมั่นพัฒนาปรับปรุงคุณภาพผลิตภัณฑ์และการบริการในทุกจุดสัมผัสอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ลูกค้าในแต่ละกลุ่มเป้าหมายได้สัมผัสประสบการณ์การบินที่โดดเด่นงดงามเอกลักษณ์ของความเป็นไทย เริ่มตั้งแต่การบริการก่อนเที่ยวบิน (Pre-flight Services) การบริการบนเที่ยวบิน (In-flight Services) ไปจนถึงการให้บริการหลังเที่ยวบิน (Post-flight Services) โดยมีแผนการดำเนินงาน แนวคิดและภาพลักษณ์ที่ชัดเจนภายใต้นโยบายการบริการจากใจ (Service from the Heart) ซึ่งพนักงานการบินไทยทุกคนยึดมั่นมาตลอด 5 ทศวรรษของการ

ให้บริการ ด้วยตระหนักดีว่าคุณภาพของการบริการลูกค้าเป็นปัจจัยหลัก สำคัญความสำเร็จของภารกิจการให้บริการการขนส่ง และขับเคลื่อนให้บริษัทฯ สามารถแข่งขันกับสายการบินคู่แข่งได้อย่างยั่งยืน

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

การประเมินผลและการกำกับดูแล ข้อตกลงระดับการบริการที่ดี นอกจากเป็นการเสริมสร้างประสบการณ์ที่ดีในการเดินทาง (Customer Experience) ให้ลูกค้าเกิดความพึงพอใจภักดีต่อผลิตภัณฑ์และบริษัทฯ (Brand Loyalty) อันเป็นการรักษาฐานลูกค้าเดิมให้กลับมาใช้บริการอีกแล้วยังช่วยให้เกิดการตลาดแบบปากต่อปาก (Word of Mouth) โดยเฉพาะจากผู้บริโภคที่ขอบพูดถึงแบรนด์หรือผลิตภัณฑ์ใดๆ ทาง Social Media (Brand Advocates) ทั้งหลาย สำหรับรายละเอียดของการพัฒนาการบริการลูกค้าในแต่ละขั้นตอน มีดังนี้

ด้านการบริการก่อนเที่ยวบิน

บริษัทฯ ได้พัฒนาระบบการให้บริการผ่านอินเทอร์เน็ต โทรศัพท์มือถือ 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 2556 บริษัทฯ ได้ดำเนินการปรับปรุงเครื่องบินเก่า ได้แก่ เครื่องบินแบบโบอิง 747-400 จำนวน 3 ลำ ซึ่งในปี 2555 ดำเนินการแล้วเสร็จจำนวน 3 ลำ เครื่องบินแบบโบอิง 777-200 เพิ่มอีกจำนวน 4 ลำ จากที่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จจำนวน 4 ลำ ในปี 2555 นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ดำเนินการออกแบบตกแต่งภายในห้องโดยสาร รวมถึงผลิตภัณฑ์บนเครื่องบิน (Service Items) ของเครื่องบินใหม่ ได้แก่ เครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER โบอิง 787 และเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 ตามแนวคิด THAI Contemporary ซึ่งในปี 2556 บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER แล้ว จำนวน 6 ลำ จะได้รับมอบอีก 3 ลำ ในปี 2557 เครื่องบินแบบโบอิง 787 จะได้รับมอบในปี 2557 จำนวน 4 ลำ ส่วนเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 จะได้รับมอบลำแรกในปี 2559

อุปกรณ์และบริการ

บริษัทฯ ได้ปรับกลยุทธ์และแผนงานด้านการให้บริการเพื่อตอบสนองความคาดหวังของลูกค้า เพิ่มขีดความสามารถให้พร้อมต่อการแข่งขัน เพิ่มความสะดวกสบายโดยรวมให้แก่ผู้โดยสารมากขึ้น โดยที่ที่นั่งรุ่นใหม่จะกว้างขึ้น มีความสะดวกสบายสูง มีจอภาพส่วนตัวในทุกที่นั่ง นอกจากนี้ ยังตกแต่งห้องน้ำให้มีความทันสมัยสวยงามและกว้างขวาง

ขึ้น พร้อมด้วยอุปกรณ์อำนวยความสะดวกที่ทันสมัย ระบบการรับฟังเพลงและภาพยนตร์แบบเลือกชมได้ On-demand) และมีรายการบันเทิงให้ผู้โดยสารเลือกอย่างหลากหลาย ดังมีรายละเอียด ดังนี้

1) การปรับปรุงรูปแบบและคุณภาพของที่นั่งโดยสารและระบบสาระบันเทิง

วัตถุประสงค์หลักของการปรับปรุงอุปกรณ์ในเครื่องบินของบริษัท คือ การปรับปรุงอุปกรณ์ในเครื่องบินทุกลำที่เป็นแบบเดียวกัน ให้มีที่นั่งโดยสารและระบบสาระบันเทิงลักษณะเดียวกันในแต่ละชั้นโดยสาร

การปรับปรุงที่นั่ง

ในปี 2556 บริษัทฯ ได้ทำการปรับปรุงที่นั่งทุกชั้นโดยสารของเครื่องบินแบบโบอิง 747-400 (ลำที่ 13-18) เพิ่มเติมจากปี 2555 จำนวน 3 ลำ รวมทั้งสิ้น 6 ลำ โดยติดตั้งเก้าอี้พร้อมจอภาพส่วนตัวและระบบสาระบันเทิงแบบ On-demand และปรับปรุงที่นั่งโดยสารในชั้นประหยัด ของเครื่องบินโบอิง 777-200 เพิ่มอีกจำนวน 4 ลำ รวมทั้งสิ้น 8 ลำ โดยติดตั้งจอภาพส่วนตัวพร้อมระบบสาระบันเทิงแบบ On-demand

การพัฒนาทางด้านระบบสาระบันเทิง

บริษัทฯ ได้ปรับปรุงระบบสาระบันเทิงทั้งด้านภาพและเสียงบนเครื่องบินในเส้นทางระหว่างประเทศทุกลำ เพื่อให้มีคุณภาพสูง ทันสมัยและได้มาตรฐานเดียวกันทั้งหมด โดยจะมีจอภาพส่วนตัวในทุกชั้นโดยสาร ระบบเพลงและภาพยนตร์แบบเลือกชมได้ (On-demand) และมีรายการบันเทิงให้ผู้โดยสารเลือกอย่างหลากหลาย รวมทั้งเกมส์ ข้อมูล และภาพเส้นทางบิน

- พัฒนา ปรับปรุง Software รองรับจำนวน Content ที่เพิ่มขึ้น อาทิ e-Menu และ e-Shopping
- ให้บริการ Portable AVOD Player แก่ผู้โดยสารชั้นธุรกิจ สำหรับเที่ยวบินที่มีชั่วโมงบินมากกว่า 4 ชั่วโมง ซึ่งให้บริการด้วย เครื่องบินแอร์บัส A330-300 ที่ไม่มีระบบสาระบันเทิงแบบเลือกชมได้ (On-demand) และใช้เป็นอุปกรณ์สำรองบนเครื่องบินแอร์บัส A340-600 และโบอิง 747-400 ในกรณีที่ระบบสาระบันเทิงขัดข้อง

2) การติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกสำหรับธุรกิจและการสื่อสาร

บริษัทฯ ได้ดำเนินการขออนุมัติการเปิดใช้งานระบบสื่อสารบนเครื่องบินจากคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติซึ่งในเครื่องบินใหม่แบบแอร์บัส A330-300 จำนวน 7 ลำ เครื่องบินใหม่แบบแอร์บัส A380-800 จำนวน 6 ลำ โดยได้มีการติดตั้งระบบ In flight Connectivity รองรับไว้แล้ว เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถติดต่อสื่อสารกับภาคพื้นโดยใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ส่วนตัวของตนเองในการใช้โทรศัพท์ ส่งข้อความสั้น (SMS/MMS) รวมถึงการใช้ Wi-Fi Internet ได้ สำหรับเครื่องบินแบบโบอิง 747-400 (ลำที่ 13-18) จำนวน 6 ลำ และ เครื่องบินเช่าแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 8 ลำ ผู้โดยสารสามารถติดต่อสื่อสารโดยใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ส่วนตัวของตนเองในการใช้โทรศัพท์ ส่งข้อความสั้น (SMS/MMS) และ GPRS

2.1.4 การปฏิบัติการบิน ความปลอดภัย ความมั่นคง และมาตรฐานการบิน

ตลอด 5 ทศวรรษที่ผ่านมา ความปลอดภัย (Safety and Security) ในการปฏิบัติการบิน เป็นสิ่งที่บริษัทฯ ถือว่าเป็นหัวใจสำคัญของการดำเนินธุรกิจ โดยยึดถือมาตรฐานความปลอดภัยระดับสากล ได้แก่ มาตรฐานของกรมการบินพลเรือน (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) เป็นแนวทางในการปฏิบัติการบิน

เพื่อความปลอดภัยสูงสุดตลอดการเดินทาง บริษัทฯ มุ่งเน้นการสรรหาบุคลากรการบินคุณภาพระดับสากล มาประจำฝูงบิน และกำหนดให้พนักงานเข้ารับการฝึกอบรมเพื่อพัฒนาศักยภาพอย่างต่อเนื่อง โดยการคัดเลือกต้องผ่านการตรวจสอบความพร้อมทั้งร่างกาย จิตใจ ความรู้ (Knowledge) ทักษะ (Skill) และพฤติกรรม (Behavior) และบททดสอบด้านต่างๆ อาทิ การประเมินความถนัด (Aptitude Test) จิตวิทยาการบิน (Aviation Psychology) การทดสอบความสามารถและทักษะการบิน รวมทั้งหลักสูตรอบรมอีกหลายขั้นตอน โดยเฉพาะการฝึกแก้ปัญหาเฉพาะหน้าต่างๆ เช่น ปัญหาจากเครื่องยนต์ ไฟไหม้ สภาพอากาศแปรปรวน รวมถึงการร่อนลงจอดในสถานการณ์คับขัน เป็นต้น โดยใช้เครื่องบินจำลอง (Flight Simulator) ซึ่งเป็นเทคโนโลยีที่ทันสมัย เพื่อให้บุคลากรเกิดความชำนาญ และสามารถประยุกต์ใช้สิ่งที่ได้เรียนรู้ในการปฏิบัติการบินจริงอย่างมีประสิทธิภาพ

บริษัทฯ ยังมุ่งเน้นการบริการลูกค้าด้วยความเป็นเลิศ มีการฝึกอบรมพนักงานต้อนรับอย่างสม่ำเสมอ ทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ ครอบคลุมหลักสูตรการดูแลความปลอดภัยและการให้บริการแก่ผู้โดยสาร เพื่อให้พนักงานมีความรู้ความชำนาญระดับมืออาชีพ มีทัศนคติที่ดีต่องานบริการ โดยฝ่ายบริการบนเครื่องบินจะทำการตรวจติดตามประเมินผลการปฏิบัติงานของพนักงานอย่างสม่ำเสมอ เพื่อหาแนวทางในการปรับปรุงพัฒนาศักยภาพแต่ละด้านของพนักงานให้ตรงตามความจำเป็น เพื่อพัฒนาคุณภาพการบริการบนเครื่องบิน ให้สนองต่อความต้องการและสร้างความพึงพอใจสูงสุดให้กับผู้โดยสารได้อย่างต่อเนื่อง

ในฐานะสายการบินรักษ์สิ่งแวดล้อม บริษัทฯ ตระหนักถึงการรักษาสภาพแวดล้อมเพื่อความยั่งยืนในการดำเนินธุรกิจ โดยสร้างมาตรการกระตุ้นให้สายการบินในภูมิภาคพิจารณาใช้เชื้อเพลิงอากาศยานชีวภาพ (Biofuels) เพื่อลดการพึ่งพาน้ำมันอากาศยานที่ผลิตจากฟอสซิลและลดการปลดปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สู่ชั้นบรรยากาศ พร้อมกับเร่งผลักดันให้มีการพัฒนาการผลิตเชื้อเพลิงอากาศยานชีวภาพสำหรับใช้ในอุตสาหกรรมการบิน

โดยภาพรวมบริษัทฯ ยึดมาตรฐานด้านความปลอดภัยตามมาตรฐานสากล และมุ่งเน้นการพัฒนาคุณภาพการบริการบนเครื่องบินอย่างต่อเนื่อง โดยคำนึงถึงเทคโนโลยีที่ทันสมัย ใส่ใจสิ่งแวดล้อมเพื่อพัฒนาการปฏิบัติการบินให้มีประสิทธิภาพ คงไว้ซึ่งความพึงพอใจแก่ผู้โดยสารเพื่อให้เกิดความภักดีในสินค้า (Brand Loyalty)

การรักษามาตรฐาน คุณภาพ ความปลอดภัย ความมั่นคง และมาตรฐานการบิน (Aviation Safety, Security and Standards) ให้เป็นไปตามมาตรฐาน กฎเกณฑ์ ข้อบังคับและกฎหมายที่เกี่ยวข้องในระดับสากลนั้น ถือเป็นปัจจัยและคุณค่าหลักที่บริษัทฯ ให้ความสำคัญมาอย่างต่อเนื่องในการดำเนินการธุรกิจการบินของบริษัทฯ และได้ดำเนินนโยบายเชิงรุกในการดำเนินงานด้านความปลอดภัย ความมั่นคง และมาตรฐานการบิน และพัฒนาคุณภาพของมาตรฐานในกระบวนการต่างๆ อย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างความมั่นใจให้แก่ผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายในทุกกระบวนการดำเนินงานของบริษัทฯ

ในปี 2556 บริษัทฯ เน้นรักษามาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติ (Standard and Recommended Practices : SARP) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) ที่กำหนดให้สายการบินต้องดำเนินการจัดให้มีระบบบริหารความปลอดภัย (Safety Management System : SMS) อย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้บริษัทฯ

ได้ปรับปรุงคู่มือความปลอดภัยและคุณภาพ (THAI Safety and Quality Manual : TSQM) ซึ่งเป็นคู่มือความปลอดภัยและคุณภาพที่ครอบคลุมทั้งฝ่ายปฏิบัติการบินและหน่วยธุรกิจทั้งหมดอย่างต่อเนื่อง

ในส่วนของการทำงานด้านความมั่นคงการบิน (Aviation Security) บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานข้อกำหนดขององค์กรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศ และต่างประเทศอย่างเคร่งครัด ได้แก่ องค์กรการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (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 European Union (EU) Regulations และ IATA Operation Safety Audit (IOSA) รวมถึงกฎเกณฑ์ ข้อบังคับ ข้อกำหนดของทุกประเทศที่บริษัทฯ ทำการบิน บริษัทฯ มีระบบการบริหารจัดการด้านความมั่นคงการบิน (Security Management System : SeMS) ที่มีประสิทธิภาพ สอดคล้องกันอย่างทั่วถึงทั้งองค์กร เพื่อให้การปฏิบัติงานด้านความมั่นคงการบินอยู่ในระดับมาตรฐานสากล

นอกจากนี้บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานการจัดการเหตุฉุกเฉินและภาวะวิกฤติ (Emergency & Crisis Response) อย่างเข้มงวด ยึดหลักกฎหมาย ข้อบังคับ ระหว่างประเทศ เพื่อนำมาประยุกต์ใช้ในการบริหารจัดการแก่หน่วยงานภายใน และสถานีการบินของบริษัทฯ เพื่อสอดคล้องกับกฎเกณฑ์ที่มีการเปลี่ยนแปลง พร้อมรับมือกับเหตุฉุกเฉินที่จะเกิดขึ้น โดยศูนย์ปฏิบัติการภาวะวิกฤติ (Crisis Management Operation Center : CMOC) ของบริษัทฯ ซึ่งทำหน้าที่เฝ้าระวังเหตุที่อาจเป็นภัยคุกคามต่อการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ ตลอด 24 ชม. อีกทั้งยังมีศูนย์ปฏิบัติการของชุดให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ประสบภัย (Family Assistance & Support Team: FAST center) ในเที่ยวบินของบริษัทฯ และสายการบินพันธมิตรด้วย

จากมาตรฐานด้านความปลอดภัย ความมั่นคง และมาตรฐานการบินที่มีประสิทธิภาพ ทำให้บริษัทฯ มีความพร้อมในการดูแล บริหารจัดการและรับมือกับเหตุการณ์ต่างๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังจะเห็นได้จากการดูแล บริหารจัดการกรณีเที่ยวบิน TG600 วันที่ 30 สิงหาคม 2556 เส้นทางกรุงเทพฯ – ฮองกง ปะทะสภาพอากาศแปรปรวนก่อนลงจอดที่ท่าอากาศยานฮองกง และกรณีเที่ยวบิน TG679 วันที่ 8 กันยายน 2556 เส้นทางกวางโจว-กรุงเทพฯ เกิดเหตุเครื่องบินไถลออกนอกทางวิ่งขณะลงจอดที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นต้น

รายละเอียดของมาตรฐานสากลที่ฝ่ายต่าง ๆ และหน่วยธุรกิจของบริษัทฯ ได้รับมีดังนี้

ใบรับรองมาตรฐานสากล	ฝ่ายหรือหน่วยธุรกิจ	วันหมดอายุ
IOSA (IATA Operational Safety Audit -มาตรฐานการตรวจประเมินความปลอดภัยด้านการปฏิบัติการจากสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ)	ได้รับการรับรองภาพรวมทั้งบริษัท	28 พฤษภาคม 2557
ISO 9001:2008 (ระบบบริหารงานคุณภาพ)	ฝ่ายบริหารทั่วไป ฝ่ายพัฒนาและฝึกอบรมบุคลากร ฝ่ายช่าง ฝ่ายพาณิชย์สินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ ฝ่ายบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น ฝ่ายครีวการบิน	6 ตุลาคม 2558 1 พฤษภาคม 2558 27 พฤษภาคม 2559 30 มิถุนายน 2557 15 ธันวาคม 2557 8 มีนาคม 2557
ISO 14001:2004 (ระบบจัดการสิ่งแวดล้อม)	ฝ่ายบริหารทั่วไป (สำนักงานใหญ่ สำนักงานหลักสี่ สำนักงานหลานหลวง ศูนย์-ปฏิบัติการที่สนามบินสุวรรณภูมิ กิจการบริการลูกค้าภาคพื้นสนามบินสุวรรณภูมิ) ฝ่ายช่าง ฝ่ายครีวการบิน	23 เมษายน 2559 9 มิถุนายน 2559 1 กันยายน 2558
ISO 50001:2011 (ระบบการจัดการด้านพลังงาน)	ฝ่ายบริหารทั่วไป (สำนักงานใหญ่ สำนักงานหลักสี่ สำนักงานหลานหลวง ศูนย์-ปฏิบัติการที่สนามบินสุวรรณภูมิ กิจการบริการลูกค้าภาคพื้นสนามบินสุวรรณภูมิ)	20 มิถุนายน 2559
OHSAS 18001:2007 (มาตรฐานระบบการจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัย)	ฝ่ายครีวการบิน	3 สิงหาคม 2557

ใบรับรองมาตรฐานสากล	ฝ่ายหรือหน่วยงานธุรกิจ	วันหมดอายุ
HALAL (มาตรฐานฮาลาล)	ฝ่ายครว์การบิน	31 ธันวาคม 2556 (อยู่ระหว่างดำเนินการต่อกรรับรอง)
HACCP Hazard Analysis and Critical Control Points ระบบการวิเคราะห์อันตรายและจุดวิกฤตที่ต้องควบคุมในการผลิตอาหาร	ฝ่ายครว์การบิน	8 มีนาคม 2557
GMP (Good manufacturing practice) ระบบการจัดการสุขลักษณะที่ดีในสถานประกอบการ	ฝ่ายครว์การบิน	8 มีนาคม 2557
FAR 145 (Federal Aviation Regulations 145) FAA Repair Station (Federal Aviation Administration) หน่วยซ่อมองค์การบริหารการบินแห่งประเทศไทย สหรัฐอเมริกา	ฝ่ายช่าง (สนามบินดอนเมืองและสนามบินสุวรรณภูมิ) (สนามบินอู่ตะเภา)	31 ตุลาคม 2557 31 ตุลาคม 2557
RSC 13 Thai DCA Repair Station 145 (Department of Civil Aviation, Thailand) หน่วยซ่อมกรมการบินพลเรือน	ฝ่ายช่าง (สนามบินสุวรรณภูมิ) (สนามบินดอนเมือง) (สนามบินอู่ตะเภา)	25 กันยายน 2558 31 ตุลาคม 2557 31 ตุลาคม 2558
EASAPart-145 (European Aviation Safety Agency - Approved Maintenance Organization) หน่วยซ่อมองค์การความร่วมมือด้านการบินในกลุ่มสหภาพยุโรป	ฝ่ายช่าง	23 มิถุนายน 2557

สิทธิประโยชน์ด้านการส่งเสริมการลงทุน

ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน พ.ศ. 2547 บริษัทฯ ในฐานะรัฐวิสาหกิจซึ่งดำเนินการในรูปแบบของบริษัทมหาชน ได้รับความเห็นชอบให้ขอรับการส่งเสริมการลงทุนสำหรับการลงทุนส่วนเพิ่มในกิจการการขนส่งทางอากาศและกิจการสนับสนุนการบินอื่นๆ ได้ ยกเว้นส่วนกิจการสนับสนุนการบิน ณ สนามบินนานาชาติสุวรรณภูมิ เนื่องจากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ในฐานะผู้บริหารสนามบินนานาชาติสุวรรณภูมิเป็นผู้ได้รับสัมปทานในการดำเนินกิจกรรมดังกล่าวจากภาครัฐ

บริษัทฯ ได้ดำเนินการยื่นขอรับการส่งเสริมการลงทุนสำหรับจัดหาเครื่องบินต่อสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) เมื่อเดือนเมษายน 2550 โดยยื่นขอรับการส่งเสริมตามปีที่มีการรับมอบเครื่องบิน ตามประเภทของเครื่องบิน ณ สิ้นปี 2556 บริษัทฯ ได้ยื่นขอรับการส่งเสริมการลงทุนและได้รับสิทธิบัตรส่งเสริมการลงทุนเรียบร้อยแล้ว รวมทั้งสิ้น 25 สิทธิบัตรสำหรับเครื่องบินจำนวน 75 ลำ ที่มีกำหนดรับมอบ ตั้งแต่ปี 2552 ถึงปี 2560 ดังนี้

สิทธิบัตรที่	บัตรเลขที่	ประเภทเครื่องบิน	วิธีการจัดหาเครื่องบิน	จำนวนเครื่องบิน (ลำ)
1	1214 (2) / 2552	A330-300	Financial Lease	3
2	1874 (2) / 2552	A330-300	Financial Lease	2
3	1446 (2) / 2554	A330-300	Financial Lease	3
4	1178 (2) / 2555	A330-300	Financial Lease	2
5	1627 (2) / 2555	A330-300	Financial Lease	3
6	2006 (2) / 2555	A320-200	Operating Lease	4
7	2576 (2) / 2555	B777-300ER	Operating Lease	2
8	2577 (2) / 2555	A380-800	Financial Lease	3
9	1220 (2) / 2556	A330-300	Financial Lease	2
10	1221 (2) / 2556	A380-800	Financial Lease	3
11	1222 (2) / 2556	A320-200	Operating Lease	2
12	1590 (2) / 2556	B777-300ER	Operating Lease	6
13	2355 (2) / 2556	A320-200	Operating Lease	4
14	2356 (2) / 2556	A320-200	Operating Lease	5
15	2357 (2) / 2556	B777-300ER	Financial Lease	3
16	2358 (2) / 2556	B787-8	Operating Lease	4
17	2359 (2) / 2556	A320-200	Financial Lease	2
18	2360 (2) / 2556	B777-300ER	Financial Lease	3
19	2361 (2) / 2556	A320-200	Financial Lease	3
20	2362 (2) / 2556	B787-8	Operating Lease	2
21	2363 (2) / 2556	A350-900	Operating Lease	2
22	2364 (2) / 2556	A350-900	Financial Lease	2

สิทธิบัตรที่	บัตรเลขที่	ประเภทเครื่องบิน	วิธีการจัดหาเครื่องบิน	จำนวนเครื่องบิน (ลำ)
23	2365 (2) / 2556	A350-900	Operating Lease	6
24	2366 (2) / 2556	B787-9	Operating Lease	2
25	2367 (2) / 2556	A350-900	Financial Lease	2

สิทธิประโยชน์จากการได้รับการส่งเสริมการลงทุน คือการได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้จากการดำเนินงานด้วยเครื่องบินที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน เป็นระยะเวลา 8 ปี (นับจากวันที่เครื่องบินเริ่มมีรายได้จากการดำเนินงาน) โดยจำนวนเงินที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลนี้รวมกันไม่เกินร้อยละ 100 ของเงินลงทุนจัดหาเครื่องบินแต่ละลำในกรณีที่ดำเนินงานขาดทุนในระหว่างเวลาได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล สามารถนำผลขาดทุนประจำปีที่เกิดขึ้นในระหว่างเวลาที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน 8 ปี ไปหักออกจากกำไรสุทธิที่เกิดขึ้นภายหลังระยะเวลา 8 ปีนี้ มีกำหนดเวลาไม่เกิน 5 ปีนับแต่วันพ้นกำหนด 8 ปี โดยจะเลือกหักจากกำไรสุทธิของปีใดปีหนึ่งหรือหลายปีก็ได้

บริษัทฯ ได้ยื่นขอใช้สิทธิประโยชน์ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล จากผลประกอบการปี 2553 - 2555 และได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลแล้วเป็นจำนวน 1,499.24 ล้านบาท

2.2 การตลาดและการแข่งขัน

กลยุทธ์เพื่อการแข่งขัน มุ่งเน้นที่ความสามารถเฉพาะด้าน ของบริษัทฯ นำไปสู่การดำเนินงานที่มีความเป็นเอกลักษณ์และความแตกต่างจากคู่แข่งรายอื่นในด้านประสิทธิภาพ ความรวดเร็วในการตอบสนองต่อลูกค้า นำไปสู่การสร้าง ความแตกต่างให้กับสินค้าและบริการของบริษัทฯ

2.2.1 นโยบายและลักษณะตลาด

เพื่อให้งานด้านการตลาดและการขายของบริษัทฯ ดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพก่อประสิทธิผลสูงสุดบริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายด้านการตลาดดังต่อไปนี้

การรักษาส่วนแบ่งการตลาดอย่างเหมาะสมในทุกเส้นทางบิน การบริหารผลผลิต (Production) อย่างสมดุลกับปริมาณความต้องการของตลาดทั้งในและนอกฤดูกาลท่องเที่ยว การกำหนดและปรับเปลี่ยนราคาขายให้ทันต่อสถานการณ์สภาวะการแข่งขัน การเสริมศักยภาพของแต่ละเส้นทางบินทั้งเส้นทางที่เข้าและออกจากประเทศไทย (Inbound & Outbound destination) การบริหารรายได้อย่างมีคุณภาพในแต่ละช่วงเวลาของตลาดโดยมุ่งเน้นการสร้างกำไรสูงสุด (Optimize Revenue Quality) การขยายช่องทางการจัดจำหน่าย การสร้างมูลค่าเพิ่มผ่านโปรแกรมทัวร์เอื้องหลวง (Royal Orchid Holiday) และโปรแกรมสะสมไมล์ รอยัล ออร์คิด พลัส (Royal Orchid Plus) โดยเฉพาะการมุ่งเน้นการขายผ่านอินเทอร์เน็ตในรูปแบบของ Digital Commerce เป็นต้น

ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีและสื่อสังคมออนไลน์ทำให้ภูมิทัศน์การท่องเที่ยวปรับเปลี่ยนไปจากเดิมมาก สังเกตได้จากพฤติกรรมของนักท่องเที่ยว ที่เปลี่ยนไป การนำกระแสออนไลน์มาเป็นช่องทางในการค้นหาข้อมูลการเดินทางผ่านสื่อและสังคมออนไลน์ ก่อนหน้านี้ผู้โดยสารนิยมใช้บริการผ่านตัวแทนจำหน่ายหรือติดต่อสายการบินโดยตรง แต่ปัจจุบันพฤติกรรมผู้โดยสารนิยมค้นหาข้อมูลและจองบัตรโดยสารผ่านออนไลน์ด้วยตนเองมากขึ้น เนื่องจากเป็นช่องทางที่สะดวกรวดเร็ว ง่ายต่อการเข้าถึงโดยเน้นความคุ้มค่าของราคาในการเดินทางเป็นปัจจัยสำคัญอันดับต้นๆ ก่อนการตัดสินใจซื้อสินค้าหรือการบริการนั้นๆ

จากพฤติกรรมดังกล่าว ทำให้ทิศทางการตลาดของบริษัท มีการปรับเปลี่ยนกลยุทธ์การตลาดเพื่อก้าวเข้าสู่ยุคดิจิทัลโดยมุ่งเน้นใช้ช่องทางในโลกออนไลน์ทำการตลาดมากยิ่งขึ้น บริษัทฯ เล็งเห็นถึงความสำคัญในการตอบสนองความต้องการของลูกค้าที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็วและไลฟ์สไตล์ของผู้โดยสารยุคใหม่ ซึ่งกลุ่มผู้บริโภคใช้อินเทอร์เน็ต สมาร์ทโฟน และโซเชียลมีเดียต่างๆ จนกลายเป็นส่วนหนึ่งในชีวิตประจำวัน ดังนั้น การใช้เทคโนโลยีเหล่านี้ จึงกลายเป็นการท่องเที่ยวแบบใหม่อย่างเห็นได้ชัดเจนในโลกของการสื่อสารที่ไร้พรมแดนในปัจจุบัน

นอกจากนี้ผู้บริโภค ยังแลกเปลี่ยนรูปถ่ายและวิดีโอคลิปผ่านทางเว็บไซต์โซเชียลมีเดียโดยใช้แอปพลิเคชันต่างๆ ได้อย่างง่ายดาย ซึ่งปัจจุบันโลกเราเป็นยุคของสังคมโซเชียลมีเดีย ที่นักเดินทางต้องการแบ่งปันประสบการณ์ อธิบายเนื้อหาผ่านทางอินเทอร์เน็ต ดังนั้นความนิยมในการทำธุรกรรมเกี่ยวกับการท่องเที่ยวเดินทาง โดยแสวงหาความคุ้มค่า คุ้มราคา ที่จ่ายไป แลกกับเรื่องราวประสบการณ์การเดินทางต่างๆ ที่นำมาบอกเล่าได้อย่างน่าตื่นตาตื่นใจในสังคมออนไลน์กันมากขึ้น

ปี 2556 ภาพรวมของธุรกิจการบินพาณิชย์ยังมีทิศทางที่เติบโตได้อย่างต่อเนื่อง ปัจจัยด้านการท่องเที่ยวที่เป็นปัจจัยหลักสังเกตได้จากที่สายการบินต่างๆ เพิ่มความถี่ของเที่ยวบิน ขยายเส้นทางการบินใหม่ๆ เพื่อรองรับปริมาณความต้องการการเดินทางของผู้โดยสารที่เพิ่มมากขึ้นทั้งในและต่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศไทยยังเป็นแหล่งท่องเที่ยวยอดนิยมและคุ้มค่าเงินสูงเมื่อเทียบกับแหล่งท่องเที่ยวอื่นๆ ในสถานะที่เศรษฐกิจโลกยังไม่แน่นอน ยังไม่รวมปัจจัยลบต่างๆ เช่น สถานการณ์ทางการเมืองทั้งในประเทศและต่างประเทศ ราคาน้ำมันที่ยังผันผวน ภัยธรรมชาติ เป็นต้น

ในภูมิภาคเอเชียที่มีการขยายตัวในอัตราที่สูงมาก นอกเหนือจากตลาดจีนที่ได้แรงเสริมจากกระแสมุ่งเน้นการเดินทางมาประเทศไทยตามรอยภาพยนตร์ Lost in Thailand แม้ว่ารัฐบาลจีนจะออกกฎคุมเข้มเพื่อปราบทัวร์ศูนย์เหรียญ แต่ตลาดจีนมีแนวโน้มเติบโตสูงมากอย่างต่อเนื่อง ด้วยอัตราประชากรจีนที่มากเป็นอันดับหนึ่งของโลก รวมถึงกำลังซื้อของนักท่องเที่ยวจีนและค่าใช้จ่ายต่อการเดินทางแต่ละครั้งที่เติบโตอย่างก้าวกระโดด ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากการขยายตัวของเศรษฐกิจจีนและระดับรายได้ที่เพิ่มขึ้น และยังมีการขยายตัวของตลาดใหม่เพิ่มขึ้น เช่น อินเดียและรัสเซีย ทำให้นักท่องเที่ยวเดินทางเข้าประเทศไทยเพิ่มมากขึ้น

นอกจากนี้บริษัทฯ ยังคงมุ่งเน้นขยายตลาดที่มีศักยภาพในเส้นทางเกาหลี โดยเชื่อมต่อเส้นทางบินเกาหลีไปยังตลาดสหรัฐอเมริกาจาก 4 เที่ยวบินเป็น 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ การขยายการให้บริการเช่าเหมาลำในเส้นทางรัสเซียจาก 4 เที่ยวบินเป็น 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ขยายเส้นทางจากเมืองอื่นๆ ของรัสเซียบินตรงเข้าภูเก็ต เป็นต้น

ส่วนเส้นทางบินที่มีความต้องการในตลาดไม่มาก เพราะเป็นช่วงนอกฤดูกาลท่องเที่ยวสำหรับตลาดยุโรป บริษัทฯ จะลดจำนวนเที่ยวบินลง อาทิ เส้นทางสู่บรัสเซลส์ลดจาก 4 เที่ยวบินเหลือ 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ตลาดแอฟริกา ก็เช่นเดียวกัน ลดเที่ยวบินเหลือ 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เป็นต้น

นอกจากนั้น กระแสการตื่นตัวไปเที่ยวญี่ปุ่นของคนไทยที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องหลังจากรัฐบาลญี่ปุ่นได้ประกาศยกเว้นวีซ่าเข้าประเทศญี่ปุ่น บริษัทฯ ได้เปิดเที่ยวบินตรงทุกวันสู่ฮอกไกโดเมื่อปลายปีที่แล้ว เพื่อรองรับการขยายตัวการเดินทางไปประเทศญี่ปุ่น ในปีนี้บริษัทฯ เปิดจุดบินเพิ่มโดยบินตรงระหว่างกรุงเทพฯ และเซนไดเมืองที่อยู่ห่างจากโตเกียวไปทางทิศเหนือ 300 กิโลเมตร เป็นจุดหมายปลายทางที่ 7 ในประเทศญี่ปุ่น ซึ่งตลาดญี่ปุ่นเป็นตลาดที่มีศักยภาพสูง เป็นเส้นทางที่ทำรายได้หลักของบริษัทฯ ปัจจุบันบริษัทฯ ทำการบินไปยังญี่ปุ่น 7 เมืองได้แก่ นาริตะ ฮานะดะ นาโงยา โอซากา ฟูกูโอกะ ซัปโปโร และไปกลับ กรุงเทพฯ-เซนได ล่าสุด สัปดาห์ละ 3 เที่ยวบิน โดยเริ่มทำการบินตั้งแต่วันที่ 3 ธันวาคม 2556 เป็นต้นไป

ปัจจัยถัดมาเกิดจากแรงผลักดันกระแสการตื่นตัวของประเทศไทยในการก้าวเข้าสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ปี 2558 นี้ ก่อให้เกิดการเดินทางเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคและระหว่างประเทศอาเซียนมากขึ้น รวมถึงก่อให้เกิดการขยายตัวของตลาดท่องเที่ยวในประเทศอาเซียนอีกด้วย ดูได้จากประเทศสายการบินในตะวันออกกลาง อเมริกาใต้ใช้ประเทศไทยเป็น Hub เพราะแผนที่ตั้งภูมิศาสตร์ของไทยมีโอกาสเติบโตสูงหลังจากเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ทำให้การเปิดเสรีการบินอาเซียนส่งผลให้ธุรกิจการบินในภูมิภาคนี้ตื่นตัวอย่างมาก เกิดการเพิ่มเที่ยวบินและขยายเส้นทางบินมายังประเทศไทยและประเทศในกลุ่มอาเซียน รวมถึงเส้นทางบินระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนด้วยกันมากยิ่งขึ้น ส่วนกระแส AEC ส่งผลทำให้ประเทศในอาเซียนกลายเป็นที่สนใจของนานาชาติและกลายเป็นจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวที่สำคัญ

อีกปัจจัยหนึ่งคือการขยายตัวของธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Carrier) ทั้งในประเทศและในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกอย่างต่อเนื่อง สายการบินต้นทุนต่ำใช้กลยุทธ์ทางด้านราคาถูก ลดต้นทุน เป็นแรงจูงใจในตลาดส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้สายการบินต้นทุนต่ำรายล่าสุด ไทยไลอ้อนแอร์ของกลุ่มยักษ์ใหญ่ในอินโดนีเซีย ซึ่งเริ่มเปิดให้บริการในประเทศไทยปลายปี 2556

ความร่วมมือกับพันธมิตรการบินสตาร์อัลไลแอนซ์

การเป็นส่วนหนึ่งของพันธมิตรการบินที่ใหญ่และมีความเข้มแข็งที่สุด สามารถตอบสนองความต้องการผู้โดยสารในการเดินทางในโลกไร้พรมแดนได้อย่างรวดเร็วสะดวกสบายตรงตามความต้องการของลูกค้า

นอกเหนือจากการพัฒนาฝูงบินให้ทันสมัย และเพิ่มความจุ/ความถี่ของเที่ยวบินไปยังตลาดที่มีศักยภาพแล้วความร่วมมือกับพันธมิตรการบินฯก็เป็นหนึ่งในกลยุทธ์สำคัญที่บริษัทฯ ใช้เพื่อตอบสนองสภาพการณ์การแข่งขันที่รุนแรงในปัจจุบัน โดยการดำเนินกลยุทธ์เพื่อเพิ่มรายได้จากการขายภาคธุรกิจระหว่างประเทศผ่านเครือข่ายของสตาร์อัลไลแอนซ์ และการทุ่มเทความร่วมมือในการดำเนินโครงการหลักๆ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งมอบผลิตภัณฑ์และบริการที่มีคุณค่าสูงสุดให้แก่ลูกค้า และการประสานผลประโยชน์ร่วมกันของสมาชิก ได้แก่ การให้บริการลูกค้าร่วมกัน (Common Customer Servicing) การเพิ่มสิทธิประโยชน์เพื่อความพึงพอใจสูงสุดของลูกค้าที่เป็นสมาชิกโปรแกรมสะสมไมล์ (Frequent Flyer Program Benefits & Recognition) การตรวจรับบัตรโดยสารเพียงครั้งเดียวตลอดเส้นทางการบิน (Through Check-in) การให้บริการพิเศษด้านสัมภาระแก่ลูกค้าคนสำคัญ (Priority Baggage Delivery) เป็นต้น ดังนั้นบริษัทฯ ในฐานะหนึ่งในสมาชิกผู้ร่วมก่อตั้งเครือข่ายพันธมิตรการบินสตาร์อัลไลแอนซ์ในปี 2540 มีความยินดีในการต้อนรับสายการบินอี วี เอแอร์ของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนเข้าเป็นพันธมิตรการบินรายล่าสุดในกลุ่มสตาร์อัลไลแอนซ์ ซึ่งถือเป็นสมาชิกลำดับที่ 28 ล่าสุดทำให้พันธมิตรการบินสตาร์อัลไลแอนซ์มีสายการบินในกลุ่มทั้งหมด 28 สาย ซึ่งประกอบด้วยสายการบินเอเอเรีย สายการบินเอเจียน สายการบินแคนาดา สายการบินไชน่า สายการบินนิวซีแลนด์ สายการบินฮอลันดา สายการบินเอเชียนา สายการบินออสเตรเลีย สายการบินเอวองกา สายการบินบรัสเซลส์ สายการบินโคปา สายการบินโครเอเชีย สายการบินอีอีปด์ สายการบินเอธิโอเปีย สายการบินลีโอแอร์ สายการบินลูฟท์ฮันซ่า สายการบินสแกนดิเนเวีย สายการบินเซ็นจิน สายการบินสิงคโปร์ สายการบินเซาท์แอฟริกา สายการบินสวิสอินเตอร์เนชันแนล สายการบินแทม สายการบินแทปโปรตุเกส การบินไทย สายการบินตุรกี สายการบินยูไนเต็ด และสายการบินยูเอส โดยมีเครือข่ายการบินครอบคลุมกว้างขวางทั่วโลกมากยิ่งขึ้นถึง 1,329 สนามบินใน 194 ประเทศ ด้วยเที่ยวบิน 21,900 เที่ยวบินต่อวัน มีห้องรับรองพิเศษรองรับผู้โดยสารทั่วโลกไม่น้อยกว่า 1,000 แห่ง ครอบคลุมเป็นพันธมิตรการบินที่ใหญ่ มีเครือข่ายการบินกว้างขวางครอบคลุมทั่วโลกมากที่สุดในขณะนี้

การมีภาพลักษณ์ของสายการบินระดับโลก (Global Brand Image) กว้างขวางไปไกลแม้ในจุดบินหรือในภูมิภาคที่บริษัทฯ มิได้ทำการบินไปถึง ถือเป็นความภาคภูมิใจที่สายการบินสมาชิกทุกสาย รวมทั้งบริษัท การบินไทยได้เป็นส่วนหนึ่งของพันธมิตรการบินที่ใหญ่และมีความเข้มแข็งที่สุด สามารถตอบสนองความต้องการผู้โดยสารในการเดินทางในโลกยุคไร้พรมแดน (Globalization) ได้อย่างรวดเร็วและสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น

ความร่วมมืออื่นๆ ที่บริษัทฯ ได้มีส่วนร่วมอย่างต่อเนื่องในเครือข่ายสายการบินพันธมิตรกลุ่มสตาร์อัลไลแอนซ์คือการออกบัตรโดยสารรอบโลก (Round-the-World-Fare) ซึ่งเป็นหนึ่งในสินค้าขายดี บัตรโดยสารเซอร์เคิล (Circle Fares) บัตรโดยสารแอร์พาส (Air Passes) ซึ่งลูกค้าสามารถซื้อได้จากสำนักงานขายและผ่านทางเว็บไซต์ www.staralliance.com และความร่วมมือด้านการขายบัตรโดยสารให้กับภาคธุรกิจระหว่างประเทศ (Global Corporate Sales) ที่บริษัทฯ ร่วมมือกับสายการบินสมาชิกในเครือข่าย เพื่อการขายให้กับบริษัทข้ามชาติขนาดใหญ่ (Multinational Company) ที่มีสำนักงานใหญ่อยู่ในภูมิภาคยุโรป และอเมริกา เป็นต้น

2.2.2 แผนบริหารรายได้และพัฒนาช่องทางการจัดจำหน่าย (Revenue Management & Distribution Chanel)

การสร้างประสิทธิผลทางการตลาดด้วยการเพิ่มช่องทางการจัดจำหน่าย มีผลต่อการขยายตลาดผู้บริโภคให้เพิ่มมากขึ้น ดังนั้น รูปแบบการให้บริการเพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพของช่องทางการจัดจำหน่ายบัตรโดยสาร และอำนวยความสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น ทางบริษัทฯ จึงได้พัฒนาการให้บริการชำระค่าบัตรโดยสารผ่านธนาคารพาณิชย์และตู้ ATM ต่างๆ กว่า 5,000 แห่งทั่วประเทศ ตลอด 24 ชั่วโมง ซึ่งถือเป็นทางเลือกอีกช่องทางหนึ่งที่เพิ่มความสะดวกสบายให้กับผู้โดยสารมากยิ่งขึ้น ทั้งยังสะดวกในการทำธุรกรรมในการชำระค่าบัตรโดยสาร และเป็นการเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของบริษัทฯ นอกจากนี้ยังได้พัฒนาบริการชำระค่าบัตรโดยสารผ่าน Counter Service ได้ทุกสาขาทั่วประเทศไทย ซึ่งถือเป็น Payment Gateway เพื่ออำนวยความสะดวก ในการให้บริการรับชำระค่าบัตรโดยสารเพิ่มขึ้นอีกช่องทางหนึ่งด้วย

นอกจากนี้ทางบริษัทฯ ยังเพิ่มแผนการพัฒนาทางการตลาดระบบใหม่ด้วยรายการสะสมไมล์ Royal Orchid Plus (New Loyalty System) โปรแกรมสะสมไมล์ รอยัล ออร์คิด พลัส สำหรับนักเดินทางที่เป็นสมาชิกกับบริษัทฯ ซึ่งมีกว่า 2.4 ล้านคนทั่วโลก เป็นรายการสะสมไมล์ที่สร้างสรรค์สิทธิประโยชน์สำหรับสมาชิกมาโดยตลอด 20 ปี โดยสมาชิกสามารถรับไมล์ซึ่งเป็นแต้มสะสมจากการเดินทางไปสู่จุดหมายปลายทางต่างๆ ถึง 1,356 สนามบิน ใน 193 ประเทศทั่วโลกด้วยบัตรโดยสารการบินไทย และบริษัทสายการบินในกลุ่มพันธมิตรสตาร์อัลไลแอนซ์ รวมถึงการใช้บริการกว่า 50 คู่สัญญาท่องเที่ยวด้วยวิธีการสะสมไมล์หลายรูปแบบ เพื่อให้สมาชิกสะสมไมล์ รอยัล ออร์คิด พลัส สามารถเป็นเจ้าของรางวัลได้หลากหลายช่องทางและรวดเร็วยิ่งขึ้น ดังนั้น เพื่อเป็นการตอบสนอง Lifestyle และความต้องการของผู้โดยสารที่เปลี่ยนแปลงไปในยุคดิจิทัล บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญในการพัฒนาระบบให้มีความทันสมัยและรวดเร็วมากยิ่งขึ้น เป็นการรองรับการแข่งขันทางธุรกิจเพื่อให้สอดคล้องกับยุคสมัย โดยให้ลูกค้าสามารถเข้าถึงบริการของบริษัทฯ ได้อย่างรวดเร็วผ่านระบบ New Loyalty Program

ดังนั้น การพัฒนาระบบการตลาดรูปแบบใหม่ที่ได้มีการปรับเปลี่ยนนี้จึงเป็นการเพิ่มช่องทางการหาลูกค้ารายใหม่ และยังสามารถรักษาลูกค้าเดิม ทั้งยังสามารถส่งเสริมและสนับสนุนกิจกรรมการตลาดของบริษัทฯ ได้เป็นอย่างดี ทำให้การจัดกิจกรรมส่งเสริมการขายต่างๆ มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

นอกจากนี้ทางบริษัทฯ ยังได้เพิ่มแผนการพัฒนาระบบการท่องเที่ยวทั่วโลก (Global Tour Management System) เพื่อเป็นการสร้างและขยายฐานเครือข่ายการซื้อขายโปรแกรมการท่องเที่ยวทั่วโลกผ่านช่องทางอินเทอร์เน็ตเพื่อเพิ่มกลุ่มลูกค้าเป้าหมายมากยิ่งขึ้น รวมถึงสนับสนุนกระบวนการทางการตลาดด้วยการสร้างแพ็คเกจทัวร์ที่หลากหลายเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าเป้าหมายได้มากยิ่งขึ้น

ในยุคดิจิทัลคงไม่มีใครปฏิเสธระบบโซเชียลเน็ตเวิร์ค (Social Network) ซึ่งเป็นระบบที่สามารถกระจายข่าวสารการให้บริการ ได้อย่างรวดเร็วและค่อนข้างมีประสิทธิภาพ อิทธิพลของสื่อออนไลน์ได้กลายเป็นเข็มทิศกำหนดวิถีชีวิตให้กับมนุษย์จนกลายเป็นส่วนหนึ่งในชีวิตประจำวันไปโดยไม่ทันรู้ตัว

ดังนั้น นอกเหนือจากการให้บริการข้อมูลของบริษัทฯ ผ่านทางเว็บไซต์ (www.thaiairways.com) แล้วปัจจุบันจึงมีรูปแบบของการทำการตลาดผ่านสื่อสังคมออนไลน์ โดยสามารถเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร การประชาสัมพันธ์ของบริษัทฯ ผ่านช่องทางสื่อออนไลน์ อาทิ Facebook, Twitter, Instagram, Line หรือแอปพลิเคชันต่างๆ เพื่อสร้างการรับรู้ (Brand Awareness) การมีส่วนร่วมของลูกค้า (Customer Engagement) ในการแสดงความคิดเห็นการให้บริการของบริษัทฯ รวมถึงข่าวสารประชาสัมพันธ์ อีกทั้งโปรโมชันต่างๆ ที่ทางบริษัทฯ จัดขึ้น เป็นการเชื่อมโยงเครือข่าย (Network Relationship) ระหว่างเพื่อนและคนรู้จักเพื่อก่อให้เกิดการบอกเล่าปากต่อปาก (Word Viral) ผ่านสื่อสังคมออนไลน์ และบริษัทยังสามารถรับฟังความคิดเห็นของลูกค้าได้ชัดเจนรวดเร็ว ทำให้เข้าใจถึงความต้องการของลูกค้าได้มากยิ่งขึ้น

ภายหลังการเปิดตัวช่องทางการตลาดผ่านสื่อออนไลน์ LINE Official Account ในช่วงที่ผ่านมา ผลสำรวจพบว่า บริษัทฯ ประสบความสำเร็จทางการตลาดผ่านช่องทางสื่อชนิดนี้มากพอสมควร ดังนั้น จึงเป็นการจุดประกายสร้างสรรค์การตลาดในรูปแบบใหม่นั้นคือ LINE Camera ซึ่งเป็นการเพิ่มสีสันในการสื่อสารที่น่าสนใจ และสนุกสนานผ่านสื่อสังคมออนไลน์ อีกทั้งยังเป็นการขอบคุณลูกค้าที่ให้การสนับสนุนบริษัทฯ ด้วยดีเสมอมา โดยบริษัทฯ ได้คิดรูปแบบสติ๊กเกอร์ไลน์ ซึ่งประกอบไปด้วยรูปกัปตัน พนักงานต้อนรับบนเครื่องบินหญิงและเครื่องบิน เพิ่มเติมด้วยอุปกรณ์ใหม่สำหรับการตกแต่งภาพ และใช้สำหรับการส่งข้อความ การโหลดสติ๊กเกอร์ที่ใช้แสดงอารมณ์ (Icon Line Emotion) ผ่านการพูดคุยด้วยความน่ารัก ผ่าน LINE Application ที่เป็นการสื่อสารช่องทางใหม่ที่นิยมกันเป็นอย่างมากในปัจจุบัน

นอกจากนี้การสร้างกรู๊ป Chat และการแชร์ภาพ วีดีโอ เสียง ระหว่างการสนทนา ยังเป็นการสร้างความประทับใจในการให้บริการที่ทันสมัยมีเอกลักษณ์ และสามารถทัดเทียมกับคู่แข่งชั้นทางธุรกิจ ซึ่งการบินไทยเป็นสายการบินแรกในการใช้แอปพลิเคชัน LINE Camera ในการเข้าถึงพฤติกรรมและไลฟ์สไตล์ของผู้โดยสารยุคใหม่ รวมถึงสามารถตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็วในโลกยุคดิจิทัล

2.2.3 สภาวะอุตสาหกรรมการบินและการแข่งขัน

ในปี 2556 จากสถานการณ์วิกฤติ Euro zone ส่งผลให้สภาวะเศรษฐกิจโลกมีการชะลอตัว โดย IMF ปรับลดประมาณการเศรษฐกิจโลกลงอย่างต่อเนื่อง ล่าสุดประมาณการเติบโตทางเศรษฐกิจโลกอยู่ที่ร้อยละ 2.9 ซึ่งต่ำกว่าปี 2555 ที่ร้อยละ 3.2 ปัจจัยหลักมาจากการชะลอตัวทางเศรษฐกิจของประเทศเศรษฐกิจเกิดใหม่และประเทศกำลังพัฒนาซึ่งเป็นแรงขับเคลื่อนหลักของเศรษฐกิจโลก

โดยเฉพาะประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งมีขนาดเศรษฐกิจใหญ่เป็นอันดับ 2 ของโลกได้ดำเนินการปฏิรูปโครงสร้างทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่องโดยเน้นการบริโภคภายในและลดการพึ่งพาการส่งออกและการนำเข้าสินค้า แม้ว่ารัฐบาลจีนได้ผลักดันมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจอย่างเต็มที่ โดยเฉพาะการลงทุนและโครงสร้างพื้นฐาน แต่การเติบโตทาง

เศรษฐกิจในจีนก็ไม่ได้เติบโตแบบก้าวกระโดดอย่างที่ผ่านมา จึงส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศเศรษฐกิจเกิดใหม่และกำลังพัฒนาโดยเฉพาะกลุ่มประเทศกำลังพัฒนาในเอเชีย และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (อาเซียน) เนื่องจากมีการค้าการลงทุนและการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจระหว่างกันสูง ประกอบกับสภาวะเศรษฐกิจถดถอยในยุโรปจากวิกฤตหนี้สาธารณะและการเงินที่ยังคงยึดเยื้อขณะที่อัตราการว่างงานอยู่ในระดับสูงที่ร้อยละ 12.2 อีกทั้งเศรษฐกิจของประเทศสหรัฐอเมริกาที่มีการฟื้นตัวช้าและเปราะบางเป็นผลจากความไม่แน่นอนทางนโยบายการเงินการคลัง รวมถึงมีความเสี่ยงทางด้านการปรับขยายเขตแดนหนี้ และการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีที่ต้องตกลงกันอีกครั้งในต้นปี 2557 โดยหน่วยงานราชการต้องปิดดำเนินการ (Government Shutdown) เป็นเวลากว่า 2 สัปดาห์ ช่วงเดือนตุลาคม 2556 เนื่องจากไม่ได้ข้อสรุปในเรื่องดังกล่าวซึ่งส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจและความเชื่อมั่นของนักลงทุนเป็นอย่างมาก

ในขณะที่ราคาน้ำมันในตลาดโลกที่มีระดับราคาและความผันผวนค่อนข้างสูงตามสถานการณ์ที่เกิดขึ้น โดยปัจจัยเสี่ยงหลักมาจากสถานการณ์ความไม่สงบทางการเมืองในประเทศผู้ผลิตน้ำมันโดยเฉพาะภูมิภาคตะวันออกกลางและแอฟริกาเหนือที่เป็นประเทศสมาชิกกลุ่มโอเปก ซึ่งส่งผลกระทบต่อการผลิตและส่งออกน้ำมันดิบ รวมถึงสถานการณ์ความไม่สงบในประเทศซีเรียที่กลายเป็นประเด็นทางการเมืองระหว่างประเทศและความขัดแย้งกรณีโครงการนิวเคลียร์ระหว่างประเทศอิหร่านและตะวันตก แม้จะสามารถบรรลุข้อตกลงได้แต่ยังคงต้องติดตามสถานการณ์ต่อไปกรณีหากไม่สามารถปฏิบัติตามข้อตกลงได้ อีกทั้งราคาน้ำมันยังคงผันผวนไปตามสภาวะเศรษฐกิจโลก รวมถึงอัตราแลกเปลี่ยนและการเก็งกำไรในตลาดซื้อขายน้ำมันอีกด้วย ส่งผลให้การคาดการณ์ราคาน้ำมันทำได้ยาก

จากสภาวะเศรษฐกิจที่มีแนวโน้มชะลอตัวและความไม่แน่นอนของราคาน้ำมัน สายการบินจึงต้องเผชิญกับความเสี่ยงจากความผันผวนที่เกิดขึ้น ซึ่งจะส่งผลต่อการประกอบการของสายการบินโดยตรงเพราะต้นทุนหลักของสายการบินโดยทั่วไป คือพลังงานเชื้อเพลิง ราคาน้ำมันจึงเป็นปัจจัยการผลิตที่สำคัญและมีสัดส่วนของต้นทุนสูง เมื่อน้ำมันเชื้อเพลิงในสต็อกมีราคาต้นทุนสูงทำให้เกิดการเสียเปรียบทางธุรกิจกับคู่แข่งได้เช่นกัน

นอกจากนี้สภาวะเศรษฐกิจยังเป็นปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อความต้องการเดินทางและการใช้จ่าย และที่สำคัญการแข่งขันระหว่างสายการบินด้วยกันยังคงทวีความรุนแรงอย่างต่อเนื่อง ไม่ว่าจะเป็นการขยายเครือข่ายเส้นทางบิน ฝูงบิน และการแข่งขันด้านราคา ทั้งจากสายการบินภูมิภาคตะวันออกกลาง สายการบินต้นทุนต่ำ และการเพิ่มศักยภาพ โดยการรวมตัวของกลุ่มสายการบินในลักษณะต่างๆ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ซึ่งส่งผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ (Landscape) ของการแข่งขันในหลายๆ ภูมิภาคในอุตสาหกรรมการบิน ดังนั้น การปรับตัวของสายการบินควบคู่กับการวางกลยุทธ์ในการบริหารจัดการอย่างชัดเจนรอบคอบ และสอดคล้องทันต่อเหตุการณ์ จึงเป็นสิ่งที่มีความสำคัญต่อการดำเนินงานเพื่อรักษาความยั่งยืนของสายการบิน

ดังนั้น เพื่อรับมือกับความท้าทายดังกล่าวข้างต้น บริษัทฯ ได้มีการทบทวนและปรับกลยุทธ์ เพื่อเตรียมพร้อมรองรับสถานการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้นหรือมีความเป็นไปได้ที่จะเกิดขึ้น ให้ครอบคลุมครบถ้วนในทุกด้าน ทั้งในแง่การเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการต้นทุน การบริหารจัดการการใช้น้ำมันอย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงการประกันราคาน้ำมันล่วงหน้าเพื่อลดความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมันในตลาดโลก การเพิ่มศักยภาพความสามารถในการแข่งขัน การพัฒนาเส้นทางบิน พร้อมทั้งปรับเปลี่ยนตารางบินและแบบเครื่องบินให้สอดคล้องกับปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสาร ควบคู่กับการดำเนินกิจกรรมทางการตลาดและการขาย เพื่อกระตุ้นความต้องการสำหรับการเดินทางโดยการใช้บริการสายการบินให้เป็นไปอย่างต่อเนื่อง

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังติดตามการดำเนินมาตรการต่างๆ ตามแผนกลยุทธ์อย่างสม่ำเสมอในทุกส่วนที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการนำระบบอิเล็กทรอนิกส์ต่างๆ มาใช้ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในงานบริการและการปฏิบัติงาน รวมทั้งยังมีการวางแผนรองรับเหตุการณ์ความไม่แน่นอนต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้น เพื่อให้สามารถตอบสนองต่อสถานการณ์ต่างๆ ได้รวดเร็วและทันที่

สภาวะการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ

การขนส่งผู้โดยสารในระยะทางไกลโดยการขนส่งทางอากาศ มีบทบาทสำคัญในการเดินทางท่องเที่ยวระยะไกล และการเดินทางระหว่างประเทศเป็นอย่างมาก ซึ่งจากสถิติของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย พบว่า นักท่องเที่ยวต่างประเทศเดินทางเข้ามาในประเทศไทยทางอากาศมีจำนวนมากที่สุด

ทางสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transportation Association : IATA) ได้คาดการณ์การเติบโตของภาคอุตสาหกรรม (ณ ตุลาคม 2556) ว่าปริมาณการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศทางอากาศโดยรวมในปี 2557 จะขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.4 ซึ่งสูงกว่าการคาดการณ์เมื่อปีก่อน ส่วนปริมาณการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศทางอากาศโดยรวมในปี 2556 (มกราคม-กันยายน) ได้ขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.2 โดยภูมิภาคเอเชียมีการขยายตัวในอัตราสูงกว่าที่ร้อยละ 7.2 ซึ่งเพิ่มขึ้นจากอัตราการขยายตัวของทั้งปี 2555

ทั้งนี้การที่สภาวะตลาดภูมิภาคเอเชียได้มีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องนั้น ส่วนใหญ่มาจากอุปทานที่มีขนาดใหญ่ของประเทศจีนยังคงมีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ ในขณะที่ภูมิภาคที่ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศทางอากาศเติบโตมากที่สุดคือ ภูมิภาคตะวันออกกลางมีอัตราการขยายตัวร้อยละ 12 ซึ่งเป็นผลมาจากการที่สายการบินจากกลุ่มประเทศตะวันออกกลางที่มีศักยภาพสูง ยังคงขยายเครือข่ายให้ครอบคลุมไปยังทั่วทุกภูมิภาคของโลก

ในส่วนของอุตสาหกรรมการบินของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ บริษัท โบอิ้ง ซึ่งเป็นผู้ผลิตเครื่องบินรายสำคัญ ได้คาดการณ์ว่า ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีแนวโน้มที่จะเป็นตลาดที่มีจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นมากที่สุดของโลก เนื่องจากเป็นประเทศที่มีการขยายตัวทางเศรษฐกิจสูงมาก โดยเฉพาะเมื่อมีการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอย่างเป็นทางการในปี 2558 จะส่งผลเป็นปัจจัยกระตุ้นสำคัญให้เกิดการเดินทางทางอากาศมากขึ้น นอกจากนี้ บริษัท โบอิ้ง ยังเห็นว่า อุตสาหกรรมการบินของโลกจะย้ายฐานจากภูมิภาคอเมริกาและยุโรปมาอยู่ที่ภูมิภาคเอเชีย โดยคาดว่าในอีก 20 ปีข้างหน้าภูมิภาคเอเชียจะมีส่วนแบ่งตลาดเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 35 ในปัจจุบันเป็นร้อยละ 50

สำหรับประเทศไทยในช่วง 3 ไตรมาสแรกของปี 2556 จากการเติบโตทางเศรษฐกิจภายในประเทศ และการท่องเที่ยวของประเทศไทยที่แข็งแกร่ง สร้างบรรยากาศที่ดีต่อนักท่องเที่ยว ทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยจำนวนนักท่องเที่ยวที่เข้ามาในประเทศไทยใน 3 ไตรมาสแรกของปี 2556 มีจำนวนเพิ่มขึ้นเป็น 19.7 ล้านคน ซึ่งสูงกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อนถึงร้อยละ 23.2 และหากมองภาพรวมของปริมาณผู้โดยสารทุกประเภทที่เดินทางทางอากาศเข้า-ออกประเทศไทยในปี 2556 (มกราคม-สิงหาคม) มีสายการบินที่ทำการบินประจำ (Schedule Flight) ระหว่างประเทศรวม 108 สายการบิน ทำการขนส่งผู้โดยสารรวม 32.6 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 17.8 (ที่มา: การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย) เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2555 โดยเป็นผู้โดยสารของบริษัทฯ จำนวน 9.9 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 10.4 ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังคงเป็นผู้นำตลาดที่มีส่วนแบ่งตลาดผู้โดยสารระหว่างประเทศมากที่สุด คือร้อยละ 30.4

การแข่งขันของอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศ

ปริมาณผู้โดยสารทางอากาศภายในประเทศในปี 2556 คงมีการขยายตัวเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง ตั้งแต่ไตรมาสแรก ทั้งจากนักท่องเที่ยวชาวไทยและนักท่องเที่ยวต่างชาติที่มีการเดินทางในประเทศไทย โดยเฉพาะจากจีน รัสเซีย และ มาเลเซีย ที่นิยมท่องเที่ยวตามเมืองหลักที่สำคัญ อาทิ เชียงใหม่ หาดใหญ่ และภูเก็ต ซึ่งทำให้ปี 2556 (มกราคม-สิงหาคม) มีปริมาณผู้โดยสารจากสายการบินที่ทำการบินประจำ (Schedule Flight) ภายในประเทศเพิ่มขึ้นเป็น 13.4 ล้านคน ซึ่งมีอัตราสูงกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อนถึงร้อยละ 27.1 ปัจจุบันสายการบินที่ทำการบินประจำภายในประเทศมีจำนวนทั้งสิ้น 7 สายการบิน ได้แก่ การบินไทย บางกอกแอร์เวย์ เอสจีเอแอร์ไลน์ ไทยแอร์เอเชีย นกแอร์ โอเรียนไทยแอร์ไลน์ และกานต์ แอร์ โดยบริษัทฯ ยังคงเป็นสายการบินที่มีการขนส่งผู้โดยสารมากที่สุดเป็นจำนวน 4.0 ล้านคน คิดเป็นส่วนแบ่งตลาด ร้อยละ 30

นอกจากนี้พฤติกรรมของคนในประเทศที่หันมาให้ความสำคัญกับการท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น จากแผนพัฒนา เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 9 ได้คำนึงถึงความสำคัญของการท่องเที่ยวในฐานะเป็นภาคบริการที่เสริมสร้างความ เข้มแข็งทางเศรษฐกิจของประเทศ โดยได้กำหนดให้การท่องเที่ยวจัดอยู่ในยุทธศาสตร์การเพิ่มสมรรถนะและขีด ความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยการปรับโครงสร้างของการบริการบนพื้นฐานการใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่าง มีประสิทธิภาพและยั่งยืน ให้ความสำคัญกับการเพิ่มผลผลิตและการสร้างมูลค่าเพิ่มของสินค้าซึ่งมีเป้าหมายให้ประเทศไทยมี รายได้จากนักท่องเที่ยวต่างประเทศเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 7 – 8 ต่อปี และให้คนไทยท่องเที่ยวในประเทศเพิ่มขึ้นไม่ต่ำ กว่าร้อยละ 3 ต่อปี ดังนั้น เมื่อพฤติกรรมนักท่องเที่ยวของคนในประเทศสูงขึ้น และให้ความสำคัญกับการเที่ยวในประเทศ มากยิ่งขึ้น ดังนั้นอัตราการใช้บริการขนส่งทางอากาศจึงเพิ่มสูงขึ้นตามลำดับ

การแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินระหว่างประเทศ

ในปี 2556 ภาพรวมของอุตสาหกรรมการบินระหว่างประเทศของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ในการ เตรียมก้าวเข้าสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ได้ก่อให้เกิดกิจกรรมต่างๆ มากมาย ทั้งการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว ส่งผลให้เกิดความเติบโตทางเศรษฐกิจ และก่อให้เกิดการเดินทางเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ การเปิด AEC ยังก่อให้เกิดปัจจัยสนับสนุนธุรกิจการบินอีกประการคือ การเปิดเสรีการบินอาเซียน ในปี 2556 ได้ทำให้เกิดการเพิ่มเที่ยวบินและขยายเส้นทางการบินมายังประเทศอาเซียน และเส้นทางการบินระหว่างประเทศ สมาชิกอาเซียนมากยิ่งขึ้น ทำให้การแข่งขันระหว่างสายการบินเข้มข้นมากยิ่งขึ้น ขณะเดียวกันประเทศไทยซึ่งนับว่ามี ความได้เปรียบด้านทำเลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่มีพรมแดนติดกับประเทศอาเซียนถึง 4 ประเทศ และมีจุดแข็งจากการ เติบโตของธุรกิจการบินอย่างโดดเด่นในภูมิภาค ทำให้มีแนวโน้มว่าธุรกิจการบินจะมีโอกาสที่จะขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในอนาคต

ในส่วนของบริษัทฯ ได้มีการพัฒนาผลิตภัณฑ์ของบริษัทฯ ให้ทันสมัย พร้อมเพิ่มศักยภาพการให้บริการที่ เหนือระดับที่ตอบสนองความต้องการของลูกค้า รวมทั้งติดตามปรับกลยุทธ์การดำเนินงานให้สอดคล้องกับ สถานการณ์และสภาพแวดล้อมที่เป็นมีผลกระทบต่อธุรกิจการบินอย่างใกล้ชิดและสม่ำเสมอ รวมทั้งมีการติดตาม การดำเนินการอย่างรอบด้านเพื่อให้รวดเร็วและเหมาะสมทันต่อสถานการณ์ พร้อมทั้งมีการเตรียมความพร้อมการ บริการในทุกๆ ด้านเพื่อรองรับการเข้าสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC)

2.3 การจัดหาผลิตภัณฑ์หรือบริการ

2.3.1 แผนฝูงบิน

บริษัทฯ มีแผนการลงทุนหลักในระยะเวลา 5 ปี (ปี 2556-2561) คือการจัดหาเครื่องบินและอุปกรณ์การบิน จำนวน 53 ลำ (ซึ่งเป็นการจัดหาเครื่องบินใหม่ที่ได้รับการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีแล้วตามแผนยุทธศาสตร์ ปี 2556-2561) โดยเป็นการจัดหาเครื่องบินใหม่สำหรับรองรับการเติบโตทางธุรกิจ และทดแทนการปลดระวางเครื่องบินที่มีอายุการใช้งานนาน จำนวน 46 ลำ ทั้งนี้เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพฝูงบิน และรักษาขีดความสามารถในการแข่งขัน มีรายละเอียดแผนฝูงบิน ดังนี้

	ปี 2556	ปี 2557	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560	ปี 2561	รวม 5 ปี (2556 -2561)
เครื่องบินที่จัดหา							
- A330-300	2						2
- A380-800	3						3
- B777-300ER	6	3	3				12
- A350-900				2	5	5**	12
- B787-9					2		2
- B787-8		4	2				6
- A320	6	7	3				16
รวม							53
เครื่องบินที่ปลดระวาง							
- B747-400	4				2	2	8
- B777-300ER (Jet Airways)	5						5
- B777-200					2	2	4
- A330-300		5	5	2			12
- A300-600	4	5					9
- B737-400	1	3			2		6
- ATR-72	2						2
รวม							46

หมายเหตุ ** บริษัท แอร์บัส แจ้งเลื่อนการรับมอบ A350-900 จากเดิมในปี 2560 เป็นปี 2561

2.3.2 กำลังการผลิตและปริมาณการผลิตที่เกี่ยวข้องกับการบิน

		ปี 2556	ปี 2555	ปี 2554
-	จำนวนเครื่องบินที่ใช้บริการ (Number of Aircraft)	(ลำ) 100	95	89
-	จุดหมายปลายทาง (ไม่รวม กรุงเทพฯ) (Number of Destinations)	(จุดบิน) 79	73	72
-	ระยะทางบิน (Kilometers Flown)	(พันกม.) 267,696	255,121	250,147
	จำนวนการลงของเครื่องบิน (Number of Landings)	(ครั้ง) 102,761	93,155	88,734
-	จำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบิน (Flight Hours)	(ชั่วโมง/ปี) 384,069	364,536	355,815
-	ชั่วโมงการใช้เครื่องบินโดยเฉลี่ย (Aircraft Utilization)	(ชั่วโมง/วัน) 11.2	11.5	11.7
	การขนส่งผู้โดยสาร			
-	ปริมาณที่นั่ง (Available Seats Kilometer)	(ล้านที่นั่ง-กม.) 85,655	79,231	78,533
-	ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometer)	(ล้านคน-กม.) 63,479	60,679	55,267
-	อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Cabin Factor)	(ร้อยละ) 74.1	76.6	70.4
-	จำนวนผู้โดยสาร (Number of Passengers)	(พันคน) 21,510	20,615	18,398
-	รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อ หน่วย ³⁾ (Passenger Yield)	(บาท/คน-กม.) 2.65	2.72	2.75

		ปี 2556	ปี 2555	ปี 2554
การขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์				
- ปริมาณการผลิตพัสดุภัณฑ์ (Available Dead Load Ton-Kilometer)	(ล้านตัน-กม.)	5,019	4,892	4,919
- ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Revenue Freight Ton-Kilometer)	(ล้านตัน-กม.)	2,565	2,653	2,766
- อัตราการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor)	(ร้อยละ)	51.1	54.2	56.2
- น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง (Cargo Carried)	(พันกก.)	655,570	679,120	689,640
- รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย ³⁾ (Freight Yield)	(บาท/ตัน-กม.)	9.22	9.78	9.89
การขนส่งรวมทั้งระบบ				
- ปริมาณการผลิต (Available Ton-Kilometer)	(ล้านตัน-กม.)	12,728	12,023	11,987
- ปริมาณการขนส่ง (Revenue Ton-Kilometer)	(ล้านตัน-กม.)	8,388	8,230	7,836
- อัตราส่วนการบรรทุก (Load Factor)	(ร้อยละ)	65.9	68.4	65.4
- รายได้รวมทั้งระบบเฉลี่ยต่อหน่วย (System-Wide Yield)	(บาท/ตัน-กม.)	23.05	23.30	23.06

2.3.3 โครงสร้างค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและปัจจัยการผลิตที่สำคัญ

ค่าใช้จ่ายที่สำคัญในการดำเนินงานของบริษัทฯ ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายน้ำมันอากาศยานที่ใช้ในการบิน ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการจัดหาเครื่องบินเพื่อนำมาให้บริการ ค่าใช้จ่ายน้ำมันอากาศยานที่ใช้ในการบิน ซึ่งถือว่าเป็นปัจจัยหลักของต้นทุนธุรกิจการบิน นอกจากนี้ยังมีค่าใช้จ่ายด้านพนักงานซึ่งเป็นทรัพยากรที่สำคัญในธุรกิจการให้บริการทั้งก่อนและหลังการขาย เพื่อรักษาฐานลูกค้าเก่าให้มีความภักดีต่อแบรนด์ (Brand Loyalty) มีความภูมิใจและประทับใจที่ใช้บริการ และเพิ่มฐานลูกค้ารายใหม่เพื่อการขยายตลาดอย่างต่อเนื่อง รวมไปถึงค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบินในด้านอื่นๆ

	ปี 2556		ปี 2555		ปี 2554	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	80,525	38.5	77,481	39.6	76,389	39.5
- ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	33,092	15.8	31,544	16.1	30,964	16.0
- ค่าบริการการบิน	21,727	10.4	20,693	10.6	20,428	10.6
- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบิน และลูกเรือ	6,009	2.9	5,547	2.8	5,485	3.0
- ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุง อากาศยาน	13,447	6.4	11,288	5.8	11,698	6.0
- ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	20,020	9.6	20,424	10.4	19,978	10.3
- ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	4,699	2.3	3,683	1.9	5,429	2.8
- ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	9,625	4.6	9,415	4.8	9,042	4.7
- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและ โฆษณา	9,408	4.5	6,467	3.3	5,816	3.0
- ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	629	0.3	760	0.5	733	0.4
- ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น	9,855	4.7	8,169	4.2	7,623	3.9
รวม	209,036	100.0	195,471	100.0	193,585	100.0

2.3.4 การจัดหาน้ำมันเครื่องบิน

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

บริษัทฯ จัดซื้อน้ำมันเครื่องบินโดยใช้ราคาอ้างอิงเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ ต้นทุนค่าน้ำมันเครื่องบินของ บริษัทฯ ในปี 2555 คิดเป็นร้อยละ 39.6 ของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของบริษัทฯ และในปี 2556 คิดเป็นร้อยละ 38.50 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 ในบางสถานที่เป็นครั้งคราว หากเห็นว่าบริษัทฯ จะสามารถ ซื้อน้ำมันฯ ได้ในราคาที่ต่ำลง

สำหรับปี 2556 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 ผู้จำหน่ายน้ำมันรายอื่นจะสามารถจัดหาน้ำมันทดแทนตามความต้องการของบริษัทฯ ได้

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

ในปี 2556 บริษัทฯ ได้ซื้อน้ำมันเครื่องบินเพื่อการส่งมอบที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จากบริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) คิดเป็นร้อยละ 37.7 ของปริมาณความต้องการน้ำมันเครื่องบินของบริษัทฯ และจาก

การที่บริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) ไม่ได้เป็นผู้ถือหุ้นในบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ดังนั้นบริษัท จึงเป็นสายการบินเพียงรายเดียวที่บริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) สามารถจัดส่ง น้ำมันอากาศยานที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้ จึงทำให้ในบางครั้งราคาน้ำมันที่บริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) จำหน่ายให้แก่บริษัท มักเป็นราคาที่เอื้อประโยชน์ต่อบริษัท และสามารถควบคุมต้นทุนค่าน้ำมันเครื่องบินของบริษัท ได้บางส่วนอีกทั้งบริษัท ได้ดำเนินการบริหารจัดการการใช้ น้ำมันเครื่องบินให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยวางแผนการบินและการบรรทุกให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น การทำความสะอาดลำตัวเครื่องและเครื่องยนต์ ตลอดจนควบคุมปริมาณสำรองน้ำมันเครื่องบินสำหรับแต่ละเที่ยวบิน และการทำธุรกรรมป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมัน เครื่องบินในปริมาณที่มากขึ้น

บริษัท มีนโยบายบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันเครื่องบินเพื่อให้สามารถทำการป้องกันความเสี่ยงได้ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 20 แต่ไม่เกินร้อยละ 80 ของความต้องการน้ำมันเครื่องบินของบริษัท โดยมีระยะเวลาครั้งละไม่เกิน 18 เดือน ทั้งนี้ การป้องกันความเสี่ยงในปริมาณที่สูงหรือต่ำกว่าระดับที่กำหนดไว้นี้ จะต้องได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท โดยส่วนใหญ่บริษัท จัดทำประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันฯ ด้วยเครื่องมือทางการเงินแบบ 3 Ways Zero Cost Collar โดยสัญญาดังกล่าวมีอายุสัญญา 6 เดือนถึง 1 ปี และบริษัท สามารถเรียกเก็บเงินชดเชยค่าน้ำมันส่วนเพิ่มของบริษัท ผ่านทางค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันได้บางส่วน ขึ้นอยู่กับสภาวะของตลาด การแข่งขัน ความผันผวนของราคาน้ำมัน อากาศยาน การตอบสนองของตลาด และการประมาณการค่าใช้จ่ายน้ำมันเครื่องบินที่มีการเปลี่ยนแปลง

2.3.5 การจัดหาประกันภัย

เพื่อลดความเสี่ยงจากการเกิดอุบัติเหตุ และอัคคีภัยรวมถึงสถานการณ์อื่นๆ รอบด้านที่อาจเกิดขึ้นได้ ทางบริษัท จึงได้มีการประกันภัยผู้โดยสารและประกันความรับผิดชดใช้ตามกฎหมายอันเนื่องจากการรับขนส่งทางอากาศ โดยได้ทำการประกันอากาศยานสำหรับการสูญเสียชีวิตและเสียหายซึ่งรวมถึงภัยสงคราม ภายใต้กฎหมายไทย นอกจากนี้บริษัท ยังได้ทำประกันภัยผ่านบริษัท ประกันของไทยที่ทำประกันภัยต่อสำหรับความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องทั้งหมดภายนอกประเทศไทย ซึ่งเบี้ยประกันของบริษัท และวงเงินคุ้มครองอยู่ในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ

โดยทางบริษัท ได้ตกลงชำระเบี้ยประกันภัย จำนวน 17.28 ล้านดอลลาร์สหรัฐ สำหรับปี 2556 โดยอ้างอิงจากมูลค่าฝูงบิน ณ วันที่ 1 ธันวาคม 2555 จำนวน 8,795.13 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

จากการประเมินสถานการณ์ต่างๆ ที่ผ่านมาจากบริษัท ได้ปรับจำนวนเบี้ยประกันภัยของบริษัท ลดลงจากปีที่ผ่านมา เนื่องจากเหตุการณ์และอุบัติเหตุที่เกิดกับสายการบินอื่นๆ ทั่วโลกลดลงอย่างต่อเนื่อง ตลาดรับประกันภัยเครื่องบินได้ปรับตัวเป็นตลาดขาลง จึงส่งผลในทางบวกให้แก่บริษัท ในการจัดหาประกันภัยและการเจรจากับผู้รับประกันภัย เป็นปัจจัยที่ช่วยลดต้นทุนธุรกิจอย่างไรก็ตามหากเกิดเหตุการณ์ หรืออุบัติเหตุที่มีการสูญเสียชีวิตครั้งใหญ่เพียงครั้งเดียว อาจส่งผลให้ตลาดรับประกันภัยเครื่องบินปรับตัวขึ้น ซึ่งจะมีผลกระทบต่อเบี้ยประกันภัยสำหรับสายการบิน รวมถึงเบี้ยประกันภัยของบริษัท ด้วยเช่นกัน

กิจการขนส่งทางอากาศ

บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ส จำกัด

คณะรัฐมนตรี ได้มีมติอนุมัติโครงการลงทุนจัดตั้งสายการบินไทยสมายล์แอร์เวย์ ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 24 กันยายน 2556 โดยบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด (Thai Smile Airways Limited) ได้จดทะเบียนเป็นนิติบุคคล เมื่อวันที่ 17 ตุลาคม 2556 โดยมีบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ถือหุ้นร้อยละ 100 ด้วยทุนจดทะเบียน 1,800 ล้านบาท และใช้เงินลงทุนจากเงินรายได้ของ บริษัท การบินไทย จำกัด

บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ได้ยื่นขอใบอนุญาตประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ (Airline Operator License: AOL) และใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Airline Operator Certificate: AOC) ต่อกรมการบินพลเรือนในเดือนพฤศจิกายน 2556 โดยได้รับการอนุมัติ AOL และ AOC ในเดือนมกราคม 2557 ส่วนการยื่นขอรหัสสายการบิน (Airline Designator Code) จากสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association – IATA) อยู่ในระหว่างการอนุมัติ ส่วนจะดำเนินการขอจัดสรรเส้นทางบิน โดยขอสิทธิการบิน รวมทั้ง Landing Permit & Landing/Takeoff Slots ในนามของสายการบินไทยสมายล์แอร์เวย์ ทางไทยสมายล์แอร์เวย์ มีแผนเริ่มทำการบินในเส้นทางบินภายในประเทศ (เดิม) ในเดือนมีนาคม 2557 เป็นต้นไป

ความเป็นมา / ภาวะการตลาดและการแข่งขัน

บริษัทฯ ต้องเผชิญกับสภาวะการแข่งขันที่รุนแรงในธุรกิจการบินจากการเปิดเสรีการบินอาเซียน มีสายการบินใหม่ๆ กระโดดเข้ามาแข่งขันในตลาดภายในประเทศและภูมิภาค ทั้งสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบและสายการบินต้นทุนต่ำ ขณะที่บริษัทฯ มีข้อจำกัดในเรื่องความคล่องตัวของการปรับเปลี่ยนรูปแบบการให้บริการ ซึ่งกลยุทธ์สำคัญในการแข่งขัน คือ ความได้เปรียบในการนำเสนอผลิตภัณฑ์หรือบริการที่โดดเด่นกว่าคู่แข่ง (Product and Service Advantage) และการปรับเปลี่ยนรูปแบบการบริการที่สามารถสนองตอบความต้องการของลูกค้าด้วยความรวดเร็ว ดังนั้น ความสามารถในการบริหารอย่างคล่องตัว ด้วยต้นทุนที่มีประสิทธิภาพ จึงเป็นสิ่งสำคัญในการดำเนินธุรกิจด้วยสภาวะการแข่งขันเช่นนี้

การบินไทยสมายล์จึงถูกก่อตั้งขึ้น เพื่อเสริมความแข็งแกร่งและขยายฐานลูกค้าของบริษัทฯ ให้ครอบคลุมทุกกลุ่มเป้าหมาย เน้นทำการบินในเส้นทางบินภายในประเทศและภูมิภาค ที่มีระยะทางการบินไม่เกิน 4 ชั่วโมง โดยให้บริการแบบ Regional Full Service อย่างมีคุณภาพ (Quality) ด้วยรูปแบบที่ทันสมัย (Trendy) รวมทั้งให้บริการผู้โดยสารที่เดินทางแบบเชื่อมต่อเส้นทาง (Connecting Traffic) โดยมีฐานปฏิบัติการบินหลักที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ

เนื่องด้วยการบินไทยสมายล์แอร์เวย์เป็นบริษัทย่อยของบริษัท การบินไทยฯ ดังนั้น ด้วยความแข็งแกร่งในแง่ภาพลักษณ์ของบริษัท การบินไทยฯ ซึ่งเปรียบเสมือนแม่ของการบินไทยสมายล์ จึงเชื่อมั่นได้ว่า การบินไทยสมายล์จะสามารถแข่งขันได้เป็นอย่างดี ประกอบกับจุดแข็งในการให้บริการแบบ Regional Full Service ที่แตกต่างจากสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Airlines) รายอื่นๆ จึงเชื่อมั่นได้ว่า การบินไทยสมายล์จะสามารถบรรลุเป้าหมายที่จะเป็นสายการบินชั้นนำระดับภูมิภาคประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และเพื่อเป็นอีกทางเลือกใหม่ให้แก่ผู้บริโภค ตลอดจนเพื่อส่งเสริมนโยบายของรัฐบาลในการทำให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาคและนำรายได้เข้าสู่ประเทศ

เส้นทางและจุดบินในปี 2556

ปัจจุบันหน่วยธุรกิจการบินไทยสมายล์ทำการบินออกจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไปยัง 13 จุดบินและทำการบินใน 14 เส้นทางบิน เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน 2558 โดยมีรายละเอียดเส้นทางการบิน ดังนี้

- 7 จุดบินเส้นทางบินภายในประเทศ โดยทำการบินจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไปยังเมืองต่างๆ ได้แก่ สุราษฎร์ธานี กระบี่ ภูเก็ต หาดใหญ่ อุดรธานี อุบลราชธานี และเชียงใหม่
- 6 จุดบินเส้นทางบินระหว่างประเทศ โดยทำการบินจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไปยังเมืองต่างๆ ได้แก่ มาเก๊า อัมสเตอร์ดัม มัตเซเลย์ โคลัมโบ ฉงชิ่ง ฉางซา และหลวงพระบาง
- 1 เส้นทางบินข้ามภาค โดยทำการบินไป-กลับ เชียงใหม่ – ภูเก็ต

จำนวนเครื่องบินและประเภทของเครื่องบิน

การบินไทยสมายล์ทำการบินด้วยเครื่องบินลำตัวแคบ (Narrow-body Fleet) แบบแอร์บัสเอ 320-200 ความจุประมาณ 162 ที่นั่ง โดยในปี 2556 จะมีเครื่องบินประจำฝูงบินทั้งสิ้น 10 ลำ โดยจะทยอยรับมอบจนครบ 17 ลำและ 20 ลำ ในปี 2557 และปี 2558 ตามลำดับ โดยให้บริการใน 2 ชั้นโดยสาร แบ่งเป็นชั้นประหยัดแบบธรรมดาหรือชั้นสมายล์คลาส (Smile Class) และชั้นสมายล์พลัส (Smile Plus) ที่มีความกว้างระหว่างที่นั่งมากขึ้น พร้อมทั้งบริการอื่นๆ เช่นเดียวกับกับชั้นธุรกิจของการบินไทย

นโยบายการตลาดและการแข่งขัน

เป็นที่ทราบกันดีว่าธุรกิจการบิน มีการเติบโตอย่างรวดเร็ว ทั้งผู้โดยสารที่ต้องการท่องเที่ยวและเดินทางเพื่อธุรกิจ ดังนั้น การเปิดสายการบินต้นทุนต่ำที่ให้บริการเต็มรูปแบบ (Regional Full Service Airlines) บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด จึงนับเป็นตัวเลือกที่ให้บริการมากกว่าสายการบินต้นทุนต่ำอื่นๆ ทั่วไปในระดับราคาที่ไม่สูงกว่ามาก และเน้นการแข่งขันทางการตลาดด้วยการสร้างความต่าง (Differentiation) เพื่อให้เป็นจุดสนใจและดึงดูดลูกค้า

ด้วยนโยบายดังกล่าวบริษัทฯ ได้วางตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ให้การบินไทยสมายล์ เป็นสายการบินที่เน้นให้บริการการบินในเส้นทางบินระยะสั้น (Regional Service) และยังคงให้บริการเต็มรูปแบบเช่นเดียวกับสายการบินแบบ Premium Full Service อาทิ การบริการอาหารและเครื่องดื่มทุกที่นั่ง การให้น้ำหนักสัมภาระ การเลือกที่นั่ง รายการสะสมไมล์ และการใช้บริการห้องรับรองสำหรับชั้นโดยสารแบบสมายล์พลัส เป็นต้น ทั้งนี้ โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อเกื้อกูลและส่งเสริมความแข็งแกร่งในเครือข่ายเส้นทางบินให้กับบริษัทฯ โดยผ่านการทำสัญญาเที่ยวบินรหัสร่วม (Code Share Agreement) ระหว่างกัน เพื่อให้ลูกค้าที่ต้องการเดินทางจากจุดต่างๆ สามารถเดินทางต่อเที่ยวบินไปยังจุดบินที่ครอบคลุมทั่วโลก (Connecting Traffic) และมีเป้าหมายเป็นสายการบินภูมิภาคชั้นนำของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ที่มุ่งเน้นการบริหารรายได้ (Revenue Management) สามารถปรับเปลี่ยนราคาเพื่อให้สอดคล้องกับสภาวะตลาด (Dynamic Pricing) และกำหนดราคาขายที่เหมาะสมกับความต้องการซื้อ (Demand) และความต้องการขาย (Supply) โดยปรึกษาหารืออย่างใกล้ชิด (Close Consultation) กับหน่วยงานบริหารรายได้ของบริษัทฯ และอยู่บนหลักการที่เป็นธรรมในเชิงธุรกิจแก่ทั้งสองฝ่าย

จากปัจจัยที่กำลังจะก้าวเข้าสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) และจากการขยายตัวของธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Airline) ทั้งในประเทศและในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก การกำหนดยุทธศาสตร์ในการสร้างความแตกต่างในการแข่งขันจึงเป็นสิ่งจำเป็น โดยพิจารณาจากปัจจัยต่างๆ เพื่อกำหนดแนวทางการดำเนินกลยุทธ์ ดังนี้

ลูกค้ากลุ่มเป้าหมาย ร้อยละ 30 จะเป็นผู้โดยสารที่เดินทางเชื่อมต่อกับเที่ยวบินของการบินไทย ในขณะที่ร้อยละ 70 จะเป็นผู้โดยสารที่เดินทางในเส้นทางบินของการบินไทยสมายล์อย่างเดียว

ลักษณะของกลุ่มเป้าหมาย เป็นนักธุรกิจ เจ้าของกิจการขนาดกลางและย่อมที่จำเป็นต้องเดินทางเพื่อทำธุรกิจ นักท่องเที่ยว และกลุ่มคนในช่วงอายุประมาณ 30-40 ปี ซึ่งสะท้อนมาจากภาพลักษณ์ของตราสินค้าที่แสดงถึงความสดใส ทันสมัย (Trendy) ให้บริการด้วยความเป็นมิตร ใสใจในรายละเอียด (Friendly) และมีความคุ้มค่า (Worthy)

การจัดจำหน่าย การบินไทยสมายล์จะใช้ทุกรูปแบบทั้งการจัดจำหน่ายตรง การจัดจำหน่ายผ่านตัวแทนจำหน่าย และการจัดจำหน่ายร่วมกับการบินไทย โดยจะเน้นช่องทางการจัดจำหน่ายโดยตรง หรือ Direct Channel ผ่านระบบ อิเล็กทรอนิกส์ และแอปพลิเคชันบนโทรศัพท์มือถือ เสริมด้วยการจำหน่ายผ่าน Call Center และการขายผ่านสำนักงานขาย

การสื่อสารการตลาด การบินไทยสมายล์จะสื่อสารการตลาดโดยตรงกับลูกค้าเป้าหมาย ด้วยการสื่อสารผ่านสื่อ อิเล็กทรอนิกส์ (Social Network) เป็นหลัก ควบคู่กับช่องทางการสื่อสารการตลาดแบบบูรณาการและการทำประชาสัมพันธ์ การจัดกิจกรรมส่งเสริมการตลาดและโปรโมชั่น รวมทั้งกิจกรรมเพื่อสังคมและสิ่งแวดล้อม (Corporate Social Responsibility)

ดังนั้น ด้วยการบริหารจัดการกับแต่ละกลุ่มเป้าหมายด้วยช่องทางการจัดจำหน่ายที่เหมาะสม จึงเป็นปัจจัยสำคัญที่จะทำให้นโยบายต่างๆ ประสบความสำเร็จตามวัตถุประสงค์และสามารถแข่งขันได้

กิจการขนส่งทางอากาศ

กิจการขนส่งสินค้า พัสดุภัณฑ์และไปรษณีย์ภัณฑ์

2.1 ลักษณะผลิตภัณฑ์และบริการ

นอกจากการให้บริการสำหรับการเดินทางแล้ว ยังมีบริการขนส่งสินค้าโดยครอบคลุมการขนส่งสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ทางอากาศทั่วไป ซึ่งสามารถแบ่งประเภทตามลักษณะของการขนส่งสินค้าทางอากาศได้เป็น 2 ประเภท คือ การขนส่งสินค้าทั่วไป (General Cargo) เช่น เสื้อผ้า ของใช้ทั่วไป และอีกประเภทหนึ่ง คือ สินค้าที่ต้องการการดูแลเป็นพิเศษ (Special Cargo) เช่น สินค้าสด สิ่งมีชีวิต วัตถุที่มีมูลค่าสูง ศิลปวัตถุ และวัตถุอันตราย เป็นต้น

สำหรับไปรษณีย์ภัณฑ์เป็นการขนส่งพัสดุภัณฑ์ทางอากาศ เช่น EMS (Express Mail Service) และ พัสดุภัณฑ์ โดยทั่วไป โดยบริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการวางแผนการตลาดในส่วนของสินค้าที่ต้องการการดูแลเป็นพิเศษ (Special Cargo) อาทิเช่น สินค้าที่ต้องการการควบคุมอุณหภูมิเป็นพิเศษระหว่างขนส่ง วัตถุมีค่า และสินค้าเร่งด่วนที่ต้องการความรวดเร็วในการขนส่งไปยังจุดหมายปลายทาง เนื่องจากการขนส่งสินค้าประเภทดังกล่าวสามารถสร้างรายได้ต่อหน่วยได้สูงกว่าการให้บริการการขนส่งสินค้าทั่วไป

นอกจากนี้เพื่อเป็นการตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้ตรงตามความต้องการให้ได้มากที่สุด บริษัทฯ มีผลิตภัณฑ์ทางเลือกให้แก่ลูกค้าตามความเหมาะสมของประเภทของการขนส่งสินค้าในรูปแบบพิเศษโดยเฉพาะ เช่น บริษัทฯ มีภาชนะพิเศษสำหรับการจัดบรรจุสินค้าที่ต้องการการควบคุมอุณหภูมิระหว่างการขนส่งโดยเฉพาะ เพื่อสามารถรักษาคุณภาพของสินค้าได้เหมือนเดิมเมื่อถึงจุดหมายปลายทาง (Sensitive Temperature Product : TGT)

นอกจากนี้ยังมีบริการขนส่งสินค้าเร่งด่วนระหว่างประเทศที่รับประกันสินค้าถึงสนามบินปลายทางตามระยะเวลาที่กำหนด (TG Force : TGX) และการบริการขนส่งสินค้าที่ซื้อจากประเทศไทยส่งกลับไปยังต่างประเทศในราคาประหยัดและรวดเร็ว (THAIPAC) บริการการขนส่งสินค้าเร่งด่วนภายในประเทศ (Thai Express Cargo : TEC) บริการขนส่งรถยนต์

ภายในประเทศ (Transportation of Automobiles) และบริการขนส่งสินค้าของสด หรือที่เน่าเสียง่าย (TG Fresh : TGF and TG KOOL)

เมื่อวันที่ 31 ธันวาคม 2556 ทางบริษัทยังให้บริการขนส่งสินค้า และไปรษณีย์ภัณฑ์ไปยังจุดหมายปลายทางประจำ (ไม่รวมกรุงเทพฯ) คลอบคลุม 79 จุดบิน 34 ประเทศ คลอบคลุม 5 ทวีป โดยทุกเมืองอยู่ในเครือข่ายเส้นทางบินของเที่ยวบินผู้โดยสารแบบประจำของบริษัท

ทั้งนี้ยังมีบริการขนส่งสินค้าด้วยเครื่องบินบรรทุกสินค้าโดยเฉพาะ (Freighter) ไปยังจุดหมายปลายทางในทวีปยุโรป ออสเตรเลีย และบางเมืองในทวีปเอเชีย โดยในปี 2556 เที่ยวบินขนส่งสินค้ามีตารางการบิน 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ออกจากกรุงเทพฯ ไปยัง 4 เมืองหลัก ได้แก่ โตเกียว เดลลี แฟรงก์เฟิร์ต และซิดนีย์ ซึ่งการให้บริการการขนส่งสินค้า และไปรษณีย์ภัณฑ์ในปี 2556 สามารถทำรายได้เฉลี่ยประมาณ 11 % ของรายได้รวมของกิจการของบริษัท

ข้อมูลการบริการพาณิชย์สินค้า พัสดุภัณฑ์ และไปรษณีย์ภัณฑ์

การบริการขนส่งสินค้า พัสดุภัณฑ์ และไปรษณีย์ภัณฑ์	ปี 2556	ปี 2555	ปี 2554
รายได้ค่าระวางขนส่ง (ล้านบาท) ⁽¹⁾	24,514.9	26,745.6	28,092.0
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (RFTK) (ล้านตัน-กม.) ⁽²⁾	2,565.0	2,652.9	2,765.9
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ADTK) (ล้านตัน-กม.) ⁽²⁾	5,019.5	4,892.0	4,918.8
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (%) ⁽²⁾	51.1	54.2	56.2
รายได้ค่าระวางขนส่งเฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/ตัน-กม.) ⁽³⁾	9.22	9.78	9.89

หมายเหตุ: ⁽¹⁾ รวมรายได้ค่าระวางขนส่งพัสดุภัณฑ์และไปรษณีย์ภัณฑ์จากเที่ยวบินแบบประจำ เที่ยวบินแบบไม่ประจำ และการเช่าพื้นที่ระวางบนเครื่องบินขนส่งสินค้า

⁽²⁾ รวมความจุจากเที่ยวบินแบบประจำ เที่ยวบินแบบไม่ประจำ และการเช่าพื้นที่ระวางบนเครื่องบินขนส่งสินค้า

⁽³⁾ รายได้ค่าระวางขนส่งพัสดุภัณฑ์รวมค่าธรรมเนียมขดเซยก้าน้ำมันและค่าธรรมเนียมความเสี่ยงจากสงคราม หารด้วยปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์

2.2 การตลาดและการแข่งขัน

การดำเนินกิจกรรมส่งเสริมการตลาดที่เหมาะสมและต่อเนื่องกับลูกค้ากลุ่มเป้าหมาย และเชื่อมต่อกับแผนส่งเสริมการตลาดของธุรกิจอื่นของบริษัท เป็นการเพิ่มมูลค่าทางธุรกิจให้มีความต่อเนื่องในการให้บริการ อาทิ การขนส่งผู้โดยสารพร้อมทั้งขยายขอบเขตการให้บริการในการขนส่งสินค้าทางอากาศไปยังเมืองที่บริษัทฯ ไม่ได้ทำการบินโดยตรง (Off-line City) และการจัด Customer Airline Seminar เพื่อกระชับความสัมพันธ์กับสายการบินและลูกค้าให้แน่นแฟ้นมากขึ้น

ทั้งนี้กิจกรรมดังกล่าวล้วนเป็นไปเพื่อเพิ่มมูลค่าของผลิตภัณฑ์โดยรวมของบริษัทฯ และเป็นการให้บริการแบบไร้รอยต่อ (Seamless Services) เพื่อเพิ่มความร่วมมือประสานงานกับสายการบินอื่นๆ อีกทั้งยังสร้างความมั่นใจให้แก่ลูกค้าในการเลือกใช้บริการกับทางบริษัทฯ ในระยะยาวเป็นการขยายฐานลูกค้าทั้ง Global และ Key Accounts ซึ่งมีตัวแทนขายที่มีสาขาอยู่ทั่วโลก และมีขีดความสามารถในการสนับสนุนการขายในภาพรวมทั้งระบบ (Global Deal) โดยใช้แผนการตลาดรูปแบบ Target Incentive Scheme & Corporate Account Rates และมุ่งเน้นการเข้าถึงผู้ประกอบการรายสำคัญที่มีการนำเข้าและส่งออกในเส้นทางที่บริษัททำการบิน ทั้งนี้เพื่อสร้างฐานการตลาดที่ยั่งยืนในระยะยาวจากฐานลูกค้าที่ใช้บริการกับบริษัทอย่างต่อเนื่อง

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีข้อตกลงร่วมกับสายการบินอื่นๆ ซึ่งรวมถึงข้อตกลงการแลกเปลี่ยนการรับขนส่งสินค้าระหว่างกัน ตามข้อตกลงมาตรฐานของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA Interline Arrangements) ซึ่งบริษัทฯ สามารถซื้อหรือขายพื้นที่ระวางในเที่ยวบินของบริษัทฯ สำหรับขนส่งสินค้าบนเที่ยวบินของสายการบินต่าง ๆ ซึ่งเป็นสมาชิกของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ได้อีกด้วย

บริษัทฯ คำนึงถึงอัตราค่าบริการขนส่งสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ตามสกุลเงินท้องถิ่น ณ จุดต้นทางของสินค้าที่จะขนส่ง โดยกลยุทธ์การกำหนดราคาของบริษัทฯ จะคำนึงถึงปัจจัยทางด้านระดับการให้บริการ ความอ่อนไหวต่อเวลา (Time Sensitivity) สภาพการแข่งขันในแต่ละตลาดในแต่ละช่วงเวลา ตลอดจนความต้องการที่เปลี่ยนแปลงไปตามฤดูกาล ระยะทางในการบิน ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง รวมถึงปัจจัยอื่นๆ ที่สำคัญและเกี่ยวข้อง

สภาวะการขนส่งสินค้าทางอากาศ

สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) คาดการณ์ (ณ ตุลาคม 2556) ว่าปี 2557 ปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศโดยรวมจะขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.0 ส่วนในปี 2556 (มกราคม-กันยายน) ปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศโดยรวมขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.3 ในขณะที่ภูมิภาคเอเชียหดตัวลดลงในอัตราร้อยละ 2.7 ส่วนภูมิภาคที่มีการขยายตัวมากที่สุด คือ ภูมิภาคตะวันออกกลาง ซึ่งมีอัตราการขยายตัวร้อยละ 12.4

ในส่วนของการขนส่งสินค้าของประเทศไทยใน 3 ไตรมาสแรกของปี 2556 การส่งออกโดยรวมมีมูลค่าลดลงร้อยละ 8.8 ในขณะที่การนำเข้าโดยรวมมีมูลค่าเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.1 โดยในช่วงเดือนมกราคม-กรกฎาคม 2556 ประเทศไทยมีปริมาณการขนส่งสินค้ารวม 718,611 ตัน ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 10 ซึ่งเป็นการขนส่งสินค้าขาออก 383,013 ตัน ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 15 และเป็นการขนส่งสินค้าขาเข้า 335,598 ตัน ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 3.6 และมีปริมาณการขนส่งสินค้าขาออก 185,572 ตัน คิดเป็นส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 47.9 มีปริมาณการขนส่งเพิ่มขึ้นจากปี 2555 ร้อยละ 2.5 และมีปริมาณขนส่งสินค้าขาเข้า 150,277 ตัน คิดเป็นส่วนแบ่งทางการตลาดร้อยละ 44.8 ส่งผลให้มีปริมาณการขนส่งลดลงจากปี 2555 ร้อยละ 3.4

ทั้งนี้ ในการดำเนินกิจการการขนส่งสินค้า และไปรษณีย์ภัณฑ์ทางอากาศ ยังต้องแข่งขันกับสายการบินบริษัทอื่นที่เปิดให้บริการขนส่งสินค้าในเส้นทางเดียวกับที่บริษัทเปิดให้บริการอยู่ โดยมาพร้อมรูปแบบการให้บริการที่เหมือนหรือคล้ายคลึงกัน ทั้งยังต้องแข่งขันกับผู้ให้บริการขนส่งสินค้า และไปรษณีย์ภัณฑ์แบบเบ็ดเสร็จ เต็มรูปแบบซึ่งมีสถานะขนส่งภาคพื้นดินทางทะเล ทางอากาศ (Multimodal Logistic) เป็นของตนเอง

นอกจากนี้ยังสามารถให้บริการในลักษณะที่มีการรับของจากสถานที่ของผู้ส่ง และจัดส่งให้ถึงสถานที่ของผู้รับ (door-to-door) ซึ่งในปัจจุบันการแข่งขันในธุรกิจขนส่งสินค้าทางอากาศมีแนวโน้มสูงขึ้นจากการเปิดเสรีทางอุตสาหกรรม

การบินในประเทศไทยมากขึ้น แต่ด้วยข้อจำกัดในสิทธิการบินของประเทศไทย ผู้ให้บริการเหล่านั้นจึงยังไม่อาจแข่งขันกับ บริษัทฯ ได้ ซึ่งโดยนัยสำคัญสำหรับภายในประเทศ บริษัทฯ เผชิญกับภาวะแข่งขันอยู่บ้าง โดยเฉพาะกับธุรกิจรถบรรทุก และจะมีคู่แข่งเพิ่มขึ้นอีกเมื่อโครงการรถไฟความเร็วสูงถือกำเนิดขึ้นมา แต่ถือว่าเป็นรายได้ส่วนน้อยเมื่อเปรียบเทียบกับ รายได้โดยรวมที่บริษัทฯ ได้รับจากการขนส่งสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ทางอากาศในภาพรวมทั้งหมด

ดังนั้นเพื่อให้บรรลุเป้าหมายเกี่ยวกับผลประกอบการในแง่รายได้ ฝ่ายการพาณิชย์สินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์จึง มุ่งเน้นสร้างความเชื่อมั่นให้กับกลุ่มลูกค้าทั่วไป (General Customers) และลูกค้ากลุ่มเป้าหมาย (Corporate Target Group) โดยได้พัฒนาให้ผลิตภัณฑ์ที่มีความหลากหลายเพื่อเป็นทางเลือกให้กับลูกค้าในทุกเส้นทางที่บริษัทฯ ทำการบิน และได้ให้ ความสำคัญกับลูกค้ากลุ่มที่มีศักยภาพในการนำเข้า-ส่งออกที่มีปริมาณการขนส่งในแต่ละปีจำนวนมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่ง กลุ่มลูกค้าที่ผลิตอุปกรณ์ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ที่มีปริมาณการขนส่งคราวละมากๆ และหลากหลายในเส้นทางเที่ยวบิน โดยสาร (Belly) และ เที่ยวบินขนส่งสินค้า (Freighter) ที่บริษัทฯ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน เพื่อรองรับกระบวนการบริการ จัดการด้านวัตถุดิบ (Supply Chain Management) ของกลุ่มลูกค้ารายใหญ่เหล่านี้

สำหรับสินค้าประเภทที่ต้องการใช้อุปกรณ์พิเศษทำการบรรทุกในผลิตภัณฑ์บริการ คือ “THAI Temperature Control Products-TGT” ซึ่งทางบริษัทฯ ได้เล็งเห็นว่าผลิตภัณฑ์บริการในกลุ่มนี้มีสายการบินที่มีความพร้อมในการให้บริการ น้อยราย โดยเฉพาะเส้นทางระหว่างกลุ่มประเทศในยุโรปและ เอเชีย โดยมุ่งเน้นลูกค้ากลุ่มเป้าหมายจากประเทศ สวิสเซอร์แลนด์ และ อินเดีย เป็นต้น

หน่วยธุรกิจ

บริษัทฯ ดำเนินกิจการที่เกี่ยวข้องเนื่องโดยตรงกับการขนส่งโดยจัดตั้งเป็นหน่วยธุรกิจ ประกอบด้วย การบริการ คลังสินค้าและการจัดการขนส่ง การบริการลูกค้าภาคพื้น การบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น และครีวการบิน โดยมี รายละเอียดดังนี้

หน่วยธุรกิจ

ธุรกิจการบริการคลังสินค้า

2.1 ลักษณะผลิตภัณฑ์หรือบริการ

บริษัทฯ ได้ดำเนินการให้บริการที่อาคารขนถ่ายสินค้า เพื่อรองรับการขยายตัวของปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งการ นำเข้า - ส่งออก รวมถึงสินค้าถ่ายลำ ทั้งการขนส่งระหว่างประเทศและภายในประเทศ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มาตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2549 นั้น เป็นการให้บริการจัดการขนส่งสินค้าทางอากาศที่ใหญ่ที่สุด ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีลูกค้าสายการบิน ต่างชาติ 62 ราย (ข้อมูล ณ วันที่ 2 ธันวาคม 2556) การดำเนินงานจัดการสินค้าของบริษัทฯ ประกอบไปด้วยการจัดการ สินค้าทั่วไป สินค้าที่ต้องได้รับการดูแลพิเศษ (เช่น สินค้าสด สัตว์ที่ยังมีชีวิตอยู่ วัตถุมีค่า ศิลปวัตถุ และวัตถุอันตราย) และ ในต้นปี พ.ศ. 2553 บริษัทฯ ได้จัดตั้งศูนย์ขนส่งสินค้าสดซึ่งมีห้องเย็น เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าที่ต้องการ

ควบคุมอุณหภูมิเป็นพิเศษ ด้วยตู้คอนเทนเนอร์ที่สามารถเก็บรักษาความเย็นได้ตั้งแต่ต้นทางจนถึงสถานีปลายทาง ที่มีอุณหภูมิเพิ่มขึ้นไม่เกิน 2 องศาเซลเซียส

โดยบริษัทฯ จัดตั้งศูนย์ลูกค้าสัมพันธ์ (Cargo Contact Center : CCC) สำหรับบริการด้านข้อมูลข่าวสารแก่ลูกค้าที่สามารถได้รับคำตอบ ณ จุดเดียว (One stop information service center for customer) และการให้บริการระบบ Track and Trace เพื่อสามารถติดตามสถานการณ์ขนส่งสินค้าผ่านทางเว็บไซต์ www.thaicargo.com ลูกค้าสามารถรับทราบสถานะของสินค้าได้อย่างละเอียด และปรับปรุงขั้นตอนดำเนินงานเพื่อลดระยะเวลาในการส่งมอบสินค้า พัฒนาการคัดแยกสินค้าประเภทสินค้าถ่ายลำให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นจึงร่นระยะเวลาการทำงาน กำลังคน และข้อผิดพลาดในการดำเนินงาน การที่บริษัทฯ ได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO 9001:2008 จึงเป็นการตอกย้ำการให้บริการที่อยู่ในมาตรฐานระดับสากล

บริษัทฯ มุ่งเน้นรูปแบบการให้บริการลูกค้าอย่างครบวงจร เพื่อให้ลูกค้าได้รับความพอใจสูงสุด เป็นการรองรับการขยายตัวของปริมาณสินค้าทางอากาศและ รองรับการเปิดเสรีทางการค้า การบริการ และการลงทุนตามกรอบความร่วมมือของประเทศในกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) พัฒนาเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันได้ให้มีประสิทธิภาพ เนื่องจากมีการแข่งขันสูงเชิงธุรกิจบริษัทฯ จึงมีการนำเอาระบบเทคโนโลยีใหม่มาทดแทนระบบเก่า เพื่อ เพิ่มศักยภาพในการแข่งขันให้สูงขึ้น

ในการรองรับการขยายตัวทางธุรกิจเพื่อก้าวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (Asean Economic Community : AEC) ให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ บริษัทฯ ได้มีโครงการก่อสร้างอาคารคลังสินค้า ระยะที่ 2 พื้นที่ประมาณ 22,125 ตารางเมตร ณ บริเวณด้านข้างอาคารคลังสินค้าเดิม สามารถรองรับปริมาณสินค้าเพิ่มขึ้นได้อีกประมาณ 1.3 ล้านตัน (ปี 2555 มีปริมาณสินค้า 1.1 ล้านตัน และในปี 2556 มีปริมาณสินค้า 7.7 แสนตัน โดยเป็นของสายการบินไทย 458,345,357 ตัน และ สายการบินลูกค้ำรวมกัน 317,464,275 ตัน

ยิ่งไปกว่านั้น บริษัทฯ ยังมีการปรับแผนกลยุทธ์เพื่อยกระดับการให้บริการ และเสริมสร้างความสัมพันธ์ที่ดีกับลูกค้า ทั้งสายการบินลูกค้ำ และบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศ (Customers Relationship Management:CRM) ด้วยการเยี่ยมเยียนกลุ่มลูกค้า และจัดกิจกรรมส่งเสริมการตลาดเพื่อกระตุ้นยอดขาย เป็นการสร้างความมั่นใจว่าสินค้าจะได้รับดูแลเป็นพิเศษทุกขั้นตอน และจัดส่งไปยังปลายทางตามที่ขบวนที่ได้อัดเตรียมเอาไว้ (Flown as booked)

เพื่อให้การบริการมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น บริษัทฯ ยังได้ทำการพัฒนาระบบการจัดการขนส่งสินค้าที่ทันสมัย (New Cargo IT System) เพื่อสนับสนุนการดำเนินธุรกิจ และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของฝ่ายการพาณิชย์สินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ โดยสามารถใช้ระบบใหม่แบบเต็มรูปแบบภายในกลางปี 2557 และพัฒนาการให้บริการจัดการบรรจุภัณฑ์สินค้าอย่างเต็มรูปแบบและครบวงจร (Full Services Terminal) เพื่อยกระดับการให้บริการทั้งด้านคุณภาพและประสิทธิภาพให้ได้มาตรฐานในระดับสากล ซึ่งจะสามารถให้บริการอย่างเต็มรูปแบบนี้ได้ภายในต้นปี 2557

หน่วยธุรกิจ

ธุรกิจการบริการลูกค้าภาคพื้น

2.1 ลักษณะผลิตภัณฑ์หรือบริการ

บริษัทฯ มีศักยภาพในการให้บริการในทุกรูปแบบของการให้บริการลูกค้าภาคพื้นแบบเต็มรูปแบบ (Full Ground Handling) และสามารถให้บริการรูปแบบเครื่องบินได้ครบทุกประเภท (All Aircraft Types) จากประสบการณ์และความเชี่ยวชาญในการให้บริการลูกค้าภาคพื้นมากกว่า 50 ปี นับตั้งแต่เริ่มให้บริการ ณ ท่าอากาศยานดอนเมืองเป็นต้นมา แม้ว่าปัจจุบันได้ย้ายฐานการปฏิบัติงานมาอยู่ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บริษัทฯ ยังได้รับอนุญาตจากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ให้เป็นผู้ประกอบการบริการลูกค้าภาคพื้น ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตามสัญญาเลข ที่ ทสภ. 1-47/2549 โดยมีระยะเวลาของสัญญารวม 34 ปี นับตั้งแต่วันที่ 28 กันยายน 2549 ถึงวันที่ 27 กันยายน 2583

นอกจากนี้บริษัทฯ ยังได้รับอนุญาตจากท่าอากาศยานนานาชาติในภูมิภาค เช่น เชียงใหม่ หาดใหญ่ ภูเก็ต กระบี่ เชียงราย เป็นให้เป็นผู้ให้บริการลูกค้าภาคพื้น ณ ท่าอากาศยานดังกล่าวมาโดยตลอด โดยมีประสบการณ์ในการให้บริการดังกล่าวมากกว่า 50 ปี ทั้งนี้สัญญาการอนุญาตให้เป็นผู้ประกอบการบริการ ณ ท่าอากาศยานต่างๆ นั้น ยังอยู่ในระหว่างการดำเนินการของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ยกเว้นท่าอากาศยานกระบี่ที่เป็นของกรมการขนส่งทางอากาศ (Department of Civil Aviation)

การบริการลูกค้าภาคพื้นของบริษัทฯ นั้นนอกจากการให้บริการกับเที่ยวบินของบริษัทฯ เองแล้ว ยังรวมถึงการให้บริการกับเที่ยวบินสำหรับสายการบินอื่นๆ ทั้งแบบเที่ยวบินประจำ (Scheduled Flights) เที่ยวบินตามเทศกาล (Seasonal Flights) เที่ยวบินเช่าเหมาลำ (Charter Flight) เที่ยวบินทหาร (Military Flights) และเที่ยวบินของบุคคลสำคัญ (VIP/VVIP Flights) ลูกค้าของบริษัทฯ มีทั้งที่เป็นสายการบิน (Airlines Customer) และหน่วยงานหรือองค์กรต่างๆ (Non-Airlines Customer) อาทิ ธนาคาร โรงแรม บริษัทรถยนต์ และบริษัทต่างๆ ที่ต้องการให้บริการพิเศษแก่ลูกค้าของตน เช่น การรับส่งลูกค้าพิเศษ การใช้บริการห้องรับรองพิเศษ เป็นต้น

ประเภทของการให้บริการประกอบไปด้วย

บริการตรวจรับผู้โดยสาร (Check-in Service) เป็นการให้บริการตรวจสอบบัตรโดยสาร เอกสารการเดินทาง หมายเลขที่นั่ง อาหารพิเศษ และ/หรือ บริการพิเศษในแต่ละรูปแบบของการเดินทาง หรือตามที่ได้ทำการสำรองไว้ล่วงหน้า ตลอดจนการตรวจสอบ และบันทึกน้ำหนักสัมภาระของผู้โดยสาร บริการห้องรับรองพิเศษ (Lounge Service) ให้แก่ผู้โดยสารชั้นหนึ่ง ชั้นธุรกิจ ผู้โดยสารสมาชิกบัตรแพลททินัม สมาชิกบัตรทอง และบริการสปา (Spa) สำหรับผู้โดยสารชั้นหนึ่งและชั้นธุรกิจ บริการบริเวณห้องพักผู้โดยสารก่อนเข้า/ออกอากาศยาน (Boarding Gate Services) ให้บริการตรวจทานเอกสารการเดินทาง จัดระเบียบและลำดับการเข้าสู่อากาศยานของผู้โดยสารประเภทต่างๆ สำหรับผู้โดยสารขาออก และอำนวยความสะดวกผู้โดยสารที่ออกจากอากาศยานสำหรับเที่ยวบินขาเข้า บริการด้านสัมภาระ (Baggage Service) ให้บริการตรวจสอบและติดตามสัมภาระสูญหาย ตรวจสอบและซ่อมแซมในกรณีกระเป๋าสัมภาระชำรุดเสียหาย รวมถึงให้บริการนำสัมภาระล่าช้าส่งให้กับผู้โดยสารถึงที่พัก และประสานงานในการชดเชยค่าเสียหายต่างๆ บริการควบคุมระวาง

บรรทุกอากาศยาน (Load Control and Weight Balance Services) รวมถึงให้บริการวางแผนระวางบรรทุก คำนวณน้ำหนักบรรทุก ตลอดจนควบคุมการบรรทุกสัมภาระสินค้า และไปรษณีย์ภัณฑ์ในเที่ยวบินทั้งขาขึ้นและขาลง (Loading และ Unloading)

นอกจากนี้ยังให้บริการสนับสนุนสำหรับการบริการช่วยเหลือผู้โดยสารที่ประสบปัญหาต่างๆ จากเที่ยวบิน (Flight Irregularity Handling) ทั้งขาเข้า ขาออก รวมถึงผู้โดยสารต่อเครื่องให้สามารถเดินทางต่อไปยังจุดหมายปลายทางได้อย่างราบรื่น และได้รับความสะดวกสบายปลอดภัย นอกจากนี้ยังมีบริการพิเศษต่างๆ (Special Services) อาทิ การบริการเฉพาะบุคคลสำคัญ ผู้โดยสารที่เดินทางในชั้นหนึ่ง ชั้นธุรกิจ ผู้โดยสารสมาชิกแพลททินัม หรือ สมาชิกบัตรทอง รวมทั้งการบริการผู้โดยสารสูงอายุ ผู้พิการ ผู้ป่วยที่แพทย์รับรองการเดินทาง และผู้โดยสารที่มีอายุต่ำกว่า 12 ปี ที่เดินทางลำพัง เป็นต้น

2.2 การตลาดและการแข่งขัน

ในส่วนของนโยบายการตลาดของฝ่ายบริการลูกค้าภาคพื้น โดยเน้นการเพิ่มสัดส่วนของการบินไทยในตลาดการให้บริการลูกค้าภาคพื้น ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิซึ่งมีคู่แข่งอยู่อีก 2 ราย ทั้งนี้ปัจจุบันการบินไทยก็มีสัดส่วนมากกว่าอยู่ที่ 2 ใน 3 อยู่แล้วโดยไม่นับรวมสายการบินที่มีการบริการภาคพื้นด้วยตนเอง (Self-Handling Airlines) ที่ถือเป็นเป้าหมายที่การบินไทยจะรุกเข้าไปเสนอให้บริการแก่สายการบินเหล่านี้ด้วย

ในส่วนของการให้บริการ ณ ท่าอากาศยานภูมิภาค ที่ เชียงใหม่ หาดใหญ่ ภูเก็ต กระบี่ และเชียงใหม่ จะมีคู่แข่งอยู่เพียงแห่งละ 1 ราย โดยสัดส่วนทางการตลาดของบริษัทจะมากกว่า 80% ทั้งนี้ท่าอากาศยานภูเก็ตจะเป็นตลาดที่มี Demand มาก สายการบินทั้งแบบ Seasonal และแบบ Charter รวมทั้ง Low Cost Carriers ซึ่งจะมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น

ส่วนการให้บริการที่ท่าอากาศยานดอนเมืองนั้น ปัจจุบันบริษัทฯ ได้ให้บริการแก่เที่ยวบินแบบเหมาลำ (Charter Flights) และอยู่ระหว่างการวางแผนที่จะเสนอให้บริการลูกค้าภาคพื้นที่ท่าอากาศยานดอนเมือง โดยจะต้องสอดคล้องกับนโยบายการเปิดให้บริการท่าอากาศยานดอนเมืองของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ที่จะประกาศใช้สำหรับปี 2557 และปีต่อไป จึงนับเป็นโอกาสที่ดีของบริษัทฯ ที่จะสามารถเพิ่มรายได้จากการให้บริการภาคพื้น ณ ท่าอากาศยานดอนเมืองในอีกทางหนึ่งด้วย

2.3 การจัดหาผลิตภัณฑ์และการบริการ

ปัจจัยสำคัญที่มีผลกระทบต่อการให้บริการลูกค้าภาคพื้นในทุกๆ ท่าอากาศยาน คือ แรงงาน (Man Power) เนื่องจากผลจากการปรับค่าแรงขั้นต่ำในประเทศไทย ทำให้แรงงานที่มีอยู่ในภาคอุตสาหกรรมการเดินทางอากาศ (Aviation Industry) หรือ การบิน (Airlines Business) มีการโยกย้ายไปสู่อุตสาหกรรมอื่น เนื่องด้วยการได้รับค่าจ้างเท่ากันหรือต่ำกว่าเล็กน้อย แต่ไม่ต้องเหนื่อยจากการทำงานเป็นกะ (Shift Work) ซึ่งทั้งบริษัทฯ เองและคู่แข่งต่างได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ที่เกิดขึ้นเช่นเดียวกัน

ในส่วนของบริษัทฯ นั้น ได้มีการบริหารจัดการแรงงานเพื่อดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าวด้วยการว่าจ้างแรงงานแบบ Outsources และแบบ Out-Job รวมทั้งหาแรงงานแบบ Part Time มาเสริมเพื่อให้มีปริมาณแรงงานเพียงพอต่อการให้บริการลูกค้าภาคพื้นในทุกท่าอากาศยานดังกล่าวข้างต้น

หน่วยธุรกิจ

ธุรกิจการบริการอุปกรณ์ภาคพื้น

2.1 ลักษณะผลิตภัณฑ์หรือบริการ

จากการให้บริการอุปกรณ์ภาคพื้นของบริษัทฯ เพื่อเป็นการให้บริการได้ดำเนินการควบคุมไปกับการบริการลูกค้าภาคพื้นมาโดยตลอด เพื่อผนวกให้เป็นการบริการภาคพื้นแบบเต็มรูปแบบ (Full Ground Handling) โดยสามารถให้บริการได้ครบทุกแบบเครื่องบิน (All Aircraft Types)

จากประสบการณ์และความเชี่ยวชาญในการให้บริการอุปกรณ์ภาคพื้นมากกว่า 50 ปีนับตั้งแต่เริ่มให้บริการท่าอากาศยานดอนเมืองเป็นต้นมา แม้ว่าจะมีการย้ายฐานการปฏิบัติงานมาอยู่ที่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทางบริษัทฯ ก็ได้รับอนุญาตจากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ให้เป็นผู้ประกอบการบริการอุปกรณ์ภาคพื้น ตามสัญญาที่ ทสภ. 1-50/2549 โดยมีระยะเวลาของสัญญา 34 ปี นับตั้งแต่วันที่ 28 กันยายน 2549 ถึงวันที่ 27 กันยายน 2583

นอกจากนี้บริษัทฯ ยังได้รับอนุญาตจากท่าอากาศยานนานาชาติในภูมิภาค เช่น เชียงใหม่ หาดใหญ่ ภูเก็ต กระบี่ เชียงราย เป็นต้น ให้เป็นผู้ให้บริการอุปกรณ์ภาคพื้น ณ ท่าอากาศยานดังกล่าวมาโดยตลอด โดยมีประสบการณ์ในการให้บริการดังกล่าวมากกว่า 50 ปี ทั้งนี้สัญญาการอนุญาตให้เป็นผู้ประกอบการบริการ ณ ท่าอากาศยานต่างๆ นั้น ยังอยู่ในระหว่างการดำเนินการของบริษัทฯ ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ยกเว้นท่าอากาศยานกระบี่ที่เป็นของกรมการบินพลเรือน (Department of Civil Aviation)

การบริการอุปกรณ์ภาคพื้นของบริษัทฯ นั้นนอกจากการให้บริการกับเที่ยวบินของบริษัทฯ เองแล้ว ยังรวมถึงการให้บริการกับเที่ยวบินสำหรับสายการบินอื่นๆ ทั้งแบบเที่ยวบินประจำ (Scheduled Flights) เที่ยวบินตามเทศกาล (Seasonal Flights) เที่ยวบินเช่าเหมาลำ (Charter Flight) เที่ยวบินทหาร (Military Flights) และเที่ยวบินของบุคคลสำคัญ (VIP/VVIP Flights) ลูกค้าของบริษัทฯ มีทั้งที่เป็นสายการบิน (Airlines Customer) และหน่วยงานหรือองค์กรต่างๆ (Non-Airlines Customer) เช่น บริษัทรับประกอบตู้บรรทุกสัมภาระหรือสินค้า เป็นต้น

ประเภทของการให้บริการประกอบไปด้วย

บริการรับ-ส่งผู้โดยสาร (Passenger Transportation) รับ-ส่งผู้โดยสารระหว่างอาคารผู้โดยสารหรือจุดจอดนอกอาคารผู้โดยสารกับอากาศยาน บริการรับส่งลูกเรือพร้อมสัมภาระ (Pilot and Cabin Crew Transportation) รับ-ส่งลูกเรือพร้อมสัมภาระระหว่างอาคารผู้โดยสารหรือจุดจอดอากาศยานนอกอาคารผู้โดยสารกับศูนย์ปฏิบัติการสำหรับเที่ยวบินของบริษัทฯ และระหว่างจุดจอดนอกอาคารผู้โดยสารกับอากาศยานสำหรับสายการบินลูกค้า บริการรับ-ส่งผู้โดยสารสูงอายุ ผู้ป่วย และผู้พิการ (Passenger with Reduced Mobility) ที่จำเป็นต้องใช้อุปกรณ์พิเศษในการเคลื่อนย้ายขึ้น-ลงอากาศยาน (Hi-Lift Vehicle) บริการลากจูงและดันอากาศยานเข้า-ออก (Aircraft Pull-in and Push-back Services) เพื่อการลากจูงหรือดันอากาศยานเข้า-ออกจากสะพานเทียบอากาศยาน หรือ ณ จุดจอดอากาศยานนอกอาคาร บริการทำความสะอาดภายในอากาศยาน (Aircraft Interior Cleaning Services) ทำความสะอาดทั้งภายในห้องโดยสาร (Cabin) และห้องนักบิน (Cockpit) บริการรถบันไดอากาศยาน (Passenger Step Services) สำหรับการขึ้น-ลงอากาศยานของผู้โดยสาร บริการบรรจุน้ำดื่มน้ำใช้ในอากาศยาน (Water Services) บริการล้างสิ่งปฏิกูลและเติมน้ำยาทำความสะอาดห้องสุขาอากาศยาน

(Toilet Services) บริการเครื่องทำความเย็นภายในอากาศยาน (Air Condition Service) ในระหว่างอากาศยานดับเครื่องยนต์ บริการเครื่องจ่ายกระแสไฟฟ้าสำหรับอากาศยาน (Ground Power Services) บริการเครื่องจ่ายลมร้อนแรงดันสูงสำหรับติดเครื่องยนต์อากาศยาน (Air Start Service) บริการซ่อมบำรุง บริการตรวจสอบและซ่อมบำรุงอุปกรณ์ภาคพื้นและยานพาหนะประเภทต่างๆ ตามระยะเวลา บริการซ่อมตู้สินค้าทุกประเภท ตามระบบมาตรฐานสากล

2.2 การตลาดและการแข่งขัน

ฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้นของบริษัท ซึ่งมีนโยบายการตลาดในการเพิ่มสัดส่วนของการบินไทยในตลาดการบริการอุปกรณ์ภาคพื้น ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่มีคู่แข่งอยู่อีก 1 ราย ทั้งนี้ปัจจุบันการบินไทยก็มีสัดส่วนอยู่ที่มากกว่า 2 ใน 3 อยู่แล้ว โดยไม่นับรวมสายการบินที่มีให้บริการอุปกรณ์ภาคพื้นด้วยตนเองหรือ Sub-contract ให้บริษัทอื่นดูแล ที่ถือเป็นเป้าหมายที่การบินไทยจะรุกเข้าไปเสนอให้บริการแก่สายการบินเหล่านี้ด้วย

ในส่วนของการให้บริการ ณ ท่าอากาศยานภูมิภาค ที่ เชียงใหม่ หาดใหญ่ ภูเก็ต กระบี่ และเชียงใหม่ จะมีคู่แข่งอยู่เพียงแห่งละ 1 ราย โดยสัดส่วนการตลาดของบริษัทฯ จะมากกว่า 80% ทั้งนี้ท่าอากาศยานภูเก็ตจะเป็นตลาดที่มี Demand มาก สายการบินทั้งแบบ Seasonal และแบบ Charter รวมทั้ง Low Cost Carriers จะมีจำนวนมากขึ้นเรื่อยๆ

ส่วนการให้บริการที่ท่าอากาศยานดอนเมืองนั้น ปัจจุบันบริษัทฯ ให้บริการแก่เที่ยวบินแบบเหมาลำ (Charter Flights) และเที่ยวบิน VIP โดยอยู่ระหว่างการวางแผนที่จะเสนอให้บริการอุปกรณ์ภาคพื้นพื้นที่ท่าอากาศยานดอนเมือง โดยจะต้องสอดคล้องกับนโยบายการเปิดให้บริการท่าอากาศยานดอนเมืองของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ที่จะประกาศใช้สำหรับปี 2557 และปีต่อไป จึงถือเป็นโอกาสของบริษัทฯ ที่จะสามารถเพิ่มรายได้จากการให้บริการอุปกรณ์ภาคพื้นยังท่าอากาศยานดอนเมืองในอีกช่องทางหนึ่งด้วย

2.3 การจัดหาผลิตภัณฑ์และการบริการ

ปัจจัยสำคัญที่มีส่วนสำคัญอย่างยิ่งต่อการให้บริการอุปกรณ์ภาคพื้นในทุกๆ ท่าอากาศยาน คือ อุปกรณ์บริการภาคพื้น (Ground Services Equipment - GSE) และแรงงาน (Man Power) ในส่วนของอุปกรณ์บริการภาคพื้นนั้น ทางบริษัทได้จัดหาเพียงพอสำหรับการรองรับการให้บริการ อีกทั้งยังมีระบบการดูแลบำรุงรักษาที่มีประสิทธิภาพ ส่วนปัจจัยด้านแรงงานที่ทางบริษัทได้รับผลกระทบในลักษณะเดียวกันกับด้านการบริการลูกค้าภาคพื้น นั่นคือการขาดแคลนแรงงานสนับสนุน ซึ่งทั้งบริษัทรวมถึงบริษัทคู่แข่งนั้นต่างได้รับผลกระทบแบบเดียวกันทั้งสิ้น

การบริหารจัดการแรงงานเพื่อดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าวด้วยการว่าจ้างแรงงานแบบ Outsources และแบบ Out-Job รวมทั้งหาแรงงานแบบ Part Time มาเสริมเพื่อให้มีปริมาณแรงงานเพียงพอต่อการให้บริการสำหรับทุก ๆ ท่าอากาศยานดังกล่าวข้างต้น เช่นเดียวกันกับด้านการบริการลูกค้าภาคพื้น

หน่วยธุรกิจ	ธุรกิจครัวการบิน
-------------	------------------

ครัวการบิน เป็นหนึ่งในกิจกรรมสนับสนุนธุรกิจสายการบิน โดยมีฐานการปฏิบัติการ 2 แห่ง คือ

1. ครัวการบิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตั้งอยู่ในเขตปลอดอากร บนพื้นที่ประมาณ 70,000 ตารางเมตร ดำเนินการผลิตอาหารเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารสำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศของบริษัทฯ และผู้โดยสารของสายการบินชั้นนำอื่นๆ อีกกว่า 60 สายการบิน

2. ครีวการบิน ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง บนพื้นที่ประมาณ 40,200 ตารางเมตร ดำเนินการผลิตอาหารเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารสำหรับเที่ยวบินภายในประเทศของบริษัทฯ และธุรกิจภาคพื้นที่เกี่ยวข้องกับอาหาร เช่น ภัตตาคาร ณ ท่าอากาศยานนานาชาติ ร้านเบเกอรี่ Puff & Pie การให้บริการจัดเลี้ยงทั้งในและนอกสถานที่ ร้านอาหารสวัสดิการ เป็นต้น

