

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-A4
เอกสารแนบ 5	รายงานของคณะกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม	3-A5
เอกสารแนบ 6	รายงานของคณะกรรมการบริหาร	3-A6
เอกสารแนบ 7	รายงานของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	3-A7
เอกสารแนบ 8	รายงานของคณะกรรมการกำกับกลยุทธ์และการปฏิรูปบริษัทฯ	3-A8

ส่วนที่ 1 การประกอบธุรกิจ

1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

1.1 ความเป็นมาของบริษัทฯ

รัฐบาลไทยในปี 2503 ได้จัดตั้ง บริษัท การบินไทย จำกัด เพื่อให้ประเทศไทยมีสายการบินแห่งชาติที่ให้บริการในระดับสากล โดยการร่วมทุนระหว่างบริษัท เดินอากาศไทย จำกัด กับสายการบินสแกนดิเนเวียนแอร์ไลน์ ซีเอสดีเอ็มมีวัตถุประสงค์แรกเริ่มเพื่อดำเนินธุรกิจการบินระหว่างประเทศ 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 พณฯ พลเอกเปรม ติณสูลานนท์ ได้รวมกิจการการบินภายในประเทศที่บริษัท เดินอากาศไทย จำกัด ให้บริการ เข้ากับกิจการของบริษัทฯ ตามมติคณะรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจ ส่งผลให้เงินทุนจดทะเบียนของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นเป็น 2,230 ล้านบาท โดยมีกระทรวงการคลังเป็น ผู้ถือหุ้นรายใหญ่

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 2561 บริษัทฯ มีทุนจดทะเบียน 26,989,009,500 บาท มีทุนชำระแล้ว 21,827,719,170 บาท มีกระทรวงการคลังและธนาคารออมสินถือหุ้นคิดเป็นร้อยละ 53.16 ส่วนที่เหลือร้อยละ 46.84 ถือหุ้นโดยประชาชนทั่วไปทั้งในประเทศและต่างประเทศ ซึ่งรวมถึงพนักงานของบริษัทฯ

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

เมื่อวันที่ 17 ตุลาคม 2556 บริษัทฯ ได้จัดตั้ง บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ด้วยทุนจดทะเบียน 1,800 ล้านบาท ชำระแล้วร้อยละ 100 เป็นเงิน 1,800 ล้านบาท โดยมีบริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 100 สายการบินไทยสมายล์ ได้เริ่มดำเนินการบินตั้งแต่วันที่ 10 เมษายน 2557 ด้วยรหัสสายการบิน WE โดยทำการบินจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งในช่วงแรกทำการบิน

เส้นทางภายในประเทศ ทั้งหมด 10 เส้นทาง และตั้งแต่วันที่ 25 ตุลาคม 2557 เป็นต้นมาสายการบินไทยสมายล์ ได้เพิ่มการให้บริการในเส้นทางระหว่างประเทศในภูมิภาคอาเซียน จีน ไต้หวัน และอินเดีย

วิสัยทัศน์

ในระหว่างปี 2561 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ทบทวน วิสัยทัศน์ ของบริษัทฯ และได้ปรับปรุงเป็นดังนี้

“เป็นสายการบินแห่งชาติที่มีการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ และมีกำไรอย่างยั่งยืน ให้บริการดีเลิศด้วยเสน่ห์ความเป็นไทย”

ด้วยบทบาทของสายการบินแห่งชาติ ประกอบธุรกิจการเดินอากาศ ขนส่งผู้โดยสาร พาณิชย์สินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ การบินไทยมีความมุ่งมั่นที่จะเป็นสายการบินที่คนไทยภาคภูมิใจ จากการให้บริการระดับโลก ตามมาตรฐานสากล ผสมผสานด้วยเสน่ห์ความเป็นไทย สร้างความประทับใจและพึงพอใจสูงสุดแก่ลูกค้า จากการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพและสร้างกำไรที่ยั่งยืน

พันธกิจ

- ให้บริการขนส่งทางอากาศอย่างครบวงจรทั้งภายในและระหว่างประเทศ โดยมุ่งเน้นในเรื่องมาตรฐานความปลอดภัย ความสะดวกสบาย การบริการที่มีคุณภาพด้วยเอกลักษณ์ความเป็นไทย เพื่อส่งมอบผลิตภัณฑ์ที่มีคุณค่าและความน่าเชื่อถือสูง รวมทั้งเสริมสร้างความประทับใจและความสัมพันธ์ที่ดีกับ **ลูกค้า**
- มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามมาตรฐานสากล เพื่อสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนให้แก่องค์กรและสร้างผลตอบแทนการลงทุนที่สูงให้แก่ **ผู้ถือหุ้น**
- เป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ที่สร้างความแข็งแกร่งให้กับ **พนักงาน** เพื่อให้ทำงานได้อย่างเต็มศักยภาพตระหนักถึงการให้ความสำคัญแก่ลูกค้า เสริมสร้างขีดความสามารถ ทักษะ และความรับผิดชอบ ตลอดจนเพิ่มพูนความผูกพันต่อองค์กร
- ช่วยเหลือ ส่งเสริม และแสดงความรับผิดชอบต่อ **สังคม** และสิ่งแวดล้อม ในฐานะเป็นสายการบินแห่งชาติ

ทั้งนี้ ต้องดำเนินการภายใต้การกำกับดูแลกิจการที่ดี **ตามหลักธรรมาภิบาล**

คุณค่าหลัก (Core Values)

เพื่อให้บริษัทฯ สามารถเติบโตอย่างแข็งแกร่งและยั่งยืน และสามารถแข่งขันได้ในสภาวะแวดล้อมทางธุรกิจที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว บริษัทฯ ส่งเสริมและยึดมั่นในคุณค่าหลักสำคัญ 3 ประการ ได้แก่

1. มุ่งเน้นการสร้าง ความพึงพอใจให้กับลูกค้า (Customer Satisfaction)

เป็นองค์กรที่มุ่งเน้นการสร้าง ความพึงพอใจให้กับลูกค้าโดยนำเสนอผลิตภัณฑ์และบริการที่สอดคล้องกับความต้องการและความคาดหวังของลูกค้าอย่างสม่ำเสมอ

2. ให้การบริการระดับโลก (World Class Services)

เป็นองค์กรที่มุ่งเน้นการให้บริการที่เป็นเลิศ สม่ำเสมอ และเป็นไปตามมาตรฐาน

3. สร้างคุณค่าในทุกมิติ (Value Creation)

เป็นองค์กรที่ส่งเสริมให้พนักงานสร้างคุณค่าจากการดำเนินธุรกิจอย่างมีประสิทธิภาพ พร้อมส่งมอบคุณค่าของผลิตภัณฑ์และบริการในทุกมิติอย่างยั่งยืน

กลยุทธ์

บริษัทฯ ได้กำหนดกรอบยุทธศาสตร์ระยะยาว 10 ปี (พ.ศ. 2560 – 2569) ที่สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์รัฐวิสาหกิจและนโยบายภาครัฐ ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ 4 ด้าน ได้แก่ ด้านธุรกิจองค์กร ด้านกลุ่มธุรกิจสนับสนุนองค์กร ด้านทรัพยากรบุคคลและกระบวนการภายใน และด้านการเงิน ประกอบด้วย 5 กลยุทธ์ ได้แก่

1. กลยุทธ์เร่งทำกำไรเพิ่มจากการตลาดเชิงรุกและมีต้นทุนที่แข่งขันได้ (Aggressive Profit)
2. กลยุทธ์พัฒนาศักยภาพและแสวงหาโอกาสของกลุ่มธุรกิจ (Business Portfolio)
3. กลยุทธ์สร้างประสบการณ์การเดินทางที่ดีให้กับลูกค้า (Customer Experience)
4. กลยุทธ์ดำเนินงานด้วยนวัตกรรมและดิจิทัลเทคโนโลยี (Digital Technology)
5. กลยุทธ์บริหารทรัพยากรบุคคลอย่างมีประสิทธิภาพ (Effective Human Capital Management)

ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้มีการดำเนินการตามแผนปฏิรูป 3 ระยะมาตั้งแต่ปี 2558 – 2560 ประกอบด้วย แผนปฏิรูประยะที่ 1 เริ่มดำเนินการในปี 2558 ประกอบด้วยกลยุทธ์หลัก 6 กลยุทธ์ 21 แผนงานหลักที่สอดคล้องกัน มีวัตถุประสงค์เพื่อลดการขาดทุนให้ได้อย่างรวดเร็ว (Stop Bleeding) แผนปฏิรูประยะที่ 2 ดำเนินการในปี 2559 ประกอบด้วยกลยุทธ์หลัก 4 กลยุทธ์ และ 20 แผนงานหลักที่สอดคล้องกัน มีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างความแข็งแกร่งในการแข่งขัน (Strength Building) แผนปฏิรูประยะที่ 3 ประกอบด้วย 6 กลยุทธ์ และ 16 แผนงานหลัก มีวัตถุประสงค์เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน (Sustainable Growth) และกลับมาทำกำไรอย่างยั่งยืน

แต่เนื่องจากในปี 2560 บริษัทฯ มีผลการดำเนินงาน โดยเฉพาะรายได้ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย และมีต้นทุนจากการดำเนินการสูง ประกอบกับในปี 2562 จะมีการเปลี่ยนแปลงหลักเกณฑ์การบันทึกบัญชี ตามมาตรฐานบัญชีใหม่ IFRS9 นอกจากนั้นยังต้องปรับปรุงการให้บริการให้ครอบคลุมลูกค้าทุกกลุ่ม รวมทั้ง Digital Technology ที่ตอบสนองต่อพฤติกรรมของลูกค้าที่ต้องการความสะดวกรวดเร็ว ในขณะที่องค์กรมีขนาดใหญ่ ต้องบริหารจัดการและพัฒนาบุคลากร เพื่อให้บุคลากรมีศักยภาพสูงขึ้น

บริษัทฯ จึงได้จัดทำ **แผนขับเคลื่อนองค์กรในระยะยาว (แผนฟื้นฟูปี 2561 – 2565) และแผนปฏิบัติการ ปี 2561** โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ผลการดำเนินงานมีกำไรอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน รวมทั้งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและคุณภาพการให้บริการที่เทียบเคียงมาตรฐานชั้นนำ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้มีการทบทวนวิสัยทัศน์ เป้าหมาย แนวทางการดำเนินการ และปรับรูปแบบการดำเนินธุรกิจใหม่ โดยมีเป้าหมาย 4 ระยะ ดังนี้

แผนฟื้นฟูบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)



ทั้งนี้ ในปี 2561 บริษัทฯ มีเป้าหมาย คือ การดำเนินงานมีกำไร และปรับปรุงคุณภาพการบริการ เพื่อ Customer Satisfaction Index (CSI) เพิ่มขึ้น โดยรักษามาตรฐานความปลอดภัยในระดับสากลได้อย่างต่อเนื่อง โดยมีแนวทางการดำเนินงานตามกลยุทธ์หลัก 5 กลยุทธ์ 25 แผนงานหลัก

ในการดำเนินการตามแผนฟื้นฟูบริษัท ปี 2561 บริษัทฯ มีปัจจัยสู่ความสำเร็จ ดังนี้

1. การบูรณาการโครงสร้าง (Structure) และทรัพยากร ได้แก่ ฝูงบิน บุคลากร เงินทุน วัสดุอุปกรณ์
2. การบริหารจัดการ เพื่อรองรับการดำเนินกลยุทธ์
3. กฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

1.2 การเปลี่ยนแปลงลักษณะการประกอบธุรกิจของปีที่ผ่านมา

- การบริหารจัดการด้านการเงินและการบัญชี

ในปี 2561 บริษัทฯ ได้ดำเนินการบริหารจัดการด้านการเงินการบัญชีและการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน ต่อเนื่องจากปีก่อน โดยเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพของสายงาน มีการบริหารเงินสด ปรับโครงสร้างเงินกู้ยืมอย่างต่อเนื่อง

- ด้านการบริหารเงินสด บริษัทฯ มีการบริหารกระแสเงินสดโดยเลือกปรับเงินคงเหลือในแต่ละสกุลเงินให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม พร้อมกับจัดหางเงินสินเชื่อจากสถาบันการเงินต่างๆ เพิ่มเติมประกอบคู่กันไป มีการบริหารจัดการบัญชีที่ใช้งานให้เหมาะสม เพื่อให้ได้ผลตอบแทนที่ดีขึ้น และการดำเนินงานมีความยืดหยุ่นเพิ่มขึ้น

- ในด้านการปรับโครงสร้างเงินกู้ยืม บริษัทฯ ใช้เครื่องมือทางการเงิน ได้แก่ Cross Currency Swap (CCS) และ/หรือ Interest Rate Swap (IRS) ในการดำเนินการ ภายใต้มติคณะกรรมการบริษัทฯ โดยให้สอดคล้องกับสกุลเงินของเงินสดสุทธิจากการดำเนินงาน (Net Operating Cash Flow) ทั้งนี้ บริษัทฯ มีการพิจารณาการใช้สกุลเงินอื่นๆ เพื่อมาบริหารเพิ่มเติม เช่น ฟรังก์สวิส ปอนด์สเตอร์ลิง โครเนอร์สวีเดน โดยจะหลีกเลี่ยงการก้อหน้ หรือเพิ่มค่าใช้จ่ายในสกุลเหรียญสหรัฐ เนื่องจากบริษัทฯ มีรายได้สกุลเหรียญสหรัฐ ไม่เพียงพอต่อค่าใช้จ่ายในสกุลนี้

- การจัดการด้านการเงินเหล่านี้มีผลทำให้ต้นทุนทางการเงิน (Cost of Fund) ลดลง 0.60% โดยเงินกู้เฉลี่ยของบริษัทฯ ลดลง 5% จาก 166 พันล้านบาท ในปี 2560 เป็น 157 พันล้านบาท ในปี 2561 ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยของบริษัทฯ ลดลงเพียง 4% จาก 4.7 พันล้านบาท ในปี 2560 เป็น 4.5 พันล้านบาท ในปี 2561 เนื่องจากร้อยละ 39 ของเงินกู้มีอัตราดอกเบี้ยเป็นแบบลอยตัวมีการปรับตัวสูงขึ้นต่อเนื่องมาตลอดปี 2561

- ในปี 2561 บริษัทฯ ได้รับเกียรติบัตรแสดงการเป็นบริษัทที่มีนโยบายการกำกับดูแลธุรกรรมเงินตราต่างประเทศตามที่เจ้าพนักงานกำหนด และได้รับความเห็นชอบให้เป็นกลุ่มบริษัทที่มีคุณสมบัติตามที่กำหนด (Qualified Company) กลุ่มแรกจากธนาคารแห่งประเทศไทย (ธปท.) สามารถยื่นขอทำธุรกรรมเงินตราต่างประเทศตามวัตถุประสงค์ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจ โดยมีต้องแสดงหลักฐานประกอบการทำธุรกรรมต่อธนาคารพาณิชย์ เพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการทำธุรกรรมเงินตราต่างประเทศ และการบริหารความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน ซึ่งช่วยลดต้นทุน และลดขั้นตอนของบริษัทในการยื่นขออนุญาตเป็นรายกรณีต่อธนาคารแห่งประเทศไทย

- ในด้านการจัดการด้านบัญชี บริษัทฯ ได้ศึกษาและเตรียมการรองรับการปฏิบัติตามมาตรฐานรายงานทางการเงินฉบับใหม่ที่จะมีผลบังคับใช้ในปี 2562 เร็วรายได้จากสัญญาที่ทำกับลูกค้า และที่จะมีผลบังคับใช้ในปี 2563 เรื่องเครื่องมือทางการเงินและสัญญาเช่า นอกจากนี้ในส่วนการบริหารงานบัญชีของสำนักงานสาขาต่างประเทศ ได้เริ่มแผนงานการบริหารงานบัญชีจากส่วนกลางเพิ่มเติมจากปีก่อน สำหรับประเทศญี่ปุ่น อิตาลี และออสเตรเลีย

- ในด้านการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน แม้ว่าราคาน้ำมันต่อบาร์เรลมีการปรับตัวสูงขึ้นประมาณ 30.1% (เฉลี่ย 70.48 เหรียญสหรัฐ ต่อบาร์เรล ในปี 2560 เป็น 91.72 เหรียญสหรัฐ ต่อบาร์เรล ในปี 2561) ค่าใช้จ่ายน้ำมันรวมเพิ่มขึ้น 19.2% ทั้งนี้จากการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันอากาศยานอย่างต่อเนื่องเป็นระบบ

- **การปลดระวางเครื่องบิน**

ในการจัดหา ปลดระวาง และจำหน่ายเครื่องบิน เครื่องยนต์อะไหล่ และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน บริษัทฯ ได้พิจารณาความเหมาะสมสอดคล้องกับสภาวะตลาดเครื่องบิน แนวโน้มอุตสาหกรรมการบินโลก แผนการตลาดของบริษัทฯ และศักยภาพของฝูงบินปัจจุบัน ทั้งนี้ ในปี 2561 บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 5 ลำ ซึ่งเป็นเครื่องเช่าดำเนินงาน 3 ลำ และเช่าซื้อ 2 ลำ และได้รับอนุมัติให้ปลดระวางเครื่องบินแบบโบอิง 737-400 จำนวน 2 ลำ

ในปี 2561 บริษัทฯ ได้ทำการส่งมอบเครื่องบินที่ดำเนินการขายในปีก่อนหน้า จำนวน 2 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 จำนวน 1 ลำ และเครื่องบินแบบโบอิง 737-400 จำนวน 1 ลำ อีกทั้งได้อนุมัติการขายเครื่องบินจำนวน 15 ลำ ประกอบด้วย เครื่องบินแบบแอร์บัส A340-500 จำนวน 2 ลำ เครื่องบินแบบแอร์บัส A340-600 จำนวน 6 ลำ พร้อมเครื่องยนต์อะไหล่ 6 เครื่องยนต์ เครื่องบินบรรทุกสินค้าแบบโบอิง 747-400BCF จำนวน 2 ลำ เครื่องบินแบบโบอิง 737-400 จำนวน 1 ลำ และเครื่องบินแบบ A330-300 จำนวน 4 ลำ ขณะนี้อยู่ระหว่างการทำสัญญาคาดว่าจะเริ่มส่งมอบตั้งแต่ปี 2562 เป็นต้นไป

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทฯ มีเครื่องบินรอการขายตามบัญชีจำนวน 21 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบินที่ดำเนินการขายแล้วและอยู่ระหว่างรอการส่งมอบ จำนวน 16 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 ซึ่งอยู่ระหว่างดำเนินการด้านเอกสารสัญญา จำนวน 5 ลำ (อนุมัติการขายในปี 2558 รอการส่งมอบ 1 ลำ อนุมัติการขายในปี 2561 อีก 4 ลำ) เครื่องบินแบบแอร์บัส A340-500 จำนวน 2 ลำ เครื่องบินแบบแอร์บัส A340-600 จำนวน 6 ลำ พร้อมเครื่องยนต์อะไหล่ 6 เครื่องยนต์ เครื่องบินแบบโบอิง 737-400 จำนวน 1 ลำ เครื่องบินขนส่งสินค้าแบบโบอิง 747-400BCF จำนวน 2 ลำ ในส่วนของเครื่องบินที่อยู่ระหว่างดำเนินการขายหรือให้เช่าจำนวน 4 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแบบแอร์บัส A300-600R จำนวน 1 ลำ เครื่องบินแบบแอร์บัส A340-500 จำนวน 1 ลำ และเครื่องบินแบบโบอิง 737-400 จำนวน 2 ลำ (หมายเหตุ: เครื่องบินแบบโบอิง 737-400 TDE จำนวน 1 ลำ ที่จะไม่อยู่ในรายการขายเนื่องจากใช้เป็น Static Show ที่ กองทัพอากาศ)

- **การบริหารจัดการด้านการบริการบนเครื่องบิน**

- **New First Class Service**

เพื่อเป็นการยกระดับการบริการให้ตรงตามข้อเสนอแนะจาก Skytrax และ IATA airs@t บริษัทฯ ได้ทำการปรับรูปแบบการบริการจาก Restaurant Concept สำหรับมื้ออาหารกลางวัน และอาหารค่ำ เป็นการให้บริการด้วย Service Trolley เพื่อให้ผู้โดยสารได้เห็นความหลากหลายของอาหารและการนำเสนออาหารของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินอย่างมืออาชีพ อาหารจานหลักที่ใช้บริการเป็นอาหารที่ได้รับการคัดสรรจากผู้ชำนาญการด้านอาหาร โดยคำนึงถึงคุณภาพ รสชาติ และการนำเสนออาหารจานหลัก Cheese และผลไม้

ตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2561 พนักงานต้อนรับบนเครื่องบินที่จะปฏิบัติหน้าที่ในชั้นหนึ่ง จะต้องเป็นผู้ที่ได้รับการคัดเลือกและมีกรอบรมเพิ่มเติม เพื่อปฏิบัติงานในชั้นหนึ่งอย่างมีประสิทธิภาพ

- **New Business Class Service**

บริษัทฯ ได้ดำเนินการเปลี่ยนแปลง การบริการอาหาร เครื่องดื่ม และอุปกรณ์บริการบนเครื่องบิน เพื่อสร้างความพึงพอใจสูงสุดแก่ผู้โดยสารชั้นธุรกิจภายใต้งบประมาณที่เหมาะสม โดยได้ทำการปรับปรุงรายการอาหาร พร้อมทั้งปรับปรุงรูปแบบและขั้นตอนการบริการเพื่อลดเวลาให้กระชับและตรงกับความต้องการของผู้โดยสารให้มากที่สุด โดยให้บริการ แบบพร้อมรับประทาน (Compact Tray) และใช้ Rectangle Plate เพื่อลดเวลาในการเตรียมการ เพิ่มประสิทธิภาพ

ในการให้บริการแก่ผู้โดยสารอย่างราบรื่น หากเกิดสภาพอากาศแปรปรวน อีกทั้ง พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน สามารถเก็บอุปกรณ์ต่าง ๆ ได้ภายในเวลาอันรวดเร็ว โดยการให้บริการในรูปแบบดังกล่าวเริ่มตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2561 และกำลังจะขยายต่อไปในเส้นทางบินที่มีชั่วโมงบินต่ำกว่า 4 ชั่วโมง

- **การอบรมพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินแบบใหม่**

บริษัทฯ ได้จัดระบบการฝึกอบรมพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินรุ่นใหม่ โดยเชื่อมโยงหลักการฝึกอบรมแบบ Competency Base Training และพื้นฐานความรู้ด้าน Safety, Security และ Service เพื่อสร้างมนต์เสน่ห์ด้านการบริการที่มุ่งเน้น Customer Experience Management พัฒนาศักยภาพพนักงานต้อนรับฯ ให้มีคุณภาพ สร้างจิตสำนึกด้านการให้บริการที่มุ่งเน้นบทบาทและหน้าที่ในการให้บริการที่มีความปลอดภัยและมีคุณภาพ รวมถึงการสร้างความรู้ความภาคภูมิใจในการเป็นพนักงานต้อนรับฯ ของบริษัทฯ ที่มีส่วนผลักดันให้บริษัทฯ มีศักยภาพในการแข่งขันระดับโลก

อีกทั้งยังมีโครงการเพิ่มศักยภาพการเรียนรู้ด้านวิชาชีพให้กับพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินรุ่นใหม่ TQV ซึ่งจะนำไปสู่การพัฒนาเพื่อให้พนักงานต้อนรับฯ มีความรู้รอบในทุกด้านประกอบด้วยหลักสูตรด้าน Commercial, Culture, Leadership and Management, Master of Ceremonies, Train the Trainer และ Personal Assistant หลักสูตรดังกล่าวข้างต้น ได้รับความร่วมมือและประสานงานกับฝ่ายพัฒนาและฝึกอบรมบุคลากร และองค์กรภายนอกที่มีความชำนาญการเฉพาะ ทั้งนี้ได้ดำเนินการพัฒนาตั้งแต่เดือนพฤษภาคม ถึงเดือน กันยายน 2561 จำนวน 198 คนและจะเริ่มดำเนินการฝึกอบรมต่อเนื่องในเดือนเมษายน 2562 เป็นต้นไป

นอกจากนั้น ฝ่ายฝึกอบรมพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน ได้จัดทำหลักสูตรเพิ่มเติม 12 หลักสูตร เพื่อตอบสนองนโยบายของบริษัทฯ ในการพัฒนาพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินในทุกระดับชั้น ตามการวิเคราะห์ผลจาก Skytrax และ IATA Airs@t โดยหลักสูตรที่เพิ่มเติมดังกล่าว สามารถนำไปสู่การสร้างจิตสำนึก ทักษะคติ จิตวิทยาในการบริการ บทบาทหน้าที่รับผิดชอบทั้งในส่วนของพนักงานและหัวหน้างาน การสร้างทีม การสื่อสารกับลูกค้าอย่างมืออาชีพ บุคลิกภาพ ความเป็นมืออาชีพในงานบริการด้วยเสน่ห์ของความเป็นไทย เป็นต้น

- **ผลิตภัณฑ์ การบริการ และ เส้นทางบินใหม่ที่เปลี่ยนแปลง**

ยกเลิกเส้นทางระหว่าง ฮองกง-โซล ในเที่ยวบิน TG628/629 กรุงเทพฯ-ฮองกง-โซล ทั้งไปและกลับ โดยเปิดเที่ยวบินใหม่ TG654/655 คือ กรุงเทพฯ-โซล ทั้งไปและกลับ และ TG 628/629 ทำการบินเฉพาะ กรุงเทพฯ-ฮองกง ทั้งไปและกลับเท่านั้น เริ่มให้บริการตั้งแต่วันที่ 28 ตุลาคม 2561

เพิ่มเที่ยวบิน TG680/681 กรุงเทพฯ-ซัปโปโร ทั้งไปและกลับ 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ โดยเที่ยวบินใหม่นี้จะให้บริการในช่วงวันที่ 1 ธันวาคม 2561 ถึง 30 มีนาคม 2562

เพิ่มความถี่ เส้นทาง กรุงเทพฯ-ปูซาน ในเดือนมกราคม ถึง มีนาคม 2561 ทั้งไปและกลับอีก 1 เที่ยวบินในวันเสาร์ จากเดิม 5 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เป็น 6 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ และต่อมาช่วงตารางบินฤดูร้อน 2561 เพิ่มเป็น 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ แต่ในตารางบินฤดูหนาวปี 2561/2562 กลับมาเป็น 6 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

เพิ่มสิทธิประโยชน์สำหรับลูกค้าภาคองค์กร เช่น Corporate Lounge Zone รวมทั้งมีการจัดทำ Counter Check-in พิเศษสำหรับลูกค้าภาคองค์กรในประเทศเรียบร้อยแล้ว และในอนาคตอันใกล้จะขยายบริการดังกล่าว ไปยังประเทศกลุ่มเป้าหมายที่มีศักยภาพต่อไป

- โครงการขยายช่องทางจัดจำหน่ายผลิตภัณฑ์และบริการ เพื่อเพิ่มรายได้จากธุรกิจ **On Ground Catering Services** ภายในประเทศ

ปัจจุบัน ฝ่ายครัวการบิน (ดอนเมือง) ได้มุ่งเน้นการปรับปรุงพัฒนาผลิตภัณฑ์และบรรจุภัณฑ์รูปแบบใหม่ เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลงไป อันจะส่งเสริมการเพิ่มรายได้ และขยายช่องทางการจัดจำหน่ายผลิตภัณฑ์ใหม่ โดยมีการลงนามบันทึกความเข้าใจการเป็นพันธมิตรทางธุรกิจภาคพื้น ระหว่างบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) กับ บริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน) เพื่อส่งเสริมความร่วมมือศึกษาและพัฒนาการประกอบธุรกิจร่วมกัน โดยเริ่มให้บริการอาหาร และเบเกอรี่ ของฝ่ายครัวการบินในร้าน Café Amazon เมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2561 และจำหน่ายอาหารกล่องและเครื่องดื่ม เพื่อให้บริการผู้โดยสารบนรถโดยสารปรับอากาศ ชั้น 1 ทุกมาตรฐานในเที่ยวไปและเที่ยวกลับ ของบริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.) จำนวนกว่า 16 ล้านชุด กำหนดระยะเวลาสัญญา 3 ปี โดยเริ่มให้บริการตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2561 เป็นต้นไป

1.3 รางวัลที่บริษัทฯ ได้รับ

ในปี 2561 บริษัทฯ ได้รับรางวัลด้านต่างๆ อาทิ

รางวัลสายการบินยอดเยี่ยม

- รางวัลสายการบินยอดเยี่ยมจากสกายแทร็กซ์ 3 รางวัล ได้แก่
 - รางวัลอันดับ 1 สายการบินที่ให้บริการชั้นประหยัดยอดเยี่ยมของโลก (World's Best Economy Class)
 - รางวัลอันดับ 1 สายการบินที่ให้บริการสปาเลาจน์ยอดเยี่ยมของโลก (World's Best Airline Lounge Spa)
 - รางวัลอันดับ 1 สายการบินที่ให้บริการอาหารสำหรับชั้นประหยัดยอดเยี่ยม (Best Economy Class Onboard Catering)
 - การจัดอันดับเป็น 1 ใน 10 สายการบินที่ดีที่สุดในโลก (World Best Airline 2018)
- รางวัลสายการบินยอดเยี่ยมแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Best South-East Asian Airline) ติดต่อกันเป็นปีที่ 11 จาก TTG Travel Awards 2018
- รางวัล 1 ใน 11 สายการบินหลักที่ดีที่สุดในภูมิภาคเอเชีย (Travelers' Choice Major Airline - Asia) จาก TripAdvisor
- รางวัลผู้ประกอบการดีเยี่ยม จากบริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
- รางวัล DHL Outstanding Handling Service in Bangkok จากบริษัท ดีเอสแอล เอ็กซ์เพรส อินเตอร์เนชั่นแนล (ประเทศไทย) จำกัด
- รางวัล Agent Friendly Airline Award จาก Korea Association of Travel Agents : KATA
- รางวัลสายการบินที่มียอดเยี่ยมการจำหน่ายบัตรโดยสารยอดเยี่ยมจากงาน Travelport Solutions Showcase and Awards Ceremony 2018 สาธารณรัฐสิงคโปร์
- รางวัล Top Agent Award จากองค์กรส่งเสริมการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (Japan National Tourism Organization: JNTO) สำนักงานกรุงเทพฯ
- รางวัล 2017 Excellent Catering Service Award จากสายการบิน อีวีเอ แอร์ ประจำประเทศไทย
- รางวัลรองชนะเลิศประเภท Favorite In-Flight Food & Beverage และรางวัลรองชนะเลิศประเภท Favorite Airline Loyalty Program สำหรับโปรแกรมสะสมไมล์ รอยัล ออร์คิต พลัส จากเว็บไซต์ KAYAK

- เกียรติบัตร Thai SELECT จากกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ในงานแสดงสินค้า THAIFEX – World of Food Asia 2018

รางวัลด้านธรรมาภิบาลและด้านความรับผิดชอบต่อสังคม

- รางวัลรายงานความยั่งยืน (Sustainability Report Award) ประเภท ดีเด่น จากสมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย
- จากผลสำรวจตามโครงการสำรวจการรายงานการกำกับดูแลกิจการบริษัทจดทะเบียน ประจำปี 2561 (Corporate Governance Report of Thai Listed Companies – CGR 2018) ประเมินโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) บริษัทฯ ได้รับผลคะแนนประเมินในภาพรวม 92 คะแนน อยู่ในเกณฑ์ “ดีเลิศ” ได้เครื่องหมายสูงสุดคือ 5 ดาว จากคณะกรรมการบริษัทภิบาลแห่งชาติ

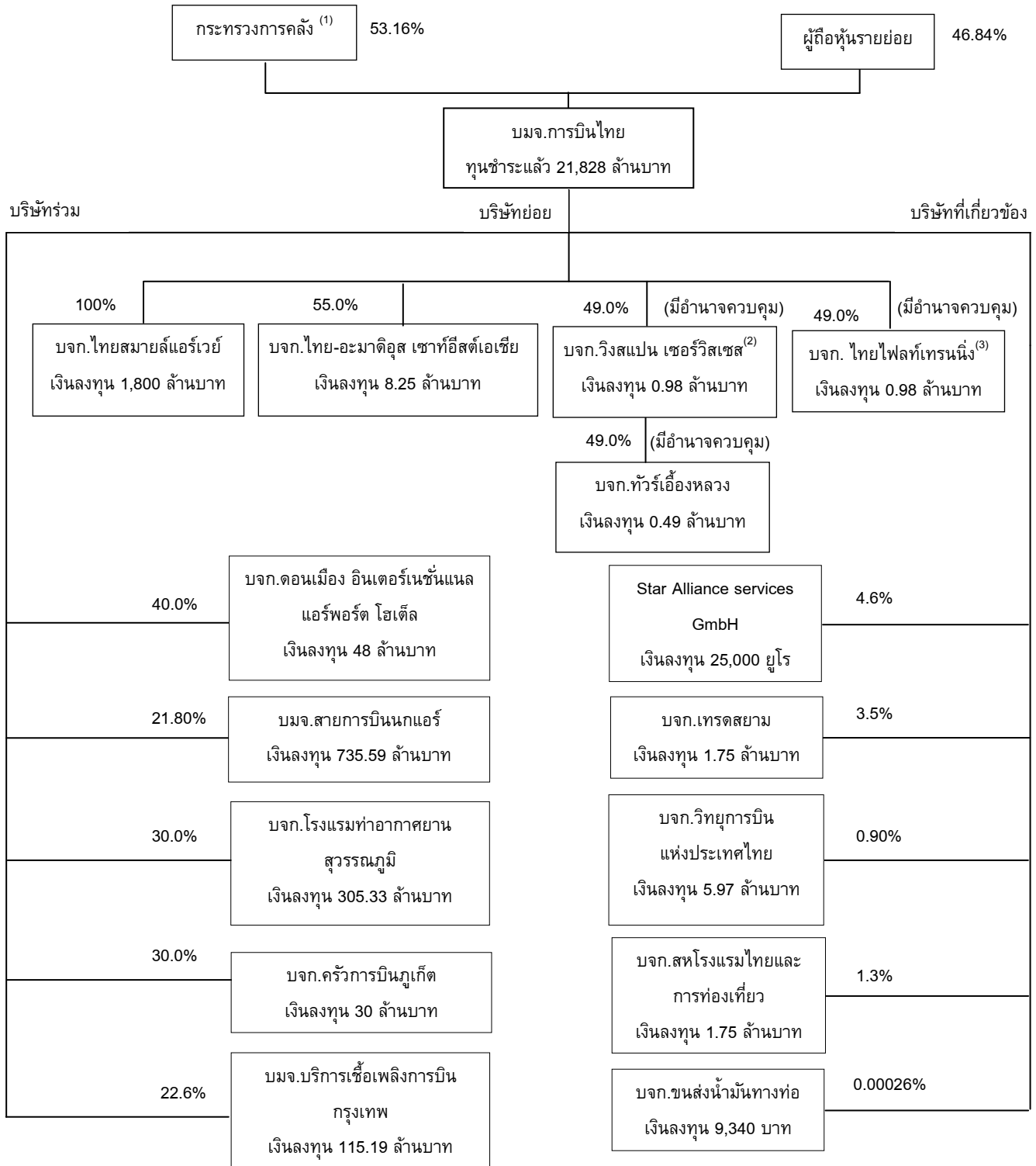
รางวัลด้านสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัย

- รางวัลสถานประกอบกิจการต้นแบบดีเด่นด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน ประจำปี 2561 ระดับเพชร จากกระทรวงแรงงาน สำหรับอาคารศูนย์ปฏิบัติการ
- ประกาศนียบัตรลดเขยคาร์บอน และประกาศนียบัตรคาร์บอนฟุตพริ้นท์องค์กร จากองค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (องค์การมหาชน)
- โล่ยกย่องเชิดชูเกียรติ ประเภทองค์กรที่มีคุณูปการในการสืบสานตำนานต้นไม้ จากกรมส่งเสริมวัฒนธรรม กระทรวงวัฒนธรรมตามโครงการ “รุกข มรดกของแผ่นดิน ใต้ร่มพระบารมี”

รางวัลอื่นๆ

- รางวัลรองชนะเลิศ ปฏิทินดีเด่น ประจำปี 2561 ประเภททั่วไป ในชื่อชุด “A NEW THAI VISION” และรางวัลรองชนะเลิศ สมุดบันทึก ประเภทส่งเสริมเอกลักษณ์และศิลปวัฒนธรรมของชาติ ในชื่อชุด “A NEW THAI VISION” จากการประกวดปฏิทินดีเด่นรางวัล “สุริยศศิธร” ครั้งที่ 38 จัดโดยสมาคมนักประชาสัมพันธ์แห่งประเทศไทย
- การบินไทยรับพระราชทานโล่เกียรติคุณผู้ให้การสนับสนุนสถาบันองค์กรมุสลิมทั่วประเทศงานเมาลิดกลาง ฮ.ศ. 1439 จากสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวมหาวชิราลงกรณ บดินทรเทพยวรางกูร
- ทีมการบินไทยได้รับถ้วยรางวัลอันดับที่ 8 จาก 50 ทีม ในการแข่งขันกรีฑาผู้สูงอายุชิงชนะเลิศแห่งประเทศไทย ครั้งที่ 23 ประจำปี 2561 จังหวัดลำปาง

1.4 โครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ



หมายเหตุ ⁽¹⁾ รวมการถือหุ้นของธนาคารออมสิน 2.13%
⁽²⁾ บจก. ครีวการบินภูเก็ตถือหุ้นบุริมสิทธิ 51%
⁽³⁾ บจก. วิงสแปนฯ ถือหุ้นบุริมสิทธิ 51%

2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

โครงสร้างรายได้ของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

รายได้ของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ใน 3 ปีที่ผ่านมา มีดังนี้

	ปี 2561		ปี 2560		ปี 2559	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากกิจการขนส่ง						
ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	160,255	79.9	157,475	82.7	148,060	81.6
ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	22,340	11.1	20,272	10.6	18,578	10.3
รวมรายได้จากกิจการขนส่ง	182,595	91.0	177,747	93.3	166,638	91.9
รายได้การบริการอื่นๆ ⁽¹⁾	13,370	6.7	12,111	6.3	11,674	6.4
รวมรายได้จากการขายหรือการให้บริการ	195,965	97.7	189,858	99.6	178,312	98.3
รายได้อื่น ⁽²⁾	4,621	2.3	677	0.4	3,134	1.7
รวมรายได้	200,586	100.0	190,535	100.0	181,446	100.0

หมายเหตุ : ⁽¹⁾ รายได้การบริการอื่นๆ ประกอบด้วย รายได้จากหน่วยธุรกิจและรายได้จากกิจการสนับสนุนอื่นๆ

⁽²⁾ รายได้อื่น ประกอบด้วย ดอกเบี้ยรับ ผลกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 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 และครีวการบิน สำหรับกิจการอื่นๆ เป็นกิจการสนับสนุนการขนส่ง ประกอบด้วย การบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน การบริการอำนวยความสะดวกการบิน การจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบิน การจำหน่ายสินค้าที่ระลึก บริการเครื่องฝึกบินจำลอง และการดำเนินงานของบริษัทย่อยทั้งหมด มีรายละเอียดดังนี้

ก) กิจการขนส่งทางอากาศ

กิจการขนส่งทางอากาศถือเป็นกิจการหลักของบริษัทฯ ประกอบด้วยบริการขนส่งผู้โดยสาร บริการขนส่งสินค้าพัสดุภัณฑ์และไปรษณีย์ภัณฑ์ โดยให้บริการขนส่งในเส้นทางบินไปยังจุดบินต่างๆ ทั้งแบบเที่ยวบินประจำและเที่ยวบินเช่าเหมาลำ ครอบคลุมทั้งเส้นทางบินระหว่างประเทศและภายในประเทศ ซึ่งให้บริการโดยบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ

ข) หน่วยธุรกิจ

หน่วยธุรกิจของบริษัท มีความเกี่ยวเนื่องโดยตรงกับกิจการขนส่งและมีส่วนสำคัญในการสนับสนุนให้การดำเนินธุรกิจสายการบินเป็นไปอย่างราบรื่น แต่ละหน่วยธุรกิจมีการดำเนินงานที่สอดคล้องกันอย่างเป็นระบบ เพื่อให้เครื่องบินสามารถเดินทางจากสถานีต้นทางถึงสถานีปลายทางตรงตามกำหนดเวลาที่ระบุในตารางบิน ด้วยความสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัย ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่จะช่วยสร้างความน่าเชื่อถือให้แก่บริษัทฯ พร้อมทั้งสร้างความมั่นใจให้แก่ผู้ใช้บริการ ทั้งนี้ธุรกิจที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการขนส่งมีรายละเอียดการให้บริการดังนี้

1. ธุรกิจการบริการคลังสินค้า (Cargo & Mail Terminal Services)

ให้บริการจัดการคลังสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และบริการจัดการคลังสินค้า ณ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานกระบี่และท่าอากาศยานภูเก็ต โดยการดำเนินงานบริการคลังสินค้า ประกอบด้วย การจัดการเก็บรักษาชั่วคราวและการดูแลสินค้าทั่วไป สินค้าที่ต้องได้รับการดูแลพิเศษ เช่น สินค้าสด สัตว์ที่ยังมีชีวิต วัตถุมีค่า และการให้บริการขนส่งสินค้าที่ต้องการควบคุมอุณหภูมิเป็นพิเศษ เป็นต้น

2. ธุรกิจการบริการลูกค้าภาคพื้น (Ground Customer Services)

ให้บริการอำนวยความสะดวกโดยตรงกับผู้โดยสารตั้งแต่เข้ามาสู่ท่าอากาศยาน ผ่านขั้นตอนต่างๆ จนเข้าสู่ตัวอากาศยาน จากตัวอากาศยานสู่ภาคพื้น ในเที่ยวบินทั้งขาเข้า-ขาออก โดยให้บริการแก่ผู้โดยสารของบริษัทฯ และผู้โดยสารของสายการบินลูก

3. ธุรกิจการบริการอุปกรณ์ภาคพื้น (Ground Equipment Services)

ให้บริการที่เกี่ยวข้องกับอากาศยาน อำนวยความสะดวกบริเวณลานจอดอากาศยาน ให้กับบริษัทฯ และสายการบินลูก ให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย มีความปลอดภัยสูงสุด พร้อมทำการบินเข้า-ออก ได้ตรงเวลา

4. ธุรกิจครัวการบิน (Catering Services)

ดำเนินการในการผลิตอาหารสำหรับบริการผู้โดยสารทั้งเที่ยวบินในประเทศและระหว่างประเทศของบริษัทฯ รวมถึงอาหารสำหรับบริการผู้โดยสารของสายการบินชั้นนำอื่นๆ พร้อมทั้งดำเนินธุรกิจภาคพื้นที่เกี่ยวข้องกับอาหาร เช่น ภัตตาคาร ณ ท่าอากาศยานนานาชาติ ร้านเบเกอรี่พัฟฟ์แอนด์พาย (Puff & Pie Bakery House) การให้บริการจัดเลี้ยงทั้งในและนอกสถานที่ ร้านอาหารสวัสดิการพนักงาน การบริการอาหารในโรงพยาบาล การบริการอาหารห้องรับรองพิเศษสายการบิน (Airlines Lounge) และเป็นพันธมิตรกับองค์กรต่างๆ ในการจำหน่าย ให้บริการ อาหารและเครื่องดื่ม เช่น บขส. Café Amazon

ค) กิจการอื่นๆ

ในส่วนของกิจการอื่นๆ ที่สนับสนุนการขนส่ง ได้แก่ ฝ่ายช่าง การบริการอำนวยความสะดวก การจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบิน การจำหน่ายสินค้าที่ระลึก และบริการเครื่องฝึกบินจำลอง

โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ก) กิจการขนส่งทางอากาศ

บริษัทฯ เป็นสายการบินแห่งชาติ ที่ให้บริการด้านการขนส่งทางอากาศ เป็นกิจการหลักซึ่งได้พัฒนาการขนส่งไปสู่ภูมิภาคต่างๆ ของโลก ประกอบด้วย

1. กิจการขนส่งผู้โดยสาร
2. กิจการขนส่งสินค้า พัสดุภัณฑ์และไปรษณีย์ภัณฑ์

โดยมีรายละเอียดเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์และบริการดังนี้

ก) กิจการขนส่งทางอากาศ

1. กิจการขนส่งผู้โดยสาร

กิจการขนส่งผู้โดยสารมีเป้าหมายในการพัฒนาตลาดและเครือข่ายเส้นทางบินอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้สามารถแข่งขันได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยเน้นขีดความสามารถและดำเนินการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้เป็นศูนย์กลางการบิน (Hub) ที่สำคัญของภูมิภาค

2.1 ลักษณะผลิตภัณฑ์ หรือบริการ

2.1.1 ผู้บินของบริษัท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทฯ และสายการบินไทยสมายล์ มีจำนวนเครื่องบินที่ใช้ปฏิบัติการบินจำนวน 103 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบินพิสัยไกลที่ใช้ทำการบินเส้นทางข้ามทวีป จำนวน 48 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแบบแอร์บัส A380-800 แอร์บัส A350-900 โบอิง 747-400 โบอิง 777-200ER/300ER เครื่องบินพิสัยกลางที่ใช้ทำการบินเส้นทางภูมิภาค จำนวน 35 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแบบโบอิง 777-200/300 แอร์บัส A330-300 โบอิง 787-8/9 และเครื่องบินลำตัวแคบที่ใช้ทำการบินเส้นทางระยะใกล้ จำนวน 20 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแบบแอร์บัส A320-200

เครื่องบินที่ใช้ในการปฏิบัติการบิน

แบบเครื่องบิน	จำนวน (ลำ)	
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560
แอร์บัส A380-800	6	6
แอร์บัส A350-900	12	7
โบอิง 747-400	10	10
โบอิง 777-200ER	6	6
โบอิง 777-300ER	14	14
โบอิง 777-300	6	6
โบอิง 777-200	6	6
แอร์บัส A330-300	15	15
โบอิง 787-8	6	6
โบอิง 787-9	2	2
โบอิง 737-400	-	2
แอร์บัส A320-200	20	20
รวม	103	100

ในปี 2561 บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 5 ลำ เพื่อนำมาใช้ในเส้นทางบินภูมิภาคและเส้นทางบินข้ามทวีป และปลดระวางเครื่องบินแบบโบอิง 737-400 จำนวน 2 ลำ

2.1.2 การพัฒนาเส้นทางบินและจุดบิน

ในปี 2561 บริษัทฯ มีเป้าหมายปรับปรุงเครือข่ายเส้นทางบินตามแผนปฏิบัติการบินไทย เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนของบริษัทฯ และมุ่งให้มีกำไรในระยะยาว โดยดำเนินการปรับเวลา หรือแบบเครื่องบิน ให้เหมาะสมกับสภาพตลาดของแต่ละจุดบิน รวมทั้งพัฒนาตลาด โดยเน้นการปรับความถี่ของเที่ยวบินในจุดบินที่มีศักยภาพ สร้างความแข็งแกร่งของเครือข่ายเส้นทางบิน โดยเพิ่มจุดบินใหม่ และเพิ่มการใช้ประโยชน์จากความร่วมมือกับสายการบินพันธมิตร เพื่อขยายเครือข่ายเส้นทางบินให้ครอบคลุมลูกค้าได้ทุกกลุ่มเป้าหมาย เพิ่มความคล่องตัวในการปรับแผนตารางการบินให้สอดคล้องกับสภาวะความต้องการในแต่ละฤดูกาล รวมทั้งตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงความต้องการของการเดินทางและสภาวะการแข่งขัน รวมถึงส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อเส้นทางบินของภูมิภาคอาเซียน เพื่อรองรับการเปิดเสรีภายใต้กรอบประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC)

