

สารบัญ

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

ส่วนที่ 1 การประกอบธุรกิจ

1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

1.1 ความเป็นมาของบริษัทฯ

รัฐบาลไทยในปี 2503 ได้จัดตั้ง บริษัท การบินไทย จำกัด เพื่อให้ประเทศไทยมีสายการบินแห่งชาติที่ให้บริการในระดับสากล โดยการร่วมทุนระหว่างบริษัท เดินอากาศไทย จำกัด กับสายการบินสแกนดิเนเวียนแอร์ไลน์ ซีเอสดีเอ็ม มีวัตถุประสงค์แรกเริ่ม เพื่อดำเนินธุรกิจการบินระหว่างประเทศ โดยบริษัทฯ ได้รับการสนับสนุนทางด้านการบริหาร และด้านเทคนิคจากสายการบินสแกนดิเนเวียนแอร์ไลน์ ซีเอสดีเอ็ม

เมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2503 บริษัทฯ ได้จดทะเบียนเป็นบริษัทจำกัด ด้วยทุนจดทะเบียนแรกเริ่ม 2 ล้านบาท มีบริษัท เดินอากาศไทย จำกัด ถือหุ้นร้อยละ 70 และสายการบินสแกนดิเนเวียนแอร์ไลน์ ซีเอสดีเอ็ม ถือหุ้นร้อยละ 30 ของทุนจดทะเบียน การดำเนินการของบริษัทฯ ประสบผลสำเร็จด้วยดี หลังการก่อตั้งในวันที่ 30 มีนาคม 2520 สายการบินสแกนดิเนเวียนแอร์ไลน์ ซีเอสดีเอ็ม ได้โอนหุ้นที่มีอยู่ทั้งหมดให้แก่ บริษัท เดินอากาศไทย จำกัด ทำให้การร่วมทุนสิ้นสุดลง และบริษัทฯ ได้ทำการเพิ่มทุนโดยมีกระทรวงการคลังเข้าเป็นผู้ถือหุ้น ต่อมาเมื่อวันที่ 1 เมษายน 2531 รัฐบาลในสมัยนายกรัฐมนตรี ชวน หลีกภัย ได้รวมกิจการ การบินภายในประเทศที่บริษัท เดินอากาศไทย จำกัด ให้บริการ เข้ากับกิจการของบริษัทฯ ตามมติคณะรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจ ส่งผลให้เงินทุนจดทะเบียนของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นเป็น 2,230 ล้านบาท โดยมีกระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่

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

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทฯ มีทุนจดทะเบียน 26,989,009,500 บาท มีทุนชำระแล้ว 21,827,719,170 บาท มีกระทรวงการคลังและธนาคารออมสินถือหุ้นคิดเป็นร้อยละ 53.16 ส่วนที่เหลือร้อยละ 46.84 ถือหุ้นโดยประชาชนทั่วไปทั้งในประเทศและต่างประเทศ ซึ่งรวมถึงพนักงานของบริษัทฯ

จากบริบทแรกในการสร้างธุรกิจการบินที่ได้ส่งเสริมประสบการณ์และกลยุทธ์ในการบริหารองค์กรจนสามารถเพิ่มทุน และสามารถจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ปัจจุบัน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นสายการบินแห่งชาติของประเทศไทย มีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม ประกอบธุรกิจบริการขนส่งทางอากาศทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ณ สำนักงานใหญ่ที่กรุงเทพมหานคร โดยมีฐานปฏิบัติการบินที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นศูนย์กลางของเครือข่ายการขนส่ง ประกอบด้วย การให้บริการขนส่งทางอากาศ ได้แก่ การขนส่งผู้โดยสาร และการขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ และมีธุรกิจที่เกี่ยวข้อง คือ บริการคลังสินค้า บริการลูกค้าภาคพื้น บริการอุปกรณ์ภาคพื้น คริวการบิน และบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน

เมื่อวันที่ 17 ตุลาคม 2556 บริษัทฯ ได้จัดตั้ง บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ด้วยทุนจดทะเบียน 1,800 ล้านบาท ชำระแล้วร้อยละ 44.44 เป็นเงิน 800 ล้านบาท โดยมีบริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 100 สายการบินไทยสมายล์ ได้เริ่มดำเนินการบินตั้งแต่วันที่ 10 เมษายน 2557 ด้วยรหัสสายการบิน WE โดยทำการบินจากสนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งในช่วงแรกทำการบินเส้นทางภายในประเทศ ทั้งหมด 10 เส้นทาง ต่อมาเมื่อวันที่ 8 สิงหาคม 2557 สายการบินไทยสมายล์ ได้เพิ่มการให้บริการ

จากสนามบินดอนเมือง โดยทำการบินเฉพาะเส้นทางภายในประเทศ 3 เส้นทาง และตั้งแต่วันที่ 25 ตุลาคม 2557 สายการบินไทยสมายล์ ได้เพิ่มการให้บริการในเส้นทางระหว่างประเทศ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 สายการบินไทยสมายล์ อำนาจความสะดวกให้แก่ผู้โดยสารโดยให้บริการทั้งสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมือง โดยมีเที่ยวบินระหว่างประเทศและภายในประเทศบริการจากสนามบินสุวรรณภูมิ 9 เส้นทาง และเที่ยวบินภายในประเทศบริการจากสนามบินดอนเมือง 3 เส้นทาง

วิสัยทัศน์ (Vision)

เป็นสายการบินที่ลูกค้าเลือกเป็นอันดับแรก ให้บริการดีเลิศด้วย “เสน่ห์ความเป็นไทย”

The First Choice Carrier with Touches of Thai

การบินไทย มุ่งมั่นที่จะเป็นสายการบินที่ลูกค้าเลือกใช้บริการเป็นอันดับแรก ด้วยการสร้างความพึงพอใจสูงสุดแก่ลูกค้า ให้ความสำคัญและความใส่ใจ และสร้างความผูกพันที่ยั่งยืนระหว่างบริษัทฯ กับลูกค้า โดยการสร้างประสบการณ์การเดินทางที่ราบรื่นและประทับใจด้วยเอกลักษณ์ความเป็นไทยให้แก่ลูกค้าทุกคนอย่างต่อเนื่อง ด้วยบริการที่ดีเลิศและสม่ำเสมอ (Consistency of Service Excellence) ในทุกจุดสัมผัสของการให้บริการ

พันธกิจ (Mission)

พันธกิจหลักของบริษัท ประกอบด้วย พันธกิจต่อลูกค้า ผู้ถือหุ้น พนักงาน และสังคมดังนี้

- ให้บริการขนส่งทางอากาศอย่างครบวงจรทั้งภายในและระหว่างประเทศ โดยมุ่งเน้นในเรื่องมาตรฐานความปลอดภัย ความสะดวกสบาย การบริการที่มีคุณภาพด้วยเอกลักษณ์ความเป็นไทย เพื่อสร้างความประทับใจและความสัมพันธ์ที่ดีกับลูกค้า
- มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามมาตรฐานสากล เพื่อสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนให้แก่องค์กรและสร้างผลตอบแทนจากการลงทุนที่สูงให้แก่ผู้ถือหุ้น
- สร้างความแข็งแกร่งในการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ ตระหนักถึงการให้ความสำคัญแก่ลูกค้า เสริมสร้างขีดความสามารถ ทักษะ และความรับผิดชอบ ตลอดจนเพิ่มพูนความผูกพันต่อองค์กร เพื่อให้พนักงานทำงานได้อย่างเต็มศักยภาพ
- ช่วยเหลือ ส่งเสริม และแสดงความรับผิดชอบต่อ สังคม และสิ่งแวดล้อม ในฐานะเป็นสายการบินแห่งชาติ

ทั้งนี้ต้องดำเนินการภายใต้การกำกับดูแลกิจการที่ดี ตามหลักธรรมาภิบาล

คุณค่าหลัก (Core Values)

เพื่อให้บริษัทฯ สามารถเติบโตอย่างแข็งแกร่งและยั่งยืน และสามารถแข่งขันได้ในสภาวะแวดล้อมทางธุรกิจที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว บริษัทฯ ส่งเสริมและยึดมั่นในคุณค่าหลักสำคัญ 3 ประการ ได้แก่

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

กลยุทธ์

ในต้นปี 2558 มีรายงานความต้องการเดินทางทางอากาศเพิ่มขึ้น อุตสาหกรรมการบินมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ปริมาณผู้โดยสารที่เดินทางเข้าและออกประเทศไทยเพิ่มสูงขึ้น แต่การเจริญเติบโตในอุตสาหกรรมการบินกลับส่งผลให้เกิดการแข่งขันที่ทวีความรุนแรงจากการขยายตัวของสายการบินต้นทุนต่ำและสายการบินจากตะวันออกกลาง จึงส่งผลกระทบต่อสายการบินที่ให้บริการอย่างเต็มรูปแบบทั้งด้านรายได้เฉลี่ยต่อหน่วย (Yield) และส่วนแบ่งทางการตลาด ทำให้สายการบินที่บริการเต็มรูปแบบไม่สามารถดำเนินการหรือบริหารจัดการในรูปแบบเดิมๆ ได้

บริษัทฯ เป็นสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบก็ได้รับผลกระทบเช่นกัน การที่ผลประกอบการของบริษัทฯ โดยเฉพาะด้านการเงินไม่เป็นไปตามเป้าหมายนั้น ถือเป็นตัวชี้วัดที่บ่งบอกว่า ถึงเวลาแล้วที่ต้องมีการปฏิรูปบริษัทฯ อย่างจริงจัง เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันอย่างก้าวกระโดด และสร้างเสถียรภาพทางการเงินอย่างยั่งยืน โดยการปรับปรุงเส้นทางบิน ผูกบิน พิจารณาคัดเลือกตลาดที่จะทำการแข่งขันเชิงกลยุทธ์อย่างเหมาะสม เพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการบริหารจัดการภายใน ตลอดจนแสวงหาความร่วมมือกับสายการบินพันธมิตรอื่นและกับหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง เพื่อสร้างความสำเร็จอย่างยั่งยืนร่วมกัน เพื่อให้บริษัทฯ กลับไปสู่ความมั่นคงและยั่งยืน

บริษัทฯ ได้กำหนดแผนกลยุทธ์สำหรับดำเนินการในระหว่าง ปี 2558-2559 ไว้ทั้งหมด 6 กลยุทธ์ ที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (คนร.) เมื่อวันที่ 26 มกราคม 2558 ได้แก่

1. กลยุทธ์การปรับปรุงเครือข่ายเส้นทางบิน (Network Strategy) เพื่อหยุดการขาดทุนในเส้นทางที่ไม่มีศักยภาพ และสร้างผลกำไรที่ยั่งยืนในเส้นทางที่บริษัทฯ มีความได้เปรียบในการแข่งขัน
2. กลยุทธ์การปรับปรุงฝูงบิน (Fleet Strategy) เพื่อให้ฝูงบินมีจำนวนประเภทและแบบของเครื่องบินลดลง เพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติการ และต้นทุนในการปฏิบัติการลดลง
3. กลยุทธ์การพาณิชย์ (Commercial Strategy) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการหารายได้ทุกช่องทางการจัดจำหน่าย และทุกกลุ่มลูกค้า
4. กลยุทธ์การปรับปรุงการปฏิบัติการและต้นทุน (Operation and Cost Strategy) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินการ และคุณภาพของการบริการ รวมถึงมีต้นทุนในการดำเนินการลดลงในทุกหน่วยงานและสามารถแข่งขันได้
5. กลยุทธ์การปรับปรุงโครงสร้างองค์กร (Organization Strategy) เพื่อให้องค์กรมีขนาดที่เหมาะสม มีโครงสร้างที่ไม่ซับซ้อน และบุคลากรมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น โดยการกำหนดตัวชี้วัดผลการปฏิบัติงานและผลตอบแทนที่เชื่อมโยงกับผลการดำเนินงานของบริษัทฯ
6. กลยุทธ์การจัดการกลุ่มธุรกิจของบริษัทฯ (Portfolio Strategy) เพื่อให้กลุ่มธุรกิจดำเนินการได้สอดคล้องและสนับสนุนธุรกิจหลักมากขึ้น

โดยกำหนดแผนการดำเนินการหลักเพื่อสนับสนุนกลยุทธ์ทั้ง 6 กลยุทธ์ขึ้นทั้งสิ้น 21 แผนงาน และเพื่อให้การดำเนินการของแผนทั้ง 21 แผนเป็นไปอย่างจริงจัง คณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำหนดแนวทางในการบริหารการปฏิรูปบริษัทฯ โดยกำหนดขอบเขตและเป้าหมายการทำงานที่ชัดเจน กำหนดผู้รับผิดชอบโดยตรงทุกแผนงาน มีบุคลากรจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมดำเนินการ และมีกระบวนการในการติดตามผลและแก้ปัญหาอย่างใกล้ชิด จากการปฏิรูปในครั้งนี้ บริษัทฯ คาดหวังที่จะกลับมาเป็นสายการบินแห่งชาติที่มีบริการระดับโลก สามารถเติบโตได้อย่างยั่งยืน และกลับมาเป็นความภาคภูมิใจของคนไทยอีกครั้ง

1.2 การเปลี่ยนแปลงลักษณะการประกอบธุรกิจของปีที่ผ่านมา

จากการที่ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ในปี 2557 ไม่เป็นไปตามเป้าหมายที่วางไว้ เพราะได้รับผลกระทบจากสภาวะการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้งความไม่สงบทางการเมืองในหลายประเทศ การฟื้นตัวอย่างเชื่องช้าของภาวะเศรษฐกิจทั่วโลก และการแข่งขันที่ทวีความรุนแรงในภูมิภาคเอเชียเนื่องจากการขยายตัวของสายการบินต้นทุนต่ำและสายการบินจากตะวันออกกลาง ซึ่งส่งผลให้การแข่งขันทวีความรุนแรงยิ่งขึ้น

บริษัทฯ จึงได้แต่งตั้งคณะกรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูปบริษัทฯ เพื่อทำหน้าที่กำกับดูแลการแก้ไขปัญหาของบริษัทฯ อย่างใกล้ชิด และร่วมกับฝ่ายบริหารจัดการจัดทำแผนการปฏิรูปบริษัทฯ เพื่อแก้ไขปัญหาต่างๆ ในระยะยาว และสร้างความแข็งแกร่งให้แก่บริษัทฯ เพื่อพร้อมต่อการแข่งขันในทุกสภาวะอย่างทันท่วงที ซึ่งจะส่งผลให้บริษัทฯ เติบโตได้อย่างยั่งยืน โดยแผนปฏิรูปฯ ดังกล่าวได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (คนร.) เมื่อวันที่ 26 มกราคม 2558 โดยมีมติเห็นว่า การปฏิรูปบริษัทฯ จะไม่ทำให้คุณภาพการให้บริการและมาตรฐานความปลอดภัยลดลงแต่อย่างใด

ขั้นตอนการปฏิรูปบริษัทฯ ที่ต้องดำเนินการในระหว่างปี 2558-2559 มีดังนี้

ขั้นที่ 1 หยุดการขาดทุน (Stop Bleeding)

โดยระงับการให้บริการในเส้นทางบินที่มีผลการดำเนินการขาดทุนอย่างต่อเนื่องมาเป็นเวลานาน ปรับลดเที่ยวบินที่ขาดทุน หรือเปลี่ยนขนาดเครื่องบิน เร่งสร้างศักยภาพในการทำกำไรเพิ่มของเส้นทางที่มีกำไรอยู่แล้ว และสร้างรายได้เพิ่ม

ขั้นที่ 2 สร้างความแข็งแกร่งในการแข่งขัน (Strength Building)

โดยทบทวนกลยุทธ์และกำหนดจุดยืนของธุรกิจให้ชัดเจน ปรับปรุงประสิทธิภาพในการหารายได้ และบริหารต้นทุนให้ลดลงเพื่อสามารถแข่งขันได้ รวมทั้งดูแลอย่างต่อเนื่อง

ขั้นที่ 3 เติบโตอย่างมีกำไรในระยะยาว (Sustainable Growth)

โดยจะขยายธุรกิจเมื่อบริษัทฯ ประสบความสำเร็จในการสร้างความแข็งแกร่งตามการปฏิรูปในขั้นตอนที่ 2 และกลับมาทำกำไรได้อย่างยั่งยืน โดยใช้จุดแข็งขององค์กรเป็นหลักในการเติบโต

การดำเนินการตามแผนปฏิรูปองค์กรในปี 2558 มีดังนี้

ปี 2558 เป็นปีที่บริษัทฯ ดำเนินการตามแผนปฏิรูป โดยเริ่มจากกลยุทธ์หยุดการขาดทุนด้วยการลด หรือเลิกเที่ยวบินที่ไม่ทำกำไร ลดค่าใช้จ่ายที่ไม่จำเป็น และเน้นการหารายได้ โดยปรับกลยุทธ์การขาย และการหารายได้เสริมอื่นๆ ในขณะที่การดำเนินการตามแผนกลยุทธ์ เริ่มมีความคืบหน้า บริษัทฯ ได้รับผลกระทบจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนของสกุลเงินต่างๆ เหตุการณ์ระเบิดที่ราชประสงค์ และความขัดแย้งในตะวันออกกลางที่ทวีความรุนแรงขึ้น รวมถึงเหตุการณ์ไม่คาดคิดที่กรุงปารีส ประเทศฝรั่งเศสในไตรมาสสุดท้ายของปี 2558 ที่ทำให้ปริมาณการเดินทางของผู้โดยสารไม่เป็นไปตามที่ประมาณการไว้ ประกอบกับประเทศไทยยังมีการกักกันดูแลด้านความปลอดภัยที่ยังไม่เพียงพอตามมาตรฐานของ ICAO โดยมีสัญญาณชัดเจนปรากฏที่ชื่อประเทศไทยในเว็บไซต์ของ ICAO ทำให้บริษัทฯ ต้องใช้ทั้งทรัพยากรบุคคลและงบประมาณ เพื่อแสดงให้เห็นหน่วยงานกำกับดูแลมาตรฐานด้านความปลอดภัยของประเทศต่างๆ คงความเชื่อมั่นในมาตรฐานความปลอดภัยของบริษัทฯ

เพื่อสนองตอบต่อเหตุการณ์ไม่คาดคิดข้างต้น บริษัทฯ ได้กำหนดมาตรการเสริมการดำเนินการตามแผนปฏิรูปฯ เพื่อให้ผู้บังคับบัญชาทุกระดับชั้น พนักงานและลูกจ้างของบริษัทฯ ถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัด โดยออกมาตรการเร่งด่วนเพื่อปรับปรุงการดำเนินงานให้เป็นไปตามเป้าหมายของแผนปฏิรูปฯ ทั้งเพิ่มรายได้ และลดค่าใช้จ่าย ที่ครอบคลุมทุกด้านทุกฝ่าย เพื่อให้พนักงานทุกคนร่วมมือในการดำเนินการให้บริษัทฯ บรรลุเป้าหมายของแผนปฏิรูปฯ โดยรักษาระดับมาตรฐานคุณภาพการให้บริการและความปลอดภัยไว้

โดยมีรายละเอียดการดำเนินการตามแผนปฏิรูปฯ ในปี 2558 ดังนี้

ขั้นที่ 1 หยุดการขาดทุน (Stop Bleeding)

● การปิดเส้นทางบินชั่วคราว

บริษัทฯ ได้ทำการปิดเส้นทางบินชั่วคราว 4 เส้นทางหลัก คือ เส้นทางบินไปกลับกรุงเทพฯ - โจฮันเนสเบิร์ก เมื่อวันที่ 15 มกราคม 2558 เส้นทางบินไปกลับกรุงเทพฯ - มอสโก เมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2558 เส้นทางบินไปกลับกรุงเทพฯ - มาดริด เมื่อวันที่ 5 กันยายน 2558 และเส้นทางบินไปกลับกรุงเทพฯ - ลอสแอนเจลิส เมื่อวันที่ 25 ตุลาคม 2558 เพื่อเป็นการลดภาระจากเส้นทางที่ไม่ทำกำไร

● การปรับเที่ยวบินและแบบเครื่องบินให้ตรงความต้องการของตลาด

1. เส้นทางบินภูมิภาคเอเชีย

1.1 เส้นทางสายเหนือเป็นเส้นทางที่มีปริมาณผู้โดยสารหนาแน่น ทำกำไรให้บริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง จึงได้มีการปรับเที่ยวบินและแบบเครื่องบินให้เหมาะสมกับความต้องการของตลาด โดยบริษัทฯ ได้ปรับขนาดของเครื่องบินในเส้นทางหลักๆ ให้เป็นเครื่องบินแบบแอร์บัส A380-800 เช่น เส้นทางบินไปกลับกรุงเทพฯ - ฮองกง เส้นทางบินไปกลับกรุงเทพฯ - โตเกียว (นาริตะ) และนำเครื่องบินแบบโบอิง 787-8 ทำการบินในเส้นทางบินไปกลับกรุงเทพฯ - โตเกียว (ฮาเนดะ) เพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันทางด้านผลิตภัณฑ์อีกด้วย สำหรับช่วง Low season มีการปรับลดเที่ยวบินในบางเส้นทาง เช่น เส้นทางบินไปกลับกรุงเทพฯ - ซัปโปโร จาก 7 เที่ยวบินเป็น 5 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เส้นทางบินไปกลับกรุงเทพฯ - โตเกียว (นาริตะ) จาก 21 เที่ยวบินเป็น 14 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

1.2 เส้นทางสายอินโดจีนเป็นเส้นทางที่เป็นจุดแข็งของเครือข่ายเส้นทางบินภูมิภาค เนื่องจากมีการเจริญเติบโตที่ดี ประกอบกับบริษัทฯ ได้มีการรับมอบเครื่องบินแบบแอร์บัส A320-200 เข้าประจำฝูงบินเพิ่มเติมเพื่อทดแทนเครื่องบินแบบโบอิง 737-400 ที่กำลังจะปลดระวาง บริษัทฯ จึงได้นำมาให้บริการในเส้นทางบินไปกลับกรุงเทพฯ - พนมเปญ ส่วนเส้นทางบินไปกลับกรุงเทพฯ - โฮจิมินห์ ได้ปรับแบบของเครื่องบินโดยใช้เครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 ทำการบินแทนแอร์บัส A320-200 พร้อมทั้งปรับเพิ่มจาก 14 เที่ยวบินเป็น 17 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ นอกจากนี้ในเส้นทางบินไปกลับกรุงเทพฯ - หลวงพระบาง มีการปรับเพิ่มจาก 3 เที่ยวบินเป็น 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เพื่อให้เหมาะสมกับปริมาณความต้องการของตลาด

1.3 เส้นทางสายตะวันตก มีปริมาณผู้โดยสารหนาแน่น รวมทั้งมีการเจริญเติบโตที่ดี โดยเฉพาะตลาดหลัก ได้แก่ อินเดีย บริษัทฯ จึงปรับเพิ่มเส้นทางบินไปกลับกรุงเทพฯ - เดลี จาก 16 เที่ยวบินเป็น 17 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ และมีการปรับลดเที่ยวบินในช่วงเทศกาลถือศีลอด (Ramadan) ในบางเส้นทาง เช่น เส้นทางบินไปกลับกรุงเทพฯ - อิสลามาบัต จาก 4 เที่ยวบินเป็น 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เส้นทางบินไปกลับกรุงเทพฯ - ลาสเวกัส จาก 7 เที่ยวบินเป็น 6 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ตั้งแต่วันที่ 16 มิถุนายน 2558 และเส้นทางบินไปกลับกรุงเทพฯ - การากี มีการปรับลดเที่ยวบินเดือนมิถุนายนด้วยเช่นกัน

2. เส้นทางบินระหว่างทวีป

2.1 เส้นทางออสเตรเลียและนิวซีแลนด์ บริษัทฯ ได้มีการปรับเพิ่มเส้นทางบินไปกลับ ในเส้นทางบินไปกลับกรุงเทพฯ - เพิร์ท จาก 5 เที่ยวบินเป็น 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ และเปลี่ยนแบบของเครื่องบินจากโบอิง 777-200 ER เป็นเครื่องบินแบบโบอิง 787-8 ในส่วนของเส้นทางบินไปกลับกรุงเทพฯ - บริสเบน ได้มีการปรับลดการให้บริการโดยเปลี่ยนแบบเครื่องบินเป็นโบอิง 787-8 แทนเครื่องบินโบอิง 777-200ER

2.2 เส้นทางยุโรป มีการปรับลดเที่ยวบินให้เหมาะสมกับปริมาณความต้องการของตลาดในช่วง Low Season ดังนี้ เส้นทางบินไปกลับกรุงเทพฯ - แฟรงค์เฟิร์ต จาก 13 เที่ยวบินเป็น 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เส้นทางบินไปกลับกรุงเทพฯ - ลอนดอนจาก 14 เที่ยวบินเป็น 7 เที่ยวบินและใช้เครื่องบินแบบแอร์บัส A380-800 ทำการบิน

3. เส้นทางบินภายในประเทศ

บริษัทฯ มีการเสริมผลิตภัณฑ์และให้บริการด้วยสายการบินไทยสมายล์ในเส้นทางหลัก เช่น กรุงเทพฯ ไปยัง เชียงใหม่ กรุงเทพฯ ไปยังภูเก็ต และทำการบินทดแทนการบินไทย ภาคเหนือ ในเส้นทางบินไปกลับกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ตั้งแต่วันที่ 29 มีนาคม 2558 ภาคใต้ ในเส้นทางบินไปกลับกรุงเทพฯ-หาดใหญ่ตั้งแต่วันที่ 4 พฤษภาคม 2558 และเพิ่มเส้นทางใหม่ ได้แก่ เส้นทางบินไปกลับ กรุงเทพฯ-นราธิวาส ตั้งแต่วันที่ 10 เมษายน 2558

● การปลดระวางเครื่องบินและบริหารสินทรัพย์ให้เกิดประโยชน์สูงสุด

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

ในการจัดหา ปลดระวาง และจำหน่ายเครื่องบิน เครื่องยนต์อะไหล่ และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน บริษัทฯ ได้พิจารณาความเหมาะสมสอดคล้องกับสถานะตลาดเครื่องบิน แนวโน้มอุตสาหกรรมการบินโลก แผนการตลาดของบริษัทฯ และศักยภาพของฝูงบินปัจจุบัน ทั้งนี้ ในปี 2558 บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบิน จำนวน 8 ลำ ประกอบด้วย โบอิง 777-300ER จำนวน 3 ลำ โบอิง 787-8 จำนวน 2 ลำ แอร์บัส A320 จำนวน 3 ลำ และได้รับอนุมัติให้ปลดระวางเครื่องบิน 16 ลำ ประกอบด้วย แอร์บัส A330-300 จำนวน 6 ลำ A340-600 จำนวน 6 ลำ โบอิง 747-400 Freighter จำนวน 2 ลำ และโบอิง 747-400 จำนวน 2 ลำ และอนุมัติให้ขายเครื่องบินรวม 38 ลำ โดยขายได้ทั้งสิ้น 24 ลำ ดังนี้

ปี 2558 บริษัทฯ ได้ดำเนินการขายเครื่องบินและส่งมอบเรียบร้อยแล้ว จำนวน 8 ลำ ได้แก่

- โบอิง 747-400 จำนวน 1 ลำ
- แอร์บัส A300-600R จำนวน 7 ลำ

เครื่องบินที่คณะกรรมการบริษัทฯ อนุมัติขายแล้ว และอยู่ในขั้นตอนการจัดทำข้อตกลงและสัญญาซื้อขาย จำนวน 16 ลำ ได้แก่

- แอร์บัส A300-600R จำนวน 1 ลำ (รอการส่งมอบ)
- ATR-72 จำนวน 2 ลำ พร้อมเครื่องยนต์ อะไหล่ 2 เครื่อง
- โบอิง 737-400 จำนวน 4 ลำ
- แอร์บัส A330-300 จำนวน 9 ลำ

นอกจากนี้ยังมีเครื่องบินที่อยู่ระหว่างดำเนินการขาย 12 ลำ ได้แก่แอร์บัส A340-500 จำนวน 4 ลำ โบอิง 747-400 จำนวน 2 ลำ และแอร์บัส A340-600 จำนวน 6 ลำ และเครื่องบินอยู่ระหว่างการเจรจาให้เช่า จำนวน 2 ลำ ได้แก่ เครื่องบินขนส่งสินค้า โบอิง 747-400BCF

สำหรับสินทรัพย์ประเภทอื่นๆ เช่น ที่ดิน อาคารสำนักงาน และบ้านพัก ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ นั้น บริษัทฯ ได้พิจารณาการใช้งานตามความเหมาะสมและความจำเป็น สำหรับอสังหาริมทรัพย์ที่ไม่ได้ใช้งานหรือใช้งานไม่คุ้มค่า คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีมติอนุมัติให้นำไปขายหรือให้เช่า เพื่อเพิ่มรายได้และลดภาระค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการ อาทิ อาคารรักรักษาไฟฟ้าที่ดอนเมือง

นอกจากนี้บริษัทฯ ยังได้พิจารณาลงทุนในกิจการอื่นทั้งในเชิงยุทธศาสตร์และเชิงการลงทุน โดยให้ความสำคัญกับธุรกิจที่เกี่ยวข้องและสนับสนุนกิจการของบริษัทฯ อาทิ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์

เอเชีย จำกัด บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด เป็นต้น ส่วนกิจการที่ได้มีความเกี่ยวข้องกับสัมพันธภาพกับธุรกิจการบิน บริษัทฯ จะพิจารณาสัดส่วนการลงทุนให้เหมาะสมสอดคล้องกับสภาวะธุรกิจและแผนยุทธศาสตร์ในอนาคต

- **โครงการร่วมใจจากองค์กร (MSP) และโครงการ Golden Handshake**

บริษัทฯ มีโครงการร่วมใจจากองค์กร MSP สำหรับพนักงานทุกระดับ ที่มีอายุครบ 50 ปีบริบูรณ์และอายุงานครบ 15 ปีขึ้นไป และโครงการ Golden Handshake สำหรับพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน และพนักงานประจำที่ได้รับผลกระทบจากการปิดสถานีภายในประเทศ ที่มีอายุครบ 45 ปีบริบูรณ์ และอายุงานครบ 15 ปีขึ้นไป โดยมีพนักงานผ่านการอนุมัติให้ออกตามโครงการจำนวนทั้งสิ้น 1,401 คน มีกำหนดแตกต่างกัน ดังนี้

ครั้งที่ 1	วันที่ 1 กรกฎาคม 2558	จำนวน 428 คน
ครั้งที่ 2	วันที่ 1 ตุลาคม 2558	จำนวน 474 คน
ครั้งที่ 3	วันที่ 1 ธันวาคม 2558	จำนวน 375 คน
ครั้งที่ 4	วันที่ 1 มีนาคม 2559	จำนวน 124 คน

ขั้นที่ 2 สร้างความแข็งแกร่งในการแข่งขัน (Strength Building)

- **การพัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการ**

แม้ว่าสภาพแวดล้อมของอุตสาหกรรมการบินจะเปลี่ยนแปลงไปอย่างไม่หยุดนิ่งในปี 2558 บริษัทฯ ยังคงยึดมั่นในการเพิ่มพูนความสำคัญในการพัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการอย่างต่อเนื่อง โดยยึดหลักความพึงพอใจของผู้บริโภคที่มีต่อผลิตภัณฑ์และให้มีความสามารถในการแข่งขัน โดยเสนอการบริการและผลิตภัณฑ์ที่มีความทันสมัยและตอบสนองความต้องการของผู้บริโภค ซึ่งการพัฒนาผลิตภัณฑ์ในปี 2558 มีรายละเอียดสำคัญดังนี้

- 1) **สร้างบรรยากาศความเป็นไทยสมัยใหม่ด้วยการตกแต่งภายในเครื่องบิน**

บริษัทฯ มีการเปลี่ยนรูปแบบการตกแต่งภายใน โดยเริ่มจากโบอิง 777-300 ER, โบอิง 787-8, แอร์บัส A320 และแอร์บัส A350-900 ให้เป็นแบบไทยร่วมสมัย (Thai Contemporary) โดยเน้นถึงพื้นที่ใช้สอยที่เพิ่มมากขึ้น มีความทันสมัยและยังคงเอกลักษณ์ของความเป็นไทย

- 2) **สร้างบรรยากาศที่ผ่อนคลายและเพลิดเพลินระหว่างเดินทางด้วยการพัฒนาระบบสาระบันเทิง**

บริษัทฯ ได้ปรับปรุงระบบสาระบันเทิงทั้งด้านภาพและเสียงบนเครื่องบินในเส้นทางบินระหว่างประเทศทุกลำให้มีคุณภาพสูง ทันสมัยโดยมีจอภาพส่วนตัวในทุกชั้นโดยสาร ระบบภาพยนตร์ เพลงและเกมส์ สามารถเลือกชมได้ (On-demand) โดยเฉพาะเครื่องบินแบบโบอิง 787-8 ได้มีการพัฒนาระบบสาระบันเทิงรุ่นใหม่ล่าสุด ที่ทันสมัยและตอบสนองได้รวดเร็วยิ่งขึ้นกว่าเดิม

- 3) **อำนวยความสะดวกด้านการสื่อสารด้วยการพัฒนาระบบสื่อสารสมัยใหม่บนเครื่องบิน**

ในปี 2558 บริษัทฯ ได้ทำการพัฒนาระบบสื่อสารบนเครื่องบินแบบ แอร์บัส A380-800 จำนวน 6 ลำ และแอร์บัส A330-300 จำนวน 7 ลำ ซึ่งทำให้การบริการอินเทอร์เน็ตบนเครื่องบิน (Thai Sky Connect) มีความทันสมัย สะดวกในการใช้งานมากยิ่งขึ้น และมีการเพิ่มช่องทางในการให้บริการข้อมูลข่าวสารต่างๆ เพื่อเป็นทางเลือกให้กับผู้โดยสารสามารถเข้ารับชมได้โดยไม่มีค่าใช้จ่าย ตั้งแต่วันที่ 2 พฤศจิกายน 2558 เพื่อเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสารในการติดต่อสื่อสารระหว่างผู้โดยสารบนเครื่องบินและภาคพื้นดิน โดยอยู่ในมาตรฐานของความปลอดภัยขั้นสูงสุด

4) โครงการยกระดับการบริการชั้นธุรกิจ (Service Beyond : New Business Class Services)

บริษัทฯ ได้เริ่มโครงการยกระดับการบริการชั้นธุรกิจ (Service Beyond : New Business Class Services) โดยการปรับเปลี่ยนการบริการบนเครื่องบินชั้นธุรกิจ ให้เป็นที่ประทับใจผู้โดยสาร ให้ความสำคัญกับการให้บริการผู้โดยสารตามความชอบและรสนิยมที่แตกต่างกันไปในแต่ละบุคคล หรือที่เรียกว่า “Individualized Service” เน้นการให้บริการด้วยอัธยาศัยไมตรีของคนไทย การดูแลผู้โดยสาร เทียบเท่าการให้บริการของโรงแรมระดับ 5 ดาว การให้บริการอาหารที่มีความหลากหลายและแตกต่างไปจากเดิม โดยเน้นคุณภาพอาหารที่ผ่านการคัดสรรมาอย่างดี และปรับเปลี่ยนอุปกรณ์ที่ให้บริการบนเครื่องบิน ให้มีรูปลักษณ์ที่ทันสมัยและหรูหรา บริษัทฯ ได้เริ่มโครงการนำร่องในเส้นทางไปกลับ กรุงเทพฯ-โตเกียว เที่ยวบิน TG676/677 ตั้งแต่ 17 กันยายน จนถึงสิ้นเดือนตุลาคม 2558 และเริ่มให้บริการในเส้นทางไปกลับ กรุงเทพฯ-ลอนดอน เที่ยวบิน TG910/911 บนเครื่องบินแอร์บัส A380 ตั้งแต่ 2 พฤศจิกายน 2558 และ TG916/917 บนเครื่องบินโบอิง 777 ตั้งแต่ 1 ธันวาคม 2558 และจะขยายมาตรฐานการบริการนี้ในทุกเที่ยวบิน ภายในปี 2559

- **การเปิดเส้นทางบินใหม่**

บริษัทฯ เพิ่มเส้นทางบินใหม่ ได้แก่ เส้นทางบินไปกลับ กรุงเทพฯ-นราธิวาส จำนวน 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ตั้งแต่วันที่ 10 เมษายน 2558 โดยให้บริการด้วยสายการบินไทยสมายล์ เพื่อรองรับผู้โดยสารในจังหวัดนราธิวาสและพื้นที่ใกล้เคียง

- **การรับมอบเครื่องบินโบอิง 787 (Dreamliner)**

ในปี 2558 บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบินแบบโบอิง 787-8 เพิ่มอีก 2 ลำ (รวมรับมอบแล้วทั้งสิ้น 6 ลำ) ในเดือนเมษายน และสิงหาคม 2558 โดยเครื่องบินชนิดนี้มียอดประกอบหลักที่สำคัญเป็น Composite Material ทำให้มีน้ำหนักเบา ผืนผิวกับเทคโนโลยีเครื่องยนต์รุ่นใหม่ ทำให้มีอัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงลดลงถึงประมาณร้อยละ 15-25 นอกจากนั้นวัสดุ Composite Material ยังไม่เป็นสนิม ทำให้อายุการใช้งานซ่อมบำรุงใหญ่ยาวขึ้น ทำให้ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงลดลง รวมทั้งอายุการใช้งานของเครื่องบินยาวนานขึ้นด้วย เครื่องบินชนิดนี้มีพิสัยการบินที่ครอบคลุมทั้งระยะใกล้และระยะไกล สามารถบินตรงได้ถึงทุกจุดหมายในภูมิภาคยุโรป จึงถือได้ว่าเครื่องบินชนิดนี้เป็นนวัตกรรมใหม่ (New Generation Aircraft) ในแวดวงการบิน

บริษัทฯ ได้จัดฝูงที่นั่งสำหรับเครื่องบินนี้เป็นแบบ ชั้นธุรกิจ จำนวน 24 ที่นั่ง และ ชั้นประหยัด จำนวน 240 ที่นั่ง รวมทั้งสิ้น 264 ที่นั่ง โดยที่นั่งชั้นธุรกิจจะเป็นแบบนอนราบ 180 องศา เพื่อมอบความสะดวกสบายสูงสุดให้กับผู้โดยสาร ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้นำเครื่องบินนี้ไปให้บริการในเส้นทางสู่เมืองต่างๆ ได้แก่ นาริตะ นาโงยา ฟูกูโอกะ เพิร์ธ ไชงอัน และฮานอย

- **โครงการมาตรฐานความปลอดภัยเหนือระดับ (Safety Beyond Compliance)**

บริษัทฯ มุ่งมั่นความปลอดภัยการบินสู่มาตรฐานเหนือระดับ โดยจัดทำโครงการมาตรฐานความปลอดภัยเหนือระดับหรือ Safety Beyond Compliance ด้วยการนำมาตรฐานของ European Aviation Safety Agency (EASA) ซึ่งเป็นที่ยอมรับจากองค์กรการบินทั่วโลกเป็นต้นแบบ ด้วยโครงการนี้ ทำให้บริษัทฯ ได้รับใบอนุญาต Third Country Operators (TCO) จาก EASA โดยความเห็นชอบของ EU Air Safety Committee (ASC) ด้วยใบอนุญาตนี้ บริษัทฯ สามารถปฏิบัติการบินเข้ายุโรป ตั้งแต่วันที่ 15 ธันวาคม 2558 เป็นต้นไป ควบคู่กับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Air Operator Certificate : AOC) ของประเทศไทย และเพื่อปลูกฝังจิตสำนึกด้านความปลอดภัยตามข้อกำหนดของ ICAO บริษัทฯ ได้กำหนดให้มีวัฒนธรรมความปลอดภัย (Just Culture) ให้เกิดขึ้นทั่วทั้งองค์กรภายในปี 2559

ดำเนินการในขั้นที่ 3 การเติบโตอย่างมีกำไรในระยะยาว (Sustainable Growth)

บริษัทฯ จะดำเนินการต่อเนื่องไปในปี 2560

1.3 รางวัลที่บริษัทฯ ได้รับ

ในปี 2558 บริษัทฯ ได้รับรางวัลในด้านต่างๆ อาทิ

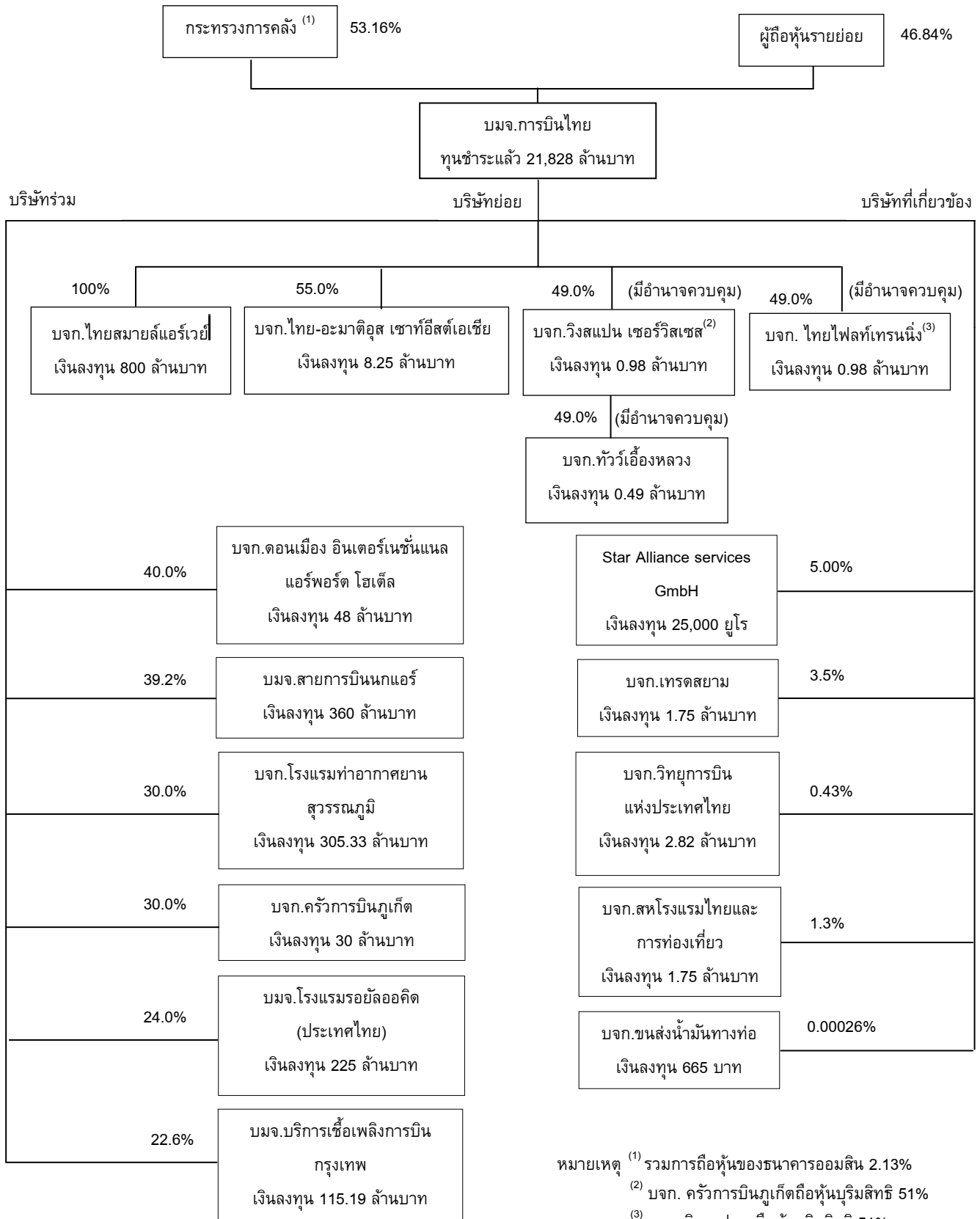
รางวัลสายการบินยอดเยี่ยม

- รางวัลสายการบินระหว่างประเทศยอดเยี่ยมประจำปี 2015 จาก Today's Traveller Award
- รางวัลสายการบินให้บริการเลาจน์สปา ยอดเยี่ยมจากสกายแทร็กซ์ ประจำปี 2015
- รางวัลสายการบินยอดเยี่ยมของเอเชียแปซิฟิก จาก TTG Travel Awards 2015
- รางวัลยอดเยี่ยม Business Traveller Asia-Pacific Awards 2558 ได้รับ 4 รางวัล ได้แก่
 - รางวัลการบริการชั้นประหยัดยอดเยี่ยมอันดับ 2 ของโลก (Best Airline Economy Class)
 - รางวัล 1 ใน 3 โปรแกรมสะสมไมล์ยอดเยี่ยมของโลก (Top 3 for Best Frequent Flyer Program)
 - รางวัล 1 ใน 3 สายการบินยอดเยี่ยมของเอเชียแปซิฟิก (Top 3 for Best Asia-Pacific Airline)
 - รางวัล 1 ใน 3 ห้องรับรองผู้โดยสารยอดเยี่ยมของเอเชียแปซิฟิก (Top 3 for Best Airline Lounge in Asia-Pacific)
- ได้รับการจัดอันดับเป็น 1 ใน 10 สายการบินที่ให้บริการชั้นหนึ่งยอดเยี่ยม และชั้นประหยัดในทางพิสัยไกลยอดเยี่ยม จาก Airline Ratings.com
- รางวัลสายการบินยอดเยี่ยม 2015 China Travel Awards จากนิตยสารทราเวลพลัส สาธารณรัฐประชาชนจีน ในฐานะสายการบินที่มีเครือข่ายการบินทั่วโลก รวมถึงมีมาตรฐานในการให้บริการทุกจุด บริการด้วยเสน่ห์ความเป็นไทย และมีการพัฒนาฝูงบินให้ทันสมัยรางวัลสายการบินยอดเยี่ยม จาก Smart Travel Asia 2015 ได้รับ 3 รางวัล ได้แก่
 - รางวัลการให้บริการบนเครื่องบินยอดเยี่ยม อันดับ 3 ของโลก
 - รางวัลการให้บริการชั้นธุรกิจยอดเยี่ยม อันดับ 5 ของโลก
 - รางวัลสายการบินยอดเยี่ยม อันดับ 6 ของโลก
- รางวัล "Asia's Most Admired Brand 2014-2015 จาก WERC สิงคโปร์ และ KPMG อินเดีย
- รางวัลจากนิตยสารทราเวล แอนด์ เลเซอร์ สหรัฐอเมริกา ประจำปี 2015 ได้รับ 3 รางวัล ได้แก่
 - อันดับ 5 สายการบินที่ให้บริการดีที่สุดในโลก (World's Best Airlines for Customer Service 2015) จากการให้บริการบนเครื่องบินด้วยความอบอุ่นและรอยยิ้ม พร้อมอาหารชั้นเลิศ ที่นั่งมีความสะดวกสบายและสีสนสวยงาม รวมทั้งการให้บริการดูแลเด็กเล็กระหว่างเดินทางได้ดี
 - อันดับ 7 สายการบินระหว่างประเทศดีที่สุดในโลก (World's Best Airlines International Airlines 2015) จากการให้บริการที่ดีเลิศในทุกๆ ด้าน ได้แก่ การให้บริการภาคพื้น การให้บริการบนเครื่องบิน อาหาร ความสะดวกสบายของที่นั่งและอุปกรณ์อำนวยความสะดวก บนเครื่องบิน รวมทั้งโปรแกรมสะสมไมล์
 - อันดับ 7 สายการบินที่ให้บริการอาหารดีที่สุดในโลก (World's Best Airlines for Food 2015) จากการให้บริการอาหารและเครื่องดื่มบนเครื่องบินที่โดดเด่นทั้งรสชาติ และมีเอกลักษณ์เฉพาะตัว

รางวัลอื่นๆ

- รางวัลพัฒนาการโลจิสติกส์ อุตสาหกรรมดีเด่นด้านระบบ ERP (Enterprise Resource Planning) ปี 2558 จากกระทรวงอุตสาหกรรม
- ได้รับตราสัญลักษณ์ THAI SELECT จากกระทรวงพาณิชย์ในงาน THAIFEX 2015
- ประกาศนียบัตร Certificate of ESG100 Company ประจำปี 2558 ในฐานะเป็นบริษัทจดทะเบียนที่มีการดำเนินงานโดดเด่นด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล
- ได้รับรางวัลสถานประกอบการดีเด่นด้านความปลอดภัย ระดับประเทศปี 2558 จากกระทรวงแรงงานสำหรับฝ่ายการพาณิชย์สินค้าและไปรษณียภัณฑ์
- ประกาศเกียรติคุณสนับสนุนลดก๊าซเรือนกระจก จากองค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (อบก.)
- รางวัล Thailand Sustainability Investment 2015 จากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- รางวัลรายงานความยั่งยืน (Sustainability Report Award) ประเภทดีเด่น จากสมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย
- Thailand Energy Awards 2015 ประเภทอาคารควบคุมดีเด่น จากกระทรวงพลังงาน
- รางวัลสถานที่ดีเด่นที่เอื้อต่อคนพิการ จากกระทรวงพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์
- รางวัลหน่วยงานที่ผ่านเกณฑ์มาตรฐานการเป็นสำนักงานสีเขียว ระดับดีเยี่ยม

1.4 โครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ



2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

โครงสร้างรายได้ของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

รายได้ของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ใน 3 ปีที่ผ่านมา มีดังนี้

	ปี 2558		ปี 2557		ปี 2556	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากกิจการขนส่ง						
ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	152,488	79.2	154,881	76.0	172,335	83.0
ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	18,651	9.7	23,601	11.6	24,515	11.8
รวมรายได้จากกิจการขนส่ง	171,139	88.9	178,482	87.6	196,850	94.8
รายได้การบริการอื่นๆ ⁽¹⁾	11,588	6.0	9,885	4.8	9,486	4.6
รวมรายได้จากการขายหรือการให้บริการ	182,727	94.9	188,367	92.4	206,336	99.4
รายได้อื่น ⁽²⁾	9,864	5.1	15,522	7.6	1,374	0.6
รวมรายได้	192,591	100.0	203,889	100.0	207,710	100.0

หมายเหตุ : ⁽¹⁾ รายได้การบริการอื่นๆ ประกอบด้วย รายได้จากหน่วยธุรกิจและรายได้จากกิจการสนับสนุนอื่นๆ

⁽²⁾ รายได้อื่น ประกอบด้วย ดอกเบี้ยรับ ผลกำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ กำไรจากรายการแทนการจำหน่าย กำไรจากการเปลี่ยนสภาพเงินลงทุน และรายได้อื่นๆ

ในฐานะที่บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม และดำรงสถานะเป็นสายการบินแห่งชาติ บริษัทฯ ได้ดำเนินกิจการด้านการบินพาณิชย์ทั้งเส้นทางบินระหว่างประเทศและเส้นทางบินในประเทศ ให้บริการเกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศแบบครบวงจร โดยแบ่งการบริหารจัดการธุรกิจออกเป็น 3 กิจการ ประกอบด้วย กิจการขนส่งทางอากาศ (Core Business) หน่วยธุรกิจ (Business Unit) และกิจการอื่นๆ

กิจการขนส่งทางอากาศ ประกอบด้วย บริการขนส่งผู้โดยสาร บริการขนส่งสินค้าพัสดุภัณฑ์และไปรษณีย์ภัณฑ์ ส่วนหน่วยธุรกิจเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการขนส่ง ประกอบด้วย การบริการคลังสินค้า การบริการลูกค้าภาคพื้น การบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น และครัวการบิน สำหรับกิจการอื่นๆ เป็นกิจการสนับสนุนการขนส่ง ประกอบด้วย การบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน การบริการอำนวยความสะดวกการบิน การจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบิน การจำหน่ายสินค้าที่ระลึก บริการเครื่องฝึกบินจำลอง และการดำเนินงานของบริษัทย่อยทั้งหมด มีรายละเอียดดังนี้

1) กิจการขนส่งทางอากาศ

กิจการขนส่งทางอากาศถือเป็นกิจการหลักของบริษัทฯ ประกอบด้วยบริการขนส่งผู้โดยสาร บริการขนส่งสินค้าพัสดุภัณฑ์และไปรษณีย์ภัณฑ์ โดยให้บริการขนส่งในเส้นทางบินไปยังจุดบินต่างๆ ทั้งแบบเที่ยวบินประจำและเที่ยวบินเช่าเหมาลำ ครอบคลุมทั้งเส้นทางบินระหว่างประเทศและภายในประเทศ

2) หน่วยธุรกิจ

หน่วยธุรกิจของบริษัท มีความเกี่ยวเนื่องโดยตรงกับกิจการขนส่งและมีส่วนสำคัญในการสนับสนุนให้การดำเนินธุรกิจสายการบินเป็นไปอย่างราบรื่น แต่ละหน่วยธุรกิจมีการดำเนินงานที่สอดคล้องกันอย่างเป็นระบบ เพื่อให้เครื่องบินสามารถเดินทางจากสถานีต้นทางถึงสถานีปลายทางตรงตามกำหนดเวลาที่ระบุในตารางบิน ด้วยความสะอาด รวดเร็ว และปลอดภัย ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่จะช่วยสร้างความน่าเชื่อถือให้แก่บริษัท พร้อมทั้งสร้างความมั่นใจให้แก่ผู้ใช้บริการ ทั้งนี้ธุรกิจที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการขนส่งมีรายละเอียดการให้บริการดังนี้

ธุรกิจการบริการคลังสินค้า (Cargo Handling Services)

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

ธุรกิจการบริการลูกค้าภาคพื้น (Ground Customer Services)

ให้บริการอำนวยความสะดวกโดยตรงกับผู้โดยสารตั้งแต่เข้ามาสู่ท่าอากาศยาน ผ่านขั้นตอนต่างๆ จนเข้าสู่ตัวอากาศยาน จากตัวอากาศยานสู่ภาคพื้น ในเที่ยวบินทั้งขาเข้า-ขาออก โดยให้บริการแก่ผู้โดยสารของบริษัท และผู้โดยสารของสายการบินลูก

ธุรกิจการบริการอุปกรณ์ภาคพื้น (Ground Equipment Services)

ให้บริการที่เกี่ยวข้องกับอากาศยาน อำนวยความสะดวกบริเวณลานจอดอากาศยาน ให้กับบริษัท และสายการบินลูก ให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย มีความปลอดภัยสูงสุด พร้อมทำการบินเข้า-ออก ได้ตรงเวลา

ธุรกิจครัวการบิน (Catering Services)

ดำเนินการในการผลิตอาหารสำหรับบริการผู้โดยสารทั้งเที่ยวบินในประเทศและระหว่างประเทศของบริษัท รวมถึงอาหารสำหรับบริการผู้โดยสารของสายการบินชั้นนำอื่นๆ พร้อมทั้งดำเนินธุรกิจภาคพื้นที่เกี่ยวข้องกับอาหาร เช่น ภัตตาคาร ณ ท่าอากาศยานนานาชาติ ร้านเบเกอรี่พัฟฟ์แอนด์พาย (Puff & Pie Bakery House) การให้บริการจัดเลี้ยงทั้งในและนอกสถานที่ และร้านอาหารสวัสดิการพนักงาน

3) กิจการอื่นๆ

ในส่วนของกิจการอื่นๆ ที่สนับสนุนการขนส่ง ได้แก่ ฝ่ายช่าง การบริการอำนวยความสะดวก การจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบิน การจำหน่ายสินค้าที่ระลึก และบริการเครื่องฝึกบินจำลอง

โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

กิจการขนส่งทางอากาศ

บริษัทฯ เป็นสายการบินแห่งชาติ ที่ให้บริการด้านการขนส่งทางอากาศ เป็นกิจการหลัก ซึ่งได้พัฒนาการขนส่งไปสู่ภูมิภาคต่างๆ ของโลก ประกอบด้วย

- กิจการขนส่งผู้โดยสาร
- กิจการขนส่งสินค้า พัสดุภัณฑ์และไปรษณีย์ภัณฑ์

โดยมีรายละเอียดเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์และบริการดังนี้

กิจการขนส่งทางอากาศ

กิจการขนส่งผู้โดยสาร

กิจการขนส่งผู้โดยสารมีเป้าหมายในการพัฒนาตลาดและเครือข่ายเส้นทางบินอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้สามารถแข่งขันได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยเน้นขีดความสามารถและดำเนินการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้เป็นศูนย์กลางการบิน (Hub) ที่สำคัญของภูมิภาค

2.1 ลักษณะผลิตภัณฑ์ หรือบริการ

2.1.1 ฝูงบินของบริษัทฯ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทฯ มีจำนวนเครื่องบินที่ใช้ปฏิบัติการบินจำนวน 95 ลำ รวมของสายการบินไทยสมายล์ ประกอบด้วยเครื่องบินพิสัยไกลที่ใช้ทำการบินเส้นทางข้ามทวีป จำนวน 36 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแบบแอร์บัส A380-800 โบอิง 747-400 โบอิง 777-200ER/300ER เครื่องบินพิสัยกลางที่ใช้ทำการบินเส้นทางภูมิภาค จำนวน 37 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแบบโบอิง 777-200/300 แอร์บัส A330-300 โบอิง 787-8 และเครื่องบินลำตัวแคบที่ใช้ทำการบินเส้นทางระยะใกล้ จำนวน 22 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแบบโบอิง 737-400 จำนวน 2 ลำ และเครื่องบินแบบแอร์บัส A320-200 จำนวน 20 ลำ

เครื่องบินที่ใช้ในการปฏิบัติการบิน

แบบเครื่องบิน	จำนวน (ลำ)	
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557
แอร์บัส A380-800	6	6
โบอิง 747-400	10	12
โบอิง 777-200ER	6	6
แอร์บัส A340-600	-	6
โบอิง 777-300ER	14	11
โบอิง 777-300	6	6
โบอิง 777-200	8	8
แอร์บัส A330-300	17	22
โบอิง 787-8	6	4
โบอิง 737-400	2	2
แอร์บัส A320-200	20	17
โบอิง 747-400 (Freighter)	-	2
รวม	95	102

ตลอดปี 2558 บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบินใหม่ จำนวน 5 ลำ ประกอบด้วย เครื่องบินแบบโบอิง 787-8 จำนวน 2 ลำ และเครื่องบินแบบ B777-300ER จำนวน 3 ลำ เพื่อนำมาใช้ในเส้นทางบินภูมิภาคและเส้นทางบินข้ามทวีป นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้รับมอบเครื่องบินลำตัวแคบแบบแอร์บัส A320-200 จำนวน 3 ลำ สำหรับสายการบิน ไทยสมายล์

2.1.2 การพัฒนาเส้นทางบินและจุดบิน

ในปี 2558 บริษัทฯ มีเป้าหมายปรับปรุงเครือข่ายเส้นทางบินตามแผนปฏิรูปการบินไทย เพื่อฟื้นฟูผลประกอบการของบริษัทฯ โดยดำเนินการยกเลิกเส้นทางบินที่ขาดทุนเป็นมาตรการเร่งด่วนอันดับแรกเพื่อหยุดการขาดทุน (Stop Bleeding) ควบคู่กับการปรับเวลา หรือ แบบเครื่องบินให้เหมาะสมกับสภาพตลาดของแต่ละจุดบิน รวมทั้งพัฒนาตลาด โดยเน้นการปรับความถี่ของเที่ยวบินในจุดบินที่มีศักยภาพ สร้างความแข็งแกร่งของเครือข่ายเส้นทางบินรอบๆ ประเทศไทย โดยเพิ่มการใช้ประโยชน์จากความร่วมมือกับสายการบินพันธมิตร เพื่อทดแทนเที่ยวบินที่ขาดทุนและขยายเครือข่ายเส้นทางบินให้ครอบคลุมลูกค้าได้ทุกกลุ่มเป้าหมาย เพิ่มความคล่องตัวในการปรับแผนตารางการบินให้สอดคล้องกับสถานะความต้องการในแต่ละฤดูกาล รวมทั้งตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงความต้องการของการเดินทางและสถานะการแข่งขัน รวมถึงเตรียมการเชื่อมโยงเครือข่ายเพื่อรองรับการเปิดเสรีภายใต้กรอบประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) อีกด้วย

ในปี 2558 บริษัทฯ ยังคงความร่วมมือกับสายการบินนกแอร์ในเส้นทางบินรอง โดยบริษัทฯ มีเที่ยวบินรหัสร่วม (Code Share Flight) กับสายการบินนกแอร์ในเส้นทางไปกลับ ดอนเมือง-ร้อยเอ็ด ส่งผลให้บริษัทฯ สามารถจัดส่งผู้โดยสารจากต่างประเทศเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยได้อย่างต่อเนื่อง และครอบคลุมเมืองในภูมิภาคอย่างทั่วถึง ในส่วนของสายการบินไทยสมายล์ ทำการบินภายในประเทศ รวม 9 เมือง ไปยัง อุดรธานี อุบลราชธานี ขอนแก่น เชียงใหม่ เชียงราย ภูเก็ต หาดใหญ่ สุราษฎร์ธานี และนราธิวาส เส้นทางภายในประเทศข้ามภาค คือ เชียงใหม่-ภูเก็ต ดอนเมือง-เชียงใหม่ ดอนเมือง-ภูเก็ต และดอนเมือง-ขอนแก่น และทำการบินไปต่างประเทศในเส้นทางไปกลับ รวม 3 เมือง ได้แก่ กรุงเทพฯ-มาเก๊า กรุงเทพฯ-มณฑลเฉิงเต๋อ กรุงเทพฯ-ย่างกุ้ง

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 2558 บริษัทฯ และสายการบินไทยสมายล์มีเครือข่ายเส้นทางบินให้บริการครอบคลุม 74 จุดบิน ใน 30 ประเทศทั่วโลก โดยเป็น 11 จุดบินภายในประเทศ (ไม่รวมกรุงเทพมหานคร)

เส้นทางบินภายในประเทศ

บริษัทฯ ได้พัฒนาเที่ยวบินภายในประเทศ โดยให้ความสำคัญกับจุดบินหลัก ขณะที่จุดบินรองและจุดบินย่อยบางจุด บริษัทฯ ได้ร่วมมือกับสายการบินพันธมิตร เพื่อรักษาส่วนแบ่งการตลาด

ในปี 2558 บริษัทฯ ทำการบินจากกรุงเทพฯ ด้วยความถี่ 448 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ดังนี้ ภาคเหนือ ได้แก่ เชียงใหม่ ภาคใต้ ได้แก่ ภูเก็ต กระบี่ และเกาะสมุย โดยมีการเสริมผลิตภัณฑ์และให้บริการโดยสายการบินไทยสมายล์ในเส้นทางหลัก เช่น กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ กรุงเทพฯ-ภูเก็ต และทำการบินทดแทนการบินไทยในเส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงราย กรุงเทพฯ-สุราษฎร์ธานี กรุงเทพฯ-หาดใหญ่ กรุงเทพฯ-ขอนแก่น กรุงเทพฯ-อุดรธานี กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี เชียงใหม่-ภูเก็ต และเพิ่มเส้นทางบินใหม่ในเส้นทาง กรุงเทพฯ-นราธิวาส

ข้อมูลเส้นทางบินภายในประเทศ

	ปี 2558	ปี 2557	ปี 2556
รายได้จากการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านบาท) ⁽¹⁾	11,074.5	11,328.4	14,335.7
ร้อยละของรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารรวม (%)	9.0	9.4	10.5
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPKs) (ล้านคน-กม.) ⁽²⁾	3,684.4	3,226.9	3,606.2
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASKs) (ล้านที่นั่ง-กม.) ⁽²⁾	5,213.2	4,694.7	4,759.3
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (%)	70.7	68.7	75.8
จำนวนจุดหมายปลายทางที่ให้บริการตามตารางการบิน (ตารางการบินในภาคฤดูหนาว / ฤดูร้อน) ⁽³⁾	11/11	10/10	10/10
จำนวนของเที่ยวบินแบบประจำ (เที่ยวบินต่อสัปดาห์) (ตารางการบินในภาคฤดูหนาว / ฤดูร้อน) ⁽³⁾	448/413	314/371	355/310

หมายเหตุ:

- (1) รวมรายได้จากเที่ยวบินแบบประจำ รายได้ค่าน้ำหนักส่วนเกิน รายได้สุทธิจากการแลกเปลี่ยนการรับขนส่งผู้โดยสารสุทธิจากเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอื่นและขาย โดยบริษัทฯ ตามความตกลงเที่ยวบินร่วม และรายได้จากการขายที่นั่งโดยสารบนเที่ยวบินของสายการบินอื่น ซึ่งไม่ได้เป็นเที่ยวบินร่วมแต่ไม่รวมรายได้จากเที่ยวบินซึ่งไม่ได้อยู่ในตารางการบิน และไม่รวมรายได้ค่าธรรมเนียมขดเชยค่าน้ำมันและเงินค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสาร
- (2) ไม่รวมเที่ยวบินซึ่งไม่ได้อยู่ในตารางการบิน และเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอื่นและขายโดยบริษัทฯ แต่รวมเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยบริษัทฯ และขายโดยสายการบินอื่น
- (3) ไม่รวมกรุงเทพมหานคร ตารางการบินในภาคฤดูหนาวเริ่มตั้งแต่วันที่อาทิตย์สุดท้ายของเดือนตุลาคมไปจนถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนมีนาคมและตารางการบินในภาคฤดูร้อนเริ่มตั้งแต่วันที่อาทิตย์สุดท้ายของเดือนมีนาคมไปจนถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนตุลาคมของทุกปี

เส้นทางบินระหว่างประเทศ

บริษัทฯ ทำการบินเส้นทางระหว่างประเทศทั้งสิ้น 632 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ โดยแบ่งเป็น 2 เส้นทางหลัก ได้แก่ เส้นทางภูมิภาคเอเชีย 506 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง 47 จุดบิน ใน 19 ประเทศ และเส้นทางข้ามทวีป 126 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง 16 จุดบิน ใน 11 ประเทศ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

เส้นทางภูมิภาคเอเชีย

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

ข้อมูลเส้นทางภูมิภาคเอเชีย

	ปี 2558	ปี 2557	ปี 2556
รายได้จากการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านบาท) ⁽¹⁾	66,909.6	60,343.2	66,985.9
ร้อยละของรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารรวม (%)	54.6	49.9	49.2
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPKs)(ล้านคน-กม.) ⁽²⁾	28,675.2	25,340.3	27,954.5
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASKs)(ล้านที่นั่ง-กม.) ⁽²⁾	38,465.4	36,573.7	37,599.1
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (%)	74.5	69.3	74.3
จำนวนจุดหมายปลายทางที่ให้บริการตามตารางการบิน (ตารางการบินในภาคฤดูหนาว / ฤดูร้อน) ⁽³⁾	47/47	46/47	49/46
จำนวนของเที่ยวบินแบบประจำ (เที่ยวบินต่อสัปดาห์) (ตารางการบินในภาคฤดูหนาว / ฤดูร้อน) ⁽³⁾	506/497	453/507	502/480

หมายเหตุ:

- (1) รวมรายได้จากเที่ยวบินแบบประจำ รายได้ค่าน้ำหนักส่วนเกิน รายได้สุทธิจากการแลกเปลี่ยนการรับขนส่งผู้โดยสารสุทธิจากเที่ยวบินที่ดำเนินการ โดยสายการบินอื่นและขายโดยบริษัทฯ ตามความตกลงเที่ยวบินร่วม และรายได้จากการขายที่นั่งโดยสารบนเที่ยวบินของสายการบินอื่นซึ่งไม่ได้เป็นเที่ยวบินร่วม แต่ไม่รวมรายได้จากเที่ยวบินซึ่งไม่ได้อยู่ในตารางการบิน และไม่รวมรายได้ค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและเงินค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสาร
- (2) ไม่รวมเที่ยวบินซึ่งไม่ได้อยู่ในตารางการบิน และเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอื่นและขายโดยบริษัทฯ แต่รวมเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยบริษัทฯ และขายโดยสายการบินอื่น
- (3) ไม่รวมกรุงเทพมหานครตารางการบินในภาคฤดูหนาวเริ่มตั้งแต่วันที่อาทิตย์สุดท้ายของเดือนตุลาคมไปจนถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนมีนาคม และตารางการบินในภาคฤดูร้อนเริ่มตั้งแต่วันที่อาทิตย์สุดท้ายของเดือนมีนาคมไปจนถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนตุลาคมของทุกปี

เส้นทางสายเหนือ

เป็นเส้นทางที่มีปริมาณผู้โดยสารหนาแน่น ทำกำไรสูงให้บริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง โดยบริษัทฯ มีจุดบินไปยัง 19 จุดบิน ใน 5 ประเทศ ด้วยความถี่ 238 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ได้แก่ ฮองกง โตเกียว (นาริตะและฮาเนดะ) โอซากา นาโกยา ฟูกูโอกะ ซัปโปโร ไทเป โซล มะนิลา ปักกิ่ง ปูซาน เชียงไฮ้ กวางโจว คุนหมิง เซี่ยเหมิน เจิ้งตู ฉางชา และฉงชิ่ง

สำหรับจุดบินของสายการบินไทยสมายล์ ได้แก่ มาเก๊า

เส้นทางสายใต้

เป็นเส้นทางที่มีการแข่งขันสูงจากการที่สายการบินต้นทุนต่ำทำการบินด้วยความถี่สูงหลายสายการบิน บริษัทฯ มีจุดบินให้บริการ 5 จุดบิน ใน 3 ประเทศ ได้แก่ สิงคโปร์ กัวลาลัมเปอร์ ปีนัง เดนปาซาร์ และจาการ์ตา ด้วยความถี่ 70 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

เส้นทางสายตะวันตก

เส้นทางนี้มีปริมาณผู้โดยสารหนาแน่นสูง มีการเจริญเติบโตที่ดี โดยเฉพาะตลาดหลัก ได้แก่ อินเดีย ในขณะที่เดียวกันการแข่งขันทวีความรุนแรงมากขึ้น เนื่องจากสายการบินจากอินเดียมีการพัฒนาอย่างรวดเร็ว และมุ่งเข้าสู่ประเทศไทย เช่นเดียวกัน บริษัทฯ มีจุดบินให้บริการ 15 จุดบิน ใน 6 ประเทศ ด้วยความถี่ 126 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ได้แก่ เดลี มุมไบ กัลกัตตา ไฮเดอราบาด บังคาลอร์ ธากา โคลัมโบ การูมาณฑุ ย่างกุ้ง เจนไน การากี อิสลามาบัต ลากฮอร์ พุททศยา และพาราณสี

สำหรับจุดบินของสายการบินไทยสมายล์ ได้แก่ มัณฑะเลย์ ย่างกุ้ง

เส้นทางสายตะวันออกกลาง

สายการบินตะวันออกกลางมีความเข้มแข็งด้านเงินทุน ซึ่งเอื้อต่อการขยายฝูงบินและเส้นทางบินได้อย่างรวดเร็ว ส่งผลให้เส้นทางสายตะวันออกกลางเป็นเส้นทางที่มีการแข่งขันสูง

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

เส้นทางสายอินโดจีน

เป็นเส้นทางที่เป็นจุดแข็งของเครือข่ายเส้นทางบินภูมิภาค เนื่องจากมีการเจริญเติบโตที่ดี และมีศักยภาพในการทำกำไรสูง ขณะเดียวกันมีการแข่งขันจากสายการบินต้นทุนต่ำเพิ่มขึ้น รวมถึงสายการบินต่างๆ ทำการบินตรงจากตะวันออกกลางและยุโรปเพิ่มมากขึ้น

บริษัทฯ มีจุดบินให้บริการ 5 จุดบิน ใน 3 ประเทศ ด้วยความถี่ 62 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ได้แก่ เวียงจันทน์ หลวงพระบาง พนมเปญ ฮานอย และโฮจิมินห์

เส้นทางข้ามทวีป
เส้นทางอเมริกาเหนือ

สำหรับเส้นทางสายนี้เป็นตลาดที่มีขนาดใหญ่ และมีการแข่งขันสูงมาก การให้บริการเส้นทางบินขึ้นอยู่กับ การเชื่อมโยงกับเครือข่ายภายในสหรัฐอเมริกาและแคนาดา

บริษัทฯ ทำการบินจากกรุงเทพฯ ไปลอสแอนเจลิส จำนวน 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ และยกเลิกการทำการบินตั้งแต่ 25 ตุลาคม 2558 เป็นต้นไป

บริษัทฯ ได้ร่วมมือกับพันธมิตรการบินสตาร์อัลไลแอนซ์ (Star Alliance) ทำเที่ยวบินรหัสร่วมไปยังจุดบินอื่นๆ อาทิ เส้นทางข้ามแปซิฟิก บริษัทฯ ได้ทำเที่ยวบินรหัสร่วมกับบอลลินิปปอนแอร์เวย์ในเส้นทางจากญี่ปุ่นเข้าอเมริกาเหนือ คือ เส้นทางโตเกียว ไปยัง ลอสแอนเจลิส ชิคาโก นิวยอร์ก ซานฟรานซิสโก วอชิงตัน ดี.ซี. ซีแอตเทิล และแซนโฮเซ สำหรับ เส้นทางข้ามแอตแลนติก บริษัทฯ ได้ทำการบินรหัสร่วมกับสายการบินลูฟท์ฮันซา โดยมีแฟรงค์เฟิร์ตเป็นศูนย์กลางไปยัง นิวยอร์ก แอตแลนตา ไมอามี ชิคาโก ดัลลัส และวอชิงตัน ดี.ซี. รวมทั้งหมด 10 จุดบินในสหรัฐอเมริกา

ข้อมูลเส้นทางอเมริกาเหนือ

	ปี 2558	ปี 2557	ปี 2556
รายได้จากการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านบาท) ⁽¹⁾	1,515.5	1,736.8	2,187.2
ร้อยละของรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารรวม (%)	1.2	1.4	1.6
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPKs) (ล้านคน-กม.) ⁽²⁾	971.1	1,143.9	1,370.0
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASKs) (ล้านที่นั่ง-กม.) ⁽²⁾	1,392.9	1,694.4	1,937.3
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (%)	69.7	67.5	70.7
จำนวนจุดหมายปลายทางที่ให้บริการตามตารางการบิน (ตารางการบินในภาคฤดูหนาว / ฤดูร้อน) ⁽³⁾	-/1	1/1	1/1
จำนวนของเที่ยวบินแบบประจำ (เที่ยวบินต่อสัปดาห์) (ตารางการบินในภาคฤดูหนาว / ฤดูร้อน) ⁽³⁾	-/4	4/4	4/4

หมายเหตุ:

- (1) รวมรายได้จากเที่ยวบินแบบประจำ รายได้ค่าน้ำหนักส่วนเกิน รายได้สุทธิจากการแลกเปลี่ยนการรับขนส่งผู้โดยสารสุทธิจากเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอื่นและขายโดยบริษัทฯ ตามความตกลงเที่ยวบินร่วม และรายได้จากการขายที่นั่งโดยสารบนเที่ยวบินของสายการบินอื่นซึ่งไม่ได้เป็นเที่ยวบินร่วม แต่ไม่รวมรายได้จากเที่ยวบินซึ่งไม่ได้อยู่ในตารางการบินและไม่รวมรายได้ค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและเงินค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสาร
- (2) ไม่รวมเที่ยวบินซึ่งไม่ได้อยู่ในตารางการบินและเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอื่นและขายโดยบริษัทฯ แต่รวมเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยบริษัทฯ และขายโดยสายการบินอื่น
- (3) ไม่รวมกรุงเทพมหานครตารางการบินในภาคฤดูหนาวเริ่มตั้งแต่วันที่อาทิตย์สุดท้ายของเดือนตุลาคมไปจนถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนมีนาคมและตารางการบินในภาคฤดูร้อนเริ่มตั้งแต่วันที่อาทิตย์สุดท้ายของเดือนมีนาคมไปจนถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนตุลาคมของทุกปี

เส้นทางยุโรป

บริษัทฯ มีบริการเที่ยวบินไปยัง 11 จุดบินใน 9 ประเทศของภูมิภาคยุโรป ได้แก่ ลอนดอน แฟรงค์เฟิร์ต ปารีส โรม โคเปนเฮเกน สตอกโฮล์ม ซูริก มิวนิค บรัสเซลส์ มิลาน และออสโล ด้วยความถี่รวม 84 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

สำหรับตลาดที่บริษัทฯ ไม่ได้เปิดทำการบินโดยตรง ทั้งในยุโรปและสหราชอาณาจักร บริษัทฯ ได้ทำความร่วมมือกับสายการบินพันธมิตรในการให้บริการเส้นทางบินโดยใช้เที่ยวบินรหัสร่วม (Code Sharing) ซึ่งครอบคลุม 45 จุดบิน ใน 16 ประเทศ

ข้อมูลเส้นทางยุโรป

	ปี 2558	ปี 2557	ปี 2556
รายได้จากการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านบาท) ⁽¹⁾	29,834.3	33,279.9	35,036.2
ร้อยละของรายได้การขนส่งผู้โดยสารรวม (%)	24.4	27.5	25.7
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPKs) (ล้านคน-กม.) ⁽²⁾	20,182.5	20,192.2	21,585.6
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASKs) (ล้านที่นั่ง-กม.) ⁽²⁾	28,187.2	28,993.2	28,964.6
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (%)	71.6	69.6	74.5
จำนวนจุดหมายปลายทางที่ให้บริการตามตารางการบิน (ตารางการบินในภาคฤดูหนาว / ฤดูร้อน) ⁽³⁾	11/11	13/13	13/13
จำนวนของเที่ยวบินแบบประจำ (เที่ยวบินต่อสัปดาห์) (ตารางการบินในภาคฤดูหนาว / ฤดูร้อน) ⁽³⁾	84/65	93/83	93/85

หมายเหตุ:

- (1) รวมรายได้จากเที่ยวบินแบบประจำ รายได้ค่าน้ำหนักส่วนเกิน รายได้สุทธิจากการแลกเปลี่ยนการรับขนส่งผู้โดยสาร สุทธิจากเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอื่นและขายโดยบริษัทฯ ตามความตกลงเที่ยวบินร่วม และรายได้จากการขายที่นั่งโดยสารบนเที่ยวบินของสายการบินอื่นซึ่งไม่ได้เป็นเที่ยวบินร่วมแต่ไม่รวมรายได้จากเที่ยวบินซึ่งไม่ได้อยู่ในตารางการบินและไม่รวมรายได้ค่าธรรมเนียมขดเชยค่าน้ำมันและเงินค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสาร
- (2) ไม่รวมเที่ยวบินซึ่งไม่ได้อยู่ในตารางการบินและเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอื่นและขายโดยบริษัทฯ แต่รวมเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยบริษัทฯ และขายโดยสายการบินอื่น
- (3) ไม่รวมกรุงเทพมหานคร ตารางการบินในภาคฤดูหนาวเริ่มตั้งแต่วันที่อาทิตย์สุดท้ายของเดือนตุลาคมไปจนถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนมีนาคม และตารางการบินในภาคฤดูร้อนเริ่มตั้งแต่วันที่อาทิตย์สุดท้ายของเดือนมีนาคมไปจนถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนตุลาคมของทุกปี

เส้นทางออสเตรเลียและนิวซีแลนด์

ในภาคพื้นออสเตรเลีย บริษัทฯ ให้บริการ 5 จุดบินใน 2 ประเทศ ได้แก่ ซิดนีย์ เมลเบิร์น บริสเบน เพิร์ธ ในออสเตรเลีย และโอ๊คแลนด์ ในนิวซีแลนด์ ด้วยความถี่รวม 42 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้จัดเที่ยวบินรหัสร่วม (Code Sharing) กับสายการบินแอร์นิวซีแลนด์ ซึ่งเป็นสายการบินพันธมิตร โดยการเชื่อมโยงเครือข่ายการบินของบริษัทฯ เข้ากับเที่ยวบินระหว่างเมืองท่องเที่ยวต่างๆ รวม 2 จุดบิน ใน 1 ประเทศ รวมเส้นทาง ฮองกง-โอ๊คแลนด์