นอกจากนี้ยังดำเนินธุรกิจในต่างจังหวัด อาทิ ท่าอากาศยานกระบี่ เชียงราย เชียงใหม่ และภูเก็ต ในการให้บริการอาหาร และ เครื่องดื่มภายในภัตตาคาร ผลิตอาหารเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารของบริษัทฯ และสายการบินอื่นด้วย

การผลิตที่ได้มาตรฐานตามหลักการผลิตอาหารของกระทรวงอุตสาหกรรมของประเทศไทย ภายใต้กฎเกณฑ์และข้อกำหนดที่ไม่กระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยมีกระบวนการผลิตและระบบควบคุมความสะอาดและสุขอนามัย ครีวการบินจึงเป็นผู้นำในธุรกิจการผลิตอาหาร และบริการแก่สายการบิน โดยมีส่วนแบ่งทางการตลาดประมาณร้อยละ 71 และมีเที่ยวบินที่ให้บริการทั้งหมด 70,243 เที่ยวบิน ผลิตอาหารประมาณ 65,890 ชุดต่อวัน สัดส่วนการจัดซื้อวัตถุดิบในประเทศร้อยละ 75 และนำเข้าวัตถุดิบจากต่างประเทศร้อยละ 25

นอกจากนี้ยังได้รับการรับรองมาตรฐานสากลที่สำคัญหลายด้าน อาทิ ระบบบริหารคุณภาพสุขลักษณะและความปลอดภัยของอาหารเชิงบูรณาการ (Quality Hygiene and Safety : QHS) รวมถึงระบบคุณภาพ ISO 9001:2008 ระบบ Good Manufacturing Practice (GMP) และ Hazard Analysis and Critical Control Point (HACCP) เข้าด้วยกัน ซึ่งเป็นมาตรฐานสากลที่ได้รับการยอมรับจากสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ และองค์กรอนามัยโลก ระบบมาตรฐาน ISO 14001:2004 ระบบการจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัย OHSAS 18001:2007 และระบบ HAL-Q (Halal-GMP/HACCP)

ด้วยมาตรฐานสากล ทำให้ครีวการบินได้รับรางวัลสถานประกอบการดีเด่นด้านความปลอดภัยอาชีวอนามัยและสภาพสิ่งแวดล้อมในการทำงาน ระดับประเทศ ประจำปี 2554 และจากประสบการณ์กว่า 50 ปี ในการดำเนินธุรกิจด้านอาหารของครีวการบิน จึงมีส่วนทำให้สายการบินไทยได้รับ รางวัลสายการบินยอดเยี่ยมอันดับที่ 1 ประเภทการให้บริการอาหารบนเครื่องบินชั้นประหยัดยอดเยี่ยม (World's Best Economy Class Catering) และล่าสุด ในเดือนสิงหาคม 2556 ที่ผ่านมายังได้รับการรับรองเครื่องหมาย THAI Select จากกระทรวงพาณิชย์ นับเป็นความภาคภูมิใจของฝ่ายครีวการบิน

แม้ว่าในปีที่ผ่านมา ครีวการบินจะได้รับผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจและวิกฤตการณ์ต่างๆ มากมาย ไม่ว่าจะเป็นสถานการณ์ทางการเมือง ภาวะน้ำมันโลกปรับราคาสูงขึ้น แต่ด้วยความมุ่งมั่นของฝ่ายบริหารและพนักงานที่ปรับกลยุทธ์ในด้านต่างๆ ทั้งด้านการตลาดและการปฏิบัติการ ให้สอดคล้องกับภาวะการณ์ต่างๆ อาทิ การขยายฐานการผลิต การขยายสาขาธุรกิจร้านเบเกอรี่ การปรับลดค่าใช้จ่ายเพื่อลดต้นทุนในการดำเนินงาน การควบคุมการใช้พลังงานเพื่อลดค่าน้ำ/ค่าไฟฟ้า การนำเอาระบบบริหารมาช่วยเพิ่มประสิทธิภาพ (Lean Management) และประยุกต์ใช้ในกระบวนการปฏิบัติงานต่างๆ จึงลดการสูญเสียของวัตถุดิบมีผลให้ค่าใช้จ่ายวัตถุดิบลดลง และการปรับโครงสร้างต้นทุนให้เหมาะสมต่อการแข่งขัน ทำให้ครีวการบินสามารถสร้างผลกำไรได้ด้วยดีเสมอมา

กิจการอื่นๆ

นอกจากนี้ยังมีกิจการอื่นที่เป็นธุรกิจสนับสนุนการขนส่ง ได้แก่ ธุรกิจบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน ธุรกิจบริการอำนวยความสะดวก ครีวการบิน ธุรกิจจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบิน และธุรกิจจำหน่ายสินค้าที่ระลึกโดยมีรายละเอียดดังนี้

กิจการอื่น ๆ

ธุรกิจบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน

การซ่อมบำรุงอากาศยานในฝูงบินของบริษัทฯ ให้คงสภาพเหมาะสมสำหรับการเดินอากาศ โดยให้มีคุณสมบัติครบถ้วนตามข้อกำหนดของกรมการบินพลเรือนและองค์กรต่างๆ ที่ควบคุมสายการบินพาณิชย์ตามที่บริษัทฯ ตกลงรับที่จะผูกพันเพื่อวัตถุประสงค์ของการดำรงไว้ซึ่งความปลอดภัยสูงสุด ฝ่ายช่างจึงเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบในการดำเนินการซ่อมบำรุงอากาศยานที่อยู่ในฝูงบินของบริษัทฯ ตั้งแต่เริ่มเข้าประจำฝูงบิน จนกระทั่งปลดประจำการและจำหน่ายออกจากฝูงบินของบริษัทฯ

ในการดำเนินการบำรุงรักษาอากาศยานเพื่อให้ได้รับการรับรองจากกรมการบินพลเรือนและองค์กรต่างๆ ที่ควบคุมการบินนั้น เริ่มตั้งแต่กระบวนการที่เกี่ยวกับงานด้านวิศวกรรม การวางแผน และการบริหารจัดการที่เกี่ยวข้องกำลังคน พัสตุ โรงซ่อม เครื่องมือ เครื่องใช้และอุปกรณ์ต่างๆ เพื่อให้อากาศยานสามารถคงสภาพความสมควรเดินอากาศและผ่านการรับรองจากกรมการบินพลเรือนและองค์กรต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ตลอดระยะเวลาที่อยู่ในประจำการ

การซ่อมบำรุงอากาศยานประกอบด้วยงานหลัก ดังนี้

1. งานซ่อมบำรุงอากาศยานชั้นลานจอด (Line Maintenance)

เป็นการให้บริการตรวจทางเทคนิค และซ่อมบำรุงอากาศยานทุกครั้งที่ยอดแวะ (Transit) หรือบินกลับต้นทาง (Turnaround) ตลอดจนจอดค้างคืน (Night Stop) ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานอื่นๆ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ

2. งานซ่อมบำรุงย่อย (Light Maintenance)

เป็นการให้บริการตรวจทางเทคนิคและบำรุงรักษาอากาศยานตามระยะเวลาบินหรือชั่วโมงบิน โดยใช้เวลาในการซ่อมบำรุงย่อย (Light Maintenance) ประมาณ 8 – 48 ชั่วโมง ดำเนินการที่ศูนย์ซ่อมบำรุงสุวรรณภูมิ หรือตามสถานีซ่อมบำรุงอื่นๆ ทั้งในประเทศและต่างประเทศที่ได้รับการรับรอง

3. งานซ่อมบำรุงขั้นโรงงาน (Heavy Maintenance)

เป็นการให้บริการตรวจทางเทคนิคและบำรุงรักษาอากาศยานทั้งลำตัวอากาศยาน เครื่องยนต์ อุปกรณ์อากาศยาน และส่วนประกอบต่างๆ (Component & Accessories) ตามระยะเวลาบินหรือชั่วโมงบิน โดยใช้เวลาในการซ่อมบำรุงขั้นโรงงาน (Heavy Maintenance) ประมาณ 15-60 วัน ดำเนินการโดยศูนย์ซ่อมอากาศยานดอนเมือง กรุงเทพฯ และศูนย์ซ่อมอากาศยานอุตุตะเถา จังหวัดระยอง

กระบวนการในการดำเนินการซ่อมบำรุงในแต่ละประเภทตามที่จำแนกข้างต้นนั้น ฝ่ายช่างจะต้องได้รับการรับรองขีดความสามารถจากกรมการบินพลเรือน และจากองค์กรควบคุมการบินต่างๆ เช่น องค์กรบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Administration - FAA) และองค์การความปลอดภัยด้านการบินแห่งสหภาพยุโรป (European Aviation Safety Agency - EASA) เป็นต้น ซึ่งแต่ละองค์กรจะมีหลักเกณฑ์และกระบวนการในการพิจารณาตรวจสอบขีดความสามารถ ซึ่งฝ่ายช่างจะต้องดำเนินการให้สามารถผ่านหลักเกณฑ์และกระบวนการตรวจสอบดังกล่าว ก่อนที่จะได้รับการรับรองเพื่อให้ฝ่ายช่างสามารถดำเนินการซ่อมบำรุงได้ตามระดับการซ่อมและแบบของอากาศยานที่ระบุในใบรับรองนั้นๆ

ปัจจุบันฝ่ายช่างได้ให้บริการซ่อมบำรุงเครื่องบินให้กับสายการบินลูกค้าทั้งในประเทศและต่างประเทศจากหลายทวีป รวมถึงหน่วยงานภาครัฐภายในประเทศ ที่สำคัญได้แก่ กองทัพอากาศ กองบินตำรวจ และหน่วยงานเอกชนต่างๆ ด้วย

ในสภาวะต้นทุนค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น โดยมีผลจากหลายปัจจัยที่เกี่ยวข้อง อาทิ การดำเนินกิจการทั้งด้านบุคลากร และพัสดุ อุปกรณ์ สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ รวมถึงสภาวะทางการเมือง และกฎระเบียบที่บังคับใช้ในฐานะรัฐวิสาหกิจ ล้วนมีผลต่อการลงทุนและการพัฒนาให้เกิดความต่อเนื่อง ขณะที่แหล่งซ่อมบำรุงอากาศยานในภูมิภาคใกล้เคียงมีต้นทุนการดำเนินการที่ต่ำกว่า และมีความยืดหยุ่นมากกว่าในกรณีของการบริหารจัดการ และการร่วมทุน ส่งผลให้การได้ส่วนแบ่งทางการตลาดมีข้อจำกัด ทั้งด้านการกำหนดราคา และการเจรจาต่อรอง โดยคู่แข่งรายสำคัญที่มีระดับบริการใกล้เคียงกันในภูมิภาคเอเชียได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

การเปิดเสรีทางการค้าจะทำให้ให้นักลงทุนต่างชาติมีช่องทางที่จะร่วมทุนกับเอกชนเพื่อจัดตั้งแหล่งซ่อมบำรุงอากาศยานได้อย่างเสรีมากขึ้นทั้งในประเทศและต่างประเทศ ตัวอย่างของแหล่งซ่อมบำรุงอากาศยานในประเทศ Thai Aviation Industry (TAI) ที่จังหวัดปทุมธานี ซึ่งถือหุ้นโดยรัฐบาลและกองทัพอากาศ ธุรกิจหลักของ TAI ก็คือการรับซ่อมอากาศยานของกองทัพอากาศ และการขยายการรับซ่อมอากาศยานของหน่วยงานราชการภายในประเทศ ตามแผนงานเมื่อมีความพร้อมเพิ่มขึ้นจะเริ่มรับลูกค้าเอกชน และต่างชาติ นอกจากนี้แหล่งซ่อม TAI แล้ว รัฐบาลยังมีโครงการที่จะเปิดศูนย์ซ่อมอากาศยานแหล่งใหม่ในจังหวัดนครราชสีมา

กิจการอื่น ๆ	ธุรกิจสนับสนุนการขนส่ง
---------------------	-------------------------------

กิจการสนับสนุนการขนส่งประกอบด้วย บริการอำนวยความสะดวก การจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบิน และการจำหน่ายสินค้าที่ระลึก

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

3. ปัจจัยความเสี่ยง

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

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มอบหมายให้คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง (Risk Management Committee) อันประกอบด้วยกรรมการทั้งจากภาครัฐและกรรมการอิสระจากภาคเอกชน กำหนดและทบทวนนโยบายและกรอบการบริหารความเสี่ยงในด้านต่างๆ อย่างสม่ำเสมอ พร้อมทั้งกำกับดูแล ติดตามประสิทธิภาพของการบริหารความเสี่ยงดังกล่าว เพื่อให้มั่นใจว่าผู้บริหารและพนักงานมีการระบุความเสี่ยง ประเมินและจัดลำดับความสำคัญสำหรับวางมาตรการป้องกัน แก้ไข ควบคุม และจัดการปัจจัยความเสี่ยงทั้งในระดับองค์กรและระดับฝ่ายที่อยู่ในความดูแลรับผิดชอบให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ และเป็นระบบสอดคล้องกับมาตรฐาน (Committee of Sponsoring Organization of the Treadway Commission : COSO) ประกอบกับการรายงานต่อคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง และคณะกรรมการบริษัทฯ ในทุกไตรมาส ทั้งนี้ มาตรการดังกล่าวเป็นไปเพื่อส่งเสริมให้ผู้บริหารและพนักงานทุกฝ่ายขององค์กรใช้การบริหารความเสี่ยงเป็นเครื่องมือในการบริหารงาน

เพื่อป้องกันผลกระทบหรือความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากความไม่แน่นอน พร้อมกับสนับสนุนให้การดำเนินแผนกลยุทธ์เป็นไปตามเป้าหมายที่วางไว้ ในปี 2556 บริษัทฯ จึงมีการบูรณาการการบริหารความเสี่ยงระดับองค์กรเข้ากับแผนกลยุทธ์ของบริษัทฯ วิเคราะห์ถึงสาเหตุของความเสี่ยงและความสัมพันธ์ของความเสี่ยงต่างๆ รวมทั้งได้ดำเนินการจัดทำดัชนีชี้วัดความเสี่ยงหลัก (Key Risk Indicator) เพื่อใช้เป็นเครื่องเตือนภัยล่วงหน้า และปรับปรุงประสิทธิภาพของระบบการบริหารความเสี่ยง (Enterprise-wide Risk Management System) ให้ทันสมัยและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น อันเอื้อต่อการเชื่อมโยงการจัดทำรายงานการควบคุมภายใน และระบบการบริหารจัดการอื่นๆ ของบริษัทฯ

ปัจจัยเสี่ยงที่มีนัยสำคัญ

1. ความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมันอากาศยาน

ค่าใช้จ่ายน้ำมันอากาศยานเป็นค่าใช้จ่ายหลักในการดำเนินธุรกิจการบิน โดยบริษัทฯ มีต้นทุนค่าน้ำมันอากาศยานคิดเป็นประมาณร้อยละ 40 ของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ซึ่งราคาน้ำมันอากาศยานมีความผันผวนอย่างต่อเนื่อง บริษัทฯ ได้มีการจัดทำประกันความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมันในเชิงรุกมากขึ้น (Fuel Hedging) เพื่อลดความผันผวนของต้นทุนด้านน้ำมันอากาศยาน โดยบริษัทฯ มีนโยบายบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันอากาศยานเพื่อลดความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน ซึ่งมีผลกระทบต่อการทำงานของบริษัทฯ มิใช่เป็น

การแสวงหากำไร แต่เป็นการชะลอและลดผลกระทบต่อต้นทุนด้านน้ำมันฯ หากราคามีการปรับตัวสูงขึ้น สำหรับปี 2556 บริษัทฯ ได้ดำเนินการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันฯ ให้ค่าใช้จ่ายน้ำมันฯของบริษัทฯ เป็นไปตามงบประมาณที่ได้ตั้งไว้ นอกจากนี้ บริษัทฯ มีการเรียกเก็บเงินสดเชยค่าน้ำมันส่วนเพิ่มของบริษัทฯ ผ่านทางค่าธรรมเนียมเชยค่าน้ำมันได้บางส่วน ขึ้นอยู่กับสภาวะของตลาด การแข่งขัน ความผันผวนของราคาน้ำมัน อากาศยาน การตอบสนองของตลาด และการประมาณการค่าใช้จ่ายน้ำมันอากาศยานที่มีการเปลี่ยนแปลง รวมทั้งได้มีการบริหารจัดการน้ำมันคงคลัง (Fuel Stock Management) และเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง (Fuel Management)

2. ความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

เนื่องจากบริษัทฯ มีรายได้เป็นเงินตราต่างประเทศกว่า 50 สกุลเงิน คิดเป็นประมาณร้อยละ 70 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 กับการลดความเสี่ยงของการมีหนี้เป็นเงินสกุลต่างประเทศมากขึ้น โดยการมีหนี้สกุลบาทด้วยส่วนหนึ่ง เพื่อลดความผันผวนของรายการผลกำไร/ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนในงบการเงิน ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้นำโปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่ใช้วัดมูลค่าความเสี่ยงทางด้านอัตราแลกเปลี่ยน (VaR) มาใช้เพื่อการวางแผนการจัดหาเงินทุนและกำหนดวิธีการบริหารความเสี่ยงโดยใช้เครื่องมือทางการเงินในการทำธุรกรรมที่เหมาะสม เช่น Cross Currency Swap (CCS), Forward ในช่วงที่ตลาดเงินเอื้ออำนวย

โดยในระหว่างปี 2556 บริษัทฯ ได้ดำเนินการกู้เงินสกุลยูโร ซึ่งเป็นสกุลเงินที่บริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิส่วนเกิน เพื่อซื้อเครื่องบินแอร์บัส A380-800 จำนวน 1 ลำ และแอร์บัส A330-300 จำนวน 2 ลำ จัดหาเงินทุนในรูปแบบ EUR Synthetic Bond จำนวน 9,000 ล้านบาท ใช้เครื่องมือทางการเงิน Spot / Forward จากสกุลเงินอื่นเป็นสกุลเงิน USD สำหรับค่าใช้จ่ายน้ำมัน ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ มีสัดส่วนเงินกู้ในเงินสกุลหลักภายหลังจากการทำ CCS ดังนี้ EUR : JPY : THB = 55 : 8 : 37 (ไม่รวมภาระผูกพันค่าเช่าเครื่องบินเพื่อการดำเนินงาน)

3. ความเสี่ยงจากการแข่งขันในธุรกิจการบิน

การแข่งขันที่เพิ่มขึ้นจากสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Carrier : LCC) และสายการบินใหม่ (Newcomers) ที่เข้ามาบุกตลาดอย่างรุนแรง รวมทั้งการที่สายการบินต่างๆ จับมือเป็นพันธมิตรการบินกันมากขึ้นกับสายการบินนอกกลุ่มพันธมิตรเดิม ส่งผลกระทบต่อบริษัทฯ ในเรื่องของการแข่งขันที่เพิ่มมากขึ้นในเส้นทางเดียวกับเส้นทางที่บริษัทฯ ให้บริการอยู่ อาจส่งผลให้บริษัทฯ สูญเสียโอกาสในเส้นทางนั้นๆ บริษัทฯ ได้มีการติดตามผลการดำเนินงานของแต่ละเส้นทางบินอย่างใกล้ชิด โดยติดตามตรวจสอบความสมดุลของจำนวนที่นั่งเสนอให้บริการและจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการและปรับปรุงความจุและความถี่ของเที่ยวบินให้มีความเหมาะสมเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด มีแผนการตลาดโดยวิเคราะห์ตลาดสำคัญ ตลาดที่มีการแข่งขันสูง และตลาดที่มีศักยภาพ โดยบริษัทฯ ได้จัดตั้งสายการบินไทยสมายล์เป็นบริษัทย่อย ให้สามารถบริหารจัดการได้อย่างอิสระและคล่องตัว เพื่อเพิ่ม

ศักยภาพในการแข่งขันในตลาดภูมิภาค โดยมีลักษณะเป็นสายการบินที่มีภาพลักษณ์ของความสดใส ทันสมัย (Trendy) ให้บริการด้วยความเป็นมิตร ใส่ใจในรายละเอียด (Friendly) และมีความคุ้มค่า (Worthy) สร้างความแตกต่างเพื่อเป็นทางเลือกใหม่ให้แก่ลูกค้าบริษัทฯ สำหรับมาตรการลดความเสี่ยงจากการบุกตลาดของสายการบินใหม่ (Newcomers) บริษัทฯ ได้ปรับปรุงผลิตภัณฑ์และบริการให้มีความทัดเทียมกับคู่แข่งอย่างต่อเนื่อง มีการขยายความร่วมมือกับสายการบินพันธมิตร ใช้กลยุทธ์การส่งเสริมการขายรูปแบบต่างๆ เพื่อให้สามารถรองรับสถานการณ์การแข่งขันที่เพิ่มขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ

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

4. ความเสี่ยงจากวิกฤตการณ์ภายนอก และภัยธรรมชาติ

ธุรกิจสายการบินซึ่งเป็นธุรกิจหลักของบริษัทฯ ประกอบด้วยบริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางอากาศ ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งล้วนมีความสัมพันธ์โดยตรงกับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ดังนั้นจึงทำให้บริษัทฯ อาจได้รับผลกระทบจากการชะลอตัวของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว อันเป็นผลจากปัจจัยเสี่ยงจากภาวะแวดล้อมต่างๆ ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ อาทิ ภัยธรรมชาติ โรคระบาด การก่อการร้าย ความขัดแย้งระหว่างประเทศ รวมถึงปัจจัยการเมืองภายในประเทศ ซึ่งอาจส่งผลให้การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ หยุดชะงักลงได้

บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงความจำเป็นในการรับมือต่อเหตุการณ์ดังกล่าวให้ทันทั่วถึง จึงจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการภาวะวิกฤต (Crisis Management Operation Center : CMOC) เผื่อระวังและติดตามสถานการณ์ต่างๆ อย่างใกล้ชิด รวมทั้งกำหนดมาตรการแก้ไข และดำเนินการอย่างต่อเนื่อง เพื่อลดระดับความรุนแรงของความเสี่ยงลง รวมถึงจัดตั้งคณะกรรมการบริหารภาวะวิกฤต และจัดทำ 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

5. ความเสี่ยงจากคุณภาพและประสิทธิภาพของบุคลากร

บริษัทฯ ได้มุ่งเสริมสร้างพนักงานให้มีขีดความสามารถ มีผลผลิต และมีความผูกพันต่อองค์กร โดยบริษัทฯ ได้ดำเนินการพัฒนาบุคลากรในโครงการ Managerial Development เพื่อสร้างกลุ่มผู้บริหารให้มีศักยภาพสูง พร้อมทั้งจะดำรงตำแหน่งที่มีความสำคัญซึ่งจะวางในอนาคต พัฒนาโครงการ Suitable Manpower Model เพื่อวางแผนอัตรากำลังในแต่ละช่วงอายุ (Age Profile) ให้เหมาะสม และสอดคล้องกับความต้องการในการดำเนินธุรกิจ ดำเนินการถ่ายโอนความรู้ (Knowledge Management : KM) จากบุคลากรที่มีประสบการณ์อย่างต่อเนื่อง เพื่อ

ถ่ายทอดองค์ความรู้ขององค์กร และได้นำการบริหารผลการปฏิบัติงานมาใช้กับพนักงานระดับบริหารเพื่อสร้างวัฒนธรรมการทำงานที่มุ่งเน้นผลการปฏิบัติงาน (Performance-based Culture) และเชื่อมโยงไปสู่การให้ผลตอบแทนตามผลงานที่ชัดเจน โดยจัดทำตัวชี้วัด (KPIs) รวมทั้งการออกแบบกระบวนการใหม่เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพให้บริษัทฯ สามารถแข่งขันได้

6. ความเสี่ยงจากคุณภาพของผลิตภัณฑ์และบริการไม่คงที่สม่ำเสมอ (Product and Service Inconsistency)

เนื่องจากเครื่องบินของบริษัทฯ ส่วนหนึ่งมีอายุการใช้งานยาวนาน ส่งผลให้ผลิตภัณฑ์ต่างๆ มีสภาพเก่า ล้าสมัย ประกอบกับคุณภาพผลิตภัณฑ์ที่ให้บริการบนเครื่องบินไม่ทัดเทียมคู่แข่ง บริษัทฯ จึงได้มีการจัดหาเครื่องบินใหม่ที่ได้รับการออกแบบห้องโดยสาร รวมทั้งติดตั้งที่นั่งและอุปกรณ์เพื่อความบันเทิงที่ทันสมัยสามารถแข่งขันได้เข้าประจำฝูงบิน โดยในปี 2556 บริษัทฯ มีการนำเข้าฝูงบินใหม่จำนวน 17 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบินแอร์บัส 380 จำนวน 3 ลำ เครื่องบินโบอิง 777-300ER จำนวน 6 ลำ แอร์บัส 330-300 จำนวน 2 ลำ และแอร์บัส 320-200 จำนวน 6 ลำ สำหรับเครื่องบินรุ่นเก่าซึ่งผลิตภัณฑ์บนเครื่องบินมีความแตกต่างกันมากกับเครื่องบินรุ่นใหม่ อาจส่งผลกระทบต่อความต่อเนื่องของการให้บริการ (Consistency) และภาพลักษณ์การให้บริการของบริษัทฯ นั้นตั้งแต่ปี 2555 – 2556 บริษัทฯ ได้ดำเนินการปรับปรุงผลิตภัณฑ์บนเครื่องบินรุ่นเก่า จำนวน 16 ลำ ได้แก่ เครื่องบิน โบอิง 747-400 จำนวน 8 ลำ และเครื่องบินโบอิง 777-200 จำนวน 8 ลำ นอกจากนี้ ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงแบบเครื่องบินอย่างกะทันหัน บริษัทฯ ได้กำหนดขั้นตอน และแนวทางในการปรับเปลี่ยนแบบของเครื่องบินให้มีผลกระทบต่อความคาดหว้ง และความพึงพอใจของผู้โดยสารน้อยที่สุด

7. ความเสี่ยงที่มีผลกระทบต่อสิทธิหรือการลงทุนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 กระบวนการคลังถือหุ้นในบริษัทฯ ร้อยละ 51.03 ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของบริษัทฯ จึงทำให้กระบวนการคลังสามารถควบคุมมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นได้เกือบทั้งหมดไม่ว่าจะเป็นเรื่องการแต่งตั้งกรรมการ หรือการขอมติในเรื่องอื่นที่ต้องใช้เสียงส่วนใหญ่ของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ยกเว้นเรื่องที่ถูกกฎหมายหรือข้อบังคับบริษัทฯ กำหนดให้ต้องได้รับเสียง 3 ใน 4 ของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ดังนั้น ผู้ถือหุ้นรายอื่นจึงอาจไม่สามารถรวบรวมคะแนนเสียง เพื่อตรวจสอบและถ่วงดุลเรื่องของผู้ถือหุ้นใหญ่เสนอได้

4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

4.1 สินทรัพย์หลักของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย: ล้านบาท

ประเภท	มูลค่าตามบัญชี ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556
เครื่องบิน	82,454.60
เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน	121,376.91
อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	15,482.76
เครื่องมือ โรงซ่อมและอุปกรณ์	5,423.02
ที่ดิน อาคารและค่าปรับปรุง	6,711.44
รวม	231,448.73

ลักษณะสำคัญของสินทรัพย์หลัก

เครื่องบิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ มีเครื่องบินจำนวน 120 ลำ แบ่งเป็นเครื่องบินที่เป็นสินทรัพย์ของบริษัทฯ จำนวน 61 ลำ เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Financial Lease) จำนวน 33 ลำ และเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) จำนวน 26 ลำ

จำนวนเครื่องบินที่บริษัทฯ มี ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556

ประเภทเครื่องบิน	จำนวน (ลำ)	อายุเฉลี่ย (ปี)	เครื่องบิน ที่เป็นกรรมสิทธิ์ ของบริษัทฯ	เครื่องบิน ภายใต้สัญญาเช่าทาง การเงิน (Financial Lease)	เครื่องบินภายใต้ สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease)
โบอิง 747-400 ¹⁾	18	17.6	16	2	-
โบอิง 777-300	6	14.1	6	-	-
โบอิง 777-200ER	6	6.8	-	6	-
โบอิง 777-200	8	16.8	6	-	2
โบอิง 737-400	9	20.0	6	-	3
โบอิง 777-300ER	9	0.7	-	-	9
แอร์บัส 380-800	6	0.7	2	4	-
แอร์บัส 340-600	6	7.8	-	6	-

ประเภทเครื่องบิน	จำนวน (ลำ)	อายุเฉลี่ย (ปี)	เครื่องบินที่เป็นกรรมสิทธิ์ของบริษัทฯ	เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Financial Lease)	เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease)
แอร์บัส 340-500	4	8.1	4	-	-
แอร์บัส 330-300	27	9.1	10	15	2
แอร์บัส 320-200	10	0.8	-	-	10
แอร์บัส 300-600R	9	17.9	9	-	-
เอทีอาร์ 72	2	23.8	2	-	-
รวม	120	11.0	61	33	26

หมายเหตุ :

1) เป็น Freighter A/C จำนวน 2 ลำ

เครื่องบินที่เป็นกรรมสิทธิ์ของบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556

ประเภทเครื่องบิน	จำนวน (ลำ)	ลักษณะสำคัญ
โบอิง 747-400	16	เครื่องบินพิสัยไกล สำหรับเส้นทางบินข้ามทวีป
โบอิง 777-200	6	เครื่องบินพิสัยกลาง สำหรับเส้นทางบินในภูมิภาค
โบอิง 777-300	6	เครื่องบินพิสัยกลาง สำหรับเส้นทางบินในภูมิภาค
โบอิง 737-400	6	เครื่องบินพิสัยไกลสำหรับเส้นทางบินภายในประเทศและภูมิภาค
แอร์บัส A380-800	2	เครื่องบินพิสัยไกลขนาดใหญ่มาก สำหรับเส้นทางบินข้ามทวีป
แอร์บัส A340-500	4	เครื่องบินพิสัยไกลพิเศษ สำหรับเส้นทางบินข้ามทวีป
แอร์บัส A330-300	10	เครื่องบินพิสัยกลาง สำหรับเส้นทางบินในภูมิภาค
แอร์บัส A300-600R	9	เครื่องบินพิสัยกลาง สำหรับเส้นทางบินในภูมิภาค
เอทีอาร์ 72	2	ใช้สำหรับเส้นทางบินภายในประเทศ
รวม	61	

เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Financial Lease) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556

ประเภท เครื่องบิน	จำนวน (ลำ)	ลักษณะสำคัญ	รายละเอียด เครื่องบิน (ลำที่)	วันสิ้นสุด สัญญาเช่า	ระยะเวลา คงเหลือตามสัญญา (ปี)		ยอดคงเหลือของภาระผูกพัน ¹⁾ (ล้านบาท)	
					สิ้นสุดวันที่	สิ้นสุดวันที่	สิ้นสุดวันที่	สิ้นสุดวันที่
					31 ธันวาคม 2556	31 ธันวาคม 2555	31 ธันวาคม 2556	31 ธันวาคม 2555
โบอิง 747-400	2	เครื่องบินพิสัยไกล สำหรับเส้นทางบิน ข้ามทวีป	โบอิง 747-400 # 15	5 มิ.ย. 2556	-	0.4	-	256.54
			โบอิง 747-400 # 16	5 มิ.ย. 2556	-	0.4	-	258.18
			โบอิง 747-400 # 17	19 ต.ค. 2558	1.8	2.8	782.23	1,319.85
			โบอิง 747-400 # 18	19 ต.ค. 2558	1.8	2.8	782.23	1,319.85
โบอิง 777-200ER	6	เครื่องบินพิสัยไกล สำหรับเส้นทางบิน ข้ามทวีป	โบอิง 777-200ER # 1	2 พ.ย. 2561	4.8	5.8	1,954.08	2,073.82
			โบอิง 777-200ER # 2	8 พ.ย. 2561	4.9	5.9	1,957.37	2,077.31
			โบอิง 777-200ER # 3	8 พ.ย. 2561	4.9	5.9	1,957.37	2,077.31
			โบอิง 777-200ER # 4	15 พ.ย. 2561	4.9	5.9	1,972.53	2,093.40
			โบอิง 777-200ER # 5	24 ธ.ค. 2560	4.0	5.0	1,223.58	1,384.51
			โบอิง 777-200ER # 6	29 เม.ย. 2561	4.3	5.3	1,314.41	1,461.78

ประเภท เครื่องบิน	จำนวน (ลำ)	ลักษณะสำคัญ	รายละเอียด เครื่องบิน (ลำที่)	วันสิ้นสุด สัญญาเช่า	ระยะเวลา คงเหลือตามสัญญา (ปี)		ยอดคงเหลือของภาระผูกพัน ¹⁾ (ล้านบาท)	
					สิ้นสุดวันที่	สิ้นสุดวันที่	สิ้นสุดวันที่	สิ้นสุดวันที่
					31 ธันวาคม 2556	31 ธันวาคม 2555	31 ธันวาคม 2556	31 ธันวาคม 2555
แอร์บัส A330-300	15	เครื่องบินพิสัยกลาง สำหรับเส้นทางบินใน ภูมิภาค	แอร์บัส 330-300 # 13	1 เม.ย. 2564	7.3	8.3	1,056.01	1,360.98
			แอร์บัส 330-300 # 14	7 ก.พ. 2564	7.1	8.1	1,078.45	1,390.96
			แอร์บัส 330-300 # 15	29 ม.ค. 2563	6.1	7.1	1,527.22	1,566.94
			แอร์บัส 330-300 # 16	23 มี.ย. 2563	6.5	7.5	1,462.68	1,495.21
			แอร์บัส 330-300 # 17	23 มี.ย. 2563	6.5	7.5	1,450.16	1,482.41
			แอร์บัส 330-300 # 18	23 มี.ย. 2563	6.5	7.5	1,447.79	1,479.99
			แอร์บัส 330-300 # 19	29 ก.ย. 2520	6.8	7.8	1,618.02	1,648.51
			แอร์บัส 330-300 # 20	29 ก.ย. 2520	6.8	7.8	1,626.98	1,657.64
			แอร์บัส 330-300 # 21	16 พ.ย. 2566	9.9	10.9	2,455.55	2,397.73
			แอร์บัส 330-300 # 22	6 ธ.ค. 2566	9.9	10.9	2,523.35	2,463.82
			แอร์บัส 330-300 # 23	23 ก.พ. 2567	10.2	11.2	2,331.05	2,408.19
			แอร์บัส 330-300 # 24	18 ก.ย. 2570	13.7	14.7	2,796.17	2,762.31
			แอร์บัส 330-300 # 25	19 ต.ค. 2570	13.8	14.8	2,851.28	2,808.48
			แอร์บัส 330-300 # 26	16 ม.ค. 2571	14.1	-	2,750.56	-
แอร์บัส 330-300 # 27	22 เม.ย. 2571	14.3	-	2,906.92	-			

ประเภท เครื่องบิน	จำนวน (ลำ)	ลักษณะสำคัญ	รายละเอียด เครื่องบิน (ลำที่)	วันสิ้นสุด สัญญาเช่า	ระยะเวลา คงเหลือตามสัญญา (ปี)		ยอดคงเหลือของภาระผูกพัน ¹⁾ (ล้านบาท)	
					สิ้นสุดวันที่	สิ้นสุดวันที่	สิ้นสุดวันที่	สิ้นสุดวันที่
					31 ธันวาคม 2556	31 ธันวาคม 2555	31 ธันวาคม 2556	31 ธันวาคม 2555
แอร์บัส A340-600	6	เครื่องบินพิสัยกลาง สำหรับเส้นทางบินใน ภูมิภาค	แอร์บัส 340-600 # 1	29 มิ.ย. 2560	3.5	4.5	1,309.49	1,502.05
			แอร์บัส 340-600 # 2	26 ก.ค. 2560	3.6	4.6	1,402.43	1,584.69
			แอร์บัส 340-600 # 3	5 ต.ค. 2560	3.8	4.8	1,533.05	1,709.06
			แอร์บัส 340-600 # 4	28 พ.ย. 2560	3.9	4.9	1,572.21	1,750.39
			แอร์บัส 340-600 # 5	9 ธ.ค. 2560	3.9	4.9	1,583.30	1,762.73
			แอร์บัส 340-600 # 6	29 ต.ค. 2563	6.8	7.8	1,702.39	1,733.75
แอร์บัส A340-500 ²⁾	3	เครื่องบินพิสัยไกล พิเศษ สำหรับเส้นทาง บินข้ามทวีป	แอร์บัส 340-500 # 1	7 ต.ค. 2556	-	4.3	-	1,368.42
			แอร์บัส 340-500 # 2	29 ต.ค. 2556	-	4.3	-	1,367.55
			แอร์บัส 340-500 # 3	25 ต.ค. 2556	-	4.8	-	1,645.35
แอร์บัส A380-800	4	เครื่องบินพิสัยไกล ขนาดใหญ่มากสำหรับ เส้นทางบินข้ามทวีป	แอร์บัส 380-800 # 1	26 ก.ย. 2567	10.7	11.7	4,538.58	5,591.63
			แอร์บัส 380-800 # 2	28 พ.ย. 2567	10.9	11.9	4,914.29	6,043.65
			แอร์บัส 380-800 # 3	20 ธ.ค. 2567	11.0	12.0	6,493.31	6,352.95
			แอร์บัส 380-800 # 4	21 มี.ค. 2568	11.2	-	7,008.73	-
รวม	33					73,883.78	71,657.93	

หมายเหตุ :

- ¹⁾ ภาระผูกพันที่บริษัท ต้องจ่ายให้แก่ผู้ให้เช่า ซึ่งตามสัญญากำหนดไว้เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศ คำนวณเป็นมูลค่าสกุลเงินบาท ด้วยอัตราแลกเปลี่ยนตามประกาศธนาคารแห่งประเทศไทย
- ²⁾ บริษัท ชำระคืนเงินกู้ทั้งจำนวนก่อนกำหนดและยกเลิกสัญญาเช่าการเงินเครื่องบิน A340-500 จำนวน 3 ลำในเดือนตุลาคม 2556

เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556

ประเภท เครื่องบิน	จำนวน (ลำ)	ลักษณะสำคัญ	รายละเอียด เครื่องบิน (ลำที่)	วันสิ้นสุด สัญญาเช่า	ระยะเวลา คงเหลือตามสัญญา (ปี)		ยอดคงเหลือของภาระผูกพัน ¹⁾ (ล้านบาท)		สิทธิการซื้อ เครื่องบิน เมื่อสิ้นสุด สัญญาเช่า ดำเนินงาน
					สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556	สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555	สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556	สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555	
โบอิง 777-200	2	เครื่องบินพิสัยกลาง สำหรับเส้นทางบินใน ภูมิภาค	โบอิง 777-200 # 5	15 ส.ค. 2559	2.6	3.6	418.88	523.46	มี ²⁾
			โบอิง 777-200 # 6	29 ก.ย. 2559	2.7	3.7	415.04	519.33	มี ²⁾
โบอิง 737-400	3	เครื่องบินพิสัยใกล้ สำหรับเส้นทางบิน ภายในประเทศและ ภูมิภาค	โบอิง 737-400 # 8	9 ธ.ค. 2557	0.9	1.9	69.19	129.27	มี ³⁾
			โบอิง 737-400 # 9	16 ธ.ค. 2557	1.0	2.0	69.19	129.27	มี ³⁾
			โบอิง 737-400 # 10	6 ม.ค. 2558	1.0	2.0	74.96	134.65	มี ³⁾
โบอิง 777-300ER	9	เครื่องบินพิสัยไกล สำหรับเส้นทางบินข้าม ทวีป	โบอิง 777-300ER # 1	26 พ.ค. 2556	-	0.4	-	135.42	
			โบอิง 777-300ER # 2	26 พ.ค. 2556	-	0.4	-	135.42	
			โบอิง 777-300ER # 3	31 พ.ค. 2556	-	0.4	-	135.42	
			โบอิง 777-300ER # 4	29 ก.ค. 2556	-	0.6	-	216.06	
			โบอิง 777-300ER # 5 ⁵⁾	2 พ.ย. 2556	-	0.9	-	360.10	

ประเภท เครื่องบิน	จำนวน (ลำ)	ลักษณะสำคัญ	รายละเอียด เครื่องบิน (ลำที่)	วันสิ้นสุด สัญญาเช่า	ระยะเวลา คงเหลือตามสัญญา (ปี)		ยอดคงเหลือของภาระผูกพัน ¹⁾ (ล้านบาท)		สิทธิการซื้อ เครื่องบิน เมื่อสิ้นสุด สัญญาเช่า ดำเนินงาน
					สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556	สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555	สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556	สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555	
			โบอิง 777-300ER # 6	2 ส.ค. 2567	10.6	11.6	4,673.37	4,842.92	
			โบอิง 777-300ER # 7	30 ต.ค. 2567	10.8	11.8	4,764.48	4,930.73	
			โบอิง 777-300ER # 8	7 มี.ค. 2567	10.2	-	4,995.30	-	
			โบอิง 777-300ER # 9	9 เม.ย. 2568	11.3	-	5,041.97	-	
			โบอิง 777-300ER # 10	11 มี.ย. 2568	11.5	-	5,135.72	-	
			โบอิง 777-300ER # 11	19 ก.ค. 2568	11.6	-	5,182.80	-	
			โบอิง 777-300ER # 12	26 ส.ค. 2568	11.7	-	5,230.03	-	
			โบอิง 777-300ER # 13	22 ต.ค. 2568	11.8	-	5,324.89	-	
แอร์บัส 330-300	2	เครื่องบินพิสัยกลาง สำหรับเส้นทางบินใน ภูมิภาค	แอร์บัส 330-300 # 9	26 ส.ค. 2561	4.7	5.7	756.52	858.08	มี ⁴⁾
			แอร์บัส 330-300 # 11	23 ก.ย. 2561	4.7	5.7	770.03	870.70	มี ⁴⁾
แอร์บัส 320-200	10	เครื่องบินพิสัยใกล้ สำหรับเส้นทางบิน ภายในประเทศและ ภูมิภาค	แอร์บัส 320-200 # 1	29 มี.ย. 2567	10.5	11.5	954.38	995.56	
			แอร์บัส 320-200 # 2	8 ส.ค. 2567	10.6	11.6	973.09	1,013.75	
			แอร์บัส 320-200 # 3	17 ส.ค. 2567	10.6	11.6	982.19	1,023.05	
			แอร์บัส 320-200 # 4	28 ก.ย. 2567	10.8	11.8	991.43	1,032.03	



ประเภท เครื่องบิน	จำนวน (ลำ)	ลักษณะสำคัญ	รายละเอียด เครื่องบิน (ลำที่)	วันสิ้นสุด สัญญาเช่า	ระยะเวลา คงเหลือตามสัญญา (ปี)		ยอดคงเหลือของภาระผูกพัน ¹⁾ (ล้านบาท)		สิทธิการซื้อ เครื่องบิน เมื่อสิ้นสุด สัญญาเช่า ดำเนินงาน
					สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556	สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555	สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556	สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555	
			แอร์บัส 320-200 # 5	17 ม.ค. 2568	11.1	-	1,030.22	-	
			แอร์บัส 320-200 # 6	28 มี.ค. 2568	11.2	-	1,049.80	-	
			แอร์บัส 320-200 # 7	23 ต.ค. 2562	5.8	-	579.43	-	
			แอร์บัส 320-200 # 8	29 ต.ค. 2562	5.8	-	579.43	-	
			แอร์บัส 320-200 # 9	19 พ.ย. 2562	5.9	-	589.03	-	
			แอร์บัส 320-200 # 10	4 ธ.ค. 2562	5.9	-	599.21	-	
รวม	26						51,250.59	17,985.22	





หมายเหตุ :

- ¹⁾ ภาระผูกพันที่บริษัทฯ ต้องจ่ายให้แก่ผู้ให้เช่า ซึ่งตามสัญญากำหนดไว้เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศ ค่าตอบแทนเป็นมูลค่าสกุลเงินบาท ด้วยอัตราแลกเปลี่ยนเปลี่ยนแปลงตามประกาศธนาคารแห่งประเทศไทย
- ²⁾ บริษัทฯ มีสิทธิซื้อเครื่องบินเมื่อสิ้นสุดสัญญา
- ³⁾ บริษัทฯ มีสิทธิในการต่ออายุสัญญาเช่าออกไปอีก 4 ปี
- ⁴⁾ บริษัทฯ มีสิทธิขอยกเลิกสัญญาเช่าดำเนินงานได้ 1 ปีก่อนสิ้นสุดสัญญา
- ⁵⁾ B777-300ER จำนวน 1 ลำ ภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) อยู่ระหว่างการส่งมอบเครื่องคืนแก่ผู้ให้เช่า


สินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนที่สำคัญประเภทเครื่องหมายการค้าที่ยังใช้งานอยู่ในปัจจุบัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556

เครื่องหมายการค้า	สำหรับสินค้า/บริการ	วันที่จดทะเบียน
1. รูปแบบตราสัญลักษณ์บริษัท 	<ul style="list-style-type: none"> กระต่ายจดหมาย นิตยสาร ม่วงการบินไทย PMS 269 C/U (C 85 M 100 Y0 K30) ชมพูการบินไทย PMS 233 C/U (C 20 M 100 Y0 K0) เหลืองการบินไทย PMS 7406 C/U (C0 M 20 Y100 K0) 	จด ณ วันที่ 17 มี.ค. 2524 ต่ออายุลง 16 มี.ค. 2554 สิ้นสุด 16 มี.ค. 2564
2. รูปแบบตราสัญลักษณ์บริษัท 	<ul style="list-style-type: none"> บริการขนส่งทางบกและทางอากาศ จัดทัวร์ ตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้เช่าคลังสินค้า รับฝากสินค้ารับจ้างขนของ รับฝากของ บริการดำเนินกิจการโรงแรม จัดหาที่พักอาศัย จองโรงแรม การจัดหาอาหารและบริการ ให้บริการบำรุงรักษา ซ่อมแซม เครื่องบิน 	จด ณ วันที่ 20 ต.ค. 2536 ต่ออายุลงวันที่ 14 พ.ย. 2556 สิ้นสุด 19 ต.ค. 2566
3. รูปลักษณ์ตัวอักษร ใช้ประกอบตราสัญลักษณ์ภาษาอังกฤษ (ใหม่) 	<ul style="list-style-type: none"> ให้บริการบำรุงรักษา ซ่อมแซมเครื่องบิน บริการโรงแรม จัดหาที่พักชั่วคราว จองโรงแรม จัดการอาหารและเครื่องดื่ม บริการขนส่งทางบกและทางอากาศ จัดทัวร์ ตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้เช่าคลังสินค้า รับฝากสินค้ารับจ้างขนของ รับฝากของ 	จด ณ วันที่ 6 มิ.ย. 2550 สิ้นสุดวันที่ 5 มิ.ย. 2560
4. รูปลักษณ์ตัวอักษร ใช้ประกอบตราสัญลักษณ์ภาษาไทย (ใหม่) 	<ul style="list-style-type: none"> ให้บริการบำรุงรักษา ซ่อมแซมเครื่องบิน บริการขนส่งทางบกและทางอากาศ จัดทัวร์ ตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้เช่าคลังสินค้า รับฝากสินค้า รับจ้างขนของ รับฝากของ บริการโรงแรม จัดหาที่พักชั่วคราว จองโรงแรม จัดการอาหารและเครื่องดื่ม 	จด ณ วันที่ 6 มิ.ย. 2550 สิ้นสุดวันที่ 5 มิ.ย. 2560

เครื่องหมายการค้า	สำหรับสินค้า/บริการ	วันที่จดทะเบียน
5. Slogan อังกฤษใช้ประกอบ ตราสัญลักษณ์ 	<ul style="list-style-type: none"> • บริการขนส่งทางบกและทางอากาศ จัดทัวร์ ตัวแทน จำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้เช่าคลังสินค้า รับฝาก รับฝากสินค้า รับจ้างขนของ รับฝากของ • บริการบำรุงรักษา ซ่อมแซมเครื่องบิน • บริการโรงแรม จัดหาที่พักชั่วคราว จองโรงแรม จัดการ อาหารและการบริการ 	จด ณ วันที่ 20 ต.ค. 2536 ต่ออายุลงวันที่ 14 พ.ย. 2556 สิ้นสุดวันที่ 19 ต.ค. 2556
6. Slogan ภาษาไทย ใช้ ประกอบตราสัญลักษณ์ 	<ul style="list-style-type: none"> • บริการขนส่งทางบกและทางอากาศ จัดทัวร์ ตัวแทน จำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้เช่าคลังสินค้า รับฝาก สินค้า รับจ้างขนของ รับฝากของ • บริการดำเนินกิจการโรงแรม จัดหาที่พักอาศัย จองโรงแรม การจัดอาหารและการบริการ 	จด ณ วันที่ 20 ต.ค. 2536 ต่ออายุลงวันที่ 14 พ.ย. 2556 สิ้นสุดวันที่ 19 ต.ค. 2556
7. ตราสัญลักษณ์ Earn Miles Royal Orchid Plus 	<ul style="list-style-type: none"> • บริการขนส่งทางบกและทางอากาศ จัดทัวร์ ตัวแทน จำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน • จัดหาที่พักอาศัย จองโรงแรม • บริการสะสมไมล์โมสต์ 	*ไม่ได้จดทะเบียน
8. ตราสัญลักษณ์ร้าน Puff & Pie 	<ul style="list-style-type: none"> • บริการร้านอาหารและเครื่องดื่ม สเน็คบาร์ 	จด ณ วันที่ 20 ต.ค. 2539 ต่ออายุลงวันที่ 18 ม.ค. 2549 สิ้นสุดวันที่ 19 ต.ค. 2559

เครื่องหมายการค้า	สำหรับสินค้า/บริการ	วันที่จดทะเบียน
9. ตราสัญลักษณ์ร้าน Puff & Pie Supreme bakery delight 	<ul style="list-style-type: none"> บริการจัดการอาหารและเครื่องดื่ม 	จด ณ วันที่ 13 ก.พ. 2550 สิ้นสุดวันที่ 12 ก.พ. 2560
10. ตราสัญลักษณ์ Eurng Luang 	<ul style="list-style-type: none"> อาหารและเครื่องดื่ม 	จด ณ วันที่ 6 ม.ค. 2553 สิ้นสุดวันที่ 5 ม.ค. 2563
11. ตราสัญลักษณ์โครงการ ไมล์สร้างบุญ 	<ul style="list-style-type: none"> บริการโปรแกรมพิเศษส่งเสริมการเดินทางไมล์สะสม 	จด ณ วันที่ 6 มิ.ย. 2550 สิ้นสุดวันที่ 5 มิ.ย. 2560
12. รูปลักษณ์ตัวอักษร ใช้ประกอบตราสัญลักษณ์ ภาษาอังกฤษ 	<ul style="list-style-type: none"> ให้บริการบำรุงรักษา ซ่อมแซมเครื่องบิน บริการขนส่งทางบกและทางอากาศ จัดทัวร์ ตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้เช่าคลังสินค้า รับฝากสินค้า รับจ้างขนของ รับฝากของ บริการโรงแรม จัดหาที่พักชั่วคราว จองโรงแรม จัดการอาหารและเครื่องดื่ม 	จด ณ วันที่ 1 มิ.ย. 2547 สิ้นสุดวันที่ 31 พ.ค. 2557

เครื่องหมายการค้า	สำหรับสินค้า/บริการ	วันที่จดทะเบียน
13. รูปสัญลักษณ์ตัวอักษร ใช้ประกอบตราสัญลักษณ์ ภาษาไทย 	<ul style="list-style-type: none"> ให้บริการบำรุงรักษา ซ่อมแซมเครื่องบิน บริการขนส่งทางบกและทางอากาศ จัดทัวร์ ตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้เช่าคลังสินค้า รับฝากสินค้า รับจ้างขนของ รับฝากของ บริการโรงแรม จัดหาที่พักชั่วคราว จองโรงแรม จัดการอาหารและเครื่องดื่ม 	จด ณ วันที่ 1 มิ.ย. 2547 สิ้นสุด 31 พ.ค. 2557
14. ตราสัญลักษณ์ร้าน Thai Shop 	<ul style="list-style-type: none"> จัดการขายสินค้า 	จด ณ วันที่ 1 มิ.ย. 2543 ต่ออายุในวันที่ 10 ก.พ. 2553 สิ้นสุดวันที่ 29 ก.พ. 2563
15. ตราสัญลักษณ์ Royal Orchid Holiday	<ul style="list-style-type: none"> จัดหาที่พักอาศัย จองโรงแรม จัดทัวร์ตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน 	20 ต.ค. 2536 ต่ออายุวันที่ 14 พ.ย. 2556 สิ้นสุดวันที่ 19 ต.ค. 2566
16. Slogan ภาษาไทยใช้ ประกอบตราสัญลักษณ์ การบินไทยใจจักรวาล	<ul style="list-style-type: none"> ผลิตรายการโทรทัศน์ 	จด ณ วันที่ 15 ส.ค. 2545 ต่ออายุลงวันที่ 21 ส.ค. 2555 สิ้นสุดวันที่ 14 ส.ค. 2565
17. รูปสัญลักษณ์ตัวอักษรใช้ ประกอบตราสัญลักษณ์ ภาษาอังกฤษ	<ul style="list-style-type: none"> คอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์ที่ใช้ในการวิเคราะห์ จัดการ ดึงกลับมาใช้ใหม่ และเก็บรายละเอียดซึ่งข้อมูลเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศ บัตรพิมพ์ทำด้วยพลาสติก โปปลิวใช้กับการบริการสายการบินโบว์ชัวร์ใช้กับการบริการสายการบินจดหมายข่าวที่เกี่ยวกับการเดินทางตัวใช้กับการบริการสายการบิน คู่มือใช้กับสายการบิน บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ บริการขนส่งทรัพย์สิน 	จด ณ วันที่ 20 มี.ค. 2540 ต่ออายุในปี 2550 สิ้นสุดวันที่ 19 มี.ค. 2560

เครื่องหมายการค้า	สำหรับสินค้า/บริการ	วันที่จดทะเบียน
STAR ALLIANCE	ทางอากาศ บริการขนส่งไปรษณีย์ทางอากาศ บริการสำรองและจองที่เพื่อการ เดินทางท่องเที่ยว บริการจัดการเพื่อการเดินทางท่องเที่ยว บริการจองรถ บริการดึงมาใช้ และเก็บรายละเอียดข้อมูลทางคอมพิวเตอร์ที่เกี่ยวกับการขนส่ง บริการสำรองจองที่ เพื่อการเดินทางทางเรือ บริการจัดการเพื่อการเดินทางท่องเที่ยวทางเรือ <ul style="list-style-type: none"> • บริการจองโรงแรม 	
18. ตราสัญลักษณ์ 	<ul style="list-style-type: none"> • คอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์ที่ใช้ในการวิเคราะห์ จัดการ ดึงกลับมาใช้ใหม่ และเก็บรายละเอียดซึ่งข้อมูลเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศ • บัตรพิมพ์ทำด้วยพลาสติก ใบบลิ้วใช้กับการบริการสายการบิน โบว์ชัวร์ใช้กับการบริการสายการบินจดหมายข่าวที่เกี่ยวกับการเดินทาง ตั๋วใช้กับการบริการสายการบิน คู่มือใช้กับการบริการสายการบิน • บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ บริการขนส่งทรัพย์สินทางอากาศ บริการขนส่งไปรษณีย์ทางอากาศ บริการสำรองและจองที่เพื่อการ เดินทางท่องเที่ยว บริการจัดการเพื่อการเดินทางท่องเที่ยว บริการจองรถ บริการดึงมาใช้ และเก็บรายละเอียดข้อมูลทางคอมพิวเตอร์ที่เกี่ยวกับการขนส่ง บริการ สำรองและจองที่ เพื่อการเดินทางทางเรือ และการจัดการเพื่อการเดินทางท่องเที่ยวทางเรือ • บริการจองโรงแรม 	จด ณ วันที่ 20 มี.ค. 2540 ต่ออายุในปี 2550 สิ้นสุดวันที่ 19 มี.ค. 2560

นโยบายการลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม

บริษัทฯ ได้พิจารณาการลงทุนในกิจการที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับบริษัทฯ โดยมีจำนวนเงินลงทุนขึ้นอยู่กับความสัมพันธ์ทางธุรกิจ และกลยุทธ์ทางธุรกิจของบริษัทฯ โดยหากเป็นกิจการที่มีความสัมพันธ์กับบริษัทฯ มาก บริษัทฯ จะลงทุนเกินกว่าร้อยละ 50 หรือลงทุนในลักษณะที่ทำให้บริษัทฯ มีอำนาจควบคุมในบริษัทนั้น ซึ่งบริษัทเหล่านั้นจะถือเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ได้แก่ บริษัท ไทย-อะมาดีอุส เซาท์อีสต์ เอเชีย จำกัด บริษัท ริงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิง จำกัด และบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด เป็นต้น นอกจากนี้ ยังมีการลงทุนในกิจการอื่นๆ ซึ่งมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัทฯ โดยถือเป็นบริษัทร่วมของบริษัทฯ อย่างไรก็ตามบริษัทฯ อาจพิจารณาบทวนการลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วมให้สอดคล้องและเหมาะสมกับสภาพธุรกิจและแผนยุทธศาสตร์ของบริษัทฯ ในอนาคต

5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ข้อพิพาททางกฎหมายทั่วไปที่มีได้เกี่ยวเนื่องกับกฎหมายว่าด้วยการป้องกันการผูกขาดและการกีดกันทางการค้า (Antitrust)

บริษัทฯ และบริษัทย่อยไม่มีข้อพิพาททางกฎหมายที่อาจมีผลกระทบต่อสินทรัพย์ของบริษัทฯ หรือบริษัทย่อยที่มีจำนวนสูงกว่าร้อยละ 5 ของส่วนของผู้ถือหุ้น และไม่มีข้อพิพาททางกฎหมายที่มีผลกระทบต่อการค้าในธุรกิจของบริษัทฯ อย่างมีนัยสำคัญ ใดๆ ก็ตาม วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ มีข้อพิพาททางกฎหมายซึ่งบริษัทฯ เป็นจำเลยในคดีต่างๆ สรุปได้ดังนี้

ประเภทคดี	จำนวนคดี (คดี)	ทุนทรัพย์รวม (ล้านบาท)	สถานะปัจจุบัน
คดีพิพาทแรงงาน	40	1,299.87	อยู่ในระหว่างพิจารณาคดีของศาล
คดีเรียกร้องค่าเสียหาย	34	2,588.15	อยู่ในระหว่างพิจารณาคดีของศาล

หมายเหตุ :

- (1) คดีพิพาทแรงงานดังกล่าวส่วนใหญ่เป็นคดีที่มีทุนทรัพย์น้อยกว่า 100 ล้านบาทต่อคดี โดยมีเพียง 2 คดีเท่านั้นที่มีทุนทรัพย์เกินกว่า 100 ล้านบาทต่อคดี ทั้งนี้ จำนวนทุนทรัพย์ที่มีการเรียกร้องต่อคดีที่สูงที่สุดสำหรับคดีพิพาทแรงงานคือประมาณ 550 ล้านบาท
- (2) คดีเรียกร้องค่าเสียหายดังกล่าวส่วนใหญ่เป็นคดีที่มีทุนทรัพย์น้อยกว่า 100 ล้านบาทต่อคดี โดยมีเพียง 4 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 โดยมีลักษณะที่ต้องรับผิดชอบที่เป็นตัวเงินและไม่เป็นตัวเงิน ซึ่งรวมถึงการจ่ายเงินชดเชยค่าเสียหายที่เกิดขึ้นกับผู้ให้บริการ การจ่ายค่าปรับแก่หน่วยงานของรัฐ และอื่นๆ ทั้งนี้ การกล่าวหาและการฟ้องร้องดังกล่าวมิได้กระทำต่อบริษัทฯ เพียงรายเดียวเท่านั้น แต่ยังมีกล่าวหาและฟ้องร้องสายการบินอื่นๆ หลายสายการบินที่ได้มีการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมัน (Fuel Surcharge) และค่าธรรมเนียมอื่นๆ ดังกล่าวด้วยเช่นกัน อาทิ สายการบินลุฟท์ฮันซ่า สายการบินบริติชแอร์เวย์ สายการบินแควนตัส สายการบินโคเรียนแอร์ไลน์ สายการบินเจแปนแอร์ไลน์ สายการบินคาเธ่ย์แปซิฟิก สายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ สายการบินแอร์ฟรานซ์ เป็นต้น

สรุปข้อมูลข้อพิพาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ ถูกดำเนินการสอบสวน และ/หรือฟ้องร้องในกรณีเกี่ยวกับกฎหมายว่าด้วยการป้องกันการผูกขาดและการกีดกันทางการค้า (Antitrust) ใน 5 ภูมิภาค ได้แก่ สหภาพยุโรป สหรัฐอเมริกา นิวซีแลนด์ ออสเตรเลีย และสาธารณรัฐเกาหลี โดยลักษณะข้อกล่าวหาที่ผูกฟ้องในแต่ละประเทศนั้นจะคล้ายคลึงกัน คือกล่าวหาว่า บริษัทฯ ร่วมกับสายการบินอื่นๆ กำหนดอัตราค่าระวางขนส่งสินค้า หรืออัตราค่าระวางขนส่งผู้โดยสาร หรือทั้ง 2 อย่าง รวมทั้งอัตราค่าธรรมเนียมพิเศษต่างๆ โดยมีระยะเวลาที่ถูกกล่าวหาว่ากระทำผิดโดยรวมในช่วงระหว่างปี 2542-2550 (1999-2007) สำหรับรายละเอียดข้อพิพาทในแต่ละประเทศ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 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 คณะกรรมการการประชาคมยุโรปได้มีคำสั่งตัดสินยกเลิกข้อกล่าวหาบริษัทฯ แล้ว บริษัทฯ จึงไม่ถูกกำหนดโทษปรับแต่อย่างใด

2. ข้อพิพาทในนครนิวยอร์ก ประเทศสหรัฐอเมริกา

บริษัทฯ ถูกกลุ่มผู้ใช้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศรวม 35 ราย ร่วมกันฟ้องร้องต่อศาลแพ่งแห่งนครนิวยอร์ก ประเทศสหรัฐอเมริกา โดยกล่าวหาว่าบริษัทฯ ร่วมกับสายการบินอื่นรวมทั้งสิ้น 38 สายการบิน กำหนดค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมัน (Fuel Surcharge) ค่าธรรมเนียมการเสี่ยงภัย (War Risk Surcharge) และค่าธรรมเนียมอื่นๆ อันเป็นการละเมิดต่อกฎหมายป้องกันการกีดกันการค้าที่ไม่เป็นธรรมของประเทศสหรัฐอเมริกา (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 และศาลได้มีคำพิพากษตามสัญญาประนีประนอมยอมความแล้ว 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) อันเป็นการละเมิดกฎหมายป้องกันการกีดกันการค้าที่ไม่เป็นธรรมของประเทศสหรัฐอเมริกา ทำให้กลุ่มผู้โดยสารได้รับความเสียหาย ต่อมาศาลมีคำสั่งให้ศาลนครซานฟรานซิสโกพิจารณาเป็นคดีเดียว โดยยังไม่มีการระบุจำนวนทุนทรัพย์ที่ฟ้องร้องจนกว่าศาลจะชี้ขาดว่าบริษัทฯ เป็นฝ่ายผิด

ปัจจุบัน บริษัทฯ ได้ตกลงประนีประนอมยอมความกับโจทก์เป็นเงินจำนวน 9.7 ล้านดอลลาร์สหรัฐ รวมค่าใช้จ่ายในการ Notice ให้แก่กลุ่มโจทก์ทั้งหมด (Action Class) และค่าทนายความของโจทก์แล้ว โดยบริษัทฯ สามารถแบ่งชำระค่าปรับเป็น 2 งวด อย่างไรก็ตาม สัญญาประนีประนอมยอมความจะต้องได้รับความเห็นชอบจากศาล Federal Court เมืองซานฟรานซิสโก มลรัฐแคลิฟอร์เนีย ประเทศสหรัฐอเมริกา ก่อนที่การประนีประนอมยอมความจะมีผลบังคับตามกฎหมาย ทั้งนี้ ทนายความบริษัทฯ คาดว่าศาลฯ น่าจะทำการไต่สวนและมีคำพิพากษตามสัญญาประนีประนอมยอมความได้ในอีก

ประมาณ 6-8 เดือนข้างหน้า ส่วนการชำระเงินตามสัญญาประนีประนอมยอมความดังกล่าวเป็นการชำระเงินเข้าบัญชี Escrow ซึ่ง Escrow Agent จะทำการโอนให้แก่โจทก์ได้ต่อเมื่อศาลมีคำพิพากษาตามสัญญาประนีประนอมยอมความแต่หากศาลไม่มีคำพิพากษาดังกล่าวก็ต้องโอนเงินคืนให้แก่บริษัทต่อไป

4. การดำเนินการกับบริษัท โดยกระทรวงยุติธรรมของประเทศสหรัฐอเมริกา

กระทรวงยุติธรรมของประเทศสหรัฐอเมริกา (Department of Justice : DOJ) ได้ดำเนินการตรวจสอบเอกสารหลักฐานและข้อมูลต่างๆ เกี่ยวกับธุรกิจการขนส่งสินค้าทางอากาศ และธุรกิจการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ ของบริษัท เพื่อให้คณะลูกขุน (Grand Jury) พิจารณาว่าจะฟ้องร้องบริษัท หรือไม่ ปัจจุบันบริษัท ไม่ได้รับการติดต่อใดๆ จาก DOJ จึงคาดว่า DOJ น่าจะยุติการดำเนินคดีกับบริษัท แล้ว

ในกรณีที่มีการตัดสินหรือชี้ขาดว่า บริษัท เป็นฝ่ายผิดในคดีนี้ ศาลจะได้กำหนดจำนวนเงินค่าปรับต่อไป ซึ่งกฎหมายได้มีการกำหนดโทษที่เกี่ยวข้องไว้ ดังต่อไปนี้

- ค่าปรับเป็นจำนวน 100 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 2 เท่าของผลประโยชน์ที่ได้รับจากการกระทำความผิด (แล้วแต่จำนวนใดจะสูงกว่า)
- ศาลอาจมีคำสั่งคุมประพฤติ (Probation Order) ต่างๆ ได้ อย่างน้อย 1 ปี แต่ไม่เกิน 5 ปี เช่น สั่งให้บริษัท 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) ได้ยื่นฟ้องบริษัท และสายการบินอื่นอีก 13 สายการบิน ณ ศาลเมืองไอล์แลนด์ กล่าวหาว่าบริษัท ร่วมกับสายการบินอื่นกำหนดค่าธรรมเนียมชดเชยน้ำมัน (Fuel Surcharge) และค่าธรรมเนียมการรักษาความปลอดภัย (Security Surcharge) อันเป็นการละเมิดกฎหมายพาณิชย์ (Commerce Act) ของประเทศนิวซีแลนด์ โดยขอให้ศาลมีคำพิพากษาให้บริษัท ชำระค่าปรับและค่าใช้จ่ายตามกฎหมาย แต่ขณะที่ยื่นฟ้องทาง NZCC ยังไม่ได้ระบุยอดค่าปรับและค่าใช้จ่ายที่เรียกร้องมา