บริษัทฯ ยังคงความร่วมมือตามแนวทางของ THAI Group เพื่อบริหารบริษัทฯ สายการบินไทยสมายล์ และสายการบินนกแอร์ ไปในทิศทางเดียวกัน รวมทั้งวางแผนการบิน เสริมสร้างศักยภาพทางการแข่งขันร่วมกัน และครอบคลุมลูกค้าได้ทุกกลุ่มเป้าหมาย โดยบริษัทฯ ได้ร่วมลงนามสัญญาความร่วมมือระหว่างกันบนเที่ยวบินรหัสร่วม (Code Share Flight) กับสายการบินนกแอร์ในเส้นทางบินรอง ได้แก่ เส้นทางไป-กลับ ดอนเมือง-แม่ฮ่องสอน เพื่อเพิ่มเที่ยวบินไปยังจุดบินที่เป็นจังหวัดท่องเที่ยวเมืองรอง พร้อมทั้งตอบรับนโยบายรัฐบาลในการส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองรอง ในส่วนของสายการบินไทยสมายล์ ทำการบินทดแทนการบินไทย และทำการบินเสริมในจุดบินที่เหมาะสม รวมทั้งขยายเส้นทางบินให้ครอบคลุมในภูมิภาคอาเซียน จีน และอินเดีย เพื่อเสริมความแข็งแกร่งของเครือข่ายเส้นทางบินของบริษัทฯ และรองรับการขยายตัวของตลาด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 สายการบินไทยสมายล์ทำการบินภายในประเทศรวม 10 เมือง ไปยัง อุดรธานี อุบลราชธานี ขอนแก่น เชียงใหม่ เชียงราย ภูเก็ต กระบี่ หาดใหญ่ สุราษฎร์ธานี และนราธิวาส เส้นทางภายในประเทศข้ามภาค คือ เชียงใหม่-ภูเก็ต และทำการบินไปยังต่างประเทศ รวม 19 เมือง ได้แก่ ฮองกง กวางโจว ฉางซา ฉงชิ่ง ปีนัง เจิ้งโจว เกาสง กัวลาลัมเปอร์ มิดเดิลเลย์ ย่างกุ้ง มุมไบ พุทธคยา พาราณสี ซัยปรัลค์เนาว์ เสียมราฐ พนมเปญ หลวงพระบาง และเวียงจันทน์ บริษัทฯ ได้ร่วมลงนามสัญญาความร่วมมือระหว่างกันบนเที่ยวบินรหัสร่วม (Code Share Flight) กับสายการบินบางกอกแอร์เวย์ส เป็นการสร้างความแข็งแกร่งของเครือข่ายเส้นทางบินในรูปแบบพันธมิตรการบินของทั้งสองสายการบิน และส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อเส้นทางบินของภูมิภาคอาเซียน โดยบริษัทฯ ได้ทำเที่ยวบินรหัสร่วมในเส้นทางบินภายในประเทศ รวม 10 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางกรุงเทพฯ ไปยัง สมุย เชียงใหม่ เชียงราย ภูเก็ต กระบี่ ลำปาง สุโขทัย ตราด รวมทั้งเชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน และสมุย-ภูเก็ต ในเส้นทางบินระหว่างประเทศ 6 เส้นทาง ได้แก่ กรุงเทพฯ ไปยัง ดานัง หลวงพระบาง มัลดีฟส์ (มาเล่) เสียมราฐ ฟูโก๊วก และเนปิตอร์

บริษัทฯ ขยายเครือข่ายเส้นทางบิน เสริมความแข็งแกร่งของเครือข่ายเส้นทางบินของบริษัทฯ และรองรับการขยายตัวของตลาด โดยบริษัทฯ ได้ร่วมลงนามสัญญาความร่วมมือระหว่างกันบนเที่ยวบินรหัสร่วม (Code Share Flight) กับสายการบินเซินเจิ้น เพื่อขยายเส้นทางบินไปสู่จุดหมายปลายทางในสาธารณรัฐประชาชนจีน อาทิ เส้นทางไป-กลับ กรุงเทพฯ-กวางโจว กรุงเทพฯ-เซินเจิ้น และเส้นทางไป-กลับ เซินเจิ้น-ภูเก็ต เป็นต้น

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้จัดทำตารางบินเป็นสองช่วงฤดู ประกอบด้วย ตารางบินฤดูร้อน (Summer Schedule) เริ่มจากวันอาทิตย์สุดท้ายของเดือนมีนาคมถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนตุลาคมของแต่ละปี และตารางบินฤดูหนาว (Winter Schedule) เริ่มจากวันอาทิตย์สุดท้ายของเดือนตุลาคมถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนมีนาคมของแต่ละปี เป็นไปตาม

ข้อกำหนดของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association: IATA) ทั้งนี้ ในแต่ละฤดู จะมีการกำหนดความถี่ของเที่ยวบิน ชนิดเครื่องบิน และตารางการบินไปยังจุดบินต่างๆ ที่อาจแตกต่างกันตามการเปลี่ยนแปลงของความต้องการในแต่ละช่วงเวลา ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทฯ และสายการบินไทยสมายล์มีเครือข่ายเส้นทางบินให้บริการครอบคลุม 80 จุดบิน ใน 31 ประเทศทั่วโลก โดยเป็น 10 จุดบินภายในประเทศ (ไม่รวมกรุงเทพมหานคร)

เส้นทางบินภายในประเทศ

บริษัทฯ ได้พัฒนาเที่ยวบินภายในประเทศ โดยให้ความสำคัญกับจุดบินหลัก ขณะที่จุดบินรองและจุดบินย่อยบางจุด บริษัทฯ ได้ร่วมมือกับสายการบินพันธมิตร เพื่อรักษาส่วนแบ่งการตลาด

บริษัทฯ ทำการบินจากกรุงเทพฯ ด้วยความถี่ 108 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ดังนี้ ภาคเหนือ ได้แก่ เชียงใหม่ ภาคใต้ ได้แก่ ภูเก็ต และ กระบี่ โดยมีการเสริมผลิตภัณฑ์และให้บริการโดยสายการบินไทยสมายล์ ด้วยความถี่ 266 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ทำการบินในเส้นทางหลัก ได้แก่ กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ กรุงเทพฯ-ภูเก็ต กรุงเทพฯ-กระบี่ และทำการบินทดแทนการบินไทย ในเส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ กรุงเทพฯ-สุราษฎร์ธานี กรุงเทพฯ-หาดใหญ่ กรุงเทพฯ-ขอนแก่น กรุงเทพฯ-อุดรธานี กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี เชียงใหม่-ภูเก็ต และเส้นทางอื่น ได้แก่ กรุงเทพฯ-นราธิวาส บริษัทฯ หยุดทำการบินไปยังเกาะสมุย ตั้งแต่วันที่ 3 กันยายน 2561 เป็นต้นไป แต่อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้ร่วมลงนามสัญญาความร่วมมือระหว่างกันบนเที่ยวบินรหัสร่วม (Code Share Flight) กับสายการบินบางกอกแอร์เวย์ส ในทุกเที่ยวบินของเส้นทางนี้

ข้อมูลเส้นทางบินภายในประเทศ

	ปี 2561	ปี 2560	ปี 2559
รายได้จากการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านบาท) ⁽¹⁾	9,853.8	11,626.4	12,420.8
ร้อยละของรายได้การขนส่งผู้โดยสารรวม (%)	6.6	7.5	9.7
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPKs) (ล้านคน-กม.) ⁽²⁾	3,803.6	4,108.0	4,183.7
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASKs) (ล้านที่นั่ง-กม.) ⁽²⁾	5,053.3	5,533.1	5,824.0
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (%)	75.3	74.2	71.8
จำนวนจุดหมายปลายทางที่ให้บริการตามตารางการบิน (ตารางการบินในภาคฤดูหนาว / ฤดูร้อน) ⁽³⁾	10/ 10	11/11	11/11
จำนวนของเที่ยวบินแบบประจำ (เที่ยวบินต่อสัปดาห์) (ตารางการบินในภาคฤดูหนาว / ฤดูร้อน) ⁽³⁾	374/368	394/427	515/434

หมายเหตุ:

- (1) รวมรายได้จากเที่ยวบินแบบประจำ รายได้ค่าน้ำหนักส่วนเกิน รายได้สุทธิจากการแลกเปลี่ยนการรับขนส่งผู้โดยสารสุทธิจากเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอื่นและขาย โดยบริษัทฯ ตามความตกลงเที่ยวบินร่วม และรายได้จากการขายที่นั่งโดยสารบนเที่ยวบินของสายการบินอื่น ซึ่งไม่ได้เป็นเที่ยวบินร่วมแต่ไม่รวมรายได้จากเที่ยวบินซึ่งไม่ได้อยู่ในตารางการบิน และไม่รวมรายได้ค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและเงินค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสาร
- (2) ไม่รวมเที่ยวบินซึ่งไม่ได้อยู่ในตารางการบิน และเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอื่นและขายโดยบริษัทฯ แต่รวมเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยบริษัทฯ และขายโดยสายการบินอื่น

- (3) ไม่รวมกรุงเทพมหานคร ตารางการบินในภาคฤดูหนาวเริ่มตั้งแต่วันที่อาทิตย์สุดท้ายของเดือนตุลาคมไปจนถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนมีนาคมและตารางการบินในภาคฤดูร้อนเริ่มตั้งแต่วันที่อาทิตย์สุดท้ายของเดือนมีนาคมไปจนถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนตุลาคมของทุกปี

เส้นทางบินระหว่างประเทศ

บริษัทฯ ทำการบินเส้นทางระหว่างประเทศทั้งสิ้น 763 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ โดยแบ่งเป็น 2 เส้นทางหลัก ได้แก่ เส้นทางภูมิภาคเอเชีย 620 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง 52 จุดบิน ใน 18 ประเทศ และเส้นทางข้ามทวีป 143 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง 18 จุดบิน ใน 13 ประเทศ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

เส้นทางภูมิภาคเอเชีย

บริษัทฯ ได้ปรับแผนเครือข่ายการบินให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาเครือข่ายการบินให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคเอเชีย ครอบคลุม 52 จุดบิน ใน 18 ประเทศ โดยบริษัทฯ แบ่งเส้นทางบินในภูมิภาคเอเชียเป็น 5 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางสายเหนือ เส้นทางสายใต้ เส้นทางสายตะวันตก เส้นทางสายตะวันออกกลาง และเส้นทางสายอินโดจีน

ข้อมูลเส้นทางภูมิภาคเอเชีย

	ปี 2561	ปี 2560	ปี 2559
รายได้จากการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านบาท) ⁽¹⁾	82,707.0	85,670.6	71,207.6
ร้อยละของรายได้การขนส่งผู้โดยสารรวม (%)	55.4	55.6	55.8
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPKs)(ล้านคน-กม.) ⁽²⁾	33,903.1	33,486.3	28,785.5
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASKs)(ล้านที่นั่ง-กม.) ⁽²⁾	45,087.5	43,570.4	40,063.8
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (%)	75.2	76.9	71.8
จำนวนจุดหมายปลายทางที่ให้บริการตามตารางการบิน (ตารางการบินในภาคฤดูหนาว / ฤดูร้อน) ⁽³⁾	52/ 51	53/52	50/47
จำนวนของเที่ยวบินแบบประจำ (เที่ยวบินต่อสัปดาห์) (ตารางการบินในภาคฤดูหนาว / ฤดูร้อน) ⁽³⁾	620/ 592	590/564	537/512

หมายเหตุ:

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

เส้นทางสายเหนือ

เป็นเส้นทางที่มีปริมาณผู้โดยสารหนาแน่น ทำกำไรสูงให้บริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง โดยบริษัทฯ มีจุดบินไปยัง 21 จุดบิน ใน 4 ประเทศ ด้วยความถี่ 294 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ได้แก่ ฮองกง โตเกียว (นาริตะและฮาเนดะ) โอซากา นาโกยา ฟุกุโอกะ ซัปโปโร ไทเป โซล มะนิลา บักกิง ปูซาน เซี่ยงไฮ้ กวางโจว คุนหมิง เซี่ยเหมิน และเจิ้งตู

สำหรับจุดบินของสายการบินไทยสมายล์ ได้แก่ ฉางชา ฉงชิ่ง เจิ้งโจว เกาสง และยกเลิกทำการบินเส้นทาง ภูเก็ต-กวางโจว เมื่อวันที่ 30 มิถุนายน 2561 โดยเปลี่ยนทำการบินเส้นทาง กรุงเทพ-กวางโจว ทดแทน เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2561 และเพิ่มจุดบินใหม่ไปยังฮองกง โดยทำการบินทดแทนการบินไทยในเส้นทาง ภูเก็ต-ฮองกง เมื่อวันที่ 28 ตุลาคม 2561

บริษัทฯ ได้ทำความร่วมมือกับพันธมิตรการบินสตาร์อัลไลแอนซ์ (Star Alliance) ทำเที่ยวบินรหัสร่วม (Code Share Flight) ไปยังจุดบินอื่นๆ อาทิ เส้นทางในประเทศญี่ปุ่น เกาหลี และจีน รวมทั้งสิ้น 12 จุดบิน

เส้นทางสายใต้

เป็นเส้นทางที่มีการแข่งขันสูงจากการที่สายการบินต้นทุนต่ำทำการบินด้วยความถี่สูงหลายสายการบิน บริษัทฯ มีจุดบินให้บริการ 5 จุดบิน ใน 3 ประเทศ ด้วยความถี่ 84 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ได้แก่ สิงคโปร์ กัวลาลัมเปอร์ เดนปาซาร์ และจาการ์ตา

สำหรับจุดบินของสายการบินไทยสมายล์ ได้แก่ ปีนัง และกัวลาลัมเปอร์

เส้นทางสายตะวันตก

เส้นทางนี้มีปริมาณผู้โดยสารหนาแน่นสูง มีการเจริญเติบโตที่ดี โดยเฉพาะตลาดหลัก ได้แก่ อินเดีย ในขณะเดียวกัน การแข่งขันทวีความรุนแรงมากขึ้น เนื่องจากสายการบินจากอินเดียมีการพัฒนาอย่างรวดเร็ว และมุ่งเข้าสู่ประเทศไทย เช่นเดียวกัน บริษัทฯ มีจุดบินให้บริการ 18 จุดบิน ใน 6 ประเทศ ด้วยความถี่ 144 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ได้แก่ เดลี มุมไบ กัลกัตตา ไฮเดอราบัด เบงกอลูร์ ฐากา โคลัมโบ การูมาณฑุ ย่างกุ้ง เจนไน การากี อิสลามาบัต และละฮอร์

สำหรับจุดบินของสายการบินไทยสมายล์ ได้แก่ มันทะเลย์ ย่างกุ้ง พุททคยา พาราณสี ชัยปุระ ลัคเนาและมุมไบ

เส้นทางสายตะวันออกกลาง

สายการบินตะวันออกกลางมีความเข้มแข็งด้านเงินทุน ซึ่งเอื้อต่อการขยายฝูงบินและเส้นทางบินได้อย่างรวดเร็ว ส่งผลให้เส้นทางสายตะวันออกกลางเป็นเส้นทางที่มีการแข่งขันสูง

บริษัทฯ มีจุดบินให้บริการไปยัง 2 จุดบิน ใน 2 ประเทศ ด้วยความถี่ 10 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ได้แก่ ดูไบ มัสกัต และยกเลิกทำการบินไปยังเตหะราน เมื่อ 28 กุมภาพันธ์ 2561

บริษัทฯ ได้ทำความร่วมมือกับสายการบินกัลฟ์แอร์ แอลอัล อิสราเอลแอร์ไลน์ และโอมานแอร์ ทำเที่ยวบินรหัสร่วม (Code Share Flight) ไปยังบาห์เรน เทลอาวีฟ และมัสกัต

เส้นทางสายอินโดจีน

เป็นเส้นทางที่เป็นจุดแข็งของเครือข่ายเส้นทางบินภูมิภาค เนื่องจากมีการเจริญเติบโตที่ดี และมีศักยภาพในการทำกำไรสูง ขณะเดียวกันมีการแข่งขันจากสายการบินต้นทุนต่ำเพิ่มขึ้น รวมถึงสายการบินต่างๆ ทำการบินตรงจากตะวันออกกลางและยุโรปเพิ่มมากขึ้น โดยบริษัทฯ มีจุดบินให้บริการ 6 จุดบิน ใน 3 ประเทศ ด้วยความถี่ 88 เที่ยวบินต่อ

สัปดาห์ ได้แก่ เวียงจันทน์ พนมเปญ ฮานอย และโฮจิมินห์ สำหรับจุดบินของสายการบินไทยสมายล์ ได้แก่ เชียงใหม่ เชียงราย เชียงจันทน์ พนมเปญ และหลวงพระบาง

เส้นทางข้ามทวีป

เส้นทางอเมริกาเหนือ

สำหรับเส้นทางสายนี้เป็นตลาดที่มีขนาดใหญ่ และมีการแข่งขันสูงมาก การให้บริการเส้นทางบินขึ้นอยู่กับ การเชื่อมโยงกับเครือข่ายภายในสหรัฐอเมริกาและแคนาดา

ปัจจุบันบริษัทฯ ไม่ได้ทำการบินโดยตรงไปยังเส้นทางอเมริกาเหนือ บริษัทฯ ได้ทำความร่วมมือกับพันธมิตร การบินสตาร์อัลไลแอนซ์ (Star Alliance) ทำเที่ยวบินรหัสร่วม (Code Share Flight) ไปยังจุดบินอื่นๆ อาทิ เส้นทางข้ามแปซิฟิก บริษัทฯ ได้ทำเที่ยวบินรหัสร่วมกับอลนิปอนแอร์เวย์ ในเส้นทางจากญี่ปุ่นเข้าอเมริกาเหนือ คือ เส้นทางโตเกียว ไปยัง ลอสแอนเจลิส ชิคาโก นิวยอร์ก ซานฟรานซิสโก วอชิงตัน ดี.ซี. ซีแอตเทิล และแซนโฮเซ และบริษัทฯ ได้ทำการบินรหัสร่วมกับสายการบินแอร์แคนาดา ในเส้นทาง ฮองกง ไปยัง โทรอนโต และแวนคูเวอร์ เส้นทางโตเกียว ไปยัง แวนคูเวอร์ และเส้นทางไทเป ไปยัง แวนคูเวอร์

บริษัทฯ ได้ทำเที่ยวบินรหัสร่วมกับสายการบิน อีวา แอร์เวย์ โดยมีไต้หวันเป็นศูนย์กลางไปยัง นิวยอร์ก ซานฟรานซิสโก แวนคูเวอร์ ลอสแอนเจลิส ซีแอตเทิล ฮูสตัน ชิคาโก และโตรอนโต และบริษัทฯ ได้ทำการบินรหัสร่วมกับสายการบินเอเชียในเส้นทางเกาหลี เข้าอเมริกาเหนือ เส้นทางโซล ไปยัง ลอสแอนเจลิส ซานฟรานซิสโก นิวยอร์ก ซีแอตเทิล โฮโนลูลู และชิคาโก

สำหรับเส้นทางข้ามแอตแลนติก บริษัทฯ ได้ทำการบินรหัสร่วมกับสายการบินลุฟท์ฮันซา โดยมีแฟรงค์เฟิร์ตเป็นศูนย์กลางไปยังนิวยอร์ก แอตแลนตา ไมอามี ชิคาโก ดัลลัส และวอชิงตัน ดี.ซี. บริษัทฯ ได้ทำการบินรหัสร่วมกับสายการบินบริสเซลส์ โดยมีบริสเซลส์เป็นศูนย์กลางไปยังนิวยอร์ก วอชิงตัน ดี.ซี. และโตรอนโต บริษัทฯ ได้ทำการบินรหัสร่วมกับสายการบินแอร์แคนาดา ในเส้นทาง แฟรงค์เฟิร์ต ไปยัง มอนทรีออล และโตรอนโต เส้นทางลอนดอน ไปยัง โทรอนโต เส้นทางซูริก ไปยังโตรอนโต

ทั้งนี้บริษัทฯ ทำเที่ยวบินรหัสร่วม (Code Share Flight) รวมทั้งหมด 15 จุดบินในสหรัฐอเมริกา และแคนาดา และมีรายได้เพิ่มขึ้นจากเที่ยวบินรหัสร่วม เนื่องจากมีนโยบายมุ่งเน้นการขายเส้นทางเครือข่าย โดยจะส่งเสริมการขายร่วมกับสายการบินพันธมิตรมากขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้บริษัทฯ มีรายได้เพิ่มขึ้นในเส้นทางที่บริษัทฯ ทำการบินเองและมีเที่ยวบินเชื่อมต่อกับสายการบินอื่นในรูปแบบเที่ยวบินรหัสร่วม

เส้นทางยุโรป

บริษัทฯ มีบริการเที่ยวบินไปยัง 13 จุดบินใน 11 ประเทศของภูมิภาคยุโรป ด้วยความถี่รวม 97 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ได้แก่ ลอนดอน แฟรงค์เฟิร์ต ปารีส โรม โคเปนเฮเกน สตอกโฮล์ม ซูริก มิวนิก บริสเซลส์ มิลาน ออสโล มอสโก และ เวียนนา

สำหรับตลาดที่บริษัทฯ ไม่ได้เปิดทำการบินโดยตรง ทั้งในยุโรปและสหราชอาณาจักร บริษัทฯ ได้ทำความร่วมมือกับสายการบินพันธมิตรในการให้บริการเส้นทางบินโดยใช้เที่ยวบินรหัสร่วม ซึ่งเที่ยวบินรหัสร่วมทั้งหมดในยุโรปและสหราชอาณาจักรครอบคลุม 39 จุดบิน ใน 16 ประเทศ

ข้อมูลเส้นทางยุโรป

	ปี2561	ปี2560	ปี2559
รายได้จากการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านบาท) ⁽¹⁾	42,628.1	42,119.4	30,463.4
ร้อยละของรายได้การขนส่งผู้โดยสารรวม (%)	28.6	27.3	23.9
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPKs) (ล้านคน-กม.) ⁽²⁾	25,775.7	25,320.0	21,646.8
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASKs) (ล้านที่นั่ง-กม.) ⁽²⁾	32,020.4	30,411.0	28,708.0
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (%)	80.5	83.3	75.4
จำนวนจุดหมายปลายทางที่ให้บริการตามตารางการบิน (ตารางการบินในภาคฤดูหนาว / ฤดูร้อน) ⁽³⁾	13/13	13/12	12/11
จำนวนของเที่ยวบินแบบประจำ (เที่ยวบินต่อสัปดาห์) (ตารางการบินในภาคฤดูหนาว / ฤดูร้อน) ⁽³⁾	97/ 90	95/83	89/76

หมายเหตุ:

- (1) รวมรายได้จากเที่ยวบินแบบประจำ รายได้ค่าน้ำหนักส่วนเกิน รายได้สุทธิจากการแลกเปลี่ยนการรับขนส่งผู้โดยสารสุทธิจากเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอื่นและขายโดยบริษัทฯ 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 46 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้จัดเที่ยวบินรหัสร่วม กับสายการบินแอร์นิวซีแลนด์ ซึ่งเป็นสายการบินพันธมิตร โดยการเชื่อมโยงเครือข่ายการบินของบริษัทฯ เข้ากับเส้นทางฮ่องกง-โอ๊คแลนด์ และ เที่ยวบินระหว่างเมืองท่องเที่ยวต่างๆ รวม 2 จุดบิน ใน 1 ประเทศ คือ เวลลิงตัน โครสต์เชิร์ช

ข้อมูลเส้นทางออสเตรเลียและนิวซีแลนด์

	ปี 2561	ปี 2560	ปี 2559
รายได้จากการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านบาท) ⁽¹⁾	14,074.2	14,586.2	13,555.7
ร้อยละของรายได้การขนส่งผู้โดยสารรวม (%)	9.4	9.5	10.6
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPKs) (ล้านคน-กม.) ⁽²⁾	8,668.6	8,567.5	7,732.2
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASKs) (ล้านที่นั่ง-กม.) ⁽²⁾	10,702.6	10,674.9	10,262.5
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (%)	81.0	80.3	75.3
จำนวนจุดหมายปลายทางที่ให้บริการตามตารางการบิน (ตารางการบินในภาคฤดูหนาว / ฤดูร้อน) ⁽³⁾	5/5	5/5	5/5
จำนวนของเที่ยวบินแบบประจำ (เที่ยวบินต่อสัปดาห์) (ตารางการบินในภาคฤดูหนาว / ฤดูร้อน) ⁽³⁾	46/46	46/44	44/44

หมายเหตุ:

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

2.1.3 การบริการลูกค้า

ในปี 2561 บริษัทฯ ยังคงมุ่งมั่นพัฒนาปรับปรุงคุณภาพผลิตภัณฑ์และบริการในทุกจุดสัมผัสอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ลูกค้าในแต่ละกลุ่มเป้าหมายได้สัมผัสประสบการณ์การบินที่โดดเด่นงดงามผสมเอกลักษณ์ของความเป็นไทย เริ่มตั้งแต่การบริการก่อนเที่ยวบิน (Pre-flight Services) การบริการบนเที่ยวบิน (In-flight Services) ไปจนถึงการให้บริการหลังเที่ยวบิน (Post-flight Services) โดยมีแผนการดำเนินงาน แนวคิดและภาพลักษณ์ที่ชัดเจนภายใต้นโยบายการบริการจากใจ (Service from the Heart) ซึ่งพนักงานการบินไทยทุกคนยึดมั่นมาตลอด 5 ทศวรรษของการให้บริการ ด้วยตระหนักดีว่าคุณภาพของการบริการลูกค้าเป็นปัจจัยหลักสู่ความสำเร็จของภารกิจการบินไทย การให้บริการขนส่ง และขับเคลื่อนให้บริษัทฯ สามารถแข่งขันกับสายการบินคู่แข่งได้อย่างยั่งยืน

เพื่อเน้นย้ำถึงการบริการที่เป็นเลิศ สม่าเสมอ และเป็นไปตามมาตรฐานที่ตกลงไว้ การบริการลูกค้าถือว่าเป็นหัวใจในการดำเนินธุรกิจ บริษัทฯ ได้กำหนดขั้นตอนการให้บริการและทำข้อตกลงระดับการบริการ (Service Level Agreement: SLA) กับทุกจุดบริการหลัก ตั้งแต่การสำรองที่นั่ง จนเสร็จสิ้นการเดินทางที่จุดหมายปลายทาง รวมทั้งตรวจประเมินทุกจุดบริการเหล่านั้นอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้แน่ใจว่าลูกค้าได้รับความพึงพอใจสูงสุดจากการใช้บริการและผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพตลอดการเดินทาง มีการตรวจติดตามคุณภาพการบริการให้เป็นไปตามคู่มือการปฏิบัติงาน (Service Operation Procedure) ด้วยการสุ่มตรวจการปฏิบัติงานแบบไม่แจ้งให้ผู้รับการตรวจทราบ (Mystery Shopping) รวมถึงการตรวจประเมินคุณภาพผลิตภัณฑ์และบริการจากสถาบันที่ได้รับการยอมรับระดับโลก

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

ด้านการบริการก่อนเที่ยวบิน

บริษัทฯ ได้พัฒนาระบบการให้บริการผ่านอินเทอร์เน็ต โทรศัพท์มือถือ (Electronic and Mobile Service) เพื่อเพิ่มความสะดวกรวดเร็วและความรวดเร็วให้ลูกค้าสามารถเข้าถึงข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางได้ง่ายขึ้น อาทิ ข้อมูลการจองบัตรโดยสาร การตรวจสอบรายละเอียดเกี่ยวกับเที่ยวบิน ตารางบิน ตลอดจนการแจ้งข้อมูลให้ลูกค้าทราบเมื่อเที่ยวบินไม่เป็นไปตามปกติ นอกจากนี้ ยังเพิ่มช่องทางการจ่ายเงินในเว็บไซต์ ให้มากขึ้น และให้บริการ Website Live Chat 24 ชั่วโมง 7 วัน เพื่อเพิ่มความสะดวกรวดเร็วและให้ความช่วยเหลือกับลูกค้า รวมทั้ง เพิ่มช่องทางการเช็คอินด้วยตนเองผ่านอินเทอร์เน็ต โทรศัพท์มือถือ และเครื่อง Kiosk สำหรับการบริการที่ท่าอากาศยาน ได้เพิ่มเคาน์เตอร์ Bag Drop ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สำหรับลูกค้าที่เช็คอินด้วยตนเอง (e-Check in)

ด้านการบริการบนเครื่องบิน (OZ)

บริษัทฯ มุ่งเน้นการพัฒนาบริการของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน โดยปรับรูปแบบการให้บริการเป็นแบบเฉพาะบุคคลมากขึ้น ทั้งในชั้นหนึ่งและชั้นธุรกิจ รวมถึงปรับรายการอาหารและเครื่องดื่มที่ให้บริการและการนำเสนอให้มีความโดดเด่นและน่าสนใจมากขึ้น อาทิ อาหารยอดนิยมของแต่ละท้องถิ่น อาหารสำหรับไทย เครื่องดื่มสมุนไพร และเมนูพิเศษในช่วงเทศกาล นอกจากนี้ ได้ปรับรายการอาหารเส้นทางภายในประเทศเป็น Hot Snack และเส้นทางอินโดจีนเป็น Hot Light Meal

บริษัทฯ มุ่งเน้นการพัฒนาคุณภาพการบริการบนเครื่องบิน เพื่อสร้างความพึงพอใจสูงสุดแก่ผู้โดยสารในทุกชั้นบริการ โดยในการบริการบนเครื่องบิน พนักงานต้อนรับบนเครื่องบินจะให้บริการผู้โดยสารเป็นแบบเฉพาะบุคคลมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในชั้นหนึ่งและชั้นธุรกิจ พร้อมได้วางแผนและกำหนดขั้นตอนการบริการให้สอดคล้องกับความพึงพอใจและความต้องการของผู้โดยสารอย่างแท้จริงในแต่ละเส้นทาง ภายใต้เงื่อนไขด้านความปลอดภัยทางการบิน ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ในส่วนของอุปกรณ์บริการบนเครื่องบิน ได้คัดสรรและจัดหาอุปกรณ์สำหรับใช้บริการบนเครื่องบินระดับ World Class ที่ถือเป็น Touch Point ของ Five Stars Airlines Rating ได้แก่

- หูฟังสำหรับผู้โดยสารชั้นหนึ่งและชั้นธุรกิจ ให้บริการด้วย Brand “AKG” ซึ่งได้รับรางวัลยอดเยี่ยมในเรื่องของรูปแบบและคุณภาพ
- Comfort Wear สำหรับผู้โดยสารชั้นหนึ่ง Brand “Boggi”
- ชุดอำนวยความสะดวกระหว่างการเดินทาง (Travel Kit) สำหรับผู้โดยสารชั้นหนึ่ง Brand “Rimowa” และ “Porche Design”
- ชุดอำนวยความสะดวกระหว่างการเดินทาง (Travel Kit) สำหรับผู้โดยสารชั้นธุรกิจ Brand “Mandarina Duck” และ “Lacoste”

ด้านอาหารและเครื่องดื่ม ได้ปรับปรุงและออกแบบรายการอาหารที่ใช้บริการในชั้นหนึ่งและชั้นธุรกิจ โดยผู้เชี่ยวชาญและเชฟอาหาร ทั้งนี้ ได้คำนึงถึงรสชาติอาหารที่เป็นแบบฉบับของอาหารแต่ละชนิด โดยเฉพาะรสชาติของอาหารไทย โดยได้เชิญผู้เชี่ยวชาญและมีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับ มาเป็นที่ปรึกษา และออกแบบรายการอาหาร ได้แก่ ผศ.ศรีสมร คงพันธ์ เจ้ไฟ Chef Michelin จากประเทศฝรั่งเศส นอกจากนี้ ได้จัดหารายการอาหารพิเศษสำหรับให้บริการผู้โดยสารในช่วงเทศกาลต่างๆ อีกด้วย และในขณะเดียวกัน บริษัทฯ ได้นำผลิตภัณฑ์วิสาหกิจชุมชน (OTOP) ขึ้นบริการบนเที่ยวบิน อาทิเช่น ชุดอำนวยความสะดวกระหว่างการเดินทาง (Travel Kit) อาหารว่างขบเคี้ยวที่ใช้บริการบนเครื่องบิน (Snacks) เป็นต้น เพื่อตอบสนองนโยบายของรัฐบาลที่ให้ส่งเสริมผลิตภัณฑ์วิสาหกิจชุมชน (OTOP)

ในการพัฒนาการบริการในด้านของอาหาร และเครื่องดื่ม ได้ยึดหลักการ 5 ข้อ คือ

1. ด้านงบประมาณ ในด้านงบประมาณคำนึงถึงการใช้งบประมาณอย่างเหมาะสม และระบบ Win-Win ระหว่างผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ
2. Operation System ในด้าน Operation System ต้องเป็น Single System ทั้งระบบ เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปในทางเดียวกัน และตรวจสอบได้
3. Seasoning and Promotion ในด้านของอาหาร และเครื่องดื่ม จะมีการพิจารณาถึงฤดูกาลของวัตถุดิบ ที่มาของวัตถุดิบ ความต้องการของลูกค้า เพื่อให้การบริหารต้นทุน และคุณภาพเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด ในอีกด้านหนึ่งต้องมีการสร้าง Promotion เพื่อเป็นการตอบแทนลูกค้า และสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าของบริษัทฯ ตลอดทั้งปี
4. Partner & Vendor ในส่วนของผู้ประกอบการ และ catering ที่เกี่ยวข้อง จะให้ความร่วมมือที่ใกล้ชิดกันมากขึ้น เพื่อให้เกิดประโยชน์ทั้งสองฝ่าย และสามารถพัฒนาคุณภาพของการบริการไปถึงเป้าหมายที่กำหนดได้
5. Executive Chef Officer ในส่วนของ Menu Planning รวมทั้งเครื่องดื่ม จะจัดให้มีทีมงานที่เป็นผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านอาหารและเครื่องดื่มเพื่อกำหนดแนวทางวางแผนพัฒนา และรวมทั้งดูแลต้นทุนเพื่อให้เกิดมูลค่าสูงสุดในการบริการ

โดยมุ่งเน้นการบริการเพื่อให้เป็น TOP 5 ของโลก ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้วางแผน และกำหนดทิศทางของการทำงานโดยใช้พื้นฐานจากทั้ง 5 ประการนี้ โดยติดต่อผ่านครัว และ Partner ต่างๆ เพื่อหาแนวร่วมในการ

พัฒนาเรื่องของอาหาร ในปีที่ผ่านมาได้รับความร่วมมือจาก Chef Michelin ในการรังสรรค์เมนูในหลายๆ เทียวบิน เช่น ปารีส, ไทเป, โตเกียว, โอซากา เป็นต้น ในส่วนของเครื่องดื่ม ได้ขอความร่วมมือจาก Supplier ต่างๆ เพื่อพัฒนาในส่วนของ Cocktail และ Mocktail สำหรับการบริการบนเครื่องบิน เช่น Ginger Me หรือ Rum Thai ในปี 2562 บริษัทฯ จะมุ่งเน้นไปที่ Local Signature Menu, Menu By Chef, Best Raw Material, Signature Drink, Signature Tea & Coffee ในส่วนของการบริการในชั้นหนึ่ง (First Class) ถือเป็นห้องรับแขกที่แสดงศักยภาพสูงสุดของบริษัทฯ โดยมุ่งเน้นไปที่ Simple, Quality, and Consistency เพื่อตอบสนองความต้องการสูงสุดของลูกค้าเป็นสำคัญ ในด้านความรับผิดชอบต่อสังคมบริษัทฯ ยังคงดำเนินนโยบายในส่วนของ Cooperate Social Responsibility (CSR) เช่น โครงการ OTOP, การใช้วัตถุดิบจาก วิสาหกิจชุมชน, สินค้าโครงการหลวง และผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพจากเกษตรกรไทยโดยตรง เป็นต้น

ทั้งนี้บริษัทฯ ยืนยันว่าจะมุ่งเน้นการดำเนินการเพื่อพัฒนาอาหาร และเครื่องดื่มที่บริการบนเครื่องบินให้มีคุณค่า และคุณภาพอย่างเต็มความสามารถ เพื่อเป้าหมายสูงสุดขององค์กรในการเป็นผู้ให้บริการที่ดีที่สุดติดอันดับ 1 ใน 5 ของโลก ท้ายสุดเพื่อให้บริษัทการบินไทยเป็นสายการบินชั้นนำของโลกตลอดไป

อุปกรณ์และบริการ

บริษัทฯ ได้ปรับกลยุทธ์และแผนงานด้านการให้บริการเพื่อตอบสนองความคาดหวังของลูกค้า เพิ่มขีดความสามารถให้พร้อมต่อการแข่งขัน เพิ่มความสะดวกสบายโดยรวมให้แก่ผู้โดยสารมากขึ้น ดังมีรายละเอียดดังนี้

1. การปรับปรุงรูปแบบและคุณภาพของที่นั่งโดยสาร และระบบสาระบันเทิง

วัตถุประสงค์หลักของการปรับปรุงอุปกรณ์ในเครื่องบินของบริษัทฯ คือ การปรับปรุงอุปกรณ์ในเครื่องบินทุกลำที่เป็นแบบเดียวกัน ให้มีที่นั่งโดยสารและระบบสาระบันเทิงลักษณะเดียวกันในแต่ละชั้นโดยสาร เพื่อสร้างความพึงพอใจให้กับผู้โดยสาร

1.1 การปรับปรุงรูปแบบและคุณภาพของที่นั่งโดยสาร

ปี 2561 บริษัทฯ ได้ดำเนินการปรับปรุงที่นั่งโดยสารบนเครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 จำนวน 3 ลำ ให้มีความทันสมัยและสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น โดยเก้าอี้โดยสารชั้นธุรกิจจะสามารถปรับเอนนอนราบได้ 180 องศา

1.2 การพัฒนาทางด้านระบบสาระบันเทิง

บริษัทฯ ได้ปรับปรุงระบบสาระบันเทิงทั้งด้านภาพและเสียงบนเครื่องบินในเส้นทางระหว่างประเทศทุกลำ เพื่อให้มีคุณภาพสูง ทันสมัยและได้มาตรฐานเดียวกันทั้งหมด โดยจะมีจอภาพส่วนตัวในทุกชั้นโดยสาร ระบบเพลงและภาพยนตร์ที่สามารถเลือกชมได้ตามความต้องการ และมีรายการบันเทิงให้ผู้โดยสารเลือกอย่างหลากหลาย อาทิ ภาพยนตร์ไทย / New Release / Favorite และ World Cinema รวมทั้งเกมส์ ข้อมูล และภาพเส้นทางบิน นอกจากนี้ ยังพัฒนาและปรับปรุงซอฟต์แวร์ (Software) รองรับจำนวนเนื้อหา (Content) ที่เพิ่มขึ้น อาทิ e-Menu และ e-Shopping เป็นต้น

2. การติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกสำหรับธุรกิจและการสื่อสาร

บริษัทฯ ได้ให้บริการอินเทอร์เน็ต (Thai Sky Connect) บนเครื่องบินเพื่อให้ผู้โดยสารสามารถติดต่อสื่อสารกับภาคพื้นโดยใช้อุปกรณ์สื่อสารส่วนตัวของตนเอง โดยในปี 2561 ได้ให้บริการบนเครื่องบิน จำนวนรวม 36 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 (33H) จำนวน 7 ลำ แบบแอร์บัส A330-300 (33R) จำนวน 3 ลำ แบบแอร์บัส A380-800 จำนวน 6 ลำ และแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 12 ลำ แบบโบอิง 787-8 จำนวน 6 ลำ และแบบโบอิง 787-9 จำนวน 2 ลำ นอกจากนี้ เพื่อความสะดวกสบายของลูกค้า บริษัทฯ ได้มอบบริการ Free Wi-Fi จำนวน 20 MB สำหรับลูกค้าชั้นหนึ่ง

บนเครื่องบินแอร์บัส A380-800 และจำนวน 20 MB สำหรับลูกค้าชั้นธุรกิจบนเครื่องบินแอร์บัส A350-900 แบบโบอิง 787-8 และ 787-9

2.1.4 การปฏิบัติการบิน ความปลอดภัย ความมั่นคงและมาตรฐานการบิน

ความปลอดภัยในการปฏิบัติการบินเป็นหัวใจของธุรกิจการบิน ตลอดระยะเวลาเกือบ 6 ทศวรรษ บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะสร้างความปลอดภัยสูงสุดในการเดินทางของผู้โดยสาร โดยเน้นที่การปฏิบัติการบินตามมาตรฐานความปลอดภัย และความมั่นคงการบินของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย: กพท. (Civil Aviation Authority of Thailand: CAAT) องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) หน่วยงานควบคุมความปลอดภัยด้านการบินของยุโรป (European Aviation Safety Agency: EASA) สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) และหน่วยงานกำกับดูแลด้านความปลอดภัย และความมั่นคงการบินพลเรือนของประเทศต่างๆ ทั่วโลก

ในฐานะสายการบินแห่งชาติ บริษัทฯ พร้อมทั้งจะพัฒนาองค์กร รวมทั้งให้การสนับสนุนและความร่วมมือกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) เพื่อให้ประเทศไทยมีการดำเนินการด้านการบินตามมาตรฐานสากล โดยปีนี้ได้ร่วมสนับสนุนข้อมูลสำหรับการประเมินผลการดำเนินงานของประเทศไทยตามแผน The Global Aviation Safety Plan (GASP) และ The Global Air Navigation Plan (GANP) ของ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO)

ในปี 2558 บริษัทฯ ได้รับใบอนุญาต Third Country Operators (TCO) จาก EASA โดยความเห็นชอบของ EU Air Safety Committee (ASC) ด้วยใบอนุญาตนี้ บริษัทฯ สามารถคงการปฏิบัติการบินไปยังสหภาพยุโรปได้ต่อไป และในปี 2560 บริษัทฯ ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศฉบับใหม่ (Air Operator Certificate: AOC) และใบอนุญาตขนส่งวัตถุอันตราย (Dangerous Goods Certificate) แสดงให้เห็นถึง ศักยภาพของบริษัทฯ ในการขนส่งผู้โดยสาร สินค้าผลิตภัณฑ์เกษตรกรรม อาหารสดอย่างเต็มรูปแบบ รวมทั้งวัตถุดิบอื่นๆ ที่มีการควบคุมด้านความปลอดภัย ทั้งนี้เพื่อสนับสนุนยุทธศาสตร์ของประเทศไทยในการเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมการบิน และโลจิสติกส์

บริษัทฯ มีระบบเตรียมการโดยดำเนินการตรวจประเมินมาตรฐานการปฏิบัติงานภายในองค์กร (Operational Compliance Audit) ของทุกหน่วยปฏิบัติการ เพื่อให้มั่นใจว่าเป็นไปตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องอย่างครบถ้วนและมีการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง พร้อมรับการตรวจประเมินจากองค์กรภายนอก ทั้งนี้ บริษัทฯ สามารถผ่านการตรวจประเมิน และได้รับใบรับรองคุณภาพสากลด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติการของสายการบิน (IATA Operational Safety Audit : IOSA) เป็นรายแรกของประเทศไทยตั้งแต่ปี 2547 และได้รับการรับรองอย่างต่อเนื่องมาโดยตลอด โดยผ่านการตรวจประเมินทุกสองปีครั้งล่าสุดเมื่อเดือนพฤษภาคม 2561 และได้รับใบรับรองคุณภาพสากลด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติการของผู้ให้บริการภาคพื้น (IATA Safety Audit for Ground Operations (ISAGO) ตั้งแต่ปี 2560

ในปี 2561 หน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนของประเทศต่างๆ ทั่วโลกยังคงเพิ่มความถี่ในการตรวจสอบมาตรฐานความปลอดภัยของสายการบินของประเทศไทยที่ทำการบินเข้าในแต่ละประเทศ โดยบริษัทฯ ได้รับการตรวจสอบมาตรฐานด้านความปลอดภัย (Ramp Inspection) ตามมาตรฐานสากลทั้งสิ้น 126 ครั้ง กรณีที่พบข้อบกพร่อง สามารถแก้ไขได้ภายในตามเวลาที่กำหนด

เมื่อต้นเดือนเมษายนที่ผ่านมาได้เปิดตัว โครงการ Resilience Engineering for Safety Leadership ซึ่งมีเป้าหมายที่จะสร้างวัฒนธรรมองค์กรของการบินไทย ในการปลูกจิตสำนึกให้พนักงานตระหนักในเรื่องความปลอดภัย โดย Resilience Engineering เป็นแนวคิดใหม่ด้านความปลอดภัยที่มุ่งเน้นเสริมสร้างทัศนคติในเชิงบวกให้แก่ผู้ปฏิบัติงาน ให้มีการทบทวนกระบวนการทำงาน ประเมิน และปรับเปลี่ยนให้เหมาะสมกับสภาวะการณ์ต่างๆ ที่เปลี่ยนแปลงไปเพื่อให้ปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพและมีความปลอดภัยสูงสุด

บริษัทฯ ได้ดำเนินการพัฒนาระบบบริหารจัดการด้านความมั่นคงการบิน (Security Management Systems/ SeMS) ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล เพื่อกำกับดูแลการดำเนินงานด้านความมั่นคงการบินให้เป็นไปตามนโยบายของบริษัทฯ และสอดคล้องตามมาตรฐานข้อกำหนดด้านความมั่นคงการบิน (Aviation Security) ขององค์กรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ ได้แก่ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO), สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (Civil Aviation Authority of Thailand: CAAT), หน่วยงานด้านความมั่นคงในการเดินทางของประเทศออสเตรเลีย (Australia's Office of Transport Security: OTS), กฎข้อบังคับของสหภาพยุโรป (European Union Regulations: EU Regulations), หน่วยงานด้านความมั่นคงของประเทศเยอรมัน (German Civil Aviation Authority: LBA) หน่วยงานด้านความมั่นคงของประเทศอังกฤษ (Department for Transport: DfT) หน่วยงานด้านความมั่นคงของประเทศสวิตเซอร์แลนด์ (Switzerland's Federal Office of Civil Aviation: FOCA) หน่วยงานด้านความมั่นคงของประเทศญี่ปุ่น (Japan's Civil Aviation Bureau: JCAB) โดยบริษัทฯ มีผลการดำเนินงานที่อยู่ในระดับมาตรฐานสากล สามารถผ่านการตรวจประเมินจากทุกหน่วยงานที่มาทำการตรวจประเมินทั้งสิ้น 27 ครั้ง โดยไม่พบข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญ

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานการจัดการเหตุฉุกเฉินและภาวะวิกฤติ (Emergency & Crisis Response Management) อย่างเข้มงวด ยึดหลักกฎหมาย ข้อบังคับระหว่างประเทศ และนำมาประยุกต์ใช้ในการบริหารจัดการของหน่วยงานภายใน และสถานการณ์ของบริษัทฯ เพื่อให้สอดคล้องกับกฎเกณฑ์ที่มีการเปลี่ยนแปลง บริษัทฯ ยังได้จัดทำแผนการจัดการในภาวะวิกฤติเพื่อเตรียมพร้อมรับมือวิกฤติการณ์ต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้น เช่น แผนย้ายฐานการปฏิบัติงาน แผน Public Health Emergency แผนกรณีพนักงานชุมนุมประท้วง แผนกรณีภัยพิบัติ และได้เข้าร่วมฝึกซ้อมการบริหารจัดการในภาวะฉุกเฉินเต็มรูปแบบกับหน่วยงานภาครัฐอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2561 บริษัทฯ ได้เข้าร่วมการฝึกซ้อมแผนฉุกเฉินเต็มรูปแบบประจำปี 2561 การฝึกซ้อมการบริหารจัดการในภาวะฉุกเฉินเต็มรูปแบบตามแผนฉุกเฉินท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (SEMEX-18) การเข้ายึดโดยมิชอบด้วยกฎหมาย กรณีการจับตัวประกัน และการฝึกซ้อมการบริหารจัดการในภาวะฉุกเฉินเต็มรูปแบบตามแผนฉุกเฉินท่าอากาศยานดอนเมือง (DEMEX-18) กรณีขู่วางระเบิดอาคารผู้โดยสารและเกิดเหตุระเบิด รวมทั้งเพื่อสามารถพร้อมรับมือกับเหตุฉุกเฉินที่อาจเกิดขึ้น จึงมีศูนย์ปฏิบัติการภาวะวิกฤติ (Crisis Management & Operations Center: CMOC) ทำหน้าที่เฝ้าระวังเหตุที่อาจเป็นภัยคุกคามต่อการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ ตลอด 24 ชั่วโมง อีกทั้งมีการฝึกอบรม การจัดสัมมนาสมาชิกให้ความช่วยเหลือด้านมนุษยธรรมแก่ผู้ประสบภัย (Family Assistance & Support Team : FAST Center) สอดคล้องกับมาตรฐาน ระเบียบข้อบังคับระหว่างประเทศ สำหรับเที่ยวบินของบริษัทฯ สายการบินพันธมิตร และสายการบินที่มีข้อตกลงร่วมกัน