ข้อมูลเส้นทางออสเตรเลียและนิวซีแลนด์

	ปี 2558	ปี 2557	ปี 2556
รายได้จากการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านบาท) ⁽¹⁾	13,153.3	13,682.7	16,940.5
ร้อยละของรายได้การขนส่งผู้โดยสารรวม (%)	10.7	11.3	12.4
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPKs) (ล้านคน-กม.) ⁽²⁾	7,157.9	6,698.5	8,192.5
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASKs) (ล้านที่นั่ง-กม.) ⁽²⁾	9,879.1	9,983.0	11,208.3
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (%)	72.5	67.1	73.1
จำนวนจุดหมายปลายทางที่ให้บริการตามตารางการบิน (ตารางการบินในภาคฤดูหนาว / ฤดูร้อน) ⁽³⁾	5/5	5/5	5/5
จำนวนของเที่ยวบินแบบประจำ (เที่ยวบินต่อสัปดาห์) (ตารางการบินในภาคฤดูหนาว / ฤดูร้อน) ⁽³⁾	42/42	40/38	43/47

หมายเหตุ:

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

เส้นทางแอฟริกา

บริษัทฯ ทำการบินจากกรุงเทพฯ ไปโจฮันเนสเบิร์ก สาธารณรัฐแอฟริกาใต้ จำนวน 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ และยกเลิกการทำการบินตั้งแต่ 15 มกราคม 2558 เป็นต้นไป

ข้อมูลเส้นทางแอฟริกา

	ปี 2558	ปี 2557	ปี 2556
รายได้จากการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านบาท) ⁽¹⁾	35.5	589.3	781.1
ร้อยละของรายได้การขนส่งผู้โดยสารรวม (%)	-	0.5	0.6
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPKs)(ล้านคน-กม.) ⁽²⁾	23.3	471.7	619.7
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASKs) (ล้านที่นั่ง-กม.) ⁽²⁾	31.5	823.8	907.8
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (%)	73.9	57.3	68.3
จำนวนจุดหมายปลายทางที่ให้บริการตามตารางการบิน (ตารางการบินในภาคฤดูหนาว / ฤดูร้อน) ⁽³⁾	-	1/1	1/1
จำนวนของเที่ยวบินแบบประจำ (เที่ยวบินต่อสัปดาห์) (ตารางการบินในภาคฤดูหนาว / ฤดูร้อน) ⁽³⁾	-	3/3	3/4

หมายเหตุ :

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

ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้หยุดทำการบินเที่ยวบินจากกรุงเทพฯ ไปโจฮันเนสเบิร์ก สาธารณรัฐแอฟริกาใต้ ในวันที่ 15 มกราคม 2558

2.1.3 การบริการลูกค้า

ในปี 2558 บริษัทฯ ยังคงมุ่งมั่นพัฒนาปรับปรุงคุณภาพผลิตภัณฑ์และการบริการในทุกจุดสัมผัสอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ลูกค้าในแต่ละกลุ่มเป้าหมายได้สัมผัสประสบการณ์การบินที่โดดเด่นงดงามผสมผสานเอกลักษณ์ของความเป็นไทย เริ่มตั้งแต่การบริการก่อนเที่ยวบิน (Pre-flight Services) การบริการบนเที่ยวบิน (In-flight Services) ไปจนถึงการให้บริการหลังเที่ยวบิน (Post-flight Services) โดยมีแผนการดำเนินงาน แนวคิดและภาพลักษณ์ที่ชัดเจนภายใต้นโยบายการบริการจากใจ (Service from the Heart) ซึ่งพนักงานการบินไทยทุกคนยึดมั่นมาตลอด 5 ทศวรรษของการให้บริการ ด้วยตระหนักดีว่าคุณภาพของการบริการลูกค้าเป็นปัจจัยหลักสู่ความสำเร็จของภารกิจการบินให้บริการการขนส่ง และขับเคลื่อนให้บริษัทฯ สามารถแข่งขันกับสายการบินคู่แข่งได้อย่างยั่งยืน

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

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

ด้านการบริการก่อนเที่ยวบิน

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

ด้านการบริการบนเครื่องบิน

บริษัทฯ มุ่งเน้นการพัฒนาบริการของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน รวมถึงอาหารและเครื่องดื่มที่ให้บริการในหลากหลายรูปแบบ อาทิ อาหารยอดนิยมของแต่ละท้องถิ่น อาหารไทย เครื่องดื่มสมุนไพรร และเมนูพิเศษในช่วงเทศกาล

สำหรับการพัฒนาผลิตภัณฑ์ต่างๆ อาทิ ที่นั่ง และอุปกรณ์ระบบสาระบันเทิง บริษัทฯ ได้ดำเนินการออกแบบตกแต่งภายในห้องโดยสาร รวมถึงผลิตภัณฑ์บนเครื่องบิน (Service Items) ของเครื่องบินใหม่ ได้แก่ เครื่องบินแบบ โบอิง 777-300ER โบอิง 787-8 และเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 ตามแนวคิดไทยร่วมสมัย (Thai Contemporary) ซึ่งในปี 2558 บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER เพิ่มอีก 3 ลำ (ลำสุดท้ายมีกำหนดรับมอบในเดือนกันยายน) รวมเป็น 14 ลำ และรับมอบเครื่องบินแบบโบอิง 787-8 เพิ่มอีก 2 ลำ (ลำสุดท้ายรับมอบในเดือนสิงหาคม) รวมเป็น 6 ลำ ส่วนเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 มีกำหนดรับมอบลำแรกในปี 2559

อุปกรณ์และบริการ

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

1) การปรับปรุงรูปแบบและคุณภาพของที่นั่งโดยสารและระบบสาระบันเทิง

วัตถุประสงค์หลักของการปรับปรุงอุปกรณ์ในเครื่องบินของบริษัทฯ คือ การปรับปรุงอุปกรณ์ในเครื่องบินทุกลำที่เป็นแบบเดียวกัน ให้มีที่นั่งโดยสารและระบบสาระบันเทิงลักษณะเดียวกันในแต่ละชั้นโดยสาร

1.1) การปรับปรุงรูปแบบและคุณภาพของที่นั่งโดยสาร

บริษัทฯ อยู่ในระหว่างการดำเนินการปรับปรุงที่นั่งโดยสารบนเครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 จำนวน 3 ลำ ให้มีความทันสมัยและสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น โดยคาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี 2560

1.2) การพัฒนาทางด้านระบบสาระบันเทิง

บริษัทฯ ได้ปรับปรุงระบบสาระบันเทิงทั้งด้านภาพและเสียงบนเครื่องบินในเส้นทางระหว่างประเทศทุกลำ เพื่อให้มีคุณภาพสูง ทันสมัยและได้มาตรฐานเดียวกันทั้งหมด โดยจะมีจอภาพส่วนตัวในทุกชั้นโดยสาร ระบบเพลงและภาพยนตร์ที่สามารถเลือกชมได้ตามความต้องการ และมีรายการบันเทิงให้ผู้โดยสารเลือกอย่างหลากหลาย รวมทั้งเกมส์ ข้อมูล และภาพเส้นทางบิน นอกจากนี้ยังพัฒนาและปรับปรุงซอฟต์แวร์ (Software) รองรับจำนวนเนื้อหา (Content) ที่เพิ่มขึ้น อาทิ e-Menu และ e-Shopping เป็นต้น

2) การติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกสำหรับธุรกิจและการสื่อสาร

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

2.1.4 การปฏิบัติการบิน ความปลอดภัย ความมั่นคงและมาตรฐานการบิน

ความปลอดภัยในการปฏิบัติการบินเป็นหัวใจของธุรกิจการบิน ตลอดระยะเวลากว่า 5 ทศวรรษ บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะสร้างความปลอดภัยสูงสุดในการเดินทางของผู้โดยสาร โดยเน้นที่การปฏิบัติการบินตามมาตรฐานความปลอดภัยของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย: กพท. (The Civil Aviation Authority of Thailand: CAAT) องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) หน่วยงานควบคุมความปลอดภัยด้านการบินของยุโรป (European Aviation Safety Agency: EASA) ด้วยการนำมาตรฐานของ European Aviation Safety Agency (EASA) ซึ่งเป็นที่ยอมรับจากองค์การการบินทั่วโลกเป็นต้นแบบ และผ่านการตรวจประเมินความปลอดภัยด้านการปฏิบัติการบินของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association: IATA)

โดยในปี 2558 บริษัทฯ ได้เน้นการรักษามาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติ (International Standards and Recommended Practices: SARPs) ของ ICAO ที่กำหนดให้สายการบินต้องจัดให้มีระบบบริหารความปลอดภัย (Safety Management System: SMS) และระบบกำกับกิจกรรมด้านการบิน (Compliance Management System: CMS) เพื่อดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ยิ่งไปกว่านั้น บริษัทฯ ได้เริ่มโครงการมาตรฐานเหนือระดับ (Safety Beyond Compliance) ในปี 2558 ด้วยการนำมาตรฐานของ European Aviation Safety Agency (EASA) ซึ่งเป็นที่ยอมรับจากองค์การการบินทั่วโลกเป็นต้นแบบ เพื่อพัฒนามาตรฐานความปลอดภัยไปยังระดับสูงสุด (Best in Class) โดยสร้างวัฒนธรรมองค์กรในการรักษามาตรฐาน (Compliance Culture) และวัฒนธรรมความปลอดภัย (Safety Culture) ตลอดจนพัฒนาขีดความสามารถการบริหารคุณภาพและการบริหารความปลอดภัย (Safety and Quality Management) และการตรวจวัดความปลอดภัย (Safety Performance Indicator) ด้วยการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการบริหารจัดการ (Information Technology Solution System) ด้วยเหตุนี้ ทำให้บริษัทฯ ได้รับใบอนุญาต Third Country Operators (TCO) จาก EASA โดยความเห็นชอบของ EU Air Safety Committee (ASC) ด้วยใบอนุญาตนี้ บริษัทฯ สามารถปฏิบัติการบินเข้ายุโรป ตั้งแต่วันที่ 15 ธันวาคม 2558 เป็นต้นไป ควบคู่กับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Air Operator Certificate : AOC) ของประเทศไทย

บริษัทฯ ได้พัฒนาคู่มือความปลอดภัยและคุณภาพ (THAI Safety and Quality Manual: TSQM) เป็นคู่มือระบบบริหารแบบบูรณาการ (Thai Integrated Management Manual: TIMM) ที่ครอบคลุมทั้งสายปฏิบัติการและหน่วยธุรกิจทั้งหมด ให้เป็นแบบบูรณาการและเป็นปัจจุบันตลอดเวลา

บริษัทฯ ได้พัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านการบินให้มีความรู้ความสามารถตามมาตรฐานสากล รวมทั้งให้มีจิตสำนึกสูงสุดด้านความปลอดภัย มุ่งเน้นการสรรหาบุคลากรการบินที่มีคุณภาพระดับสากล โดยกำหนดให้มีการตรวจสอบความพร้อมทั้งด้านร่างกาย จิตใจ ความรู้ (Knowledge) ทักษะ (Skill) และพฤติกรรม (Behavior) นักบินของบริษัท จะต้องผ่านการทดสอบและประเมินความถนัด ในการเป็นนักบินพาณิชย์ (Aptitude Test) จาก Scandinavian Institute of Aviation Psychology (SIAP) ประเทศสวีเดนซึ่งเป็นสถาบันที่มีชื่อเสียงและได้รับการยอมรับด้านการคัดเลือกนักบินให้กับสายการบินชั้นนำของโลก การสอบจิตวิทยาการบิน (Aviation Psychology Test) จากสถาบันเวชศาสตร์การบินกองทัพอากาศรวมทั้งจะต้องผ่านการทดสอบความสามารถด้านทักษะการบิน (Ride Check) และการใช้ภาษาอังกฤษตามมาตรฐานสากล (English ICAO Proficiency) นอกจากนี้ยังมุ่งเน้นการฝึกอบรมทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติแก่พนักงานต้อนรับเรื่องระบบความปลอดภัยและการบริการเพื่อให้มีความรู้ความชำนาญแบบมืออาชีพ มีทัศนคติและใจรักต่องานบริการ ควบคู่ไปกับการตระหนักเรื่องความปลอดภัยอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ

ในปี 2558 บริษัทฯ ได้จัดให้มีการอบรมหลักสูตร Enhanced Safety Management System ให้กับบุคลากรการบินและพนักงานในส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้มั่นใจว่าบุคลากรการบินของบริษัทฯ มีความพร้อมในการปฏิบัติการบินอย่างปลอดภัยและเป็นไปตามข้อกำหนดของ ICAO และบริษัทฯ ได้นำระบบการเรียนรู้ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (E-Learning) และการนำแนวทางจัดการความรู้ (Knowledge Management) มาประยุกต์ใช้เพื่อส่งเสริมให้เกิดการแลกเปลี่ยนความรู้ในกลุ่มผู้ปฏิบัติงาน อันจะนำไปสู่ประสิทธิภาพสูงสุดในการให้บริการแก่ผู้โดยสารด้วย

บริษัทฯ ตระหนักดีว่าการดูแลสุขภาพอนามัยและความปลอดภัยของพนักงาน รวมถึงการป้องกันอันตรายและส่งเสริมสุขภาพอนามัย เป็นสิ่งสำคัญยิ่งที่ต้องดำเนินการควบคู่ไปกับการดำเนินธุรกิจ บริษัทฯ จึงมีนโยบายในการดำเนินงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานบนพื้นฐานของมนุษยธรรม โดยถือประโยชน์ของพนักงานเป็นหลัก และได้ดำเนินการอย่างครบวงจร คือการส่งเสริมสุขภาพอนามัย การเฝ้าระวังและตรวจสอบเพื่อความปลอดภัย การป้องกันและควบคุมอุบัติเหตุและสภาพแวดล้อมที่เป็นอันตรายในการทำงาน การเฝ้าระวังสุขภาพและป้องกันโรคจากการทำงาน การปฐมพยาบาล และการฟื้นฟูสมรรถภาพหลังการบาดเจ็บ

บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานข้อกำหนดด้านความมั่นคงการบิน (Aviation Security) ขององค์กรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศอย่างเคร่งครัด ได้แก่ ICAO, CAAT, หน่วยงานด้านความมั่นคงในการเดินทางของประเทศสหรัฐอเมริกา (Transportation Security Administration, Department of Homeland Security: TSA) หน่วยงานด้านความมั่นคงในการเดินทางของประเทศออสเตรเลีย (Office of Transport Security: OTS) กฎข้อบังคับของสหภาพยุโรป (European Union Regulations: EU Regulations), German Civil Aviation Authority (LBA) และระบบการตรวจสอบความปลอดภัยของ IATA (IATA Operational Safety Audit: IOSA) รวมถึงกฎเกณฑ์ ข้อบังคับ ข้อกำหนดของทุกประเทศที่บริษัทฯ ทำการบิน อีกทั้งบริษัทฯ มีระบบการบริหารจัดการด้านความมั่นคงการบิน (Security Management System: SeMS) ที่มีประสิทธิภาพ สอดคล้องกันอย่างทั่วถึงทั้งองค์กร เพื่อให้การปฏิบัติงานด้านความมั่นคงการบินอยู่ในระดับที่สูงกว่ามาตรฐานสากล

นอกจากนี้บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานการจัดการเหตุฉุกเฉินและภาวะวิกฤติ (Emergency & Crisis Response) อย่างเข้มงวด ยึดหลักกฎหมาย ข้อบังคับระหว่างประเทศ และนำมาประยุกต์ใช้ในการบริหารจัดการของหน่วยงานภายใน และสถานีการบินของบริษัทฯ เพื่อให้สอดคล้องกับกฎเกณฑ์ที่มีการเปลี่ยนแปลง พร้อมรับมือกับเหตุฉุกเฉินที่อาจเกิดขึ้น โดยมีศูนย์ปฏิบัติการภาวะวิกฤติ (Crisis Management & Operations Center: CMOC) ของบริษัทฯ ได้ทำหน้าที่เฝ้าระวังเหตุที่อาจเป็น

ภัยคุกคามต่อการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ ตลอด 24 ชม. อีกทั้งมีศูนย์ปฏิบัติการของชุดให้ความช่วยเหลือด้านมนุษยธรรมแก่ผู้ประสบภัย (Family Assistance & Support Team : FAST center) สำหรับเที่ยวบินของบริษัทฯ และสายการบินพันธมิตร

ด้วยมาตรฐานด้านความปลอดภัย ความมั่นคง และมาตรฐานการบินที่มีประสิทธิภาพ ทำให้บริษัทฯ สามารถบริหารจัดการและรับมือกับเหตุการณ์ต่างๆ ในปี 2558 ได้อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น การบริหารจัดการกรณีการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส MERS ในภูมิภาคตะวันออกกลางและประเทศเกาหลีใต้ในช่วงต้นปี 2558 ซึ่งมีผู้ติดเชื้อและเสียชีวิตจำนวนมาก ส่งผลกระทบต่อการเดินทางทางอากาศ บริษัทฯ เป็นสายการบินแรกๆ ที่ออกมาตรการป้องกันการระบาดของไวรัส MERS และปฏิบัติตามข้อบังคับ คำแนะนำขององค์การอนามัยโลก และกระทรวงสาธารณสุขอย่างเคร่งครัด จนสามารถสร้างความมั่นใจในมาตรฐานความปลอดภัยของการบินไทยที่สูงกว่ามาตรฐานสากล และการบริหารจัดการในกรณี วิกฤติแผ่นดินไหวที่เนปาลเมื่อเดือนเมษายนถึงพฤษภาคม 2558 ซึ่งการบินไทยให้การสนับสนุนแก่ภาครัฐในการเดินทางของเจ้าหน้าที่ที่มกุฎยคณะต่างๆ และการขนส่งอุปกรณ์สิ่งของกู้ภัยบรรเทาทุกข์จากทั่วโลกจำนวนมาก การบริหารจัดการในกรณีเกิดภัยพิบัติภูเขาไฟระเบิดในประเทศอินโดนีเซียหลายครั้งในช่วงกลางปี 2558 การบริหารจัดการในกรณีที่เกิดเหตุการณ์ระเบิดที่ราชประสงค์ในเดือนสิงหาคม 2558 ซึ่งการบินไทยได้ให้ความช่วยเหลือแก่ผู้โดยสารที่ประสบเหตุรวมถึงการเดินทางของญาติมิตรของผู้ประสบเหตุเป็นอย่างดี อีกทั้งบริษัทฯ ได้ทำแผนบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ(Business Continuity Management Plan) เพื่อเตรียมพร้อมรับวิกฤติการณ์ต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้น เช่น กรณีไม่สามารถใช้สนามบินสุวรรณภูมิได้ตามปกติ กรณีถูกระงับเส้นทางการบิน เป็นต้น เพื่อให้มั่นใจได้ว่าการบินไทยจะสามารถดำรงธุรกิจได้อย่างต่อเนื่องในทุกสถานการณ์

ในภาพรวมของการปฏิบัติการบิน บริษัทฯ ได้มุ่งเน้นในเรื่องของมาตรฐานด้านความปลอดภัยในระดับสูงสุด และคุณภาพการให้บริการบนเครื่องบินที่ดีเลิศ โดยการนำเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัยและมีมาตรฐานด้านความปลอดภัยที่เป็นที่ยอมรับในระดับสากล มาประยุกต์ใช้กับเอกลักษณ์การให้บริการด้วยเสน่ห์ไทย บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะรักษา คุณภาพ ความปลอดภัย ความมั่นคง และมาตรฐานการบินให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล อีกทั้งการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ ข้อบังคับและกฎหมายที่เกี่ยวข้องนั้น เป็นปัจจัยหลักในการดำเนินธุรกิจที่บริษัทฯ ให้ความสำคัญเป็นอันดับแรกมาโดยตลอด และบริษัทฯ จะได้ดำเนินนโยบายเชิงรุกในการดำเนินงานด้านความปลอดภัย ความมั่นคง และมาตรฐานการบิน อย่างต่อเนื่องด้วย

รายละเอียดของมาตรฐานสากลที่ฝ่ายต่าง ๆ และหน่วยธุรกิจของบริษัทฯ ได้รับ มีดังนี้

ใบรับรองมาตรฐานสากล	ฝ่ายหรือหน่วยธุรกิจ	วันหมดอายุ
TCO Third Country Operator (TCO) มาตรฐานด้านความปลอดภัยการบินได้รับอนุญาต ให้ทำการบินสู่ประเทศต่างๆ ในสหภาพยุโรป จาก EASA (European Aviation Safety Agency)	ได้รับการรับรองภาพรวมทั้งบริษัทฯ	ใช้ควบคู่กับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ AOC (Air Operator Certificate)
IOSA IATA Operational Safety Audit มาตรฐานการตรวจประเมินความปลอดภัยด้านการ ปฏิบัติการจากสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ	ได้รับการรับรองภาพรวมทั้งบริษัทฯ	26 พฤษภาคม 2559
ISO 9001: 2008 ระบบบริหารงานคุณภาพ	ฝ่ายบริหารทั่วไป ฝ่ายช่าง ฝ่ายการพาณิชย์สินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ ฝ่ายบริการอุปโภคภาคพื้น (สุวรรณภูมิ เชียงใหม่ ภูเก็ต กระบี่) ฝ่ายบริการลูกค้าภาคพื้น (สุวรรณภูมิ เชียงใหม่ ภูเก็ต กระบี่) ฝ่ายครัวการบิน	6 ตุลาคม 2561 27 พฤษภาคม 2559 30 มิถุนายน 2560 15 ธันวาคม 2560 15 ธันวาคม 2560 8 มีนาคม 2560
ISO 14001: 2004 ระบบจัดการสิ่งแวดล้อม	ฝ่ายบริหารทั่วไป (สำนักงานใหญ่ สำนักงานหลักสี่ สำนักงานหลานหลวง ศูนย์ปฏิบัติการที่สนามบินสุวรรณภูมิ กิจกรรมบริการลูกค้าภาคพื้นที่สนามบินสุวรรณภูมิ) ฝ่ายช่าง ฝ่ายครัวการบิน	23 เมษายน 2559 9 มิถุนายน 2559 1 กันยายน 2561
ISO 50001: 2011 ระบบจัดการด้านพลังงาน	ฝ่ายบริหารทั่วไป (สำนักงานใหญ่ สำนักงานหลักสี่ สำนักงานหลานหลวง ศูนย์ปฏิบัติการที่สนามบินสุวรรณภูมิ กิจกรรมบริการลูกค้าภาคพื้นที่สนามบินสุวรรณภูมิ)	20 มิถุนายน 2559
OHSAS 18001: 2007 มาตรฐานระบบการจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัย	ฝ่ายครัวการบิน	3 สิงหาคม 2560

ใบรับรองมาตรฐานสากล	ฝ่ายหรือหน่วยธุรกิจ	วันหมดอายุ
HALAL มาตรฐานฮาลาล	ฝ่ายครัวการบิน	31 ธันวาคม 2558
HAL-Q มาตรฐานฮาลาล	ฝ่ายครัวการบิน	27 เมษายน 2560
HACCP Hazard Analysis and Critical Control Points ระบบการวิเคราะห์อันตรายและจุดวิกฤติที่ต้องควบคุมในการผลิตอาหาร	ฝ่ายครัวการบิน	8 มีนาคม 2560
GMP Good Manufacturing Practice ระบบการจัดการสุขลักษณะที่ดีในสถานประกอบการ	ฝ่ายครัวการบิน	8 มีนาคม 2560
FAR 145 Federal Aviation Regulations 145 Federal Aviation Administration (FAA) Repair Station หน่วยซ่อมองค์การบริหารการบินแห่งประเทศสหรัฐอเมริกา	ฝ่ายช่าง	31 ตุลาคม 2559
RSC 13 Department of Civil Aviation, Thailand Repair Station 145 หน่วยซ่อมกรมการบินพลเรือน ประเทศไทย	ฝ่ายช่าง (สนามบินดอนเมือง) (สนามบินสุวรรณภูมิ)	31 ตุลาคม 2560 25 กันยายน 2561
RSC 13 The Civil Aviation Authority of Thailand Repair Station 145 หน่วยซ่อมสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	ฝ่ายช่าง (สนามบินอู่ตะเภา)	30 ตุลาคม 2561
EASA Part-145 European Aviation Safety Agency - Approved Maintenance Organization หน่วยซ่อมองค์การความร่วมมือด้านการบินในกลุ่มสหภาพยุโรป	ฝ่ายช่าง	23 มิถุนายน 2559

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 และตามประเภทของเครื่องบิน และได้รับอนุมัติสิทธิบัตรส่งเสริมการลงทุนรวมทั้งสิ้น 25 สิทธิบัตร สำหรับเครื่องบินจำนวน 75 ลำ

ต่อมาบริษัทฯ ได้ยื่นขอโอนกิจการ (สิทธิการใช้เครื่องบินในการดำเนินงานบางส่วน) และได้รับอนุมัติให้โอนกิจการบางส่วนให้แก่บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ตามบัตรส่งเสริมการลงทุนจำนวน 6 สิทธิบัตร สำหรับเครื่องบินแอร์บัส A320 จำนวน 20 ลำ และ BOI มีประกาศยกเลิกบัตรส่งเสริมการลงทุนของบริษัทฯ จำนวน 6 สิทธิบัตร ดังกล่าว เมื่อวันที่ 24 กันยายน 2557 ส่งผลให้ ณ สิ้นปี 2558 บริษัทฯ คงเหลือสิทธิบัตรการส่งเสริมการลงทุน รวมทั้งสิ้น 19 สิทธิบัตร สำหรับเครื่องบินจำนวน 55 ลำ ที่มีกำหนดรับมอบตั้งแต่ปี 2552 ถึงปี 2561 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	2576 (2) / 2555	B777-300ER	Operating Lease	2
7	2577 (2) / 2555	A380-800	Financial Lease	3
8	1220 (2) / 2556	A330-300	Financial Lease	2
9	1221 (2) / 2556	A380-800	Financial Lease	3
10	1590 (2) / 2556	B777-300ER	Operating Lease	6
11	2357 (2) / 2556	B777-300ER	Financial Lease	3
12	2358 (2) / 2556	B787-8	Operating Lease	4
13	2360 (2) / 2556	B777-300ER	Financial Lease	3
14	2362 (2) / 2556	B787-8	Operating Lease	2
15	2363 (2) / 2556	A350-900	Operating Lease	2
16	2364 (2) / 2556	A350-900	Financial Lease	2
17	2365 (2) / 2556	A350-900	Operating Lease	6
18	2366 (2) / 2556	B787-9	Operating Lease	2
19	2367 (2) / 2556	A350-900	Financial Lease	2

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

บริษัทฯ ได้ยื่นขอใช้สิทธิประโยชน์ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลจากผลประกอบการปี 2553 ถึงสิ้นสุดเดือนมิถุนายน 2558 และได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลแล้วเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 2,204.60 ล้านบาท

2.2 การตลาดและการแข่งขัน

2.2.1 นโยบายและลักษณะตลาด

ในปี 2558 บริษัทฯ ได้ดำเนินตามแผนธุรกิจ 5 ปี (2557-2561) มีการปรับแผนกลยุทธ์ตามลักษณะตลาด ซึ่งแบ่งออกเป็น 4 กลุ่ม ดังนี้

กลุ่มตลาดที่บริษัทฯ เป็นผู้นำตลาด เช่น ตลาดกลุ่มประเทศสแกนดิเนเวีย จีน และญี่ปุ่น เป็นต้น บริษัทฯ มุ่งเน้นในการดำรงความเป็นผู้นำตลาดปรับกลยุทธ์เพื่อรักษาส่วนแบ่งตลาดและผลกำไรในการดำเนินงานเป็นหลักโดยการเพิ่มเที่ยวบิน และเปลี่ยนแปลงเครื่องบินที่มีอุปกรณ์ทันสมัย เพื่อป้องกันการสูญเสียลูกค้าให้แก่สายการบินอื่น

กลุ่มตลาดที่มีการแข่งขันสูง เช่น ตลาดสิงคโปร์ ฮองกง และ กลุ่มประเทศในอาเซียน บริษัทฯ มุ่งเน้นการปรับปรุงความสามารถในการแข่งขัน เพื่อรักษาส่วนแบ่งตลาด โดยเพิ่มความร่วมมือกับสายการบินพันธมิตร เพื่อเพิ่มผู้โดยสารเชื่อมต่อที่สนามบินสุวรรณภูมิ รวมทั้งใช้สายการบินไทยสมายล์ในการรักษาส่วนแบ่งตลาดในเส้นทางภูมิภาคระยะสั้น

กลุ่มตลาดที่คู่แข่งมีความเข้มแข็ง เช่น ตลาดรัสเซีย และสหรัฐอเมริกาบริบทเอมิเรตส์ บริษัทฯ มุ่งเน้นการแผ่ระวางปริมาณการขนส่งและผลกำไรขาดทุนอย่างต่อเนื่อง เพื่อปรับกลยุทธ์ให้เหมาะสมกับสภาพการณ์ โดยใช้เครื่องบินที่เหมาะสมกับความต้องการของตลาด และมีความคล่องตัวในการปรับเปลี่ยนเที่ยวบินโดยต้องมีการติดตามผลการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องและรวดเร็ว

กลุ่มตลาดใหม่ที่มีศักยภาพที่การบินไทยยังมิได้เปิดบริการ ได้แก่ (1) เมืองรองในตลาดอินเดีย เช่น โคชิ อัมริสสา (2) เมืองรองในตลาดจีน เช่น หังโจว เซินเจิ้น และฉัวเถา (3) ตลาดใหม่ อาทิ ตลาดในยุโรปตะวันออก เช่น เวียดนาม และ (4) เขตพื้นที่ใหม่ๆ เช่น อิหร่าน ตุรกี อิสราเอล

โดยในการเข้าตลาดเหล่านี้บริษัทฯ จะศึกษาสภาพตลาด สภาพการแข่งขัน เส้นทางบิน เพื่อใช้เป็นส่วนหนึ่งในการกำหนดกลยุทธ์ด้านเส้นทางบิน เครือข่ายการบิน และฝูงบิน

นโยบายการตลาดและลักษณะตลาดของสายการบินไทยสมายล์

เนื่องจากสายการบินไทยสมายล์ได้กำหนดตำแหน่งทางการตลาดของสายการบินเป็นสายการบินแบบเต็มคุณภาพ (Full Service (Light-Premium) Airlines) ที่มุ่งเน้นในการพัฒนาคุณภาพและมาตรฐานการให้บริการที่เยี่ยมยอด ควบคู่ไปกับการควบคุมค่าของราคาบัตรโดยสารที่กำหนดไว้ให้ครอบคลุมทุกบริการที่สายการบินจัดหาเพื่อให้ลูกค้าเดินทางอย่างไร้ข้อกังวลตั้งแต่เริ่มต้นการเดินทางจนถึงจุดหมายปลายทาง โดยคำนึงถึงความปลอดภัยและความตรงต่อเวลา มีรูปแบบของผลิตภัณฑ์และการให้บริการที่เหมาะสมกับความต้องการของลูกค้าที่ต้องการเดินทางในระยะใกล้ "Trendy-Friendly-Worthy"

ยังคงเป็นแบรนด์คาแรกเตอร์ของไทยสมายล์ อันสอดคล้องกับวิถีชีวิตของคนรุ่นใหม่ที่มีความทันสมัยและให้ความสำคัญกับการเลือกสินค้าและบริการ บวกกับ มาตรฐานการให้บริการแบบใหม่ล่าสุด “3S: SMART – SABAI – SMILE” เพื่อให้ นอกจากจะแข่งขันกับสายการบินที่อยู่ระดับเดียวกันแล้ว ยังคงมุ่งเน้นในการเพิ่มยอดขายเส้นทางบินภายในประเทศ เส้นทางบินภายในภูมิภาค รวมไปถึงเพิ่มส่วนแบ่งทางการตลาดให้มากขึ้น เพื่อเตรียมพร้อมสำหรับการเปิดเสรีการค้า ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ซึ่งจะเริ่มในปลายเดือนธันวาคม 2558

จากปัจจัยดังกล่าวที่ประเทศไทยกำลังจะก้าวสู่การเป็นหนึ่งในสมาชิกลำดับต้นๆ ของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และจากการขยายตัวอย่างรวดเร็วของสายการบินต้นทุนต่ำทั้งในประเทศและในภูมิภาคเอเชีย สายการบินไทยสมายล์จึง กำหนดยุทธศาสตร์ในการสร้างความแตกต่างอย่างมีเอกลักษณ์ในตราสินค้า (Brand Differentiation) ดังที่กล่าวมาในข้างต้น และยังคงมุ่งมั่นในการแข่งขันโดยมีการกำหนดแนวทางในการดำเนินกลยุทธ์และกลุ่มเป้าหมายดังนี้

ลูกค้ากลุ่มเป้าหมาย ประมาณร้อยละ 30 จะเป็นผู้โดยสารที่เดินทางเชื่อมต่อกับผู้โดยสารของบริษัทฯ ในขณะที่ ร้อยละ 70 จะเป็นผู้โดยสารที่เดินทางแบบจุดบินต่อจุดบิน (Point to Point) ในเส้นทางบินของสายการบินไทยสมายล์อย่างเดียว ภายใต้มาตรฐานการบริการเช่นเดียวกับของการบินไทย

ลักษณะของกลุ่มเป้าหมาย

กลุ่มเป้าหมายแรก นอกจากจะเน้นกลุ่มคนในช่วงอายุประมาณ 30-40 ปี ยังสะท้อนมาจากภาพลักษณ์ของตราสินค้าที่แสดงถึงความสมบูรณ์แบบ (Smart) โดยการให้บริการเที่ยวบินที่ตรงเวลา การมีเคาน์เตอร์สำรองบัตรโดยสารและ เซ็คอินที่มีประสิทธิภาพ ผ่านการให้บริการโดยพนักงานที่มีความสมบูรณ์แบบ (Smart) เช่นกัน

กลุ่มเป้าหมายในลักษณะที่สอง จะสะท้อนมาจากภาพลักษณ์ของตราสินค้าที่แสดงถึงความสะดวกสบาย (Sabai) โดยการมอบความเชื่อมั่นในด้านความปลอดภัยให้ผู้โดยสารรู้สึกตั้งแต่เคาน์เตอร์เซ็คอิน และให้บริการอาหารและเครื่องดื่ม แก่ผู้โดยสารบนเครื่องโดยลูกเรือ ซึ่งจะทำให้ผู้โดยสารได้รับความสะดวกสบายตลอดเที่ยวบิน

กลุ่มเป้าหมายในลักษณะที่สาม จะสะท้อนมาจากภาพลักษณ์ของตราสินค้าที่แสดงถึงความต้องการการดูแลพิเศษ เฉพาะตัว (Smile) โดยมีลูกเรือคอยดูแลความต้องการพิเศษของผู้โดยสารกลุ่มนี้ จนต้องยิ้มออกมาด้วยความสุข สุดท้ายนี้ยัง มุ่งเน้นไปยังลูกค้าองค์กร (Corporate) ลูกค้าการท่องเที่ยวเพื่อการประชุม (MICE) เพื่อเพิ่มขยายฐานของกลุ่มเป้าหมาย

การจัดจำหน่าย นอกจากสายการบินไทยสมายล์มีช่องทางการจัดจำหน่ายตรง การจัดจำหน่ายผ่านตัวแทนการจัดจำหน่าย และการจัดจำหน่ายร่วมกับบริษัทฯ แล้ว สายการบินไทยสมายล์ ยังได้เพิ่มช่องทางการสำรองบัตรโดยสารและ จ่ายเงินผ่านธุรกิจพันธมิตรอื่น เช่น จุดบริการของบริษัทที่เคาน์เตอร์เซอร์วิส เพื่อเพิ่มความสะดวกสบายในการชำระเงิน รวมไปถึงแอปพลิเคชันบนโทรศัพท์มือถือ เสริมด้วยการจำหน่ายผ่านศูนย์ลูกค้าสัมพันธ์ (Call Center) และยังมี การจัดจำหน่าย ในงานประชาสัมพันธ์ร่วมกับพันธมิตรรายอื่นๆ ด้วย

การสื่อสารการตลาด นอกจากสายการบินไทยสมายล์จะสื่อสารการตลาดโดยตรงกับลูกค้าเป้าหมายด้วยการ สื่อสารผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Social Network) ควบคู่กับช่องทางการสื่อสารการตลาดแบบบูรณาการแล้ว ยังมุ่งเน้นการทำ ประชาสัมพันธ์ การจัดกิจกรรมส่งเสริมการตลาด และโปรโมชั่น รวมไปถึงกิจกรรมเพื่อสังคมและสิ่งแวดล้อม (Corporate Social Responsibility) สายการบินไทยสมายล์ยังมีนโยบายทางการสื่อสารการตลาดเพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวแบบวิถีไทย (Discover Thainess) อีกด้วย

การดำเนินการตลาดและการส่งเสริมการขาย สายการบินไทยสมายล์กระตุ้นให้เกิดการเดินทางและการ ท่องเที่ยว ผ่านพันธมิตรองค์กรใหญ่ๆ เช่น การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ภายใต้โครงการ “ถอดหม้อประเทศไทย” “เขาเล่าว่า 12 เมืองต้องห้ามพลาด” “พลัส วันธรรมดาน่าเที่ยว” รวมถึงบริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน) หรือ ดอนเมืองโทลเวย์ และอุทยานหลวงราชพฤกษ์ เป็นต้น

ในแง่การส่งเสริมการขาย สายการบินไทยสมายล์ได้ดำเนินการด้านส่งเสริมการขายและการตลาดอย่างต่อเนื่อง เพื่อเสริมความสามารถในการแข่งขันกิจกรรมดังกล่าว ได้แก่ การมอบส่วนลดผ่านไทยสมายล์บอร์ดดิ้งพาส เมื่อรับประทาน อาหารข้อปั้งและท่องเที่ยว ผ่านพันธมิตรที่มีชื่อเสียงต่างๆ

2.2.2 แผนบริหารรายได้และพัฒนาช่องทางทางการจัดจำหน่าย

แผนบริหารรายได้

เพื่อรักษาและเพิ่มคุณภาพรายได้ในสภาวะเศรษฐกิจโลกถดถอย การเมืองไม่ปกติ ความผันผวนของตลาด การแข่งขันที่รุนแรง รวมทั้งการตรวจสอบมาตรฐานความปลอดภัยด้านการบิน ขององค์กรตรวจสอบต่างๆ บริษัทฯ จึงมีแผนงาน มุ่งเน้นการขายและเพิ่มรายได้โดย

- ปรับปรุงผลิตภัณฑ์และบริการโดยการบริหารฝูงบินแนวใหม่ด้วยการใช้เครื่องบินให้เกิดประโยชน์สูงสุดใน เส้นทางหลักด้วยการใช้เครื่องบินรุ่นใหม่ที่ดีกว่า ปรับกำลังการผลิตในบางตลาด และเพิ่มการใช้เครื่องบิน ให้มากขึ้น
- เพิ่มการขายแบบเครือข่าย (Network Sales) โดยแสวงหาลูกค้าใหม่ๆ ในเส้นทางรอบๆ เส้นทางหลัก โดยการจัดทำความตกลงร่วมกับสายการบินคู่ค้า ดังที่ปรากฏในรายการส่งเสริมการขายจุดบินใหม่ๆ ของ บริษัทในทวีปยุโรป
- เสริมสร้างรายได้จากการขายผ่านบริการอิเล็กทรอนิกส์ (e-Service) โดยพัฒนาระบบที่สามารถอำนวยความสะดวกสนองต่อความต้องการของผู้โดยสารสำหรับตลาดภายในประเทศและต่างประเทศ

การหารายได้เสริม

เพื่อเพิ่มความประทับใจให้กับลูกค้าของการบินไทยตามความต้องการในการใช้บริการที่แตกต่างกันในระหว่าง การเดินทาง (Customer Experience Management) ซึ่งการบินไทยได้จัดทำบริการเสริมในรูปแบบการข้อปั้งออนไลน์ บน เว็บไซต์ เช่น การอัพเกรด บริการรถเช่า โรงแรม การชื้อน้ำหนักสัมภาระเพิ่ม ฯลฯ ทั้งนี้ ลูกค้าจะได้รับความสะดวกในการ ชื้อบริการเสริมต่างๆ ที่มีคุณภาพ มีความคุ้มค่าที่การบินไทยทำการคัดสรรมาแล้ว และนำเสนอเป็นทางเลือกตามรสนิยม และความต้องการของผู้โดยสารตามเส้นทางและวัตถุประสงค์ของการเดินทาง ซึ่งบริการเสริมดังกล่าวจะให้ผู้โดยสารของ การบินไทยได้รับประสบการณ์ที่ดีตลอดการเดินทาง และแชร์ประสบการณ์การเดินทางผ่านสื่อสังคมออนไลน์ กับเพื่อนๆ เพื่อจูงใจให้มาใช้บริการของการบินไทยต่อไป

กลุ่มลูกค้าและการพัฒนาช่องทางจัดจำหน่าย

ในการดำเนินธุรกิจ บริษัทฯ ให้บริการขนส่งผู้โดยสารเป็นหลัก โดยทำการขนส่งเชื่อมโยงเมืองหลักของประเทศ ไทย ไปยังเมืองต่างๆ ทั่วโลกทั้งในรูปแบบเที่ยวบินประจำ และเที่ยวบินเช่าเหมาลำ ในเส้นทางบินระหว่างประเทศและ ภายในประเทศ โดยวางตำแหน่งทางการตลาด (Marketing Positioning) เป็นสายการบินชั้นเยี่ยมระดับโลก (**Premium Service Airline**) ให้บริการในลักษณะครบวงจร (Full Service) มาโดยตลอด บริษัทฯ ยังคงดูแลลูกค้าในทุกกลุ่ม (Segment) เป็นอย่างดี โดยเน้นการตอบสนองแต่ละกลุ่ม และการพัฒนาช่องทางจัดจำหน่าย ให้ตรงกับความต้องการและ ความคาดหวังอย่างแท้จริง กลุ่มลูกค้าแบ่งออกเป็น

- ลูกค้าพรีเมียม ประกอบด้วยลูกค้าชั้นหนึ่ง ชั้นธุรกิจ สมาชิกพลตินัม สมาชิกบัตรทอง
- ลูกค้าภาคราชการ (Government)
- ลูกค้ากลุ่มองค์กร (Corporates) และลูกค้านักธุรกิจ / ธุรกิจขนาดย่อม (SME: Small and Medium Enterprise)
- ลูกค้ากลุ่มท่องเที่ยว (Leisure)

- นักเรียน และลูกค้ากลุ่มเยี่ยมเพื่อนและญาติ (VFR: Visiting Friends and Relatives)
- ลูกค้านิยมกีฬา และกิจกรรมพิเศษ (Special Interest and Life-Style)
- ลูกค้ากลุ่มประชุมสัมมนา นิทรรศการการค้า การท่องเที่ยวที่ได้รับเป็นรางวัล (MICE)
- ลูกค้ากลุ่มอื่นๆ

ทั้งนี้ บริษัทฯ พร้อมบริการลูกค้าทุกกลุ่ม (All Segments Product Offering) โดยใช้กลยุทธ์ทั้งในเชิงบริหารรายได้ (Revenue Management) ควบคู่กับการบริหารราคาขาย (Pricing) ที่แตกต่างกันไปในแต่ละกลุ่มลูกค้าที่มีความต้องการของแต่ละกลุ่มไม่เหมือนกัน

การขายแบบเครือข่าย (Network) และกลุ่มพันธมิตรการบินสตาร์อัลไลแอนซ์ (Star Alliance)

โดยบริษัทฯ มีเป้าหมายในการเพิ่มเที่ยวบินที่บินตรงเข้าประเทศไทยให้มากขึ้น เน้นความถี่ของเที่ยวบินในจุดบินที่มีศักยภาพ ควบคู่กับการเปิดจุดบินใหม่อย่างระมัดระวัง มีเป้าหมายในการขยายเส้นทางบินเพื่อให้ครอบคลุมจุดบินมากที่สุดผ่านเครือข่ายพันธมิตรการบินสตาร์อัลไลแอนซ์ (Star Alliance) ทั้งแบบการบินตรงในลักษณะจุดบินต่อจุดบิน (Point-to-Point) และเชื่อมต่อในลักษณะต่อเลยไปยังอีกจุดบินหนึ่ง (Beyond Point) ครอบคลุมระหว่างจุดบินทุกจุดที่บริษัทฯ ให้บริการเอง และการที่บริษัทฯ เป็นส่วนหนึ่งของพันธมิตรการบินที่ใหญ่และมีความเข้มแข็งที่สุด คือ สตาร์อัลไลแอนซ์ ทำให้บริษัทฯ สามารถให้บริการในเส้นทางอื่นเพิ่มเติมโดยเชื่อมต่อกับเส้นทางต่างๆ ของเครือข่ายพันธมิตรการบินสตาร์อัลไลแอนซ์ ซึ่งมีสมาชิกทั้งหมด 28 สายการบินให้บริการมากกว่า 18,500 เที่ยวบินต่อวัน ไปยัง 1,330 จุดบินทั่วโลก

การบริการขายผ่านช่องทางจัดจำหน่ายยุคใหม่

นอกจากคุณภาพและราคาของสินค้าแล้ว การบริการลูกค้าถือว่าเป็นหัวใจในการดำเนินธุรกิจ บริษัทฯ ได้กำหนดขั้นตอนการให้บริการและทำข้อตกลงระดับบริการครบวงจร (Service Level Agreement: SLA) กับทุกจุดบริการหลัก ตั้งแต่การสำรองที่นั่ง จนเสร็จสิ้นการเดินทางที่จุดหมายปลายทาง รวมทั้งตรวจประเมินทุกจุดบริการเหล่านั้นอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้แน่ใจว่าลูกค้าได้รับความพึงพอใจสูงสุดจากการใช้บริการและผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพตลอดการเดินทาง มีการตรวจติดตามคุณภาพการบริการให้เป็นไปตามคู่มือการปฏิบัติงาน (Service Operation Procedure) ด้วยการสุ่มตรวจการปฏิบัติงานแบบไม่แจ้ง (Mystery Shopping) รวมถึงการประเมินความพึงพอใจเปรียบเทียบผลิตภัณฑ์และการบริการจากหน่วยงานภายนอก (Third Party Survey)

THAI Contact Center (TCC)

THAI Contact Center (TCC) ศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์เป็นด่านแรกของจุดบริการหลักที่ลูกค้าจะตัดสินใจใช้บริการ บริษัทฯ เล็งเห็นความสำคัญในการให้บริการในส่วนนี้เป็นอย่างมาก โดยมีข้อตกลงระดับการให้บริการ (Service Level Agreement: SLA) คือ ต้องให้บริการตอบรับสายลูกค้าร้อยละ 80 ของปริมาณสายภายในเวลา 20 วินาที และมีอัตราละทิ้งสายไม่เกินกว่าร้อยละ 10 โดยมีบริษัทที่มีความเชี่ยวชาญด้านนี้รับการว่าจ้างมาให้บริการภายใต้การดูแลของหน่วยงาน TCC ตามมาตรฐานที่กำหนด เพื่อเพิ่มความพึงพอใจสูงสุดให้แก่ลูกค้า

บริษัทฯ มีช่องทางในการตอบรับบริการลูกค้าหลายช่อง ทั้งทางโทรศัพท์ อีเมลล์ แฟกซ์ และโทรศัพท์เลขหมายพิเศษ สำหรับลูกค้ากลุ่มต่างๆ ทั้งลูกค้ากลุ่มพรีเมียม ลูกค้าภาคราชการ และลูกค้ากลุ่มองค์กร

Digital Commerce

การบินไทยมุ่งเน้นการพัฒนาการให้บริการออนไลน์อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ลูกค้าสามารถใช้งานเว็บไซต์ ของการบินไทยได้ง่ายและทันสมัยอยู่ตลอดเวลาจากทุก ๆ อุปกรณ์ ทั้งนี้เน้นความง่ายในการค้นหาเที่ยวบินและเส้นทางเครือข่ายที่การบินไทยเชื่อมต่อกับสายการบินพันธมิตร และเพิ่มความเป็น One Stop Service ง่ายในการตัดสินใจที่คุ้มค่า และ

สามารถซื้อบริการเสริมพิเศษต่างๆ เช่น ประกันการเดินทาง บริการรถเช่า โรงแรม ทัวร์เอื้องหลวง และสามารถปรับเปลี่ยนเที่ยวบินได้บนช่องทางออนไลน์ นอกจากนี้ยังเพิ่มวิธีการชำระเงินในรูปแบบต่างๆ เพื่อเพิ่มความสะดวกสูงสุดกับลูกค้า

กิจกรรมส่งเสริมการตลาดและส่งเสริมการขาย

บริษัทฯ ได้ดำเนินการด้านส่งเสริมการขายและการตลาดทั้งในและต่างประเทศอย่างต่อเนื่อง เพื่อรักษาส่วนแบ่งตลาด เสริมความสามารถในการแข่งขัน และสร้างรายได้ให้มากที่สุดที่สุดในสภาวะตลาดที่ได้รับผลกระทบจากปัจจัยผันผวนภายนอก ทั้งด้านเศรษฐกิจ การเมือง และการแข่งขันในตลาด รวมถึงกิจกรรมส่งเสริมการขายและการตลาดโดยโปรแกรมสะสมไมล์ (Royal Orchid Plus: ROP) และรายการแพ็คเกจท่องเที่ยว (รอยัล ออร์คิด ฮอลิเดย์: เอื้องหลวง) ที่หลากหลาย ซึ่งคัดสรรแล้วสำหรับนักท่องเที่ยวโดยสายการบินไทย เป็นการให้บริการเชื่อมต่อจากการโดยสารเครื่องบิน ในการให้บริการที่พักและการท่องเที่ยวแก่ผู้โดยสารของการบินไทย

รอยัล ออร์คิด ฮอลิเดย์ มีการขายผ่านทั้งสำนักงานขายและตัวแทนจำหน่ายของการบินไทย มีการพัฒนาระบบเพื่อให้รองรับการขายผ่านอินเทอร์เน็ต มีการพัฒนารายการทัวร์ให้เหมาะสมกับความต้องการแต่ละตลาด การส่งเสริมการขายผ่านสื่อโฆษณา ประชาสัมพันธ์ การจัด Event และการเข้าร่วมงานแสดงสินค้าต่างๆ รวมทั้งการจัดรายการส่งเสริมการขายช่วงนอกฤดูกาลท่องเที่ยว นโยบายเหล่านี้เป็นทั้งการส่งเสริมการขายและการประชาสัมพันธ์รายการทัวร์ รอยัล ออร์คิด ฮอลิเดย์ และทัวร์เอื้องหลวง ให้เป็นที่รู้จักของลูกค้ามากขึ้น และยังเป็นการสนับสนุนนโยบายรัฐบาลในการส่งเสริมประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ด้วย

ช่องทางการจัดจำหน่ายของสายการบินไทยสมายล์

แม้ว่าสายการบินไทยสมายล์ได้แยกระบบการจัดจำหน่ายและบริการลูกค้า (Distribution and Passenger Service System: DPS) ออกจากบริษัทฯ ตั้งแต่เดือนตุลาคม 2557 เป็นต้นมา สายการบินไทยสมายล์ได้ดำเนินการจัดจำหน่ายผ่านระบบของสายการบินไทยสมายล์เอง แต่เพื่อให้การบริการผู้โดยสารที่เดินทางต่อเนื่องในเส้นทางของบริษัทฯ สายการบินไทยสมายล์จึงยังคงมีการจัดจำหน่ายร่วมกับบริษัทฯ ผ่านสัญญาเที่ยวบินรหัสร่วม (Code Share Agreement)

สายการบินไทยสมายล์มุ่งเน้นการควบคุมและบริหารจัดการต้นทุนให้มีประสิทธิภาพ โดยรักษาระดับต้นทุนคงที่ (Fixed Cost) ให้ต่ำ เน้นการดำเนินงานเฉพาะกิจกรรมหลักที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับธุรกิจ ได้แก่ การปฏิบัติการบิน การควบคุมมาตรฐานความปลอดภัย การกำหนดรูปแบบและมาตรฐานการให้บริการลูกค้า การให้บริการลูกค้าบนเครื่องบิน การบริหารภาพลักษณ์ตราสินค้าและการสื่อสารการตลาด การกำหนดราคาและการบริหารรายได้ โดยสายการบินไทยสมายล์จัดจำหน่ายผ่านระบบจัดจำหน่ายตรงและผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ เป็นหลัก สำหรับกิจกรรมสนับสนุนอื่นๆ ได้ใช้บริการของบริษัทฯ หรือหน่วยธุรกิจของบริษัทฯ หรือผู้ให้บริการภายนอกแล้วแต่กรณี

2.2.3 สภาวะอุตสาหกรรมการบินและการแข่งขัน

ในปี 2558 เศรษฐกิจโลกชะลอตัว โดยเติบโตร้อยละ 3.1 ต่ำกว่าปีก่อนและต่ำที่สุดในรอบ 6 ปี ปัจจัยหลักมาจากเศรษฐกิจของประเทศเศรษฐกิจเกิดใหม่และกำลังพัฒนามีแนวโน้มชะลอตัวต่อเนื่อง ขณะที่เศรษฐกิจประเทศพัฒนาแล้วมีการฟื้นตัวอย่างล่าช้าและเปราะบาง ประกอบกับความตึงเครียดทางด้านภูมิรัฐศาสตร์ยังคงมีอยู่ โดยการชะลอตัวของเศรษฐกิจจีนถือเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อ การขยายตัวของเศรษฐกิจโลก เนื่องจากจีนมีขนาดเศรษฐกิจใหญ่เป็นอันดับ 2 ของโลกและมีการค้าขายกับหลายประเทศทั่วโลก ซึ่ง การขยายตัวทางเศรษฐกิจจีนลดลงอยู่ที่ร้อยละ 6.8 ต่ำสุดในรอบ 25 ปี สำหรับสหรัฐอเมริกา มีการขยายตัวเพิ่มขึ้นเล็กน้อยที่ร้อยละ 2.6 จากการฟื้นตัวทางเศรษฐกิจด้วยอัตราการว่างงานที่ลดลงอย่างต่อเนื่องแต่ยังคงเปราะบางจากความไม่แน่นอนทางนโยบายการเงิน ในส่วนของยูโรโซนและญี่ปุ่น

เติบโตร้อยละ 1.5 และ 0.6 ตามลำดับ ด้วยเศรษฐกิจมีการฟื้นตัวอย่างช้าๆ แต่ยังคงมีความเสี่ยงจากภาวะเงินฝืดและการบริโภคภายในชะลอตัว ขณะที่รัสเซียมีเหตุขัดขวางเศรษฐกิจร้อยละ 3.8 ผลจากความขัดแย้งทางการเมืองระหว่างประเทศและภาวะราคาน้ำมันตกต่ำ สำหรับประเทศไทยมีการขยายตัวทางเศรษฐกิจต่ำสุดในกลุ่มอาเซียน แต่เติบโตจากปีก่อนที่ร้อยละ 2.5 ส่วนแนวโน้มปี 2559 IMF คาดการณ์การขยายตัวทางเศรษฐกิจโลกดีขึ้นที่ประมาณร้อยละ 3.6 โดยคาดการณ์การฟื้นตัวของเศรษฐกิจประเทศพัฒนาแล้วแข็งแกร่งขึ้นและเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศเกิดใหม่และกำลังพัฒนาปรับตัวดีขึ้นโดยเฉพาะประเทศที่มีการหดตัวทางเศรษฐกิจ อาทิ รัสเซียคาดการณ์หดตัวลดลงอยู่ที่ร้อยละ 0.6 สำหรับประเทศไทยคาดการณ์การขยายตัวเพิ่มขึ้นที่ประมาณร้อยละ 3.2 (ที่มา: รายงานสภาวะเศรษฐกิจโลกของกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) เดือนมกราคม 2559)

ในส่วนของราคาน้ำมันซึ่งถือเป็นต้นทุนหลักของสายการบินนั้น ราคาน้ำมันดิบและน้ำมันเครื่องบินเฉลี่ยปี 2558 ต่ำกว่าปี 2557 กว่าร้อยละ 40 จากภาวะเศรษฐกิจโลกชะลอตัว ส่งผลให้ความต้องการน้ำมันลดลงขณะที่ปริมาณน้ำมันดิบยังคงล้นตลาด ซึ่งสมาชิกกลุ่มโอเปกผู้ผลิตน้ำมันรายใหญ่ของโลกมีมติงดกำลังการผลิตเพื่อรักษาส่วนแบ่งทางการตลาด ประกอบกับคาดการณ์อีหร่านส่งออกน้ำมันได้เพิ่มขึ้นจากแนวโน้มที่สหรัฐอเมริกา และยุโรปยกเลิกมาตรการคว่ำบาตร อีกทั้งผู้ผลิตน้ำมันรายอื่นนอกกลุ่มโอเปกมีกำลังการผลิตเพิ่มขึ้นโดยเฉพาะสหรัฐอเมริกา ส่งผลให้ราคาน้ำมันดิบและน้ำมันเครื่องบินเฉลี่ยปี 2558 อยู่ที่ 53.68 และ 64.97 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล ตามลำดับ อย่างไรก็ตาม ราคาน้ำมันยังคงผันผวนไปตามสถานการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้น อาทิ ความไม่สงบในประเทศผู้ผลิตน้ำมัน สภาวะเศรษฐกิจ อัตราแลกเปลี่ยน และการเก็งกำไรราคาน้ำมัน เป็นต้น สายการบินจึงต้องเผชิญกับความเสี่ยงจากความไม่แน่นอนที่เกิดขึ้น ซึ่งจะส่งผลต่อการบริหารจัดการและผลประกอบการของสายการบิน สำหรับแนวโน้มปี 2559 ซีทีกรุ๊ปคาดการณ์ว่าราคาน้ำมันดิบและน้ำมันเครื่องบินจะยังคงต่ำกว่าปี 2558 โดยอยู่ในระดับต่ำกว่า 40 และ 50 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล ตามลำดับ ซึ่งแนวโน้มราคาน้ำมันที่ลดต่ำลงถือเป็นผลดีต่ออุตสาหกรรมการบินและบริษัท เนื่องจากค่าใช้จ่ายด้านน้ำมันเป็นสัดส่วนค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานที่สูงที่สุด

อย่างไรก็ดีการแข่งขันระหว่างสายการบินด้วยกันยังคงทวีความรุนแรงอย่างต่อเนื่อง ไม่ว่าจะเป็นการขยายเครือข่ายเส้นทางบิน ฝูงบิน และการแข่งขันด้านราคา ทั้งจากสายการบินภูมิภาคตะวันออกกลาง สายการบินต้นทุนต่ำ และการเพิ่มศักยภาพโดยการรวมตัวของกลุ่มสายการบินในลักษณะต่างๆ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันซึ่งส่งผลกระทบต่อตรงต่อการเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ (Landscape) ของการแข่งขันในหลายๆ ภูมิภาคในอุตสาหกรรมการบิน ดังนั้น การปรับตัวของสายการบินควบคู่กับการวางกลยุทธ์ในการบริหารจัดการอย่างชัดเจนรอบคอบ และสอดคล้องทันต่อเหตุการณ์ จึงเป็นสิ่งที่มีความสำคัญต่อการดำเนินงานเพื่อรักษาความยั่งยืนของสายการบิน

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

สภาวะการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ

สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transportation Association: IATA) ได้สรุปปริมาณการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ (RPK) ของสายการบินในแต่ละภูมิภาคของปี 2558 โดยรวมมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องร้อยละ 6.5 โดยภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมีการขยายตัวร้อยละ 8.6 ซึ่งสูงกว่าช่วงเดียวกันของปีที่ผ่านมา ในขณะที่ภูมิภาคยุโรปมีอัตราการขยายตัวร้อยละ 5.1 ซึ่งต่ำกว่าช่วงเดียวกันของปีที่ผ่านมา และคาดว่าในปี 2559 การขนส่งผู้โดยสารโดยรวมจะมีอัตราการขยายตัวร้อยละ 6.9 โดยภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกจะขยายตัวร้อยละ 8.0 ซึ่งสูงกว่าอุตสาหกรรมโดยรวม และภูมิภาคยุโรปจะขยายตัวร้อยละ 5.9 ซึ่งต่ำกว่าอุตสาหกรรมโดยรวม

สำหรับสายการบินในภูมิภาคที่มีปริมาณการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ (RPK) ขยายตัวมากที่สุด คือ ภูมิภาคตะวันออกกลาง มีการขยายตัวในปี 2558 อย่างต่อเนื่องร้อยละ 10.0 และคาดว่าในปี 2559 จะขยายตัวได้ร้อยละ 12.5 แต่หากเปรียบเทียบสัดส่วนการขนส่งผู้โดยสารจะอยู่ที่ร้อยละ 10.4 ซึ่งน้อยกว่าสัดส่วนของสายการบินภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกประมาณ 3 เท่า ซึ่งอยู่ที่ร้อยละ 33.3 ของอุตสาหกรรมโดยรวม อย่างไรก็ตามสายการบินในภูมิภาคตะวันออกกลางยังคงมีความได้เปรียบจากศักยภาพในการขยายธุรกิจ อีกทั้งมีการเข้าร่วมพันธมิตรและหุ้นส่วนทางธุรกิจกับหลายสายการบินหลัก ทำให้เพิ่มความสามารถในการให้บริการครอบคลุมไปทุกภูมิภาคของโลก

สำหรับประเทศไทยในปี 2558 ภาพรวมการท่องเที่ยวของประเทศปรับตัวดีขึ้น จากการที่สถานการณ์ทางการเมืองในประเทศคลี่คลาย มาตรการเร่งฟื้นฟูความเชื่อมั่น และมาตรการส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่องของภาครัฐ โดยในภาพรวมของจำนวนผู้โดยสารทางอากาศที่เดินทางระหว่างประเทศและในประเทศกับบริษัท (การบินไทยและไทยสมายล์) ทั้งหมดจำนวน 21 ล้านคน และจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางเข้า-ออกประเทศไทยในปี 2558 มีสายการบินที่ทำการบิน (Schedule & Non-Schedule Flight) ระหว่างประเทศรวม 120 สายการบิน ทำการขนส่งผู้โดยสารรวม 61.1 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 20.2 เมื่อเทียบกับปี 2557 โดยเป็นผู้โดยสารของบริษัท (การบินไทยและไทยสมายล์) ในปี 2558 จำนวน 14.9 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 14.6 อย่างไรก็ตาม บริษัท ยังคงเป็นผู้นำตลาดที่มีส่วนแบ่งตลาดผู้โดยสารระหว่างประเทศมากที่สุด คือ ร้อยละ 24.3 (ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))

การแข่งขันของอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศ

ธุรกิจการบินภายในประเทศปัจจุบันมีการแข่งขันที่รุนแรงมากขึ้น ทั้งจากสายการบินต้นทุนต่ำที่มีการขยายตัวในตลาดอย่างรวดเร็ว และสายการบินต้นทุนต่ำรายใหม่ que เห็นโอกาสจากการขยายตัวของอุปสงค์ในตลาดเส้นทางภายในประเทศที่มีอยู่อย่างต่อเนื่อง เป็นผลให้ในแต่ละปีตลาดสามารถเติบโตได้ในอัตราสูง โดยในปี 2558 มีปริมาณผู้โดยสารของสายการบินที่ทำการบิน (Schedule & Non-Schedule Flight) ภายในประเทศเพิ่มขึ้นเป็น 31.3 ล้านคน สูงกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 26 ทั้งนี้ สายการบินที่ทำการบินภายในประเทศมีจำนวนทั้งสิ้น 12 สายการบิน โดยบริษัท (การบินไทยและไทยสมายล์) เป็นสายการบินที่มีการขนส่งผู้โดยสารจำนวน 6.1 ล้านคน สูงกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 28.8 คิดเป็นส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 19.6 ในปี 2558

การแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินระหว่างประเทศ

สภาวะแวดล้อมและสถานการณ์ต่างๆ ในปี 2558 ยังคงเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อธุรกิจการบินและปริมาณการเดินทางของผู้โดยสารทางอากาศ อาทิ ราคาน้ำมันที่ลดลงต่ำลง ปัญหาเศรษฐกิจในภูมิภาคต่างๆ ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ความไม่สงบทางการเมืองในหลายประเทศ รวมทั้งสภาวะการแข่งขันที่รุนแรงมากขึ้นจากการขยายเครือข่ายและการเปิดเส้นทางบินใหม่ของทั้งสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ สายการบินจากตะวันออกกลาง และสายการบินต้นทุนต่ำ รวมทั้งมีการเข้าร่วมเป็นพันธมิตรทางธุรกิจในรูปแบบต่างๆ ของสายการบินมากขึ้น อย่างไรก็ตาม เมื่อสถานการณ์ความไม่สงบทางการเมืองภายในประเทศคลี่คลายลง การที่ภาครัฐดำเนินนโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจในหลายด้านและการส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ปริมาณการเดินทางเข้า-ออกประเทศไทยฟื้นตัวกลับมาเติบโต

อีกครั้ง ในปี 2558 นักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางมายังประเทศไทยมีจำนวนทั้งสิ้น 29.8 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 20.4 เมื่อเทียบกับปี 2557 ประกอบกับบริษัท เห็นว่ายังมีปัจจัยบวกที่เป็นโอกาสของตลาดประเทศไทยที่สามารถขยายตัวได้ เพราะความเป็นศูนย์กลางที่เหมาะสมในการเชื่อมต่อระหว่างเมืองในอาเซียนและภูมิภาคใกล้เคียง อีกทั้งการตื่นตัวจากการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ในปี 2558 จะเป็นแรงกระตุ้นให้มีกาขยายตัวทางเศรษฐกิจในภูมิภาคทั้งด้านการค้า และการลงทุน ซึ่งจะช่วยกระตุ้นและสร้างความเชื่อมั่นแก่ต่างชาติในการเดินทางเข้า-ออกประเทศไทยมากขึ้น

แม้ว่า องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ได้ประกาศ ปรับลดอันดับความน่าเชื่อถือด้านความปลอดภัยในการออกใบอนุญาตทำการบินของประเทศไทย คาดว่าจะส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินของไทย แต่จะกระทบต่อสายการบินที่มีขนาดเล็ก สายการบินเช่าเหมาลำและสายการบินเกิดใหม่ มากกว่า ในขณะที่บริษัท ได้รับผลกระทบเพียงเล็กน้อยเท่านั้น เนื่องจากบริษัท มีการดำเนินการด้านความปลอดภัยตรงตามมาตรฐานและอยู่ในระดับสากล ทำให้การบินไทยสามารถบินได้ปกติ แต่ก็มีความเสี่ยง ทำให้ไม่สามารถเพิ่มเที่ยวบินไปยังตลาดหลัก เช่น ญี่ปุ่นและเกาหลีใต้ ฯลฯ ประกอบกับการชะลอตัวของเศรษฐกิจประเทศจีนส่งผลกระทบต่อส่งออกของประเทศแต่ในส่วนของนักท่องเที่ยวจีนที่เดินทางมายังประเทศไทยในปี 2558 ยังคงมีอัตราเติบโตอย่างต่อเนื่องถึงร้อยละ 71.1 และเป็นตลาดที่มีนักท่องเที่ยวมายังประเทศไทยมากที่สุดเป็นอันดับที่ 1

โดยบริษัท ได้มีการติดตามประเมินสถานการณ์และปัจจัยที่เกี่ยวข้องต่างๆ เพื่อปรับกลยุทธ์ให้ทันต่อทุกเหตุการณ์และพฤติกรรมของลูกค้าที่เปลี่ยนแปลงไปในแต่ละตลาดอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งพยายามสร้างความแข็งแกร่งในการแข่งขันในด้านต่างๆ เพื่อเพิ่มศักยภาพและประสิทธิภาพในการบริการให้ดียิ่งขึ้น เพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดีและรักษาความเป็นสายการบินชั้นนำ

ภาวะอุตสาหกรรมและการแข่งขันของสายการบินไทยสมายล์

อุตสาหกรรมการบินยังคงเติบโตอย่างต่อเนื่องและเป็นอุตสาหกรรมที่มีการแข่งขันที่รุนแรงและรวดเร็ว และยังเป็นธุรกิจที่สามารถเติบโตต่อไปได้ ปัจจุบันสายการบินไทยสมายล์ทำการบินในเส้นทางบินในประเทศเป็นส่วนใหญ่ถึงร้อยละ 83.3 ของปริมาณการผลิตทั้งหมด ดังนั้นทำให้สายการบินไทยสมายล์ต้องเผชิญกับการแข่งขันด้านราคาจากสายการบินต้นทุนต่ำ ในปัจจุบันสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Airline) มีการเติบโตเพิ่มขึ้นมาก ซึ่งเห็นได้จากอัตราการเจริญเติบโตของจำนวนเที่ยวบินเข้า-ออก ของสายการบินต้นทุนต่ำ จากสนามบินดอนเมืองและสุวรรณภูมิ ในปี 2558 เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาถึงร้อยละ 32.3 นอกจากนี้จำนวนผู้โดยสารที่โดยสารกับสายการบินต้นทุนต่ำในปี 2558 เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาถึงร้อยละ 34 โดยเฉพาะเส้นทางบินภายในประเทศ มีการเติบโตของสายการบินต้นทุนต่ำค่อนข้างสูงมาก ซึ่งจากข้อมูลจำนวนเที่ยวบิน และจำนวนผู้โดยสารเข้า-ออกจากสนามบินดอนเมืองและสุวรรณภูมิ ในปี 2558 เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาถึงร้อยละ 30.8 และ 34.0 ตามลำดับ (ข้อมูลสถิติการขนส่งทางอากาศจากการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย ปี 2558)

ในขณะที่เส้นทางบินระหว่างประเทศ ได้แก่ เส้นทางไปยังประเทศเมียนมาร์ ประเทศจีน ประเทศกัมพูชา และประเทศอินเดีย สายการบินไทยสมายล์ต้องเผชิญกับการแข่งขันของสายการบิน Full Services และสายการบินต้นทุนต่ำทั้งในประเทศและต่างประเทศ อาทิ สายการบินบางกอกแอร์เวย์ สายการบินนกสกูตต์ สายการบินไทยแอร์เอเชียเอ็กซ์ สายการบินไทยเวียดเจ็ต และสายการบินจากต่างประเทศที่บินในเส้นทางเดียวกัน นอกจากนี้ยังมีสายการบินเช่าเหมาลำ (Charter Flight) ที่ทำการบินรับส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศ จากแข่งขันที่รุนแรง สายการบินไทยสมายล์จึงมีการปรับกลยุทธ์ เพื่อขยายฐานลูกค้ารวมไปถึงเพิ่มส่วนแบ่งการตลาดที่มีอยู่ในปัจจุบันให้มากขึ้น โดยการปรับปรุงคุณภาพและการบริการให้ดียิ่งขึ้น และเพิ่มช่องทางการขายและการจัดจำหน่ายให้สามารถเข้าถึงกลุ่มลูกค้าได้ง่ายขึ้น อย่างไรก็ตามสายการบินไทยสมายล์ยังถือเป็นสายการบินใหม่ในตลาด จึงมีความจำเป็นอย่างมากที่จะต้องเพิ่มการรับรู้ตราสินค้า (Brand Awareness) เพื่อให้เป็นที่รู้จัก มุ่งเน้นถึงความเด่นชัด และการบริการที่โดดเด่นแตกต่างจากสายการบินต้นทุนต่ำ ในราคาที่ผู้โดยสารสามารถเข้าถึงและซื้อได้

2.3 การจัดหาผลิตภัณฑ์หรือบริการ

2.3.1 แผนฝูงบิน

บริษัทฯ มีแผนการลงทุนหลักในระยะเวลา 4 ปี (ปี 2558-2561) คือการจัดหาเครื่องบินและอุปกรณ์การบินจำนวน 22 ลำ (ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการจัดหาเครื่องบินใหม่ที่ได้รับการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีแล้วตามแผนยุทธศาสตร์ปี 2556-2561) โดยเป็นการจัดหาเครื่องบินใหม่สำหรับรองรับการเติบโตทางธุรกิจ และทดแทนการปลดระวางเครื่องบินที่มีอายุการใช้งานนาน จำนวน 29 ลำ ทั้งนี้ เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพฝูงบิน และรักษาขีดความสามารถในการแข่งขัน มีรายละเอียดแผนฝูงบินดังนี้

เครื่องบินที่จัดหา	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560	ปี 2561	รวม 4 ปี (2558 -2561)
- B777-300ER	3				3
- A350-900		2	5	5 ⁽¹⁾	12
- B787-9			2		2
- B787-8	2				2
- A320	3				3
รวม					22

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

2.3.2 กำลังการผลิตและปริมาณการผลิตที่เกี่ยวข้องกับการบิน

		ปี 2558	ปี 2557	ปี 2556
-	จำนวนเครื่องบินที่ใช้บริการ (Number of Aircraft in Operation)	(ลำ) 95	102	103
-	จุดหมายปลายทาง (ไม่รวม กรุงเทพฯ) (Number of Destinations)	(จุดบิน) 74	77	80
-	ระยะทางบิน (Kilometers Flown)	(พันกม.) 257,597	258,602	267,696
-	จำนวนการลงของเครื่องบิน (Number of Landings)	(ครั้ง) 108,285	99,158	102,761
-	จำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบิน (Flight Hours)	(ชั่วโมง/ปี) 374,831	370,309	384,069
-	ชั่วโมงการใช้เครื่องบินโดยเฉลี่ย (Aircraft Utilization)	(ชั่วโมง/วัน) 10.9	10.4	11.2
การขนส่งผู้โดยสาร				
-	ปริมาณที่นั่ง (Available Seats Kilometer)	(ล้านที่นั่ง-กม.) 83,479	82,969	85,655
-	ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometer)	(ล้านคน-กม.) 60,893	57,194	63,479
-	อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Cabin Factor)	(ร้อยละ) 72.9	68.9	74.1
-	จำนวนผู้โดยสาร (Number of Passengers)	(พันคน) 21,249	19,096	21,510
-	รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (Passenger Yield)	(บาท/คน-กม.) 2.46	2.66	2.65

		ปี 2558	ปี 2557	ปี 2556
การขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์				
- ปริมาณการผลิตพัสดุภัณฑ์ ⁽¹⁾ (Available Dead Load Ton-Kilometer)	(ล้านตัน-กม.)	3,514	3,812	5,019
- ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Revenue Freight Ton-Kilometer)	(ล้านตัน-กม.)	2,091	2,458	2,565
- อัตราการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor)	(ร้อยละ)	59.5	64.5	51.1
- น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง (Cargo Carried)	(พันกก.)	559,283	613,915	655,570
- รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (Freight Yield)	(บาท/ตัน-กม.)	8.45	9.22	9.22
การขนส่งรวมทั้งระบบ				
- ปริมาณการผลิต (Available Ton-Kilometer)	(ล้านตัน-กม.)	11,883	12,346	12,728
- ปริมาณการขนส่ง ⁽¹⁾ (Revenue Ton-Kilometer)	(ล้านตัน-กม.)	8,249	7,717	8,388
- อัตราส่วนการบรรทุก (Load Factor)	(ร้อยละ)	69.4	62.5	65.9
- รายได้รวมทั้งระบบเฉลี่ยต่อหน่วย (System-Wide Yield)	(บาท/ตัน-กม.)	20.44	22.81	23.05

⁽¹⁾ ในปี 2558 บริษัทฯ มีการเปลี่ยนแปลงค่าสถิติการคำนวณน้ำหนักเฉลี่ยผู้โดยสารรวมสัมภาระ (Free Baggage Allowance) จาก 90 กิโลกรัมต่อคน เป็น 100 กิโลกรัมต่อคน เพื่อให้ค่าสถิติของบริษัทฯ สามารถเปรียบเทียบกับอุตสาหกรรมการบินที่เปลี่ยนแปลง โดยได้ทำการปรับค่าสถิติของปี 2557 ให้เป็นฐานเดียวกันเพื่อการเปรียบเทียบ

2.3.3 โครงสร้างค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและปัจจัยการผลิตที่สำคัญ

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานที่สำคัญของบริษัทฯ ประกอบด้วย ค่าน้ำมันเครื่องบินซึ่งคิดเป็นร้อยละ 33.7 ของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานรวม นอกจากนี้ยังมีค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับพนักงานซึ่งเป็นทรัพยากรที่สำคัญในธุรกิจการให้บริการทั้งก่อนและหลังการขาย เพื่อรักษฐานลูกค้าเก่าให้มีความภักดีต่อแบรนด์ (Brand Loyalty) มีความภูมิใจและประทับใจที่ใช้บริการ และเพิ่มฐานลูกค้ารายใหม่เพื่อการขยายตลาดอย่างต่อเนื่อง รวมไปถึงค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบินในด้านอื่นๆ โดยสรุปได้ดังนี้

งบการเงินเฉพาะบริษัท	ปี 2558		ปี 2557		ปี 2556	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	61,794	33.7	78,102	37.6	80,525	38.4
- ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	30,249	16.5	31,123	15.0	33,092	15.8
- ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์ตอบแทนตามโครงการ	3,381	1.9	-	-	-	-
- ค่าบริการการบิน	20,034	10.9	21,326	10.3	21,727	10.4
- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	5,105	2.8	5,768	2.8	6,009	2.9
- ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	9,652	5.3	14,308	6.9	13,447	6.4
- ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	19,118	10.4	20,530	9.9	20,020	9.5
- ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	7,659	4.2	8,212	4.0	4,699	2.2
- ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	7,585	4.1	8,169	3.9	9,625	4.6
- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	9,110	5.0	8,800	4.2	9,408	4.5
- ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	578	0.3	478	0.2	629	0.3
- ค่าใช้จ่ายอื่น	9,051	4.9	10,682	5.2	10,614	5.0
รวม	183,316	100.0	207,498	100.0	209,795	100.0

2.3.4 การจัดหาน้ำมันเครื่องบิน

ราคาน้ำมันเครื่องบินที่บริษัทฯ จัดซื้อ จะแปรผันไปตามราคาน้ำมันอากาศยานตลาดจร (Jet spot price) ซึ่งจะแปรผันตามราคาน้ำมันดิบอีกทีหนึ่ง โดยทั่วไปแล้วราคาน้ำมันเครื่องบินตลาดจร (Jet spot price) จะมีความผันผวนสูงและไม่อาจคาดการณ์ล่วงหน้าได้ โดยในอดีตที่ผ่านมา มีปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดความผันผวนได้แก่ อุปสงค์และอุปทานสภาพอากาศ และสถานการณ์การเมืองในประเทศต่างๆ และการเคลื่อนย้ายของเงินทุนเข้าสู่หรือออกจากสินค้าโภคภัณฑ์

บริษัทฯ จัดซื้อน้ำมันเครื่องบินโดยใช้ราคาอ้างอิงเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ ต้นทุนค่าน้ำมันเครื่องบินของบริษัทฯ ในปี 2557 คิดเป็นร้อยละ 38 ของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของบริษัทฯ และในปี 2558 คิดเป็นร้อยละ 34 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 จะสามารถซื้อน้ำมันฯ ได้ในราคาที่ต่ำลง

สำหรับปี 2558 นั้น บริษัทฯ ได้ซื้อน้ำมันเครื่องบินจากผู้จำหน่ายน้ำมันในประเทศไทยเป็นส่วนใหญ่สำหรับปริมาณความต้องการใช้ภายในประเทศ 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 จึงเป็นสายการบินเดียวที่สามารถรับการจัดส่งน้ำมันที่ซื้อจากผู้จำหน่ายน้ำมันรายอื่นๆ ที่มีได้เป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และใช้บริการเติมน้ำมันเครื่องบินของบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้