ปัจจุบัน บริษัท ได้ตกลงประนีประนอมยอมความกับ New Zealand Commerce Commission (NZCC) เป็นที่เรียบร้อยแล้ว และเมื่อวันที่ 22 เมษายน 2556 ศาลประเทศนิวซีแลนด์ได้มีคำพิพากษาตามแนวทางของการเจรจาประนีประนอมที่บริษัท และ NZCC ได้ตกลงกัน โดยศาลได้อนุญาตให้บริษัท ชำระค่าปรับให้แก่ทางการของประเทศนิวซีแลนด์เป็นจำนวนเงิน 2.7 ล้านดอลลาร์นิวซีแลนด์ และค่าใช้จ่ายทนายความของคณะกรรมการ NZCC จำนวน 259,079.18 เหรียญนิวซีแลนด์ รวมทั้งสิ้นเป็นจำนวน 2,959,079.18 เหรียญนิวซีแลนด์ โดยสามารถแบ่งชำระค่าปรับเป็น 4 งวดในระยะเวลา 18 เดือน

6. ข้อพิพาทในประเทศออสเตรเลีย

Australian Competition and Consumer Commission (ACCC) ได้ยื่นฟ้องบริษัท โดยกล่าวหาว่าบริษัท ร่วมกับสายการบินอื่นกำหนดค่าธรรมเนียมชดเชยน้ำมัน (Fuel Surcharge) และค่าธรรมเนียมการรักษาความปลอดภัย

(Security Surcharge) ในลักษณะที่ขัดกับกฎหมาย Trade Practices Act 1974 ทั้งนี้ ในขณะที่ยื่นฟ้องทาง ACCC ยังไม่ได้ระบุดำเนินการปรับและค่าใช้จ่ายที่เรียกร้อง

ปัจจุบัน บริษัทฯ ได้ตกลงประนีประนอมยอมความกับ Australian Competition and Consumer Commission (ACCC) เป็นเงินค่าปรับจำนวน 7,500,000 เหรียญออสเตรเลีย พร้อมค่าทนายความของ ACCC จำนวน 500,000 เหรียญออสเตรเลีย 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 ศาลมีคำสั่งยกอุทธรณ์ของ บริษัทฯ ทั้งเส้นทางการบินออกจากประเทศสาธารณรัฐเกาหลีและเส้นทางการบินออกจากประเทศฮ่องกง กล่าวคือ ให้บริษัทฯ ชำระค่าปรับจำนวน 2,198,000,000 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 ได้กระทำความผิดตามที่ถูกกล่าวหา หรือตามที่ถูกฟ้องร้องจริง และปรับปรุงอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราระหว่างประเทศให้สอดคล้องกับปัจจุบันมากขึ้น

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

3. การชี้ขาดหรือการตัดสินในคดีต่างๆ จะเกิดขึ้นในปีงบประมาณต่อจากนี้ซึ่งอาจเกิดขึ้นไม่พร้อมกัน

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 ในแต่ละภูมิกาคนั้น บริษัทฯ ได้ทำการว่าจ้างสำนักงานทนายความชั้นนำที่มีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญในภูมิกาคนั้นๆ เป็นผู้รับผิดชอบในการแก้ต่างคดี โดยค่าทนายความที่แต่ละสำนักงานเรียกเก็บจากบริษัทฯ นั้น จะคิดคำนวณตามชั่วโมงที่ทำงานจริงของทนายความแต่ละคนตามอัตราค่าทนายความที่ตกลงกัน

6 ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น

6.1 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

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ มีทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้วดังนี้
ทุนจดทะเบียน 2,698,900,950 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท รวมมูลค่า 26,989,009,500 บาท
ทุนชำระแล้ว 2,182,771,917 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท รวมมูลค่า 21,827,719,170 บาท

ข้อมูลนิติบุคคลที่บริษัทถือหุ้นมากกว่าร้อยละ 10

ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ	ชนิดของหุ้น	ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว (ล้านบาท)	สัดส่วนการถือหุ้น (%)
บริษัท ไทย-อะมาดีอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด อาคารดิออฟฟิศเอสแอกเซชั่นทรลเวิลด์ 999/9 ยูนิทที่ 3406-3412 ชั้นที่ 34 ถ. พระราม 1 แขวงปทุมวัน เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร 10330 โทรศัพท์ 0-2207-9090 โทรสาร 0-2207-9191	บริการด้านคอมพิวเตอร์ สำหรับการสำรองที่นั่งโดยสารและบริการเดินทางอื่นๆ ให้กับตัวแทนจำหน่าย	สามัญ	15.00	55.00
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) 183 อาคารรัตนการ ชั้น 17 ถนนสาทรใต้ แขวงยานนาวา เขตสาทร กรุงเทพมหานคร 10120 โทรศัพท์ 0-2627-2000 โทรสาร 0-2286-9830	บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ	สามัญ	625.00	39.20
บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900 โทรศัพท์ 0-2545-1267 โทรสาร 0-2545-1535	บริหารจัดการเรื่องบุคลากร ให้กับบริษัทฯ	สามัญ	2.00	49.00 (มีอำนาจควบคุม)
บริษัท ไทยไฟล์ท์เทรนนิง 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	ถือหุ้นผ่านบริษัท วิงสแปนเซอร์วิสเซส 49.00 (มีอำนาจควบคุม)
บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900 โทรศัพท์ 0-2545-3330	บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า	สามัญ	450.00	100.00
บริษัท ดอนเมือง อินเทอร์เน็ต เซ็นทรัล 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 อำเภอกะถัง 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 2556

บุคคลอ้างอิง

นายทะเบียนหลักทรัพย์ (หุ้นสามัญ) : บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด
62 อาคารตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ถนนรัชดาภิเษก
เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110
โทรศัพท์ 0-2229-2800, 0-2229-2888, 0-2654-5599
โทรสาร 0-2654-5427, 0-2654-5642

ผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้ครั้งที่ 1/2547 : ธนาคารธนชาติ 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
แขวงมัยกะสัน 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 และผู้ถือหุ้นกู้ครั้งที่ 2/2554 : ธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย จำกัด (มหาชน)
เลขที่ 44 ถนนหลังสวน แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
โทรศัพท์ 0-2626-7507 โทรสาร 0-2626-7542
- นายทะเบียนหุ้นกู้ครั้งที่ 1/2554 : ธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย จำกัด (มหาชน)
หุ้นกู้ครั้งที่ 2/2554 และ
หุ้นกู้ครั้งที่ 2/2555 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

6.2 ข้อมูลสำคัญอื่น

ปัจจัยอื่นที่อาจมีผลกระทบต่อการตัดสินใจลงทุน

ปัจจุบันธุรกิจการบินเป็นธุรกิจที่มีการแข่งขันรุนแรง ทั้งจากสายการบินคู่แข่ง สายการบินต้นทุนต่ำ สายการบินตะวันออกกลาง และธุรกิจเช่าเหมาลำ อีกทั้งภาพรวมเศรษฐกิจของโลกซึ่งขยายตัวในอัตราที่ช้าลง การเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ และราคาน้ำมัน ภัยพิบัติทางธรรมชาติ รวมทั้งปัญหาทางการเมืองทั้งในและต่างประเทศ ที่อาจส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมและธุรกิจของบริษัทฯ ดังนั้นนักลงทุนและผู้มีส่วนได้เสียทุกท่านควรศึกษาและทำความเข้าใจในรายละเอียดเกี่ยวกับข้อมูลของบริษัทฯ และปัจจัยอื่น ๆ ที่อาจส่งผลกระทบทางตรงและ/หรือทางอ้อมต่อผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ก่อนที่จะตัดสินใจลงทุน

ส่วนที่ 2

การจัดการและการกำกับดูแลกิจการ

7. ข้อมูลหลักทรัพย์และผู้ถือหุ้น

7.1 จำนวนทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้ว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 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

7.2 รายชื่อผู้ถือหุ้นรายใหญ่

รายชื่อผู้ถือหุ้นรายใหญ่ 10 รายแรก พร้อมทั้งจำนวนหุ้นที่ถือ และสัดส่วนการถือหุ้น ณ วันที่ 18 มีนาคม 2556 มีรายละเอียดดังนี้

ลำดับที่	ชื่อผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้น สามัญ	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
1	กระทรวงการคลัง	1,113,931,061	51.03
2	กองทุนรวม วายุภักดิ์ หนึ่งใน โดย บลจ. เอ็มเอฟซี จำกัด (มหาชน)	167,757,720	7.69
3	กองทุนรวม วายุภักดิ์ หนึ่งใน โดย บลจ. กรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	167,757,720	7.69
4	บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด	51,339,498	2.35
5	กองทุนรวม ออมสิน	46,409,885	2.13
6	HSBC (SINGAPORE) NOMINEES PTE LTD	25,424,876	1.16
7	STATE STREET BANK EUROPE LIMITED	17,591,103	0.81
8	นายเอี่ยม อาชากุลเทพ	17,190,000	0.79
9	EAST FOURTEEN LIMIED-DIMENSIONAL EMER MKTS VALUE FD	14,595,611	0.67
10	นายวิชัย คุณาธนะวนิชย์	13,000,000	0.60
11	ผู้ถือหุ้นอื่น	547,774,443	25.08
	ยอดรวมทุนชำระแล้ว	2,182,771,917	100.00
	ผู้ถือหุ้นสัญชาติไทย	2,023,823,356	92.72
	ผู้ถือหุ้นสัญชาติต่างด้าว	158,948,561	7.28

กระทรวงการคลังถือหุ้นในบริษัทฯ คิดเป็น สัดส่วนร้อยละ 51.03 ของหุ้นทั้งหมดของบริษัทฯ ทำให้บริษัทฯ มีฐานะเป็นรัฐวิสาหกิจ อันจะมีผลต่อบริษัทฯ ในการทำธุรกรรมบางประเภท ได้แก่

1. บริษัทฯ ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการรัฐมนตรีในการดำเนินการลงทุนขนาดใหญ่
2. สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจะต้องเป็นผู้ตรวจสอบงบการเงินของบริษัทฯ

7.3 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, 1/2556, 2/2556

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ มีหุ้นกู้ที่ยังไม่ครบกำหนดไถ่ถอนจำนวนทั้งสิ้น 41,120,000,000 บาท 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 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	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

ชนิดของหุ้นกู้	จำนวน	อัตราดอกเบี้ยต่อปี	อายุ/ กำหนดการไถ่ถอน	ข้อมูล TRIS RATING ⁽¹⁾
ไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้				อันดับเครดิตผู้ออกหุ้นกู้)
หุ้นกู้เงินบาท ไม่มีหลักประกัน ไม่ต้องสิทธิ มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	ชุดที่ 1 ออกวันที่ 13 พฤษภาคม 2554 วงเงิน 1,555 ล้านบาท (1.555 ล้านบาท 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 ไม่ต้องสิทธิ และมีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	ชุดที่ 2 ออกวันที่ 13 พฤษภาคม 2554 วงเงิน 833 ล้านบาท (0.833 ล้านบาท 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 ไม่ต้องสิทธิ มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	ชุดที่ 3 ออกวันที่ 13 พฤษภาคม 2554 วงเงิน 2,000 ล้านบาท (2.0 ล้านบาท หน่วยละ 1,000 บาท)	ร้อยละ 3.91 จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน	อายุ 5 ปี ครบกำหนดไถ่ถอนวันที่ 13 พฤษภาคม 2559	อันดับเครดิตผู้ออกหุ้นกู้ A+
หุ้นกู้เงินบาท ไม่มีหลักประกัน ไม่ต้องสิทธิ มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	ชุดที่ 4 ออกวันที่ 13 พฤษภาคม 2554 วงเงิน 1,445 ล้านบาท (1.445 ล้านบาท หน่วยละ 1,000 บาท)	ร้อยละ 4.36 จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน	อายุ 7 ปี ครบกำหนดไถ่ถอนวันที่ 13 พฤษภาคม 2561	อันดับเครดิตผู้ออกหุ้นกู้ A+
หุ้นกู้เงินบาท ไม่มีหลักประกัน ไม่ต้องสิทธิ มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	ชุดที่ 5 ออกวันที่ 13 พฤษภาคม 2554 วงเงิน 2,167 ล้านบาท (2.167 ล้านบาท หน่วยละ 1,000 บาท)	ร้อยละ 4.62 จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน	อายุ 10 ปี ครบกำหนดไถ่ถอนวันที่ 13 พฤษภาคม 2564	อันดับเครดิตผู้ออกหุ้นกู้ A+
หุ้นกู้เงินบาท ไม่มีหลักประกัน ไม่ต้องสิทธิ ไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	ชุดที่ 1 ออกวันที่ 28 ธันวาคม 2554 วงเงิน 2,000 ล้านบาท (2.0 ล้านบาท หน่วยละ 1,000 บาท)	ร้อยละ 4.30 จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน	อายุ 5 ปี ครบกำหนดไถ่ถอนวันที่ 28 ธันวาคม 2559	อันดับเครดิตผู้ออกหุ้นกู้ A+
หุ้นกู้เงินบาท ไม่มีหลักประกัน ไม่ต้องสิทธิ ไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	ชุดที่ 1 ออกวันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2555 วงเงิน 1,000 ล้านบาท (1.0 ล้านบาท หน่วยละ 1,000 บาท)	ร้อยละ 4.41 จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน	อายุ 7 ปี ครบกำหนดไถ่ถอนวันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2562	อันดับเครดิตผู้ออกหุ้นกู้ A+
หุ้นกู้เงินบาท ไม่มีหลักประกัน ไม่ต้องสิทธิ ไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	ชุดที่ 2 ออกวันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2555 วงเงิน 2,000 ล้านบาท (2.0 ล้านบาท หน่วยละ 1,000 บาท)	ร้อยละ 4.75 จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน	อายุ 10 ปี ครบกำหนดไถ่ถอนวันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2565	อันดับเครดิตผู้ออกหุ้นกู้ A+
หุ้นกู้เงินบาท ไม่มีหลักประกัน ไม่ต้องสิทธิ ไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	ชุดที่ 1 ออกวันที่ 23 มีนาคม 2555 วงเงิน 1,500 ล้านบาท (1.5 ล้านบาท หน่วยละ 1,000 บาท)	ร้อยละ 4.98 จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน	อายุ 12 ปี ครบกำหนดไถ่ถอนวันที่ 23 มีนาคม 2567	อันดับเครดิตผู้ออกหุ้นกู้ A+
หุ้นกู้เงินบาท ไม่มีหลักประกัน ไม่ต้องสิทธิ ไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	ชุดที่ 1 ออกวันที่ 11 ตุลาคม 2555 วงเงิน 4,000 ล้านบาท (4.0 ล้านบาท หน่วยละ 1,000 บาท)	ร้อยละ 4.51 จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน	อายุ 5 ปี ครบกำหนดไถ่ถอนวันที่ 11 ตุลาคม 2560	อันดับเครดิตผู้ออกหุ้นกู้ A+

ชนิดของหุ้นกู้	จำนวน	อัตราดอกเบี้ยต่อปี	อายุ/ กำหนดการไถ่ถอน	ข้อมูล TRIS RATING ⁽¹⁾
หุ้นกู้เงินบาท ไม่มีหลักประกัน ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	ชุดที่ 2 ออกวันที่ 11 ตุลาคม 2555 วงเงิน 1,500 ล้านบาท (1.5 ล้านหน่วย หน่วยละ 1,000 บาท)	ร้อยละ 4.70 จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน	อายุ 7 ปี ครบกำหนดไถ่ถอนวันที่ 11 ตุลาคม 2562	อันดับเครดิตผู้ออกหุ้นกู้ A+
หุ้นกู้เงินบาท ไม่มีหลักประกัน ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	ชุดที่ 3 ออกวันที่ 11 ตุลาคม 2555 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+
หุ้นกู้เงินบาท ไม่มีหลักประกัน ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	ชุดที่ 1 ออกวันที่ 16 พฤษภาคม 2556 วงเงิน 5,000 ล้านบาท (5.0 ล้านหน่วย หน่วยละ 1,000 บาท)	ร้อยละ 4.18 จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน	อายุ 5 ปี ครบกำหนดไถ่ถอนวันที่ 16 พฤษภาคม 2561	อันดับเครดิตผู้ออกหุ้นกู้ A+
หุ้นกู้เงินบาท ไม่มีหลักประกัน ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	ชุดที่ 1 ออกวันที่ 30 สิงหาคม 2556 วงเงิน 1,250 ล้านบาท (1.25 ล้านหน่วย หน่วยละ 1,000 บาท)	ร้อยละ 4.58 จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน	อายุ 5 ปี ครบกำหนดไถ่ถอนวันที่ 11 ตุลาคม 2561	อันดับเครดิตผู้ออกหุ้นกู้ A+
หุ้นกู้เงินบาท ไม่มีหลักประกัน ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	ชุดที่ 2 ออกวันที่ 30 สิงหาคม 2556 วงเงิน 1,250 ล้านบาท (1.25 ล้านหน่วย หน่วยละ 1,000 บาท)	ร้อยละ 4.88 จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน	อายุ 7 ปี ครบกำหนดไถ่ถอนวันที่ 11 ตุลาคม 2563	อันดับเครดิตผู้ออกหุ้นกู้ A+
หุ้นกู้เงินบาท ไม่มีหลักประกัน ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	ชุดที่ 3 ออกวันที่ 30 สิงหาคม 2556 วงเงิน 1,500 ล้านบาท (1.50 ล้านหน่วย หน่วยละ 1,000 บาท)	ร้อยละ 5.16 จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน	อายุ 10 ปี ครบกำหนดไถ่ถอนวันที่ 11 ตุลาคม 2566	อันดับเครดิตผู้ออกหุ้นกู้ A+

หมายเหตุ : ⁽¹⁾ อ้างอิงจากข้อมูลการจัดอันดับเครดิตที่จัดทำโดยบริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด เมื่อวันที่ 7 มีนาคม 2556

7.4 นโยบายการจ่ายเงินปันผล

คณะกรรมการบริษัทฯ อาจเสนอให้บริษัทฯ จ่ายเงินปันผลประจำปี โดยการจ่ายเงินปันผลต้องได้รับอนุมัติจากที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้น ปัจจุบัน คณะกรรมการบริษัทฯ มีนโยบายที่จะเสนอให้ผู้ถือหุ้นพิจารณาจ่ายเงินปันผลประจำปีในอัตราไม่ต่ำกว่าร้อยละ 25 ของกำไรสุทธิก่อนผลกำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ จากงบการเงินรวมทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับแผนการลงทุน ความจำเป็นและความเหมาะสมอื่น ๆ ในอนาคต

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

8. โครงสร้างการจัดการ

8.1 คณะกรรมการบริษัท

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

รายชื่อกรรมการ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 และการเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการบริษัท ประจำปี 2556

รายชื่อและตำแหน่งคณะกรรมการบริษัท		การเข้าร่วมประชุม คณะกรรมการบริษัท / จำนวนครั้งที่มีการประชุม (ครั้ง)	ช่วงระยะเวลา การดำรงตำแหน่ง
1. นายอำพน กิตติอำพน	ประธานกรรมการ	15/15	27 เม.ย. 54 - เม.ย. 57
2. นายอาร์ฟงศ์ ภูษอม	รองประธานกรรมการ	13/15	25 เม.ย. 55 - เม.ย. 58
3. นายคณิศ แสงสุพรรณ	กรรมการ	14/15	24 เม.ย. 56 - เม.ย. 59
4. นายจตุรินทร์ ภิรมย์ภักดี	กรรมการ	10/15	11 พ.ย. 54 - เม.ย. 57
5. นายธีรศักดิ์ สุวรรณยศ	กรรมการ	15/15	27 เม.ย. 54 - เม.ย. 57
6. พลอากาศเอก ประจิน จั่นตอง	กรรมการ	5/15	24 เม.ย. 56 - เม.ย. 59
7. นายวีระวงศ์ จิตต์มิตรภาพ	กรรมการ	13/15	24 เม.ย. 56 - เม.ย. 59
8. พลอากาศเอก สถิตย์พงษ์ สุขวิมล	กรรมการ	2/15	25 เม.ย. 55 - เม.ย. 58
9. นายสุธรรม ศิริทิพย์สาคร	กรรมการ	12/15	13 พ.ย. 55 - เม.ย. 57
10. พลอากาศเอก ม.ล. สุปรีชา กมลลาสน์	กรรมการ	15/15	25 เม.ย. 55 - เม.ย. 58
11. พลตำรวจเอก อุดุลย์ แสงสิงแก้ว	กรรมการ	9/15	18 ม.ค. 56 - เม.ย. 58
12. นายสมชัย ศิริวัฒน์โชค	กรรมการ	-	20 ธ.ค. 56 - เม.ย. 59
13. นายพงษ์ภาณุ เศวตรุนทร์	กรรมการ	-	20 ธ.ค. 56 - เม.ย. 58
14. นายอรรถพล ใหญ่สว่าง	กรรมการ	-	20 ธ.ค. 56 - เม.ย. 59
15. นายสรจักร เกษมสุวรรณ	กรรมการ	15/15	13 พ.ย. 55 - 31 ธ.ค. 56
16. นายวรเดช หาญประเสริฐ	อดีตกรรมการ	-	11 พ.ย. 54 - 31 ธ.ค. 55
17. พลตำรวจเอก พงศพัศ พงษ์เจริญ	อดีตกรรมการ	1/1	13 พ.ย. 55 - 15 ม.ค. 56
18. นายอภิพร ภาษวิธาน	อดีตกรรมการ	4/4	28 เม.ย. 53 - 24 เม.ย. 56
19. พลตำรวจเอก วิเชียร พจน์โพธิ์ศรี	อดีตกรรมการ	9/10	18 ม.ค. 56 - 30 ก.ย. 56
20. นายศิลปชัย จารุเกษมรัตน์	อดีตกรรมการ	9/13	25 เม.ย. 55 - 29 ต.ค. 56
21. นายจุลสิงห์ วสันตสิงห์	อดีตกรรมการ	12/14	24 เม.ย. 56 - 17 พ.ย. 56

หมายเหตุ : รายละเอียดของการดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการชุดย่อย โปรดดูที่ตารางคำตอบแทนคณะกรรมการบริษัท

: อดีตกรรมการ หมายถึง กรรมการบริษัท ที่พ้นวาระก่อนวันที่ 31 ธันวาคม 2556

: ไม่มีกรรมการท่านใดถือครองหุ้นของบริษัท

8.2 เจ้าหน้าที่บริหาร

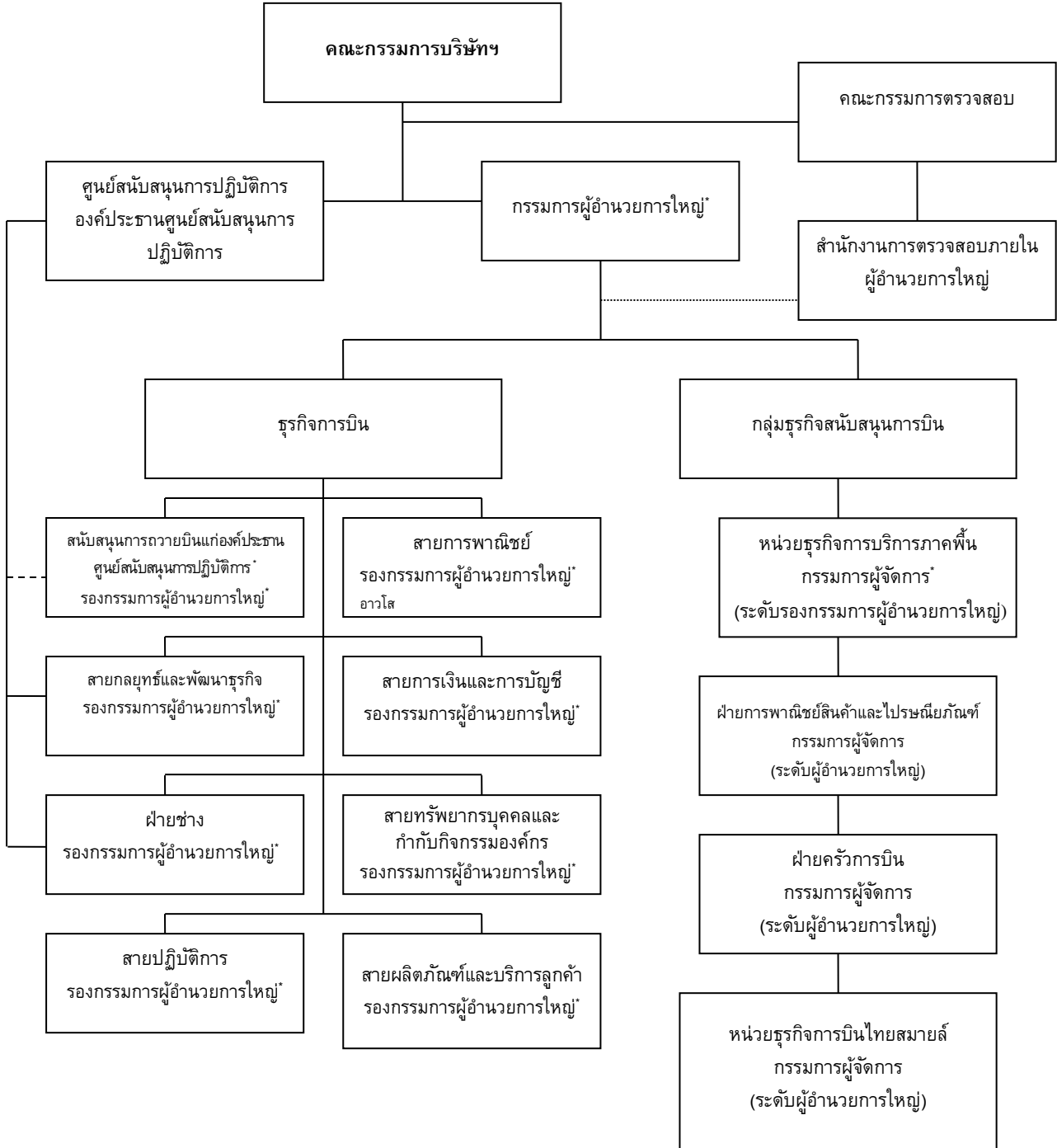
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ มีตำแหน่งเจ้าหน้าที่ระดับบริหาร*จำนวนทั้งสิ้น 13 ตำแหน่ง ประกอบด้วย กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ 1 ตำแหน่ง ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่อาวุโส 1 ตำแหน่ง ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ 8 ตำแหน่ง และผู้อำนวยการใหญ่สายการบัญชีหรือการเงิน 3 ตำแหน่ง ประกอบด้วย

รายชื่อเจ้าหน้าที่บริหาร	ตำแหน่ง
1. นายสรจักร เกษมสุวรรณ	กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
2. นายโชคชัย ปัญญารงค์	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่อาวุโส สายการพาณิชย์
3. นายปานทิต ชนะภัย	กรรมการผู้จัดการหน่วยธุรกิจการบริการภาคพื้น ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
4. เรืออากาศเอก มนต์รี จำเรียง	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายช่าง
5. นาวาอากาศตรี อัมภฎาฐ วัฒนางกูร	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สนับสนุนการถวายนบิน แก่องค์ประธานศูนย์สนับสนุนการปฏิบัติการ
6. นายดอนุช บุนนาค	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายผลิตภัณฑ์และบริการลูกค้า
7. นายนิรุฒ มณีพันธ์	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายทรัพยากรบุคคล และกำกับกิจกรรมองค์กร
8. นายธีรพล โชติชนาภิบาล	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายกลยุทธ์และพัฒนาธุรกิจ
9. นางวสุกานต์ วิศาลสวัสดิ์	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการเงินและการบัญชี
10. ร้อยโท อธิศักดิ์ พัดชื่นใจ	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายปฏิบัติการ
11. นายธงชัย สิงห์กุล	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบัญชีการเงิน
12. นางซาริตา ลีลายุทธ	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบัญชีบริหารและงบประมาณ
13. นายรัช ตันตนั้นตา	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายการเงินองค์กร

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

โครงสร้างการบริหารจัดการ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 โครงสร้างการจัดการของบริษัท ประกอบด้วยคณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการ ชูดย่อย และเจ้าหน้าที่บริหาร ตามโครงสร้างสายการบริหารงาน ดังนี้



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

8.3 เลขานุการบริษัท

คณะกรรมการบริษัท เล็งเห็นถึงความสำคัญของบทบาทและหน้าที่ของเลขานุการบริษัท และได้ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2551 มาตรา 89/15 ซึ่งกำหนดให้คณะกรรมการต้องจัดให้มีเลขานุการบริษัท รับผิดชอบดำเนินการในนามบริษัท หรือคณะกรรมการ โดยบริษัท ได้แต่งตั้งให้ นางสุวิมล บัวเลิศ ผู้อำนวยการใหญ่สำนักเลขานุการบริษัท เป็นเลขานุการบริษัท และทำหน้าที่เป็นเลขานุการคณะกรรมการบริษัท

8.4 ค่าตอบแทนกรรมการและเจ้าหน้าที่บริหาร

(1) ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน

ค่าตอบแทนกรรมการบริษัท

ที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2555 เมื่อวันที่ 25 เมษายน 2555 ได้มีมติกำหนดค่าตอบแทนกรรมการบริษัท สำหรับช่วงวันที่ 1 พฤษภาคม 2555 ถึงวันที่ 30 เมษายน 2556 และเงินรางวัลประจำปี 2555 ในส่วนของค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน ดังนี้

1. ให้กรรมการบริษัท ได้รับค่าตอบแทนคนละ 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 ได้รับค่าตอบแทนเพิ่มเป็นเบี้ยประชุมคนละ 10,000 บาทต่อครั้ง หากในเดือนใด กรรมการ อนุกรรมการ และคณะทำงานชุดใดมีการประชุมเกินกว่า 1 ครั้ง คงให้ได้รับเบี้ยประชุมคนละ 10,000 บาทเท่านั้น

3. คณะกรรมการตรวจสอบ (Audit Committee) ให้ได้รับค่าตอบแทนเป็นรายเดือนเท่ากับ เบี้ยประชุมกรรมการบริษัท โดยที่ในเดือนใดไม่มีการประชุมคงให้ได้รับค่าตอบแทนด้วย

4. ให้คณะกรรมการบริษัท ได้รับเงินรางวัลประจำปี (Bonus) โดยคำนวณจากอัตราร้อยละ 0.2 ของกำไรสุทธิก่อนผลกำไร/ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจากงบการเงินรวม ทั้งนี้ ในวงเงินรวมไม่เกิน 30 ล้านบาท และให้ใช้อัตราดังกล่าวสำหรับการคำนวณเงินรางวัลประจำปีในปีต่อไป

สำหรับช่วงวันที่ 1 พฤษภาคม 2556 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2556 ให้ประธานกรรมการตรวจสอบได้รับค่าตอบแทนสูงกว่ากรรมการในอัตราร้อยละยี่สิบห้า

ตารางแสดงค่าตอบแทนสำหรับกรรมการและเจ้าหน้าที่บริหารของบริษัท ในปี 2556 สิ้นสุดวันที่

31 ธันวาคม 2556

หน่วย : ล้านบาท

คณะกรรมการ	จำนวน (ราย)	ค่าตอบแทนรวมเบี้ยประชุม และเงินรางวัลประจำปี
คณะกรรมการบริษัท	21	21.34 ¹⁾
คณะกรรมการตรวจสอบ ²⁾	3	1.09

หมายเหตุ : ¹⁾ ค่าตอบแทนรวมเบี่ยประชุม สำหรับคณะกรรมการบริษัท ค่าเบี่ยประชุมสำหรับคณะกรรมการชุดย่อย
และเงินรางวัลประจำปี 2555 (ไม่รวมคณะกรรมการตรวจสอบ)

²⁾ ค่าตอบแทนสำหรับกรรมการตรวจสอบ

ตารางแสดงผลตอบแทนคณะกรรมการบริษัท ประจำปี 2556

รายชื่อและตำแหน่งของคณะกรรมการบริษัท			ค่าตอบแทนรวมเบี้ยประชุมคณะกรรมการบริษัท (บาท)	เบี้ยประชุมกรรมการชุดย่อย (บาท)	เงินรางวัลประจำปี(โบนัส) จากผลประกอบการ ปี 2555 (บาท)	รวมผลตอบแทน (บาท)
				ค่าตอบแทนคณะกรรมการตรวจสอบ (บาท)		
1. นายอำพน	กิตติอำพน	ประธานกรรมการบริษัท กรรมการอิสระ ประธานอนุกรรมการขับเคลื่อนโครงการจัดตั้งการบินไทยสมายล์เป็นบริษัทย่อย	1,050,000.00	70,000.00	506,822.08	1,626,822.08
2. นายอารีพงศ์	ภูษุม	รองประธานกรรมการบริษัท กรรมการอิสระ กรรมการบริหาร ประธานกรรมการประเมินผลการดำเนินการปฏิบัติงานของผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ประธานกรรมการสรรหากำหนดค่าตอบแทนและพัฒนาบุคลากร	971,250.00	80,000.00	436,614.76	1,487,864.76
3. นายคณิต	แสงสุพรรณ	กรรมการบริษัท กรรมการอิสระ ประธานกรรมการบริหาร กรรมการประเมินผลการดำเนินการปฏิบัติงานของผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ กรรมการพัฒนารายได้และควบคุมค่าใช้จ่าย อนุกรรมการขับเคลื่อนโครงการจัดตั้งการบินไทยสมายล์เป็นบริษัทย่อย	960,000.00	340,000.00	405,457.66	1,705,457.66

รายชื่อและตำแหน่งของคณะกรรมการบริษัท		คำตอบแทนรวมเบี้ยประชุมคณะกรรมการบริษัท (บาท)	เบี้ยประชุมกรรมการชุดย่อย (บาท)	เงินรางวัลประจำปี(โบนัส) จากผลประกอบการ ปี 2555 (บาท)	รวมผลตอบแทน (บาท)
			คำตอบแทนคณะกรรมการตรวจสอบ (บาท)		
	กรรมการสรรหากำหนดคำตอบแทนและพัฒนาบุคลากร รองประธานอนุกรรมการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน				
4. นายจตุรินทร์ ภิรมย์ภักดี กรรมการอิสระ	กรรมการบริษัท	870,000.00	80,000.00	405,457.66	1,715,457.66
	กรรมการตรวจสอบ กรรมการประเมินผลการดำเนินการปฏิบัติงานของผู้ดำรงตำแหน่ง กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ กรรมการส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม		360,000.00		
5. นายธีรศักดิ์ สุวรรณยศ	กรรมการบริษัท กรรมการบริหาร ประธานกรรมการบริหารเงินสดคงเหลือและบริหารอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ประธานกรรมการด้านพัฒนารายได้และควบคุมค่าใช้จ่าย อนุกรรมการขับเคลื่อนโครงการจัดตั้งการบินไทยสมายล์เป็นบริษัทย่อย ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง กรรมการธรรมาภิบาล รองประธานอนุกรรมการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน	960,000.00	400,000.00	405,457.66	1,765,457.66
6. พลอากาศเอก ประจิน จั่นตอง	กรรมการบริษัท	561,666.67	80,000.00	-	641,666.67

รายชื่อและตำแหน่งของคณะกรรมการบริษัท		ค่าตอบแทนรวมเบี้ยประชุมคณะกรรมการบริษัท (บาท)	เบี้ยประชุมกรรมการชุดย่อย (บาท)	เงินรางวัลประจำปี(โบนัส) จากผลประกอบการ ปี 2555 (บาท)	รวมผลตอบแทน (บาท)
			ค่าตอบแทนคณะกรรมการตรวจสอบ (บาท)		
กรรมการอิสระ	ประธานกรรมการเพื่อกำกับดูแลนโยบายด้านการซ่อมบำรุงและการปฏิบัติการ กรรมการบริหารความเสี่ยง				
7. นายวีระวงศ์ จิตต์มิตรภาพ	กรรมการบริษัท กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ กรรมการพิจารณากำกับดูแลรูปคดีที่มีความสำคัญต่อบริษัท กรรมการธรรมาภิบาล กรรมการด้านกฎหมาย กรรมการส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม	930,000.00	190,000.00 360,000.00	405,457.66	1,885,457.66
8. พลอากาศเอก สติชัยพงษ์ สุขวิมล	กรรมการบริษัท กรรมการอิสระ กรรมการธรรมาภิบาล รองประธานกรรมการสรรหากำหนดค่าตอบแทนและพัฒนาบุคลากร กรรมการประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ดำรงตำแหน่ง กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ กรรมการเพื่อกำกับดูแลนโยบายด้านการซ่อมบำรุงและการปฏิบัติการ	630,000.00	20,000.00	405,457.66	1,055,457.66
9. นายสุธรรม ศิริทิพย์สาคร	กรรมการบริษัท	870,000.00	230,000.00	54,282.58	1,154,282.58

รายชื่อและตำแหน่งของคณะกรรมการบริษัทฯ		ค่าตอบแทนรวมเบี้ยประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ (บาท)	เบี้ยประชุมกรรมการชุดย่อย (บาท)	เงินรางวัลประจำปี(โบนัส) จากผลประกอบการ ปี 2555 (บาท)	รวมผลตอบแทน (บาท)
			ค่าตอบแทนคณะกรรมการตรวจสอบ (บาท)		
	กรรมการอิสระ กรรมการบริหาร กรรมการด้านพัฒนารายได้และควบคุมค่าใช้จ่าย อนุกรรมการขับเคลื่อนโครงการจัดตั้งการบินไทยสมายล์เป็นบริษัทย่อย กรรมการสรรหากำหนดค่าตอบแทนและพัฒนาบุคลากร				
10. พลอากาศเอก ม.ล. สุปรীชา กมลาศน์	กรรมการบริษัทฯ กรรมการอิสระ กรรมการบริหาร กรรมการด้านพัฒนาทรัพยากรบุคคลและโครงสร้างองค์กร กรรมการเพื่อกำกับดูแลนโยบายด้านการซ่อมบำรุงและการปฏิบัติการ กรรมการบริหารความเสี่ยง รักษาการแทนประธานกรรมการกิจการสัมพันธ์	960,000.00	230,000.00	405,457.66	1,595,457.66
11. พลตำรวจเอก อดุลย์ แสงสิงแก้ว	กรรมการบริษัทฯ กรรมการอิสระ กรรมการเพื่อกำกับดูแลนโยบายด้านการซ่อมบำรุงและการปฏิบัติการ ประธานกรรมการธรรมาภิบาล กรรมการส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม	872,580.65	30,000.00	-	902,580.65

รายชื่อและตำแหน่งของคณะกรรมการบริษัท			ค่าตอบแทนรวมเบี้ยประชุมคณะกรรมการบริษัท (บาท)	เบี้ยประชุมกรรมการชุดย่อย (บาท)	เงินรางวัลประจำปี(โบนัส) จากผลประกอบการ ปี 2555 (บาท)	รวมผลตอบแทน (บาท)
				ค่าตอบแทนคณะกรรมการตรวจสอบ (บาท)		
12. นายสรจักร เกษมสุวรรณ	กรรมการบริษัท กรรมการบริหาร กรรมการกิจการสัมพันธ์	560,000.00	140,000.00	54,282.58	754,282.58	
13. พลตำรวจเอก พงศพัศ พงษ์เจริญ	อดีตรกรรมการบริษัท	54,193.55	-	54,282.58	108,476.13	
14. นายอภิพร ภาษวิธาน	อดีตรกรรมการบริษัท อดีตรกรรมการบริหาร อดีตรกรรมการประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ อดีตรกรรมการส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม อดีตนุกรรมการขับเคลื่อนโครงการจัดตั้งการบินไทยสมายล์เป็นบริษัทย่อย อดีตรกรรมการสรรหากำหนดค่าตอบแทนและพัฒนาบุคลากร	310,000.00	130,000.00	405,457.66	845,457.66	
15. พลตำรวจเอก วิเชียร พจน์โพธิ์ศรี	อดีตรกรรมการบริษัท อดีตรกรรมการบริหาร อดีตรประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง อดีตรกรรมการส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม	662,580.65	90,000.00	-	752,580.65	
16. นายติลปชัย จารุเกษมรัตน์	อดีตรกรรมการบริษัท อดีตรกรรมการพัฒนาทรัพยากรบุคคลและโครงสร้างองค์กร	770,000.00	180,000.00	384,409.31	1,334,409.31	

รายชื่อและตำแหน่งของคณะกรรมการบริษัท		ค่าตอบแทนรวมเบี้ยประชุมคณะกรรมการบริษัท (บาท)	เบี้ยประชุมกรรมการชุดย่อย (บาท)	เงินรางวัลประจำปี(โบนัส) จากผลประกอบการ ปี 2555 (บาท)	รวมผลตอบแทน (บาท)
			ค่าตอบแทนคณะกรรมการตรวจสอบ (บาท)		
	อดีตกรรมการบริหารความเสี่ยง อดีตประธานกรรมการกิจการสัมพันธ์ อดีตกรรมการธรรมาภิบาล				
17. นายจุลสิงห์	วสันตสิงห์	869,583.33	160,000.00	456,139.87	1,851,973.20
	อดีตรองประธานกรรมการบริษัท อดีตประธานกรรมการตรวจสอบ อดีตประธานกรรมการพิจารณากำกับดูแลรูปคดีที่มีความสำคัญต่อบริษัท อดีตประธานกรรมการด้านกฎหมาย		366,250.00		
18. นายปิยสวัสดิ์	อัมระนันท์	-	-	190,542.94	190,542.94
19. นายวรเดช	หาญประเสริฐ	-	-	405,457.66	405,457.66
20. พลตำรวจเอก เปรี้ยวพันธ์	ดามาพงศ์	-	-	321,956.65	321,956.65
21. นายประดิษฐ	สินชวณรงค์	-	-	329,018.92	329,018.92

หมายเหตุ : อดีตประธานกรรมการ อดีตรองประธานกรรมการ และอดีตกรรมการ หมายถึง กรรมการ ที่พ้นวาระก่อนวันที่ 31 ธันวาคม 2556

(2) คำตอบแทนอื่น ๆ

สิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสาร

คณะกรรมการบริษัทฯ

ตามระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการให้สิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารแก่กรรมการบริษัทและอดีตรกรรมการบริษัท พ.ศ. 2554 กำหนดให้กรรมการบริษัทฯ ได้รับสิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารให้เปล่า ไป-กลับ ในเส้นทางต่างประเทศ 10 ใบต่อปี ในประเทศ 10 ใบต่อปีในชั้นธุรกิจ ซึ่งลดลงจากเดิมที่เคยให้สิทธิประโยชน์ในชั้นสูงสุด (First Class) ทั้งนี้ หากมีที่นั่งว่างในชั้นสูงสุดสามารถเดินทางในชั้นดังกล่าวได้ โดยให้นำสิทธิประโยชน์ดังกล่าวไปใช้ตามความเหมาะสม โดยกรรมการจะได้รับสิทธินี้ในขณะดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทฯ เท่านั้น

เจ้าหน้าที่บริหาร

เจ้าหน้าที่บริหารของบริษัทรวมทั้งคู่สมรสและบุตร จะได้รับบัตรโดยสารแบบสำรองที่นั่งได้ตามระเบียบบริษัทฯ ที่กำหนด

กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บริษัทฯ ได้จัดระเบียบจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพเมื่อวันที่ 26 มิถุนายน 2535 ซึ่งภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ บริษัทฯ จ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนในอัตราร้อยละ 9 ของเงินเดือนค่าจ้างสำหรับพนักงานที่มีอายุงานไม่เกิน 20 ปี และในอัตราร้อยละ 10 ของเงินเดือนค่าจ้างสำหรับพนักงานที่มีอายุงาน 20 ปีขึ้นไป โดยพนักงานจ่ายเงินสะสมในอัตราไม่ต่ำกว่าร้อยละ 2 ของเงินเดือนค่าจ้าง แต่ไม่เกินอัตราที่บริษัทฯ จ่ายสมทบ

กองทุนบำเหน็จพนักงาน

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

พนักงานที่อยู่ในกองทุนบำเหน็จ จะต้องมียุงานไม่ต่ำกว่า 3 ปี จึงจะมีสิทธิได้รับเงินบำเหน็จตามอายุงาน เมื่อพ้นสภาพจากการเป็นพนักงานที่มีสิทธิได้รับเงินบำเหน็จตามระเบียบบริษัทฯ ตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2535 ที่บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพแล้ว พนักงานที่เข้าทำงานหลังจากนี้จะสามารถเข้าเป็นสมาชิกกองทุนสำรองเลี้ยงชีพได้อย่างเดียว และไม่สามารถเข้าเป็นสมาชิกกองทุนบำเหน็จพนักงาน กองทุนบำเหน็จพนักงานจึงไม่มีสมาชิกเพิ่มตั้งแต่วันเริ่มจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพและเงินบำเหน็จที่ให้แก่เจ้าหน้าที่บริหารในปี 2556 สิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2556

หน่วย : ล้านบาท

	จำนวน (ราย)	จำนวนเงิน (ล้านบาท)
เจ้าหน้าที่บริหาร	13	3.27

หมายเหตุ : * เจ้าหน้าที่บริหารจำนวน 13 รายรวมเจ้าหน้าที่บริหารที่เกษียณอายุและลาออกก่อนวันที่ 31 ธันวาคม 2556

8.5 บุคลากร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ มีพนักงานจำนวน 25,323 คน โดยทั่วไป พนักงานของบริษัทฯ จะสิ้นสุดสภาพการเป็นพนักงานเมื่อสิ้นสุดรอบปีงบประมาณของทางการ (วันที่ 30 กันยายน) ที่พนักงานนั้นมีอายุครบ 60 ปีบริบูรณ์ บริษัทฯ มีข้อจำกัดตามแนวปฏิบัติภายในบางประการเกี่ยวกับมาตรการที่จะนำมาใช้ในการดำเนินการลดจำนวนพนักงานเพื่อการเพิ่ม

ประสิทธิภาพในการดำเนินงาน หรือลดต้นทุน ทั้งนี้ แนวปฏิบัติภายในของบริษัทฯ ได้กำหนดให้สอดคล้องกับกฎหมายแรงงานของประเทศไทย ซึ่งมีบทบัญญัติเกี่ยวกับการจ้างแรงงานและการเลิกจ้างพนักงาน ตลอดจนการเกษียณอายุการทำงาน

ตารางแสดงจำนวนพนักงานแยกตามสถานที่ปฏิบัติงานและหน้าที่ ณ วันที่ที่แสดงไว้

	จำนวนพนักงาน (คน)		
	ปี 2556	ปี 2555	ปี 2554
จำนวนพนักงานทั้งหมด	25,323	25,412	25,856
แบ่งตามสถานที่ปฏิบัติงาน			
▪ กรุงเทพฯ	22,172	22,209	22,567
▪ สถานที่อื่นในประเทศไทย	1,588	1,607	1,642
▪ ต่างประเทศ	1,563	1,596	1,647
แบ่งตามหน้าที่			
▪ ลูกเรือบนเที่ยวบิน			
- นักบิน	1,279	1,252	1,433
- พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน	6,187	6,094	6,186
▪ ฝ่ายช่าง	4,371	4,336	4,401
▪ สายการพาณิชย์	1,763	1,801	1,850
▪ หน่วยธุรกิจการบริการภาคพื้น	177	5,366	5,333
▪ ฝ่ายบริการลูกค้าภาคพื้น	2,644	-	3,108
▪ ฝ่ายบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น	2,132	-	2,225
▪ ฝ่ายครัวการบิน	1,884	1,926	1,956
▪ ฝ่ายการพาณิชย์สินค้าและไปรษณียภัณฑ์	1,617	1,645	1,679
▪ ฝ่ายอื่นๆ	3,269	2,992	3,018

ตารางแสดงผลตอบแทนที่เป็นตัวเงินที่จ่ายให้แก่พนักงานตามปีหรือรอบระยะเวลาที่แสดงไว้

หน่วย : ล้านบาท

ผลตอบแทนที่เป็นตัวเงินแก่พนักงาน	ปี 2556	ปี 2555	ปี 2554
พนักงานทั่วไป	22,548	21,619	21,841
นักบิน	6,098	8,627	5,624
พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน	8,985	5,735	8,591
รวม	37,631	35,981	36,056

นโยบายการพัฒนาพนักงาน

ค่าใช้จ่ายในการพัฒนาพนักงาน

หน่วย : ล้านบาท

รายการในการพัฒนาพนักงาน	ปี 2556	ปี 2555	ปี 2554
รายการในการพัฒนาพนักงานทั่วไป	93	98	90
รายการในการพัฒนานักบิน	438	455	659
รายการในการพัฒนาพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน	4	8	14
รวม	535	561	763

แนวทางด้านแรงงานสัมพันธ์ของบริษัทฯ

บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะส่งเสริมแรงงานสัมพันธ์ที่ดีระหว่างนายจ้างและลูกจ้าง เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการบริหารจัดการให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ.2543 โดยบริษัทฯ ใช้ระบบการปรึกษาหารือร่วมกันในรูปแบบของคณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ โดยมีการตั้งคณะกรรมการขึ้นตามที่กฎหมายกำหนด และให้มีการประชุมร่วมกันอย่างน้อยเดือนละหนึ่งครั้ง โดยมีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาให้ความเห็นเกี่ยวกับการปรับปรุงประสิทธิภาพในการดำเนินงานของบริษัทฯ ตลอดจนส่งเสริมและพัฒนาแรงงานสัมพันธ์ หาทางปรองดองและระงับข้อขัดแย้งในบริษัทฯ พิจารณาปรับปรุงระเบียบข้อบังคับในการทำงาน อันเป็นประโยชน์ต่อนายจ้าง ลูกจ้าง และบริษัทฯ ร่วมกันปรึกษาหารือเพื่อแก้ไขปัญหาตามคำร้องทุกข์ของลูกจ้าง หรือสหภาพแรงงานฯ รวมถึงการร้องทุกข์ที่เกี่ยวกับการลงโทษทางวินัย ตลอดจนปรึกษาหารือเพื่อพิจารณาปรับปรุงสภาพการจ้าง เป็นต้น ซึ่งจากการประชุมคณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ที่ผ่านมา แม้ว่าจะมีการยื่นข้อเรียกร้องตามกฎหมายบ้างก็ตาม แต่ก็สามารถเจรจาทำความเข้าใจและตกลงกันได้ด้วยดีเสมอมาตามกระบวนการและขั้นตอนที่กฎหมายกำหนด อีกทั้ง บริษัทฯ ได้ให้ความร่วมมือให้การสนับสนุนในกิจกรรมต่าง ๆ ของลูกจ้างอย่างต่อเนื่องเสมอมา

แนวทางด้านการคุ้มครองแรงงาน

บริษัทฯ เห็นถึงความสำคัญและคำนึงถึงความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานของพนักงาน เนื่องจากลักษณะงานที่มีความแตกต่างกันในแต่ละสายงาน จึงจัดให้มีคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อมในการทำงาน โดยมีการคัดสรรจากฝ่ายบริหารและฝ่ายลูกจ้างหน่วยต่าง ๆ ของบริษัทฯ ร่วมกันเป็นกรรมการเพื่อพิจารณาหาแนวทางและดำเนินการให้ถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนด รวมถึง ร่วมกันตรวจสอบและจัดหาอุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้ต่าง ๆ เพื่อให้การปฏิบัติงานเป็นไปด้วยความสะดวก รวดเร็วและมีความปลอดภัยสูงสุด เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุหรือภัยอันตรายที่เกิดขึ้นได้กับพนักงานของบริษัทฯ อีกทั้ง มีการรณรงค์ให้พนักงานได้ทราบถึงกระบวนการที่บริษัทฯ ได้ดำเนินการให้ความคุ้มครองแรงงาน และดูแลให้การรักษาพยาบาลกับพนักงาน ตามที่กฎหมายกำหนดไว้ ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงประโยชน์และความสำคัญของทรัพยากรบุคคลเป็นสำคัญ

9. การกำกับดูแลกิจการ

การปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เป็นรัฐวิสาหกิจที่ใหญ่เป็นอันดับต้นๆ ของประเทศ ธุรกิจของบริษัทฯ นับเป็นกลไกหนึ่งที่ใช้ในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ เป็นที่ทราบกันดีว่า การดำเนินธุรกิจที่ยึดมั่นในหลักธรรมาภิบาล และหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี พร้อมทั้งมีความรับผิดชอบต่อสังคม เป็นวิถีทางที่จะทำให้ธุรกิจเป็นที่ยอมรับ และได้รับความเชื่อมั่นในสังคม ดังนั้น บริษัทฯ จึงยึดมั่นในหลักธรรมาภิบาล และหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีที่กำหนดในตลาดหลักทรัพย์ อีกทั้งยังมีแนวปฏิบัติที่ดีซึ่งสอดคล้องกับหลักเกณฑ์ของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

คณะกรรมการบริษัทฯ ให้ความสำคัญกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยตระหนักถึงความสำคัญของกระบวนการในการจัดการ ควบคุมดูแล และตรวจสอบโครงสร้างธุรกิจที่ชัดเจน ด้วยความรอบคอบรัดกุม ซึ่งเป็นส่วนสำคัญที่นักลงทุน ผู้ถือหุ้นทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศจะตัดสินใจในการเลือกลงทุนในบริษัทนั้นๆ หรือไม่ ดังนั้นบริษัทฯ จึงปรับเปลี่ยนด้านการบริหารจัดการองค์กรเป็นแบบบูรณาการ ด้วยการพัฒนาระบบสารสนเทศ ระบบทรัพยากรบุคคล ระบบการเงินและการบัญชี ให้มีความทันสมัย สามารถรายงานผลได้อย่างรวดเร็ว เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน โดยมุ่งเน้นการสร้างประโยชน์สูงสุดให้แก่ลูกค้า ผู้ถือหุ้น และผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วน

จากผลการดำเนินการตามหลักธรรมาภิบาลและหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ทำให้บริษัทฯ ได้รับการประเมินจากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ในระดับ “ดีมาก” อย่างต่อเนื่อง นับตั้งแต่ ปี 2549 ติดต่อกันเป็นเวลา 6 ปี และในระดับ “ดีเลิศ” ต่อเนื่องจากปี 2555 รวมระยะเวลา 2 ปี

9.1 นโยบายเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการที่ดี

บริษัทฯ ได้ตระหนักและเล็งเห็นถึงความสำคัญของหลักธรรมาภิบาลและหลักการกำกับกิจการที่ดี ดังนั้น บริษัทฯ จึงปลูกฝังหลักการดังกล่าวในสำนึกและพฤติกรรมของคณะกรรมการบริษัทฯ ฝ่ายบริหาร และพนักงาน เพื่อให้การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ มีการเจริญเติบโตอย่างมั่นคงและยั่งยืน

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 ความถูกต้องของรายงานและการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง ภายใต้การกำกับดูแลและความคุ้มครองภายในที่ดี

4. ด้านผู้ปฏิบัติงาน

- ให้ความสำคัญ สนับสนุน ผลักดัน การพัฒนาทรัพยากรบุคคล การสร้างความผูกพันองค์กร และการสืบทอดตำแหน่งอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง
- มุ่งมั่นที่จะสร้างบรรยากาศในการทำงานที่ดึงดูดและรักษาพนักงานที่มีคุณภาพ พร้อมจัดให้มีการพัฒนาความสามารถและทักษะที่จำเป็น เพื่อให้พนักงานพัฒนาศักยภาพ และสามารถทำงานอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด
- 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 และจัดให้มีหน่วยงานประชาสัมพันธ์และหน่วยงานนักกลทุนสัมพันธ์ทำหน้าที่เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารทั่วไปเกี่ยวกับบริษัทฯ ให้สาธารณชนได้รับทราบ อีกทั้ง ผู้ปฏิบัติงานจะต้องไม่มีผลประโยชน์ส่วนตน ในการปฏิบัติหน้าที่หรือละเว้นการดำเนินการใดๆ ในลักษณะที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์กับบริษัทฯ ไม่ใช่ข้อมูลแสวงหาผลประโยชน์เพื่อตนเองหรือผู้อื่น ตลอดจนผู้ปฏิบัติงานต้องไม่รับตำแหน่งกรรมการหรือที่ปรึกษาให้แก่บริษัท หรือบุคคลใดๆ ซึ่งจะก่อหรืออาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์กับบริษัทฯ รวมถึงการรับทรัพย์สินหรือประโยชน์อื่นใดของผู้ปฏิบัติงาน จะต้องอยู่ภายใต้หลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติกำหนด
- ◆ **ความรับผิดชอบในหน้าที่ (Responsibility)** ผู้ปฏิบัติงานต้องอุทิศตนในการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรู้ และประสบการณ์อย่างเต็มความสามารถ โดยให้ความสำคัญต่อการตอบสนองความต้องการของผู้ถือหุ้น ลูกค้า คู่ค้า และพนักงาน โดยใช้ดุลยพินิจในการปฏิบัติหน้าที่อย่างเป็นอิสระด้วยความสุจริตและเป็นธรรมตลอดจนหลีกเลี่ยงการกระทำใดๆ อันเป็นการขัดแย้งกับผลประโยชน์ของบริษัทฯ หรือเป็นการใช้โอกาสหรือข้อมูลที่ได้จากการเป็นผู้ปฏิบัติงานของบริษัทฯ เพื่อแสวงหาผลประโยชน์สำหรับตนเองหรือผู้อื่น ซึ่งผู้บริหารจะต้องส่งเสริมและปลูกฝังผู้ใต้บังคับบัญชาให้มีจิตสำนึกของความรับผิดชอบต่ออย่างสูงในการปฏิบัติหน้าที่
- ◆ **ความรับผิดชอบต่อผลการปฏิบัติหน้าที่ (Accountability)** ผู้ปฏิบัติงานต้องตั้งใจปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความสามารถ และใช้ความระมัดระวังเยี่ยงผู้มีความรู้และประสบการณ์ พร้อมทั้งจะรับผิดชอบต่อผลการกระทำของตน รวมถึงชี้แจงและอธิบายการตัดสินใจและการกระทำของตนต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ผู้บังคับบัญชา ผู้ถือหุ้น ลูกค้า คู่ค้า และผู้มีส่วนได้เสียอื่นๆ ของบริษัทฯ ส่งเสริมและปลูกฝังให้ผู้ปฏิบัติงานมีจิตสำนึกความรับผิดชอบต่อ
- ◆ **ความเป็นธรรม (Equitable Treatment)** ผู้ปฏิบัติงานต้องดำเนินการและปฏิบัติหน้าที่ของตนเองด้วยความเป็นธรรม โดยการปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียอย่างเท่าเทียมกัน ไม่เลือกปฏิบัติ เนื่องจากความแตกต่างในด้านเชื้อชาติ สัญชาติ ศาสนา เพศ หรือเหตุอื่นอันไม่เป็นธรรม รวมถึงประพฤติปฏิบัติต่อคู่แข่งทางการค้าให้สอดคล้องกับหลักสากลภายใต้กรอบแห่งกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ไม่ละเมิดความลับ หรือล่วงรู้ความลับทางการค้าของคู่แข่งทางการค้าด้วยวิธีนอกล และจัดให้มีช่องทางให้พนักงานสามารถแจ้งเรื่องที่ผิดกฎหมายหรือผิดระเบียบของบริษัทฯ และดูแลให้ข้อร้องเรียนได้รับการตอบสนองภายในระยะเวลาที่เหมาะสม

สิทธิของผู้มีส่วนได้เสีย

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจโดยยึดหลักธรรมาภิบาล หรือ หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของรัฐบาลกิจ รวมทั้งหลักการปฏิบัติที่ดีเป็นที่ยอมรับในระดับสากล (International Best Practice) เพื่อความเป็นองค์กรที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

มีความโปร่งใส สร้างความเชื่อมั่นและความพึงพอใจแก่ลูกค้า สร้างมูลค่าสูงสุดสำหรับผู้ถือหุ้น และมุ่งเน้นสร้างประโยชน์ให้กับผู้มีส่วนได้เสียในทุกภาคส่วนอย่างเป็นธรรม

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

ประเทศชาติ

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจด้วยความโปร่งใสสามารถตรวจสอบได้ ช่วยให้บริการเติบโตอย่างยั่งยืนและเกิดผลดีต่อประเทศชาติ โดยไม่กระทำการใดๆ อันจะก่อให้เกิดผลเสียต่อประเทศชาติ

สังคมและส่วนรวม

บริษัทฯ คำนึงถึงทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และประโยชน์ส่วนรวม โดยปลูกฝังให้เกิดจิตสำนึกรับผิดชอบต่อ “สังคมและส่วนรวม” รวมทั้งให้การสนับสนุน ส่งเสริม หรือมีส่วนร่วมในกิจกรรมที่เป็นประโยชน์ต่อสังคมหรือชุมชนต่างๆ

ผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจเพื่อสร้างผลตอบแทนที่ต่อเนื่องและยั่งยืนให้แก่ “ผู้ถือหุ้น” และปฏิบัติตาม “ผู้ถือหุ้น” ทุกฝ่ายด้วยความเสมอภาค

ลูกค้า

บริษัทฯ จะให้บริการที่มีคุณภาพ โดยใส่ใจในเรื่องความปลอดภัย ความสะอาดสบาย และแสวงหาวิธีการที่สามารถสนองความต้องการของ “ลูกค้า” อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและความพึงพอใจ

คู่ค้า เจ้าหนี้ และลูกหนี้

บริษัทฯ จะดำเนินการให้ “คู่ค้า เจ้าหนี้ และลูกหนี้” มั่นใจได้ว่าจะได้รับการปฏิบัติอย่างเสมอภาคและเป็นธรรม โดยตั้งอยู่บนพื้นฐานของความสัมพันธ์ทางธุรกิจ และการได้รับผลตอบแทนที่เป็นธรรมต่อทั้งสองฝ่าย รวมทั้งหลีกเลี่ยงสถานการณ์ที่อาจเกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์

ผู้ปฏิบัติงาน

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับ “ผู้ปฏิบัติงาน” ในทุกระดับ โดยจัดให้มีกระบวนการสรรหา และคัดเลือกบุคลากรที่ได้มาตรฐาน ชัดเจน และโปร่งใส และมีการพัฒนาองค์ความรู้ให้กับผู้ปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อโอกาสในความก้าวหน้า

ภาวะผู้นำและวิสัยทัศน์

ภาวะผู้นำ เป็นเรื่องสำคัญต่อการบริหารองค์กร และการแข่งขันทางธุรกิจ หัวใจสำคัญของการเป็นผู้นำที่ดี คือ การสร้างความน่าเชื่อถือ และความไว้วางใจให้เกิดขึ้นทั้งภายในและภายนอกองค์กร ส่วนของวิสัยทัศน์ที่ดีของผู้นำนั้น ควรตั้งมั่นอยู่บนพื้นฐานความเป็นจริง แต่มีความท้าทายและสอดคล้องกับค่านิยมหลักขององค์กร ผู้นำควรสามารถใช้วิสัยทัศน์เป็นเครื่องนำทางในการตัดสินใจ เพื่อนำพาองค์กรไปสู่ความสำเร็จและยั่งยืน ด้วยการมุ่งเน้นประโยชน์สูงสุดสำหรับ ลูกค้า ผู้ถือหุ้น และผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วน รวมถึง พนักงานทุกระดับ และควรมีการสื่อสารให้เข้าใจถึงผลประโยชน์สำหรับกลุ่มต่างๆ เหล่านี้

คณะกรรมการบริษัทฯ มีการพัฒนาวิสัยทัศน์อย่างสม่ำเสมอ เพื่อนำมากำหนดทิศทางขององค์กรว่าควรก้าวไปในทิศทางใด ด้วยการพิจารณาค่านิยมและอุดมคติขององค์กรที่ยังมีประโยชน์และมีคุณค่า มีการหารือเกี่ยวกับแนวคิดต่างๆ กับผู้มีส่วนได้เสีย และนำผลจากการหารือมาใช้ในการพิจารณาเพื่อกำหนดวิสัยทัศน์ให้สอดคล้องกับความเป็นจริง ตลอดจนกำกับดูแลให้การดำเนินงานดำเนินตามแผนกลยุทธ์ โดยคำนึงถึงกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลต่อบริษัทฯ

จริยธรรมธุรกิจ

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

นอกเหนือจากการดำเนินธุรกิจเพื่อประโยชน์ของผู้มีส่วนได้เสียในทุกภาคส่วนแล้ว บริษัทฯ ยังคำนึงถึงสังคมและสิ่งแวดล้อมโดยรวม ด้วยการมุ่งเน้นการมีส่วนร่วมของผู้บริหาร พนักงาน เพื่อปลูกฝังจิตสำนึกการรับผิดชอบต่อสังคมอย่างต่อเนื่อง โดยมุ่งมั่นที่จะสร้างสรรค์ ส่งเสริมและสนับสนุนกิจกรรมด้านสังคมและสิ่งแวดล้อมเพื่อการวางรากฐานและการขยายเครือข่าย เพื่อการเจริญเติบโตอย่างยั่งยืน อาทิ เชิญชวนให้พนักงาน บริจาคเงินหรือสิ่งของ เครื่องใช้เพื่อนำไปช่วยเหลือผู้ประสบอุทกภัยในหลายพื้นที่ทั่วประเทศ โครงการปลูกชีวิตให้แผ่นดิน เนื่องจากเล็งเห็นถึงความสำคัญของการอนุรักษ์ต้นน้ำลำธารของผืนป่าในประเทศไทย

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

การถ่วงดุลของกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร

การแต่งตั้งกรรมการของบริษัทฯ เป็นไปตามมติที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้น โดยผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการสรรหากำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร และกรรมการบริษัทฯ ตามลำดับ ตามข้อบังคับของบริษัทฯ และคณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการอย่างน้อย 5 ท่าน แต่ไม่เกิน 15 ท่าน โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 คณะกรรมการบริษัทฯ มีจำนวน 15 ท่าน ประกอบด้วย

- ◆ กรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร 14 ท่าน
- ◆ กรรมการอิสระ 11 ท่าน
- ◆ กรรมการที่เป็นผู้บริหาร 1 ท่าน