บริษัทฯ ได้พัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านการบินให้มีความรู้ความสามารถตามมาตรฐานสากล รวมทั้งให้มีจิตสำนึกสูงสุดด้านความปลอดภัย มุ่งเน้นการสรรหาบุคลากรการบินที่มีคุณภาพระดับสากล โดยกำหนดให้มีการตรวจสอบความพร้อมทั้งด้านร่างกาย จิตใจ ความรู้ (Knowledge) ทักษะ (Skill) และพฤติกรรม (Behavior) นักบินของบริษัทฯ จะต้องผ่านการทดสอบและประเมินความถนัดในการเป็นนักบินพาณิชย์ (Aptitude Test) จาก Scandinavian Institute of Aviation Psychology (SIAP) ประเทศสวีเดน ซึ่งเป็นสถาบันที่มีชื่อเสียงและได้รับการยอมรับด้านการคัดเลือกนักบินให้กับสายการบินชั้นนำของโลก การสอบจิตวิทยาการบิน (Aviation Psychology Test) จากสถาบันเวชศาสตร์การบินกองทัพอากาศ รวมทั้งจะต้องผ่านการทดสอบความสามารถด้านทักษะการบิน (Ride Check) และการใช้ภาษาอังกฤษตามมาตรฐานสากล (English ICAO Proficiency) นอกจากนี้ ยังมุ่งเน้นการฝึกอบรมทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติแก่พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน เรื่องระบบความปลอดภัยและการบริการ เพื่อให้มีความรู้ความชำนาญแบบมืออาชีพ มีทัศนคติและใจรักต่องานบริการ ควบคู่ไปกับการตระหนักเรื่องความปลอดภัยอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ

บริษัทฯ ได้จัดให้มีการอบรมหลักสูตร Safety Management System Course ให้กับบุคลากรการบินและพนักงานในส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้มั่นใจว่าบุคลากรการบินของบริษัทฯ มีความพร้อมในการปฏิบัติการบินอย่างปลอดภัยและเป็นไปตามข้อกำหนดของ ICAO และบริษัทฯ ได้จัดให้มีการอบรมหลักสูตร Engagement โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาบุคลากรด้านการบิน ให้เกิดความผูกพันต่อองค์กร มีความร่วมมือร่วมใจในการปฏิบัติงานตามหน้าที่เพื่อช่วยพัฒนาองค์กรไปในทิศทางที่บริษัทฯ กำหนด โดยมีเป้าหมายให้เกิดความปลอดภัยอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด นอกจากนี้ บริษัทฯ 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 ได้แต่งตั้งคณะกรรมการอาชีวอนามัยและความปลอดภัยในการทำงาน (Occupational Health and Safety Committee: OHSC) ซึ่งมีผู้แทนของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องร่วมเป็นคณะกรรมการฯ เพื่อทำหน้าที่ในการวางแผน กำหนดนโยบาย และแนวทางการดำเนินงานให้เป็นระบบสอดคล้องกับข้อกำหนดของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยมีการจัดประชุมฯ เพื่อติดตามการปฏิบัติงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานในภาพรวมของบริษัทฯ ให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด

ในภาพรวมของการปฏิบัติการบิน บริษัทฯ ได้มุ่งเน้นในเรื่องของมาตรฐานด้านความปลอดภัยในระดับสูงสุด และคุณภาพการให้บริการบนเครื่องบินที่ดีเลิศ โดยการนำเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัยและมีมาตรฐานด้านความปลอดภัยที่เป็นที่ยอมรับในระดับสากล มาประยุกต์ใช้กับเอกลักษณ์การให้บริการด้วยเสน่ห์ไทย บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะรักษาคุณภาพความปลอดภัย ความมั่นคง และมาตรฐานการบินให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล อีกทั้งการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ ข้อบังคับ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องนั้น เป็นปัจจัยหลักในการดำเนินธุรกิจที่บริษัทฯ ให้ความสำคัญเป็นอันดับแรกมาโดยตลอด และบริษัทฯ จะได้ดำเนินนโยบายเชิงรุกในการดำเนินงานด้านความปลอดภัย ความมั่นคง และมาตรฐานการบิน อย่างต่อเนื่อง

รายละเอียดของมาตรฐานสากลที่ฝ่ายต่าง ๆ และหน่วยธุรกิจของบริษัทฯ ได้รับ มีดังนี้

ใบรับรองมาตรฐานสากล	ฝ่ายหรือหน่วยธุรกิจ	วันหมดอายุ
TCO Third Country Operator (TCO) มาตรฐานด้านความปลอดภัยการบินได้รับอนุญาตให้ทำการบินสู่ประเทศต่างๆ ในสหภาพยุโรป จาก EASA (European Aviation Safety Agency)	ได้รับการรับรองภาพรวมทั้งบริษัทฯ	ใช้ควบคู่กับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ AOC (Air Operator Certificate)
IOSA (IATA Operational Safety Audit) มาตรฐานการตรวจประเมินความปลอดภัยด้านการปฏิบัติการจากสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ	ได้รับการรับรองภาพรวมทั้งบริษัทฯ	26 เมษายน 2563
ISAGO (IATA Safety Audit for Ground Operation) มาตรฐานการตรวจสอบความปลอดภัยของการปฏิบัติการภาคพื้นจากสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ	หน่วยธุรกิจบริการการบิน	29 กันยายน 2562
ISO 9001:2015 (ระบบบริหารงานคุณภาพ)	ฝ่ายบริหารทั่วไป ฝ่ายครัวการบิน ฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้น (สุวรรณภูมิ, เชียงใหม่, ภูเก็ต, กระบี่) ฝ่ายช่าง ฝ่ายการพาณิชย์สินค้าและไปรษณียภัณฑ์	6 ตุลาคม 2564 8 มีนาคม 2563 15 ธันวาคม 2563 27 พฤษภาคม 2562 15 มิถุนายน 2563
ISO 14001:2015 (ระบบจัดการสิ่งแวดล้อม)	ฝ่ายบริหารทั่วไป (สำนักงานใหญ่ สำนักงานหลักสี่ สำนักงานหลานหลวง ศูนย์ปฏิบัติการที่สนามบินสุวรรณภูมิ กิจการฝ่ายบริการลูกค้าภาคพื้นสนามบินสุวรรณภูมิ) ฝ่ายช่าง ฝ่ายครัวการบิน	23 เมษายน 2562 9 มิถุนายน 2562 อยู่ระหว่างการออกใบรับรองฉบับใหม่
ISO 50001:2011	ฝ่ายบริหารทั่วไป	20 มิถุนายน 2562

ใบรับรองมาตรฐานสากล	ฝ่ายหรือหน่วยธุรกิจ	วันหมดอายุ
(ระบบจัดการด้านพลังงาน)	(สำนักงานใหญ่ สำนักงานหลักสี่ สำนักงานหลานหลวงศูนย์ปฏิบัติการที่ สนามบินสุวรรณภูมิ กิจการฝ่ายบริการ ลูกค้าภาคพื้นทีสนามบินสุวรรณภูมิ)	
OHSAS 18001:2007 (มาตรฐานระบบการจัดการอาชีวอนามัยและความ ปลอดภัย)	ฝ่ายครีวการบิน	3 สิงหาคม 2563
HALAL (มาตรฐานฮาลาล)	ฝ่ายครีวการบินดอนเมือง ฝ่ายครีวการบินสุวรรณภูมิ	10 มิถุนายน 2562 31 ธันวาคม 2562
HAL-Q (มาตรฐานฮาลาล)	ฝ่ายครีวการบินดอนเมือง ฝ่ายครีวการบินสุวรรณภูมิ	16 กรกฎาคม 2562 27 เมษายน 2562
HACCP (Hazard Analysis and Critical Control Points ระบบการวิเคราะห์อันตรายและจุดวิกฤตที่ต้องควบคุม ในการผลิตอาหาร)	ฝ่ายครีวการบิน	8 มีนาคม 2563
GMP (Good Manufacturing Practiceระบบการจัดการ สุขลักษณะที่ดีในสถานประกอบการ)	ฝ่ายครีวการบิน	8 มีนาคม 2563
FAR 145 (Federal Aviation Regulations 145) FAA Repair Station (Federal Aviation Administration of USA) หน่วยซ่อมองค์การบริหารการบินแห่งประเทศไทย สหรัฐอเมริกา	ฝ่ายช่าง	31 ตุลาคม 2563
RSC 13 THAI DCA Repair Station 145 (Department of Civil Aviation, Thailand) หน่วยซ่อมสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย, ประเทศไทย	ฝ่ายช่าง (สนามบินดอนเมือง) (สนามบินสุวรรณภูมิ) (สนามบินอู่ตะเภา)	31 ตุลาคม 2563 31 ตุลาคม 2563 31 ตุลาคม 2563

ใบรับรองมาตรฐานสากล	ฝ่ายหรือหน่วยธุรกิจ	วันหมดอายุ
EASA Part-145 (European Aviation Safety Agency – Approved Maintenance Organization) หน่วยซ่อมองค์การความร่วมมือด้านการบินในกลุ่มสหภาพยุโรป	ฝ่ายช่าง	ได้รับใบรับรองตั้งแต่ 21 เมษายน 2547 มีกำหนดการตรวจปีละ 2 ครั้ง

2.1.5 สิทธิประโยชน์ด้านการส่งเสริมการลงทุน

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

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 ดังกล่าวเมื่อวันที่ 24 กันยายน 2557 ส่งผลให้ ณ สิ้นปี 2557 เป็นต้นมาจนกระทั่งปัจจุบัน 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

สิทธิบัตรที่	บัตรเลขที่	ประเภทเครื่องบิน	วิธีการจัดหาเครื่องบิน	จำนวนเครื่องบิน (ลำ)
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 การได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้จากการดำเนินงานด้วยเครื่องบินที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนเป็นระยะเวลา 8 ปี (นับจากวันที่เครื่องบินเริ่มมีรายได้จากการดำเนินงาน) โดยจำนวนเงินที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลนี้รวมกันไม่เกินร้อยละ 100 ของเงินลงทุนจัดหาเครื่องบินแต่ละลำในกรณีที่ดำเนินงานขาดทุนในระหว่างเวลาได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล สามารถนำผลขาดทุนประจำปีที่เกิดขึ้นในระหว่างเวลาที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน 8 ปี ไปหักออกจากกำไรสุทธิที่เกิดขึ้นภายหลังระยะเวลา 8 ปีนี้ มีกำหนดเวลาไม่เกิน 5 ปีนับแต่วันพ้นกำหนด 8 ปี โดยจะเลือกหักจากกำไรสุทธิของปีใดปีหนึ่งหรือหลายปีก็ได้

บริษัทฯ ได้ยื่นขอใช้สิทธิประโยชน์ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลจากผลประกอบการปี 2553 ถึงสิ้นสุดเดือนมิถุนายน 2561 และได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลแล้วเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 1,502.32 ล้านบาท

2.2 การตลาดและการแข่งขัน

2.2.1 นโยบายและลักษณะตลาด

ในปี 2561 บริษัทฯ ได้ดำเนินตามแผนวิสาหกิจ (2560-2564) มีการปรับแผนกลยุทธ์ตามลักษณะตลาด ซึ่งแบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

กลุ่มตลาดที่บริษัทฯ เป็นผู้นำตลาด เช่น ตลาดกลุ่มประเทศแอฟริกาตะวันออก จีน และญี่ปุ่น เป็นต้น บริษัทฯ มุ่งเน้นในการดำรงความเป็นผู้นำตลาด ปรับกลยุทธ์เพื่อรักษาส่วนแบ่งตลาดและผลกำไรในการดำเนินงานเป็นหลัก โดย การเพิ่มเที่ยวบิน และเปลี่ยนแบบเครื่องบินที่มีอุปกรณ์ทันสมัย เพื่อป้องกันการสูญเสียลูกค้าให้แก่สายการบินอื่น

กลุ่มตลาดที่มีการแข่งขันสูง เช่น ตลาดสิงคโปร์ ฮองกง และกลุ่มประเทศในอาเซียน บริษัทฯ มุ่งเน้นการปรับปรุงความสามารถในการแข่งขัน เพื่อรักษาส่วนแบ่งตลาด โดยเพิ่มความร่วมมือกับสายการบินพันธมิตร เพื่อเพิ่มผู้โดยสารเชื่อมต่อที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รวมทั้งใช้สายการบินไทยสมายล์ในการรักษาส่วนแบ่งตลาดในเส้นทางภูมิภาคระยะสั้น

กลุ่มตลาดที่คู่แข่งมีความเข้มแข็ง เช่น ตลาดรัสเซีย และสหรัฐอเมริกาสำหรับเอมิเรตส์ บริษัทฯ มุ่งเน้นการเฝ้าระวังปริมาณการขนส่งและผลกำไรขาดทุนอย่างต่อเนื่อง เพื่อปรับกลยุทธ์ให้เหมาะสมกับสภาพการณ์ โดยใช้เครื่องบินที่เหมาะสมกับความต้องการของตลาด และมีความคล่องตัวในการปรับเปลี่ยนเที่ยวบินโดยต้องมีการติดตามผลการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องและรวดเร็ว

นโยบายการตลาดและลักษณะตลาดของสายการบินไทยสมายล์ (Thai Smile Airways)

สายการบินไทยสมายล์ได้กำหนดตำแหน่งทางการตลาดของสายการบินเป็นสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ (Full Service Airlines) ที่มุ่งเน้นในการพัฒนาคุณภาพและมาตรฐานการให้บริการที่เยี่ยมยอด ควบคู่ไปกับความคุ้มค่าของราคาบัตรโดยสารที่กำหนดไว้ให้ครอบคลุมทุกบริการ โดยมีการกำหนดแนวทางในการดำเนินนโยบายการตลาดดังนี้

1. การให้บริการมุ่งสู่ความเป็นเลิศ (Excellent Services)

เน้นเพิ่มเติมการนำเสนอคุณค่าให้กับลูกค้าทุกจุดสัมผัสของการบริการ (Touch Point) โดยมีแนวทางดังนี้

- **Excellent Check-in** พัฒนาปรับปรุงระบบและขั้นตอนการเช็คอินทางอินเทอร์เน็ต ให้ผู้โดยสารสามารถเช็คอินล่วงหน้าได้ด้วยตนเอง เช่น สามารถเลือกที่นั่ง และพิมพ์บัตรขึ้นเครื่อง (Boarding Pass) ตลอดจนการจัดให้มีห้องรับรองผู้โดยสาร (Lounge) สำหรับผู้โดยสารทุกท่าน
- **Excellent In-Flight Services** พัฒนาปรับปรุงวิธีการและขั้นตอนการให้บริการผู้โดยสารในเที่ยวบิน ให้มีประสิทธิภาพ และสร้างความประทับใจให้ผู้โดยสารเพิ่มมากยิ่งขึ้น อาทิ การให้บริการและบรรยากาศภายในห้องโดยสาร อาหารและเครื่องดื่มในเที่ยวบิน เป็นต้น
- **Excellent Customer Relation** พัฒนาระบบการส่งมอบผลิตภัณฑ์ โดยการสร้างความพึงพอใจให้ลูกค้าในทุกรายละเอียด อาทิ ระบบการจองบัตรโดยสาร การเช็คอินผู้โดยสาร ผลิตภัณฑ์ภายในห้องโดยสาร นอกจากนี้ยังให้บริการแก่ลูกค้าอย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างความพึงพอใจสูงสุดในทุกกลุ่มเป้าหมาย อาทิ การทำกิจกรรมร่วมกับลูกค้าในช่วงเทศกาลต่างๆ การพัฒนาระบบให้ข้อมูลและการสื่อสารกับลูกค้า เป็นต้น

2. การกำหนดราคาขายที่เหมาะสม (Reasonable Price, High Value)

- ปรับโครงสร้างการกำหนดราคาเพื่อให้มีราคาบัตรโดยสารที่หลากหลายเหมาะสมสำหรับแต่ละตลาด เพื่อสร้างโอกาสในการแข่งขันกับสายการบินอื่น (Right Price, Right Market)
- สร้าง Price Value เพื่อดึงดูดให้ลูกค้าใช้บริการ ตลอดจนมุ่งเน้นการสื่อสารกับผู้โดยสารผ่านทางช่องทาง On-line หรือ Internet เพิ่มเติม

3. การพัฒนาเครือข่ายเส้นทางบิน (Route Network Development)

- เสริมสร้างเครือข่ายการบินให้แข็งแกร่ง ด้วยการเพิ่มความถี่หรือความจุของเที่ยวบินให้เพียงพอับความต้องการของตลาด และพัฒนาการเชื่อมต่อเที่ยวบินในเวลาที่เหมาะสม เพื่อเพิ่มจำนวนผู้โดยสารทั้งแบบจุดบินต่อจุดบิน (Point to Point) และแบบต่อเที่ยวบิน (Connecting Traffic) จากจุดต้นทางถึงปลายทางให้มากขึ้น เช่น เส้นทางจีน อินเดีย อินโดจีน และเส้นทางในภูมิภาค
- ขยายเครือข่ายเส้นทางบินโดยอาศัยความร่วมมือกับการบินไทยเพื่อให้เกิดการเชื่อมต่อเที่ยวบินอย่างต่อเนื่องและสะดวกแก่ผู้โดยสารเพิ่มขึ้น (Seamless Connectivity) เช่น การเชื่อมต่อเส้นทางบินจากประเทศอินเดียของ ไทยสมายล์กับเส้นทางบินสู่ประเทศออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ของการบินไทย ซึ่งมีผู้โดยสารชาวอินเดียทั้งที่เดินทางด้วยตัวเอง และที่เดินทางเป็นหมู่คณะซึ่งมีความต้องการในการเดินทางเป็นจำนวนมาก เป็นต้น
- ขยายเครือข่ายเส้นทางบินโดยอาศัยความร่วมมือกับสายการบินคู่ค้า คือ สายการบินในกลุ่มลู่ฟต์ฮันซา ได้แก่สายการบิน ลู่ฟต์ฮันซา สายการบินสวิส สายการบินออสเตรเลีย แอร์ไลน์ เพื่อเชื่อมต่อเส้นทางจากประเทศเยอรมันนี สวิสเซอร์แลนด์ และ ออสเตรเลีย มายังประเทศไทย รวมทั้งจุดพินจากประเทศไทย ซึ่งจะช่วยให้เกิดรายได้จากจุดที่ไม่ได้

ทำการบินมายังประเทศไทย โดยมีแผนจะทำความร่วมมือกับสายการบิน อีวีเอ (EVA airlines) เพื่อเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างทวีปอเมริกามายังประเทศไทย

4. เสริมสร้างความแข็งแกร่งในช่องทางโฆษณาและสื่อสารการตลาด (Strengthen Brand Communication)

- เพิ่มช่องทางการโฆษณาและสื่อสารการตลาดให้มีความเหมาะสม เพื่อให้สามารถเข้าถึงกลุ่มลูกค้าได้อย่างตรงเป้าหมายและครอบคลุม ไม่ว่าจะเป็นกลุ่มลูกค้าทั่วไป ลูกค้าองค์กร รวมไปถึงลูกค้าที่ซื้อผ่านช่องทาง On-line
- เพิ่มความถี่ในการติดต่อสื่อสาร และใช้ประโยชน์จากการสื่อสารผ่านช่องทาง On-line เช่น Facebook, LINE Official, Instagram, WEChat ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

5. การพัฒนากลยุทธ์การตลาดที่มีความเหมาะสม และตอบสนองต่อสภาพตลาดที่มีความแตกต่างกัน (Market Segmentation Strategy)

- เส้นทางประเทศจีน: มุ่งเน้นลูกค้าที่เดินทางด้วยตนเอง (FIT: Fully Independent Traveler) ที่มีกำลังซื้อสูงเพิ่มมากขึ้น โดยการสร้างสื่อและทำกิจกรรมประชาสัมพันธ์ทางการตลาด (Marketing Communication) ที่เข้าถึงกลุ่มลูกค้า (Focus Group) เป็นต้น
- เส้นทางประเทศอินเดีย: มุ่งเน้นลูกค้าที่เดินทางด้วยตนเอง (FIT: Fully Independent Traveler), ลูกค้ากลุ่ม MICE (Meeting, Incentives Convention, Exhibition), ลูกค้าที่ต้องการการจัดงานแต่งงานภายในประเทศ (Wedding) และลูกค้ากลุ่มผู้ใช้แรงงาน (Labor) เป็นต้น
- เส้นทางในอินโดจีน : ปรับเวลาต่อเที่ยวบิน (Connecting time) เพื่อให้สามารถรองรับการเชื่อมต่อกับเส้นทาง longhaul จากสายการบินยุโรป
- เส้นทางภายในประเทศ : รักษาฐานลูกค้าเดิม และเพิ่มฐานลูกค้าใหม่ โดยการทำกลยุทธ์ทางการตลาดและการขายที่มีความน่าดึงดูดและเข้าถึงกลุ่มลูกค้า ผ่านทางช่องทางการขายทุกช่องทาง ตลอดจนสร้างประสบการณ์ในการเดินทางที่ประทับใจและมีคุณภาพเพิ่มมากขึ้นเมื่อเทียบกับสายการบินอื่นๆ (Competitive Edge)

6. บรรลุเป้าหมายในการเป็นองค์กรที่มีความแข็งแกร่งและยั่งยืน สร้างผลกำไรสูงสุด (Strong and Sustainable Growth with High Profitability)

- เป็นองค์กรที่มุ่งเน้นลูกค้า (Customer Oriented)
- เป็นองค์กรที่มีขีดความสามารถในการแข่งขัน (Competitiveness)
- เป็นองค์กรที่มีความคล่องตัวสูง (Dynamic)

2.2.2 แผนบริหารรายได้และพัฒนาช่องทางการจัดจำหน่าย (DN/DR/SS/S8/S9/D7)

แผนบริหารรายได้ (SS)

เพื่อรักษาและเพิ่มคุณภาพรายได้ในสภาวะเศรษฐกิจโลกถดถอย การเมืองไม่ปกติ ความผันผวนของตลาด การแข่งขันที่รุนแรง รวมทั้งการตรวจสอบมาตรฐานความปลอดภัยด้านการบิน ขององค์กรตรวจสอบต่างๆ บริษัทฯ จึงมีแผนงานมุ่งเน้นการขายและเพิ่มรายได้โดย

- ปรับปรุงผลิตภัณฑ์และบริการโดยการบริหารฝูงบินแนวใหม่ด้วยการใช้เครื่องบินให้เกิดประโยชน์สูงสุดในเส้นทางหลักด้วยการใช้เครื่องบินรุ่นใหม่ที่ดีกว่า ปรับกำลังการผลิตในบางตลาด และเพิ่มการใช้เครื่องบินให้มากขึ้น
- เพิ่มการขายแบบเครือข่าย (Network Sales) โดยแสวงหาลูกค้าใหม่ๆ ในเส้นทางรอบๆ เส้นทางหลัก โดยการจัดทำความตกลงร่วมกับสายการบินคู่ค้า ดังที่ปรากฏในรายการส่งเสริมการขายจุดบินใหม่ๆ ของบริษัทฯ ในทวีปยุโรป
- เสริมสร้างรายได้จากการขายผ่านบริการอิเล็กทรอนิกส์ (e-Service) โดยพัฒนาระบบที่สามารถอำนวยความสะดวก สอดคล้องต่อความต้องการของผู้โดยสารสำหรับตลาดภายในประเทศและต่างประเทศ

การหารายได้เสริม

นอกเหนือจากธุรกิจการบินหลักที่บริษัทฯ ดำเนินงานด้านการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ บริษัทฯ ยังมีผลิตภัณฑ์และบริการเสริมต่างๆ เป็นรายได้เสริมองค์กรอีกทางหนึ่ง โดยการบินไทยได้จัดทำบริการเสริมในรูปแบบการช้อปปิ้งออนไลน์ (Shopping Online) บนเว็บไซต์ เช่น การเลื่อนชั้นที่นั่ง บริการรถเช่า รถรับส่งสนามบิน โรงแรม รวมทั้งเสนอขายผลิตภัณฑ์และบริการที่บริษัทฯ มีอยู่แล้ว อาทิ สินค้า THAI Shop ช่องทางพิเศษ (Fast Track) ห้องรับรองพิเศษ (Lounge) เป็นต้น รวมทั้งหาผลิตภัณฑ์ต่างๆ ที่คิดว่าเป็นที่น่าสนใจ คุณภาพที่คัดสรรมาอย่างดีจากที่ต่างๆ ทั้งในและต่างประเทศ อาทิ ผลิตภัณฑ์ในสังกัดกระทรวงพาณิชย์ ผลิตภัณฑ์ OTOP นอกจากนี้จะเป็นการส่งเสริมผลิตภัณฑ์ในประเทศแล้ว ยังเป็นการสนับสนุนนโยบายรัฐบาลและต้อนรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) อีกทางหนึ่ง ทั้งนี้บริษัทฯ มีขีดความสามารถที่จะหารายได้เสริมที่อื่นๆ ได้นอกเหนือจากธุรกิจการบิน โดยการหาความร่วมมือทางธุรกิจที่มีความสอดคล้องกันเพิ่มขึ้น รวมทั้งการเจรจาและต่อยอดธุรกิจกับพันธมิตรทางธุรกิจใหม่ๆ ที่จะเข้ามาเสริมธุรกิจการบินให้เข้มแข็งขึ้น เพื่อตอบสนองรสนิยม (Lifestyle) ของลูกค้ายุคใหม่ที่ต้องการความสะดวกสบาย รวดเร็วและเป็นการเพิ่มมูลค่าเพิ่มให้กับแบรนด์ (Brand) ด้วย รวมทั้งจะทำให้เว็บไซต์ (Website) ของบริษัทฯ มีบทบาทและแข็งแกร่งมากยิ่งขึ้น และเพิ่มความประทับใจให้กับลูกค้าของการบินไทยตามความต้องการในการใช้บริการที่แตกต่างกันในระหว่างการเดินทาง (Customer Experience Management)

ธุรกิจการขนส่งทางอากาศ การท่องเที่ยวและการขนส่ง เป็นธุรกิจที่มีความโดดเด่นและอยู่ในความสนใจทั้งจากผู้บริโภคภายในประเทศและจากประเทศเพื่อนบ้าน โดยบริษัทฯ วางกลยุทธ์เพื่อรองรับกับความต้องการของลูกค้าในระดับนานาชาติและบริการจัดส่งแบบครบวงจร คือสั่งซื้อสินค้าและผลิตภัณฑ์ผ่านออนไลน์ของบริษัทฯ จ่ายเงินและดำเนินการจัดส่งให้ถึงมืออย่างเรียบร้อย ทั้งนี้ลูกค้าจะได้รับความสะดวกในการซื้อบริการเสริมต่างๆ ที่มีคุณภาพ มีความคุ้มค่าที่การบินไทยทำการคัดสรรมาแล้ว และนำเสนอเป็นทางเลือกตามรสนิยมและความต้องการของผู้โดยสารตามเส้นทางและวัตถุประสงค์ของการเดินทาง ซึ่งบริการเสริมดังกล่าว จะทำให้ผู้โดยสารของการบินไทยได้รับประสบการณ์ที่ดีที่สุดตลอดการเดินทาง และบอกต่อประสบการณ์การเดินทางผ่านสื่อสังคมออนไลน์และกับเพื่อนๆ เพื่อจูงใจให้หันกลับมาใช้บริการของการบินไทยต่อไป

กลุ่มลูกค้าและการพัฒนาช่องทางจัดจำหน่าย

ในการดำเนินธุรกิจ บริษัทฯ ให้บริการขนส่งผู้โดยสารเป็นหลัก โดยทำการขนส่งเชื่อมโยงเมืองหลักของประเทศไทย ไปยังเมืองต่างๆ ทั่วโลกทั้งในรูปแบบเที่ยวบินประจำ และเที่ยวบินเช่าเหมาลำ ในเส้นทางบินระหว่างประเทศและภายในประเทศ โดยวางตำแหน่งทางการตลาด (Marketing Positioning) เป็นสายการบินชั้นเยี่ยมระดับโลก (**Premium Service Airline**) ให้บริการในลักษณะครบวงจร (Full Service) มาโดยตลอด บริษัทฯ ยังคงดูแลลูกค้าในทุกกลุ่ม (Segment) เป็นอย่างดี โดยเน้นการตอบสนองแต่ละกลุ่ม และการพัฒนาช่องทางจัดจำหน่าย ให้ตรงกับความต้องการและความคาดหวังอย่างแท้จริง กลุ่มลูกค้าแบ่งออกเป็น

- ลูกค้าพรีเมียม ประกอบด้วยลูกค้าชั้นหนึ่ง ชั้นธุรกิจ สมาชิกแพลตินัม สมาชิกบัตรทอง
- ลูกค้าภาครัฐราชการ (Government)
- ลูกค้ากลุ่มองค์กร (Corporates) และลูกค้าผู้ประกอบการ / ธุรกิจขนาดย่อม (SME: Small and Medium Enterprise)
- ลูกค้ากลุ่มท่องเที่ยว (Leisure)
- นักเรียน และลูกค้ากลุ่มเยี่ยมเยือนและญาติ (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)

เครือข่ายเส้นทางบินของกลุ่มพันธมิตรการบินสตาร์อัลไลแอนซ์ ที่ครอบคลุมไปยังทุกทวีปทั่วโลก ช่วยให้บริษัทฯ มีโอกาสในการทำตลาดได้กว้างกว่าจุดบินที่ทำการบินเอง ผ่านความร่วมมือด้าน Interline/Codeshare กับสายการบินสมาชิก บริษัทฯ มีเป้าหมายในการเพิ่มการทำ Interline/Codeshare กับสายการบินสมาชิก เพื่อเพิ่มทางเลือกให้กับลูกค้า และเพิ่มรายได้ให้กับองค์กร การเป็นส่วนหนึ่งของกลุ่มสตาร์อัลไลแอนซ์ ยังช่วยยกระดับมาตรฐานและคุณภาพการบริการ เพื่อเพิ่มประสบการณ์ที่ดีและความพึงพอใจสูงสุดของลูกค้าตลอดการเดินทาง ตามกลยุทธ์ใหม่ของ สตาร์อัลไลแอนซ์ (Making Customer Journey Better) ปัจจุบันกลุ่มพันธมิตรการบินสตาร์อัลไลแอนซ์ มีสมาชิกทั้งหมด 28 สายการบิน ให้บริการมากกว่า 18,450 เที่ยวบินต่อวัน ไปยัง 1,300 จุดบิน ใน 190 ประเทศทั่วโลก

THAI Contact Center (TCC)

THAI Contact Center ศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ (02-356-1111) เป็นด่านแรกของจุดบริการหลักที่ลูกค้าจะตัดสินใจใช้บริการ บริษัทฯ เล็งเห็นความสำคัญในการให้บริการในส่วนนี้เป็นอย่างมาก โดยมีข้อตกลงระดับการให้บริการ (Service Level Agreement: SLA) คือ ต้องให้บริการตอบรับสายลูกค้าร้อยละ 80 ของปริมาณสายที่เรียกเข้าทั้งหมดภายในเวลา 20 วินาที และมีอัตราละทิ้งสายไม่เกินร้อยละ 8 โดยมีบริษัทที่มีความเชี่ยวชาญด้านนี้รับการว่าจ้างมาให้บริการภายใต้การดูแลของหน่วยงาน TCC ตามมาตรฐานที่กำหนด เพื่อเพิ่มความพึงพอใจสูงสุดให้แก่ลูกค้า

บริษัทฯ มีช่องทางในการตอบรับการบริการลูกค้าหลายช่องทาง ทั้งทางโทรศัพท์ อีเมลล์ แฟกซ์ Live Chat และโทรศัพท์เลขหมายพิเศษ สำหรับลูกค้ากลุ่มต่างๆ ทั้งลูกค้ากลุ่มพรีเมียม ลูกค้าภาครัฐราชการ และลูกค้ากลุ่มองค์กร

Digital Commerce

จากการเติบโตอย่างรวดเร็วของช่องทางดิจิทัล (Digital) ประกอบกับการเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่องของเทคโนโลยีใหม่ที่กำลังเข้ามา ทำให้เกิดการแข่งขันอย่างรุนแรงในอุตสาหกรรมและธุรกิจการบินของโลก จึงไม่สามารถปฏิเสธได้ว่า ผู้บริโภคจะมีบทบาทสำคัญมากขึ้น ทั้งโทรศัพท์มือถือสมาร์ทโฟน (Smart Phone) และเครือข่ายทางสังคมออนไลน์ (Social Network) ส่งผลให้เกิดสังคมแห่งอุปนิสัยใหม่ของผู้บริโภคที่เรียกว่า Socialnomics ทำให้แนวโน้มของผู้บริโภคหันมาใช้ช่องทางดิจิทัลในการซื้อบัตรโดยสารและการใช้บริการที่สามารถทำด้วยตนเองได้ (Self Service) การสื่อสารต่างๆ กับบริษัทฯ ผ่านช่องทางดิจิทัลมากขึ้นเป็นลำดับ การบินไทยจึงให้ความสำคัญกับช่องทางดิจิทัล เพื่อรองรับแนวโน้มการเติบโตของเทคโนโลยี รวมทั้งการสร้างสรรค์สิ่งใหม่ๆ ที่แตกต่างไปจากเดิมและรวดเร็วกว่าคู่แข่ง บริษัทฯ จึงมุ่งเน้นการพัฒนาการให้บริการออนไลน์อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ลูกค้าสามารถใช้งานเว็บไซต์ของการบินไทยได้ง่ายและทันสมัยอยู่ตลอดเวลาจากทุกอุปกรณ์ เช่น โทรศัพท์มือถือสมาร์ทโฟน เป็นต้น

นอกจากบริษัทฯ เน้นความสะดวกรวดเร็วในการค้นหาเที่ยวบินและเครือข่ายเส้นทางบินที่เชื่อมต่อกับสายการบินพันธมิตรไปทั่วโลก บริษัทฯ ยังสามารถให้บริการลูกค้าแบบบริการเบ็ดเสร็จในจุดเดียว (One Stop Services) บริษัทฯ ได้มีการปรับตัวและรับมือกับสภาพการแข่งขันต่างๆ ให้มีประสิทธิภาพที่แตกต่างกัน โดยการขยายช่องทางชำระเงิน หลากหลายช่องทางมากขึ้นเพื่อเพิ่มความสะดวกสบายให้กับลูกค้า เช่น ชำระเงินผ่าน Counter Service, 7 Eleven, Tesco Lotus, PayPal, Line Pay, ATM, Bank Transfer และอื่นๆ เป็นต้น นอกจากนี้ ยังพัฒนาการสื่อสารข้อมูล เพื่อดึงดูดความสนใจกับลูกค้าและช่วยเผยแพร่ไปในวงกว้าง รวมทั้งการบริหารการส่งเสริมภาพลักษณ์ของบริษัทฯ ขยายเครือข่ายและสร้างความสัมพันธ์กับชุมชนออนไลน์ (Online Communication) ผ่านช่องทาง Social Media ของการบินไทย ซึ่งจัดทำในหลายรูปแบบ อาทิ Banner, Info graphic, VDO เป็นต้น ตลอดจนการใช้ช่องทาง Social Media ในการส่งเสริมรายได้ให้บริษัทฯ ได้อีกทางหนึ่ง

กิจกรรมส่งเสริมการตลาดและส่งเสริมการขาย

บริษัทฯ ได้ดำเนินการด้านส่งเสริมการขายและการตลาดทั้งในและต่างประเทศอย่างต่อเนื่อง เพื่อรักษาส่วนแบ่งตลาด เสริมความสามารถในการแข่งขัน และสร้างรายได้ให้มากที่สุด ในสภาวะตลาดที่ได้รับผลกระทบจากปัจจัยผันผวนภายนอก ทั้งด้านเศรษฐกิจ การเมือง และการแข่งขันในตลาด รวมถึงกิจกรรมส่งเสริมการขายและการตลาดโดยโปรแกรมสะสมไมล์ รอยัล ออร์คิด พลัส (Royal Orchid Plus: ROP) และรายการแพ็คเกจท่องเที่ยว รอยัล ออร์คิด ฮอลิเดย์: เอื้องหลวง (Royal Orchid Holidays) ที่หลากหลาย ซึ่งคัดสรรแล้วสำหรับนักท่องเที่ยวผู้โดยสารการบินไทยเป็นการให้บริการเชื่อมต่อจากการโดยสารเครื่องบิน ในการให้บริการที่พักและการท่องเที่ยวแก่ผู้โดยสารของการบินไทย

รอยัล ออร์คิด ฮอลิเดย์ มีการขายผ่านทั้งสำนักงานขายและตัวแทนจำหน่ายของการบินไทย มีการพัฒนาระบบเพื่อให้รองรับการขายผ่านอินเทอร์เน็ต (Online) มีการพัฒนารายการท่องเที่ยวทั้งในและต่างประเทศ ที่ตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้อย่างครบถ้วนและหลากหลาย มีการส่งเสริมการขายผ่านสื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์ การจัด Event และการเข้าร่วมงานแสดงสินค้าต่างๆ รวมทั้งการจัดรายการส่งเสริมการขายช่วงนอกฤดูกาลท่องเที่ยว นโยบายเหล่านี้เป็นทั้งการส่งเสริมการขายและการประชาสัมพันธ์รายการทัวร์ รอยัล ออร์คิด ฮอลิเดย์ และทัวร์เอื้องหลวง ให้เป็นที่รู้จักของลูกค้ามากขึ้น และยังเป็นการสนับสนุนนโยบายรัฐบาลในการส่งเสริมประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ด้วย

ช่องทางการจัดจำหน่ายของสายการบินไทยสมายล์

ในช่วงเริ่มต้นการจัดตั้งบริษัท ตั้งแต่เดือนตุลาคม 2557 เป็นต้นมา สายการบินไทยสมายล์ได้ใช้ระบบ Navitaire ในการจัดจำหน่ายและบริการลูกค้า (Distribution and Passenger Service System: DPS) และได้จัดทำความร่วมมือแบบ เทียบบินรหัสร่วม (Code Share Agreement) กับการบินไทย เพื่ออำนวยความสะดวกในการให้บริการผู้โดยสารที่เดินทางบน เส้นทางของไทยสมายล์ และได้รับสิทธิประโยชน์มากขึ้น ต่อมาในเดือนสิงหาคม 2560 จึงได้พัฒนาระบบจัดจำหน่าย อะมาเดอุส (Amadeus-ALTEA) ซึ่งเป็นระบบเดียวกันกับการบินไทย เพื่อให้สามารถทำการขายแบบเชื่อมต่อ (network) ในจุดบินต่างๆ ทั่วโลกมายังเส้นทางของไทยสมายล์ โดยยังคงความร่วมมือแบบ เทียบบินรหัสร่วม (Code Share Agreement) กับการบินไทย ในขณะที่เดียวกันได้ขยายความร่วมมือไปยังสายการบินพันธมิตรที่ใช้ระบบจัดจำหน่ายลักษณะเดียวกันกับอะมาเดอุสด้วย ได้แก่สายการบินกลุ่มลูฟท์ทันซา สายการบินลูฟท์ทันซา สายการบินสวิส สายการบินออสเตรียน เป็นต้น

สายการบินไทยสมายล์มุ่งเน้นการควบคุมและบริหารจัดการต้นทุนให้มีประสิทธิภาพ โดยรักษาระดับต้นทุนคงที่ (Fixed Cost) ให้ต่ำ เน้นการดำเนินงานเฉพาะกิจกรรมหลักที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับธุรกิจ ได้แก่ การปฏิบัติการบิน การควบคุม มาตรฐานความปลอดภัย การกำหนดรูปแบบและมาตรฐานการให้บริการลูกค้า การให้บริการลูกค้าบนเครื่องบิน การบริหาร ภาพลักษณ์ตราสินค้าและการสื่อสารการตลาด การกำหนดราคาและการบริหารรายได้ ทั้งนี้นอกจากสายการบินไทยสมายล์ จะจัดจำหน่ายผ่านระบบจัดจำหน่ายตรงและผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์เป็นหลักแล้ว ยังได้มีการขายผ่านระบบอะมาเดอุส และ ผ่านตัวแทนจำหน่ายออนไลน์ (Online Travel Agent) เช่น Expedia, TripAdvisor, Ctrip, Qunar, SkyScanner, JetRadar, MakeMyTrip, Cleartrip Yatra และ Goibibo เพื่อเพิ่มโอกาสในการขยายฐานลูกค้าและเพิ่มการรับรู้ให้มากขึ้น เป็นต้น

2.2.3 สภาวะอุตสาหกรรมการบินและการแข่งขัน

ในปี 2561 กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) รายงานเศรษฐกิจโลกเติบโตที่ร้อยละ 3.7 ใกล้เคียงกับปีก่อนที่ร้อยละ 3.8 จากเศรษฐกิจที่ชะลอตัวในบางประเทศ โดยเฉพาะประเทศในยุโรปและเอเชียความเสี่ยงที่เพิ่มขึ้นของสงครามการค้า การเงินโลกตึงตัว การเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมัน และความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน รวมถึงความไม่มั่นคงทางการเมืองและ ปัญหาทางภูมิรัฐศาสตร์ ซึ่งปัจจัยเสี่ยงหลักมาจากสงครามการค้าที่มีการเรียกเก็บภาษีสินค้านำเข้าระหว่างสหรัฐฯ และจีน ซึ่งเป็นประเทศเศรษฐกิจขนาดใหญ่อันดับ 1 และ 2 ของโลก และมีการค้าขายกับหลายประเทศทั่วโลก อย่างไรก็ตาม กลุ่มประเทศ เศรษฐกิจเกิดใหม่และกำลังพัฒนายังคงเป็นแรงขับเคลื่อนที่สำคัญโดยเฉพาะจีนมีการขยายตัวที่ประมาณร้อยละ 6.6 สำหรับ เศรษฐกิจสหรัฐฯ ยุโรป และญี่ปุ่นมีการขยายตัวประมาณร้อยละ 2.9, 1.8 และ 0.9 ตามลำดับ ในส่วนของเศรษฐกิจไทยมีการขยายตัวอยู่ที่ร้อยละ 4.6 เพิ่มขึ้นจากประมาณการเดิมที่ร้อยละ 3.9 จากการขยายตัวอย่างแข็งแกร่งของภาคการท่องเที่ยว และการส่งออก ประกอบกับการลงทุนจากภาครัฐและเอกชนที่ขยายตัวต่อเนื่อง ทั้งนี้ คาดการณ์ปี 2562 สงครามการค้า ระหว่างสหรัฐฯ และจีนจะส่งผลกระทบต่อขยายตัวของเศรษฐกิจโลกชัดเจนขึ้น โดยปรับลดลงจากเดิมในแทบทุกภูมิภาค ซึ่งเศรษฐกิจโลกชะลอการขยายตัวอยู่ที่ร้อยละ 3.5 จากคาดการณ์เดิมในเดือนตุลาคม 2561 ที่ร้อยละ 3.7 เช่นเดียวกับ เศรษฐกิจสหรัฐฯ และจีนชะลอการขยายตัวลงอยู่ที่ร้อยละ 2.5 และ 6.2 ตามลำดับ จากคาดการณ์เดิมที่ร้อยละ 2.7 และ 6.4 ตามลำดับ (คาดการณ์ ณ เดือนมกราคม 2562 ยกเว้นประเทศไทย เป็นข้อมูลคาดการณ์ ณ เดือนตุลาคม 2561)

ในส่วนของน้ำมันซึ่งถือเป็นต้นทุนหลักของสายการบิน ราคาน้ำมันดิบและน้ำมันเครื่องบินเฉลี่ยปี 2561 อยู่ที่ 71.52 และ 84.79 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล ตามลำดับ ปรับตัวสูงกว่าปีก่อน ที่ประมาณร้อยละ 30 จากการปรับลดกำลังการผลิต ระหว่างกลุ่มผู้ผลิตน้ำมันรายใหญ่ของโลก ทั้งกลุ่มโอเปกและประเทศนอกกลุ่มโอเปก เพื่อรักษาเสถียรภาพราคาน้ำมัน และ ป้องกันอุปทานน้ำมันดิบโลกล้นตลาด รวมทั้ง ความกังวลต่อมาตรการคว่ำบาตรของสหรัฐฯ ต่ออิหร่าน อย่างไรก็ตาม ราคาน้ำมัน ยังคงผันผวนไปตามสถานการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้น อาทิ ความไม่สงบในประเทศผู้ผลิตน้ำมัน สภาวะเศรษฐกิจ อัตราแลกเปลี่ยน

และการเก็งกำไรราคาน้ำมัน เป็นต้น สำหรับแนวโน้มปี 2562 ซีทีกรุ๊ปคาดการณ์ว่า ราคาน้ำมันดิบและน้ำมันเครื่องบิน จะปรับตัวลดลงที่ประมาณร้อยละ 10-13 อยู่ที่ประมาณ 51.57 และ 66.59 เหรียญสหรัฐ ต่อบาร์เรล ตามลำดับ จากความกังวล ต่อผลกระทบของสงครามการค้าระหว่างสหรัฐฯ และ จีน อีกทั้งความเสี่ยงที่เศรษฐกิจโลกอาจจะลดตัวลงกว่าคาด ส่งผลให้ความ ต้องการใช้น้ำมันดิบมีแนวโน้มลดลง ประกอบกับแนวโน้มการเพิ่มกำลังการผลิตน้ำมันดิบของประเทศนอกกลุ่มโอเปกอย่าง ต่อเนื่อง (ที่มา: รายงานความเคลื่อนไหวราคาน้ำมันรายเดือน แผนกเอกสารและสัญญาการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันและ คาดการณ์ราคาน้ำมันรายเดือน ซีทีกรุ๊ป เดือนมกราคม 2562)

จากความผันผวนของราคาน้ำมันและอัตราแลกเปลี่ยน ประกอบกับการแข่งขันที่ทวีความรุนแรงของธุรกิจการบิน อย่างต่อเนื่อง ไม่ว่าจะเป็นการขยายเครือข่ายเส้นทางบิน ความถี่เที่ยวบิน และฝูงบิน ทั้งจากสายการบินให้บริการเต็ม รูปแบบ สายการบินต้นทุนต่ำ และการเพิ่มศักยภาพโดยการรวมตัวของกลุ่มสายการบินในลักษณะต่างๆ เพื่อเพิ่มขีด ความสามารถในการแข่งขัน ซึ่งส่งผลกระทบโดยตรงต่อการเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ (Landscape) ของการแข่งขันในหลายๆ ภูมิภาคในอุตสาหกรรมการบิน ดังนั้น การปรับตัวของสายการบินควบคู่กับการวางกลยุทธ์ในการบริหารจัดการอย่างชัดเจน รอบคอบ และสอดคล้องทันต่อเหตุการณ์ จึงเป็นสิ่งที่มีความสำคัญต่อการดำเนินงานเพื่อรักษาความยั่งยืนของสายการบิน

สถานะการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ

สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transportation Association: IATA) ได้ประมาณการ ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ (RPK) ของสายการบินในแต่ละภูมิภาคปี 2561 โดยรวมยังคงมีการขยายตัวอย่าง ต่อเนื่อง ที่ร้อยละ 6.5 ซึ่งต่ำกว่าปี 2560 ที่อยู่ที่ร้อยละ 8.0 จากราคาบัตรโดยสารที่ปรับตัวเพิ่มขึ้นจากต้นทุนน้ำมันเครื่องบินที่ เพิ่มขึ้น และคาดว่าปี 2562 ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารโดยรวมจะขยายตัวที่ร้อยละ 6.0 ซึ่งจะเป็นอัตราการขยายตัวที่ต่ำกว่า ปี 2560 และ 2561 (คาดการณ์ ณ เดือนธันวาคม 2561)

สำหรับสายการบินในภูมิภาคที่มีปริมาณการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ (RPK) ขยายตัวมากที่สุด 3 อันดับแรก ใน ปี 2561 ได้แก่ ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก มีการขยายตัวสูงที่สุดและสูงกว่าอุตสาหกรรมโดยรวม อยู่ที่ร้อยละ 8.5 (สัดส่วนการ ขนส่งผู้โดยสารมากที่สุดอยู่ที่ร้อยละ 33.8 ของอุตสาหกรรมโดยรวม) โดยเฉพาะเส้นทางภายในประเทศอินเดียมีปริมาณการ ขนส่งผู้โดยสารในอัตราเลขสองหลัก (Double digit growth) อยู่ที่ร้อยละ 15.0 ติดต่อกัน 50 เดือน (ณ เดือนตุลาคม 2561) รองลงมาคือ ภูมิภาคยุโรป และละตินอเมริกาอยู่ที่ร้อยละ 6.4 และ 6.0 ตามลำดับ ทั้งนี้ คาดว่าปี 2562 สายการบินในภูมิภาค ที่มีการขยายตัวมากที่สุดอันดับ 1 คือ ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก อยู่ที่ร้อยละ 7.5 ยังคงเป็นการขยายตัวสูงที่สุดและสูงกว่า อุตสาหกรรมโดยรวม อันดับ 2 คือ ภูมิภาคละตินอเมริกาที่ร้อยละ 6.0 และอันดับ 3 คือ ภูมิภาคยุโรปและตะวันออกกลาง ขยายตัวในระดับเท่ากันที่ร้อยละ 5.5