ในปี 2558 บริษัทฯ ได้ซื้อน้ำมันเครื่องบินเพื่อการส่งมอบที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จากบริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) คิดเป็นร้อยละ 39.0 ของปริมาณความต้องการน้ำมันเครื่องบินของบริษัทฯ และจากการที่บริษัทฯ บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) ไม่ได้เป็นผู้ถือหุ้นในบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ดังนั้นบริษัทฯ จึงเป็นสายการบินเพียงรายเดียวที่บริษัทฯ บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) สามารถจัดส่งน้ำมันอากาศยานที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้ จึงทำให้ในบางครั้งราคาน้ำมันที่บริษัทฯ บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) จำหน่ายให้แก่บริษัทฯ มักเป็นราคาที่เอื้อประโยชน์ต่อบริษัทฯ และสามารถควบคุมต้นทุนค่าน้ำมันเครื่องบินของบริษัทฯ ได้บางส่วน อีกทั้งบริษัทฯ ได้ดำเนินการบริหารจัดการการใช้ น้ำมันเครื่องบินให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

โดยวางแผนการบินและการบรรทุกให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น การทำความสะอาดลำตัวเครื่องและเครื่องยนต์ ตลอดจนควบคุมปริมาณสำรองน้ำมันเครื่องบินสำหรับแต่ละเที่ยวบิน และการทำธุรกรรมป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเครื่องบินในปริมาณที่มากขึ้น

บริษัทฯ มีนโยบายบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันเครื่องบินเพื่อให้สามารถทำการป้องกันความเสี่ยงได้ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 20 แต่ไม่เกินร้อยละ 80 ของความต้องการน้ำมันเครื่องบินของบริษัทฯ โดยมีระยะเวลาครั้งละไม่เกิน 18 เดือน ทั้งนี้ การป้องกันความเสี่ยงในปริมาณที่สูงหรือต่ำกว่าระดับที่กำหนดไว้จะ ต้องได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ โดยส่วนใหญ่บริษัทฯ จัดทำประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันฯ ด้วยเครื่องมือทางการเงินแบบ 3 Ways Zero Cost Collar โดยสัญญาตั้งกล่าวมีอายุสัญญา 6 เดือนถึง 1 ปี และบริษัทฯ สามารถเรียกเก็บเงินชดเชยค่าน้ำมันส่วนเพิ่มของบริษัทฯ ผ่านทางค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันได้บางส่วน ขึ้นอยู่กับสถานะของตลาด การแข่งขัน ความผันผวนของราคาน้ำมันอากาศยาน การตอบสนองของตลาด และการประมาณการค่าใช้จ่ายน้ำมันเครื่องบินที่มีการเปลี่ยนแปลง

2.3.5 การจัดหาประกันภัย

เพื่อลดความเสี่ยงและผลกระทบในกรณีหากเกิดความเสียหายต่อบริษัทฯ และผู้มีส่วนได้เสียจากอุบัติเหตุและภัยอื่นๆ รอบด้านที่อาจเกิดขึ้นได้ บริษัทฯ จึงได้มีการประกันภัยเครื่องบิน อะไหล่ และการรับผิดชอบใช้ตามกฎหมาย การประกันภัยทรัพย์สินและอุปกรณ์คอมพิวเตอร์พร้อมส่วนควบ การประกันภัยบุคลากร และการประกันภัยเบ็ดเตล็ดประเภทอื่น เพื่อให้บริษัทฯ และผู้มีส่วนได้เสียได้รับความคุ้มครองครอบคลุมกว้างขวางและเป็นไปตามมาตรฐานสากล โดยบริษัทฯ ทำประกันภัยตรงกับบริษัทประกันภัยในประเทศภายใต้กฎหมายไทย และบริษัทประกันภัยดังกล่าว ได้จัดทำประกันภัยต่อเพื่อกระจายความเสี่ยงกับบริษัทรับประกันภัยในต่างประเทศ

บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัยในปี 2558 ประมาณ 577.64 ล้านบาท คิดเป็น 0.31 % ของค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานทั้งหมด ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัยส่วนใหญ่ประมาณ 80% เป็นค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัยเครื่องบิน อะไหล่และการรับผิดชอบใช้ตามกฎหมาย (ความคุ้มครองวันที่ 1 ธันวาคม 2558 – 30 พฤศจิกายน 2559) อ้างอิงจากมูลค่าฝูงบินของบริษัทฯ ณ วันที่ 1 ธันวาคม 2558 จำนวน 10,284 ล้านเหรียญสหรัฐฯ ส่วนค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัยที่เหลืออีกประมาณ 20% เป็นค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัยประเภทอื่นที่ไม่เกี่ยวกับการประกันภัยเครื่องบิน

จากการประเมินสถานการณ์ต่างๆ ที่ผ่านมา ตลาดรับประกันภัยเครื่องบินยังมีความสามารถและศักยภาพในการรับประกันภัยในระดับที่มั่นคง แต่ได้ปรับแนวคิดในการพิจารณาค่าความเสี่ยงในรูปแบบของเบี้ยประกันภัยให้มีความเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับความเสี่ยงของแต่ละสายการบิน อย่างไรก็ตาม ตลาดรับประกันภัยเครื่องบินยังคงมีสภาพเป็นตลาดขาลงในขณะนี้ เนื่องจากการควบรวมกิจการระหว่างผู้ประกอบการทำให้มีศักยภาพเพิ่มขึ้นและยังคงมีนักลงทุนรายใหม่เข้ามาลงทุนในตลาด สถานการณ์ทางการเมืองและเศรษฐกิจ รวมถึงการสูญเสียจากอุบัติเหตุทางอากาศที่เกิดขึ้นหลายครั้งในช่วง 2-3 ปี ที่ผ่านมา มีผลกระทบต่อตลาดรับประกันภัยเครื่องบิน ถึงแม้สภาพตลาดรับประกันภัยเครื่องบินยังเป็นขาลงอยู่ในขณะนี้ แต่ยังคงมีความผันผวนและอาจปรับตัวขึ้นหากเกิดเหตุการณ์ หรืออุบัติเหตุที่มีการสูญเสียครั้งใหญ่ ซึ่งจะมีผลกระทบต่อเบี้ยประกันภัยสำหรับสายการบิน รวมถึงเบี้ยประกันภัยของบริษัทฯ ด้วยเช่นกัน

ทั้งนี้ในรอบ 3-4 ปีที่ผ่านมา มีเหตุการณ์ที่นำมาสู่ความเสียหายครั้งใหญ่ของบริษัทฯ เช่น เหตุการณ์นำทวมปี 2554 กรณีนกเข้าเครื่องยนต์ของเครื่องบิน B777-200ER HS-TJW ขณะกำลังวิ่งขึ้นที่สนามบินสุวรรณภูมิเมื่อปี 2555 กรณีเครื่องบิน A330-300 HS-TEF ไกลออกนอกทางวิ่งขณะลงจอดที่สนามบินสุวรรณภูมิเมื่อปี 2556 ซึ่งบริษัทฯ ได้รับค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยของบริษัทฯ จาก 3 เหตุการณ์ใหญ่ ประมาณ 100 ล้านเหรียญสหรัฐฯ หรือประมาณ 3,600 ล้านบาท ส่วนในปี 2557 และ 2558 ที่ผ่านมานั้น บริษัทฯ ไม่มีความสูญเสียครั้งใหญ่

กิจกรรมขนส่งทางอากาศ

กิจกรรมขนส่งสินค้า พัสดุภัณฑ์และไปรษณีย์ภัณฑ์

2.1 ลักษณะผลิตภัณฑ์และบริการ

ในส่วนของการบริการขนส่งสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ บริษัทฯ ให้บริการขนส่ง ทั้งที่เป็นสินค้าทั่วไป และสินค้าที่ต้องให้การดูแลเป็นพิเศษ ซึ่งนับวันจะมีความสำคัญมากขึ้นตามลำดับ ได้แก่ บริการ TGForce (TGX) เป็นการบริการขนส่งสินค้าเร่งด่วนระหว่างประเทศ โดยรับประกันความรวดเร็วและตรงตามเวลา TGFresh (TGF) เป็นการขนส่งสินค้าที่สดหรือเน่าเสียง่าย เช่น กล้วยไม้ ฯลฯ TGKool (TGK) เป็นการขนส่งสินค้าที่ต้องรักษาอุณหภูมิ เช่น ผัก ผลไม้ ของสดแช่แข็ง ฯลฯ THAI Sensitive Temperature Products (TGT) ให้บริการสำหรับสินค้าที่ต้องควบคุมอุณหภูมิ เช่น วัคซีน หรือ ยา ฯลฯ โดยบริษัทฯ ได้พัฒนาผลิตภัณฑ์เสริมเพื่อเพิ่มทางเลือกให้กับลูกค้า เช่น การให้เช่าตู้คอนเทนเนอร์ควบคุมอุณหภูมิ (Envirotainer ULD) THAI PAC เป็นการขนส่งกระเป๋าผู้โดยสาร (Unaccompanied Baggage) ไปยังต่างประเทศ และ TEC ให้บริการขนส่งสินค้าเร่งด่วนระหว่างสนามบินภายในประเทศ โดยมีการรับประกันรับส่งถึงมือผู้รับปลายทางภายในสถานที่ที่กำหนดใน 24 ชั่วโมง

ปัจจุบันบริษัทฯ มีการให้บริการการขนส่งสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ ไปยังปลายทางครอบคลุม 64 เมือง ใน 31 ประเทศ

ข้อมูลการบริการพาณิชย์สินค้า พัสดุภัณฑ์และไปรษณีย์ภัณฑ์

การบริการขนส่งสินค้า พัสดุภัณฑ์และไปรษณีย์ภัณฑ์	ปี 2558	ปี 2557	ปี 2556
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ADTK) (ล้านตัน-กม.) ⁽¹⁾	3,514.2	3,811.9	5,019.5
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (RFTK) (ล้านตัน-กม.) ⁽¹⁾	2,091.4	2,457.6	2,565.0
รายได้ค่าระวางขนส่ง (ล้านบาท) ⁽²⁾	18,651.5	23,601.3	24,514.9
รายได้ค่าระวางขนส่งเฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/ตัน-กม.) ⁽³⁾	8.45	9.22	9.22
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (%) ⁽¹⁾	59.5	64.5	51.1

หมายเหตุ:

- (1) รวมความจุจากเที่ยวบินแบบประจำ เที่ยวบินแบบไม่ประจำ และการเช่าพื้นที่ระวางบนเครื่องบินขนส่งสินค้า
- (2) รวมรายได้ค่าระวางขนส่งพัสดุภัณฑ์และไปรษณีย์ภัณฑ์จากเที่ยวบินแบบประจำ เที่ยวบินแบบไม่ประจำ และการเช่าพื้นที่ระวางบนเครื่องบินขนส่งสินค้า
- (3) รายได้ค่าระวางขนส่งพัสดุภัณฑ์รวมค่าธรรมเนียมขดเชยค่าน้ำมันและค่าธรรมเนียมความเสี่ยงภัยจากสงคราม ไม่รวมค่าคอมมิชชั่นหารด้วยปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์

2.2 การตลาดและการแข่งขันของการขนส่งสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์

ปัจจุบันบริษัทฯ ได้ดำเนินกิจกรรมการตลาดที่เหมาะสมและต่อเนื่องกับลูกค้ากลุ่มเป้าหมายเชื่อมต่อกับแผนส่งเสริมการตลาดของธุรกิจอื่นๆ ของบริษัทฯ เป็นการเพิ่มมูลค่าทางธุรกิจให้มีความต่อเนื่องในการให้บริการ อาทิ การริเริ่มผลิตภัณฑ์และบริการขนส่งสินค้าที่สนับสนุนการเดินทางของผู้โดยสาร การขยายขอบเขตการให้บริการในการขนส่งสินค้าทางอากาศไปยังเมืองที่บริษัทฯ ไม่ได้ทำการบินโดยตรง (Off-line City) ต่อจากปลายทางของเที่ยวบินขนส่งผู้โดยสาร เพื่อรองรับความต้องการที่หลากหลายของลูกค้า พร้อมดำเนินธุรกิจในเชิงใกล้ชิดกับลูกค้าทั้งตัวแทนขนส่งสินค้า และสายการบินมากขึ้น

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

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีข้อตกลงร่วมกับสายการบินอื่นๆ ในการเป็นพันธมิตรทางธุรกิจ ซึ่งรวมถึงข้อตกลงการแลกเปลี่ยนการรับขนส่งสินค้าระหว่างกัน ตามข้อตกลงมาตรฐานของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA Interline Arrangements) ซึ่งบริษัทฯ สามารถซื้อหรือขายพื้นที่ระหว่างในเที่ยวบินระหว่างกันสำหรับขนส่งสินค้าบนเที่ยวบินของสายการบินต่างๆ ที่เป็นสมาชิกของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นการเพิ่มช่องทางการขายเส้นทางและการขนส่งสินค้าไปยังปลายทางที่บริษัทฯ มิได้มีเส้นทางบินตามข้อตกลงร่วมกันดังกล่าว

ในสภาพการแข่งขันที่ดำเนินอยู่ในปัจจุบัน บริษัทฯ คิดอัตราค่าบริการขนส่งสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ตามสกุลเงินท้องถิ่น ณ จุดต้นทางของสินค้าที่จะขนส่ง โดยกลยุทธ์การกำหนดราคาของบริษัทฯ ได้ดำเนินการปรับเปลี่ยนให้เหมาะสมตามสถานการณ์การแข่งขันในแต่ละช่วงเวลา รวมถึงความแตกต่างของการขนส่งสินค้าในแต่ละตลาดเพื่อสร้างความสมดุลซึ่งส่งผลให้การกำหนดราคาในแต่ละเที่ยวบินไปเป็นอย่างไรมีประสิทธิภาพและสามารถแข่งขันในตลาดได้

สภาวะการขนส่งสินค้าทางอากาศ

สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) คาดการณ์ว่าปี 2559 ปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศโดยรวมจะขยายตัวเพิ่มขึ้น เฉลี่ยประมาณร้อยละ 3

ในส่วนของการขนส่งสินค้าของประเทศไทย ในปี 2558 การส่งออกโดยรวม มีปริมาณสินค้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 4 และการนำเข้าโดยรวมมีปริมาณสินค้าลดลงร้อยละ 4 ในขณะที่การขนส่งผ่านแดนลดลงร้อยละ 10 ทำให้การขนส่งสินค้าโดยรวมมีปริมาณ 1.23 ล้านตัน เพิ่มขึ้นจากปี 2557 ร้อยละ 4

การแข่งขันทางการขนส่งสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ทางอากาศยังคงมีความรุนแรงอย่างต่อเนื่อง อีกทั้งบริษัทฯ ได้หยุดทำการบินเครื่องบินขนส่งสินค้า (Freighter) ตั้งแต่เดือนเมษายน 2558 ที่ผ่านมา ประกอบกับปริมาณพื้นที่ระหว่างในเที่ยวบินผู้โดยสารลดลงร้อยละ 24 จากปีที่ผ่านมา ทำให้ต้องพยายาม ดำเนินการตลาดในเชิงรุก นอกจากเพื่อรักษาฐานลูกค้าเดิมแล้ว ยังต้องเปิดตลาดที่ยังมีศักยภาพเพื่อสร้างรายได้เพิ่มอีกทางหนึ่ง

บริษัทฯ นอกจากจะสามารถให้บริการในเส้นทางที่ทำการบินที่มีอยู่แล้ว และถึงแม้ว่าบริษัทฯ จะหยุดทำการบินไปในเมือง เช่น ลอสแอนเจลิส มาดริด มอสโก และโจฮันเนสเบิร์ก แต่การให้บริการยังเป็นไปอย่างต่อเนื่อง บริษัทฯ สามารถให้บริการไปยังจุดหมายปลายทางอื่นๆ หรือ Off-line City จากการบินที่มีพันธมิตรกว่า 70 สายการบิน เพื่อเชื่อมต่อกับเส้นทางการบินของบริษัทฯ อีกทั้งยังเป็นการเสริมพื้นที่ระหว่างในเส้นทางที่บริษัทฯ มีปริมาณการขนส่งหนาแน่นอีกด้วย

บริษัทฯ มีนโยบายการตลาดที่มุ่งเน้นรักษาลูกค้าหลัก (Key Accounts) พร้อมกับการขยายฐานลูกค้าไปยังทั่วโลก (Global Account Deal) โดยใช้ศักยภาพของตัวแทนขายและสาขาที่มีอยู่เพื่อเพิ่มความสามารถในการขาย นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญกับการบริหารจัดการเรื่อง Yield & Revenue Management เพื่อนำไปสู่รายได้สูงสุดต่อเที่ยวบิน

หน่วยธุรกิจ

บริษัทฯ ดำเนินกิจการที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการขนส่งโดยจัดตั้งเป็นหน่วยธุรกิจ ประกอบด้วย การบริการคลังสินค้าและการจัดการขนส่ง การบริการลูกค้าภาคพื้น การบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น และครีวการบิน โดยมีรายละเอียดดังนี้

หน่วยธุรกิจ

ธุรกิจการบริการคลังสินค้า

2.1 ลักษณะผลิตภัณฑ์หรือบริการ

บริษัทฯ ได้ดำเนินการให้บริการคลังสินค้าที่เขต Free Zone ที่สนามบินสุวรรณภูมิ เพื่อรองรับการขยายตัวของปริมาณการขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ ทั้งการนำเข้า-ส่งออก รวมถึงสินค้าถ่ายลำทั้งการขนส่งระหว่างประเทศและภายในประเทศ ตั้งแต่มีการย้ายสนามบินจากท่าอากาศยานดอนเมืองมาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในปี 2549 จนปัจจุบันมีการให้บริการจัดการขนส่งสินค้าทางอากาศโดยมีลูกค้าสายการบินต่างชาติ 107 ราย

การดำเนินงานจัดการสินค้าของบริษัทฯ ประกอบด้วย การจัดการสินค้าทั่วไป สินค้าที่ต้องได้รับการดูแลพิเศษ (เช่น สินค้าสด สิ่งมีชีวิต สินค้ามีมูลค่าสูง และสินค้าที่ต้องการควบคุมอุณหภูมิเป็นพิเศษ) และในปี 2558 บริษัทฯ ได้ทำการพัฒนาปรับปรุงการให้บริการทั้งด้านคุณภาพและควมมีมาตรฐานอย่างต่อเนื่องในทุกจุดการให้บริการ โดยได้ให้ความสำคัญและขอเสนอแนะของลูกค้าผู้ใช้บริการมาปรับปรุงการให้บริการเพื่อให้เกิดความพึงพอใจสูงสุด โดยให้บริการคลังสินค้าระบบปิด เพื่อสามารถบริหารจัดการด้านความปลอดภัยได้อย่างมีประสิทธิภาพและเป็นไปตามมาตรฐานสากล สามารถบริหารจัดการผลิตภัณฑ์และการบริการให้มีคุณภาพและมาตรฐานที่สม่ำเสมอต่อเนื่องในทุกจุดบริการโดยสะท้อนการเป็นสายการบินชั้นเยี่ยม (Premium Airline) แสงสว่างรายใต้เพิ่มด้วยการเสริมการให้บริการรูปแบบใหม่ ๆ ตลอดจนสร้างความสามารถทางการแข่งขัน รองรับการเปิดเสรีทางการค้า การบริการ และการลงทุนตามกรอบความร่วมมือของประเทศไทยในกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC)

บริษัทฯ จัดตั้งศูนย์ลูกค้าสัมพันธ์ (Cargo Contact Center: CCC) ที่อาคารคลังสินค้าการบินไทย เขตปลอดอากาศสุวรรณภูมิ หมายเลขโทรศัพท์ 02-137-4200 สำหรับบริการด้านข้อมูลข่าวสารแก่ลูกค้าที่สามารถได้รับคำตอบ ณ จุดเดียว (One Stop Information Service Center for Customer) และการให้บริการระบบติดตามสืบค้นสถานะ (Track and Trace) เพื่อสามารถติดตามสถานการณ์ขนส่งสินค้าผ่านทางเว็บไซต์ www.thaicargo.com ทำให้ลูกค้าสามารถรับทราบสถานะของสินค้าได้อย่างละเอียดทุกขั้นตอน อีกทั้งยังปรับปรุงขั้นตอนดำเนินงานเพื่อลดระยะเวลาในการส่งมอบสินค้า พัฒนาการคัดแยกสินค้าประเภทสินค้าถ่ายลำให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น จึงร่นระยะเวลาการทำงาน กำลังคน และข้อผิดพลาดในการดำเนินงาน การที่บริษัทฯ ได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO 9001: 2008 จึงเป็นการตอกย้ำการให้บริการที่อยู่ในมาตรฐานระดับสากล

บริษัทฯ มุ่งเน้นรูปแบบการให้บริการลูกค้าอย่างครบวงจรเพื่อให้ลูกค้าได้รับความพอใจสูงสุด เป็นการรองรับการขยายตัวของปริมาณสินค้าทางอากาศ และรองรับการเปิดเสรีทางการค้า การบริการ และการลงทุนตามกรอบความร่วมมือของประเทศไทยในกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันให้มีประสิทธิภาพ เพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันให้สูงขึ้น โดยบริษัทฯ ได้ทำการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศใหม่ (CHORUS) ทดแทนระบบเดิม (ORCHIDS) ซึ่งเป็นระบบ Integrated System ของการสำรองระวางบรรทุกสินค้า การบริหารจัดการคลังสินค้า การบริหารจัดการ Unit Loading Devices และการบริหารบัญชีรายได้ของฝ่ายการพาณิชย์สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ สนับสนุนการดำเนินธุรกิจ เพิ่มความสามารถในการแข่งขัน และเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน

ตลอดจนเพื่อสร้างความพึงพอใจและตอบสนองความต้องการของลูกค้าอย่างต่อเนื่อง โดยระบบ CHORUS นี้ได้เข้ามาเริ่มปฏิบัติงานทดแทนระบบเดิมได้ตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2557 และปัจจุบันอยู่ใน Phase ที่ 2 โดยมีแผนการพัฒนาระบบในส่วน ของ Claim Management, MIS BO, Revenue Planning System (RPS) และการเชื่อมต่ออุปกรณ์คลังสินค้าเข้ากับระบบ CHORUS (Warehouse Automation) ซึ่งจะสามารถใช้งานระบบ CHORUS ให้มีขีดความสามารถเต็มรูปแบบได้ในปี 2559

บริษัทฯ พร้อมรองรับการขยายตัวทางธุรกิจเพื่อก้าวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ บริษัทฯ ได้มีโครงการก่อสร้างอาคารคลังสินค้า ระยะที่ 2 พื้นที่ประมาณ 22,125 ตารางเมตร ณ บริเวณด้านข้างอาคารคลังสินค้าเดิม สามารถรองรับปริมาณสินค้าเพิ่มขึ้นได้อีกประมาณ 1.3 ล้านตัน (ปี 2556 มีปริมาณสินค้า 9.6 แสนตัน โดยเป็นของสายการบินไทย 5.8 แสนตัน และสายการบินลูกคำรวมกัน 3.8 แสนตัน และในปี 2557 มีปริมาณสินค้า 9.4 แสนตัน โดยเป็นของสายการบินไทย 5.7 แสนตัน และสายการบินลูกคำรวมกัน 3.7 แสนตัน ปริมาณการขนส่งสินค้าในปี 2558 มีปริมาณสินค้า 8.8 แสนตัน โดยแยกเป็นของสายการบินไทย 5 แสนตัน และสายการบินลูกคำรวมกัน 3.8 แสนตัน

ยิ่งไปกว่านั้น บริษัทฯ ยังมีการปรับแผนกลยุทธ์เพื่อยกระดับการให้บริการ และเสริมสร้างความสัมพันธ์ที่ดีกับลูกค้า ทั้งสายการบินลูกคำ และบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศ (Customers Relationship Management: CRM) ด้วยการเยี่ยมเยียนกลุ่มลูกค้า และจัดกิจกรรมส่งเสริมการตลาดเพื่อกระตุ้นยอดขาย เป็นการสร้างความมั่นใจว่าสินค้าจะได้รับการดูแลเป็นพิเศษทุกขั้นตอน และจัดส่งไปยังปลายทางตามเที่ยวบินที่ได้จัดเตรียมเอาไว้ (Flown as Booked) อย่างเต็มรูปแบบและครบวงจร (Full Services Terminal) เพื่อยกระดับการให้บริการทั้งด้านคุณภาพและประสิทธิภาพให้ได้มาตรฐานในระดับสากล

หน่วยธุรกิจ

ธุรกิจการบริการลูกค้าภาคพื้น

2.1 ลักษณะผลิตภัณฑ์หรือบริการ

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

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้รับอนุญาตจากท่าอากาศยานนานาชาติในภูมิภาค ได้แก่ เชียงใหม่ หาดใหญ่ ภูเก็ต กระบี่ และเชียงใหม่ ให้เป็นผู้ให้บริการลูกค้าภาคพื้น ณ ท่าอากาศยานดังกล่าวมาโดยตลอด ทั้งนี้ สัญญาการอนุญาตให้เป็นผู้ประกอบการบริการ ณ ท่าอากาศยานต่างๆ นั้น ยังอยู่ในระหว่างการดำเนินการของบริษัท ท่าอากาศยานไทยฯ ยกเว้นท่าอากาศยานกระบี่ที่เป็นของกรมท่าอากาศยาน

• ประเภทของการให้บริการ

บริการผู้โดยสาร ประกอบด้วย บริการตรวจรับบัตรโดยสาร เอกสารการเดินทาง หมายเลขที่นั่ง อาหารพิเศษ และ/หรือบริการพิเศษในแต่ละรูปแบบการเดินทางหรือตามที่ได้สำรองไว้ล่วงหน้า ตรวจสอบและบันทึกน้ำหนักสัมภาระของผู้โดยสาร รวมถึงบริการผู้โดยสารขาออกบริเวณห้องพักผู้โดยสารก่อนเข้าอากาศยาน ให้บริการตรวจทานเอกสารการเดินทาง จัดลำดับและระเบียบการเข้าสู่อากาศยาน และอำนวยความสะดวกผู้โดยสารที่ออกจากอากาศยานสำหรับเที่ยวบินขาเข้า

บริการห้องรับรองพิเศษ ให้แก่ผู้โดยสารชั้นหนึ่ง ชั้นธุรกิจ ผู้โดยสารสมาชิกบัตรแพลททินัม สมาชิกบัตรทอง และมีบริการสปา (Spa) สำหรับผู้โดยสารชั้นหนึ่งและชั้นธุรกิจ

บริการด้านสัมภาระ ให้บริการตรวจสอบ ติดตามสัมภาระสูญหาย และซ่อมแซมหรือชดใช้กรณีกระเป๋าชำรุดเสียหาย รวมถึงให้บริการนำสัมภาระล่าช้าส่งให้กับผู้โดยสารถึงที่พัก

บริการควบคุมระวางบรรทุก และบริการวางแผนระวางบรรทุก คำนวณน้ำหนักบรรทุก ควบคุมการบรรทุกสัมภาระสินค้า และไปรษณีย์ภัณฑ์ทั้งขาขึ้นและขาลง (Loading and Unloading)

บริการสนับสนุนการให้บริการ เช่น ช่วยเหลือผู้โดยสารที่ประสบปัญหาต่างๆ ทั้งเที่ยวบินขาเข้า-ขาออก และผู้โดยสารต่อเครื่อง ให้สามารถเดินทางต่อไปยังจุดหมายปลายทางได้อย่างราบรื่น ได้รับความสะดวก ปลอดภัยมากที่สุด การให้บริการยังครอบคลุมถึงการประสานงานกับหน่วยงานราชการและรัฐวิสาหกิจอื่นๆ เช่น กองบังคับการตรวจคนเข้าเมือง กรมศุลกากรและการท่าอากาศยานฯ นอกจากนี้ยังมีบริการพิเศษต่างๆ (Special Services) อาทิ การบริการเฉพาะบุคคลสำคัญ ผู้โดยสารที่เดินทางในชั้นหนึ่ง ชั้นธุรกิจ ผู้โดยสารสมาชิกแพลททินัม และสมาชิกบัตรทอง รวมทั้งการบริการผู้โดยสารสูงอายุ ผู้พิการ ผู้ป่วยที่แพทย์รับรองการเดินทาง และผู้โดยสารที่มีอายุต่ำกว่า 12 ปีที่เดินทางลำพัง เป็นต้น

บริการพิเศษเฉพาะลูกค้าของหน่วยงานเอกชน (Non-Customer Airlines Services) อาทิ ธนาคาร และโรงแรมที่ต้องการให้บริษัทฯ อำนวยความสะดวกให้ลูกค้าของตนเป็นพิเศษ เช่น บริการด้านผู้โดยสาร ห้องรับรองพิเศษ และการบริการพิเศษต่างๆ ตามที่ระบุในสัญญาการให้บริการ

บริการสายการบินลูกค้า (Customer Airlines Services) ให้บริการผู้โดยสาร สัมภาระ การควบคุมระวางบรรทุก ห้องรับรองพิเศษ และการบริการพิเศษต่างๆ ตามที่ระบุไว้ในสัญญาการให้บริการ

2.2 การตลาดและการแข่งขัน

นโยบายการตลาดของฝ่ายบริการลูกค้าภาคพื้น เน้นการเพิ่มสัดส่วนของบริษัทฯ ในตลาดการให้บริการลูกค้าภาคพื้น ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งมีคู่แข่งอยู่อีก 2 ราย โดยฝ่ายบริการลูกค้าภาคพื้นมีสายการบินลูกค้า 82 สายการบิน เป็นสัดส่วนอยู่ร้อยละ 52 บริษัทคู่แข่งมีสัดส่วนทางตลาดอยู่ร้อยละ 35 ส่วนสายการบินที่มีการบริการภาคพื้นด้วยตนเอง มีสัดส่วนอยู่ร้อยละ 13 และสายการบินที่มีการบริการภาคพื้นด้วยตนเอง ถือเป็นเป้าหมายที่บริษัทฯ จะรุกเข้าไปเสนอให้บริการแก่สายการบินเหล่านั้นด้วย

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

การให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำ (Charter Flight) ที่ท่าอากาศยานดอนเมือง เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายการเปิดให้บริการท่าอากาศยานดอนเมืองของบริษัทท่าอากาศยานไทยฯ ที่ประกาศใช้มาตั้งแต่ปี 2557 เป็นโอกาสในการขยายรูปแบบบริการที่จะสามารถเพิ่มรายได้จากการให้บริการภาคพื้น ณ ท่าอากาศยานดอนเมืองในอีกทางหนึ่งด้วย

2.3 การจัดหาผลิตภัณฑ์และการบริการ

ปัจจัยสำคัญที่มีผลกระทบต่อการให้บริการลูกค้าภาคพื้นในทุกๆ ท่าอากาศยาน คือ แรงงาน (Manpower) เนื่องจากปรับค่าจ้างแรงงานขั้นต่ำในประเทศไทย ทำให้แรงงานที่มีอยู่ในภาคอุตสาหกรรมการบิน (Aviation Industry) หรือธุรกิจการบิน (Airlines Business) มีการโยกย้ายไปสู่อุตสาหกรรมอื่นๆ เนื่องด้วยการได้รับค่าจ้างเท่ากันหรือต่ำกว่าเล็กน้อย แต่ไม่ต้องเหนื่อยจากการทำงานเป็นกะ (Shift Work) ซึ่งทั้งบริษัทฯ เองและคู่แข่ง ต่างได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ที่เกิดขึ้นเช่นเดียวกัน

ในส่วนของบริษัทฯ นั้น ได้มีการบริหารจัดการแรงงาน เพื่อดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าว ด้วยการว่าจ้างแรงงานแบบจัดจ้างคนภายนอก (Outsources) และแบบเหมางานบริการ (Out-Job) รวมทั้งหาแรงงานแบบไม่เต็มเวลา (Part Time) มาเสริม เพื่อให้มีปริมาณแรงงานเพียงพอต่อการให้บริการลูกค้าภาคพื้นในทุกท่าอากาศยานดังกล่าวข้างต้น อีกทั้งบริษัทฯ มีนโยบายในการแปรสภาพการจ้างแรงงานภายนอกของบริษัท วิงสแปน เซอร์วิส เซส จำกัด (Wingspan Services Company Limited) ที่บริษัทฯ ถือหุ้นอยู่ให้เป็นพนักงานแบบสัญญา (Contract) เพื่อสร้างความมั่นคงในการทำงานให้แก่พนักงานเหล่านั้น

หน่วยธุรกิจ

ธุรกิจการบริการอุปกรณ์ภาคพื้น

2.1 ลักษณะผลิตภัณฑ์ หรือบริการ

ฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้นได้รับอนุญาตจากบริษัท ท่าอากาศยานไทยฯ ให้เป็นผู้ประกอบการบริการอุปกรณ์ภาคพื้น ตามสัญญาที่ ทสภ. 1-50/2549 โดยมีระยะเวลาของสัญญา 34 ปี นับตั้งแต่วันที่ 28 กันยายน 2549 ถึง วันที่ 27 กันยายน 2583

ฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้นมีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญในการให้บริการอุปกรณ์ภาคพื้นมากกว่า 55 ปีในการให้บริการกับอากาศยานทุกประเภททั้งอากาศยานของบริษัทฯ และสายการบินลูกค้า

ประเภทของการให้บริการประกอบด้วย

1. การให้บริการขนถ่ายได้ทุกประเภทสัมภาระทั้งในรูปแบบของสัมภาระของผู้โดยสาร สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ที่เกี่ยวข้องบินขาเข้าและขาออก โดยการให้บริการดังกล่าวยังรวมถึงการขนถ่ายสินค้าขนาดใหญ่ที่ขนส่งด้วยอากาศยานแบบเครื่องบินขนส่งสินค้า (Freighter)

2. การให้บริการขนส่งผู้โดยสารจากอาคารผู้โดยสารไปยังอากาศยาน และ/หรือจากอากาศยานมายังอาคารผู้โดยสาร ทั้งนี้ฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้นสามารถให้บริการแก่ผู้โดยสาร VIP ด้วยรถโดยสารพิเศษที่มีความหรูหรา และทันสมัยเหมาะสมกับระดับของผู้โดยสารแต่ละประเภท

3. การให้บริการอากาศยานด้วยอุปกรณ์จ่ายกระแสไฟฟ้า อุปกรณ์ช่วยติดตั้งเครื่องยนต์ของอากาศยาน การบริการขนถ่ายสิ่งปฏิกูลจากอากาศยาน การบริการเติมน้ำดื่มแก่อากาศยานด้วยมาตรฐานสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IDQP/IATA Drinking-Water Quality Pool) และการเคลื่อนย้ายอากาศยานภาคพื้นดิน

4. การให้บริการทำความสะอาดภายในอากาศยานทั้งประเภทอากาศยานจอดแวะ (Transit) และการทำความสะอาดชั้นโรงเก็บ (Deep Clean) ทั้งนี้ การให้บริการทั้งสองประเภทนั้นอยู่ในระดับของ Secure Clean เป็นการทำความสะอาดควบคุมไปกับการตรวจเช็คด้านความมั่นคงการบินไปในเวลาเดียวกัน และจากความทุ่มเทและการพัฒนาอย่างไม่หยุดยั้งทำให้การทำความสะอาดภายในอากาศยานได้รับรางวัลจาก Skytrax

5. การให้บริการอากาศยานในสภาวะฉุกเฉินทั้งกรณีฉุกเฉินทางการแพทย์ที่เป็นการติดต่อจากโรคระบาด การเตรียมรับสภาวะฉุกเฉินเมื่ออากาศยานเกิดไฟไหม้ รวมถึงการย้ายฐานในกรณีสนามบินสุวรรณภูมิไม่สามารถให้บริการได้ โดยการจัดทำเป็นแผนป้องกันและฝึกเตรียมความพร้อมสำหรับตอบโต้เหตุฉุกเฉินกับบริษัท ท่าอากาศยานไทยฯ อย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง

นอกจากการให้บริการข้างต้นแล้ว ฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้นยังมีขีดความสามารถในการซ่อมบำรุงอุปกรณ์บริการภาคพื้น และตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสัมภาระของผู้โดยสาร (ULD/Unit Loading Devices) ซึ่งผ่านการรับรองแหล่งซ่อม ULD จากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.)

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

นอกจากการให้บริการอุปกรณ์ภาคพื้นที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิแล้ว ฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้นยังให้บริการที่ทำอากาศยานภูมิภาคอีก 10 จังหวัด ประกอบด้วยทำอากาศยานดอนเมือง ทำอากาศยานเชียงใหม่ ทำอากาศยานเชียงใหม่ ทำอากาศยานเชียงใหม่ ทำอากาศยานภูเก็ต ทำอากาศยานหาดใหญ่ ทำอากาศยานกระบี่ ทำอากาศยานอุดรธานี ทำอากาศยานอุบลราชธานี ทำอากาศยานขอนแก่น และทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี อย่างไรก็ตามหากทำอากาศยานนอกเหนือไปจากที่ให้บริการข้างต้น มีความจำเป็นต้องใช้การบริการอุปกรณ์ภาคพื้น อาทิ การบริการเที่ยวบินธัญญ์ ที่ทำอากาศยานนราธิวาส ฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้นสามารถนำอุปกรณ์ภาคพื้นจากทำอากาศยานสุวรรณภูมิหรือทำอากาศยานข้างเคียงมาให้บริการได้อย่างเต็มขีดความสามารถ

2.2 การตลาด และการแข่งขัน

การบริการอุปกรณ์ภาคพื้นที่ทำสนามบินสุวรรณภูมิมีคู่แข่งอยู่ 1 ราย โดยฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้นมีลูกค้า 83 สายการบิน เป็นสัดส่วนอยู่ร้อยละ 55 บริษัทคู่แข่งมีสัดส่วนทางตลาดอยู่ร้อยละ 41 ส่วนสายการบินที่มีการบริการภาคพื้นด้วยตนเองมีสัดส่วนอยู่ร้อยละ 4 ทั้งนี้ ฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้นต้องพยายามรักษาลูกค้าเดิม และแสวงหาลูกค้าใหม่เพิ่มเติม โดยการนำข้อมูลจากลูกค้าทั้งข้อมูลด้านการร้องเรียน (Complaint) และข้อมูลด้านการวัดความพึงพอใจมาศึกษาและพิจารณาวางแผนการทำงานเพื่อให้ลูกค้าเกิดความพึงพอใจสูงสุด สำหรับการหาลูกค้าใหม่นั้น ฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้นได้ใช้จุดแข็ง คือ ศักยภาพในการฝึกอบรมผู้ปฏิบัติงานได้ตามมาตรฐานสากล และการมีหน่วยงานควบคุมการบริการภาคพื้นที่มีขีดความสามารถในการตัดสินใจ ทั้งในสถานการณ์ปกติและสถานการณ์ฉุกเฉินในการนำเสนอให้ลูกค้าพิจารณาตัดสินใจ

2.3 การจัดหาผลิตภัณฑ์ และการบริการ

ปัจจัยสำคัญในการให้บริการอุปกรณ์ภาคพื้น คือ อุปกรณ์และแรงงาน ในด้านของอุปกรณ์ ฝ่ายบริการภาคพื้นได้จัดทำโครงการวางแผนอุปกรณ์ภาคพื้นเพื่อรองรับฝูงบินของบริษัทฯ และสายการบินลูกค้า (Ground Equipment Services Fleet Plan) เพื่อให้มีอุปกรณ์ที่พร้อมและเพียงพอต่อการให้บริการและทันสมัยอยู่เสมอ โดยมีค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติงานและการซ่อมบำรุงต่ำที่สุด ส่วนในด้านแรงงานนั้น ได้ดำเนินการว่าจ้างแรงงานทั้งแบบจัดจ้างคนภายนอก (Outsources) และแบบเหมางานบริการ (Out-job) โดยแรงงานจะได้รับการอบรมภาคทฤษฎี และภาคปฏิบัติจากฝ่ายฝึกอบรม ตามมาตรฐานของทำอากาศยาน และมาตรฐานสากล รวมทั้งการพัฒนาแรงงานเดิมให้มีขีดความสามารถควบคุมการใช้งานอุปกรณ์ได้หลายประเภท (Multi Skill) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการอุปกรณ์และมีแรงงานเพียงพอต่อการปฏิบัติงานรวมถึงมีต้นทุนอยู่ในระดับที่สามารถแข่งขันได้ นอกจากนั้นฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้นได้จัดทีมงานวิศวกรรมศึกษา และจัดหาอุปกรณ์ที่มีเทคโนโลยีที่ทันสมัยเหมาะกับพื้นที่ในการทำงาน เช่น รถลากจูงขบวนสัมภาระแบบไฮบริดแทรคเตอร์ (Hybrid Towing Tractor) ที่สามารถใช้ได้ทั้งระบบเครื่องยนต์และระบบไฟฟ้า ซึ่งทำให้ประหยัดต้นทุนในการดำเนินการและรักษาสภาพแวดล้อมไปในคราวเดียวกัน

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

ครัวการบิน เป็นอีกหนึ่งในกิจกรรมสนับสนุนธุรกิจของบริษัทฯ ที่มีการพัฒนาความเจริญก้าวหน้าอย่างต่อเนื่อง และส่งผลด้านบวกต่อรายได้ของบริษัทฯ มาโดยตลอด

ครัวการบิน มีฐานการปฏิบัติการ 2 แห่ง คือ

1. ครัวการบิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตั้งอยู่ในเขตปลอดอากร บนพื้นที่ประมาณ 90,000 ตารางเมตร ดำเนินการผลิตอาหารเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารสำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศของบริษัทฯ และผู้โดยสารของสายการบินชั้นนำอื่นๆ อีกกว่า 60 สายการบิน

2. ครัวการบิน ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง บนพื้นที่ประมาณ 40,200 ตารางเมตร ดำเนินการผลิตอาหารเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารสำหรับเที่ยวบินภายในประเทศของบริษัทฯ และผู้โดยสารของสายการบินชั้นนำอื่นๆ ที่ทำการบินออกจากสนามบินดอนเมือง นอกจากนี้ยังดำเนินธุรกิจภาคพื้นที่เกี่ยวข้องกับอาหาร เช่น กัดตาการ์ ณ ท่าอากาศยานนานาชาติร้านเบเกอรี่พัฟแอนด์พาย (Puff & Pie) ดำเนินการโดยฝ่ายครัวการบินและผู้แทนจำหน่าย การให้บริการจัดเลี้ยงทั้งในและนอกสถานที่ ร้านอาหารสวัสดิการพนักงาน เป็นต้น ในต่างจังหวัด ครัวการบินยังดำเนินกิจการต่างๆ ณ ท่าอากาศยานกระบี่ เชียงราย เชียงใหม่ และภูเก็ต ในการให้บริการอาหาร และเครื่องดื่มภายในกัดตาการ์ ผลิตอาหารเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารของบริษัทฯ และสายการบินอื่นๆ ด้วย

ครัวการบิน เป็นผู้นำในการผลิตอาหารและบริการแก่สายการบิน โดยมีส่วนแบ่งการตลาดมากกว่าร้อยละ 70 ให้บริการแก่เที่ยวบินมากกว่า 70,000 เที่ยวบิน/ปี ผลิตอาหารมากกว่า 70,000 ชุด/วัน มีสัดส่วนการจัดซื้อวัตถุดิบในประเทศ ร้อยละ 79 และนำเข้าวัตถุดิบจากต่างประเทศ ร้อยละ 21

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

ด้วยมาตรฐานสากลและจากประสบการณ์กว่า 50 ปี ในการดำเนินธุรกิจด้านอาหารของครัวการบิน มีส่วนทำให้สายการบินไทยได้รับรางวัล สายการบินยอดเยี่ยมอันดับที่ 1 จาก Skytrax ประเภทการให้บริการอาหารบนเครื่องบิน ชั้นประหยัดยอดเยี่ยมปี 2557 (World's Best Economy Class Catering 2014) นอกจากนี้สายการบิน All Nippon Airways (ANA) จากประเทศญี่ปุ่น ได้มอบรางวัล Gold Prize Best Middle Haul Caterer Award of 2014 รวมถึงสายการบิน EVA Air (BR) จากประเทศไต้หวัน ได้มอบรางวัล Excellent Catering Service Award Silver 2014 รางวัลระดับนานาชาติเหล่านี้ เป็นเครื่องยืนยันถึงคุณภาพและการบริการของครัวการบิน นับเป็นความภาคภูมิใจของฝ่ายครัวการบิน

ที่ผ่านมา ครัวการบินได้รับผลกระทบจากเหตุการณ์ต่างๆ หลายด้าน อาทิ สภาวะเศรษฐกิจ สถานการณ์ทางการเมือง วิกฤตการณ์ต่างๆ มากมาย รวมถึงต้นทุนสินค้าและราคาวัตถุดิบที่เพิ่มสูงขึ้น แต่ด้วยความมุ่งมั่นของฝ่ายบริหาร และพนักงานที่พยายามบริหารจัดการ ปรับกลยุทธ์ในด้านต่างๆ ให้สอดคล้องกับภาวะการณ์ต่างๆ อาทิ การขยายฐานลูกค้า การขยายฐานการผลิต การขยายสาขาธุรกิจร้านเบเกอรี่ การปรับลดค่าใช้จ่ายเพื่อลดต้นทุนในการดำเนินงาน การควบคุมการใช้พลังงานเพื่อลดค่าน้ำ/ค่าไฟฟ้า การนำเอาระบบบริหารมาช่วยเพิ่มประสิทธิภาพ (Lean Management) และประยุกต์ใช้ในกระบวนการปฏิบัติงานต่างๆ ทำให้ลดการสูญเสียของวัตถุดิบ มีผลให้ค่าใช้จ่ายวัตถุดิบลดลง ผลจากการปรับโครงสร้างต้นทุนให้เหมาะสมต่อการแข่งขัน ทำให้ครัวการบินสามารถสร้างผลกำไรที่เจริญเติบโตอย่างต่อเนื่อง และยั่งยืน

กิจการอื่น ๆ

นอกจากนี้ยังมีกิจการอื่นที่เป็นธุรกิจสนับสนุนการขนส่ง ได้แก่ ธุรกิจบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน ธุรกิจบริการอำนวยความสะดวกของการบิน ธุรกิจจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบิน และธุรกิจจำหน่ายสินค้าที่ระลึก โดยมีรายละเอียดดังนี้

กิจการอื่น ๆ

ธุรกิจบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน

ฝ่ายช่างเป็นหน่วยงานที่มีภารกิจรับผิดชอบในการซ่อมบำรุงอากาศยานของบริษัทฯ ตั้งแต่เริ่มเข้าประจำฝูงบิน จนกระทั่งปลดประจำการและจำหน่ายออกจากฝูงบิน ให้คงสภาพความสมควรเดินอากาศ โดยให้มีคุณสมบัติครบถ้วนตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) และองค์กรต่างๆ ที่ควบคุมสายการบินพาณิชย์ตามที่บริษัทฯ ตกลงรับที่จะผูกพัน ซึ่งมุ่งเน้นความปลอดภัยสูงสุด และนอกจากนี้ฝ่ายช่างยังให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยานของสายการบินลูกค้าอีกด้วย

การซ่อมบำรุงอากาศยานของฝ่ายช่างประกอบด้วยงานหลัก ดังนี้

1. งานซ่อมบำรุงอากาศยานชั้นลานจอด (Line Maintenance) เป็นการให้บริการตรวจทางเทคนิคและการซ่อมบำรุงอากาศยานทุกครั้งที่มีการจอดแวะ (Transit) การบินกลับต้นทาง (Turnaround) ตลอดจนการจอดค้างคืน (Night Stop) ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานอื่นๆ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ
2. งานซ่อมบำรุงย่อย (Light Maintenance) เป็นการให้บริการตรวจทางเทคนิคและการบำรุงรักษาอากาศยาน ตามระยะเวลาบินหรือชั่วโมงบิน ดำเนินการที่ศูนย์ซ่อมอากาศยาน ฐานปฏิบัติการสุวรรณภูมิ ดอนเมืองและอุตะเถา
3. งานซ่อมบำรุงขั้นโรงงาน (Heavy Maintenance) เป็นการให้บริการตรวจทางเทคนิคและการบำรุงรักษาอากาศยาน ทั้งลำตัวอากาศยาน (Airframe) เครื่องยนต์ (Engine) อุปกรณ์ (Component) และส่วนประกอบต่างๆ ตามระยะเวลาบินหรือชั่วโมงบิน ดำเนินการที่ศูนย์ซ่อมอากาศยานฐานปฏิบัติการดอนเมือง อุตะเถา และสุวรรณภูมิ

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

นอกจากงานหลักในการซ่อมบำรุงอากาศยานแล้ว ฝ่ายช่างยังให้บริการล้างทำความสะอาดลำตัวเครื่องบินให้กับสายการบินต่างๆ ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง เพื่อช่วยสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับสายการบิน อีกทั้งยังช่วยให้ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงและช่วยลดมลภาวะด้านสิ่งแวดล้อม

การซ่อมบำรุงอากาศยานเป็นภารกิจที่ต้องใช้เงินทุนสูงทั้งด้านบุคลากร พัสตุ โรงซ่อม อุปกรณ์ และเครื่องมือเครื่องใช้ต่างๆ ให้เป็นไปตามมาตรฐาน และต้องมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องให้ทันเทคโนโลยีอากาศยานที่เปลี่ยนไปอย่างรวดเร็ว เพื่อมุ่งเน้นให้ผู้โดยสารและผู้ที่ใช้งานอากาศยานที่ฝ่ายช่างให้บริการ ได้รับความสะดวกสบายและมีความปลอดภัยสูงสุด

กิจการอื่น ๆ

ธุรกิจสนับสนุนการขนส่ง

กิจการสนับสนุนการขนส่งประกอบด้วย บริการอำนวยความสะดวก การจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบิน และการจำหน่ายสินค้าที่ระลึก

- การให้บริการอำนวยความสะดวก (Dispatch Services) การให้บริการอำนวยความสะดวกเป็นการให้บริการวางแผนการบิน และจัดเตรียมข้อมูลรายละเอียดของเส้นทางบิน พยากรณ์อากาศ รวมทั้งเอกสารการบินที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ แก่เที่ยวบินของบริษัท และเที่ยวบินของสายการบินลูกค้า ให้เป็นไปตามกฎระเบียบการบิน และข้อกำหนดตามที่ระบุในสัญญา เพื่อให้เที่ยวบินสามารถปฏิบัติการบินไปถึงที่หมายอย่างปลอดภัย
- การจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบิน (Sales on Board) ในปี 2558 บริษัท King Power Marketing and Management Co., Ltd. เป็นผู้รับผิดชอบในการจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบินของบริษัท เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสาร
- การจำหน่ายสินค้าที่ระลึก (THAI Shop) บริษัทฯ ได้ดำเนินการเปิดร้านจำหน่ายสินค้าที่ระลึก รวมทั้งสิ้น 6 แห่ง ประกอบด้วย สำนักงานใหญ่ของบริษัทฯ สำนักงานหลานหลวง สำนักงานสีลม สำนักงานเชียงใหม่ ศูนย์ปฏิบัติการ (Operation Center: OPC) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสำนักงานหลักสี่ อีกทั้งได้เปิดจำหน่ายสินค้าผ่านทางเว็บไซต์ ของบริษัทฯ

3. ปัจจัยความเสี่ยง

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

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มอบหมายให้คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง (Risk Management Committee) อันประกอบด้วย กรรมการบริษัทฯ ซึ่งมีกรรมการอิสระร่วมอยู่ด้วย และฝ่ายบริหารกำหนดและทบทวนนโยบายและกรอบการบริหารความเสี่ยงในด้านต่างๆ อย่างสม่ำเสมอ พร้อมทั้งกำกับดูแล ติดตามประสิทธิภาพของการบริหารความเสี่ยงดังกล่าว เพื่อให้มั่นใจว่าผู้บริหารและพนักงานมีการระบุความเสี่ยง ประเมินและจัดลำดับความสำคัญ สำหรับวางมาตรการป้องกัน แก้ไข ควบคุม และจัดการปัจจัยความเสี่ยงทั้งในระดับองค์กรและระดับฝ่ายที่อยู่ในความดูแลรับผิดชอบให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ และเป็นระบบสอดคล้องกับมาตรฐาน (Committee of Sponsoring Organization of the Treadway Commission: COSO) ประกอบกับการรายงานต่อคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและคณะกรรมการบริษัทฯ ในทุกไตรมาส ทั้งนี้ มาตรการดังกล่าวเป็นไปเพื่อส่งเสริมให้ผู้บริหารและพนักงานทุกฝ่ายขององค์กรใช้การบริหารความเสี่ยงเป็นเครื่องมือในการบริหารงาน

เพื่อป้องกันผลกระทบหรือความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากความไม่แน่นอน พร้อมกับสนับสนุนให้การดำเนินแผนฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ เป็นไปตามเป้าหมายที่วางไว้ ในปี 2558 บริษัทฯ จึงมีการบูรณาการการบริหารความเสี่ยงระดับองค์กรเข้ากับแผนฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ วิเคราะห์ถึงสาเหตุของความเสี่ยงและความสัมพันธ์ของความเสี่ยงต่างๆ รวมทั้งได้ดำเนินการจัดทำดัชนีชี้วัดความเสี่ยงหลัก (Key Risk Indicator) เพื่อใช้เป็นเครื่องเตือนภัยล่วงหน้า และปรับปรุงประสิทธิภาพของระบบการบริหารความเสี่ยง (Enterprise-wide Risk Management System) ให้ทันสมัยและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น อันเอื้อต่อการเชื่อมโยงการจัดทำรายงานการควบคุมภายใน และระบบการบริหารจัดการอื่นๆ ของบริษัทฯ

ปัจจัยเสี่ยงที่มีนัยสำคัญ

1. ความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมันอากาศยาน

ค่าใช้จ่ายน้ำมันอากาศยานเป็นค่าใช้จ่ายหลักในการดำเนินธุรกิจการบิน โดยบริษัทฯ มีต้นทุนน้ำมันอากาศยานคิดเป็นประมาณร้อยละ 34 ของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ซึ่งราคาน้ำมันอากาศยานมีความผันผวนอย่างต่อเนื่อง บริษัทฯ ได้มีการจัดทำประกันความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมัน (Fuel Hedging) เพื่อลดความผันผวนของต้นทุนด้านน้ำมันอากาศยาน โดยบริษัทฯ มีนโยบายบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันอากาศยาน ซึ่งมีผลกระทบต่อการทำงานของ บริษัทฯ มิใช่เป็นการแสวงหากำไร แต่เป็นการชะลอและลดผลกระทบต่อต้นทุนด้านน้ำมันฯ หากราคามีการปรับตัวสูงขึ้นสำหรับปี 2558 บริษัทฯ ได้ดำเนินการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันฯ ให้ค่าใช้จ่ายน้ำมันฯ ของบริษัทฯ เป็นไปตามงบประมาณที่ได้ตั้งไว้ โดยบริษัทฯ ได้ประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันฯ ล่วงหน้าไว้ในสัดส่วนถัวเฉลี่ยร้อยละ 77 ของปริมาณการใช้ สำหรับปี 2558 ทั้งนี้ระหว่างปีการดำเนินงานบริษัทฯ ได้มีการบริหารจัดการปรับปรุงธุรกรรมประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันฯ ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ราคาน้ำมันโลกที่ปรับตัวลดลงอย่างใกล้ชิด

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

2. ความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

เนื่องจากบริษัทฯ มีรายได้เป็นเงินตราต่างประเทศกว่า 50 สกุลเงิน คิดเป็นประมาณร้อยละ 63 ของรายได้รวมทั้งหมด บริษัทฯ ได้ดำเนินการบริหารความเสี่ยงอันเนื่องมาจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนให้มีประสิทธิภาพ โดยมีการบริหารภายใต้นโยบายการบริหารความเสี่ยงแบบธรรมชาติ (Natural Hedging) คือ การจัดให้รายจ่ายเป็นเงินสกุลเดียวกับรายได้มากที่สุด หลังจากนั้นบริษัทฯ บริหารกระแสเงินสดโดยจัดการแลกเปลี่ยนเงินคงเหลือในแต่ละสกุลเข้ามาเป็นเงินสกุลเงินที่เป็นค่าใช้จ่ายหลักของบริษัทฯ เช่น ค่าใช้จ่ายน้ำมัน ค่าเช่าเครื่องบิน ค่าใช้จ่ายพนักงาน และปรับโครงสร้างเงินกู้ในสกุลเงินต่างๆ ให้สอดคล้องกับสกุลเงินของเงินสดสุทธิจากการดำเนินการ (Net Operating Cash Flow) พร้อมๆ กับลดความเสี่ยงของการมีหนี้เป็นเงินสกุลต่างประเทศมากขึ้นไป โดยการมีหนี้สกุลบาทด้วยส่วนหนึ่ง เพื่อลดความผันผวนของรายการผลกำไร/ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนในงบการเงิน ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้นำโปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่ใช้วัดมูลค่าความเสี่ยงทางด้านอัตราแลกเปลี่ยน (VaR) มาใช้เพื่อการวางแผนการจัดหาเงินทุนและกำหนดวิธีการบริหารความเสี่ยงโดยใช้เครื่องมือทางการเงินในการทำธุรกรรมที่เหมาะสม เช่น สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ (Cross Currency Swap: CCS) การแลกเปลี่ยนล่วงหน้า (Forward) ในช่วงที่ตลาดเงินเอื้ออำนวย

โดยสิ้นปี 2558 บริษัทฯ ได้ดำเนินการกู้เงินสกุลยูโร สกุลเหรียญสหรัฐ และเยน เพื่อซื้อเครื่องบินโบอิง B777-300ER จำนวน 3 ลำ เครื่องบิน A320-200 จำนวน 3 ลำ ดำเนินการออกและเสนอขายหุ้นกู้ จำนวน 15,000 ล้านบาท กู้เงินต่อจากกระทรวงการคลังในรูปแบบการออกตราสาร ECP ดำเนินการทำ CCS จำนวน 5 รายการ และ Restructure CCS จำนวน 3 รายการ โดยเป็นการเปลี่ยนหนี้จากเงินสกุลยูโร และบาท เป็นเงินเยน รวมถึงดำเนินการใช้การแลกเปลี่ยนทันที (Spot) และการแลกเปลี่ยนล่วงหน้า (Forward) จากสกุลเงินอื่นเป็นสกุลเงิน USD สำหรับค่าใช้จ่ายน้ำมัน ค่าเช่าเครื่องบิน ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทฯ มีสัดส่วนเงินกู้ระยะยาวในเงินสกุลหลักภายหลังจากการทำ CCS ดังนี้ USD 8% EUR 44% JPY 13% และ THB 35% (ไม่รวมภาระผูกพันค่าเช่าเครื่องบินเพื่อการดำเนินงาน)

3. ความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย

บริษัทฯ มีนโยบายบริหารความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย โดยใช้เครื่องมือทางการเงิน ได้แก่ Interest Rate Swap (IRS) เพื่อแปลงอัตราดอกเบี้ยลอยตัวที่มีแนวโน้มปรับตัวสูงขึ้นมาเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ หรือปรับสัดส่วนอัตรา ดอกเบี้ยลอยตัวให้มากขึ้น หรือดำเนินการ Restructure ธุรกรรม CCS หากทำให้บริษัทฯ สามารถลดต้นทุนทางการเงินได้ในระยะยาว โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทฯ มีสัดส่วนของภาระหนี้สินระยะยาวภายหลังการ Swap ที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัวต่ออัตราดอกเบี้ยคงที่เท่ากับร้อยละ 48 ต่อ 52 (ไม่รวมค่าเช่าเครื่องบินเพื่อการดำเนินงาน) ทั้งนี้ หากอัตราดอกเบี้ยปรับตัวสูงขึ้นร้อยละ 1 ต่อปี จะส่งผลให้บริษัทฯ มีภาระดอกเบี้ยเพิ่มขึ้นประมาณ 850 ล้านบาท

4. ความเสี่ยงจากการแข่งขันในธุรกิจการบิน

การก้าวเข้าร่วมประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ในปลายปี 2558 ตลอดจนนโยบายเปิดเสรีการบินของประเทศไทย ทำให้ทุกสายการบินเห็นโอกาสในการขยายธุรกิจ ทั้งสายการบินที่ให้บริการอยู่เดิมได้เพิ่มปริมาณการผลิตผ่านเข้าและออกประเทศไทยมากขึ้น และสายการบินใหม่ที่เปิดเส้นทางบินเข้าและออกประเทศไทย ทำให้คาดการณ์ได้ว่า อนาคตจากนี้ไป 4-5 ปี การแข่งขันจะยิ่งทวีความรุนแรง ซึ่งจะเห็นได้จากปริมาณการสั่งซื้อเครื่องบินของสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบและสายการบินต้นทุนต่ำที่จะเพิ่มอย่างมากในช่วง 5-10 ปี ข้างหน้า รวมทั้งการเติบโตสูงอย่างต่อเนื่องของสายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทยและมีบทบาทที่สำคัญเพิ่มมากขึ้น จากการเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยวและการปรับเปลี่ยน

พฤติกรรมการเดินทางของคนไทย ซึ่งเป็นผลมาจากการกำหนดราคาของสายการบินต้นทุนต่ำ และสายการบินต้นทุนต่ำยังมีการปรับตัวโดยการพัฒนารูปแบบการให้บริการจากแบบจุดบินต่อจุดบิน (point-to-point) เป็นลักษณะเชื่อมโยงเครือข่ายระหว่างสายการบินภายในกลุ่มมากขึ้น อีกทั้งเพิ่มการให้บริการในระยะไกลขึ้น

บริษัทฯ มีกลยุทธ์ปรับปรุงเครือข่ายเส้นทางบิน คือ การลดขนาดธุรกิจเพื่อสร้างความเข้มแข็งให้แก่องค์กรก่อนที่จะเติบโตต่อไปได้อย่างยั่งยืน (Shrink to Grow) โดยมีขั้นตอนในการดำเนินการตามลำดับ ดังนี้

ขั้นที่ 1 หดขนาดขาดทุน โดยมีหลักเกณฑ์ในการพิจารณาตัดเส้นทางบินที่ไม่ทำกำไรและไม่มีความสามารถในการแข่งขัน อีกทั้งปรับปรุงเส้นทางที่มีศักยภาพในการทำกำไร โดยแบ่งเส้นทาง เป็น 2 กลุ่มหลัก ได้แก่ กลุ่มที่ (1) เส้นทางที่ไม่ทำกำไร ซึ่งต้องพิจารณายกเลิก หรือ ต้องปรับปรุงและศึกษาศักยภาพในการทำกำไรเพิ่มเติมก่อนที่จะตัดสินใจยกเลิกหรือเปิดดำเนินการต่อ กลุ่มที่ (2) เส้นทางที่ไม่ทำกำไรในปัจจุบันแต่มีศักยภาพสูงในการทำกำไร และเส้นทางที่ทำกำไร ซึ่งต้องเร่งสร้างความสามารถในการแข่งขันให้เหนือคู่แข่งในระยะยาว เพื่อให้กลับมาทำกำไรหรือมีกำไรอย่างยั่งยืน

ขั้นที่ 2 สร้างความเข้มแข็งในการแข่งขัน โดยการปรับปรุงประสิทธิภาพในการหารายได้ และลดค่าใช้จ่าย เช่น การเร่งปรับช่องทางการสำรองที่นั่ง เพื่อให้ลูกค้าสามารถสำรองที่นั่งได้โดยตรงกับบริษัทฯ โดยเฉพาะผ่านทาง Online ทบทวนเงื่อนไขและวิธีการขายบัตรโดยสารผ่านตัวแทนจำหน่าย ปรับปรุงระเบียบการกำหนดราคาขาย และราคาค่าโดยสาร ให้สอดคล้องกับสภาวะการแข่งขันและวิถีปฏิบัติของสายการบินอื่น และรวมศูนย์การกำหนดราคาและให้ราคา (Simplify and Centralize) เพิ่มการหารายได้เสริมอื่นๆ ที่สามารถดำเนินการได้อย่างรวดเร็ว เร่งจัดทำกลยุทธ์สำหรับกลุ่มลูกค้าที่สามารถสร้างรายได้ให้บริษัทฯ ได้สูง และจัดทำข้อเสนอการบริการที่สอดคล้องกับความต้องการของกลุ่มดังกล่าว เพื่อดึงดูดให้มาใช้บริการและสร้าง/เพิ่มความภักดีในการใช้บริการของบริษัทฯ เป็นต้น

ขั้นที่ 3 สร้างการเติบโตอย่างมีกำไร เมื่อการปรับปรุงประสิทธิภาพได้เสร็จสมบูรณ์ และองค์กรเข้มแข็งพร้อมในการแข่งขัน

5. ความเสี่ยงจากกรณีกรณการบินพลเรือน (บพ.) ไม่ผ่านการตรวจประเมินของ ICAO

ตามที่กรณการบินพลเรือน (บพ.) ของประเทศไทยได้ถูกตรวจสอบตามโครงการตรวจสอบการกำกับดูแลความปลอดภัยสากล (Universal Safety Oversight Audit Program: USOAP) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) และพบข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญ (Significant Safety Concern: SSC) โดยปรากฏสัญลักษณ์สีแดงที่ชื่อประเทศไทยในเว็บไซต์สาธารณะของ ICAO ส่งผลให้หน่วยงานกำกับด้านความปลอดภัยการบินพลเรือนของประเทศต่างๆ ขาดความเชื่อมั่นในมาตรฐานความปลอดภัยของสายการบินของประเทศไทย และได้ดำเนินการมาตรการเข้มงวดในการกำกับดูแลความปลอดภัยด้านการบินกับสายการบินของประเทศไทย

บริษัทฯ ได้ติดตามและดำเนินการตามแผนหลักเพื่อบริหารความเสี่ยงจากกรณีข้างต้น โดยมีการเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการตรวจประเมินด้านความปลอดภัยการบินจากทุกองค์กรสากล มุ่งเน้นให้มีระบบบริหารจัดการด้านคุณภาพและมาตรฐานความปลอดภัยในระดับสูง (Safety & Quality Management System) ควบคู่ไปกับการเตรียมความพร้อมรองรับการตรวจสอบความปลอดภัยในการปฏิบัติการบินในทุกๆ ด้าน ซึ่งผลการตรวจสอบที่ผ่านมาเป็นที่น่าพอใจเป็นอย่างยิ่งมาโดยตลอด

อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้แสดงความมุ่งมั่นในการพัฒนามาตรฐานความปลอดภัยด้านการบิน เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้ให้บริการ และหน่วยงานกำกับด้านความปลอดภัยการบินของประเทศต่างๆ ที่อาจมีข้อกังวลเกี่ยวกับข้อบกพร่องอย่างมีนัยสำคัญของกรณการบินพลเรือน จึงได้ริเริ่มโครงการมาตรฐานความปลอดภัยเหนือระดับ (Safety Beyond Compliance) เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยด้านการบินของบริษัทฯ และนำมาตรฐานของ European Aviation Safety Agency (EASA) ซึ่งเป็นที่ยอมรับจากองค์กรการบินทั่วโลกมาเป็นต้นแบบ โดยมีเป้าหมายสูงสุดในการ

เป็นสายการบินที่สามารถบินเข้าสู่น่านฟ้าของทุกประเทศได้อย่างภาคภูมิใจ โดยบริษัทฯ ได้ดำเนินการยื่นขอเป็น Third Country Operators (TCO) ของสหภาพยุโรป และได้รับ TCO Authorization จาก EASA แล้ว เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2558 ทำให้บริษัทฯ คงสิทธิในการได้รับอนุญาตให้ทำการบินเข้ายุโรป แสดงให้เห็นว่าบริษัทฯ มีมาตรฐานความปลอดภัยในระดับสูง นอกจากนี้บริษัทฯ ได้จัดทำแผนบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Plan) รวมทั้งได้มีการฝึกซ้อมเพื่อเตรียมความพร้อมรองรับในสถานการณ์สมมติกรณีต่างๆ โดยคำนึงถึงผลกระทบที่มีต่อผู้โดยสาร ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ข้อจำกัดต่างๆ รวมไปถึงผลกระทบทางการเงิน

6. ความเสี่ยงจากวิกฤตการณ์ภายนอก และภัยธรรมชาติ

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

บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงความจำเป็นในการรับมือต่อเหตุการณ์ดังกล่าวให้ทันท่วงที จึงจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการภาวะวิกฤต (Crisis Management Operation Center: CMOC) เผื่อระวังและติดตามสถานการณ์ต่างๆ อย่างใกล้ชิด รวมทั้งกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขรวมถึงการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง เพื่อลดระดับความรุนแรงของความเสี่ยงลง รวมถึงจัดตั้งคณะกรรมการบริหารภาวะวิกฤต และจัดทำการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Management: BCM) ในกระบวนการที่สำคัญเพื่อรองรับสถานการณ์ต่างๆ โดยจัดทำแผนและคู่มือรองรับสถานการณ์ พร้อมฝึกซ้อม และประสานความร่วมมือกับพันธมิตรการบิน และหน่วยงานรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม เพื่อให้บริษัทฯ สามารถดำเนินธุรกิจได้อย่างต่อเนื่องเมื่อเกิดวิกฤตการณ์ต่างๆ อีกทั้งเพื่อให้เกิดภาพลักษณ์ที่ดีแก่บริษัทฯ และเพิ่มความมั่นใจในการเดินทางของผู้โดยสาร นอกจากนี้ เพื่อการปรับตัวที่รวดเร็ว (Dynamic) บริษัทฯ ยังมีการจัดทำประมาณการผลการดำเนินงานเป็นประจำทุกเดือน และมีการประเมินผลกระทบจากปัจจัยต่างๆ ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ ที่มีผลต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ ทั้งเชิงบวกและเชิงลบอย่างมีนัยสำคัญ เพื่อเป็นข้อมูลให้ฝ่ายบริหารพิจารณาปรับเปลี่ยนกลยุทธ์รองรับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป อาทิ การปรับลดปริมาณการผลิต (Production) เมื่อจำนวนผู้โดยสารลดลง เป็นต้น

7. ความเสี่ยงจากคุณภาพและประสิทธิภาพของบุคลากร

บริษัทฯ ได้มุ่งเสริมสร้างพนักงานให้มีขีดความสามารถ มีผลผลิต และมีความผูกพันต่อองค์กร โดยบริษัทฯ ได้ดำเนินการพัฒนาบุคลากรในโครงการบริหารความก้าวหน้าในอาชีพ (Career Development) เพื่อพัฒนาบุคลากรโดยออกแบบและจัดทำแผน (Roadmap) การพัฒนาให้เหมาะสมตามคุณสมบัติของตำแหน่งที่กำหนด ซึ่งแบ่งออกเป็น 4 ระดับ ได้แก่ แผนการพัฒนาผู้บริหารระดับสูง (Executive Development Plan) แผนการพัฒนาผู้มีความรู้สูง (Talent Development Plan) แผนพัฒนาผู้สืบทอดตำแหน่ง (Successor Development Plan) และแผนการพัฒนาตามเส้นทางความก้าวหน้าในอาชีพ (Career Path Development Plan) รวมทั้งพัฒนาโครงการแบบจำลองกำลังคนที่เหมาะสม (Suitable Manpower Model) เพื่อวางแผนอัตรากำลังในแต่ละช่วงอายุ (Age Profile) ให้สอดคล้องกับทิศทางและความต้องการในการดำเนินธุรกิจ ดำเนินการถ่ายโอนความรู้ (Knowledge Management: KM) โดยบุคลากรที่มีประสบการณ์ เพื่อถ่ายทอดองค์ความรู้ภายในองค์กรอย่างต่อเนื่อง และได้นำระบบการบริหารผลการปฏิบัติงานมาใช้กับพนักงานระดับบริหารเพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมการทำงานที่มุ่งเน้นผลการปฏิบัติงาน (Performance-based Culture) และเชื่อมโยงไปสู่การให้ผลตอบแทนตามผลงานที่ชัดเจน โดยจัดทำตัวชี้วัด (KPIs) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพให้บริษัทฯ สามารถแข่งขันได้ นอกจากนี้ บริษัทฯ อยู่ระหว่างการปรับปรุงโครงสร้างองค์กร และปรับปรุงกระบวนการทำงานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ (Lean Process) ซึ่งรวมถึงการทบทวนและปรับลด

ขั้นตอนการปฏิบัติงาน (Reprocess) เพื่อลดความซ้ำซ้อน และลดเวลา ซึ่งจะส่งผลให้บริษัทฯ สามารถบริหารต้นทุนและค่าใช้จ่ายได้เหมาะสมยิ่งขึ้น

8. ความเสี่ยงจากคุณภาพของผลิตภัณฑ์และบริการ

บริษัทฯ มีการประเมินคุณภาพการบริการ (Quality Assurance) แบบครบวงจร โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อตรวจสอบผลิตภัณฑ์และการบริการให้เป็นไปตามคำมั่นสัญญาการส่งมอบที่ไว้ไว้กับผู้โดยสาร ซึ่งการประเมินมีทั้งการประเมินเชิงรุก จากการตรวจติดตามคุณภาพการบริการให้เป็นไปตามคู่มือการปฏิบัติงาน (Service Operation Procedure) ด้วยการสุ่มตรวจการปฏิบัติงานแบบไม่แจ้ง (Mystery Shopping) และการตรวจติดตามคุณภาพตามข้อตกลงการบริการ (Service Level Agreement) ที่เป็นข้อกำหนดร่วมกับหน่วยงานหลักของแต่ละจุดบริการ รวมถึงการประเมินความพึงพอใจของลูกค้าที่ดำเนินการจากหน่วยงานภายใน (In-house Survey) และการประเมินความพึงพอใจเปรียบเทียบผลิตภัณฑ์และการบริการจากหน่วยงานภายนอก ตลอดจนการสำรวจเฉพาะเรื่อง เพื่อมุ่งเน้นในประเด็นที่ต้องการทราบความต้องการของลูกค้า ทำการสังเคราะห์ร่วมกับการประเมินแบบเชิงรับ คือ การรับข้อมูลป้อนกลับจากลูกค้า (Customer Feedback) เพื่อนำมาพัฒนาและปรับปรุงข้อบกพร่อง (Corrective Action) ให้เป็นไปตามที่ลูกค้าคาดหวัง ทั้งนี้ปี 2558 บริษัทฯ ได้จัดทำโครงการเสริมสร้างความภักดีของลูกค้าประจำ และ พัฒนาความเป็นเลิศด้านการบริการลูกค้า โครงการยกระดับการบริการชั้นธุรกิจ (Service Beyond : New Business Class Service) เนื่องจากพฤติกรรมของผู้บริโภคมีการเปลี่ยนแปลงไปตามบริบทของการแข่งขันในธุรกิจการบินอย่างรวดเร็ว ความคุ้มค่าเงินเป็นกลจักรสำคัญที่ผู้โดยสารพิจารณาในการเลือกสายการบิน ประกอบกับความคาดหวังของผู้โดยสารที่จะได้รับการบริการตามความชอบและรสนิยมที่แตกต่างกันไปในแต่ละบุคคล (Individualized Service) โดยได้เริ่มให้บริการในเส้นทางหลักของบริษัทฯ ก่อนขยายผลต่อไป รวมถึงการบูรณาการด้านการพาณิชย์และเครือข่ายเส้นทางบินของการบินไทยและไทยสมายล์ ที่ปรับปรุงให้สอดคล้องกันในทุกจุดบริการแบบไร้รอยต่อ (Seamless Service between TG and WE) โดยเฉพาะอย่างยิ่งระบบ IT ด้านการบริการผู้โดยสาร

9. ความเสี่ยงที่มีผลกระทบต่อสิทธิหรือการลงทุนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 กระทรวงการคลังและธนาคารออมสินถือหุ้นในบริษัทฯ ร้อยละ 53.16 ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของบริษัทฯ จึงทำให้กระทรวงการคลังสามารถควบคุมมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นได้เกือบทั้งหมดไม่ว่าจะเป็นเรื่องการแต่งตั้งกรรมการ หรือการขอมติในเรื่องอื่นที่ต้องใช้เสียงส่วนใหญ่ของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ยกเว้นเรื่องที่กฎหมายหรือข้อบังคับบริษัทฯ กำหนดให้ต้องได้รับเสียง 3 ใน 4 ของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ดังนั้น ผู้ถือหุ้นรายอื่นจึงอาจไม่สามารถรวบรวมคะแนนเสียง เพื่อตรวจสอบและถ่วงดุลเรื่องที่สำคัญที่ผู้ถือหุ้นใหญ่เสนอได้

4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

4.1 สินทรัพย์หลักของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย: ล้านบาท

ประเภท	มูลค่าตามบัญชี ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558
เครื่องบิน	50,470.56
เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน	126,251.37
อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	12,465.14
เครื่องมือ โรงซ่อมและอุปกรณ์	4,305.36
ที่ดิน อาคารและค่าปรับปรุง	14,792.93
รวม	208,285.36

ลักษณะสำคัญของสินทรัพย์หลัก

เครื่องบิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทฯ มีเครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงานจำนวน 95 ลำ และเครื่องบินที่ปลดระวางและอยู่ระหว่างดำเนินการขายจำนวน 30 ลำ รวมเป็นเครื่องบินทั้งหมดจำนวน 125 ลำ แบ่งเป็นเครื่องบินที่เป็นสินทรัพย์ของบริษัทฯ จำนวน 56 ลำ เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Financial Lease) จำนวน 36 ลำ และเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) จำนวน 33 ลำ โดยมีรายละเอียดดังนี้

ประเภทเครื่องบิน	จำนวน (ลำ)	อายุเฉลี่ย (ปี)	เครื่องบิน ที่เป็นกรรมสิทธิ์ ของบริษัทฯ	เครื่องบินภายใต้ สัญญาเช่าทางการเงิน (Financial Lease)	เครื่องบินภายใต้ สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease)	เครื่องบินที่ใช้ใน การดำเนินงาน ณ 31 ธันวาคม 2558
โบอิง 747-400	12	17.2	12	-	-	10
โบอิง 777-300	6	16.1	6	-	-	6
โบอิง 777-200ER	6	8.8	-	6	-	6
โบอิง 777-200	8	18.8	6	-	2	8
โบอิง 737-400	6	23.9	6	-	-	2
โบอิง 777-300ER	14	2	-	6	8	14
โบอิง 787-8	6	1	-	-	6	6
แอร์บัส 340-600	6	9.8	6	-	-	
แอร์บัส 340-500	4	10.1	4	-	-	
แอร์บัส 330-300	26	10.7	9	15	2	17
แอร์บัส 320-200	20	2	-	5 ⁽³⁾	15 ⁽²⁾	20
แอร์บัส 380-800	6	2.7	2	4	-	6
แอร์บัส 300-600R	1	22.8	1	-	-	
เอทีอาร์ 72	2	25.8	2	-	-	
เครื่องบินขนส่งสินค้า โบอิง 747-400	2	25.9	2	-	-	
รวม	125	10.0	56¹⁾	36	33	95

- หมายเหตุ
- 1) รวมเครื่องบินที่ปลดระวาง 30 ลำ ที่อยู่ระหว่างรอการขาย
 - 2) รวมเครื่องบินแอร์บัส 320-200 10 ลำที่โอนสิทธิการเช่าไปให้ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด
 - 3) รวมเครื่องบินแอร์บัส 320-200 5 ลำ ที่ให้ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด เช่าช่วง

เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Financial Lease) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558