จากโครงสร้างข้างต้น คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารถึงร้อยละ 93.33 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด และมีกรรมการอิสระถึงร้อยละ 73.33 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด ซึ่งเป็นจำนวนที่มากพอที่จะสามารถสร้างกลไกถ่วงดุลอำนาจภายในคณะกรรมการบริษัทฯ ดังนั้น ผู้มีส่วนได้เสียจึงสามารถมั่นใจได้ว่าคณะกรรมการบริษัทฯ สามารถปฏิบัติหน้าที่ในฐานะตัวแทนผู้ถือหุ้นได้อย่างเป็นอิสระ และมีการถ่วงดุลที่เหมาะสม

ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัท มีหน้าที่รับผิดชอบในการปฏิบัติหน้าที่ให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ และข้อบังคับของบริษัท ตลอดจนมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต และความระมัดระวังในการรักษาผลประโยชน์ของบริษัท กรรมการบริษัท มีวาระการดำรงตำแหน่งที่แน่นอน ตามข้อบังคับบริษัท ที่กำหนดไว้ว่า ในการประชุมสามัญประจำปี ทุกครั้งให้กรรมการจำนวน 1 ใน 3 ออกจากตำแหน่ง โดยให้กรรมการที่ดำรงตำแหน่งนานที่สุดเป็นผู้ออกจากตำแหน่ง

การประเมินตนเองของคณะกรรมการบริษัท และการประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

บริษัท กำหนดการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการเป็นประจำทุกปีตามหลักกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อเป็นเครื่องมือในการตรวจสอบการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัท และได้ทำการปรับปรุงแบบประเมินให้มีความชัดเจนยิ่งขึ้น โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการธรรมาภิบาล ประกอบด้วยแบบการประเมินตนเองของกรรมการ (Self Assessment) แบบประเมินไขว้ของกรรมการ (Cross Evaluation) และแบบประเมินคณะกรรมการบริษัท (Board Evaluation) และนำผลการประเมินของคณะกรรมการรายงานในการประชุมคณะกรรมการบริษัท เพื่อนำไปจัดกิจกรรมเพื่อเป็นการส่งเสริมความรู้ ความสามารถของคณะกรรมการ

บริษัท ได้แต่งตั้งคณะกรรมการการประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ประกอบด้วยกรรมการบริษัท และผู้แทนฝ่ายบริหารทำหน้าที่เลขานุการ คณะกรรมการดังกล่าวจะทำหน้าที่ประเมินผลการปฏิบัติงานของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ปีละ 2 ครั้ง เป็นประจำทุกปีตามรอบของปีงบประมาณ ซึ่งได้ทำการประเมินผลการปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ

การรวมหรือแยกตำแหน่ง

ประธานกรรมการบริษัท เป็นกรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารและเป็นกรรมการอิสระ ไม่เป็นบุคคลเดียวกับกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และไม่มีความสัมพันธ์ใดๆ กับฝ่ายบริหาร โดยบริษัท ได้มีการจัดให้แบ่งแยกบทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบในการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัท และฝ่ายบริหารออกจากกันอย่างชัดเจนและเป็นลายลักษณ์อักษร

คำตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

คณะกรรมการบริษัท ได้แต่งตั้งคณะกรรมการสรรหา กำหนดคำตอบแทน และพัฒนาบุคลากร เพื่อทำหน้าที่พิจารณาคำตอบแทนของกรรมการ อนุกรรมการต่างๆ และฝ่ายบริหารของบริษัท รวมทั้งบุคคลภายนอกที่มาปฏิบัติงานให้กับบริษัท เพื่อเป็นการจูงใจ และรักษากรรมการที่มีคุณภาพตามที่บริษัท ต้องการและอยู่ในลักษณะที่เปรียบเทียบได้กับระดับที่ปฏิบัติอยู่ในอุตสาหกรรม

นอกจากนี้ กรรมการที่ได้รับมอบหมายหน้าที่ความรับผิดชอบเพิ่มขึ้น ควรได้รับคำตอบแทนเพิ่มเติมที่เหมาะสม ส่วนกรรมการที่เป็นผู้บริหารและฝ่ายบริหาร ควรได้รับคำตอบแทนที่เชื่อมโยงกับผลการดำเนินงานของบริษัท และผลการปฏิบัติงานของกรรมการ หรือผู้บริหารแต่ละคน ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดการกำกับดูแลที่ดีตามหลักการที่กระทรวงการคลัง และตลาดหลักทรัพย์ กำหนด รวมทั้งหลักการปฏิบัติที่ดีซึ่งเป็นที่ยอมรับในระดับสากล โดยคำตอบแทนกรรมการเป็นไปตามมติที่ได้รับการอนุมัติจากที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้น ทั้งนี้ รายละเอียดคำตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร สำหรับปี 2556 ได้เปิดเผยไว้ในหัวข้อคำตอบแทนกรรมการและเจ้าหน้าที่บริหารแล้ว

คณะอนุกรรมการ

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งกรรมการที่มีความรู้ความชำนาญที่เหมาะสมเป็นคณะอนุกรรมการ เพื่อช่วยปฏิบัติงานในการศึกษาและกลั่นกรองเรื่องสำคัญที่ต้องการการดูแลอย่างใกล้ชิดในแต่ละด้าน และเสนอความเห็นต่อคณะกรรมการบริษัทฯ คณะอนุกรรมการในความหมายที่กำหนดไว้ในหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริษัทฯ ได้จัดตั้งเป็นคณะกรรมการชุดต่างๆ สำหรับรายละเอียด บทบาท หน้าที่ความรับผิดชอบ และองค์ประกอบของแต่ละคณะได้อธิบายไว้ภายใต้หัวข้อเรื่องคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการชุดย่อย

รายงานของคณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ มีหน้าที่จัดทำรายงานอธิบายถึงผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และ เหตุการณ์สำคัญในรอบปีให้ผู้ถือหุ้นได้รับทราบ และรับผิดชอบต่อการมีระบบบริหารความเสี่ยง และระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสม และมีประสิทธิผล โดยคณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ เพื่อทำหน้าที่ดูแลรับผิดชอบเกี่ยวกับคุณภาพของรายงานทางการเงินและระบบการควบคุมภายใน รวมถึงกระบวนการต่างๆ ให้มีการจัดทำอย่างถูกต้องตามมาตรฐานบัญชีที่รับรองทั่วไปและมีการเปิดเผยข้อมูลอย่างโปร่งใส คณะกรรมการบริษัทฯ ได้จัดทำรายงานดังกล่าว และคณะกรรมการตรวจสอบได้มีการรายงานตามรายละเอียดที่ปรากฏในรายงานประจำปีแล้ว

การพัฒนาความรู้และทักษะของคณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหาร

บทบาทของกรรมการบริษัทฯ ทดตะเยียนในการกำกับดูแลกิจการที่ดี เป็นสิ่งที่ได้รับความสนใจจากผู้มีส่วนได้เสียหน่วยงานกำกับดูแล นักลงทุน สถาบัน ผู้ถือหุ้น ตลอดจนตัวบริษัทเอง ความคาดหวังจากผู้มีส่วนได้เสีย (Stakeholders) จากการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการบริษัทฯ ในปัจจุบันนั้นมีเพิ่มขึ้น ผู้มีส่วนได้เสียมีได้คาดหวังให้กรรมการเป็นเพียงแต่ตราขายแต่มีความคาดหวังให้กรรมการมีหน้าที่ซึ่งนำองค์กรไปสู่ความเจริญอย่างยั่งยืน (Sustainability) ต้องคอยดูแลและปกป้องผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นไม่ว่าจะเป็นรายใหญ่หรือรายเล็กให้ได้รับผลตอบแทนสูงที่สุด จากเหตุผลดังกล่าวข้างต้น บริษัทฯ จึงเล็งเห็นความสำคัญของการพัฒนาความรู้และทักษะของคณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหาร โดยมีนโยบายส่งเสริมและนำผลประเมินคณะกรรมการบริษัทฯ มาประกอบในการดำเนินการให้คณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหารเข้ารับการอบรมหรือเข้าร่วมกิจกรรมเพื่อเป็นการเพิ่มพูนความรู้ด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับบทบาทหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย ทั้งในฐานะกรรมการบริษัทฯ และกรรมการชุดย่อยต่างๆ อย่างสม่ำเสมอ รวมถึงฝ่ายบริหารที่ได้รับแต่งตั้งให้ไปปฏิบัติหน้าที่ในตำแหน่งกรรมการผู้แทนบริษัทฯ ในคณะกรรมการบริษัทฯ ย่อย บริษัทฯ ร่วมและบริษัทที่เกี่ยวข้อง ทั้งที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทฯ ไทย (IOD) ตลาดหลักทรัพย์ฯ สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และสมาคมบริษัทจดทะเบียนซึ่งกรรมการส่วนใหญ่ ได้ผ่านการอบรมหลักสูตรจากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทฯ ไทย (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 (FN)
7. หลักสูตร Understanding the Fundamental of Financial Statements (UFS)
8. หลักสูตร Financial Statements for Directors (FSD)
9. หลักสูตร The Executive Director Course (EDC)

10. หลักสูตร Financial Institutions Governance Program (FGP)

การเข้ารับการอบรมของคณะกรรมการบริษัท และฝ่ายบริหาร

คณะกรรมการและผู้บริหารบริษัท ให้ความสำคัญต่อการเข้าร่วมสัมมนาหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาความรู้ความสามารถในการปฏิบัติหน้าที่อย่างสม่ำเสมอ โดยคณะกรรมการและผู้บริหารบริษัท ตามคำนิยามของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ได้ผ่านการอบรม/สัมมนาหลักสูตรของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors Association : IOD) และ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 มีรายละเอียดการเข้าอบรมของกรรมการและผู้บริหาร ดังนี้

รายชื่อ	ตำแหน่ง	หลักสูตร
นายอำพน กิตติอำพน	ประธานกรรมการและกรรมการอิสระ	-Director Certification Program (DCP 80/2006)
นายอารีพงศ์ ภูษุม	รองประธานกรรมการและกรรมการอิสระ	- Director Certification Program (DCP 3/2000) - DCP Refresher Course (Re DCP 2/2009)
นายคณิต แสงสุพรรณ	กรรมการอิสระ	- Director Accreditation Program (DAP 21/2004)
พลอากาศเอก สถิตย์พงษ์ สุขวิมล	กรรมการอิสระ	-
นายวีระวงศ์ จิตต์มิตรภาพ	กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ	- Director Certification Program (DCP 0/2000) - The Executive Director Course (EDC 1/2012)
นายธีรศักดิ์ สุวรรณยศ	กรรมการ	- Director Accreditation Program (DAP 26/2004)
พลอากาศเอก ม.ล. สุปรีชา กมลาศน์	กรรมการอิสระ	- Director Accreditation Program (DAP 54/2006)
นายจตุรินทร์ ภิรมย์ภักดี	กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ	- Audit Committee Program (ACP 38/2012) - Director Certification Program (DCP 49/2004) - Role of the Chairman Program (RCP 11/2005)
พลอากาศเอก ประจิน จั่นตอง	กรรมการอิสระ	-
พลตำรวจเอก อุดลย์ แสงสิงแก้ว	กรรมการอิสระ	- Director Certification Program (DCP 118/2009) - Financial Institutions Governance Program (FGP 7/2003)
นายสุธรรม ศิริทิพย์สาคร	กรรมการอิสระ	- Director Accreditation Program (DAP 63/2007)

รายชื่อ	ตำแหน่ง	หลักสูตร
นายพงษ์ภาณุ เศวตรุนทร์	กรรมการ	- Director Certification Program (DCP 17/2002) - Financial Statements for Director (FSD 2/2008) - Role of Chairman Program (RCP 21/2009) - Financial Institutions Governance Program (FGP 7/2003)
นายสมชัย ศิริวัฒนโชค	กรรมการ	- Director Certification Program (DCP 146/2011) - Financial Statements for Directors (FSD 12/2011)
นายอรรถพล ใหญ่สว่าง	ประธานกรรมการตรวจสอบ กรรมการอิสระ	-
นายสรจักร เกษมสุวรรณ	กรรมการ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่	- Director Accreditation Program (DAP 22/2004) - Director Certification Program (DCP 157/2012)

9.2 คณะกรรมการชุดย่อย

9.2.1 คณะกรรมการบริษัท

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

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 คณะกรรมการบริษัท ประกอบด้วยกรรมการ ซึ่งมีรายชื่อดังต่อไปนี้

1. นายอำพน	กิตติอำพน	ประธานกรรมการ และกรรมการอิสระ
2. นายอาร์พงศ์	ภูษอุม	รองประธานกรรมการ และกรรมการอิสระ
3. นายคณิต	แสงสุพรรณ	กรรมการอิสระ
4. นายจตุตินันท์	ภิรมย์ภักดี	กรรมการอิสระ และกรรมการตรวจสอบ
5. นายธีรศักดิ์	สุวรรณยศ	กรรมการ
6. พลอากาศเอก ประจิน	จันทอง	กรรมการอิสระ
7. นายพงษ์ภาณุ	เศวตรุนทร์	กรรมการ
8. นายวีระวงศ์	จิตต์มิตรภาพ	กรรมการอิสระ และกรรมการตรวจสอบ
9. พลอากาศเอก สติติย์พงษ์	สุขวิมล	กรรมการอิสระ
10. นายสมชัย	ศิริวัฒนโชค	กรรมการ

- | | | |
|-----------------------------|---------------|--------------------------------------|
| 11. นายสุธรรม | ศิริทิพย์สาคร | กรรมการอิสระ |
| 12. พลอากาศเอก ม.ล. สุปรীชา | กมลาศน์ | กรรมการอิสระ |
| 13. พลตำรวจเอก อุดุลย์ | แสงสิงแก้ว | กรรมการอิสระ |
| 14. นายอรรถพล | ใหญ่สว่าง | ประธานกรรมการตรวจสอบ และกรรมการอิสระ |
| 15. นายสรจักร | เกษมสุวรรณ | กรรมการ |
- นางสุวิมล บัวเลิศ (ผู้อำนวยการใหญ่ สำนักเลขานุการบริษัท) เป็นเลขานุการ

กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อแทนบริษัท

นายอำพน กิตติอำพน ประธานกรรมการ ลงลายมือชื่อร่วมกับนายคณิศ แสงสุพรรณ หรือนายสรจักร เกษมสุวรรณ อีกหนึ่งคน และประทับตราสำคัญของบริษัท

9.2.2 คณะกรรมการตรวจสอบ

เพื่อให้บริษัท มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Good Corporate Governance) ตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของกระทรวงการคลังและตลาดหลักทรัพย์ ซึ่งจะช่วยให้ผู้ถือหุ้นและผู้ลงทุนทั่วไปเกิดความมั่นใจในการบริหารงานของบริษัท

คณะกรรมการบริษัท ได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งประกอบด้วยกรรมการบริษัท ที่มีคุณสมบัติเป็นกรรมการอิสระและไม่ได้เป็นผู้บริหารของบริษัท โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 มีรายชื่อดังนี้

- | | | |
|-----------------|--------------|---|
| 1. นายอรรถพล | ใหญ่สว่าง | ประธานกรรมการ |
| 2. นายจตุรินทร์ | ภิรมย์ภักดี | กรรมการตรวจสอบ (เป็นผู้ที่มีความรู้และประสบการณ์ในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงิน) |
| 3. นายวีระวงศ์ | จิตต์มิตรภาพ | กรรมการตรวจสอบ |
| นางเกษรี | ณรงค์เดช | ที่ปรึกษาคณะกรรมการตรวจสอบ |
| นางรวีพร | คูหิรัญ | ที่ปรึกษาคณะกรรมการตรวจสอบ |

นางนันทนา สังขวิจิตร (ผู้อำนวยการใหญ่ สำนักงานการตรวจสอบภายใน) เป็นเลขานุการ

กรรมการตรวจสอบจะต้องมีคุณสมบัติเป็นไปตามข้อกำหนดที่คณะกรรมการกำกับตลาดทุนกำหนด ซึ่งรวมถึงคุณสมบัติดังต่อไปนี้

1. เป็นกรรมการอิสระที่มีคุณสมบัติครบตามที่คณะกรรมการกำกับตลาดทุนกำหนด
2. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการ ให้ตัดสินใจในการดำเนินกิจการของบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทย่อยลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท
3. ไม่เป็นกรรมการของบริษัทใหญ่ บริษัทย่อย หรือบริษัทย่อยลำดับเดียวกัน
4. มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอที่จะสามารถทำหน้าที่ในฐานะกรรมการตรวจสอบ

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ

1. สอบทานให้บริษัท มีการรายงานทางการเงินอย่างถูกต้องและเพียงพอ
2. สอบทานให้บริษัท มีระบบการควบคุมภายในและการตรวจสอบภายในที่เหมาะสมและมีประสิทธิผล และพิจารณาความเป็นอิสระของหน่วยงานตรวจสอบภายใน ตลอดจนให้ความเห็นชอบในการพิจารณาแต่งตั้งโยกย้าย เลิกจ้างหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน
3. สอบทานให้บริษัท ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท

4. พิจารณา คัดเลือก เสนอแต่งตั้งบุคคลซึ่งมีความเป็นอิสระ เพื่อทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ และเสนอคำตอบแทนของบุคคลดังกล่าว รวมทั้งเข้าร่วมประชุมกับผู้สอบบัญชีโดยไม่มีฝ่ายจัดการเข้าร่วมประชุมด้วยอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
5. พิจารณารายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ให้เป็นไปตามกฎหมายและข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่ารายการดังกล่าวสมเหตุสมผลและเป็นประโยชน์สูงสุดต่อบริษัทฯ
6. จัดทำรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบโดยเปิดเผยไว้ในรายงานประจำปีของบริษัทฯ ซึ่งรายงานดังกล่าวต้องลงนามโดยประธานคณะกรรมการตรวจสอบโดยประกอบด้วยข้อมูลตามที่ตลาดหลักทรัพย์ กำหนด
7. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมายด้วยความเห็นชอบจากคณะกรรมการตรวจสอบ
8. ในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ หากพบหรือมีข้อสงสัยว่า มีรายการหรือการกระทำดังต่อไปนี้ ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ให้คณะกรรมการตรวจสอบเห็นสมควร
 - (1) รายการที่เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์
 - (2) การทุจริต หรือมีสิ่งผิดปกติ หรือมีความบกพร่องที่สำคัญในระบบควบคุมภายใน
 - (3) การฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ

9.2.3 คณะกรรมการธรรมาภิบาล

เพื่อให้การดำเนินงานของบริษัทฯ เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามที่กระทรวงการคลังและตลาดหลักทรัพย์ กำหนด และเป็นที่ยอมรับในระดับสากล

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการธรรมาภิบาล โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 มีรายชื่อดังต่อไปนี้

1. พลตำรวจเอก อุดุลย์	แสงสิงแก้ว	ประธานกรรมการ
2. พลอากาศเอก สถิตย์พงษ์	สุขวิมล	กรรมการ
3. นายธีรศักดิ์	สุวรรณยศ	กรรมการ
4. นายวีระวงศ์	จิตต์มิตรภาพ	กรรมการ
5. นายสมชัย	ศิริวัฒนโชค	กรรมการ
6. กรรมการผู้อำนวยการใหญ่		กรรมการ
7. รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายทรัพยากรบุคคล และกำกับกิจกรรมองค์กร		กรรมการและเลขานุการ
8. ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายกฎหมาย		ผู้ช่วยเลขานุการ

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการธรรมาภิบาล

1. เสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อให้การดำเนินงานของบริษัทฯ เป็นไปตามหลักการที่กระทรวงการคลังและตลาดหลักทรัพย์ กำหนดและเป็นที่ยอมรับในระดับสากล
2. พิจารณาตรวจสอบเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ
3. ประสานงาน และปฏิบัติงานร่วมกับคณะกรรมการอื่นๆ และคณะทำงานอื่นๆ ของบริษัทฯ ได้ตามที่เห็นสมควร

4. มีอำนาจในการเรียกพนักงานและลูกจ้างของบริษัทฯ และบุคคลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง มาให้ถ้อยคำหรือความเห็น รวมทั้งให้มีอำนาจในการเรียกเอกสารหรือสิ่งอื่นใดมาเพื่อประกอบการพิจารณาได้ด้วย
5. ดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

9.2.4 กรรมการอิสระ

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

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งกรรมการอิสระ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 มีรายชื่อดังต่อไปนี้

1. นายอำพน	กิตติอำพน	กรรมการอิสระ
2. นายอารีพงศ์	ภูษอุม	กรรมการอิสระ
3. นายคณิศ	แสงสุพรรณ	กรรมการอิสระ
4. นายจตุรินทร์	ภิรมย์ภักดี	กรรมการอิสระ
5. พลอากาศเอก ประจิน	จันตอง	กรรมการอิสระ
6. นายวีระวงศ์	จิตต์มิตรภาพ	กรรมการอิสระ
7. พลอากาศเอก สติത്യพงษ์	สุขวิมล	กรรมการอิสระ
8. พลอากาศเอก ม.ล. สุปรีชา	กมลลาศน์	กรรมการอิสระ
9. นายสุธรรม	ศิริทิพย์สาคร	กรรมการอิสระ
10. พลตำรวจเอก อุดลย์	แสงสิงแก้ว	กรรมการอิสระ
11. นายอรรถพล	ใหญ่สว่าง	กรรมการอิสระ

อำนาจหน้าที่ของกรรมการอิสระ

1. แสดงความคิดเห็น และ/หรือรายงานผลการปฏิบัติงานตามหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ได้อย่างเสรีตามภารกิจที่ได้รับมอบหมาย ทั้งนี้ เพื่อให้บริษัทฯ มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามหลักการกำกับดูแลที่ดีของตลาดหลักทรัพย์ฯ และหลักเกณฑ์การประเมินการกำกับดูแลที่ดี ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการประเมินผลการดำเนินงานประจำปีของบริษัทฯ รวมทั้งหลักการปฏิบัติที่ดีที่ยอมรับในระดับสากล

2. มีอำนาจในการเรียกเอกสารและบุคคลต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาดำเนินการ
3. ดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

ในปี 2556 กรรมการอิสระของบริษัทฯ ได้มีการปฏิบัติงานตามอำนาจหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย และได้แสดงความคิดเห็นตามหน้าที่อย่างอิสระ โดยยึดถือการดูแลผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นทุกรายให้เท่าเทียมกัน

9.2.5 คณะกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร

เพื่อให้เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามที่กระทรวงการคลัง และตลาดหลักทรัพย์ฯ กำหนด รวมทั้งหลักการปฏิบัติที่ดีที่ยอมรับในระดับสากล และเป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 มีรายชื่อดังต่อไปนี้

1. นายอารีพงศ์	ภูษอุม	ประธานกรรมการ
2. พลอากาศเอก สติത്യพงษ์	สุขวิมล	รองประธานกรรมการ
3. นายคณิศ	แสงสุพรรณ	กรรมการ

- | | | |
|---------------------------------------|---------------|-----------|
| 4. นายสุธรรม | ศิริทิพย์สาคร | กรรมการ |
| 5. กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ | | กรรมการ |
| 6. รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ | | เลขานุการ |
| สายทรัพยากรบุคคลและกำกับกิจกรรมองค์กร | | |

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร

1. กำหนดหลักเกณฑ์สำหรับการสรรหาและแต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหารระดับสูง และพัฒนาบุคลากรของบริษัทฯ ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามหลักการที่กระทรวงการคลังและตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยกำหนด รวมทั้งหลักการปฏิบัติที่ดีที่เป็นที่ยอมรับในระดับสากล เป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล โดยมีการนำแนวความคิดของการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคลสมัยใหม่มาใช้เพื่อให้ได้ผู้ที่มีความรู้ความสามารถและมีคุณภาพมาดำรงตำแหน่งและปฏิบัติงานในตำแหน่งกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหารระดับสูงของบริษัทฯ รวมทั้งเป็นการดำเนินการสรรหาที่ใช้หลักความเสมอภาค ความยุติธรรม ความโปร่งใส และการตรวจสอบได้

2. กำหนดค่าตอบแทนแก่กรรมการ อนุกรรมการต่างๆ และฝ่ายบริหาร รวมทั้งบุคคลภายนอกที่มาปฏิบัติงานให้กับบริษัทฯ เพื่อเป็นการจูงใจและรักษากรรมการที่มีคุณภาพตามที่บริษัทฯ ต้องการ และอยู่ในลักษณะที่เปรียบเทียบกับระดับที่ปฏิบัติอยู่ในอุตสาหกรรม นอกจากนี้ กรรมการที่ได้รับมอบหมายหน้าที่และความรับผิดชอบเพิ่มขึ้น ควรได้รับค่าตอบแทนเพิ่มเติมที่เหมาะสม ส่วนกรรมการที่เป็นผู้บริหารและฝ่ายบริหารควรได้รับค่าตอบแทนที่เชื่อมโยงกับผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และผลปฏิบัติงานของกรรมการหรือผู้บริหารแต่ละคน ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามหลักการที่กระทรวงการคลัง และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย กำหนด รวมทั้งหลักการปฏิบัติที่ดีที่ยอมรับในระดับสากล

- มีอำนาจเรียกเอกสารและบุคคลต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณา
- ดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย
- ให้คณะกรรมการดังกล่าว มีอำนาจหน้าที่ครอบคลุมถึงการพิจารณาทบทวนความเหมาะสมของตำแหน่ง หน้าที่การงานต่างๆ ในความรับผิดชอบของพนักงานบริษัทฯ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในตำแหน่งผู้บริหารระดับสูง
- ดำเนินการสรรหาคัดเลือก เพื่อให้ได้บุคคลที่เหมาะสมเป็นกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหารระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ เพื่อเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาแต่งตั้ง เลื่อนตำแหน่ง หรือโยกย้ายตามที่เห็นสมควร

9.2.6 คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

เพื่อให้บริษัทฯ มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามหลักการกำกับดูแลที่ดีของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยกำหนด และหลักเกณฑ์การประเมินการกำกับดูแลที่ดี ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการประเมินผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ประจำปีบัญชี รวมทั้งหลักการปฏิบัติที่ดีที่ยอมรับในระดับสากล และเพื่อให้การดำเนินงานด้านบริหารความเสี่ยงสามารถใช้เป็นเครื่องมือในการบริหารได้

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 มีรายชื่อดังต่อไปนี้

- | | | |
|--|------------|---------------------|
| 1. นายธีรศักดิ์ | สุวรรณยศ | ประธานกรรมการ |
| 2. พลอากาศเอก ประจิน | จันทอง | กรรมการ |
| 3. นายพงษ์ภาณุ | เศวตรินทร์ | กรรมการ |
| 4. กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ | | กรรมการ |
| 5. รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่อาวุโสสายการพาณิชย์ | | กรรมการ |
| 6. รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการเงินและการบัญชี | | กรรมการ |
| 7. รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายกลยุทธ์และพัฒนาธุรกิจ | | กรรมการและเลขานุการ |

โดยมีนาย พิชัย ชุณหะวัณ ผู้เชี่ยวชาญด้านการประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันอากาศยาน เป็นประธานคณะทำงานด้านการบริหารความเสี่ยง

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

1. ให้คำปรึกษาและคำแนะนำในการดำเนินการบริหารความเสี่ยงทั้งมวลของบริษัท
2. กำกับดูแลการนำกรอบการบริหารความเสี่ยงไปปฏิบัติ ติดตามการระบุ ประเมินความเสี่ยงและประเมินความเพียงพอของการจัดการความเสี่ยงที่สำคัญ
3. พิจารณากำหนดนโยบายการบริหารเงินสดคงเหลือให้เหมาะสมสอดคล้องกับสถานการณ์ อาทิเช่น กำหนดวงเงินสำหรับการลงทุนแต่ละประเภท ระยะเวลาการลงทุน สัดส่วนการลงทุน ข้อกำหนดและเงื่อนไขต่างๆ นโยบายผลตอบแทนและความเสี่ยงในการลงทุนที่บริษัท สามารถยอมรับได้ เป็นต้น
4. พิจารณาการจัดตั้งกองทุนส่วนบุคคล (Private Fund) และดำเนินการจัดหาผู้ที่ได้รับอนุญาตจัดการกองทุนส่วนบุคคลเป็นผู้จัดการกองทุน
5. พิจารณากำหนดแนวทางติดตามและประเมินผลการลงทุน เพื่อควบคุมความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นได้
6. พิจารณากำหนดแนวทาง และนโยบายในการบริหารความเสี่ยงอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ โดยให้สอดคล้องกับโครงสร้างรายได้ ค่าใช้จ่ายและหนี้ของบริษัท รวมทั้งมาตรฐานการบัญชีที่กระทบต่อการเงินของบริษัท ในปัจจุบันและอนาคต
7. มีอำนาจเรียกเอกสารและบุคคลต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณา
8. ดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัท มอบหมาย

9.2.7 คณะกรรมการส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม

เพื่อให้การดำเนินงานของบริษัทฯ ในการมีส่วนร่วมรับผิดชอบต่อสังคม มีความต่อเนื่องชัดเจน เพิ่มคุณค่าให้แก่ธุรกิจ และมีการสื่อสารประชาสัมพันธ์กิจกรรมเพื่อสังคมและสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ ต่อสาธารณชนอย่างสม่ำเสมอ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 มีรายชื่อดังต่อไปนี้

1. นายสมชัย ศิริวัฒน์โชค	ประธานกรรมการ
2. นายวีระวงศ์ จิตต์มิตรภาพ	กรรมการ
3. นายจตุตินันท์ ภิรมย์ภักดี	กรรมการ
4. พลตำรวจเอก อุดุลย์ แสงสิงแก้ว	กรรมการ
5. กรรมการผู้อำนวยการใหญ่	กรรมการ
6. รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่อาวุโส สายกลยุทธ์และพัฒนารัฐกิจ	กรรมการ
7. รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการพาณิชย์	กรรมการ
8. รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายทรัพยากรบุคคล และกำกับกิจกรรมองค์กร	กรรมการ
9. ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายประชาสัมพันธ์องค์กร	กรรมการและเลขานุการ

โดยมี นายอำพน กิตติอำพน เป็นที่ปรึกษาคณะกรรมการส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม

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

9.2.8 คณะกรรมการบริหาร

เพื่อให้การจัดการของบริษัทฯ เป็นไปตามเป้าหมายของแผนวิสาหกิจบริษัทฯ อย่างมีประสิทธิภาพเกิดประโยชน์สูงสุดกับบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารบริษัทฯ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 มีรายชื่อดังต่อไปนี้

1. นายคณิต	แสงสุพรรณ	ประธานกรรมการ
2. นายอารีพงศ์	ภูษอุ่ม	กรรมการ
3. นายธีรศักดิ์	สุวรรณยศ	กรรมการ
4. นายสุธรรม	ศิริทิพย์สาคร	กรรมการ
5. พลอากาศเอก ม.ล. สุปรีชา	กมลาศน์	กรรมการ
6. นายสรจักร	เกษมสุวรรณ	กรรมการ

นางสุวิมล บัวเลิศ (ผู้อำนวยการใหญ่ สำนักเลขานุการบริษัทฯ) เป็นเลขานุการ

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริหาร

- ติดตามความคืบหน้าการปฏิบัติงานของฝ่ายบริหารให้เป็นไปตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย
- พิจารณากลั่นกรองเรื่องที่จะนำเข้าสู่การพิจารณาของคณะกรรมการบริษัทฯ ตามที่ประธานกรรมการบริษัทฯ หรือคณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย
- เสนอแนะแนวทางและมาตรการในการปรับปรุงคุณภาพ และประสิทธิภาพของการดำเนินกิจการของบริษัทฯ
- มีอำนาจอนุมัติการจัดหาตมระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการพัสดุ ภายในวงเงินที่อยู่ในอำนาจอนุมัติไม่เกิน 800 ล้านบาท
- อนุมัติการใช้เงินนอกเหนือวงเงินที่หน่วยงานได้รับการจัดสรรตามงบประมาณประจำปีไม่เกิน 50 ล้านบาท ในวงเงินไม่เกิน 100 ล้านบาท และให้รายงานคณะกรรมการบริษัทฯ ทราบ

6. มีอำนาจเรียกเอกสารและบุคคลต่างๆ ที่เกี่ยวข้องมาชี้แจง เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณา
7. แต่งตั้งคณะกรรมการและคณะทำงานได้ตามความเหมาะสม
8. ดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

ในการประชุมคณะกรรมการบริหาร ต้องมีกรรมการมาประชุมเกินกึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมด จึงจะเป็นองค์ประชุม ให้ประธานกรรมการเป็นประธานในที่ประชุม ในกรณีที่ประธานกรรมการไม่อยู่ในที่ประชุม หรือไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้ประธานกรรมการมอบหมายให้กรรมการคนหนึ่งคนใดเป็นประธานในที่ประชุมแทน ในกรณีที่ประธานกรรมการมอบหมายให้กรรมการคนหนึ่งคนใดเป็นประธานในที่ประชุมแทนไม่ได้ ให้กรรมการซึ่งมาประชุมเลือกกรรมการคนหนึ่งเป็นประธานในที่ประชุม

การวินิจฉัยชี้ขาดของที่ประชุมคณะกรรมการบริหาร ให้ถือเสียงข้างมาก โดยกรรมการคนหนึ่งมีเสียงหนึ่งในการลงคะแนน กรรมการซึ่งมีส่วนได้เสียในเรื่องใด ให้ออกจากที่ประชุมในวาระนั้น และไม่มีสิทธิออกเสียงลงคะแนนในเรื่องนั้น ถ้าคะแนนเสียงเท่ากัน ให้ประธานในที่ประชุมออกเสียงเพิ่มขึ้นอีกหนึ่งเสียงเป็นเสียงชี้ขาด

9.2.9 คณะกรรมการด้านกฎหมาย

เพื่อให้การดำเนินงานของบริษัทฯ ในเรื่องเกี่ยวกับงานด้านกฎหมาย รวมทั้งงานที่เกี่ยวกับกฎ ข้อบังคับ และระเบียบต่างๆ เป็นไปด้วยความเรียบร้อยถูกต้อง และมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการด้านกฎหมาย โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 255 มีรายชื่อดังต่อไปนี้

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

หมายเหตุ นายจุลสิงห์ วสันตสิงห์ ได้ขอลาออกจากการเป็นประธานกรรมการคณะกรรมการด้านกฎหมาย เมื่อวันที่ 18 พฤษภาคม 2556

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการด้านกฎหมาย

1. พิจารณาก่อนการออกงานด้านกฎหมาย รวมทั้งงานที่เกี่ยวกับกฎ ข้อบังคับ และระเบียบต่างๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ กรรมการ และกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ หรือรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายทรัพยากรบุคคลและกำกับกิจกรรมองค์กร เห็นว่าเป็นเรื่องสำคัญของบริษัทฯ หรือเรื่องที่จะต้องนำเข้าสู่การพิจารณาของคณะกรรมการบริษัทฯ

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

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

4. รวบรวมพยานหลักฐาน โดยให้มีอำนาจเรียกและตรวจสอบเอกสารที่เกี่ยวข้องในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการกระทำผิดต่อกฎหมายแข่งขันทางการค้า (Antitrust Law หรือ Competition Law) รวมทั้งเรียกพนักงานและลูกจ้างที่เกี่ยวข้องมาให้ถ้อยคำ เพื่อประโยชน์ในการดำเนินการในเรื่องดังกล่าว ทั้งนี้ ให้ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ความร่วมมือ และอำนวยความสะดวกแก่คณะกรรมการ กรรมการ หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการอย่างเต็มที่

5. แต่งตั้งคณะอนุกรรมการและคณะทำงานได้ตามความเหมาะสม

6. ให้มีอำนาจเรียกเอกสารและบุคคลต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณา

7. ดำเนินการในเรื่องอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง หรือตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

การประชุมของคณะกรรมการด้านกฎหมายเดือนละ 1 ครั้ง หรือตามที่ประธานคณะกรรมการด้านกฎหมายกำหนด การรายงานของคณะกรรมการด้านกฎหมายนำเสนอมติของคณะกรรมการด้านกฎหมายต่อคณะกรรมการบริษัทฯ

* นอกจากนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ยังได้แต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ เป็นคณะกรรมการชุดย่อยอื่นๆ ดังนี้ คณะกรรมการประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ คณะกรรมการบริหารเงินสดคงเหลือ และบริหารอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ คณะกรรมการด้านพัฒนาบุคลากรและโครงสร้างองค์กร คณะกรรมการพัฒนารายได้และควบคุมค่าใช้จ่าย คณะกรรมการเพื่อกำกับดูแลนโยบายด้านการซ่อมบำรุงและการปฏิบัติการ คณะกรรมการพิจารณากำกับดูแลรูปคดีที่มีความสำคัญต่อบริษัทฯ คณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ คณะอนุกรรมการบริหารความเสี่ยงราคา น้ำมัน คณะอนุกรรมการขับเคลื่อนโครงการจัดตั้งการบินไทยสมายล์เป็นบริษัทย่อย

9.3 การสรรหาและแต่งตั้งกรรมการและผู้บริหารระดับสูงสุด

9.3.1 การสรรหาคณะกรรมการบริษัทฯ

ตามข้อบังคับของบริษัทฯ คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการจำนวนไม่น้อยกว่า 5 คน แต่ไม่มากกว่า 15 คน สุดแต่ที่ประชุมใหญ่จะเป็นผู้กำหนดเป็นครั้งคราว และกรรมการจำนวนไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมด ต้องมีถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักร และกรรมการของบริษัทฯ จะต้องเป็นผู้มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามที่กฎหมายกำหนด ในการประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้นในแต่ละปี จะมีการเลือกตั้งกรรมการใหม่แทนกรรมการที่ต้องออกจากตำแหน่งตามวาระจำนวน 1 ใน 3 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด หรือจำนวนใกล้เคียงที่สุดกับส่วน 1 ใน 3 ในกรณีที่แบ่งออกให้ตรงเป็นสามส่วนไม่ได้

คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนดหลักเกณฑ์การดำเนินการสรรหากรรมการบริษัทฯ เพื่อเป็นแนวทางการดำเนินการของคณะกรรมการสรรหา กำหนดคำตอบแทน 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 ผู้ที่ได้รับการสรรหาจะสามารถปฏิบัติหน้าที่ กรรมการตามหลัก 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 พิจารณาและนำเสนอชื่อคณะกรรมการบริษัทฯ

ที่ประชุมผู้ถือหุ้นเป็นผู้แต่งตั้งกรรมการโดยใช้เสียงข้างมากตามหลักเกณฑ์และวิธีการดังนี้

1. ผู้ถือหุ้นคนหนึ่งจะมีคะแนนเสียงเท่ากับหนึ่งหุ้นต่อหนึ่งเสียง

2. ผู้ถือหุ้นแต่ละคนจะต้องใช้คะแนนเสียงที่มีอยู่ทั้งหมดเลือกตั้งบุคคลคนเดียวหรือหลายคนเป็นกรรมการก็ได้ แต่จะแบ่งคะแนนเสียงให้แก่ผู้ใดมากน้อยเพียงใดไม่ได้

3. บุคคลซึ่งได้รับคะแนนเสียงสูงสุดตามลำดับลงมา เป็นผู้ได้รับการเลือกตั้งเป็นกรรมการเท่าจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ในกรณีที่บุคคลซึ่งได้รับการเลือกตั้งในลำดับถัดลงมา มีคะแนนเสียงเท่ากันกับจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้นให้เลือกตั้งด้วยวิธีจับสลากเพื่อให้ได้ตามจำนวนกรรมการที่จะพึงมี

ในกรณีที่ตำแหน่งกรรมการว่างลงเพราะเหตุอื่นนอกจากถึงคราวออกตามวาระ ให้คณะกรรมการเลือกบุคคลหนึ่งซึ่งมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามกฎหมาย เข้าเป็นกรรมการแทนในการประชุมคณะกรรมการคราวถัดไปด้วยคะแนน

เสียงไม่น้อยกว่า 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

9.3.2 การสรรหาผู้บริหารระดับสูงสุด

การแต่งตั้งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ซึ่งเป็นตำแหน่งเจ้าหน้าที่บริหารสูงสุดของบริษัทฯ นั้น คณะกรรมการบริษัทฯ จะแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อคัดเลือกคณะกรรมการสรรหาผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ซึ่งประกอบด้วยคณะกรรมการบริษัทฯ 5 คน และรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายทรัพยากรบุคคลและกำกับกิจกรรมองค์กร 1 คน เพื่อแต่งตั้งคณะกรรมการสรรหา ผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ โดยมีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการสรรหา และดำเนินการสรรหาผู้ที่มีความรู้ความสามารถ ประสบการณ์ที่เหมาะสม และคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามพระราชบัญญัติคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2518 (และที่แก้ไขเพิ่มเติม) และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และเสนอชื่อผู้ที่ผ่านการคัดเลือกที่สมควรได้รับการแต่งตั้งต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาต่อไป

9.3.3 การสรรหากรรมการอิสระ

กระบวนการสรรหากรรมการอิสระเป็นการสรรหาเช่นเดียวกับกระบวนการสรรหากรรมการบริษัทใน 9.3.1 โดยบริษัทฯ คัดเลือกบุคคลเป็นกรรมการอิสระตามคุณสมบัติที่บริษัทฯ กำหนด ซึ่งบริษัทฯ ได้กำหนดคุณสมบัติ กรรมการอิสระ ไว้เข้มกว่าคุณสมบัติตามข้อกำหนดของสำนักงาน ก.ล.ต. ในเรื่องการถือหุ้น โดยมีคุณสมบัติของกรรมการอิสระดังนี้

1. ถือหุ้นไม่เกินร้อยละ 0.5 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 ในลักษณะที่อาจเป็นการขัดขวางการพิจารณาอย่างอิสระของตน 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 เว้นแต่จะได้ออกจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี

6. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ให้บริการทางวิชาชีพใดๆ ซึ่งรวมถึงการให้บริการเป็นที่ปรึกษากฎหมาย หรือที่ปรึกษาทางการเงิน ซึ่งได้รับค่าบริการเกินกว่า 2 ล้านบาทต่อปี จากบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของผู้ให้บริการทางวิชาชีพนั้นด้วย เว้นแต่จะได้ออกจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี

7. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งขึ้นเพื่อเป็นตัวแทนของกรรมการของบริษัทฯ ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่

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

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

ในกรณีที่บุคคลที่บริษัทฯ แต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระเป็นบุคคลที่มีหรือเคยมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจ ตามข้อ 4 หรือมีการให้บริการทางวิชาชีพเกินมูลค่าที่กำหนดตามข้อ 6 คณะกรรมการบริษัทฯ อาจพิจารณาผ่อนผันให้ได้ หากเห็นว่า การแต่งตั้งบุคคลดังกล่าวไม่มีผลกระทบต่อ การปฏิบัติหน้าที่และการให้ความเห็นที่เป็นอิสระ และในกรณีนี้บริษัทฯ ได้เปิดเผยข้อมูลต่อไปในหนังสือนัดประชุมผู้ถือหุ้นในวาระพิจารณาแต่งตั้งกรรมการอิสระดังกล่าวแล้ว

(1) ลักษณะความสัมพันธ์ทางธุรกิจหรือการให้บริการทางวิชาชีพ ที่ทำให้บุคคลดังกล่าวมีคุณสมบัติไม่เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด

(2) เหตุผลและความจำเป็นที่ยังคงหรือแต่งตั้งให้บุคคลดังกล่าวเป็นกรรมการอิสระ

(3) ความเห็นของคณะกรรมการของบริษัทฯ ในการเสนอให้มีการแต่งตั้งบุคคลดังกล่าวเป็นกรรมการอิสระ

9.4 การกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทย่อยและบริษัทร่วม

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

ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้จัดทำคู่มือในการปฏิบัติหน้าที่ของผู้แทนบริษัทฯ เพื่อให้ผู้แทนบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามแนวทางที่เป็นมาตรฐานเดียวกันและสอดคล้องกับนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งในคู่มือนี้ได้กำหนดถึง ข้อพึงปฏิบัติที่ดีของกรรมการผู้แทน ข้อพึงระมัดระวัง หน้าที่และความรับผิดชอบโดยให้ยึดถือปฏิบัติตามกฎหมาย วัตถุประสงค์และข้อบังคับ ตลอดจนมติที่

ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อรักษาประโยชน์ของบริษัทย่อย บริษัทร่วม และในเรื่องนโยบายที่สำคัญ ให้ผู้แทนบริษัท ขอรับนโยบายจากบริษัท ก่อนเสนอความเห็นในที่ประชุมบริษัทย่อย บริษัทร่วม เช่น การจัดสรรกำไร การจ่ายเงินปันผล หรือนำส่งเงินรายได้แผ่นดิน การเลือกตั้งกรรมการแทนกรรมการที่ลาออกตามวาระ การเพิ่ม-ลดทุน การเลิก-ควบรวมกิจการ ทั้งนี้ผู้แทนบริษัท ต้องรายงานข้อมูลต่างๆ ตามกรอบระยะเวลาที่กำหนดต่อฝ่ายบริหาร และคณะกรรมการบริษัท

นอกจากนี้บริษัท ยังจัดให้มีการทำการวิเคราะห์ ติดตาม และรายงานผลการดำเนินงานของบริษัทย่อยและบริษัทร่วมเป็นประจำทุกไตรมาส เพื่อให้ฝ่ายบริหารและคณะกรรมการบริษัท ได้ใช้ข้อมูลในการตัดสินใจ กำหนดทิศทางและแนวทางในการกำกับดูแลการลงทุนในบริษัทย่อย บริษัทร่วมได้ ต่อไป

9.5 การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน

นโยบายและวิธีการดูแลผู้บริหารในการนำข้อมูลภายในไปใช้

บริษัท มีนโยบายปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์ และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์อย่างเคร่งครัด โดยบริษัท ให้ความสำคัญในเรื่องหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อให้บรรลุผลในทางปฏิบัติ โดยออกประกาศบริษัท เรื่องการป้องกันการนำข้อมูลภายในเพื่อประโยชน์ส่วนตน ตั้งแต่ปี 2547 เพื่อห้ามกรรมการ รวมถึงกรรมการที่พ้นตำแหน่งในช่วง 6 เดือน และผู้บริหาร ซึ่งขายหลักทรัพย์ของบริษัท ก่อนการประกาศงบการเงิน 1 เดือน และหลังประกาศ 3 วัน โดยทุกๆ 3 เดือน สำนักเลขานุการบริษัท จะจัดทำวาระแจ้งคณะกรรมการและฝ่ายบริหาร รวมถึงจัดทำหนังสือแจ้งกรรมการและผู้บริหารเป็นรายบุคคลถึงช่วงระยะเวลาห้ามทำการซื้อขายหุ้นการบินไทย ตามประกาศบริษัท ฉบับดังกล่าว

นอกจากนั้น ยังจัดทำวาระแจ้งคณะกรรมการบริษัท และฝ่ายบริหารทุกเดือนเรื่องรายงานการถือครองหุ้นการบินไทยของกรรมการบริษัท และผู้บริหารระดับสูง รวมทั้งของคู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ เพื่อแจ้งให้ทราบถึงการเปลี่ยนแปลงการถือครองหุ้นของคณะกรรมการบริษัท และฝ่ายบริหาร รวมทั้งแจ้งบทลงโทษ กรณีไม่ได้จัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงการถือหลักทรัพย์ต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ภายในระยะเวลาที่กำหนด รวมทั้งกำหนดไว้ในจรรยาบรรณการบินไทย ให้การเปิดเผยหรือใช้ข้อมูลภายในเพื่อประโยชน์ส่วนตน ถือว่าเป็นการผิดวินัยพนักงาน

9.6 ค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชี

การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชี

ค่าตอบแทนจากการสอบบัญชี (audit fee)

บริษัท และบริษัทย่อย จ่ายค่าตอบแทนการสอบบัญชี ให้แก่ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน (สตง.) ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัท ในรอบปีบัญชีที่ผ่านมาจำนวนเงินรวม 4,220,000 บาท โดยบริษัท ไม่ได้จ่ายค่าตอบแทนให้บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกับ สตง. ในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา

ค่าบริการอื่น (non-audit fee)

บริษัท และบริษัทย่อย จ่ายค่าตอบแทนของงานบริการอื่น ซึ่งได้แก่ ค่าธรรมเนียมตรวจสอบปฏิบัติตาม BOI ค่าธรรมเนียมตรวจสอบรายได้ของหน่วยธุรกิจ ค่าธรรมเนียมรับรองรายได้ สาขาประเทศอินเดีย และค่าธรรมเนียมรับรองรายได้ สาขาประเทศบรูไน ให้แก่ สตง. ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัท ในรอบปีบัญชีที่ผ่านมาจำนวนเงินรวม 520,000 บาท

แต่บริษัทฯ ไม่ได้จ่ายค่าบริการอื่นให้บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกับ สดง. ในรอบปีบัญชีที่ผ่านมาหรือจ่ายในขนาดอันเกิดจากการตกลงที่ยังให้บริการไม่แล้วเสร็จในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา

9.7 การปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีในเรื่องอื่น ๆ

บริษัทฯ ตระหนักและมุ่งมั่นในการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามที่ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย กำหนด นอกเหนือจากนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่บริษัทฯ เปิดเผยบน Website และในรายงานประจำปีแล้ว บริษัทฯ ยังมีนโยบายด้านทรัพยากร สังคม และสิ่งแวดล้อม ซึ่งเปิดเผยไว้ในรายงานการพัฒนาอย่างยั่งยืน

แต่ยังมีบางเรื่องที่บริษัทฯ ไม่สามารถปฏิบัติได้และอยู่ในระหว่างการขออนโยบายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ดังตารางต่อไปนี้

ข้อ	หลักเกณฑ์ ดลท.	การปฏิบัติของบริษัทฯ	เหตุผล
1	ประสิทธิภาพของการปฏิบัติหน้าที่ในคณะกรรมการบริษัทอาจลดลง หากจำนวนบริษัทที่กรรมการไปดำรงตำแหน่งมีมากเกินไป ดังนั้น คณะกรรมการควรพิจารณาประสิทธิภาพการทำงานของกรรมการที่ดำรงตำแหน่งหลายบริษัทอย่างรอบคอบ โดยควรกำหนดจำนวนบริษัทที่กรรมการแต่ละคนจะไปดำรงตำแหน่งให้เหมาะสมกับลักษณะหรือสภาพธุรกิจของบริษัท ซึ่งไม่ควรเกิน 5 บริษัทจดทะเบียน รวมถึงบริษัทย่อยที่ไม่ได้เป็นบริษัทจดทะเบียนของบริษัทจดทะเบียนนั้น และควรให้มีการเปิดเผยการกำหนดดังกล่าวให้สาธารณชนทราบด้วย	บริษัทฯ ปฏิบัติตามพ.ร.บ. คุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงาน รัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2518 มาตรา 7 และมติ ครม. ปี 2554	เนื่องจากบริษัทฯ อาจเสียโอกาสในการสรรหาผู้เชี่ยวชาญในสาขาอาชีพต่าง ๆ มาเป็นกรรมการบริษัทฯ
2	คณะกรรมการควรพิจารณาความเหมาะสมของการกำหนดคุณสมบัติของ “กรรมการอิสระ” เช่น ควรกำหนดให้เข้มงวดกว่าข้อกำหนดขั้นต่ำของสำนักงานกต. และตลาดหลักทรัพย์ฯ หรือไม่ เพื่อให้กรรมการอิสระของบริษัทมีความเป็นอิสระอย่างแท้จริงเหมาะสมกับลักษณะเฉพาะของบริษัท และควรเปิดเผยในรายงานประจำปี นอกจากนี้ คณะกรรมการควรกำหนดให้กรรมการอิสระมีวาระการดำรงตำแหน่งต่อเนื่องไม่เกิน 9 ปี นับจากวันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระครั้งแรก ในกรณีที่แต่งตั้งกรรมการอิสระนั้นให้ดำรงตำแหน่งต่อไป คณะกรรมการควรพิจารณาอย่างสมเหตุสมผลถึงความจำเป็นดังกล่าว	อยู่ระหว่างขั้นตอนการขออนโยบายจากคณะกรรมการบริษัทฯ	
3	ประธานกรรมการควรส่งเสริมให้กรรมการทุกคนเข้าร่วมประชุมไม่น้อยกว่าร้อยละ 75 ของจำนวนการประชุมคณะกรรมการบริษัททั้งหมดที่ได้จัดให้มีขึ้นในรอบปี	กรรมการบางท่านมีสัดส่วนการเข้าร่วมประชุมน้อยกว่าร้อยละ 75 (เอกสาร : รายงานประจำปี)	
4	กฎบัตร หรือหน้าที่ความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัท รวมถึงเรื่องที่ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริษัท	อยู่ระหว่างขั้นตอนการขออนโยบายจากคณะกรรมการบริษัทฯ	

ข้อ	หลักเกณฑ์ ดลท.	การปฏิบัติของบริษัทฯ	เหตุผล
5	คณะกรรมการและคณะกรรมการชุดย่อย ควรประเมินผลการปฏิบัติงานด้วยตนเองอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง เพื่อให้คณะกรรมการร่วมกันพิจารณาผลงานและปัญหา เพื่อการปรับปรุงแก้ไขต่อไป โดยควรกำหนดบรรทัดฐานที่จะใช้เปรียบเทียบกับผลปฏิบัติงานอย่างมีหลักเกณฑ์	อยู่ระหว่างขั้นตอนการขออนโยบายจากคณะกรรมการบริษัท	
6	คณะกรรมการควรกำหนดอำนาจหน้าที่ของประธานกรรมการและกรรมการผู้จัดการให้ชัดเจน และเพื่อให้คนใดคนหนึ่งมีอำนาจโดยไม่จำกัด ควรแยกบุคคลที่ดำรงตำแหน่งประธานกรรมการออกจากบุคคลที่ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้จัดการ พร้อมทั้งเปิดเผยในรายงานประจำปีและบน Website ของบริษัท	อยู่ระหว่างขั้นตอนการขออนโยบายจากคณะกรรมการบริษัท	
7	คณะกรรมการควรเข้าถึงสารสนเทศที่จำเป็นเพิ่มเติมได้จากกรรมการผู้จัดการ หรือเลขานุการบริษัท หรือผู้บริหารอื่นที่ได้รับมอบหมายภายในขอบเขตนโยบายที่กำหนด และในกรณีที่เป็นคณะกรรมการอาจจัดให้มีการเห็นอิสระจากที่ปรึกษาหรือผู้ประกอบวิชาชีพภายนอก โดยถือเป็นค่าใช้จ่ายของบริษัท	อยู่ระหว่างขั้นตอนการขออนโยบายจากคณะกรรมการบริษัท	
8	คณะกรรมการควรจ้างที่ปรึกษาภายนอก ให้มีส่วนในการกำหนดแนวทาง และเสนอประเด็นในการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการอย่างน้อยทุกๆ 3 ปี และเปิดเผยผลการประเมินไว้ในรายงานประจำปี	อยู่ระหว่างขั้นตอนการขออนโยบายจากคณะกรรมการบริษัท	

10. ความรับผิดชอบต่อสังคม (Corporate Social Responsibilities: CSR)

วิสัยทัศน์ ด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

“เป็นสายการบินที่รับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม”

คำประกาศการยึดหลักปฏิบัติสากลว่าด้วยความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มุ่งมั่นในการเป็นผู้นำด้านการอนุรักษ์พลังงานและสิ่งแวดล้อมทั้งในและต่างประเทศ สนับสนุนการใช้ทรัพยากรภายในประเทศอย่างมีประสิทธิภาพ และมีเจตนาในการดำเนินกิจกรรมแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมในฐานะเป็นสายการบินแห่งชาติ และมีความมุ่งมั่นในการสร้างจิตสำนึกของการมีส่วนร่วมในความรับผิดชอบต่อสังคมของทุกภาคส่วนได้ส่วนเสียของบริษัทฯ ลูกค้า พนักงาน คู่ค้า ชุมชนและประชาชนทั่วไป

นโยบายความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม (Corporate Social Responsibility / CSR)

บริษัทฯ กำหนดนโยบายเพื่อใช้เป็นแนวทางการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมให้ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ดังนี้

1. บริษัทฯ จะดำเนินโครงการเพื่อสังคมและสิ่งแวดล้อมที่สอดคล้องกับแนวคิด “การเดินทางแบบรักษ์สิ่งแวดล้อม” (Travel Green) โดยชักนำผู้มีส่วนร่วม ทั้งผู้ถือหุ้น ผู้โดยสาร คู่ค้า และพนักงานทุกคน เข้าร่วมในทุกกิจกรรมอย่างต่อเนื่อง และมุ่งมั่นในการบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อมผสมผสานแนวคิดและนวัตกรรมในรูปแบบสีเขียว (Green Innovation)
2. บริษัทฯ จะดำเนินกิจกรรมเพื่อช่วยเหลือสังคม ผู้ด้อยโอกาส และผู้ประสบภัยต่างๆ สนับสนุนสาธารณประโยชน์และสาธารณกุศล ส่งเสริมสังคมในด้านการศึกษา การกีฬา ศาสนาและวัฒนธรรม และการรักษาสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างสรรค์สิ่งที่ดีงามให้กับสังคม และพัฒนาชีวิตความเป็นอยู่ให้ดีขึ้น
3. การดำเนินงานของบริษัทฯ จะคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในประเด็นที่สำคัญต่างๆทั้งในด้านมลภาวะจากเครื่องบิน การใช้น้ำมันเชื้อเพลิง การปรับปรุงคุณภาพน้ำทิ้ง การใช้สารเคมี การอนุรักษ์พลังงานไฟฟ้า และการนำสิ่งของมาใช้ซ้ำหรือการนำกลับมาใช้ใหม่เพื่อเป็นการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ
4. บริษัทฯ สนับสนุนการพัฒนาและปรับปรุงระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมในทุกกิจกรรมของบริษัทฯ เพื่อลดมลภาวะและผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่องโดยมีวัตถุประสงค์ เป้าหมาย แผนงานปฏิบัติ และการประเมินผลอย่างชัดเจน
5. บริษัทฯ สนับสนุนการสร้างเครือข่ายให้เกิดการประสานงานระหว่างการบินไทยกับองค์กรต่างๆ เพื่อสร้างสรรค์ประโยชน์ต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน รวมทั้งจัดกิจกรรมเพื่อสร้างความร่วมมือการใช้ทรัพยากรร่วมกันกับองค์กรรัฐวิสาหกิจอื่นๆ
6. บริษัทฯ จะจัดกิจกรรมเพื่อสร้างความตระหนักและปลูกฝังจิตสำนึกให้พนักงานในทุกระดับชั้นในการคำนึงถึงสิ่งแวดล้อมและสังคมอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ระบบการจัดการรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพ และสร้างวัฒนธรรมองค์กรด้านความรับผิดชอบต่อสังคม ชุมชนและสิ่งแวดล้อม ให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรมในพนักงานทุกระดับ
7. บริษัทฯ จะส่งเสริมการสร้างความเข้าใจสื่อสารกับสังคมถึงสถานะความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมขององค์กรอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งประชาสัมพันธ์กิจกรรมเพื่อสังคมและสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ และจัดทำรายงานการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Sustainable Development Report) ต่อสาธารณชนอย่างสม่ำเสมอ

แนวทางเกี่ยวกับ “ความรับผิดชอบต่อสังคม”

1. การประกอบธุรกิจด้วยความเป็นธรรม

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการดำเนินธุรกิจอย่างถูกต้องตามทำนองคลองธรรม จึงจัดให้มีระบบการควบคุมภายในที่ผู้บริหารและพนักงานทุกระดับต้องให้ความร่วมมือและถือเป็นส่วนหนึ่งในการปฏิบัติงาน ตามหลักการของ COSO (The Committee of Sponsoring Organizations of Treadway Commission) โดยสำนักงานการตรวจสอบภายในกำกับดูแล เพื่อป้องกันความเสียหาย ปรับปรุงการปฏิบัติงาน ลดผลกระทบ และขจัดปัจจัยเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น ตลอดจนติดตามและประเมินผลอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งมีการจัดทำประมวลบรรษัทภิบาลและจริยธรรมเป็นลายลักษณ์อักษรอย่างชัดเจนให้กับพนักงานทุกคนยึดถือและปฏิบัติตาม

2. การต่อต้านทุจริตคอร์รัปชัน

บริษัทฯ กำหนดแผนธรรมาภิบาลพร้อมจัดทำแผนการต่อต้านทุจริตคอร์รัปชันควบคู่ไปกับการจัดหลักสูตรการป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบ โดยบรรจุเป็นหลักสูตรการฝึกอบรมสำหรับพนักงานทุกระดับ อีกทั้งดำเนินการบังคับใช้กฎระเบียบที่มีอยู่ต่างๆ และให้ความรู้กับพนักงาน เพื่อแยกกลุ่มที่กระทำผิดโดยตั้งใจหรือไม่ตั้งใจ รวมถึงจัดส่งพนักงานเข้าอบรมกับองค์กรต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบ นอกจากนี้ยังจัดทำ Compliance Information Center เพื่อกระตุ้นให้พนักงานตระหนักถึงความสำคัญในเรื่องการปฏิบัติตามกฎระเบียบฯ เพื่อสร้างความโปร่งใส และสามารถตรวจสอบได้

3. การเคารพสิทธิมนุษยชน

บริษัทฯ ดูแลพนักงานให้ได้รับสิทธิประโยชน์ต่างๆ ความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน เพื่อให้พนักงานทุกคนมีคุณภาพชีวิตที่ดี รวมทั้งสิทธิในการปฏิบัติศาสนกิจ ได้แก่ การลาอุปสมบท การลาไปถือศีล และปฏิบัติธรรมของพนักงานหญิง และการลาไปประกอบศาสนกิจพิธีฮัจย์โดยได้รับเงินเดือนค่าจ้างเต็มตลอดระยะเวลาที่ลา

4. การปฏิบัติต่อแรงงานอย่างเป็นธรรม

บริษัทฯ ดำเนินงานในด้านการสรรหาพนักงาน การจ้างงาน การเลิกจ้าง การพัฒนาพนักงาน การเลื่อนตำแหน่ง การย้ายงาน การมอบหมายงานเป็นไปด้วยความเป็นธรรม ไม่มีการเลือกปฏิบัติต่อบุคคลใดบุคคลหนึ่งโดยไม่เป็นธรรมอันเนื่องมาจากความแตกต่างในด้านเชื้อชาติ สัญชาติ ศาสนา เพศ อายุ พื้นฐานการศึกษา หรือเหตุอื่นใด รวมทั้งจะไม่มีการเลือกให้บริการหรือทำธุรกิจกับนิติบุคคลหรือบุคคลจากเฉพาะบางประเทศ หรือบางสัญชาติโดยไม่เป็นธรรม

5. ความรับผิดชอบต่อผู้บริโภค

บริษัทฯ ตระหนักถึงคุณภาพการให้บริการและความปลอดภัย ซึ่งเป็นปัจจัยที่บริโภคให้ความสำคัญเป็นลำดับต้นๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งความปลอดภัยในการปฏิบัติการบิน จึงมีการพัฒนาและฝึกฝนบุคลากรในส่วนที่เกี่ยวข้องอย่างเข้มงวด เพื่อให้มีความพร้อมและเพิ่มพูนประสบการณ์ในการปฏิบัติงาน โดยเฉพาะความปลอดภัยในห้องผู้โดยสาร อีกทั้งยังมีการพัฒนาบริการอย่างต่อเนื่อง อาทิ การปรับปรุงระบบสารสนเทศให้มีประสิทธิภาพ เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ลูกค้ามากขึ้น

6. การดูแลรักษาสิ่งแวดล้อม

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมในการปกป้องรักษา จึงมีเป้าหมายในการเป็นสายการบินที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยดำเนินโครงการต่างๆ เพื่อรักษาสิ่งแวดล้อม อาทิ ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและลดการใช้สารเคมีที่ทำลายชั้นบรรยากาศ การประหยัดพลังงานในกระบวนการต่างๆ การพัฒนาเชื้อเพลิงอากาศยานชีวภาพ การบริหารเชื้อเพลิงอากาศยาน และการบริหารจัดการวัสดุอย่างยั่งยืน โดยการนำอากาศยานรุ่นใหม่เข้ามาในฝูงบิน ซึ่งจะช่วยลดการใช้เชื้อเพลิงและมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม เป็นต้น

7. การร่วมพัฒนาชุมชนหรือสังคม

บริษัทฯ ดำเนินการพัฒนาชุมชนและสังคมอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งปลูกฝังจิตสำนึกด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและส่วนรวมแก่พนักงานผ่านโครงการจิตอาสาพนักงาน และการทำกิจกรรมต่างๆ อาทิ การบริจาคเงินช่วยเหลือผู้ด้อยโอกาสและผู้ประสบภัย การสร้างอาคารเรียนและมอบสื่อการเรียนการสอนพร้อมทั้งทุนการศึกษาแก่นักเรียนในโรงเรียนที่อยู่ห่างไกล รวมทั้งส่งเสริมให้ท้องถิ่นมีส่วนร่วมในการรักษาการอนุรักษ์ทรัพยากรป่าไม้โดยสำรวจความต้องการของชุมชนภายใต้การดูแลของสำนักจัดการป่าชุมชน กรมป่าไม้ เพื่อช่วยเหลือให้ชุมชนได้รับประโยชน์จากทรัพยากรป่าไม้ในท้องถิ่นอย่างยั่งยืน ทั้งทางด้านสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจและสังคม

8. การมีนวัตกรรมและเผยแพร่นวัตกรรมซึ่งได้จากการดำเนินงานที่มีความรับผิดชอบต่อสังคม สิ่งแวดล้อม และผู้มีส่วนได้เสีย

บริษัทฯ นำนวัตกรรมมาใช้อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้การดำเนินงานและการบริการผู้โดยสารเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ อาทิ การตรวจสอบตารางบิน ข้อมูลเที่ยวบิน การสำรองที่นั่ง การซื้อบัตรโดยสาร การเช็คอิน การเลือกที่นั่ง และการออกบัตรที่นั่งด้วยตัวเอง ผ่าน 4 ช่องทาง ได้แก่ Mobile/Tablet Browser ผ่านทาง www.thairways.com , Mobile Application ผ่านทาง THAI m Service , Mobile Game ผ่านทาง Little Captain , iPad Application ผ่านทาง THAI Touch เป็นต้น

บริษัทฯ ดำเนินกิจกรรมเพื่อประโยชน์ต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม (after process) ปี 2556 ดังนี้