สำหรับประเทศไทย ภาพรวมการท่องเที่ยวปี 2561 ยังคงมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง จากมาตรการส่งเสริมการ ท่องเที่ยวของภาครัฐ ประกอบกับปัจจัยหนุนจากการขยายตัวของเส้นทางการบินภายในประเทศและเส้นทางการบินระหว่าง ประเทศ นักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางมายังประเทศไทยมีจำนวน 38.1 ล้านคน เติบโตร้อยละ 7.2 เมื่อเทียบกับช่วง เดียวกันของปี 2560 นักท่องเที่ยวจีนยังคงเดินทางมาประเทศไทยมากที่สุดจำนวน 10.5 ล้านคนเติบโตร้อยละ 7.5 เมื่อเทียบ กับช่วงเดียวกันของปีก่อนจากการขยายตัวสูงในช่วงครึ่งปีแรก แม้ว่าจำนวนนักท่องเที่ยวจีนมีอัตราการขยายตัวลดลงอย่าง ต่อเนื่องตั้งแต่เดือนกรกฎาคม ผลจากความไม่เชื่อมั่นในความปลอดภัยของประเทศไทยจากอุบัติเหตุเรือลัมที่ภูเก็ต ประกอบ กับความกังวลในเรื่องสงครามการค้าสหรัฐฯ กับจีนและค่าเงินหยวนที่อ่อนค่า ส่งผลให้นักท่องเที่ยวจีนชะลอการใช้จ่ายและ เดินทาง (ที่มา : การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยเดือนมกราคม 2562) อย่างไรก็ตาม ในช่วงพฤศจิกายน 2561 ถึง มกราคม 2562 รัฐบาลได้จัดแคมเปญส่งเสริมการท่องเที่ยวเพื่อกระตุ้นการเดินทางเพิ่มขึ้น อาทิ การยกเลิกค่าธรรมเนียมวีซ่า นักท่องเที่ยวของด่านตรวจคนเข้าเมือง (Visa On Arrival : VOA) และการให้สิทธิ์เดินทางเข้าประเทศไทยได้ 2 ครั้งภายใน 6 เดือน (Double entry visa) และการอนุญาตให้กลับเข้ามาประเทศไทยอีกครั้งโดยไม่ต้องขออนุญาตใหม่เมื่อเดินทางไป

ท่องเที่ยวในประเทศเพื่อนบ้าน (Re-entry Visa) เป็นต้น ส่งผลให้จำนวนนักท่องเที่ยวจีนขยายตัวเพิ่มขึ้นในช่วงเดือน ธันวาคม 2561 ภาพรวมอุตสาหกรรมการบินของไทย 11 เดือนแรกปี 2561 (มกราคม-พฤศจิกายน) มีสายการบินที่ทำการบิน (Schedule & Non-Schedule Flight) ในเส้นทางระหว่างประเทศและในประเทศจำนวน 163 สายการบิน ขนส่งผู้โดยสารรวม 107.9 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.4 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2560 เป็นผู้โดยสารที่เดินทางกับบริษัทฯ (การบินไทยและไทยสมายล์) จำนวน 21.6 ล้านคน เติบโตร้อยละ 2.2 โดยบริษัทฯ มีส่วนแบ่งทางการตลาดมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 20.0 (ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))

การแข่งขันของอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศ

ธุรกิจการบินภายในประเทศปัจจุบันมีการแข่งขันที่รุนแรงมากขึ้น ทั้งจากสายการบินต้นทุนต่ำที่ให้บริการอยู่เดิม มีการขยายตัวในตลาดอย่างรวดเร็ว และสายการบินต้นทุนต่ำรายใหม่ que เห็นโอกาสจากการขยายตัวของอุปสงค์ในตลาดเส้นทางภายในประเทศที่มีอยู่อย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ในแต่ละปีตลาดสามารถเติบโตได้ในอัตราสูง โดยในช่วง 11 เดือนแรกปี 2561 (มกราคม-พฤศจิกายน) มีสายการบินที่ทำการบินภายในประเทศจำนวน 25 สายการบิน มีปริมาณโดยสารของสายการบินที่ทำการบิน (Schedule & Non-Schedule Flight) ภายในประเทศเพิ่มขึ้นเป็น 35.4 ล้านคน เติบโตสูงกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 3.5 โดยบริษัทฯ (การบินไทยและไทยสมายล์) มีการขนส่งผู้โดยสารทั้งสิ้นจำนวน 5.8 ล้านคน ลดลงร้อยละ 7.7 ต่ำกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อน คิดเป็นส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 16.3

การแข่งขันในอุตสาหกรรมบินระหว่างประเทศ

สภาวะแวดล้อมและสถานการณ์ต่างๆ ในปี 2561 ยังคงเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อธุรกิจการบินและปริมาณการเดินทางของผู้โดยสารทางอากาศ อาทิ ราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้น ปัญหาเศรษฐกิจในภูมิภาคต่างๆ ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ความไม่สงบทางการเมืองในหลายประเทศ รวมทั้งสภาวะการแข่งขันที่รุนแรงมากขึ้นจากการขยายเครือข่าย เพิ่มความถี่เที่ยวบิน และการเปิดเส้นทางบินใหม่ของทั้งสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ และสายการบินต้นทุนต่ำ โดยเฉพาะการขยายเส้นทางบินของสายการบินต้นทุนต่ำออกสู่ต่างประเทศทั้งจากเมืองหลักและเมืองรองเพิ่มขึ้น และมีแผนที่จะเติบโตต่อเนื่องด้วยการขยายฝูงบิน มุ่งเน้นการเติบโตไปยังประเทศที่มีศักยภาพการเติบโตสูง ได้แก่ ตลาดจีน เกาหลี ญี่ปุ่น ไต้หวัน อินเดีย และ CLMV และให้บริการเส้นทางบินระยะไกลไปยุโรป อาทิ สายการบินไทยแอร์เอเชียเอ็กซ์มีแผนเปิดให้บริการไปยุโรปตะวันออกในปี 2562 และสายการบินไทยไลอ้อนแอร์มีแผนเปิดให้บริการไปยุโรปตะวันตกในปี 2563 เป็นต้น อีกทั้ง มีการพัฒนาเป็นเครือข่ายการบิน เชื่อมโยงเส้นทางบินระหว่างสายการบินภายในกลุ่ม และการสร้างพันธมิตรทางการบิน พร้อมทั้งมีการแข่งขันด้านผลิตภัณฑ์และบริการ โดยการยกระดับให้ใกล้เคียงกับสายการบินเต็มรูปแบบมากขึ้น พัฒนาโปรแกรมสะสมคะแนนเพื่อสร้างความจงรักภักดีของลูกค้าและเพิ่มยอดขายใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย และใช้ช่องทางการจัดจำหน่ายที่หลากหลายเพื่อเพิ่มความสะดวกสบายสามารถเข้าถึงกลุ่มลูกค้าได้มากขึ้น

ขณะที่สายการบินให้บริการเต็มรูปแบบยังคงมีการขยายตัวมายังประเทศไทยอย่างต่อเนื่อง จากคู่แข่งหลัก อาทิ สายการบินตะวันออกกลาง สายการบินจีน รวมถึงสายการบินอื่นๆ ที่มีการปรับกลยุทธ์มุ่งสร้างความแข็งแกร่งให้กับศูนย์กลางของตัวเอง (home-based hub) โดยขยายการเชื่อมต่อมายังภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้หรืออาเซียนเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะประเทศไทยถือเป็นจุดหมายที่ได้รับความนิยมจากการเป็นศูนย์กลางของภูมิภาค ซึ่งมีการขยายมาทั้งเมืองหลักและเมืองรอง ใช้กลยุทธ์การให้บริการแบบกลุ่มสายการบินเพื่อครอบคลุมการให้บริการผู้โดยสารในทุกตลาด โดยการใช้สายการบินให้บริการเต็มรูปแบบและสายการบินต้นทุนต่ำในการเข้าตลาดต่างๆ อาทิ สายการบินอีวีเอแอร์ เปิดให้บริการเส้นทางบินใหม่ ไทยเป-เชียงใหม่ 7 เที่ยวบิน ต่อ สัปดาห้และมีแผนที่จะให้บริการสู่ย่างกุ้งและบิ๊นัง เพื่อขยายเครือข่ายเส้นทางอเมริกาเหนือ และการให้บริการของกลุ่มสายการบินลฟต์ฮันซา กลุ่มสิงคโปร์แอร์ไลน์ และกลุ่มของสายการบินจีนที่ให้บริการบินมาประเทศไทยด้วยสายการบินภายในกลุ่ม เป็นต้น

สำหรับสายการบินตะวันออกกลาง ประเทศไทยยังคงเป็นจุดหมายที่ได้รับความนิยม โดยการปรับเพิ่มความถี่เส้นทางบินเดิม เปิดเส้นทางบินใหม่ ปรับแบบเครื่องบิน ขยายเส้นทางบินไปยังเมืองรอง และเพิ่มความร่วมมือเป็นพันธมิตรกับสายการบินอื่น อาทิ กาทาร์แอร์เวย์เปิดบินเส้นทางใหม่โดฮา-พัทยา และปรับเพิ่มความถี่เส้นทางโตฮา-กรุงเทพฯ กระบี่ และเชียงใหม่ โอमानแอร์ทำสัญญาความร่วมมือเที่ยวบินร่วมกันกับสายการบินบางกอกแอร์เวย์ส เพื่อขยายเส้นทางบินไปยังเมืองต่างๆ ของไทยในเส้นทาง เชียงราย เชียงใหม่ ภูเก็ต กระบี่ ลำปาง ตราน สุโขทัย และสมุย เป็นต้น อย่างไรก็ตาม สายการบินตะวันออกกลางยังคงให้ความสนใจตลาดอินโดจีนและอาเซียน โดยเพิ่มกำลังการผลิตและเปิดเส้นทางบินตรงมากขึ้น อาทิ เอมิเรตส์ให้บริการเส้นทางดูไบ-ย่างกุ้ง-พนมเปญ และ กาทาร์ขยายกำลังการผลิตไปในเส้นทางโตฮา-ย่างกุ้ง และมีแผนเปิดบินโตฮา-ดานัง และโตฮา-ดาเวา ซึ่งในระยะยาวอาจส่งผลกระทบต่อศักยภาพของประเทศไทยในการเป็นศูนย์กลางทางการบินในภูมิภาคอินโดจีนได้

อย่างไรก็ดี จากนโยบายสนับสนุนของรัฐบาล โดยการกระตุ้นเศรษฐกิจและส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเน้นกระตุ้นเศรษฐกิจลงสู่ท้องถิ่นด้วยการกระจายรายได้สู่เมืองรอง และอุตสาหกรรมการบินถือเป็นตัวหลักในการขับเคลื่อนอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว อีกทั้ง รัฐบาลมีแผนปรับปรุงสาธารณูปโภคและโครงสร้างพื้นฐานในการเดินทางระหว่างเมืองหลักไปเมืองรอง แผนปรับปรุงท่าอากาศยานหลักและภูมิภาค รวมถึง โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อระหว่างท่าอากาศยานหลัก ส่งผลให้ปริมาณการเดินทางเข้า-ออกประเทศไทยขยายตัวต่อเนื่อง โดยบริษัทฯ เห็นว่ายังมีปัจจัยบวกที่เป็นโอกาสของตลาดประเทศไทยที่สามารถขยายตัวได้ โดยเฉพาะตลาดที่มีศักยภาพและเติบโต เช่น จีน ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ อินเดีย และกลุ่มประเทศอาเซียน เพราะความเป็นศูนย์กลางที่เหมาะสมในการเชื่อมต่อระหว่างเมืองในอาเซียนและภูมิภาคใกล้เคียง โดยในช่วง 11 เดือนแรกปี 2561 (มกราคม-พฤศจิกายน) มีปริมาณผู้โดยสารของสายการบินที่ทำการบิน (Schedule & Non-Schedule Flight) ระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นเป็น 72.5 ล้านคน สูงกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 7.9 ทั้งนี้ บริษัทฯ (การบินไทยและไทยสมายล์) มีการขนส่งผู้โดยสารทั้งสิ้นจำนวน 15.8 ล้านคน เติบโตร้อยละ 2.2 ยังคงเป็นผู้นำตลาดที่มีส่วนแบ่งตลาดผู้โดยสารระหว่างประเทศมากที่สุด คือร้อยละ 21.8

บริษัทฯ ได้มีการติดตามประเมินสถานการณ์และปัจจัยที่เกี่ยวข้องต่างๆ เพื่อปรับกลยุทธ์ให้ทันต่อทุกเหตุการณ์ และพฤติกรรมของลูกค้าที่เปลี่ยนแปลงไปในแต่ละตลาดอย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างความแข็งแกร่ง เพิ่มศักยภาพ และประสิทธิภาพในการแข่งขันและการบริการให้ดียิ่งขึ้น เพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดีและรักษาความเป็นสายการบินชั้นนำต่อไป

ภาวะอุตสาหกรรมและการแข่งขันของสายการบินไทยสมายล์ (Thai Smile)

จากข้อมูลการคาดการณ์ของ สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ปี 2561 อุตสาหกรรมการบินยังคงมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยมีอัตราการเติบโตของปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ร้อยละ 7.7 จากปีก่อนและมีอัตราการเติบโตของปริมาณการผลิต (ASK) ร้อยละ 6.7 ซึ่งภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกยังคงเป็นภูมิภาคที่มีการเติบโตมากที่สุด โดยคาดการณ์ว่าจะมีอัตราการเติบโตของปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ร้อยละ 9.5 และมีอัตราการเติบโตของปริมาณการผลิต (ASK) ร้อยละ 8.8

ปี 2561 ถึงแม้ว่าความต้องการเดินทางทางอากาศยังคงมีอัตราการขยายตัวที่สูง แต่สายการบินต่างๆ ยังคงเผชิญกับการแข่งขันสูงภายในอุตสาหกรรมสายการบิน ประกอบกับราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้น ซึ่ง IATA ได้คาดการณ์ราคาน้ำมันเครื่องบินของปี 2561 จะอยู่ที่ 84 USD/Barrel เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 17.3 USD/Barrel หรือร้อยละ 25.9 ส่งผลให้ ค่าการณีกำไรสุทธิของอุตสาหกรรมการบิน ปี 2561 อยู่ที่ 33.8 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ ลดลงจากปีก่อน ร้อยละ 11 โดยภูมิภาคเอเชีย แปซิฟิก คาดว่าจะมีกำไร 8.2 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ ลดลงจากปีก่อน ร้อยละ 23.3

ด้านอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศ ปี 2561 ธุรกิจการบินของไทย ยังคงเติบโตอย่างต่อเนื่อง และยังมีการแข่งขันสูงจากการเติบโตอย่างมากของสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Carrier) จากข้อมูลสถิติจากบริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ในช่วง 10 เดือน (มกราคม 2561 – ตุลาคม 2561) มีจำนวนเที่ยวบิน เข้า-ออก (Aircrafts Movement)

ท่าอากาศยานของ บ.ท่าอากาศยานฯ ทั้งหมด จำนวน 734,834 เที่ยวบิน เติบโตจากช่วงเดียวกันของปีก่อน ร้อยละ 6.6 โดยเป็นเที่ยวบินของสายการบินต้นทุนต่ำ จำนวน 371,163 เที่ยวบิน เติบโตจากช่วงเดียวกันของปีก่อน ร้อยละ 12.5 และมี ผู้โดยสารเข้า - ออก (Passengers Movement) ท่าอากาศยานทั้งหมด จำนวน 116.08 ล้านคน เติบโตจากช่วงเดียวกันของปีก่อน ร้อยละ 6.2 เป็นผู้โดยสารจากสายการบินต้นทุนต่ำ จำนวน 57.4 ล้านคน เติบโตจากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 12.3 ในขณะที่อัตราการเติบโตของสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ (Full Services Carriers) อยู่ในระดับที่ต่ำ โดยมีอัตราการเติบโตของผู้โดยสารเข้า - ออก (Passengers Movement) ท่าอากาศยานของบริษัท ท่าอากาศยานฯ เพียงร้อยละ 0.8 และอัตราการเติบโตของจำนวนอากาศยานเข้า-ออก (Aircrafts Movement) ร้อยละ 1.3 ซึ่งแสดงให้เห็นถึงการเติบโตของสายการบินต้นทุนต่ำที่สูงขึ้นมากในภูมิภาคนี้ ซึ่งสายการบินต้นทุนต่ำส่วนใหญ่ทำการบินด้วยเครื่องบินลำตัวแคบ พิสัยไกล และมีกลยุทธ์มุ่งเน้นตลาด ASEAN จีน และอินเดีย อาทิ สายการบินไทยแอร์เอเชีย ไทยไลอ้อนแอร์ นกแอร์ ไทยเวียดเจ็ต นิวเจนแอร์ไลน์ ซึ่งเป็นตลาดเดียวกับสายการบินไทยสมายล์ ทำให้สายการบินไทยสมายล์ต้องเผชิญกับการแข่งขันกับสายการบินต้นทุนต่ำ โดยเฉพาะในตลาดภายในประเทศ ที่สายการบินต้นทุนต่ำมีส่วนแบ่งทางการตลาด ประมาณ ร้อยละ 70 ในปี 2560 (ข้อมูลจากสำนักงานการบินพลเรือน) ซึ่งส่งผลกระทบต่อรายได้ต่อหน่วย (Passenger Yield) และอัตราการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) ของเส้นทางภายในประเทศไทยของไทยสมายล์ รวมทั้งเส้นทางบินระหว่างประเทศมีสายการบินต้นทุนต่ำบินในเส้นทางเดียวกัน ก็มีการแข่งขันด้านราคาเช่นเดียวกัน นอกจากนี้ยังมีการแข่งขันจากสายการบินบางกอกแอร์เวย์ส ที่มีตำแหน่งทางการตลาดใกล้เคียงกับ ไทยสมายล์ และสายการบินต่างประเทศอื่นๆ อีกด้วย

อย่างไรก็ตามสายการบินไทยสมายล์ ได้มีการพัฒนา และปรับปรุงคุณภาพของผลิตภัณฑ์และบริการ ให้ดียิ่งขึ้นเพื่อให้ตรงกับความต้องการของกลุ่มลูกค้าเป้าหมาย เช่น มีเมนูอาหารพิเศษสำหรับเทศกาลต่างๆ มีการปรับปรุงห้องรับรองพิเศษ (Lounge) การพัฒนาคุณภาพการบริการของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน ซึ่งทำให้สายการบินไทยสมายล์ได้รับรางวัล จาก TripAdvisor ซึ่งเป็นเว็บไซต์ด้านการท่องเที่ยวชื่อดังของโลกที่มีฐานผู้ใช้งาน กว่า 350 ล้านคนทั่วโลก ในปี 2561 (TripAdvisor Travelers' Choice Awards for Airlines 2018) ติดต่อกันเป็นปีที่ 2 ได้แก่รางวัลสายการบินยอดเยี่ยมอันดับ 1 ของประเทศไทย รางวัลสายการบินยอดเยี่ยมในเอเชีย และรางวัลสายการบินยอดเยี่ยมชั้นประหยัดในเอเชีย

นอกจากนี้ในปี 2561 ธุรกิจการท่องเที่ยวของประเทศไทย ยังได้รับผลกระทบจากเหตุการณ์เรือนักท่องเที่ยวจีนล่มที่จังหวัดภูเก็ต เมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม 2561 ส่งผลให้ปริมาณนักท่องเที่ยวชาวจีนตั้งแต่ช่วง กรกฎาคม 2561 – ตุลาคม 2561 ลดลงจากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนประมาณ ร้อยละ 11.4 (ข้อมูลจากกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา) ซึ่งเหตุการณ์ดังกล่าวส่งผลกระทบต่อจำนวนผู้โดยสารในเที่ยวบินของไทยสมายล์ที่ทำการบินไปกลับ เมืองต่างๆของประเทศจีน ได้แก่เส้นทางกรุงเทพฯ-เจิ้งโจว กรุงเทพฯ-ฉงชิ่ง และกรุงเทพฯ-ฉางซา

2.3 การจัดหาผลิตภัณฑ์หรือบริการ

2.3.1 แผนฝูงบิน

บริษัทฯ มีแผนการลงทุนหลักในระยะเวลา 8 ปี (ปี 2562 - 2569) คือการจัดหาเครื่องบินและอุปกรณ์การบิน จำนวน 38 ลำ (ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการจัดหาเครื่องบินใหม่ที่ได้รับการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีแล้วตามแผนยุทธศาสตร์ ปี 2562-2570) โดยเป็นการจัดหาเครื่องบินใหม่สำหรับรองรับการเติบโตทางธุรกิจ และทดแทนการปลดระวางเครื่องบินที่มีอายุการใช้งานนาน จำนวน 31 ลำ ทั้งนี้ เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพฝูงบิน และรักษาขีดความสามารถในการแข่งขัน มีรายละเอียดแผนฝูงบินดังนี้ (ข้อมูลตามโครงการจัดหาเครื่องบินปี 2562-2569 Fleet Plan ณ วันที่ 7 มกราคม 2562)

เครื่องบินที่จัดหา	ปี 2562	ปี 2563	ปี 2564	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	รวม 8 ปี (2562 -2569)
- B777-300ER	-	3*	-	-	-	-	-	-	3
- ลำตัวกว้างพิสัยกลาง	-	-	1	1	1		4	5	12
- ลำตัวแคบพิสัยใกล้	-	-	6	7	4	5	2	2	26
รวม	-	3*	7	8	5	5	6	7	38

หมายเหตุ: * เครื่องบินเช่าดำเนินการระยะสั้นไม่นับรวมอยู่ในจำนวนที่จัดหาใหม่

2.3.2 กำลังการผลิตและปริมาณการผลิตที่เกี่ยวข้องกับการบิน

		ปี 2561	ปี 2560	ปี 2559
- จำนวนเครื่องบินที่ใช้บริการ (Number of Aircraft in Operation) ณ 31 ธ.ค.	(ลำ)	103	100	95
- จุดหมายปลายทาง (ไม่รวม กรุงเทพฯ) (Number of Destinations)	(จุดบิน)	80	82	78
- ระยะทางบิน (Kilometers Flown)	(พันกม.)	289,885	273,078	263,345
- จำนวนการลงของเครื่องบิน (Number of Landings)	(ครั้ง)	111,664	117,891	115,733
- จำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบิน (Flight Hours)	(ชั่วโมง/ปี)	423,209	409,024	388,727
- ชั่วโมงการใช้เครื่องบินโดยเฉลี่ย (Aircraft Utilization)	(ชั่วโมง/วัน)	12.0	12.0	11.5
การขนส่งผู้โดยสาร				
- ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seats Kilometer)	(ล้านที่นั่ง-กม.)	93,131	90,498	85,042
- ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometer)	(ล้านคน-กม.)	72,315	71,634	62,442
- อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor)	(ร้อยละ)	77.6	79.2	73.4

		ปี 2561	ปี 2560	ปี 2559	
-	จำนวนผู้โดยสาร (Number of Passengers)	(พันคน)	24,319	24,562	22,262
-	รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อ หน่วย (Passenger Yield)	(บาท/คน-กม.)	2.19	2.17	2.35
การขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์					
-	ปริมาณการผลิตพัสดุภัณฑ์ ⁽¹⁾ (Available Dead Load Ton- Kilometer)	(ล้านตัน-กม.)	4,054	3,832	3,591
-	ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Revenue Freight Ton- Kilometer)	(ล้านตัน-กม.)	2,465	2,377	2,132
-	อัตราการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor)	(ร้อยละ)	60.8	62.0	59.4
-	น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง (Cargo Carried)	(พันกก.)	685,244	654,915	589,829
-	รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อ หน่วย (Freight Yield)	(บาท/ตัน-กม.)	8.51	7.98	8.18
การขนส่งรวมทั้งระบบ					
-	ปริมาณการผลิต (Available Ton-Kilometer)	(ล้านตัน-กม.)	13,397	12,982	12,103
-	ปริมาณการขนส่ง ⁽¹⁾ (Revenue Ton-Kilometer)	(ล้านตัน-กม.)	9,788	9,631	8,451
-	อัตราส่วนการบรรทุก (Load Factor)	(ร้อยละ)	73.1	74.2	69.8
-	รายได้รวมทั้งระบบเฉลี่ยต่อ หน่วย (System-Wide Yield)	(บาท/ตัน-กม.)	18.41	18.21	19.55

2.3.3 โครงสร้างค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและปัจจัยการผลิตที่สำคัญ

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานที่สำคัญของบริษัท ประกอบด้วย ค่าน้ำมันเครื่องบินซึ่งคิดเป็นร้อยละ 26.8 ของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานรวม นอกจากนี้ยังมีค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับพนักงานซึ่งเป็นทรัพยากรที่สำคัญในธุรกิจการให้บริการทั้งก่อนและหลังการขาย เพื่อรักษาฐานลูกค้าเก่าให้มีความภักดีต่อแบรนด์ (Brand Loyalty) มีความภูมิใจและประทับใจที่ใช้บริการ และเพิ่มฐานลูกค้ารายใหม่เพื่อการขยายตลาดอย่างต่อเนื่อง รวมไปถึงค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบินในด้านอื่นๆ โดยสรุปได้ดังนี้

งบการเงินเฉพาะบริษัท	ปี 2561		ปี 2560		ปี 2559	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	56,262	29.1	47,191	26.8	43,431	26.2
- ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	29,958	15.5	29,126	16.5	29,071	17.6
- ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์ตอบแทนตามโครงการ	-	-	-	-	427	0.2
- ค่าบริการการบิน	20,888	10.8	21,299	12.1	20,187	12.2
- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	5,142	2.7	5,224	3.0	5,092	3.1
- ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	18,482	9.6	16,245	9.2	14,982	9.0
- ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	19,026	9.8	16,996	9.6	17,969	10.9
- ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	14,605	7.6	10,641	6.0	8,587	5.2
- ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	8,581	4.4	8,560	4.9	7,811	4.7
- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	9,841	5.1	10,438	5.9	8,873	5.4
- ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	511	0.3	452	0.3	510	0.3
- ค่าใช้จ่ายอื่น	9,820	5.1	10,060	5.7	8,538	5.2
รวม	193,116	100.0	176,232	100.0	165,478	100.0

2.3.4 การจัดหาน้ำมันเครื่องบิน

ราคาน้ำมันเครื่องบินที่บริษัท จัดซื้อ จะแปรผันไปตามราคาน้ำมันเครื่องบิน (Jet Spot Price) ซึ่งจะแปรผันตามราคาน้ำมันดิบอีกทีหนึ่ง โดยทั่วไปแล้วราคาน้ำมันเครื่องบิน (Jet Spot Price) จะมีความผันผวนสูงและไม่อาจคาดการณ์ล่วงหน้าได้ โดยในอดีตที่ผ่านมาปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดความผันผวน ได้แก่ อุปสงค์และอุปทาน สภาพอากาศ และสถานการณ์การเมืองในประเทศต่างๆ และการเคลื่อนย้ายของเงินทุนเข้าสู่หรือออกจากสินค้าโภคภัณฑ์

บริษัท จัดซื้อน้ำมันเครื่องบินโดยใช้ราคาอ้างอิงเป็นเงินสกุลเหรียญสหรัฐ ต้นทุนค่าน้ำมันเครื่องบินของบริษัท ในปี 2560 คิดเป็นร้อยละ 26 ของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของบริษัท และในปี 2561 คิดเป็นร้อยละ 29

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 ได้ในราคาที่ต่ำลงและ/หรือเป็นประโยชน์ต่อบริษัทฯ

สำหรับปี 2561 นั้น บริษัทฯ ได้ซื้อน้ำมันเครื่องบินจากผู้จำหน่ายน้ำมันในประเทศไทยเป็นส่วนใหญ่สำหรับปริมาณความต้องการใช้ภายในประเทศ และจัดซื้อจากผู้จำหน่ายน้ำมันฯ ภายนอกประเทศไทยสำหรับปริมาณความต้องการใช้ภายนอกประเทศไทย ในการซื้อน้ำมันเครื่องบิน บริษัทฯ มิได้พิจารณาเฉพาะด้านราคาเท่านั้น แต่ยังพิจารณาถึงความมั่นคงในการจัดส่งน้ำมันและความจำเป็นในการรักษาความสัมพันธ์ระยะยาวกับผู้จำหน่ายด้วย หากแต่ในบางประเทศ เช่น ประเทศศรีลังกา บังคลาเทศ จีน ลาว และพม่า บริษัทฯ จะต้องซื้อน้ำมันเครื่องบินจากผู้จำหน่ายน้ำมันที่ดำเนินธุรกิจลักษณะผูกขาดและมีเพียงรายเดียวในประเทศเท่านั้น

บริษัทฯ ซื้อน้ำมันเครื่องบินจากผู้จำหน่ายน้ำมันในประเทศไทย ได้แก่ บริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) บริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน) บริษัท เซฟรอน (ไทย) จำกัด บริษัท ExxonMobil Aviation บริษัท เชลล์แห่งประเทศไทย จำกัด บริษัท สิงคโปร์ปิโตรเลียม (ประเทศไทย) และบริษัท ซัสโก้ ดีลเลอร์ส จำกัด (มหาชน) โดยบริษัทฯ เชื่อว่าในกรณีที่ผู้จำหน่ายรายใดประสบกับปัญหาไม่สามารถจัดหาน้ำมันให้แก่บริษัทฯ ได้ ผู้จำหน่ายน้ำมันรายอื่นจะสามารถจัดหาน้ำมันทดแทนตามความต้องการของบริษัทฯ ได้

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

ในปี 2561 บริษัทฯ ได้ซื้อน้ำมันเครื่องบินเพื่อการส่งมอบที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จากบริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) คิดเป็นร้อยละ 40.9 ของปริมาณความต้องการน้ำมันเครื่องบินของบริษัทฯ และจากการที่บริษัทฯ บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) ไม่ได้เป็นผู้ถือหุ้นในบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ดังนั้นบริษัทฯ จึงเป็นสายการบินเพียงรายเดียวที่บริษัทฯ บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) สามารถจัดส่งน้ำมันอากาศยานที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้ จึงทำให้ในบางครั้งราคาน้ำมันที่บริษัทฯ บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) จำหน่ายให้แก่บริษัทฯ มักเป็นราคาที่เอื้อประโยชน์ต่อบริษัทฯ และสามารถควบคุมต้นทุนค่าน้ำมันเครื่องบินของบริษัทฯ ได้ บางส่วนอีกทั้งบริษัทฯ ได้ดำเนินการบริหารจัดการการใช้ น้ำมัน เครื่องบินให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยวางแผนการบินและการบรรทุกให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น การทำความสะอาดลำตัวเครื่องและเครื่องยนต์ ตลอดจนควบคุมปริมาณสำรองน้ำมันเครื่องบินสำหรับแต่ละเที่ยวบิน และการทำธุรกรรมป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเครื่องบินในปริมาณที่มากขึ้น

เนื่องจากน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นวัตถุดิบที่สำคัญในการดำเนินธุรกิจขนส่งทางอากาศ บริษัทฯ ได้จัดทำการประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดความผันผวนของต้นทุนด้านน้ำมันอากาศยาน และเพื่อให้ผล

ประกอบการของบริษัทฯ เป็นไปตามเป้าหมายและเป็นการปกป้องมูลค่าของบริษัทฯ ให้แก่ผู้ถือหุ้นและผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยมีใช้เป็นการแสวงหารายได้หรือหวังผลกำไรเพิ่มเติมจากการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน

บริษัทฯ ได้มีการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันอากาศยานอย่างต่อเนื่องเป็นระบบ โดยได้ปรับนโยบายการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันฯ ให้สามารถจัดทำประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันฯ ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 20 และไม่เกินร้อยละ 80 ของปริมาณการใช้ในรอบหนึ่งปีงบประมาณ และระยะเวลาประกันไม่เกิน 18 เดือน ทั้งนี้ การป้องกันความเสี่ยงในปริมาณที่สูงหรือต่ำกว่าระดับที่กำหนดไว้จะ ต้องได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ โดยบริษัทฯ จะจัดทำประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันฯ ด้วยเครื่องมือทางการเงินแบบต่างๆ เพื่อให้เหมาะสมต่อสภาพตลาดในแต่ละช่วงเวลา โดยบริษัทฯ จะพิจารณาถึงการลดความผันผวนของราคาน้ำมันเป็นสำคัญ และบริษัทฯ สามารถเรียกเก็บเงินสดชดเชยค่าน้ำมันส่วนเพิ่มของบริษัทฯ ผ่านทางค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันได้บางส่วน ขึ้นอยู่กับสถานะของตลาด การแข่งขัน ความผันผวนของราคาน้ำมันอากาศยาน การตอบสนองของตลาด และการประมาณการค่าใช้จ่ายน้ำมันเครื่องบินที่มีการเปลี่ยนแปลง

2.3.5 การจัดหาประกันภัย

เพื่อลดผลกระทบในกรณีหากเกิดความเสียหายต่อบริษัทฯ และผู้มีส่วนได้เสียจากอุบัติเหตุและภัยอื่นๆ รอบด้านที่อาจเกิดขึ้นได้ บริษัทฯ จึงได้มีการประกันภัยเครื่องบิน อะไหล่ และการรับผิดชอบใช้ตามกฎหมาย การประกันภัยทรัพย์สินและอุปกรณ์คอมพิวเตอร์พร้อมส่วนควบ การประกันภัยบุคลากร การประกันภัยความรับผิดชอบใช้ของกรรมการและผู้บริหาร และการประกันภัยเบ็ดเตล็ดประเภทอื่น เพื่อให้บริษัทฯ และผู้มีส่วนได้เสียได้รับความคุ้มครองครอบคลุมกว้างขวางและเป็นไปตามมาตรฐานสากล โดยบริษัทฯ ทำประกันภัยตรงกับบริษัทประกันภัยในประเทศภายใต้กฎหมายไทย และบริษัทประกันภัยดังกล่าวได้จัดทำประกันภัยต่อเพื่อกระจายความเสี่ยงกับบริษัทรับประกันภัยในต่างประเทศ

บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัยในปี 2561 ประมาณ 510.93 ล้านบาท คิดเป็น 0.26% ของค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานทั้งหมด ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัยส่วนใหญ่ประมาณ 85% เป็นค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัยเครื่องบิน อะไหล่และการรับผิดชอบใช้ตามกฎหมาย (ความคุ้มครองวันที่ 1 ธันวาคม 2560 – 30 พฤศจิกายน 2561) อ้างอิงจากมูลค่าฝูงบินโดยเฉลี่ย (Average Fleet Value) ของบริษัทฯ ณ วันที่ 1 ธันวาคม 2560 ประมาณ 11,870 ล้านเหรียญสหรัฐฯ ส่วนค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัยที่เหลืออีกประมาณ 15% เป็นค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัยประเภทอื่นที่ไม่เกี่ยวกับการประกันภัยเครื่องบิน

จากการประเมินสถานการณ์ต่างๆ ที่ผ่านมตลาดรับประกันภัยเครื่องบิน ได้รับผลกระทบจากการสูญเสียสะสมจากอุบัติเหตุครั้งใหญ่ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา เช่นกรณี MH370 และ MH17 เป็นต้น รวมถึงค่าสินไหมที่เกิดจากความเสียหายรายย่อย (Attritional Losses) ยังคงเกิดขึ้นอยู่บ่อยครั้งและเป็นมูลค่าความเสียหายที่ค่อนข้างสูง อีกทั้งยังเป็นความเสียหายที่เป็นตัวลดทอนกำไรของผู้รับประกันภัยอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ตลาดประกันภัยประเภทอื่นๆ ในภาพรวมไม่เพียงเฉพาะตลาดรับประกันภัยเครื่องบินยังได้รับผลกระทบอย่างรุนแรงจากความสูญเสียสะสมที่เกิดจากภัยพิบัติอื่นๆ เช่น พายุเฮอริเคน แผ่นดินไหว เป็นต้น ความสูญเสียดังกล่าวทำให้ผู้รับประกันภัยจำนวนมากต้องประสบภาวะขาดทุน และต้องการที่จะปรับเพิ่มค่าเบี้ยประกันภัยในตลาดประกันภัยทุกประเภทรวมทั้งประกันภัยเครื่องบิน ซึ่งจะมีผลกระทบต่อเบี้ยประกันภัยสำหรับสายการบิน รวมถึงเบี้ยประกันภัยของบริษัทฯ ด้วยเช่นกัน

ก) กิจกรรมขนส่งทางอากาศ

(2) กิจกรรมขนส่งสินค้า พัสดุภัณฑ์และไปรษณีย์ภัณฑ์

2.1 ลักษณะผลิตภัณฑ์และบริการ

ข้อมูลการบริการพาณิชย์สินค้า พัสดุภัณฑ์และไปรษณีย์ภัณฑ์

การบริการขนส่งสินค้า พัสดุภัณฑ์และไปรษณีย์ภัณฑ์	ปี 2561	ปี 2560	ปี 2559
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ADTK) (ล้านตัน-กม.) ⁽¹⁾	4,054	3,832	3,591
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (RFTK) (ล้านตัน-กม.) ⁽¹⁾	2,465	2,377	2,132
รายได้ค่าระวางขนส่ง (ล้านบาท) ⁽²⁾	22,340	20,272	18,579
รายได้ค่าระวางขนส่งเฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/ตัน-กม.) ⁽³⁾	8.51	7.98	8.18
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (%) ⁽¹⁾	60.8	62.0	59.4

หมายเหตุ:

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

นอกจากบริการรับส่งสินค้าทั่วไป และไปรษณีย์ตามปกติแล้ว ยังมีบริการเพิ่มเติมดังต่อไปนี้

Premium Products คือ สินค้าที่ต้องได้รับการดูแลเป็นพิเศษ ภายใต้หลักประกันในการขนส่งสินค้าตามกำหนดเวลา ได้แก่

1. TGX หรือ TG Force คือ บริการขนส่งสินค้าแบบเร่งด่วน โดยการรับประกันการขนส่งระหว่างสนามบินต้นทางและปลายทาง ตามเที่ยวบินที่กำหนด
2. TGF หรือ TG Fresh คือ บริการการขนส่งที่ออกแบบมาเพื่อสินค้าของสดที่ออกจากกรุงเทพฯ โดยเฉพาะ

Temperature Controlled Products คือ สินค้าที่ต้องการการควบคุมอุณหภูมิตลอดห่วงโซ่การขนส่ง เพื่อรักษาคุณภาพของผลิตภัณฑ์ให้ได้ตามมาตรฐานที่กำหนดจากผู้ส่งจนถึงมือผู้รับ เช่น TGC หรือ TG Cool & Carry คือ บริการขนส่งสินค้าที่ต้องการการควบคุมอุณหภูมิอย่างทั่วถึง และสม่ำเสมอตลอดเส้นทางการขนส่ง เพื่อรักษาคุณภาพให้เป็นไปตามข้อกำหนดของผู้รับ รวมถึงรักษาความสดจนถึงมือผู้รับ อาทิ ผลิตภัณฑ์อาหารสด ผลิตภัณฑ์ผักผลไม้สด ผลิตภัณฑ์นม ผลิตภัณฑ์เครื่องดื่ม ผลิตภัณฑ์เวชสำอาง และยาที่ไม่ต้องการการดูแลอย่างเข้มงวด เป็นต้น

นอกจากนี้ทางฝ่ายฯ ยังมีบริการขนส่งสินค้าพิเศษต่างๆ อาทิ สัตว์ หรือสิ่งมีชีวิตประเภทต่างๆ สินค้าอันตราย สินค้ามีค่า สินค้าของสด สินค้าที่มีขนาดใหญ่ มีน้ำหนักมาก เช่น เครื่องจักร เครื่องกำเนิดไฟฟ้า หรือรถยนต์ เป็นต้น

2.2 การตลาดและการแข่งขันของการบริการขนส่งสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์

บริษัทฯ เน้นการตั้งราคาให้เหมาะสมกับความต้องการในการขนส่งในแต่ละเส้นทาง และบริหารพื้นที่ระวางใต้ท้องเครื่องบินให้เกิดรายได้สูงสุด ทั้งเส้นทางการบินของบริษัท และเครือข่าย รวมถึงเส้นทางรถบรรทุก บริษัทฯยังคงมีนโยบายร่วมเป็นพันธมิตรในการดำเนินธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศ โดยใช้สายการบินพันธมิตรและบริษัท Charter Freighters ต่างๆ เพื่อเสริมพื้นที่ระวางในจุดที่การขนส่งหนาแน่น นอกจากนี้มีแผนการรองรับ ธุรกิจ e-commerce ที่ยังคงมีการเติบโตสูงอย่างต่อเนื่องเช่นกัน โดยการขยายพื้นที่คลังที่สนามบินสุวรรณภูมิ

การขนส่ง และการให้บริการในการขนส่งสินค้าทางอากาศยังคงมีการแข่งขันสูง มีการพัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการใหม่ๆ จากสายการบินอื่นๆ อยู่อย่างต่อเนื่อง ประกอบกับภาวะสงครามทางการค้าระหว่างสหรัฐกับจีน อันอาจจะก่อให้เกิดภาวะเศรษฐกิจถดถอยได้ ย่อมส่งผลกระทบต่อการผลิต และรวมถึงภาคการผลิตลำดับถัดไปได้ นอกจากนี้ยังมีปัจจัยภายนอกที่สำคัญ คือ ราคาน้ำมันที่ผันผวนไปตามภาวะเศรษฐกิจ รวมถึงการเมืองระหว่างประเทศที่จะส่งผลกระทบต่อการผลิตและราคาน้ำมันที่รุนแรงและยืดเยื้อต่อไปได้

บริษัทฯ ต้องปรับตัวให้เข้ากับสถานการณ์โลก และให้ทันกับสภาวะการณ์ในปัจจุบัน และจะต้องปรับปรุงบริการที่เดิมมีอยู่แล้วให้ดีขึ้น สะดวก รวดเร็วต่อการใช้บริการของลูกค้า และมีการพัฒนาผลิตภัณฑ์ใหม่ๆ ให้ทัดเทียม หรือดีกว่าของคู่แข่ง เพื่อเสริมจุดเด่น และลดจุดด้อย เพิ่มความแข็งแกร่ง อย่างยั่งยืนต่อไป

ข) หน่วยธุรกิจ

บริษัทฯ ดำเนินกิจการที่เกี่ยวข้องเนื่องโดยตรงกับการขนส่งโดยจัดตั้งเป็นหน่วยธุรกิจ ประกอบด้วย การบริการคลังสินค้าและการจัดการขนส่ง การบริการลูกค้าภาคพื้น การบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น และครีวการบิน โดยมีรายละเอียดดังนี้

ข) หน่วยธุรกิจ**1. ธุรกิจการบริการคลังสินค้า**

ฝ่ายปฏิบัติการคลังสินค้า ได้ดำเนินงานปรับปรุงกระบวนการทำงานภายในให้กระชับอย่างต่อเนื่อง เป็นระยะเวลา 2 ปีที่ผ่านมา โดยใช้การจัดการแบบ Lean Management เข้ามาดำเนินการ ซึ่งประสบความสำเร็จในเรื่องการสร้างการรับรู้การเปลี่ยนแปลงให้กับพนักงานโดยทั่วกันแล้วนั้น ฝ่ายปฏิบัติการคลังสินค้า ยังได้มีการปรับปรุงพัฒนาเพิ่มขีดความสามารถของคลังสินค้าให้สามารถรองรับปริมาณสินค้าที่เพิ่มขึ้น อีกทั้งได้ศึกษา ผลกระทบและโอกาสจากธุรกิจ E-commerce และมีโครงการนำเทคโนโลยีใหม่ๆ อาทิ Big data, IOT (Internet of Things) เชื่อมโยงอุปกรณ์ต่างๆ ของคลังสินค้า มุ่งสู่การเป็น Smart Warehouse และยกมาตรฐานการให้บริการคลังสินค้าสู่ระดับ Top World Class โดยมีกิจกรรมที่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จและต่อเนื่องในปี 2562 ดังนี้

การเพิ่มพื้นที่ใช้สอยในคลังสินค้า โดยการนำ Height Racking มาใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพพื้นที่จัดเก็บเชิงสูง การพัฒนาระบบ Software ใหม่เพื่อเชื่อมโยงกับระบบ Automatic Storage and Retrieval System (AS/RS) และ Elevated transfer Vehicles (ETV) และการจัดการคลังสินค้าให้เป็นระบบปิดซึ่งเป็นโครงการต่อเนื่อง โดยมีเป้าหมายให้เป็น Cargo Terminal ระบบปิดตามมาตรฐานสากล รวมถึงการจัดการสินค้าขาเข้า และขาออกบน Workstation ทั้งหมดตามมาตรฐานของ IATA ภายในปี 2564

การวางแผนการจัดการแรงงานในอนาคตโดยใช้งานจ้างเหมาบริการ เพื่อดำเนินงานในกิจกรรมที่ไม่ใช่งานหลัก ลดต้นทุนระยะยาว และแก้ปัญหาบุคลากรขาดแคลนในอนาคต อีกทั้งโครงการสร้างคนรุ่นใหม่ของฝ่ายปฏิบัติการคลังสินค้า ได้สรรหาบุคลากรที่มีอยู่ในปัจจุบัน ที่มีศักยภาพนำมาอบรม พัฒนาทักษะ ในเรื่องเทคโนโลยีใหม่ๆ การบริหารงาน และอื่นๆ รองรับการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดในอนาคต รวมทั้ง สามารถสร้างสรรค์สิ่งใหม่ๆ ที่เป็นประโยชน์ให้กับบริษัทฯ

การจัดตั้งศูนย์ลูกค้าสัมพันธ์ (Cargo Contact Center : CCC) สามารถติดต่อได้ที่ หมายเลขโทรศัพท์ 02-137-4200 เป็นการเพิ่มคุณภาพการบริการลูกค้า รองรับการขยายธุรกิจในอนาคต ให้บริการข้อมูลข่าวสารและแก้ไขปัญหาต่างๆ เป็นการสร้างความพึงพอใจในการให้บริการ นำไปสู่การสร้างความพึงพอใจแก่ลูกค้า สร้างภาพลักษณ์และความเชื่อมั่นในการให้บริการของ THAI Cargo

การเพิ่มความร่วมมือกับการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย เพื่อดำเนินกิจกรรมใหม่ๆ ในเขต Free Zone เช่น การให้บริการลากจูง สินค้าจากคลังสินค้า TG และ BFS ไปส่งยังคลังสินค้าเพิ่มมูลค่า (VAA) ของลูกค้าภายในเขต Free Zone และยังมีแผนจะให้บริการ BUP Service (การส่งมอบทั้งตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสัมภาระของผู้โดยสาร) ร่วมกับการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย อีกด้วย

ทั้งหมดนี้เป็นการยกระดับมาตรฐานการทำงาน เพื่อปรับตัวรองรับการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยี เชื่อมโยงระบบอัตโนมัติเพื่อยกระดับการให้บริการสู่ระดับ World Class รองรับการพัฒนาของสนามบินเฟส 2 และการสร้างโอกาสลงทุนในการทำธุรกิจใหม่ๆ

ในด้านเทคโนโลยี ปี 2561 ได้มีการพัฒนา Warehouse Application มาใช้ร่วมกับอุปกรณ์คอมพิวเตอร์แบบพกพา (Tablet) เพื่อนำมาใช้ปฏิบัติงานในคลังสินค้าให้มีความทันสมัยและรวดเร็วยิ่งขึ้น อีกทั้งการนำเอาระบบนี้มาใช้จะช่วยลด

ความความผิดพลาดในการปฏิบัติงานของพนักงานได้ โดยการทำงานของระบบนี้จะถูกพัฒนามาใช้แบบง่าย ๆ ไม่ซับซ้อน การบันทึกข้อมูลในระบบจะเป็นแบบ real time จะไปต่อเชื่อมข้อมูลกับระบบ Tracking บน www.thaicargo.com ทำให้ลูกค้าสามารถดูสถานะของสินค้าได้ทันที

การพัฒนา ระบบ Automatic Storage and Retrieval System (AS/RS) และ Elevated transfer Vehicles (ETV) เป็นแบบ Fully Automation ให้เชื่อมข้อมูลกับระบบ CHORUS ซึ่งทั้ง 2 ระบบนี้เป็นระบบจัดเก็บสินค้าในคลังสินค้า จะทำให้คลังสินค้ามีระบบจัดเก็บที่สมบูรณ์อีกทั้งจะมีข้อมูลการจัดเก็บสินค้าที่เชื่อมต่อกับ Warehouse Application ในระบบ CHORUS ได้ ในส่วนที่เหลือจากการจัดเก็บใน ETV และ ASRS แล้ว ในชั้นจัดเก็บสินค้าจะนำเอาระบบ Barcode เพื่อต่อเชื่อมกับระบบ CHORUS อีกด้วย ประโยชน์ของการพัฒนาระบบให้กับอุปกรณ์การจัดเก็บสินค้านี้ จะทำให้ง่ายต่อการบริหารจัดการคลังสินค้าและสินค้าต่างๆ ได้รวดเร็วยิ่งขึ้น เพื่อรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น