ประเภท เครื่องบิน	จำนวน (ลำ)	ลักษณะสำคัญ	รายละเอียด เครื่องบิน (ลำที่)	วันสิ้นสุด สัญญาเช่า	ระยะเวลา คงเหลือตามสัญญา (ปี)		ยอดคงเหลือของภาระผูกพัน ⁽¹⁾ (ล้านบาท)	
					สิ้นสุดวันที่	สิ้นสุดวันที่	สิ้นสุดวันที่	สิ้นสุดวันที่
					31 ธันวาคม 2558	31 ธันวาคม 2557	31 ธันวาคม 2558	31 ธันวาคม 2557
โบอิง 777-200ER	6	เครื่องบินพิสัยไกลสำหรับ เส้นทางข้ามทวีป	โบอิง 777-200ER # 1	2 พ.ย. 2561	2.8	3.8	1,070.33	1,419.12
			โบอิง 777-200ER # 2	8 พ.ย. 2561	2.9	3.9	1,072.13	1,421.51
			โบอิง 777-200ER # 3	8 พ.ย. 2561	2.9	3.9	1,072.13	1,421.51
			โบอิง 777-200ER # 4	15 พ.ย. 2561	2.9	3.9	1,080.44	1,432.52
			โบอิง 777-200ER # 5	24 ธ.ค. 2560	2.0	3.0	526.32	811.58
			โบอิง 777-200ER # 6	29 เม.ย. 2561	2.3	3.3	615.06	897.00
โบอิง 777-300ER	6	เครื่องบินพิสัยไกลสำหรับ เส้นทางข้ามทวีป	โบอิง 777-300ER # 14	21 ม.ค. 2569	10.1	11.11	3,666.97	4,090.69
			โบอิง 777-300ER # 15	10 ก.ค. 2569	10.5	11.5	4,250.53	4,710.79
			โบอิง 777-300ER # 16	27 ส.ค. 2569	10.7	11.7	4,258.08	4,719.16
			โบอิง 777-300ER # 17	20 ม.ค. 2570	11.1	-	5,095.69	-
			โบอิง 777-300ER # 18	22 มิ.ย. 2570	11.5	-	5,565.86	-
			โบอิง 777-300ER # 19	28 ก.ย. 2570	11.8	-	5,679.82	-

ประเภท เครื่องบิน	จำนวน (ลำ)	ลักษณะสำคัญ	รายละเอียด เครื่องบิน (ลำที่)	วันสิ้นสุด สัญญาเช่า	ระยะเวลา คงเหลือตามสัญญา (ปี)		ยอดคงเหลือของภาระผูกพัน ⁽¹⁾ (ล้านบาท)	
					สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558	สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557	สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558	สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557
					แอร์บัส A330-300	15	เครื่องบินพิสัยกลางสำหรับ เส้นทางบินในภูมิภาค	แอร์บัส 330-300 # 13
			แอร์บัส 330-300 # 14	7 ก.พ. 2564	5.1	6.1	748.13	813.67
			แอร์บัส 330-300 # 15	29 ม.ค. 2563	4.1	5.1	944.84	1,163.46
			แอร์บัส 330-300 # 16	23 มิ.ย. 2563	4.5	5.5	916.67	1,120.07
			แอร์บัส 330-300 # 17	23 มิ.ย. 2563	4.5	5.5	908.83	1,110.49
			แอร์บัส 330-300 # 18	23 มิ.ย. 2563	4.5	5.5	907.34	1,108.67
			แอร์บัส 330-300 # 19	29 ก.ย. 2520	4.8	5.8	1,026.64	1,245.09
			แอร์บัส 330-300 # 20	29 ก.ย. 2520	4.8	5.8	1,032.33	1,251.98
			แอร์บัส 330-300 # 21	16 พ.ย. 2566	7.9	8.9	1,779.83	1,998.69
			แอร์บัส 330-300 # 22	6 ธ.ค. 2566	7.9	8.9	1,829.13	1,053.97
			แอร์บัส 330-300 # 23	23 ก.พ. 2567	8.2	9.2	1,523.56	1,772.72
			แอร์บัส 330-300 # 24	18 ก.ย. 2570	11.7	12.7	1,963.34	2,244.04
			แอร์บัส 330-300 # 25	19 ต.ค. 2570	12	13	2,017.24	2,295.83
			แอร์บัส 330-300 # 26	16 ม.ค. 2571	12.1	13.1	1,861.86	2,128.11
			แอร์บัส 330-300 # 27	22 เม.ย. 2571	12.3	13.3	1,984.31	2,258.03

ประเภท เครื่องบิน	จำนวน (ลำ)	ลักษณะสำคัญ	รายละเอียด เครื่องบิน (ลำที่)	วันสิ้นสุด สัญญาเช่า	ระยะเวลา คงเหลือตามสัญญา (ปี)		ยอดคงเหลือของภาระผูกพัน ⁽¹⁾ (ล้านบาท)	
					สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558	สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557	สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558	สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557
					แอร์บัส A380-800	4	เครื่องบินพิสัยไกลขนาดใหญ่ มากสำหรับเส้นทางบินข้ามทวีป	แอร์บัส 380-800 # 1
			แอร์บัส 380-800 # 2	28 พ.ย. 2567	8.9	9.9	3,894.62	3,931.47
			แอร์บัส 380-800 # 3	20 ธ.ค. 2567	9.0	10.0	4,714.44	5,283.63
			แอร์บัส 380-800 # 4	21 มี.ค. 2568	9.2	10.2	5,105.43	5,711.05
แอร์บัส A320-200	5	เครื่องบินพิสัยใกล้สำหรับ เส้นทางบินในประเทศและ ภูมิภาค	แอร์บัส 320-200 # 16	16 ต.ค. 2569	10.8	11.8	1,141.88	1,125.84
			แอร์บัส 320-200 # 17	03 ธ.ค. 2569	10.9	11.9	1,141.91	1,125.84
			แอร์บัส 320-200 # 18	20 ม.ค. 2570	11.1	-	1,068.56	-
			แอร์บัส 320-200 # 19	08 ต.ค. 2570	11.8	-	1,386.52	-
			แอร์บัส 320-200 # 20	05 พ.ย. 2570	11.9	-	1,386.07	-
รวม	36						77,550.45	72,026.85

เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558

ประเภทเครื่องบิน	จำนวน (ลำ)	ลักษณะสำคัญ	รายละเอียดเครื่องบิน (ลำที่)	วันสิ้นสุดสัญญาเช่า	ระยะเวลา		ยอดคงเหลือของภาระผูกพัน ⁽¹⁾		สิทธิการซื้อเครื่องบินเมื่อสิ้นสุดสัญญาเช่าดำเนินงาน
					คงเหลือตามสัญญา (ปี)		(ล้านบาท)		
					สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558	สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557	สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558	สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557	
โบอิง 777-200	2	เครื่องบินพิสัยกลางสำหรับเส้นทางบินในภูมิภาค	โบอิง 777-200 # 5	15 ส.ค. 2559	0.6	1.6	133.76	274.32	มี ²⁾
			โบอิง 777-200 # 6	29 ก.ย. 2559	0.7	1.7	132.40	271.63	มี ²⁾
โบอิง 777-300ER	8	เครื่องบินพิสัยไกลสำหรับเส้นทางบินข้ามทวีป	โบอิง 777-300ER # 6	2 ส.ค. 2567	8.6	9.6	4,347.04	4,258.19	
			โบอิง 777-300ER # 7	30 ต.ค. 2567	8.8	9.8	4,447.81	4,348.23	
			โบอิง 777-300ER # 8	7 มี.ค. 2567	9.2	10.2	4,703.09	4,576.33	
			โบอิง 777-300ER # 9	9 เม.ย. 2568	9.3	10.3	4,754.71	4,622.45	
			โบอิง 777-300ER # 10	11 มิ.ย. 2568	9.5	10.5	4,858.42	4,715.10	
			โบอิง 777-300ER # 11	19 ก.ค. 2568	9.6	10.6	4,910.51	4,761.64	
			โบอิง 777-300ER # 12	26 ส.ค. 2568	9.7	10.7	4,962.76	4,808.32	
			โบอิง 777-300ER # 13	22 ต.ค. 2568	9.8	10.8	5,039.73	4,875.01	





ประเภท เครื่องบิน	จำนวน (ลำ)	ลักษณะสำคัญ	รายละเอียด เครื่องบิน (ลำที่)	วันสิ้นสุด สัญญาเช่า	ระยะเวลา คงเหลือตามสัญญา (ปี)		ยอดคงเหลือของภาระผูกพัน ⁽¹⁾ (ล้านบาท)		สิทธิการซื้อ เครื่องบิน เมื่อสิ้นสุด สัญญาเช่า ดำเนินงาน
					สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558	สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557	สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558	สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557	
					โบอิง 787-8	6	เครื่องบินพิสัยไกล สำหรับเส้นทางบินใน ภูมิภาคและบินข้าม ทวีป	โบอิง 787-8 # 1	
			โบอิง 787-8 # 2	15 ก.ย. 2569	10.7	11.7	5,302.06	5,296.77	
			โบอิง 787-8 # 3	29 ต.ค. 2569	10.8	11.8	5,343.97	5,335.08	
			โบอิง 787-8 # 4	9 ธ.ค. 2569	11.0	11.9	5,440.12	5,424.02	
			โบอิง 787-8 # 5	17 เม.ย. 2570	11.3	-	5,672.21	-	
			โบอิง 787-8 # 6	7 ส.ค. 2570	11.6	-	5,876.60	-	
แอร์บัส 330-300	2	เครื่องบินพิสัยกลาง สำหรับเส้นทางบินใน ภูมิภาค	แอร์บัส 330-300 # 9	31 ก.ค. 2560	1.6	3.7	297.28	597.36	มี ³⁾
			แอร์บัส 330-300 # 11	31 ก.ค. 2560	1.6	3.7	312.15	610.94	มี ³⁾
แอร์บัส 320-200	15	เครื่องบินพิสัยใกล้ สำหรับเส้นทางบิน ภายในประเทศและ ภูมิภาค	แอร์บัส 320-200 # 1	29 มิ.ย. 2567	8.5	9.5	896.34	868.23	
			แอร์บัส 320-200 # 2	8 ส.ค. 2567	8.6	9.6	917.55	886.73	
			แอร์บัส 320-200 # 3	17 ส.ค. 2567	8.6	9.6	925.67	895.01	
			แอร์บัส 320-200 # 4	28 ก.ย. 2567	8.8	9.8	936.21	904.17	
			แอร์บัส 320-200 # 5	17 ม.ค. 2568	9.1	10.1	980.08	942.51	
			แอร์บัส 320-200 # 6	28 มี.ค. 2568	9.2	10.2	1,002.25	961.86	

ประเภท เครื่องบิน	จำนวน (ลำ)	ลักษณะสำคัญ	รายละเอียด เครื่องบิน (ลำที่)	วันสิ้นสุด สัญญาเช่า	ระยะเวลา คงเหลือตามสัญญา (ปี)		ยอดคงเหลือของภาระผูกพัน ⁽¹⁾ (ล้านบาท)		สิทธิการซื้อ เครื่องบิน เมื่อสิ้นสุด สัญญาเช่า ดำเนินงาน
					สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558	สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557	สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558	สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557	
			แอร์บัส 320-200 # 7	23 ต.ค. 2562	3.8	4.8	427.09	481.86	
			แอร์บัส 320-200 # 8	29 ต.ค. 2562	3.8	4.8	427.09	481.86	
			แอร์บัส 320-200 # 9	19 พ.ย. 2562	3.9	4.9	437.56	491.32	
			แอร์บัส 320-200 # 10	4 ธ.ค. 2562	3.9	4.9	448.21	501.06	
			แอร์บัส 320-200 # 11	31 ม.ค. 2563	4.1	5.1	458.65	510.41	
			แอร์บัส 320-200 # 12	18 ก.พ. 2563	4.1	5.1	469.29	520.03	
			แอร์บัส 320-200 # 13	20 พ.ค. 2563	4.4	5.4	500.75	548.47	
			แอร์บัส 320-200 # 14	20 มิ.ย. 2563	4.5	5.5	511.97	558.70	
			แอร์บัส 320-200 # 15	26 ก.ย. 2563	4.7	5.7	544.61	588.17	
รวม	33						81,630.09	70,135.56	


หมายเหตุ :


- ¹⁾ ภาระผูกพันที่บริษัทฯ ต้องจ่ายให้แก่ผู้ให้เช่า ซึ่งตามสัญญากำหนดไว้เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศ คำนวณเป็นมูลค่าสกุลเงินบาท ด้วยอัตราแลกเปลี่ยนตามประกาศธนาคารแห่งประเทศไทย
- ²⁾ บริษัทฯ มีสิทธิซื้อเครื่องบินเมื่อสิ้นสุดสัญญา
- ³⁾ บริษัทฯ แสดงความจำนงขอใช้สิทธิยกเลิกสัญญาเช่าดำเนินงานล่วงหน้า 1 ปีก่อนสิ้นสุดสัญญา ทั้งนี้ภาระผูกพัน ไม่รวมค่าใช้จ่ายยกเลิกสัญญาก่อนกำหนด





สินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนที่สำคัญประเภทเครื่องหมายการค้าที่ยังใช้งานอยู่ในปัจจุบัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558

เครื่องหมายการค้า/บริการ	สำหรับสินค้า/บริการ	วันที่จดทะเบียน
1. รูปแบบตราสัญลักษณ์บริษัท 	<ul style="list-style-type: none"> สินค้ากระดาษหัวจดหมาย นิตยสาร 	จด ณ วันที่ 17 มี.ค. 2524 ต่ออายุลงวันที่ 16 มี.ค. 2554 สิ้นสุดวันที่ 16 มี.ค. 2564
2. รูปแบบตราสัญลักษณ์บริษัท 	<ul style="list-style-type: none"> บริการขนส่งทางบกและทางอากาศ จัดทัวร์ ตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้เช่าคลังสินค้า รับฝากสินค้า รับจ้างขนของ รับฝากของ บริการดำเนินกิจการโรงแรม จัดหาที่พักอาศัย จองโรงแรม การจัดหาอาหารและบริการ บริการบำรุงรักษา ซ่อมแซมเครื่องบิน 	จด ณ วันที่ 20 ต.ค. 2536 ต่ออายุลงวันที่ 14 พ.ย. 2556 สิ้นสุดวันที่ 19 ต.ค. 2566
3. รูปลักษณ์ตัวอักษร ใช้ประกอบตราสัญลักษณ์ ภาษาอังกฤษ (ใหม่) 	<ul style="list-style-type: none"> บริการบำรุงรักษา ซ่อมแซมเครื่องบิน บริการโรงแรม จัดหาที่พักชั่วคราว จองโรงแรม จัดการอาหารและเครื่องดื่ม บริการขนส่งทางบกและทางอากาศ จัดทัวร์ ตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้เช่าคลังสินค้า รับฝากสินค้า รับจ้างขนของ รับฝากของ 	จด ณ วันที่ 6 มิ.ย. 2550 ต่ออายุลงวันที่ 22 ก.พ. 2551 สิ้นสุดวันที่ 5 มิ.ย. 2560
4. รูปลักษณ์ตัวอักษร ใช้ประกอบตราสัญลักษณ์ ภาษาไทย (ใหม่) 	<ul style="list-style-type: none"> บริการบำรุงรักษา ซ่อมแซมเครื่องบิน บริการขนส่งทางบกและทางอากาศ จัดทัวร์ ตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้เช่าคลังสินค้า รับฝากสินค้า รับจ้างขนของ รับฝากของ บริการโรงแรม จัดหาที่พักชั่วคราว จองโรงแรม จัดการอาหารและเครื่องดื่ม 	จด ณ วันที่ 6 มิ.ย. 2550 ต่ออายุลงวันที่ 22 ก.พ. 2551 สิ้นสุดวันที่ 5 มิ.ย. 2560

เครื่องหมายการค้า/บริการ	สำหรับสินค้า/บริการ	วันที่จดทะเบียน
5. Slogan ภาษาอังกฤษใช้ประกอบตราสัญลักษณ์ 	<ul style="list-style-type: none"> • บริการขนส่งทางบกและทางอากาศ จัดทัวร์ ตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้เช่าคลังสินค้า รับฝากสินค้า รับจ้างขนของ รับฝากของ • บริการบำรุงรักษา ซ่อมแซมเครื่องบิน • บริการดำเนินกิจการโรงแรม จัดหาที่พักอาศัย จองโรงแรม การจัดหาอาหารและบริการ 	จด ณ วันที่ 20 ต.ค. 2536 ต่ออายุลงวันที่ 14 พ.ย. 2556 สิ้นสุดวันที่ 19 ต.ค. 2566
6. Slogan ภาษาไทยใช้ประกอบตราสัญลักษณ์ 	<ul style="list-style-type: none"> • บริการขนส่งทางบกและทางอากาศ จัดทัวร์ ตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้เช่าคลังสินค้า รับฝากสินค้า รับจ้างขนของ รับฝากของ • บริการดำเนินกิจการโรงแรม จัดหาที่พักอาศัย จองโรงแรม การจัดหาอาหารและบริการ 	จด ณ วันที่ 20 ต.ค. 2536 ต่ออายุลงวันที่ 14 พ.ย. 2556 สิ้นสุดวันที่ 19 ต.ค. 2566
7. ตราสัญลักษณ์ร้าน Puff & Pie 	<ul style="list-style-type: none"> • บริการร้านอาหารและเครื่องดื่ม สแน็คบาร์ 	จด ณ วันที่ 20 มี.ค. 2539 ต่ออายุลงวันที่ 18 ม.ค. 2549 สิ้นสุดวันที่ 19 มี.ค. 2559
8. ตราสัญลักษณ์ร้าน Puff & Pie Supreme bakery delight 	<ul style="list-style-type: none"> • บริการจัดการอาหารและเครื่องดื่ม 	จด ณ วันที่ 13 ก.พ. 2550 ต่ออายุลงวันที่ 29 ม.ค. 2551 สิ้นสุดวันที่ 12 ก.พ. 2560

เครื่องหมายการค้า/บริการ	สำหรับสินค้า/บริการ	วันที่จดทะเบียน
9. ตราสัญลักษณ์ Eurng Luang 	<ul style="list-style-type: none"> • บริการอาหารและเครื่องดื่ม 	จด ณ วันที่ 6 ม.ค. 2553 ต่ออายุลงวันที่ 23 มิ.ย. 2554 สิ้นสุดวันที่ 5 ม.ค. 2563
10. ตราสัญลักษณ์โครงการ ไมล์สร้างบุญ 	<ul style="list-style-type: none"> • บริการโปรแกรมพิเศษส่งเสริมการเดินทางโบนัสไมล์สะสม 	จด ณ วันที่ 6 มิ.ย. 2550 ต่ออายุลงวันที่ 22 ก.พ. 2551 สิ้นสุดวันที่ 5 มิ.ย. 2560
11. รูปลักษณ์ตัวอักษร ใช้ประกอบตราสัญลักษณ์ ภาษาอังกฤษ 	<ul style="list-style-type: none"> • บริการบำรุงรักษา ซ่อมแซมเครื่องบิน • บริการขนส่งทางบกและทางอากาศ จัดทัวร์ ตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้เช่าคลังสินค้า รับฝากสินค้า รับจ้างขนของ รับฝากของ • บริการโรงแรม จัดหาที่พักชั่วคราว จองโรงแรมจัดการ อาหารและเครื่องดื่ม 	จด ณ วันที่ 1 มิ.ย. 2547 ต่ออายุลงวันที่ 9 ต.ค. 2557 สิ้นสุดวันที่ 31 พ.ค. 2567
12. รูปลักษณ์ตัวอักษร ใช้ประกอบตราสัญลักษณ์ ภาษาไทย 	<ul style="list-style-type: none"> • บริการบำรุงรักษา ซ่อมแซมเครื่องบิน • บริการขนส่งทางบกและทางอากาศ จัดทัวร์ ตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้เช่าคลังสินค้า รับฝากสินค้า รับจ้างขนของ รับฝากของ • บริการโรงแรม จัดหาที่พักชั่วคราว จองโรงแรมจัดการ อาหารและเครื่องดื่ม 	จด ณ วันที่ 1 มิ.ย. 2547 ต่ออายุลงวันที่ 9 ต.ค. 2557 สิ้นสุดวันที่ 31 พ.ค. 2567
13. ตราสัญลักษณ์ร้าน Thai Shop 	<ul style="list-style-type: none"> • บริการจัดการขายสินค้า 	จด ณ วันที่ 1 มี.ค. 2543 ต่ออายุในวันที่ 10 ก.พ. 2553 สิ้นสุดวันที่ 29 ก.พ. 2563

เครื่องหมายการค้า/บริการ	สำหรับสินค้า/บริการ	วันที่จดทะเบียน
14. ตราสัญลักษณ์ Royal Orchid Holidays	<ul style="list-style-type: none"> • บริการจัดหาที่พักอาศัย จองโรงแรม • บริการจัดทัวร์ ตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน 	จด ณ วันที่ 20 ต.ค. 2536 ต่ออายุลงวันที่ 14 พ.ย. 2556 สิ้นสุดวันที่ 19 ต.ค. 2566
15. Slogan ภาษาไทย ใช้ประกอบตราสัญลักษณ์ การบินไทยใจจักรวาล	<ul style="list-style-type: none"> • บริการผลิตรายการโทรทัศน์ 	จด ณ วันที่ 15 ส.ค. 2545 ต่ออายุลงวันที่ 21 ส.ค. 2555 สิ้นสุดวันที่ 14 ส.ค. 2565
16. รูปลักษณ์ตัวอักษร ใช้ประกอบตราสัญลักษณ์ ภาษาอังกฤษ STAR ALLIANCE	<ul style="list-style-type: none"> • คอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์ใช้วิเคราะห์ จัดการ ดึงกลับมาใช้ และเก็บรายละเอียดซึ่งข้อมูลเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศ • บัตรพิมพ์ทำด้วยพลาสติก โปปลิวใช้กับการบริการสายการบิน โบร์ซัวร์ใช้กับการบริการสายการบิน ตัวใช้กับการบริการสายการบิน คู่มือใช้กับสายการบิน จดหมายข่าวที่เกี่ยวกับการเดินทาง • บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ บริการขนส่งทรัพย์สินทางอากาศ บริการขนส่งไปรษณีย์ทางอากาศ บริการสำรองและจองที่เพื่อการเดินทางท่องเที่ยว บริการจัดการเพื่อการเดินทางท่องเที่ยว บริการจอดรถ บริการสำรองและจองที่ เพื่อการเดินทางทางเรือ บริการจัดการเพื่อการเดินทางท่องเที่ยวทางเรือ บริการดึงมาใช้และเก็บรายละเอียดข้อมูลทางคอมพิวเตอร์ที่เกี่ยวกับการขนส่ง • บริการจองโรงแรม 	จด ณ วันที่ 20 มี.ค. 2540 ต่ออายุลงวันที่ 30 มี.ค. 2550 สิ้นสุดวันที่ 19 มี.ค. 2560
17. ตราสัญลักษณ์ STAR ALLIANCE 	<ul style="list-style-type: none"> • คอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์ใช้วิเคราะห์ จัดการ ดึงกลับมาใช้ และเก็บรายละเอียดซึ่งข้อมูลเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศ • บัตรพิมพ์ทำด้วยพลาสติก โปปลิวใช้กับการบริการสาย การบิน โบร์ซัวร์ใช้กับการบริการสายการบิน ตัวใช้กับการบริการสายการบิน คู่มือใช้กับการบริการสายการบิน จดหมายข่าวที่เกี่ยวกับการเดินทาง • บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ บริการขนส่งทรัพย์สินทางอากาศ บริการขนส่งไปรษณีย์ทางอากาศ บริการสำรองและจองที่เพื่อการเดินทางท่องเที่ยว บริการจัดการเพื่อการเดินทางท่องเที่ยว บริการสำรองและจองที่เพื่อการเดินทางทางเรือ และการจัดการเพื่อการเดินทางท่องเที่ยวทางเรือ บริการจอดรถ บริการดึงมาใช้และเก็บรายละเอียดข้อมูลทางคอมพิวเตอร์ที่เกี่ยวกับการขนส่ง • บริการจองโรงแรม 	จด ณ วันที่ 20 มี.ค. 2540 ต่ออายุลงวันที่ 30 มี.ค. 2550 สิ้นสุดวันที่ 19 มี.ค. 2560

เครื่องหมายการค้า/บริการ	สำหรับสินค้า/บริการ	วันที่จดทะเบียน
18. ตราสัญลักษณ์ Yellow Orchid 	<ul style="list-style-type: none"> บริการอาหารและเครื่องดื่ม 	จด ณ วันที่ 27 ต.ค. 2549 ต่ออายุลงวันที่ 17 ก.ค. 2550 สิ้นสุดวันที่ 26 ต.ค. 2559
19. ตราสัญลักษณ์ THAI Shop 	<ul style="list-style-type: none"> บริการนำสินค้าหลายชนิดมารวมกัน เพื่อความสะดวกของผู้ซื้อ 	จด ณ วันที่ 27 ม.ค. 2553 ต่ออายุลงวันที่ 21 มิ.ย. 2554 สิ้นสุดวันที่ 26 ม.ค. 2563
20. ตราสัญลักษณ์ THAI TGGS 	<ul style="list-style-type: none"> บริการผู้โดยสารก่อนและหลังบิน 	จด ณ วันที่ 11 ต.ค. 2555 ต่ออายุลงวันที่ 22 เม.ย. 2557 สิ้นสุดวันที่ 10 ต.ค. 2565
21. ตราสัญลักษณ์ Puff & Pie 	<ul style="list-style-type: none"> สินค้าขนมปัง ขนมพาย ขนมพาย บริการการจัดการอาหารและเครื่องดื่ม 	จด ณ วันที่ 30 ก.ย. 2557 ต่ออายุลงวันที่ 26 มี.ค. 2558 สิ้นสุดวันที่ 29 ก.ย. 2567

4.2 นโยบายการลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม

บริษัทฯ ได้พิจารณาการลงทุนในกิจการที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับบริษัทฯ โดยมีจำนวนเงินลงทุนขึ้นอยู่กับความสัมพันธ์ทางธุรกิจ และกลยุทธ์ทางธุรกิจของบริษัทฯ โดยหากเป็นกิจการที่มีความสัมพันธ์ทางยุทธศาสตร์กับบริษัทฯ บริษัทฯ จะลงทุนเกินกว่าร้อยละ 50 หรือลงทุนในลักษณะที่ทำให้บริษัทฯ มีอำนาจควบคุมในบริษัทนั้น ซึ่งบริษัทเหล่านั้นจะถือเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ได้แก่ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์ เอเชีย จำกัด บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิง จำกัด และบริษัท ทัวร์อ็องหลวง จำกัด เป็นต้น นอกจากนี้ ยังมีการลงทุนในกิจการอื่นๆ ซึ่งมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัทฯ โดยถือเป็นบริษัทร่วมของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ อาจพิจารณา ทบทวนการลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วมให้สอดคล้องและเหมาะสมกับสภาพธุรกิจและแผนยุทธศาสตร์ของบริษัทฯ ในอนาคต

5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ข้อพิพาททางกฎหมายทั่วไปที่มีได้เกี่ยวเนื่องกับกฎหมายว่าด้วยการป้องกันการผูกขาดและการกีดกันทางการค้า (Antitrust)

บริษัทฯ และบริษัทย่อยไม่มีข้อพิพาททางกฎหมายที่อาจมีผลกระทบด้านลบต่อสินทรัพย์ของบริษัทฯ หรือบริษัทย่อยที่มีจำนวนสูงกว่าร้อยละ 5 ของส่วนของผู้ถือหุ้น และไม่มีข้อพิพาททางกฎหมายที่มีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ อย่างมีนัยสำคัญ อย่างไรก็ตาม วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทฯ มีข้อพิพาททางกฎหมายซึ่งบริษัทฯ เป็นจำเลยในคดีต่างๆ สรุปได้ดังนี้

ประเภทคดี	จำนวน (คดี)	ทุนทรัพย์รวม (ล้านบาท)	สถานะปัจจุบัน
คดีพิพาทแรงงาน	31	1,356.00	อยู่ในระหว่างพิจารณาคดีของศาล
คดีเรียกร้องค่าเสียหาย	24	512.64	อยู่ในระหว่างพิจารณาคดีของศาล

ข้อพิพาทที่เกี่ยวข้องเนื่องกับกฎหมายว่าด้วยการป้องกันการผูกขาดและการกีดกันทางการค้า (Antitrust)

ความเป็นมา

บริษัทฯ ถูกกล่าวหาว่าได้ร่วมกับสายการบินอื่นๆ หลายสายการบินในการกำหนดค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมัน (Fuel Surcharge) ค่าธรรมเนียมพิเศษอื่นๆ ค่าระวางขนส่งผู้โดยสาร และค่าระวางขนส่งสินค้าที่เรียกเก็บจากผู้ให้บริการ อันเป็นการขัดต่อกฎหมายว่าด้วยการป้องกันการผูกขาดและการกีดกันทางการค้า ทั้งนี้ การกล่าวหาและ/หรือการฟ้องร้อง ประกอบด้วยการฟ้องร้องโดยผู้ให้บริการ และ/หรือการกล่าวหา/การสอบสวนโดยหน่วยงานของรัฐในประเทศต่างๆ โดยมีลักษณะที่ต้องรับผิดชอบที่เป็นตัวเงินและไม่ใช้ตัวเงิน ซึ่งรวมถึงการจ่ายเงินชดเชยค่าเสียหายที่เกิดขึ้นกับผู้ให้บริการ การจ่ายค่าปรับแก่หน่วยงานของรัฐและอื่นๆ ทั้งนี้ การกล่าวหาและการฟ้องร้องดังกล่าวมิได้กระทำต่อบริษัทฯ เพียงรายเดียวเท่านั้น แต่ยังมีกล่าวหาและฟ้องร้องสายการบินอื่นๆ หลายสายการบินที่ได้มีการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมัน (Fuel Surcharge) และค่าธรรมเนียมอื่นๆ ดังกล่าวด้วยเช่นกัน

สรุปข้อมูลข้อพิพาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทฯ ยังคงมีข้อพิพาทกรณีบริษัทฯ ถูกดำเนินการสอบสวน และ/หรือฟ้องร้องในกรณีเกี่ยวกับกฎหมายว่าด้วยการป้องกันการผูกขาดและการกีดกันทางการค้า (Antitrust) ใน 3 ประเทศ ได้แก่ ประเทศอังกฤษ สาธารณรัฐเกาหลี และประเทศเนเธอร์แลนด์ โดยลักษณะข้อกล่าวหาที่ถูกฟ้องในแต่ละประเทศนั้นจะคล้ายคลึงกัน คือกล่าวหาว่าบริษัทฯ ร่วมกับสายการบินอื่นๆ กำหนดอัตราค่าระวางขนส่งสินค้า รวมทั้งอัตราค่าธรรมเนียมพิเศษต่างๆ สำหรับความคืบหน้าคดีละเมิดกฎหมายป้องกันการการค้าที่ไม่เป็นธรรม (Antitrust) ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

1. กรณีบริษัทฯ ถูกสายการบิน British Airways ซึ่งเป็นจำเลยในคดี Cargo Civil Class Action ในประเทศอังกฤษร้องขอใช้สิทธิไล่เบี่ย

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

2. กรณีบริษัทฯ ถูกฟ้องในคดี Cargo Civil Case ในประเทศสาธารณรัฐเกาหลี

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

3. กรณีบริษัทฯ ถูกสายการบิน British Airways สายการบิน Lufthansa และสายการบิน KLM-AF ซึ่งเป็นจำเลยในคดี Cargo Civil Class Action ในประเทศเนเธอร์แลนด์ ยื่นคำร้องขอใช้สิทธิไล่เบี่ย

ในช่วงต้นเดือนกรกฎาคม 2558 บริษัทฯ ได้รับคำร้องขอใช้สิทธิไล่เบี่ยจากสายการบิน British Airways สายการบิน Lufthansa และสายการบิน KLM-AF ทั้งนี้ สายการบิน British Airways สายการบิน Lufthansa และสายการบิน KLM-AF ได้ยื่นคำร้องดังกล่าวต่อบริษัทฯ และสายการบินอื่นๆ อีกกว่า 20 สายการบิน กรณีโจทก์ได้ฟ้องสายการบิน Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V., Martin Air Holland N.V., Societe Air France S.A. (รวมเรียกว่า “KLM-AF”) Deutsche Lufthansa และ Lufthansa Cargo A.G. (รวมเรียกว่า “Lufthansa”), Singapore Airlines และ Singapore Airline Cargo (รวมเรียกว่า “Singapore Airlines”) และ British Airways เป็นจำเลย ตั้งแต่เมื่อวันที่ 24 ธันวาคม 2556 โดยกล่าวหาว่าสายการบินเหล่านี้ได้ร่วมกันกำหนดราคาค่าธรรมเนียมต่างๆ ต่อมาเมื่อวันที่ 25 มิถุนายน 2557 สายการบินจำเลยทั้งหมดในคดีดังกล่าวได้ยื่นฟ้องต่อศาลเพื่อขออนุญาตยื่นคำร้องใช้สิทธิไล่เบี่ยต่อสายการบินอื่นๆ ที่ถูกระบุว่าเป็นผู้ร่วมกำหนดราคา และเมื่อวันที่ 25 มีนาคม 2558 ศาลได้มีคำสั่งอนุญาตตามคำร้องดังกล่าว อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ไม่ได้ถูกฟ้องเป็นจำเลยในคดีหลัก ขณะนี้บริษัทฯ อยู่ระหว่างการเตรียมการเข้าร่วมการไต่สวนนัดแรก

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) 2025-1000
THAI Contact Center :	66 (0) 2356-1111

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 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

ข้อมูลนิติบุคคลที่บริษัทฯ ถือหุ้นมากกว่าร้อยละ 10

ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ	ชนิดของหุ้น	ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว (ล้านบาท)	สัดส่วนการถือหุ้น (%)
บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด อาคารดิออฟฟิศเอสแอกเซชั่นทรลเวิลด์ 999/9 ยูนิตที่ 3406-3412 ชั้นที่ 34 ถ. พระราม 1 แขวงปทุมวัน เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร 10330 โทรศัพท์ 0-2207-9090 โทรสาร 0-2207-9191	บริการด้านคอมพิวเตอร์ สำหรับการสำรองที่นั่ง โดยสารและบริการเดินทางอื่นๆ ให้กับตัวแทนจำหน่าย	สามัญ	15.00	55.00
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) 183 อาคารจินนาการ ชั้น 17 ถนนสาทรใต้ แขวงยานนาวา เขตสาทร กรุงเทพมหานคร 10120 โทรศัพท์ 0-2627-2678 โทรสาร 0-228-6944	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 ไทยไฟล์ท์เทรนนิ่ง จำกัด 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900 โทรศัพท์ 0-2545-4603 โทรสาร 0-2545-4602	บริการฝึกอบรมด้านการบิน	สามัญ	2.00	49.00 (มีอำนาจควบคุม)
บริษัท ทัวร์เอ็องหลวง จำกัด 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900 โทรศัพท์ 0-2356-2888 โทรสาร 0-2288-7158	บริการท่องเที่ยวและ กิจกรรมท่องเที่ยว	สามัญ	1.00	ถือหุ้นผ่านบริษัท วิงสแปนเซอร์วิสเซส 49.00 (มีอำนาจควบคุม)
บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด เลขที่ 89 ชั้น 17 ยูนิต 1704, 1705-1708A อาคารเอไอเอ แคปปิตอล เซ็นเตอร์ ถนนรัชดาภิเษก เขตดินแดง กรุงเทพมหานคร 10400 โทรศัพท์ 0-2117-8800 โทรสาร 0-2117-8895-6	บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า	สามัญ	800.00	100.00
บริษัท ดอนเมือง อินเทอร์เน็ตเซ็นทรัลแอร์พอร์ตโฮเต็ล 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 อำเภอดงตาล จังหวัดภูเก็ต 83110 โทรศัพท์ (076) 327-497-502 โทรสาร (076) 327-123-4	ครีวการบิน	สามัญ	100.00	30.00

ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ	ชนิดของหุ้น	ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว (ล้านบาท)	สัดส่วนการถือหุ้น (%)
บริษัท โรงแรมรอยัลล่อคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) 2 ตrokerกักตันบุษ ถนนเจริญกรุง แขวงบางรัก เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500 โทรศัพท์ 0-2266-0123 โทรสาร 0-2236-8320	โรงแรม และร้านอาหาร	สามัญ	937.50	24.00
บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) 171/2 ถนนกำแพงเพชร 6 แขวงดอนเมืองเขต ดอนเมือง กรุงเทพมหานคร 10210 โทรศัพท์ 0-2834-8900 โทรสาร 0-2834-8999	คลังเชื้อเพลิงและบริการเติมเชื้อเพลิงให้แก่เครื่องบิน	สามัญ	637.50	22.59
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด 999 อาคารโรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หมู่ 1 ตำบลหนองปรือ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ 10540 โทรศัพท์ 0-2131-1111 โทรสาร 0-2131-1188	โรงแรมและร้านอาหาร	สามัญ	1,017.78	30.00

บุคคลอ้างอิง

บุคคลอ้างอิง	ประเภทหลักทรัพย์	สถานที่ติดต่อ
นายทะเบียนหลักทรัพย์	หุ้นสามัญ	บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด 93 อาคารตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ถนนรัชดาภิเษก เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400 โทรศัพท์ 0-2009-9000 โทรสาร 0-2009-9991 Set Contact Center 0-2009-9999 E-mail: SETContactCenter@set.or.th Website: www.set.or.th
ผู้สอบบัญชี		สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ถนนพระรามที่ 6 เขตพญาไท กรุงเทพฯ 10400 โทรศัพท์ 0-2271-8000 ต่อ 2405 โทรสาร 0-2618-5783

บุคคลอ้างอิง	ประเภทหลักทรัพย์	สถานที่ติดต่อ
นายทะเบียนหุ้นกู้	ครั้งที่ 1/2555 ครั้งที่ 1/2556 ครั้งที่ 2/2556 ครั้งที่ 1/2557	ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน) ฝ่ายปฏิบัติการหลักทรัพย์และกองทุน ชั้น 5 A เลขที่ 3000 ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์ 0-2299-1321, 0-2299-1536 โทรสาร 0-2242-3270
	ครั้งที่ 1/2557 ครั้งที่ 2/2554 ครั้งที่ 2/2555	ธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย จำกัด (มหาชน) ฝ่ายปฏิบัติการตลาดทุนตลาดเงินและการชำระเงิน ชั้น 15 เลขที่ 44 ถนนหลังสวน แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330 โทรศัพท์ 0-2626-7503-4 โทรสาร 0-2626-7543
	ครั้งที่ 3/2555 ครั้งที่ 2/2557 ครั้งที่ 1/2558 ครั้งที่ 2/2558	ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) เลขที่ 1222 ถนนพระรามที่ 3 แขวงบางโพงพาง เขตยานนาวา กรุงเทพฯ 10120 โทรศัพท์ 0-2296-5689 โทรสาร 0-2683-1297
ผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	ครั้งที่ 1/2554	ธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย จำกัด (มหาชน) ฝ่ายปฏิบัติการตลาดทุนตลาดเงินและการชำระเงิน ชั้น 15 เลขที่ 44 ถนนหลังสวน แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330 โทรศัพท์ 0-2626-7591,0-2626-7599 โทรสาร 0-2626-7543

ส่วนที่ 2

การจัดการและการกำกับดูแลกิจการ

7. ข้อมูลหลักทรัพย์และผู้ถือหุ้น

7.1 จำนวนทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้ว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 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 10 มีนาคม 2558 มีรายละเอียดดังนี้

ลำดับที่	ชื่อผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้น สามัญ	สัดส่วน การถือหุ้น (ร้อยละ)
1	กระทรวงการคลัง	1,113,931,061	51.03
2	กองทุนรวม วายุภักษ์ หนึ่งใน บลจ. เอ็มเอฟซี จำกัด (มหาชน)	165,037,582	7.56
3	กองทุนรวม วายุภักษ์ หนึ่งใน บลจ. กรุงไทย จำกัด (มหาชน)	165,037,582	7.56
4	บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด	69,496,882	3.18
5	ธนาคาร ออมสิน	46,409,885	2.13
6	STATE STREET BANK AND TRUST COMPANY	20,178,019	0.92
7	EAST FOURTEEN LIMITED-DIMENSIONAL EMER MKTS VALUE FD	17,012,811	0.78
8	STATE STREET BANK EUROPE LIMITED	16,854,355	0.77
9	นายเอี่ยม อาชวกุลเทพ	15,790,000	0.72
10	นายวิชัย คณารณะวนิชย์	14,724,100	0.67
11	ผู้ถือหุ้นอื่น	538,299,640	24.68
	ยอดรวมทุนชำระแล้ว	2,182,771,917	100.00
	ผู้ถือหุ้นสัญชาติไทย	2,029,279,872	92.97
	ผู้ถือหุ้นสัญชาติต่างดาว	153,492,045	7.03

กระทรวงการคลังและธนาคารออมสิน ถือหุ้นในบริษัทฯ คิดเป็น สัดส่วนร้อยละ 53.16 ของหุ้นทั้งหมดของบริษัทฯ ทำให้บริษัทฯ มีฐานะเป็นรัฐวิสาหกิจ อันจะมีผลต่อบริษัทฯ ในการทำธุรกรรมบางประเภท ได้แก่

1. บริษัทฯ ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีในการดำเนินการลงทุนขนาดใหญ่
2. สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจะต้องเป็นผู้ตรวจสอบงบการเงินของบริษัทฯ

7.3 การออกหลักทรัพย์อื่น

(1) หุ้นกู้ของบริษัทฯ

ปัจจุบัน บริษัทฯ มีหุ้นกู้ในสกุลเงินบาทเสนอขายให้แก่นักลงทุน จำแนกตามรายละเอียดหุ้นกู้ ดังนี้

- หุ้นกู้ชนิดระบุชื่อผู้ถือ ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีประกัน และมีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้ ได้แก่ หุ้นกู้ ครั้งที่ 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, 1/2557, 2/2557, 1/2558 และ 2/2558

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทฯ มีหุ้นกู้ที่ยังไม่ครบกำหนดไถ่ถอนจำนวนทั้งสิ้น 56,600 ล้านบาท โดยมีรายละเอียดดังนี้

หุ้นกู้ ครั้งที่	วงเงิน (ล้านบาท)	อัตราดอกเบี้ย ร้อยละต่อปี	งวดการจ่าย ดอกเบี้ย (เดือน)	อายุ (ปี)	วันออกหุ้นกู้	วันไถ่ถอน	อันดับเครดิต ตราสารหนี้*
1/2552 ชุดที่ 3	300	5.60	3	7	20 มกราคม 2552	20 มกราคม 2559	ยกเว้นการจัดอันดับ
1/2552 ชุดที่ 4	3,600	6.00	3	10	20 มกราคม 2552	20 มกราคม 2562	ยกเว้นการจัดอันดับ
1/2554 ชุดที่ 1	1,555	ปีที่ 1-3 ร้อยละ 4.00 ปีที่ 4-6 ร้อยละ 4.5 ปีที่ 7 ร้อยละ 5.25	6	7	13 พฤษภาคม 2554	13 พฤษภาคม 2561	A+
1/2554 ชุดที่ 2	833	ปีที่ 1-4 ร้อยละ 4.25 ปีที่ 5-8 ร้อยละ 4.75 ปีที่ 9-10 ร้อยละ 5.35	6	10	13 พฤษภาคม 2554	13 พฤษภาคม 2564	A+
1/2554 ชุดที่ 3	2,000	3.91	6	5	13 พฤษภาคม 2554	13 พฤษภาคม 2559	A+
1/2554 ชุดที่ 4	1,445	4.36	6	7	13 พฤษภาคม 2554	13 พฤษภาคม 2561	A+
1/2554 ชุดที่ 5	2,167	4.62	6	10	13 พฤษภาคม 2554	13 พฤษภาคม 2564	A+
2/2554	2,000	4.30	6	5	28 ธันวาคม 2554	28 ธันวาคม 2559	A+
1/2555 ชุดที่ 1	1,000	4.41	6	7	16 กุมภาพันธ์ 2555	16 กุมภาพันธ์ 2562	A+
1/2555 ชุดที่ 2	2,000	4.75	6	10	16 กุมภาพันธ์ 2555	16 กุมภาพันธ์ 2565	A+
2/2555	1,500	4.98	6	12	23 มีนาคม 2555	23 มีนาคม 2567	A+
3/2555 ชุดที่ 1	4,000	4.51	6	5	11 ตุลาคม 2555	11 ตุลาคม 2560	A+
3/2555 ชุดที่ 2	1,500	4.70	6	7	11 ตุลาคม 2555	11 ตุลาคม 2562	A+
3/2555 ชุดที่ 3	1,500	4.90	6	10	11 ตุลาคม 2555	11 ตุลาคม 2565	A+
1/2556	5,000	4.18	6	5	16 พฤษภาคม 2556	16 พฤษภาคม 2561	A+
2/2556 ชุดที่ 1	1,250	4.58	6	5	30 สิงหาคม 2556	30 สิงหาคม 2561	A+
2/2556 ชุดที่ 2	1,250	4.88	6	7	30 สิงหาคม 2556	30 สิงหาคม 2563	A+
2/2556 ชุดที่ 3	1,500	5.16	6	10	30 สิงหาคม 2556	30 สิงหาคม 2566	A+
1/2557 ชุดที่ 1	1,200	4.71	6	5	7 กุมภาพันธ์ 2557	7 กุมภาพันธ์ 2562	A+
1/2557 ชุดที่ 2	1,000	5.14	6	7	7 กุมภาพันธ์ 2557	7 กุมภาพันธ์ 2564	A+
1/2557 ชุดที่ 3	1,000	5.58	6	10	7 กุมภาพันธ์ 2557	7 กุมภาพันธ์ 2567	A+
2/2557 ชุดที่ 1	1,230	4.46	6	5	26 ธันวาคม 2557	26 ธันวาคม 2562	A+
2/2557 ชุดที่ 2	1,340	4.76	6	7	26 ธันวาคม 2557	26 ธันวาคม 2564	A+

หุ้นกู้ ครั้งที่	วงเงิน (ล้านบาท)	อัตราดอกเบี้ย ร้อยละต่อปี	งวดการจ่าย ดอกเบี้ย (เดือน)	อายุ (ปี)	วันออกหุ้นกู้	วันไถ่ถอน	อันดับเครดิต ตราสารหนี้*
2/2557 ชุดที่ 3	1,430	4.98	6	10	26 ธันวาคม 2557	26 ธันวาคม 2567	A+
1/2558 ชุดที่ 1	1,200	3.75	6	2	30 เมษายน 2558	30 เมษายน 2560	A+
1/2558 ชุดที่ 2	1,500	4.32	6	5	30 เมษายน 2558	30 เมษายน 2563	A+
1/2558 ชุดที่ 3	2,000	4.62	6	7	30 เมษายน 2558	30 เมษายน 2565	A+
1/2558 ชุดที่ 4	2,300	4.92	6	10	30 เมษายน 2558	30 เมษายน 2568	A+
2/2558 ชุดที่ 1	1,000	3.46	6	3	30 กันยายน 2558	30 กันยายน 2561	A+
2/2558 ชุดที่ 2	1,500	4.14	6	5	30 กันยายน 2558	30 กันยายน 2563	A+
2/2558 ชุดที่ 3	2,500	4.44	6	7	30 กันยายน 2558	30 กันยายน 2565	A+
2/2558 ชุดที่ 4	3,000	4.74	6	10	30 กันยายน 2558	30 กันยายน 2568	A+

หมายเหตุ: * อ้างอิงจากข้อมูลการจัดอันดับเครดิตบริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด เมื่อวันที่ 17 กันยายน 2558

(2) ตัวแลกเปลี่ยนของบริษัทฯ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทฯ มีตัวแลกเปลี่ยนที่ยังไม่ครบกำหนดไถ่ถอนจำนวนทั้งสิ้น 4,000 ล้านบาท

7.4 นโยบายการจ่ายเงินปันผล

คณะกรรมการบริษัทฯ อาจเสนอให้บริษัทฯ จ่ายเงินปันผลประจำปี โดยการจ่ายเงินปันผลต้องได้รับอนุมัติจากที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้น ปัจจุบันคณะกรรมการบริษัทฯ มีนโยบายที่จะเสนอให้ผู้ถือหุ้นพิจารณาจ่ายเงินปันผลประจำปีในอัตราไม่ต่ำกว่าร้อยละ 25 ของกำไรสุทธิ ก่อนผลกำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจากงบการเงินรวม ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับแผนการลงทุน ความจำเป็นและความเหมาะสมอื่นๆ ในอนาคต

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

8. โครงสร้างการจัดการ

8.1 คณะกรรมการบริษัท

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

รายชื่อกรรมการและการเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558

รายชื่อและตำแหน่งคณะกรรมการบริษัท		การเข้าร่วมประชุม คณะกรรมการบริษัท / จำนวนครั้งที่มีการ ประชุม ขณะดำรง ตำแหน่ง (ครั้ง)	ช่วงระยะเวลา การดำรงตำแหน่ง
1. นายอารีพงศ์ ภูษอุม	ประธานกรรมการ	24/24	24 เม.ย. 58 – เม.ย. 61
2. พลอากาศเอก ตีรทิศ สนั่นแจ้ง	รองประธานกรรมการ	12/24	5 ส.ค. 57 – เม.ย. 60
3. นายคณิต แสงสุพรรณ	กรรมการ	22/24	24 เม.ย. 56 – เม.ย. 59
4. พลเอก ชวดอุดม ดิตถะสิริ	กรรมการ	20/24	27 ม.ค. 58 – เม.ย. 60
5. นายดำริ ดันชีวะวงศ์	กรรมการ	15/17	24 เม.ย. 58 – เม.ย. 61
6. นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ	กรรมการ	-	28 ธ.ค.58 – เม.ย. 60
7. นายรัฐพล ภักดีภูมิ	กรรมการ	21/24	5 ส.ค. 57 – เม.ย. 59
8. นายวีระวงศ์ จิตต์มิตรภาพ	กรรมการ	21/24	28 ส.ค. 57 – เม.ย. 59
9. พลอากาศเอก ศิวเกียรติ์ ชยมะ	กรรมการ	18/24	29 เม.ย. 57 – เม.ย. 60
10. นายสมเกียรติ ศิริชาติไชย	กรรมการ	19/24	28 ส.ค. 57 – เม.ย. 59
11. พลอากาศเอก หม่อมหลวง สุปรีชา กมลาคัน	กรรมการ	24/24	25 เม.ย. 55 – เม.ย. 61
12. นายสมชัย สัจจพงษ์	กรรมการ	1/5	19 ต.ค. 58 – เม.ย. 60
13. พลอากาศเอก อำนาจ จีระมณีมีย์	กรรมการ	-/3	23 พ.ย. 58 – เม.ย. 61
14. นายจรัมพร โชติกเสถียร	กรรมการ	24/24	24 เม.ย. 58 – เม.ย. 61

หมายเหตุ: ไม่มีกรรมการท่านใดถือครองหุ้นของบริษัท

8.2 เจ้าหน้าที่บริหาร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทฯ มีตำแหน่งเจ้าหน้าที่บริหาร⁽¹⁾ จำนวนทั้งสิ้น 13 ตำแหน่ง ประกอบด้วย กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ 1 ตำแหน่ง ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ 10 ตำแหน่ง และผู้อำนวยการใหญ่สายการบัญชีหรือการเงิน 2 ตำแหน่ง ประกอบด้วย

รายชื่อเจ้าหน้าที่บริหาร	ตำแหน่ง
1. นายจรัมพร โชติกเสถียร	กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
2. เรืออากาศเอก มนตรี จำเริญ	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายกลยุทธ์องค์กรและพัฒนาอย่างยั่งยืน
3. นาวาอากาศตรี อธิภาวุธ วัฒนางกูร	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สนับสนุนการถวายบิน แก่องค์ประธานศูนย์สนับสนุนการปฏิบัติการ
4. นายธีรพล โชติชนาภิบาล	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการพาณิชย์
5. เรืออากาศเอก กนก ทองเผือก	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายทรัพยากรบุคคลและกำกับกิจกรรมองค์กร
6. เรืออากาศโท เฉลิมพล อินทรวงศ์	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายช่าง
7. นายณรงค์ชัย ว่องธนะวิโมกษ์	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการเงินและการบัญชี
8. นางอุษณีย์ แสงสิงแก้ว	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่หน่วยธุรกิจบริการการบิน
9. นาวาอากาศตรี สุริต ศรีวัฒน์	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายปฏิบัติการ
10. นายดนูช บุนนาค	ที่ปรึกษา กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ⁽²⁾
11. นายนิรุฒ มณีพันธ์	ที่ปรึกษา กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ⁽²⁾
12. นายรัช ตันตน์นิตา	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายการเงินองค์กร
13. นายอริชัย นุ่มลมูล	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายการบัญชี

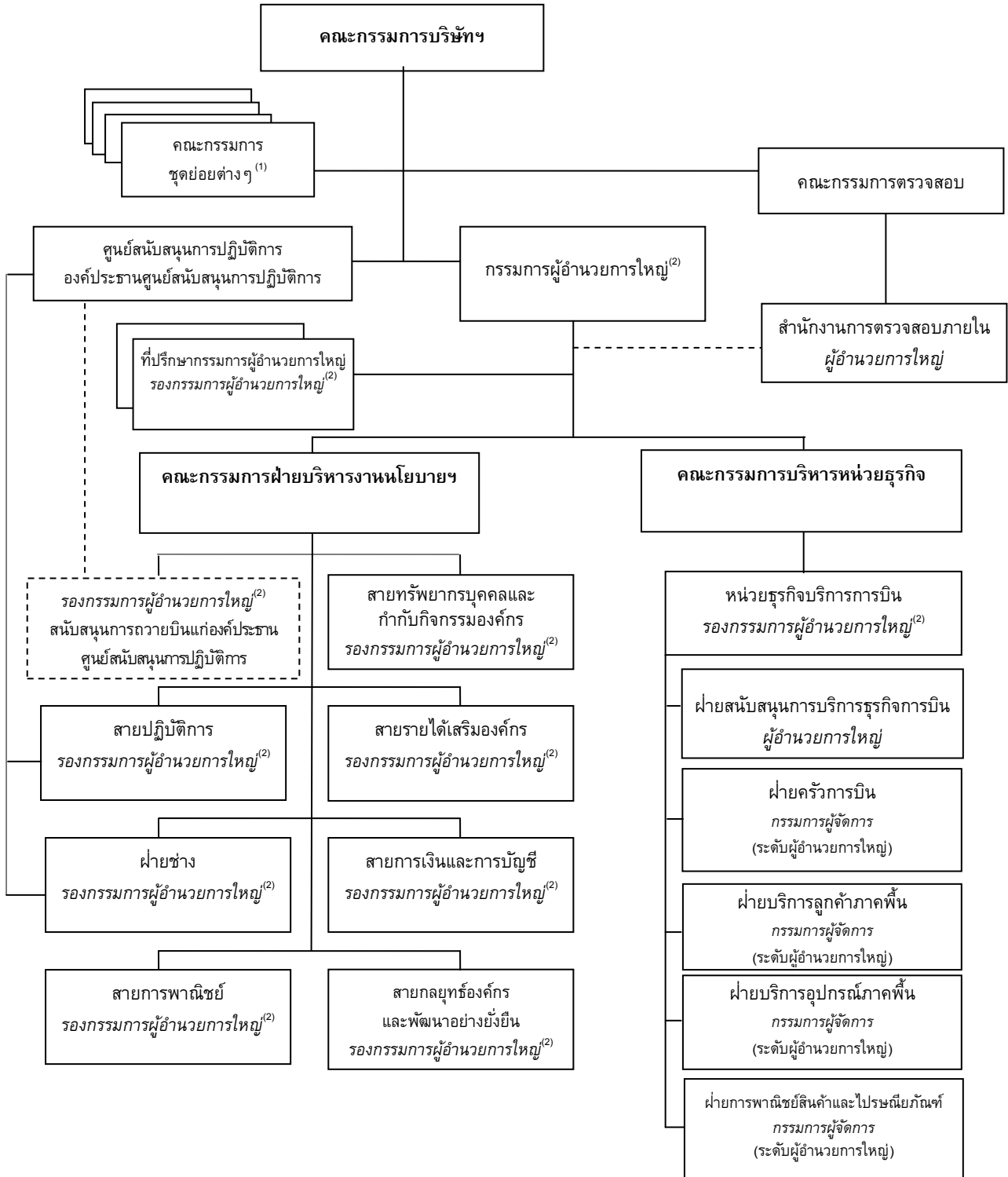
หมายเหตุ :

⁽¹⁾ เจ้าหน้าที่บริหาร คือ “ผู้บริหาร” ตามคำนิยาม ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.)

⁽²⁾ ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

โครงสร้างการบริหารจัดการ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 โครงสร้างการจัดการของบริษัทฯ ประกอบด้วยคณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการชุดย่อย และเจ้าหน้าที่บริหาร ตามโครงสร้างสายการบริหารงาน ดังนี้



หมายเหตุ :

- (1) คณะกรรมการชุดย่อยต่างๆ ประกอบด้วย คณะกรรมการบริหาร คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน คณะกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม คณะกรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูป บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) คณะกรรมการด้านกฎหมาย คณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ คณะกรรมการพิจารณาผลตอบแทนผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้ว่าราชการใหญ่
- (2) คือ "ผู้บริหาร" ตามคำนิยาม ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.)

8.3 เลขานุกรการบริษัท

คณะกรรมการบริษัท เล็งเห็นถึงความสำคัญของบทบาทและหน้าที่ของเลขานุกรการบริษัท และได้ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2551 มาตรา 89/15 ซึ่งกำหนดให้คณะกรรมการบริษัท ต้องจัดให้มีเลขานุกรการบริษัทเพื่อทำหน้าที่รับผิดชอบดำเนินการในนามบริษัทหรือคณะกรรมการ คณะกรรมการบริษัท จึงได้แต่งตั้งให้นางสุวิมล บัวเลิศ ผู้อำนวยการใหญ่สำนักเลขานุกรการบริษัท เป็นเลขานุกรการบริษัท

เลขานุกรการบริษัท ต้องปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรับผิดชอบ ความระมัดระวัง ความซื่อสัตย์สุจริต รวมทั้งต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ ข้อบังคับบริษัท มติคณะกรรมการบริษัท ตลอดจนมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น ทั้งนี้ หน้าที่ของเลขานุกรการบริษัท ตามมาตรา 89/15 และมาตรา 89/16 ของพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2551 มีดังนี้

1. จัดทำและเก็บรักษาเอกสารดังต่อไปนี้

1.1 ทะเบียนกรรมการ

1.2 หนังสือนัดประชุม เอกสารประกอบการประชุม และรายงานการประชุมคณะกรรมการบริษัท ให้ครบถ้วนสมบูรณ์

1.3 หนังสือนัดประชุม เอกสารประกอบการประชุม และรายงานการประชุมผู้ถือหุ้น ให้ครบถ้วนสมบูรณ์

ภายในกำหนดเวลาของกฎหมาย

1.4 รายงานประจำปีของบริษัท

2. เก็บรักษารายงานการมีส่วนได้เสียที่รายงานโดยกรรมการหรือผู้บริหาร และจัดส่งสำเนารายงานการมีส่วนได้เสียให้ประธานคณะกรรมการบริษัท และประธานคณะกรรมการตรวจสอบทราบภายใน 7 วันนับแต่วันที่บริษัท ได้รับรายงานนั้น

3. ดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการกำกับตลาดทุนประกาศกำหนด

ในระหว่างปี 2558 หน้าที่อื่นของเลขานุกรการบริษัท มีดังนี้

1. เป็นเลขานุกรการคณะกรรมการชุดย่อยตามที่คณะกรรมการมอบหมาย เลขานุกรการคณะกรรมการบริหารบริษัท เลขานุกรการฝ่ายบริหารงานนโยบายบริษัท เลขานุกรการคณะกรรมการบริหารหน่วยธุรกิจ และเลขานุกรการคณะกรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูปบริษัท

2. อำนวยการการประชุมของฝ่ายบริหาร คณะกรรมการ และผู้ถือหุ้นของบริษัท ให้ครบถ้วนสมบูรณ์ภายในกำหนดเวลาของกฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งแจ้งมติที่เกี่ยวข้องหากจำเป็น และติดตามการดำเนินการตามมติที่ประชุม

3. กำกับดูแลการดำเนินการในระบบประเมินคุณภาพประจักษ์ในส่วนกระบวนการดำเนินงานของบริษัท

4. กำกับดูแลให้บริษัท และกรรมการบริษัท ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับ ของบริษัทจดทะเบียน และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับหลักทรัพย์ ยกเว้นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับรายงานทางการเงิน

5. กำกับดูแลการจัดทำและเปิดเผยสารสนเทศที่สำคัญของบริษัท ทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ ต่อสาธารณชนผ่านระบบของตลาดหลักทรัพย์ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และทันเวลาที่กำหนด

6. กำกับดูแลการให้คำปรึกษา อำนวยความสะดวกในด้านการทะเบียนหลักทรัพย์ของบริษัท แก่ผู้ถือหุ้น

7. กำกับดูแลการดำเนินการจัดประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัท พร้อมทั้งเอกสารที่เกี่ยวข้องให้เป็นไปตามข้อกำหนดของกฎหมายและหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี

8. กำกับดูแลการจัดทำแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1) เพื่อให้ผู้ถือหุ้น นักลงทุน นักวิเคราะห์ ได้รับข้อมูลที่ถูกต้องตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี และทันเวลาที่กำหนด

9. การประสานงานกับที่ปรึกษากฎหมายในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายด้านหลักทรัพย์

10. ให้คำแนะนำเบื้องต้นแก่กรรมการและผู้บริหารบริษัท เพื่อให้ปฏิบัติตามข้อกำหนด หลักเกณฑ์ ระเบียบ ข้อบังคับของตลาดหลักทรัพย์ และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

11. กำกับดูแลการจัดการด้าน Logistics Support ที่เกี่ยวข้องกับคณะกรรมการบริษัท ได้แก่ การดำเนินการและประสานเรื่องสิทธิประโยชน์ต่างๆ ของคณะกรรมการบริษัท รวมถึงการจัดทำงบประมาณในการดำเนินการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับกรรมการบริษัทด้วย อีกทั้งการแจ้งและประสานงานกับกรรมการบริษัท ในกรณีมีพิธีการ และกิจกรรมต่างๆ ที่คณะกรรมการบริษัท ต้องเข้าร่วม

12. กำกับดูแลการบริหารงานสารบรรณ

13. กำกับดูแลและประเมินผลการดำเนินงานของหน่วยงานในบังคับบัญชาเพื่อให้การดำเนินภารกิจในความรับผิดชอบบรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมายของบริษัท ตลอดจนสอดคล้องกับระเบียบและหลักเกณฑ์ของบริษัท และที่ผู้มีอำนาจหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกำหนด

14. จัดทำคู่มือกรรมการ จัดให้มีการปฐมนิเทศ และให้คำแนะนำแก่กรรมการที่ได้รับแต่งตั้งใหม่

15. กำกับดูแลติดตาม รวมทั้งรวบรวมและจัดเก็บข้อมูลเกี่ยวกับบริษัทในเครือ

16. ปฏิบัติงานอื่นตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท หรือกรรมการผู้อำนวยการใหญ่แล้วแต่กรณี

สามารถดูประวัติเลขานุการบริษัท ได้ที่เอกสารแนบ 1

8.4 คำตอบแทนกรรมการและเจ้าหน้าที่บริหาร

(1) คำตอบแทนที่เป็นตัวเงิน

คำตอบแทนกรรมการบริษัท

ที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2558 เมื่อวันที่ 24 เมษายน 2558 ได้มีมติกำหนดคำตอบแทนกรรมการบริษัท ในส่วนของคำตอบแทนที่เป็นตัวเงิน ดังนี้

1. ให้กรรมการบริษัท ได้รับคำตอบแทนคนละ 50,000 บาทต่อเดือน เป็นประจำทุกเดือน และได้รับเบี้ยประชุมคนละ 30,000 บาทต่อครั้ง หากในเดือนใดมีการประชุมเกินกว่า 1 ครั้ง คงให้กรรมการบริษัท ได้รับเบี้ยประชุมคนละ 30,000 บาทเท่านั้น โดยให้ประธานกรรมการได้รับเบี้ยประชุมสูงกว่ากรรมการร้อยละ 25 และรองประธานกรรมการได้รับเบี้ยประชุมสูงกว่ากรรมการร้อยละ 12.5 และให้กรรมการเสียภาษีเงินได้เอง ทั้งนี้ คำตอบแทนดังกล่าวเป็นจำนวนเดียวกับที่ที่ประชุมผู้ถือหุ้นได้อนุมัติในปี 2557

2. ในกรณีกรรมการบริษัท ได้รับแต่งตั้งจากคณะกรรมการบริษัท หรือประธานกรรมการบริษัท ให้เป็นกรรมการ อนุกรรมการ และคณะทำงานชุดต่างๆ ของบริษัท ให้กรรมการบริษัท ที่ได้รับการแต่งตั้งดังกล่าว ได้รับคำตอบแทนเพิ่มเป็นเบี้ยประชุมอีกคนละ 10,000 บาทต่อครั้ง หากในเดือนใด กรรมการ อนุกรรมการ และคณะทำงานชุดใด มีการประชุมเกินกว่า 1 ครั้ง คงให้ได้รับเบี้ยประชุมคนละ 10,000 บาทเท่านั้น ทั้งนี้ คำตอบแทนดังกล่าวเป็นจำนวนเดียวกับที่ที่ประชุมผู้ถือหุ้นได้อนุมัติในปี 2557

3. ให้คณะกรรมการตรวจสอบ (Audit Committee) ได้รับคำตอบแทนเป็นรายเดือนเท่ากับเบี้ยประชุมกรรมการบริษัท โดยให้ประธานกรรมการตรวจสอบได้รับคำตอบแทนสูงกว่ากรรมการตรวจสอบในอัตราร้อยละ 25 โดยที่ในเดือนใด ไม่มีการประชุมคงให้ได้รับคำตอบแทนด้วย ทั้งนี้ คำตอบแทนดังกล่าวเป็นจำนวนเดียวกับที่ที่ประชุมผู้ถือหุ้นได้อนุมัติในปี 2557

4. คณะกรรมการบริษัท มีมติไม่เสนอขออนุมัติเงินรางวัลประจำปี (Bonus) สำหรับกรรมการบริษัท ในปี 2558 ต่อที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2558

ตารางแสดงค่าตอบแทนสำหรับกรรมการและเจ้าหน้าที่บริหารของบริษัทฯ ในปี 2558
สิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558

หน่วยล้านบาท

คณะกรรมการ	จำนวน (ราย)	ค่าตอบแทน (คณะกรรมการ บริษัทฯ)	เบี้ยประชุม (คณะกรรมการ บริษัทฯ)	เบี้ยประชุม (คณะกรรมการ ชุดย่อย)	เงินรางวัล ประจำปี	รวม
คณะกรรมการบริษัทฯ ⁽¹⁾	18	8.47	4.98	1.49	บริษัทฯ งดจ่าย	14.94
คณะกรรมการตรวจสอบ ⁽²⁾	4	1.48	-	-	-	1.48
เจ้าหน้าที่บริหารบริษัทฯ	20	91.95	-	-	-	91.95

- หมายเหตุ :
- (1) คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วย ค่าตอบแทน, เบี้ยประชุม สำหรับคณะกรรมการบริษัทฯ และเบี้ยประชุม สำหรับคณะกรรมการชุดย่อย สำหรับเงินรางวัลประจำปี 2557 บริษัทฯ งดจ่าย
 - (2) คณะกรรมการตรวจสอบ ประกอบด้วย ค่าตอบแทนเฉพาะกรรมการบริษัทฯ เท่านั้น

ตารางแสดงผลตอบแทนคณะกรรมการบริษัทฯ ประจำปี 2558

รายชื่อคณะกรรมการบริษัทฯ	ตำแหน่งที่ได้รับค่าตอบแทนและเบี้ยประชุม (1)	ค่าตอบแทนรวมเบี้ยประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ (บาท)	เบี้ยประชุมกรรมการชุดย่อย (บาท)	ค่าตอบแทนคณะกรรมการตรวจสอบ (บาท)	รวมผลตอบแทน (2) (บาท)
1. นายอารีพงศ์ ภูซุ่ม	- ประธานกรรมการบริษัทฯ - ประธานกรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูปบริษัท การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย จำกัด (มหาชน)	1,042,500.00	80,000.00	-	1,122,500.00
2. พลอากาศเอก ตรีทศ สนแจ้ง	- รองประธานกรรมการบริษัทฯ - ประธานกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม	937,500.00	10,000.00	-	947,500.00
3. นายคณิต แสงสุพรรณ	- กรรมการบริษัทฯ - ประธานกรรมการบริหาร - กรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูปบริษัท การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย จำกัด (มหาชน) - กรรมการสรรหา และกำหนดค่าตอบแทน - กรรมการบริหารความเสี่ยง	960,000.00	290,000.00	-	1,250,000.00
4. พลเอก ชาดอุดม ดิตตะสิริ	- กรรมการบริษัทฯ - กรรมการตรวจสอบ - กรรมการบริหารความเสี่ยง	918,064.52	50,000.00	306,428.57	1,274,473.09
5. นายดำริ ตันชีวะวงศ์	- กรรมการบริษัทฯ - กรรมการบริหารความเสี่ยง - กรรมการบริหาร	651,666.67	90,000.00	-	741,666.67
6. นายรัฐพล ภัคตีภูมิ	- กรรมการบริษัทฯ - กรรมการตรวจสอบ - กรรมการกำกับยุทธศาสตร์ และการปฏิรูปบริษัท การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย จำกัด (มหาชน) - กรรมการสรรหา และกำหนดค่าตอบแทน	960,000.00	180,000.00	360,000.00	1,500,000.00

รายชื่อคณะกรรมการบริษัท	ตำแหน่งที่ได้รับค่าตอบแทนและเบี้ยประชุม (1)	ค่าตอบแทนรวมเบี้ยประชุมคณะกรรมการบริษัท (บาท)	เบี้ยประชุมกรรมการชุดย่อย (บาท)	ค่าตอบแทนคณะกรรมการตรวจสอบ (บาท)	รวมผลตอบแทน (2) (บาท)
7. นายวีระวงศ์ จิตต์มิตรภาพ	- กรรมการบริษัท - ประธานกรรมการตรวจสอบ - ประธานกรรมการด้านกฎหมาย	960,000.00	40,000.00	450,000.00	1,450,000.00
8. พลอากาศเอก ศิวเกียรติ์ ชยเมฆะ	- กรรมการบริษัท - กรรมการบริหาร - กรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูปบริษัท การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย จำกัด (มหาชน) - ประธานกรรมการกิจการสัมพันธ์	930,000.00	100,000.00	-	1,030,000.00
9. นายสมชัย สัจจงพงษ์	- กรรมการบริษัท - ประธานกรรมการสรรหา และกำหนดค่าตอบแทน	180,967.74	20,000.00	-	200,967.74
10. นายสมเกียรติ ศิริชาติไชย	- กรรมการบริษัท - กรรมการตรวจสอบ - กรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูปบริษัท การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย จำกัด (มหาชน)	900,000.00	100,000.00	360,000.00	1,360,000.00
11. พลอากาศเอก หม่อมหลวง สุปรีชา กมลาศน์	- กรรมการบริษัท - กรรมการบริหาร - ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง	960,000.00	180,000.00	-	1,140,000.00
12. พลอากาศเอก อำนาจ จีระมณีเมัย	- กรรมการบริษัท	-	-	-	-
13. นายจรัมพร โชติกเสถียร	- กรรมการบริษัท	918,064.52	-	-	918,064.52
14. นายพงษ์ภาณุ เศวตรุนทร์	- อดีตกรรมการบริษัท - อดีตกรรมการบริหาร - อดีตประธานกรรมการกิจการสัมพันธ์ - อดีตกรรมการบริหารความเสี่ยง	280,000.00	100,000.00	-	380,000.00

รายชื่อคณะกรรมการบริษัท	ตำแหน่งที่ได้รับคำตอบและเบี้ยประชุม (1)	คำตอบแทน รวมเบี้ยประชุม คณะกรรมการ บริษัท (บาท)	เบี้ยประชุม กรรมการชุดย่อย (บาท)	คำตอบแทน คณะกรรมการ ตรวจสอบ (บาท)	รวมผลตอบแทน (2) (บาท)
15. นายรังสรรค์ ศรีวรศาสตร์	- อธิการประธานกรรมการบริษัท - อดีตประธานกรรมการสรรหา และกำหนดคำตอบแทน - อดีตกรรมการธรรมาภิบาล และส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม	735,000.00	60,000.00	-	795,000.00
16. นายวิโรท สันติประภพ	- อดีตกรรมการบริษัท - อดีตกรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูปบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) - อดีตกรรมการสรรหา และกำหนดคำตอบแทน	710,000.00	140,000.00	-	850,000.00
17. นางสาวอัยทิพย์ ไตรสุทธิ์	- อธิการประธานกรรมการบริษัท - อดีตกรรมการบริหาร - อดีตกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม	645,000.00	40,000.00	-	685,000.00
18. พลอากาศโท ภัคดี แสง-ชูโต	- อดีตกรรมการบริษัท - อดีตกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม	757,096.78	10,000.00	-	767,096.78

หมายเหตุ : (1) อดีตประธานกรรมการ อธิการประธานกรรมการ และอดีตกรรมการ หมายถึง กรรมการ ที่พ้นวาระก่อนวันที่ 31 ธันวาคม 2558

(2) บริษัทฯ งดจ่ายเงินรางวัลประจำปี 2557

(2) คำตอบแทนอื่น ๆ**สิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสาร****คณะกรรมการบริษัทฯ**

บริษัทฯ ได้ยกเลิกสิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารสำหรับคณะกรรมการบริษัทฯ แล้ว เมื่อวันที่ 20 มิถุนายน 2557 เป็นต้นมา โดยมีได้เสนอสิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารต่อที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2558

เจ้าหน้าที่บริหารและพนักงาน

เจ้าหน้าที่บริหารและพนักงานของบริษัทฯ รวมทั้งคู่สมรสและบุตร จะได้รับสิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารแบบสำรองที่นั่งได้และแบบสำรองที่นั่งไม่ได้ตามระเบียบบริษัทฯ ที่กำหนด

กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ (DB/IA)

บริษัทฯ ได้จัดระเบียบจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพเมื่อวันที่ 26 มิถุนายน 2535 ซึ่งภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ บริษัทฯ จ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนในอัตราร้อยละ 9 ของเงินเดือนค่าจ้างสำหรับพนักงานที่มีอายุงานไม่เกิน 20 ปี และในอัตราร้อยละ 10 ของเงินเดือนค่าจ้างสำหรับพนักงานที่มีอายุงาน 20 ปีขึ้นไป โดยพนักงานจ่ายเงินสะสมในอัตราไม่ต่ำกว่าร้อยละ 2-15 ของเงินเดือนค่าจ้าง

กองทุนบำเหน็จพนักงาน

บริษัทฯ ได้จัดตั้งกองทุนบำเหน็จพนักงาน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) โดยจ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนในอัตราร้อยละ 10 ของเงินเดือนค่าจ้าง ในกรณีที่เงินในกองทุนต่ำกว่าภาระผูกพัน ณ วันสิ้นงวดบัญชี บริษัทฯ จะจ่ายเงินสมทบเพิ่มเติมให้เต็มตามภาระผูกพัน

พนักงานที่อยู่ในกองทุนบำเหน็จ จะต้องมียุงานตั้งแต่ 3 ปี ขึ้นไป จึงจะมีสิทธิได้รับเงินบำเหน็จตามอายุงานเมื่อพ้นสภาพจากการเป็นพนักงานโดยไม่มีความผิด หรือมีความผิด แต่ไม่ถูกลงโทษถึงไล่ออก ทั้งนี้ เมื่อบริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพมีผลตั้งแต่วันที่ 26 มิถุนายน 2535 เป็นต้นมาแล้ว พนักงานที่เข้าทำงานนับจากวันดังกล่าวจะสามารถเข้าเป็นสมาชิกกองทุนสำรองเลี้ยงชีพได้อย่างเดียว และไม่สามารถเข้าเป็นสมาชิกกองทุนบำเหน็จพนักงาน กองทุนบำเหน็จพนักงานจึงไม่มีสมาชิกเพิ่มตั้งแต่วันเริ่มจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพและเงินบำเหน็จที่ให้แก่เจ้าหน้าที่บริหารในปี 2558 สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558

	เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ		เงินบำเหน็จ	
	จำนวน (ราย)	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	จำนวน (ราย)	จำนวนเงิน (ล้านบาท)
เจ้าหน้าที่บริหาร ⁽¹⁾	20	4.09	1	0.24

หมายเหตุ: ⁽¹⁾ เจ้าหน้าที่บริหารจำนวน 20 รายรวมเจ้าหน้าที่บริหารที่เกษียณอายุและลาออกก่อนวันที่ 31 ธันวาคม 2558

8.5 บุคลากร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทฯ มีพนักงานที่ กรุงเทพมหานคร สถานที่อื่นในประเทศไทย และต่างประเทศรวมทั้งหมด จำนวน 22,864 คน โดยทั่วไป พนักงานของบริษัทฯ จะสิ้นสุดสภาพการเป็นพนักงานเมื่อสิ้นสุดรอบปีงบประมาณของทางการ (วันที่ 30 กันยายน) ที่พนักงานนั้นมีอายุครบ 60 ปีบริบูรณ์ ทั้งนี้ แนวปฏิบัติในเรื่องการบริหารบุคลากรภายในของบริษัทฯ ได้กำหนดให้สอดคล้องกับกฎหมายแรงงานของประเทศไทย

ตารางแสดงจำนวนพนักงานแยกตามสถานที่ปฏิบัติงานและหน้าที่ ณ วันที่ที่แสดงไว้

	จำนวนพนักงาน (คน)		
	ปี 2558	ปี 2557	ปี 2556
จำนวนพนักงานทั้งหมด	22,864	24,952	25,323
แบ่งตามสถานที่ปฏิบัติงาน			
▪ กรุงเทพมหานคร	19,938	21,829	22,172
▪ สถานที่อื่นในประเทศไทย	1,436	1,559	1,588
▪ ต่างประเทศ	1,490	1,564	1,563
แบ่งตามหน้าที่			
▪ ลูกเรือบนเที่ยวบิน			
- นักบิน	1,321	1,343	1,279
- พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน	5,859	6,286	6,187
▪ ฝ่ายช่าง	3,884	4,242	4,371
▪ สายการพาณิชย์	1,794	2,141	1,763
▪ หน่วยธุรกิจบริการภาคพื้น	7,813	8,426	8,454
▪ ฝ่ายอื่นๆ	2,193	2,514	3,269

นโยบายค่าตอบแทนพนักงานที่สอดคล้องกับผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว

บริษัทฯ มีการกำหนดค่าตอบแทนพนักงานที่สอดคล้องกับผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว ดังนี้

ค่าตอบแทนระยะสั้น

ในปี 2558 คณะกรรมการบริษัทฯ มีมติอนุมัติให้จ่ายค่าตอบแทนตามผลการปฏิบัติงาน (Incentive) เป็น 2 ส่วน ส่วนแรก มีวัตถุประสงค์เพื่อการเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงาน โดยกำหนดเงื่อนไขการจ่ายจากความตรงต่อเวลาของเที่ยวบินขาเข้าของบริษัทฯ ถึงท่าอากาศยานปลายทาง (On-Time Arrival Performance) ระหว่างเดือนพฤษภาคม ถึง เดือนธันวาคม 2558 โดยกำหนดเกณฑ์วัดและค่าเป้าหมายไว้ในแต่ละเดือน จากจำนวนเที่ยวบินที่เข้าตรงต่อเวลาไม่ต่ำกว่าร้อยละของปริมาณเที่ยวบินทั้งหมดในเดือนนั้นๆ หรือมีอันดับการตรงต่อเวลาอยู่ใน 10 อันดับแรกของสายการบินชั้นนำในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก อย่างใดอย่างหนึ่ง