- สนับสนุนการขนส่งโลหิตให้กับสภาอากาศไทย
- การช่วยเหลือผู้ประสบภัยน้ำท่วมที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา และจังหวัดฉะเชิงเทรา
- บริษัทฯ ร่วมกับมูลนิธิแอร์บัส มอบอุปกรณ์ และเครื่องใช้สำหรับเด็กให้กับโรงพยาบาลเด็ก
- โครงการ แพทย์นักบิน นางฟ้าพยาบาล บริษัทฯ จัดคณะแพทย์ ทันตแพทย์ และ พยาบาล ทำการตรวจสุขภาพ รักษาโรค และทำฟัน รวมทั้งให้ความรู้ด้านสุขอนามัย แก่ชาวบ้านและนักเรียนที่โรงเรียนตำรวจตระเวนชายแดนถ้ำหิน อำเภอสวนผึ้ง จังหวัดราชบุรี
- โครงการ บันรักจากชาวการบินไทย สู้ชายแดนใต้ มอบเงินบริจาคและเครื่องอุปโภคบริโภคให้กับครูและทหารชายแดนใต้ รวมทั้งร่วมกับบริษัท โบอิง มอบกระเป๋าเป็นนักเรียนพร้อมอุปกรณ์เครื่องเขียนจำนวน 1,000 ชุด ให้กับนักเรียนใน 3 จังหวัดชายแดนใต้ ณ ค่ายจุฬารกรณ์ จังหวัดนราธิวาส
- โครงการ พาน้องท่องฟ้า บริษัทฯ จัดขึ้น 2 ครั้งในปี 2556 ครั้งแรก นำเยาวชนจากโรงเรียนที่มีสถานที่ตั้งรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิขึ้นเครื่องบินชมทัศนียภาพรอบอ่าวไทย และครั้งที่ 2 นำเด็กด้อยโอกาสใน 3 จังหวัดชายแดนใต้ ขึ้นเครื่องบินชมทัศนียภาพหมู่เกาะและทะเลภาคใต้
- บริษัทฯ สนับสนุนบัตรโดยสารให้ผู้แทนโอลิมปิกวิชาการ เดินทางไปแข่งขันในต่างประเทศ และสนับสนุนบัตรโดยสารสำหรับนักกีฬาเยาวชนแบดมินตันจากโรงเรียนแบดมินตันบ้านทองหยอดเดินทางไปแข่งขันในต่างประเทศ
- บริษัทฯ ร่วมกับสถาบันส่งเสริมการสอนวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี (สสวท.) จัดค่ายโอลิมปิกวิชาการคณิตศาสตร์ วิทยาศาสตร์ ให้กับเยาวชนจากโรงเรียนที่มีสถานที่ตั้งรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- บริษัทฯ ร่วมกับ 4 องค์กรในธุรกิจการบิน ประกอบด้วย ทอท, บวท, สบพ และ บพ จัดโครงการสนามบินแห่งการเรียนรู้ เพื่อให้ความรู้ด้านอุตสาหกรรมการบินและแนะนำวิชาชีพในธุรกิจการบินให้กับนักเรียนชั้นมัธยมปลายในโรงเรียนที่มีสถานที่ตั้งรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 9 โรงเรียน
- บริษัทฯ จัดค่ายเยาวชนกีฬาแบดมินตัน ให้กับบุตรธิดาพนักงาน เพื่ออบรมและฝึกทักษะในการเล่นกีฬาแบดมินตันโดยผู้ฝึกสอนจากโรงเรียนแบดมินตันบ้านทองหยอด

- โครงการรักษาสีสิ่งแวดล้อม “การบินไทยปลูกชีวิตให้แผ่นดิน” บริษัทฯ ดำเนินโครงการป่าชุมชนบ้านร่องบอน จังหวัดเชียงราย และ โครงการ “คืนชีวิตกล้วยไม้ไทยสู่ไพรพฤกษ์” จังหวัดเชียงใหม่

ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้จัดทำหนังสือรายงานการพัฒนาย่างยั่งยืน ซึ่งให้ข้อมูลเกี่ยวกับนโยบายและการดำเนินงานของบริษัทฯ ในด้านความรับผิดชอบต่อสังคม ซึ่งบริษัทฯ ส่งให้ผู้ถือหุ้นทุกรายและเปิดเผยต่อประชาชนทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ

แนวทางปฏิบัติเพิ่มเติมเกี่ยวกับการป้องกันการมีส่วนเกี่ยวข้องกับการคอร์รัปชัน

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้เห็นความสำคัญถึงปัญหาการทุจริตและประพฤติมิชอบที่จะส่งผลกระทบต่อให้เกิดความเสียหายต่อบริษัทฯ ดังนั้น จึงนำนโยบาย “ Whistle Blower” เข้ามาใช้ในการบริหารจัดการ และได้มีการจัดทำระเบียบบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ว่าด้วยการร้องเรียนเกี่ยวกับการทุจริตหรือการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ คำสั่งบริษัท หรือธรรมาภิบาลหรือจริยธรรม ตามประมวลธรรมาภิบาลและจริยธรรม พ.ศ. 2523 ขึ้นเพื่อให้พนักงาน ลูกจ้าง ผู้มีส่วนได้เสีย และบุคคลภายนอก ใช้เป็นช่องทางในการแจ้งเบาะแส ความเคลือบแคลงที่อาจทำให้เข้าใจได้ว่าเป็นการกระทำผิดต่อกฎ ระเบียบ ข้อบังคับของบริษัทฯ และกฎหมาย เพื่อให้บริษัทฯ ได้ทำการตรวจสอบข้อเท็จจริงได้ถูกต้อง อันจะนำไปสู่ความเป็นธรรม โปร่งใส และตรวจสอบได้ขององค์กรต่อไป

11. การควบคุมภายในและการบริหารจัดการความเสี่ยง

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) ตั้งแต่ระดับพนักงานระดับ 7 ขึ้นไปเพื่อให้การปฏิบัติหน้าที่บรรลุผลตามเป้าหมายนอกจากนี้ยังมีการให้เงินรางวัลพิเศษ (Incentive) เพื่อเป็นแรงจูงใจให้พนักงานปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความสามารถ มีการศึกษาและจัดทำแผนอัตรากำลังของแต่ละฝ่าย/สายงาน โดยมีการจ้าง outsource มาทดแทนพนักงาน ซึ่งมีไม่เพียงพอ อีกทั้งอยู่ระหว่างปรับปรุงคู่มือการปฏิบัติงาน ให้สอดคล้องกับโครงสร้างและระบบการทำงานใหม่เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการและการควบคุมภายในให้ดียิ่งขึ้น นอกจากนี้ ยังส่งเสริมการสร้างวัฒนธรรมองค์กร THAI Spirit และสนับสนุนให้พนักงานเข้ารับการอบรม เพื่อพัฒนาและเพิ่มพูนความรู้ความสามารถตลอดจนคุณธรรม จริยธรรมในการปฏิบัติหน้าที่ในงานที่รับผิดชอบ อย่างไรก็ตามบางฝ่ายยังอยู่ในระหว่างการปรับปรุงโครงสร้างภายในฝ่ายเพื่อให้เหมาะสมกับลักษณะงานและกระบวนการทำงานที่ได้มีการปรับเปลี่ยนไป ตลอดจนหลายฝ่ายยังขาดผู้บริหารและพนักงานที่มีความรู้ทักษะและความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน ดังนั้นบริษัทฯ จะดำเนินการปรับปรุงการจัดสรรทรัพยากรบุคคลให้เหมาะสม โดยวางแผนอัตรากำลังคนในแต่ละช่วงอายุให้สอดคล้องกับความต้องการในแต่ละสาขา 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) สำหรับความเสี่ยงระดับองค์กรและความเสี่ยงระดับฝ่ายที่สำคัญทุกรายการ

นอกจากนี้มีการกำหนดให้การบริหารความเสี่ยงเป็น Key Performance Indicator (KPI) ของผู้บริหารระดับผู้อำนวยการใหญ่ (Vice President) ขึ้นไป และหน่วยงานทุกฝ่ายในบริษัทฯ มีการจัดการความเสี่ยงภายในฝ่ายรวมถึงการจัดทำรายงานการบริหารความเสี่ยงทุกไตรมาส ตามเกณฑ์ที่ระบุไว้ในคู่มือการบริหารความเสี่ยงซึ่งใช้เป็นกรอบและเป็นแนวทางในการบริหารความเสี่ยงของบริษัทฯ มีฝ่ายบริหารความเสี่ยงทำหน้าที่ติดตามความคืบหน้าของแผนปฏิบัติการในการควบคุมความเสี่ยงอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ โดยจัดทำรายงานความคืบหน้าการบริหารความเสี่ยงระดับองค์กรเสนอต่อคณะกรรมการฝ่ายบริหารงานนโยบาย คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง และคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นประจำ รวมทั้งมีคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงรับผิดชอบในการกำกับ ดูแล ติดตามและให้คำแนะนำการบริหารความเสี่ยงอย่างต่อเนื่อง

3. กิจกรรมการควบคุม

บริษัทฯ มีกิจกรรมการควบคุมที่เพียงพอ ตลอดจนสอดคล้องกับวัตถุประสงค์และผลการ ประเมินความเสี่ยงของบริษัทฯ มีนโยบาย คู่มือการปฏิบัติงานและระเบียบปฏิบัติสำหรับกิจกรรมที่สำคัญทั้งที่เป็นลายลักษณ์อักษรและที่เป็นอิเล็กทรอนิกส์ไฟล์ ซึ่งพนักงานถือปฏิบัติภายใต้การกำกับดูแลของหัวหน้างาน และผู้บังคับบัญชา ตามสายงาน เช่น ระเบียบฯ ว่าด้วยอำนาจหน้าที่ทางการเงิน ระเบียบฯ ว่าด้วยการบริหารงานบุคคล และระเบียบฯ ว่าด้วยการพัสดุ เป็นต้น อย่างไรก็ตามบางฝ่ายอยู่ในระหว่างการปรับปรุงคู่มือการปฏิบัติงานให้สอดคล้องกับภาระหน้าที่ของงานตามโครงสร้างและลักษณะการทำงานตามระบบงานใหม่ มีการแบ่งแยกหน้าที่รับผิดชอบการปฏิบัติงานที่สำคัญ มีการสอบทานผลการดำเนินงาน โดยฝ่ายบริหารอย่างสม่ำเสมอ มีการปฏิบัติตามระเบียบกฎเกณฑ์ที่เป็นมาตรฐานสากลขององค์กรต่างๆ เช่น IATA, ICAO, กรมการบินพลเรือน และ ISO ต่างๆ เป็นต้น มีการติดตามและตรวจสอบการดำเนินงานทั้งจากสำนักงานการตรวจสอบภายในของบริษัทฯ และจากหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้อง

4. ระบบสารสนเทศและการสื่อสารข้อมูล

บริษัทฯ มีระบบสารสนเทศและการสื่อสารที่เพียงพอต่อการปฏิบัติงาน มีการใช้ระบบสารสนเทศสำหรับการบริหารและตัดสินใจของฝ่ายบริหาร มี Website ของบริษัทฯ และมีระบบ Intranet คือ THAISphere เพื่อสื่อสารและข้อมูลต่างๆ ภายในองค์กร หลายฝ่ายได้จัดทำ Webpage เพื่อสื่อสารข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานของฝ่าย ตลอดจนมีการรับข้อมูลข่าวสารจากภายนอกองค์กร เช่น นโยบายภาครัฐ ผลสำรวจความคิดเห็นของลูกค้า ผลการจัดอันดับของสายการบินจากองค์กรต่างๆ รายงานสถานการณ์ด้านเศรษฐกิจและการเมือง อุตสาหกรรมการบิน เทคโนโลยีและความก้าวหน้าด้านวิทยาการการสื่อสารและคมนาคม เป็นต้น บริษัทฯ ได้สนับสนุนการพัฒนาระบบสารสนเทศต่างๆ เช่น ระบบ e-saraban ระบบ SAP Phase II ระบบ THAI Star Common Platform (TSCP) และระบบ CHORUS เป็นต้น ซึ่งใช้สำหรับปรับปรุงการดำเนินงาน เพื่อให้สอดคล้องกับแผนกลยุทธ์ และเพื่อให้ข้อมูลต่างๆ ที่ใช้ในการศึกษา วิเคราะห์ และใช้งานได้รับการรวบรวมไว้ในฐานข้อมูลเดียวกัน นอกจากนี้ยังได้จัดให้มีระบบการสื่อสารทั้งภายใน และภายนอกอย่างเพียงพอ เชื่อถือได้และทันกาล เช่น มีการประชุมภายในฝ่าย มีการออกคำสั่งประกาศ จัดทำ Bulletin เช่น THAI's Today ตลอดจนมี Management Talk เพื่อสื่อสารข้อมูลที่สำคัญของบริษัทฯ จากผู้บริหารระดับสูงไปยังพนักงานโดยทั่วถึงผ่านระบบ Intranet ของบริษัทฯ และมีการสื่อสารข้อมูลผ่าน Mobile Application ต่างๆ นอกจากนี้ยังเปิดโอกาสให้พนักงานได้เข้าถึงข้อมูลและองค์ความรู้ต่างๆ โดยผ่านช่องทาง Knowledge Base ในระบบ Intranet ของ บริษัทฯ ซึ่งทำให้การปฏิบัติงาน ดำเนินไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ และทันต่อสถานการณ์ รวมทั้งมีการรับฟังและพิจารณาข้อร้องเรียนภายในองค์กรตามนโยบาย Whistle Blower และมีการรับฟังข้อร้องเรียนจากภายนอก อาทิ ลูกค้า คู่ค้า หรือผู้ถือหุ้น โดยผ่านทางสื่อต่างๆ เพื่อนำมาปรับปรุงการบริหารจัดการในองค์กรให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

5. ระบบติดตามประเมินผล

บริษัทฯ มีการติดตามประเมินผลการควบคุมภายในอย่างเพียงพอ และเหมาะสม ผู้บริหารทุกระดับ รับผิดชอบต่อความรับผิดชอบที่มีต่อการติดตามผลการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามแผนงาน โดยผู้บริหารจัดให้มีการประชุมภายในฝ่าย เพื่อติดตามผลการปฏิบัติงานให้บรรลุเป้าหมายตามดัชนีชี้วัด (KPI) มีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติงานเปรียบเทียบกับเป้าหมายตามแผนงาน หรืองบประมาณ เสนอต่อผู้บริหารเพื่อพิจารณาปรับปรุงแก้ไขให้เป็นไปตามเป้าหมายอย่างสม่ำเสมอ ทุกฝ่ายมีการประเมินการควบคุมภายใน และจัดทำรายงานการควบคุมภายในตามระเบียบคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดิน ข้อ 6 เป็นประจำทุกปี นอกจากนี้ ยังมีมีการตรวจสอบ และประเมินผลการควบคุมภายในเป็นรายครั้ง โดยผู้ตรวจสอบจากสำนักงานการตรวจสอบภายในของบริษัทฯ ซึ่งเป็นหน่วยงานอิสระขึ้นตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ ตลอดจนมีผู้ตรวจสอบจากหน่วยงานภายนอก เช่น Bureau Veritas, IATA Operational Safety Audit (IOSA), กรมการบินพลเรือน และองค์การมาตรฐานสากล (ISO) ต่างๆ เป็นต้น ซึ่งผู้บริหารได้ให้ความสำคัญและมีการพิจารณาเพื่อปรับปรุงแก้ไขตามข้อเสนอแนะของผู้ตรวจสอบดังกล่าว

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการปฏิบัติงานอย่างโปร่งใส ตรวจสอบได้ รวมทั้งสนับสนุนให้มีระบบการตรวจสอบภายในที่ดี ความเป็นอิสระ จึงกำหนดให้สำนักงานการตรวจสอบภายใน มีสายการบังคับบัญชาขึ้นตรงต่อคณะกรรมการบริษัทฯ โดยคณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมายให้คณะกรรมการตรวจสอบเป็นผู้กำกับดูแล เพื่อให้สำนักงานการตรวจสอบภายในสามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างเป็นอิสระและเที่ยงธรรม สามารถเพิ่มมูลค่า และปรับปรุงการดำเนินงานของบริษัทฯ เพื่อช่วยให้บริษัทฯ บรรลุเป้าหมาย ด้วยการประเมินและปรับปรุงประสิทธิภาพของการบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายในและการกำกับดูแลอย่างเป็นระบบ และเป็นระเบียบ เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าการดำเนินงานของบริษัทฯ มีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล มีการใช้จ่ายและลงทุนอย่างคุ้มค่าสมประโยชน์ มีการจัดทำรายงานทางการเงินที่เชื่อถือได้ ตามกำหนดเวลา มีการเปิดเผยข้อมูลที่เพียงพอตามรูปแบบที่กำหนด มีการดูแลรักษาทรัพย์สินและผลประโยชน์ของบริษัทฯ มิให้เกิดการสูญเสีย หรือความเสียหาย ซึ่งรวมถึงความเสียหายจากการทุจริต และการประพฤติมิชอบ รวมทั้งเพื่อให้มั่นใจว่าการปฏิบัติงานของหน่วยงานต่างๆ สอดคล้องกับนโยบาย กฎเกณฑ์ ระเบียบ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนมีการปรับปรุงการปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง มีการติดตามและประเมินผลการลงทุนในบริษัทย่อยและการร่วมลงทุนอื่นๆ ทั้งนี้ ภาระหน้าที่ของสำนักงานการตรวจสอบภายใน ยังรวมถึงการให้คำปรึกษาแนะนำฝ่ายบริหารในการปรับปรุงการควบคุมภายในให้มีประสิทธิภาพ ประสิทธิผลมากยิ่งขึ้น

สำนักงานการตรวจสอบภายในปฏิบัติงานตรวจสอบกระบวนการทำงานของบริษัทฯ รวมทั้งระบบเทคโนโลยีสารสนเทศตามแผนการตรวจสอบที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการตรวจสอบ โดยสำนักงานการตรวจสอบภายในได้จัดทำแผนการตรวจสอบดังกล่าวตามแนวความเสี่ยง (Risk Based Audit) โดยพิจารณาถึงความสอดคล้องกับกลยุทธ์ของบริษัทฯ นอกจากนี้ สำนักงานการตรวจสอบภายในมีการปฏิบัติงานตรวจสอบเฉพาะกิจ ตามที่คณะกรรมการตรวจสอบเห็นชอบ โดยรายงานผลการตรวจสอบต่อผู้บริหารที่รับผิดชอบ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และคณะกรรมการตรวจสอบเป็นประจำทุกไตรมาส ในกรณีที่พบหรือมีข้อสงสัยว่ามีรายการหรือการกระทำที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายที่มีนัยสำคัญต่อผลการดำเนินงานของบริษัทฯ หัวหน้าสำนักงานการตรวจสอบภายในจะรายงานต่อกรรมการผู้อำนวยการใหญ่และคณะกรรมการตรวจสอบทันที

ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ให้ความเห็นว่า ระบบการควบคุมภายในของบริษัทฯ มีความเพียงพอกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ

12. รายการระหว่างกัน

12.1 รายการระหว่างกัน

บริษัทฯ มีรายการระหว่างกันที่สำคัญกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่ และนิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 ดังนี้

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2556	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	
กระทรวงการคลัง	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของบริษัทฯ โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 51.03 กรรมการของบริษัทฯ ได้แก่ นายอารีพงศ์ ภู่ชอุ่ม เป็น ปลัดกระทรวงการคลัง และ นายพงษ์ภาณุ เศวตรุนทร์ เป็นรองปลัดกระทรวงการคลัง 	กระทรวงการคลังกู้เงินจากสถาบันการเงินต่างประเทศให้บริษัทฯ กู้ต่อ ประกอบด้วย <ul style="list-style-type: none"> เงินกู้ยืมระยะยาว ซึ่งยังคงมี ยอดคงค้างและดอกเบี่ยจ่าย ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> - เงินกู้ยืมระยะยาวคงค้าง - ดอกเบี่ยจ่าย 	17,375.52 208.49	1,225.26 90.67	การกำหนดราคา/เงื่อนไขเป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดเงื่อนไขกับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน โดยมีรายละเอียดเงื่อนไขสำคัญ ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> - สัญญาเงินกู้ระยะยาว มียอดคงค้าง 2 ฉบับ คือ <ol style="list-style-type: none"> 1) อัตราดอกเบี้ย ร้อยละ 7.07 ต่อปี อายุเงินกู้ 20 ปี ครบกำหนดสัญญา 30 กันยายน 2556 2) อัตราดอกเบี้ย ร้อยละ 2.31 ต่อปี อายุเงินกู้ 17 ปี ครบกำหนดสัญญา 15 กรกฎาคม 2573

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2556	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	
	<p>หมายเหตุ นายอารีพงศ์ ภูษอ่อม ปลัดกระทรวงการคลัง ไปดำรงตำแหน่งเลขาธิการสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (ก.พ.ร.) สำนักนายกรัฐมนตรี ตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2556 และนายพงษ์ภาณุ เศวตรุนทร์ รองปลัดกระทรวงการคลัง ดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2556</p>				

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2556	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	
		<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 	5.00	4.58	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2556	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	
ธนาคารออมสิน	<ul style="list-style-type: none"> ▪ กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมธนาคารออมสิน ▪ กรรมการของบริษัทฯ ได้แก่ นายสุธรรม ศิริทิพย์สาคร เป็นกรรมการของธนาคารออมสิน 	1. บริษัทฯ ได้กู้เงินจากธนาคารออมสิน ประกอบด้วย <ul style="list-style-type: none"> • เงินกู้ยืมระยะยาว - ยอดเงินคงค้าง - ดอกเบี้ยจ่าย 	1,890.00 100.41	3,462.00 279.58	การกำหนดราคาเงื่อนไขเป็นไปตามปกติของธุรกิจ 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 2556	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	
		2. บริษัทฯ ทำสัญญาวงเงินกู้ ประเภทเงินทุนหมุนเวียน กับ ธนาคารออมสิน จำนวนเงินไม่ เกิน 7,000 ล้านบาท - ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้ - ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้ค้างจ่าย	17.50 4.46	17.31 0.00	การกำหนดราคาเงื่อนไขเป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่ง เป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดเงื่อนไขกับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - สัญญาวงเงินกู้หมุนเวียน (Committed Revolving Credit Line) - ระยะเวลาไม่เกิน 7 ปี นับจากวันที่ลงทุนในสัญญา เงินกู้ - อัตราดอกเบี้ย FDR (Fixed Deposit Rate) 6 เดือน บวกร้อยละ 1.9 ต่อปี หรือบวกร้อยละ 2.375 ต่อปี หากบริษัทฯ มิได้มีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจ - ค่าธรรมเนียมผูกพันเงินกู้ (Commitment fee) ร้อยละ 0.25 ต่อปีของวงเงินกู้ที่ยังไม่ได้เบิก ปัจจุบันยังไม่มีการเบิกใช้วงเงินกู้ดังกล่าว
		3. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสาร เครื่องบิน ให้บริการเช่าพื้นที่ และบริการอื่นๆ แก่ธนาคาร ออมสิน - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้ค้าง	3.68 1.20	1.51 0.37	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนด ให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2556	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	
ธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย 	บริษัทฯ ได้กู้ยืมระยะยาวจากธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย ซึ่งยังคงมียอดคงค้างและผลกำไรที่ต้องชำระดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> - เงินกู้ยืมระยะยาวคงค้าง - การชำระผลกำไร 	0.00 21.36	500.00 55.04	การกำหนดราคา/เงื่อนไขเป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดเงื่อนไขกับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน โดยมีรายละเอียดเงื่อนไขสำคัญ ดังนี้ อัตรากำไร SPRL ลบร้อยละ 1.00 ต่อปี อายุเงินกู้ 5 ปี ครบกำหนดสัญญา 31 ธันวาคม 2556
ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย 	1. บริษัทฯ ทำสัญญาวงเงินกู้ประเภทเงินทุนหมุนเวียน กับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย จำนวนเงิน 3,600 ล้านบาท <ul style="list-style-type: none"> - ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้ - ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้ค้างจ่าย 	3.60 0.50	1.60 0.00	การกำหนดราคา/เงื่อนไขเป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดเงื่อนไขกับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน โดยมีรายละเอียดเงื่อนไขสำคัญ ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> - อายุเงินกู้ 5 ปี นับตั้งแต่วันที่ 20 กรกฎาคม 2555 – 20 กรกฎาคม 2560 - อัตราดอกเบี้ย THBFIX 3 เดือน บวกร้อยละ 2.25 ต่อปี - ค่าธรรมเนียมกู้เงิน อัตราร้อยละ 0.20 ของวงเงินที่ผู้กู้เบิกใช้ในแต่ละครั้ง - ค่าธรรมเนียมผูกพันเงินกู้ (Commitment Fee) อัตราร้อยละ 0.10 ต่อปีของวงเงินกู้ที่ยังไม่ได้เบิกใช้ - ผู้กู้ตกลงชำระค่าธรรมเนียมการชำระคืนก่อนกำหนด (Prepayment Fee) ในอัตราร้อยละ 2.0 ของจำนวนเงินที่ชำระคืนก่อนกำหนดเวลา ปัจจุบันยังไม่มี การเบิกใช้วงเงินกู้ดังกล่าว

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2556	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	
		2. บริษัทฯ ขยายบัตรโดยสาร เครื่องบิน แก่ธนาคารเพื่อการ ส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย - ยอดขายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	0.74 0.00	0.00 0.00	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ กรรมการของบริษัทฯ ได้แก่ พลตำรวจเอกอดุลย์ แสงสิงแก้ว เป็นกรรมการของธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) หมายเหตุ พลตำรวจเอกอดุลย์ แสงสิงแก้ว ดำรงตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 18 มกราคม 2556 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	บริษัทฯ ได้กู้เงินจากธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วย <ul style="list-style-type: none"> • เงินกู้ยืมระยะยาว <ul style="list-style-type: none"> - ยอดเงินคงค้าง - ดอกเบี้ยจ่าย 	6,690.00 434.06	0.00 0.00	การกำหนดราคา/เงื่อนไขเป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดเงื่อนไขกับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน โดยมีรายละเอียดเงื่อนไขสำคัญ ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> - สัญญาเงินกู้ระยะยาว มียอดคงค้าง 2 ฉบับ คือ <ol style="list-style-type: none"> 1) อัตราดอกเบี้ย THBFIX ร้อยละ 5.5 ต่อปี มีอายุเงินกู้ 6 ปี ใ้ถึงก่อนครบกำหนดสัญญา 13 กันยายน 2556 2) อัตราดอกเบี้ย THBFIX 3 เดือน บวกร้อยละ 1.25 ต่อปี มีอายุเงินกู้ 7 ปี ครบกำหนดสัญญา 25 สิงหาคม 2560

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2556	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	
ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)	<ul style="list-style-type: none"> กรรมการของบริษัท ได้แก่ นายพงษ์ภาณุ เศวตรุนทร์ เป็นกรรมการของธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน) <i>หมายเหตุ</i> นายพงษ์ภาณุ เศวตรุนทร์ ดำรงตำแหน่ง กรรมการ เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2556 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) 	1. บริษัท ได้กู้เงินจากธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วย <ul style="list-style-type: none"> เงินกู้ยืมระยะยาว <ul style="list-style-type: none"> - ยอดเงินคงค้าง 1,600.00 - ดอกเบี้ยจ่าย 5.76 			การกำหนดราคาเงื่อนไขเป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดเงื่อนไขกับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน โดยมีรายละเอียดเงื่อนไขสำคัญ ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> - สัญญาเงินกู้ระยะยาว มียอดคงค้าง 1 ฉบับ คือ อัตราดอกเบี้ย THBFIX 3 เดือน บวกร้อยละ 1.5 ต่อปี มีอายุเงินกู้ 7 ปี ครบกำหนดสัญญา 31 ธันวาคม 2560
		2. บริษัท ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน แก่ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน) <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 0.28 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 0.00 			
บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด และของบริษัท 	1. บริษัท ซื้อบริการฝากส่งไปรษณีย์ในประเทศและต่างประเทศ และจ้างขนส่งเทป Back up จากบริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 13.27 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 0.00 			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2556	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	
		2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสาร เครื่องบิน แก่บริษัท ไปรษณีย์ ไทย จำกัด - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	7.08 1.17	2.45 0.85	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกัน
การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย	■ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้น รายใหญ่ของการท่องเที่ยว แห่งประเทศไทย และของ บริษัทฯ	1. บริษัทฯ จ่ายค่า commission ในการจำหน่ายบัตร โดยสารของบริษัทฯ ในอัตรา ร้อยละ 5 แก่การท่องเที่ยวแห่ง ประเทศไทย - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	4.15 0.00	1.19 0.77	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
		2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสาร เครื่องบิน และให้เช่าสำนักงาน สาขาที่จังหวัดตรัง แก่ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	96.67 7.32	164.47 32.33	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)	■ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้น รายใหญ่ของ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และของ บริษัทฯ	1. บริษัทฯ ซื้อน้ำมันเครื่องบินและ น้ำมันรถยนต์จากบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	11,704.07 1,358.20	8,515.46 33.82	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2556	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	
	<ul style="list-style-type: none"> กรรมการของบริษัท ได้แก่ นายจุลสิงห์ วสันตสิงห์ และ นายอรรถพล ใหญ่สว่าง เป็น กรรมการของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) <i>หมายเหตุ</i> นายจุลสิงห์ วสันตสิงห์ ลาออกจากกรรมการเมื่อวันที่ 18 พฤศจิกายน 2556 และ นายอรรถพล ใหญ่สว่าง ดำรงตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2556 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) 	2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสาร เครื่องบิน แก่บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	346.75 41.99	383.92 51.47	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2556	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	
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 17,271.61 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 1,630.33 		18,466.25 845.10	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
บริษัท เบอร์ลี่ ยุคเกอร์ จำกัด (มหาชน)	<ul style="list-style-type: none"> กรรมการของบริษัทฯ ได้แก่ นายวีระวงศ์ จิตต์มิตรภาพ เป็นกรรมการและกรรมการตรวจสอบของบริษัท เบอร์ลี่ ยุคเกอร์ จำกัด (มหาชน) 	บริษัทฯ ซื้อสินค้าอุปโภคบริโภคจากบริษัท เบอร์ลี่ ยุคเกอร์ จำกัด (มหาชน) <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 19.62 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 1.22 		13.70 1.73	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 9,432.74 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 171.71 		5,765.09 240.51	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2556	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	
		2. บริษัทฯ มีรายได้จากการขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และได้รับส่วนแบ่งรายได้ 2% จากการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน (Passenger Service Charges) ให้กับบริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 87.01 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 14.73 			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 134.90 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 11.99 			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2556	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	
สถาบันการบินพลเรือน	<ul style="list-style-type: none"> ▪ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของสถาบันการบินพลเรือน และของบริษัทฯ ▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ คือ ร้อยโทอริศศักดิ์ พัดชื่นใจ เป็นกรรมการของสถาบันการบินพลเรือน <p><i>หมายเหตุ</i> ร้อยโทอริศศักดิ์ พัดชื่นใจ ลาออกจากกรรมการเมื่อวันที่ 24 ตุลาคม 2556 ของสถาบันการบินพลเรือน</p>	1. บริษัทฯ จัดส่งนักบินบริษัทฯ ไปอบรมด้านกิจการบิน จากสถาบันการบินพลเรือน <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 28.58 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 0.00 		22.29	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
		2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน แก่สถาบันการบินพลเรือน <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 0.29 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 0.00 		0.11	
บริษัท อุตสาหกรรมการบิน จำกัด	<ul style="list-style-type: none"> ▪ กรรมการของบริษัทฯ ได้แก่ พลอากาศเอก ประจิน จั่นตอง เป็นประธานกรรมการของบริษัท อุตสาหกรรมการบิน จำกัด <p><i>หมายเหตุ</i> พลอากาศเอก ประจิน จั่นตอง ดำรงตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 24 เมษายน 2556</p>	บริษัทฯ ซื้อมีบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน จากบริษัท อุตสาหกรรมการบิน จำกัด <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 17.13 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 0.00 		0.00	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2556	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	
บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์ เอเชีย จำกัด (บริษัทย่อย)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัท เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัทไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด โดย ถือหุ้นประมาณร้อยละ 55 ▪ ผู้บริหารของบริษัท ได้แก่ นายนิรุฒ มณีพันธ์ เป็น ประธานกรรมการ ของบริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์ เอเชีย จำกัด <p>หมายเหตุ นายนิรุฒ มณีพันธ์ ลาออกจากประธานกรรมการ เมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2556 ของ บริษัท ไทย - อะมาดิอุส เซาท์ อีสต์เอเชีย จำกัด</p>	1. บริษัท ได้รับเงินมัดจำค่าเช่า พื้นที่ในอาคารสำนักงาน จังหวัดหาดใหญ่ และภูเก็ต จากบริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	0.13	0.13	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนด ให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2. บริษัท ขายบัตรโดยสาร เครื่องบิน และให้บริการเช่า พื้นที่สำนักงานและอุปกรณ์ คอมพิวเตอร์ แก่บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์ เอเชีย จำกัด - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	2.67 0.42	2.51 0.37	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนด ให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2556	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	
บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด (บริษัทย่อย)	<ul style="list-style-type: none"> ■ บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 49 ■ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นายโชคชัย ปัญญาณรงค์ และ นายปานทิต ชนะภัย เป็น ประธานกรรมการ และ นางวสุกานต์ วิศาลสวัสดิ์ นายตनुช บุนนาค และ นายนิรุฒ มณีพันธ์ เป็น กรรมการของบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด <p>หมายเหตุ นายโชคชัย ปัญญาณรงค์ ลาออกจากประธานกรรมการ เมื่อวันที่ 10 ตุลาคม 2556 และนายปานทิต ชนะภัย ดำรงตำแหน่งประธานกรรมการ เมื่อวันที่ 18 มกราคม 2556 นายตनुช บุนนาค ลาออกจากกรรมการ เมื่อวันที่ 8 มกราคม 2556 และนายนิรุฒ มณีพันธ์</p>	1. บริษัทฯ ให้เงินกู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด <ul style="list-style-type: none"> - เงินกู้ยืมระยะสั้น 20.00 - ดอกเบี้ยรับ 1.39 			การกำหนดราคาเงื่อนไขเป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดเงื่อนไขกับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน โดยมีรายละเอียดเงื่อนไขสำคัญ ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> - อ้างอิงกับอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ยืมสำหรับลูกค้ารายใหญ่ ชั้นดี ประเภทเงินกู้แบบมีระยะเวลา MLR ต่อปี ของ ธนาคารพาณิชย์ในประเทศสี่แห่ง ซึ่งมีกำหนดชำระภายใน 1 ปี และไม่มีหลักประกัน เมื่อวันที่ 24 กันยายน 2556 บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด ได้ทำบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมสัญญาฉบับบริษัทฯ โดยขอขยายระยะเวลาการชำระหนี้ออกไปอีกเป็นเวลา 1 ปี ตามสัญญาฉบับวันที่ 28 กันยายน 2555 เป็นครบกำหนดชำระในวันที่ 27 กันยายน 2557 และเงื่อนไขการชำระหนี้อื่นเป็นไปตามเงื่อนไขของสัญญาเดิม
		2. บริษัทฯ ซื้อบริการจัดส่งพนักงานแรงงานนอกเพื่อปฏิบัติงานในบริษัทฯ จาก บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 913.68 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 423.08 			

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2556	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	
	ลาออกจากกรรมการเมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2556 ของบริษัท ริงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด	3. บริษัทฯ ให้บริการเช่าพื้นที่ สำนักงานและอุปกรณ์ สำนักงาน แก่บริษัท ริงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	4.76 404.04	21.30 169.13	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด (บริษัทย่อย)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 49 ▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นาวาอากาศตรีอิษฏาภรณ์ วัฒนางกูร เป็นประธานกรรมการ และนายธงชัย สิงห์กุล เป็นกรรมการของบริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด 	บริษัทฯ ให้บริการใช้เครื่องมือและอุปกรณ์ในการฝึกอบรมด้านการบิน และให้บริการเช่าพื้นที่ สำนักงานและอุปกรณ์สำนักงาน แก่ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	5.16 2.23	13.44 6.48	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2556	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	
บริษัท ทวีร์เอี๊ยงหลวง จำกัด (บริษัทย่อย)	<ul style="list-style-type: none"> บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท ทวีร์เอี๊ยงหลวง จำกัด ร้อยละ 49 ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นายนิรุฒ มณีพันธ์ และ นายต๋นช บุนนาค เป็น กรรมการของบริษัท ทวีร์เอี๊ยงหลวง จำกัด <p><i>หมายเหตุ</i> นายต๋นช บุนนาค ดำรงตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 18 มกราคม 2556 ของบริษัท ทวีร์เอี๊ยงหลวง จำกัด</p>	1. บริษัทฯ จ่ายค่าตอบแทน (Commission) จากการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ของบริษัทฯ เอี๊ยงหลวง แก่บริษัท ทวีร์เอี๊ยงหลวง จำกัด <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 22.53 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 0.00 		0.50	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
		2. บริษัทฯ ขายทวีร์เอี๊ยงหลวง ให้แก่บริษัท ทวีร์เอี๊ยงหลวง จำกัด <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 59.87 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 2.37 		10.01	
บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด (บริษัทย่อย)	<ul style="list-style-type: none"> บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ร้อยละ 100 กรรมการของบริษัทฯ ได้แก่ นายอำพน กิตติอำพน เป็น ประธานกรรมการ และ นายคณิต แสงสุพรรณ เป็น กรรมการ และผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นายสรจักร เกษมสุวรรณ และนายโชคชัย ปัญญายงค์ เป็นกรรมการของ 	บริษัทฯ จ่ายเงินค่าหุ้นสามัญ ร้อยละ 25 ของทุนจดทะเบียนของบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 0.00 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 449.99 		0.00	

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2556	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	
	<p>บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด</p> <p><u>หมายเหตุ</u> นายอำพน กิตติอำพน นายคณิศ แสงสุพรรณ นายสรจักร เกษมสุวรรณ และ นายโชคชัย ปัญญาณรงค์ ดำรงตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 17 ตุลาคม 2556 ของบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด</p>				

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2556	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	
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 และ นายตнуช บุนนาค เป็น กรรมการของบริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด <u>หมายเหตุ</u> เรืออากาศเอกมนตรี จำเรียง และ นายตнуช บุนนาค ดำรงตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 24 มกราคม 2556 ของบริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด 	บริษัท ซื้อบริการห้องพักของ บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด สำหรับ ผู้โดยสารของบริษัทฯ - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้ค้าง	0.15 0.01	0.00 0.00	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนด ให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไป ตามราคาตลาด

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2556	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	
บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบิน กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (บริษัทร่วม)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัท ถือหุ้นในบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบิน กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ประมาณร้อยละ 22.59 ▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ คือ เรืออากาศเอกมนตรี จำเริญ นางวสุกานต์ วิศาลสวัสดิ์ และ ร้อยโทอริศศักดิ์ พัดชื่นใจ เป็น กรรมการของบริษัท บริการ เชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หมายเหตุ นางวสุกานต์ วิศาลสวัสดิ์ ดำรงตำแหน่ง กรรมการ เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2556 และ ร้อยโท อริศศักดิ์ พัดชื่นใจ ดำรงตำแหน่ง กรรมการ เมื่อวันที่ 6 พฤศจิกายน 2556 ของบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) 	1. บริษัท ซื้อบริการเติมน้ำมัน เครื่องบินจากบริษัท บริการ เชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 363.70 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 33.48			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนด ให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไป ตามราคาตลาด
		2. บริษัท มีการให้บริการขนส่ง และการบริการด้านอาหาร ให้แก่บริษัท บริการเชื้อเพลิง การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) - ยอดรายได้รวม 0.03 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 0.01			

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2556	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	
บริษัท โรงแรมรอยัล ออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) (บริษัทร่วม)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัท ถือหุ้นในบริษัท โรงแรมรอยัล ออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) ประมาณร้อยละ 24 ▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ คือ นายปานทิต ชนะภัย นายธีรพล โชติชนาภิบาล และ นายดนูช บุนนาค เป็นกรรมการของบริษัท โรงแรมรอยัล ออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) <p><i>หมายเหตุ</i> นายธีรพล โชติชนาภิบาล ลาออกจากกรรมการเมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2556 และ นายดนูช บุนนาค ดำรงตำแหน่งกรรมการเมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2556 ของบริษัท โรงแรมรอยัล ออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)</p>	1. บริษัทฯ ซื้อบริการห้องพักของ บริษัท โรงแรมรอยัล ออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) สำหรับผู้โดยสารของบริษัทฯ	4.91	2.63	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
		<ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้ค้าง 	0.36	0.00	
		2. บริษัทฯ ขายค่าโฆษณา ใน ROH BROCHURE ให้แก่ บริษัท โรงแรมรอยัล ออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)	0.00	0.15	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		<ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้ค้าง 	0.00	0.00	

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2556	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	
บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด (บริษัทร่วม)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด ประมาณร้อยละ 30 ▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นายโชคชัย ปัญญารงค์ เป็นประธานกรรมการ และ นายธีรพล โชติชนาภิบาล เป็นกรรมการ ของบริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด <p>หมายเหตุ นายโชคชัย ปัญญารงค์ ดำรงตำแหน่ง ประธานกรรมการ และนายธีรพล โชติชนาภิบาล ดำรงตำแหน่ง กรรมการ เมื่อวันที่ 18 มกราคม 2556 ของ บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด</p>	1. บริษัทฯ ซื้ออาหารและบริการจากบริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด	- ยอดค่าใช้จ่ายรวม 46.97 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 2.74	15.55 0.00	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
		2. บริษัทฯ มีรายได้จากการขายวัตถุดิบและการให้บริการแก่บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด	- ยอดรายได้รวม 2.57 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 0.24	3.45 0.01	
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด (บริษัทร่วม)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด ประมาณร้อยละ 30 ▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ คือ นางวสุกานต์ วิศาลสวัสดิ์ 	1. บริษัทฯ ซื้อบริการห้องพักจากบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด สำหรับผู้โดยสารของบริษัทฯ	- ยอดค่าใช้จ่ายรวม 17.56 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 1.04	19.76 0.11	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2556	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	
	ร้อยโทอริศศักดิ์ พัดชื่นใจ และ นายนิรุฒ มณีพันธ์ เป็น กรรมการของบริษัท โรงแรม ท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ จำกัด <i>หมายเหตุ</i> ร้อยโทอริศศักดิ์ พัดชื่นใจ และ นายนิรุฒ มณีพันธ์ ดำรงตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 30 มกราคม 2556 ของ บริษัท โรงแรมท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ จำกัด	2. บริษัทฯ ขยายบัตรโดยสาร เครื่องบิน แก่ บริษัท โรงแรม ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	0.00 0.00	0.02 0.00	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนด ให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) (บริษัทร่วม)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ร้อยละ 39.20 ▪ กรรมการของบริษัทฯ ได้แก่ นายอภิพร ภาษวิธาน เป็น ประธานกรรมการ และนาย วีระวงศ์ จิตต์มิตรภาพ เป็น กรรมการ และผู้บริหารของ บริษัทฯ ได้แก่ นายสรจักร เกษมสุวรรณ นายโชคชัย บัญญัติ นายธีรพล โชติชนาภิบาล และนายนิรุฒ 	1. บริษัทฯ ชำระค่าบริการอุปกรณ์ บริการภาคพื้นจังหวัด อุบลราชธานี และค่า Engineer Licence ของบริษัทสายการบิน นกแอร์ จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	13.27 0.03	8.39 0.57	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนด ให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไป ตามราคาตลาด

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2556	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	
	<p>มติพันธ์ เป็นกรรมการของ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)</p> <p>หมายเหตุ กรรมการของบริษัทฯ คือ นายอภิพร ภาษวิธน์ ประธานกรรมการครบวาระเมื่อวันที่ 23 เมษายน 2556 และ นายวีระวงศ์ จิตต์มิตรภาพ ลาออกจากกรรมการ เมื่อวันที่ 25 มกราคม 2556 และผู้บริหารของบริษัทฯ คือ นายสรจักร เกษมสุวรรณ ดำรงตำแหน่ง กรรมการเมื่อวันที่ 14 มกราคม 2556 และลาออกจากกรรมการ เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2556 และ นายนิรุฒ มณีพันธ์ ลาออกจาก กรรมการเมื่อวันที่ 14 มกราคม 2556 ของบริษัท สายการบิน นกแอร์ จำกัด (มหาชน)</p>				

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2556	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	
		2. บริษัทฯ ให้บริการเช่าเครื่องบิน และให้บริการด้านธุรกิจการบิน แก่บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด ทั้งนี้ รายได้จากการ ให้บริการด้านธุรกิจการบินโดย หลักประกอบด้วย ค่าซ่อมบำรุง อากาศยาน ค่าซ่อมบำรุง อุปกรณ์ ค่าน้ำมันเครื่องบิน เป็นต้น - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้ค้าง	171.26 49.44	532.88 75.05	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนด ให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บริษัทร่วมลงทุน)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้น รายใหญ่ของบริษัทวิทยุ การบินแห่งประเทศไทย จำกัด และของบริษัทฯ ▪ บริษัทฯ ถือหุ้น ประมาณ ร้อยละ 1.90 ในบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ คือ นาวาอากาศตรีอิฐภาวูธ วัฒนางกูร และร้อยโทอริศศักดิ์ 	1. บริษัทฯ ซื้อบริการนำร่อง (Navigation) และเช่าอุปกรณ์ จากบริษัท วิทยุการบินแห่ง ประเทศไทย จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้ค้าง	1,815.44 130.87	1,377.22 10.33	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนด ให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไป ตามราคาตลาด
		2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสาร เครื่องบิน และให้บริการขนส่ง แก่บริษัท วิทยุการบินแห่ง ประเทศไทย จำกัด - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้ค้าง	12.49 0.01	6.63 0.83	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนด ให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2556	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	
	พัดชื่นใจ เป็นกรรมการ ของบริษัท วิทยุการบินแห่ง ประเทศไทย จำกัด <ul style="list-style-type: none"> ▪ หมายเหตุ นาวาอากาศตรี อธิษฐา วังนางกูร ลาออก จากกรรมการเมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2556 และร้อยโท อธิศักดิ์ พัดชื่นใจ ดำรงตำแหน่งกรรมการ เมื่อ วันที่ 1 พฤศจิกายน 2556 ของบริษัทวิทยุการบินแห่ง ประเทศไทย จำกัด 				

ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังมีรายการระหว่างกันที่เป็นค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับบริการสาธารณูปโภคต่าง ๆ (ซึ่งประกอบด้วย ค่าไฟฟ้า ประปา และโทรศัพท์) ที่บริษัทฯ มีการทำรายการกับหน่วยงานของรัฐ และ/หรือรัฐวิสาหกิจที่ทำหน้าที่เป็นผู้ให้บริการสาธารณูปโภคต่าง ๆ ดังกล่าว เป็นจำนวนเงิน 70.62 ล้านบาท สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 และมียอดคงค้าง 1.40 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556

12.1 ความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของรายการระหว่างกัน

คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณารายการระหว่างกันสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 และมีความเห็นว่ารายการระหว่างกันดังกล่าว เป็นรายการที่เป็นไปตามธุรกิจปกติของบริษัทฯ มีความสมเหตุสมผลมีการกำหนดราคาและเงื่อนไขอื่น ๆ ตามราคาตลาดเช่นเดียวกับการกำหนดราคาให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และไม่มีการถ่ายเทผลประโยชน์ระหว่างบริษัทฯ และบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง

12.2 ขั้นตอนการอนุมัติการทำรายการระหว่างกัน

การเข้าทำรายการระหว่างกันข้างต้น เป็นไปตามธุรกิจปกติของบริษัทฯ และได้ดำเนินการอนุมัติตามขั้นตอนของบริษัทฯ ซึ่งมีมาตรการที่รัดกุมของระเบียบราชการและรัฐวิสาหกิจ ทั้งนี้ กรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียในเรื่องนั้นๆ จะไม่มีส่วนในการอนุมัติการทำรายการ

12.3 นโยบายการทำรายการระหว่างกันในอนาคต

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

ส่วนที่ 3

ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

13. ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ

สรุปข้อมูลทางการเงิน

จากการชะลอตัวของเศรษฐกิจโลกในปี 2556 รวมถึงการแข่งขันที่รุนแรงในภูมิภาคจากสายการบินตะวันออกกลาง และสายการบินต้นทุนต่ำ ประกอบกับในช่วงไตรมาสที่ 4 ประเทศไทยเกิดปัญหาทางการเมืองภายในประเทศ ซึ่งส่งผลกระทบต่อทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อบริษัทฯ ในปี 2556 บริษัทฯ จึงได้มีการจัดหาเงินทุนเพื่อให้เพียงพอสำหรับโครงการลงทุนที่ผูกพันไว้แล้ว เช่น การชำระค่าซื้อเครื่องบินและการชำระเงินล่วงหน้าสำหรับเครื่องบินใหม่ตามโครงการจัดหาเครื่องบินของบริษัทฯ การจัดหาอุปกรณ์การบินสำหรับฝูงบินและการปรับปรุงที่นั่งเครื่องบิน เป็นต้น รวมถึงการจัดหาเงินทุนเพื่อใช้ในการบริหารหนี้และใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในกิจการอีกส่วนหนึ่ง

ในส่วนของการจัดหาเงินทุนเพื่อชำระค่าเครื่องบิน บริษัทฯ ได้จัดหาเงินกู้ระยะยาวด้วยวิธีการเช่าซื้อโดยใช้เครื่องบินเป็นหลักประกันค้ำประกัน สำหรับเครื่องบินแอร์บัส A330-300 จำนวน 2 ลำ รับมอบในเดือนมกราคม และเมษายน และเครื่องบินแอร์บัส A380-800 จำนวน 1 ลำ ซึ่งได้รับการสนับสนุนการค้ำประกันเงินกู้จาก European Export Credit Agencies (ECAs) รับมอบในเดือนมีนาคม นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้เบิกรับเงินกู้ต่อจากกระทรวงการคลังเพื่อชำระค่าซื้อเครื่องบินแอร์บัส A380-800 จำนวน 2 ลำ ที่รับมอบในเดือนพฤศจิกายน และธันวาคม

ในส่วนของการจัดหาเงินทุนอื่น ๆ นอกเหนือจากการชำระค่าซื้อเครื่องบินดังกล่าวข้างต้น บริษัทฯ ได้ออกและเสนอขายตราสารหนี้ ประเภทหุ้นกู้ โดยเสนอขายในวงจำกัด ต่อผู้ลงทุนสถาบันและผู้ลงทุนรายใหญ่จำนวนรวมทั้งสิ้น 9,000 ล้านบาท แบ่งเป็น หุ้นกู้ครั้งที่ 1/2556 จำนวน 5,000 ล้านบาท และหุ้นกู้ครั้งที่ 2/2556 จำนวน 4,000 ล้านบาท พร้อมทั้งจัดหางเงินสินเชื่อหมุนเวียน (Revolving Credit Line) เพิ่มเติมจำนวน 3,000 ล้านบาท จากเดิมที่บริษัทฯ ได้ทำสัญญาไว้แล้วจำนวน 19,100 ล้านบาท รวมวงเงินสินเชื่อหมุนเวียนเป็นจำนวนทั้งสิ้น 22,100 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2556 วงเงินดังกล่าวมีอายุของสัญญาคงเหลือประมาณ 0.1 - 4.2 ปี

ในระหว่างปี 2556 บริษัทฯ มีการชำระคืนหนี้เงินกู้ยืมระยะยาวเป็นเงินทั้งสิ้น 30,161 ล้านบาท และได้ถอนหุ้นกู้ครั้งที่ 3/2551 เป็นเงิน 2,557 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2556 บริษัทฯ มียอดหนี้เงินกู้และหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าซื้อเครื่องบินเพิ่มขึ้นจาก 158,685 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2555 เป็น 176,350 ล้านบาท

ในปี 2556 บริษัทฯ ได้ดำเนินการบริหารความเสี่ยงอันเนื่องมาจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน ซึ่งเป็นปัจจัยที่ไม่สามารถควบคุมได้ โดยใช้หลักการ Natural Hedging และใช้เครื่องมือทางการเงินในการทำธุรกรรมที่เหมาะสม ได้แก่ Cross Currency Swap (CCS) โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ มีสัดส่วนเงินกู้ในสกุลหลักภายหลังจากการทำ CCS ดังนี้ EUR : JPY : THB = 55 : 8 : 37 มีธุรกรรม CCS จำนวน 7 รายการ เป็นการแปลงหนี้เงินบาทอัตราดอกเบี้ยลอยตัวเป็นหนี้สกุลเงินเยนอัตราดอกเบี้ยคงที่ 1 รายการ และเป็นการแปลงหนี้เงินบาทเป็นหนี้สกุลเงินยูโร อัตราดอกเบี้ยคงที่ 6 รายการ

ในด้านการบริหารความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย โดยใช้เครื่องมือทางการเงินได้แก่ Interest Rate Swap (IRS) นั้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 สัดส่วนภาระหนี้เงินกู้ ระยะยาวที่เป็นอัตราดอกเบี้ยลอยตัวต่ออัตราดอกเบี้ยคงที่หลังการทำธุรกรรม IRS ประมาณร้อยละ 46 : 54

ข้อมูลทางการเงินโดยสรุป

	งบการเงินรวม		
	ปี 2556	ปี 2555	ปี 2554 (ปรับปรุงใหม่)
งบกำไรขาดทุน			
รายได้รวม (ล้านบาท)	211,605	213,530	194,342
ค่าใช้จ่ายรวม (ล้านบาท)	224,534	206,426	202,259
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้ (ล้านบาท)	(12,929)	7,104	(7,917)
กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ (ล้านบาท)	(12,047)	6,229	(10,197)
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ (ล้านบาท)	(12,000)	6,510	(10,162)
งบดุล			
รวม สินทรัพย์ (ล้านบาท)	307,085	304,096	273,956
รวมหนี้สิน (ล้านบาท)	250,166	234,278	211,009
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น (ล้านบาท)	56,919	69,818	62,947
หุ้น			
จำนวนหุ้นสามัญที่ออกและชำระแล้ว (ล้านหุ้น)	2,182.77	2,182.77	2,182.77
มูลค่าหุ้นที่ตราไว้ (บาท)	10.00	10.00	10.00
กำไร (ขาดทุน) สุทธิต่อหุ้น (บาท)	(5.52)	2.85	(4.67)
เงินปันผลจ่ายต่อหุ้น (บาท)	-	0.50	-
อัตราส่วนทางการเงิน			
อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิต่อรายได้รวม (ร้อยละ)	(5.7)	3.0	(5.2)
อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์รวม ⁽¹⁾ (ร้อยละ)	(2.3)	4.5	(0.8)
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ⁽²⁾ (ร้อยละ)	(19.0)	9.8	(14.6)
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ⁽³⁾ (เท่า)	3.1	2.3	2.3

หมายเหตุ : มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 19 ผลประโยชน์ของพนักงานถือปฏิบัติกับงบการเงินสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2554 เป็นต้นไป

- (1) อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์ เท่ากับ กำไรก่อนหักดอกเบี้ยและภาษี /สินทรัพย์รวมเฉลี่ย
- (2) อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น เท่ากับ กำไรสุทธิ/ส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย
- (3) อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น เท่ากับ (เงินกู้ยืมระยะสั้น+เงินกู้ยืมระยะยาวรวมส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี)/ส่วนของผู้ถือหุ้น

ตารางสรุปงบการเงินรวมสำหรับระยะ 3 ปีที่ผ่านมา

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ปี 2556	ปี 2555	ปี 2554
งบกำไรขาดทุน :			
ค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกิน	172,335	173,458	154,646
ค่าระวางขนส่ง	23,554	25,857	27,245
ค่าไปรษณีย์ภัณฑ์	961	907	847
กิจการอื่นๆ	9,487	8,901	8,259
ดอกเบียรับและรายได้อื่น	5,269	4,407	3,345
รวมรายได้	211,606	213,530	194,342
ค่าน้ำมันเครื่องบิน	80,525	80,179	76,389
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน*	33,109	32,087	31,009
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน	41,182	39,628	37,611
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	20,026	20,524	19,989
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	4,699	4,552	5,430
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	9,625	9,530	9,042
ค่าใช้จ่ายด้านการตลาด	9,496	6,833	5,885
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	629	893	733
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบินและสินทรัพย์	5,426	771	1,121
ค่าใช้จ่ายอื่น	10,702	9,169	7,149
ดอกเบียจ่ายและค่าใช้จ่ายอื่นๆ	9,116	2,260	7,901
รวมค่าใช้จ่าย	224,535	206,426	202,259
กำไร (ขาดทุน) ก่อนหักภาษีเงินได้	(12,929)	7,104	(7,917)
ค่าใช้จ่าย (รายได้) ภาษีเงินได้สุทธิ	(929)	594	2,245
กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย	47	281	35
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	(12,047)	6,229	(10,197)
จำนวนหุ้นที่ออกและเรียกชำระแล้ว (ล้านหุ้น)	2,183	2,183	2,183
กำไร (ขาดทุน) สุทธิต่อหุ้น (บาท)	(5.52)	2.85	(4.67)

หมายเหตุ : มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 19 ผลประโยชน์ของพนักงานถือปฏิบัติกับงบการเงินสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2554 เป็นต้นไป

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ปี 2556	ปี 2555	ปี 2554
งบกระแสเงินสด :			
กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	24,798	30,693	20,826
เงินสดสุทธิที่ได้มาในกิจกรรมดำเนินงาน	25,734	31,163	9,167
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์	(29,163)	(18,597)	(12,628)
เงินสดรับจากการจำหน่ายสินทรัพย์	557	183	285
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(27,220)	(14,764)	(11,030)
เงินสดรับ (จ่าย) จากหุ้นกู้	6,443	6,830	(1,538)
เงินสดรับ (จ่าย) จากเงินกู้ยืมระยะยาว	(7,399)	(13,280)	(9,126)
เงินสดสุทธิที่ได้มา (ใช้ไป) ในกิจกรรมจัดหาเงิน	(7,364)	(12,426)	(19,238)
EBITDAR ⁽¹⁾	27,174	35,574	26,706
EBITDAR ต่อหุ้น (บาท)	12.45	16.30	12.23

หมายเหตุ : มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 19 ผลประโยชน์ของพนักงานถือปฏิบัติกับงบการเงินสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2554 เป็นต้นไป

⁽¹⁾ EBITDAR เท่ากับ EBITDA + ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่

EBITDA หมายถึง รายได้ค่าใช้จ่าย(ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย กำไร(ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน และ ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของ สินทรัพย์และเครื่องบิน

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ปี 2556	ปี 2555	ปี 2554 (ปรับปรุงใหม่)
งบดุล :			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	11,757	20,048	16,666
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	58,485	71,611	58,805
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์-สุทธิ	231,449	218,568	204,995
รวมสินทรัพย์	307,085	304,096	273,956
รวมหนี้สินหมุนเวียน	82,369	82,683	70,675
หนี้สินระยะยาว	151,550	134,741	123,427
รวมหนี้สิน	250,166	234,278	211,010
ทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว	21,828	21,828	21,828
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	56,919	69,818	62,947

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

อัตราส่วนทางการเงินสำหรับระยะ 3 ปีที่ผ่านมา

รายการ	ปี 2556	ปี 2555	ปี 2554
อัตราส่วนสภาพคล่อง :			
อัตราส่วนสภาพคล่อง (เท่า) ⁽¹⁾	1.58	2.05	2.17
อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว (เท่า)	0.33	0.45	0.49
อัตราส่วนสภาพคล่องกระแสเงินสด (เท่า)	0.32	0.41	0.12
อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า (เท่า)	12.48	11.69	10.36
ระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ย (วัน)	28.85	30.80	34.75
อัตราส่วนหมุนเวียนสินค้าคงเหลือ (เท่า)	22.18	21.54	21.83
ระยะเวลาขายสินค้าเฉลี่ย (วัน)	16.23	16.71	16.49
อัตราส่วนหมุนเวียนเจ้าหนี้ (เท่า)	31.42	27.85	23.22
ระยะเวลาชำระหนี้ (วัน)	11.46	12.93	15.51
Cash Cycle (วัน)	33.62	34.59	35.73
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการทำกำไร :			
อัตรากำไรขั้นต้น (%)	17.72	20.21	16.12
อัตรากำไรจากการดำเนินงาน (%) ⁽²⁾	-1.22	2.94	(1.46)
อัตรารายได้อื่น (%)	1.76	1.09	1.36
อัตราส่วนเงินสดต่อการทำกำไร (%)	-1031.68	483.18	(533.90)
อัตรากำไรสุทธิ (%) ⁽³⁾	(5.82)	3.11	(5.32)
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (%) ⁽⁴⁾	(19.04)	9.76	(14.64)
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน :			
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (%) ⁽⁵⁾	(2.25)	4.48	(0.79)
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร (%)	3.55	12.63	4.76
อัตรากำไรหมุนของสินทรัพย์ (เท่า)	0.69	0.74	0.68
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน :			
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า) ⁽⁶⁾	3.10	2.27	2.26
อัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ย (เท่า) ⁽⁷⁾	3.71	5.32	3.76
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน (เท่า) ⁽⁸⁾	0.87	1.43	1.05
อัตราการจ่ายปันผล (%)	-	17.52	-

หมายเหตุ : มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 19 ผลประโยชน์ของพนักงานถือปฏิบัติกับการเงินสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2554 เป็นต้นไป

- (1) อัตราส่วนสภาพคล่อง เท่ากับ สินทรัพย์หมุนเวียน / หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี และรายรับด้านการขนส่งที่ยังไม่ถือเป็นรายได้)
- (2) อัตรากำไรจากการดำเนินงาน เท่ากับ (รายได้จากการขายและให้บริการ - ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงาน) / รายได้จากการขายและให้บริการ
- (3) อัตรากำไรสุทธิ เท่ากับ กำไรสุทธิ / รายได้จากการขายและให้บริการ
- (4) อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น เท่ากับ กำไรสุทธิ / ส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย
- (5) อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์ เท่ากับ กำไรก่อนหักดอกเบี้ยและภาษี / สินทรัพย์รวมเฉลี่ย
- (6) อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น เท่ากับ (เงินกู้ยืมระยะสั้น+เงินกู้ยืมระยะยาวรวมส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี)/ส่วนของผู้ถือหุ้น
- (7) อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย เท่ากับ กำไรก่อนหักดอกเบี้ยและภาษี กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยน ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย (EBITDA) / ดอกเบี้ยจ่ายเครื่องบินและอะไหล่
- (8) อัตราส่วนความสามารถในการชำระภาระผูกพันเท่ากับ EBITDA / (การชำระหนี้สินระยะยาว + ดอกเบี้ยจ่าย + ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่)

ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ

ตารางต่อไปนี้แสดงการเปรียบเทียบรายได้และค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ โดยเทียบเป็นอัตราร้อยละของยอดรายได้จากการขายหรือการให้บริการในรอบระยะเวลาบัญชี 3 ปีที่ผ่านมา

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ปี 2556	ปี 2555	ปี 2554
รายได้			
รายได้จากค่าโดยสาร			
ในภูมิภาค	32.32	31.24	30.29
ระหว่างทวีป	26.57	25.69	29.22
ในประเทศ	6.94	10.85	7.22
เที่ยวบินไม่ประจำ	0.22	0.36	0.36
รายได้ค่าน้ำหนักส่วนเกิน	0.21	0.25	0.30
ค่าระวางขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์	8.03	8.81	14.76
รายได้จากกิจกรรมอื่นๆ	4.60	4.26	4.33
ค่าเงินประกันภัยและค่าธรรมเนียมน้ำมันเรียกเก็บจากผู้โดยสาร	21.11	18.54	13.52
รวมรายได้จากการขายหรือการให้บริการ	100.00	100.00	100.00
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน			
ค่าน้ำมันเครื่องบิน	39.03	38.34	40.00
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน*	16.05	15.34	16.24
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน	19.96	18.95	19.69
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	9.70	9.81	10.47
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	2.28	2.18	2.84
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	4.66	4.56	4.73
ค่าใช้จ่ายด้านการตลาด	4.60	3.27	3.08
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	0.30	0.43	0.38
ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น	4.64	4.00	3.50
รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	101.22	96.88	100.93
กำไรจากการดำเนินงาน	(1.22)	3.12	(0.93)
กำไรสุทธิ	(5.84)	2.98	(5.34)

หมายเหตุ : มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 19 ผลประโยชน์ของพนักงานถือปฏิบัติกับงบการเงินสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2554 เป็นต้นไป

ผลการดำเนินงานในรอบ 5 ปี

		ปี 2556	ปี 2555	ปี 2554	ปี 2553	ปี 2552
จำนวนเครื่องบิน	(ลำ)	100	95	89	90	91
จำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง/ปี)	384,069	364,536	355,815	341,165	326,008
ปริมาณการผลิต	(ล้านตัน-กม.)	12,728	12,023	11,987	11,516	10,499
ปริมาณการขนส่ง	(ล้านตัน-กม.)	8,388	8,230	7,836	7,997	6,908
อัตราส่วนการบรรทุก	(ร้อยละ)	65.9	68.4	65.4	69.4	65.8
จำนวนผู้โดยสาร	(พันคน)	21,510	20,615	18,398	18,165	18,477
ปริมาณที่นั่ง	(ล้านที่นั่ง-กม.)	85,655	79,231	78,533	75,600	72,031
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กม.)	63,479	60,679	55,267	55,676	52,593
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร	(ร้อยละ)	74.1	76.6	70.4	73.6	73.0
ปริมาณการผลิตพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กม.)	5,019	4,892	4,919	4,708	4,016
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กม.)	2,565	2,653	2,766	2,895	2,092
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ร้อยละ)	51.1	54.2	56.2	61.5	52.1
จำนวนพนักงาน	(คน)	25,323	25,412	25,848	25,884	27,002
กำไร(ขาดทุน)ก่อนหักภาษีเงินได้	(ล้านบาท)	(12,929)	7,104	(7,917)	16,657	8,107

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

14. การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ

คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

1. บทสรุปผู้บริหาร

ภาพรวมของเศรษฐกิจโลกในปี 2556 ปรับตัวดีขึ้นอย่างค่อยเป็นค่อยไปถึงแม้เศรษฐกิจของประเทศสหรัฐอเมริกา ยังชะลอตัว แต่เศรษฐกิจของกลุ่มสหภาพยุโรปเริ่มฟื้นตัวจากภาวะถดถอยเริ่มตั้งแต่ในไตรมาส 2 และต่อเนื่องมาจนถึงช่วง ครึ่งปีหลัง ส่วนประเทศในเอเชียส่วนใหญ่ปรับตัวดีขึ้นจากปี 2555 โดยมีปัจจัยหลักจากการฟื้นตัวของภาคการส่งออก ประกอบกับการใช้นโยบายของภาครัฐ อาทิเช่น นโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจภาครัฐของประเทศญี่ปุ่นและประเทศจีน เป็นต้น ส่งผลให้ความต้องการเดินทาง และการขนส่งสินค้าทางอากาศของโลก มีการขยายตัวจากปีก่อน โดยมีอัตราการเติบโตโดยเฉลี่ยของปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสารร้อยละ 5.2 และมีการเติบโตโดยเฉลี่ยของปริมาณการขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ เพิ่มขึ้นจากปี 2555 ร้อยละ 1.4 สำหรับสายการบินในเอเชียแปซิฟิกซึ่งบริษัทฯ เป็นหนึ่งในสายการบินของกลุ่มนี้ มีปริมาณ การขนส่งด้านผู้โดยสารในเส้นทางบินต่างประเทศสูงขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 5.2 ขณะที่การชะลอตัวของการผลิตและส่งออก สินค้าในภูมิภาคส่งผลให้การขนส่งสินค้าทางอากาศของสายการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกลดลงร้อยละ 0.6 แต่เป็นการ ลดลงในอัตราที่ต่ำกว่าในช่วง 2 ปีที่ผ่านมา