การนำเอาระบบการรับส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ผ่าน Cargo Community System (CCS) ซึ่งทางบริษัทฯ ได้คัดเลือกบริษัท SITA CHAMP เป็นตัวแทนในการรับส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์นี้ โดยจะเป็นการเชื่อมข้อมูล การขนส่งสินค้าโดยตรงจากลูกค้าทั่วโลกกับบริษัทการบินไทย ในการรับส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ผ่าน Cargo Community System (CCS) นี้ มีผลให้บริษัทฯ จะได้ข้อมูลสินค้าที่รวดเร็ว ถูกต้อง และเป็นการลดกระบวนการทำงานแบบ Manual ทำให้บริษัทสามารถประหยัดค่าใช้จ่ายในการดำเนินการได้

ข) หน่วยธุรกิจ

2. ธุรกิจการบริการลูกค้าภาคพื้น

2.1 ลักษณะผลิตภัณฑ์ หรือบริการ

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 โดยมีระยะเวลาของสัญญา รวม 34 ปี นับตั้งแต่วันที่ 28 กันยายน 2549 ถึงวันที่ 27 กันยายน 2583

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้รับอนุญาตจากท่าอากาศยานนานาชาติในภูมิภาค ได้แก่ เชียงใหม่ หาดใหญ่ ภูเก็ต กระบี่ และเซียงราย ให้เป็นผู้ให้บริการลูกค้าภาคพื้น ณ ท่าอากาศยานดังกล่าวมาโดยตลอด ทั้งนี้ สัญญาการอนุญาตให้เป็นผู้ประกอบการบริการ ณ ท่าอากาศยานต่างๆ นั้น ยังคงมีการดำเนินงานอยู่ทั้งในส่วนของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ยกเว้นท่าอากาศยานกระบี่ที่เป็นส่วนของกรมท่าอากาศยาน

● ประเภทของการให้บริการ

บริการผู้โดยสาร ประกอบด้วย บริการตรวจรับบัตรโดยสารทั้งการให้บริการ ณ จุดบริการปกติและจุดให้บริการโดยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (Kiosk) เอกสารการเดินทาง หมายเลขที่นั่ง อาหารพิเศษ และ/หรือบริการพิเศษในแต่ละรูปแบบการเดินทางหรือตามที่ผู้โดยสารไว้วางหน้า ตรวจสอบและบันทึกน้ำหนักสัมภาระของผู้โดยสาร รวมถึงบริการผู้โดยสารขาออกบริเวณห้องพักผู้โดยสารก่อนเข้าอากาศยาน ให้บริการตรวจทานเอกสารการเดินทาง จัดลำดับและระเบียบการเข้าสู่อากาศยาน และอำนวยความสะดวกผู้โดยสารที่ออกจากอากาศยานสำหรับเที่ยวบินขาเข้า

บริการห้องรับรองพิเศษ สำหรับให้บริการแก่ผู้โดยสารชั้นหนึ่ง ชั้นธุรกิจ ผู้โดยสารสมาชิกบัตรแพลททินัม และสมาชิกบัตรทอง มีบริการสปา (Royal Orchid Spa) สำหรับผู้โดยสารชั้นหนึ่งและชั้นธุรกิจ นอกจากนี้ยังมีห้องรับรองแบบ Exclusive Service ซึ่งเป็นการให้บริการห้องรับรองพิเศษแบบเดินทางเป็นหมู่คณะ

บริการด้านสัมภาระ ให้บริการตรวจสอบ ติดตามสัมภาระสูญหาย และซ่อมแซมหรือชดใช้กรณีกระเป๋าชำรุดเสียหาย รวมถึงให้บริการนำสัมภาระล่าช้าส่งให้กับผู้โดยสารถึงที่พัก รวมถึงติดตามและจัดเก็บสิ่งของสัมภาระบนเครื่องบิน

บริการควบคุมระวางบรรทุก และบริการวางแผนระวางบรรทุก คำนวณน้ำหนักบรรทุก ควบคุมการบรรทุกสัมภาระสินค้า และไปรษณีย์ภัณฑ์ทั้งขาขึ้นและขาลง (Loading and Unloading) โดยคำนึงถึงความปลอดภัยสูงสุด

บริการสนับสนุนการให้บริการ เช่น ดูแลช่วยเหลือผู้โดยสารที่ประสบปัญหาต่างๆ ทั้งเที่ยวบินขาเข้า-ขาออก และผู้โดยสารต่อเครื่องหรือผู้โดยสารพลาดการต่อเที่ยวบิน (กรณีเที่ยวบินขาเข้าของบริษัทการบินไทยล่าช้า) ให้สามารถเดินทางต่อไปยังจุดหมายปลายทางได้อย่างราบรื่น ได้รับความสะดวก ปลอดภัยมากที่สุด การให้บริการยังครอบคลุมถึงการประสานงานกับหน่วยงานราชการและรัฐวิสาหกิจอื่นๆ เช่น กองบังคับการตรวจคนเข้าเมือง กรมศุลกากรและการท่าอากาศยานฯ นอกจากนี้ยังมีบริการพิเศษต่างๆ (Special Services) อาทิ การบริการเฉพาะบุคคลสำคัญ ผู้โดยสารที่เดินทางในชั้นหนึ่ง การให้บริการเช็คอินล่วงหน้าทางโทรศัพท์สำหรับผู้โดยสารชั้นหนึ่ง และเคาน์เตอร์เช็คอินพิเศษสำหรับผู้โดยสารชั้นธุรกิจ สมาชิกแพลททินัม และสมาชิกบัตรทอง รวมทั้งการบริการผู้โดยสารสูงอายุ ผู้พิการ ผู้ป่วยที่แพทย์รับรองการเดินทาง และผู้โดยสารที่มีอายุต่ำกว่า 12 ปีที่เดินทางลำพัง เป็นต้น

บริการพิเศษเฉพาะลูกค้าของหน่วยงานเอกชน (Non-Customer Airlines Services) อาทิ ธนาคาร และ บริษัทเอกชนต่างๆ ที่ต้องการให้บริษัทฯ อำนวยความสะดวกให้ลูกค้าของตนเป็นพิเศษ เช่น บริการด้านการอำนวยความสะดวกในการเดินทาง ห้องรับรองพิเศษ และการบริการพิเศษต่างๆ ตามที่ระบุในสัญญาการให้บริการ

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

2.2 การตลาดและการแข่งขัน

นโยบายการตลาดของฝ่ายบริการลูกค้าภาคพื้น เน้นการเพิ่มสัดส่วนของบริษัทฯ ในตลาดการให้บริการลูกค้าภาคพื้น ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งมีคู่แข่งอีก 2 ราย โดยฝ่ายบริการลูกค้าภาคพื้นมีสายการบินลูกค้า 47 สายการบิน เป็นสัดส่วนอยู่ร้อยละ 35.7 บริษัทคู่แข่งมีสัดส่วนทางตลาดอยู่ร้อยละ 23.6 ส่วนสายการบินที่มีการบริการภาคพื้นด้วยตนเองมีสัดส่วนอยู่ร้อยละ 40 เที่ยวบินพิเศษอื่นๆ ร้อยละ 0.7 และสายการบินที่มีการบริการภาคพื้นด้วยตนเองซึ่งถือเป็นเป้าหมายที่บริษัทฯ จะรุกเข้าไปเสนอให้บริการแก่สายการบินเหล่านี้ด้วย

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

การให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำ (Charter Flight) ณ ท่าอากาศยานภายในประเทศจะพิจารณาดำเนินการตามที่สายการบินขอใช้บริการ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับสิ่งอำนวยความสะดวก ณ ท่าอากาศยานนั้นพร้อมทั้งหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในการอำนวยความสะดวกโดยรวมถึงเที่ยวบินที่มีภารกิจพิเศษต่างๆ ด้วย เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายการเปิดให้บริการท่าอากาศยานดอนเมืองของบริษัทท่าอากาศยานไทยฯ ที่ประกาศใช้มาตั้งแต่ปี 2557 เป็นโอกาสในการขยายรูปแบบบริการที่จะสามารถเพิ่มรายได้จากการให้บริการภาคพื้น ณ ท่าอากาศยานต่างๆ อีกทางหนึ่งด้วย

2.3 การจัดหาผลิตภัณฑ์และการบริการ

ปัจจัยสำคัญที่มีผลกระทบอย่างยิ่งต่อการให้บริการลูกค้าภาคพื้นในทุกๆ ท่าอากาศยานคือ แรงงาน เนื่องจากการเติบโตทางด้านธุรกิจการบินส่งผลทำให้แรงงานที่มีอยู่ในภาคอุตสาหกรรมการเดินทางอากาศหรือธุรกิจการบินมีการโยกย้ายไปยังสายการบินอื่นที่มีผลตอบแทนที่สูงกว่า หรือแม้แต่มีการไหลออกไปยังภาคอุตสาหกรรมอื่นๆ มีค่าจ้างแรงงานที่ปรับสูงขึ้นหรือต่ำกว่าเล็กน้อยแต่ไม่ต้องเหน็ดเหนื่อยจากการทำงานเป็นกะและความกดดันจากการให้บริการซึ่งทั้งบริษัทฯ เองและคู่แข่งต่างได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ที่เกิดขึ้นเช่นเดียวกัน

ในส่วนของบริษัทฯ นั้น ได้มีการบริหารจัดการแรงงานเพื่อดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าว ด้วยการว่าจ้างแรงงานแบบจัดจ้างคนภายนอก (Outsources) และแบบเหมางานบริการ (Out-Job) รวมทั้งหาแรงงานแบบไม่เต็มเวลา (Part Time) มาเสริมเพื่อให้มีปริมาณแรงงานเพียงพอต่อการให้บริการลูกค้าภาคพื้นในทุกท่าอากาศยานดังกล่าวข้างต้น อีกทั้งบริษัทฯ มีนโยบายในการแปรสภาพการจ้างแรงงานภายนอกของบริษัทฯ วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด ที่บริษัทฯ ถือหุ้นอยู่ให้เป็นพนักงานแบบสัญญาเพื่อสร้างความมั่นคงในการทำงานให้แก่พนักงานเหล่านั้น

ข) หน่วยธุรกิจ

3. ธุรกิจการบริการอุปกรณ์ภาคพื้น

2.1 ลักษณะผลิตภัณฑ์ หรือบริการ

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

ฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้นมีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญในการให้บริการอุปกรณ์ภาคพื้นมากกว่า 50 ปี ในการให้บริการกับท่าอากาศยานทุกประเภททั้งท่าอากาศยานของบริษัทฯ และสายการบินลูกค้า

ประเภทของการให้บริการประกอบด้วย

1. การให้บริการขนถ่ายสัมภาระได้ทุกประเภทในรูปแบบของสัมภาระผู้โดยสาร สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ที่เกี่ยวข้องบินขาเข้าและขาออก โดยการให้บริการดังกล่าวยังรวมถึงการขนถ่ายสินค้าขนาดใหญ่ที่ขนส่งด้วยอากาศยานแบบเครื่องบินขนส่งสินค้า (Freighter)

2. การให้บริการบันไดสำหรับใช้ขึ้น-ลง อากาศยาน การให้บริการขนส่งผู้โดยสารจากอาคารผู้โดยสารไปยังอากาศยาน และ/หรือจากอากาศยานมายังอาคารผู้โดยสาร ทั้งนี้ ฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้นสามารถให้บริการแก่ผู้โดยสาร VIP ด้วยรถโดยสารพิเศษที่มีความหรูหรา และทันสมัยเหมาะสมกับระดับของผู้โดยสารแต่ละประเภทรวมถึงการให้บริการผู้โดยสารป่วยหรือทุพพลภาพ

3. การให้บริการอากาศยานด้วยอุปกรณ์จ่ายกระแสไฟฟ้า อุปกรณ์ช่วยติดตั้งเครื่องยนต์ของอากาศยาน อุปกรณ์ส่งลมเย็นเพื่อช่วยปรับอุณหภูมิภายในห้องโดยสารของอากาศยาน การบริการขนถ่ายสิ่งปฏิกูลจากอากาศยาน การบริการเติมน้ำดื่มแก่อากาศยานด้วยมาตรฐานสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IDQP/IATA Drinking-Water Quality Pool) และเป็นไปตามข้อกำหนดของ WHO (World Health Organization) รวมถึงการให้บริการเคลื่อนย้ายอากาศยานภาคพื้นดิน

4. การให้บริการทำความสะอาดภายในอากาศยานทั้งประเภทอากาศยานจอดแวะ (Transit) และการทำความสะอาดระดับขั้นโรงเก็บ (Deep Clean) ทั้งนี้ การให้บริการทั้งสองประเภทนั้นอยู่ในระดับของ Secure Clean เป็นการทำความสะอาดควบคู่ไปกับการตรวจเช็คด้านความมั่นคงการบินไปในเวลาเดียวกันและจากความทุ่มเทและการพัฒนาด้านบุคลากรอย่างต่อเนื่องทำให้การทำความสะอาดภายในอากาศยานได้รับรางวัลจาก Skytrax และได้รับการชมเชยจากสายการบินลูกค้ามาโดยตลอด

5. การให้บริการอากาศยานในสภาวะฉุกเฉินทั้งกรณีฉุกเฉินทางการแพทย์ที่เป็นการติดต่อจากโรคระบาด การเตรียมรับสภาวะฉุกเฉินเมื่ออากาศยานเกิดไฟไหม้ รวมถึงการย้ายฐานในกรณีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไม่สามารถให้บริการได้ โดยการจัดทำเป็นแผนป้องกันและการฝึกเตรียมความพร้อมสำหรับรองรับเหตุฉุกเฉินร่วมกับบริษัท ท่าอากาศยานไทยฯ อย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง

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

การบริการของฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้นได้รับมาตรฐานด้านความปลอดภัยจากการตรวจประเมินจาก ISAGO และ IOSA (ตามมาตรฐานของสมาพันธ์ผู้ขนส่งทางอากาศนานาชาติ (IATA)) มาตรฐานด้านคุณภาพ ISO 9001 และ มาตรฐานด้านความมั่นคงการบินจากการตรวจประเมินจากหน่วยงานด้านความปลอดภัยในการเดินทางของประเทศสหรัฐอเมริกา (Transportation Security Administration, Department of Homeland Security: TSA) หน่วยงานด้านความปลอดภัยในการเดินทางของประเทศออสเตรเลีย (Office of Transport Security: OTS) ทำให้ลูกค้ามั่นใจได้ว่าการใช้บริการจากฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้นจะได้รับความปลอดภัยตามมาตรฐานคุณภาพการให้บริการในระดับสากลและมีความมั่นคงทางการบินสูงสุด

นอกจากการให้บริการอุปกรณ์ภาคพื้นที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิแล้ว ฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้นยังให้บริการที่ทำอากาศยานภูมิภาคอีก 10 แห่ง ประกอบด้วยทำอากาศยานดอนเมือง ทำอากาศยานเชียงใหม่ ทำอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย ทำอากาศยานภูเก็ต ทำอากาศยานหาดใหญ่ ทำอากาศยานกระบี่ ทำอากาศยานอุดรธานี ทำอากาศยานอุตรดิตถ์ ทำอากาศยานขอนแก่น และทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี อย่างไรก็ตามหากทำอากาศยานนอกเหนือไปจากที่ให้บริการข้างต้น มีความจำเป็นต้องใช้การบริการอุปกรณ์ภาคพื้น อาทิ การบริการเที่ยวบินพิเศษ VVIP และ VIP โดยเครื่องบินกอล์ฟอากาศหรือการบริการเที่ยวบินเช่าเหมาลำ (Charter) เช่น การบริการเที่ยวบินอัญญา ณ ทำอากาศยานนราธิวาส เป็นต้น ฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้นสามารถนำอุปกรณ์ภาคพื้นจากทำอากาศยานสุวรรณภูมิหรือทำอากาศยานข้างเคียงมาให้บริการได้อย่างเต็มขีดความสามารถ

2.2 การตลาดและการแข่งขัน

การบริการอุปกรณ์ภาคพื้นที่สนามบินสุวรรณภูมิมีคู่แข่งอยู่ 1 ราย โดยฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้นมีสายการบินลูกค้า 52 สายการบิน เป็นสัดส่วนอยู่ร้อยละ 39.00 บริษัทคู่แข่งมีสัดส่วนทางตลาดอยู่ร้อยละ 24.6 ส่วนสายการบินที่มีการบริการภาคพื้นด้วยตนเองมีสัดส่วนอยู่ร้อยละ 35.08 เที่ยวบินพิเศษอื่นๆ ร้อยละ 1.32 ทั้งนี้ ฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้นต้องมีศักยภาพในการรักษาฐานลูกค้าเดิม และแสวงหาลูกค้าใหม่เพิ่มเติมอย่างต่อเนื่อง โดยการนำข้อมูลจากลูกค้าทั้งข้อมูลด้านการร้องเรียน (Complaint) และข้อมูลด้านการวัดความพึงพอใจมาศึกษา วิเคราะห์และวางแผนการทำงานเพื่อให้ลูกค้าได้รับการบริการจะเป็นไปตามมาตรฐานและเกิดความพึงพอใจในการรับบริการอย่างสูงสุด

สำหรับการหาลูกค้าใหม่นั้น ฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้นได้ใช้จุดแข็ง คือ การบริการจากพนักงานที่เชี่ยวชาญ และมีประสบการณ์โดยผ่านการฝึกอบรมที่ได้ตามมาตรฐานสากล รวมถึงการมีหน่วยงานควบคุมการบริการภาคพื้นที่มีขีดความสามารถในการตัดสินใจ ทั้งในสถานการณ์ปกติและสถานการณ์ฉุกเฉินเพื่อให้ลูกค้าเกิดความมั่นใจและตัดสินใจเลือกใช้บริการ

2.3 การจัดหาผลิตภัณฑ์และการบริการ

ปัจจัยสำคัญในการให้บริการอุปกรณ์ภาคพื้น คือ อุปกรณ์และแรงงาน ในด้านของอุปกรณ์ ฝ่ายบริการภาคพื้นได้จัดทำโครงการวางแผนอุปกรณ์ภาคพื้น (Ground Equipment Services Fleet Plan) เพื่อรองรับฝูงบินของบริษัทฯ และสายการบินลูกค้าและเพื่อให้มีอุปกรณ์ที่พร้อมและเพียงพอต่อการให้บริการและทันสมัยอยู่เสมอโดยมีค่าใช้จ่ายในการจัดหาอุปกรณ์และการซ่อมบำรุงต่ำที่สุด ส่วนในด้านแรงงานนั้นได้ดำเนินการว่าจ้างแรงงานทั้งแบบจัดจ้างคนภายนอก (Outsources) และแบบเหมางานบริการ (Out-job) โดยแรงงานจะได้รับการอบรมภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติจากฝ่ายฝึกอบรมตามมาตรฐานของทำอากาศยานและมาตรฐานสากลรวมทั้งการพัฒนาแรงงานเดิมให้มีขีดความสามารถในการควบคุมการใช้งานอุปกรณ์ได้หลากหลายประเภท (Multi Skill) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการอุปกรณ์และมีแรงงานเพียงพอต่อการปฏิบัติงานรวมถึงมีต้นทุนอยู่ในระดับที่สามารถแข่งขันได้ นอกจากนั้นฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้นได้จัด

ที่มงานวิศวกรรมศึกษาวิเคราะห์และจัดหาอุปกรณ์ที่มีเทคโนโลยีที่ทันสมัยเหมาะสมกับพื้นที่ในการทำงานและอากาศยานทุกประเภท เช่น รถลากจูงขบวนสัมภาระแบบใช้ระบบไฟฟ้า (Electric Towing Tractor) เป็นรถที่ใช้ระบบไฟฟ้าในการขับเคลื่อนสำหรับลากจูงตู้สัมภาระเป็นการตอบสนองต่อโครงการ Green Airport ซึ่งทำให้ประหยัดต้นทุนในการดำเนินการและรักษาสภาพแวดล้อมไปในคราวเดียวกัน

ข) หน่วยธุรกิจ

4. ธุรกิจครัวการบิน

ครัวการบิน เป็นหน่วยธุรกิจหนึ่งที่สนับสนุนธุรกิจของบริษัทฯ มีการพัฒนา และเจริญก้าวหน้าอย่างต่อเนื่อง โดยสามารถสร้างรายได้ และผลกำไรให้บริษัทฯ มาโดยตลอด โดยเฉพาะในช่วงปีที่ผ่านมา ครัวการบินสามารถทำกำไรได้มากกว่า 2,000 ล้านบาท

ครัวการบิน มีฐานการปฏิบัติการ 3 แห่ง ดังนี้

1. ครัวการบิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตั้งอยู่ในเขตปลอดอาคาร บนพื้นที่ประมาณ 120,000 ตารางเมตร ดำเนินการผลิตอาหาร เพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารในเที่ยวบินระหว่างประเทศของบริษัทฯ และสายการบินชั้นนำอื่นๆ อีกกว่า 60 สายการบิน โดยในปี 2561 ครัวการบิน ได้ขยายสายการบินเพิ่มขึ้นอีก 2 สายการบิน

2. ครัวการบิน ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง มีพื้นที่ประมาณ 40,200 ตารางเมตร ดำเนินการผลิตอาหาร เพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารเที่ยวบินภายในประเทศของ บริษัทฯ และผู้โดยสารของสายการบินชั้นนำอื่นๆ ที่ทำการบินจาก ท่าอากาศยานดอนเมือง นอกจากนี้ ยังมีธุรกิจภาคพื้นอื่นๆ อาทิ ธุรกิจภัตตาคาร ณ ท่าอากาศยานนานาชาติ ในประเทศไทย ธุรกิจ เบเกอรี่พัฟฟ์แอนด์พาย (Puff & Pie) ธุรกิจให้บริการจัดเลี้ยงทั้งใน และนอกสถานที่ ร้านอาหารสวัสดิการพนักงาน ธุรกิจการบริการอาหารในโรงพยาบาล และธุรกิจการบริการอาหารในห้องรับรองพิเศษของสายการบิน (Airline Lounge) เป็นต้น เพื่อเป็นการตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลงไป ครัวการบิน ได้พัฒนา ปรับปรุงผลิตภัณฑ์ และบรรจุภัณฑ์รูปแบบใหม่ๆ รวมถึง ยังมีการขยายช่องทางการจัดจำหน่ายผลิตภัณฑ์ โดยเป็นพันธมิตรกับองค์กรภาครัฐต่างๆ

3. ครัวการบิน ณ ท่าอากาศยานกระบี่ มีพื้นที่ 1,200 ตารางเมตร ดำเนินการผลิตอาหาร เพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารเที่ยวบินภายในประเทศของบริษัทฯ และสายการบินชั้นนำอื่นๆ และสายการบินเช่าเหมาลำจากยุโรป

ครัวการบิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นผู้นำในการผลิตอาหารให้แก่ สายการบินที่ออกจากสนามบินสุวรรณภูมิ มากกว่า 82,500 เที่ยวบินต่อปี ผลิตอาหารเฉลี่ยมากกว่า 75,000 ชุดต่อวัน มีสัดส่วนการซื้อวัตถุดิบภายในประเทศ ร้อยละ 79 และนำเข้าวัตถุดิบจากต่างประเทศ ร้อยละ 21

กระบวนการผลิตอาหาร และการให้บริการของ ครัวการบิน ได้รับการรับรองตามมาตรฐานสากล ซึ่งเป็นที่ยอมรับจากสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ และองค์กรอนามัยโลก ประกอบด้วย ระบบการจัดการคุณภาพ (ISO 9001 : 2015) ระบบการประกันความปลอดภัยของอาหาร (Hazard Analysis and Critical Control Points : HACCP) ระบบการจัดการสุขลักษณะที่ดีในการผลิตอาหาร (Good Manufacturing Practices : GMP) โดยได้บูรณาการทั้งสามระบบข้างต้นเป็นระบบ QHS (Quality-Hygiene-Safety) นอกจากนี้ ครัวการบิน ยังได้รับการรับรองระบบการผลิตอาหารฮาลาล (HALAL & HAL-Q) ระบบการจัดการชีวอนามัยและความปลอดภัย (OHSAS 18001) และระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม (ISO 14001)

จากประสบการณ์กว่า 50 ปี และการได้รับการรับรองฯ ตามมาตรฐานสากล รวมถึงการได้รับความไว้วางใจจากลูกค้า ส่งผลให้ ครัวการบิน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้รับรางวัล สายการบินยอดเยี่ยมอันดับหนึ่ง จาก Skytrax ประเภทการให้บริการอาหารบนเครื่องบินชั้นประหยัดยอดเยี่ยมใน ปี 2017 และ 2018 (Best Economy Class Onboard Catering) สายการบิน EVA Air (BR) จากประเทศไต้หวัน ได้มอบรางวัล 2017 Excellent Catering Service Award สายการบิน China Eastern Airlines (MU) ได้มอบรางวัล Honorable Award for Excellent Service 2017 รวมถึงในปี 2017 ได้รับรางวัลชนะเลิศสายการบินที่ให้บริการอาหารบนเครื่องบินยอดเยี่ยม ประจำปี 2017 (Best Inflight Food 2017) จาก IFSA Compass Awards รางวัล Bronze Medal "Sky Delight Awards 2017" จากงาน Sky Service Forum 2017 และได้

รางวัล Best Catering Award 2018 จากสายการบิน Air China (CA) รวมถึงได้รับมอบเกียรติบัตร Thai Select จากกระทรวงพาณิชย์ และได้รับรางวัลผู้ประกอบการดีเยี่ยม ประจำปี 2017 จาก บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และได้เป็นองค์กรรับรองคุณภาพวิชาชีพ สาขา ผู้ประกอบอาหารไทย ขนมอบ เบเกอรี่ และการโรงแรม จากสถาบันรับรองคุณภาพวิชาชีพ สำนักนายก โดยปี 2016 รับรองวิชาชีพได้ 90 คน ปี 2017 รับรองได้ 147 คน และ ปี 2018 รับรองได้ 297 คน รางวัลระดับนานาชาติเหล่านี้ เป็นเครื่องยืนยันคุณภาพ และการบริการของครัวการบิน ซึ่งนับเป็นความภาคภูมิใจของ ฝ่าย ครัวการบิน เป็นอย่างยิ่ง

สภาวะเศรษฐกิจ ที่ผ่านมามีผลกระทบต่อ ครัวการบิน โดยเฉพาะต้นทุนสินค้า และราคาวัตถุดิบที่เพิ่มสูงขึ้น แต่ด้วยความมุ่งมั่นของฝ่ายบริหารและพนักงาน ที่พยายามบริหารจัดการ ปรับกลยุทธ์ในด้านต่างๆ อาทิ การขยายฐานลูกค้า การขยายฐานการผลิต การพัฒนาผลิตภัณฑ์อาหารรสชาติอาหารไทยแท้ การขยายสาขาธุรกิจ ร้านเบเกอรี่พัฟแอนด์พาย (Puff & Pie) การบริหารจัดการค่าใช้จ่าย เพื่อลดต้นทุนในการดำเนินการ การควบคุมการใช้พลังงานเพื่อลดค่าน้ำ ค่าไฟฟ้า รวมถึงการนำระบบ Lean Management มาประยุกต์ใช้ในกระบวนการปฏิบัติงานต่างๆ เพื่อลดการสูญเสียของวัตถุดิบ ส่งผลให้ค่าใช้จ่ายด้านต่างๆ ลดลง ผลจากการปรับโครงสร้างต้นทุนให้เหมาะสมต่อการแข่งขัน ทำให้ ครัวการบิน สามารถสร้างผลกำไรมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง และยั่งยืนตลอดไป

ค) กิจกรรมอื่น ๆ

นอกจากนี้ยังมีกิจกรรมที่เป็นธุรกิจสนับสนุนการขนส่ง ได้แก่ ธุรกิจบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน ธุรกิจบริการอำนวยความสะดวกการบิน ธุรกิจจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบิน และธุรกิจจำหน่ายสินค้าที่ระลึก โดยมีรายละเอียดดังนี้

ค) กิจกรรมอื่น ๆ**1. ธุรกิจบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน**

ฝ่ายช่าง เป็นหน่วยงานที่มีภารกิจรับผิดชอบในการซ่อมบำรุงอากาศยานของบริษัทฯ ตั้งแต่เริ่มเข้าประจำฝูงบิน จนกระทั่งปลดประจำการและจำหน่ายออกจากฝูงบิน ให้คงสภาพความสมควรเดินอากาศ โดยให้มีคุณสมบัติครบถ้วนตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) และองค์กรต่าง ๆ ที่ควบคุมสายการบินพาณิชย์ตามที บริษัทฯ ตกลงรับที่จะผูกพัน ซึ่งมุ่งเน้นความปลอดภัยสูงสุด และนอกจากนี้ ฝ่ายช่างยังให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยานของสายการบินลูกค้าอีกด้วย

การซ่อมบำรุงอากาศยานของฝ่ายช่างประกอบด้วยงานหลัก ดังนี้

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

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

นอกจากงานหลักในการซ่อมบำรุงอากาศยานแล้ว ฝ่ายช่างยังให้บริการทำสีลำตัวอากาศยาน (Exterior Aircraft Painting) ให้กับสายการบินต่างๆ ที่ท่าอากาศยานดอนเมือง รวมทั้งให้บริการล้างทำความสะอาดลำตัวอากาศยานให้กับสายการบินต่างๆ ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง เพื่อช่วยสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับสายการบิน อีกทั้งยังช่วยให้ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงและช่วยลดมลภาวะด้านสิ่งแวดล้อม

การซ่อมบำรุงอากาศยานเป็นภารกิจที่ต้องใช้เงินทุนสูงทั้งด้านบุคลากร วัสดุ โรงซ่อม อุปกรณ์ และเครื่องมือเครื่องใช้ต่างๆ ให้เป็นไปตามมาตรฐาน และต้องมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องให้ทันเทคโนโลยีอากาศยานที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว เพื่อมุ่งเน้นให้ผู้โดยสารและผู้ที่ใช้งานอากาศยานที่ฝ่ายช่างให้บริการ ได้รับความสะดวกสบายและมีความปลอดภัยสูงสุด

ค) กิจกรรมอื่นๆ

2. ธุรกิจสนับสนุนการขนส่ง

กิจการสนับสนุนการขนส่งประกอบด้วย บริการอำนวยความสะดวก การจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบิน และการจำหน่ายสินค้าที่ระลึก

- การให้บริการอำนวยความสะดวก (Dispatch Services) การให้บริการอำนวยความสะดวกเป็นการให้บริการวางแผนการบิน และจัดเตรียมข้อมูลรายละเอียดของเส้นทางบิน พยากรณ์อากาศ รวมทั้งเอกสารการบินที่เกี่ยวข้องอื่นๆ แก่เที่ยวบินของบริษัท และเที่ยวบินของสายการบินลูกค้า ให้เป็นไปตามกฎระเบียบการบิน และข้อกำหนดตามที่ระบุในสัญญา เพื่อให้เที่ยวบินสามารถปฏิบัติการบินไปถึงที่หมายอย่างปลอดภัย
- การจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบิน (Sales on Board) ในปี 2561 บริษัท King Power Marketing and Management Co., Ltd. เป็นผู้ได้รับสิทธิในการขายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบินของบริษัท เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสาร
- การจำหน่ายสินค้าที่ระลึก (THAI Shop) บริษัทฯ ได้ดำเนินการเปิดร้านจำหน่ายสินค้าที่ระลึก รวมทั้งสิ้น 6 แห่ง ประกอบด้วย สำนักงานใหญ่ของบริษัทฯ สำนักงานหลานหลวง สำนักงานสีลม สำนักงานเชียงใหม่ ศูนย์ปฏิบัติการ (Operation Center: OPC) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสำนักงานหลักสี่ อีกทั้งได้เปิดจำหน่ายสินค้าผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ เพื่อเพิ่มช่องทางการขายให้มากขึ้นและรองรับกับความต้องการของลูกค้าในระดับนานาชาติและบริการจัดส่งแบบครบวงจร คือสั่งซื้อสินค้าและผลิตภัณฑ์ผ่านออนไลน์ของบริษัทฯ จ่ายเงินและดำเนินการจัดส่งให้ถึงมืออย่างเรียบร้อย ทั้งนี้ลูกค้าจะได้รับความสะดวกในการซื้อสินค้าง่ายขึ้น

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 ติดตามประสิทธิผลของการบริหารความเสี่ยงดังกล่าว เพื่อให้มั่นใจว่าผู้บริหารและพนักงานมีการระบุความเสี่ยง ประเมินและจัดลำดับความสำคัญ สำหรับวางมาตรการป้องกัน แก้ไข ควบคุม และจัดการปัจจัยความเสี่ยงทั้งในระดับองค์กรและระดับฝ่ายที่อยู่ในความดูแลรับผิดชอบให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ และเป็นระบบสอดคล้องกับมาตรฐาน (Committee of Sponsoring Organization of the Treadway Commission: COSO) ประกอบกับการรายงานต่อคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและคณะกรรมการบริษัทฯ ในทุกไตรมาส ทั้งนี้ มาตรการดังกล่าวเป็นไปเพื่อส่งเสริมให้ผู้บริหารและพนักงานทุกฝ่ายขององค์กรใช้การบริหารความเสี่ยงเป็นเครื่องมือในการบริหารงาน

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

ปัจจัยเสี่ยงที่มีนัยสำคัญ

1. ความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมันอากาศยาน

ค่าใช้จ่ายน้ำมันอากาศยานเป็นค่าใช้จ่ายหลักในการดำเนินธุรกิจการบิน โดยบริษัทฯ มีต้นทุนค่าน้ำมันอากาศยานคิดเป็นประมาณร้อยละ 29.1 ของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ซึ่งราคาน้ำมันอากาศยานมีความผันผวนอย่างต่อเนื่อง บริษัทฯ ได้มีการจัดทำประกันความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมัน (Fuel Hedging) เพื่อลดความผันผวนของต้นทุนค่าน้ำมันอากาศยาน โดยบริษัทฯ มีนโยบายบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันอากาศยาน ซึ่งมีผลกระทบต่อภาระดำเนินงานของบริษัทฯ มิใช่เป็นการแสวงหากำไร แต่เป็นการชะลอและลดผลกระทบต่อต้นทุนค่าน้ำมันฯ หากราคามีการปรับตัวสูงขึ้นสำหรับปี 2561 บริษัทฯ ได้ดำเนินการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันฯ โดยบริษัทฯ ได้ประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันฯ ล่วงหน้าไว้ในสัดส่วนถัวเฉลี่ยร้อยละ 45 ของปริมาณการใช้ ทั้งนี้ระหว่างปีการดำเนินงานบริษัทฯ ได้มีการบริหารจัดการปรับปรุงธุรกรรมประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันฯ ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ราคาน้ำมันโลกอย่างใกล้ชิด

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

2. ความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

เนื่องจากบริษัทฯ มีรายได้เป็นเงินตราต่างประเทศกว่า 50 สกุลเงิน คิดเป็นประมาณร้อยละ 61 ของรายได้รวมทั้งหมด บริษัทฯ ได้ดำเนินการบริหารความเสี่ยงอันเนื่องมาจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนให้มีประสิทธิภาพ โดยมีการบริหารภายใต้นโยบายการบริหารความเสี่ยงแบบธรรมชาติ (Natural Hedging) คือ การจัดให้รายจ่ายเป็นเงินสกุลเดียวกับรายได้มากที่สุด หลังจากนั้นบริษัทฯ บริหารกระแสเงินสดโดยจัดการแลกเปลี่ยนเงินคงเหลือในแต่ละสกุลเข้ามาเป็นเงินสกุลเงินที่เป็นค่าใช้จ่ายหลักของบริษัทฯ เช่น ค่าใช้จ่ายน้ำมัน ค่าเช่าเครื่องบิน ค่าใช้จ่ายพนักงาน และปรับโครงสร้างเงินกู้ในสกุลเงินต่างๆ ให้สอดคล้องกับสกุลเงินของเงินสดสุทธิจากการดำเนินการ (Net Operating Cash Flow) พร้อมทั้ง กับการลดความเสี่ยงของการมีหนี้เป็นเงินสกุลต่างประเทศมากขึ้นไป โดยการมีหนี้สกุลบาทด้วยส่วนหนึ่ง เพื่อลดความผันผวนของรายการผลกำไร/ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนในงบการเงิน นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ใช้เครื่องมือทางการเงิน ได้แก่ Cross Currency Swap (CCS) ในช่วงที่ตลาดเงินเอื้ออำนวย และการแลกเปลี่ยนล่วงหน้า (Forward) สำหรับชำระค่าใช้จ่าย และหนี้ที่บริษัทฯ มีภาระผูกพันในอนาคต

โดยในปี 2561 บริษัทฯ มีธุรกรรม CCS จำนวนทั้งสิ้น 25 รายการ แบ่งเป็นการแปลงหนี้เงินบาท (THB) เป็นหนี้สกุลยูโร (EUR) อัตราดอกเบี้ยคงที่ 5 รายการ แปลงหนี้เงินบาท (THB) เป็นหนี้สกุลเยน (JPY) อัตราดอกเบี้ยคงที่ 10 รายการ แปลงหนี้เงินบาท (THB) เป็นหนี้สกุลเยน (JPY) อัตราดอกเบี้ยลอยตัว 3 รายการ แปลงหนี้เงินบาท (THB) เป็นหนี้สกุลปอนด์สเตอร์ลิง (GBP) อัตราดอกเบี้ยคงที่ 1 รายการ แปลงหนี้สกุลเงินยูโร (EUR) เป็นหนี้สกุลเยน (JPY) อัตราดอกเบี้ยคงที่ 2 รายการ และแปลงหนี้สกุลดอลลาร์สหรัฐ (USD) เป็นหนี้เงินสวิสฟรังก์ (CHF) อัตราดอกเบี้ยคงที่ จำนวน 4 รายการ โดยสัดส่วนเงินกู้ระยะยาวในสกุลหลักภายหลังการทำ CCS เป็นดังนี้ USD 5% EUR 32% JPY 21% GBP 1% CHF 6% THB 35% ทั้งนี้วงเงินคงเหลือของธุรกรรม CCS ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 มีจำนวน 32,143.69 ล้านบาท จะมีการชำระแลกเปลี่ยนเงินต้นและดอกเบี้ยเป็นรายเดือน รายไตรมาส และทุกๆ 6 เดือน ซึ่งสัญญา จะทยอยสิ้นสุดตั้งแต่ปี 2562 ถึงปี 2575

3. ความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย

บริษัทฯ มีนโยบายบริหารความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย โดยใช้เครื่องมือทางการเงิน ได้แก่ Interest Rate Swap (IRS) เพื่อแปลงอัตราดอกเบี้ยลอยตัวที่มีแนวโน้มปรับตัวสูงขึ้นมาเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ หรือดำเนินการ Restructure ธุรกรรม CCS หากทำให้บริษัทฯ สามารถลดต้นทุนทางการเงินได้ในระยะยาว โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทฯ มีสัดส่วนของภาระหนี้สินระยะยาวภายหลังการ Swap ที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัวต่ออัตราดอกเบี้ยคงที่เท่ากับร้อยละ 39 ต่อ 61 (ไม่รวมค่าเช่าเครื่องบินเพื่อการดำเนินงาน) ทั้งนี้ หากอัตราดอกเบี้ยปรับตัวสูงขึ้นร้อยละ 1 ต่อปี จะส่งผลให้บริษัทฯ มีภาระดอกเบี้ยเพิ่มขึ้นประมาณ 581 ล้านบาท

4. ความเสี่ยงจากการแข่งขันในธุรกิจการบิน

จากแนวโน้มอุตสาหกรรมการบินที่ยังเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะการขนส่งผู้โดยสารภายในภูมิภาคเอเชีย และปริมาณการสั่งซื้อเครื่องบินสูงสุดของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกในอีก 20 ปีข้างหน้า โดยเฉพาะเครื่องบินแบบทางเดินเดี่ยว ซึ่งเป็นเครื่องบินที่สายการบินต้นทุนต่ำใช้ทำการบิน แสดงให้เห็นถึงการแข่งขันของสายการบินในภูมิภาคนี้ยังคงทวีความรุนแรง นอกจากนี้ จำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศที่เดินทางเข้าออกประเทศไทยมีเพิ่มมากขึ้นทุกปี โดยเฉพาะ

นักท่องเที่ยวชาวจีน และการเปิดเสรีการบินของประเทศ ซึ่งทุกสายการบินเห็นโอกาสในการขยายธุรกิจ ทำให้ปริมาณการผลิตผ่านเข้าและออกประเทศไทยยังคงมีจำนวนมากขึ้น ทั้งจากการแข่งขันจากสายการบินตะวันออกกลางที่ยังมีอยู่ และการปรับกลยุทธ์ในหลายๆ รูปแบบของหลายๆ สายการบิน รวมถึง การเติบโตสูงอย่างรวดเร็วของสายการบินต้นทุนต่ำที่เข้าออกประเทศไทย ซึ่งได้พัฒนารูปแบบการให้บริการจากแบบจุดบินต่อจุดบิน (point-to-point) ของสายการบินต้นทุนต่ำมาเป็นลักษณะเชื่อมโยงเครือข่ายระหว่างสายการบินภายในกลุ่ม และเพิ่มการให้บริการภายในภูมิภาคมากขึ้น

บริษัทฯ ได้กำหนดแนวทางตอบสนองการแข่งขัน ให้มีการเร่งทำกำไรเพิ่มจากรายได้ผู้โดยสารเชิงคุณภาพ ทั้งจากลูกค้าองค์กร การปรับปรุงการขายผ่าน Digital Marketing การบริหารรายได้และราคาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการตอบสนองการแข่งขันด้านราคาอย่างรวดเร็วเหมาะสมกับความต้องการของตลาด การพัฒนาประสิทธิภาพความร่วมมือกับสายการบินพันธมิตรให้เชื่อมต่อเส้นทางบินของบริษัทฯ กับกลุ่มสายการบินพันธมิตรในการขยาย Network ไปจุดต่าง ๆ ให้มากขึ้น การจัดการเส้นทางบินที่ไม่ทำกำไร โดยมีการติดตามผลการดำเนินงานของแต่ละเส้นทางบินอย่างใกล้ชิด เพื่อตรวจสอบความเหมาะสมของจำนวนที่นั่งเสนอให้บริการและจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการและปรับปรุงความถี่ของเที่ยวบินให้เกิดประโยชน์สูงสุด

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้เพิ่มแผนริเริ่มเชิงกลยุทธ์ที่จะสร้างกำไรจากการเร่งหารายได้เสริม (Ancillary Revenue) จากผลิตภัณฑ์และบริการที่หลากหลาย ตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้ครบทุกจุดบริการ การแสวงหาโอกาสจากธุรกิจสนับสนุน และลงทุนในธุรกิจที่บริษัทฯ มีความเชี่ยวชาญเพื่อเพิ่มรายได้จากกิจการอื่นให้กับบริษัทฯ รวมทั้งการพัฒนาเทคโนโลยีแพลตฟอร์มที่ทันสมัย เพื่อรองรับและสนับสนุนการทำธุรกิจให้ทันกับเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว

5. ความเสี่ยงจากวิกฤตการณ์ภายนอก และภัยธรรมชาติ

ธุรกิจสายการบินซึ่งเป็นธุรกิจหลักของบริษัทฯ ประกอบด้วย การบริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางอากาศ ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งล้วนมีความสัมพันธ์โดยตรงกับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ดังนั้น จึงทำให้บริษัทฯ อาจได้รับผลกระทบจากการชะลอตัวของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว อันเป็นผลจากปัจจัยเสี่ยงจากภาวะแวดล้อมต่างๆ ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ อาทิ ภัยธรรมชาติ โรคระบาด ภัยคุกคามจากการก่อการร้าย และความขัดแย้งระหว่างประเทศ รวมถึงปัจจัยการเมืองและเศรษฐกิจภายในประเทศ ฯลฯ ซึ่งอาจส่งผลทั้งทางตรงและทางอ้อมกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงความจำเป็นในการเตรียมความพร้อมรับมือต่อเหตุการณ์ดังกล่าวให้ทัน่วงที จึงจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการภาวะวิกฤต (Crisis Management Operation Center: CMOC) และคณะกรรมการบริหารภาวะวิกฤต (Crisis Management Committee: CMC) ติดตามสถานการณ์ต่างๆ อย่างใกล้ชิด โดยจะเข้าบริหารจนกว่าสถานการณ์จะเข้าสู่ภาวะปกติ รวมทั้งให้มีการประเมินความเสี่ยง การกำหนดมาตรการเฝ้าระวังและป้องกัน รวมถึงการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง เพื่อลดระดับความรุนแรงของความเสี่ยงและผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับบริษัทฯ โดยบริษัทฯ มีการจัดทำการประเมินเพื่อปรับปรุงความเสี่ยงที่อาจเปลี่ยนแปลงไปทุกปี และมีการประเมินปัจจัยและแนวโน้มต่างๆ ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ ที่คาดการณ์ว่าจะมีผลกระทบต่อภาระดำเนินงานของบริษัทฯ อย่างมีนัยสำคัญ เพื่อเป็นข้อมูลให้ฝ่ายบริหารพิจารณาปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ รองรับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป อาทิ การเปิดทำการบินสถานีใหม่ การพิจารณาความร่วมมือเที่ยวบินรหัสร่วม (Codeshare) เป็นต้น รวมถึงการบริหารจัดการภาวะวิกฤต เพื่อรองรับสถานการณ์ต่างๆ โดยจัดทำแผนเผชิญเหตุ ปรับปรุงคู่มือการปฏิบัติงานเพื่อรองรับสถานการณ์ ฝึกซ้อมอย่างสม่ำเสมอ และประสานความร่วมมือกับพันธมิตรการบิน หน่วยงานรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม และหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้บริษัทฯ สามารถบูรณาการความร่วมมือเมื่อเกิดวิกฤตการณ์ต่างๆ อีกทั้งเพื่อให้เกิดภาพลักษณ์ที่ดีแก่บริษัทฯ และเพิ่มความมั่นใจในการเดินทางของผู้โดยสาร นอกจากนี้ บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการสื่อสารที่รวดเร็วทัน

ต่อเหตุการณ์ และการประชาสัมพันธ์อย่างมีประสิทธิภาพ (Speedy Communications and Effective Public Relations) ทำให้บริษัทฯ สามารถบริหารจัดการกรณีเกิดภัยธรรมชาติและโรคระบาด ในปี 2561 ได้อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น สถานการณ์ภูเขาไฟอากุง ที่เกาะบาหลี่ สาธารณรัฐอินโดนีเซียปะทุ และภูเขาไฟมายอน ที่เกาะลูซอน ประเทศฟิลิปปินส์ สถานการณ์พายุไต้ฝุ่นมาเรีย ไต้ฝุ่นจ่ามี ไต้ฝุ่นแจบี ไต้ฝุ่นซงตารี ไต้ฝุ่นกองเรย และไต้ฝุ่นมังคุด สถานการณ์โรคระบาดไวรัสซิกา ที่สาธารณรัฐอินเดีย สร้างความมั่นใจในมาตรฐานความปลอดภัยของการบินไทยที่อยู่ในระดับมาตรฐานสากลและเพื่อให้มั่นใจได้ว่าการบินไทยจะสามารถดำรงธุรกิจได้อย่างต่อเนื่องในทุกสถานการณ์

6. ความเสี่ยงจากคุณภาพและประสิทธิภาพของบุคลากร

บริษัทฯ ดำเนินกิจการที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการบินแบบครบวงจร มีบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านหลากหลายสาขา ส่งผลต่อการบริหารจัดการบุคลากรที่มีความแตกต่างกัน รวมทั้งระบบการบริหารผลการปฏิบัติงานยังไม่สามารถกำหนดตัวชี้วัดที่สะท้อนผลการปฏิบัติงานของพนักงานและของบริษัทฯ และไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน ทำให้พนักงานขาดแรงจูงใจและอาจไม่สามารถผลักดันให้บรรลุเป้าหมายของบริษัทฯ ที่ผ่านมามีบริษัทฯ พยายามควบคุมจำนวนพนักงานมีการรับพนักงานใหม่เฉพาะตำแหน่งงานที่สำคัญและมีความจำเป็นเร่งด่วนที่ส่งผลกระทบต่อองค์กรทำให้บางหน่วยงานมีจำนวนพนักงานไม่เพียงพอและเกิดการขาดช่วงอายุของพนักงาน