ส่วนที่สอง มีวัตถุประสงค์เพื่อลดค่าใช้จ่ายปี 2558 โดยพิจารณาจากการที่บริษัทฯ ลดค่าใช้จ่ายที่เป็นตัวเงิน ไม่รวมค่าน้ำมันเครื่องบิน (Non Fuel Cash Cost) ได้ตามเป้าหมาย โดยกำหนดเกณฑ์ชี้วัดและการให้ผลตอบแทนการปฏิบัติงานตามอัตราร้อยละของค่าใช้จ่ายที่ลดได้ เป็น 3 กรณี

กรณีที่ 1 ลดค่าใช้จ่ายเฉพาะปี 2558 ได้ตามเป้าหมายที่กำหนด

กรณีที่ 2 ลดค่าใช้จ่ายที่มีผลอย่างต่อเนื่อง 2 ปีขึ้นไป หรือลดได้อย่างยั่งยืนจากการปรับปรุงกระบวนการทำงาน (Reprocess)

กรณีที่ 3 ลดค่าใช้จ่ายได้ตามข้อเสนอจากผลการศึกษาของที่ปรึกษา/ผู้เชี่ยวชาญ

ค่าตอบแทนระยะยาว

สำหรับนโยบายการจ่ายค่าตอบแทนในระยะยาว บริษัทฯ ได้ทำการทบทวนหลักเกณฑ์การประเมินผลการปฏิบัติงานให้เชื่อมโยงกับการจ่ายค่าตอบแทน และมีความสอดคล้องกับผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ยิ่งขึ้น เช่น การปรับกรอบนำหน้าการบริหารผลการปฏิบัติงานใหม่ในทุกระดับตำแหน่ง โดยไม่นำ Competency มาเป็นส่วนหนึ่งของคะแนนการประเมินผลการปฏิบัติงาน แต่นำมาใช้เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพัฒนาบุคลากร กำหนดให้มีการตั้งเป้าหมายสูงขึ้น หรือ ทำหายมากขึ้น เมื่อเปรียบเทียบกับผลการปฏิบัติงานที่ผ่านมา รวมทั้ง เป้าหมายการปฏิบัติงานต้องสอดคล้อง หรือ สนับสนุนเป้าหมายของผู้บังคับบัญชา และเป้าหมายขององค์กร พร้อมทั้งต้องมีการจัดลำดับ Performance Ranking ให้เป็นไปตาม Forced Distribution Curve อีกด้วย

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีแผนการที่จะปรับปรุงโครงสร้างการจ่ายค่าตอบแทนของพนักงานในภาพรวม โดยการจัดทำโครงสร้างบัญชีอัตราเงินเดือน ภายใต้เงื่อนไขที่พนักงานรับภาระภาษีเงินได้เอง รวมทั้งพิจารณาจัดทำโครงสร้างค่าตอบแทนของกลุ่มนักบินและพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน ที่เชื่อมโยงกับการปฏิบัติงานอย่างชัดเจน ตามแนวปฏิบัติของสายการบินชั้นนำในปัจจุบัน เพื่อจูงใจให้เกิดผลผลิตภาพและสนับสนุนให้พนักงานปฏิบัติงานตามที่องค์กรคาดหวังไปพร้อมกันด้วย

ตารางแสดงผลตอบแทนที่เป็นตัวเงินที่จ่ายให้แก่พนักงานตามปีหรือรอบระยะเวลาที่แสดงไว้

หน่วย : ล้านบาท

ผลตอบแทนที่เป็นตัวเงินแก่พนักงาน	ปี 2558	ปี 2557	ปี 2556
พนักงานทั่วไป	23,195	21,514	22,548
นักบิน	5,851	5,710	6,098
พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน	8,398	8,169	8,985
รวม	37,444	35,393	37,631

นโยบายการพัฒนาพนักงาน

บริษัทฯ มีนโยบายในการพัฒนาทรัพยากรบุคคลทุกระดับด้วยการพัฒนาและฝึกอบรมบุคลากรให้มีคุณภาพและได้มาตรฐาน มีศักยภาพ และความสามารถเหมาะสมกับตำแหน่ง ทั้งที่ปฏิบัติงานอยู่ใน Core และ Business Unit มีการออกแบบ Development & Training Roadmap ซึ่งครอบคลุมทั้ง Core, Managerial และ Functional Competency สำหรับพนักงานผู้บริหารระดับต้น/ระดับกลาง/ระดับสูง และผู้มีศักยภาพสูง (Talent) โดยใช้เครื่องมือการพัฒนาพนักงานที่หลากหลาย ทั้งที่เป็นการฝึกอบรม (Training) และไม่ใช้การฝึกอบรม (Non-Training) เช่น การเรียนรู้จากการสอนงาน การฝึกปฏิบัติงาน

เป็นต้น นอกจากนี้ ยังมีให้นำเทคโนโลยีสารสนเทศในรูปแบบ E-Learning มาใช้ในการฝึกอบรมและการเรียนรู้ เพื่อเพิ่มโอกาสในการอบรมให้กับพนักงาน ลดข้อจำกัดในการจัดส่งพนักงานเข้ารับการอบรม และลดค่าใช้จ่ายในการฝึกอบรม ทั้งนี้ เพื่อเป็นเตรียมความพร้อมให้กับพนักงานและผู้บริหารให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างเต็มศักยภาพ และพร้อมเติบโตขึ้นสู่ตำแหน่งงานที่สูงขึ้นในอนาคตทั้งในสายบริหารและสายอาชีพต่อไป

ค่าใช้จ่ายในการพัฒนาพนักงาน

หน่วย : ล้านบาท

รายการในการพัฒนาพนักงาน	ปี 2558	ปี 2557	ปี 2556
รายการในการพัฒนาพนักงานทั่วไป	28	58	93
รายการในการพัฒนานักบิน	452	427	438
รายการในการพัฒนาพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน	1	5	4
รวม	481	490	535

แนวทางด้านแรงงานสัมพันธ์ของบริษัทฯ

บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะส่งเสริมแรงงานสัมพันธ์ที่ดีระหว่างนายจ้างและลูกจ้าง เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการบริหารจัดการให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ. 2543 โดยบริษัทฯ ใช้ระบบการปรึกษาหารือร่วมกันในรูปแบบของคณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ โดยมีการตั้งคณะกรรมการขึ้นตามที่กฎหมายกำหนด และให้มีการประชุมร่วมกันอย่างน้อยเดือนละหนึ่งครั้ง โดยมีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาให้ความเห็นเกี่ยวกับการปรับปรุงประสิทธิภาพในการดำเนินงานของบริษัทฯ ตลอดจนส่งเสริมและพัฒนาแรงงานสัมพันธ์ หาทางปรองดองและระงับข้อขัดแย้งในบริษัทฯ พิจารณาปรับปรุงระเบียบข้อบังคับในการทำงาน อันเป็นประโยชน์ต่อนายจ้าง ลูกจ้าง และบริษัทฯ ร่วมกันปรึกษาหารือเพื่อแก้ไขปัญหาตามคำร้องทุกข์ของลูกจ้าง หรือสหภาพแรงงานฯ รวมถึงการร้องทุกข์ที่เกี่ยวกับการลงโทษทางวินัย ตลอดจนปรึกษาหารือเพื่อพิจารณาปรับปรุงสภาพการจ้าง เป็นต้น ซึ่งจากการประชุมคณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ที่ผ่านมาทางกรรมการผู้แทนฝ่ายลูกจ้างในคณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ได้มีการยื่นข้อเรียกร้องผ่านคณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ ซึ่งเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนดโดยสามารถเจรจาทำความเข้าใจและตกลงกันได้ด้วยดีเสมอมาตามกระบวนการและขั้นตอนที่กฎหมายกำหนด อีกทั้งบริษัทฯ ได้ให้ความร่วมมือให้การสนับสนุนในกิจกรรมต่างๆ ของลูกจ้างอย่างต่อเนื่องเสมอมา

แนวทางด้านการคุ้มครองแรงงาน

บริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญและคำนึงถึงความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานของพนักงาน เนื่องจากลักษณะงานที่มีความแตกต่างกันในแต่ละสายงาน จึงจัดให้มีคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน โดยมีการคัดสรรจากฝ่ายบริหารและฝ่ายลูกจ้างหน่วยต่างๆ ของบริษัทฯ ร่วมกันเป็นกรรมการเพื่อพิจารณหาแนวทางและดำเนินการให้ถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนด รวมถึงร่วมกันตรวจสอบและจัดหาอุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้ต่างๆ เพื่อให้การปฏิบัติงานเป็นไปด้วยความสะดวก รวดเร็วและมีความปลอดภัยสูงสุด เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุหรือภัยอันตรายที่อาจเกิดขึ้นได้กับพนักงานของบริษัทฯ อีกทั้งมีการณรงค์ให้พนักงานได้ทราบถึงกระบวนการที่บริษัทฯ ได้ดำเนินการให้ความคุ้มครองแรงงาน และดูแลรับผิดชอบเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลแก่พนักงาน ตามที่กฎหมายกำหนด ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงความปลอดภัยและความสำคัญของทรัพยากรบุคคลของบริษัทฯ เป็นหลัก

9. การกำกับดูแลกิจการ

9.1 นโยบายเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการที่ดี

บริษัทฯ จัดทำนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีเป็นลายลักษณ์อักษร และประกาศใช้เมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2547 โดยกำหนดให้เป็นหน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ ฝ่ายบริหาร และพนักงาน ที่ต้องยึดถือและปฏิบัติตามนโยบายฯ ในปี 2555 บริษัทฯ ได้ทบทวนและปรับปรุงนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ของบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ทำการเผยแพร่ผ่านช่องทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ www.thaiairways.com/ เกี่ยวกับการบินไทย/ ศูนย์ข้อมูลข่าวสาร

คณะกรรมการบริษัทฯ มีนโยบายให้ความสำคัญต่อการดำเนินงานตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยยึดหลักธรรมาภิบาลสากล เป็นแนวทางในการดำเนินงาน จึงกำหนดกรอบนโยบายการกำกับดูแลกิจการ ซึ่งครอบคลุมองค์ประกอบที่สำคัญ 4 ด้าน ได้แก่

1. ด้านรัฐ สังคมและสิ่งแวดล้อม

- มุ่งมั่น รักษาและส่งเสริม คุณภาพสิ่งแวดล้อมอันเกิดจากการดำเนินงานขององค์กร
- กระตุ้น ส่งเสริม เน้นย้ำให้ทุกหน่วยงานในองค์กร ดำเนินงานโดยคำนึงถึงหน้าที่และความรับผิดชอบต่อประโยชน์ส่วนรวม ใส่ใจต่อสิ่งแวดล้อม สังคมและชุมชน
- มุ่งมั่น สร้างสรรค์ ส่งเสริม สนับสนุน และบริหารจัดการด้วยความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม สังคมและชุมชนตามหลักกฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง

2. ด้านผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้เสีย

- มุ่งเน้นการให้บริการทุกระดับด้วยความประทับใจ ผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้เสีย ได้รับการอำนวยความสะดวก และการตอบสนองตามต้องการ
- สร้างกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของผู้รับบริการ และผู้มีส่วนได้เสียผ่านช่องทางต่าง ๆ
- ส่งเสริม สนับสนุน แนวทางใหม่ ๆ ตลอดจนการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาประยุกต์ใช้ในการพัฒนาการให้บริการเพื่อความสะดวกและทันสมัย
- ส่งเสริมการให้บริการ โดยยึดหลักความพึงพอใจของผู้รับบริการ แสดงความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นอย่างเป็นธรรม อันเนื่องมาจากการบริการที่ผิดพลาด หรือไม่ปฏิบัติตามสัญญาหรือข้อตกลง
- มุ่งมั่นที่จะเปิดโอกาสในการแข่งขันการให้บริการอย่างเป็นธรรมและเสมอภาค

3. ด้านองค์กร

- สร้างระบบการกำกับดูแลและป้องกันมิให้เกิดการขัดแย้งทางผลประโยชน์ (Conflict of Interest) ในการดำเนินงาน และทบทวนระบบการกำกับดูแลขององค์กรอย่างสม่ำเสมอ
- ส่งเสริม ปลูกฝัง กระตุ้น พร้อมทั้งสร้างบรรยากาศให้มีการตระหนักถึงความเสี่ยงต่อการผิดจริยธรรมจนเป็นวัฒนธรรมองค์กร โดยเน้นย้ำถึงผลกระทบที่เกิดจากการดำเนินงานที่ไม่สอดคล้องกับหลักคุณธรรม จริยธรรม และธรรมาภิบาล
- สร้างกระบวนการกรณีที่เกิดภัยพิบัติ บริการ และการปฏิบัติการมีผลกระทบในเชิงลบต่อสังคม รวมถึงการคาดการณ์ล่วงหน้าถึงความกังวลของสาธารณะที่มีผลต่อผลิตภัณฑ์ บริการ และการปฏิบัติการ
- ให้ความสำคัญต่อความถูกต้องและความชัดเจนของข้อมูลที่เผยแพร่สู่สาธารณชน โดยปรับปรุงพัฒนาระบบการจัดการฐานข้อมูลให้ถูกต้อง ทันสมัยอยู่ตลอดเวลา และเน้นย้ำให้ผู้ปฏิบัติงานทุกระดับยึดถือปฏิบัติโดยเคร่งครัด

- ส่งเสริมและจัดให้มีระบบบริหารความเสี่ยงที่เกี่ยวกับประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการปฏิบัติงาน ความถูกต้องของรายงานและการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง ภายใต้การกำกับดูแลและควบคุมภายในที่ดี

4. ด้านผู้ปฏิบัติงาน

ให้ความสำคัญ สนับสนุน ผลักดัน การพัฒนาทรัพยากรบุคคล การสร้างความผูกพันองค์กร และการสืบทอดตำแหน่งอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง

- มุ่งมั่นที่จะสร้างบรรยากาศในการทำงานที่ดึงดูดและรักษาพนักงานที่มีคุณภาพ พร้อมจัดให้มีการพัฒนาความสามารถและทักษะที่จำเป็น เพื่อให้พนักงานพัฒนาศักยภาพ และสามารถทำงานอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด
- ส่งเสริม สนับสนุน จัดให้มีระบบการแลกเปลี่ยน เรียนรู้ ประสบการณ์และความรู้ในการปฏิบัติงานทุกระดับเพื่อยกระดับมาตรฐานในการปฏิบัติงาน
- เคารพในสิทธิส่วนบุคคลของเจ้าหน้าที่/พนักงาน หลีกเลี่ยงการนำเอาข้อมูล หรือเรื่องราวของเจ้าหน้าที่/พนักงาน ทั้งในเรื่องที่เกี่ยวกับการปฏิบัติงานและเรื่องส่วนตัวไปเปิดเผย หรือวิพากษ์วิจารณ์ในลักษณะที่จะก่อให้เกิดความเสียหายแก่เจ้าหน้าที่/พนักงาน หรือภาพลักษณ์โดยรวมขององค์กร
- กำกับดูแลให้พนักงานปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต โปร่งใส เพื่อประโยชน์สูงสุดขององค์กร และไม่ดำเนินการที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์
- ให้ความสำคัญและความเป็นธรรมกับพนักงานทุกระดับ จัดให้มีกระบวนการรับข้อร้องเรียนจากพนักงานอย่างเป็นระบบในเรื่องการปฏิบัติที่ไม่เป็นธรรมของผู้บังคับบัญชา

จริยธรรมธุรกิจ

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

บริษัทฯ มีหลักจริยธรรม เพื่อให้พนักงานยึดถือปฏิบัติ ดังนี้

หลักจริยธรรม

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

การปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของหลักบรรษัทภิบาล และหลักการกำกับกิจการที่ดี จึงมุ่งมั่นดำเนินธุรกิจด้วยความสุจริต โปร่งใส โดยเชื่อมั่นว่าสามารถนำพองค์กรบรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมายได้อย่างมั่นคง และยั่งยืน ซึ่งถือเป็นส่วนสำคัญในการสร้างความเชื่อมั่นแก่ผู้ถือหุ้น และผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วน

หลักบรรษัทภิบาลของการบินไทย

- ◆ **การสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่องค์กรในระยะยาว (Creation of Long Term Value)** ส่งเสริมและปลูกฝังให้ผู้ปฏิบัติงานมีวิสัยทัศน์และตระหนักถึงความสำคัญในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในทุกด้าน ซึ่งเป็นการสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่องค์กรในระยะยาว ตลอดจนจัดให้มีคณะกรรมการต่างๆ ตามหลักธรรมาภิบาล และผู้บริหารต้องปฏิบัติตามนโยบายว่าด้วยการสรรหา แต่งตั้ง โยกย้ายและพิจารณาความดีความชอบด้วยความโปร่งใสและเป็นธรรม
- ◆ **ความโปร่งใส (Transparency)** ดูแลให้มีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญทั้งข้อมูลด้านการเงินและด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ภายในระยะเวลาที่เหมาะสม และผ่านช่องทางที่ผู้เกี่ยวข้องสามารถเข้าถึงข้อมูลได้สะดวก และจัดให้มีหน่วยงานประชาสัมพันธ์และหน่วยงานนักลงทุนสัมพันธ์ทำหน้าที่เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารทั่วไปเกี่ยวกับบริษัทฯ ให้สาธารณชนได้รับทราบ อีกทั้งผู้ปฏิบัติงานจะต้องไม่มีผลประโยชน์ส่วนตนในการปฏิบัติหน้าที่หรือละเว้นการดำเนินการใดๆ ในลักษณะที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์กับบริษัทฯ ไม่ใช่ข้อมูลแสวงหาผลประโยชน์เพื่อตนเองหรือผู้อื่น ตลอดจนผู้ปฏิบัติงานต้องไม่รับตำแหน่ง กรรมการหรือที่ปรึกษาให้แก่บริษัท หรือบุคคลใดๆ ซึ่งจะก่อหรืออาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์กับบริษัทฯ รวมถึงการรับทรัพย์สินหรือประโยชน์อื่นใดของผู้ปฏิบัติงาน จะต้องอยู่ภายใต้หลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติกำหนด
- ◆ **ความรับผิดชอบในหน้าที่ (Responsibility)** ผู้ปฏิบัติงานต้องอุทิศตนในการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรู้ และประสบการณ์อย่างเต็มความสามารถ โดยให้ความสำคัญต่อการตอบสนองความต้องการของผู้ถือหุ้น ลูกค้า คู่ค้า และพนักงาน โดยใช้ดุลยพินิจในการปฏิบัติหน้าที่อย่างเป็นอิสระด้วยความสุจริตและเป็นธรรม ตลอดจนหลีกเลี่ยงการกระทำใดๆ อันเป็นการขัดแย้งกับผลประโยชน์ของบริษัทฯ หรือเป็นการใช้โอกาสหรือข้อมูลที่ได้จากการเป็นผู้ปฏิบัติงานของบริษัทฯ เพื่อแสวงหาผลประโยชน์สำหรับตนเองหรือผู้อื่น ซึ่งผู้บริหารจะต้องส่งเสริมและปลูกฝังผู้ใต้บังคับบัญชาให้มีจิตสำนึกของความรับผิดชอบต่ออย่างสูงในการปฏิบัติหน้าที่
- ◆ **ความรับผิดชอบต่อผลการปฏิบัติหน้าที่ (Accountability)** ผู้ปฏิบัติงานต้องตั้งใจปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความสามารถ และใช้ความระมัดระวังเยี่ยงผู้มีความรู้และประสบการณ์ พร้อมทั้งจะรับผิดชอบต่อผลการกระทำของตน รวมถึงชี้แจงและอธิบายการตัดสินใจและการกระทำของตนต่อคณะกรรมการบริษัท ผู้บังคับบัญชา ผู้ถือหุ้น ลูกค้า คู่ค้า และผู้มีส่วนได้เสียอื่นๆ ของบริษัทฯ ส่งเสริมและปลูกฝังให้ผู้ปฏิบัติงานมีจิตสำนึกความรับผิดชอบต่อ
- ◆ **ความเป็นธรรม (Equitable Treatment)** ผู้ปฏิบัติงานต้องดำเนินกิจการและปฏิบัติหน้าที่ของตนเองด้วยความเป็นธรรม โดยการปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียอย่างเท่าเทียมกัน ไม่เลือกปฏิบัติเนื่องจากความแตกต่างในด้านเชื้อชาติ สัญชาติ ศาสนา เพศ หรือเหตุอื่นอันไม่เป็นธรรม รวมถึงประพฤติปฏิบัติต่อคู่แข่งชั้นทางการค้าให้สอดคล้องกับหลักสากลภายใต้กรอบแห่งกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ไม่ละเมิดความลับ หรือล่วงรู้ความลับทางการค้าของคู่แข่งทางการค้าด้วยวิธีฉ้อฉล และจัดให้มีช่องทางให้พนักงานสามารถแจ้งเรื่องที่ผิดกฎหมายหรือผิดระเบียบของบริษัทฯ และดูแลให้ข้อร้องเรียนได้รับการตอบสนองภายในระยะเวลาที่เหมาะสม

หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี

หลักการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ แบ่งเป็น 5 หมวด ดังนี้

หมวดที่ 1 สิทธิของผู้ถือหุ้น

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

การประชุมผู้ถือหุ้น

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

- การกำหนดวัน เวลา สถานที่ในการประชุม

ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 2/2558 เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2558 ได้มีมติกำหนดให้จัดการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2558 ในวันที่ 24 เมษายน 2558 ซึ่งอยู่ภายในกำหนดระยะเวลา 4 เดือน นับแต่วันปิดบัญชีประจำปีของบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้เปิดเผยมติดังกล่าวในเว็บไซต์ของตลาดหลักทรัพย์ฯ และเผยแพร่คำบอกกล่าวเรียกประชุมผู้ถือหุ้นในเว็บไซต์ของบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 13 มีนาคม 2558 โดยการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2558 ได้จัดขึ้น ณ ห้องประชุมชัยพฤกษ์ หอประชุมกองทัพอากาศ (อาคารทองใหญ่) ถนนพหลโยธิน เขตสายไหม กรุงเทพมหานคร มีผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบฉันทะแทนจำนวน 3,322 ราย ถือหุ้นรวมกันทั้งสิ้น 1,625,108,407 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 74.45 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดของบริษัทฯ เข้าร่วมประชุม ครบเป็นองค์ประชุมตามข้อบังคับของบริษัทฯ โดยมีประธานกรรมการบริษัทฯ ประธานกรรมการตรวจสอบ ประธานกรรมการธรรมาภิบาล กรรมการและผู้บริหารบริษัทฯ เลขานุการบริษัทฯ ผู้สอบบัญชี และที่ปรึกษากฎหมายเข้าร่วมประชุมอย่างพร้อมเพรียงกัน ทั้งนี้ รายละเอียดในการดำเนินการประชุมมีดังนี้

ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้น

ในการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2558 เพื่อเป็นการส่งเสริมการกำกับดูแลกิจการที่ดีเกี่ยวกับการดูแลสิทธิของผู้ถือหุ้น บริษัทฯ ได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอเรื่องเพื่อพิจารณาบรรจุเป็นวาระการประชุมและเสนอชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อรับการพิจารณาเลือกตั้งเป็นกรรมการบริษัทฯ เป็นการล่วงหน้าก่อนที่บริษัทฯ จะส่งหนังสือเชิญประชุม คือ ตั้งแต่เดือนตุลาคม-ธันวาคม 2557 โดยได้เปิดเผยรายละเอียดหลักเกณฑ์และวิธีการไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ และบริษัทฯ ได้ลงประกาศในหนังสือพิมพ์รายวันระหว่างวันที่ 6-8 ตุลาคม 2557 พร้อมทั้งได้มีหนังสือแจ้งตลาดหลักทรัพย์ในเรื่องดังกล่าว

- การส่งเอกสารการประชุมและการมอบฉันทะ

บริษัทฯ ได้จัดส่งหนังสือเชิญประชุม ซึ่งบรรจวาระที่สำคัญอย่างครบถ้วนตามกฎหมาย ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ และข้อบังคับของบริษัทฯ อาทิ รายละเอียดวาระการประชุมที่เพียงพอที่จะประกอบการตัดสินใจ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ระบุอย่างชัดเจนในแต่ละวาระที่นำเสนอว่า เป็นเรื่องที่น่าเสนอเพื่อทราบ เพื่ออนุมัติ หรือเพื่อพิจารณา รวมทั้งนำเสนอความเห็นของคณะกรรมการบริษัทฯ ในแต่ละวาระอย่างชัดเจน รายงานการประชุมครั้งที่ผ่านมา รายงานประจำปี พร้อมทั้งเอกสารประกอบการประชุม เอกสารที่ต้องใช้ในการมอบฉันทะ และระบุวิธีการไว้ชัดเจนให้แก่ผู้ถือหุ้นได้พิจารณาล่วงหน้าก่อนการประชุมมากกว่า 21 วัน และได้ประกาศในหนังสือพิมพ์รายวันภาษาไทย เรื่องคำบอกกล่าวเรียกประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นติดต่อกันไม่น้อยกว่า 3 วัน และก่อนวันประชุมไม่น้อยกว่า 3 วัน รวมถึงได้เผยแพร่หนังสือเชิญประชุมพร้อมทั้งเอกสารประกอบการประชุมในเว็บไซต์ของบริษัทฯ ล่วงหน้าก่อนการประชุมมากกว่า 30 วัน เพื่อบอกกล่าวผู้ถือหุ้นล่วงหน้าในเวลาเพียงพอสำหรับเตรียมตัวศึกษาข้อมูลในการพิจารณาเกี่ยวกับวาระการประชุมก่อนมาเข้าร่วมประชุม หนังสือเชิญประชุมได้จัดส่งให้กับผู้ถือหุ้นทุกรายที่มีรายชื่อปรากฏในสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ รวมทั้งได้แต่งตั้งกรรมการอิสระเป็นผู้รับมอบฉันทะแทนผู้ถือหุ้น ในกรณีที่ผู้ถือหุ้นประสงค์จะมอบฉันทะให้ผู้อื่นมาประชุมแทน สามารถเลือกมอบฉันทะให้บุคคลใดบุคคลหนึ่ง หรือกรรมการอิสระของบริษัทฯ เข้าร่วมประชุมแทนได้

วันประชุมผู้ถือหุ้น

การเข้าร่วมประชุมและการลงทะเบียน

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

- การเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นซักถามและแสดงความคิดเห็น การลงมติ และการบันทึกรายงานการประชุม

ในการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2558 ก่อนดำเนินการประชุม เลขานุการบริษัทฯ ได้มีการแจ้งรายละเอียดขององค์ประชุม อธิบายวิธีการลงคะแนน การนับคะแนน การใช้บัตรลงคะแนน การเก็บบัตรลงคะแนน การนับคะแนนเสียง และเปิดเผยผลการนับคะแนนในแต่ละวาระอย่างชัดเจน โปร่งใส รวมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นซักถาม หรือแสดงความคิดเห็นอย่างเหมาะสมและเพียงพอ และให้ฝ่ายบริหารที่เกี่ยวข้องชี้แจงและให้ข้อมูลต่างๆ แก่ผู้ถือหุ้นอย่างครบถ้วนและชัดเจน สำหรับการลงคะแนนและนับคะแนนเสียง บริษัทฯ ปฏิบัติตามข้อบังคับของบริษัทฯ ที่กำหนดให้ 1 หุ้น เป็น 1 เสียง และนับเสียงข้างมากหรือไม่น้อยกว่า 2 ใน 3 เป็นมติ โดยในวาระทั่วไปใช้บัตรลงคะแนนเฉพาะกรณีที่ผู้ถือหุ้นไม่เห็นด้วยและงดออกเสียงสำหรับวาระเลือกตั้งกรรมการใช้บัตรลงคะแนน เห็นด้วย ไม่เห็นด้วย และงดออกเสียง รวมทั้งบริษัทฯ มีการจดบันทึกรายงานการประชุมอย่างครบถ้วนและมีการบันทึกภาพประชุมในลักษณะสื่อวีดิทัศน์ และพร้อมให้บริการเผยแพร่แก่ผู้ถือหุ้นที่สนใจ

ภายหลังวันประชุมผู้ถือหุ้น

- การแจ้งมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ ได้แจ้งมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นผ่านระบบข่าวของตลาดหลักทรัพย์ฯ ภายหลังจากการประชุมผู้ถือหุ้นในวันเดียวกัน ซึ่งมติดังกล่าวได้ระบุผลของมติ (เห็นชอบ/ไม่เห็นชอบ) และผลของการลงคะแนนเสียง (เห็นด้วย/ไม่เห็นด้วย/งดออกเสียง) ในแต่ละวาระ และจัดส่งรายงานการประชุมผู้ถือหุ้น ซึ่งจดบันทึกรายชื่อกรรมการ/ผู้บริหารที่เข้าร่วมประชุม ผลของมติ (เห็นชอบ/ไม่เห็นชอบ) และผลของการลงคะแนนเสียง (เห็นด้วย/ไม่เห็นด้วย/งดออกเสียง) ในวาระที่ขอรับรอง/อนุมัติจากผู้ถือหุ้น รวมทั้งประเด็นอภิปรายที่สำคัญ ข้อซักถามของผู้ถือหุ้นในแต่ละวาระและการชี้แจงของบริษัทฯ อย่าง

ละเอียดยุติให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ และหน่วยงานราชการ ภายในระยะเวลา 14 วัน นับแต่วันประชุมผู้ถือหุ้น พร้อมทั้งเผยแพร่รายงานการประชุมผู้ถือหุ้นบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ โดยบริษัทฯ ได้จัดทำมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นซึ่งส่งผ่านระบบข่าวของตลาดหลักทรัพย์ฯ และเผยแพร่รายงานการประชุมผู้ถือหุ้นเป็นภาษาอังกฤษบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ เพื่อให้ผู้ถือหุ้นต่างชาติได้รับข้อมูลอย่างทั่วถึงกัน

หมวดที่ 2 การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน

นโยบายของบริษัทฯ คือการอำนวยความสะดวกให้ผู้ถือหุ้น และปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมกัน เป็นธรรม และเป็นไปตามข้อกำหนดกฎหมาย รวมทั้งมีมาตรการป้องกันกรณีที่เกิดกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานใช้ข้อมูลภายในเพื่อแสวงหาผลประโยชน์ให้แก่ตนเองหรือพวกพ้องในทางมิชอบ อาทิ การซื้อขายหลักทรัพย์โดยใช้ข้อมูลภายใน (Insider Trading) การนำข้อมูลภายในไปเปิดเผยกับบุคคลที่เกี่ยวข้องกับกรรมการ และผู้บริหาร เพื่อสร้างความมั่นใจในการลงทุนกับบริษัทฯ ตามแนวทางโครงการประเมินคุณภาพการจัดประชุมสามัญผู้ถือหุ้น (AGM Checklist) ได้แก่ การป้องกันสิทธิขั้นพื้นฐานของผู้ถือหุ้น การกำหนดให้สิทธิออกเสียงในที่ประชุมเป็นไปตามจำนวนหุ้นที่ถืออยู่โดยหนึ่งหุ้นมีสิทธิเท่ากับหนึ่งเสียง การกำหนดให้กรรมการอิสระเป็นผู้มีหน้าที่ดูแลผู้ถือหุ้นส่วนน้อย การให้บริษัทศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ เป็นนายทะเบียนหลักทรัพย์ การดำเนินการประชุมตามลำดับระเบียบวาระที่ได้แจ้งไว้ในหนังสือเชิญประชุม การเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นมีสิทธิมอบฉันทะให้ผู้อื่นมาประชุมและลงมติแทน การจัดสรรเวลาประชุมอย่างเพียงพอเพื่อเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นมีสิทธิอย่างเท่าเทียมกันในการแสดงความคิดเห็นและตั้งคำถาม และการเปิดเผยข้อมูลผ่านเว็บไซต์ของบริษัทฯ เพื่อให้ผู้ถือหุ้นได้รับข้อมูลข่าวสารสำคัญที่มีการเปลี่ยนแปลง บริษัทฯ มีการส่งหนังสือเชิญประชุมและเอกสารประกอบการประชุมเป็นภาษาอังกฤษให้กับผู้ถือหุ้นต่างชาติ และภายหลังการประชุมฯ ฝ่ายบริหารได้มอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำข้อเสนอแนะของผู้ถือหุ้นไปพิจารณาว่าสามารถดำเนินการได้หรือไม่

หมวดที่ 3 บทบาทของผู้มีส่วนได้เสีย

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

ในฐานะสายการบินแห่งชาติ บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจด้วยความรับผิดชอบต่อสังคม ซึ่งสอดคล้องกับหลักมาตรฐานสิ่งแวดล้อมสากล เพื่อลดมลพิษและผลกระทบต่างๆ อันเกิดจากการดำเนินงาน โดยบริษัทฯ ได้กำหนดแนวทางการปฏิบัติไว้เป็นลายลักษณ์อักษรในคู่มือประมวลบรรษัทภิบาลและจริยธรรม เพื่อให้คณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานยึดถือปฏิบัติ ดังนี้

ประเทศชาติ

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจด้วยความโปร่งใสสามารถตรวจสอบได้ ช่วยให้บริการเติบโตอย่างยั่งยืนและเกิดผลดีต่อประเทศชาติ โดยไม่กระทำการใดๆ อันจะก่อให้เกิดผลเสียต่อประเทศชาติ

สังคมและส่วนรวม

บริษัทฯ ดำเนินถึงทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และประโยชน์ส่วนรวม โดยปลูกฝังให้เกิดจิตสำนึกรับผิดชอบต่อ "สังคมและส่วนรวม" รวมทั้งให้การสนับสนุน ส่งเสริม หรือมีส่วนร่วมในกิจกรรมที่เป็นประโยชน์ต่อสังคมหรือชุมชนต่างๆ

ผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจเพื่อสร้างผลตอบแทนที่ได้อย่างต่อเนื่องและยั่งยืนให้แก่ "ผู้ถือหุ้น" และปฏิบัติต่อ "ผู้ถือหุ้น" ทุกรายด้วยความเสมอภาค

ลูกค้า

บริษัทฯ จะให้บริการที่มีคุณภาพ โดยใส่ใจในเรื่องความปลอดภัย ความสะดวกสบาย และแสวงหาวิธีการที่สามารถสนองความต้องการของ “ลูกค้า” อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและความพึงพอใจ

คู่ค้า เจ้าหนี้ และลูกหนี้

บริษัทฯ จะดำเนินการให้ “คู่ค้า เจ้าหนี้ และลูกหนี้” มั่นใจได้ว่าจะได้รับการปฏิบัติอย่างเสมอภาคและเป็นธรรม โดยตั้งอยู่บนพื้นฐานของความสัมพันธ์ทางธุรกิจและการได้รับผลตอบแทนที่เป็นธรรมต่อทั้งสองฝ่าย รวมทั้งหลีกเลี่ยงสถานการณ์ที่อาจเกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์

นอกจากนี้ สำหรับเจ้าหนี้ บริษัทฯ ได้ยึดปฏิบัติตามสัญญาหรือเงื่อนไขต่างๆ ที่ตกลงกันไว้กับคู่สัญญาอย่างเคร่งครัด มีความรับผิดชอบและไม่ปกปิดข้อมูลหรือข้อเท็จจริงอันจะก่อให้เกิดความเสียหายต่อเจ้าหนี้ โดยรายงานฐานะการเงินของบริษัทฯ แก่เจ้าหนี้ทราบอย่างสม่ำเสมอด้วยความถูกต้องและตรงเวลา หากไม่สามารถปฏิบัติตามข้อผูกพันในสัญญา บริษัทฯ จะแจ้งเจ้าหนี้ทราบทันที เพื่อหาแนวทางแก้ไขร่วมกัน รวมถึงการบริหารจัดการเงินทุนให้มีโครงสร้างที่เหมาะสมต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ รักษาความเชื่อมั่นของเจ้าหนี้ และมุ่งมั่นสร้างความสัมพันธ์ทางธุรกิจที่ดีและยั่งยืน

ผู้ปฏิบัติงาน

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

ในปี 2558 บริษัทฯ มีการกำหนดค่าตอบแทนพนักงานที่สอดคล้องกับผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว โดยรายละเอียดข้อมูลกรณุดูในข้อ 8.5 (ส่วนที่ 2-8 หน้า 11)

แนวปฏิบัติด้านทรัพย์สินทางปัญญา

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการปกป้องทรัพย์สินทางปัญญา โดยจัดทำเป็นนโยบายของบริษัทฯ ทั้งในส่วนของการจัดซื้อ จัดหา และการใช้งานที่ต้องไม่ละเมิดสิทธิในทรัพย์สินทางปัญญา นอกจากนี้ ยังมีทำให้ความรู้และเดือนพนักงานให้ตระหนักถึงเรื่องดังกล่าว รวมทั้งมีการตรวจสอบโดยหน่วยงานทั้งภายในและภายนอก

แนวปฏิบัติด้านการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน

กรณุดูข้อมูลในข้อ 10 (ส่วนที่ 2-10 หน้า 1)

หมวดที่ 4 การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส

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

การเปิดเผยข้อมูลผ่านหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

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

การเปิดเผยข้อมูลผ่านนักลงทุนสัมพันธ์

บริษัทฯ ให้ความสำคัญในการดูแลและคำนึงถึงนักลงทุน ผู้ถือหุ้น และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยจัดให้มีหน่วยงานนักลงทุนสัมพันธ์ เป็นผู้รับผิดชอบในการเสริมสร้างความสัมพันธ์อันดี การสื่อสารให้ข้อมูลที่ถูกต้องและน่าเชื่อถืออย่างเพียงพอ รวมทั้งดำเนินการจัดแผนงาน เพื่อให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มได้รับการปฏิบัติอย่างเท่าเทียมกัน มีสิทธิในการเข้าถึงข้อมูล และมีช่องทางในการสื่อสารกับบริษัทฯ ที่เหมาะสมผ่านทางกิจกรรมต่างๆ เช่น กิจกรรมโรดโชว์ในประเทศ การเข้าประชุม/ประชุมทางโทรศัพท์กับผู้บริหาร การตอบข้อซักถามและให้ข้อมูลทางโทรศัพท์และ/หรืออีเมล และการจัดกิจกรรมผู้บริหารพบนักลงทุนสถาบันและนักวิเคราะห์หลักทรัพย์เพื่อชี้แจงข้อมูลผลประกอบการเป็นประจำทุกไตรมาส อีกทั้งมีการนำนักวิเคราะห์หลักทรัพย์ และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเข้าเยี่ยมชมบริษัทฯ และพบปะผู้บริหารเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็น โดยในปีนี้นำผู้ถือหุ้นเยี่ยมชมศูนย์ฝึกบินจำลองแอร์บัส 380-800 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) สำนักงานใหญ่ นอกจากนี้แล้วยังมีการจัดกิจกรรม “ชี้แจงแผนปฏิรูป บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)” ให้กับนักวิเคราะห์หลักทรัพย์และผู้แทนสถาบันการเงินต่างๆ ณ สำนักงานใหญ่ บริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน) โดยในปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้มีกิจกรรมด้านการลงทุนสัมพันธ์ ดังนี้

กิจกรรม	จำนวน
โรดโชว์ในประเทศ	1 ครั้ง / ปี
การเข้าประชุม/การประชุมทางโทรศัพท์กับผู้บริหารบริษัทฯ	14 ครั้ง / ปี
การตอบข้อซักถามและให้ข้อมูลทางโทรศัพท์ และทางอีเมล	157 ครั้ง / ปี
การชี้แจงข้อมูลรายไตรมาส	6 ครั้ง / ปี
การเยี่ยมชมกิจการบริษัทฯ	1 ครั้ง / ปี
การจัดกิจกรรมพิเศษอื่นๆ - ชี้แจงแผนปฏิรูป บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	1 ครั้ง / ปี

การเปิดเผยข้อมูลผ่านเว็บไซต์

เพื่อเป็นช่องทางให้ผู้ถือหุ้น นักลงทุน หรือผู้ที่สนใจ ได้รับทราบข้อมูลของบริษัทฯ อย่างทันทั่วถึงที่ บริษัทฯ ได้จัดทำเว็บไซต์เพื่อเผยแพร่ข้อมูลของบริษัทฯ ต่อผู้ที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนผ่าน www.thaiairways.com ได้แก่ ข้อมูลประวัติของบริษัทฯ คณะกรรมการ บริหารที่บริษัทฯ เสนอ ข่าวสารที่สำคัญ ผลการดำเนินงาน งบการเงิน ข้อมูลเกี่ยวกับผู้ถือหุ้น การประชุมผู้ถือหุ้น รายงานการประชุมผู้ถือหุ้น รายชื่อผู้ถือหุ้นรายใหญ่ สถิติต่างๆ การกำกับดูแลกิจการที่ดี การจัดซื้อจัดจ้าง ข้อบังคับบริษัทฯ รวมถึงรายงานสารสนเทศที่แจ้งตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เป็นต้น

การทำรายการที่เกี่ยวข้องกันและการป้องกันการขัดแย้งทางผลประโยชน์

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

บริษัทฯ ได้ออกประกาศบริษัทฯ เรื่องการเปิดเผยข้อมูลรายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ตามหลักเกณฑ์และวิธีการของตลาดหลักทรัพย์ฯ ตั้งแต่วันที่ 2547 เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหารทุกท่าน ซึ่งเข้าข่ายบุคคลที่เกี่ยวข้องกันตามคำนิยามของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ฯ เปิดเผยมูลบุคคลและนิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน ทุกครั้งที่มีการแต่งตั้งกรรมการหรือผู้บริหารใหม่ สำนักเลขานุการบริษัทฯ จะจัดส่งแบบฟอร์ม “รายละเอียดของบุคคลที่เกี่ยวข้องกันตามประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์ฯ เรื่องการเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในรายการที่เกี่ยวข้องกัน พ.ศ. 2546” ซึ่งได้ปรับปรุงรายละเอียดตามข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่เปลี่ยนแปลงโดยตลอด โดยให้กรรมการหรือผู้บริหารที่ได้รับแต่งตั้งใหม่ ให้ข้อมูลพร้อมลงนามรับรองความถูกต้องของข้อมูล และหากภายหลังมีการเปลี่ยนแปลงข้อมูล กรรมการหรือผู้บริหารจะต้องจัดส่งแบบฟอร์มดังกล่าวพร้อมลงนามรับรองความถูกต้องของข้อมูลทุกครั้ง โดยสำนักเลขานุการบริษัทฯ จะจัดส่งรายละเอียดของบุคคลที่เกี่ยวข้องกันให้ประธานกรรมการบริษัทฯ และประธานกรรมการตรวจสอบรับทราบด้วย พร้อมทั้งจัดทำสรุปรายชื่อบุคคลและนิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกันนำเสนอฝ่ายบริหารทุกฝ่าย และบุคคลที่เป็นผู้ประสานงานเกี่ยวกับรายการที่เกี่ยวข้องกันของแต่ละหน่วยงาน เพื่อใช้ตรวจสอบธุรกรรมที่หน่วยงานตนเองเสนอฝ่ายบริหารหรือคณะกรรมการบริษัทฯ และหากมีรายการที่เกี่ยวข้องกันเกิดขึ้น บริษัทฯ จะดำเนินการตามขั้นตอนปฏิบัติที่กำหนดไว้ ซึ่งอ้างอิงจากกฎหมายที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งนำไปเปิดเผยในรายงานประจำปี (แบบ 56-2) และแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1)

เพื่อให้การดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องรายการที่เกี่ยวข้องกันมีแนวทางปฏิบัติที่ชัดเจนยิ่งขึ้น บริษัทฯ ได้ออกประกาศบริษัทฯ เรื่อง การกำหนดนโยบายราคาสำหรับรายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในเดือนมกราคม 2548 โดยในการเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัทฯ กับบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน ใช้นโยบายการกำหนดราคาซื้อสินค้าและบริการระหว่างบริษัทฯ กับกิจการที่เกี่ยวข้อง โดยกำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับบริษัทฯ กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องเป็นลำดับแรก และใช้นโยบายราคาที่มีเงื่อนไขทางธุรกิจที่ไม่เป็นปกติ หรือไม่ปฏิบัติตามราคาตลาดหากจำเป็น ทั้งนี้ เพื่อบริษัทฯ จะได้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และวิธีการของตลาดหลักทรัพย์ฯ รวมทั้งมาตรฐานการบัญชีได้อย่างถูกต้องและครบถ้วน

นอกจากนั้น ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหารทุกเดือน สำนักเลขานุการบริษัทฯ จะจัดทำวาระเสนอเรื่อง “รายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)” เพื่อเปิดเผยให้คณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหารทราบว่าในแต่ละเดือนบริษัทฯ มีการเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกันหรือไม่ และยังได้เสนอเรื่องดังกล่าวต่อคณะกรรมการตรวจสอบเป็นประจำทุกไตรมาส ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ปรับปรุงขั้นตอนการปฏิบัติงานในด้านนี้ให้สอดคล้องกับ

ข้อกำหนดของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ที่เปลี่ยนแปลงไปโดยตลอด เพื่อให้การดูแลด้านการจัดความขัดแย้งและผลประโยชน์ เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีและถูกต้องตามข้อกำหนด

การปฏิบัติตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540

กฎหมายรัฐธรรมนูญฉบับปัจจุบันได้บัญญัติเป็นพื้นฐานไว้ว่า “บุคคลย่อมมีสิทธิได้รับทราบและเข้าถึงข้อมูล หรือ ข่าวสารสาธารณะในครอบครองของหน่วยราชการ หน่วยงานของรัฐ รัฐวิสาหกิจ หรือราชการส่วนท้องถิ่น เว้นแต่การเปิดเผย ข้อมูลหรือข่าวสารนั้นจะกระทบต่อความมั่นคงของรัฐ ความปลอดภัยของประชาชน หรือส่วนได้เสียอันพึงได้รับความ ค้ำครองของบุคคลอื่น หรือเป็นข้อมูลส่วนบุคคล ทั้งนี้ ตามที่กฎหมายบัญญัติ” บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้ก่อตั้ง ศูนย์ข้อมูลข่าวสารมาครบ 17 ปี ในปี 2558 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร สร้างความรู้ความเข้าใจในการ ดำเนินงานของบริษัทฯ แก่สาธารณชน หน่วยงานภาครัฐและเอกชน ด้วยความโปร่งใส สามารถตรวจสอบได้โดยมีแนว ทางการปฏิบัติงานตามระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการเปิดเผยข้อมูลข่าวสารของบริษัทฯ สอดคล้องตามพระราชบัญญัติข้อมูล ข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 โดยยึดมั่นในหลักการ “เปิดเผยเป็นหลักทั่วไป ปกปิดเป็นข้อยกเว้น” โดยมีการรวบรวม จัดเก็บและบริหารจัดการข้อมูลอย่างเป็นระบบ สามารถสืบค้นข้อมูลได้อย่างมีประสิทธิภาพและเป็นมาตรฐานเพื่อเผยแพร่ ข้อมูลที่มีประโยชน์ให้แก่สาธารณชน โดยสามารถสืบค้นข้อมูลผ่านทางเว็บไซต์ www.thaiairways.com ในหมวด “ศูนย์ ข้อมูลข่าวสาร” (Public Information Centre)

ศูนย์ข้อมูลข่าวสารได้รับคัดเลือกจากกระทรวงคมนาคมให้เป็นหน่วยงานต้นแบบในการปฏิบัติหน้าที่ให้บริการ ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ.2540 ตั้งแต่ปี 2542 จนถึงปัจจุบัน รวมทั้ง ได้รับใบประกาศเกียรติคุณจากคณะกรรมการข้อมูลข่าวสารของราชการมาโดยตลอดในฐานะเป็นหน่วยงานที่ให้บริการข้อมูล ข่าวสารแก่ประชาชนเป็นอย่างดี ในปี 2558 นี้ คณะกรรมการข้อมูลข่าวสารของราชการ สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี ได้มอบโล่ประกาศเกียรติคุณแก่บริษัทฯ ในฐานะที่ปฏิบัติตามเกณฑ์มาตรฐานตัวชี้วัดความโปร่งใสของหน่วยงานภาครัฐที่ กำหนดภายใต้พระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 ระดับดีเด่น นับเป็นความภาคภูมิใจของบริษัทฯ ที่ศูนย์ ข้อมูลข่าวสารสามารถดำเนินงานจนบรรลุวิสัยทัศน์ที่ได้ตั้งปณิธานตั้งแต่เริ่มแรกว่า “เป็นหน่วยงานชั้นนำและเป็นแบบอย่าง ที่ดีในด้านการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร สามารถตอบสนองความต้องการด้านข้อมูลข่าวสารแก่ผู้ที่เกี่ยวข้องได้อย่างเหมาะสม นำมาซึ่งภาพลักษณ์ที่ดี และเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินกิจการของบริษัทฯ”

ในปี 2558 ที่ผ่านมา ศูนย์ข้อมูลข่าวสารได้ดำเนินการให้ความร่วมมือกับสำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี โดย สำนักงานคณะกรรมการข้อมูลข่าวสารของราชการในการพัฒนาระบบฐานข้อมูลหน่วยงานภาครัฐ (GINFO) เพื่อนำเข้าข้อมูล ที่ต้องเผยแพร่ตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 รวมทั้งเป็นทางเชื่อมไปยังระบบฐานข้อมูล หน่วยงานภาครัฐอีกทางหนึ่ง อีกทั้งได้ให้ความร่วมมือกับสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ ในการเผยแพร่และ ประชาสัมพันธ์คู่มือสำหรับประชาชน ตามพระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการพิจารณาอนุญาตของทางราชการ พ.ศ. 2558 ซึ่งถือเป็นกฎหมายกลางที่จะกำหนดขั้นตอนและระยะเวลาในการพิจารณาอนุญาตและจัดตั้งศูนย์บริการร่วม เพื่อรับคำร้องและศูนย์รับคำขออนุญาต ณ จุดเดียว (One Stop Service) ตามประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 22 มกราคม 2558 และมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 21 กรกฎาคม 2558

เลขานุการบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้จัดตั้งสำนักเลขานุการบริษัทฯ โดยมีผู้อำนวยการใหญ่ซึ่งทำหน้าที่เลขานุการบริษัทฯ เป็นผู้ดูแล โดยสำนักเลขานุการบริษัทฯ มีหน้าที่เปิดเผยข้อมูลในด้านต่าง ๆ ต่อผู้ถือหุ้น และมีหน่วยงานกำกับดูแลต่าง ๆ โดย รายละเอียดเกี่ยวกับเลขานุการบริษัทฯ กรุณาดูข้อมูลในข้อ 8.3 (ส่วนที่ 2-8 หน้า 4)

หมวดที่ 5 ความรับผิดชอบของคณะกรรมการ

คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยผู้ทรงคุณวุฒิที่มีความเชี่ยวชาญและมากด้วยประสบการณ์ ที่เป็นประโยชน์ต่อธุรกิจการดำเนินงานของบริษัทฯ คณะกรรมการบริษัทฯ มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการกำหนดทิศทางการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ให้เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ผ่านการกำหนดนโยบาย แผนกลยุทธ์ เป้าหมาย วิสัยทัศน์ และพันธกิจ และมีบทบาทสำคัญในการกำกับ ดูแล และติดตามการดำเนินงานของฝ่ายบริหารให้เป็นไปตามนโยบาย และแผนกลยุทธ์ที่ได้กำหนดไว้ คณะกรรมการบริษัทฯ ต้องปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรู้ ความสามารถ ซื่อสัตย์ สุจริต โปร่งใส เพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ มีการพิจารณาทบทวนและอนุมัติวิสัยทัศน์ และกลยุทธ์ของบริษัทฯ เป็นประจำ ซึ่งคณะกรรมการบริษัทฯ ได้ให้ความเห็นชอบแผนยุทธศาสตร์และการปฏิรูปองค์กรของบริษัทฯ โดยแผนดังกล่าวได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (คนร.) แล้ว เมื่อวันที่ 26 มกราคม 2558

โครงสร้างคณะกรรมการ

โครงสร้างคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นไปตามข้อบังคับของบริษัทฯ พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 พระราชบัญญัติคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2518 และพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 และ พ.ศ. 2551 รวมถึงกฎ ข้อบังคับ และประกาศที่เกี่ยวข้อง

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการชุดต่างๆ เพื่อช่วยศึกษารายละเอียด และกลั่นกรองงานเฉพาะเรื่องตามรายละเอียดในหัวข้อ 9.2 (ส่วนที่ 2-9 หน้า 15)

องค์ประกอบของคณะกรรมการ

การแต่งตั้งกรรมการของบริษัทฯ เป็นไปตามมติที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นโดยผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน และกรรมการบริษัทฯ ตามลำดับ ตามข้อบังคับของบริษัทฯ คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการอย่างน้อย 5 ท่าน แต่ไม่เกิน 15 ท่าน โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 คณะกรรมการบริษัทฯ มีจำนวน 14 ท่าน ประกอบด้วย กรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร 13 ท่าน กรรมการอิสระ 9 ท่าน กรรมการที่เป็นผู้บริหาร 1 ท่าน

จากโครงสร้างข้างต้น คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วย กรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารร้อยละ 92.85 และกรรมการอิสระร้อยละ 64.28 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด ซึ่งเป็นจำนวนที่มากพอที่จะสามารถสร้างกลไกตรวจสอบอำนาจภายในคณะกรรมการบริษัทฯ ดังนั้น ผู้มีส่วนได้เสียจึงมั่นใจได้ว่าคณะกรรมการบริษัทฯ สามารถปฏิบัติหน้าที่ในฐานะตัวแทนผู้ถือหุ้นได้อย่างเป็นอิสระ และมีการถ่วงดุลที่เหมาะสม

ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ มีหน้าที่รับผิดชอบในการปฏิบัติหน้าที่ให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ และข้อบังคับของบริษัทฯ ตลอดจนมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต และความระมัดระวังในการรักษาผลประโยชน์ของบริษัทฯ

บทบาทของประธานกรรมการและกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

ประธานกรรมการมีบทบาทสำคัญในการตัดสินใจกำหนดทิศทางและนโยบายการดำเนินงานที่สำคัญๆ ของบริษัทฯ ประธานกรรมการซึ่งเป็นกรรมการอิสระ เป็นผู้มีความเป็นผู้นำ เป็นกลาง ส่งเสริมธรรมาภิบาล รวมทั้งมีความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้น และผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ ประธานกรรมการเป็นผู้นำของคณะกรรมการที่มีกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ที่เป็นหัวหน้าของฝ่ายบริหารร่วมเป็นกรรมการอยู่ด้วย อันจะเป็นประโยชน์ต่อการบริหารจัดการ การกำกับดูแลและการรับนโยบายของคณะกรรมการมาถ่ายทอดให้ฝ่ายบริหารนำไปดำเนินการให้สัมฤทธิ์ผล

การประชุมคณะกรรมการ

บริษัทฯ ได้กำหนดการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ไว้อย่างเป็นทางการล่วงหน้าตลอดทั้งปี โดยกำหนดการประชุมเดือนละ 1 ครั้ง และมีการประชุมวาระพิเศษเฉพาะคราวเพิ่มความจำเป็น โดยมีการกำหนดระเบียบวาระการประชุมที่ชัดเจน และมีวาระพิจารณาติดตามผลการดำเนินงานเป็นประจำ สำนักเลขานุการบริษัทฯ จะจัดส่งหนังสือเชิญพร้อมระเบียบวาระการประชุมและเอกสารให้กรรมการแต่ละท่านล่วงหน้าก่อนการประชุมเป็นเวลา 7 วันเพื่อให้คณะกรรมการได้มีเวลาศึกษาข้อมูลอย่างเพียงพอก่อนเข้าร่วมประชุม โดยในปี 2558 คณะกรรมการบริษัทฯ มีการประชุมรวมทั้งสิ้น 24 ครั้ง ซึ่งรวมการประชุมครั้งพิเศษ 10 ครั้ง เลขานุการบริษัทฯ ได้มีการจัดบันทึกและจัดทำรายงานการประชุมเป็นลายลักษณ์อักษรทุกครั้งและได้นำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาร่างรายงานการประชุมดังกล่าวเพื่อทำการรับรองในการประชุมครั้งต่อไป รวมทั้งได้มีการจัดเก็บรายงานการประชุมของคณะกรรมการบริษัทฯ ที่ผ่านการรับรองจากคณะกรรมการบริษัทฯ ให้พร้อมสำหรับการตรวจสอบจากคณะกรรมการบริษัทฯ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

การกำหนดค่าตอบแทนของกรรมการ

รายละเอียดเกี่ยวกับการกำหนดค่าตอบแทนของกรรมการ กรุณาดูข้อมูลในหัวข้อ 8.4 (ส่วนที่ 2-8 หน้า 5)

การประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการ

บริษัทฯ ได้กำหนดให้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นประจำทุกปี โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นเครื่องมือในการตรวจสอบการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ ซึ่งมีหลักเกณฑ์และขั้นตอนในการประเมิน คือ สำนักเลขานุการบริษัทฯ ส่งแบบฟอร์มที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการธรรมาภิบาลสำหรับประเมินคณะกรรมการบริษัทฯ 3 แบบ ประกอบด้วย การประเมินตนเอง การประเมินไขว้ของกรรมการ การประเมินคณะกรรมการบริษัทฯ และจะเป็นผู้ทำการสุ่มรายชื่อ เพื่อจัดทำวิธีการประเมินไขว้กับกรรมการอีก 2 ราย โดยนำรายชื่อคณะกรรมการบริษัทฯ มาจับฉลากและเรียงลำดับที่ 1-15 ตามลำดับที่จับฉลากได้ ซึ่งการประเมินไขว้ครั้งนี้ กรรมการผู้ถูกประเมินจะไม่ทราบว่าตนเองถูกประเมินโดยกรรมการท่านใด

บริษัทฯ ได้จัดทำแบบประเมินกรรมการและวิธีการประเมินนำเสนอคณะกรรมการธรรมาภิบาลของบริษัทฯ เพื่อให้ความเห็นชอบและนำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่ออนุมัติการประเมิน ประเมินโดยใช้แบบการประเมิน 3 รูปแบบ คือ

1. การประเมินตนเอง (Self Assessment) มีหัวข้อการประเมิน ดังนี้
 - 1.1 ความรู้ความสามารถ (Core Competency)
 - 1.2 ความเป็นอิสระ (Independence)
 - 1.3 ความเตรียมพร้อมในการปฏิบัติภารกิจ (Preparedness)
 - 1.4 ความเอาใจใส่ต่อหน้าที่และความรับผิดชอบ (Accountability and Responsibility)
 - 1.5 การปฏิบัติหน้าที่ในคณะกรรมการ (Committee Activities)
 - 1.6 การพัฒนาองค์กร (Development of the Organization)
2. การประเมินไขว้ของกรรมการ (Cross Evaluation) มีหัวข้อการประเมิน ดังนี้
 - 2.1 โครงสร้างและคุณสมบัติของคณะกรรมการ
 - 2.2 บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ
 - 2.3 การประชุมคณะกรรมการ
 - 2.4 การทำหน้าที่ของคณะกรรมการ
 - 2.5 ความสัมพันธ์กับฝ่ายบริหารของบริษัทฯ
3. การประเมินคณะกรรมการบริษัทฯ (Board Evaluation) มีหัวข้อการประเมิน ดังนี้
 - 3.1 ความรู้ความสามารถ (Core Competency)
 - 3.2 ความเป็นอิสระ (Independence)

- 3.3 ความเตรียมพร้อมในการปฏิบัติการกิจ (Preparedness)
- 3.4 ความเอาใจใส่ต่อหน้าที่และความรับผิดชอบ (Accountability and Responsibility)
- 3.5 การปฏิบัติหน้าที่ในคณะกรรมการ (Committee Activities)
- 3.6 การพัฒนาองค์กร (Development of the Organization)

ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้นำผลการประเมินของคณะกรรมการรายงานในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อนำไปจัดกิจกรรมเพื่อเป็นการส่งเสริมความรู้ ความสามารถของคณะกรรมการ

การกำหนดวาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการ

กรรมการบริษัทฯ มีวาระการดำรงตำแหน่งที่แน่นอน ตามข้อบังคับบริษัทฯ ที่กำหนดไว้ว่า ในการประชุมสามัญประจำปีทุกครั้ง ให้กรรมการจำนวน 1 ใน 3 ออกจากตำแหน่ง โดยให้กรรมการที่ดำรงตำแหน่งนานที่สุดเป็นผู้ออกจากตำแหน่ง

การปฏิรูประบบกรรมการใหม่

บริษัทฯ จัดให้มีการปฏิรูประบบสำหรับกรรมการบริษัทฯ รายใหม่ที่เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทฯ โดยสำนักเลขานุการบริษัทฯ จะเป็นผู้ประสานงานในการจัดปฏิรูประบบ โดยเชิญผู้บริหารสายงานต่างๆ มานำเสนอข้อมูลของบริษัทฯ ธุรกิจการบิน โครงสร้างการถือหุ้น กฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมถึงสิทธิประโยชน์ที่กรรมการจะได้รับ เพื่อให้กรรมการรับทราบข้อมูลที่เกี่ยวข้องเพื่อประโยชน์ในการบริหารงานบริษัทฯ บริษัทฯ ยังมีนโยบายสนับสนุนให้กรรมการบริษัทฯ เข้าอบรมหลักสูตรจากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) เพื่อเป็นการพัฒนาสนับสนุนและส่งเสริมการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ

การพัฒนาความรู้และทักษะของคณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหาร

บริษัทฯ ได้มีการส่งเสริม และสนับสนุนให้คณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหาร ได้เข้ารับการอบรมหลักสูตรสัมมนา และร่วมกิจกรรมที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ เพื่อเป็นการเพิ่มพูน พัฒนาความรู้ และแลกเปลี่ยนประสบการณ์ในด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับบทบาทหน้าที่กรรมการบริษัทฯ และกรรมการชุดย่อยอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ ซึ่งกรรมการส่วนใหญ่ ได้ผ่านการอบรมหลักสูตรจากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ดังนี้

1. หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP)
2. หลักสูตร Director Certification Program (DCP)
3. หลักสูตร DCP Refresher Course (DCP-Re)
4. หลักสูตร Audit Committee Program (ACP)
5. หลักสูตร Role of the Chairman Program (RCP)
6. หลักสูตร The Executive Director Course (EDC)
7. หลักสูตร Role of the Compensation Committee (RCC)
8. หลักสูตร Charter Director Class (CDC)

การเข้ารับการอบรมของคณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหาร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 คณะกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหาร ได้ผ่านการอบรมหลักสูตรของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors Association: IOD) ดังนี้

รายชื่อ	ตำแหน่ง	หลักสูตร
นายอาร์พงศ์ ภูชอุ่ม	ประธานกรรมการบริษัท และ กรรมการอิสระ	- Director Certification Program (DCP 3/2000) - DCP Refresher Course (Re DCP 2/2009)
พลอากาศเอก ตริทศ สนแจ้ง	รองประธานกรรมการ และกรรมการอิสระ	-
นายคณิต แสงสุพรรณ	กรรมการอิสระ	- Director Accreditation Program (DAP 21/2004)
พลเอก ชาทอุดม ติตถะสิริ	กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ	- Director Certification Program (DCP 211/2015)
นายดำริ ตันชีวะวงศ์	กรรมการอิสระ	- Director Accreditation Program (DAP SCC/2004) - Director Certification Program (DCP 106/2008) - Audit Committee Program (ACP 24/2008) - Role of Chairman Program (RCP 22/2009) - Role of the Compensation Committee (RCC 10/2010)
นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ	กรรมการ	-
นายรัฐพล ภัคดีภูมิ	กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ	- Director Accreditation Program (DAP 23/2004) - Director Certification Program (DCP 52/2004) - Charter Director Class (CDC 9/2015)
นายวีระวงศ์ จิตต์มิตรภาพ	กรรมการอิสระ ประธานกรรมการตรวจสอบ	- Director Certification Program (DCP 0/2000) - The Executive Director Course (EDC 1/2012)
พลอากาศเอก ศิวเกียรติ์ ชยามะ	กรรมการ	-
นายสมเกียรติ ศิริชาติไชย	กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ	- Director Accreditation Program (DAP 84/2010) - Role of the Compensation Committee (RCC 11/2010)

รายชื่อ	ตำแหน่ง	หลักสูตร
		- Director Certification Program (DCP 178/2013)
นายสมชัย สัจจพงษ์	กรรมการ	- Director Certification Program (DCP 75/2006)
พลอากาศเอก หม่อมหลวง สุปรีชา กมลาศน์	กรรมการอิสระ	- Director Accreditation Program (DAP 54/2006)
พลอากาศเอก อำนาจ จีระมณีมัย	กรรมการ	-
นายจรัมพร โชติกเสถียร	กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ กรรมการ	- Director Accreditation Program (DAP 66/2007) - Director Certification Program (DCP 185/2014)

การรวมหรือการแยกตำแหน่ง

ประธานกรรมการบริษัทฯ เป็นกรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารและเป็นกรรมการอิสระ ไม่เป็นบุคคลเดียวกับกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และไม่มีความสัมพันธ์ใดๆ กับฝ่ายบริหาร โดยบริษัทฯ ได้มีการจัดให้แบ่งแยกบทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบในการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหารออกจากกันอย่างชัดเจนและเป็นลายลักษณ์อักษร

9.2 คณะกรรมการชุดย่อย

9.2.1 คณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ มีหน้าที่รับผิดชอบสูงสุดในการบริหารจัดการกิจการของบริษัทฯ อยู่ภายใต้เงื่อนไข ข้อบังคับของบริษัทฯ ซึ่งกำหนดให้คณะกรรมการประกอบด้วยกรรมการจำนวนไม่น้อยกว่า 5 คน แต่ไม่มากกว่า 15 คน สุดแต่ที่ประชุมใหญ่ผู้ถือหุ้นจะเป็นผู้กำหนดเป็นครั้งคราว และกรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมดต้องมีถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักร ในการประชุมสามัญประจำปีทุกครั้ง กรรมการจำนวน 1 ใน 3 จะต้องออกจากตำแหน่ง และจะมีการเลือกตั้งกรรมการแทนกรรมการที่ออกตามวาระ กรรมการที่ออกตามวาระนั้นอาจถูกเลือกเข้ามาดำรงตำแหน่งใหม่ก็ได้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการ ซึ่งมีรายชื่อดังต่อไปนี้

1. นายอาร์ฟงศ์	ภู่ช่อ่ม	ประธานกรรมการ และกรรมการอิสระ
2. พลอากาศเอก ตริทศ	สนแจ้จ	รองประธานกรรมการ และกรรมการอิสระ
3. นายคณิศ	แสงสุพรรณ	กรรมการอิสระ
4. พลเอก ชาทอดม	ติตตะสิริ	กรรมการอิสระ และกรรมการตรวจสอบ
5. นายดำริ	ตันชีวะวงศ์	กรรมการอิสระ
6. นายพีระพล	ถาวรสุภเจริญ	กรรมการ
7. นายรัฐพล	ภักดีภูมิ	กรรมการอิสระ และกรรมการตรวจสอบ
8. นายวีระวงศ์	จิตต์มิตรภาพ	ประธานกรรมการตรวจสอบ และกรรมการอิสระ
9. พลอากาศเอก ศิวเกียรติ	ชเยมะ	กรรมการ
10. นายสมเกียรติ	ศิริชาติไชย	กรรมการตรวจสอบ และกรรมการอิสระ
11. นายสมชัย	สัจจพงษ์	กรรมการ
12. พลอากาศเอก หม่อมหลวง สุปรีชา กมลาศน์		กรรมการอิสระ
13. พลอากาศเอก อำนาจ	จีระมณีมัย	กรรมการ

14. นายจรัมพร โชติกเสถียร กรรมการ

นางสุวิมล บัวเลิศ (ผู้อำนวยการใหญ่ สำนักเลขานุการบริษัท) เป็นเลขานุการ

กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อแทนบริษัท

ประกอบด้วยพลอากาศเอก ตริทศ สนแจ้ง หรือนายคณิต แสงสุพรรณ หรือพลอากาศเอก หม่อมหลวง สุปรีชา กมลาศน์ หรือ นายจรัมพร โชติกเสถียร สามคนลงลายมือชื่อร่วมกัน และประทับตราสำคัญของบริษัท

ในปี 2558 มีการประชุมทั้งสิ้น 24 ครั้ง ประกอบด้วย เรื่องเพื่อพิจารณาจำนวน 193 เรื่อง และเรื่องเพื่อทราบ จำนวน 205 เรื่อง

9.2.2 กรรมการอิสระ

เพื่อเป็นไปตามข้อกำหนดของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และแนวทางปฏิบัติที่ดีของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) และสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) คณะกรรมการบริษัท ได้แต่งตั้งกรรมการอิสระ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 มีรายชื่อดังต่อไปนี้

1. นายอาร์ฟงศ์	ภูษอ่อม	กรรมการอิสระ
2. พลอากาศเอก ตริทศ	สนแจ้ง	กรรมการอิสระ
3. นายคณิต	แสงสุพรรณ	กรรมการอิสระ
4. พลเอก ชาดอุดม	ติตตะสิริ	กรรมการอิสระ
5. นายดำริ	ตันชีวะวงศ์	กรรมการอิสระ
6. นายรัฐพล	ภักดีภูมิ	กรรมการอิสระ
7. นายวีระวงศ์	จิตต์มิตรภาพ	กรรมการอิสระ
8. นายสมเกียรติ	ศิริชาติไชย	กรรมการอิสระ
9. พลอากาศเอก หม่อมหลวง สุปรีชา กมลาศน์		กรรมการอิสระ

ทั้งนี้ คุณสมบัติของกรรมการอิสระตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน มีดังนี้

1. ถือหุ้นไม่เกินร้อยละ 1 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมบริษัทฯ ทั้งนี้ ให้นับรวมการถือหุ้นของผู้ที่เกี่ยวข้องของกรรมการอิสระรายนั้นๆ ด้วย

2. ไม่เป็นหรือเคยเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษาที่ได้รับเงินเดือนประจำ หรือผู้มีอำนาจควบคุมบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทย่อยลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือของผู้อำนาจควบคุมของบริษัทฯ เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี ทั้งนี้ ลักษณะต้องห้ามดังกล่าวไม่รวมถึงกรณีที่กรรมการอิสระเคยเป็นข้าราชการ หรือที่ปรึกษาของส่วนราชการซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ

3. ไม่เป็นบุคคลที่มีความสัมพันธ์ทางสายโลหิต หรือโดยการจดทะเบียนตามกฎหมายในลักษณะที่เป็นบิดา มารดา คู่สมรส พี่น้อง และบุตร รวมทั้งคู่สมรสของบุตร ของผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ผู้มีอำนาจควบคุม หรือบุคคลที่จะได้รับการเสนอให้เป็นผู้บริหาร หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ หรือบริษัทย่อย

4. ไม่มีหรือเคยมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ ในลักษณะที่อาจเป็นการขัดขวางการใช้วิจารณญาณอย่างอิสระของตน รวมทั้งไม่เป็นหรือ

เคยเป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย หรือผู้มีอำนาจควบคุมของผู้ที่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี

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

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

7. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งขึ้นเพื่อเป็นตัวแทนของกรรมการของบริษัทฯ ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่

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

9. ไม่มีลักษณะอื่นใดที่ทำให้ไม่สามารถให้ความเห็นอย่างเป็นอิสระเกี่ยวกับการดำเนินงานของบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้กำหนดคุณสมบัติของกรรมการอิสระไว้เข้มกว่าคุณสมบัติตามข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับตลาดทุนและตลาดหลักทรัพย์ฯ โดยกำหนดเรื่องการถือหุ้นของกรรมการอิสระตามข้อ 1 ไว้เข้มกว่า คือ กำหนดการถือหุ้น ไม่เกินร้อยละ 0.5

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

ในกรณีที่บุคคลที่บริษัทฯ แต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระเป็นบุคคลที่มีหรือเคยมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจตามข้อ 4 หรือมีการให้บริการทางวิชาชีพเกินมูลค่าที่กำหนดตามข้อ 6 คณะกรรมการบริษัทฯ อาจพิจารณาผ่อนผันให้ได้ หากเห็นว่าการแต่งตั้งบุคคลดังกล่าวไม่มีผลกระทบต่อ การปฏิบัติหน้าที่และการให้ความเห็นที่เป็นอิสระ และบริษัทฯ ได้เปิดเผยข้อมูลต่อไปนี้ในหนังสือนัดประชุมผู้ถือหุ้นในวาระพิจารณาแต่งตั้งกรรมการอิสระดังกล่าวแล้ว

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

อำนาจหน้าที่ของกรรมการอิสระ

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

2. มีอำนาจในการเรียกเอกสารและบุคคลต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาดำเนินการ

3. ดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

ในปี 2558 กรรมการอิสระของบริษัทฯ ได้มีการปฏิบัติงานตามอำนาจหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย และได้แสดงความคิดเห็นตามหน้าที่อย่างอิสระ โดยยึดถือการดูแลผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นทุกรายให้เท่าเทียมกัน

ในปี 2558 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการชุดต่าง ๆ ขึ้นหลายคณะเพื่อช่วยศึกษารายละเอียดและกลั่นกรองงานเฉพาะเรื่องโดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

9.2.3 คณะกรรมการบริหาร

เพื่อให้การจัดการของบริษัทฯ เป็นไปตามเป้าหมายของแผนวิสาหกิจบริษัทฯ อย่างมีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุดกับบริษัทฯ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารบริษัทฯ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. นายคณิต	แสงสุพรรณ	ประธานกรรมการ
2. พลอากาศเอก หม่อมหลวง สุปรีชา	กมลาศน์	กรรมการ
3. พลอากาศเอก ศิวเกียรติ์	ชเยมะ	กรรมการ
4. นายดำริ	ตันชีวะวงศ์	กรรมการ
5. กรรมการผู้อำนวยการใหญ่		กรรมการ
6. ผู้อำนวยการใหญ่ สำนักเลขานุการบริษัทฯ		เลขานุการ
7. ผู้อำนวยการฝ่ายงานเลขานุการบริษัทฯ		ผู้ช่วยเลขานุการ

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริหาร

- พิจารณาถ้อยแถลงหรือเรื่องที่จะนำเข้าสู่การพิจารณาของคณะกรรมการบริษัทฯ
- ติดตามการดำเนินการตามนโยบายและมติของคณะกรรมการบริษัทฯ รวมถึงการดำเนินการตามเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์
- ให้คำปรึกษาและคำแนะนำแก่ฝ่ายบริหารในการดำเนินการตามนโยบายของคณะกรรมการบริษัทฯ
- มีอำนาจอนุมัติตามที่ได้รับมอบอำนาจจากคณะกรรมการบริษัทฯ ดังนี้
 - 4.1 การจัดหาพัสดุตามระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการพัสดุ ในวงเงินที่อยู่ในอำนาจอนุมัติที่เกิน 500 ล้านบาท แต่ไม่เกิน 800 ล้านบาท
 - 4.2 อนุมัติการใช้เงินนอกเหนือวงเงินที่หน่วยงานได้รับการจัดสรรตามงบประมาณประจำปีไม่เกิน 50 ล้านบาท ในวงเงินไม่เกิน 100 ล้านบาท และให้รายงานคณะกรรมการบริษัทฯ ทราบ
- มีอำนาจเรียกเอกสารและบุคคลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องมาชี้แจง เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณา
- แต่งตั้งคณะอนุกรรมการและคณะทำงานเพื่อดำเนินการได้ตามความจำเป็น และเหมาะสม
- ดำเนินการอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

ในการประชุมคณะกรรมการบริหาร ต้องมีกรรมการมาประชุมเกินกึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมด จึงจะเป็นองค์ประชุม ให้ประธานกรรมการเป็นประธานในที่ประชุม ในกรณีที่ประธานกรรมการไม่อยู่ในที่ประชุม หรือไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้ประธานกรรมการมอบหมายให้กรรมการคนหนึ่งคนใดเป็นประธานในที่ประชุมแทน ในกรณีที่ประธานกรรมการมอบหมายให้กรรมการคนหนึ่งคนใดเป็นประธานในที่ประชุมแทนไม่ได้ ให้กรรมการซึ่งมาประชุมเลือกกรรมการคนหนึ่งเป็นประธานในที่ประชุม

การวินิจฉัยชี้ขาดของที่ประชุมคณะกรรมการบริหาร ให้ถือเสียงข้างมาก โดยกรรมการคนหนึ่งมีเสียงหนึ่งในการลงคะแนน กรรมการซึ่งมีส่วนได้เสียในเรื่องใด ให้ออกจากที่ประชุมในวาระนั้น และไม่มีสิทธิออกเสียงลงคะแนนในเรื่องนั้น ถ้าคะแนนเสียงเท่ากัน ให้ประธานในที่ประชุมออกเสียงเพิ่มขึ้นอีกเสียงหนึ่งเป็นเสียงชี้ขาด

ในปี 2558 มีการประชุมทั้งสิ้น 12 ครั้ง ประกอบด้วย เรื่องเพื่อพิจารณาจำนวน 71 เรื่อง และเรื่องเพื่อทราบจำนวน 63 เรื่อง

9.2.4 คณะกรรมการตรวจสอบ

เพื่อให้บริษัท มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Good Corporate Governance) ตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของกระทรวงการคลังและตลาดหลักทรัพย์ ซึ่งจะช่วยให้ผู้ถือหุ้นและผู้ลงทุนทั่วไปเกิดความมั่นใจในการบริหารงานของบริษัท คณะกรรมการบริษัท ได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งประกอบด้วยกรรมการบริษัท ที่มีคุณสมบัติเป็นกรรมการอิสระและไม่ได้เป็นผู้บริหารของบริษัท มีรายชื่อดังนี้

1. นายวีระวงศ์	จิตต์มิตรภาพ	ประธานกรรมการ
2. นายสมเกียรติ	ศิริชาติไชย	กรรมการตรวจสอบ
3. นายรัฐพล	ภักดีภูมิ	กรรมการตรวจสอบ
4. พลเอก ชาทอุดม	ติตตะสิริ	กรรมการตรวจสอบ
นายสมนึก	ธำรงธรรมวงศ์	(ผู้อำนวยการใหญ่ สำนักงานการตรวจสอบภายใน) เป็นเลขานุการ

ทั้งนี้ มีคณะกรรมการตรวจสอบ 1 ท่าน เป็นผู้มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอที่จะสามารถสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงินด้วยแล้ว

กรรมการตรวจสอบจะต้องมีคุณสมบัติเป็นไปตามข้อกำหนดที่คณะกรรมการกำกับตลาดทุนกำหนด ซึ่งรวมถึงคุณสมบัติดังต่อไปนี้

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

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ

1. สอบทานให้บริษัท มีการรายงานทางการเงินอย่างถูกต้องและเพียงพอ
2. สอบทานให้บริษัท มีระบบการควบคุมภายในและการตรวจสอบภายในที่เหมาะสมและมีประสิทธิผล และพิจารณาความเป็นอิสระของหน่วยงานตรวจสอบภายใน ตลอดจนให้ความเห็นชอบในการพิจารณาแต่งตั้ง โยกย้าย เลิกจ้าง หัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน
3. สอบทานให้บริษัท ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท
4. พิจารณา คัดเลือก เสนอแต่งตั้งบุคคลซึ่งมีความเป็นอิสระ เพื่อทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัท และเสนอคำตอบแทนของบุคคลดังกล่าว ร่วมทั้งเข้าร่วมประชุมกับผู้สอบบัญชีโดยไม่มีฝ่ายจัดการเข้าร่วมประชุมด้วยอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
5. พิจารณารายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ให้เป็นไปตามกฎหมายและข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่ารายการดังกล่าวสมเหตุสมผลและเป็นประโยชน์สูงสุดต่อบริษัท
6. จัดทำรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบโดยเปิดเผยไว้ในรายงานประจำปีของบริษัท ซึ่งรายงานดังกล่าวต้องลงนามโดยประธานคณะกรรมการตรวจสอบโดยประกอบด้วยข้อมูลตามที่ตลาดหลักทรัพย์ กำหนด
7. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัท มอบหมายด้วยความเห็นชอบจากคณะกรรมการตรวจสอบ
8. ในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ หากพบหรือมีข้อสงสัยว่า มีรายการหรือการกระทำดังต่อไปนี้ ซึ่งอาจมีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัท ให้คณะกรรมการตรวจสอบรายงานต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อดำเนินการปรับปรุงแก้ไขภายในเวลาที่คณะกรรมการตรวจสอบเห็นสมควร