สำหรับภาวะเศรษฐกิจไทย ขยายตัวในอัตราที่ชะลอลงตามการชะลอตัวของการบริโภคและการลงทุน ซึ่งยังคงมี ความกังวลต่อสถานการณ์ทางเศรษฐกิจและการเมืองภายในประเทศ การส่งออกฟื้นตัวได้ช้าเนื่องจากบางอุตสาหกรรม ประสบปัญหาขาดแคลนวัตถุดิบ รวมทั้งมีข้อจำกัดด้านเทคโนโลยี ประกอบกับภาครัฐมีบทบาทในการกระตุ้นเศรษฐกิจ น้อยลง อย่างไรก็ดี ภาคการท่องเที่ยวมีอัตราขยายตัวสูงและเป็นแรงขับเคลื่อนเศรษฐกิจที่สำคัญในปี 2556 ถึงแม้ใน ไตรมาส 4 การขยายตัวชะลอลงจากการบังคับใช้กฎหมายด้านการท่องเที่ยวของจีนตั้งแต่เดือนตุลาคม 2556 รวมถึง ผลกระทบจากเหตุการณ์ทางการเมืองในประเทศ

บริษัทฯ ได้ดำเนินการตามทิศทางองค์กรและกลยุทธ์ธุรกิจอย่างต่อเนื่อง เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน และเสริมสร้างความยั่งยืนให้กับองค์กรในระยะยาวโดยการเป็นกลุ่มธุรกิจการบินชั้นนำในภูมิภาคเอเชีย โดยในปี 2556 ได้ มีการดำเนินการตามแผนระยะยาวโดยได้รับมอบเครื่องบินใหม่รวม 17 ลำ และปลดระวางเครื่องบินเนื่องจากมีอายุการใช้งาน มาก 6 ลำ และส่งคืนผู้เช่าเนื่องจากสิ้นสุดสัญญาเช่า 5 ลำ มีการขยายเครือข่ายเส้นทางบินและฝูงบิน มุ่งเน้นเส้นทาง ภูมิภาค โดยเปิดเส้นทางบินใหม่สู่เมืองเซินใต้ ประเทศญี่ปุ่น และเปิดเส้นทางบินระหว่างประเทศของหน่วยธุรกิจการบินไทย สมายล์ ไปยังเมืองมณฑลเฉยลี่ ประเทศพม่า เมืองหลวงพระบาง ประเทศลาว เมืองฉงชิ่งและเมืองฉางชา ประเทศจีน และได้ จัดทะเบียนก่อตั้ง บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด เมื่อวันที่ 17 ตุลาคม 2556 เป็นบริษัทย่อยเพื่อให้เป็นบริษัทที่สามารถ บริหารจัดการได้อย่างอิสระและคล่องตัว มีการบินไทยถือหุ้นร้อยละ 100 ซึ่งเป็นการดำเนินงานตามกลยุทธ์กลุ่มธุรกิจองค์กร (Corporate Portfolio Strategy) ในการสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืน สามารถตอบสนองความต้องการของกลุ่มลูกค้าให้ครบ ทุกกลุ่มโดยมีเป้าหมายรองรับลูกค้าในกลุ่มระดับกลาง และเป็นการขยายโอกาสรองรับการเปิดเสรีการบินอาเซียน ซึ่งคาดว่า บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด จะสามารถเริ่มทำการบินด้วยรหัสสายการบินใหม่ได้ในช่วงไตรมาส 3 ของปี 2557

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังคงให้ความสำคัญกับการบริหารความเสี่ยงขององค์กร โดยการจัดทำประกันความเสี่ยงจาก การเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมันในเชิงรุก เพื่อให้ราคาน้ำมันอยู่ในกรอบที่ประมาณการไว้ การบริหารความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ โดยจัดให้รายจ่ายเป็นสกุลเดียวกับรายได้ให้มากที่สุด (Natural Hedging) อย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม ในส่วนของค่าเงินบาทที่แข็งค่าอย่างรุนแรงในรอบปี 2556 บริษัทฯ มีนโยบายขยายสัดส่วน

รายได้ที่เป็นเงินบาทเพิ่มขึ้นเพื่อสร้างสมดุล และลดผลกระทบที่เกิดจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนอีกทางหนึ่ง รวมทั้งพิจารณาการกู้เงินพร้อมกับปรับโครงสร้างเงินกู้ให้มีสกุลเงินสอดคล้องกับเงินสกุลที่ใช้จ่ายจากการดำเนินงาน

อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ธุรกิจการบินในปี 2556 จะมีการเติบโต แต่การแข่งขันได้ทวีความรุนแรงยิ่งขึ้น ทั้งจากการเข้าสู่ตลาดของสายการบินรายใหม่ ทั้งสายการบินฟรีเมียมและสายการบินต้นทุนต่ำทั้งภายในและต่างประเทศ รวมทั้งสายการบินต่างๆ ก็ได้รับมอบเครื่องบินใหม่เพิ่มขึ้นเช่นเดียวกับบริษัท ที่ได้มีการรับมอบเครื่องบินใหม่มากกว่าเครื่องบินที่ปลดระวาง เป็นผลให้ปริมาณการผลิตในปี 2556 สูงกว่าปีก่อน โดยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารสูงกว่าปีก่อนร้อยละ 8.1 ซึ่งสูงกว่าอัตราเติบโตเฉลี่ยของทั้งอุตสาหกรรมและของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ทำให้ในระยะสั้นบริษัท ยังไม่สามารถเพิ่มปริมาณการขนส่งผู้โดยสารได้ทันในอัตราเดียวกัน มีผลทำให้อัตราการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ยลดลงจากร้อยละ 76.6 ในปี 2555 เหลือร้อยละ 74.1 สำหรับการขนส่งสินค้าซึ่งได้รับผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจถดถอยตั้งแต่ปี 2554 รวมทั้งปริมาณการผลิตของพื้นที่ใต้ท้องเพิ่มขึ้นจากการเพิ่มขึ้นของเครื่องบินโดยสารของหลายสายการบิน ก่อให้เกิดการแข่งขันและช่วงชิงส่วนแบ่งตลาดที่รุนแรงเพิ่มขึ้น ประกอบกับปริมาณการส่งออกสินค้าจากทั่วทุกภูมิภาคในเส้นทางที่บริษัททำการบิน มีอัตราการเติบโตต่ำกว่าที่ได้คาดหมายไว้ ทั้งนี้ บริษัท ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 2.6 ซึ่งเป็นผลมาจากการรับมอบเครื่องบินใหม่ ในขณะที่ปริมาณการขนส่งสินค้าลดลงจากปีก่อนร้อยละ 3.3 ทำให้อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เฉลี่ยลดลงจากร้อยละ 54.2 ในปี 2555 เหลือร้อยละ 51.1 ในปี 2556

ท่ามกลางการแข่งขันที่รุนแรง การแข็งค่าของเงินบาทในรอบปี 2556 ยังเป็นปัจจัยลบที่กระทบต่อผลการดำเนินงานอีกปัจจัยหนึ่ง เนื่องจากบริษัท มีสัดส่วนรายได้ที่เป็นเงินตราต่างประเทศถึงประมาณร้อยละ 70 ซึ่งการแข็งค่าของเงินบาททำให้รายได้จากการขายและการให้บริการเมื่อคิดเป็นเงินบาทลดลงถึงร้อยละ 4.3 เมื่อเปรียบเทียบกับอัตราแลกเปลี่ยนในปี 2555 ขณะที่ค่าใช้จ่ายของบริษัท มีสัดส่วนที่เป็นเงินตราต่างประเทศน้อยกว่ารายได้ ดังนั้น ผลกระทบจากการแข็งค่าเงินบาท จึงมีผลทำให้ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานลดลงเพียงร้อยละ 1.1 นอกจากนี้ ในช่วงไตรมาสสุดท้ายปัญหาการเมืองภายในประเทศ และการบังคับใช้กฎหมายด้านการท่องเที่ยวของจีนซึ่งมีผลกระทบต่อราคาทัวร์ต่างประเทศ ทำให้นักท่องเที่ยวจีนซึ่งเป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวที่อัตราการใช้เงินสูงอย่างต่อเนื่องลดลง ทำให้จำนวนผู้โดยสารโดยรวมของบริษัท ในไตรมาส 4 ลดลงจากไตรมาส 4 ปี 2555 ถึงร้อยละ 3.5 ทั้งนี้ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2556 เพิ่มขึ้นจากปี 2555 ถึงร้อยละ 7.1 บริษัท ได้ตระหนักถึงผลกระทบที่เกิดขึ้น จึงได้ปรับลดกำลังการผลิตให้เหมาะสมกับปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสาร ควบคุมค่าใช้จ่ายอย่างเข้มงวด รวมทั้งชะลอการลงทุนในส่วนที่ไม่กระทบกับการให้บริการและความปลอดภัย โดยมีการติดตามประเมินสถานการณ์อย่างใกล้ชิด แต่อย่างไรก็ตาม ผลกระทบดังกล่าวส่งผลให้การดำเนินงานของบริษัท ในไตรมาส 4 ขาดทุนจากการดำเนินงานถึง 2,322 ล้านบาท

บริษัท และบริษัทย่อย ขาดทุนก่อนอัตราแลกเปลี่ยนและภาษีเงินได้ ไม่รวมผลขาดทุนจากด้อยค่าของสินทรัพย์ และเครื่องบิน จำนวน 3,608 ล้านบาท เปรียบเทียบกับปีก่อนที่มีกำไรก่อนอัตราแลกเปลี่ยนและภาษีเงินได้ 4,662 ล้านบาท เมื่อรวมกับผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบินเป็นจำนวนสูงถึง 5,426 ล้านบาท และขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจำนวน 3,895 ล้านบาท ทำให้ในปี 2556 บริษัท และบริษัทย่อย ขาดทุนสุทธิ 12,000 ล้านบาท ขณะที่ปี 2555 มีกำไรสุทธิ 6,510 ล้านบาท

2. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานปี 2556

งบการเงินรวมของปี 2556 ประกอบด้วยงบการเงินเฉพาะกิจการ และงบการเงินของบริษัทย่อย 5 บริษัท ได้แก่ 1) บริษัท ไทย-อะมาดีอุสเซอร์วิสเอเซีย จำกัด 2) บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด 3) บริษัท ไทยไฟล์ท์เทรนนิ่ง จำกัด 4) บริษัท ทัวร์เอ็องหลวง จำกัด และ 5) บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ซึ่งจดทะเบียนจัดตั้งบริษัทเมื่อวันที่ 17 ตุลาคม 2556 ด้วยทุนจดทะเบียน 1,800 ล้านบาท โดยบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ถือหุ้นร้อยละ 100 แต่ยังไม่ได้เริ่มให้บริการด้วยรหัสสายการบินของตนเอง

ทั้งนี้ งบการเงินปี 2556 ไม่ได้รวมบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) เป็นบริษัทย่อย เนื่องจากตั้งแต่วันที่ 18 มกราคม 2556 มีการแต่งตั้งคณะกรรมการบริษัทชุดใหม่ ซึ่งมีจำนวนกรรมการรวมเพิ่มขึ้น ทำให้บริษัท ไม่มีอำนาจควบคุมผ่านคณะกรรมการบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ดังนั้น เพื่อให้การเปรียบเทียบผลการดำเนินงานของ

ทั้ง 2 ปีมีความชัดเจนขึ้น บริษัทฯ จึงได้จัดทำข้อมูลงบกำไรขาดทุนปี 2555 (ไม่รวมนกแอร์) เพื่อการวิเคราะห์เปรียบเทียบ ดังนี้

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) – งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท	งบการเงินรวม						
	2556	ปี 2555					
		รวม นกแอร์	เปลี่ยนแปลง		ไม่รวม นกแอร์	เปลี่ยนแปลง	
		ล้านบาท	%	ล้านบาท	ล้านบาท	%	
รายได้จากการขายหรือการให้บริการ	206,336	209,123	-2,787	-1.3	201,384	+4,952	+2.5
หัก ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	209,232	202,967	+6,265	+3.1	195,631	+13,601	+7.0
กำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน	(2,896)	6,156	-9,052	-147.0	5,753	-8,649	-150.3
บวก รายได้อื่น	5,269	4,407	+862	+19.6	4,334	+935	+21.6
หัก ค่าใช้จ่ายอื่น	(76)	65	-141	-216.9	(183)	+107	+58.5
หัก ต้นทุนทางการเงิน	6,057	5,836	+221	+3.8	5,836	+221	+3.8
กำไร(ขาดทุน)ก่อนอัตราแลกเปลี่ยน และภาษีเงินได้	(3,608)	4,662	-8,270	-177.4	4,434	-8,042	-181.4
หัก ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของ สินทรัพย์และเครื่องบิน	5,426	771	+4,655	+603.8	771	+4,655	+603.8
บวก กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยน เงินตราต่างประเทศ	(3,895)	3,213	-7,108	-221.2	3,212	-7,107	-221.3
กำไร(ขาดทุน)ก่อนภาษีเงินได้	(12,929)	7,104	-20,033	-282.0	6,875	-19,804	-288.1
กำไร(ขาดทุน)สุทธิ	(12,000)	6,510	-18,510	-284.3	6,297	-18,297	-290.6
กำไร(ขาดทุน)สุทธิส่วนที่เป็น ของบริษัทใหญ่	(12,047)	6,229	-18,276	-293.4	6,251	-18,298	-292.7
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (บาท)	(5.52)	2.85	-8.37	-293.7	2.86	-8.38	-293.0
EBITDA (ล้านบาท)	22,474	31,022	-8,548	-27.6	30,699	-8,225	-26.8
อัตรากำไร(ขาดทุน)จากการ ดำเนินงาน (%)	(1.4)	2.9		-4.3	2.9		-4.3
EBITDA Margin (%)	10.9	14.8		-3.9	15.2		-4.3
อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิต่อรายได้จาก การขายหรือการให้บริการ (%)	(5.8)	3.1		-8.9	3.1		-8.9

หมายเหตุ : EBITDA = รายได้ - ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยน และผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน)

ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ในปี 2556 เปรียบเทียบกับปี 2555 ไม่รวมนกแอร์ ขาดทุนจากการดำเนินงาน 2,896 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนมีกำไร 5,753 ล้านบาท เนื่องจาก

- รายได้จากการขายและการให้บริการเพิ่มขึ้น 4,952 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.5 สาเหตุที่ทำให้รายได้เพิ่มขึ้นในอัตราต่ำเนื่องจากการแข่งขันที่รุนแรง และการบังคับใช้กฎหมายด้านการท่องเที่ยวของจีน รวมทั้งผลกระทบการชุมนุมทางการเมืองในไตรมาส 4 ทำให้จำนวนผู้โดยสารในไตรมาส 4 ซึ่งเป็นฤดูกาลท่องเที่ยวลดลงจากปีก่อน เป็นผลให้ปริมาณการขนส่งรวม (RTK) เพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 1.9 ประกอบกับการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับปีก่อน ทำให้รายได้ส่วนใหญ่ซึ่งเป็นเงินตราต่างประเทศเมื่อแปลงเป็นเงินบาทลดลงประมาณ ร้อยละ 4.3 โดยเฉพาะอย่างยิ่งเงินเยนญี่ปุ่นซึ่งเป็นหนึ่งใน

รายได้สกุลหลักของบริษัทฯ โดยมีรายได้จากค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกินสูงขึ้น 6,849 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.1 สาเหตุสำคัญเนื่องจากปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น แต่รายได้จากผู้โดยสารต่อหน่วยต่ำกว่าปีก่อน และรายได้จากหน่วยธุรกิจและกิจการอื่นสูงขึ้น 334 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.6 แต่รายได้ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์ลดลง 2,231 ล้านบาท หรือร้อยละ 8.3 สาเหตุใหญ่เนื่องจากการแข่งขันที่รุนแรงทำให้ทั้งปริมาณการขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์และรายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วยต่ำกว่าปีก่อน

- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเพิ่มขึ้นถึง 13,601 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.0 เนื่องจากปริมาณการผลิตรวม (ATK) เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 5.9 ถึงแม้ผลจากการแข็งค่าของเงินบาทจะทำให้ค่าใช้จ่ายลดลงประมาณร้อยละ 1.1 โดยมีค่าใช้จ่ายสำคัญที่มีอัตราเติบโตสูงกว่าปริมาณการผลิต ได้แก่ ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ

ในปี 2556 บริษัทฯ และบริษัทย่อย ขาดทุนก่อนอัตราแลกเปลี่ยนและภาษีเงินได้ ไม่รวมผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์จำนวน 3,608 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนมีกำไร 4,662 ล้านบาท นอกจากนี้มีผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์อื่นซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นเพียงครั้งเดียว จำนวน 5,426 ล้านบาท และผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 3,895 ล้านบาท เป็นผลให้บริษัทฯ และบริษัทย่อย ขาดทุนสุทธิ 12,000 ล้านบาท เปรียบเทียบกับปีก่อนที่มีกำไรสุทธิ 6,297 ล้านบาท โดยเป็นขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทฯ ใหญ่ 12,047 ล้านบาท คิดเป็นขาดทุนต่อหุ้น 5.52 บาท เปรียบเทียบกับปีก่อนซึ่งมีกำไรต่อหุ้น 2.86 บาท

กำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย (EBITDA) เท่ากับ 22,474 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 8,225 ล้านบาท หรือร้อยละ 26.8 โดยมี EBITDA Margin ร้อยละ 10.9 ลดลงจากปีก่อนที่เท่ากับร้อยละ 15.2

ตารางแสดงข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ (Operating Performance) เฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

เฉพาะ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)		2556	2555	อัตรา เปลี่ยนแปลง
ปริมาณการผลิตรวม	(ล้านต้น-กิโลเมตร)	12,728	12,023	+5.9%
ปริมาณการขนส่งรวม	(ล้านต้น-กิโลเมตร)	8,388	8,229	+1.9%
อัตราส่วนการบรรทุก	(%)	65.9	68.4	-2.5
รายได้รวมทั้งระบบเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ต้น-กม.)	23.05	23.37	-1.4%
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	21.51	20.61	+4.4%
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	85,655	79,231	+8.1%
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	63,479	60,679	+4.6%
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	74.1	76.6	-2.5
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-กม.)	2.65	2.72	-2.6%
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านต้น-กิโลเมตร)	5,019	4,892	+2.6%
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านต้น-กิโลเมตร)	2,565	2,653	-3.3%
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	51.1	54.2	-3.1
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกก.)	655,570	679,132	-3.5%
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ต้น-กม.)	9.22	9.78	-5.7%
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	384,069	364,536	+5.4%
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำวัน)	11.2	11.5	-2.6%
จำนวนเที่ยวบิน	(เที่ยวบิน)	97,438	90,447	+7.7%

รายได้

ในปี 2556 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวม 211,605 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 1,925 ล้านบาท หรือ ร้อยละ 0.9 เป็นผลมาจากงบการเงินรวมปีก่อนได้รวมรายได้ของนกแอร์ทั้งจำนวน หากไม่รวมรายได้ของนกแอร์ บริษัทฯ และบริษัทย่อย จะมีรายได้เพิ่มขึ้น 5,887 ล้านบาทโดยมีรายละเอียดของรายได้ดังนี้

ตารางแสดงรายได้ – งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

	งบการเงินรวม									
	2556	%ของ รายได้ รวม	ปี 2555							
			รวม นกแอร์	%ของ รายได้ รวม	เปลี่ยนแปลง		ไม่รวม นกแอร์	%ของ รายได้ รวม	เปลี่ยนแปลง	
					ล้าน บาท	%			ล้านบาท	%
รายได้จากกิจการขนส่ง										
ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	172,335	81.4	173,458	81.2	-1,123	-0.6	165,486	80.4	+6,849	+4.1
ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	24,515	11.6	26,764	12.6	-2,249	-8.4	26,746	13.0	-2,231	-8.3
รวมรายได้จากกิจการขนส่ง	196,850	93.0	200,222	93.8	-3,372	-1.7	192,232	93.4	+4,618	+2.4
รายได้จากหน่วยธุรกิจ	7,256	3.4	6,709	3.1	+547	+8.2	6,709	3.3	+547	+8.2
รายได้จากกิจการอื่นๆ	2,230	1.1	2,192	1.0	+38	+1.7	2,443	1.2	-213	-8.7
รวมรายได้จากการขายหรือการ ให้บริการ	206,336	97.5	209,123	97.9	-2,787	-1.3	201,384	97.9	+4,952	+2.5
ดอกเบี้ยรับ	516	0.3	497	0.2	+19	+3.8	456	0.2	+60	+13.2
รายได้อื่น	3,733	1.8	2,326	1.1	+1,407	+60.5	2,294	1.1	+1,439	+62.7
กำไรจากรายการแทนการจำหน่าย	722	0.3	-	-	+722	-	-	-	+722	-
กำไรจากการซื้อธุรกิจ	-	-	1,584	0.8	-1,584	-100.0	1,584	0.8	-1,584	-100.0
กำไรจากการเปลี่ยนสภาพเงิน ลงทุน	298	0.1	-	-	+298	-	-	-	+298	-
รวมรายได้	211,605	100.0	213,530	100.0	-1,925	-0.9	205,718	100.0	+5,887	+2.9

รายได้จากกิจการขนส่ง ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 93.0 ของรายได้รวม มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 196,850 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 4,618 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.4 โดยส่วนหนึ่งเกิดจากการพัฒนาระบบงานบัญชีรายได้บัตรโดยสาร (Passenger Revenue Accounting) ทำให้การรับรู้รายได้ค่าบัตรโดยสารสามารถบันทึกแยกบัญชีรายได้และค่านายหน้า (Commission) ขณะที่ระบบงานเดิมบันทึกเป็นรายได้สุทธิ (รายได้หักค่านายหน้า) ซึ่งในปีนี้มีค่านายหน้า จำนวน 2,689 ล้านบาท บันทึกไว้ในรายได้ค่าโดยสาร และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา มีผลทำให้รายได้ค่าโดยสารเพิ่มขึ้นในจำนวนเดียวกับค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณาโดยไม่มีผลกับกำไรขาดทุน

• **รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน**

รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน 172,335 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 6,849 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.1 เป็นผลจากในปีนี้ บริษัทฯ รับรู้รายได้ค่านายหน้าการขายบัตรโดยสาร (Sales Commission) ที่จ่ายให้ตัวแทนขาย จำนวน 2,679 ล้านบาท จากการพัฒนาระบบงานบัญชีรายได้บัตรโดยสารใหม่ดังกล่าวข้างต้น และมีปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger - Kilometer : RPK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.6 คิดเป็นเงินประมาณ 7,400 ล้านบาท ในขณะที่รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมขดเซชค่าน้ำมันและค่าเบี่ยประกันภัย) ลดลง 0.07 บาท หรือร้อยละ 2.6 ซึ่งเป็นผลมาจากการแข็งค่าเงินบาท เมื่อเทียบกับอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในปี 2555 ทำให้รายได้ต่อหน่วยเมื่อคิดเป็นเงินบาทลดลงประมาณ 0.13 บาท หรือคิดเป็นเงินประมาณ 8,071 ล้านบาท โดยแบ่งรายได้ตามกฎหมายได้ดังนี้

ตารางแสดงข้อมูลรายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน จำแนกตามภูมิภาค – งบการเงินเฉพาะกิจการ

หน่วย : ล้านบาท	2556	2555	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน				
ภูมิภาค	66,986	65,744	+ 1,242	+ 1.9
ข้ามทวีป	54,945	53,878	+ 1,067	+ 2.0
ภายในประเทศ	14,336	14,691	- 355	- 2.4
เที่ยวบินแบบไม่ประจำ	462	753	- 291	- 38.6
ค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสาร	1,876	1,562	+ 314	+ 20.1
ค่าธรรมเนียมชดเชยน้ำมันเรียกเก็บจากผู้โดยสาร	33,730	28,858	+ 4,872	+ 16.9
รวมรายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	172,335	165,486	+ 6,849	+ 4.1

- รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินในภูมิภาคเอเชีย มีจำนวน 66,986 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 1,242 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.9 ในปี 2556 บริษัทฯ ได้ปรับแผนเครือข่ายการบินให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาเครือข่ายการบินให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคเอเชีย โดยได้ปรับเส้นทางบิน เพิ่มความถี่ และความจุ รวมทั้งเปิดจุดบินใหม่ไปยังเมืองเซินไค ประเทศญี่ปุ่น เมืองฉงชิ่ง เมืองฉางชา ประเทศจีน เมืองมณฑลเฉิงเต๋อ ประเทศพม่า และเมืองหลวงพระบาง ประเทศลาว ทำให้ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 3,883 ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร หรือร้อยละ 11.5 อย่างไรก็ตาม ถึงแม้บริษัทฯ จะสามารถขนส่งผู้โดยสารได้เพิ่มขึ้น แต่ผลจากการแข่งขันอย่างรุนแรง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในตลาดอินเดีย และตะวันออกกลาง ประกอบกับการที่ประเทศจีนออกกฎหมายการท่องเที่ยวฉบับใหม่ซึ่งมีผลบังคับตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2556 ส่งผลให้จำนวนนักท่องเที่ยวจีนซึ่งเป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวที่มีอัตราเติบโตสูง ลดลงในไตรมาส 4 ทำให้อัตราการเพิ่มขึ้นของปริมาณการขนส่งต่ำกว่าปริมาณการผลิต โดยปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 2,431 ล้านคน-กิโลเมตร หรือร้อยละ 9.5 เป็นผลให้อัตราการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ยลดลงจากร้อยละ 75.7 ในปี 2555 เป็น 74.3 ในปี 2556 นอกจากนี้ ในส่วนของรายได้ ผลจากการแข่งค่าเงินบาทเมื่อเปรียบเทียบกับเงินสกุล ต่าง ๆ ในภูมิภาค โดยเฉพาะอย่างยิ่งเงินเยนญี่ปุ่น และรูปีอินเดีย ทำให้รายได้เมื่อคำนวณเป็นเงินบาทลดลง

- รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินข้ามทวีป มีจำนวน 54,945 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 1,067 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.0 โดยในปี 2556 บริษัทฯ ได้เพิ่มความถี่ในเส้นทางที่มีความต้องการเดินทางสูง และขยายความร่วมมือกับสายการบินพันธมิตรในการให้บริการเส้นทางบินข้ามทวีปเพิ่มขึ้น ทำให้ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 2,444 ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร หรือร้อยละ 6.0 ในส่วนของปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 319 ล้านคน-กิโลเมตร หรือร้อยละ 1.0 เป็นผลให้อัตราการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ยลดลงจากร้อยละ 77.5 ในปี 2555 เป็น 73.8 ในปี 2556

- รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินในประเทศ มีจำนวน 14,336 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 355 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.4 เป็นผลมาจากรายได้ต่อหน่วยลดลงโดยมีสาเหตุสำคัญจากการแข่งขันในตลาดจากสายการบินต้นทุนต่ำที่มีการลดราคาและแย่งส่วนแบ่งตลาด โดยในปีนี้บริษัทฯ ได้เพิ่มความถี่ในเส้นทางที่มีความต้องการเดินทางสูง โดยให้การบินไทยสมายล์บินเสริมและบินทดแทนในบางเส้นทาง ทำให้เส้นทางบินในประเทศมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 193 ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร หรือร้อยละ 4.2 และปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 93 ล้านคน-กิโลเมตร หรือร้อยละ 2.7 เป็นผลให้อัตราการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ยลดลงจากร้อยละ 76.9 ในปี 2555 เหลือร้อยละ 75.7 ในปี 2556

- รายได้ค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันเรียกเก็บจากผู้โดยสาร มีจำนวน 33,730 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 4,872 ล้านบาท หรือร้อยละ 16.9 เนื่องจากจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นและการปรับค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันเพิ่มขึ้นตามราคาน้ำมันได้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

- รายได้ค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์

รายได้จากค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์ 24,515 ล้านบาท ลดลง 2,231 ล้านบาท หรือร้อยละ 8.3 เนื่องจากการแข่งขันด้านราคาอย่างรุนแรง ปริมาณพื้นที่ในตลาดที่มีอัตราการเติบโตสูงกว่าอัตราการเติบโตของความต้องการใช้บริการขนส่ง (Over supply) และการช่วงชิงส่วนแบ่งการตลาดทั้งในระหว่างการแข่งขันสินค้า ทั้งทางทะเล ทางบก และทางอากาศ และระหว่างสายการบิน ทำให้รายได้จากพัสดุภัณฑ์ต่อหน่วยโดยเฉลี่ย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยน้ำมันและค่าประกันภัย) ลดลง 0.56 บาท หรือร้อยละ 5.7 โดยเป็นผลจากการแข็งค่าของเงินบาทประมาณ 0.27 บาท หรือคิดเป็นเงินประมาณ 700 ล้านบาท และปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Revenue Freight Ton-Kilometers : RFTK) ลดลงร้อยละ 3.3

รายได้จากหน่วยธุรกิจ มีจำนวน 7,256 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 547 ล้านบาท หรือร้อยละ 8.2 เป็นผลมาจากจำนวนเที่ยวบินลูกค้าเพิ่มขึ้น ทำให้รายได้จากการให้บริการสายการบินลูกค้าเพิ่มขึ้นทุกกิจการ

รายได้จากกิจการอื่น ๆ มีจำนวน 2,230 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 213 ล้านบาท หรือร้อยละ 8.7 สาเหตุหลักเนื่องจากรายได้จากการให้เช่าเครื่องบินแก่สายการบินนกแอร์ลดลงจากการคืนเครื่องบินเมื่อครบกำหนดตามสัญญา

รายได้อื่น ประกอบด้วย

- ดอกเบี้ยรับ 516 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 60 ล้านบาท หรือร้อยละ 13.2 เป็นผลจากเงินสดเฉลี่ยเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับปีก่อน

- รายได้อื่น ๆ 3,733 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,439 ล้านบาท หรือร้อยละ 62.7 สาเหตุหลักเนื่องจากการรับรู้ค่าสินไหมทดแทนที่ได้รับจากบริษัทประกันภัยจากเหตุการณ์อุทกภัยปี 2554 เพิ่มขึ้นจำนวน 851 ล้านบาท นอกจากนี้มีรายได้จากค่าธรรมเนียมสนามบินที่เรียกเก็บกับผู้โดยสาร แต่สายการบินอื่นหรือประเทศที่บริษัทฯ ขนส่งผู้โดยสารไปไม่ได้เรียกเก็บมาเกินกว่า 3 ปี เพิ่มขึ้น 318 ล้านบาท และรายได้จากการให้บริการอื่นของฝ่ายซ่อมบำรุงอากาศยานเพิ่มขึ้น 173 ล้านบาท

- กำไรจากรายการแทนการจำหน่าย 722 ล้านบาท เกิดจากการลดสัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯ จากเดิมร้อยละ 49 เป็นร้อยละ 39.2 โดยบริษัทฯ ได้รับรู้ส่วนแบ่งเงินลงทุนในสัดส่วนของบริษัทฯ จำนวน 1,241 ล้านบาท หักด้วยผลต่างจากการเปลี่ยนสัดส่วนเงินลงทุนจำนวน 519 ล้านบาท ภายหลังการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนของ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด 125 ล้านหุ้น ในราคาหุ้นละ 26 บาท เมื่อวันที่ 20 มิถุนายน 2556

- กำไรจากการเปลี่ยนสภาพเงินลงทุน 298 ล้านบาท เป็นกำไรที่เกิดจากการแปรสภาพบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) จากบริษัทย่อยเป็นบริษัทร่วม

ค่าใช้จ่าย

ในปี 2556 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายรวม (รวมขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ) 224,534 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 18,108 ล้านบาท หรือร้อยละ 8.8 ทั้งนี้หากเปรียบเทียบโดยไม่รวมค่าใช้จ่ายของนกแอร์ ในปีก่อน ค่าใช้จ่ายรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย เพิ่มขึ้น 25,691 ล้านบาท หรือร้อยละ 12.9 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ตารางแสดงค่าใช้จ่าย – งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

	งบการเงินรวม									
	2556	%ของ ค่าใช้จ่าย	ปี 2555							
			รวม นกแอร์	%ของ ค่าใช้จ่าย	เปลี่ยนแปลง		ไม่รวม นกแอร์	% ของ ค่าใช้จ่าย	เปลี่ยนแปลง	
					ล้านบาท	%			ล้านบาท	%
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน										
ค่าน้ำมันเครื่องบิน	80,525	35.9	80,179	38.9	+346	+0.4	77,481	38.9	+3,044	+3.9
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	33,109	14.7	32,087	15.6	+1,022	+3.2	31,550	15.9	+1,559	+4.9
ค่าบริการการบิน	21,727	9.7	21,321	10.3	+406	+1.9	20,693	10.4	+1,034	+5.0
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	6,009	2.7	5,707	2.8	+302	+5.3	5,547	2.8	+462	+8.3
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	13,447	6.0	12,600	6.1	+847	+6.7	11,288	5.7	+2,159	+19.1
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	20,025	8.9	20,524	9.9	-499	-2.4	20,429	10.3	-404	-2.0
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	4,699	2.1	4,552	2.2	+147	+3.2	3,683	1.9	+1,016	+27.6
ค่าสินค้าและพัสดุทั่วไป	9,625	4.3	9,530	4.6	+95	+1.0	9,416	4.7	+209	+2.2
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	9,496	4.2	6,833	3.3	+2,663	+39.0	6,539	3.3	+2,957	+45.2
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	628	0.3	893	0.4	-265	-29.7	760	0.4	-132	-17.4
ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น	9,942	4.4	8,741	4.2	+1,201	+13.7	8,245	4.1	+1,697	+20.6
รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	209,232	93.2	202,967	98.3	+6,265	+3.1	195,631	98.4	+13,601	+7.0
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของ สินทรัพย์และเครื่องบิน	5,426	2.4	771	0.4	+4,655	+603.8	771	0.4	+4,655	+603.8
ผลขาดทุน(กำไร)จากอัตรา แลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	3,895	1.7	(3,213)	-1.5	+7,108	+221.2	(3,212)	-1.6	+7,107	+221.3
ต้นทุนทางการเงิน	6,057	2.7	5,836	2.8	+221	+3.8	5,836	2.9	+221	+3.8
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนใน บริษัทร่วม	(836)	-0.4	(363)	-0.2	-473	-130.3	(611)	-0.3	-225	-36.8
ค่าใช้จ่ายอื่นๆ	760	0.4	428	0.2	+332	+77.6	428	0.2	+332	+77.6
รวมค่าใช้จ่าย	224,534	100.0	206,426	100.0	+18,108	+8.8	198,843	100.0	+25,691	+12.9

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน 209,232 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 13,601 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.0 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- ค่าน้ำมันเครื่องบิน 80,525 ล้านบาท ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 35.9 ของค่าใช้จ่ายรวม เพิ่มขึ้น 3,044 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.9 เนื่องจากการขยายการผลิต ทำให้ปริมาณการใช้น้ำมันเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.2 ถึงแม้ราคาน้ำมันเฉลี่ยลดลงจากปีก่อน ร้อยละ 3.1 และผลจากการแข็งค่าของเงินบาททำให้ค่าน้ำมันเมื่อคิดเป็นเงินบาทลดลงบ้างก็ตาม สำหรับการดำเนินการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันในปีนั้นสามารถลดภาระค่าน้ำมันเป็นเงิน 1,885 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 1,879 ล้านบาท

- ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายบุคลากร ผลประโยชน์พนักงาน ค่าตอบแทนผู้บริหาร และกรรมการ มีจำนวน 33,109 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,559 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.9 สาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นของค่าภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน การปรับขึ้นเงินเดือนประจำปี ค่าล่วงเวลาและทำงานในวันหยุด และค่าจ้างแรงงานภายนอกสูงกว่าปีก่อน ซึ่งเป็นผลจากการเพิ่มปริมาณการผลิตและผลของนโยบายเพิ่มค่าแรง ชันต่ำ รวมทั้งการขาดแคลนแรงงานภายนอก ประกอบกับ การปรับขึ้นค่าใบอนุญาตประกอบวิชาชีพ (License) ของฝ่ายช่างให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล

- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการการบิน ซึ่งประกอบด้วย ค่าบริการการบินและค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ 27,736 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,496 ล้านบาท หรือร้อยละ 5.7 สาเหตุหลักเนื่องจากการขยายการผลิต

- ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย 20,025 ล้านบาท ลดลง 404 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.0 โดยในปีนี้บริษัทฯ รับมอบเครื่องบินใหม่เพิ่ม 5 ลำ (เฉพาะที่เป็นกรรมสิทธิ์ของบริษัทฯ และภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน) แต่ผลจากการเปลี่ยนแปลงการประมาณการอายุการใช้งานของเครื่องบินและเครื่องยนต์ จาก 15 ปี เป็น 20 ปี ทำให้ค่าเสื่อมราคาลดลงประมาณ 2,512 ล้านบาท

- ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน 13,447 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,159 ล้านบาท หรือร้อยละ 19.1 เนื่องจากอัตราค่าซ่อมเครื่องยนต์เฉลี่ย และค่าซ่อมแซมอะไหล่ที่ครบกำหนดอายุการใช้งานสูงกว่าปีก่อน

- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา 9,496 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,957 ล้านบาท หรือร้อยละ 45.2 สาเหตุหลักจากค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายเพิ่มขึ้น 2,533 ส่วนหนึ่งเกิดจากการบันทึกค่านายหน้าจากการพัฒนาระบบงานบัญชีรายได้บัตรโดยสารใหม่ตามที่ได้กล่าวแล้วข้างต้น และค่าสำรองที่นิ่งเพิ่มขึ้น 270 ล้านบาท เป็นผลจากจำนวนผู้โดยสารและรายได้ที่เพิ่มขึ้น

- ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ 4,699 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,016 ล้านบาท หรือร้อยละ 27.6 เนื่องจากมีจำนวนเครื่องบินเช่าเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 7 ลำ

- ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น ประกอบด้วย ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย และค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น ๆ รวม 20,195 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,774 ล้านบาท หรือร้อยละ 9.6

ผลขาดทุนจากการด้อยค่า 5,426 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 4,655 ล้านบาท หรือร้อยละ 603.8 ประกอบด้วย

- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบิน 5,092 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 4,911 ล้านบาท โดยในปีนี้มี การตั้งสำรองด้อยค่าเครื่องบิน 11 ลำ ได้แก่ A340-500 จำนวน 4 ลำ A300-600 จำนวน 3 ลำ และ B737-400 จำนวน 4 ลำ ในขณะที่ปีก่อนมีการสำรองด้อยค่าเครื่องบินเพียง 2 ลำ โดยส่วนใหญ่เป็นผลจากการตั้งสำรองด้อยค่าเครื่องบิน A340-500

- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์ 334 ล้านบาท ลดลง 256 ล้านบาท หรือร้อยละ 43.4 เนื่องจากมีการสำรองด้อยค่าอะไหล่ที่เสียหายและไม่สามารถซ่อมแซมได้ลดลงจากปีก่อน

ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 3,895 ล้านบาท ประกอบด้วย กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Gain) 1,961 ล้านบาท ซึ่งส่วนหนึ่งเกิดจากการบริหารจัดการเพื่อลดผลกระทบจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน และขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น

(Unrealized FX Loss) 5,856 ล้านบาท ส่วนใหญ่เกิดจากการปรับยอดเงินกู้คงเหลือเงินตราต่างประเทศเป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวด

ต้นทุนทางการเงิน 6,057 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 221 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.8 เป็นผลจากหนี้สินระยะยาว (หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน เงินกู้ยืมระยะยาว และหุ้นกู้) เพิ่มขึ้น โดย ณ สิ้นปี 2556 เพิ่มขึ้นจากปี 2555 จำนวน 17,665 ล้านบาท ถึงแม้อัตราดอกเบี้ยเฉลี่ยในปีนี้ต่ำกว่าปีก่อนก็ตาม

ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม 836 ล้านบาท ประกอบด้วย

- บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) 489 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) รับรู้เป็นบริษัทย่อย
- บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) 189 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 28 ล้านบาท
- บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด 85 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 33 ล้านบาท
- บริษัท โรงแรมรอยัลล่อคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) 38 ล้านบาท ลดลง 110 ล้านบาท
- บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด 22 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนรับรู้เพียง 0.24 ล้านบาท
- บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด 14 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 12 ล้านบาท

ค่าใช้จ่ายอื่น 760 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 332 ล้านบาท สาเหตุหลักเนื่องจากการตั้งสำรองค่าเผื่ออะไหล่เครื่องบินเสื่อมสภาพเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 353 ล้านบาท สำหรับการปรับลดประมาณสำรองความเสียหายและค่าปรับจากกรณีละเมิดกฎหมายการป้องกันการค้าที่ไม่เป็นธรรม (Antitrust) ซึ่งตั้งสำรองไว้ในงบการเงินปี 2551 และได้ปรับลดประมาณการดังกล่าวลงเรื่อย ๆ ตามผลการพิจารณาที่เกิดขึ้นเป็นระยะ ๆ คงเหลือ ณ สิ้นปี 2555 จำนวน 769 ล้านบาท นั้น ในปีนี้ บริษัทฯ ได้ปรับลดอีก 372 ล้านบาท คงเหลือสำรองไว้ 397 ล้านบาท (รายละเอียดในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.17.6)

ค่าใช้จ่าย (รายได้) ภาษีเงินได้

ในปี 2556 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้ภาษีเงินได้ จำนวน 929 ล้านบาท เปรียบเทียบกับปีก่อนที่เป็นค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ 578 ล้านบาท สาเหตุที่ค่าใช้จ่าย (รายได้) ภาษีเงินได้ในปีนี้เป็นยอดรายได้ ส่วนใหญ่เกิดจากมีการบันทึกผลกระทบต่อภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจากการรับรู้ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ ประกอบกับ บริษัทฯ ได้รับประโยชน์จากการได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุนสำหรับการดำเนินการขนส่งทางอากาศของเครื่องบินโดยสาร ทำให้ภาระภาษีลดลง

กำไร (ขาดทุน) สุทธิ

บริษัทฯ และบริษัทย่อย ขาดทุนสุทธิ 12,000 ล้านบาท คิดเป็นอัตราส่วนขาดทุนสุทธির้อยละ 5.82 โดยเป็นขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 12,047 ล้านบาท และกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม 47 ล้านบาท เปรียบเทียบกับปีก่อนมีกำไรสุทธิ 6,296 ล้านบาท คิดเป็นอัตราส่วนกำไรสุทธির้อยละ 3.11

3. ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

รายจ่ายลงทุน

ในปี 2556 บริษัทฯ มีรายจ่ายเพื่อการลงทุน 38,088 ล้านบาท ลดลงจากปี 2555 จำนวน 2,488 ล้านบาท สาเหตุหลักเนื่องจากในปีนี้บริษัทฯ รั้บมอบเครื่องบินที่เป็นกรรมสิทธิ์ของบริษัทฯ และเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงินลดลงจากปีก่อนที่รั้บมอบ 6 ลำ แต่ปีนี้รั้บมอบ 5 ลำ โดยในปี 2556 บริษัทฯ มีรายจ่ายเพื่อการลงทุนสำหรับรั้บมอบเครื่องบินใหม่และจ่ายเงินล่วงหน้าสำหรับเครื่องบินและเครื่องยนต์ใหม่สำหรับเครื่องบินที่จะรั้บมอบระหว่างปี 2557-2565 รวมเป็นเงิน 30,556 ล้านบาท การลงทุน

ในการจัดหาอุปกรณ์การบินสำหรับทั้งเครื่องบินในฝูงบินปัจจุบันและเครื่องบินที่จัดหาใหม่และการปรับปรุงที่หนึ่งเครื่องบินรวมเป็นเงิน 6,017 ล้านบาท และการลงทุนในสินทรัพย์ถาวรอื่น ๆ อีกเป็นเงิน 1,515 ล้านบาท โดยสรุปได้ ดังนี้

ตารางแสดงรายจ่ายลงทุน - เฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.	
	2556	2555
เครื่องบิน	36,573	39,956
อื่น ๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	1,515	620
รวม	38,088	40,576

การจัดการเงินทุน

ในปี 2556 บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดหาเงินทุนรวมทั้งสิ้น 31,762 ล้านบาท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. การจัดหาเงินกู้ระยะยาวด้วยวิธีการเช่าซื้อ โดยใช้เครื่องบินเป็นหลักทรัพย์ค้ำประกัน เป็นเงิน 296 ล้านยูโร เพื่อชำระค่าเครื่องบิน A330-300 จำนวน 2 ลำ และ A380-800 จำนวน 1 ลำ
2. การกู้เงินต่อจากกระทรวงการคลังเป็นเงิน 500 ล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐ เป็นเวลา 17 ปี เพื่อชำระค่าเครื่องบิน A380-800 จำนวน 2 ลำ
3. การออกหุ้นกู้ จำนวน 9,000 ล้านบาท เพื่อใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียน ลงทุนในสินทรัพย์ต่าง ๆ และชำระคืนเงินกู้ที่มีต้นทุนสูงกว่าเพื่อลดภาระต้นทุนทางการเงิน
4. การกู้ยืมเงินระยะยาวจากสถาบันการเงินในประเทศ จำนวน 200 ล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐ โดยเงินทุนส่วนหนึ่งใช้สำหรับการชำระคืนเงินกู้คงค้างเพื่อลดภาระผูกพันตามสัญญาเช่าทางการเงินสำหรับเครื่องบินแอร์บัส A340-500 จำนวน 3 ลำ

โดยสรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่าง ๆ ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	25,734	31,163	25,588	30,224
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(27,220)	(14,764)	(27,011)	(14,441)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(7,363)	(12,426)	(7,228)	(12,080)
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยนของเงินสด และเงินฝากธนาคารเพิ่มขึ้น(ลดลง)	559	(591)	559	(591)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น(ลดลง)	(8,290)	3,382	(8,092)	3,112

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด 11,758 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2555 จำนวน 8,290 ล้านบาท ประกอบด้วยเงินสดสุทธิจากการดำเนินงาน 25,734 ล้านบาท ลดลง 5,429 ล้านบาท เงินสดสุทธิใช้ไปในการลงทุน 27,220 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 12,456 ล้านบาท และเงินสดสุทธิได้มาจากการจัดหาเงิน 7,363 ล้านบาท ลดลง 5,063 ล้านบาท

เครื่องบิน

ในปี 2556 บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบินทั้งสิ้น 17 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบินที่เป็นกรรมสิทธิ์ของบริษัทฯ 2 ลำ ได้แก่ A380-800 เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน 3 ลำ ได้แก่ A330-300 จำนวน 2 ลำ และ A380-800 จำนวน 1 ลำ และเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน 12 ลำ ได้แก่ เครื่องบิน B777-300ER จำนวน 6 ลำ และ A320-200 จำนวน 6 ลำ โดยได้ปลดประจำการเครื่องบิน B747-400 จำนวน 2 ลำ B777-300ER จำนวน 5 ลำ A300-600 จำนวน 2 ลำ รวมทั้ง A330-300 อีก

1 ลำ ที่ได้รับความเสียหายจากการไถลออกนอกทางวิ่งขณะทำการลงจอด ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เมื่อวันที่ 8 กันยายน 2556 เมื่อรวมกับเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ สิ้นปี 2555 จำนวน 95 ลำ เป็นผลให้บริษัท มีเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงานรวม 100 ลำ โดยมีรายละเอียดดังนี้

ประเภทเครื่องบิน	จำนวน (ลำ)	เครื่องบิน			เครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงาน		
		เครื่องบิน ที่เป็นกรรมสิทธิ์ ของบริษัทฯ	เครื่องบินภายใต้ สัญญาเช่าทางการเงิน (Financial Lease)	เครื่องบินภายใต้ สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease)	ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2556	เปลี่ยนแปลงจาก ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2555	รับมอบ(+)/ปลด(-) ภายในปี 2557
โบอิง 747-400	16	14	2	-	12	-2	
โบอิง 777-300	6	6	-	-	6		
โบอิง 777-200ER	6	-	6	-	6		
โบอิง 777-200	8	6	-	2	8		
โบอิง 737-400	9	6	-	3	5		-3
โบอิง 777-300ER	9	-	-	9 ¹⁾	8	+1	+3
โบอิง 787-8							+4
แอร์บัส 340-600	6	-	6	-	6		
แอร์บัส 340-500	4	4	-	-	-		
แอร์บัส 330-300	27	10 ²⁾	15	2	26	+1	-5
แอร์บัส 320-200	10	-	-	10	10	+6	+7
แอร์บัส 380-800	6	2	4	-	6	+3	
แอร์บัส 300-600R	9	9	-	-	5	-4	-5
เอทีอาร์ 72	2	2	-	-	-		
เครื่องบินขนส่งสินค้า							
โบอิง 747-400	2	2	-	-	2		
รวม	120	61	33	26	100³⁾	+5	+1

หมายเหตุ : 1) รวมเครื่องบินโบอิง 777-300ER 1 ลำ ที่อยู่ระหว่างส่งมอบคืนให้ผู้เช่า
 2) รวมเครื่องบินแอร์บัส 330-300 1 ลำ ที่จอดรอการประเมินความเสียหาย
 3) เครื่องบินที่ปลดระวาง 20 ลำ เป็นเครื่องบินที่เป็นกรรมสิทธิ์ของบริษัทฯ และอยู่ระหว่างรอการขาย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ มีสัญญาและภาระผูกพันในการจัดหาเครื่องบินใหม่ ประกอบด้วยภาระในการซื้อเครื่องบินใหม่ระหว่างปี 2557-2565 จำนวน 15 ลำ ได้แก่ เครื่องบิน A320-200 จำนวน 5 ลำ A350-900XWB จำนวน 4 ลำ และ B777-300ER จำนวน 6 ลำ รวมเป็นเงิน 49,432 ล้านบาท และมีภาระผูกพันที่ต้องจ่ายค่าเช่าเครื่องบินตามสัญญาเช่าดำเนินงานที่เช่าแล้วในปัจจุบัน 26 ลำ และยังไม่ได้รับมอบอีก 21 ลำ รวมเป็นเงินประมาณ 158,762 ล้านบาท โดยเครื่องบินเช่าดำเนินงานทั้ง 47 ลำ จะหมดสัญญาเช่าในระหว่างปี 2557-2572

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมทั้งสิ้น 307,085 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2555 จำนวน 2,989 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.0 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม				งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	31 ธ.ค. 2556		31 ธ.ค. 2555		31 ธ.ค. 2556		31 ธ.ค. 2555	
	ล้านบาท	%ของ สินทรัพย์ รวม	ล้านบาท	%ของ สินทรัพย์ รวม	ล้านบาท	%ของ สินทรัพย์ รวม	ล้านบาท	%ของ สินทรัพย์ รวม
สินทรัพย์หมุนเวียน								
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	11,758	3.8	20,048	6.6	11,650	3.8	19,742	6.6
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้ขาย	7,197	2.3	7,430	2.4	7,197	2.4	7,430	2.5
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ	39,530	12.9	44,133	14.5	39,749	13.1	42,185	14.1
สินทรัพย์หมุนเวียน	58,485	19.0	71,611	23.5	58,596	19.3	69,357	23.2
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์								
เครื่องปั้นและเครื่องยนต่อะไหลจ่ายล่วงหน้า	17,986	5.8	17,617	5.8	17,986	5.9	17,617	5.9
เครื่องปั้น	64,091	20.9	51,661	17.0	64,091	21.1	51,661	17.3
เครื่องปั้นภายใต้สัญญาเช่า	124,091	40.4	122,707	40.4	124,091	40.9	122,707	41.0
อุปกรณ์การปั้นหมุนเวียน	12,504	4.1	12,506	4.1	12,504	4.1	12,506	4.2
งานระหว่างทำ	1,113	0.4	2,488	0.8	1,113	0.4	2,488	0.8
ที่ดิน อาคาร และค่าปรับปรุง	6,711	2.2	7,020	2.3	6,711	2.2	7,020	2.3
เครื่องมือ โรงซ่อม และอุปกรณ์	4,953	1.6	4,569	1.5	4,945	1.6	4,479	1.5
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ	231,449	75.4	218,568	71.9	231,441	76.2	218,478	73.0
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ	17,151	5.6	13,917	4.6	13,639	4.5	11,521	3.8
รวมสินทรัพย์	307,085	100.0	304,096	100.0	303,676	100.0	299,356	100.0

สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 58,485 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 19.0 ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2555 เป็นจำนวน 13,126 ล้านบาท ซึ่งเป็นผลมาจาก

- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลง 8,290 ล้านบาท สาเหตุสำคัญเป็นผลมาจากในปี 2556 บริษัทฯ ลงทุนในการจัดหาสินทรัพย์ถาวรซึ่งรวมถึงการรับมอบและการจ่ายล่วงหน้าค่าเครื่องปั้น เป็นจำนวนสูงถึง 28,803 ล้านบาท ในขณะที่มีการจัดหาเงินทุนสุทธิเพียง 7,363 ล้านบาท ประกอบกับเงินสดได้มาจากการดำเนินงานต่ำกว่าปีก่อน เนื่องจากค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานสูงขึ้นมากกว่ารายได้จากการดำเนินงาน

- ลูกหนี้การค้าลดลง 2,098 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักเกิดจากยอดขายที่ลดลงในช่วงไตรมาส 4 ของปี 2556 เมื่อเปรียบเทียบกับในช่วงเดียวกันของปีก่อน อย่างไรก็ตามบริษัทฯ มีความสามารถในการบริหารระยะเวลาเรียกเก็บหนี้จากลูกหนี้การค้าได้เร็วขึ้น โดยมีระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ยลดลงจาก 31 วันในปี 2555 เป็น 29 วันในปี 2556 ซึ่งต่ำกว่าระยะเวลาการให้สินเชื่อโดยปกติของบริษัทฯ

บริษัทฯ มียอดลูกหนี้การค้า ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 และ 2555 แยกตามอายุหนี้ที่ค้างชำระ (Aging) ได้ดังนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะ	
	31 ธ.ค. 2556	31 ธ.ค. 2555	31 ธ.ค. 2556	31 ธ.ค. 2555
ลูกหนี้การค้า				
ไม่เกิน 6 เดือน	13,512	15,525	13,476	15,466
เกินกว่า 6 เดือน - 1 ปี	358	398	355	398
เกินกว่า 1 ปี - 2 ปี	350	157	350	157
เกินกว่า 2 ปี	1,309	1,451	1,285	1,426
รวม	15,529	17,531	15,466	17,447
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	(1,889)	(1,793)	(1,863)	(1,768)
ลูกหนี้การค้า - สุทธิ	13,640	15,738	13,603	15,679

ทั้งนี้ บริษัทฯ ประเมินค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญสำหรับลูกหนี้การค้าที่ไม่ใช่ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจโดยพิจารณาลูกหนี้รายตัว และวิเคราะห์ประวัติการชำระหนี้ ข้อมูลหลักฐานการติดต่อของลูกหนี้แต่ละรายควบคู่ไปกับการพิจารณาอายุหนี้ของลูกหนี้ เป็นเกณฑ์ โดยมีอัตราส่วนค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญต่อลูกหนี้การค้าที่มีอายุเกินกว่า 6 เดือน อยู่ในอัตราสูงถึงร้อยละ 94 ดังนั้น บริษัทฯ มีความเชื่อมั่นในความเพียงพอของการตั้งสำรองค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญของบริษัทฯ

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์สุทธิ มีจำนวน 231,449 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 75.4 ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2555 เป็นจำนวน 12,881 ล้านบาท หรือร้อยละ 5.9 ซึ่งเกิดจากการเพิ่มขึ้นของเครื่องบินและเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน 5 ลำที่รับมอบในปีนี้อย่างไรก็ตาม มีการโอนเครื่องบินที่ปลดระวางและรอการขายไปเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายในปีนี้อย่างรวม 12 ลำ

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ มีจำนวน 17,151 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 5.6 ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2555 จำนวน 3,234 ล้านบาท เป็นผลจาก

- การแปลงสภาพบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) จากบริษัทย่อยเป็นบริษัทร่วม ทำให้เงินลงทุนในบริษัทร่วมเพิ่มขึ้น 3,338 ล้านบาท ค่าความนิยมที่บันทึกไว้ในไตรมาส 1 ปี 2555 ลดลง 1,391 ล้านบาท และสินทรัพย์ไม่มีตัวตนลดลง 559 ล้านบาท
- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 774 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากค่าใช้จ่ายรอการตัดบัญชีเพิ่มขึ้น 658 ล้านบาท จากค่าธรรมเนียมค่าประกันเงินกู้เครื่องบิน A380-800 และ A330-300
- สินทรัพย์ภายใต้เงินได้รอการตัดบัญชีเพิ่มขึ้น 775 ล้านบาท สาเหตุหลักจากการบันทึกสินทรัพย์ภายใต้เงินได้จากการด้อยค่าเพิ่มขึ้น 781 ล้านบาท

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Asset) ของปี 2556 ตีลดร้อยละ 2.25 เปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนที่เท่ากับร้อยละ 4.48 สาเหตุหลักที่ทำให้อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ในปีนี้ตีลดลง เนื่องจากบริษัทฯ บันทึกขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบิน A300-600 จำนวน 3 ลำ และ A340-500 จำนวน 4 ลำ และ B737-400 จำนวน 4 ลำ เป็นเงิน 5,092 ล้านบาท ทั้งนี้หากไม่รวมรายการขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบิน อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์จะตีลดร้อยละ 0.58 ซึ่งยังต่ำกว่าปีก่อน เนื่องจากการรับมอบเครื่องบินจำนวนมากในปีนี้อยู่ในขณะที่ยังไม่สามารถเพิ่มรายได้ได้ทันกับสินทรัพย์ที่เพิ่มขึ้น ประกอบกับในปีก่อนบริษัทฯ มีกำไรจากการซื้อธุรกิจและงบการเงินรวมได้รวมรายได้ของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ด้วย

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 หนี้สินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย เท่ากับ 250,166 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 จำนวน 15,888 ล้านบาท หรือร้อยละ 6.8 โดยมีองค์ประกอบหลักของหนี้สิน ดังนี้

	งบการเงินรวม				งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	31 ธ.ค. 2556		31 ธ.ค. 2555		31 ธ.ค. 2556		31 ธ.ค. 2555	
	ล้านบาท	%ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%ของหนี้สินรวม
หนี้สินหมุนเวียน (รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี)	82,369	32.9	82,683	35.3	83,155	33.1	81,632	35.0
หนี้สินระยะยาว								
หุ้นกู้	37,400	15.0	32,120	13.7	37,400	14.9	32,120	13.8
หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน	63,319	25.3	61,611	26.3	63,319	25.2	61,611	26.4
เงินกู้ยืมระยะยาว	50,831	20.3	41,011	17.5	50,831	20.3	41,011	17.6
รวมหนี้สินระยะยาว	151,550	60.6	134,742	57.5	151,550	60.4	134,742	57.8
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	16,247	6.5	16,853	7.2	16,211	6.5	16,738	7.2
รวมหนี้สิน	250,166	100.0	234,278	100.0	250,916	100.0	233,112	100.0

ทั้งนี้ หนี้สินที่เพิ่มขึ้นมีสาเหตุหลักมาจากหนี้สินระยะยาว (หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน เงินกู้ยืมระยะยาว และหุ้นกู้) มีจำนวน 151,550 ล้านบาท ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 60.6 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้นจากวันสิ้นงวดปี 2555 จำนวน 16,808 ล้านบาท ส่งผลให้อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity) เพิ่มขึ้นจาก 2.27 เท่า ณ สิ้นปี 2555 เป็น 3.10 เท่า ณ สิ้นปี 2556 โดยในปี 2556 บริษัทฯ ได้จัดหาเงินกู้ระยะยาวเพิ่มขึ้นจำนวน 31,762 ล้านบาท ดังมีรายละเอียดตามที่กล่าวมาแล้วในหัวข้อการจัดหาเงินทุน หน้า 12 ในขณะที่หนี้สินหมุนเวียนมีจำนวน 82,369 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 32.9 ของหนี้สินทั้งหมด ใกล้เคียงกับปีก่อน

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 56,919 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2555 จำนวน 12,899 ล้านบาท เป็นผลมาจากผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ขาดทุน นอกจากนั้น ในปีนี้บริษัทฯ และบริษัทย่อย ได้จ่ายเงินปันผลรวม 1,226 ล้านบาท และมีผลกระทบจากการสูญเสียอำนาจควบคุมบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) จำนวน 721 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม มีการรับรู้กำไรจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยสำหรับภาวะผูกพันผลประโยชน์พนักงานจำนวน 1,306 ล้านบาท ซึ่งทำให้อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity) ลดลงจากร้อยละ 9.76 ในปี 2555 เป็นยอดติดลบร้อยละ 19.04 ในปี 2556

4. ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

มีการคาดการณ์ว่าทิศทางเศรษฐกิจโลกในปี 2557 จะขยายตัวขึ้นในหลายประเทศ จากนโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจของแต่ละประเทศ ทั้งสหรัฐอเมริกา จีน และญี่ปุ่น ส่วนเศรษฐกิจของกลุ่มสหภาพยุโรป ซึ่งน่าจะผ่านสถานการณ์ที่เลวร้ายที่สุดไปแล้ว คาดว่าน่าจะสามารถกลับมาขยายตัวได้อย่างช้าๆ อย่างไรก็ตาม ปัญหาค่าความขัดแย้งทางการเมืองทั้งในประเทศ และในต่างประเทศ ยังอาจมีผลโดยตรงต่อเศรษฐกิจในปี 2557 นอกจากนี้ การแข่งขันในธุรกิจการบินที่จะมีความรุนแรงขึ้น ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน และต้นทุนการผลิตที่สูงขึ้น ก็เป็นปัจจัยเสี่ยงที่อาจกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ

บริษัท คาดว่าผลกระทบจากเหตุการณ์ชุมนุมทางการเมืองภายในประเทศที่ยืดเยื้อมาตั้งแต่ช่วงปลายปี 2556 จะส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นของนักลงทุนและนักท่องเที่ยวที่จะเดินทางเข้ามาในประเทศไทยในไตรมาส 1 ปี 2557 รุนแรงกว่าในไตรมาส 4 ปี 2556 นอกจากนี้ ผลจากการที่ประเทศจีนออกกฎหมายการท่องเที่ยวฉบับใหม่ซึ่งมีผลบังคับตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2556 ส่งผลให้จำนวนนักท่องเที่ยวจีนในไตรมาส 4 ปี 2556 ลดลง และคาดว่าจะยังคงลดลงต่อเนื่องในต้นปี 2557 โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงตรุษจีนที่ปกติจะมีนักท่องเที่ยวชาวจีนเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวมากเป็นพิเศษ ดังจะเห็นได้จากจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติใน 9 เดือนแรกของปี 2556 เพิ่มขึ้นจากปี 2555 ร้อยละ 23.2 แต่ไตรมาส 4 จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติเพิ่มขึ้นจากปี 2555 เพียงร้อยละ 10.7 เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการลดลงของผู้โดยสารในไตรมาส 1 ของปี 2557 ซึ่งปกติจะเป็นฤดูกาลท่องเที่ยว และไตรมาส 2 ซึ่งเป็นช่วงนอกฤดูกาลท่องเที่ยว บริษัทฯ มีแผนปรับลดเที่ยวบินให้สอดคล้องกับปริมาณการเดินทางยิ่งขึ้น และมุ่งเน้นการเพิ่มรายได้จากหน่วยธุรกิจและรายได้เสริมอื่นๆ ควบคู่ไปกับการควบคุมค่าใช้จ่ายอย่างเข้มงวด อย่างไรก็ตาม กรมการท่องเที่ยว กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ยังคาดการณ์ว่าจำนวนนักท่องเที่ยวในปี 2557 จะเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 13 ทั้งนี้ บริษัทฯ คาดว่าในช่วงไตรมาส 3 และไตรมาส 4 ปริมาณการเดินทางจะกลับสู่ภาวะปกติ โดยบริษัทฯ จะสามารถเพิ่มเที่ยวบินให้อยู่ในระดับปกติตามฤดูกาลได้

จากเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่ส่งผลกระทบกับการดำเนินงานของบริษัทฯ ประกอบกับการแข่งขันที่ทวีความรุนแรงมากขึ้น ในปี 2557 บริษัทฯ ได้เตรียมจัดทำแผนยุทธศาสตร์ประจำปี 2557 เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ภายในประเทศ เพื่อปรับปรุงการดำเนินการของบริษัทฯ ให้รองรับการแข่งขันที่รุนแรงขึ้นอย่างมากโดยเฉพาะในภูมิภาคเอเชีย และปรับปรุงโครงสร้างองค์กรของบริษัทฯ รวมทั้งเปลี่ยนแปลงวัฒนธรรมองค์กร เพื่อให้สามารถดำเนินธุรกิจได้อย่างยั่งยืนภายใต้ปัจจัยที่ไม่เอื้ออำนวย โดยจะเน้นในการกำหนดเส้นทางบินและแนวทางในการพัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการให้สอดคล้องกับกลุ่มลูกค้า เปลี่ยนแปลงกระบวนการทำงานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ และควบคุมต้นทุนในการดำเนินการ รวมทั้งปรับปรุงการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคล และโครงสร้างองค์กรเพื่อให้สามารถตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจได้อย่างรวดเร็ว นอกจากนี้ ยังมีแผนที่จะปรับปรุงการสื่อสารทั้งภายในและภายนอกองค์กร เพื่อให้ได้รับข้อมูลต่างๆ อย่างถูกต้อง เหมาะสม และทันต่อเหตุการณ์

ในปี 2557 บริษัทฯ มีแผนจะรับมอบเครื่องบินรวม 14 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบิน B777-300ER จำนวน 3 ลำ A320-200 จำนวน 7 ลำ และ B787-8 ซึ่งเป็นเครื่องบินชนิดพิเศษ มีน้ำหนักเบาและสามารถประหยัดน้ำมันได้มากถึงร้อยละ 25 เมื่อเทียบกับรุ่นอื่นๆ จำนวน 4 ลำ และจะทยอยปลดเครื่องบินที่มีอายุใช้งานนานและเครื่องบินเช่าดำเนินงานทั้งหมดสัญญาเช่า รวม 13 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบิน A330-300 จำนวน 5 ลำ A300-600 จำนวน 5 ลำ และ B737-400 จำนวน 3 ลำ