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้มุ่งเสริมสร้างพนักงานให้มีขีดความสามารถ มีผลผลิตและมีความผูกพันต่อองค์กร โดยได้ดำเนินการปรับปรุงระบบการประเมินผลการปฏิบัติงานให้มีประสิทธิภาพ พัฒนาศักยภาพผู้บริหารเพื่อขับเคลื่อนผลการดำเนินงานทางธุรกิจ บริหารจัดการพนักงานที่มีศักยภาพสูงและจัดทำแผนสืบต่อตำแหน่ง และพัฒนาบุคลากรด้านการบริหารจัดการและจิตวิทยา (Soft Skill) และพัฒนาความรู้ในงานเฉพาะด้าน (Hard Skill) รวมทั้งเสริมสร้างวัฒนธรรมองค์กร THAI Spirit ที่มุ่งเน้นวัฒนธรรมการทำงานเชิงรุกและการทำงานร่วมกันอย่างไว้นใจเชื่อใจกัน (Proactive and Trust Culture) เพื่อเป็นแนวทางให้พนักงานมีพฤติกรรมและการปฏิบัติในทิศทางเดียวกัน อันจะนำไปสู่การเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้

7. ความเสี่ยงจากคุณภาพของผลิตภัณฑ์และบริการ

เนื่องจากการดำเนินธุรกิจทุกประเภทในปัจจุบันโดยเฉพาะอย่างยิ่งธุรกิจสายการบินเป็นธุรกิจเชิง Customer Centric คือพฤติกรรมของลูกค้า (Customer Behavior) กำหนดวิธีการให้บริการของสายการบิน และความพึงพอใจในการบริการเป็นปัจจัยหลักปัจจัยหนึ่งที่ทำให้ลูกค้ายังคงใช้บริการอย่างต่อเนื่อง ดังนั้นคุณภาพการบริการและอัตราความพึงพอใจของลูกค้าจึงเป็นปัจจัยหลักปัจจัยหนึ่งสำหรับเพิ่มยอดขายได้ของสายการบินในปัจจุบัน นอกจากนั้น ความคุ้มค่าก็ยังเป็นกลจักรสำคัญที่ลูกค้าพิจารณาในการเลือกสายการบิน ประกอบกับความคาดหวังของผู้โดยสารที่จะได้รับการบริการตามความชอบและรสนิยมที่แตกต่างกันไปในแต่ละบุคคล (Personalized Services/Offers)

บริษัทฯ มีการประเมินคุณภาพการบริการ (Quality Assurance) แบบครบวงจร โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อตรวจสอบผลิตภัณฑ์และการบริการให้เป็นไปตามคำมั่นสัญญาการส่งมอบที่ให้ไว้กับลูกค้า 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 ทั้งนี้บริษัทฯ ได้จัดทำโครงการเสริมสร้างความภักดีของลูกค้าประจำ และ พัฒนาความเป็นเลิศด้านการบริการ

ลูกค้าอย่างต่อเนื่องโดยใช้เทคโนโลยีเข้ามาช่วยให้ทุกจุดบริการมีศักยภาพในการให้บริการลูกค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ และสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้าทั่วโลก เช่น โครงการ System Integration for Customer Service Excellence อีกทั้งร่วมจัดตั้งและขับเคลื่อนคณะกรรมการพัฒนาและปรับปรุงการบริการ (คพป.) เพื่อปรับปรุงการบริการในทุกจุดบริการ รวมทั้งการพัฒนาแผนงานต่างๆของ Service Ring ให้เกิดการพัฒนาการบริการใหม่ๆอย่างต่อเนื่องที่จะสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้า ซึ่งเป็นการสนับสนุนเป้าหมายและแผนกลยุทธ์ของบริษัทฯ และสร้างความสามารถในการแข่งขัน (Competitive Advantage) ให้กับบริษัทฯ อีกด้วย

8. ความเสี่ยงจากภัยคุกคามไซเบอร์

บริษัทฯ จำเป็นต้องพึ่งพาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและอินเทอร์เน็ตในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ โดยเฉพาะระบบสำรองที่นั่ง (Reservation System) ระบบสนับสนุนการบริการภาคพื้น (Ground Services Support System) ระบบสนับสนุนโปรแกรมสะสมไมล์ (Royal Orchid Plus System) ระบบสนับสนุนการขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (Cargo Services System) ระบบสนับสนุนการปฏิบัติการการบิน (Flight Operation System) และระบบการขายผ่านอินเทอร์เน็ต (Internet Sales) โดยหากระบบดังกล่าวถูกคุกคามจากภัยทางไซเบอร์ จนระบบไม่สามารถให้บริการได้ หรือ ข้อมูลชั้นความลับ เช่น ข้อมูลลูกค้า ถูกโจรกรรมและนำไปเปิดเผยโดยมิชอบ หรือ ข้อมูลสารสนเทศถูกเปลี่ยนแปลงแก้ไข ก็จะส่งผลกระทบต่ออย่างรุนแรงและมีนัยสำคัญ ต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ทั้งในแง่ของการสูญเสียรายได้ ชื่อเสียง ความพึงพอใจ และความเชื่อมั่นของลูกค้าต่อบริการของบริษัทฯ

บริษัทฯ ตระหนักถึงความร้ายแรงและผลกระทบจากภัยคุกคามไซเบอร์ จึงได้กำหนดให้เรื่องดังกล่าวเป็นความเสี่ยงระดับองค์กร และให้มีมาตรการการบริหารจัดการความเสี่ยง โดยมีการดำเนินการในเรื่องต่างๆ เช่น การป้องกันและตรวจจับมัลแวร์ที่มาจากอินเทอร์เน็ตและอีเมล การป้องกัน และเฝ้าระวังการโจมตีเครือข่าย การประยุกต์ใช้กรอบการรับมือภัยคุกคามไซเบอร์ (Cybersecurity Framework) โดยได้จัดทำแผนการปรับปรุงการรับมือภัยคุกคามไซเบอร์ (Cybersecurity Roadmap) ตามกรอบดังกล่าว เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการรับมือ ซึ่งจะครอบคลุมทั้งการป้องกัน (prevent) การตรวจจับ (detect) การรับมือ (response) และการกู้คืนระบบ (recover) ปัจจุบันบริษัทฯ อยู่ระหว่างดำเนินการตาม Roadmap ที่วางไว้ โดยจะเร่งจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ (Cybersecurity Operation Center) และเตรียมความพร้อมให้กับคณะทำงานรับมือภัยคุกคามทางไซเบอร์ (Cybersecurity Incident Response Team) เพื่อให้การเฝ้าระวังและรับมือภัยคุกคามทางไซเบอร์ สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพและทันการณ์ สำหรับส่วนของมาตรการในการกู้คืนระบบ บริษัทฯ ได้จัดให้มีเครื่องคอมพิวเตอร์สำรองเพื่อทำงานทดแทน โดยออกแบบการกู้คืนตามระดับผลกระทบของระบบนั้นๆ ที่มีต่อธุรกิจของบริษัทฯ รวมถึงการจัดให้มีศูนย์คอมพิวเตอร์สำรองทำงานทดแทนกัน แต่เนื่องจากศูนย์คอมพิวเตอร์ทั้งสองศูนย์ตั้งอยู่บนพื้นที่เดียวกัน เพื่อลดความเสี่ยงดังกล่าวจึงได้ทำโครงการย้ายศูนย์คอมพิวเตอร์หนึ่งออกไปตั้งอยู่นอกพื้นที่ ขณะนี้การดำเนินการอยู่ในขั้นตอนการพิจารณาจัดหาศูนย์คอมพิวเตอร์แห่งใหม่

9. ความเสี่ยงจากกฎหมายและระเบียบต่างๆ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ

การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ จำเป็นต้องอยู่ภายใต้การบังคับของกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องในการประกอบกิจการสายการบิน รวมทั้งกฎระเบียบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งไม่อยู่ภายใต้อำนาจการควบคุมของบริษัทฯ ดังนั้น หากมีการเปลี่ยนแปลงการตีความของกฎระเบียบหรือการออกกฎหมายหรือกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องใหม่ อาจส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และทำให้บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น อาทิเช่น สหภาพยุโรปได้ประกาศใช้กฎหมายเกี่ยวกับการเก็บรักษาข้อมูลบุคคลซึ่งมีเชื้อชาติและถิ่นพำนักถาวรในภาคพื้นยุโรป (EU) (General Data Protection Regulation : GDPR) เพื่อคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล ให้สิทธิและเสรีภาพแก่เจ้าของข้อมูล และให้ทุกประเทศสมาชิก EU ใช้มาตรฐานการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลเดียวกัน กฎหมายฉบับดังกล่าวมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 25 พ.ค. 2561 และมีบทลงโทษสำหรับ

ธุรกิจที่ไม่ปฏิบัติตามเป็นค่าปรับซึ่งมีเพดานค่าปรับที่สูงถึง 20 ล้านยูโรหรือ 4% ของรายได้ทั้งปีของบริษัทฯ ขึ้นกับจำนวนใดมากกว่า บริษัทฯ ตระหนักถึงความเสี่ยงของการปฏิบัติตามกฎหมายดังกล่าว จึงได้จัดตั้งคณะกรรมการและผู้รับผิดชอบเพื่อดำเนินการจัดทำกระบวนการ รวมถึงปรับปรุงขั้นตอนและวิธีปฏิบัติงานให้เป็นไปตาม GDPR กำหนด

10. ความเสี่ยงที่มีผลกระทบต่อสิทธิหรือการลงทุนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 กระทรวงการคลังและธนาคารออมสินถือหุ้นในบริษัทฯ ร้อยละ 53.16 ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของบริษัทฯ จึงทำให้กระทรวงการคลังสามารถควบคุมมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นได้เกือบทั้งหมดไม่ว่าจะเป็นเรื่องการแต่งตั้งกรรมการ หรือการขอมติในเรื่องอื่นที่ต้องใช้เสียงส่วนใหญ่ของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ยกเว้นเรื่องที่กฎหมายหรือข้อบังคับบริษัทฯ กำหนดให้ต้องได้รับเสียง 3 ใน 4 ของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ดังนั้น ผู้ถือหุ้นรายอื่นจึงอาจไม่สามารถรวบรวมคะแนนเสียง เพื่อตรวจสอบและถ่วงดุลเรื่องที่สำคัญเสนอได้

4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

4.1 สินทรัพย์หลักของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย: ล้านบาท

ประเภท	มูลค่าตามบัญชี ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561
เครื่องบินและเงินจ่ายล่วงหน้าค่าเครื่องบินและเครื่องยนต์	45,946.31
เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน	105,600.00
อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	11,708.47
เครื่องมือ โรงซ่อมและอุปกรณ์	2,692.30
ที่ดิน อาคารและค่าปรับปรุง*	13,651.61
รวม	179,598.69

หมายเหตุ : * ไม่มีภาระผูกพัน

- เมื่อวันที่ 30 มกราคม 2561 คณะกรรมการบริษัทฯ อนุมัติให้บริษัทฯ ขายสำนักงานขายของบริษัทฯ ที่เมืองซิดนีย์ประเทศออสเตรเลีย และแม่ฮ่องสอน และโอนกรรมสิทธิ์แล้วเมื่อวันที่ 27 เมษายน 2561
- เมื่อวันที่ 21 มีนาคม 2561 คณะกรรมการบริษัทฯ อนุมัติให้บริษัทฯ ขายบ้านพักของบริษัทฯ ที่เมืองโคเปนเฮเกนประเทศเดนมาร์ก และโอนกรรมสิทธิ์แล้วเมื่อวันที่ 19 มิถุนายน 2561
- เมื่อวันที่ 20 มิถุนายน 2561 คณะกรรมการบริษัทฯ อนุมัติให้บริษัทฯ ขายสำนักงานขายของบริษัทฯ ที่เมืองมาดริดประเทศสเปน และโอนกรรมสิทธิ์แล้วเมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน 2561

ลักษณะสำคัญของสินทรัพย์หลัก

เครื่องบิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทฯ มีเครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงานจำนวน 103 ลำ และมีเครื่องบินที่ปลดระวางและอยู่ระหว่างดำเนินการขายจำนวน 21 ลำ รวมเป็นเครื่องบินทั้งหมดจำนวน 124 ลำ แบ่งเป็นเครื่องบินที่เป็นสินทรัพย์ของบริษัทฯ จำนวน 53 ลำ เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Financial Lease) จำนวน 32 ลำ และเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) จำนวน 39 ลำ โดยมีรายละเอียดดังนี้

ประเภทเครื่องบิน	จำนวน (ลำ)	อายุเฉลี่ย (ปี)	เครื่องบินที่เป็นกรรมสิทธิ์ของบริษัทฯ	เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Financial Lease)	เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease)	เครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงาน ณ 31 ธันวาคม 2561
โบอิง 747-400	12	21.3	12	-	-	10
โบอิง 777-300	6	19.1	6	-	-	6
โบอิง 777-200ER	6	11.8	6	-	-	6
โบอิง 777-200	6	22.0	6	-	-	6
โบอิง 737-400	4	26.2	4	-	-	-
โบอิง 777-300ER	14	5.0	-	6	8	14
โบอิง 787-8	6	4.0	-	-	6	6
โบอิง 787-9	2	1.2	-	-	2	2
แอร์บัส 380-800	6	5.7	2	4	-	6
แอร์บัส 350-900	12	1.3	-	4	8	12
แอร์บัส 340-600	6	12.8	6	-	-	-
แอร์บัส 340-500	3	13.1	3	-	-	-
แอร์บัส 330-300	20	11.2	7	13	-	15
แอร์บัส 320-200	20	5.0	-	5	15	20
แอร์บัส 300-600R	1	25.8	1	-	-	-
รวม	124	10.4	53	32	39	103

Note: ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561

เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Financial Lease) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561

ประเภท เครื่องบิน	จำนวน (ลำ)	ลักษณะสำคัญ	รายละเอียด เครื่องบิน (ลำที่)	วันสิ้นสุด สัญญาเช่า	ระยะเวลา คงเหลือตามสัญญา (ปี)		ยอดคงเหลือของภาระผูกพัน ⁽¹⁾ (ล้านบาท)	
					สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561	สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560	สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561	สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560
โบอิง 777-300ER	6	เครื่องบินพิสัยไกลสำหรับ เส้นทางข้ามทวีป	โบอิง 777-300ER # 14	21 ม.ค. 2569	7.1	8.1	2,354.92	2,872.91
			โบอิง 777-300ER # 15	10 ก.ค. 2569	7.5	8.5	2,886.39	3,424.46
			โบอิง 777-300ER # 16	27 ส.ค. 2569	7.7	8.7	2,891.52	3,430.55
			โบอิง 777-300ER # 17	20 ม.ค. 2570	8.1	9.1	3,519.85	4,147.08
			โบอิง 777-300ER # 18	22 มิ.ย. 2570	8.5	9.5	3,700.96	4,165.85
			โบอิง 777-300ER # 19	28 ก.ย. 2570	8.7	9.7	3,805.10	4,270.18
แอร์บัส A330-300	13	เครื่องบินพิสัยกลางสำหรับ เส้นทางบินในภูมิภาค	แอร์บัส 330-300 # 15	29 ม.ค. 2563	1.1	2.1	263.21	506.15
			แอร์บัส 330-300 # 16	23 มิ.ย. 2563	1.5	2.5	282.51	509.55
			แอร์บัส 330-300 # 17	23 มิ.ย. 2563	1.5	2.5	280.10	505.18
			แอร์บัส 330-300 # 18	23 มิ.ย. 2563	1.5	2.5	279.64	504.36
			แอร์บัส 330-300 # 19	29 ก.ย. 2563	1.7	2.7	347.38	591.45
			แอร์บัส 330-300 # 20	29 ก.ย. 2563	1.7	2.7	349.30	594.73
			แอร์บัส 330-300 # 21	16 พ.ย. 2566	4.9	5.9	1,098.95	1,363.84
			แอร์บัส 330-300 # 22	6 ธ.ค. 2566	4.9	5.9	1,129.55	1,401.76

ประเภท เครื่องบิน	จำนวน (ลำ)	ลักษณะสำคัญ	รายละเอียด เครื่องบิน (ลำที่)	วันสิ้นสุด สัญญาเช่า	ระยะเวลา คงเหลือตามสัญญา (ปี)		ยอดคงเหลือของภาระผูกพัน ⁽¹⁾ (ล้านบาท)	
					สิ้นสุดวันที่	สิ้นสุดวันที่	สิ้นสุดวันที่	สิ้นสุดวันที่
					31 ธันวาคม 2561	31 ธันวาคม 2560	31 ธันวาคม 2561	31 ธันวาคม 2560
			แอร์บัส 330-300 # 23	23 ก.พ. 2567	5.2	6.2	1,079.87	1,254.20
			แอร์บัส 330-300 # 24	18 ก.ย. 2570	8.7	9.7	1,205.57	1,448.00
			แอร์บัส 330-300 # 25	19 ต.ค. 2570	8.8	9.8	1,243.74	1,485.09
			แอร์บัส 330-300 # 26	16 ม.ค. 2571	9.0	10.0	1,108.86	1,350.94
			แอร์บัส 330-300 # 27	22 เม.ย. 2571	9.3	10.3	1,185.32	1,460.29
แอร์บัส A380-800	4	เครื่องบินพิสัยไกลขนาดใหญ่ มากสำหรับเส้นทางบินข้ามทวีป	แอร์บัส 380-800 # 1	26 ก.ย. 2567	5.7	6.7	2,345.03	2,707.21
			แอร์บัส 380-800 # 2	28 พ.ย. 2567	5.9	6.9	2,587.50	2,969.11
			แอร์บัส 380-800 # 3	20 ธ.ค. 2567	6.0	7.0	3,007.64	3,667.88
			แอร์บัส 380-800 # 4	21 มี.ค. 2568	6.2	7.2	3,292.92	3,996.14
แอร์บัส A320-200	5	เครื่องบินพิสัยไกลสำหรับ เส้นทางบินในประเทศและ ภูมิภาค	แอร์บัส 320-200 # 16	16 ต.ค. 2569	7.8	8.8	771.35	864.68
			แอร์บัส 320-200 # 17	03 ธ.ค. 2569	7.9	8.9	771.43	864.75
			แอร์บัส 320-200 # 18	20 ม.ค. 2570	8.1	9.1	768.30	893.14
			แอร์บัส 320-200 # 19	08 ต.ค. 2570	8.8	9.8	1,007.70	1,116.46
			แอร์บัส 320-200 # 20	05 พ.ย. 2570	8.9	9.9	1,008.07	1,116.50

ประเภท เครื่องบิน	จำนวน (ลำ)	ลักษณะสำคัญ	รายละเอียด เครื่องบิน (ลำที่)	วันสิ้นสุด สัญญาเช่า	ระยะเวลา คงเหลือตามสัญญา (ปี)		ยอดคงเหลือของภาระผูกพัน ⁽¹⁾ (ล้านบาท)	
					สิ้นสุดวันที่	สิ้นสุดวันที่	สิ้นสุดวันที่	สิ้นสุดวันที่
					31 ธันวาคม 2561	31 ธันวาคม 2560	31 ธันวาคม 2561	31 ธันวาคม 2560
แอร์บัส A350-900	4	เครื่องบินพิสัยไกลขนาดใหญ่ สำหรับเส้นทางบินข้ามทวีป	แอร์บัส 350-900 # 3	21 เม.ย. 2572	10.3	11.3	3,364.36	3,667.74
			แอร์บัส 350-900 # 4	14 มิ.ย. 2572	10.5	11.5	3,390.04	3,817.48
			แอร์บัส 350-900 # 9	31 ม.ค. 2576	14.1	-	4,068.00	-
			แอร์บัส 350-900 # 12	2 พ.ค. 2573	11.3	-	3,586.93	-
รวม	32						58,982.01	60,967.66

เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561

ประเภท เครื่องบิน	จำนวน (ลำ)	ลักษณะสำคัญ	รายละเอียด เครื่องบิน (ลำที่)	วันสิ้นสุด สัญญาเช่า	ระยะเวลา คงเหลือตามสัญญา (ปี)		ยอดคงเหลือของภาระผูกพัน ⁽¹⁾ (ล้านบาท)		สิทธิการซื้อ เครื่องบิน เมื่อสิ้นสุด สัญญาเช่า ดำเนินงาน
					สิ้นสุดวันที่	สิ้นสุดวันที่	สิ้นสุดวันที่	สิ้นสุดวันที่	
					31 ธันวาคม 2561	31 ธันวาคม 2560	31 ธันวาคม 2561	31 ธันวาคม 2560	
โบอิง 777-300ER	8	เครื่องบินพิสัยไกลสำหรับ เส้นทางบินข้ามทวีป	โบอิง 777-300ER # 6	2 ส.ค. 2567	5.6	6.6	2,964.99	3,265.85	
			โบอิง 777-300ER # 7	30 ต.ค. 2567	5.8	6.8	3,064.89	3,358.28	
			โบอิง 777-300ER # 8	7 มี.ค. 2568	6.2	7.2	3,315.72	3,598.47	
			โบอิง 777-300ER # 9	9 เม.ย. 2568	6.3	7.3	3,366.54	3,646.48	
			โบอิง 777-300ER # 10	11 มิ.ย. 2568	6.4	7.4	3,472.93	3,746.19	
			โบอิง 777-300ER # 11	19 ก.ค. 2568	6.6	7.6	3,524.42	3,797.41	
			โบอิง 777-300ER # 12	26 ส.ค. 2568	6.7	7.7	3,575.06	3,845.52	
			โบอิง 777-300ER # 13	22 ต.ค. 2568	6.8	7.8	3,679.32	3,943.04	
โบอิง 787-8	6	เครื่องบินพิสัยไกลสำหรับ เส้นทางบินในภูมิภาคและ เส้นทางบินข้ามทวีป	โบอิง 787-8 # 1	16 ก.ค. 2569	7.5	8.5	3,349.25	3,822.86	
			โบอิง 787-8 # 2	15 ก.ย. 2569	7.7	8.7	3,428.34	3,903.13	
			โบอิง 787-8 # 3	29 ต.ค. 2569	7.8	8.8	3,465.92	3,941.02	
			โบอิง 787-8 # 4	9 ธ.ค. 2569	7.9	8.9	3,549.13	4,025.93	

ประเภท เครื่องบิน	จำนวน (ลำ)	ลักษณะสำคัญ	รายละเอียด เครื่องบิน (ลำที่)	วันสิ้นสุด สัญญาเช่า	ระยะเวลา คงเหลือตามสัญญา (ปี)		ยอดคงเหลือของภาระผูกพัน ⁽¹⁾ (ล้านบาท)		สิทธิการซื้อ เครื่องบิน เมื่อสิ้นสุด สัญญาเช่า ดำเนินงาน
					สิ้นสุดวันที่	สิ้นสุดวันที่	สิ้นสุดวันที่	สิ้นสุดวันที่	
					31 ธันวาคม 2561	31 ธันวาคม 2560	31 ธันวาคม 2561	31 ธันวาคม 2560	
			โบอิง 787-8 # 5	17 เม.ย. 2570	8.3	9.3	3,742.10	4,225.58	
			โบอิง 787-8 # 6	7 ส.ค. 2570	8.6	9.6	3,917.51	4,405.09	
โบอิง 787-9	2	เครื่องบินพิสัยไกลสำหรับ เส้นทางบินในภูมิภาคและ บินข้ามทวีป	โบอิง 787-9 # 1	14 ก.ย.2572	10.7	11.7	6,262.34	6,898.24	
			โบอิง 787-9 # 2	30 ต.ค.2572	10.8	11.8	6,320.98	6,958.21	
แอร์บัส 350-900	8	เครื่องบินพิสัยไกล ขนาดใหญ่สำหรับเส้นทาง บินข้ามทวีป	แอร์บัส 350-900 # 1	29 ส.ค. 2571	9.7	10.7	5,849.20	6,258.52	
			แอร์บัส 350-900 # 2	11 ต.ค. 2571	9.8	10.8	5,888.56	6,291.19	
			แอร์บัส 350-900 # 5	13 ก.ค. 2572	10.5	11.5	6,321.87	6,143.79	
			แอร์บัส 350-900 # 6	31 ส.ค. 2572	10.7	11.7	6,387.10	6,207.18	
			แอร์บัส 350-900 # 7	22 ก.ย. 2572	10.7	11.7	6,450.61	6,268.99	
			แอร์บัส 350-900 # 8	26 ม.ค. 2573	11.1	-	6,779.61	-	
			แอร์บัส 350-900 # 10	21 ก.พ. 2573	11.2	-	6,870.18	-	
			แอร์บัส 350-900 # 11	14 มี.ค. 2573	11.2	-	6,934.19	-	


ประเภท เครื่องบิน	จำนวน (ลำ)	ลักษณะสำคัญ	รายละเอียด เครื่องบิน (ลำที่)	วันสิ้นสุด สัญญาเช่า	ระยะเวลา คงเหลือตามสัญญา (ปี)		ยอดคงเหลือของภาระผูกพัน ⁽¹⁾ (ล้านบาท)		สิทธิการซื้อ เครื่องบิน เมื่อสิ้นสุด สัญญาเช่า ดำเนินงาน
					สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561	สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560	สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561	สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560	
แอร์บัส 320-200	15	เครื่องบินพิสัยไกลสำหรับ เส้นทางบินภายในประเทศ และภูมิภาค	แอร์บัส 320-200 # 1	29 มี.ย. 2567	5.5	6.5	620.62	679.49	
			แอร์บัส 320-200 # 2	8 ส.ค. 2567	5.6	6.6	642.22	699.77	
			แอร์บัส 320-200 # 3	17 ส.ค. 2567	5.6	6.6	646.96	705.79	
			แอร์บัส 320-200 # 4	28 ก.ย. 2567	5.7	6.7	657.85	715.42	
			แอร์บัส 320-200 # 5	17 ม.ค. 2568	6.1	7.1	703.80	758.56	
			แอร์บัส 320-200 # 6	28 มี.ค. 2568	6.2	7.2	726.38	779.45	
			แอร์บัส 320-200 # 7	23 ต.ค. 2562	0.8	1.8	85.38	191.35	
			แอร์บัส 320-200 # 8	29 ต.ค. 2562	0.8	1.8	85.38	191.35	
			แอร์บัส 320-200 # 9	19 พ.ย. 2562	0.9	1.9	95.17	200.89	
			แอร์บัส 320-200 # 10	4 ธ.ค. 2562	0.9	1.9	105.33	210.76	
			แอร์บัส 320-200 # 11	31 ม.ค. 2563	1.1	2.1	115.14	220.58	
			แอร์บัส 320-200 # 12	18 ก.พ. 2563	1.1	2.1	125.09	230.27	
			แอร์บัส 320-200 # 13	20 พ.ค. 2563	1.4	2.4	154.89	259.47	
			แอร์บัส 320-200 # 14	20 มี.ย. 2563	1.5	2.5	165.77	270.09	





ประเภท เครื่องบิน	จำนวน (ลำ)	ลักษณะสำคัญ	รายละเอียด เครื่องบิน (ลำที่)	วันสิ้นสุด สัญญาเช่า	ระยะเวลา คงเหลือตามสัญญา (ปี)		ยอดคงเหลือของภาระผูกพัน ⁽¹⁾ (ล้านบาท)		สิทธิการซื้อ เครื่องบิน เมื่อสิ้นสุด สัญญาเช่า ดำเนินงาน
					สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561	สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560	สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561	สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560	
			แอร์บัส 320-200 # 15	26 ก.ย. 2563	1.7	2.7	196.93	300.56	
รวม	39						117,607.67	104,964.77	

หมายเหตุ :


¹⁾ ภาระผูกพันที่บริษัทฯ ต้องจ่ายให้แก่ผู้ให้เช่า ซึ่งตามสัญญากำหนดไว้เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศ คำนวณเป็นมูลค่าสกุลเงินบาท ด้วยอัตราแลกเปลี่ยนตามประกาศธนาคารแห่งประเทศไทย






สินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนที่สำคัญประเภทเครื่องหมายการค้าที่ยังใช้งานอยู่ในปัจจุบัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561

เครื่องหมายการค้า/บริการ	สำหรับสินค้า/บริการ	วันที่จดทะเบียน
1. รูปแบบตราสัญลักษณ์บริษัทฯ 	<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. รูปแบบตราสัญลักษณ์บริษัทฯ 	<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 2 ต.ค. 2560 สิ้นสุดวันที่ 5 มิ.ย. 2570
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 2 ต.ค. 2560 สิ้นสุดวันที่ 5 มิ.ย. 2570
5. Slogan ภาษาอังกฤษใช้ประกอบ ตราสัญลักษณ์ 	<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

เครื่องหมายการค้า/บริการ	สำหรับสินค้า/บริการ	วันที่จดทะเบียน
6. Slogan ภาษาไทย ใช้ประกอบตราสัญลักษณ์ 	<ul style="list-style-type: none"> • บริการขนส่งทางบกและทางอากาศ จัดทัวร์ ตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้เช่าคลังสินค้า รัฟฝากสินค้า รัฟจ้างขนของ รัฟฝากของ • 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 12 เม.ย. 2559 สิ้นสุดวันที่ 19 มี.ค. 2569
8. ตราสัญลักษณ์ร้าน Puff & Pie Supreme bakery delight 	<ul style="list-style-type: none"> • บริการจัดการอาหารและเครื่องดื่ม 	จด ณ วันที่ 13 ก.พ. 2550 ต่ออายุลงวันที่ 29 พ.ค. 2560 สิ้นสุดวันที่ 12 ก.พ. 2570
9. ตราสัญลักษณ์ Eurng Luang 	<ul style="list-style-type: none"> • บริการอาหารและเครื่องดื่ม 	จด ณ วันที่ 6 ม.ค. 2553 สิ้นสุดวันที่ 5 ม.ค. 2563

เครื่องหมายการค้า/บริการ	สำหรับสินค้า/บริการ	วันที่จดทะเบียน
10. ตราสัญลักษณ์โครงการ ไมล์สร้างบุญ 	<ul style="list-style-type: none"> • บริการโปรแกรมพิเศษส่งเสริมการเดินทางไมล์สะสม 	จด ณ วันที่ 6 มิ.ย. 2550 ต่ออายุลงวันที่ 2 ต.ค. 2560 สิ้นสุดวันที่ 5 มิ.ย. 2570
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
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. ชื่อรายการโทรทัศน์ ภาษาไทย 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

เครื่องหมายการค้า/บริการ	สำหรับสินค้า/บริการ	วันที่จดทะเบียน
16. รูปลักษณะตัวอักษร ใช้ประกอบตราสัญลักษณ์ ภาษาอังกฤษ STAR ALLIANCE	<ul style="list-style-type: none"> ● คอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์ใช้วิเคราะห์ จัดการ ดึงกลับมาใช้ และเก็บรายละเอียดซึ่งข้อมูลเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศ ● บัตรพิมพ์ทำด้วยพลาสติก ใบปลิวใช้กับการบริการสายการบิน โบร์ชัวร์ใช้กับการบริการสายการบิน ตัวใช้กับการบริการสายการบิน คู่มือใช้กับสายการบิน จดหมายข่าวที่เกี่ยวกับการเดินทาง ● บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ บริการขนส่งทรัพย์สินทางอากาศ บริการขนส่งไปรษณีย์ทางอากาศ บริการสำรองและจองที่เพื่อการเดินทางท่องเที่ยว บริการจัดการเพื่อการเดินทางท่องเที่ยว บริการจอดรถ บริการสำรองและจองที่ เพื่อการเดินทางทางเรือ บริการจัดการเพื่อการเดินทางท่องเที่ยวทางเรือ บริการดึงมาใช้และเก็บรายละเอียดข้อมูลทางคอมพิวเตอร์ที่เกี่ยวกับการขนส่ง ● บริการจองโรงแรม 	จด ณ วันที่ 20 มี.ค. 2540 ต่ออายุลงวันที่ 8 ธ.ค. 2560 สิ้นสุดวันที่ 19 มี.ค. 2570
17. ตราสัญลักษณ์ STAR ALLIANCE 	<ul style="list-style-type: none"> ● คอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์ใช้วิเคราะห์ จัดการ ดึงกลับมาใช้ และเก็บรายละเอียดซึ่งข้อมูลเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศ ● บัตรพิมพ์ทำด้วยพลาสติก ใบปลิวใช้กับการบริการสายการบิน โบร์ชัวร์ใช้กับการบริการสายการบิน ตัวใช้กับการบริการสายการบิน คู่มือใช้กับการบริการสายการบิน จดหมายข่าวที่เกี่ยวกับการเดินทาง ● บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ บริการขนส่งทรัพย์สินทางอากาศ บริการขนส่งไปรษณีย์ทางอากาศ บริการสำรองและจองที่เพื่อการเดินทางท่องเที่ยว บริการจัดการเพื่อการเดินทางท่องเที่ยว บริการสำรองและจองที่เพื่อการเดินทางทางเรือ และการจัดการเพื่อการเดินทางท่องเที่ยวทางเรือ บริการจอดรถ บริการดึงมาใช้และเก็บรายละเอียดข้อมูลทางคอมพิวเตอร์ที่เกี่ยวกับการขนส่ง ● บริการจองโรงแรม 	จด ณ วันที่ 20 มี.ค. 2540 ต่ออายุลงวันที่ 13 ก.พ. 2561 สิ้นสุดวันที่ 19 มี.ค. 2570

เครื่องหมายการค้า/บริการ	สำหรับสินค้า/บริการ	วันที่จดทะเบียน
18. ตราสัญลักษณ์ Yellow Orchid 	<ul style="list-style-type: none"> บริการอาหารและเครื่องดื่ม 	จด ณ วันที่ 27 ต.ค. 2549 ต่ออายุลงวันที่ 14 ธ.ค. 2559 สิ้นสุดวันที่ 26 ต.ค. 2569
19. ตราสัญลักษณ์ THAI Shop (ใหม่) 	<ul style="list-style-type: none"> บริการนำสินค้าหลายชนิดมารวมกัน เพื่อความสะดวกของผู้ซื้อ 	จด ณ วันที่ 27 ม.ค. 2553 สิ้นสุดวันที่ 26 ม.ค. 2563
20. ตราสัญลักษณ์ THAI TGGS 	<ul style="list-style-type: none"> บริการผู้โดยสารก่อนและหลังบิน 	จด ณ วันที่ 11 ต.ค. 2555 สิ้นสุดวันที่ 10 ต.ค. 2565
21. ตราสัญลักษณ์ Puff & Pie (ใหม่) 	<ul style="list-style-type: none"> สินค้าขนมปัง ขนมพาย บริการการจัดการอาหารและเครื่องดื่ม 	จด ณ วันที่ 30 ก.ย. 2557 สิ้นสุดวันที่ 29 ก.ย. 2567
22. ตราสัญลักษณ์ ROYAL ORCHID PLUS 	<ul style="list-style-type: none"> บริการสมาชิกของบริษัททั้งก่อนและหลังการเดินทางขนส่งทางอากาศ 	จด ณ วันที่ 16 ก.พ. 2558 สิ้นสุดวันที่ 15 ก.พ. 2568

4.2 นโยบายการลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม

บริษัทฯ ได้พิจารณาการลงทุนในกิจการที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับบริษัทฯ โดยจำนวนเงินลงทุนขึ้นอยู่กับความสัมพันธ์ทางธุรกิจ และกลยุทธ์ทางธุรกิจของบริษัทฯ โดยหากเป็นกิจการที่มีความสัมพันธ์ทางยุทธศาสตร์กับบริษัทฯ บริษัทฯ จะลงทุนในลักษณะที่ทำให้บริษัทฯ มีอำนาจควบคุมในบริษัทนั้น ซึ่งบริษัทเหล่านั้นจะถือเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ได้แก่ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์ เอเชีย จำกัด บริษัท ริงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด และบริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด เป็นต้น นอกจากนี้ ยังมีการลงทุนในกิจการอื่นๆ ซึ่งมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัทฯ โดยถือเป็นบริษัทร่วมของบริษัทฯ อย่างไรก็ตามบริษัทฯ อาจพิจารณาทบทวนการลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วมให้สอดคล้องและเหมาะสมกับสภาพธุรกิจและแผนยุทธศาสตร์ของบริษัทฯ ในอนาคต

5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ข้อพิพาททางกฎหมายทั่วไปที่มีได้เกี่ยวเนื่องกับกฎหมายว่าด้วยการป้องกันการผูกขาดและการกีดกันทางการค้า (Antitrust)

บริษัทฯ และบริษัทย่อยไม่มีข้อพิพาททางกฎหมายที่อาจมีผลกระทบต่อสินทรัพย์ของบริษัทฯ หรือบริษัทย่อยที่มีจำนวนสูงกว่าร้อยละ 5 ของส่วนของผู้ถือหุ้น และไม่มีข้อพิพาททางกฎหมายที่มีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ อย่างมีนัยสำคัญ อย่างไรก็ตาม เมื่อวันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทฯ มีข้อพิพาททางกฎหมายซึ่งบริษัทฯ เป็นจำเลยในคดีต่างๆ สรุปได้ดังนี้

ประเภทคดี	จำนวน (คดี)	ทุนทรัพย์รวม (ล้านบาท)	สถานะปัจจุบัน
คดีพิพาทแรงงาน	14	91.82	อยู่ในระหว่างพิจารณาคดีของศาล
คดีเรียกร้องค่าเสียหาย	49	292.69	อยู่ในระหว่างพิจารณาคดีของศาล

ข้อพิพาทที่เกี่ยวข้องเนื่องกับกฎหมายว่าด้วยการป้องกันการผูกขาดและการกีดกันทางการค้า (Antitrust)

ความเป็นมา

บริษัทฯ ถูกกล่าวหาว่าได้ร่วมกับสายการบินอื่นๆ ในการกำหนดค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมัน (Fuel Surcharge) ค่าธรรมเนียมพิเศษอื่นๆ ค่าระวางขนส่งผู้โดยสาร และค่าระวางขนส่งสินค้าที่เรียกเก็บจากผู้ให้บริการ อันเป็นการขัดต่อกฎหมายว่าด้วยการป้องกันการผูกขาดและการกีดกันทางการค้า ทั้งนี้ การกล่าวหาและ/หรือการฟ้องร้อง ประกอบด้วย การฟ้องร้องโดยผู้ให้บริการ และ/หรือการกล่าวหา/การสอบสวนโดยหน่วยงานของรัฐในประเทศต่างๆ โดยมีลักษณะที่ต้องรับผิดชอบที่เป็นตัวเงินและไม่ใช่ตัวเงิน ซึ่งรวมถึงการจ่ายเงินชดเชยค่าเสียหายที่เกิดขึ้นกับผู้ให้บริการ การจ่ายค่าปรับแก่หน่วยงานของรัฐ และอื่นๆ ทั้งนี้ การกล่าวหาและการฟ้องร้องดังกล่าวมิได้กระทำต่อบริษัทฯ เพียงรายเดียวเท่านั้น แต่ยังมี การกล่าวหาและฟ้องร้องสายการบินอื่นๆ หลายสายการบินที่ได้มีการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมัน (Fuel Surcharge) และค่าธรรมเนียมอื่นๆ ดังกล่าวด้วยเช่นกัน

สรุปข้อมูลข้อพิพาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทฯ ยังคงมีข้อพิพาทกรณีที่บริษัทฯ ถูกดำเนินการสอบสวน และ/หรือฟ้องร้องในกรณีเกี่ยวกับกฎหมายว่าด้วยการป้องกันการผูกขาด และการกีดกันทางการค้า (Antitrust) ใน 3 ประเทศ ได้แก่ ประเทศอังกฤษ สาธารณรัฐเกาหลี และประเทศเนเธอร์แลนด์ โดยลักษณะข้อกล่าวหาที่ถูกฟ้องในแต่ละประเทศนั้นจะคล้ายคลึงกัน คือกล่าวหาว่าบริษัทฯ ร่วมกับสายการบินอื่นๆ กำหนดอัตราค่าระวางขนส่งสินค้า รวมทั้งอัตราค่าธรรมเนียมพิเศษต่างๆ สำหรับความ คืบหน้าคดีละเมิดกฎหมายป้องกันการการค้าที่ไม่เป็นธรรม (Antitrust) ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

1. กรณีบริษัทฯ ถูกสายการบิน British Airways ซึ่งเป็นจำเลยในคดี Cargo Civil Case ในประเทศอังกฤษ ร้องขอใช้สิทธิไล่เบี่ย

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) และสายการบินอื่นๆ อีกกว่า 20 สายการบิน ถูกสายการบิน British Airways ซึ่งเป็นจำเลยหลักในคดีแพ่งที่ประเทศอังกฤษ ยื่นคำร้องขอต่อศาลเพื่อใช้สิทธิฟ้องไล่เบี่ยบริษัทฯ ตาม Part 20 แห่งกฎหมายวิธีพิจารณาความ ประเทศอังกฤษ สืบเนื่องจากการที่สายการบิน British Airways ถูกกลุ่มโจทก์ฟ้องให้ชดใช้ค่าเสียหายจากการกำหนดราคาค่าธรรมเนียมพิเศษ (Fuel Surcharge และ Security Surcharge) ในประเทศอังกฤษ ต่อมาศาลได้มีคำสั่งให้คู่ความทุกฝ่ายเข้าเจรจาประนีประนอมยอมความโดยวิธีการไกล่เกลี่ย และเมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2561 คู่ความทุกฝ่ายได้เข้าทำสัญญาประนีประนอมยอมความกันแล้ว โดยไม่มีการยอมรับผิดตามข้อกล่าวหาของโจทก์และสายการบิน British Airways แต่อย่างใด หลังจากนั้น โจทก์และสายการบิน British Airways จะร่วมกันแจ้งการประนีประนอมยอมความและยุติคดีต่อศาล

อนึ่ง สายการบินทั้งหมดที่ถูกสายการบิน British Airways ใช้สิทธิฟ้องไล่เบี่ยเช่นเดียวกับบริษัทฯ ได้ดำเนินการเจรจาประนีประนอมในลักษณะเดียวกันนี้เช่นกัน

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 ในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2546 – 2550 โดยกลุ่มบริษัทแอลจีได้ระบุจำนวนทุนทรัพย์ในคำฟ้องเป็นเงินจำนวน 404,000,000 วอน พร้อมดอกเบี้ย หรือประมาณ 12.28 ล้านบาท และได้สงวนสิทธิในการแก้ไขคำฟ้องเพื่อเพิ่มเติมจำนวนทุนทรัพย์หากกลุ่มบริษัทแอลจีสามารถพิสูจน์ได้ในภายหลัง ขณะนี้คดีอยู่ในระหว่างการพิจารณาของศาล

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

ในช่วงต้นเดือนกรกฎาคม 2558 บริษัทฯ ได้รับคำร้องขอใช้สิทธิไล่เบี่ย (Contribution Claim) จากสายการบิน British Airways สายการบิน Deutsche Lufthansa และ Lufthansa Cargo A.G. (รวมเรียกว่า “Lufthansa”) และสายการบิน Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V., Martin Air Holland N.V., Societe Air France S.A. (รวมเรียกว่า “KLM-AF”) โดยสายการบินเหล่านี้ได้ยื่นคำร้องดังกล่าวต่อบริษัทฯ และสายการบินอื่นๆ อีกกว่า 20 สายการบิน จากกรณีที่ถูกกลุ่มโจทก์ได้ฟ้องสายการบิน British Airways, Lufthansa, KLM-AF และ Singapore Airlines และ Singapore Airlines Cargo (รวมเรียกว่า “Singapore Airlines”) เป็นจำเลย ตั้งแต่เมื่อวันที่ 24 ธันวาคม 2556 โดยกล่าวหาว่าสายการบินเหล่านี้ได้ร่วมกันกำหนดราคาค่าธรรมเนียมต่างๆ (คดีหลัก) อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ไม่ได้ถูกฟ้องเป็นจำเลยในคดีหลักด้วย หลังจากนั้นสายการบิน British Airways, Lufthansa และ Swiss International, KLM-AF, Korean Airlines และ Qantas Airways ซึ่งเป็นคู่ความในคดี Contribution Claim ได้ยื่นคำร้องขอใช้สิทธิไล่เบี่ยต่อบริษัทฯ เพิ่มเติมเป็นอีกคดีหนึ่งต่อจากคดี Contribution Claim ข้างต้น (หรือเรียกว่า Sub Contribution Claim) และบริษัทฯ ก็ได้ยื่นคำร้องขอใช้สิทธิไล่เบี่ยในลักษณะ Sub Contribution Claim นี้ต่อทุกสายการบินเช่นกันเพื่อเป็นการสงวนสิทธิของบริษัทฯ ทั้งนี้ การฟ้องคดี Contribution Claim และ Sub Contribution Claim เป็นการฟ้องคดีเพื่อรักษาสิทธิในกรณีศาลมีคำสั่งให้แต่ละสายการบิน ชำระค่าเสียหายเกินสัดส่วนทางการตลาดของตนเท่านั้น ไม่ใช่การฟ้องเพื่อเรียกร้องค่าเสียหายเพิ่มเติมแต่อย่างใด

นอกจากนี้ ในช่วงเดือนธันวาคม 2559 ถึงมกราคม 2560 บริษัทฯ ได้รับคำร้องขอใช้สิทธิไล่เบี่ย (Contribution Claim) จากสายการบิน British Airways, Lufthansa และ KLM-AF โดยสายการบินเหล่านี้ได้ยื่นคำร้องดังกล่าวต่อบริษัทฯ และสายการบินอื่นๆ อีกกว่า 20 สายการบินจากกรณีที่มีโจทก์กลุ่มใหม่ ได้ฟ้องสายการบิน British Airways, Lufthansa, KLM-AF และ Singapore Airlines เป็นจำเลย เมื่อวันที่ 6 พฤศจิกายน 2558 ตามข้อกล่าวหาลักษณะเดียวกันกับคดีหลักคดีแรก ซึ่งบริษัทฯ ไม่ได้ถูกฟ้องเป็นจำเลยในคดีหลักนี้แต่อย่างใด ขณะนี้ทุกคดีอยู่ในระหว่างการพิจารณาของศาล

6. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น

6.1 ข้อมูลทั่วไป

บริษัทที่ออกหลักทรัพย์	:	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
ชื่อภาษาอังกฤษเป็น	:	THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC COMPANY LIMITED
ชื่อย่อ THAI	:	THAI
ประเภทธุรกิจ	:	บริการขนส่งทางอากาศและกิจการอื่นที่เกี่ยวข้อง
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	:	เลขที่ 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900
เลขทะเบียนบริษัท	:	0107537001757
Home Page	:	www.thaiairways.com
โทรศัพท์	:	+66 2545 1000, +66 2025 1000
THAI Contact Center	:	+66 2356 1111
Cargo Contact Center	:	+66 2137 4200
Royal Orchid Holiday	:	+66 2356 2888

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 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 ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900 โทรศัพท์ 0-2117-8824 โทรสาร 0-2117-8895	บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า	สามัญ	1,800.00	100.00
บริษัท ไทย-อะมาติอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900 โทรศัพท์ 0-2207-9090 โทรสาร 0-2207-9180	บริการด้านคอมพิวเตอร์สำหรับการสำรองที่นั่งโดยสารและบริการเดินทางอื่นๆ ให้กับตัวแทนจำหน่าย	สามัญ	15.00	55.00
บริษัท ริงสเปน เซอร์วิสเชส จำกัด 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900 โทรศัพท์ 0-2545-1267 โทรสาร 0-2545-1535	บริหารจัดการเรื่องบุคลากรให้กับบริษัทฯ	สามัญ บุริมสิทธิ	0.98 1.02	49.00 (มีอำนาจควบคุม)
บริษัท ไทยไฟท์เทรนนิ่ง จำกัด 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900 โทรศัพท์ 0-2545-4603 โทรสาร 0-2545-4602	บริการฝึกอบรมด้านการบิน	สามัญ บุริมสิทธิ	0.98 1.02	49.00 (มีอำนาจควบคุม)
บริษัท ทัวร์เอ็องหลวง จำกัด 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900 โทรศัพท์ 0-2356-2888 โทรสาร 0-2288-7158	บริการท่องเที่ยวและกิจกรรมท่องเที่ยว	สามัญ บุริมสิทธิ	0.49 0.51	ถือหุ้นผ่านบริษัท ริงสเปนเซอร์วิสเชส 49.00 (มีอำนาจควบคุม)
บริษัท ดอนเมือง อินเทอร์เน็ตเซ็นทรัลแอร์พอร์ต โฮเทล จำกัด 333 หมู่ 10 ถนนเชตุพากาศ 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 อำเภอลาด จังหวัดภูเก็ต 83110 โทรศัพท์ (076) 327-497-502 โทรสาร (076) 327-123-4	ครีวการบิน	สามัญ	100.00	30.00
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด 999 อาคารโรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หมู่ 1 ตำบลหนองปรือ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ 10540 โทรศัพท์ 0-2131-1035-46 โทรสาร 0-2131-1189	โรงแรมและร้านอาหาร	สามัญ	1,017.78	30.00

ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ	ชนิดของหุ้น	ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว (ล้านบาท)	สัดส่วนการถือหุ้น (%)
บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) 171/2 ถนนกำแพงเพชร 6 แขวงดอนเมือง เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร 10210 โทรศัพท์ 0-2834-8900 โทรสาร 0-2834-8999	คลังเชื้อเพลิงและบริการเติมเชื้อเพลิงให้แก่เครื่องบิน	สามัญ	637.50	22.59
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) 3 อาคารจินนาการ ชั้น 17 ถนนสาทรใต้ แขวงยานนาวา เขตสาทร กรุงเทพมหานคร 10120 โทรศัพท์ 0-2627-2678 โทรสาร 0-2228-6944	บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ	สามัญ	2,272.00	21.80

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: http://www.set.or.th/tsd
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 2/2556 ครั้งที่ 1/2557 ครั้งที่ 1/2561	ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน) ฝ่ายปฏิบัติการหลักทรัพย์และกองทุน ชั้น 5 A เลขที่ 3000 ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์ 0-2299-1824-5, 0-2299-1536 โทรสาร 0-2242-3270
	ครั้งที่ 1/2554 ครั้งที่ 2/2555	ธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย จำกัด (มหาชน) ฝ่ายปฏิบัติการตลาดหุ้นตลาดเงินและการชำระเงิน 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 ครั้งที่ 1/2559 ครั้งที่ 1/2560 ครั้งที่ 2/2561	ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) ฝ่ายปฏิบัติการบริการธุรกิจหลักทรัพย์ ชั้น AA เลขที่ 1222 ถนนพระรามที่ 3 แขวงบางโพงพาง เขตยานนาวา กรุงเทพฯ 10120 โทรศัพท์ 0-2296-4788 โทรสาร 0-2683-1389
ผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	ครั้งที่ 1/2554	ธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย จำกัด (มหาชน) ฝ่ายปฏิบัติการตลาดหุ้นตลาดเงินและการชำระเงิน ชั้น 15 เลขที่ 44 ถนนหลังสวน แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330 โทรศัพท์ 0-2626-7591,0-2626-7508 โทรสาร 0-2626-7543
	ครั้งที่ 2/2561	ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) ฝ่ายการตลาดบริการธุรกิจหลักทรัพย์ ชั้น AA เลขที่ 1222 ถนนพระรามที่ 3 แขวงบางโพงพาง เขตยานนาวา กรุงเทพฯ 10120 โทรศัพท์ 0-2296-5557 โทรสาร 0-2683-1298

ส่วนที่ 2

การจัดการและการกำกับดูแลกิจการ

7. ข้อมูลหลักทรัพย์และผู้ถือหุ้น

7.1 จำนวนทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้ว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 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 21 มีนาคม 2561 มีรายละเอียดดังนี้

ลำดับที่	ชื่อผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้น สามัญ	สัดส่วน การถือหุ้น (ร้อยละ)
1	กระทรวงการคลัง	1,113,931,061	51.03
2	กองทุนรวม วายุภักษ์หนึ่ง โดย บลจ. เอ็มเอฟซี จำกัด (มหาชน)	165,037,582	7.56
3	กองทุนรวม วายุภักษ์หนึ่ง โดย บลจ. กรุงไทย จำกัด (มหาชน)	165,037,582	7.56
4	บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด	72,524,546	3.32
5	ธนาคาร ออมสิน	46,409,885	2.13
6	STATE STREET BANK EUROPE LIMITED	20,123,578	0.92
7	HSBC (SINGAPORE) NOMINEES PTE LTD	18,614,700	0.85
8	นายทรงศักดิ์ จิตเจื้อจุน	17,840,800	0.82
9	นายเอี่ยม อาชวกุลเทพ	17,081,400	0.78
10	CHASE NOMINEES LIMITED	15,627,171	0.72
11	ผู้ถือหุ้นอื่น	530,543,612	24.31
	ยอดรวมทุนชำระแล้ว	2,182,771,917	100.00
	ผู้ถือหุ้นสัญชาติไทย	2,043,633,035	93.63
	ผู้ถือหุ้นสัญชาติต่างด้าว	139,138,882	6.37

กระทรวงการคลังและธนาคารออมสิน ถือหุ้นในบริษัทฯ คิดเป็น สัดส่วนร้อยละ 53.16 ของหุ้นทั้งหมดของบริษัทฯ ทำให้บริษัทฯ มีฐานะเป็นรัฐวิสาหกิจ อันจะมีผลต่อบริษัทฯ ในการทำธุรกรรมบางประเภท ได้แก่

1. บริษัทฯ ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีในการดำเนินการลงทุนขนาดใหญ่
2. สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจะต้องเป็นผู้ตรวจสอบงบการเงินของบริษัทฯ

7.3 การออกหลักทรัพย์อื่น

หุ้นกู้ของบริษัทฯ

ปัจจุบัน บริษัทฯ มีหุ้นกู้ในสกุลเงินบาทเสนอขายให้แก่นักลงทุน จำแนกตามรายละเอียดหุ้นกู้ ดังนี้

- หุ้นกู้ชนิดระบุชื่อผู้ถือ ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีประกัน และมีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้ ได้แก่ หุ้นกู้ ครั้งที่ 1/2554, 2/2561
- หุ้นกู้แบบเฉพาะเจาะจง (ผู้ลงทุนไม่เกิน 10 ราย) ชนิดระบุชื่อผู้ถือ ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน และไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้ ได้แก่ หุ้นกู้ครั้งที่ 1/2552
- หุ้นกู้ชนิดระบุชื่อผู้ถือ ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีประกัน และไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้ เสนอขายให้แก่ผู้ลงทุนสถาบัน และผู้ลงทุนรายใหญ่ ได้แก่ หุ้นกู้ 1/2555, 2/2555, 3/2555, 2/2556, 1/2557, 2/2557, 1/2558, 2/2558, 1/2559, 1/2560 และ 1/2561

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทฯ มีหุ้นกู้ที่ยังไม่ครบกำหนดไถ่ถอนจำนวนทั้งสิ้น 64,850 ล้านบาท โดยมีรายละเอียดดังนี้

หุ้นกู้ ครั้งที่	วงเงิน (ล้านบาท)	อัตราดอกเบี้ย ร้อยละต่อปี	งวดการจ่าย ดอกเบี้ย (เดือน)	อายุ (ปี)	วันออกหุ้นกู้	วันไถ่ถอน	อันดับเครดิต ตราสารหนี้
1/2552 ชุดที่ 4	3,600	6.00	3	10	20 มกราคม 2552	20 มกราคม 2562	ยกเว้นการจัดอันดับ
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 5	2,167	4.62	6	10	13 พฤษภาคม 2554	13 พฤษภาคม 2564	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 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
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
2/2557 ชุดที่ 3	1,430	4.98	6	10	26 ธันวาคม 2557	26 ธันวาคม 2567	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 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

หุ้นกู้ ครั้งที่	วงเงิน (ล้านบาท)	อัตราดอกเบี้ย ร้อยละต่อปี	งวดการจ่าย ดอกเบี้ย (เดือน)	อายุ (ปี)	วันออกหุ้นกู้	วันไถ่ถอน	อันดับเครดิต ตราสารหนี้*
2/2558 ชุดที่ 4	3,000	4.74	6	10	30 กันยายน 2558	30 กันยายน 2568	A
1/2559 ชุดที่ 1	500	2.97	6	3	23 ธันวาคม 2559	23 ธันวาคม 2562	A
1/2559 ชุดที่ 2	500	3.45	6	5	23 ธันวาคม 2559	23 ธันวาคม 2564	A
1/2559 ชุดที่ 3	1,000	3.66	6	7	23 ธันวาคม 2559	23 ธันวาคม 2566	A
1/2559 ชุดที่ 4	3,000	4.35	6	10	23 ธันวาคม 2559	23 ธันวาคม 2569	A
1/2559 ชุดที่ 5	2,000	4.66	6	12	23 ธันวาคม 2559	23 ธันวาคม 2571	A
1/2560 ชุดที่ 1	1,000	2.74	6	3	23 มิถุนายน 2560	23 มิถุนายน 2563	A
1/2560 ชุดที่ 2	1,000	3.06	6	5	23 มิถุนายน 2560	23 มิถุนายน 2565	A
1/2560 ชุดที่ 3	1,000	3.57	6	7	23 มิถุนายน 2560	23 มิถุนายน 2567	A
1/2560 ชุดที่ 4	3,000	4.04	6	10	23 มิถุนายน 2560	23 มิถุนายน 2570	A
1/2560 ชุดที่ 5	2,000	4.68	6	15	23 มิถุนายน 2560	23 มิถุนายน 2575	A
1/2561 ชุดที่ 1	1,200	2.74	6	5	28 กุมภาพันธ์ 2561	28 กุมภาพันธ์ 2566	A
1/2561 ชุดที่ 2	1,000	3.19	6	7	28 กุมภาพันธ์ 2561	28 กุมภาพันธ์ 2568	A
1/2561 ชุดที่ 3	2,400	3.76	6	10	28 กุมภาพันธ์ 2561	28 กุมภาพันธ์ 2571	A
1/2561 ชุดที่ 4	1,400	4.18	6	15	28 กุมภาพันธ์ 2561	28 กุมภาพันธ์ 2576	A
2/2561 ชุดที่ 1	500	2.25	6	1	16 สิงหาคม 2561	16 สิงหาคม 2562	A
2/2561 ชุดที่ 2	800	2.47	6	2	16 สิงหาคม 2561	16 สิงหาคม 2563	A
2/2561 ชุดที่ 3	500	2.70	6	3	16 สิงหาคม 2561	16 สิงหาคม 2564	A
2/2561 ชุดที่ 4	500	3.23	6	5	16 สิงหาคม 2561	16 สิงหาคม 2566	A
2/2561 ชุดที่ 5	2,200	4.04	6	10	16 สิงหาคม 2561	16 สิงหาคม 2571	A
2/2561 ชุดที่ 6	1,200	4.42	6	12	16 สิงหาคม 2561	16 สิงหาคม 2573	A
2/2561 ชุดที่ 7	1,300	4.62	6	15	16 สิงหาคม 2561	16 สิงหาคม 2576	A

หมายเหตุ: * อ้างอิงจากข้อมูลการจัดอันดับเครดิตบริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด เมื่อวันที่ 26 กรกฎาคม 2561

7.4 นโยบายการจ่ายเงินปันผล

บริษัทฯ มีนโยบายการจ่ายเงินปันผลประจำปีในอัตราไม่ต่ำกว่าร้อยละ 25 ของกำไรสุทธิปีก่อนผลกำไรหรือขาดทุน จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ จากงบการเงินรวม ทั้งนี้ การจ่ายเงินปันผลดังกล่าวขึ้นอยู่กับแผนการลงทุน ความจำเป็น และความเหมาะสมอื่น ๆ ในอนาคต อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ อาจพิจารณาการจ่ายเงินปันผลในอัตราที่แตกต่างไปจากนโยบายที่กำหนดไว้ หรืองดจ่ายเงินปันผล ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ เห็นสมควร เมื่อคณะกรรมการบริษัทฯ มีมติเห็นชอบการจ่ายหรืองดจ่ายเงินปันผลประจำปีแล้วจะต้องนำเสนอขออนุมัติต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นต่อไป

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

รายชื่อกรรมการและการเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561

รายชื่อและตำแหน่งคณะกรรมการบริษัท ⁽¹⁾		การเข้าร่วมประชุม คณะกรรมการบริษัท / จำนวนครั้งที่มีการประชุม ขณะดำรงตำแหน่ง (ครั้ง)		ช่วงระยะเวลา ⁽²⁾ การดำรงตำแหน่ง
		ปกติ	พิเศษ	
1. นายเอกนิติ นิติทัณฑ์ประภาศ	ประธานกรรมการ	7/7	8/9	1 มี.ย. 61 - เม.ย. 63
2. พลอากาศเอก ตรีทศ สนแจ้ง	รองประธานกรรมการ กรรมการอิสระ กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม ประธานกรรมการธรรมาภิบาล และส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม ประธานกรรมการกิจการสัมพันธ์	15/15	14/14	21 เม.ย. 60 - เม.ย. 63
3. นายดิศทัต ไพฑโรถิตย์	กรรมการอิสระ ประธานกรรมการตรวจสอบ	12/15	12/14	14 มี.ย. 60 - เม.ย. 62
4. นางปรารถนา มงคลกุล	กรรมการอิสระ กรรมการบริหาร	14/15	11/14	26 เม.ย. 61 - เม.ย. 64
5. นายปิติพันธ์ เทพปฏิมากรณ์	กรรมการอิสระ ประธานกรรมการสรรหาและ กำหนดค่าตอบแทน กรรมการบริหารความเสี่ยง	14/15	12/14	26 เม.ย. 61 - เม.ย. 64
6. นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ	กรรมการ ประธานกรรมการบริหาร กรรมการธรรมาภิบาลและ ส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม	12/15	13/14	21 เม.ย. 60 - เม.ย. 63
7. นายพินิจ พัวพันธ์	กรรมการอิสระ กรรมการบริหาร กรรมการบริหารความเสี่ยง	13/15	14/14	26 เม.ย. 61 - เม.ย. 64
8. นายรัฐพล ภัคติกูมิ	กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ กรรมการสรรหาและกำหนด ค่าตอบแทน	12/15	13/14	22 เม.ย. 59 - เม.ย. 62

รายชื่อและตำแหน่งคณะกรรมการบริษัทฯ ⁽¹⁾		การเข้าร่วมประชุม คณะกรรมการบริษัทฯ / จำนวนครั้งที่มีการประชุม ขณะดำรงตำแหน่ง (ครั้ง)		ช่วงระยะเวลา ⁽²⁾ การดำรงตำแหน่ง
		ปกติ	พิเศษ	
9. นายวัชรวิทย์ ตันตริยานนท์	กรรมการอิสระ กรรมการบริหาร ประธานกรรมการบริหาร ความเสี่ยง กรรมการสรรหาและกำหนด ค่าตอบแทน	13/15	11/14	21 เม.ย. 60 - เม.ย. 63
10. นางสาวศิริกุล เลากัยกุล	กรรมการอิสระ กรรมการธรรมาภิบาลและ ส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม	8/10	9/9	26 เม.ย. 61 - เม.ย. 64
11. นายสมเกียรติ ศิริชาติไชย	กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ	12/15	14/14	22 เม.ย. 59 - เม.ย. 62
12. พลอากาศเอก อำนาจ จีระมณีมัย	กรรมการอิสระ	1/15	0/14	26 เม.ย. 61 - เม.ย. 64
13. นายสุเมธ ดำรงชัยธรรม	กรรมการ	4/4	5/5	2 ต.ค. 61 - เม.ย. 62

หมายเหตุ: (1) ไม่มีกรรมการท่านใดถือครองหุ้นของบริษัทฯ และตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม ถึง 31 ธันวาคม 2562 ไม่มีการเปลี่ยนแปลงการถือครองหุ้น

(2) ช่วงระยะเวลาการดำรงตำแหน่งระบุเฉพาะวาระปัจจุบัน

8.2 เจ้าหน้าที่บริหาร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทฯ มีตำแหน่งเจ้าหน้าที่บริหาร⁽¹⁾ จำนวนทั้งสิ้น 8 คน ดังนี้

รายชื่อเจ้าหน้าที่บริหาร ⁽¹⁾	ตำแหน่ง
1. นายสุเมธ ดำรงชัยธรรม	กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ รักษาการ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการเงินและการบัญชี
2. นาวาอากาศตรี พงษ์ธร เทพกาญจนา	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายปฏิบัติการ
3. นายสุรชัย เพียรเจริญศักดิ์	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายช่าง
4. นางสุวิมล บัวเลิศ	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายทรัพยากรบุคคล รักษาการ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายบริหารงานกฎหมาย และบริหารทั่วไป
5. นายวิวัฒน์ ปิยะวิโรจน์	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการพาณิชย์ รักษาการ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่หน่วยธุรกิจบริการการบิน
6. นายกฤตพล ฉันทฤชานนท์	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายกลยุทธ์องค์กรและพัฒนาอย่างยั่งยืน
7. นางสาวปิยาณี สังข์ทอง	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบัญชีบริหารและข้อมูล
8. นายกฤษบตี อินทรโชติ	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายการบัญชี

หมายเหตุ :

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

บทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบ และอำนาจอนุมัติของฝ่ายบริหารงานนโยบายบริษัทฯ

เพื่อให้การบริหารงานของบริษัทฯ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ คณะกรรมการฝ่ายบริหารงานนโยบายของบริษัทฯ มีหน้าที่ความรับผิดชอบดังนี้

1. พิจารณานโยบาย แผนยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ทางธุรกิจ และงบประมาณ เพื่อเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ อนุมัติ
2. ประเมินการดำเนินงานของบริษัทฯ และยุทธศาสตร์ทางธุรกิจเพื่อพัฒนาการดำเนินงานให้สามารถแข่งขันได้
3. พิจารณาการพัฒนางองค์กร ระบบบริหาร และการพัฒนาอื่นๆ
4. ติดตามผลการดำเนินงานของผู้เกี่ยวข้องตามนโยบายที่ได้มอบหมาย
5. พิจารณาโครงการลงทุนที่สำคัญ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนด เพื่อเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ อนุมัติ
6. พิจารณาเรื่องอื่นๆ ตามที่ระเบียบ ข้อบังคับ มติหรือคำสั่งของคณะกรรมการบริษัทฯ กำหนดให้ต้องขอความเห็นชอบ หรือตามที่ประธานกรรมการ หรือกรรมการผู้อำนวยการใหญ่เห็นสมควรให้ฝ่ายบริหารงานนโยบายพิจารณา

7. มีอำนาจอนุมัติทางการเงินและการจัดหาพัสดุตามระเบียบบริษัทฯ

บทบาทหน้าที่ของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

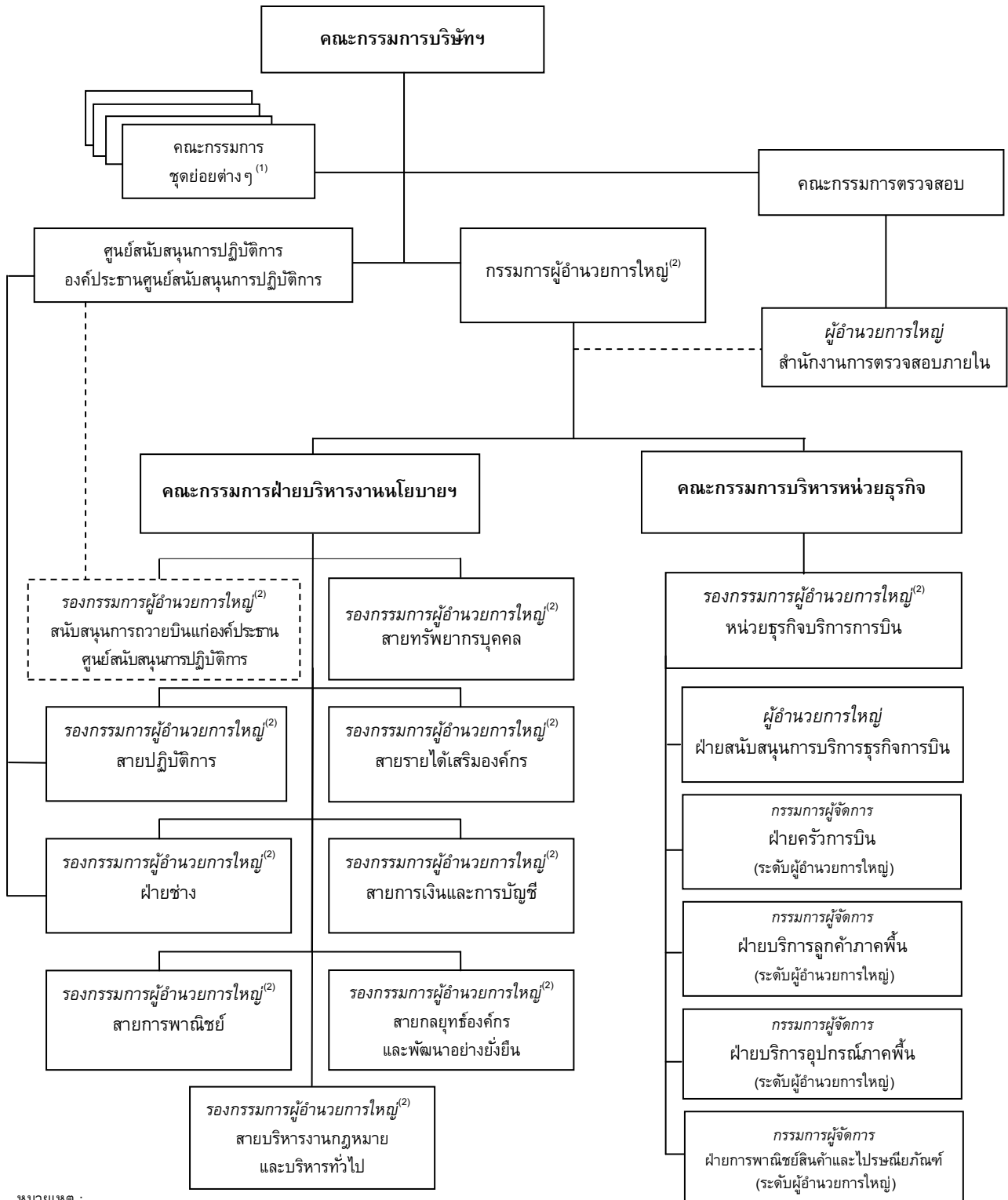
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่มีบทบาทสำคัญในการรับผิดชอบการบริหารงานทั้งปวงของบริษัทฯ ให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ นโยบายบริษัทฯ หรือมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ตลอดจนบังคับบัญชาฝ่ายบริหารและพนักงานทั้งปวงของบริษัทฯ ทั้งนี้ภายในขอบเขตอำนาจที่กำหนดในข้อบังคับของบริษัทฯ หรือตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนด

รายงานการถือครองหุ้นของผู้บริหาร คู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ
 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561

รายชื่อผู้บริหาร	จำนวนหุ้นสามัญ		
	ณ วันที่ 1 ม.ค. 2561 หรือวันที่เข้า ดำรงตำแหน่ง	ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2561	เพิ่ม / ลด ระหว่างปี
1. นายสุเมธ ดำรงชัยธรรม เข้าดำรงตำแหน่ง 1 กันยายน 2561 คู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-
2. นาวาอากาศตรี พงษ์ธร เทพกาญจนา คู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	1,000 -	1,000 -	- -
3. นายสุรชัย เพียรเจริญศักดิ์	6,000	6,000	-
4. นางสุวิมล บัวเลิศ เข้าดำรงตำแหน่ง 16 พฤษภาคม 2561 คู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	- 284	- 284	- -
5. นายวิวัฒน์ ปิยะวิโรจน์ เข้าดำรงตำแหน่ง 1 มิถุนายน 2561 คู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	- -	- -	- -
6. นายกฤตพล ฉันทอุทยานนท์ เข้าดำรงตำแหน่ง 20 ธันวาคม 2561	800	800	-
7. นางสาวปิยาณี สังข์ทอง	-	-	-
8. นายกฤษบดี อินทรโชติ เข้าดำรงตำแหน่ง 5 กรกฎาคม 2561 คู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	1,100 600	1,100 600	- -

โครงสร้างการบริหารจัดการ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 โครงสร้างการจัดการของบริษัท ประกอบด้วยคณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการชุดย่อย และเจ้าหน้าที่บริหาร ตามโครงสร้างสายการบริหารงาน ดังนี้



หมายเหตุ :

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

8.3 เลขานุการบริษัท

คณะกรรมการบริษัท เล็งเห็นถึงความสำคัญของบทบาทและหน้าที่ของเลขานุการบริษัท และได้ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2551 มาตรา 89/15 ซึ่งกำหนดให้คณะกรรมการบริษัทต้องจัดให้มีเลขานุการบริษัทเพื่อทำหน้าที่รับผิดชอบดำเนินการในนามบริษัทหรือคณะกรรมการ คณะกรรมการบริษัท จึงได้แต่งตั้งให้นางลัดชนันท์ ลีลามณี ผู้อำนวยการใหญ่สำนักเลขานุการบริษัท เป็นเลขานุการบริษัท

เลขานุการบริษัท ต้องปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรับผิดชอบ ความระมัดระวัง ความซื่อสัตย์สุจริต รวมทั้งต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ ข้อบังคับบริษัท มติคณะกรรมการบริษัท ตลอดจนมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น ทั้งนี้ หน้าที่ของเลขานุการบริษัท 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 2561 หน้าที่อื่นของเลขานุการบริษัท มีดังนี้

1. เป็นเลขานุการคณะกรรมการชด้อยตามที่คณะกรรมการมอบหมาย เลขานุการคณะกรรมการบริหารบริษัท เลขานุการฝ่ายบริหารงานนโยบายบริษัท เลขานุการคณะกรรมการบริหารหน่วยธุรกิจ เลขานุการคณะกรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูปบริษัท และเลขานุการคณะกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม และทำหน้าที่เลขานุการในการประชุมผู้ถือหุ้น

2. อำนวยการการประชุมของฝ่ายบริหาร คณะกรรมการ และผู้ถือหุ้นของบริษัท ให้ครบถ้วนสมบูรณ์ภายในกำหนดเวลาของกฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งแจ้งมติที่เกี่ยวข้องหากจำเป็น และติดตามการดำเนินการตามมติที่ประชุม

3. กำกับดูแลการดำเนินการในระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจในส่วนกระบวนการดำเนินงานของบริษัท

4. กำกับดูแลและบริหารโครงการของแผนปฏิรูปให้เป็นไปตามเป้าหมายของโครงการ

5. กำกับดูแลให้บริษัท และกรรมการบริษัท ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท และบริษัทจดทะเบียน รวมทั้งกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับหลักทรัพย์ ตลอดจนมติคณะกรรมการบริษัท และที่ประชุมผู้ถือหุ้น ยกเว้นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับรายงานทางการเงิน

6. กำกับดูแลให้บริษัท มีการดำเนินงานตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Corporate Governance) และข้อพึงปฏิบัติของหน่วยงานกำกับดูแลต่างๆ เช่น กระทรวงการคลัง สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมถึงสถาบันที่ทำหน้าที่ประเมินผลการดำเนินงานของบริษัท

7. กำกับดูแลการจัดทำและเปิดเผยสารสนเทศที่สำคัญของบริษัท ทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ ต่อสาธารณชนผ่านระบบของตลาดหลักทรัพย์ฯ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และเวลาที่กำหนด

8. กำกับดูแลการให้คำปรึกษา อำนาจความสะดวกในตำแหน่งทะเบียนหลักทรัพย์ของบริษัท แก่ผู้ถือหุ้น

9. กำกับดูแลการดำเนินการจัดประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัท พร้อมทั้งเอกสารที่เกี่ยวข้องให้เป็นไปตามข้อกำหนดของกฎหมายและหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี

10. กำกับดูแลการจัดทำแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1) และรายงานประจำปี เพื่อให้ผู้ถือหุ้น นักลงทุน นักวิเคราะห์ ได้รับข้อมูลที่ถูกต้องตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี และทันเวลาที่กำหนด
11. การประสานงานกับที่ปรึกษากฎหมายในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายด้านหลักทรัพย์
12. ให้คำแนะนำเบื้องต้นแก่กรรมการและผู้บริหารบริษัท เพื่อให้ปฏิบัติตามข้อกำหนด หลักเกณฑ์ ระเบียบ ข้อบังคับของตลาดหลักทรัพย์ฯ และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์
13. กำกับดูแลการจัดการด้าน Logistics Support ที่เกี่ยวข้องกับคณะกรรมการบริษัท ได้แก่ การดำเนินการ และประสานเรื่องสิทธิประโยชน์ต่างๆ ของคณะกรรมการบริษัท รวมถึงการจัดทำงบประมาณในการดำเนินการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับกรรมการบริษัท ด้วย อีกทั้งการแจ้งและประสานงานกับกรรมการบริษัท ในกรณีมีพิธีการ และกิจกรรมต่างๆ ที่คณะกรรมการบริษัท ต้องเข้าร่วม
14. กำกับดูแลการบริหารงานสารบรรณ
15. กำกับดูแลและประเมินผลการดำเนินงานของหน่วยงานในบังคับบัญชาเพื่อให้การดำเนินการกิจการในความรับผิดชอบบรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมายของบริษัท ตลอดจนสอดคล้องกับระเบียบและหลักเกณฑ์ของบริษัท และที่ผู้มีอำนาจหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกำหนด
16. จัดทำคู่มือกรรมการ จัดให้มีการปฐมนิเทศ และให้คำแนะนำแก่กรรมการที่ได้รับแต่งตั้งใหม่
17. กำกับดูแลติดตาม การแต่งตั้งกรรมการผู้แทนบริษัท ในบริษัทในเครือ
18. ปฏิบัติงานอื่นตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท หรือกรรมการผู้่อำนวยการใหญ่แล้วแต่กรณี ทั้งนี้สามารถดูประวัติเลขานุการบริษัท ได้ที่เอกสารแนบ 1

8.4 ค่าตอบแทนกรรมการและเจ้าหน้าที่บริหาร

- ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน

- ค่าตอบแทนกรรมการบริษัท

ที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2561 เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2561 ได้มีมติกำหนดค่าตอบแทนกรรมการบริษัท ในส่วนของค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน ดังนี้

1. ให้กรรมการบริษัท ได้รับค่าตอบแทนคนละ 50,000 บาทต่อเดือน เป็นประจำทุกเดือน และได้รับเบี้ยประชุม คนละ 30,000 บาทต่อครั้ง หากในเดือนใดมีการประชุมเกินกว่า 1 ครั้ง คงให้กรรมการบริษัท ได้รับเบี้ยประชุม คนละ 30,000 บาทเท่านั้น โดยให้ประธานกรรมการได้รับเบี้ยประชุมสูงกว่ากรรมการร้อยละ 25 และรองประธานกรรมการ ได้รับเบี้ยประชุมสูงกว่ากรรมการร้อยละ 12.5 และให้กรรมการเสียภาษีเงินได้เอง ทั้งนี้ ค่าตอบแทนดังกล่าวเป็นจำนวนเดียวกับที่ที่ประชุมผู้ถือหุ้นได้อนุมัติในปี 2560

2. ในกรณีกรรมการบริษัท ได้รับแต่งตั้งจากคณะกรรมการบริษัท หรือประธานกรรมการบริษัท ให้เป็นกรรมการ อนุกรรมการ และคณะทำงานชุดต่างๆ ของบริษัท ให้กรรมการบริษัท ที่ได้รับการแต่งตั้งดังกล่าว ได้รับค่าตอบแทนเพิ่มเป็นเบี้ยประชุมอีกคนละ 10,000 บาทต่อครั้ง หากในเดือนใด กรรมการ อนุกรรมการ และคณะทำงานชุดใด มีการประชุมเกินกว่า 1 ครั้ง คงให้ได้รับเบี้ยประชุมคนละ 10,000 บาทเท่านั้น ทั้งนี้ ค่าตอบแทนดังกล่าวเป็นจำนวนเดียวกับที่ที่ประชุมผู้ถือหุ้นได้อนุมัติในปี 2560

3. ให้คณะกรรมการตรวจสอบ (Audit Committee) ได้รับค่าตอบแทนเป็นรายเดือนเท่ากับเบี้ยประชุม กรรมการบริษัท โดยให้ประธานกรรมการตรวจสอบได้รับค่าตอบแทนสูงกว่ากรรมการตรวจสอบในอัตราร้อยละ 25 โดยที่ในเดือนใดไม่มีการประชุมคงให้ได้รับค่าตอบแทนด้วย ทั้งนี้ ค่าตอบแทนดังกล่าวเป็นจำนวนเดียวกับที่ที่ประชุมผู้ถือหุ้นได้อนุมัติในปี 2560

4. คณะกรรมการบริษัท มีมติไม่เสนอ เรื่องสิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารและเงินรางวัลประจำปี สำหรับกรรมการบริษัท สำหรับปี 2561 ต่อที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2561

ตารางแสดงค่าตอบแทนสำหรับกรรมการบริษัท และเจ้าหน้าที่บริหารของบริษัท ในปี 2561

สิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561

หน่วย : ล้านบาท

คณะกรรมการ	จำนวน (ราย)	ค่าตอบแทน (คณะกรรมการ บริษัท)	เบี้ยประชุม (คณะกรรมการ บริษัท)	เบี้ยประชุม (คณะกรรมการ ชุดย่อย)	เงินรางวัล ประจำปี	รวม
คณะกรรมการบริษัท ⁽¹⁾	15	7.49	4.25	2.76	บริษัท งดจ่าย	14.50
คณะกรรมการตรวจสอบ ⁽²⁾	4	1.17	-	-	-	1.17
เจ้าหน้าที่บริหารบริษัท ⁽³⁾	15	61.07	-	-	-	61.07

- หมายเหตุ :
- (1) คณะกรรมการบริษัท ประกอบด้วย ค่าตอบแทน เบี้ยประชุม สำหรับคณะกรรมการบริษัท และเบี้ยประชุมสำหรับคณะกรรมการชุดย่อย สำหรับเงินรางวัลประจำปี 2560 บริษัท งดจ่าย
 - (2) คณะกรรมการตรวจสอบ ประกอบด้วย ค่าตอบแทนเฉพาะกรรมการบริษัท เท่านั้น
 - (3) เจ้าหน้าที่บริหารจำนวน 15 ราย รวมเจ้าหน้าที่บริหารที่เกษียณอายุและลาออกก่อนวันที่ 31 ธันวาคม 2561

ตารางแสดงผลตอบแทนคณะกรรมการบริษัทฯ ประจำปี 2561 สิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561

รายชื่อคณะกรรมการบริษัทฯ	ตำแหน่งที่ได้รับค่าตอบแทนและเบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนรวมเบี้ยประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ (บาท)	เบี้ยประชุมกรรมการชดเชย (บาท)	ค่าตอบแทนคณะกรรมการตรวจสอบ (บาท)	รวมผลตอบแทน (บาท)
1. นายเอกนิติ นิติทัณฑ์ประภาศ	- ประธานกรรมการบริษัทฯ	605,000.00	-	-	605,000.00
2. พลอากาศเอก ตรีทิศ สนแจ้ง	- รองประธานกรรมการบริษัทฯ - ประธานกรรมการกิจการสัมพันธ์ - ประธานกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม - ประธานกรรมการปรับปรุงประสิทธิภาพการจัดหาพัสดุ - กรรมการสรรหาผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ - ประธานอนุกรรมการกำกับดูแลโครงการศูนย์ซ่อมสู่ตะเภาและโครงการพัฒนารัฐกิจของบริษัท ฯ ณ ท่าอากาศยานอุตะเภา	1,005,000.00	170,000.00	-	1,175,000.00
3. นายดิสทัต โหตระกิตย์	- กรรมการบริษัทฯ - ประธานกรรมการตรวจสอบ - ประธานกรรมการด้านกฎหมาย	960,000.00	100,000.00	111,290.33	1,171,290.33
4. นางปรารธนา มงคลกุล	- กรรมการบริษัทฯ - กรรมการบริหาร - กรรมการทรัพยากรบุคคล - กรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูปบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) - กรรมการติดตามการดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจและกลุ่มธุรกิจบริการภาคพื้นของบริษัทฯ	960,000.00	360,000.00	-	1,320,000.00

รายชื่อคณะกรรมการบริษัท	ตำแหน่งที่ได้รับค่าตอบแทนและเบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนรวมเบี้ยประชุมคณะกรรมการบริษัท (บาท)	เบี้ยประชุมกรรมการชุดย่อย (บาท)	ค่าตอบแทนคณะกรรมการตรวจสอบ (บาท)	รวมผลตอบแทน (บาท)
5. นายปิติพันธ์ เทพปฏิมากรณ์	<ul style="list-style-type: none"> - กรรมการบริษัท - กรรมการบริหารความเสี่ยง - กรรมการทรัพยากรบุคคล - กรรมการสรรหาผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ - ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน - อนุกรรมการกำกับดูแลโครงการศูนย์ซ่อมอากาศยานและโครงการพัฒนาธุรกิจของบริษัทฯ ท่าอากาศยานอุตะเภา 	929,354.84	290,000.00	-	1,219,354.84
6. นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ	<ul style="list-style-type: none"> - กรรมการบริษัท - ประธานกรรมการบริหาร - กรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม - กรรมการสรรหาผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ - อนุกรรมการพิจารณาผลตอบแทนผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ - อนุกรรมการกำกับดูแลโครงการศูนย์ซ่อมอากาศยานและโครงการพัฒนาธุรกิจของบริษัทฯ ท่าอากาศยานอุตะเภา 	960,000.00	240,000.00	-	1,200,000.00
7. นายพินิจ พัวพันธ์	<ul style="list-style-type: none"> - กรรมการบริษัท - กรรมการบริหาร - กรรมการบริหารความเสี่ยง - กรรมการติดตามการดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจและกลุ่มธุรกิจบริการภาคพื้นของบริษัทฯ 	929,354.84	230,000.00	-	1,159,354.84
8. นายรัฐพล ภัคติกุมิ	<ul style="list-style-type: none"> - กรรมการบริษัท - กรรมการตรวจสอบ - อนุกรรมการพิจารณาผลตอบแทนผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ - กรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูปบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) - กรรมการทรัพยากรบุคคล 	960,000.00	410,000.00	360,000.00	1,730,000.00

รายชื่อคณะกรรมการบริษัท	ตำแหน่งที่ได้รับค่าตอบแทนและเบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนรวมเบี้ยประชุมคณะกรรมการบริษัท (บาท)	เบี้ยประชุมกรรมการชุดย่อย (บาท)	ค่าตอบแทนคณะกรรมการตรวจสอบ (บาท)	รวมผลตอบแทน (บาท)
	<ul style="list-style-type: none"> - กรรมการปรับปรุงประสิทธิภาพการจัดหาพัสดุ - ประธานกรรมการติดตามการดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจและกลุ่มธุรกิจบริการภาคพื้นของบริษัท - กรรมการสรรหาผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ - กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน 				
9. นายวัชรာ ตันตริยานนท์	<ul style="list-style-type: none"> - กรรมการบริษัท - ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง - กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน - กรรมการบริหาร - กรรมการสรรหาผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ - อนุกรรมการพิจารณาผลตอบแทนผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ 	960,000.00	350,000.00	-	1,310,000.00
10. นางสาวศิริกุล เลากัยกุล	<ul style="list-style-type: none"> - กรรมการบริษัท - กรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม - กรรมการทรัพยากรบุคคล 	648,333.33	130,000.00	-	778,333.33
11. นายสมเกียรติ ศิริชาติไชย	<ul style="list-style-type: none"> - กรรมการบริษัท - กรรมการตรวจสอบ - ประธานกรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูปบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) - ประธานกรรมการทรัพยากรบุคคล - กรรมการปรับปรุงประสิทธิภาพการจัดหาพัสดุ 	960,000.00	240,000.00	360,000.00	1,560,000.00
12. พลอากาศเอก อำนาจ จีระมณีเมัย	<ul style="list-style-type: none"> - กรรมการบริษัท 	630,000.00	-	-	630,000.00
13. นายสุเมธ ดำรงชัยธรรม	<ul style="list-style-type: none"> - กรรมการบริษัท 	238,387.10	-	-	238,387.10

รายชื่อคณะกรรมการบริษัท	ตำแหน่งที่ได้รับค่าตอบแทนและเบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนรวมเบี้ยประชุมคณะกรรมการบริษัท (บาท)	เบี้ยประชุมกรรมการชุดย่อย (บาท)	ค่าตอบแทนคณะกรรมการตรวจสอบ (บาท)	รวมผลตอบแทน (บาท)
14. นายสมชัย สัจจพงษ์	<ul style="list-style-type: none"> - อดีตกรรมการบริษัท - อดีตประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน - อดีตประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง - อดีตประธานกรรมการสรรหาผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ 	260,000.00	60,000.00	-	320,000.00
15. พลอากาศเอก จอม รุ่งสว่าง	<ul style="list-style-type: none"> - อดีตรองประธานกรรมการบริษัท - อดีตประธานกรรมการตรวจสอบ - อดีตประธานกรรมการสรรหาผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ - อดีตประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน - อดีตประธานอนุกรรมการพิจารณาผลตอบแทนผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ - อดีตประธานกรรมการกิจการสัมพันธ์ - อดีตอนุกรรมการกำกับดูแลโครงการศูนย์ซ่อมอากาศยานและโครงการพัฒนารูทกิจของบริษัทฯ ทำอากาศยานอุ้งเตุ 	738,750.00	180,000.00	337,500.00	1,256,250.00

- ค่าตอบแทนอื่น ๆ
 - สิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสาร

คณะกรรมการบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้ยกเลิกสิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารสำหรับคณะกรรมการบริษัทฯ แล้ว ตั้งแต่วันที่ 20 มิถุนายน 2557 เป็นต้นมา โดยมีได้มีการนำเสนอสิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารต่อที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นอีก

เจ้าหน้าที่บริหารและพนักงาน

เจ้าหน้าที่บริหารและพนักงานของบริษัทฯ รวมทั้งคู่สมรสและบุตร จะได้รับสิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารแบบสำรองที่นั่งได้และแบบสำรองที่นั่งไม่ได้ตามระเบียบบริษัทฯ ที่กำหนด

กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บริษัทฯ ได้จัดทะเบียนจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพเมื่อวันที่ 26 มิถุนายน 2535 ซึ่งอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ 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 ในกรณีที่เงินในกองทุนต่ำกว่าภาวะผูกพัน ณ วันสิ้นงวดบัญชี บริษัทฯ จะจ่ายเงินสมทบเพิ่มเติมให้เต็มตามภาวะผูกพัน

พนักงานที่อยู่ในกองทุนบำเหน็จ จะต้องมียูงานตั้งแต่ 3 ปีขึ้นไป จึงจะมีสิทธิได้รับเงินบำเหน็จตามอายุงาน เมื่อพ้นสภาพจากการเป็นพนักงานโดยไม่มีความผิด หรือมีความผิด แต่ไม่ถูกลงโทษถึงไล่ออก ทั้งนี้ เมื่อบริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพมีผลตั้งแต่วันที่ 26 มิถุนายน 2535 เป็นต้นมาแล้ว พนักงานที่เข้าทำงานนับจากวันดังกล่าวจะสามารถเข้าเป็นสมาชิกกองทุนสำรองเลี้ยงชีพได้อย่างเดียว และไม่สามารถเข้าเป็นสมาชิกกองทุนบำเหน็จพนักงานกองทุนบำเหน็จพนักงานจึงไม่มีสมาชิกเพิ่มตั้งแต่วันเริ่มจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพและเงินบำเหน็จที่ให้แก่เจ้าหน้าที่บริหารในปี 2561 สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561

	เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ		เงินบำเหน็จ	
	จำนวน (ราย)	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	จำนวน (ราย)	จำนวนเงิน (ล้านบาท)
เจ้าหน้าที่บริหาร ⁽¹⁾	15	3.13	-	-

หมายเหตุ: ⁽¹⁾ เจ้าหน้าที่บริหารจำนวน 15 รายรวมเจ้าหน้าที่บริหารที่เกษียณอายุและลาออกก่อนวันที่ 31 ธันวาคม 2561

8.5 บุคลากร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทฯ มีพนักงานที่ กรุงเทพฯ สถานที่อื่นในประเทศไทย และต่างประเทศรวมทั้งหมดจำนวน 22,054 คน โดยทั่วไป พนักงานของบริษัทฯ จะสิ้นสุดสภาพการเป็นพนักงานเมื่อสิ้นสุดรอบปีงบประมาณของทางการ (วันที่ 30 กันยายน) ที่พนักงานนั้นมีอายุครบ 60 ปีบริบูรณ์ ทั้งนี้ แนวปฏิบัติในเรื่องการบริหารบุคลากรภายในของบริษัทฯ ได้กำหนดให้สอดคล้องกับกฎหมายแรงงานของประเทศไทย

ตารางแสดงจำนวนพนักงานแยกตามสถานที่ปฏิบัติงานและหน้าที่ ณ วันที่ที่แสดงไว้

	จำนวนพนักงาน (คน)		
	ปี 2561	ปี 2560	ปี 2559
จำนวนพนักงานทั้งหมด	22,054	22,370	21,998
แบ่งตามสถานที่ปฏิบัติงาน			
▪ กรุงเทพฯ	19,370	19,717	19,347
▪ สถานที่อื่นในประเทศไทย	1,217	1,216	1,202
▪ ต่างประเทศ	1,467	1,437	1,449
แบ่งตามหน้าที่			
▪ ลูกเรือบนเที่ยวบิน			
- นักบิน	1,438	1,371	1,280
- พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน	5,950	6,081	5,725
▪ ฝ่ายช่าง	3,590	3,682	3,724
▪ สายการพาณิชย์	1,690	1,674	1,715
▪ หน่วยธุรกิจการบริการภาคพื้น	7,322	7,447	7,430
▪ ฝ่ายอื่นๆ	2,064	2,115	2,124

นโยบายค่าตอบแทนพนักงานที่สอดคล้องกับผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว

บริษัทฯ มีการกำหนดค่าตอบแทนพนักงานที่สอดคล้องกับผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว ดังนี้

ค่าตอบแทนระยะสั้น

ด้วยไตรมาสที่ 1 ปี 2561 บริษัทฯ ได้เผชิญกับความท้าทายจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานที่เพิ่มขึ้นและการแข่งขันที่รุนแรงจากการขยายตัวของอุตสาหกรรมการบินทั้งในประเทศและทั่วโลก ทำให้ผลการดำเนินงานไม่เป็นไปตามเป้าหมาย แต่ด้วยความร่วมมือร่วมใจของพนักงานที่ทุ่มเทอย่างไม่ย่อท้อ ช่วยกันผลักดันให้การดำเนินงานประสบความสำเร็จ ทำให้ผลประกอบการในไตรมาสที่ 1 ปี 2561 มีกำไร บริษัทฯ จึงได้มีมติอนุมัติเงินตอบแทนพิเศษ (Incentive) สำหรับผลการดำเนินงานไตรมาส 1 ของปี 2561 เป็นกรณีพิเศษ โดยจัดสรรให้พนักงานตั้งแต่ระดับปฏิบัติการไปจนถึงพนักงานระดับต่ำกว่าผู้อำนวยการฝ่าย เพื่อเป็นขวัญกำลังใจให้พนักงานมีความมุ่งมั่นและทุ่มเทในการทำงาน รวมทั้งสนับสนุนแผนปฏิรูป เพื่อสร้างความแข็งแกร่งในการแข่งขันและเติบโตโดยมีผลกำไรได้อย่างยั่งยืนต่อไป

ค่าตอบแทนระยะยาว

บริษัทฯ ได้ทำการทบทวนหลักเกณฑ์การประเมินผลการปฏิบัติงานให้เชื่อมโยงกับการจ่ายค่าตอบแทน และมีความสอดคล้องกับผลการดำเนินงานของบริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง เช่น การปรับกรอบน้ำหนักการบริหารผลการปฏิบัติงานใหม่ในทุกระดับตำแหน่ง กำหนดให้มีการตั้งเป้าหมายสูงขึ้น หรือท้าทายมากขึ้น เมื่อเปรียบเทียบกับผลการปฏิบัติงานที่ผ่านมา รวมทั้งเป้าหมายการปฏิบัติงานต้องสอดคล้อง หรือสนับสนุนเป้าหมายของผู้บังคับบัญชา และเป้าหมายขององค์กร

นอกจากนี้ บริษัทฯ อยู่ระหว่างการศึกษาที่จะปรับปรุงโครงสร้างการจ่ายค่าตอบแทนของพนักงานในภาพรวม โดยการจัดทำโครงสร้างบัญชีอัตราเงินเดือน ภายใต้เงื่อนไขที่พนักงานรับภาระภาษีเงินได้เอง รวมทั้งพิจารณาจัดทำโครงสร้างค่าตอบแทนของกลุ่มนักบินและพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน ที่เชื่อมโยงกับการปฏิบัติงานอย่างชัดเจน ตามแนวปฏิบัติของสายการบินชั้นนำในปัจจุบัน เพื่อจูงใจให้เกิดผลผลิตภาพและสนับสนุนให้พนักงานปฏิบัติงานตามที่องค์กรคาดหวังไปพร้อมกันด้วย