- (1) รายการที่เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์
- (2) การทุจริต หรือมีสิ่งผิดปกติ หรือมีความบกพร่องที่สำคัญในระบบควบคุมภายใน
- (3) การฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ

ในปี 2558 มีการประชุมทั้งสิ้น 11 ครั้ง ประกอบด้วย เรื่องเพื่อพิจารณาจำนวน 42 เรื่อง และเรื่องเพื่อทราบจำนวน 29 เรื่อง

9.2.5 คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

เพื่อให้บริษัทฯ มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามหลักการกำกับดูแลที่ดีของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยกำหนด และหลักเกณฑ์การประเมินการกำกับดูแลที่ดี ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการประเมินผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ประจำปีบัญชี รวมทั้งหลักการปฏิบัติที่ดีที่ยอมรับในระดับสากล และเพื่อให้การดำเนินงานด้านบริหารความเสี่ยงสามารถใช้เป็นเครื่องมือในการบริหารได้ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง โดยมีรายชื่อดังต่อไปนี้

1. พลอากาศเอก หม่อมหลวง สุปรีชา กมลราชัน	ประธานกรรมการ
2. นายคณิต แสงสุพรรณ	กรรมการ
3. พลเอก ชาทอุดม ติตถะสิริ	กรรมการ
4. นายดำริ ต้นชีวะวงศ์	กรรมการ
5. กรรมการผู้อำนวยการใหญ่	กรรมการ
7. รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายกลยุทธ์องค์กรและพัฒนาอย่างยั่งยืน	กรรมการ
8. รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการเงินและการบัญชี	กรรมการ
9. ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายธุรกิจปิโตรเลียม ประกันภัย และสิ่งแวดลอมการบิน	กรรมการ
10. ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริหารความเสี่ยง	เลขานุการ
11. ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารความเสี่ยงระดับฝ่ายและควบคุมภายใน	ผู้ช่วยเลขานุการ

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

1. ให้คำปรึกษา และคำแนะนำในการดำเนินการบริหารความเสี่ยง และพัฒนากระบวนการบริหารความเสี่ยง ที่ครอบคลุมเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ ด้านกฎหมาย กฎ ข้อบังคับ และระเบียบต่างๆ เป้าหมายทางรายได้และการเงินอื่นๆ ความ มีประสิทธิภาพของกำลังพล การวางแผน การดำเนินกลยุทธ์ และความมั่นคงทางการเงิน
2. กำหนดนโยบาย แนวทางการบริหารความเสี่ยง กรอบปฏิบัติ การบริหารความเสี่ยงต่างๆ ที่อาจทำให้การดำเนิน ธุรกิจไม่เป็นอย่างต่อเนื่องยั่งยืน และไม่ปฏิบัติตามเป้าหมาย อันประกอบด้วย อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ การบริหาร เงินสดคงเหลือ การบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน การหารายได้ ต้นทุนการดำเนินงานการปฏิบัติการ การซ่อมบำรุง บุคลากร และปัญหาข้อพิพาทแรงงาน เป็นต้น
3. อนุมัติการจัดทำการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันทุกรูปแบบ
4. กำกับดูแลการนำกรอบบริหารความเสี่ยงไปปฏิบัติ ติดตามการระบุประเมินความเสี่ยงและความเพียงพอในการ จัดการความเสี่ยง
5. มีอำนาจเรียกเอกสาร และบุคคลต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณา
6. แต่งตั้งคณะทำงานได้ตามความเหมาะสม
7. ดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

ในปี 2558 มีการประชุมทั้งสิ้น 7 ครั้ง ประกอบด้วย เรื่องเพื่อพิจารณาจำนวน 31 เรื่อง

9.2.6 คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

เพื่อให้เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามที่กระทรวงการคลัง และตลาดหลักทรัพย์ฯ กำหนด รวมทั้งหลักการปฏิบัติที่ดีที่ยอมรับในระดับสากล และเป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน โดยมีรายชื่อดังต่อไปนี้

1. นายสมชัย	สัจพงษ์	ประธานกรรมการ
2. นายคณิต	แสงสุพรรณ	กรรมการ
3. นายรัฐพล	ภักดีภูมิ	กรรมการ
4. รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่		เลขานุการ
สายทรัพยากรบุคคลและกำกับกิจกรรมองค์กร		
5. ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายทรัพยากรบุคคล		ผู้ช่วยเลขานุการ
6. ผู้อำนวยการใหญ่สำนักงานการตรวจสอบภายใน		ผู้ช่วยเลขานุการ (ด้านการประเมินผลกรรมการ
		ผู้อำนวยการใหญ่)

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

1. กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการสรรหาที่เป็นไปตามข้อบังคับ หลักเกณฑ์ ระเบียบบริษัทฯ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ได้ผู้มีความรู้ความสามารถและประสบการณ์ที่เหมาะสม มาดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหารระดับรอง กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ขึ้นไป

2. ดำเนินการสรรหาและวิธีการสรรหาตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด เพื่อให้ได้บุคคลที่เหมาะสมเป็นกรรมการบริษัทฯ ผู้บริหารระดับสูงกว่าผู้อำนวยการใหญ่ขึ้นไป และเสนอชื่อผู้ผ่านการสรรหาต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาแต่งตั้ง เลื่อนตำแหน่ง หรือโยกย้ายตามที่เห็นสมควร

3. กำหนดค่าตอบแทนที่เหมาะสมแก่กรรมการ อนุกรรมการต่างๆ บุคคลภายนอกที่มาปฏิบัติงานให้กับบริษัทฯ รวมถึงผู้บริหารระดับสูงกว่าผู้อำนวยการใหญ่ขึ้นไป โดยให้คำนึงถึงหลักการปฏิบัติที่ดีซึ่งเป็นที่ยอมรับในระดับสากล และนำเสนอให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณา

4. ประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ตามเงื่อนไขที่ระบุในสัญญาจ้าง และนำเสนอผลการประเมินให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณา

5. พิจารณาเพิ่มค่าตอบแทนและเงินรางวัลประจำปีของผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ตามเงื่อนไขที่ระบุในสัญญาจ้างและนำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ ต่อไป

6. มีอำนาจเรียกพนักงานและ/หรือลูกจ้างของบริษัทฯ ที่เกี่ยวข้อง มาให้ถ้อยคำหรือความเห็น รวมทั้งให้มีอำนาจในการเรียกเอกสารหรือสิ่งอื่นใดมาเพื่อประกอบการพิจารณาได้ด้วย

7. แต่งตั้งคณะทำงานได้ตามความเหมาะสม

8. ดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

ในปี 2558 มีการประชุมทั้งสิ้น 13 ครั้ง ประกอบด้วย เรื่องเพื่อพิจารณาจำนวน 31 เรื่อง

9.2.7 คณะกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม

เพื่อให้การดำเนินงานของบริษัทฯ เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามที่กระทรวงการคลังและตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยกำหนดและเป็นที่ยอมรับในระดับสากล คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้ง คณะกรรมการธรรมาภิบาล โดยมีรายชื่อดังต่อไปนี้

1. พลอากาศเอก ตรีทศ	สนแจ้	ประธานกรรมการ
2. พลอากาศโท ภักดี	แสง-ชูโต ⁽¹⁾	กรรมการ
3. นายรังสรรค์	ศรีวรศาสตร์ ⁽²⁾	กรรมการ
4. นางสาวร้อยทิพย์	ไตรสุทธิ ⁽³⁾	กรรมการ
5. กรรมการผู้อำนวยการใหญ่		กรรมการ
6. รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการพาณิชย์		กรรมการ
7. รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายทรัพยากรบุคคล และกำกับกิจกรรมองค์กร		กรรมการ
8. ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบัญชีการเงิน		กรรมการ
9. ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายภาพลักษณ์และสื่อสารองค์กร		กรรมการ
10. ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายกฎหมาย		เลขานุการ
11. ผู้อำนวยการสำนักงานการตรวจการองค์กร		ผู้ช่วยเลขานุการ
12. ฝ่ายภาพลักษณ์องค์กร กิจการเพื่อสังคมและสิ่งแวดล้อม		ผู้ช่วยเลขานุการ

หมายเหตุ

⁽¹⁾ พลอากาศโท ภักดี แสง-ชูโต ได้ลาออกตั้งแต่วันที่ 22 ตุลาคม 2558

⁽²⁾ นายรังสรรค์ ศรีวรศาสตร์ ได้ลาออกตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2558

⁽³⁾ นางสาวร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ ได้ลาออกตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2558

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม

1. เสนอแนะแนวปฏิบัติด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ตามหลักการของกระทรวงการคลังและตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
2. ตรวจสอบการกำกับดูแล การปฏิบัติงานของกรรมการและฝ่ายบริหาร เพื่อให้เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี
3. ให้คำแนะนำแก่คณะกรรมการบริษัทฯ ในเรื่องเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการที่ดี
4. ทบทวนแนวปฏิบัติและหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ เพื่อให้มีความต่อเนื่องและเหมาะสม โดยเปรียบเทียบกับแนวปฏิบัติของสากลปฏิบัติ และเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
5. มีอำนาจในการเรียกพนักงานและลูกจ้างของบริษัทฯ และบุคคลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง มาให้ถ้อยคำหรือความเห็น รวมทั้งให้มีอำนาจในการเรียกเอกสารหรือสิ่งอื่นใดมาเพื่อประกอบการพิจารณาได้ด้วย
6. กำหนดนโยบาย และแนวทางประชาสัมพันธ์องค์กร เพื่อให้เกิดภาพลักษณ์ที่ดีต่อลูกค้า ผู้ถือหุ้น พนักงาน และผู้มีส่วนได้เสียอื่นๆ
7. กำหนดนโยบายและแนวทางการมีส่วนร่วมรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการช่วยเหลือและส่งเสริมสังคม
8. จัดทำโครงการและกิจกรรมเพื่อสิ่งแวดล้อมรวมถึงสื่อสารประชาสัมพันธ์โครงการและกิจกรรมเพื่อให้ผู้ถือหุ้น ลูกค้า คู่ค้า พนักงาน และผู้มีส่วนได้เสียอื่นๆ รับรู้และมีโอกาสเข้าร่วมกิจกรรมอย่างทั่วถึง และจัดทำรายงานด้านอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมต่อสาธารณชนอย่างสม่ำเสมอ

9. จัดทำโครงการและกิจกรรมเพื่อปลูกฝังจิตสำนึกให้พนักงานเรื่องการช่วยเหลือสังคม การสนับสนุนสาธารณประโยชน์ สาธารณกุศล

10. กำหนดงบประมาณในการดำเนินการ และสนับสนุนหน่วยงาน หรือบุคคลภายนอกด้วยการบริจาคช่วยเหลือด้านการเงินหรือการให้บัตรโดยสาร ซึ่งเป็นไปตามนโยบายของคณะกรรมการส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม รวมทั้งการกำกับดูแลการพิจารณาอนุมัติใช้จ่ายตามงบประมาณ

11. แต่งตั้งคณะทำงานได้ตามความจำเป็นและเหมาะสม

12. ดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

ในปี 2558 มีการประชุมทั้งสิ้น 1 ครั้ง ประกอบด้วย เรื่องเพื่อพิจารณาจำนวน 2 เรื่อง และเรื่องเพื่อทราบจำนวน 1 เรื่อง

9.2.8 คณะกรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูปบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

เพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์และการปฏิรูปบริษัทฯ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูป บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีรายชื่อดังต่อไปนี้

1. นายอารีพงศ์	ภูษอุม	ประธานกรรมการ
2. นายคณิศ	แสงสุพรรณ	กรรมการ
3. พลอากาศเอก ศิวเกียรติ์	ชเยมะ	กรรมการ
4. นายรัฐพล	ภักดีภูมิ	กรรมการ
5. นายสมเกียรติ	ศิริชาติไชย	กรรมการ
6. นายวิโรไท ⁽¹⁾	สันติประภาพ	กรรมการ
7. นายเกษมา	บุญยคุปต์	กรรมการ
8. กรรมการผู้อำนวยการใหญ่		กรรมการ
9. ผู้อำนวยการใหญ่สำนักเลขานุการบริษัทฯ		เลขานุการ

หมายเหตุ

⁽¹⁾ นายวิโรไท สันติประภาพ ได้ลาออกตั้งแต่วันที่ 25 กันยายน 2558

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูป

1. กำกับดูแลให้ฝ่ายบริหารจัดการวางแผนยุทธศาสตร์ และแผนปฏิรูปองค์กร เพื่อให้บริษัทฯ เป็นองค์กรที่สามารถแข่งขันได้อย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถสร้างผลตอบแทนที่เหมาะสมอย่างยั่งยืน ทั้งนี้ แผนยุทธศาสตร์และแผนปฏิรูปองค์กรจะต้องครอบคลุมทุกมิติของการดำเนินธุรกิจและมีการบูรณาการกัน ทั้งมาตรการเร่งด่วนและมาตรการที่มีผลต่อเนื่อง

2. กลั่นกรองแผนยุทธศาสตร์ และแผนปฏิรูปองค์กร ก่อนนำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อขออนุมัติ

3. ติดตาม กำกับดูแล และให้คำแนะนำให้ฝ่ายบริหารดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์และแผนปฏิรูปองค์กร รวมทั้งกำกับดูแลให้มีผู้บริหารรับผิดชอบการดำเนินการตามแผนแต่ละแผนอย่างชัดเจน

4. แต่งตั้งที่ปรึกษาเพื่อสนับสนุนการจัดทำและการดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์และแผนปฏิรูปองค์กรตามที่เห็นสมควร

5. สามารถขอและเข้าถึงการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ได้จากทุกหน่วยงานตามที่เห็นสมควร

6. ปฏิบัติหน้าที่อื่นตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

ในปี 2558 มีการประชุมทั้งสิ้น 46 ครั้ง ประกอบด้วย เรื่องเพื่อพิจารณาจำนวน 145 เรื่อง และเรื่องเพื่อทราบจำนวน 58 เรื่อง

9.3 การสรรหาผู้บริหารระดับสูงสุด

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

และเพื่อให้การสรรหากรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในขั้นตอนและแนวทางการสรรหาผู้บริหารสูงสุดของรัฐวิสาหกิจตามพระราชบัญญัติคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2518 และที่แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2550 คณะกรรมการบริษัทฯ จะพิจารณาแต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาผลตอบแทนของผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ประกอบด้วยกรรมการบริษัทฯ 4 คน และผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) 1 คน ร่วมเป็นกรรมการ และรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายทรัพยากรบุคคลและกำกับกิจกรรมองค์กร ทำหน้าที่เลขานุการคณะกรรมการพิจารณาผลตอบแทนของผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ โดยให้คณะกรรมการพิจารณาผลตอบแทนผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ พิจารณาผลตอบแทนผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ พิจารณากำหนดผลตอบแทนและเงื่อนไขการจ้าง รวมทั้งเจรจาต่อรองผลตอบแทนและเงื่อนไขการจ้างกับผู้ที่จะได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ของบริษัทฯ และนำเสนอผลการพิจารณาพร้อมร่างสัญญาจ้างต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาเห็นชอบก่อนการจัดทำสัญญาว่าจ้างผู้บริหารในตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ต่อไป

9.4 การกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง

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

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

แผนกรรมการที่ลาออกตามวาระ การเพิ่ม-ลดทุน การเลิก-ควบรวมกิจการ ทั้งนี้ ผู้แทนบริษัทฯ ต้องรายงานข้อมูลต่างๆ ตามกรอบระยะเวลาที่กำหนดต่อฝ่ายบริหาร และคณะกรรมการบริษัทฯ

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังจัดให้มีการวิเคราะห์ ติดตาม และรายงานผลการดำเนินงานของบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง เป็นประจำทุกไตรมาส เพื่อให้ฝ่ายบริหารและคณะกรรมการบริษัทฯ ได้ใช้ข้อมูลในการตัดสินใจ กำหนดทิศทางและแนวทางในการกำกับดูแลการลงทุนในบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้องต่อไป

9.5 การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน

บริษัทฯ มีนโยบายปฏิบัติตามกฎหมายเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์ฯ และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์อย่างเคร่งครัด โดยบริษัทฯ ให้ความสำคัญในเรื่องหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อให้บรรลุผลในทางปฏิบัติ โดยออกประกาศบริษัทฯ เรื่องการป้องกันการรั่วไหลข้อมูลภายในเพื่อประโยชน์ส่วนตน ตั้งแต่ปี 2547 เพื่อห้ามกรรมการ รวมถึงกรรมการที่พ้นตำแหน่งในช่วง 6 เดือน และผู้บริหาร ซื่อขายหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ก่อนการประกาศงบการเงิน 1 เดือน และหลังประกาศ 3 วัน โดยทุกๆ 3 เดือน สำนักเลขานุการบริษัทฯ จะจัดทำวาระแจ้งคณะกรรมการและฝ่ายบริหาร รวมถึงจัดทำหนังสือแจ้งกรรมการและผู้บริหารเป็นรายบุคคลถึงช่วงระยะเวลาห้ามทำการซื้อขายหุ้นการบินไทย ตามประกาศบริษัทฯ ฉบับดังกล่าว

นอกจากนั้น ยังจัดทำวาระแจ้งคณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหารทุกเดือนเรื่องรายงานการถือครองหุ้นการบินไทยของกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหารระดับสูง รวมทั้งของคู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ เพื่อแจ้งให้ทราบถึงการเปลี่ยนแปลงการถือครองหุ้นของคณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหาร รวมทั้งแจ้งบทลงโทษ กรณีไม่ได้จัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงการถือหลักทรัพย์ต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ภายในระยะเวลาที่กำหนด รวมทั้งกำหนดไว้ในจรรยาบรรณการบินไทย ให้การเปิดเผยหรือใช้ข้อมูลภายในเพื่อประโยชน์ส่วนตน ถือว่าเป็นการผิดวินัยพนักงาน

9.6 ค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชี

ค่าตอบแทนจากการสอบบัญชี

บริษัทฯ และบริษัทย่อย จ่ายค่าตอบแทนการสอบบัญชี ให้แก่ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน (สตง.) ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ ในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา มีจำนวนเงินรวม 4,670,000 บาท โดยบริษัทฯ ไม่ได้จ่ายค่าตอบแทนให้กับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกับ สตง. ในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา

ค่าบริการอื่น

บริษัทฯ และบริษัทย่อย จ่ายค่าตอบแทนของงานบริการอื่น ซึ่งได้แก่ ค่าธรรมเนียมตรวจสอบปฏิบัติตาม BOI ค่าธรรมเนียมตรวจรับรองรายได้ของหน่วยธุรกิจ ค่าธรรมเนียมรับรองรายได้สาขาประเทศอินเดีย และค่าธรรมเนียมรับรองรายได้สาขาประเทศบรูไน ให้แก่ สตง. ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ ในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา มีจำนวนเงินรวม 660,000 บาท แต่บริษัทฯ ไม่ได้จ่ายค่าบริการอื่นให้กับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกับ สตง. ในรอบปีบัญชีที่ผ่านมาหรือรายจ่ายในอนาคตอันเกิดจากการตกลงที่ยังให้บริการไม่แล้วเสร็จในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา

9.7 การปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีในเรื่องอื่น ๆ

บริษัทฯ มุ่งมั่นปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามที่ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยกำหนดไว้ โดยในปี 2558 มีทั้งเรื่องที่บริษัทฯ ได้ดำเนินการแล้ว แต่ไม่ได้เปิดเผยเป็นลายลักษณ์อักษร และเรื่องที่อาจไม่ครอบคลุมตามหลักเกณฑ์ของโครงการสำรวจการกำกับดูแลกิจการบริษัทจดทะเบียนไทย รายละเอียดดังต่อไปนี้

1. บริษัทควรมีนโยบายจำกัดจำนวนบริษัทจดทะเบียนที่กรรมการแต่ละคนจะดำรงตำแหน่งกรรมการได้ไม่เกิน 5 แห่ง ในกรณีนี้บริษัทฯ ปฏิบัติตามพ.ร.บ. คุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2518 มาตรา 7 ที่กำหนดไว้ว่า ผู้ใดจะดำรงตำแหน่งกรรมการในรัฐวิสาหกิจเกินกว่า 3 แห่งมิได้
2. บริษัทควรมีการกำหนดวาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการอิสระไว้ไม่เกิน 9 ปี ในทางปฏิบัติ กรรมการอิสระของบริษัทฯ มีวาระการดำรงตำแหน่งไม่เกิน 9 ปี
3. บริษัทควรจัดให้มีหน่วยงานกำกับกับการปฏิบัติงาน (Compliance Unit) ซึ่งบริษัทฯ ได้มีการจัดตั้งหน่วยงาน กองกำกับกิจกรรมองค์กรและธุรการ (Compliance & Administration Department) ทำหน้าที่ Compliance Unit
4. บริษัทไม่สามารถกำหนดวิธีการลงคะแนนเสียงเลือกตั้งกรรมการโดยการลงคะแนนเสียงแบบสะสม (Cumulative Voting) เนื่องจากข้อบังคับบริษัท ระบุให้หุ้นหนึ่งหุ้นมีหนึ่งเสียง โดยผู้ถือหุ้นแต่ละคนต้องใช้คะแนนเสียงที่มีอยู่ทั้งหมดตามจำนวนหุ้นที่มี เลือกตั้งบุคคลเดียวหรือหลายคนเป็นกรรมการได้ แต่จะแบ่งคะแนนเสียงให้แก่ผู้ใดมากที่สุดเพียงคนเดียวไม่ได้
5. คณะกรรมการประกอบด้วยกรรมการจำนวน 5-12 คน เนื่องจากข้อบังคับของบริษัท กำหนดให้คณะกรรมการบริษัท ประกอบด้วยกรรมการจำนวนไม่น้อยกว่า 5 คน แต่ไม่มากกว่า 15 คน เพื่อให้เหมาะสมกับขนาดและลักษณะของธุรกิจ
6. บริษัทควรกำหนดนโยบายเกี่ยวกับจำนวนองค์ประชุมขั้นต่ำ ณ ขณะที่คณะกรรมการจะลงมติในที่ประชุม คณะกรรมการว่า ต้องมีกรรมการอยู่ไม่น้อยกว่า 2 ใน 3 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด เนื่องจากข้อบังคับบริษัทกำหนดเฉพาะองค์ประชุมต้องมีกรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมด แต่ไม่ได้กำหนดจำนวนองค์ประชุมขั้นต่ำ ณ ขณะที่คณะกรรมการจะลงมติ

10. ความรับผิดชอบต่อสังคม (Corporate Social Responsibilities: CSR)

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญเรื่องความรับผิดชอบต่อสังคม และได้จัดทำเนื้อหาภาพรวมการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมไว้ในรายงานการพัฒนาย่างยั่งยืน ประจำปี 2558 ซึ่งเป็นไปตามกรอบการรายงานสากล GRI ฉบับ G4 (Global Reporting Initiative) ผู้สนใจสามารถศึกษารายละเอียดได้ในหนังสือรายงานการพัฒนาย่างยั่งยืน ซึ่งบริษัทฯ จัดส่งให้ผู้ถือหุ้นทุกรายและเปิดเผยต่อประชาชนทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ ที่ www.thaiairways.com

แนวทางปฏิบัติเพิ่มเติมเกี่ยวกับการป้องกันการมีส่วนเกี่ยวข้องกับการคอร์รัปชัน

บริษัทฯ ได้เห็นความสำคัญถึงปัญหาการทุจริตและประพฤติมิชอบที่จะส่งผลกระทบต่อให้เกิดความเสียหายต่อบริษัทฯ ดังนั้น บริษัทฯ จึงนำนโยบาย “Whistle Blower” เข้ามาใช้ในการบริหารจัดการ มีการทบทวนการนำไปปฏิบัติจากการประกาศนโยบาย Whistle Blower การรับเรื่องร้องเรียนและแจ้งเบาะแสการกระทำผิดโดยไม่จำเป็นต้องระบุตัวตน มีระบบสื่อสารภายในองค์กรแบบโต้ตอบและอีเมล เป็นเครื่องมือใช้งานทั่วทั้งองค์กร ปริมาณข้อร้องเรียนที่ลดลงและสัดส่วนในการดำเนินการเพื่อแก้ปัญหา จะแสดงถึงผลการปฏิบัติในการป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบอย่างเกิดประสิทธิผลและมีประสิทธิภาพ

ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้มีการจัดทำระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการร้องเรียนเกี่ยวกับการทุจริตหรือการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ คำสั่งบริษัท หรือธรรมาภิบาลหรือจริยธรรม ตามประมวลธรรมาภิบาลและจริยธรรม พ.ศ. 2553 ขึ้นเพื่อให้พนักงาน ลูกจ้าง ผู้มีส่วนได้เสียและบุคคลภายนอก ใช้เป็นช่องทางในการแจ้งเบาะแสความเคลือบแคลงที่อาจทำให้เข้าใจได้ว่าเป็นการกระทำผิดต่อกฎ ระเบียบ ข้อบังคับของบริษัทฯ และกฎหมาย เพื่อให้บริษัทฯ ได้ทำการตรวจสอบข้อเท็จจริงได้ถูกต้อง พร้อมทั้งมีมาตรการในการคุ้มครองผู้ร้องเรียน เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและความปลอดภัยให้กับผู้ร้องเรียนด้วย อันจะนำไปสู่ความเป็นธรรม โปร่งใส และตรวจสอบได้ขององค์กรต่อไป

สำหรับในปี 2554 บริษัทฯ ได้ลงนามคำประกาศเจตนารมณ์แนวร่วมปฏิบัติ (Collective Action Coalition) ของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริต เมื่อวันที่ 22 ธันวาคม 2554 เพื่อให้ความร่วมมือกับภาคเอกชนไทย และมุ่งเน้นถึงความสำคัญของการต่อต้านการทุจริตในวงกว้างต่อไป

ตั้งแต่ปี 2556 เป็นต้นมา บริษัทฯ ได้บรรจุหลักสูตรการฝึกอบรมว่าด้วยเรื่องของการป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบ แก่ฝ่ายพัฒนาการเรียนรู้ภายในองค์กร พร้อมกับการเข้าไปศึกษาดูงานเพิ่มเติมจากหน่วยงานภายนอกในปี 2557 บริษัทฯ ได้ริเริ่มดำเนินการเผยแพร่เรื่องของการป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบให้กับพนักงานทุกระดับบริหาร ระดับบังคับบัญชา และระดับปฏิบัติการในฝ่ายงานต่างๆ อาทิ ฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้น ฝ่ายช่าง ฝ่ายบริการลูกค้าภาคพื้น ฯลฯ

ในปี 2557 บริษัทฯ ได้รับการประเมินในเรื่องการป้องกันการมีส่วนเกี่ยวข้องกับการคอร์รัปชัน (Anti-Corruption Progress Indicators) จากสถาบันไทยพัฒนา โดยมีสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์เป็นผู้สนับสนุนและบริษัทฯ ได้รับการประเมินในระดับที่ 2 (Declared) สำหรับในปี 2558 บริษัทฯ ได้รับการประเมินจากสถาบันไทยพัฒนา ในการดำเนินการเพื่อความยั่งยืนเรื่อง Anti-Corruption Progress Indicators ที่บริษัทฯ มีการเปิดเผยหรือที่ปรากฏต่อสาธารณะในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1) หรือรายงานประจำปี (แบบ 56-2) หรือในรายงานอื่นๆ ของการป้องกันการมีส่วนเกี่ยวข้องกับการคอร์รัปชัน ซึ่งได้รับผลการประเมินอยู่ในระดับที่ 3 ประจำปี 2558

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้รับการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity & Transparency Assessment: ITA) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2557 จากสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.) บริษัทฯ ได้ผลคะแนนการประเมินร้อยละ 75.84 ซึ่งเป็นการประเมินในระดับคะแนนที่สูง เพื่อให้หน่วยงานภาครัฐแต่ละแห่งรับทราบถึงสถานะระดับคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี มีการปฏิบัติงานด้วยความซื่อสัตย์ สุจริต มีการดำเนินงานที่โปร่งใส มีประสิทธิภาพและตรวจสอบได้ทุกประการ ซึ่งเป็นหนึ่งในปัจจัยสำคัญที่นำไปสู่การเพิ่มค่าดัชนีภาพลักษณ์คอร์รัปชัน (Corruption Perception Index: CPI) ของประเทศไทยด้วย

ในปี 2558 บริษัทฯ ได้มีการประกาศนโยบายการต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เผยแพร่ประชาสัมพันธ์ให้พนักงานบริษัทฯ ปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด อีกทั้งนำไปเผยแพร่/ประชาสัมพันธ์ใน www.thaiairways.com ผู้สาธารณะ ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังได้นำแนวทางปฏิบัติสัญญาคุณธรรม (Integrity Pact) มาใช้ด้วยการเชิญบุคคลภายนอก (เจ้าหน้าที่จากองค์กรต่อต้านคอร์รัปชัน (ประเทศไทย)) เข้ามาสังเกตการณ์ในทุกขั้นตอนของการดำเนินการในการจัดซื้อไวน์สำหรับการให้บริการผู้โดยสารบนเครื่องบินเป็นลำดับแรก เพื่อให้เกิดความโปร่งใสและเป็นธรรม มีความซื่อสัตย์ สุจริตในการปฏิบัติงานและพนักงานทุกระดับต้องเข้ามามีส่วนร่วมในการขับเคลื่อน ส่งเสริมและสนับสนุนการต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบ เพื่อนำพาให้เป็นองค์กรที่มีการปฏิบัติงานด้วยความซื่อสัตย์ สุจริต โปร่งใสและตรวจสอบได้อย่างยั่งยืนต่อไป

11. การควบคุมภายในและการบริหารจัดการความเสี่ยง

บริษัทฯ จัดให้มีระบบการควบคุมภายในที่เพียงพอกับการดำเนินธุรกิจและมีการติดตามประเมินผลอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้ความมั่นใจว่าระบบที่วางไว้สามารถดำเนินไปได้อย่างเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมที่มีการเปลี่ยนแปลงและสอดคล้องกับระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ โดยมีโครงสร้างการควบคุมภายในครบทั้ง 5 องค์ประกอบและ 17 หลักการ ตามมาตรฐาน Committee of Sponsoring Organization of The Treadway Commission : COSO 2013 ทั้งนี้ ผลการประเมินการควบคุมภายใน สรุปได้ดังนี้

สภาพแวดล้อมของการควบคุม

1. องค์กรแสดงถึงความยึดมั่นในคุณค่าของความซื่อตรง (Integrity) และจริยธรรม

บริษัทฯ มีระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการบริหารงานบุคคล และมีคู่มือประมวลบรรษัทภิบาลและจริยธรรมเป็นแนวทางในการปฏิบัติหน้าที่ และการตัดสินใจในเรื่องต่างๆ โดยพนักงานต้องมีความซื่อสัตย์ สุจริต มีคุณธรรมและจริยธรรม ทำงานด้วยความโปร่งใส ปกป้องผลประโยชน์ และมีความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้เสียขององค์กร ตลอดจนบริหารงานโดยยึดหลักบรรษัทภิบาล ไม่แสวงหาประโยชน์เพื่อตนเองหรือผู้อื่น และไม่มีผลประโยชน์ทับซ้อน ไม่ยินยอมให้เกิดการทุจริตขึ้นในงานที่ตนมีหน้าที่รับผิดชอบ มีข้อกำหนดให้ผู้ปฏิบัติงานจะต้องจัดทำรายงานแจ้งต่อผู้บังคับบัญชาต้นสังกัดในทันทีที่สงสัยว่าตนเองหรือบุคคลที่เกี่ยวข้องมีผลประโยชน์ที่ขัดแย้งกันกับผลประโยชน์ของบริษัทฯ มีบทลงโทษที่เหมาะสมหากมีการฝ่าฝืนข้อกำหนด มีการเผยแพร่ Code of Ethics โดยการสื่อสารข้อกำหนดและบทลงโทษข้างต้นให้ผู้บริหารและพนักงานทุกคนรับทราบ อีกทั้งมีบรรจุอยู่ในหลักสูตร Orientation และแจ้งให้พนักงานใหม่ทุกคนทราบในการปฐมฤกษ์ด้วย นอกจากนี้ เมื่อพบว่าการละเมิดหลักจริยธรรมของบริษัทฯ ให้ผู้บังคับบัญชารวบรวมหลักฐานว่ากล่าวตักเตือน หรือดำเนินการสอบสวนลงโทษทางวินัย โดยให้คำนึงถึงพฤติกรรมการฝ่าฝืน ความจงใจ หรือเจตนา มูลเหตุจูงใจ อายุ ประวัติ ตำแหน่ง หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ฝ่าฝืน รวมทั้งความเสียหายที่บริษัทฯ ได้รับความเสียหายที่ได้รับ หรือมูลเหตุอื่นๆ แล้วแต่กรณี กรณีการประพฤติปฏิบัติฝ่าฝืนหลักจริยธรรมของบริษัทฯ ให้สำนักงานตรวจการองค์กรมีอำนาจและหน้าที่ในการพิจารณาและวินิจฉัยภายในกรอบระยะเวลาที่กำหนดตามระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการร้องเรียนเกี่ยวกับการทุจริตหรือการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ คำสั่งบริษัทฯ หรือตามประมวลบรรษัทภิบาลและจริยธรรม

2. คณะกรรมการมีความเป็นอิสระจากฝ่ายบริหาร และทำหน้าที่กำกับดูแล (Oversight) และพัฒนาการดำเนินการด้านการควบคุมภายใน

บริษัทฯ มีการกำหนดบทบาทหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหารไว้ในคู่มือกรรมการ รวมถึง Table of Authority โดยอ้างอิงจาก พระราชบัญญัติ บริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 บทบัญญัติที่เกี่ยวข้องในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 ข้อบังคับและประกาศต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง กับคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมถึงข้อบังคับและนโยบายของบริษัทฯ และเพื่อให้บริษัทฯ มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Good Corporate Governance) ตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของกระทรวงการคลังและตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย บริษัทฯ จึงได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งเป็นคณะกรรมการชุดย่อยของคณะกรรมการบริษัทฯ โดยมีการระบุขอบเขต หน้าที่และความรับผิดชอบไว้ในคำสั่งบริษัทฯ และในกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบด้วย มีการจัดทำบันทึกข้อตกลงกับสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ซึ่งจะกำหนดเป้าหมายการดำเนินงานด้วย KPI และระยะเวลาในการดำเนินงานอย่างชัดเจน และจะนำบันทึกมาจัดทำเป็นแผนวิสาหกิจ แผนกลยุทธ์ และแผนการดำเนินงานประจำปี ตลอดจนมีการติดตามในที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการชุดต่างๆ ที่ได้รับมอบหมาย

จากคณะกรรมการบริษัทฯ อย่างสม่ำเสมอ อาทิ คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง คณะกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม เป็นต้น คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยผู้เชี่ยวชาญหลากหลายสาขา อาทิ ธุรกิจการเงิน การขนส่ง กฎหมาย ซึ่งสามารถตรวจสอบได้จากประวัติกรรมการ ตลอดจนมีการกำหนดให้มีกรรมการอิสระอย่างน้อย 1 ใน 3 ของจำนวนกรรมการทั้งหมดตามข้อกำหนดของ กสท. และ สคร. โดยในบางขณะมีกรรมการอิสระถึง 50% ของกรรมการทั้งหมด และได้มีการตรวจสอบก่อนการแต่งตั้งว่าเป็นผู้มีคุณสมบัติในการปฏิบัติหน้าที่กรรมการอิสระ

3. ฝ่ายบริหารได้จัดให้มีโครงสร้างสายการรายงาน การกำหนดอำนาจในการสั่งการและความรับผิดชอบที่เหมาะสม เพื่อให้องค์กรบรรลุวัตถุประสงค์ ภายใต้การกำกับดูแล (oversight) ของคณะกรรมการ

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีมติอนุมัติการปรับปรุงโครงสร้างองค์กรที่เหมาะสมทั้งทางธุรกิจและกฎหมาย โดยมีการจัดสายงาน หน่วยงานในการบังคับบัญชา อำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบตามที่กำหนดในเอกสาร Function Description และ Job Description โดยให้มีการทบทวนเอกสารดังกล่าวทุกครั้งที่มีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้าง มีการแบ่งแยกหน้าที่ ที่สำคัญระหว่างการประกอบธุรกิจการบินและหน่วยธุรกิจ อย่างไรก็ตาม ยังมีบางหน่วยงานที่มีการปรับโครงสร้างหน่วยงานแล้ว และอยู่ระหว่างการปรับปรุงหน้าที่ความรับผิดชอบ (Function Description) และปรับปรุงคำบรรยายลักษณะงาน (Job Description) ให้เป็นไปตามโครงสร้างใหม่ นอกจากนี้ ยังมีฝ่ายความปลอดภัย ความมั่นคง และมาตรฐานการบิน มีหน้าที่ในการวางแผน กำหนดนโยบายและบริหารจัดการในระดับ Corporate เพื่อให้บริษัทฯ มีมาตรฐานความปลอดภัยด้านการบิน มีกองกำกับกิจกรรมองค์กรและธุรกิจ ทำหน้าที่เผยแพร่ ประชาสัมพันธ์ และเป็นศูนย์กลางในการเก็บรวบรวมข้อมูลด้าน Compliance เพื่อใช้เป็นระบบสอบทานการปฏิบัติงานด้านต่างๆ ให้สอดคล้องและเป็นไปตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และมาตรฐานสากล ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการบินและธุรกิจด้านอื่นๆ มีสำนักงานการตรวจการองค์กร ทำหน้าที่รับข้อร้องเรียนและดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องการทุจริตและประพฤติมิชอบ รวมถึงมีสำนักงานการตรวจสอบภายใน ซึ่งมีสายการบังคับบัญชาขึ้นตรงต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้ผู้ตรวจสอบภายในสามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างเป็นอิสระและเที่ยงธรรม

4. องค์กรแสดงถึงความมุ่งมั่นในการจูงใจ พัฒนาและรักษาบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถ

บริษัทฯ มีกระบวนการ/วิธีการในการสรรหาบุคลากรที่เป็นไปตามข้อกำหนดตาม พ.ร.บ. คุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2518 และระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการบริหารงานบุคคล โดยมีการกำหนดเกณฑ์ คุณสมบัติในการสรรหาเพื่อให้ได้บุคลากรที่มีความรู้ ความสามารถตรงตามตำแหน่งงาน รวมทั้งมีกระบวนการ/วิธีการในการวัดและประเมินผลบุคลากรประจำปี ซึ่งบริษัทฯ ได้ปรับปรุงวิธีการประเมินผลการปฏิบัติงาน (Performance Management/PM) แทนการประเมินผลแบบเดิม (Performance Appraisal/PA) โดยปรับเปลี่ยนกรอบนำหน้าการประเมินผล มีการกำหนดมาตรฐานตัวชี้วัดกับเป้าหมายและเกณฑ์วัดผล ที่เชื่อมโยงสู่การจ่ายค่าตอบแทนที่เป็นธรรม การจ่ายเงินพิเศษ (Incentive) เพื่อให้เป็นมาตรฐานเดียวกันทั้งองค์กร ซึ่งจะส่งผลต่อขวัญและกำลังใจให้กับพนักงานต่อไป

นอกจากนี้ ยังมี Competency Model ซึ่งประกอบด้วย Core, Managerial และ Functional Competency ในทุกตำแหน่งงาน โดยนำ Competency มาใช้ประเมินผลการปฏิบัติงานกับพนักงานทุกระดับ และนำมาหา Competency Gap เพื่อพัฒนา Individual Development Plan/IDP ต่อไป มีนโยบายในการสร้างแรงจูงใจเพื่อรักษาบุคลากร เช่น ส่งเสริมการพัฒนาศักยภาพในกลุ่มพนักงานที่มีศักยภาพสูง (THAI Talent Management) เพื่อเตรียมความพร้อมในการเป็นผู้นำและผู้เชี่ยวชาญในอนาคต และสามารถทดแทนผู้บริหารที่จะเกษียณอายุได้ในระยะยาว ซึ่งรวมถึงการเสริมสร้างวัฒนธรรมองค์กร การทำงานเชิงธุรกิจแบบ THAI Spirit ปลูกฝังคุณธรรม จริยธรรม ค่านิยม และจิตสำนึกที่ดีให้กับพนักงาน ส่งเสริมให้มีความรักและความผูกพันในองค์กร

ทั้งนี้ ในปี 2558 บริษัทฯ ดำเนินงานตามแผนปฏิรูปฯ มีการปรับปรุงประสิทธิภาพ โดยการปรับปรุงโครงสร้างองค์กร ปรับลดเส้นทางบินที่ขาดทุน ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวส่งผลให้มีจำนวนบุคลากรส่วนเกิน บริษัทฯ จึงได้จัดทำ

โครงการร่วมใจจากองค์กร (MSP) และ Golden Handshake และมีการปรับขั้นตอนการปฏิบัติงาน (Reprocess) เพื่อให้งานบรรลุวัตถุประสงค์

5. องค์กรกำหนดให้บุคลากรมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการควบคุมภายใน เพื่อให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ขององค์กร

เพื่อให้มั่นใจได้ว่า บริษัทฯ จะสามารถบรรลุตามวัตถุประสงค์ขององค์กร จึงกำหนดให้บุคลากรมีหน้าที่ และความรับผิดชอบในการควบคุมภายใน โดยจัดให้มีนโยบายควบคุมภายใน ซึ่งเป็นกระบวนการสื่อสารเชิงบังคับ กำหนด ให้ผู้บริหารและพนักงานใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติงานให้ได้ตามเป้าหมายโดยผ่านกระบวนการทำงานที่ได้จัดวางไว้อย่างเหมาะสม และกำหนดตัวชี้วัด (KPI) ซึ่งถ่ายทอดเป้าหมายของแต่ละสายงานไปยังพนักงานตามลำดับชั้น ในขณะเดียวกัน บริษัทฯ พยายามรักษาสมาคมโดยไม่สร้างแรงกดดันให้กับพนักงาน และมีการสร้างแรงจูงใจด้วยการเชื่อมโยงผลการประเมินกับการพิจารณาความดีความชอบเพื่อขึ้นเงินเดือนประจำปี และการให้เงินเพิ่มพิเศษ (Incentive)

การประเมินความเสี่ยง

6. องค์กรกำหนดวัตถุประสงค์ไว้อย่างชัดเจนเพียงพอ เพื่อให้สามารถระบุและประเมินความเสี่ยงต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบรรลุวัตถุประสงค์ขององค์กร

บริษัทฯ ได้กำหนดวัตถุประสงค์ในการดำเนินงาน โดยมุ่งเน้นความปลอดภัย และการให้บริการที่ดีเลิศแก่ลูกค้า ภายใต้วิสัยทัศน์ "First Choice Carrier with Touches of THAI" ซึ่งเน้นการให้บริการแก่ผู้โดยสาร/ลูกค้าอย่างดีเลิศด้วยเสน่ห์ความเป็นไทยที่ลูกค้าเลือกเป็นอันดับแรก และด้านความปลอดภัยจะต้องเป็นไปตามข้อกำหนดของมาตรฐานการบินสากล ทั้งนี้ ตามที่บริษัทฯ อยู่ระหว่างการดำเนินการตามแผนปฏิรูป ซึ่งมีเป้าหมายหลักคือการเป็นองค์กรแห่งโอกาส เป็นความภาคภูมิใจและสง่างามในฐานะสายการบินแห่งชาติ และเพื่อให้บรรลุเป้าหมายดังกล่าว ในปี 2558 บริษัทฯ ได้เริ่มดำเนินการตามวัตถุประสงค์แรกคือ "หยุดการขาดทุน" (Stop the Bleeding) ซึ่งประกอบด้วย 6 กลยุทธ์หลักและ 21 โครงการ จากนั้นจะดำเนินการต่อไปในอีก 2 วัตถุประสงค์ ได้แก่ "สร้างความแข็งแกร่งในการแข่งขัน" (Strength Building) และ "เติบโตอย่างมีกำไรในระยะยาว" (Sustainable Growth)

7. องค์กรระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยงทุกประเภทที่อาจกระทบต่อการบรรลุวัตถุประสงค์ไว้อย่างครอบคลุมทั่วทั้งองค์กร

บริษัทฯ โดยฝ่ายบริหารความเสี่ยงร่วมกับฝ่ายบริหาร ได้มีการวิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยงในด้านต่างๆ ทั้งจากปัจจัยภายนอก เช่น ภาวะการแข่งขันในธุรกิจการบิน เศรษฐกิจและการเมืองทั้งของโลกและภูมิภาค การก่อการร้าย ภัยพิบัติและโรคระบาด และจากปัจจัยภายใน เช่น ประสิทธิภาพของกระบวนการทำงานและการบริหารจัดการ โดยได้ระบุความเสี่ยงในด้านต่างๆ ได้แก่ ด้านกลยุทธ์ ด้านการดำเนินงาน ด้านการเงิน และด้านมาตรฐานและกฎระเบียบ รวมถึงสายงานต่างๆ ได้มีการบริหารความเสี่ยงในหน่วยงาน ตามคู่มือบริหารความเสี่ยงของบริษัทฯ และมีการจัดทำดัชนีชี้วัดความเสี่ยงที่สำคัญ (Key Risk Indicator/KRI) หากระดับคะแนนของความเสี่ยงเข้าสู่ Trigger และ Threshold จะมีการทบทวนมาตรการการควบคุมและจัดทำแผนงานรองรับ นอกจากนี้ ยังมีการระบุความเสี่ยงในส่วนที่เกี่ยวข้องกับโครงการทั้ง 21 โครงการในแผนปฏิรูปฯ โดยได้ดำเนินการบริหารความเสี่ยงตามกรอบการบริหารความเสี่ยงของบริษัทฯ ทั้งนี้ การบริหารความเสี่ยงของบริษัทฯ อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง ซึ่งได้รับการแต่งตั้งจากคณะกรรมการบริษัทฯ

8. องค์กรได้พิจารณาถึงโอกาสที่จะเกิดการทุจริต ในการประเมินความเสี่ยงที่จะบรรลุวัตถุประสงค์ขององค์กร

บริษัทฯ มีนโยบายการต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบ เพื่อให้เกิดความโปร่งใส และเป็นธรรม มีความซื่อสัตย์สุจริตในการปฏิบัติงาน รวมถึงได้มีการประเมินความเสี่ยงเรื่อง บริษัทฯ อาจได้รับความเสียหายจาก Fraud Risk โดยบรรจุเป็นความเสี่ยงระดับองค์กร และระดับฝ่าย เพื่อให้ทุกหน่วยงานมีการประเมินความเสี่ยงด้านการทุจริตและประพฤติมิชอบ นอกจากนี้ สำนักงานตรวจการองค์กรร่วมกับฝ่ายฝึกอบรมบุคลากร ได้จัดบรรยายอบรมรณรงค์ป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบให้กับพนักงานในหน่วยงานต่างๆ เพื่อส่งเสริมและปลูกจิตสำนึกให้พนักงานตระหนักและพึงระวังในการปฏิบัติที่เป็นการขัดต่อกฎหมาย กฎ ข้อบังคับ และระเบียบบริษัทฯ ซึ่งเป็นการกระทำผิดจากการปฏิบัติงานโดยรู้เท่าไม่ถึงการณ์ อีกทั้ง ได้จัดตั้งสมาชิกเครือข่าย "TG รวมพลังป้องกันภัยทุจริต" โดยมีพนักงานจากหน่วยงานต่างๆ ในบริษัทฯ เข้าร่วมเป็นสมาชิกและมีส่วนร่วมในการเฝ้าระวัง สอดส่องดูแลการกระทำทุจริตและประพฤติมิชอบ อันจะนำมาซึ่งประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ ในการสร้างบุคคลต้นแบบที่มีความซื่อสัตย์สุจริตในการปฏิบัติงานอย่างยั่งยืนต่อไป

9. องค์กรสามารถระบุและประเมินความเปลี่ยนแปลงที่อาจมีผลกระทบต่อระบบการควบคุมภายใน

บริษัทฯ ได้นำปัจจัยต่างๆ ทั้งภายในและภายนอกบริษัทฯ ที่มีผลกระทบต่อการทำงาน มาประเมินและวิเคราะห์ความเปลี่ยนแปลง เพื่อระบุเป็นความเสี่ยงระดับองค์กรและระดับฝ่าย โดยปัจจัยที่นำมาพิจารณา อาทิเช่น การขยายตัวของสายการบินต้นทุนต่ำ การก่อการร้าย ภัยพิบัติและโรคระบาด การเปลี่ยนแปลงด้านกฎหมายหรือระเบียบข้อบังคับต่างๆ เป็นต้น โดยมี การติดตามความคืบหน้าในการบริหารความเสี่ยงอย่างสม่ำเสมอ รวมถึงได้ประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการจัดทำแผนเพื่อควบคุมความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้

กิจกรรมการควบคุม

10. องค์กรมีมาตรการควบคุมที่ช่วยลดความเสี่ยงที่จะไม่บรรลุวัตถุประสงค์ขององค์กรให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้

บริษัทฯ มีมาตรการควบคุมที่ช่วยลดความเสี่ยงที่จะทำให้องค์กรไม่บรรลุวัตถุประสงค์ โดยมีการกำหนดนโยบายจัดทำคู่มือการปฏิบัติงาน และระเบียบปฏิบัติต่างๆ สำหรับกิจกรรมที่สำคัญของบริษัทฯ เช่น ระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยอำนาจอนุมัติทางการเงิน ระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการจัดซื้อ จัดจ้าง เป็นต้น และจัดทำมาตรการเพื่อควบคุมความเสี่ยงของแต่ละหน่วยงาน โดยพิจารณาจากความซับซ้อนของงาน และลักษณะงาน อาทิ การควบคุมเชิงป้องกัน/ลดความเสี่ยง (Reduction) ในด้านสารสนเทศ ซึ่งมีการควบคุมสิทธิการเข้าถึงข้อมูล โดยการอนุมัติสิทธิเฉพาะบุคคลที่มีหน้าที่รับผิดชอบ และผู้บังคับบัญชาจะต้องแจ้งยกเลิกสิทธิเมื่อพนักงานพ้นจากหน้าที่ความรับผิดชอบนั้นแล้ว เพื่อเป็นการควบคุม/ป้องกันมิให้เกิดความเสี่ยงจากการดำเนินการโดยผู้ที่ไม่มีส่วนเกี่ยวข้อง นอกจากนี้ยังมีการระบุกิจกรรมและกรอบเวลาในการดำเนินการควบคุมความเสี่ยง โดยคำนึงถึงสภาพแวดล้อม ขอบเขตการดำเนินงาน ปัจจัยเกี่ยวข้องอื่นๆ รวมทั้งมีการจัดทำ ทบทวน ปรับปรุงระเบียบ วิธีปฏิบัติต่างๆ เพื่อลดความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้

11. องค์กรเลือกและพัฒนากิจกรรมการควบคุมทั่วไปด้วยระบบเทคโนโลยี เพื่อช่วยสนับสนุนการบรรลุวัตถุประสงค์

บริษัทฯ ได้นำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ มาช่วยสนับสนุนเพื่อช่วยให้บริษัทฯ บรรลุวัตถุประสงค์ โดยมีการทบทวนและจัดทำสถาปัตยกรรมโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมและเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไป มีการจัดทำแผนแม่บท IT เพื่อจัดลำดับความสำคัญของการลงทุนเพื่อพัฒนาระบบสารสนเทศของบริษัทฯ โดยมีการทบทวนทุกปีเพื่อให้สอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกับกลยุทธ์บริษัทฯ รวมถึงได้กำหนดให้มีการ

ควบคุมกระบวนการได้มา การพัฒนาและบำรุงรักษาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศโดยจัดทำเป็นคู่มือบริหารจัดการโครงการ (Project Management Handbook) ตลอดจนมีนโยบายและมาตรการการรักษาความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศ (Security Policy & Standard) โดยอ้างอิงกรอบมาตรฐาน ISO27001 และกำหนดให้ทุกหน่วยงานต้องถือปฏิบัติ โดยออกเป็นคำสั่งบริษัท เพื่อใช้เป็นกรอบในการควบคุมโครงสร้างพื้นฐานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของบริษัท ให้เป็นมาตรฐาน ง่ายต่อการปรับเปลี่ยนและบำรุงรักษา และเกิดความมั่นคงปลอดภัย

12. องค์กรจัดให้มีกิจกรรมการควบคุมผ่านทางนโยบาย ซึ่งได้กำหนดสิ่งที่คาดหวังและขั้นตอนการปฏิบัติ เพื่อให้นโยบายที่กำหนดไว้สามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้

บริษัท ได้นำกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับของหน่วยงาน/องค์กรภายนอกที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการบิน ทั้งของภาครัฐและองค์กรต่าง ๆ ทั้งในและต่างประเทศ มาประมวลและจัดทำเป็นนโยบาย ระเบียบปฏิบัติ และคู่มือการปฏิบัติงาน ที่เป็นลายลักษณ์อักษรและที่เป็น Electronic File และเพื่อให้นโยบาย ระเบียบปฏิบัติและคู่มือต่าง ๆ สามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้ บริษัท จึงได้กำหนดให้ผู้บริหารมีหน้าที่และความรับผิดชอบ ในการนำนโยบายและแผนงานด้านต่าง ๆ ไปสู่การปฏิบัติ โดยบรรจุไว้ในแผนงานของฝ่าย คำรับรองการปฏิบัติหน้าที่ ข้อตกลงการให้บริการ และมติการประชุม โดยมีการส่ง การและมอบหมายการปฏิบัติตามสายการบังคับบัญชา โดยมีบุคลากรซึ่งได้มีการกำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบไว้ใน Job Description อย่างเหมาะสม มีการกำหนดกรอบเวลาที่ชัดเจนและมีหัวหน้างานกำกับดูแล ติดตามผลอย่างใกล้ชิด ทั้งจากการประชุมและเอกสาร หากพบข้อผิดพลาดจะทำการแก้ไขในทันทีเพื่อให้งานสำเร็จตามเป้าหมาย นอกจากนี้ผู้บริหาร หัวหน้างาน ได้ติดตามและกำกับดูแลการปฏิบัติงานของพนักงานให้เป็นไปตามกฎ ระเบียบ และคำสั่งต่าง ๆ รวมถึงการ ทบทวนและปรับปรุงแก้ไขนโยบายและระเบียบปฏิบัติต่าง ๆ ให้เหมาะสมกับสถานการณ์ ทั้งนี้ เป็นไปตามนโยบายการกำกับ ดูแลการปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบของบริษัท

สารสนเทศและการสื่อสาร

13. องค์กรมีข้อมูลที่เกี่ยวข้องและมีคุณภาพ เพื่อสนับสนุนให้การควบคุมภายในสามารถดำเนินไปตามที่กำหนดไว้

บริษัท มีการนำข้อมูลที่ต้องการใช้ในการดำเนินงาน ทั้งข้อมูลจากภายในและภายนอก ได้แก่ ข้อมูลด้านกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อกำหนด ข้อมูลการปฏิบัติงาน ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการบิน โดยนำมาศึกษา วิเคราะห์ พิจารณา กลั่นกรอง และเปรียบเทียบอย่างเป็นระบบ มีระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ (IT) เพื่อรองรับการจัดเก็บ ค้นหาข้อมูล และรองรับ การปฏิบัติงาน อีกทั้งมีการพัฒนาระบบให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของข้อมูล และเทคโนโลยี อาทิ การพัฒนาระบบ Data Warehouse ในการเก็บข้อมูลลูกค้าเพื่อนำไปพัฒนาและปรับปรุงคุณภาพผลิตภัณฑ์และบริการ มีการนำระบบ SAP มา ใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน และเชื่อมโยงกิจกรรมต่าง ๆ ในองค์กร เพื่อช่วยให้ผู้บริหารมีข้อมูลในการ พิจารณาได้เป็นอย่างดี

14. องค์กรสื่อสารข้อมูลภายในองค์กร ซึ่งรวมถึงวัตถุประสงค์และความรับผิดชอบต่อการควบคุมภายใน ที่จำเป็นต่อการสนับสนุนให้การควบคุมภายในดำเนินไปได้ตามที่วางไว้

บริษัท มีระบบสารสนเทศ และกระบวนการสื่อสารข้อมูลภายในอย่างเพียงพอ และมีประสิทธิภาพ มีช่องทางการ สื่อสารทั้งภายในฝ่าย และระหว่างฝ่าย เพื่อให้พนักงาน และผู้บริหารได้รับทราบ และสามารถเข้าถึงข้อมูลในการ ปฏิบัติงาน ข่าวสารที่จำเป็น ได้อย่างรวดเร็วผ่านช่องทางต่าง ๆ เช่น การประชุม เอกสาร e-mail Intranet ของบริษัท ประการเสียงตามสาย ตลอดจน Mobile Application โดยเฉพาะอย่างยิ่งในปี 2558 มีการสื่อสารความคืบหน้าของแผนปฏิรูป องค์กร เพื่อให้พนักงานรับทราบอย่างทั่วถึง นอกจากนี้ ยังมีคู่มืองานสารบรรณและข้อมูลข่าวสารลับในการกำหนดระดับชั้น

ความลับของข้อมูลในบริษัท รวมถึงการจัดทำรายงานข้อมูลที่สำคัญถึงคณะกรรมการบริษัท อย่างสม่ำเสมอ เช่น รายงานทางการเงิน การเปิดเผยข้อมูลประกอบงบการเงิน นโยบายการบัญชีและประมาณการที่สำคัญ รวมทั้งข้อสังเกตจากการตรวจสอบและสอบทานงบการเงินของผู้สอบบัญชี รายงานสภาพคล่องทางการเงินและสถานะหนี้ของบริษัท รายงานผลการดำเนินงานของบริษัทร่วมและบริษัทย่อย เป็นต้น นอกจากนี้ที่กล่าวมาแล้ว บริษัท ได้จัดให้มีช่องทางสำหรับพนักงานสามารถแจ้งข้อมูลหรือเบาะแสเกี่ยวกับการทุจริตและประพฤติมิชอบภายในบริษัท (นโยบาย Whistle Blower) ตามระเบียบบริษัท ว่าด้วยการร้องเรียนเกี่ยวกับการทุจริตหรือการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ คำสั่งบริษัท หรือธรรมาภิบาล หรือจริยธรรม ตามประมวลธรรมาภิบาลและจริยธรรม

15. องค์กรได้สื่อสารกับหน่วยงานภายนอก เกี่ยวกับประเด็นที่อาจมีผลกระทบต่อการควบคุมภายใน

บริษัท ได้จัดทำรายงานประจำปี เผยแพร่ให้แก่ผู้ถือหุ้นทุกราย และเผยแพร่ทาง Website ของบริษัท ฝ่ายภาพลักษณ์และสื่อสารองค์กร ได้ประชาสัมพันธ์ข่าวสารของบริษัทฯ ผ่านทางสื่อต่างๆ รวมถึง Mobile Application ตลอดจนจัดให้มีช่องทางในการร้องเรียน/สื่อสารข้อมูลจากลูกค้า สายการบินลูกค้า และองค์กร/หน่วยงานภายนอก เช่น Department of Civil Aviation และ/หรือ Authority ต่างๆ ของแต่ละประเทศที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการบินโดยผ่านทางจดหมาย e-mail หรือ แบบฟอร์ม Customer Relation ถึงผู้บริหารระดับสูงของบริษัทฯ นอกจากนี้มีการจัดทำแบบสำรวจความพึงพอใจของลูกค้า เพื่อรับฟังปัญหาและข้อร้องเรียนที่เกิดจากการให้บริการ รวมถึงการรับข้อเสนอแนะเพื่อพัฒนาปรับปรุงการให้บริการให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ตลอดจนมีการติดต่อสื่อสารเพื่อรับนโยบายจากหน่วยงานราชการ และกระทรวงต่างๆ รวมถึงการจัดทำรายงานเพื่อเสนอต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้มีการเปิดโอกาสให้บุคคลภายนอกสามารถแจ้งข้อมูล หรือเบาะแสเกี่ยวกับการฉ้อฉลหรือทุจริตมายังกรรมการผู้อำนวยการใหญ่โดยตรง โดยผ่านทางเอกสาร หรือ e-mail

การติดตามประเมินผล

16. องค์กรติดตามและประเมินผลการควบคุมภายใน เพื่อให้มั่นใจได้ว่าการควบคุมภายในยังดำเนินไปอย่างครบถ้วน เหมาะสม

บริษัท มีการติดตามประเมินผลการควบคุมภายใน โดยผู้บริหารทุกระดับรับทราบ และตระหนักถึงความเสี่ยงที่มิต่อการติดตามผลการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามแผนงานและเป้าหมายที่กำหนด เช่น จัดให้มีการประชุมภายในฝ่ายเพื่อติดตามผลการปฏิบัติงานให้บรรลุเป้าหมายตามดัชนีชี้วัดผลการปฏิบัติงาน (KPI) มีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติงานเปรียบเทียบกับเป้าหมายตามแผนงาน หรืองบประมาณ เสนอต่อผู้บริหารเพื่อพิจารณาปรับปรุงแก้ไขให้เป็นไปตามเป้าหมายอย่างสม่ำเสมอ ทุกฝ่ายมีการประเมินการควบคุมภายใน และจัดทำรายงานการควบคุมภายในตามระเบียบคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดิน เป็นประจำทุกปี มีการสอบทานและประเมินประสิทธิภาพการควบคุมภายในของหน่วยงานต่างๆ โดยผู้ตรวจสอบภายในจากสำนักงานการตรวจสอบภายในของบริษัทฯ ตามแผนการตรวจสอบประจำปี -อีกทั้ง ยังมีฝ่ายความปลอดภัย ความมั่นคง และมาตรฐานการบิน ทำการตรวจสอบด้านปฏิบัติการ เพื่อให้มั่นใจว่าทุกหน่วยงานมีการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อกำหนดตามมาตรฐานสากล -นอกจากนี้ ยังมีผู้ตรวจสอบจากหน่วยงานภายนอก เช่น สำนักงานตรวจเงินแผ่นดิน (สตง), สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.), IATA Operational Safety Audit (IOSA), EASA, FAA, และองค์การมาตรฐานสากล (ISO) ต่างๆ เป็นต้น ซึ่งผู้บริหารได้ให้ความสำคัญและมีการพิจารณาเพื่อปรับปรุงแก้ไขตามข้อเสนอแนะของผู้ตรวจสอบดังกล่าว

ทั้งนี้ปี 2558 บริษัทฯ ยังได้รับผลกระทบจากการที่ประเทศไทยถูกลดอันดับความน่าเชื่อถือในด้านการกำกับดูแลการบินพลเรือน จากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และสำนักงานบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (FAA) ซึ่งส่งผลให้หน่วยงานที่กำกับดูแลด้านการบินพลเรือนของประเทศต่างๆ ทำการตรวจสอบเที่ยวบินของบริษัทฯ มากขึ้น แต่

บริษัทฯ ยังรักษามาตรฐานความปลอดภัยในระดับสากลมาได้โดยตลอด เห็นได้จากการที่เที่ยวบินต่าง ๆ ของบริษัทฯ ผ่านการตรวจสอบจากหน่วยงานกำกับดูแลของแต่ละประเทศ นอกจากนี้ องค์การความปลอดภัยด้านการบินแห่งสหภาพยุโรป (EASA) ได้ออกใบอนุญาต EU TCO (Third Country Operator) ให้การบินไทยเป็นสายการบินของประเทศนอกสหภาพยุโรปที่สามารถทำการบินเข้าน่านฟ้ากลุ่มประเทศสหภาพยุโรปต่อไปได้

17. องค์กรประเมินและสื่อสารข้อบกพร่องของการควบคุมภายในอย่างทันเวลาต่อบุคคลที่รับผิดชอบ

บริษัทฯ โดยสำนักงานการตรวจสอบภายใน ได้กำหนดแนวทางการจัดทำรายงานผลการตรวจสอบ และข้อเสนอแนะเพื่อการแก้ไขปรับปรุง รวมทั้งติดตามผลการดำเนินการตามข้อเสนอแนะ นำเสนอต่อผู้บริหารหน่วยรับตรวจ และผู้บริหารระดับสูงที่เกี่ยวข้องเพื่อรับทราบและดำเนินการตามข้อเสนอแนะ โดยสำนักงานการตรวจสอบภายใน มีการติดตามความคืบหน้าการดำเนินการตามข้อเสนอแนะในรายงานผลการตรวจสอบทุกประเด็นจนกว่าจะมีการดำเนินการแล้วเสร็จครบถ้วน รวมถึงสรุปผลความคืบหน้า นำเสนอต่อกรรมการผู้อำนวยการใหญ่และคณะกรรมการตรวจสอบทุกไตรมาส เพื่อให้มั่นใจว่ามีการนำข้อเสนอแนะไปปฏิบัติอย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ในกรณีที่พบหรือมีข้อสงสัยว่ามีรายการหรือการกระทำที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อผลการดำเนินงานของบริษัทฯ อย่างร้ายแรง เช่น การขัดแย้งทางผลประโยชน์ การทุจริต มีสิ่งผิดปกติหรือความบกพร่องที่สำคัญในระบบการควบคุมภายใน หรือมีการฝ่าฝืนกฎ ระเบียบ เป็นต้น หัวหน้าสำนักงานการตรวจสอบภายในจะรายงานต่อกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และคณะกรรมการตรวจสอบทันที

ทั้งนี้ ในการประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 2/2559 เมื่อวันที่ 29 กุมภาพันธ์ 2559 โดยมีกรรมการอิสระทั้ง 7 ท่าน ซึ่งรวมกรรมการตรวจสอบจำนวน 3 ท่านด้วยแล้วเข้าร่วมประชุมด้วย สรุปได้ว่าระบบการควบคุมภายในของบริษัทฯ มีความเพียงพอกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ

12. รายการระหว่างกัน

12.1 รายการระหว่างกัน

บริษัทฯ มีรายการระหว่างกันที่สำคัญกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่ และนิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558 ดังนี้

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2558	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2557	
กระทรวงการคลัง	<ul style="list-style-type: none"> ▪ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 51.03 ▪ กรรมการของบริษัทฯ ได้แก่ นายรังสรรค์ ศรีวรศาสตร์ ดำรงตำแหน่งปลัดกระทรวงการคลัง จนถึงวันที่ 30 กันยายน 2558 และนายสมชัย สัจจพงษ์ ดำรงตำแหน่งปลัดกระทรวงการคลัง ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2558 นายพงษ์ภาณุ เศวตรุนทร์ ดำรงตำแหน่งรองปลัดกระทรวงการคลัง จนถึงวันที่ 30 กันยายน 2558 	1. กระทรวงการคลังกู้เงินจากสถาบันการเงินต่างประเทศให้บริษัทฯ กู้ต่อ ประกอบด้วย <ul style="list-style-type: none"> ● เงินกู้ยืมระยะยาว ซึ่งยังคงมียอดคงค้างและดอกเบี้ยจ่ายดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> - เงินกู้ยืมระยะยาวคงค้าง 15,258.20 - ดอกเบี้ยจ่าย 351.85 			การกำหนดราคา/เงื่อนไขและอัตราดอกเบี้ยเป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		<ul style="list-style-type: none"> ● เงินกู้ยืมระยะสั้น ซึ่งยังคงมียอดคงค้าง และดอกเบี้ยจ่ายดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> - เงินกู้ยืมระยะสั้นคงค้าง 3,625.38 - ดอกเบี้ยจ่าย 18.62 			

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2558	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2557	
	หมายเหตุ นายรังสรรค์ ศรีวรศาสตร์ ลาออกจากกรรมการของบริษัท เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2558 นายสมชัย สัจจพงษ์ ปลัดกระทรวงการคลัง ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการของบริษัท ตั้งแต่วันที่ 19 ตุลาคม 2558 นายพงษ์ภาณุ เศวตรุนทร์ รองปลัดกระทรวงการคลัง พ้นจากตำแหน่งกรรมการของบริษัท เมื่อวันที่ 24 เมษายน 2558	2. บริษัทฯ มีรายการเช่าที่ดิน จากที่ราชพัสดุ กระทรวงการคลัง ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> - เช่าที่ดินราชพัสดุ จังหวัดระยอง - เช่าที่ดินราชพัสดุ จังหวัดขอนแก่น - เช่าที่ดินราชพัสดุ จังหวัดอุดรธานี - เช่าที่ดินราชพัสดุ จังหวัดสุราษฎร์ธานี - เช่าที่ดินราชพัสดุ จังหวัดกระบี่ 	5.11	5.01	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		3. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสาร เครื่องบิน แก่ กระทรวงการคลัง <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้ค้างค้ำ 	0.16 0.00	1.04 0.00	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
ธนาคารออมสิน	<ul style="list-style-type: none"> ▪ กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมธนาคารออมสิน 	1. บริษัทฯ ได้กู้เงินจากธนาคารออมสิน ประกอบด้วย <ul style="list-style-type: none"> ● เงินกู้ยืมระยะยาว - ยอดเงินคงค้าง - ดอกเบี้ยจ่าย 	0.00 5.52	568.00 30.29	การกำหนดราคา/เงื่อนไขและอัตราดอกเบี้ยเป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2558	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2557	
		2. บริษัทฯ ทำสัญญาวางเงินกู้ ประเภทเงินทุนหมุนเวียนกับ ธนาคารออมสินจำนวนเงิน ไม่เกิน 7,000 ล้านบาท และ ในปี 2558 มีการใช้วงเงิน - ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้ - ยอดเงินคงค้าง - ดอกเบี้ยจ่าย	0.00 7,000.00 223.48	4.32 7,000.00 61.70	การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมการใช้ วงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทาง เดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่ เกี่ยวข้องกัน
		3. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสาร เครื่องบิน ให้บริการเช่าพื้นที่ และบริการอื่นๆ แก่ธนาคาร ออมสิน - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	2.95 1.76	2.16 0.44	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
ธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย	■ กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือ หุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ มี อำนาจควบคุมธนาคารอิสลาม แห่งประเทศไทย	บริษัทฯ ได้กู้เงินระยะสั้นจาก ธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย ซึ่งยังคงมียอดคงค้างและผล กำไรที่ต้องชำระดังนี้ ● เงินกู้ระยะสั้น - ยอดเงินคงค้าง - การชำระผลกำไร	0.00 17.18	3,000.00 42.04	การกำหนดราคา/เงื่อนไขและอัตราดอกเบี้ยเป็นไปตามปกติ ของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2558	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2557	
ธนาคารเพื่อการส่งออกและ นำเข้าแห่งประเทศไทย	<ul style="list-style-type: none"> ▪ กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย 	1. บริษัทฯ ทำสัญญาวงเงินกู้ประเภทเงินทุนหมุนเวียนกับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย จำนวนเงิน 3,600 ล้านบาท <ul style="list-style-type: none"> - ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้ - ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้ค้างจ่าย 	3.60 0.02	3.60 0.50	การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมการใช้วงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบินแก่ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม - ยอดตลุกหนี้คงค้าง 	0.05 0.00	1.12 0.00	กำหนดราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2558	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2557	
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลังซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้ควบคุมธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) โดยผ่านทางธนาคารแห่งประเทศไทยและกองทุนฟื้นฟูและพัฒนาาระบบสถาบันการเงิน กรรมการของบริษัทฯ ได้แก่ นายอารีพงษ์ ภูษอุม เป็นประธานกรรมการของธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) จนถึงเดือนตุลาคม 2558 และนายสมชัย สัจจงพงษ์ เป็นประธานกรรมการของธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2558 	1. บริษัทฯ ทำสัญญาวงเงินกู้ประเภทเงินทุนหมุนเวียนกับธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) จำนวนเงิน 3,000 ล้านบาท ในปี 2558 มีการเบิกและใช้คืนวงเงิน <ul style="list-style-type: none"> - ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้ 2.01 - ยอดเงินกู้คงค้าง 0.00 - ดอกเบี้ยจ่าย 81.19 			การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมการใช้วงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2. บริษัทฯ ขายบริการให้เช่าสำนักงาน ตู้ ATM ค่าน้ำ-ไฟ และ Lease line แก่ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 5.91 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 0.06 			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2558	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2557	
		3. บริษัท ซื้อบริการรับ-ส่ง เงินสดของบริษัท และจ่าย ค่าธรรมเนียมธนาคารให้กับ ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	0.50 0.01	0.00 0.00	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด	<ul style="list-style-type: none"> ▪ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด และของบริษัท ▪ กรรมการของบริษัท ได้แก่ นายรัฐพล ภัคตีภูมิจ เป็นกรรมการของบริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด 	1. บริษัท ซื้อบริการฝากส่งไปรษณีย์ในประเทศและต่างประเทศ และซื้ออุปกรณ์ไปรษณีย์ จากบริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	6.66 0.08	14.80 0.08	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
		2. บริษัท ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน แก่บริษัทไปรษณีย์ไทย จำกัด - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	4.60 0.89	5.54 0.91	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2558	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2557	
การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย	<ul style="list-style-type: none"> ▪ กระทรวงการคลังซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ▪ กรรมการของบริษัทฯ ได้แก่ นางสาวร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์ เป็นกรรมการของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย <p>หมายเหตุ นางสาวร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์ ลาออกจากตำแหน่งกรรมการบริษัทฯ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2558</p>	1. บริษัทฯ จ่ายค่า commission ในการจำหน่ายบัตรโดยสารของบริษัทฯ ในอัตราร้อยละ 5 แก่การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 1.08 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 0.83 			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
		2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และให้เช่าสำนักงานสาขาที่จังหวัดตรัง แก่การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 64.76 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 8.11 			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2558	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2557	
บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ กรรมการของบริษัทฯ ได้แก่ นายอารีพงศ์ ภู่ชอุ่ม และ นายรังสรรค์ ศรีวรศาสตร์ เป็นกรรมการของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) <p>หมายเหตุ นายรังสรรค์ ศรีวรศาสตร์ ลาออกจากตำแหน่งกรรมการบริษัทฯ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2558</p>	1. บริษัทฯ ชื้อน้ำมันเครื่องบินและน้ำมันรถยนต์จากบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 9,469.94 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 658.38 		11,709.33 970.67	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
		2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และให้บริการสอบเทียบเครื่องมือวัด (AC Dielectric Tester) แก่บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 63.92 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 5.44 		156.14 39.65	

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2558	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2557	
บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ 	1. บริษัทฯ ประกอบกิจการและเช่าพื้นที่ในเขตท่าอากาศยานต่างๆ เพื่อใช้สำหรับจอดอากาศยาน จอดพาหนะขนถ่ายสินค้า เก็บอุปกรณ์ภาคพื้นดิน เก็บตู้คอนเทนเนอร์ ตั้งสำนักงานสายการบินและบริการอื่นๆ จากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 8,642.93 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 156.67 			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
		2. บริษัทฯ มีรายได้จากการขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และได้รับส่วนแบ่งรายได้ 2% จากการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน (Passenger Service Charges) ให้กับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 89.21 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 8.29 			

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2558	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2557	
บริษัท ผลิตไฟฟ้าและน้ำเย็น จำกัด	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลังซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ผลิตไฟฟ้าและน้ำเย็น จำกัด 	บริษัทฯ ซื้อไอน้ำและน้ำเย็นจากบริษัท ผลิตไฟฟ้าและน้ำเย็น จำกัด <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 132.93 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 11.58 			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
สถาบันการบินพลเรือน	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลังซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมสถาบันการบินพลเรือน 	1. บริษัทฯ จัดส่งนักบินบริษัทฯ ไปอบรมด้านกิจการบิน จากสถาบันการบินพลเรือน <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 55.67 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 0.00 			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
		2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน แก่สถาบันการบินพลเรือน <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 0.17 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 0.12 			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2558	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2557	
บริษัท ไทย-อะมาติอุส เซาท์ อีสต์เอเชีย จำกัด (บริษัทย่อย)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัท เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัท ไทย-อะมาติอุส เซาท์ อีสต์เอเชีย จำกัด โดยถือหุ้น ประมาณร้อยละ 55 ▪ ผู้บริหารของบริษัท ได้แก่ นาย ณรงค์ชัย ว่องธนะวิโมกษ์ เป็น กรรมการของบริษัท ไทย-อะ มาติอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด หมายเหตุ นายณรงค์ชัย ว่องธนะวิโมกษ์ ดำรงตำแหน่ง กรรมการของบริษัท ไทย-อะมาติอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด เมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2558 	1. บริษัท ได้รับเงินมัดจำค่า เช่าพื้นที่ในอาคารสำนักงาน ขนาดใหญ่ และถูกเก็บ จากบริษัท ไทย-อะมาติอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	0.16	0.16	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2. บริษัท ขายบัตรโดยสาร เครื่องบิน และให้บริการเช่า พื้นที่สำนักงานและอุปกรณ์ คอมพิวเตอร์ แก่บริษัท ไทย-อะมาติอุส เซาท์อีสต์ เอเชีย จำกัด - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	1.67 0.11	2.37 0.14	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา	
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2558	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2557		
บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด (บริษัทย่อย)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 49 และมีอำนาจควบคุมผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ เรืออากาศเอกกนก ทองเผือก เป็น ประธานกรรมการ นางชาริตา ลีลายุทธ ร้อยตรี อนุสรณ์ นาคศรีชุม นางอุษณีย์ แสงสิงแก้ว และนายรัช ตันตน์นิตา เป็นกรรมการของบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด หมายเหตุ นางชาริตา ลีลายุทธ ลาออกจากบริษัทฯ เมื่อวันที่ 18 พฤษภาคม 2558 ร้อยตรี อนุสรณ์ นาคศรีชุม เกษียณอายุจากบริษัทฯ วันที่ 30 กันยายน 2558 นางอุษณีย์ แสงสิงแก้ว และนายรัช ตันตน์นิตา ดำรงตำแหน่งของบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด เมื่อวันที่ 9 ธันวาคม 2558 	1. บริษัทฯ ให้เงินกู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด <ul style="list-style-type: none"> - เงินกู้ยืมระยะสั้น - ดอกเบี้ยรับ - ดอกเบี้ยค้างรับ 	0.00	20.00	การกำหนดราคา/เงื่อนไขและอัตราดอกเบี้ยเป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	
		2. บริษัทฯ ซื้อบริการจัดส่งพนักงานแรงงานภายนอกเพื่อปฏิบัติงานในบริษัทฯ จากบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 	860.06	863.52		กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
		3. บริษัทฯ ให้บริการเช่าพื้นที่สำนักงานและอุปกรณ์สำนักงาน แก่บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง 	4.13	6.59		
		4. บริษัทฯ จ่ายค่าแรงล่วงหน้าให้แก่บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด <ul style="list-style-type: none"> - ยอดลูกหนี้คงค้าง 	209.55	320.26		กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2558	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2557	
บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด (บริษัทย่อย)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 49 และมีอำนาจควบคุม ▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นาวาอากาศตรี อัมภฎาฐ วัฒนางกูร เป็นประธาน กรรมการ เรืออากาศเอก กนก ทองเผือก นาวาอากาศตรี สถาพร เจริญศิริ และนางสาว วนิดา เดชะตุงคะ เป็นกรรมการ ของบริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด <p>หมายเหตุ นาวาอากาศตรี สถาพร เจริญศิริ และนางสาววนิดา เดชะตุงคะ เกษียณอายุจากบริษัทฯ เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2558</p>	1. บริษัทฯ ซื้อบริการการ ฝึกอบรมพนักงานต้อนรับบน เครื่องบิน เพื่อฝึกทบทวน ตามวาระที่กำหนดไว้ (Recurrent Crew) ภายใน บริษัทฯ จากบริษัท ไทยไฟลท์ เทรนนิ่ง จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 0.00 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 0.00	0.00	0.12	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคา ตลาด
		2. บริษัทฯ ให้บริการใช้ เครื่องมือและอุปกรณ์ในการ ฝึกอบรมด้านการบิน และ ให้บริการเช่าพื้นที่สำนักงาน และอุปกรณ์สำนักงาน แก่ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด - ยอดรายได้รวม 9.03 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 0.71	9.03	18.18	
บริษัท ทัวร์เอ็องหลวง จำกัด (บริษัทย่อย)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัทฯ ถือหุ้นผ่านบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด ประมาณร้อยละ 49 และมีอำนาจ ควบคุม 	1. บริษัทฯ จ่ายค่าตอบแทน (Commission) จากการ จำหน่ายผลิตภัณฑ์ของ บริการเอ็องหลวง แก่บริษัท ทัวร์เอ็องหลวง จำกัด			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคา ตลาด