ในด้านการจัดหาเงินทุน บริษัทฯ มีแผนจัดหาเงินทุนด้วยวิธีการเช่าซื้อ โดยใช้เครื่องบินเป็นหลักทรัพย์สินค้ำประกันสำหรับเครื่องบินที่จะรับมอบในปี 2557 จำนวน 5 ลำ และคาดว่าจะออกหุ้นกู้เสนอขายในปี 2557 ในวงเงิน 15,000 ล้านบาท เพื่อใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในกิจการ ลงทุนในสินทรัพย์ ชำระคืนหุ้นกู้ที่จะครบกำหนดชำระ หรือใช้คืนเงินกู้ของบริษัทฯ ที่มีต้นทุนสูงกว่า โดยจะเสนอขายครั้งแรกจำนวน 3,200 ล้านบาทในเดือนกุมภาพันธ์ 2557

ในการบริหารความเสี่ยงทางการเงิน บริษัทฯ มีวงเงินสินเชื่อพร้อมเบิกใช้ประเภท Committed Revolving Credit Line ในวงเงินประมาณ 20,000 ล้านบาท และวงเงินสินเชื่อประเภท Uncommitted Credit Line ประมาณ 10,000 ล้านบาท เพื่อใช้รองรับความผันผวนทางเศรษฐกิจ สำหรับการบริหารความเสี่ยงอัตราแลกเปลี่ยน บริษัทฯ มีแผนดำเนินการป้องกันความเสี่ยงอัตราแลกเปลี่ยนในสกุลเงินคงเหลือหลักอย่างต่อเนื่อง และพิจารณาการบริหารความเสี่ยงอัตราดอกเบี้ยให้สอดคล้องกับสถานะเศรษฐกิจ

ในส่วนของบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด คาดว่าจะสามารถเริ่มทำการบินด้วยรหัสสายการบินไทยสมายล์แอร์เวย์ได้ในไตรมาส 3 ปี 2557 ด้วยเครื่องบินแอร์บัส A320-200 ที่เช่าช่วงต่อจากการบินไทย ซึ่งมีอยู่ในปัจจุบัน 10 ลำ และจะรับมอบเพิ่มในปี 2557 อีก 7 ลำ เพื่อให้บริการในเส้นทางบินภายในประเทศระหว่างกรุงเทพฯ ไปยังเชียงใหม่ เชียงราย ภูเก็ต กระบี่ สุราษฎร์ธานี หาดใหญ่ อุบลราชธานี อุดรธานี ขอนแก่น และเส้นทางระหว่างเชียงใหม่-ภูเก็ต และเชียงใหม่-

อุตสาหกรรมนี้ ส่วนเส้นทางบินระหว่างประเทศประกอบด้วยมาเก๊า มณฑลเฉยไค โคลัมโบ ฉงชิ่ง ฉางชา หลวงพระบาง ว่างกึ่ง พนมเปญ กัลกัตตา ฮานอย นิวเดลี โฮจิมินห์ซิตี้ เซี่ยเหมิน และปิ่น

5. สรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2556	2555	2556	2555
อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio)					
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	1.58	2.05	1.55	2.02
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการกำไร (Profitability Ratio)					
อัตรากำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน	ร้อยละ	(1.40)	2.94	(1.48)	2.78
อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิ	ร้อยละ	(5.82)	3.11	(6.52)	2.20
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	(19.04)	9.76	(22.58)	6.92
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)					
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	(2.25)	4.48	(2.77)	3.77
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)					
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)	เท่า	3.10	2.27	3.34	2.40
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	3.71	5.32	3.47	4.93

ความหมายและสูตรในการคำนวณอัตราส่วนทางการเงิน

EBITDA หมายถึง รายได้-ค่าใช้จ่าย(ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย กำไร(ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน และ

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน

EBITDA Margin = EBITDA / รายได้จากการขายและให้บริการ

อัตราส่วนสภาพคล่อง

= สินทรัพย์หมุนเวียน / หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี และรายรับด้านการขนส่งที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้)

อัตรากำไรจากการดำเนินงาน (Operating Profit Margin)

= (รายได้จากการขายและให้บริการ-ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงาน)/รายได้จากการขายและให้บริการ

อัตรากำไรสุทธิต่อรายได้จากการขายและให้บริการ (Net Profit Margin)

= กำไรสุทธิ / รายได้จากการขายและให้บริการ

อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity)

= กำไรสุทธิ / ส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Asset)

= กำไรก่อนหักดอกเบี้ยและภาษี / สินทรัพย์รวมเฉลี่ย

อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)

= (เงินกู้ยืมระยะสั้น+หนี้สินระยะยาวรวมส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี) / ส่วนของผู้ถือหุ้น

อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย

= EBITDA / ดอกเบี้ยจ่าย

การรับรองความถูกต้องของข้อมูล

บริษัทฯ ได้สอบทานข้อมูลในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปีฉบับนี้แล้ว ด้วยความระมัดระวัง บริษัทฯ ขอรับรองว่า ข้อมูลดังกล่าวถูกต้องครบถ้วน ไม่เป็นเท็จ ไม่ทำให้ผู้อื่นสำคัญผิดหรือไม่ขาดข้อมูลที่ควรต้องแจ้งในสาระสำคัญ นอกจากนี้ บริษัทฯ ขอรับรองว่า

(1) งบการเงินและข้อมูลทางการเงินที่สรุปมาในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี ได้แสดงข้อมูลอย่างถูกต้อง ครบถ้วนในสาระสำคัญเกี่ยวกับฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสดของบริษัทฯ และบริษัทย่อยแล้ว

(2) บริษัทฯ ได้จัดให้มีระบบการเปิดเผยข้อมูลที่ดี เพื่อให้แน่ใจว่าบริษัทฯ ได้เปิดเผยข้อมูลในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ ทั้งของบริษัทฯ และของบริษัทย่อยอย่างถูกต้องครบถ้วนแล้ว รวมทั้งควบคุมดูแลให้มีการปฏิบัติตามระบบดังกล่าว

(3) บริษัทฯ ได้มีระบบการควบคุมภายในที่ดี และควบคุมดูแลให้มีการปฏิบัติตามระบบดังกล่าว และบริษัทฯ ได้แจ้ง ข้อมูลการประเมินระบบการควบคุมภายใน ณ วันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2557 ต่อผู้สอบบัญชีและคณะกรรมการตรวจสอบของ บริษัทฯ แล้ว ซึ่งครอบคลุมถึงข้อบกพร่องและการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญของระบบการควบคุมภายใน รวมทั้งการกระทำที่มีชอบ ที่อาจมีผลกระทบต่อการจัดทำรายงานทางการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

ในการนี้ เพื่อเป็นหลักฐานว่าเอกสารทั้งหมดเป็นเอกสารชุดเดียวกันกับที่บริษัทฯ ได้รับรองความถูกต้องแล้วบริษัทฯ ได้มอบหมายให้นางสุวิมล บัวเลิศ เป็นผู้ลงลายมือชื่อกำกับเอกสารนี้ไว้ทุกหน้าด้วย หากเอกสารใดไม่มีลายมือชื่อของ นางสุวิมล บัวเลิศ กำกับไว้ บริษัทฯ จะถือว่าไม่ใช่ข้อมูลที่บริษัทฯ ได้รับรองความถูกต้องของข้อมูลแล้วดังกล่าวข้างต้น

<u>ชื่อ</u>	<u>ตำแหน่ง</u>	<u>ลายมือชื่อ</u>
1. พลอากาศเอก ประจิน จั่นตอง	ประธานกรรมการ
2. นายคณิต แสงสุพรรณ	กรรมการ

ผู้รับมอบอำนาจ

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

เอกสารแนบ 1

รายละเอียดเกี่ยวกับผู้บริหารและผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ

1. รายละเอียดของกรรมการบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง / วันที่ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา / ประวัติอบรม	สัดส่วนการถือหุ้น (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ปี	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ
1. นายอำพน กิตติอำพน ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการวันที่ 27 เม.ย. 2554 <u>ตำแหน่งในบริษัทฯ</u> ประธานกรรมการ กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม กรรมการอิสระ	58	<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) - หลักสูตร DCP 80/2006 	ไม่มี	ไม่มี	ปัจจุบัน	ประธานคณะกรรมการ เลขาธิการคณะกรรมการ กรรมการ ประธาน ประธานกรรมการบริหาร กรรมการ กรรมการ กรรมการ กรรมการกฤษฎีกา กรรมการบริหารศาลยุติธรรมผู้ทรงคุณวุฒิ กรรมการ ประธานกรรมการ	ธนาคารแห่งประเทศไทย สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี มูลนิธิทุนการศึกษาพระราชทาน สมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมาร สถาบันวิจัยและพัฒนาพื้นที่สูง (องค์การมหาชน) มูลนิธิสถาบันวิจัยและพัฒนาประเทศตามปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง สภามหาวิทยาลัยของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (ผู้ทรงคุณวุฒิ) คณะกรรมการจัดการทรัพย์สิน จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย สภามหาวิทยาลัยของมหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์ คณะกรรมการกฤษฎีกา คณะที่ 7 และคณะพิเศษ สำนักงานศาลยุติธรรม คณะกรรมการข้าราชการพลเรือน (รวม 2 วาระ) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
					2553 – ปัจจุบัน		
					2553 – ปัจจุบัน		
					2555 – ปัจจุบัน		
					2553 – ปัจจุบัน		
					2555 – ปัจจุบัน		
					2555 – ปัจจุบัน		
					2554 – ปัจจุบัน		
					2549 – ปัจจุบัน		
					2554 – ปัจจุบัน		

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง / วันที่ ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา / ประวัติอบรม	สัดส่วน การถือหุ้น (%)	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างผู้บริหาร	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ปี	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ
2. นายอริพงษ์ ภูษอุม ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ วันที่ 25 เม.ย. 2555 <u>ตำแหน่งในบริษัทฯ</u> รองประธานกรรมการ	56	<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” (วตท.) สถาบันวิชาการตลาดทุน 	ไม่มี	ไม่มี	2556 – ปัจจุบัน	เลขาธิการ	สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ สำนัก นายกรัฐมนตรี บริษัท ทีทีที โกลบอล เคมิคอล จำกัด (มหาชน) ธนาคารอาคารสงเคราะห์ กระทรวงการคลัง สำนักงานสลากกินแบ่งรัฐบาล กระทรวงการคลัง บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท ทีไอที จำกัด (มหาชน) กรมสรรพสามิต กระทรวงการคลัง บริษัท ปตท. เคมิคอล จำกัด (มหาชน) ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) บริษัท กรุงเทพประกันภัย จำกัด (มหาชน) สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ กระทรวงการคลัง
					2556 – ปัจจุบัน	กรรมการ	
					2553 – ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ	
					2553 – 2556	ปลัดกระทรวง	
					2554 – 2555	ประธานกรรมการ	
					22 เม.ย. 52 - 24 เม.ย. 55	กรรมการ	
					2553 – 2554	ประธานกรรมการ	
					2552 – 2553	อธิบดี	
					2552 – 2553	กรรมการอิสระ และกรรมการตรวจสอบ	
					2552 - 2553	กรรมการ	
2550 – 2552	กรรมการ						
2550 – 2552	ผู้อำนวยการ						

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง / วันที่ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา / ประวัติอบรม	สัดส่วนการถือหุ้น (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ปี	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ
3. นายคณิต แสงสุพรรณ ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ วันที่ 24 เม.ย. 2556 <u>ตำแหน่งในบริษัทฯ</u> กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม กรรมการอิสระ	55	<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	ที่ปรึกษาทิติมศักดิ์	มูลนิธิสถาบันวิจัยนโยบายเศรษฐกิจการคลัง ธนาคารแห่งประเทศไทย คณะกรรมการสำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ บริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
					ปัจจุบัน	กรรมการ	
					ปัจจุบัน	ผู้ทรงคุณวุฒิด้านการเงินการคลัง	
					ปัจจุบัน	กรรมการ	
					22 เม.ย. 52 - 27 เม.ย. 53	กรรมการ	
					และ		
28 เม.ย. 53 - 23 เม.ย. 2556							
2551	ที่ปรึกษาผู้ทรงคุณวุฒิของรองนายกรัฐมนตรี (ดร. โสพาร์ ไชยประวัติ)	สำนักงานรัฐมนตรี					
2551	ที่ปรึกษาผู้ทรงคุณวุฒิด้านเศรษฐกิจของนายกรัฐมนตรี (นายสมักร สุนทรเวช)	สำนักงานรัฐมนตรี					
2549 – 2551	กรรมการอิสระ	ธนาคาร ทิสโก้ จำกัด (มหาชน)					

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง / วันที่ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา / ประวัติอบรม	สัดส่วนการถือหุ้น (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ปี	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ
4. นายจุดินันท์ ภิรมย์ภักดี ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการวันที่ 11 พ.ย. 2554 <u>ตำแหน่งในบริษัทฯ</u> กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ	56	<ul style="list-style-type: none"> บริหารธุรกิจดุสิตบัณฑิตศึกษาศาสตร์ สาขาการจัดการ คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลตะวันออก บริหารธุรกิจดุสิตบัณฑิตศึกษาศาสตร์ สาขาวิชาการเงิน คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลพระนคร เศรษฐศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยบอสตัน สหรัฐอเมริกา วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (วปอ. 2546) หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิชาการตลาดทุน (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 2552 – ปัจจุบัน 2554 – ปัจจุบัน 2554 – ปัจจุบัน 2552 - ปัจจุบัน 2553 – ปัจจุบัน 2550 – ปัจจุบัน 2552 - 2553	กรรมการรองกรรมการผู้จัดการใหญ่ อนุกรรมการในคณะอนุกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ปรึกษาอดีตศึกษาศาสตร์ คณะกรรมการการศึกษาที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการศึกษาเด็ก เยาวชน และคนพิการ ประธานมูลนิธิคณะกรรมการพาราลิมปิกแห่งประเทศไทย นายกสมาคม कराเต้แห่งประเทศไทย กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ประธานคณะอนุกรรมการฝ่ายงานประชาสัมพันธ์	บริษัท บุญรอดบริวเวอรี่ จำกัด สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน วุฒิสภา วุฒิสภา การกีฬาแห่งประเทศไทย การกีฬาแห่งประเทศไทย สภาลูกเสือแห่งชาติ สมาคมนักศึกษาสถาบันวิชาการตลาดทุน

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง / วันที่ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา / ประวัติอบรม	สัดส่วนการถือหุ้น (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ปี	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ
5. นายธีรศักดิ์ สุวรรณยศ ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการวันที่ 27 เม.ย. 2554 <u>ตำแหน่งในบริษัทฯ</u> กรรมการบริษัทฯ	61	<ul style="list-style-type: none"> ปริญญาตรี ศิลปศาสตร์ สาขาเศรษฐศาสตร์ (เกียรตินิยม) มหาวิทยาลัยการจี ประเทศปาเกีสถาน ปริญญาโท ศิลปศาสตร์ สาขาเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยการจี ประเทศปาเกีสถาน ปริญญาบริหารธุรกิจดุษฎีบัณฑิตกิตติมศักดิ์ สาขาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยราชภัฏยะลา สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) - หลักสูตร DAP 26/2004 	ไม่มี	ไม่มี	2551 - ก.ค. 2555 2552 - ต.ค.2554 2552 - ต.ค.2554 2552 - ต.ค.2554 2552 - ต.ค.2554 2552	กรรมการผู้จัดการ ประธานคณะกรรมการ คณะทำงานปรับปรุงโครงสร้างและแผนพัฒนาบุคลากร ประธานกรรมการ คณะกรรมการประเมินผลงานปฏิบัติงานของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ กรรมการ กรรมการ ประธานคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง คณะทำงาน คณะกรรมการฟื้นฟูและพัฒนาการดำเนินงาน ดำเนินธุรกิจการขนส่งทางอากาศ	ธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน) บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน) บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน) บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง / วันที่ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา / ประวัติอบรม	สัดส่วนการถือหุ้น (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ปี	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ
6. พล.อ.อ. ประจิน จั่นตอง ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการวันที่ 24 เม.ย. 2556 <u>ตำแหน่งในบริษัท</u> กรรมการอิสระ	59	<ul style="list-style-type: none"> • วิทยาศาสตรบัณฑิต โรงเรียนนายเรืออากาศ • รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยรังสิต • หลักสูตรเสนาธิการกิจ โรงเรียนเสนาธิการทหารอากาศ รุ่นที่ 34 • หลักสูตรการทัพอากาศ วิทยาลัยการทัพอากาศ รุ่นที่ 32 • หลักสูตรป้องกันราชอาณาจักร วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ 48 • หลักสูตรภูมิพลแผ่นดิน สำหรับผู้บริหารระดับสูง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย รุ่นที่ 1 	ไม่มี	ไม่มี	<p>ปัจจุบัน</p> <p>ปัจจุบัน</p> <p>2554</p> <p>2552</p>	<p>ผู้บัญชาการทหารอากาศ</p> <p>ประธานกรรมการ</p> <p>ผู้ช่วยผู้บัญชาการทหารอากาศ</p> <p>เสนาธิการทหารอากาศ</p>	<p>กองทัพอากาศ</p> <p>บริษัท อุตสาหกรรมการบิน จำกัด</p> <p>กองทัพอากาศ</p> <p>กองทัพอากาศ</p>

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง / วันที่ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา / ประวัติอบรม	สัดส่วนการถือหุ้น (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ปี	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ
7. นายวิระวงศ์ จิตต์มิตรภาพ ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ วันที่ 24 เม.ย. 2556 ตำแหน่งในบริษัทฯ กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ	55	<ul style="list-style-type: none"> เนติบัณฑิตไทย สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา นิติศาสตรมหาบัณฑิต University of Pennsylvania, USA นิติศาสตรบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) <ul style="list-style-type: none"> - หลักสูตร DCP /2000 - หลักสูตร วคท. รุ่นที่ 12 	ไม่มี	ไม่มี	2554 – ปัจจุบัน	กรรมการและกรรมการตรวจสอบ	บมจ. เบอร์ลี่ ยุคเกอร์
					2549 – ปัจจุบัน	กรรมการและกรรมการตรวจสอบ	บมจ. จีเอ็มเอ็ม แกรมมี่
					2554 – ปัจจุบัน	กรรมการและกรรมการตรวจสอบ	บมจ. ไทยพาณิชย์ประกันชีวิต
					2551 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บมจ. เนชั่นเนล เพาเวอร์ ซัพพลาย
					2552 – ปัจจุบัน	ประธาน	บจ. วีระวงศ์ ชินวัฒน์ และเพ็ชพรรณ
					2552 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ดับบลิวซีแอนด์พี โฮลดิ้ง จำกัด
					2555 - ปัจจุบัน	กรรมการและประธานกรรมการตรวจสอบ	บมจ. แผ่นดินทอง พร็อพเพอร์ตี้ ดีเวลลอปเม้นท์
					2556-ปัจจุบัน	กรรมการ	Fraser & Neave, Limited
					2556-ปัจจุบัน	กรรมการ	Fraser's Centrepoint, Limited
					ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ปูนอนเซดด์
					ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. พิษณุรัตน์
					ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ชักยา
					2550 - มี.ย. 2554	กรรมการ	บมจ. อาหารสยาม
					2552 – ม.ค. 2556	กรรมการ	บมจ. สายการบินนกแอร์
					2554 – พ.ค. 2556	กรรมการ	บมจ. ไมเนอร์ อินเตอร์เนชั่นแนล
22 เม.ย. 52 - 27 เม.ย. 53 และ 28 เม.ย. 53 - 23 เม.ย 2556	กรรมการ	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)					

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง / วันที่ ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา / ประวัติอบรม	สัดส่วน การถือหุ้น (%)	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างผู้บริหาร	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ปี	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ
8. พล.อ.อ. สติชัยพงษ์ สุขวิมล ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ วันที่ 25 เม.ย. 2555 <u>ตำแหน่งในบริษัทฯ</u> กรรมการอิสระ	64	<ul style="list-style-type: none"> ปริญญาตรีศิลปศาสตรบัณฑิต (การสื่อสารมวลชน) มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ศึกษการบินรุ่น น.54 -16 -3 โรงเรียนการบินกำแพงแสน โรงเรียนนายทหารชั้นผู้บังคับฝูง รุ่นที่ 43 โรงเรียนเสนาธิการทหารอากาศ รุ่นที่ 29 วิทยาลัยการทัพอากาศ รุ่นที่ 27 	ไม่มี	ไม่มี	2548 – ปัจจุบัน 22 เม.ย. 52 - 24 เม.ย. 55	ราชอาณาจักรในพระองค์ สมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมาร รองเลขาธิการพระราชวัง กรรมการ	กองกิจการในพระองค์ สมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมาร สำนักพระราชวัง บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง / วันที่ ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา / ประวัติอบรม	สัดส่วน การถือหุ้น (%)	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างผู้บริหาร	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ปี	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ
9. นายสุธรรม ศิริทิพย์สาคร ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ วันที่ 13 พ.ย. 2555 <u>ตำแหน่งในบริษัทฯ</u> กรรมการอิสระ	57	<ul style="list-style-type: none"> ปริญญาตรี (เกียรตินิยมอันดับหนึ่ง) สถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ประกาศนียบัตร Directors Accreditation Program(DAP) รุ่น 63/2007 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย 	ไม่มี	ไม่มี	2549 - ปัจจุบัน 2555 - ปัจจุบัน 2556 - ปัจจุบัน 2554 - ปัจจุบัน 2555 2555	กรรมการผู้จัดการ กรรมการ กรรมการ กรรมการ กรรมการ กรรมการ	บริษัทสถาปนิกสุธรรม ธนาคารออมสิน การรถไฟแห่งประเทศไทย คณะกรรมการผังเมือง การเคหะแห่งชาติ บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน)

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง / วันที่ ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา / ประวัติอบรม	สัดส่วน การถือหุ้น (%)	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างผู้บริหาร	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ปี	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ
10. พล.อ.อ.ม.ล. สุปรีชา กมลาศน์ ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ วันที่ 25 เม.ย. 2555 <u>ตำแหน่งในบริษัทฯ</u> กรรมการอิสระ	61	<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 12 ต.ค. 54 - 24 เม.ย. 55 2551 2550	ข้าราชการบำนาญ ประธานคณะที่ปรึกษา กรรมการ หัวหน้านายทหารฝ่ายเสนาธิการ รองผู้บัญชาการ	กระทรวงกลาโหม กองบัญชาการกองทัพไทย บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ประจำผู้บัญชาการทหารสูงสุด กองบัญชาการยุทธทางอากาศ

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง / วันที่ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา / ประวัติอบรม	สัดส่วนการถือหุ้น (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ปี	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ
11. พล.ต.อ. อุดลย์ แสงสิงแก้ว ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการวันที่ 18 ม.ค. 2556 <u>ตำแหน่งในบริษัทฯ</u> กรรมการอิสระ	59	<ul style="list-style-type: none"> รัฐประศาสนศาสตรบัณฑิต (ร.บ.(คร.)) โรงเรียนนายร้อยตำรวจ ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต (พัฒนาสังคม) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ฝ่ายอำนวยการตำรวจรุ่นที่ ๖ โรงเรียนเสนาธิการทหารบก เสนาธิการทหาร รุ่นที่ ๓๑ วิทยาลัยเสนาธิการทหาร การบริหารงานตำรวจชั้นสูง รุ่นที่ ๑๕ สถาบันพัฒนาข้าราชการตำรวจ การป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ ๔๒ วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร ผู้บริหารระดับสูง รุ่นที่ ๕ สถาบันวิชาการตลาดทุน ผู้บริหารงานกระบวนการยุติธรรมระดับสูง รุ่นที่ ๑๕ วิทยาลัยการยุติธรรม ผู้บริหารระดับสูงด้านการค้าและการพาณิชย์ รุ่นที่ ๕ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย กระทรวงพาณิชย์ 	ไม่มี	ไม่มี	<p>ปัจจุบัน</p> <p>ปัจจุบัน</p> <p>ปัจจุบัน</p> <p>2554</p> <p>2553</p> <p>2552</p>	<p>ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ</p> <p>กรรมการ</p> <p>กรรมการ</p> <p>เลขาธิการ ป.ป.ส.</p> <p>รองผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ</p> <p>กรรมการ</p> <p>ที่ปรึกษา (สบ 10)</p> <p>(ด้านความมั่นคงและกิจการพิเศษ)</p>	<p>สำนักงานตำรวจแห่งชาติ</p> <p>บริษัท ไทยออยล์ จำกัด (มหาชน)</p> <p>ธนาคาร ไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)</p> <p>สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามยาเสพติด</p> <p>สำนักงานตำรวจแห่งชาติ</p> <p>บริษัท หลักทรัพย์จัดการกองทุน เอ็มเอฟซี จำกัด (มหาชน)</p> <p>สำนักงานตำรวจแห่งชาติ</p>

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง / วันที่ ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา / ประวัติอบรม	สัดส่วน การถือหุ้น (%)	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างผู้บริหาร	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ปี	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ
12. นายสมชัย สิริวัฒนโชก ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ วันที่ 20 ธ.ค. 2556 <u>ตำแหน่งในบริษัทฯ</u> กรรมการบริษัทฯ	58	<ul style="list-style-type: none"> • นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง • การจัดการภาครัฐและภาคเอกชน มหาบัณฑิต สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหาร ศาสตร์ 	ไม่มี	ไม่มี	ปัจจุบัน	ปลัดกระทรวง	กระทรวงคมนาคม
					2554 – 30 ก.ย. 2556	ประธานกรรมการ ประธานกรรมการ อธิบดี	องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ บริษัท ขนส่ง จำกัด กรมการขนส่งทางบก
					2553 – 2554 2552 – 2553	ประธานกรรมการ ประธานกรรมการ ผู้ตรวจราชการ รองอธิบดี	องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ บริษัท ขนส่ง จำกัด กระทรวงคมนาคม กรมการขนส่งทางบก

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง / วันที่ ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา / ประวัติอบรม	สัดส่วน การถือหุ้น (%)	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างผู้บริหาร	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ปี	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ
13. นายพงษ์ภาณุ เศวตรุนทร์ ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ วันที่ 20 ธ.ค. 2556 <u>ตำแหน่งในบริษัทฯ</u> กรรมการบริษัทฯ	54	<ul style="list-style-type: none"> ● Master of Art (Economics) , Northwestern University , USA ● Bachelor of Commerce (Economics) , University of Auckland, New Zealand หลักสูตรฝึกอบรม <ul style="list-style-type: none"> - วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร 2548 - สถาบันวิชาการตลาดทุน รุ่นที่ 1 - ผู้บริหารกระบวนการยุติธรรมระดับสูง รุ่นที่ 15 - ผู้บริหารระดับสูงด้านการค้าและการพาณิชย์ รุ่นที่ 5, สถาบันวิชาการการค้า - สถาบันพัฒนากรรมการ (Institute of Directors) - Advanced Management Program, Harvard Business Program - สถาบันพัฒนากรรมการและผู้บริหารระดับสูงภาครัฐ รุ่นที่ 6 (PDI Public Director Institute) - Financial Institutions Governance Program 	ไม่มี	ไม่มี	2554 – ปัจจุบัน	รองปลัดกระทรวงการคลัง กรรมการ กรรมการ	กระทรวงการคลัง การรถไฟฟ้ายานส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)
					2553 – 2554	อธิบดีกรมสรรพสามิต	กรมสรรพสามิต
					2552 – 2553	อธิบดีกรมบัญชีกลาง	กรมบัญชีกลาง
					2549 - 2552	ผู้อำนวยการ	สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง / วันที่ ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา / ประวัติอบรม	สัดส่วน การถือหุ้น (%)	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างผู้บริหาร	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ปี	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ
14. นายอรรถพล ใหญ่สว่าง ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ วันที่ 20 ธ.ค. 2556 <u>ตำแหน่งในบริษัทฯ</u> กรรมการอิสระ ประธานกรรมการตรวจสอบ	63	<ul style="list-style-type: none"> • นิติศาสตรดุษฎีบัณฑิต (กิตติมศักดิ์) มหาวิทยาลัยรามคำแหง • นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ • เนติบัณฑิตไทย สำนักอบรมศึกษา กฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา • นิติศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยมดี) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 	ไม่มี	ไม่มี	ปัจจุบัน	อัยการสูงสุด	สำนักงานอัยการสูงสุด บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) บริษัท ปตท. สำรวจและผลิตปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) ธนาคารออมสิน การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
					2552 – 2555	กรรมการ	
					2552 - 2555	กรรมการ	
					2551 - 2554	กรรมการ	

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง / วันที่ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา / ประวัติอบรม	สัดส่วนการถือหุ้น (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ปี	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ
15. นายสรจักร เกษมสุวรรณ ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการวันที่ 13 พ.ย. 2555 <u>ตำแหน่งในบริษัทฯ</u> กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม	58	<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 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) <ul style="list-style-type: none"> - หลักสูตร DAP 22/2004 - หลักสูตร DCP 157/2012 	ไม่มี	ไม่มี	ปัจจุบัน ปัจจุบัน ปัจจุบัน ข.ค. 2554 - ต.ค. 2555 2554 – 2555 2553 – 2555 2553 – 2555 2553 – 2555 2553 – 2554 2552 - 2553 2550 – 2552	ที่ปรึกษา รองประธาน รองประธาน ประธานกรรมการ กรรมการ ประธานหลักสูตรศิลปศาสตรมหาบัณฑิตสันติภาพศึกษาและการทูต เลขานุการสมาพันธ์ ผู้อำนวยการ ที่ปรึกษารัฐมนตรีช่วยว่าการ อธิการบดี ผู้อำนวยการบริหาร	มูลนิธิสุนทรภรณ์ มูลนิธิสถาบันการต่างประเทศสราญรมย์ มูลนิธิสวัสดิการนักแสดงอาวุโส บริษัท อสมท. จำกัด (มหาชน) ภาพยนตร์และวีดิทัศน์แห่งชาติ มหาวิทยาลัยสยาม สมาคมภาพยนตร์แห่งชาติ สมาคมผู้สร้างภาพยนตร์แห่งสหรัฐอเมริกา (ประเทศไทย) กระทรวงศึกษาธิการ (น.ส. นริศรา ชวาลตันพิพัทธ์) มหาวิทยาลัยนานาชาติแอสแตมฟอร์ด สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน)

หมายเหตุ : รายละเอียดของการดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการชุดย่อย โปรดดูที่ตารางค่าตอบแทนคณะกรรมการบริษัทฯ

2. รายละเอียดของเจ้าหน้าที่บริหารของบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง / วันที่ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา / ประวัติอบรม	สัดส่วนการถือหุ้น (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ
1. นายสรจักร เกษมสุวรรณ ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการวันที่ 13 พ.ช. 2555 ตำแหน่งในบริษัทฯ กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม กรรมการผู้อำนวยการใหญ่	58	<ul style="list-style-type: none"> ปริญญาตรี (เกียรตินิยม) นิติศาสตร์และ รัฐศาสตร์ 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 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) <ul style="list-style-type: none"> - หลักสูตร DAP 22/2004 - หลักสูตร DCP 157/2012 	ไม่มี	ไม่มี	ปัจจุบัน	ที่ปรึกษา	มูลนิธิสุนทรภรณ์
					ปัจจุบัน	รองประธาน	มูลนิธิสถาบันการต่างประเทศศรัทธา
					ปัจจุบัน	รองประธาน	มูลนิธิสวัสดิการนักแสดงอาวุโส
					ธ.ค. 2554 - ต.ค. 2555	ประธานกรรมการ	บริษัท อสมท. จำกัด (มหาชน)
					2554 – 2555	กรรมการ	ภาพยนตร์และวีดิทัศน์แห่งชาติ
					2553 – 2555	ประธานหลักสูตรศิลปศาสตรมหาบัณฑิตสันติภาพศึกษาและการทูต	มหาวิทยาลัยสยาม
					2553 – 2555	เลขาธิการสมาพันธ์	สมาคมภาพยนตร์แห่งชาติ
					2553 – 2555	ผู้อำนวยการ	สมาคมผู้สร้างภาพยนตร์แห่งสหรัฐอเมริกา (ประเทศไทย)
					2553 – 2554	ที่ปรึกษารัฐมนตรีช่วยว่าการ	กระทรวงศึกษาธิการ (น.ส. นริศรา ชวาลตันพิพัทธ์)
					2552 - 2553	อธิการบดี	มหาวิทยาลัยนานาชาติแสตมฟอร์ด
2550 – 2552	ผู้อำนวยการบริหาร	สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน)					

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง / วันที่ ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา / ประวัติอบรม	สัดส่วน การถือหุ้น (%)	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างผู้บริหาร	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อนายงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ
2. นายโชคชัย บัญญาขงค์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ อาวุโส สายการพาณิชย์ 24 มี.ย. 25556	59	<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 กรรมการ ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายพัฒนาธุรกิจ และ โครงการ สำคัญ ผู้อำนวยการใหญ่โครงการสุวรรณภูมิ	บริษัท สายการบินไทยสมายล์ จำกัด บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
3. นายปานจิต หนะภัก กรรมการผู้จัดการหน่วยธุรกิจการ บริการภาคพื้นระดับรอง กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ 16 พ.ย. 2555	58	<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 ปัจจุบัน 2552 - 2554 2550 – 2552 2549 - 2550	กรรมการ กรรมการ กรรมการ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายทรัพยากรบุคคลและบริหารทั่วไป รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการพาณิชย์ ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายพัฒนาและสนับสนุนการพาณิชย์	บริษัท โรงแรมรอยัลฮิลล์ (ประเทศไทย) จำกัด มหาชน บริษัท คอนมืองอินเตอร์เนชั่นแนลแอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด บริษัท วิกस्पเน เซอร์วิสเซส จำกัด บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง / วันที่ ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา / ประวัติอบรม	สัดส่วน การถือหุ้น (%)	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างผู้บริหาร	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อนายงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ
4. เรืออากาศเอก มนต์รี จำเริญ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายช่าง 27 ก.ค. 2552	56	<ul style="list-style-type: none"> ปริญญาตรีวิทยาศาสตร์บัณฑิต (วิศวกรรมเครื่องกล) โรงเรียนนายเรืออากาศ ประวัติการอบรม <ul style="list-style-type: none"> Mimi MBA (SASIN) Intensive Professional Program (NIDA) Pilot Recruitment License (IATA), Miami USA หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการสำหรับ กรรมการและผู้บริหารระดับสูงของ รัฐวิสาหกิจและองค์กรมหาชน สถาบัน พระปกเกล้า หลักสูตร “ก้าวสู่ CEO” โดยมูลนิธิ สถาบันวิจัยและพัฒนาองค์กรภาครัฐ (IRDP) จัดตั้งโดยสำนักงาน คณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) กระทรวงการคลัง 	0.000074	ไม่มี	ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
					2552 – ปัจจุบัน	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายช่าง	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
					2551 – 2552	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายทรัพยากรบุคคลและบริหารทั่วไป	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
					2549 – 2551	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริหารบุคลากร	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง / วันที่ ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา / ประวัติอบรม	สัดส่วน การถือหุ้น (%)	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างผู้บริหาร	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อนายงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ
5. นาวาอากาศตรี อัมภิวุฑ วัฒนางกูร รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สนับสนุนการถวายบินแก่องค์ ประธานศูนย์สนับสนุนการ ปฏิบัติการ 13 พ.ย.2555	54	<ul style="list-style-type: none"> Master Degree Major in Civil Engineering Hochschule der Bundeswehr Muenchen, Federal Republic of Germany 	0.000044	ไม่มี	ปัจจุบัน 2555-2556 2553-2555 2551 -2553 2549 -2551	กรรมการ กรรมการ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายปฏิบัติการ ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายพัฒนาทรัพยากรการบิน ผู้อำนวยการฝ่ายฝึกอบรมนักบิน	บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด หมายเหตุ พ้นจากตำแหน่งเมื่อ 1 พ.ย.2556 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
6. นายธีรพล โชติชนาภิบาล รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายกลยุทธ์และพัฒนาธุรกิจ 24 มี.ย.2556	56	<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 ปัจจุบัน 2554- 23 มี.ย.2556 2553 - 2554 2553 2550 – 2553 2549 - 2550	กรรมการ กรรมการ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายผลิตภัณฑ์และ บริการลูกค้า ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายพัฒนาและสนับสนุนการ พาณิชย์ กรรมการผู้จัดการฝ่ายครีวการบิน ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายพัฒนาและสนับสนุนการ พาณิชย์ ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายขาย	บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง / วันที่ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา / ประวัติอบรม	สัดส่วนการถือหุ้น (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อนายงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ
7. นายคณช บุญนาค รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายผลิตภัณฑ์และบริการลูกค้า 24 มี.ย. 2555	50	<ul style="list-style-type: none"> Master of Construction Management Washington University at St. Louis, USA Bachelor of Science in Systems Engineer, Washington University at St. Louis, USA Bachelor of Special Studies, Mathematics Cornell College, USA 	0.000052	ไม่มี	ปัจจุบัน ปัจจุบัน 16 พ.ย.55-23 มี.ย.55 25ก.พ.54-15พ.ย.55 2549 - 2554	กรรมการ กรรมการ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายการพาณิชย์ กรรมการผู้จัดการหน่วยธุรกิจ การบริการภาคพื้นระดับ ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายวางแผนการตลาด และการบริหารรายได้	บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต ไฮเดิ้ล จำกัด บริษัท โรงแรมรอยัลออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
8. นายนิรุฒ มณีพันธ์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายทรัพยากรบุคคลและกำกับ กิจกรรมองค์กร 27 ก.ค.2555	45	<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	กรรมการ กรรมการ กรรมการ กรรมการ ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายกฎหมาย และกำกับกิจกรรมองค์กร	บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด บริษัท ทัวร์เอ็องหลวง จำกัด บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง / วันที่ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา / ประวัติอบรม	สัดส่วนการถือหุ้น (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อนายงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ
9. นางวสุกานต์ วิศาลสวัสดิ์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายการเงินและการบัญชี 1 ต.ค. 2554	52	<ul style="list-style-type: none"> ปริญญาตรี เศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ปริญญาโท พัฒนาเศรษฐกิจ สาขาการวิเคราะห์และประเมินโครงการ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ (นิด้า) สถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท.รุ่นที่ 17) 	0.000015	ไม่มี	ปัจจุบัน ปัจจุบัน ปัจจุบัน 2554 2552 - 2554 2548 - 2552	กรรมการ กรรมการ กรรมการ ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายการเงินองค์กร ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและโครงการสำคัญ ผู้อำนวยการฝ่ายเงินทุน	บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
10. ร้อยโท อริศศักดิ์ พัดชื่นใจ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายปฏิบัติการ 5 ต.ค. 2555	60	<ul style="list-style-type: none"> วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต วิศวกรรมสำรวจ โรงเรียนนายร้อยพระจุลจอมเกล้า ประกาศนียบัตร ศูนย์ฝึกการบินพลเรือน โครงการฝึกอบรมหลักสูตรพัฒนาผู้บริหาร (MINI MBA) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 	0.000024	ไม่มี	2553 - 2554 2553 2552 - 2553 2549 - 2552	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายพัฒนาทรัพยากรการบิน ผู้อำนวยการภารกิจพิเศษฝ่ายพัฒนาทรัพยากรการบิน ผู้อำนวยการภารกิจพิเศษฝ่ายปฏิบัติการบิน ผู้อำนวยการฝ่ายประสานการอำนวยความสะดวกการบิน	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง / วันที่ ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา / ประวัติอบรม	สัดส่วน การถือหุ้น (%)	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างผู้บริหาร	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อนายงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ
11. นายรัช ตันตน์นาค ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายการเงิน องค์กร 1 ต.ค.2554	44	<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. Director Certification Program (DCP 71/2006) – Thai Institute of Directors (IOD) 	ไม่มี	ไม่มี	2548 – 2554	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายนักลงทุนสัมพันธ์	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
12. นายธงชัย สิงห์กุล ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบัญชีการเงิน 9 ส.ค.2549		<ul style="list-style-type: none"> ปริญญาโท บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 	0.000037	ไม่มี	2547 – 2549	ผู้อำนวยการฝ่ายการบัญชีสาขาและการภาษีต่างประเทศ	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
13. นางชาริตา ลีลาอุท ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบัญชีบริหาร และงบประมาณ 11 ธ.ค.2551	52	<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)

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง / วันที่ ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา / ประวัติอบรม	สัดส่วน การถือหุ้น (%)	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างผู้บริหาร	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อนายงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ
14. นางสาววิมล บัวเลิศ เลขานุการบริษัทฯ 13 พ.ย. 2555	52	<ul style="list-style-type: none"> ปริญญาตรีวิทยาศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ปริญญาโทวิทยาศาสตร์ (Microbiology) Southern Illinois University, USA ปริญญาโทบริหารธุรกิจ (การจัดการ) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ปริญญาโทนิเทศศาสตร์ (การสื่อสาร) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ประกาศนียบัตร หลักสูตรนักบริหารระดับสูง (ผู้นำมีวิสัยทัศน์) วิทยาลัยนักบริหาร สำนักงาน ก.พ. สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) <ul style="list-style-type: none"> หลักสูตรพื้นฐานกฎหมายและหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับบริษัทจดทะเบียน หลักสูตรเลขานุการบริษัทฯ (Company Secretary Program – CSP) 	ไม่มี	ไม่มี	ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ไทย-อะมาดีอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
					2555 – ปัจจุบัน	เลขานุการบริษัท	
					2555 – ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการใหญ่ สำนักเลขานุการบริษัท	
					2554 - 2555	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริหารทั่วไป	
					2553 - 2554	ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการคลังสินค้า	
2546 - 2553	ผู้อำนวยการฝ่ายควบคุมมาตรฐานและพัฒนาการตลาด						

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

หน้าที่ความรับผิดชอบของเลขานุการบริษัท

เลขานุการบริษัท มีหน้าที่และรับผิดชอบในการวางแผน กำหนดยุทธ์และนโยบาย ควบคุม กำกับ ดูแล อำนาจการ และ รับผิดชอบในการบริหารและปฏิบัติการทั้งปวงของสำนักเลขานุการบริษัท ภายใต้กรอบการดำเนินงานตามที่กฎหมายกำหนด ตาม แนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีและตามที่บริษัทกำหนด การเป็นเลขานุการบริษัท ตาม พ.ร.บ. หลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 เลขานุการคณะกรรมการย่อยตามที่คณะกรรมการมอบหมาย การอำนวยความสะดวกการประชุมของฝ่ายบริหาร คณะกรรมการ และผู้ถือหุ้นของบริษัท ให้ครบถ้วนสมบูรณ์ภายในกำหนดเวลาของกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง และติดตามการดำเนินการตามมติที่ประชุม กำกับดูแล การดำเนินการในระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ ในส่วนกระบวนการดำเนินงานของบริษัท กำกับดูแลให้บริษัท และให้คำแนะนำแก่ กรรมการบริษัท และฝ่ายบริหารเพื่อปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับของบริษัทจดทะเบียนและกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับ หลักทรัพย์ ยกเว้นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับรายงานทางการเงิน อีกทั้ง กำกับดูแลการจัดทำและเปิดเผยสารสนเทศที่สำคัญของบริษัท ทั้ง ภาษาไทยและภาษาอังกฤษต่อสาธารณชนผ่านระบบของตลาดหลักทรัพย์ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และเวลาที่กำหนด กำกับดูแล การให้คำปรึกษาอำนวยความสะดวกในด้านงานทะเบียนหลักทรัพย์ของบริษัท แก่ผู้ถือหุ้น กำกับดูแลการจัดทำและจัดเก็บเอกสารสำคัญ ที่เกี่ยวกับกรรมการและผู้ถือหุ้นตามที่เลขานุการบริษัท ต้องจัดเก็บตาม พ.ร.บ. หลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ กำกับดูแลการ ดำเนินการจัดประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัท พร้อมทั้งเอกสารที่เกี่ยวข้องให้เป็นตามข้อกำหนดของกฎหมายและหลักการกำกับดูแลกิจการที่ ดี กำกับดูแลการจัดทำรายงานประจำปี (แบบ 56-2) ทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ และแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1) เพื่อให้ผู้ถือหุ้น นักลงทุน นักวิเคราะห์ ได้รับข้อมูลที่ถูกต้องตามกฎระเบียบ ข้อบังคับ หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี และเวลาที่กำหนด รวมถึงการกำกับดูแลการจัดการด้าน Logistic Support ที่เกี่ยวข้องกับคณะกรรมการบริษัท ด้วย

ข้อมูลการดำรงตำแหน่งของกรรมการ ผู้บริหารและผู้มีอำนาจควบคุมในบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง

ลำดับ	รายชื่อบริษัท	บริษัท	บริษัทย่อย			บริษัทร่วม				บริษัทที่เกี่ยวข้อง		
			1	2	3	1	2	3	4	1	2	3
1	นายอำพน กิตติอำพน	X			X							
2	นายคณิต แสงสุพรรณ	///			/							
3	นายสรจักร เกษมสุวรรณ	//			/	/						
4	นายโชคชัย ปัญญารงค์				/	/		X				
5	นายปานทิต ชนะภักย์		X							X	/	
6	เรืออากาศเอกมนตรี จำเริญ						/			/		
7	นาวาอากาศตรีอัฐภาวรุธ วัฒนางกูร			X					/			
8	นายธีรพล โชติธนาภิบาล					/		/				
9	นายดนุช บุนนาค									/	/	
10	นายนิรุฒ มณีพันธ์		/									/
11	นางวสุกานต์ วิศาลสวัสดิ์		/				/					/
12	ร้อยโทอริศศักดิ์ พัดชื่นใจ						/					
13	นายธงชัย สิงห์กุล			/								

* “ผู้บริหาร” ตามคำนิยามของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) บริษัทฯ มีตำแหน่งเจ้าหน้าที่ระดับบริหาร จำนวนทั้งสิ้น 13 ตำแหน่ง

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่	1	ตำแหน่ง
ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่	9	ตำแหน่ง
ผู้อำนวยการใหญ่สายการบัญชีหรือการเงิน	3	ตำแหน่ง

หมายเหตุ

X = ประธานกรรมการ / = กรรมการ // = กรรมการบริหาร /// = ประธานคณะกรรมการบริหารบริษัทฯ

บริษัทย่อย

- บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด
- บริษัท ไทยไฟล์ท์เทรนนิ่ง จำกัด
- บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด

บริษัทร่วม

- บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)
- บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
- บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด
- บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

บริษัทที่เกี่ยวข้อง

- บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด
- บริษัท โรงแรมรอยัลออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)
- บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด

เอกสารแนบ 2
รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการของบริษัทย่อย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556

รายชื่อบริษัทย่อย	รายชื่อกรรมการ	บริษัทย่อย				
		บริษัท ไทย-อะ มาดีอุส เซาท์อีสต์ เอเชีย จำกัด	บริษัท ริงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด	บริษัท ไทยไฟท์ เทรนนิ่ง จำกัด	บริษัท ท้าวเอื้อง หลวง จำกัด	บริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด
1	นายอำพน กิตติอำพน					X
2	นายอานนท์ สนิทวงศ์ ณ อยุธยา					/
3	นายวเรนดี หล้าพระบาง					/
4	นายคณิศ แสงสุพรรณ					//
5	นายอัคร จารุจินดา					/
6	นายจักรกฤษณ์ พาราพันธกุล					/
7	นายสรจักร เกษมสุวรรณ					/
8	นายโชคชัย ปัญญาสงค์					/
9	นางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์					/
10	นายอาคม เต็มพิทยาไพสิฐ					/
11	นายกรณินทร์ กาญจนอมัย					/
12	นายคุณยศ สุขานุศาสน์	X				
13	นายวิโรจน์ โตเจริญวานิช	/				
14	นางสาวชฎนหจิต สังข์ใหม่	/				
15	นายคาร์ล โจฮัน เฮอร์ นอร์ดวิส	/				
16	นายพูนศักดิ์ ชุมช่วย	//				
17	นางสุวิมล บัวเลิศ	/				
18	นางณัฐธัญชา ไชยประเสริฐ	/				
19	นายปานทิต ชนะภัย		X			
20	นางวสุกานต์ วิศาลสวัสดิ์		/			
21	นายนิรุฒ มณีพันธ์		/		/	
22	เรืออากาศโทสุรพล อิศรางกูร ณ อยุธยา		/			
23	นายวิจิตร ณ ระนอง		/			
24	นาวาอากาศตรีอัยยวรร วัฒนางกูร			X		
25	นาวาอากาศตรีอลงกต พูลสุข			/		

รายชื่อบริษัทย่อย		บริษัทย่อย				
		บริษัท ไทย-อะ มาคิอุส เซาท์อีสต์ เอเชีย จำกัด	บริษัท ริงสแปน เซอร์วิส จำกัด	บริษัท ไทยไฟลท์ เทรนนิ่ง จำกัด	บริษัท ท้าวเอื้อง หลวง จำกัด	บริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด
รายชื่อกรรมการ						
26	นางชฎา ฐานะภูมิ			/		
27	นาวาอากาศตรีสถาพร เจริญศิริ			/		
28	นายสมชาย วัฒนะพวงกุล			/	/	
29	นางสาวจิระพันธ์ ศิริไพรวิน			/		
30	นายธงชัย สิงห์กุล			/		
31	นายคณูช บุญนาค				X	

หมายเหตุ

X = ประธานกรรมการ / = กรรมการ // = ประธานกรรมการบริหาร

เอกสารแนบ 3

รายละเอียดเกี่ยวกับหัวหน้างานตรวจสอบภายใน

ชื่อ	นาง นันทนา สังขวิจิตร
ตำแหน่ง	ผู้อำนวยการใหญ่สำนักงานการตรวจสอบภายใน
ประวัติการศึกษา	บัญชีบัณฑิต (เกียรตินิยมอันดับ 1) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ประกาศนียบัตรวิชาชีพที่ได้รับ	Certified Information System Audit (CISA) ISACA (USA) Certified Information Security Manager (CISM) ISACA (USA) Certified in Risk and Information System Control (CRISC) (USA) Certificate in Risk Management and Assurance (CRMA) IIA (USA) วุฒิปัตรทางด้านตรวจสอบภายใน (IACP) สภาวิชาชีพบัญชีแห่งประเทศไทย

ประวัติการทำงาน

2552-ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการฝ่ายวางแผนและสนับสนุนการตรวจสอบ สำนักงานการตรวจสอบภายใน บริษัทการบินไทยจำกัด (มหาชน)
2549-2552	ผู้จัดการบัญชี สำนักงานโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น บริษัทการบินไทยจำกัด (มหาชน)
2544-2549	ผู้จัดการบัญชี สำนักงานโอซาก้า ประเทศญี่ปุ่น บริษัทการบินไทยจำกัด (มหาชน)
2537-2544	ผู้จัดการบัญชี สำนักงานกรุงวอชิงตัน ดีซี สหรัฐอเมริกา บริษัทการบินไทยจำกัด (มหาชน)
2536-2544	ผู้จัดการกองตรวจสอบเทคโนโลยีสารสนเทศ สำนักงานการตรวจสอบภายใน บริษัทการบินไทยจำกัด (มหาชน)
2532-2535	ผู้จัดการแผนกตรวจสอบ สำนักงานการตรวจสอบภายใน บริษัทการบินไทยจำกัด (มหาชน)

ตำแหน่งพิเศษที่เคยได้รับ

2531	ผู้ร่วมก่อตั้งสมาคมผู้ตรวจสอบและควบคุมระบบสารสนเทศ ภาคพื้นกรุงเทพฯ
2535-2536	อุปนายก สมาคมผู้ตรวจสอบและควบคุมระบบสารสนเทศภาคพื้นกรุงเทพฯ
2533	อนุกรรมการตรวจสอบคอมพิวเตอร์ สมาคมนักบัญชีและผู้สอบบัญชีรับอนุญาตแห่งประเทศไทย
2554	ประธานคณะกรรมการตรวจประเมินคุณภาพงานรัฐวิสาหกิจตามระบบ SEPA บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน)
2555 –ปัจจุบัน	ประธานคณะทำงานพัฒนาวิชาชีพตรวจสอบภายใน สภาวิชาชีพบัญชีแห่งประเทศไทย

ประวัติการบรรยายในหัวข้อการตรวจสอบภายในและตรวจสอบเทคโนโลยีสารสนเทศ

เป็นวิทยากรรับเชิญจากหน่วยงานต่างๆทั้งภาครัฐและเอกชน เช่น อาจารย์พิเศษโครงการประกาศนียบัตรวิชาชีพตรวจสอบ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ธนาคารแห่งประเทศไทย เป็นต้น

ประวัติการอบรม

ผ่านการอบรมด้านต่างๆ ได้แก่

- การบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน การกำกับดูแล การตรวจสอบภายใน รวมทั้งการตรวจสอบระบบสารสนเทศทั้งในและต่างประเทศ ซึ่งจัดโดยภาครัฐและเอกชน เช่น กระทรวงคมนาคม, สมาคมผู้ตรวจสอบภายในแห่งประเทศไทย, สภาวิชาชีพบัญชีแห่งประเทศไทย, สำนักงานตรวจสอบชั้นนำ (Big 4), The Institute of Internal Auditors (IIA), Information Systems Audit and Control Association (ISACA)
- ผ่านการอบรมด้านการประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ ซึ่งจัดโดย สคร. กระทรวงการคลัง
- การสัมมนากับผู้ตรวจสอบภายในสายการบินต่าง ๆ ทั่วโลก เพื่อแลกเปลี่ยนประสบการณ์ด้านการตรวจสอบธุรกิจการบิน ซึ่งจัดโดย International Association of Airline Internal Auditors (IAAIA) เป็นประจำทุกปี
- การสัมมนากับหัวหน้าผู้ตรวจสอบภายใน (CAE) ขององค์กรชั้นนำต่างๆ ในประเทศไทย

รายละเอียดเกี่ยวกับหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัทฯ

ชื่อ นายนิรุฒ มณีพันธ์
ตำแหน่ง รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายทรัพยากรบุคคลและกำกับกิจกรรมองค์กร

ประวัติการศึกษา

- นิติศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยมอันดับ ๒) มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- เนติบัณฑิตไทย สมัยที่ ๔๕
- Master of Comparative Jurisprudence (M.C.J.) Howard University, Washington D.C., U.S.A.
- Master of Laws (LL.M.) Temple University, Philadelphia Pennsylvania, U.S.A.

ประวัติการทำงาน

- อัยการประจำกรม สำนักงานคดีศาลแขวง สำนักงานคดีแพ่ง สำนักงานที่ปรึกษาทนายความ สำนักงานคดี เศรษฐกิจและทรัพยากร สำนักงานอัยการสูงสุด
- ที่ปรึกษาอธิการบดี มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี และ มหาวิทยาลัยราชภัฏลพบุรี
- ที่ปรึกษารัฐวิสาหกิจ การจัดการและพัฒนาทรัพยากรน้ำภาคตะวันออก จำกัด (มหาชน)
- อาจารย์พิเศษวิชาทนายความในสถาบันการศึกษาต่าง ๆ
- ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายกฎหมายและกำกับกิจกรรมองค์กร
- เลขานุการบริษัท

ประวัติการอบรม

- หลักสูตรจิตวิทยาฝ่ายอำนาจการ รุ่นที่ ๑๐๒ สถาบันจิตวิทยาความมั่นคง สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
- หลักสูตรภูมิพลแผ่นดิน รุ่นที่ 1
- หลักสูตรนักบริหารการยุติธรรมทางปกครองระดับสูง รุ่นที่ 2

เอกสารแนบ 4

รายงานคณะกรรมการธรรมาภิบาล

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้ให้ความสำคัญกับหลักธรรมาภิบาลเป็นอย่างมาก เนื่องจากเล็งเห็นว่า ระบบธรรมาภิบาลเป็นระบบที่มีกระบวนการจัดการโครงสร้างทางธุรกิจในเรื่องภาวะผู้นำ และการบริหารจัดการองค์กรอย่างโปร่งใส เป็นธรรม สามารถตรวจสอบได้ ดังนั้น บริษัทฯ จึงดำเนินธุรกิจภายใต้หลักธรรมาภิบาลและหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งมีการปรับปรุงพัฒนาตามหลักเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มอบหมายให้คณะกรรมการธรรมาภิบาลของบริษัทฯ ทำหน้าที่กำกับ ดูแลและติดตามผลการปฏิบัติงานตามหลักธรรมาภิบาล รวมทั้งพิจารณาแนวโน้มและความเคลื่อนไหวถึงแนวปฏิบัติที่ดีตามหลักเกณฑ์ของ Asean CG Scorecard เพื่อนำข้อมูลต่างๆ มาเปรียบเทียบ และปรับปรุงนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ ให้มีความทันสมัยและเป็นที่ยอมรับในระดับสากล

นอกจากนี้ คณะกรรมการธรรมาภิบาลของบริษัทฯ ได้ตระหนักและเห็นถึงคุณค่าของระบบธรรมาภิบาลว่าเป็นสิ่งที่สามารถนำพาองค์กรสู่ความมั่นคงและยั่งยืนได้ทั้งในปัจจุบันและในอนาคต จึงมีการให้ความรู้ ความเข้าใจ ด้วยการปลูกจิตสำนึกในเรื่องธรรมาภิบาลกับผู้ปฏิบัติงานในทุกกระดับ เพื่อเป็นการพัฒนาและเพิ่มศักยภาพในการดำเนินงาน ทั้งยังส่งเสริมและสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ด้านธรรมาภิบาลและวัฒนธรรมองค์กรอย่างต่อเนื่อง เพื่อเสริมสร้างความเชื่อมั่น ความไว้วางใจ ความรัก และความผูกพันให้เกิดขึ้นในองค์กร

การดำเนินธุรกิจตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ส่งผลให้บริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับด้านการดูแลกิจการในภาพรวมจากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ในระดับ “ดีเลิศ” เป็นเวลา 2 ปีติดต่อกัน ซึ่งเป็นการสะท้อนให้เห็นถึงเจตนาธรรมาภิบาลอันแน่วแน่ของคณะกรรมการบริษัทฯ ฝ่ายบริหาร และพนักงานในการยึดถือและปฏิบัติตามหลักธรรมาภิบาลอย่างเคร่งครัด

พลตำรวจเอกอดุลย์ แสงสิงแก้ว
ประธานกรรมการธรรมาภิบาลของบริษัทฯ

เอกสารแนบ 5

รายงานสรุปกิจกรรมของคณะกรรมการตรวจสอบประจำปี 2556

คณะกรรมการตรวจสอบของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน ซึ่งเป็นผู้ทรงคุณวุฒิและมีประสบการณ์ด้าน กฎหมาย การบริหารองค์กร และการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงิน โดยคณะกรรมการบริษัท มีคำสั่งแต่งตั้งนายอรรถพล ใหญ่สว่าง เป็นประธานกรรมการตรวจสอบ แทนนายจุลสิงห์ วสันตสิงห์ ตั้งแต่วันที่ 20 ธันวาคม 2556 ณ ปัจจุบัน คณะกรรมการตรวจสอบประกอบด้วย นายอรรถพล ใหญ่สว่าง เป็นประธานกรรมการตรวจสอบ นายจตุรินทร์ ภิรมย์ภักดี และนายวีระวงศ์ จิตต์มิตรภาพ เป็นกรรมการตรวจสอบ โดยมี ศาสตราจารย์เกียรติคุณ เกษรี ณรงค์เดช และนางรวิพร คูหิรัญ เป็นที่ปรึกษาคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งทั้งสองท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิด้านการบัญชีและการควบคุมภายใน

ในปี 2556 คณะกรรมการตรวจสอบได้มีการประชุมรวม 12 ครั้ง เป็นการประชุมร่วมกับ ผู้สอบบัญชี ผู้ตรวจสอบภายใน และผู้บริหารระดับสูงที่เกี่ยวข้อง การเข้าร่วมประชุมของกรรมการแต่ละท่านได้รายงานไว้ในหัวข้อการกำกับดูแลกิจการ ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้รายงานสรุปประเด็นที่สำคัญและความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบต่อคณะกรรมการบริษัท ตามที่เห็นสมควร โดยมีสาระสำคัญดังนี้

1. การสอบทานรายงานทางการเงิน คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานงบการเงินรายไตรมาส และงบการเงินประจำปี 2556 ร่วมกับผู้บริหารสายการเงินและการบัญชี และผู้สอบบัญชี เพื่อพิจารณา รายงานทางการเงิน การเปิดเผยข้อมูลประกอบงบการเงิน นโยบายการบัญชีและประมาณการที่สำคัญ รวมทั้งข้อสังเกตจากการตรวจสอบและสอบทานงบการเงินของผู้สอบบัญชี โดยได้พิจารณาคำอธิบายและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัท(MD&A) คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบถามผู้สอบบัญชีในเรื่องความถูกต้อง ครบถ้วนของงบการเงิน ความเหมาะสมของวิธีการบันทึกบัญชี และเปิดเผยข้อมูล รวมทั้งรายการปรับปรุงบัญชีที่สำคัญ เพื่อให้มั่นใจว่าการจัดทำงบการเงินเป็นไปตามข้อกำหนดของกฎหมายและมาตรฐานบัญชีตามหลักการบัญชีที่รับรองโดยทั่วไป รวมทั้งมีการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินอย่างเพียงพอและทันเวลา

นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้ประชุมร่วมกับผู้สอบบัญชีเป็นการเฉพาะ 1 ครั้ง โดยไม่มีผู้บริหารเข้าร่วม เพื่อหารือเกี่ยวกับความเป็นอิสระในการปฏิบัติหน้าที่และการแสดงความเห็นของผู้สอบบัญชี

2. การสอบทานความเพียงพอและประสิทธิผล ของระบบการควบคุมภายในและการบริหารความเสี่ยง คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณาความเพียงพอเหมาะสมของระบบการควบคุมภายใน โดยได้ พิจารณารายงานผลการตรวจสอบจากสำนักงานการตรวจสอบภายใน ผลการจัดทำแบบประเมินการควบคุมภายในด้วยตนเอง ตามระเบียบคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดิน ว่าด้วยการกำหนดมาตรฐานการควบคุมภายใน พ.ศ. 2544 และผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริหารความเสี่ยงได้เข้าร่วมประชุมกับคณะกรรมการตรวจสอบ เพื่อรายงานเกี่ยวกับความเสี่ยงที่สำคัญของบริษัท และแนวทางในการดำเนินการบริหารจัดการความเสี่ยงดังกล่าวเป็นประจำทุกปี

ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้ประชุมร่วมกับฝ่ายบริหารทั้งคณะ 1 ครั้ง และได้เชิญผู้บริหารระดับสูงเข้าชี้แจงและร่วมหารือในวาระที่เกี่ยวข้องตามความเหมาะสม เพื่อหารือเกี่ยวกับการดำเนินงานของบริษัทฯ ประเด็นข้อตรวจพบต่างๆ ที่มีนัยสำคัญ รวมทั้งการปรับปรุงการดำเนินการตามข้อเสนอแนะในรายงานการตรวจสอบ โดยได้เน้นย้ำให้ผู้บริหารตระหนักถึงความสำคัญของการกำกับดูแลให้หน่วยงานมีระบบการควบคุมภายในที่ดียิ่งขึ้น

3. การกำกับดูแลงานตรวจสอบภายใน คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณาอนุมัติแผนการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจสอบภายใน แผนการฝึกอบรม และการปรับแผนการตรวจสอบให้สอดคล้องกับความเสี่ยงที่เปลี่ยนแปลงไป และเหมาะสมกับทรัพยากรของสำนักงานการตรวจสอบภายใน รวมทั้งได้รับทราบผลการดำเนินงาน และปัญหาอุปสรรคต่างๆ ของสำนักงานการตรวจสอบภายในทุกไตรมาส

คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณาและให้ความเห็นต่อคณะกรรมการบริษัท เกี่ยวกับการแต่งตั้งและคุณสมบัติของผู้อำนวยการใหญ่สำนักงานการตรวจสอบภายใน รวมทั้งได้เห็นชอบแผนการดำเนินการของผู้อำนวยการใหญ่สำนักงานการตรวจสอบภายใน ในเรื่องแนวทางการบริหารจัดการสำนักงานฯ โดยเฉพาะการบริหารจัดการด้านบุคลากร แผนการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้เป็นเครื่องมือช่วยในการตรวจสอบ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ประสิทธิผลในการปฏิบัติงาน รวมทั้ง ได้พิจารณาความเพียงพอเหมาะสมของทรัพยากรของสำนักงานการตรวจสอบภายใน และให้การสนับสนุนการขอรับพนักงานใหม่ของสำนักงานการตรวจสอบภายในด้วย

4. การสอบทานการปฏิบัติตามกฎหมาย คณะกรรมการตรวจสอบได้มีการประชุม และรับทราบรายงานจากสายทรัพยากรบุคคลและกำกับกิจกรรมองค์กร ซึ่งทำหน้าที่ กำกับ ติดตามการปฏิบัติงานของหน่วยงานต่างๆ ให้เป็นไปตามกฎหมาย ระเบียบ และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง เพื่อรับทราบและให้ข้อเสนอแนะ ในการดำเนินการพัฒนาปรับปรุงกระบวนการกำกับติดตามดังกล่าว

5. การพิจารณารายการที่เกี่ยวข้องกัน คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานและให้ความเห็นต่อการทำรายการที่เกี่ยวข้องกันตามประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ก่อนการนำเสนอขออนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท เพื่อให้มั่นใจว่า เป็นรายการที่ผ่านกระบวนการอนุมัติอย่างโปร่งใส โดยผู้มีส่วนได้เสียไม่ได้มีส่วนร่วมในการตัดสินใจ และเป็นรายการที่กระทำโดยคำนึงถึงผลประโยชน์ของบริษัทฯ 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.) เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ ประจำปี 2557

จากการดำเนินการ ตามขอบเขตอำนาจหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย คณะกรรมการตรวจสอบ มีความเห็นว่า บริษัทฯ ได้จัดทำงบการเงินอย่างถูกต้องตามควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป มีการเปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอ ครบถ้วนและเชื่อถือได้ การทำธุรกรรมรายการที่เกี่ยวข้องกันเป็นไปอย่าง สมเหตุสมผลและมีการเปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอ บริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายในที่เพียงพอและเหมาะสม มีการ ปฏิบัติตามกฎหมาย และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องโดยไม่พบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญ

(นายอรรถพล ไชญ์สว่าง)

ประธานกรรมการตรวจสอบ

วันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2557

เอกสารแนบ 4
รายละเอียดเกี่ยวกับรายการประเมินราคาทรัพย์สิน

(ไม่มี)