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2558	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2557	
		- ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	0.05 0.00	21.65 0.00	
		2. บริษัทฯ ขายตั๋วเรือ่งหลวง ให้แก่บริษัท ทัวร์เอ็องหลวง จำกัด - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	49.46 8.08	50.72 9.56	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2558	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2557	
บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด (บริษัทย่อย)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ร้อยละ 100 ▪ กรรมการของบริษัทฯ ได้แก่ นายคณิต แสงสุพรรณ เป็น ประธานกรรมการ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นายจรัมพร โชติกเสถียร เรืออากาศเอก มนตรี จำเรียง และนายธีรพล โชติชนาภิบาล เป็นกรรมการของบริษัท ไทย สมายล์แอร์เวย์ จำกัด <p>หมายเหตุ นายจรัมพร โชติกเสถียร ดำรงตำแหน่ง กรรมการ เมื่อวันที่ 12 มีนาคม 2558 และนายธีรพล โชติชนาภิบาล ดำรงตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2558 ของบริษัทไทย สมายล์แอร์เวย์ จำกัด</p>	1. บริษัทฯ จ่ายเงินค่าหุ้นสามัญ ร้อยละ 25 ของทุนจดทะเบียน ของบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด - จำนวนเงิน	0.00	350.00	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคา ตลาด
		2. บริษัทฯ ซื้อบริการ Block Space จากบริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้ค้าง	112.49 5,015.93	2,549.06 2,549.06	
		3. บริษัทฯ ให้บริการเช่า เครื่องบิน น้ำมันเครื่องบิน บริการภาคพื้นดิน ลานจอด สนามบิน ค่าเบี่ยงประกัน เครื่องบิน บัตรผ่านขึ้น เครื่องบิน ฝักนักบินใช้ เครื่องบินจำลอง และอาหาร ขึ้นเครื่องบิน - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้ค้าง	5,514.59 8,104.09	2,736.79 2,825.91	

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2558	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2557	
บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์ เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด (บริษัทร่วม)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด ประมาณร้อยละ 40 ▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ ร้อยตรี อนุสรณ์ นาคศรีชุม เป็น ประธานกรรมการ เรืออากาศโท เฉลิมพล อินทรวงศ์ นายนิรุฒ มณีพันธ์ และเรืออากาศเอก กนก ทองเผือก เป็นกรรมการ ของบริษัท ดอนเมือง อินเตอร์ เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด <p>หมายเหตุ นายนิรุฒ มณีพันธ์ ดำรงตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม 2558 และ เรือ อากาศเอก กนก ทองเผือก ดำรง ตำแหน่งกรรมการเมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2558 ของบริษัท ดอน เมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด</p>	บริษัทฯ ซื้อบริการห้องพักของ บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่น แนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด สำหรับผู้โดยสารของบริษัทฯ - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 0.15 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 0.00			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคา ตลาด

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2558	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2557	
	ร้อยตรี อนุสรณ์ นาคศรีชุม ลาออกจากประธานกรรมการของ บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2558				

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2558	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2557	
บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบิน กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (บริษัทร่วม)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท บริการ เชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ประมาณร้อยละ 22.59 ▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ คือ เรืออากาศเอก มนตรี จำเรียง เรืออากาศโท เฉลิมพล อินทรวงค์ และนาวาอากาศตรี ภูริต ศรีวิวัฒน์ เป็นกรรมการของ บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบิน กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หมายเหตุ นาวาอากาศตรี ภูริต ศรีวิวัฒน์ ดำรงตำแหน่งกรรมการ ของบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบิน กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 22 เมษายน 2558 	1. บริษัทฯ ซื้อบริการเติมน้ำมัน เครื่องบินจากบริษัท บริการ เชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	310.50 36.15	301.32 30.96	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคา ตลาด
		2. บริษัทฯ มีการให้บริการขนส่ง และการบริการด้านอาหาร ให้แก่บริษัท บริการเชื้อเพลิง การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	0.02 0.00	0.03 0.00	

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2558	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2557	
บริษัท โรงแรมรอยัล ออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) (บริษัทร่วม)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท โรงแรมรอยัล ออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) ประมาณร้อยละ 24 ▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ คือ ร้อยตรี อนุสรณ์ นาคศรีชุม นายธีรพล โชติชนาภิบาล เป็นกรรมการของบริษัท โรงแรมรอยัล ออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) <p>หมายเหตุ ร้อยตรี อนุสรณ์ นาคศรีชุม ลาออกจากกรรมการของบริษัท โรงแรมรอยัล ออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม 2558</p> <p>นายธีรพล โชติชนาภิบาล ดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท โรงแรมรอยัล ออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม 2558</p>	บริษัทฯ ซื้อบริการห้องพักของบริษัท โรงแรมรอยัล ออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) สำหรับผู้โดยสารของบริษัทฯ	1.12	2.20	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
		- ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	0.02	0.01	

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2558	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2557	
บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด (บริษัทร่วม)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด ประมาณร้อยละ 30 ▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ นางอุษณีย์ แสงสิงแก้ว และเรืออากาศโท สุรพล อิศรางกูร ณ อยุธยา เป็นกรรมการของบริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด <p>หมายเหตุ นางอุษณีย์ แสงสิงแก้ว ดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด เมื่อวันที่ 7 ตุลาคม 2557</p> <p>เรืออากาศโท สุรพล อิศรางกูร ณ อยุธยา เกษียณอายุจากบริษัทฯ เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2558</p>	1. บริษัทฯ ซื้ออาหารและบริการจากบริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด	19.06	26.70	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
		- ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	0.00	0.07	
		2. บริษัทฯ มีรายได้จากการขายวัตถุดิบและการให้บริการแก่บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด	1.60	1.29	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	0.004	0.004	

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2558	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2557	
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ จำกัด (บริษัทร่วม)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด ประมาณร้อยละ 30 ▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ คือ เรืออากาศโท เฉลิมพล อินทรวงศ์ นายรัช ตันตน์นิตา และนางอุษณีย์ แสงสิงแก้ว เป็นกรรมการของบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด <p>หมายเหตุ เรืออากาศโท เฉลิมพล อินทรวงศ์ และนายรัช ตันตน์นิตา ดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด เมื่อวันที่ 27 มกราคม 2558</p> <p>นางอุษณีย์ แสงสิงแก้ว ดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด เมื่อวันที่ 29 เมษายน 2558</p>	บริษัทฯ ซื้อบริการห้องพักจากบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด สำหรับผู้โดยสารของบริษัทฯ	23.43	21.04	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
		- ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	0.34	0.43	

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2558	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2557	
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) (บริษัทร่วม)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ร้อยละ 39.20 ▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นายจรัมพร โชติกเสถียร เรืออากาศเอก มนต์รี จำเรียง เรืออากาศโท สุรพล อิศรางกูร ณ อยุธยา และนายณรงค์ชัย ว่องชนะวิโมกษ์ เป็นกรรมการ ของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) <p>หมายเหตุ นายจรัมพร โชติกเสถียร และเรืออากาศเอก มนตรี จำเรียง ดำรงตำแหน่ง กรรมการ เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2558 และนายณรงค์ชัย ว่องชนะ วิโมกษ์ ดำรงตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 12 พฤศจิกายน 2558 ของบริษัทสายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)</p> <p>เรืออากาศโท สุรพล อิศรางกูร ณ อยุธยา เกษียณอายุจากบริษัทฯ เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2558</p>	<p>1. บริษัทฯ ชำระค่าบริการ อุปกรณ์ บริการภาคพื้น จังหวัดอุบลราชธานี และค่า Engineer Licence ของ บริษัทสายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 0.16 - ยอดเจ้าหนี้ค้าง 0.03 			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคา ตลาด
		<p>2. บริษัทฯ ให้บริการเช่า เครื่องบินและให้บริการด้าน ธุรกิจการบิน แก่บริษัท สายการบิน นกแอร์ จำกัด (มหาชน) ทั้งนี้ รายได้จาก การให้บริการด้านธุรกิจการ บินโดย หลักประกอบด้วย ค่า ซ่อมบำรุงอากาศยาน ค่าซ่อม บำรุงอุปกรณ์ ค่าน้ำมัน เครื่องบิน เป็นต้น</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 195.49 - ยอดลูกหนี้ค้าง 73.22 			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2558	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2557	
บริษัท วิทยุการบินแห่ง ประเทศไทย จำกัด (บริษัทร่วมลงทุน)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และของบริษัท ▪ บริษัทฯ ถือหุ้นประมาณร้อยละ 0.43 ในบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นาวาอากาศตรี สถาพร เจริญศิริ เป็นกรรมการของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด <p>หมายเหตุ นาวาอากาศตรี สถาพร เจริญศิริ ดำรงตำแหน่ง กรรมการบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด เมื่อวันที่ 17 มีนาคม 2558 และเกษียณอายุจากบริษัทฯ เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2558</p>	1. บริษัทฯ ซื้อบริการนำร่อง (Navigation) และเช่าอุปกรณ์สื่อสารจากบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	1,716.48 132.99	2,001.61 85.88	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
		2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และให้บริการขนส่งแก่บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	16.44 0.32	26.98 0.18	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังมีรายการระหว่างกันที่เป็นค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับบริการสาธารณูปโภคต่าง ๆ (ซึ่งประกอบด้วย ค่าไฟฟ้า ประปา และโทรศัพท์) ที่บริษัทฯ มีการทำรายการกับหน่วยงานของรัฐ และ/หรือรัฐวิสาหกิจที่ทำหน้าที่เป็นผู้ให้บริการสาธารณูปโภคต่าง ๆ ดังกล่าว เป็นจำนวนเงิน 74.50 ล้านบาท สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558 และมียอดคงค้าง 2.13 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558

12.2 ความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของรายการระหว่างกัน

คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณารายการระหว่างกันสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558 และมีความเห็นว่ารายการระหว่างกันดังกล่าว เป็นรายการที่เป็นไปตามธุรกิจปกติของบริษัท มีความสมเหตุสมผลมีการกำหนดราคาและเงื่อนไขอื่น ๆ ตามราคาตลาดเช่นเดียวกับการกำหนดราคาให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และไม่มีการถ่ายเทผลประโยชน์ระหว่างบริษัท และบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง

12.3 ขั้นตอนการอนุมัติการทำรายการระหว่างกัน

การเข้าทำรายการระหว่างกันข้างต้น เป็นไปตามธุรกิจปกติของบริษัท และได้ดำเนินการอนุมัติตามขั้นตอนของบริษัท ซึ่งมีมาตรการที่รัดกุมของระเบียบราชการและรัฐวิสาหกิจ ทั้งนี้ กรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียในเรื่องนั้น ๆ จะไม่มีส่วนในการอนุมัติการทำรายการ

12.4 นโยบายการทำรายการระหว่างกันในอนาคต

คณะกรรมการตรวจสอบและบริษัท จะร่วมกันดูแลรายการระหว่างกันดังกล่าวที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตว่าจะเป็นไปด้วยความสมเหตุสมผลและมีอัตราตอบแทนที่ยุติธรรม พร้อมทั้งผ่านการอนุมัติตามขั้นตอนและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องอย่างถูกต้อง และจะเปิดเผยชนิดและมูลค่าของรายการระหว่างกันของบริษัท กับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้งภายใต้ประกาศและข้อบังคับของคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) คณะกรรมการกำกับตลาดทุน สำนักงาน ก.ล.ต. และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (ตลท.)

ส่วนที่ 3
ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน
13. ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ
ข้อมูลทางการเงินโดยสรุป

		งบการเงินรวม		
		ปี 2558	ปี 2557	ปี 2556
งบกำไรขาดทุน				
รายได้รวม *	(ล้านบาท)	192,591	203,889	207,711
ค่าใช้จ่ายรวม	(ล้านบาท)	206,707	220,627	220,640
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้	(ล้านบาท)	(14,116)	(16,738)	(12,929)
กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	(ล้านบาท)	(13,068)	(15,612)	(12,047)
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	(ล้านบาท)	(13,047)	(15,573)	(12,000)
งบดุล				
รวมสินทรัพย์	(ล้านบาท)	302,471	307,267	307,085
รวมหนี้สิน	(ล้านบาท)	269,545	265,971	250,166
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	(ล้านบาท)	32,926	41,296	56,919
หุ้น				
จำนวนหุ้นสามัญที่ออกและชำระแล้ว	(ล้านหุ้น)	2,182.77	2,182.77	2,182.77
มูลค่าหุ้นที่ตราไว้	(บาท)	10.00	10.00	10.00
กำไร (ขาดทุน) สุทธิต่อหุ้น	(บาท)	(5.99)	(7.15)	(5.52)
เงินปันผลจ่ายต่อหุ้น	(บาท)	-	-	-
อัตราส่วนทางการเงิน				
อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิต่อรายได้รวม ⁽¹⁾	(ร้อยละ)	(6.9)	(8.1)	(5.7)
อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์ ⁽²⁾	(ร้อยละ)	(2.7)	(3.5)	(2.3)
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ⁽³⁾	(ร้อยละ)	(35.2)	(31.7)	(19.0)
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ⁽⁴⁾	(เท่า)	5.8	4.7	3.1

หมายเหตุ :

- (1) อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิต่อรายได้รวม เท่ากับ กำไร(ขาดทุน)สุทธิ / รายได้รวม(ไม่รวมอัตราแลกเปลี่ยน)
 - (2) อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์ เท่ากับ กำไร(ขาดทุน)ก่อนหักดอกเบี้ยและภาษี /สินทรัพย์รวมเฉลี่ย
 - (3) อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น เท่ากับ กำไร(ขาดทุน)สุทธิ/ส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย
 - (4) อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น เท่ากับ (เงินกู้ยืมระยะสั้น+เงินกู้ยืมระยะยาวรวมส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี)/ส่วนของผู้ถือหุ้น
- * รายได้รวม รวมผลกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

ตารางสรุปงบการเงินรวมสำหรับระยะ 3 ปีที่ผ่านมา

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ปี 2558	ปี 2557	ปี 2556
งบกำไรขาดทุน :			
ค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกิน	152,488	154,881	172,335
ค่าระวางขนส่ง	18,090	22,848	23,554
ค่าไปรษณีย์ภัณฑ์	562	753	961
กิจการอื่นๆ	11,588	9,885	9,487
ดอกเบี้ยรับและรายได้อื่น	6,352	2,899	5,269
รวมรายได้	189,080	191,266	211,606
ค่าน้ำมันเครื่องบิน	63,243	79,231	80,525
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	34,060	31,274	33,109
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน	36,098	42,140	41,182
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	19,133	20,535	20,026
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	8,950	6,593	4,699
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	7,829	8,257	9,625
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	9,499	8,920	9,496
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	614	493	629
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบินและสินทรัพย์	12,157	6,342	5,426
ค่าใช้จ่ายอื่น	9,359	10,846	10,702
ดอกเบี้ยจ่ายและค่าใช้จ่ายอื่นๆ *	2,254	(6,627)	9,116
รวมค่าใช้จ่าย	203,196	208,004	224,535
กำไร (ขาดทุน) ก่อนหักภาษีเงินได้	(14,116)	(16,738)	(12,929)
ค่าใช้จ่าย (รายได้) ภาษีเงินได้สุทธิ	(1,069)	(1,165)	(929)
กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย	21	39	47
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	(13,068)	(15,612)	(12,047)
จำนวนหุ้นที่ออกและเรียกชำระแล้ว (ล้านหุ้น)	2,183	2,183	2,183
กำไร (ขาดทุน) สุทธิต่อหุ้น (บาท)	(5.99)	(7.15)	(5.52)

* รวมผลกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ปี 2558	ปี 2557	ปี 2556
งบกระแสเงินสด :			
กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลง ในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	21,446	8,240	24,798
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	18,567	6,019	25,734
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์	(3,915)	(8,566)	(29,163)
เงินสดรับจากการจำหน่ายสินทรัพย์	1,173	864	557
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(721)	(6,122)	(27,220)
เงินสดรับ (จ่าย) จากเงินกู้ระยะสั้น	(8,821)	23,300	-
เงินสดรับ (จ่าย) จากหุ้นกู้	12,000	3,480	6,443
เงินสดรับ (จ่าย) จากเงินกู้ยืมระยะยาว	(17,995)	(8,962)	(7,399)
เงินสดสุทธิได้มา (ใช้ไป) ในกิจกรรมจัดหาเงิน	(20,838)	12,199	(7,364)
EBITDAR ⁽¹⁾	28,510	10,182	27,174
EBITDAR ต่อหุ้น (บาท)	13.06	4.66	12.45

หมายเหตุ :

⁽¹⁾ EBITDAR เท่ากับ EBITDA + ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่

EBITDA หมายถึง รายได้ (ไม่รวมกำไร(ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน)-ค่าใช้จ่าย(ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย และผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน)

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ปี 2558	ปี 2557	ปี 2556
งบดุล :			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	20,781	23,347	11,757
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	70,476	64,285	58,485
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์-สุทธิ	208,285	224,021	231,449
รวมสินทรัพย์	302,471	307,267	307,085
รวมหนี้สินหมุนเวียน	96,023	102,109	82,369
หนี้สินระยะยาว	155,347	146,875	151,550
รวมหนี้สิน	269,545	265,971	250,166
ทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว	21,828	21,828	21,828
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	32,926	41,296	56,919

อัตราส่วนทางการเงินสำหรับระยะ 3 ปีที่ผ่านมา

รายการ	ปี 2558	ปี 2557	ปี 2556
อัตราส่วนสภาพคล่อง :			
อัตราส่วนสภาพคล่อง (เท่า) ⁽¹⁾	0.78	0.75	0.83
อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว (เท่า)	0.35	0.36	0.33
อัตราส่วนสภาพคล่องกระแสเงินสด (เท่า)	0.19	0.07	0.32
อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า (เท่า)	13.69	12.82	12.48
ระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ย (วัน)	26.30	28.08	28.85
อัตราส่วนหมุนเวียนสินค้าคงเหลือ (เท่า)	24.49	24.14	22.18
ระยะเวลาขายสินค้าเฉลี่ย (วัน)	14.70	14.91	16.23
อัตราส่วนหมุนเวียนเจ้าหนี้ (เท่า)	33.08	30.37	31.42
ระยะเวลาชำระหนี้ (วัน)	10.88	11.85	11.46
Cash Cycle (วัน)	30.12	31.14	33.62
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการทำกำไร :			
อัตรากำไรขั้นต้น (%)	17.48	10.82	17.72
อัตรากำไร(ขาดทุน)ก่อนอัตราแลกเปลี่ยน ภาษีเงินได้ และค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นครั้งเดียว (%) ⁽²⁾	(0.69)	(12.03)	(1.71)
อัตรารายได้อื่น (%)	3.13	1.28	1.76
อัตราส่วนเงินสดต่อการทำกำไร (%)	(359.57)	-33.07	-1,031.68
อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิ (%) ⁽³⁾	(6.90)	(8.14)	(5.67)
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (%) ⁽⁴⁾	(35.16)	(31.71)	(19.04)
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน :			
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (%) ⁽⁵⁾	(2.70)	(3.47)	(2.25)
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร (%)	2.81	2.16	3.55
อัตรากาการหมุนของสินทรัพย์ (เท่า)	0.63	0.66	0.69
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน :			
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า) ⁽⁶⁾	5.84	4.65	3.10
อัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ย (เท่า) ⁽⁷⁾	3.32	0.59	3.71
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน (เท่า) ⁽⁸⁾	2.21	0.32	0.87
อัตรากาการจ่ายปันผล (%)	-	-	-

หมายเหตุ :

- อัตราส่วนสภาพคล่อง เท่ากับ สินทรัพย์หมุนเวียน (ไม่รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย) / หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมรายรับด้านการขนส่งที่ยังไม่ถือเป็นรายได้)
- อัตรากำไร(ขาดทุน)ก่อนอัตราแลกเปลี่ยน ภาษีเงินได้ และค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นครั้งเดียว/รายได้รวม (ไม่รวมอัตราแลกเปลี่ยน)
- อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิ เท่ากับ กำไร(ขาดทุน)สุทธิ / รายได้รวม (ไม่รวมอัตราแลกเปลี่ยน)
- อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น เท่ากับ กำไร(ขาดทุน)สุทธิ / ส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย
- อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ เท่ากับ กำไร(ขาดทุน)ก่อนหักดอกเบี้ยและภาษี/สินทรัพย์รวมเฉลี่ย
- อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น เท่ากับ (เงินกู้ยืมระยะสั้น+เงินกู้ยืมระยะยาวรวมส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี)/ส่วนของผู้ถือหุ้น
- อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย เท่ากับ กำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงิน ภาษี กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยน ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย และผลขาดทุนจากการซื้อขายของสินทรัพย์และเครื่องบิน (EBITDA) /ดอกเบี้ยจ่าย
- อัตราส่วนความสามารถในการชำระภาระผูกพันเท่ากับ EBITDA / (การชำระหนี้สินระยะยาว + ดอกเบี้ยจ่าย + ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่)

ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ

ตารางต่อไปนี้แสดงการเปรียบเทียบรายได้และค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ โดยเทียบเป็นอัตราร้อยละของยอดขาย
รายได้จากการขายหรือการให้บริการในรอบระยะเวลาบัญชี 3 ปีที่ผ่านมา

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ปี 2558	ปี 2557	ปี 2556
รายได้			
รายได้จากค่าโดยสาร			
ในภูมิภาค	36.32	32.37	32.32
ระหว่างทวีป	24.34	26.49	26.57
ในประเทศ	6.19	5.18	6.94
เที่ยวบินไม่ประจำ	0.33	0.18	0.22
รายได้ค่าน้ำหนักส่วนเกิน	0.20	0.17	0.21
ค่าธรรมเนียมขนส่งสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์	8.03	8.62	8.03
รายได้จากกิจกรรมอื่นๆ	6.34	5.25	4.60
ค่าเงินประกันภัยและค่าธรรมเนียมน้ำมัน เรียกเก็บจากผู้โดยสาร	18.25	21.74	21.11
รวมรายได้จากการขายหรือการให้บริการ	100.00	100.00	100.00
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน			
ค่าน้ำมันเครื่องบิน	34.61	42.06	39.03
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	18.64	16.60	16.05
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน	19.76	22.37	19.96
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	10.47	10.90	9.70
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	4.90	3.50	2.28
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	4.28	4.38	4.66
ค่าใช้จ่ายด้านการตลาด	5.20	4.74	4.60
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	0.34	0.26	0.30
ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น	5.12	4.85	4.64
รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	103.32	109.66	101.22
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	(3.32)	(9.66)	(1.22)
กำไรสุทธิ (ขาดทุน) สุทธิ	(7.15)	(8.29)	(5.84)

ผลการดำเนินงานในรอบ 5 ปี

		ปี 2558	ปี 2557	ปี 2556	ปี 2555	ปี 2554
จำนวนเครื่องบิน	(ลำ)	95	102	100	95	89
จำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง/ปี)	374,831	370,309	384,069	364,536	355,815
ปริมาณการผลิต	(ล้านตัน-กม.)	11,883	12,346	12,728	12,023	11,987
ปริมาณการขนส่ง ⁽¹⁾	(ล้านตัน-กม.)	8,249	7,717	8,388	8,230	7,836
อัตราส่วนการบรรทุก	(ร้อยละ)	69.4	62.5	65.9	68.4	65.4
จำนวนผู้โดยสาร	(พันคน)	21,249	19,096	21,510	20,615	18,398
ปริมาณที่นั่ง	(ล้านที่นั่ง-กม.)	83,479	82,969	85,655	79,231	78,533
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กม.)	60,893	57,194	63,479	60,679	55,267
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร	(ร้อยละ)	72.9	68.9	74.1	76.6	70.4
ปริมาณการผลิตพัสดุภัณฑ์ ⁽¹⁾	(ล้านตัน-กม.)	3,514	3,812	5,019	4,892	4,919
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ ⁽¹⁾	(ล้านตัน-กม.)	2,091	2,458	2,565	2,653	2,766
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ร้อยละ)	59.5	64.5	51.1	54.2	56.2
จำนวนพนักงาน	(คน)	22,864	24,952	25,323	25,412	25,848
กำไร(ขาดทุน)ก่อนหักภาษีเงินได้	(ล้านบาท)	(14,116)	(16,738)	(12,929)	7,104	(7,917)

นิยามศัพท์ทางด้านการบิน

- ปริมาณการผลิตรวมคิดเป็น ตัน-กิโลเมตร คือ ะวางบรรทุกของเครื่องบิน คูณ ระยะทางบิน
- ปริมาณการขนส่งรวมคิดเป็น ตัน-กิโลเมตร คือ น้ำหนักผู้โดยสาร สัมภาระเกินพิกัด พสดุ 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 พสดุและไปรษณีย์ภัณฑ์

⁽¹⁾ ในปี 2558 บริษัทฯ มีการเปลี่ยนแปลงค่าสถิติการคำนวณน้ำหนักเฉลี่ยผู้โดยสารรวมสัมภาระ (Free Baggage Allowance) จาก 90 กิโลกรัมต่อคน เป็น 100 กิโลกรัมต่อคน เพื่อให้ค่าสถิติของบริษัทฯ สามารถเปรียบเทียบกับอุตสาหกรรมการบินที่เปลี่ยนแปลง โดยได้ทำการปรับค่าสถิติของปี 2557 ให้เป็นฐานเดียวกันเพื่อการเปรียบเทียบ แต่ไม่ได้ย้อนปรับค่าสถิติของปี 2554-2556

14. การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ

คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558
ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

1. บทสรุปผู้บริหาร

ภาพรวมเศรษฐกิจโลกในปี 2558 พื้นตัวดีขึ้น จากการที่เศรษฐกิจของหลายๆ ประเทศขยายตัวเพิ่มขึ้นจากปี 2557 แต่ยังคงต่ำกว่าที่คาดการณ์ไว้ เศรษฐกิจสหรัฐอเมริกาขยายตัวดีขึ้น ปัญหาการว่างงานลดลงอย่างต่อเนื่อง เศรษฐกิจสหภาพยุโรปขยายตัวแต่ยังคงมีปัญหาอัตราการว่างงานที่อยู่ในระดับสูง เศรษฐกิจญี่ปุ่นขยายตัวเล็กน้อยเป็นผลจากการปรับเพิ่มขึ้นของอัตราภาษีมูลค่าเพิ่ม ในขณะที่เดียวกันมีการชะลอตัวสำหรับเศรษฐกิจประเทศจีนและอาเซียน

เศรษฐกิจไทยมีสัญญาณชะลอตัวต่อเนื่องจากไตรมาส 2 และ 3 ของปี 2558 ถึงแม้จะเริ่มฟื้นตัวในไตรมาส 4 จากการใช้จ่ายภายในประเทศทั้งจากการบริโภคและการลงทุนภาคเอกชน ส่วนหนึ่งเป็นผลจากมาตรการเศรษฐกิจของรัฐบาลที่ได้ดำเนินการต่อเนื่อง อีกทั้งการใช้จ่ายของรัฐบาล โดยเฉพาะรายจ่ายลงทุนที่ขยายตัวได้ต่อเนื่องในระดับสูง ถือเป็นปัจจัยสนับสนุนเศรษฐกิจสำคัญ โดยยังคงได้รับปัจจัยสนับสนุนจากภาคการท่องเที่ยวที่ยังคงขยายตัวได้ต่อเนื่องจากนักท่องเที่ยวชาวจีน เกาหลีใต้ และสหรัฐอเมริกา อย่างไรก็ตามในไตรมาส 4 การขยายตัวชะลอลงจากผลของเหตุการณ์ระเบิดที่แยกราชประสงค์เมื่อเดือนสิงหาคม 2558 การส่งออกสินค้าของไทยยังคงหดตัวต่อเนื่องสะท้อนภาวะเศรษฐกิจประเทศคู่ค้าของไทยที่ยังชะลอตัว โดยเฉพาะคู่ค้าหลักได้แก่ จีน ญี่ปุ่น สหรัฐฯ และอาเซียน-5

ทั้งนี้จากข้อมูลสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) แสดงการเติบโตอย่างต่อเนื่องของปริมาณการขนส่งและปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น 6.5% และ 5.6% ตามลำดับ โดยมีอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ย 80.3% อย่างไรก็ตามจากการชะลอตัวของเศรษฐกิจจีนซึ่งมีผลให้เศรษฐกิจคู่ค้าของประเทศอื่นๆ ชะลอตัวลงไปด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งต่อภาคการส่งออก ส่งผลให้อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์นั้นปรับตัวลดลง ถึงแม้ว่าราคาน้ำมันดิบที่ปรับตัวลดลงอย่างต่อเนื่องโดยราคาเฉลี่ยลดลงถึง 47.2% จากปีก่อน และการแข่งขันที่รุนแรงมีผลต่อราคาบัตรโดยสารที่ปรับตัวลดลง จะเป็นปัจจัยสนับสนุนส่งผลให้ความต้องการเดินทางเพิ่มขึ้น แต่ ในปี 2558 อุตสาหกรรมการบินของโลกก็ยังคงเผชิญกับความท้าทายทั้งจากความไม่แน่นอนทางเศรษฐกิจและการเมือง การชะลอตัวของเศรษฐกิจโลก และเศรษฐกิจจีนที่ชะลอตัวมากกว่าที่คาดการณ์ไว้ ซึ่งมีผลต่อความต้องการเดินทางของนักท่องเที่ยวโดยเฉพาะในตลาดหลักได้แก่ ตลาดยุโรป และอเมริกา ประกอบกับการแข่งขันที่ยังคงทวีความรุนแรงขึ้นจากการขยายตัวของสายการบินต้นทุนต่ำและสายการบินจากตะวันออกกลาง และความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน

สำหรับอุตสาหกรรมการบินของไทย ผลการตรวจสอบจากสำนักงานบริหารการบินแห่งชาติสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Administration- FAA) อย่างเป็นทางการพบว่าระบบการกำกับดูแลความปลอดภัยการบินพลเรือนของประเทศไทยไม่เป็นไปตามมาตรฐานระหว่างประเทศของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศเกี่ยวกับการกำกับดูแลความปลอดภัยการบินพลเรือน ซึ่งมีผลให้มีการปรับลดระดับไทยมาอยู่ใน Category 2 จากเดิมที่อยู่ใน Category 1 นั้น ไม่ส่งผลกระทบต่อการบินไทยในการทำการบินไปยังประเทศสหรัฐอเมริกา เนื่องจากบริษัทฯ ได้ยกเลิกเส้นทางบินไปยังเมืองลอสแอนเจลิสแล้วเมื่อวันที่ 25 ตุลาคม 2558 ในส่วนของคณะกรรมการแห่งสหภาพยุโรป (European Commission) ได้มีแถลงการณ์ EU Air Safety List เมื่อวันที่ 10 ธันวาคม 2558 ปรากฏว่าไม่มีรายชื่อของสายการบินไทยที่ถูกเพิ่มเติมในรายชื่อสายการบินที่ไม่อนุญาตให้ทำการบินในขณะนี้ นอกจากนี้การบินไทยได้ผ่านการตรวจประเมิน

มาตรฐานด้านความปลอดภัยจากองค์กรความปลอดภัยด้านการบินแห่งสหภาพยุโรป (European Aviation Safety Agency) และอนุญาตให้สายการบินไทยเป็นสายการบินของประเทศนอกสหภาพยุโรปที่สามารถทำการบินเข้า-ออกท่าอากาศยานนานาชาติของประเทศไทยได้โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 15 ธันวาคม 2558 เป็นต้นไป

ภาพรวมของอุตสาหกรรมการบินของไทยเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับอุตสาหกรรมการบินของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และของโลกคือมีการขยายตัว ซึ่งสอดคล้องกับจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางเข้า-ออกประเทศไทย ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในปี 2558 จำนวน 38.3 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 15.2% อย่างไรก็ตามยังคงมีปัจจัยเสี่ยงเรื่องสภาวะการแข่งขันทางธุรกิจที่ทวีความรุนแรง ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารที่มากกว่าอุปสงค์การเดินทาง ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน และความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน

ในปี 2558 บริษัทฯ ได้ดำเนินการตามแผนปฏิรูปองค์กร ซึ่งได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (คนร.) เมื่อวันที่ 26 มกราคม 2558 โดยดำเนินการต่อเนื่องมาตั้งแต่ไตรมาสที่ 1 เริ่มจากหยุดการขาดทุนด้วยการลดหรือยกเลิกเส้นทางบินที่ไม่ทำกำไร ลดค่าใช้จ่ายที่ไม่จำเป็น และเน้นการหารายได้โดยปรับกลยุทธ์การขายและการหารายได้เสริมอื่นๆ รวมถึงพัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการให้มีความสามารถในการแข่งขัน โดยมีการดำเนินงานที่สำคัญดังนี้

- ยกเลิกเส้นทาง กรุงเทพฯ-โจฮันเนสเบิร์ก กรุงเทพฯ-มอสโก กรุงเทพฯ-มาดริด และกรุงเทพฯ-ลอสแอนเจลิส
- ปรับเปลี่ยนความถี่ และ/หรือปรับแบบเครื่องบินให้เหมาะสมกับความต้องการเดินทาง เช่น ปรับขนาดของเครื่องบินในเส้นทางหลักให้เป็นเครื่องบินแบบแอร์บัส A380-800 เช่น เส้นทางกรุงเทพฯ-ลอนดอน กรุงเทพฯ-แฟรงค์เฟิร์ต กรุงเทพฯ-ฮ่องกง กรุงเทพฯ-โตเกียว (นาริตะ) และนำเครื่องบินแบบโบอิง 787-8 ทำการบินในเส้นทางกรุงเทพฯ-โตเกียว (ฮาเนดะ) เพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันทางด้านผลิตภัณฑ์ และปรับลดเที่ยวบินในช่วงนอกฤดูกาลท่องเที่ยว (Low Season) เช่น เส้นทางกรุงเทพฯ-แฟรงค์เฟิร์ต กรุงเทพฯ-ลอนดอน เป็นต้น
- เพิ่มการให้บริการด้วยสายการบินไทยสมายล์ในเส้นทางหลัก เช่น กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ กรุงเทพฯ-ภูเก็ต และทำการบินทดแทนการบินไทยในเส้นทาง กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ กรุงเทพฯ-หาดใหญ่
- ดำเนินการขายเครื่องบินและส่งมอบเรียบร้อยแล้วจำนวน 8 ลำ ได้แก่ แอร์บัส A300-600R 7 ลำ และโบอิง 747-400 1 ลำ และคณะกรรมการบริษัทฯ อนุมัติขายแล้ว และอยู่ในขั้นตอนการจัดทำข้อตกลงและสัญญาซื้อขาย จำนวน 16 ลำ เหลือเครื่องบินที่อยู่ระหว่างดำเนินการขาย 12 ลำ และอยู่ระหว่างการเจรจาให้เช่า 2 ลำ
- จัดให้มีโครงการร่วมใจจากองค์กร (MSP) สำหรับพนักงานทั่วไป และโครงการ Golden Handshake สำหรับพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน เพื่อบริหารอัตรากำลังที่ได้รับผลกระทบจากการปรับลดเที่ยวบินและเส้นทางบิน ซึ่งจะส่งผลต่อการปรับปรุงโครงสร้างต้นทุนบุคลากร และลดภาระค่าใช้จ่ายในระยะยาว โดยมีผู้เข้าร่วมโครงการทั้งสิ้น 1,401 คน มีผลแล้วในปี 2558 จำนวน 1,277 คน และมีผล 1 มีนาคม 2559 จำนวน 124 คน
- พัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการ เช่น โครงการยกระดับการบริการชั้นธุรกิจ การพัฒนาระบบการสื่อสารสมัยใหม่บนเครื่องบิน เป็นต้น โดยในปี 2558 บริษัทฯ ได้รับรางวัลในด้านต่าง ๆ มากมาย เช่น รางวัลสายการบินยอดเยี่ยมจาก Smart Travel Asia 2015 ได้รับ 3 รางวัล ได้แก่ รางวัลการให้บริการบนเครื่องบินยอดเยี่ยมอันดับ 3 ของโลก รางวัลการให้บริการชั้นธุรกิจยอดเยี่ยม อันดับ 5 ของโลก และรางวัลสายการบินยอดเยี่ยมอันดับ 6 ของโลก รางวัลสายการบินระหว่างประเทศยอดเยี่ยมประจำปี 2015 จาก Today's Traveller Award เป็นต้น

ในปี 2558 บริษัทฯ รั้บมอบเครื่องบินใหม่ 8 ลำ ประกอบด้วย B777-300ER 3 ลำ B787-8 2 ลำ และ A320-200 3 ลำ และปลดระวางเครื่องบินรวม 15 ลำ ประกอบด้วย แอร์บัส A330-300 5 ลำ A340-600 6 ลำ โบอิง B747-400 2 ลำ และ B747-400 Freighter 2 ลำ ตามแผนปรับปรุงฝูงบิน (Fleet Strategy) ทำให้ฝูงบิน ณ 31 ธันวาคม 2558 มีจำนวน 95 ลำ

ลดลงจากปีก่อนที่มีจำนวน 102 ลำ อย่างไรก็ตามจากการปรับเที่ยวบินและเครื่องบินให้เหมาะสมกับความต้องการเดินทาง การใช้ประโยชน์ของเครื่องบินได้อย่างมีประสิทธิภาพขึ้น ทำให้บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้น 0.6% โดยมีปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) เพิ่มขึ้น 6.5% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 72.9% สูงกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ยที่ 68.9% และมีจำนวนผู้โดยสารที่ทำการขนส่งรวมทั้งสิ้น 21.25 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 11.3%

การดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์และการปฏิรูปองค์กรซึ่งมีการติดตามผลอย่างใกล้ชิดโดยฝ่ายบริหารและคณะกรรมการบริษัทฯ ส่งผลให้ ปี 2558 บริษัทฯ และบริษัทย่อย ขาดทุนจากการดำเนินงาน จำนวน 1,304 ล้านบาท ขาดทุนลดลงจากปีก่อน 21,715 ล้านบาท (94.3%) เนื่องจากค่าใช้จ่ายรวมลดลงจากปีก่อน 11.2% จากค่าน้ำมันเครื่องบินลดลง 20.2% และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมค่าน้ำมันลดลง 6.0% ส่วนหนึ่งเป็นผลจากมาตรการควบคุมและบริหารจัดการค่าใช้จ่ายอย่างเข้มงวด ในขณะที่รายได้รวมลดลง 2,239 ล้านบาท (1.2%) สาเหตุหลักเกิดจากรายได้จากค่าโดยสารลดลง 1.5% และรายได้ค่าธรรมเนียมและไปรษณีย์ภัณฑ์ลดลง 21.0% เนื่องจากการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินที่เป็นรายได้หลักทำให้รายได้เมื่อแปลงค่าเป็นเงินบาทลดลง รายได้ค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันลดลงเนื่องจากราคาน้ำมันลดลง และการแข่งขันที่รุนแรง

นอกจากนี้ บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 3,512 ล้านบาท เมื่อหักค่าใช้จ่ายที่จ่ายครั้งเดียวที่เกิดจากการดำเนินการตามแผนปฏิรูป จำนวน 4,167 ล้านบาท และผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน 12,157 ล้านบาท ส่งผลให้ปี 2558 บริษัทฯ และบริษัทย่อย ขาดทุนสุทธิ 13,047 ล้านบาท โดยเป็นขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 13,068 ล้านบาท คิดเป็นขาดทุนต่อหุ้น 5.99 บาท ขาดทุนลดลงจากปีก่อน 1.16 บาท (16.2%)

ทั้งนี้ บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย และผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์และเครื่องบิน (EBITDA) จำนวน 19,560 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 15,971 ล้านบาท (445.0%) โดยมี EBITDA Margin เท่ากับ 10.4% เปรียบเทียบกับปีก่อนที่เท่ากับ 1.9%

2. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานปี 2558

ในปี 2558 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีการเปลี่ยนแปลงวิธีการทางบัญชี ดังนี้

- การเปลี่ยนวิธีการวัดมูลค่าที่ดินจากวิธีราคาทุนเป็นวิธีการตีราคาใหม่โดยให้มีผลกับงบการเงินรอบระยะเวลาบัญชีปี 2558 เป็นต้นไป ทำให้มูลค่าสินทรัพย์เพิ่มขึ้นประมาณ 8,647 ล้านบาท หนี้สิน (ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี) เพิ่มขึ้นประมาณ 1,729 ล้านบาท และส่วนของผู้ถือหุ้นเพิ่มขึ้นประมาณ 6,918 ล้านบาท
- บริษัทฯ ได้นำการบัญชีเกี่ยวกับการป้องกันความเสี่ยงมาใช้ปฏิบัติมีผล 1 เมษายน 2558 โดยนำเงินกู้ยืมที่เป็นสกุลเงินต่างประเทศมาบริหารความผันผวนของกระแสเงินสดในอนาคตของรายได้ที่เป็นสกุลเงินต่างประเทศที่คาดการณ์ ทั้งนี้กำไรหรือขาดทุนที่เกิดขึ้นจากการปรับเงินกู้ที่เป็นเงินตราต่างประเทศ ณ วันสิ้นงวดให้เป็นเงินบาทโดยเปรียบเทียบผลต่างอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ณ วันที่ 1 เมษายน 2558 หรือวันที่เบิกเงินกู้ยืม (แล้วแต่วันใดเกิดขึ้นหลัง) จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558 จะบันทึกในองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้นในส่วนของผู้ถือหุ้น โดยรายการกำไรหรือขาดทุนดังกล่าวจะโอนเข้ากำไรหรือขาดทุนในงวดเดียวกับงวดที่รายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวรับรู้ในกำไรหรือขาดทุน ทั้งนี้ ณ 31 ธันวาคม 2558 มีรายการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่โอนไปส่วนของผู้ถือหุ้นสุทธิจากภาษีจำนวน 1,878 ล้านบาท

งบการเงินรวมของปี 2558 ประกอบด้วยงบการเงินเฉพาะกิจการ และงบการเงินของบริษัทย่อย 5 บริษัท ได้แก่
1) บริษัท ไทย-อะมาดิอุสเซอร์วิสเอเซีย จำกัด 2) บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด 3) บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด 4) บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด และ 5) บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) – งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.			
	2558	2557	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	188,747	190,986	-2,239	-1.2
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	152,488	154,881	-2,393	-1.5
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	18,651	23,601	-4,950	-21.0
- รายได้ค่าบริการอื่นๆ	11,588	9,885	+1,703	+17.2
- อื่นๆ	6,020	2,619	+3,401	+129.9
ค่าใช้จ่ายรวม	190,051	214,005	-23,954	-11.2
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	63,243	79,231	-15,988	-20.2
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	121,242	128,981	-7,739	-6.0
- ต้นทุนทางการเงิน - สุทธิ	5,566	5,793	-227	-3.9
กำไร(ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	(1,304)	(23,019)	+21,715	+94.3
<u>หัก</u> ค่าใช้จ่ายตามแผนปฏิรูป	4,167	-	+4,167	-
<u>หัก</u> ผลขาดทุนจากการต่อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน	12,157	6,342	+5,815	+91.7
<u>บวก</u> กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	3,512	12,623	-9,111	-72.2
กำไร(ขาดทุน)ก่อนภาษีเงินได้	(14,116)	(16,738)	+2,622	+15.7
กำไร(ขาดทุน)สุทธิ	(13,047)	(15,573)	+2,526	+16.2
กำไร(ขาดทุน)สุทธิตัวที่เป็นของบริษัทใหญ่	(13,068)	(15,612)	+2,544	+16.3
กำไร(ขาดทุน) ต่อหุ้น (บาท)	(5.99)	(7.15)	+1.16	+16.2
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ				
EBITDA (ล้านบาท)	19,560	3,589	+15,971	+445.0
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	21.25	19.10	+2.15	+11.3
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	83,479	82,969	+510	+0.6
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านคน-กิโลเมตร)	60,893	57,194	+3,699	+6.5
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (%)	72.9	68.9	+4.0	+4.0
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/คน-ก.ม.)	2.46	2.66	-0.20	-7.4
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	3,514	3,812	-298	-7.8
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	2,091	2,458	-367	-14.9
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (%)	59.5	64.5	-5.0	-5.0
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง (พันกก.)	559,283	613,915	-54,632	-8.9
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/ตัน-ก.ม.)	8.45	9.22	-0.77	-8.3
เครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ 31 ธ.ค. (ลำ)	95	102	-7	-6.9
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน (ชั่วโมง)	374,831	370,309	+4,522	+1.2
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย (ชั่วโมง/ลำ/วัน)	10.9	10.4	+0.5	+4.8
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย				
1 USD : THB	34.2861	32.4808	+1.8053	+5.6
1 EUR : THB	38.0611	43.1386	-5.0775	-11.8
100 JPY : THB	28.3389	30.7590	-2.4201	-7.9
ราคาน้ำมันเฉลี่ย (USD/BBL)	72.37	121.63	-49.26	-40.5

หมายเหตุ : 1) EBITDA = รายได้ (ไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน) - ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย และผลขาดทุนจากการต่อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน)

2) ในปี 2558 บริษัทฯ มีการเปลี่ยนแปลงค่าสถิติการคำนวณน้ำหนักเฉลี่ยผู้โดยสารรวมสัมภาระ (Free Baggage Allowance) จาก 90 กิโลกรัมต่อคน เป็น 100 กิโลกรัมต่อคน เพื่อให้ค่าสถิติของบริษัทฯ สามารถเปรียบเทียบกับอุตสาหกรรมการบินที่เปลี่ยนแปลง ได้ทำการปรับค่าสถิติของปี 2557 ให้เป็นฐานเดียวกันเพื่อการเปรียบเทียบ

รายได้

ในปี 2558 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวมลดลง 2,239 ล้านบาท (1.2%) โดยมีรายละเอียดของรายได้ ดังนี้

- **รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน**

รายได้จากค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกิน ลดลง 2,393 ล้านบาท (1.5%) โดยมีปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 6.5% คิดเป็นเงินประมาณ 9,800 ล้านบาท แต่รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย 2.46 บาท/RPK ลดลง 0.20 บาท (7.4%) คิดเป็นเงินประมาณ 12,180 ล้านบาท สาเหตุที่รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยลดลงเกิดจากการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศเฉลี่ยในปี 2557 ทำให้รายได้ต่อหน่วยลดลงประมาณ 0.10 บาท คิดเป็นเงินประมาณ 6,090 ล้านบาท ทั้งนี้หากไม่รวมผลของการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนรายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยจะลดลง 0.10 บาท หรือ 3.8 % คิดเป็นเงินประมาณ 6,090 ล้านบาท เกิดจากการแข่งขันที่รุนแรงและการปรับลดอัตราค่าธรรมเนียมซัดเซอค่าน้ำมัน (Fuel Surcharge) ตามราคาน้ำมันที่ลดลง

ตารางแสดงข้อมูลการดำเนินงานด้านการขนส่งผู้โดยสาร จำแนกตามภูมิภาค – บริษัทฯ และบริษัทย่อย

	เปลี่ยนแปลงจากปีก่อน (%)		อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (%)	
	ปริมาณการผลิต	ปริมาณการขนส่ง	2558	2557
ภูมิภาคเอเชีย	+5.2	+13.2	74.5	69.3
ข้ามทวีป	-4.8	-0.6	71.8	68.7
ภายในประเทศ	+11.0	+14.2	70.7	68.7

ตารางแสดงข้อมูลรายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน จำแนกตามภูมิภาค – บริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท	2558	2557	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน				
ภูมิภาคเอเชีย	82,118	78,297	+ 3,821	+ 4.9
ข้ามทวีป	58,644	64,843	- 6,199	- 9.6
ภายในประเทศ	11,095	11,370	- 275	- 2.4
เที่ยวบินแบบไม่ประจำ	631	371	+ 260	+ 70.1
รวมรายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	152,488	154,881	- 2,393	- 1.5

- รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินในภูมิภาคเอเชีย มีจำนวน 82,118 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 3,821 ล้านบาท (4.9%) โดยในปี 2558 บริษัทฯ ได้ขยายการผลิตเพื่อรองรับการเติบโตของตลาดในภูมิภาคเอเชีย ส่งผลให้ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 5.2% ส่วนปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 13.2% โดยเพิ่มในทุกเส้นทางบินโดยเฉพาะเส้นทางสายตะวันตก และเส้นทางสายเหนือ อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจาก 69.3% ในปี 2557 เป็น 74.5% ในปี 2558 อย่างไรก็ตาม ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ การแข่งขันที่รุนแรง โดยเฉพาะการเพิ่มขึ้นของสายการบินต้นทุนต่ำแบบ Long-haul Low Cost ทำให้รายได้เฉลี่ยต่อหน่วยลดลง 7.3%

- รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินข้ามทวีป มีจำนวน 58,644 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 6,199 ล้านบาท (9.6%) โดยในปี 2558 บริษัทฯ ได้หยุดทำการบินในเส้นทางกรุงเทพฯ-โจฮันเนสเบิร์กในเดือนมกราคม 2558 เส้นทางกรุงเทพฯ-มอสโกว์ และภูเก็ต-โซล ในเดือนมีนาคม 2558 เส้นทางกรุงเทพฯ-มาดริด ในเดือนกันยายน 2558 เส้นทางกรุงเทพฯ-ลอสแอนเจลิสในเดือนตุลาคม 2558 นอกจากนี้ยังได้ปรับลดเที่ยวบินในบางเส้นทางได้แก่ เส้นทาง กรุงเทพฯ-แฟรงก์เฟิร์ต จำนวน 1 เที่ยวบินในเดือนพฤษภาคม 2558 โดยกลับมาทำการบินอีกครั้งในเดือนตุลาคม 2558 และเส้นทาง กรุงเทพฯ-ลอนดอน จำนวน 1 เที่ยวบินในเดือนกรกฎาคม 2558 และกลับมาบินอีกครั้งในเดือนตุลาคม 2558 ส่งผลให้ปริมาณการผลิตลดลงประมาณ 4.8% ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารลดลงเพียง 0.6% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจาก 68.7% ในปี 2557 เป็น 71.8% ในปี 2558 ขณะที่รายได้เฉลี่ยต่อหน่วยลดลงจากปีก่อนประมาณ 9.0%

- รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินในประเทศ มีจำนวน 11,095 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 275 ล้านบาท (2.4%) สาเหตุหลักเกิดจากรายได้ต่อหน่วยลดลง 14.1% ถึงแม้ว่าปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 14.2% โดยมีสาเหตุสำคัญจากการแข่งขันในตลาดจากสายการบินต้นทุนต่ำที่มีการลดราคาและแย่งส่วนแบ่งตลาด โดยการบินไทยได้ให้สายการบินไทยสมายล์ทำการบินแทนในเส้นทางบินภายในประเทศเพิ่มขึ้น ได้แก่ เส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ในเดือนมีนาคม 2558 และเส้นทางกรุงเทพฯ-ขอนแก่น และกรุงเทพฯ-หาดใหญ่ในเดือนพฤษภาคม 2558 โดยมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 11.0% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจาก 68.7% ในปี 2557 เป็น 70.7% ในปี 2558

• รายได้ค่าธรรมเนียมขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์

รายได้จากค่าธรรมเนียมขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์ลดลง 4,950 ล้านบาท (21.0%) เป็นผลจากปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Revenue Freight Ton-Kilometers : RFTK) ลดลง 14.9% คิดเป็นเงินประมาณ 3,380 ล้านบาท ในขณะที่รายได้จากพัสดุภัณฑ์ต่อหน่วยเฉลี่ยที่ 8.45 บาท ลดลง 0.77 บาท (8.3%) หรือประมาณ 1,610 ล้านบาท สาเหตุสำคัญเกิดจากรายได้ค่าธรรมเนียมขนส่งค่าน้ำมันลดลงตามราคาน้ำมันที่ลดลง นอกจากนี้ยังได้รับผลกระทบจากการนำเข้าและส่งออกลดลงจากการชะลอตัวของเศรษฐกิจคู่ค้า เช่น จีน และอาเซียน รวมถึงการตัดสิทธิประโยชน์ทางภาษี (GSP) ในทุกสินค้าที่ส่งไปยุโรป ในขณะที่มีปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ADTK) รวมได้ทั้งเครื่องบิน (Belly) และเครื่องบินขนส่งสินค้า (Freighter) ต่ำกว่าปีก่อน 7.8% สาเหตุหลักเกิดจากการปลดระวางเครื่องบิน B747 Freighter 2 ลำ ในเดือนมีนาคม 2558 โดยมีอัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เฉลี่ย 59.5% ต่ำกว่าปีก่อนที่เฉลี่ย 64.5%

• รายได้การบริการอื่นๆ ประกอบด้วยรายได้จากหน่วยธุรกิจ ได้แก่การบริการภาคพื้น ครีวการบิน และการบริการคลังสินค้า และรายได้จากกิจการสนับสนุนอื่นๆ เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 1,703 ล้านบาท (17.2%) สาเหตุหลักเกิดจากรายได้จากการบริการภาคพื้น และครีวการบิน สูงกว่าปีก่อนจากจำนวนเที่ยวบินของสายการบินลูกค้าและจำนวนผู้โดยสารสูงกว่าปีก่อน ประกอบกับรายได้จากการให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยานของฝ่ายช่างเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตามรายได้จากการให้บริการด้านคลังสินค้าลดลงจากปริมาณการขนส่งสินค้าที่ต่ำกว่าปีก่อน

- รายได้อื่น เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 3,401 ล้านบาท (129.9%) สาเหตุหลักจากปีนี้ได้รับเงินชดเชยค่าเสียหายจากบริษัท KI Holdings Co.,Ltd. (Koito) จากการส่งมอบเก้าอี้ผู้โดยสารชั้นประหยัดลำช้า ประมาณ 3,968 ล้านบาท

ค่าใช้จ่าย

ในปี 2558 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายรวมลดลง 23,954 ล้านบาท (11.2%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- ค่าน้ำมันเครื่องบิน ลดลง 15,988 ล้านบาท (20.2%) สาเหตุหลักจากราคาน้ำมันเครื่องบินเฉลี่ยต่ำกว่าปีก่อน 40.5% ถึงแม้เงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐอ่อนค่าทำให้ค่าน้ำมันเมื่อคำนวณเป็นเงินบาทเพิ่มขึ้น และมีค่าใช้จ่ายในการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน 18,154 ล้านบาท
- ค่าใช้จ่ายดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน ลดลง 7,739 ล้านบาท (6.0%) โดยมีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.					
	2558	% ของ ค่าใช้จ่าย รวม	2557	% ของ ค่าใช้จ่าย รวม	เปลี่ยนแปลง	
					ล้าน บาท	%
ค่าใช้จ่าย						
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	29,892	24.6	31,274	24.3	-1,382	-4.4
ค่าบริการการบิน	20,474	16.9	21,625	16.8	-1,151	-5.3
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	5,313	4.4	5,832	4.5	-519	-8.9
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	10,311	8.5	14,684	11.4	-4,373	-29.8
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	19,133	15.8	20,535	15.9	-1,402	-6.8
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	8,950	7.4	6,593	5.1	+2,357	+35.8
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	7,829	6.5	8,257	6.4	-428	-5.2
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	9,499	7.8	8,920	6.9	+579	+6.5
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	614	0.5	492	0.4	+122	+24.8
ค่าใช้จ่ายอื่น	9,359	7.7	10,846	8.4	-1,487	-13.7
ส่วนแบ่งขาดทุน (กำไร) จากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	(132)	(0.1)	(77)	(0.1)	-55	-71.4
ค่าใช้จ่ายดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	121,242	100.0	128,981	100.0	-7,739	-6.0

- ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายบุคลากร ผลประโยชน์พนักงาน ค่าตอบแทนผู้บริหาร และกรรมการ ลดลง 1,382 ล้านบาท (4.4%) สาเหตุหลักเกิดจากจำนวนพนักงานที่ลดลงจากการเกษียณอายุ และเข้าโครงการร่วมใจจากองค์กรสำหรับพนักงานที่มีปัญหาด้านสุขภาพในปี 2557 นอกจากนี้ ยังมีโครงการร่วมใจจากองค์กร (MSP) สำหรับพนักงานทั่วไป และโครงการ Golden Handshake สำหรับพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน ตามแผนปฏิรูปองค์กรโดยมีพนักงานที่มีผลตามโครงการในปีนี้เป็นจำนวน 1,277 คน

- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน ประกอบด้วย ค่าบริการการบิน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ และค่าสินค้าและพัสดุที่ใช้ไป ลดลง 2,098 ล้านบาท (5.9%) สาเหตุหลักเนื่องจากการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินหลักของค่าใช้จ่าย ได้แก่ ยูโร เยน และดอลลาร์ออสเตรเลีย ประกอบกับนโยบายการลดค่าใช้จ่ายของบริษัท

- ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยานลดลง 4,373 ล้านบาท (29.8%) สาเหตุหลักเกิดจากการลดลงในการตั้งสำรองค่าซ่อมบำรุงเพื่อเตรียมสภาพเครื่องบินก่อนการส่งมอบคืนเครื่องบินเช่าดำเนินงาน (Return Condition) จำนวนประมาณ 600 ล้านบาท และการลดลงในการบันทึกค่าใช้จ่ายในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการจ่ายเงินสำรองค่าบำรุงรักษาเครื่องยนต์ (Maintenance Reserve) ของเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน ในกรณีเครื่องยนต์ดังกล่าวได้มีการทำสัญญาการดูแลรักษาเครื่องยนต์แบบเหมาจ่าย (Flight Hour Service Agreement) เพิ่มเติมกับบริษัทผู้ผลิตเครื่องยนต์โดยเปลี่ยนจากการบันทึกค่าใช้จ่ายเป็นทรัพย์สินรอการเรียกคืนจำนวนประมาณ 3,330 ล้านบาท ทั้งนี้บริษัทฯ สามารถเรียกคืนเงินจากผู้ให้เช่าเมื่อเกิดการซ่อมบำรุงจริงตามเงื่อนไขในวงเงินไม่เกิน Maintenance Reserve ที่บริษัทฯ ได้จ่ายให้กับผู้ให้เช่า จึงทำให้บริษัทฯ ไม่ต้องบันทึกบัญชีเป็นค่าใช้จ่ายดังเช่นในปี 2557 ประกอบกับการลดลงของค่าซ่อมในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการปลดระวางเครื่องบินทั้งจากส่วนที่ได้ดำเนินการในปี 2557 และที่ได้ปลดระวางเพิ่มเติมในปี 2558

- ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายลดลง 1,402 ล้านบาท (6.8%) เป็นผลมาจากการปลดระวางเครื่องบินที่ยังไม่หมดอายุการใช้งาน ได้แก่ A340-600 จำนวน 6 ลำ ประกอบกับมีเครื่องบินที่คิดค่าเสื่อมราคาเต็มจำนวนแล้ว ถึงแม้ว่าจะมีการรับมอบเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าการเงินเพิ่มขึ้น

- ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ เพิ่มขึ้น 2,357 ล้านบาท (35.8%) เนื่องจากรับมอบเครื่องบินเช่าดำเนินงานเพิ่มขึ้นในระหว่างปี 2557 และ 2558 รวมจำนวน 11 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบิน B787-8 จำนวน 6 ลำ และ A320-200 จำนวน 5 ลำ อย่างไรก็ตามมีการส่งคืนเครื่องบินเช่าดำเนินงานจำนวน 3 ลำ

- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา เพิ่มขึ้น 579 ล้านบาท (6.5%) สาเหตุหลักเกิดจากค่าใช้จ่ายสำรองที่เพิ่มขึ้นจากอัตราค่าบริการที่เพิ่มขึ้น ประกอบกับการอ่อนค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ

นอกจากนี้ จากการพัฒนาระบบงานบัญชีรายได้ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์ (Cargo Revenue Accounting) ซึ่งเริ่มนำมาใช้ในเดือน สิงหาคม 2557 ทำให้การรับรู้รายได้ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์สามารถบันทึกแยกบัญชีรายได้และค่านายหน้า (Commission) ขณะที่ระบบงานเดิมบันทึกเป็นรายได้สุทธิ (รายได้หักค่านายหน้า) ซึ่งในปีนี้มีค่านายหน้า จำนวนประมาณ 413 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 211 ล้านบาท โดยบันทึกไว้ในรายได้ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์ และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณาด้วยจำนวนที่เท่ากันโดยไม่มีผลกับกำไรขาดทุน

- ค่าใช้จ่ายอื่น ลดลง 1,487 ล้านบาท (13.7%) มีสาเหตุสำคัญจากปีนี้ขาดทุนจากการขายเครื่องบินน้อยกว่าปีก่อน 595 ล้านบาท ประกอบกับการควบคุมและปรับลดค่าใช้จ่ายอย่างเข้มงวดตามแผนปฏิรูปองค์กร

- ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม เพิ่มขึ้น 55 ล้านบาท (71.4%) โดยในปีนี้รับรู้ส่วนแบ่งกำไรขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมดังนี้

- บริษัท โรงแรมรอยัลล่อคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) กำไร 7 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุน 42 ล้านบาท
- บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) กำไร 193 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 38 ล้านบาท
- บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ขาดทุน 143 ล้านบาท ขาดทุนลดลง 18 ล้านบาท
- บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด กำไร 20 ล้านบาท ลดลง 5 ล้านบาท
- บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเทล จำกัด กำไร 18 ล้านบาท ลดลง 6 ล้านบาท
- บริษัท คริวการบินภูเก็ต จำกัด กำไร 37 ล้านบาท ลดลง 39 ล้านบาท

• **ต้นทุนทางการเงิน - สุทธิ** ลดลง 227 ล้านบาท (3.9%) สาเหตุหลักเกิดจากอัตราดอกเบี้ยเฉลี่ยในปีนี้ต่ำกว่าปีก่อน ประกอบกับการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินสกุลหลักของหนี้สินระยะยาว ได้แก่ เงินยูโร และเงินเยน ทำให้ค่าใช้จ่ายเมื่อคำนวณเป็นเงินบาทมียอดลดลง

ค่าใช้จ่ายตามแผนปฏิรูป จำนวน 4,167 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นค่าตอบแทนในโครงการร่วมใจจากองค์กร (MSP) และ Golden Handshake ซึ่งเป็นการดำเนินการตามแผนปฏิรูปองค์กร

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน เพิ่มขึ้น 5,815 ล้านบาท (91.7%) ประกอบด้วย

- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบิน เพิ่มขึ้น 5,680 ล้านบาท โดยในปีนี้มีคำสั่งระงับด้อยค่าเครื่องบินจำนวน 26 ลำ ประกอบด้วย A340-600 6 ลำ A340-500 4 ลำ B747-400 2 ลำ B747-400 (Freighter) 2 ลำ A330-300 6 ลำ B737-400 4 ลำ และ ATR72 2 ลำ รวมจำนวน 11,488 ล้านบาท ประกอบกับคำสั่งระงับด้อยค่าของเครื่องบินอะไหล่สำหรับเครื่องบิน A340-600 จำนวน 388 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนรับรู้ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินจำนวน 19 ลำ ได้แก่ A340-500 4 ลำ A300-600 8 ลำ B737-400 4 ลำ B747-400 1 ลำ และ ATR72 2 ลำ รวมจำนวน 6,196 ล้านบาท

- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์เพิ่มขึ้น 135 ล้านบาท เนื่องจากมีการสั่งระงับด้อยค่าอะไหล่เครื่องบินหมุนเวียนที่เสียหายและไม่สามารถซ่อมแซมได้เพิ่มขึ้นจากปีก่อน

กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 3,512 ล้านบาท ประกอบด้วย กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Gain) 1,740 ล้านบาท ซึ่งเกิดจากการปรับยอดเงินกู้และสินทรัพย์หนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศเป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวด และกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Gain) 1,772 ล้านบาท

3. ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

รายจ่ายลงทุน

ตารางแสดงรายจ่ายลงทุน - เฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.	
	2558	2557
เครื่องบิน	16,097	14,313
อื่น ๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	522	1,404
รวม	16,619	15,717

ในปี 2558 บริษัทฯ มีรายจ่ายเพื่อการลงทุน 16,619 ล้านบาท ดังนี้

- การลงทุนในเครื่องบิน จำนวน 16,097 ล้านบาท ประกอบด้วย รายจ่ายเพื่อการรับมอบเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าการเงิน 6 ลำ ได้แก่ B777-300ER จำนวน 3 ลำ และ A320-200 จำนวน 3 ลำ และรายจ่ายที่เกี่ยวข้องกับเครื่องบินที่รับมอบแล้วรวมจำนวน 12,800 ล้านบาท การจ่ายเงินล่วงหน้าค่าเครื่องบินและเครื่องบินที่จะรับมอบระหว่างปี 2559 – 2561 จำนวน 2,785 ล้านบาท และการซื้ออะไหล่เครื่องบินหมุนเวียนและเครื่องบินอะไหล่จำนวน 512 ล้านบาท ทั้งนี้ การลงทุนในเครื่องบินเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 1,784 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากในปีนี้รับมอบเครื่องบินมากกว่าปีก่อน 1 ลำ

- การลงทุนในสินทรัพย์ถาวรอื่น ๆ จำนวน 522 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 882 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากมีการลงทุนในอุปกรณ์สนับสนุนการบินทั้งในกิจการซ่อมบำรุงอากาศยาน และการให้บริการอุปกรณ์ภาคพื้นต่ำกว่าปีก่อน

การจัดหาเงินทุน

ในปี 2558 บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดหาเงินทุนรวมทั้งสิ้น 61,989 ล้านบาท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. การจัดหาเงินกู้ระยะยาวด้วยวิธีการเช่าซื้อโดยใช้เครื่องบินเป็นหลักทรัพย์สินค้ำประกัน เพื่อชำระค่าเครื่องบินจำนวน 6 ลำ ได้แก่ B777-300ER 3 ลำ และ A320-200 3 ลำ เป็นจำนวนประมาณ 20,124 ล้านบาท
2. การออกหุ้นกู้รวม 15,000 ล้านบาท ในเดือนเมษายน 2558 วงเงิน 7,000 ล้านบาท และในเดือนกันยายน 2558 วงเงิน 8,000 ล้านบาท แบ่งออกเป็น 4 ชุด โดยจะชำระดอกเบี้ยหุ้นกู้ทุกๆ 6 เดือน ตลอดอายุหุ้นกู้ โดยมีวัตถุประสงค์จะนำเงินที่ได้จากการออกและเสนอขายหุ้นกู้ในครั้งนี้ไปชำระคืนเงินกู้ของบริษัทฯ ที่มีต้นทุนทางการเงินสูงกว่า และชำระคืนหุ้นกู้ที่ครบกำหนดไถ่ถอน และ/หรือ เป็นเงินลงทุน และ/หรือเป็นเงินทุนหมุนเวียนในกิจการ และเงินทุนสนับสนุนแผนปฏิรูปบริษัทฯ
3. การเบิกใช้วงเงินสินเชื่อหมุนเวียนจากสถาบันการเงินในประเทศ การกู้เงินจากต่างประเทศผ่านกระทรวงการคลัง และออกตั๋วแลกเงินเพื่อชำระคืนเงินกู้ระยะสั้นที่ครบกำหนดและใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงานจำนวน 26,865 ล้านบาท

โดยสรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่าง ๆ ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.	
	2558	2557
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	18,567	6,019
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(721)	(6,122)
เงินสดสุทธิได้มา (ใช้ไป) จากกิจกรรมจัดหาเงิน	(20,838)	12,199
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน ของเงินสดและเงินฝากธนาคารเพิ่มขึ้น(ลดลง)	427	(507)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น(ลดลง)	(2,565)	11,589

ในปี 2558 เมื่อเปรียบเทียบกับงวดเดียวกันของปีก่อน บริษัทฯ มีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 20,838 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อนจากการจ่ายชำระคืนเงินกู้ทั้งระยะสั้นและระยะยาว ถึงแม้ว่ามีเงินสดสุทธิจากการดำเนินงานจำนวน 18,567 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อนถึง 12,548 ล้านบาท เนื่องจากปีนี้มีขาดทุนจากการดำเนินงานลดลงจากปีก่อน และมีเงินสดใช้ไปในกิจกรรมลงทุนจำนวน 721 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน เป็นผลให้เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 เป็นจำนวน 2,565 ล้านบาท

เครื่องบิน

ตามแผนพัฒนาฝูงบินซึ่งได้เริ่มดำเนินการมาอย่างต่อเนื่องจากปีก่อนๆ ประกอบกับบริษัทฯ ได้ดำเนินการตามแผนการปรับปรุงฝูงบิน (Fleet Strategy) เพื่อให้ฝูงบินมีจำนวนประเภทและแบบของเครื่องบินลดลง เพิ่มประสิทธิภาพและลดต้นทุนในการดำเนินงาน ซึ่งเป็นกลยุทธ์หนึ่งในแผนปฏิรูปบริษัทฯ นั้น

ในปี 2558 บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบินรวม 8 ลำ เป็นเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน 6 ลำ ได้แก่เครื่องบิน B777-300ER 3 ลำ และ เครื่องบิน A320-200 3 ลำ และ เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงานได้แก่ เครื่องบิน B787-8 2 ลำ ประกอบกับการปลดประจำการเครื่องบินรวม 15 ลำ ได้แก่ เครื่องบิน A340-600 จำนวน 6 ลำ A330-300 5 ลำ เครื่องบิน B747-400 จำนวน 2 ลำ และ เครื่องบิน B747-400 ที่บริษัทฯ ดัดแปลงเป็นเครื่องบินขนส่งสินค้า จำนวน 2 ลำ เมื่อรวมกับ

เครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ วันสิ้นงวดปี 2557 จำนวน 102 ลำ เป็นผลให้บริษัทฯ มีเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงานรวม 95 ลำ (รวมเครื่องบิน A320-200 จำนวน 10 ลำ ที่โอนสิทธิการเข้าไปให้บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด และ 5 ลำที่ให้บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด เช่าช่วง)

ทั้งนี้ ในปี 2558 บริษัทฯ ได้ขายเครื่องบินรวม 8 ลำ ได้แก่ B747-400 1 ลำ และ A300-600R 7 ลำ และส่งคืนเครื่องบินเช่าดำเนินงาน B737-400 3 ลำ ที่ได้ปลดประจำการไปในปีก่อนๆ

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2557 จำนวน 4,796 ล้านบาท (1.6%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	31 ธ.ค. 2558		31 ธ.ค. 2557		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	%ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	20,781	6.9	23,346	7.6	-2,565	-11.0
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้ขาย	15,099	5.0	4,826	1.6	+10,273	+212.9
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ	34,596	11.4	36,113	11.7	-1,517	-4.2
สินทรัพย์หมุนเวียน	70,476	23.3	64,285	20.9	+6,191	+9.6
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์						
เครื่องบินและเครื่องยนต้อะไหล่ส่งจ่ายล่วงหน้า	5,491	1.8	12,368	4.0	-6,877	-55.6
เครื่องบิน	44,979	14.9	51,322	16.7	-6,343	-12.4
เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่า	126,251	41.8	134,611	43.8	-8,360	-6.2
อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	12,465	4.1	13,191	4.3	-726	-5.5
งานระหว่างทำ	61	-	1,274	0.4	-1,213	-95.2
ที่ดิน อาคาร และค่าปรับปรุง	14,733	4.9	6,449	2.1	+8,284	+128.5
เครื่องมือ โรงซ่อม และอุปกรณ์	4,305	1.4	4,806	1.6	-501	-10.4
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ - สุทธิ	208,285	68.9	224,021	72.9	-15,736	-7.0
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ	23,710	7.8	18,961	6.2	+4,749	+25.0
รวมสินทรัพย์	302,471	100.0	307,267	100.0	-4,796	-1.6

สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 70,476 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 23.3 ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2557 เป็นจำนวน 6,191 ล้านบาท (9.6%) โดยมีสาเหตุสำคัญดังนี้

- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลง 2,565 ล้านบาท (11.0%) สาเหตุหลักเกิดจากในปีนี้เป็นบริษัทฯ มีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 20,838 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อนจากการจ่ายชำระคืนเงินกู้ทั้งระยะสั้นและระยะยาว
- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายเพิ่มขึ้น 10,273 ล้านบาท (212.9%) สาเหตุหลักเกิดจากการโอนเครื่องบินที่ปลดระวางเพื่อรอขายรวม 15 ลำ ได้แก่ A330-300 จำนวน 5 ลำ A340-600 จำนวน 6 ลำ และ B747-400 จำนวน 4 ลำ ในขณะที่มีการโอนกรรมสิทธิ์เครื่องบินให้ผู้ซื้อรวม 8 ลำ ได้แก่ A300-600R จำนวน 7 ลำ และ B747-400 จำนวน 1 ลำ ประกอบกับมีเครื่องยนต์อะไหล่ของเครื่องบินที่ปลดระวางเพิ่มขึ้น
- สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นๆ ลดลง 1,517 ล้านบาท (4.2%) สาเหตุหลักเกิดจากลูกหนี้การค้าลดลง 997 ล้านบาท จากยอดขายที่ลดลงประกอบกับบริษัทฯ มีความสามารถในการบริหารระยะเวลาเรียกเก็บหนี้จากลูกหนี้ได้เร็วขึ้นโดยมีระยะเวลาการเก็บหนี้เฉลี่ยลดลงจาก 28 วัน ในปี 2557 เป็น 26 วัน ในปีนี้ ซึ่งต่ำกว่าระยะเวลาการให้สินเชื่อโดยปกติของบริษัทฯ ประกอบกับสินค้าและพัสดุคงเหลือลดลง 473 ล้านบาท

บริษัทฯ มียอดลูกหนี้การค้า ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 และ 2557 แยกตามอายุหนี้ที่ค้างชำระ (Aging) ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	31 ธ.ค.2558	31 ธ.ค.2557
ระยะเวลาค้างชำระ		
ไม่เกิน 6 เดือน	11,430	12,426
เกินกว่า 6 เดือน - 1 ปี	161	334
เกินกว่า 1 ปี - 2 ปี	319	253
เกินกว่า 2 ปี	941	849
รวม	12,851	13,862
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	(1,155)	(1,169)
ลูกหนี้การค้า - สุทธิ	11,696	12,693

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์สุทธิ มีจำนวน 208,285 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 68.9 ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2557 เป็นจำนวน 15,736 ล้านบาท (7.0%) โดยมีสาเหตุจาก

- เครื่องบินและเครื่องยนต์อะไหล่จ่ายล่วงหน้าลดลง 6,877 ล้านบาท (55.6%) สาเหตุหลักเกิดจากการโอนเงินจ่ายล่วงหน้าของเครื่องบิน B777-300ER จำนวน 3 ลำ และ A320-200 จำนวน 3 ลำ ไปเป็นเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าการเงิน ถึงแม้ว่ามีการจ่ายล่วงหน้าค่าเครื่องบิน A350-900XWB เพิ่มขึ้นก็ตาม
- เครื่องบินลดลง 6,343 ล้านบาท (12.4%) เป็นผลจากการคิดค่าเสื่อมราคาซึ่งเกิดขึ้นตามปกติ และการโอนเครื่องบินที่ปลดระวางจำนวน 9 ลำ ไปเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย ได้แก่ A330-300 จำนวน 5 ลำ และ B747-400 จำนวน 4 ลำ (รวมเครื่องบิน B747-400 ที่บริษัทฯ ดัดแปลงเป็นเครื่องบินขนส่งสินค้าจำนวน 2 ลำ)
- เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าลดลง 8,360 ล้านบาท (6.2%) สาเหตุหลักเกิดจากการโอนเครื่องบินที่ปลดระวาง ได้แก่ A340-600 จำนวน 6 ลำ ไปเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย และผลจากการคิดค่าเสื่อมราคา ถึงแม้ว่าจะมีการรับมอบเครื่องบิน B777-300ER จำนวน 3 ลำ และ A320-200 จำนวน 3 ลำ ในปีนี้ ก็ตาม

- อุปกรณ์การบินหมุนเวียนลดลง 726 ล้านบาท (5.5%) จากการโอนเครื่องยนต์อะไหล่ของเครื่องบินที่ปลดระวางไปเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย

- ที่ดิน อาคาร และค่าปรับปรุงเพิ่มขึ้น 8,284 ล้านบาท (128.5%) สาเหตุหลักเกิดจากการเปลี่ยนวิธีการวัดมูลค่าที่ดินจากวิธีราคาทุนเป็นวิธีการตีราคาใหม่โดยให้มีผลกับงบการเงินรอบระยะเวลาบัญชีปี 2558 ทั้งที่ดินในประเทศและต่างประเทศของบริษัทฯ ทำให้มูลค่าที่ดินเพิ่มขึ้นจำนวน 8,647 ล้านบาท

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ มีจำนวน 23,710 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 7.8 ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2557 จำนวน 4,749 ล้านบาท (25.0%) สาเหตุหลักเกิดจาก

- สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเพิ่มขึ้น 1,671 ล้านบาท จากภาษีของค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์ที่ตั้งสำรองเพิ่มขึ้นในปีนี้ และผลกระทบทางภาษีของการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของการป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสดเฉพาะส่วนที่มีประสิทธิผล

- การเพิ่มขึ้นของเงินสำรองค่าบำรุงรักษาเครื่องยนต์ (Maintenance Reserve) ของเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงานที่บริษัทฯ สามารถเรียกคืนเงินจากผู้ให้เช่าได้เมื่อมีการซ่อมบำรุงเครื่องยนต์เกิดขึ้นจริงตามเงื่อนไขจำนวนประมาณ 3,330 ล้านบาท ตามที่กล่าวไว้ในหัวข้อค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Asset) ของปี 2558 ตัดลบร้อยละ 2.7 ในขณะที่ปีก่อนตัดลบร้อยละ 3.5 สาเหตุหลักเกิดจากขาดทุนสุทธิต่ำกว่าปีก่อน

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 หนี้สินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 จำนวน 3,574 ล้านบาท (1.3%) โดยมีองค์ประกอบหลักของหนี้สิน ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	31 ธ.ค. 2558		31 ธ.ค. 2557		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	%ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี)	73,592	27.3	80,432	30.2	-6,840	-8.5
หนี้สินระยะยาว						
หุ้นกู้	56,600	21.0	44,600	16.8	+12,000	+26.9
หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน	77,551	28.8	72,027	27.1	+5,524	+7.7
เงินกู้ยืมระยะยาว	43,627	16.2	51,925	19.5	-8,298	-16.0
รวมหนี้สินระยะยาว	177,778	66.0	168,552	63.4	+9,226	+5.5
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น ๆ	18,175	6.7	16,987	6.4	+1,188	+7.0
รวมหนี้สิน	269,545	100.0	265,971	100.0	+3,574	+1.3

หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี 22,430 ล้านบาท) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 27.3 ของหนี้สินทั้งหมดลดลงจาก ณ 31 ธันวาคม 2557 จำนวน 6,840 ล้านบาท (8.5%) สาเหตุหลักเกิดจากเงินกู้ระยะสั้นลดลง 8,675 ล้านบาทจากการจ่ายชำระคืนเงินกู้ระยะสั้นที่ครบกำหนด

หนี้สินระยะยาว (รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี 22,430 ล้านบาท) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 66.0 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้น 9,226 ล้านบาท (5.5%) ทั้งนี้ การอ่อนค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินสกุลหลักของหนี้สินระยะยาว ณ 31 ธันวาคม 2558 เปรียบเทียบกับ ณ วันสิ้นงวดของปี 2557 ทำให้หนี้สินระยะยาวเมื่อคิดเป็นเงินบาทมีจำนวนเพิ่มขึ้น ดังนั้น หากไม่รวมผลของการปรับอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 1,490 ล้านบาท หนี้สินระยะยาวเพิ่มขึ้นจำนวน 7,736 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจาก

- การจัดหาเงินกู้ระยะยาวเพิ่มขึ้นจำนวน 20,124 ล้านบาท ประกอบด้วยเงินกู้ยืมระยะยาวเพื่อชำระค่าเช่าซื้อเครื่องบิน B777-300ER จำนวน 3 ลำ และ A320-200 จำนวน 3 ลำ
- การออกหุ้นกู้จำนวน 15,000 ล้านบาท โดยเป็นหุ้นกู้ที่ออกในเดือนเมษายน 2558 จำนวน 7,000 ล้านบาท และเดือนกันยายน 2558 จำนวน 8,000 ล้านบาท
- การจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาว หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน และหุ้นกู้ที่ถึงกำหนดชำระจำนวน 27,390 ล้านบาท

ณ สิ้นปี 2558 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity) เพิ่มขึ้นจาก 4.7 เท่า ณ 31 ธันวาคม 2557 เป็น 5.8 เท่า

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 32,926 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2557 จำนวน 8,370 ล้านบาท (20.3%) เนื่องจากการดำเนินงานในปี 2558 มีผลขาดทุนสุทธิ ถึงแม้ว่าจะมีส่วนเกินทุนจากการตีราคาที่ดินเพิ่ม ทำให้อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity) ลดลงจากติดลบร้อยละ 31.7 ในปี 2557 เป็นยอดติดลบร้อยละ 35.2 ในปีนี้

4. ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

การคาดการณ์อุตสาหกรรมการบินของโลกในปี 2559 คาดว่ายังคงเติบโตต่อเนื่องแต่ลดลงกว่าปี 2558 เนื่องจากการชะลอตัวของเศรษฐกิจจีนที่ส่งผลกระทบต่อประเทศคู่ค้าของจีนด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในภูมิภาคเอเชีย รวมทั้งเศรษฐกิจยุโรปยังไม่ฟื้นตัวและเริ่มมีปัญหาค่าการต่อต้านผู้พวยพในหลายประเทศรวมทั้งปัญหาการก่อการร้าย ถึงแม้ว่าราคาน้ำมันที่คาดว่าจะปรับตัวลดลงจากปี 2558 เนื่องจากอุปทานล้นตลาด รวมทั้งการขึ้นดอกเบี้ยของธนาคารกลางสหรัฐเป็นการส่งสัญญาณการฟื้นตัวของเศรษฐกิจสหรัฐ อย่างไรก็ตามมาตรการดังกล่าวส่งผลกระทบต่อค่าเงินในสกุลต่างๆอ่อนค่าลง

ภาพรวมอุตสาหกรรมการบินของไทยในปี 2559 แม้ประเทศไทยจะถูกปรับลดอันดับมาตรฐานความปลอดภัยในการบินจาก FAA แต่การผ่านมาตรฐานการบินของ EASA ก็ช่วยทำให้สถานการณ์ดีขึ้น และส่งผลดีต่อธุรกิจการบินของไทย โดยมีแนวโน้มการขยายตัว แต่ยังคงมีปัจจัยเสี่ยงที่จะส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินของไทย ได้แก่ การก่อการร้ายและภัยสงคราม ภัยธรรมชาติขนาดใหญ่ และสภาวะเศรษฐกิจโลก ถึงแม้ว่าจะมีราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ลดลงเป็นปัจจัยบวก นอกจากนี้ ยังคงต้องติดตามประเด็นเรื่องการตรวจสอบระบบการกำกับดูแลความปลอดภัยการบินพลเรือนของประเทศไทย ซึ่งอยู่ระหว่างดำเนินการแก้ไขอย่างเป็นรูปธรรม ทั้งนี้ คณะกรรมการการบินพลเรือนได้มีมติอนุมัติแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Programme-NCASP) ซึ่งเป็นแผนชาติที่เกี่ยวกับระบบรักษาความปลอดภัยที่ยึดตามกรอบและแนวทางที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) กำหนดไว้เพื่อ

เตรียมความพร้อมในการรับการตรวจสอบและกำกับดูแลระบบรักษาความปลอดภัยสากล (Universal Security Audit Programme : USAP) ของ ICAO ที่จะเข้ามาตรวจสอบในปี 2560 ต่อไป

ในส่วนของการดำเนินงานตามแผนปฏิรูปบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในช่วงต่อไป บริษัทฯ มีแผนที่ดำเนินการต่อเนื่อง โดยสรุปได้ดังนี้

- แผนหารายได้ที่เข้มข้น (Aggressive) มากขึ้นทั้งรายได้บัตรโดยสาร รายได้จากสินค้าและพัสดุ รวมทั้งรายได้อื่นๆ
- แผนลดค่าใช้จ่าย Non Fuel Cash Cost ที่มีประสิทธิภาพ
- แผนสร้างความสามารถ (Capability) เพื่อความยั่งยืน อาทิการปรับปรุงระบบบริหารจัดการเครือข่าย (Network Management System), ระบบบริหารจัดการตัวแทนขาย (Agent Management System) การปรับปรุงกระบวนการจัดหา งานซ่อมบำรุงและอุปกรณ์อากาศยาน การเพิ่มความสามารถด้านการเงิน
- แผนสร้างความเป็นเลิศในการบริการลูกค้า ได้แก่ เสริมสร้างความรักดีของลูกค้า การพัฒนาความเป็นเลิศด้านการบริการลูกค้า และการยกระดับการบริการขั้นธุรกิจ

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้จัดให้มีการติดตามผลการดำเนินงานตามแผนอย่างใกล้ชิด เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ จะสามารถปรับปรุงแผนงานให้สะท้อนต่อการเปลี่ยนแปลงของสถานการณ์ต่างๆ ได้อย่างทันท่วงที

5. สรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

	ม.ค.-ธ.ค.		
	2558	2557	
อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio)			
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	0.78	0.75
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio)			
อัตรากำไร(ขาดทุน)ก่อนอัตราแลกเปลี่ยน ภาษีเงินได้ และค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	ร้อยละ	(0.69)	(12.03)
อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิ	ร้อยละ	(6.90)	(8.14)
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	(35.16)	(31.71)
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)			
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	(2.70)	(3.47)
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)			
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)	เท่า	5.84	4.65
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Total Debt to Equity)	เท่า	8.19	6.44
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	3.32	0.59

ความหมายและสูตรในการคำนวณอัตราส่วนทางการเงิน**อัตราส่วนสภาพคล่อง**

$$= \text{สินทรัพย์หมุนเวียน (ไม่รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย)} / \text{หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมรายรับด้านการขนส่งที่ยังไม่ถือเป็นรายได้)}$$

อัตรากำไร(ขาดทุน)ก่อนอัตราแลกเปลี่ยน ภาษีเงินได้ และค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นครั้งเดียว

$$= \text{กำไร(ขาดทุน)ก่อนอัตราแลกเปลี่ยน ภาษีเงินได้และค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นครั้งเดียว/รายได้รวม(ไม่รวมอัตราแลกเปลี่ยน)}$$

อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิต่อรายได้รวม (Net Profit (Loss) Margin)

$$= \text{กำไร(ขาดทุน)สุทธิ} / \text{รายได้รวม(ไม่รวมอัตราแลกเปลี่ยน)}$$

อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity)

$$= \text{กำไร(ขาดทุน)สุทธิ} / \text{ส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย}$$

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Total Asset)

$$= \text{กำไร(ขาดทุน)ก่อนหักดอกเบี้ยและภาษี} / \text{สินทรัพย์รวมเฉลี่ย}$$

อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)

$$= \text{(เงินกู้ยืมระยะสั้น+หนี้สินระยะยาวรวมส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี)} / \text{ส่วนของผู้ถือหุ้น}$$

อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Total Debt to Equity)

$$= \text{หนี้สินรวม} / \text{ส่วนของผู้ถือหุ้น}$$

อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย

$$= \text{EBITDA} / \text{ดอกเบี้ยจ่าย}$$

การรับรองความถูกต้องของข้อมูล

บริษัทฯ ได้สอบทานข้อมูลในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปีฉบับนี้แล้ว ด้วยความระมัดระวัง บริษัทฯ ขอรับรองว่า ข้อมูลดังกล่าวถูกต้องครบถ้วน ไม่เป็นเท็จ ไม่ทำให้ผู้อื่นสำคัญผิดหรือไม่ขาดข้อมูลที่ควรต้องแจ้งในสาระสำคัญ นอกจากนี้บริษัทฯ ขอรับรองว่า

(1) งบการเงินและข้อมูลทางการเงินที่สรุปมาในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี ได้แสดงข้อมูลอย่างถูกต้องครบถ้วนในสาระสำคัญเกี่ยวกับฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสดของบริษัทฯ และบริษัทฯ ย่อยแล้ว

(2) บริษัทฯ ได้จัดให้มีระบบการเปิดเผยข้อมูลที่ดี เพื่อให้แน่ใจว่าบริษัทฯ ได้เปิดเผยข้อมูลในส่วนที่เป็นสาระสำคัญทั้งของบริษัทฯ และของบริษัทฯ ย่อยอย่างถูกต้องครบถ้วนแล้ว รวมทั้งควบคุมดูแลให้มีการปฏิบัติตามระบบดังกล่าว

(3) บริษัทฯ ได้มีระบบการควบคุมภายในที่ดี และควบคุมดูแลให้มีการปฏิบัติตามระบบดังกล่าว และบริษัทฯ ได้แจ้งข้อมูลการประเมินระบบการควบคุมภายใน ณ วันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2559 ต่อผู้สอบบัญชีและคณะกรรมการตรวจสอบของบริษัทฯ แล้ว ซึ่งครอบคลุมถึงข้อบกพร่องและการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญของระบบการควบคุมภายใน รวมทั้งการกระทำที่มีขอบที่อาจมีผลกระทบต่อการจัดทำรายงานทางการเงินของบริษัทฯ และบริษัทฯ ย่อย

ในการนี้ เพื่อเป็นหลักฐานว่าเอกสารทั้งหมดเป็นเอกสารชุดเดียวกันกับที่บริษัทฯ ได้รับรองความถูกต้องแล้ว บริษัทฯ ได้มอบหมายให้ นางสาววิมล บัวเลิศ เป็นผู้ลงลายมือชื่อกำกับเอกสารนี้ไว้ทุกหน้าด้วย หากเอกสารใดไม่มีลายมือชื่อของ นางสาววิมล บัวเลิศ กำกับไว้ บริษัทฯ จะถือว่าไม่ใช่ข้อมูลที่บริษัทฯ ได้รับรองความถูกต้องของข้อมูลแล้วดังกล่าวข้างต้น

<u>ชื่อ</u>	<u>ตำแหน่ง</u>	<u>ลายมือชื่อ</u>
1. พลอากาศเอก ตรีทศ สนแจ้ง	รองประธานกรรมการ	พล.อ.อ
2. นายคณิต แสงสุพรรณ	กรรมการ
3. นายจรัมพร โชติกเสถียร	กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

ผู้รับมอบอำนาจ

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

เอกสารแนบ 1

รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการ ผู้บริหาร ผู้มีอำนาจควบคุมและเลขานุการบริษัทฯ

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง ⁽¹⁾ /วันที่ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา /ประวัติอบรม	ร้อยละ การถือหุ้น	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างผู้บริหาร	ประวัติการทำงาน		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่งที่สำคัญอื่น ๆ ในปัจจุบัน	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ
1. นายอารีพงศ์ ภูษอ่อม ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ วาระที่ 1 22 เม.ย. 2552 - 25 เม.ย. 2555 วาระที่ 2 25 เม.ย. 2555 - 24 เม.ย. 2558 วาระที่ 3 24 เม.ย. 2558 - ปัจจุบัน <u>ตำแหน่งในบริษัทฯ</u> - ประธานกรรมการ - กรรมการอิสระ - ประธานคณะกรรมการ กำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูป	58	<ul style="list-style-type: none"> ปริญญาตรี (International Management) Boston University, USA ปริญญาโท (Finance) Marshall University, USA ปริญญาเอก (Finance) University of Mississippi , USA ประกาศนียบัตรหลักสูตร DCP 3/2000, หลักสูตร DCP Refresher 2/2009 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) หลักสูตร "Government Debt Monitoring System" โดยธนาคารโลก (World Bank) หลักสูตร "Global Trend and Public Enterprise Reform" Harvard University สหรัฐอเมริกา หลักสูตร "Awareness, Vision, Imagination, Responsibility, Action (AVIRA)" สถาบัน INSEAD ประเทศฝรั่งเศส หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการ ตลาดทุน (วตท.) 	ไม่มี	ไม่มี	2557 - ปัจจุบัน	1. บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ กรรมการ	บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
					1 ต.ค. 2558 - ปัจจุบัน	2. บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ ปลัดกระทรวงพลังงาน	กระทรวงพลังงาน
					ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					2557 - ต.ค. 2558	ประธานกรรมการ	ธนาคาร กรุงไทย จำกัด (มหาชน)
					2558 - ก.ย. 2558	ปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา	กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา
					2557 - พ.ค. 2558	ปลัดกระทรวงพลังงาน	กระทรวงพลังงาน
					2556 - 2557	เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ	สำนักงานรัฐมนตรี
					2557 - 2557	กรรมการ	ธนาคารแห่งประเทศไทย
					2556 - 2557	กรรมการ	บริษัท พีทีที โกลบอล เคมิคอล จำกัด (มหาชน)
					2553 - 2557	ประธานกรรมการ	ธนาคารอาคารสงเคราะห์
2553 - 2556	ปลัดกระทรวงการคลัง	กระทรวงการคลัง					
2554 - 2555	ประธานกรรมการสลากกินแบ่งรัฐบาล	สำนักงานสลากกินแบ่งรัฐบาล กระทรวงการคลัง					
2553 - 2554	ประธานกรรมการ	บริษัท ทีไอที จำกัด (มหาชน)					

หมายเหตุ : (1) ระบุเฉพาะตำแหน่งในคณะกรรมการบริษัทฯ และตำแหน่งประธานคณะกรรมการชุดย่อย

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง ⁽¹⁾ /วันที่ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา /ประวัติอบรม	ร้อยละ การถือ หุ้น	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างผู้บริหาร	ประวัติการทำงาน		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่งที่สำคัญอื่น ๆ ในปัจจุบัน	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ
2. พลอากาศเอก ตริทศ สนแจ้ง ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ วันที่ 5 ส.ค. 2557 <u>ตำแหน่งในบริษัทฯ</u> - รองประธานกรรมการ - กรรมการอิสระ - กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม - ประธานกรรมการธรรมาภิบาลและ ส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม	59	<ul style="list-style-type: none"> • วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยทหารมโวนิค สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี • หลักสูตรเสนาธิการกิจ โรงเรียนเสนาธิการทหารอากาศ • วิทยาลัยเสนาธิการทหาร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ • หลักสูตรการบริหารเศรษฐกิจสาธารณะสำหรับนักบริหารชั้นสูง สถาบันพระปกเกล้า • หลักสูตรป้องกันราชอาณาจักร ภาครัฐร่วมเอกชน (ปรอ.) วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร 	ไม่มี	ไม่มี	ปัจจุบัน	1. บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์	ไม่มี
					ปัจจุบัน	2. บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ	กองทัพอากาศ
					ปัจจุบัน	ผู้บัญชาการทหารอากาศ	บริษัท อุตสาหกรรมการบิน จำกัด
					ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ	
					ปัจจุบัน	สมาชิกคณะรักษาความสงบแห่งชาติ	
ปัจจุบัน	สมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ						
ปัจจุบัน	ผู้บัญชาการ	ศูนย์บัญชาการแก้ไขปัญหาการบินพลเรือน					
ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง							
					2556	เสนาธิการทหารอากาศ	กองทัพอากาศ
					2555	ปลัดบัญชาทหารอากาศ	กองทัพอากาศ

หมายเหตุ : (1) ระบุเฉพาะตำแหน่งในคณะกรรมการบริษัทฯ และตำแหน่งประธานคณะกรรมการชุดย่อย

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง ⁽¹⁾ /วันที่ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา /ประวัติอบรม	ร้อยละ การถือ หุ้น	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างผู้บริหาร	ประวัติการทำงาน		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่งที่สำคัญอื่น ๆ ในปัจจุบัน	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ
3. นายคณิต แสงสุพรรณ ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ วาระที่ 1 22 เม.ย. 2552 - 28 เม.ย. 2553 วาระที่ 2 28 เม.ย. 2553 - 24 เม.ย. 2556 วาระที่ 3 24 เม.ย. 2556 - ปัจจุบัน <u>ตำแหน่งในบริษัทฯ</u> - กรรมการอิสระ - กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม - ประธานกรรมการบริหาร	57	<ul style="list-style-type: none"> ปริญญาตรี เศรษฐศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ปริญญาโท เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต (ภาคภาษาอังกฤษ) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ปริญญาเอก เศรษฐศาสตรดุษฎีบัณฑิต University of Toronto, Canada ประกาศนียบัตรหลักสูตร DAP 21/2004 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) 	ไม่มี	ไม่มี	ปัจจุบัน	1. บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์	ไม่มี
					ปัจจุบัน	2. บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ	
					ปัจจุบัน	ประธานกรรมการด้านวิชาการ	
					ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ	บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด
					ปัจจุบัน	ผู้ทรงคุณวุฒิด้านการเงินการคลัง	คณะกรรมการหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ
ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง							
					มี.ค. 2552 - พ.ค. 2558	กรรมการ	ธนาคารแห่งประเทศไทย

หมายเหตุ: (1) ระบุเฉพาะตำแหน่งในคณะกรรมการบริษัทฯ และตำแหน่งประธานคณะกรรมการชุดย่อย

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง ⁽¹⁾ /วันที่ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา /ประวัติอบรม	ร้อยละ การถือ หุ้น	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างผู้บริหาร	ประวัติการทำงาน		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่งที่สำคัญอื่น ๆ ในปัจจุบัน	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ
4. พลเอก ชาดอุดม ดิตถะสิริ ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ วันที่ 27 ม.ค. 2558 <u>ตำแหน่งในบริษัทฯ</u> - กรรมการอิสระ	59	<ul style="list-style-type: none"> ปริญญาตรี วิทยาศาสตร์บัณฑิต โรงเรียนนายร้อยพระจุลจอมเกล้า หลักสูตรหลักประจำ ชุดที่ 66 โรงเรียนเสนาธิการทหารบก ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต (การทหาร) โรงเรียนเสนาธิการทหารบก วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ 53 หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง รุ่นที่ 18 สถาบันวิทยาการลาดตะเวน ประกาศนียบัตรหลักสูตร DCP 211/2015 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) 	ไม่มี	ไม่มี	ปัจจุบัน	1. บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์	ไม่มี
					ปัจจุบัน	2. บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ	กระทรวงกลาโหม
					ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณกลาโหม	การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค
						สมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ	
						กรรมการ	
ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง							
					2557	รองเสนาธิการทหารบก	กองบัญชาการกองทัพบก
					2556	กรรมการผู้อำนวยการใหญ่	สถานีวิทยุโทรทัศน์กองทัพบก
					2554	ปลัดบัญชาทหารบก	

หมายเหตุ : (1) ระบุเฉพาะตำแหน่งในคณะกรรมการบริษัทฯ และตำแหน่งประธานคณะกรรมการชุดย่อย

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง ⁽¹⁾ /วันที่ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา /ประวัติอบรม	ร้อยละ การถือ หุ้น	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างผู้บริหาร	ประวัติการทำงาน					
					ช่วงเวลา	ตำแหน่งที่สำคัญอื่นๆ ในปัจจุบัน	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ			
5. นายดำริ์ ดันชีวะวงศ์ ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ วันที่ 24 เม.ย. 2558 <u>ตำแหน่งในบริษัทฯ</u> - กรรมการอิสระ	62	<ul style="list-style-type: none"> ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตร์ สาขาไฟฟ้า จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย Advanced Management Program (AMP167), Harvard Business School , USA Insead Inno - Leadership program, Insead, Singapore ประกาศนียบัตรหลักสูตร DAP SCC/2004, หลักสูตร DCP 106/2008, หลักสูตร ACP 24/2008, หลักสูตร RCP 22/2009, หลักสูตร RCC 10/2010 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) หลักสูตร วตท. รุ่นที่ 8 สถาบันวิทยาการตลาดทุน ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย 	ไม่มี	ไม่มี	ปัจจุบัน	1. บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ที่ปรึกษา สำนักงานกรรมการผู้จัดการใหญ่ กรรมการ 2. บริษัทหรือหน่วยงานอื่นๆ กรรมการ กรรมการ	บริษัท ปูนซิเมนต์ไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท ไทยรุ่งยูเนี่ยนคาร์ จำกัด (มหาชน) บริษัท Yamato Kogyo Co.,Ltd. ประเทศญี่ปุ่น สถาบันเหล็กและเหล็กกล้าแห่งประเทศไทย			
					ปัจจุบัน			ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ปัจจุบัน			2555 - 2556	กรรมการ	บริษัท ไอร่า แคปิตอล จำกัด (มหาชน)
					ปัจจุบัน			2548 - 2558	กรรมการ	บริษัท ไทยเคนเปเปอร์ จำกัด (มหาชน)
					ปัจจุบัน			2548 - 2554	กรรมการ	บริษัท อุตสาหกรรมกระดาษคราฟท์ไทย จำกัด
					ปัจจุบัน			2548 - 2554	กรรมการ	บริษัท สยามคูโบต้าอุตสาหกรรม จำกัด
					ปัจจุบัน			2548 - 2554	กรรมการ	บริษัท สยามมิชลิน จำกัด
					ปัจจุบัน			2548 - 2554	กรรมการ	บริษัท โตโยต้ามอเตอร์ไทยแลนด์ จำกัด
					ปัจจุบัน			2548 - 2554	กรรมการผู้จัดการใหญ่	บริษัท ซีเมนต์ไทยไฮลด์ิง จำกัด

หมายเหตุ : (1) ระบุเฉพาะตำแหน่งในคณะกรรมการบริษัทฯ และตำแหน่งประธานคณะกรรมการชุดย่อย

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง ⁽¹⁾ /วันที่ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา /ประวัติอบรม	ร้อยละ การถือ หุ้น	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างผู้บริหาร	ประวัติการทำงาน		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่งที่สำคัญอื่นๆ ในปัจจุบัน	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ
6. นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ วันที่ 28 ธ.ค. 2558 ตำแหน่งในบริษัทฯ - กรรมการ	56	<ul style="list-style-type: none"> ปริญญาตรีเศรษฐศาสตรบัณฑิต (การเงินและการคลัง) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ปริญญาโทรัฐศาสตรมหาบัณฑิต (การบริหารจัดการสาธารณะ) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ หลักสูตรนักบริหารระดับกลาง รุ่นที่ 1 กระทรวงคมนาคม หลักสูตรนักบริหารระดับสูง (นบส.) รุ่นที่ 58 ก.พ. หลักสูตรนักบริหารระดับสูง (นบส. 2) รุ่นที่ 6 ก.พ. หลักสูตรประกาศนียบัตรชั้นสูง การบริหารงานภาครัฐและกฎหมายมหาชน (ปรม.) รุ่นที่ 10 สถาบันพระปกเกล้า หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่น 2555 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร 	ไม่มี	ไม่มี	ปัจจุบัน	1. บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ 2. บริษัทหรือหน่วยงานอื่นๆ รองปลัดกระทรวงคมนาคม (หัวหน้ากลุ่มภารกิจ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง)	ไม่มี สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
					ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					2557	ผู้อำนวยการ	สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร(สนข.)
					2556	รองผู้อำนวยการ	สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร(สนข.)
2551	ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน	สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร(สนข.)					

หมายเหตุ : (1) ระบุเฉพาะตำแหน่งในคณะกรรมการบริษัทฯ และตำแหน่งประธานคณะกรรมการชุดย่อย

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง ⁽¹⁾ /วันที่ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา /ประวัติอบรม	ร้อยละ การถือ หุ้น	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างผู้บริหาร	ประวัติการทำงาน			
					ช่วงเวลา	ตำแหน่งที่สำคัญอื่นๆ ในปัจจุบัน	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ	
7. นายรัฐพล ภักดีภูมิ ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ วันที่ 5 ส.ค. 2557 <u>ตำแหน่งในบริษัท</u> - กรรมการอิสระ	48	<ul style="list-style-type: none"> ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตร์ (เครื่องกล) University of Colorado, Boulder, USA MBA (การตลาดและธุรกิจระหว่างประเทศ) Sasin Graduate Institute of Business Administration ปริญญาโท Executive Master's in International Logistics and Supply Chain Strategy, Georgia Institute of Technology, Atlanta, USA Executive Program in General Management, Strategies for Sustainable Business MIT Sloan School of Management, USA ประกาศนียบัตรหลักสูตร DAP 23/2004, หลักสูตร DCP 52/2004, หลักสูตร CDC 9/2015 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) หลักสูตรการเมืองการปกครองในระบบประชาธิปไตยสำหรับนักบริหารระดับสูงรุ่นที่ 13 (ป.ป.ร. 13) สถาบันพระปกเกล้า สมาชิกหน่วยฝึกการบินพลเรือนกองทัพอากาศ รุ่นที่ 65 (ทอ. 65) หน่วยฝึกการบินพลเรือนกองทัพอากาศ หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านวิทยาการพลังงาน รุ่นที่ 1 (ว.พ.น. 1) สถาบันวิทยาการพลังงาน หลักสูตรกฎหมายปกครองสำหรับผู้บริหารระดับสูง (กปส.) รุ่นที่ 1 สำนักงานศาลปกครอง หลักสูตรการบริหารจัดการความมั่นคงแห่งชาติ (บมช.) รุ่นที่ 5 สำนักข่าวกรองแห่งชาติ 2013 Southeast Asia Regional Program Fellows, Eisenhower Fellowships 	ไม่มี	ไม่มี	2557 - ปัจจุบัน	1. บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ กรรมการ กรรมการตรวจสอบ กรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี	บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน)	
					2557 - ปัจจุบัน	2. บริษัทหรือหน่วยงานอื่นๆ ประธานกรรมการบริหารและ กรรมการผู้จัดการใหญ่		บริษัท เจเนอรัล อิเลคทรอนิค คอมเมอร์ซ เซอร์วิส จำกัด
					ปัจจุบัน	กรรมการ		บริษัท สหชาติเศรษฐกิจ จำกัด
					2554 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ		บริษัท ดีเอกซ์อินโนเวชั่น จำกัด
					ส.ค. 2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ กรรมการตรวจสอบ อนุกรรมการกำหนดผลตอบแทน อนุกรรมการพัฒนาธุรกิจ อนุกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี		บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด
					ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง			
2543 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ	บริษัท เอสเอฟจี จำกัด (มหาชน)						
2533 - ปัจจุบัน	กรรมการบริหาร	บริษัท เอสเค มีเนอรัลส์ จำกัด						

หมายเหตุ : (1) ระบุเฉพาะตำแหน่งในคณะกรรมการบริษัทฯ และตำแหน่งประธานคณะกรรมการชุดย่อย

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง ⁽¹⁾ /วันที่ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา /ประวัติอบรม	ร้อยละ การถือ หุ้น	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างผู้บริหาร	ประวัติการทำงาน				
					ช่วงเวลา	ตำแหน่งที่สำคัญอื่น ๆ ในปัจจุบัน	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ		
8. นายวีระวงศ์ จิตต์มิตรภาพ ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ วาระที่ 1 22 เม.ย. 2552 - 28 เม.ย. 2553 วาระที่ 2 28 เม.ย. 2553 - 24 เม.ย. 2556 วาระที่ 3 24 เม.ย. 2556 - 1 ก.ค. 2557 วาระที่ 4 28 ส.ค. 2557 - ปัจจุบัน <u>ตำแหน่งในบริษัทฯ</u> - กรรมการอิสระ - ประธานกรรมการตรวจสอบ - ประธานคณะกรรมการ ด้านกฎหมาย	57	<ul style="list-style-type: none"> นิติศาสตรบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย นิติศาสตรมหาบัณฑิต (LL.M.) University of Pennsylvania, USA เนติบัณฑิตไทย สำนักอบรมศึกษากฎหมาย แห่งเนติบัณฑิตยสภา ประกาศนียบัตรหลักสูตร DCP 0/2000, หลักสูตร EDC 1/2012 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) หลักสูตร วตท. รุ่นที่ 12 สถาบันวิทยากรตลาดทุน 	ไม่มี	ไม่มี	ปัจจุบัน	1. บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ กรรมการและกรรมการตรวจสอบ กรรมการและประธานคณะกรรมการสรรหา และกำหนดค่าตอบแทน กรรมการและกรรมการตรวจสอบ กรรมการและกรรมการตรวจสอบ กรรมการและกรรมการตรวจสอบ นายความ กรรมการ และประธานคณะกรรมการสรรหา และกำหนดค่าตอบแทน กรรมการ 2. บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ บริษัท วีระวงศ์, ชินวัฒน์ และเพียงพอง จำกัด บริษัท Frasers Centrepoint Limited (ประเทศสิงคโปร์) บริษัท เนชั่นแนล เพาเวอร์ ซัพพลาย จำกัด (มหาชน)	ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) บริษัท ไทยพาณิชย์ประกันชีวิต จำกัด (มหาชน) บริษัท เบอร์ลี่ ยุคเกอร์ จำกัด (มหาชน) บริษัท กรุงเทพอุตสาหกรรม จำกัด (มหาชน)		
					ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง				
					2556 - 2557			กรรมการ	บริษัท Frasers and Neave, Limited, Singapore
					2555 - 2557			กรรมการและกรรมการตรวจสอบ	บริษัท แผ่นดินทอง พร็อพเพอร์ตี้ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน)
					2554 - 2556			กรรมการ	บริษัท ไมเนอร์อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด (มหาชน)
					2552 - 2556			กรรมการ	บริษัท สายการบินบีนนแอร์ จำกัด (มหาชน)
					2550 - 2554			กรรมการและกรรมการตรวจสอบ	บริษัท อาหารสยาม จำกัด (มหาชน)
					2549 - 2557			กรรมการและกรรมการตรวจสอบ	บริษัท จีเอ็มเอ็ม แกรมมี่ จำกัด (มหาชน)

หมายเหตุ : (1) ระบุเฉพาะตำแหน่งในคณะกรรมการบริษัทฯ และตำแหน่งประธานคณะกรรมการชุดย่อย

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง ⁽¹⁾ /วันที่ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา /ประวัติอบรม	ร้อยละ การถือ หุ้น	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างผู้บริหาร	ประวัติการทำงาน		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่งที่สำคัญอื่น ๆ ในปัจจุบัน	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ
9. พลอากาศเอก ศิวเกียรติ์ ชยเมฆะ ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ วันที่ 29 เม.ย. 2557 <u>ตำแหน่งในบริษัทฯ</u> - กรรมการ - ประธานคณะกรรมการกิจการสัมพันธ์	59	<ul style="list-style-type: none"> หลักสูตร เสนาธิการกิจ รุ่นที่ 35 โรงเรียนเสนาธิการทหารอากาศ บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต ปี 2549 มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ หลักสูตรวิทยาลัยเสนาธิการทหาร รุ่นที่ 38 วิทยาลัยเสนาธิการทหารอากาศ หลักสูตรวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักรรัฐ ร่วมเอกชน รุ่นที่ 21 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร 	ไม่มี	ไม่มี	ต.ค. 2558 - ปัจจุบัน	1. บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์	ไม่มี
					ต.ค. 2557 - ก.ย. 2558	2. บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ รองปลัดกระทรวงกลาโหม	กระทรวงกลาโหม
					ปัจจุบัน	ผู้ช่วยผู้บัญชาการทหารอากาศ สมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ	กองทัพอากาศ
					ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
เม.ย. 2557	ผู้ทรงคุณวุฒิพิเศษกองทัพอากาศ	กองทัพอากาศ					
ต.ค. 2556	รองเสนาธิการทหารอากาศ	กองทัพอากาศ					
ต.ค. 2555	ผู้ช่วยเสนาธิการทหารอากาศ ฝ่ายกำลังพล	กองทัพอากาศ					

หมายเหตุ : (1) ระบุเฉพาะตำแหน่งในคณะกรรมการบริษัทฯ และตำแหน่งประธานคณะกรรมการชุดย่อย

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง ⁽¹⁾ /วันที่ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา /ประวัติอบรม	ร้อยละ การถือ หุ้น	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างผู้บริหาร	ประวัติการทำงาน			
					ช่วงเวลา	ตำแหน่งที่สำคัญอื่น ๆ ในปัจจุบัน	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ	
10. นายสมเกียรติ ศิริชาติไชย ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ วันที่ 28 ส.ค. 2557 <u>ตำแหน่งในบริษัทฯ</u> - กรรมการอิสระ	51	<ul style="list-style-type: none"> • วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยม) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย • MBA (Finance) The Wharton Graduate School of Business Administration, University of Pennsylvania, PA., USA • ปริญญาบัตรหลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักรภาครัฐ ร่วมเอกชน (ปรอ.) วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร ปี 2553 • ประกาศนียบัตรหลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน • Advanced Management Program Harvard Business School , USA ปี 2557 • ประกาศนียบัตรหลักสูตร DCP 178/2013, หลักสูตร DAP 84/2010, หลักสูตร RCC 11/2010 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) 	ไม่มี	ไม่มี	ปัจจุบัน	1. บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ กรรมการ กรรมการอำนวยการบริหาร และ ประธานคณะกรรมการบริหารจัดการความเสี่ยง 2. บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ กรรมการ ประธานคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง ประธานคณะที่ปรึกษาประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และรองประธานคณะกรรมการสรรหาและ กำหนดค่าตอบแทน กรรมการ อนุกรรมการเตรียมกำลังคนภาครัฐ อนุกรรมการบริหารความเสี่ยง หัวหน้าคณะที่ปรึกษาของคณะกรรมการ ทรัพยากรบุคคล ที่ปรึกษาคณะกรรมการอำนวยการ	บริษัท เมืองไทยประกันภัย จำกัด (มหาชน)	
					ปัจจุบัน		บริษัท เมืองไทยประกันชีวิต จำกัด (มหาชน)	
					ปัจจุบัน		บริษัท เมืองไทย กรุ๊ป โฮลดิ้ง จำกัด	
					ปัจจุบัน		สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน	
					ปัจจุบัน		ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย	
					ปัจจุบัน		สภาอากาศไทย	
					ปัจจุบัน		โรงพยาบาลจุฬาลงกรณ์	
					ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง			
					เม.ย.2556 - ธ.ค. 2558		กรรมการและ ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยงองค์กร	ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน)
					2554 - 2555		ประธานกรรมการ	บริษัท หลักทรัพย์จัดการกองทุน กสิกรไทย จำกัด
2554 - 2555	ประธานกรรมการ	บริษัท ศูนย์วิจัยกสิกรไทย จำกัด						
2553 - ก.พ. 2556	รองกรรมการผู้จัดการอาวุโส	ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน)						
2553 - ก.พ. 2556	สมาชิกคณะจัดการ	ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน)						

หมายเหตุ : (1) ระบุเฉพาะตำแหน่งในคณะกรรมการบริษัทฯ และตำแหน่งประธานคณะกรรมการชุดย่อย

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง ⁽¹⁾ /วันที่ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา /ประวัติอบรม	ร้อยละ การถือ หุ้น	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างผู้บริหาร	ประวัติการทำงาน		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่งที่สำคัญอื่นๆ ในปัจจุบัน	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ
11. พลอากาศเอก หม่อมหลวง สุปรัชญา กมลลาสน์ ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ วาระที่ 1 12 ต.ค.2554 - 25 เม.ย. 2555 วาระที่ 2 25 เม.ย. 2555 - 24 เม.ย. 2558 วาระที่ 3 24 เม.ย. 2558 - ปัจจุบัน <u>ตำแหน่งในบริษัทฯ</u> - กรรมการอิสระ - กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม - ประธานกรรมการบริหาร ความเสี่ยง	63	<ul style="list-style-type: none"> ปริญญาตรี วิศวกรรมอากาศยาน โรงเรียนนายเรืออากาศ รุ่นที่ 17 โรงเรียนนายทหารชั้นผู้บังคับฝูง รุ่นที่ 46 โรงเรียนเสนาธิการทหารอากาศ รุ่นที่ 30 วิทยาลัยการทัพอากาศ รุ่นที่ 29 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ 46 ประกาศนียบัตรหลักสูตร DAP 54/2006 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) 	ไม่มี	ไม่มี	ปัจจุบัน	1. บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ 2. บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ ข้าราชการบำนาญ	ไม่มี กระทรวงกลาโหม
					ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					2554	ประธานคณะที่ปรึกษา	กองบัญชาการกองทัพไทย

หมายเหตุ : (1) ระบุเฉพาะตำแหน่งในคณะกรรมการบริษัทฯ และตำแหน่งประธานคณะกรรมการชุดย่อย

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง ⁽¹⁾ /วันที่ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา /ประวัติอบรม	ร้อยละ การถือ หุ้น	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างผู้บริหาร	ประวัติการทำงาน		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่งที่สำคัญอื่น ๆ ในปัจจุบัน	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ
12. นายสมชัย สัจจพงษ์ ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ วันที่ 19 ต.ค. 2558 ตำแหน่งในบริษัทฯ - กรรมการ - ประธานกรรมการสรรหาและ กำหนดค่าตอบแทน	54	<ul style="list-style-type: none"> ปริญญาตรี เศรษฐศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยม) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ปริญญาโท เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต Ohio State University สหรัฐอเมริกา ปริญญาเอก เศรษฐศาสตรดุษฎีบัณฑิต Ohio State University สหรัฐอเมริกา ประกาศนียบัตรหลักสูตร DCP 75/2006 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) 	ไม่มี	ไม่มี	ปัจจุบัน	1. บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ 2. บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ ปลัดกระทรวงการคลัง	ไม่มี กระทรวงการคลัง
					ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					17 พ.ย. 2558- ปัจจุบัน 2557 - 2558 2554 - 2557 2553 - 2554	ประธานกรรมการ อธิบดีกรมศุลกากร ผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจการคลัง ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการนโยบาย รัฐวิสาหกิจ	ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) กระทรวงการคลัง กระทรวงการคลัง กระทรวงการคลัง

หมายเหตุ : (1) ระบุเฉพาะตำแหน่งในคณะกรรมการบริษัทฯ และตำแหน่งประธานคณะกรรมการชุดย่อย

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง ⁽¹⁾ /วันที่ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา /ประวัติอบรม	ร้อยละ การถือ หุ้น	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างผู้บริหาร	ประวัติการทำงาน		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่งที่สำคัญอื่น ๆ ในปัจจุบัน	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ
13. พลอากาศเอก อำนาจ จิระมณีมัย ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ วันที่ 23 พ.ย. 2558 ตำแหน่งในบริษัทฯ - กรรมการ	52	• วิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาวิศวกรรมเครื่องกล โรงเรียนนายเรืออากาศ	ไม่มี	ไม่มี	ปัจจุบัน	1. บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ 2. บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ หัวหน้าสำนักงานนายทหารปฏิบัติการพิเศษ	ไม่มี หน่วยบัญชาการถวายความปลอดภัยรักษาพระองค์
					ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					2553	รองหัวหน้าสำนักงานฝ่ายเสนาธิการในพระองค์ สมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมาร	หน่วยบัญชาการถวายความปลอดภัยรักษาพระองค์

หมายเหตุ : (1) ระบุเฉพาะตำแหน่งในคณะกรรมการบริษัทฯ และตำแหน่งประธานคณะกรรมการชุดย่อย

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง ⁽¹⁾ /วันที่ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา /ประวัติอบรม	ร้อยละ การถือ หุ้น	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างผู้บริหาร	ประวัติการทำงาน					
					ช่วงเวลา	ตำแหน่งที่สำคัญอื่น ๆ ในปัจจุบัน	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ			
<p>14. นายจรัมพร โชติกเสถียร</p> <p>ได้รับการแต่งตั้งเป็น กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ วันที่ 4 ธ.ค. 2557 □ ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ วาระที่ 1 วันที่ 27 ม.ค. 2558 - 24 เม.ย. 2558 วาระที่ 2 24 เม.ย. 2558 - ปัจจุบัน</p> <p><u>ตำแหน่งในบริษัทฯ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - กรรมการ - กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม 	58	<ul style="list-style-type: none"> • ปริญญาตรี สาขา Electrical Engineering and Computer Science, มหาวิทยาลัย Massachusetts Institute of Technology ประเทศสหรัฐอเมริกา • ปริญญาโท บริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัย Harvard ประเทศสหรัฐอเมริกา • หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักรรัฐร่วมเอกราช (ปรอ.) ปี 2547 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร • หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง รุ่นที่ 11 สถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท.) • หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านวิทยาการพลังงาน รุ่นที่ 1/2555 สถาบันวิทยาการพลังงาน (วพน.) • ประกาศนียบัตรหลักสูตร DAP 66/2007, หลักสูตร DCP 185/2014 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) 	ไม่มี	ไม่มี	ปัจจุบัน	1. บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ กรรมการ	บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)			
					ปัจจุบัน	2. บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ กรรมการ		บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด มูลนิธิศึกษาพัฒนา มูลนิธิวิจัยเทคโนโลยีสารสนเทศ		
					ปัจจุบัน	กรรมการ				
					ปัจจุบัน	กรรมการ				
					ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง			2554 - 2557	คณะกรรมการนโยบายสถาบันการเงิน (กนส.)	ธนาคารแห่งประเทศไทย
								2554 - 2557	ประธานกรรมการบริหาร	สำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (องค์การมหาชน)
								2554 - 2557	กรรมการอิสระและกรรมการตรวจสอบ	บริษัท สิงห์ เอสเตท จำกัด (มหาชน)
								2553 - 2557	กรรมการและผู้จัดการ	ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
								2553 - 2557	ประธานกรรมการ	บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด
								2553 - 2557	ประธานกรรมการ	บริษัท สำนักหักบัญชี (ประเทศไทย) จำกัด
			2553 - 2557	ประธานกรรมการ	บริษัท เช็ดเทรต คอท คอม จำกัด					
			2553 - 2557	ประธานกรรมการ	บริษัท แฟมมิลี่ โนฮาว จำกัด					

หมายเหตุ : (1) ระบุเฉพาะตำแหน่งในคณะกรรมการบริษัทฯ และตำแหน่งประธานคณะกรรมการชุดย่อย

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง ⁽¹⁾ /วันที่ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา /ประวัติอบรม	ร้อยละ การถือ หุ้น	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างผู้บริหาร	ประวัติการทำงาน		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่งที่สำคัญอื่นๆ ในปัจจุบัน	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ
15. เรืออากาศเอก มนต์รี จำเริญ ได้รับแต่งตั้งวันที่ 9 ก.ย. 2557 ตำแหน่งในบริษัทฯ - รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายกลยุทธ์องค์กรและพัฒนา อย่างยั่งยืน	58	<ul style="list-style-type: none"> • วิทยาศาสตร์บัณฑิต วิศวกรรมเครื่องกล โรงเรียนนายเรืออากาศ • ปริญญาบริหารธุรกิจคุณวุฒิปบัณฑิต กิตติมศักดิ์ สาขาการจัดการ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลตะวันออก • Mini MBA (SASIN) • Intensive Professional Program (NIDA) • Pilot Recruitment License (IATA), Miami USA • หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการ และผู้บริหารระดับสูงของรัฐวิสาหกิจและ องค์กรมหาชน สถาบันพระปกเกล้า • หลักสูตร "Leadership Succession Program" มูลนิธิสถาบันวิจัย และพัฒนาองค์กรภาครัฐ (IRDP) จัดตั้งโดยสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) กระทรวงการคลัง • ประกาศนียบัตรหลักสูตร ACEP สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) • หลักสูตร Business Leader Development Program University Of Oxford, UK. 	0.000029	ไม่มี	ปัจจุบัน	1. บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ กรรมการ 2. บริษัทหรือหน่วยงานอื่นๆ กรรมการ	บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)
					ปัจจุบัน		บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
					ปัจจุบัน		บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด
					ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		

หมายเหตุ : (1) ระบุเฉพาะตำแหน่งในคณะกรรมการบริษัทฯ และตำแหน่งประธานคณะกรรมการชุดย่อย

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง ⁽¹⁾ /วันที่ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา /ประวัติอบรม	ร้อยละ การถือ หุ้น	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างผู้บริหาร	ประวัติการทำงาน		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่งที่สำคัญอื่นๆ ในปัจจุบัน	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ
16. นาวาอากาศตรี อัมภวูธ วัฒนางกูร ได้รับแต่งตั้งวันที่ 13 พ.ย. 2555 ตำแหน่งในบริษัทฯ - รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สนับสนุนการถวายบินแก่องค์ ประธานศูนย์สนับสนุนการ ปฏิบัติการ	56	• Diplom Prufung Bauingenieurwesen (Master Degree Level), Civil Engineering, Hochschule Der Bundeswehr Muenchen, Germany	0.000064	ไม่มี	ปัจจุบัน	1. บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ 2. บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ ประธานกรรมการ	ไม่มี บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิง จำกัด
					ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					2555	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายมาตรฐาน ความปลอดภัยและพัฒนาทรัพยากรการบิน	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
2553 - 2555	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายปฏิบัติการ	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)					

หมายเหตุ : (1) ระบุเฉพาะตำแหน่งในคณะกรรมการบริษัทฯ และตำแหน่งประธานคณะกรรมการชุดย่อย

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง ⁽¹⁾ /วันที่ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา /ประวัติอบรม	ร้อยละ การถือ หุ้น	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างผู้บริหาร	ประวัติการทำงาน						
					ช่วงเวลา	ตำแหน่งที่สำคัญอื่น ๆ ในปัจจุบัน	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ				
17. นายธีรพล โชติชนาภิบาล ได้รับแต่งตั้งวันที่ 1 ก.ย. 2558 ตำแหน่งในบริษัทฯ - รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายการพาณิชย์	58	<ul style="list-style-type: none"> Bachelor of Arts, Maths & Economics University College of wales, Great Britain Master of Science, Operations Research University of Southampton, Great Britain 	0.000995	ไม่มี	ปัจจุบัน	1. บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ กรรมการ	บริษัท โรงแรมรอยัลค็อคคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)				
					ปัจจุบัน	2. บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ กรรมการ		บริษัท ไทยสมายส์แอร์ จำกัด			
					ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง						
					ก.ค. 2557 - ส.ค. 2558	ที่ปรึกษากรรมการผู้อำนวยการใหญ่	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)				
					ก.พ. - ก.ค. 2557	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายการพาณิชย์	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)				
มิ.ย. 2556 - ก.พ. 2557	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายกลยุทธ์และพัฒนารธุรกิจ	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)									
ก.พ. 2554 - มิ.ย. 2556	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายผลิตภัณฑ์และบริการลูกค้า	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)									
2553 - 2554	ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายพัฒนาและสนับสนุนการ พาณิชย์	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)									

หมายเหตุ: (1) ระบุเฉพาะตำแหน่งในคณะกรรมการบริษัทฯ และตำแหน่งประธานคณะกรรมการชุดย่อย

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง ⁽¹⁾ /วันที่ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา /ประวัติอบรม	ร้อยละ การถือ หุ้น	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างผู้บริหาร	ประวัติการทำงาน		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่งที่สำคัญอื่น ๆ ในปัจจุบัน	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ
18. เรืออากาศเอก กนก ทองเผือก ได้รับแต่งตั้งวันที่ 9 ก.ย. 2557 ตำแหน่งในบริษัทฯ - รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายทรัพยากรบุคคลและกำกับ กิจกรรมองค์กร - รักษาการ ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายกฎหมาย	58	<ul style="list-style-type: none"> • นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง • รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย • บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ • หลักสูตร UCLA Extension Executive Management Program 2005, University Of California, Los Angeles, USA • หลักสูตร DCP (DCP Segment 1-6) หลักสูตร DAP หลักสูตร DCG สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) • หลักสูตร Public Procurement Training System, International Trade Centre (Phase 1-2) UNCTAD/WTO • หลักสูตร Corporate Secretary Development Program รุ่นที่ 9 สมาคมบริษัทจดทะเบียน • หลักสูตร Executive Development for Competitiveness โครงการ Executive Program จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย • หลักสูตรธรรมาภิบาลของผู้บริหารระดับกลางสำหรับหน่วยงานด้านกฎหมายในภาครัฐและเอกชน รุ่นที่ 1 สถาบันพระปกเกล้า • หลักสูตรการบริหารการจัดการภาครัฐร่วมเอกชน รุ่นที่ 1 สำนักงานตำรวจแห่งชาติ • หลักสูตรผู้บริหารกระบวนการยุติธรรมระดับสูง รุ่นที่ 14 สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม • หลักสูตรนักบริหารยุทธศาสตร์การป้องกันและปราบปรามการทุจริตระดับสูง รุ่นที่ 4 สถาบันการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ สัญญา ธรรมศักดิ์ • หลักสูตรนักบริหารการยุติธรรมทางปกครองระดับสูง (บยป.) รุ่นที่ 6 วิทยาลัยการยุติธรรมทางปกครอง สำนักงานศาลปกครอง 	0.000041	ไม่มี	ปัจจุบัน	1. บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์	ไม่มี
					ปัจจุบัน	2. บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ	
					ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ	
					ปัจจุบัน	กรรมการ	
ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง							
					2555 - 2557	ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายพัฒนาและฝึกอบรมบุคลากร	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
					2554 - 2555	ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
					2553 - 2554	ผู้อำนวยการ ฝ่ายบริหารงานประชุม	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

หมายเหตุ : (1) ระบุเฉพาะตำแหน่งในคณะกรรมการบริษัทฯ และตำแหน่งประธานคณะกรรมการชุดย่อย

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง ⁽¹⁾ /วันที่ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา /ประวัติอบรม	ร้อยละ การถือ หุ้น	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างผู้บริหาร	ประวัติการทำงาน			
					ช่วงเวลา	ตำแหน่งที่สำคัญอื่น ๆ ในปัจจุบัน	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ	
19. เรืออากาศโท เจลิมพล อินทรวงศ์ ได้รับแต่งตั้งวันที่ 9 ก.ย. 2557 ตำแหน่งในบริษัทฯ - รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายช่าง	58	<ul style="list-style-type: none"> • วิทยาศาสตร์บัณฑิต (ทอ.) วิศวกรรมเครื่องกล โรงเรียนนายเรืออากาศ • รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต การจัดการ สำหรับนักบริหาร สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ 	0.000023	ไม่มี	ปัจจุบัน	1. บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ กรรมการ	บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	
					ปัจจุบัน	2. บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ กรรมการ		บริษัท ดอนเมืองอินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด
					ปัจจุบัน	กรรมการ		บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด
					ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง			2552 - 2557

หมายเหตุ : (1) ระบุเฉพาะตำแหน่งในคณะกรรมการบริษัทฯ และตำแหน่งประธานคณะกรรมการชุดย่อย

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง ⁽¹⁾ /วันที่ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา /ประวัติอบรม	ร้อยละ การถือ หุ้น	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างผู้บริหาร	ประวัติการทำงาน		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่งที่สำคัญอื่น ๆ ในปัจจุบัน	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ
20. นายณรงค์ชัย ว่องธนะวิโมกษ์ ได้รับแต่งตั้งเมื่อ 16 ก.ค. 2558 ตำแหน่งในบริษัทฯ - รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายการเงินและการบัญชี	53	<ul style="list-style-type: none"> ปริญญาตรี (เศรษฐศาสตรบัณฑิต) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ปริญญาโท (สาขา Information Systems) Golden Gate University, San Francisco, CA, USA ปริญญาโท (สาขาการเงิน) University of Pittsburgh, Pittsburgh, PA, USA หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักรภาครัฐร่วมเอกชน (ปริญญาบัตร ปรอ.) รุ่นที่ 24 จากวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) ประจำปี 2554 ประกาศนียบัตรหลักสูตร FGPClass 3/2011, หลักสูตร DCP 131/2010 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) หลักสูตร CIMB-Insead Leaderships, INSEAD CFO Becoming a Strategic Partner, University of Pennsylvania, USA Senior Finance Management Program, Executive Development International, UK วุฒิบัตรการเข้ารับการอบรมตามหลักสูตรโครงการฝึกอบรมพิเศษเกี่ยวกับคอมพิวเตอร์ วิชา System Analysis คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 	ไม่มี	ไม่มี	ปัจจุบัน	1. บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ กรรมการ	บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)
					ปัจจุบัน	2. บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ กรรมการ	
					ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง		
					ส.ค.2553-พ.ค.2557	กรรมการ (มีอำนาจลงนาม)	บลจ. ซีไอเอ็มบี -พรินซิเพิล
					พ.ค.2555-ก.ค.2558	ประธานกรรมการ	บจก. เวิร์ดลิส

หมายเหตุ : (1) ระบุเฉพาะตำแหน่งในคณะกรรมการบริษัทฯ และตำแหน่งประธานคณะกรรมการชุดย่อย

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง ⁽¹⁾ /วันที่ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา /ประวัติอบรม	ร้อยละ การถือ หุ้น	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างผู้บริหาร	ประวัติการทำงาน		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่งที่สำคัญอื่น ๆ ในปัจจุบัน	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ
21. นางอุษณีย์ แสงสิงแก้ว ได้รับแต่งตั้งวันที่ 1 ก.ย. 2558 ตำแหน่งในบริษัทฯ - รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ หน่วยธุรกิจบริการการบิน	57	<ul style="list-style-type: none"> Mini Master of Information Technology (MMIT) 2005 ปริญญาโทบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเซนต์จอห์น ปริญญาตรีบริหารธุรกิจบัณฑิต มหาวิทยาลัยกรุงเทพ หลักสูตรการบริหารจัดการด้านความมั่นคงชั้นสูง วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (สวปอ. รุ่น 4) ประกาศนียบัตรหลักสูตร DCP 194/2014 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง รุ่นที่ 21 สถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท.) 	0.000023	ไม่มี	ปัจจุบัน	1. บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ 2. บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ	ไม่มี
					ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด
					ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด
					ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท วิ่งสเปนเซอร์วิสเซส จำกัด
ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง							
					2555 - 2558	กรรมการผู้จัดการ ฝ่ายบริการลูกค้าภาคพื้น	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
					2552 - 2555	ผู้อำนวยการฝ่ายวางแผนและควบคุมอุปกรณ์ บริการบนเครื่องบิน	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

หมายเหตุ : (1) ระบุเฉพาะตำแหน่งในคณะกรรมการบริษัทฯ และตำแหน่งประธานคณะกรรมการชุดย่อย

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง ⁽¹⁾ /วันที่ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา /ประวัติอบรม	ร้อยละ การถือ หุ้น	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างผู้บริหาร	ประวัติการทำงาน		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่งที่สำคัญอื่น ๆ ในปัจจุบัน	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ
22. นาวาอากาศตรี ภูริต ศรีวัฒน์ ได้รับแต่งตั้งวันที่ 1 ต.ค. 2558 ตำแหน่งในบริษัทฯ - รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายปฏิบัติการ	60	• วิทยาศาสตร์บัณฑิต วิศวกรรมอากาศยาน โรงเรียนนายเรืออากาศ	ไม่มี	ไม่มี	ปัจจุบัน	1. บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ กรรมการ 2. บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ	บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ไม่มี
					ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					2557 - 2558	ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายปฏิบัติการบิน	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
					2556 - 2557	ผู้อำนวยการภารกิจพิเศษ ฝ่ายปฏิบัติการ ฝ่ายปฏิบัติการบิน ระดับรองผู้อำนวยการใหญ่	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
					2555 - 2556	ผู้อำนวยการภารกิจพิเศษฝ่ายปฏิบัติการ ฝ่ายปฏิบัติการบิน ระดับผู้ช่วยผู้อำนวยการใหญ่	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
2553 - 2555	ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารนักบิน	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)					

หมายเหตุ : (1) ระบุเฉพาะตำแหน่งในคณะกรรมการบริษัทฯ และตำแหน่งประธานคณะกรรมการชุดย่อย

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง ⁽¹⁾ /วันที่ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา /ประวัติอบรม	ร้อยละ การถือ หุ้น	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างผู้บริหาร	ประวัติการทำงาน		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่งที่สำคัญอื่น ๆ ในปัจจุบัน	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ
23. นายณัฐ บุนนาค ได้รับแต่งตั้งวันที่ 25 ก.ค. 2557 ตำแหน่งในบริษัทฯ - ที่ปรึกษากิจการ ผู้อำนวยการใหญ่	52	<ul style="list-style-type: none"> Bachelor of Special Studies, Mathematics Cornell College, USA Bachelor of Science in Systems Science and Engineering Washington University at ST. Louis, USA Master of Construction Management Washington University at St. Louis, USA 	0.000052	ไม่มี		1. บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ 2. บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ	ไม่มี ไม่มี
					ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ก.พ. 2557 - ก.ค. 2557	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายรายได้เสริมองค์กร	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
					มิ.ย. 2556 - ก.พ. 2557	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายผลิตภัณฑ์และบริการลูกค้า	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
					พ.ย. 2555 - มิ.ย. 2556	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายการพาณิชย์	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
ก.พ. 2554 - พ.ย. 2555	กรรมการผู้จัดการ หน่วยงานธุรกิจ การบริการภาคพื้น	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)					
2549 - 2554	ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายวางแผนการตลาด และการบริหารรายได้	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)					

หมายเหตุ : (1) ระบุเฉพาะตำแหน่งในคณะกรรมการบริษัทฯ และตำแหน่งประธานคณะกรรมการชุดย่อย

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง ⁽¹⁾ /วันที่ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา /ประวัติอบรม	ร้อยละ การถือ หุ้น	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างผู้บริหาร	ประวัติการทำงาน		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่งที่สำคัญอื่น ๆ ในปัจจุบัน	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ
24. นายนิรุฒ มณีพันธ์ ได้รับแต่งตั้งวันที่ 25 ก.ค. 2557 ตำแหน่งในบริษัทฯ - ที่ปรึกษากรรมการ ผู้อำนวยการใหญ่	47	<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 	ไม่มี	ไม่มี	ปัจจุบัน	1. บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ 2. บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ กรรมการ	ไม่มี บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด
					ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					2555 - 2557	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายทรัพยากรบุคคลและกำกับกิจกรรมองค์กร	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
2554 - 2555	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สำนักเลขานุการบริษัทฯ	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)					
2551 - 2554	ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายกฎหมาย และกำกับกิจกรรมองค์กร	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)					

หมายเหตุ : (1) ระบุเฉพาะตำแหน่งในคณะกรรมการบริษัทฯ และตำแหน่งประธานคณะกรรมการชุดย่อย

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง ⁽¹⁾ /วันที่ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา /ประวัติอบรม	ร้อยละ การถือ หุ้น	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างผู้บริหาร	ประวัติการทำงาน		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่งที่สำคัญอื่น ๆ ในปัจจุบัน	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ
25. นายรัช ตันตันันดา ได้รับแต่งตั้งวันที่ 1 ต.ค. 2554 ตำแหน่งในบริษัทฯ - ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายการเงินองค์กร	46	<ul style="list-style-type: none"> Bachelor of Science in Business Administration, Boston University, United States Master of Business Administration, The American University, United States หลักสูตร DCP 71/2006 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง รุ่นที่ 20 สถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท.) 	ไม่มี	ไม่มี	ปัจจุบัน	1. บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์	ไม่มี
					ปัจจุบัน	2. บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ กรรมการ	
							กรรมการ
ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง							
					2548 – 2554	ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายนักลงทุนสัมพันธ์	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

หมายเหตุ : (1) ระบุเฉพาะตำแหน่งในคณะกรรมการบริษัทฯ และตำแหน่งประธานคณะกรรมการชุดย่อย

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง ⁽¹⁾ /วันที่ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา /ประวัติอบรม	ร้อยละ การถือ หุ้น	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างผู้บริหาร	ประวัติการทำงาน		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่งที่สำคัญอื่นๆ ในปัจจุบัน	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ
26. นายอริชัย นุ่มลมุล ได้รับแต่งตั้งวันที่ 1 ธ.ค. 2558 ตำแหน่งในบริษัทฯ - ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายการบัญชี	49	<ul style="list-style-type: none"> Bachelor in Administration - Accounting; (Ramkhamheang University) Master of Science - Accounting Information System (AIS); (Chulalongkorn University) Standard Cost Accounting System for a Glove Manufacturing Company. The project covers System Analysis and Design, Development. General Ledger for Glove Manufacturing Company (Multi Currency Accounting) Performance Measurement for Foreign Bank Young Banker Executive (YOBEX) One Year Program ; (Thai Bank Association - 2000) AUB, Accelerated Universal Banking Program at Nanyang Business School "NBS", Singapore (CIMB Program 2012-2013) 	ไม่มี	ไม่มี	ปัจจุบัน	1. บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ 2. บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ กรรมการ	ไม่มี ไม่มี บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิง จำกัด
					ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ก.ค.2558 - 30 พ.ย.2558	SVP - Acting CFO	CIMB Thai Bank
พ.ค. 2553 - ก.ค. 2558	SVP - Financial Infrastructure Department	CIMB Thai Bank					

หมายเหตุ : (1) ระบุเฉพาะตำแหน่งในคณะกรรมการบริษัทฯ และตำแหน่งประธานคณะกรรมการชุดย่อย

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง ⁽¹⁾ /วันที่ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา /ประวัติอบรม	ร้อยละ การถือ หุ้น	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างผู้บริหาร	ประวัติการทำงาน		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่งที่สำคัญอื่น ๆ ในปัจจุบัน	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ
27. นางสุวิมล บัวเลิศ ได้รับแต่งตั้งวันที่ 13 พ.ย. 2555 ตำแหน่งในบริษัทฯ - เลขาธิการบริษัทฯ - ผู้อำนวยการใหญ่ สำนักเลขานุการบริษัทฯ	54	<ul style="list-style-type: none"> ปริญญาตรีวิทยาศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ปริญญาโทวิทยาศาสตร์ (Microbiology) Southern Illinois University, USA ปริญญาโทบริหารธุรกิจ (การจัดการ) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ปริญญาโทนิติศาสตร์ (การสื่อสาร) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ประกาศนียบัตร หลักสูตรนักบริหารระดับสูง (ผู้นำมีวิสัยทัศน์) วิทยาลัยนักบริหาร สำนักงาน ก.พ. ประกาศนียบัตรหลักสูตร CSP, หลักสูตร DCP 195/2014 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) 	ไม่มี	ไม่มี	ปัจจุบัน	1. บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ 2. บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ กรรมการ ประธานกรรมการตรวจสอบ	ไม่มี บริษัท ไทย-อะมาติอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด
					ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					2554 - 2555	ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบริหารทั่วไป	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
2553 - 2554	ผู้อำนวยการ ฝ่ายปฏิบัติการคลังสินค้า	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)					

หมายเหตุ : (1) ระบุเฉพาะตำแหน่งในคณะกรรมการบริษัทฯ และตำแหน่งประธานคณะกรรมการชุดย่อย

เอกสารแนบ 2
รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการของบริษัทย่อย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558

รายชื่อบริษัทย่อย		รายชื่อกรรมการ	บริษัทย่อย				
			บริษัท ไทย-อะมาดีอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด	บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด	บริษัท ไทยไฟลท์ เทรนนิง จำกัด ⁽¹⁾	บริษัท ท้าวเอื้องหลวง จำกัด	บริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด
1	นายคณิศ	แสงสุพรรณ					X
2	นายจรัมพร	โชติกเสถียร					/
3	เรืออากาศเอก มนต์รี	จำเรียง					/
4	นายธีรพล	โชติชนาภิบาล					/
5	นายวรเนติ	หล้าพระบาง					/
6	นางสร้อยทิพย์	ไตรสุทธิ์					/
7	นายอัษฎพร	จารุจินดา					/
8	นายธวัชชัย	กิจรัตนกุล					/
9	นายพิพัฒน์	ชั้นทอง					/
10	นายดุลยพงศ์	สุขานุศาสน์	X				
11	นายณรงค์ชัย	ว่องธนะวิโมกษ์	/				
12	นางสุวิมล	บัวเลิศ	/				
13	นายวิโรจน์	โตเจริญวานิช	/				
14	นายคาร์ล โจฮัน เฮอร์ นอร์ดวิส		/				
15	นางณัฐฉิณชัชชา	ไชยประเสริฐ	/				
16	นางอัญชลี	เต็งประทีป	/				
17	เรืออากาศเอก กนก	ทองเผือก		X	/		
18	นางอุษณีย์	แสงสิงแก้ว		/			
19	นายสุรพงศ์	แสงอรุณ		/			
20	นายรัช	ตันตนันตา		/			
21	นายวิจิตร	ณ ระนอง		/			
22	นาวาอากาศตรี อธิภากร	วัฒนางกูร			X		
23	นาวาอากาศตรี พงษ์ธร	เทพกาญจนา			/		
24	นาวาอากาศตรี จิระชัย	กำเนิดทอง			/		
25	เรืออากาศเอก วีระศักดิ์	วิรุฬห์เพชร			/		
26	นายอริชัย	นุ่มลมูล			/		
27	นายน้ำเพชร	อยู่สกุล			/		
28	นางบุษบา	สังขวิภา				/	
29	นางอลิศรา	คิดหมาย				X	
30	นายวิโรจน์	ศิริโรราชัย				/	

หมายเหตุ ข้อมูลตามหนังสือรับรองบริษัทฯ ฉบับล่าสุด X = ประธานกรรมการ / = กรรมการ

⁽¹⁾ ที่ประชุมผู้ถือหุ้นบริษัทไทยไฟลท์เทรนนิง จำกัด มีมติแต่งตั้งกรรมการเมื่อวันที่ 28 ธ.ค. 58 /รอกการจดทะเบียนหนังสือรับรองจากกระทรวงพาณิชย์

เอกสารแนบ 3

รายละเอียดเกี่ยวกับหัวหน้างานตรวจสอบภายใน

ชื่อ	นาย สมนึก ช้างธรรมวงศ์
ตำแหน่ง	ผู้อำนวยการใหญ่สำนักงานการตรวจสอบภายใน
ประวัติการศึกษา	บัญชีบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
ประวัติการทำงาน	ผู้อำนวยการใหญ่ สำนักงานการตรวจสอบภายใน รองผู้อำนวยการใหญ่ สำนักงานการตรวจสอบภายใน ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบหน่วยสนับสนุนธุรกิจ สำนักงานการตรวจสอบภายใน ผู้จัดการตรวจสอบอาวุโส สำนักงานการตรวจสอบภายใน ผู้จัดการแผนกตรวจสอบระบบงานฝ่ายตรวจสอบ

ประวัติการอบรม

- หลักสูตร Training on Financial and Procurement Internal Audit Management จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- หลักสูตร Executive Development for Competitiveness จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- Certified Professional Internal Auditor

รายละเอียดเกี่ยวกับหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัทฯ

ชื่อ	เรืออากาศเอก กนก ทองเผือก
ตำแหน่ง	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายทรัพยากรบุคคลและกำกับกิจกรรมองค์กร
ประวัติการศึกษา	รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง
ประวัติการทำงาน	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายพัฒนาและฝึกอบรมบุคลากร ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล ผู้อำนวยการ ฝ่ายบริหารงานประชุม ผู้อำนวยการ ฝ่ายกำกับกิจกรรมองค์กร

ประวัติการอบรม

- หลักสูตร UCLA Extension Executive Management Program 2005, University Of California, Los Angeles USA.
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP Segment 1-6) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Developing CG Policy Statement (DCG) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Public Procurement Training System, International Trade Centre (Phase 1-2) UNCTAD/WTO
- หลักสูตร “Corporate Secretary Development Program” รุ่นที่ 9 สมาคมบริษัทจดทะเบียน
- หลักสูตร Executive Development for Competitiveness โครงการ Executive Program จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- หลักสูตรธรรมเนียมปฏิบัติของผู้บริหารระดับกลางสำหรับหน่วยงานด้านกฎหมายในภาครัฐและเอกชน รุ่นที่ 1 สถาบันพระปกเกล้า
- หลักสูตรการบริหารจัดการภาครัฐร่วมเอกชน รุ่นที่ 1 สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
- หลักสูตรผู้บริหารกระบวนการยุติธรรมระดับสูง รุ่นที่ 14 สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม
- หลักสูตรนักบริหารยุทธศาสตร์การป้องกันและปราบปรามการทุจริตระดับสูง รุ่นที่ 4 สถาบันการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ สัณญา ธรรมศักดิ์
- หลักสูตรนักบริหารการยุติธรรมทางปกครองระดับสูง (บยป.) รุ่นที่ 6 วิทยาลัยการยุติธรรมทางปกครอง สำนักงานศาลปกครอง

หน้าที่ความรับผิดชอบ

หัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานมีหน้าที่รับผิดชอบในการเป็นศูนย์กลางรวบรวมกฎ กฎหมาย กฎระเบียบ นโยบาย ข้อบังคับ และข้อกำหนดต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินกิจการทั้งหมดของบริษัทฯ เช่น สำนักงาน ก.ล.ต. สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย FAA, ICAO รวมถึงกฎหมาย หรือข้อบังคับต่างประเทศ ที่บริษัทฯ ทำการบิน พร้อมทั้งสอบถามข้อมูลให้เป็นปัจจุบัน และเป็นศูนย์กลางในการกำกับดูแลให้หน่วยงานต่างๆ ในบริษัทฯ ดำเนินกิจกรรมให้เป็นไปตามกฎระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

ทั้งนี้ นอกจากการที่บริษัทฯ ประกาศใช้คู่มือประมวลบรรษัทภิบาลและจริยธรรมแล้ว ยังได้กำหนดนโยบายการกำกับดูแลการปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบของบริษัทฯ โดยกำหนดให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบของบริษัทฯ และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องในการดำเนินธุรกิจ ตลอดจนมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น ควบคู่กับคู่มือประมวลบรรษัทภิบาลและจริยธรรมอย่างเคร่งครัด รวมถึงมีการสื่อสารกับพนักงานให้รู้ เข้าใจ และตระหนัก ถึงความสำคัญของการศึกษากฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งปฏิบัติตาม และปฏิบัติงานให้ถูกต้องครบถ้วนตามกฎหมายเกณฑ์ที่กำหนดไว้

เอกสารแนบ 4

รายละเอียดเกี่ยวกับรายการประเมินราคาทรัพย์สิน

(ไม่มี)

เอกสารแนบ 4

รายงานสรุปกิจกรรมของคณะกรรมการตรวจสอบประจำปี 2558

คณะกรรมการตรวจสอบของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 4 ท่าน ซึ่งเป็นผู้ทรงคุณวุฒิและมีประสบการณ์ด้าน กฎหมาย การบริหารทรัพยากรบุคคล การเงินและงบประมาณการบริหารความเสี่ยง และการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงิน ปัจจุบัน คณะกรรมการตรวจสอบประกอบด้วย นายวีระวงศ์ จิตต์มีตรภาพ เป็นประธานกรรมการตรวจสอบ พลเอก ชาดอุดม ติตตะสิริ นายสมเกียรติ ศิริชาติไชย และนายรัฐพล ภัคติกุมิ เป็นกรรมการตรวจสอบ

ในปี 2558 คณะกรรมการตรวจสอบได้มีการประชุมร่วมกับ ผู้สอบบัญชี ผู้ตรวจสอบภายใน และผู้บริหารระดับสูงที่เกี่ยวข้อง รวม 10 ครั้ง ซึ่งเป็นการประชุมตามที่กำหนดไว้ 8 ครั้ง และเป็นการประชุมวาระพิเศษ 2 ครั้ง โดยการประชุมทุกครั้งที่คณะกรรมการตรวจสอบได้ปฏิบัติหน้าที่อย่างเป็นอิสระ ตามขอบเขตหน้าที่ความรับผิดชอบที่ระบุไว้ในคู่มือการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจ ฉบับปรับปรุงปี 2555 ของกระทรวงการคลัง และตามแนวทางปฏิบัติที่ดีของคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งสอดคล้องกับข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ทั้งนี้ การเข้าร่วมประชุมของกรรมการแต่ละท่านได้รายงานไว้ในหัวข้อการกำกับดูแลกิจการ ซึ่งคณะกรรมการตรวจสอบได้รายงานสรุปประเด็นที่สำคัญและความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบต่อคณะกรรมการบริษัท ตามที่เห็นสมควร โดยมีสาระสำคัญดังนี้

1. การสอบทานรายงานทางการเงิน คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานงบการเงินรายไตรมาสและงบการเงินประจำปี 2558 ร่วมกับผู้บริหารสายการเงินและการบัญชี และผู้สอบบัญชี เพื่อพิจารณารายงานทางการเงิน การเปิดเผยข้อมูลประกอบงบการเงิน นโยบายการบัญชีและประมาณการที่สำคัญ ข้อสังเกตจากการตรวจสอบและสอบทานงบการเงินของผู้สอบบัญชี รวมทั้งได้พิจารณาคำอธิบายและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทฯ คณะกรรมการตรวจสอบได้ขอความเห็นจากผู้สอบบัญชีในเรื่องความถูกต้อง ครบถ้วนของงบการเงิน ความเหมาะสมของวิธีการบันทึกบัญชีและเปิดเผยข้อมูล รวมทั้งรายการปรับปรุงบัญชีที่สำคัญ เพื่อให้มั่นใจว่า งบการเงินมีความถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้ประชุมร่วมกับผู้สอบบัญชีเป็นการเฉพาะ 1 ครั้ง โดยไม่มีผู้บริหารเข้าร่วม เพื่อหารือเกี่ยวกับความเป็นอิสระในการปฏิบัติหน้าที่และการแสดงความเห็นของผู้สอบบัญชี

2. การสอบทานความเพียงพอและประสิทธิผล ของระบบการควบคุมภายในและการบริหารความเสี่ยง คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณารายงานผลการตรวจสอบจากสำนักงานการตรวจสอบภายใน ผลการจัดทำแบบประเมินการควบคุมภายในด้วยตนเอง ตามระเบียบคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดิน ว่าด้วยการกำหนดมาตรฐานการควบคุมภายใน พ.ศ. 2544 ซึ่งอ้างอิงตามมาตรฐาน Committee of Sponsoring Organization of The Treadway Commission : COSO 2013 และได้นำเสนอข้อสังเกตจากการสอบทานการประเมินผลการควบคุมภายในของผู้ตรวจสอบภายในต่อคณะกรรมการบริษัท โดยขอให้ฝ่ายบริหารจัดทำแผนการปรับปรุงที่เป็นรูปธรรมและมีกำหนดเวลาแล้วเสร็จที่ชัดเจน

ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้ประชุมร่วมกับฝ่ายบริหารทั้งหมด 1 ครั้ง และได้เชิญผู้บริหารระดับสูงเข้าชี้แจงและร่วมหารือในวาระที่เกี่ยวข้องตามความเหมาะสม เพื่อหารือเกี่ยวกับการดำเนินงานของบริษัทฯ ประเด็นข้อตรวจพบต่างๆ ที่มีนัยสำคัญ โดยได้เน้นย้ำให้ผู้บริหารตระหนักถึงความรับผิดชอบในการควบคุมความเสี่ยง รวมทั้งการเร่งรัดปรับปรุงการดำเนินการตามข้อเสนอแนะในรายงานการตรวจสอบ

นอกจากนี้ ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริหารความเสี่ยงได้เข้าร่วมประชุมกับคณะกรรมการตรวจสอบ เพื่อรายงานเกี่ยวกับความเสี่ยงที่สำคัญของบริษัทฯ และแนวทางในการดำเนินการบริหารจัดการความเสี่ยงดังกล่าวเป็นประจำทุกปี

3. การกำกับดูแลงานตรวจสอบภายใน คณะกรรมการตรวจสอบได้ให้แนวทางในการจัดทำแผนการตรวจสอบและได้พิจารณาอนุมัติแผนการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจสอบภายใน รวมทั้งได้รับทราบผลการดำเนินงานและปัญหาอุปสรรคต่างๆ ของสำนักงานการตรวจสอบภายในทุกไตรมาส

คณะกรรมการตรวจสอบได้เสนอแนะให้สำนักงานการตรวจสอบภายในปรับวิธีการนำเสนอข้อเสนอแนะจากการตรวจสอบที่ควรนำไปใช้เป็นแนวทางปฏิบัติโดยทั่วไปต่อผู้บริหารระดับสูงให้ชัดเจนยิ่งขึ้น เพื่อนำวิธีการควบคุมไปประยุกต์ใช้กับหน่วยงานอื่นๆ ด้วย

4. การสอบทานการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง คณะกรรมการตรวจสอบได้มีการประชุม และรับทราบรายงานจากสายทรัพยากรบุคคลและกำกับกิจกรรมองค์กร ซึ่งทำหน้าที่ กำกับ ติดตามการปฏิบัติงานของหน่วยงานต่างๆ ให้เป็นไปตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง เพื่อรับทราบและให้ข้อเสนอแนะในการดำเนินการพัฒนาปรับปรุงกระบวนการกำกับติดตามดังกล่าว

5. การพิจารณารายการที่เกี่ยวข้องกัน คณะกรรมการตรวจสอบมีบทบาทในการสอบทานและให้ความเห็นต่อการทำรายการที่เกี่ยวข้องกันตามประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เพื่อให้มั่นใจว่า เป็นรายการที่ผ่านกระบวนการอนุมัติอย่างโปร่งใส โดยผู้มีส่วนได้เสียไม่ได้มีส่วนร่วมในการตัดสินใจ และเป็นรายการที่กระทำโดยคำนึงถึงผลประโยชน์ของบริษัทฯ เสมือนการทำรายการกับบุคคลภายนอก ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้รับทราบรายงานรายการที่เกี่ยวข้องกันทุกไตรมาส รวมทั้งได้สอบทานการเปิดเผยข้อมูลรายการระหว่างกันว่าเป็นไปอย่างถูกต้อง ครบถ้วน

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

7. การเสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชี คณะกรรมการตรวจสอบนำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาและขออนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นแต่งตั้ง สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน (สตง.) เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ ประจำปี 2559

จากการดำเนินการ ตามขอบเขตอำนาจหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย คณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่า บริษัทฯ ได้จัดทำงบการเงินอย่างถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน การทำธุรกรรมรายการที่เกี่ยวข้องกันเป็นไปอย่างสมเหตุสมผลและมีการเปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอ บริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายในที่เพียงพอ มีการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องโดยไม่พบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญ

ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้ปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ด้วยความยึดมั่นในความถูกต้อง เที่ยงธรรม ะมัดระวังรอบคอบ โปร่งใส และเป็นอิสระ เพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ

นายวีระวงศ์ จิตต์มิตรภาพ

ประธานกรรมการตรวจสอบ

วันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2559