ตารางแสดงผลตอบแทนที่เป็นตัวเงินที่จ่ายให้แก่พนักงานตามปีหรือรอบระยะเวลาที่แสดงไว้

หน่วย : ล้านบาท

ผลตอบแทนที่เป็นตัวเงินแก่พนักงาน	ปี 2561	ปี 2560	ปี 2559
พนักงานทั่วไป	19,879	18,551	19,465
นักบิน	6,132	6,319	5,716
พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน	7,854	8,250	7,591
รวม	33,865	33,120	32,772

นโยบายการพัฒนาพนักงาน

บริษัทฯ มีนโยบายในการพัฒนาทรัพยากรบุคคลทุกระดับด้วยการพัฒนาและฝึกอบรมบุคลากรให้ได้มาตรฐานในระดับสากล เป็นทั้งคนดี คนเก่งและมีความรู้ความสามารถเหมาะสมกับตำแหน่ง และมีการเตรียมความพร้อมในการสืบทอดตำแหน่งหลัก (Key Position) และตำแหน่งงานสำคัญ (Critical Position) เพื่อให้มีผู้นำในอนาคตที่จะช่วยขับเคลื่อนองค์กรไปสู่เป้าหมายตามวิสัยทัศน์ที่กำหนด ทั้งที่ปฏิบัติงานอยู่ในธุรกิจหลัก หน่วยธุรกิจ และกิจการร่วมทุน มีการออกแบบแนวทางการพัฒนาพนักงานผ่านการฝึกอบรม (Learning Development Roadmap) ซึ่งครอบคลุมทั้งศักยภาพหลัก ศักยภาพในการบริหาร และศักยภาพเฉพาะตำแหน่ง สำหรับพนักงาน ผู้บริหารระดับต้น/ระดับกลาง/ระดับสูง และผู้มีศักยภาพสูง (Talent) โดยใช้เครื่องมือการพัฒนาพนักงานที่หลากหลาย ทั้งที่เป็นการฝึกอบรม (Training) และไม่ใช้การฝึกอบรม (Non-Training) เช่น การเรียนรู้จากการฝึกฝนทักษะ จากการสอนงาน การฝึกปฏิบัติงาน เป็นต้น และได้จัดทำแผนพัฒนารายบุคคล (Individual Development Plan : IDP) สำหรับผู้บริหารระดับสูงโดยผู้บริหารมีส่วนในการออกแบบแผนพัฒนารายบุคคลด้วยตนเอง โดยเลือกพฤติกรรมที่เป็นจุดที่ควรพัฒนา กำหนดวิธีพัฒนาและนำไปสู่การปฏิบัติจริง นอกจากนี้ ยังมีการนำเทคโนโลยีสารสนเทศในรูปแบบ e-Learning มาใช้ในการฝึกอบรมและการเรียนรู้ เพื่อเพิ่มโอกาสในการอบรมให้กับพนักงาน ลดข้อจำกัดในการจัดส่งพนักงานเข้ารับการอบรม และลดค่าใช้จ่ายในการฝึกอบรม

ค่าใช้จ่ายในการพัฒนาพนักงาน

หน่วย : ล้านบาท

รายการในการพัฒนาพนักงาน	ปี 2561	ปี 2560	ปี 2559
รายการในการพัฒนาพนักงานทั่วไป	88	52	55
รายการในการพัฒนานักบิน	368	399	411
รายการในการพัฒนาพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน	4	7	10
รวม	460	458	476

แนวทางด้านแรงงานสัมพันธ์ของบริษัทฯ

บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะส่งเสริมแรงงานสัมพันธ์ที่ดีระหว่างนายจ้างและลูกจ้าง เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ และเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ. 2543 โดยบริษัทฯ ใช้รูปแบบการปรึกษาหารือร่วมกันผ่านคณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ มีการตั้งคณะกรรมการขึ้นตามที่กฎหมายกำหนด และให้มีการประชุมร่วมกันอย่างน้อยเดือนละหนึ่งครั้ง โดยมีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาให้ความเห็นเกี่ยวกับการปรับปรุงประสิทธิภาพในการดำเนินงานของบริษัทฯ ตลอดจนส่งเสริมและพัฒนาแรงงานสัมพันธ์ หากทางปรองดองและระงับข้อขัดแย้งในบริษัทฯ พิจารณาปรับปรุงระเบียบข้อบังคับในการทำงาน อันเป็นประโยชน์ต่อนายจ้าง ลูกจ้าง และบริษัทฯ ร่วมกันปรึกษาหารือเพื่อแก้ไขปัญหาตามคำร้องทุกข์ของลูกจ้าง หรือสหภาพแรงงานฯ รวมถึงการร้องทุกข์ที่เกี่ยวกับการลงโทษทางวินัย ตลอดจนปรึกษาหารือเพื่อพิจารณาปรับปรุงสภาพการจ้าง เป็นต้น ซึ่งจากการประชุมคณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ที่ผ่านมา ทางกรรมการผู้แทนฝ่ายลูกจ้างในคณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ได้มีการยื่นข้อเรียกร้องผ่านคณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ ซึ่งเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนดโดยสามารถเจรจาทำความเข้าใจและตกลงกันได้ด้วยดีเสมอมาตามกระบวนการและขั้นตอนที่กฎหมายกำหนด อีกทั้งบริษัทฯ ได้ให้ความร่วมมือให้การสนับสนุนในกิจกรรมต่างๆ ของลูกจ้างอย่างต่อเนื่องเสมอมา

แนวทางด้านการคุ้มครองแรงงาน

บริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญและคำนึงถึงความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานของพนักงาน เนื่องจากลักษณะงานที่มีความแตกต่างกันในแต่ละสายงาน จึงจัดให้มีคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน โดยมีการคัดสรรจากฝ่ายบริหารและฝ่ายลูกจ้างหน่วยต่างๆ ของบริษัทฯ ร่วมกันเป็นกรรมการเพื่อพิจารณาหาแนวทางและดำเนินการให้ถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนด รวมถึงร่วมกันตรวจสอบและจัดหาอุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้ต่างๆ เพื่อให้การปฏิบัติงานเป็นไปด้วยความสะดวก รวดเร็วและมีความปลอดภัยสูงสุด เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุหรือภัยอันตรายที่อาจเกิดขึ้นได้กับพนักงานของบริษัทฯ อีกทั้งมีการรณรงค์ให้พนักงานได้ทราบถึงกระบวนการที่บริษัทฯ ได้ดำเนินการให้ความคุ้มครองแรงงาน และดูแลรับผิดชอบเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลแก่พนักงานตามที่กฎหมายกำหนด ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงความปลอดภัยและความสำคัญของทรัพยากรบุคคลของบริษัทฯ เป็นหลัก

9. การกำกับดูแลกิจการ

คณะกรรมการบริษัทฯ มีความมุ่งมั่นให้การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ มีระบบการบริหารจัดการที่ดีตามหลักธรรมาภิบาล มีการบริหารงานอย่างโปร่งใส คำนึงถึงการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและไว้วางใจให้แก่ผู้ถือหุ้น ลูกค้า คู่ค้า กรรมการ ผู้ปฏิบัติงาน และผู้มีส่วนได้เสียอื่น ๆ เพื่อสร้างความก้าวหน้าและเติบโตของบริษัทฯ อย่างยั่งยืนร่วมกัน โดยคณะกรรมการบริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของการบริหารงานตามหลักธรรมาภิบาลจึงได้กำหนดนโยบายและจัดทำคู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อรวบรวมหลักการและนโยบายที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งแนวปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อให้ กรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงานทุกคน ศึกษาทำความเข้าใจและยึดถือเป็นแนวปฏิบัติ โดยกรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงานทุกคนของบริษัทฯ มีหน้าที่ปฏิบัติตามหลักการ นโยบาย และแนวปฏิบัติที่กำหนดไว้ในคู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดี

9.1 นโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี

คณะกรรมการบริษัทฯ รับทราบถึงแนวทางปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี สำหรับบริษัทจดทะเบียน ปี 2560 หรือ Corporate Governance Code for Listed Companies 2017 (CG Code) คณะกรรมการบริษัทฯ จึงได้ทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ ให้สอดคล้องกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีดังกล่าว เพื่อเป็นหลักปฏิบัติและแนวทางในการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทฯ

- 1) ตระหนักถึงบทบาทและความรับผิดชอบของคณะกรรมการในฐานะผู้นำองค์กรที่สร้างคุณค่าให้แก่กิจการอย่างยั่งยืน กำหนดวัตถุประสงค์ เป้าหมาย กลยุทธ์ นโยบาย แผนธุรกิจ งบประมาณ ตลอดจนกำกับดูแล ให้กรรมการ และผู้บริหาร ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรับผิดชอบระมัดระวัง (Duty of Care) ซื่อสัตย์ สุจริต (Duty of Loyalty) และเป็นไปตามกฎหมาย ข้อบังคับ และมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น
- 2) กำหนดวัตถุประสงค์และเป้าหมายหลักของกิจการที่เป็นไปเพื่อความยั่งยืน กำหนดและกำกับดูแล ให้วัตถุประสงค์และเป้าหมายหลักของบริษัทฯ สอดคล้องกัน เพื่อสร้างคุณค่าให้กับบริษัทฯ ผู้มีส่วนได้เสียและสังคมโดยรวมอย่างยั่งยืน
- 3) เสริมสร้างคณะกรรมการที่มีประสิทธิภาพ กำหนดและทบทวน โครงสร้างของคณะกรรมการ สัดส่วนกรรมการอิสระ กำกับดูแลการสรรหา การกำหนดค่าตอบแทน และการประเมินผลคณะกรรมการ และคณะกรรมการชุดย่อย สร้างกลไกการกำกับดูแลบริษัทย่อย รวมทั้งมีการประเมินผลการปฏิบัติงานประจำปีของคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อใช้เป็นกรอบในการตรวจสอบ และนำมาพัฒนาเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติหน้าที่
- 4) สรรหาและพัฒนาผู้บริหารระดับสูงและการบริหารบุคลากร กำกับดูแล ระบบการสรรหา พัฒนา และประเมินผล ผู้บริหารระดับสูง ให้มีความเหมาะสม โปร่งใส และเป็นธรรม รวมทั้งกำกับดูแลให้มีการพิจารณากำหนดบุคคลลงตำแหน่งผู้บริหารระดับสูงให้เหมาะสมตามสายงานบริหาร (Succession Plan)
- 5) ส่งเสริมนวัตกรรม และการประกอบธุรกิจอย่างมีความรับผิดชอบต่อ
ให้ความสำคัญและสนับสนุนการสร้างนวัตกรรมที่ก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มแก่ธุรกิจ และมีความรับผิดชอบต่อสังคม และสิ่งแวดล้อม จัดสรรและจัดการทรัพยากรของบริษัทฯ ที่มีอยู่อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งกำกับดูแลให้มั่นนโยบายและมาตรการรักษาความมั่นคงปลอดภัยของระบบสารสนเทศ และนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการเพิ่มโอกาสทางธุรกิจ

- 6) ดูแลให้มีระบบบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในที่เหมาะสม
กำกับดูแลให้บริษัทฯ มีระบบการบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน และการตรวจสอบภายใน รวมทั้งการป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์ อย่างเหมาะสมและเพียงพอ รวมทั้งให้มีการจัดทำนโยบายและแนวปฏิบัติด้านการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน โดยมีการกำหนดกระบวนการ ขั้นตอน การร้องเรียนและรับเรื่องร้องเรียนอย่างชัดเจน และมีการสื่อสารให้ทั่วถึงทั้งองค์กร รวมถึงบุคคลภายนอก
- 7) รักษาความน่าเชื่อถือทางการเงินและการเปิดเผยข้อมูล
ติดตามดูแลความเพียงพอของสภาพคล่องทางการเงินและความสามารถในการชำระหนี้ เพื่อให้มั่นใจได้ว่าบริษัทฯ มีแผนในการแก้ไขปัญหาทางการเงินได้ โดยคำนึงถึงสิทธิของผู้มีส่วนได้เสีย รวมทั้งส่งเสริมให้มีการเปิดเผยสารสนเทศที่สำคัญ ทั้งในเรื่องการเงินและเรื่องที่ไม่ใช่เรื่องการเงินอย่างเพียงพอและเชื่อถือได้ ทั่วถึง และทันเวลา โดยมีหน่วยงานที่ทำหน้าที่สื่อสารหรือเผยแพร่ให้กับประชาชนทั่วไป นักลงทุน และผู้ถือหุ้น ผ่านช่องทางต่าง ๆ และนำเทคโนโลยีการสื่อสารมาใช้ที่เหมาะสม
- 8) สนับสนุนการมีส่วนร่วมและการสื่อสารกับผู้ถือหุ้น
ให้ความสำคัญต่อการมีส่วนร่วมของผู้ถือหุ้น ตลอดจนอำนวยความสะดวกแก่ผู้ถือหุ้นในการใช้สิทธิในเรื่องต่าง ๆ โดยไม่เลือกปฏิบัติ รวมทั้งกำกับดูแลให้มีการจัดทำมติและรายงานการประชุมผู้ถือหุ้น เป็นไปอย่างถูกต้องครบถ้วน

9.2 คณะกรรมการชด้อย

- **โครงสร้างคณะกรรมการบริษัท**

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

- **องค์ประกอบของคณะกรรมการบริษัท**

ตามข้อบังคับของบริษัทฯ คณะกรรมการบริษัท ประกอบด้วยกรรมการอย่างน้อย 5 ท่าน แต่ไม่เกิน 15 ท่าน โดยคณะกรรมการบริษัท มีสมรรถนะและความรู้ที่จำเป็น (Skill Matrix) สอดคล้องกับภารกิจและแผนยุทธศาสตร์ของบริษัทฯ ตามที่บริษัทฯ กำหนด ได้แก่ การเงิน บัญชี กฎหมาย เทคโนโลยีสารสนเทศ ทรัพยากรบุคคล บริหารจัดการและบริหารธุรกิจ กลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา คมนาคมและขนส่ง ความมั่นคง วิศวกรรม บริหารความเสี่ยง ธุรกิจการบิน สื่อสาร เศรษฐศาสตร์ และการตลาด

- **การกำหนดวาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการบริษัท**

กรรมการบริษัท มีวาระการดำรงตำแหน่งที่แน่นอน ตามข้อบังคับบริษัทฯ ที่กำหนดไว้ว่า ในการประชุมสามัญประจำปีทุกครั้ง ให้กรรมการจำนวน 1 ใน 3 ออกจากตำแหน่ง โดยให้กรรมการที่ดำรงตำแหน่งนานที่สุดเป็นผู้ออกจากตำแหน่ง

ที่ประชุมผู้ถือหุ้นอาจลงมติให้กรรมการคนใดออกจากตำแหน่งก่อนถึงคราวออกตามวาระได้ ด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่า 3 ใน 4 ของจำนวนผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและมีสิทธิออกเสียง และมีหุ้นนับรวมกันได้ไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนหุ้นที่ถือโดยผู้ถือหุ้นที่มาประชุมและมีสิทธิออกเสียงในการประชุมนั้น

• **การรวมหรือการแยกตำแหน่ง**

ประธานกรรมการบริษัทฯ เป็นกรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร ไม่เป็นบุคคลเดียวกับกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และไม่มีความสัมพันธ์ใดๆ กับฝ่ายบริหาร โดยบริษัทฯ ได้แบ่งแยกบทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบในการปฏิบัติงานของ คณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหารออกจากกันอย่างชัดเจนและเป็นลายลักษณ์อักษร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 คณะกรรมการบริษัทฯ มีจำนวน 13 ท่าน ประกอบด้วย กรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร 12 ท่าน หรือร้อยละ 92.30 กรรมการที่เป็นผู้บริหาร 1 ท่าน และมีกรรมการอิสระ 10 ท่าน หรือร้อยละ 76.92 ของจำนวน กรรมการทั้งหมด ซึ่งเป็นจำนวนที่มากพอที่จะสามารถสร้างกลไกถ่วงดุลอำนาจภายในคณะกรรมการบริษัทฯ ดังนั้น ผู้มีส่วนได้เสียจึงมั่นใจได้ว่าคณะกรรมการบริษัทฯ สามารถปฏิบัติหน้าที่ในฐานะตัวแทนผู้ถือหุ้นได้อย่างเป็นอิสระ และมีการถ่วงดุลที่เหมาะสม

9.2.1 คณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ มีหน้าที่รับผิดชอบสูงสุดในการกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทฯ ให้อยู่ภายใต้เงื่อนไข ข้อบังคับของบริษัทฯ ซึ่งกำหนดให้คณะกรรมการประกอบด้วยกรรมการจำนวนไม่น้อยกว่า 5 คน แต่ไม่มากกว่า 15 คน สุดแต่ที่ ประชุมใหญ่ผู้ถือหุ้นจะเป็นผู้กำหนดเป็นครั้งคราว และกรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมดต้องมีถิ่นที่อยู่ใน ราชอาณาจักร ในการประชุมสามัญประจำปีทุกครั้ง กรรมการจำนวน 1 ใน 3 จะต้องออกจากตำแหน่ง และจะมีการเลือกตั้ง กรรมการแทนกรรมการที่ออกตามวาระ กรรมการที่ออกตามวาระนั้นอาจถูกเลือกเข้ามาดำรงตำแหน่งใหม่ก็ได้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการ ซึ่งมีรายชื่อดังต่อไปนี้

1. นายเอกนิติ	นิติทัศน์ประกาศ	ประธานกรรมการ
2. พลอากาศเอก ตริทศ	สนแจ้	รองประธานกรรมการและกรรมการอิสระ
3. นายดิศทัต	โหดระกิตย์	กรรมการอิสระ และประธานกรรมการตรวจสอบ
4. นางปรารถนา	มงคลกุล	กรรมการอิสระ
5. นายปิติพันธ์	เทพปฏิมากรณ์	กรรมการอิสระ
6. นายพีระพล	ถาวรสุภเจริญ	กรรมการ
7. นายพินิจ	พั้วพันธ์	กรรมการอิสระ
8. นายรัฐพล	ภักดีภูมิ	กรรมการอิสระ และกรรมการตรวจสอบ
9. นายวัชรวิ	ตันตริยานนท์	กรรมการอิสระ
10. นางสาวศิริกุล	เลากัยกุล	กรรมการอิสระ
11. นายสมเกียรติ	ศิริชาติไชย	กรรมการอิสระและกรรมการตรวจสอบ
12. พลอากาศเอก อำนาจ	จีระมณีมัย	กรรมการอิสระ
13. นายสุเมธ	ดำรงชัยธรรม	กรรมการ

นางลัดนันท์ ลีลามณี (ผู้อำนวยการใหญ่ สำนักเลขานุการบริษัทฯ) เป็นเลขานุการบริษัทฯ

ในปี 2561 มีการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ทั้งสิ้น 29 ครั้ง เป็นการประชุมครั้งปกติ 15 ครั้ง และประชุมครั้ง พิเศษ 14 ครั้ง ประกอบด้วย เรื่องเพื่อพิจารณาจำนวน 118 เรื่อง และเรื่องเพื่อทราบจำนวน 186 เรื่อง

• **บทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบ และอำนาจอนุมัติของกรรมการ**

คณะกรรมการบริษัทฯ มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทฯ ให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ และมติที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นโดยไม่ขัดต่อกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ ตลอดจนหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีและข้อพึงปฏิบัติที่ดีสำหรับกรรมการบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยอย่างเคร่งครัด ซึ่งคณะกรรมการบริษัทฯ มีบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบ และอำนาจอนุมัติในเรื่องต่างๆ สรุปได้ดังนี้

1. กำหนดนโยบาย วิสัยทัศน์ พันธกิจ คุณค่าหลัก และกลยุทธ์ของบริษัทฯ
2. กำหนดทิศทางการดำเนินงานของบริษัทฯ และกำกับ ควบคุม ดูแลให้ฝ่ายบริหารดำเนินการให้เป็นไปตามนโยบายที่กำหนดไว้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล
3. รักษาผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้น มีการเปิดเผยข้อมูลต่อผู้ลงทุนอย่างถูกต้อง ครบถ้วน มีมาตรฐาน และโปร่งใส
4. ติดตามการดำเนินกิจการของบริษัทฯ เพื่อรับรู้ถึงการปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดในสัญญาที่เกี่ยวข้องของบริษัทฯ
5. ดำเนินการให้บริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายใน การตรวจสอบภายใน และการกำกับดูแลกิจการที่ดี
6. กรรมการอิสระใช้ดุลยพินิจของตนเองอย่างเป็นอิสระในการพิจารณาเรื่องต่างๆ
7. ไม่ประกอบกิจการอันมีสภาพอย่างเดียวกัน และเป็นการแข่งขันกับกิจการของบริษัทฯ และแจ้งให้บริษัทฯ ทราบโดยไม่ชักช้า เมื่อมีกรณีดังต่อไปนี้ 1) มีส่วนได้เสีย ไม่ว่าจะโดยตรงหรือโดยอ้อมในสัญญาใดๆ ที่บริษัทฯ ทำขึ้น 2) ถือหุ้นหรือหุ้นกู้ในบริษัทฯ หรือบริษัทในเครือ
8. มีอำนาจในการแต่งตั้งบุคคลอื่น เพื่อให้ดำเนินการกิจการของบริษัทฯ ภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการบริษัทฯ หรือกรรมการผู้จัดการ
9. มีอำนาจกำหนดชื่อกรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัทฯ ตลอดจนแต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อย
10. มีอำนาจแต่งตั้งผู้บริหารระดับสูง รวมถึงเลขานุการบริษัทฯ
11. มีอำนาจอนุมัติงบประมาณของบริษัทฯ
12. มีอำนาจอนุมัติทางการเงินและการจัดหาพัสดุตามระเบียบบริษัทฯ

• **กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อแทนบริษัทฯ**

ประกอบด้วย พลอากาศเอก ตริทศ สนแจ้ง หรือ นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ หรือ นางปรารถนา มงคลกุล หรือ นายปิติพันธ์ เทพปฏิมาภรณ์ หรือ นายพินิจ พัวพันธ์ สามคนลงลายมือชื่อร่วมกัน และประทับตราสำคัญของบริษัทฯ

• **บทบาทของประธานกรรมการ**

ประธานกรรมการมีบทบาทสำคัญในการตัดสินใจกำหนดทิศทางและนโยบายการดำเนินงานที่สำคัญๆ ของบริษัทฯ มีความเป็นผู้นำ เป็นกลาง ส่งเสริมธรรมาภิบาล รวมทั้งมีความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้น และผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ พิจารณาการจัดวาระการประชุมและทำหน้าที่ประธานในที่ประชุมคณะกรรมการและที่ประชุมผู้ถือหุ้นอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งเป็นผู้นำของคณะกรรมการที่มีกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ที่เป็นหัวหน้าของฝ่ายบริหารร่วมเป็นกรรมการอยู่ด้วย อันจะเป็นประโยชน์ต่อการบริหารจัดการ การกำกับดูแล และการรับนโยบายของคณะกรรมการมาถ่ายทอดให้ฝ่ายบริหารนำไปดำเนินการให้สัมฤทธิ์ผล

บริษัทฯ ได้กำหนดการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ไว้อย่างเป็นทางการล่วงหน้าตลอดทั้งปี โดยกำหนดการประชุมเดือนละ 1 ครั้ง และมีการประชุมวาระพิเศษเฉพาะคราวเพิ่มตามความจำเป็น โดยมีการกำหนดระเบียบวาระการประชุมที่ชัดเจน และมีวาระพิจารณาติดตามผลการดำเนินงานเป็นประจำ สำนักเลขานุการบริษัทฯ จะจัดส่ง

หนังสือเชิญพร้อมระเบียบวาระการประชุมและเอกสารให้กรรมการแต่ละท่านล่วงหน้าก่อนการประชุมเป็นเวลา 7 วัน เพื่อให้คณะกรรมการได้มีเวลาศึกษาข้อมูลอย่างเพียงพอก่อนเข้าร่วมประชุม

โดยในปี 2561 คณะกรรมการบริษัทฯ มีการประชุมครั้งปกติ 15 ครั้ง และการประชุมครั้งพิเศษ 14 ครั้ง เลขานุการบริษัทฯ ได้มีการจัดบันทึกและจัดทำรายงานการประชุมเป็นลายลักษณ์อักษรทุกครั้งและได้นำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาร่างรายงานการประชุมดังกล่าวเพื่อทำการรับรองในการประชุมครั้งต่อไป รวมทั้งได้มีการจัดเก็บรายงานการประชุมของคณะกรรมการบริษัทฯ ที่ผ่านการรับรองจากคณะกรรมการบริษัทฯ ให้พร้อมสำหรับการตรวจสอบจากคณะกรรมการบริษัทฯ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ในปี 2561 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการชุดต่างๆ เพื่อช่วยศึกษารายละเอียด และกลั่นกรองงานเฉพาะเรื่อง ตามรายละเอียดดังนี้

9.2.2 กรรมการอิสระ

เพื่อเป็นไปตามข้อกำหนดของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และแนวทางปฏิบัติที่ดีของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) และสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งกรรมการอิสระ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 มีรายชื่อดังต่อไปนี้

1.	พลอากาศเอก ตริทศ	สนแจ้	กรรมการอิสระ
2.	นายดิศทัต	โหดระกิตต์	กรรมการอิสระ
3.	นางปรารถนา	มงคลกุล	กรรมการอิสระ
4.	นายปิติพันธ์	เทพปฏิมากรณ์	กรรมการอิสระ
5.	นายพินิจ	พั้วพันธ์	กรรมการอิสระ
6.	นายรัฐพล	ภักดีภูมิ	กรรมการอิสระ
7.	นายวัชรรา	ตันตริยานนท์	กรรมการอิสระ
8.	นางสาวศิริกุล	เลากัยกุล	กรรมการอิสระ
9.	นายสมเกียรติ	ศิริชาติไชย	กรรมการอิสระ
10.	พลอากาศเอก อำนาจ	จีระมณีมัย	กรรมการอิสระ

● บทบาทและหน้าที่ของกรรมการอิสระ

แสดงความคิดเห็น และ/หรือรายงานผลการปฏิบัติงานตามหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ได้อย่างเสรี รวมทั้งดูแลรักษาผลประโยชน์ของบริษัทฯ โดยรวม เพื่อให้ผู้ถือหุ้นทุกรายโดยเฉพาะผู้ถือหุ้นรายย่อยได้รับผลประโยชน์อย่างเท่าเทียมกัน โดยใช้ดุลยพินิจที่เป็นอิสระ ทักษะและประสบการณ์ของตน ในการตัดสินใจเชิงกลยุทธ์ กำกับดูแลการปฏิบัติงานของฝ่ายบริหาร เพื่อคุ้มครองผลประโยชน์ของภาครัฐ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และประชาชน

ทั้งนี้ กรรมการอิสระได้ทำหน้าที่ โดยการแสดงความคิดเห็นอย่างเป็นอิสระ รวมทั้งกำกับดูแลผลการปฏิบัติงานของฝ่ายบริหาร เพื่อรักษาผลประโยชน์ต่างๆ ให้ทั้งองค์กร ผู้มีส่วนได้เสียและผู้ถือหุ้นทุกราย โดยเฉพาะผู้ถือหุ้นรายย่อยได้เป็นอย่างดี

9.2.3 คณะกรรมการตรวจสอบ

เพื่อให้บริษัทฯ มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Good Corporate Governance) ตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของกระทรวงการคลังและตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ซึ่งจะช่วยให้ผู้ถือหุ้นและผู้ลงทุนทั่วไปเกิดความมั่นใจในการบริหารงานของบริษัทฯ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งประกอบด้วยกรรมการบริษัทฯ ที่มีคุณสมบัติเป็นกรรมการอิสระและไม่ได้เป็นผู้บริหารของบริษัทฯ มีรายชื่อดังนี้

1. นายดิศทัต	โทตระกูลเกียรติ	ประธานกรรมการ
2. นายสมเกียรติ	ศิริชาติไชย	กรรมการ
3. นายรัฐพล	ภักดีภูมิ	กรรมการ
4. ผู้อำนวยการใหญ่สำนักงานการตรวจสอบภายใน		เลขานุการ

ทั้งนี้ มีนายสมเกียรติ ศิริชาติไชย และนายรัฐพล ภักดีภูมิ เป็นผู้มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอที่จะสามารถสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงิน

กรรมการตรวจสอบจะต้องมีคุณสมบัติเป็นไปตามข้อกำหนดที่คณะกรรมการกำกับตลาดทุนกำหนด ซึ่งรวมถึงคุณสมบัติดังต่อไปนี้

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

• อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ

1. สอบทานให้บริษัทฯ มีการรายงานทางการเงินอย่างถูกต้องและเพียงพอ
2. สอบทานให้บริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายในและการตรวจสอบภายในที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ และพิจารณาความเป็นอิสระของหน่วยงานตรวจสอบภายใน ตลอดจนจนให้ความเห็นชอบในการพิจารณาแต่งตั้ง โยกย้าย เลิกจ้างหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน
3. สอบทานให้บริษัทฯ ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ
4. พิจารณา คัดเลือก เสนอแต่งตั้งบุคคลซึ่งมีความเป็นอิสระ เพื่อทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ และเสนอคำตอบแทนของบุคคลดังกล่าว รวมทั้งเข้าร่วมประชุมกับผู้สอบบัญชีโดยไม่ฝักใฝ่จัดการ เข้าร่วมประชุมด้วยอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
5. พิจารณารายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ให้เป็นไปตามกฎหมายและข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่ารายการดังกล่าวสมเหตุสมผล และเป็นประโยชน์สูงสุดต่อบริษัทฯ
6. จัดทำรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบโดยเปิดเผยไว้ในรายงานประจำปีของบริษัทฯ ซึ่งรายงานดังกล่าวต้องลงนามโดยประธานคณะกรรมการตรวจสอบ โดยประกอบด้วยข้อมูลตามที่ตลาดหลักทรัพย์ฯ กำหนด
7. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย ด้วยความเห็นชอบจากคณะกรรมการตรวจสอบ

8. ในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ หากพบหรือมีข้อสงสัยว่า มีรายการหรือการกระทำดังต่อไปนี้ ซึ่งอาจมีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ให้คณะกรรมการตรวจสอบรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อดำเนินการปรับปรุงแก้ไขภายในเวลาที่คณะกรรมการ ตรวจสอบเห็นสมควร
 - (1) รายการที่เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์
 - (2) การทุจริต หรือมีสิ่งผิดปกติหรือมีความบกพร่อง
 - (3) การฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ
9. มีอำนาจเรียกเอกสารและบุคคลต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณา
10. แต่งตั้งคณะทำงานได้ตามความจำเป็นและเหมาะสม
11. ดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

ในปี 2561 คณะกรรมการตรวจสอบมีการประชุมทั้งสิ้น 10 ครั้ง เป็นการประชุมครั้งปกติ 9 ครั้ง และประชุมครั้งพิเศษ 1 ครั้ง ประกอบด้วย เรื่องเพื่อพิจารณาจำนวน 38 เรื่อง และเรื่องเพื่อทราบจำนวน 30 เรื่อง

9.2.4 คณะกรรมการบริหาร

เพื่อให้การจัดการของบริษัทฯ เป็นไปตามเป้าหมายของแผนวิสาหกิจของบริษัทฯ อย่างมีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุดกับบริษัทฯ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารบริษัทฯ ประกอบด้วย กรรมการบริษัทฯ 5 ท่าน มีรายชื่อดังต่อไปนี้

1. นายพีระพล	ถาวรสุภเจริญ	ประธานกรรมการ
2. นางปรารถนา	มงคลกุล	กรรมการ
3. นายวัชรวิ	ตันตริยานนท์	กรรมการ
4. นายพินิจ	พั่วพันธ์	กรรมการ
5. กรรมการผู้อำนวยการใหญ่		กรรมการ
6. ผู้อำนวยการใหญ่ สำนักเลขานุการบริษัทฯ		เลขานุการ
7. ผู้อำนวยการฝ่ายงานเลขานุการบริษัทฯ		ผู้ช่วยเลขานุการ

● อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริหาร

1. พิจารณากลับกรองเรื่องที่จะนำเข้าสู่การพิจารณาของคณะกรรมการบริษัทฯ
2. ติดตามการดำเนินการตามนโยบายและมติของคณะกรรมการบริษัทฯ รวมถึงการดำเนินการตามเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์
3. ให้คำปรึกษาและคำแนะนำแก่ฝ่ายบริหารในการดำเนินการตามนโยบายของคณะกรรมการบริษัทฯ
4. มีอำนาจอนุมัติตามที่ได้รับมอบอำนาจจากคณะกรรมการบริษัทฯ ดังนี้
 - 4.1 การจัดหาพัสดุตามระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการพัสดุ ในวงเงินที่อยู่ในอำนาจอนุมัติไม่เกิน 500 ล้านบาท แต่ไม่เกิน 800 ล้านบาท
 - 4.2 อนุมัติการใช้เงินนอกเหนือวงเงินที่หน่วยงานได้รับการจัดสรรตามงบประมาณประจำปีไม่เกิน 50 ล้านบาท ในวงเงินไม่เกิน 100 ล้านบาท และให้รายงานคณะกรรมการบริษัทฯ ทราบ
5. มีอำนาจเรียกเอกสารและบุคคลต่างๆ ที่เกี่ยวข้องมาชี้แจง เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณา
6. แต่งตั้งคณะอนุกรรมการและคณะทำงานเพื่อดำเนินการได้ตามความจำเป็น และเหมาะสม
7. ดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

ในการประชุมคณะกรรมการบริหาร ต้องมีกรรมการมาประชุมเกินกึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมด จึงจะเป็นองค์ประชุม ให้ประธานกรรมการเป็นประธานในที่ประชุม ในกรณีที่ประธานกรรมการไม่อยู่ในที่ประชุม หรือไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้ประธานกรรมการมอบหมายให้กรรมการคนหนึ่งคนใดเป็นประธานในที่ประชุมแทน ในกรณีที่ประธานกรรมการมอบหมายให้กรรมการคนหนึ่งคนใดเป็นประธานในที่ประชุมแทนไม่ได้ ให้กรรมการซึ่งมาประชุมเลือกกรรมการคนหนึ่งเป็นประธานในที่ประชุม

การวินิจฉัยชี้ขาดของที่ประชุมคณะกรรมการบริหาร ให้ถือเสียงข้างมาก โดยกรรมการคนหนึ่งมีเสียงหนึ่งในการลงคะแนน กรรมการซึ่งมีส่วนได้เสียในเรื่องใด ให้ออกจากที่ประชุมในวาระนั้น และไม่มีสิทธิ์ออกเสียงลงคะแนนในเรื่องนั้น ถ้าคะแนนเสียงเท่ากัน ให้ประธานในที่ประชุมออกเสียงเพิ่มขึ้นอีกเสียงหนึ่งเป็นเสียงชี้ขาด

ในปี 2561 มีการประชุมทั้งสิ้น 21 ครั้ง ประกอบด้วย เรื่องเพื่อพิจารณาจำนวน 99 เรื่อง และเรื่องเพื่อทราบจำนวน 25 เรื่อง

9.2.5 คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

เพื่อให้บริษัทฯ มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามหลักการกำกับดูแลที่ดีของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย รวมทั้งหลักการปฏิบัติที่ดีที่ยอมรับในระดับสากล และเพื่อให้การดำเนินงานด้านบริหารความเสี่ยงสามารถใช้เป็นเครื่องมือในการบริหารได้ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง โดยมีรายชื่อดังต่อไปนี้

1. นายวัชรวิภา	ตันตริยานนท์	ประธานกรรมการ
2. นายพินิจ	พั่วพันธ์	กรรมการ
3. นายปิติพันธ์	เทพปฏิมาภรณ์	กรรมการ
4. กรรมการผู้อำนวยการใหญ่		กรรมการ
5. รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายกลยุทธ์องค์กรและพัฒนาอย่างยั่งยืน		กรรมการ
6. รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการเงินและการบัญชี		กรรมการ
7. ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายธุรกิจปิโตรเลียม ประกันภัย และสิ่งแวดลอมการบิน		กรรมการ
8. ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริหารความเสี่ยง		เลขานุการ
9. ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารความเสี่ยงระดับฝ่ายและควบคุมภายใน		ผู้ช่วยเลขานุการ

• อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

1. ให้คำปรึกษา และคำแนะนำในการดำเนินการบริหารความเสี่ยง และพัฒนากระบวนการบริหารความเสี่ยงที่ครอบคลุมเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ ด้านกฎหมาย กฎ ข้อบังคับ และระเบียบต่างๆ เป้าหมายทางรายได้และการเงินอื่นๆ ความมีประสิทธิภาพของกำลังพล การวางแผน การดำเนินกลยุทธ์ และความมั่นคงทางการบิน (Aviation Security)
2. กำหนดนโยบาย แนวทางการบริหารความเสี่ยงและกรอบปฏิบัติ การบริหารความเสี่ยงต่างๆ ที่อาจทำให้การดำเนินธุรกิจไม่เป็นไปอย่างต่อเนื่องยั่งยืน และไม่ปฏิบัติตามเป้าหมาย อันประกอบด้วย อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ การบริหารเงินสดคงเหลือ การบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน การหารายได้ ต้นทุนการดำเนินงานการปฏิบัติการ การซ่อมบำรุง บุคลากร และปัญหาข้อพิพาทแรงงาน เป็นต้น
3. อนุมัติการจัดทำการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันทุกรูปแบบ
4. กำกับดูแลการนำกรอบบริหารความเสี่ยงไปปฏิบัติ ติดตามการระบุประเมินความเสี่ยงและความเพียงพอในการจัดการความเสี่ยง

5. มีอำนาจเรียกเอกสาร และบุคคลต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณา
 6. แต่งตั้งคณะทำงานได้ตามความเหมาะสม
 7. ดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย
- ในปี 2561 มีการประชุมทั้งสิ้น 12 ครั้ง ประกอบด้วย เรื่องเพื่อพิจารณาจำนวน 52 เรื่อง

9.2.6 คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

เพื่อให้เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามที่กระทรวงการคลัง และตลาดหลักทรัพย์ฯ กำหนด รวมทั้งหลักการปฏิบัติที่ดี เป็นที่ยอมรับในระดับสากล และเป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ประกอบด้วย กรรมการบริษัทฯ 3 ท่าน มีรายชื่อดังต่อไปนี้

1. นายปิติพันธ์	เทพปฏิมากรณ์	ประธานกรรมการ
2. นายรัฐพล	ภักดีภูมิ	กรรมการ
3. นายวัชรวิ	ตันตริยานนท์	กรรมการ
4. รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายทรัพยากรบุคคล		เลขานุการ
5. ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายทรัพยากรบุคคล		ผู้ช่วยเลขานุการ
6. ผู้อำนวยการใหญ่สำนักงานการตรวจสอบภายใน		ผู้ช่วยเลขานุการ

(ด้านการประเมินผลกรรมการผู้อำนวยการใหญ่)

• อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

1. กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการสรรหาที่เป็นไปตามข้อบังคับ หลักเกณฑ์ ระเบียบบริษัทฯ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ได้ผู้มีความรู้ความสามารถและประสบการณ์ที่เหมาะสม มาดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหารระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ขึ้นไป
2. ดำเนินการสรรหาและวิธีการสรรหาตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด เพื่อให้ได้บุคคลที่เหมาะสมเป็นกรรมการบริษัทฯ ผู้บริหารระดับสูงกว่าผู้อำนวยการใหญ่ขึ้นไป และเสนอชื่อผู้ที่ผ่านการสรรหาต่อคณะกรรมการบริษัทฯ 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 2561 มีการประชุมทั้งสิ้น 17 ครั้ง ประกอบด้วย เรื่องเพื่อพิจารณาจำนวน 35 เรื่อง

9.2.7 คณะกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม

เพื่อให้การดำเนินงานของบริษัทฯ เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามที่กระทรวงการคลังและตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยกำหนดและเป็นที่ยอมรับในระดับสากล คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม โดยมีรายชื่อดังต่อไปนี้

- | | |
|--|---------------------|
| 1. พลอากาศเอก ตริทศ สอนแจ้ง | ประธานกรรมการ |
| 2. นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ | กรรมการ |
| 3. นางสาวศิริกุล เลากัยกุล | กรรมการ |
| 4. กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ | กรรมการ |
| 5. รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายบริหารงานกฎหมายและบริหารทั่วไป | กรรมการ |
| 6. รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการพาณิชย์ | กรรมการ |
| 7. รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายทรัพยากรบุคคล | กรรมการ |
| 8. ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายภาพลักษณ์และสื่อสารองค์กร | กรรมการ |
| 9. ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายกฎหมาย | กรรมการ |
| 10. ผู้อำนวยการใหญ่สำนักเลขานุการบริษัทฯ | กรรมการและเลขานุการ |
| 11. ผู้อำนวยการสำนักงานการตรวจการองค์กร | ผู้ช่วยเลขานุการ |
| 12. ผู้อำนวยการฝ่ายกิจกรรมองค์กรเพื่อสังคมและสิ่งแวดล้อม | ผู้ช่วยเลขานุการ |
| 13. ผู้อำนวยการฝ่ายกำกับปฏิบัติตามกฎเกณฑ์และส่งเสริมธรรมาภิบาล | ผู้ช่วยเลขานุการ |

● อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม

1. เสนอแนะแนวปฏิบัติด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ตามหลักการของกระทรวงการคลังและตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
2. ตรวจสอบการกำกับดูแล การปฏิบัติงานของกรรมการและฝ่ายบริหาร เพื่อให้เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี
3. ให้คำแนะนำแก่คณะกรรมการบริษัทฯ ในเรื่องเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการที่ดี
4. ทบทวนแนวปฏิบัติและหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ เพื่อให้มีความต่อเนื่องและเหมาะสม โดยเปรียบเทียบกับแนวปฏิบัติของสากลปฏิบัติ และเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
5. มีอำนาจในการเรียกพนักงาน ลูกจ้างของบริษัทฯ และบุคคลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง มาให้ถ้อยคำหรือความเห็นรวมทั้งให้มีอำนาจในการเรียกเอกสารหรือสิ่งอื่นใดมาเพื่อประกอบการพิจารณาได้ด้วย
6. กำหนดนโยบาย และแนวทางประชาสัมพันธ์องค์กร เพื่อให้เกิดภาพลักษณ์ที่ดีต่อลูกค้า ผู้ถือหุ้น พนักงาน และผู้มีส่วนได้เสียอื่นๆ
7. กำหนดนโยบายและแนวทางการมีส่วนร่วมรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการช่วยเหลือและส่งเสริมสังคม
8. พิจารณาโครงการและกิจกรรมเพื่อสิ่งแวดล้อม การปลูกจิตสำนึกให้พนักงาน และที่เกี่ยวข้องกับด้านส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม ตามที่หน่วยงานเกี่ยวข้องเสนอมา ก่อนนำไปสื่อสารประชาสัมพันธ์เพื่อให้ผู้ถือหุ้น ลูกค้า คู่ค้า พนักงาน และผู้มีส่วนได้เสียอื่นๆ ได้รับความรู้ และมีโอกาสเข้าร่วมกิจกรรมอย่างทั่วถึง
9. แต่งตั้งคณะทำงานได้ตามความจำเป็นและเหมาะสม
10. ดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

ในปี 2561 มีการประชุมทั้งสิ้น 10 ครั้ง ประกอบด้วย เรื่องพิจารณาจำนวน 9 เรื่อง และเรื่องเพื่อทราบ 14 เรื่อง

9.2.8 คณะกรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูปบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

เพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์และการปฏิรูปบริษัท คณะกรรมการบริษัท ได้แต่งตั้งคณะกรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูป บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีรายชื่อดังต่อไปนี้

1. นายสมเกียรติ	ศิริชาติไชย	ประธานกรรมการ
2. นายรัฐพล	ภักดีภูมิ	กรรมการ
3. นางปรารถนา	มงคลกุล	กรรมการ
4. กรรมการผู้อำนวยการใหญ่		กรรมการ
5. ผู้อำนวยการใหญ่สำนักเลขานุการบริษัทฯ		เลขานุการ

● **อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูป**

1. กำกับดูแลให้ฝ่ายบริหารจัดการทำแผนยุทธศาสตร์ และแผนปฏิรูปองค์กร เพื่อให้บริษัท เป็นองค์กรที่สามารถแข่งขันได้อย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถสร้างผลตอบแทนที่เหมาะสมอย่างยั่งยืน ทั้งนี้ แผนยุทธศาสตร์และแผนปฏิรูปองค์กรจะต้องครอบคลุมทุกมิติของการดำเนินธุรกิจ และมีการบูรณาการกัน ทั้งมาตรการเร่งด่วนและมาตรการที่มีผลต่อเนื่อง
2. กลั่นกรองแผนยุทธศาสตร์ และแผนปฏิรูปองค์กร ก่อนนำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อขออนุมัติ
3. ติดตาม กำกับดูแล และให้คำแนะนำให้ฝ่ายบริหารดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์และแผนปฏิรูปองค์กร รวมทั้งกำกับดูแลให้มีผู้บริหารรับผิดชอบการดำเนินการตามแผนแต่ละแผนอย่างชัดเจน
4. แต่งตั้งที่ปรึกษาเพื่อสนับสนุนการจัดทำและการดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์ และแผนปฏิรูปองค์กร ตามที่เห็นสมควร
5. สามารถขอและเข้าถึงการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ได้จากทุกหน่วยงานตามที่เห็นสมควร
6. ปฏิบัติหน้าที่อื่นตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

ในปี 2561 มีการประชุมทั้งสิ้น 18 ครั้ง ประกอบด้วย เรื่องเพื่อพิจารณาจำนวน 47 เรื่อง และเรื่องเพื่อทราบจำนวน 5 เรื่อง

นอกจากนี้คณะกรรมการบริษัทฯ ยังได้แต่งตั้งคณะกรรมการชุดอื่นๆ เพื่อช่วยกลั่นกรองงานเฉพาะเรื่อง ได้แก่ คณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ คณะกรรมการด้านกฎหมาย คณะกรรมการกำกับกิจการด้านการปฏิบัติการและด้านการซ่อมบำรุง คณะกรรมการทรัพยากรบุคคล คณะอนุกรรมการกำกับดูแลโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเถา และโครงการพัฒนาธุรกิจของบริษัทฯ ณ ท่าอากาศยานอุตะเถา และคณะกรรมการติดตามการดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจการบินและกลุ่มธุรกิจบริการภาคพื้นของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

สำหรับการเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการชุดย่อยของกรรมการบริษัทฯ มีรายละเอียดดังนี้

ตารางแสดงการเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการชุดย่อยในปี 2561						
รายชื่อกรรมการ	การประชุมในปี 2561					
	คณะกรรมการ บริหารบริษัท รวม 21 ครั้ง (ครั้งพิเศษ 8 ครั้ง)	คณะกรรมการ ตรวจสอบ รวม 10 ครั้ง (ครั้งพิเศษ 1 ครั้ง)	คณะกรรมการ บริหารความ เสี่ยง รวม 12 ครั้ง	คณะกรรมการ สรรหาและ กำหนด ค่าตอบแทน รวม 17 ครั้ง	คณะกรรมการ ธรรมาภิบาล และส่งเสริม กิจการเพื่อ สังคม รวม 10 ครั้ง	คณะกรรมการ กำกับยุทธศาสตร์ และการปฏิรูป บริษัท รวม 18 ครั้ง (ครั้งพิเศษ 1 ครั้ง)
1. นายเอกนิติ นิติทัณฑ์ประภาศ						
2. พล.อ.อ. ตริทศ สนแจ้ง					10/10 ¹	
3. นายดิศทัต โหตระกิตย์ ²		3/3 ¹				
4. นางปรารถนา มงคลกุล	14/21					14/18
5. นายปิติพันธ์ เทพปฏิมากรณ ³			8/9	12/14 ¹		
6. นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ	21/21 ¹				6/10	
7. นายพินิจ พัวพันธ์ ⁴	16/21		8/10			
8. นายรัฐพล ภัคติกูมิ		9/10		14/17		14/18
9. นายวัชรวิทย์ ตันตริยานนท์	20/21		12/12 ¹	16/17		
10. นางสาวศิริกุล เลากัยกุล ⁵					6/7	
11. นายสมเกียรติ ศิริชาติไชย		10/10				18/18 ¹
12. พล.อ.อ. อำนาจ จีระมณีเมัย						
13. นายสุเมธ ดำรงชัยธรรม ⁶	7/8		3/4		4/4	5/5

 หมายเหตุ : ¹ เป็นประธาน

² ได้รับแต่งตั้งเป็นประธานกรรมการตรวจสอบ เมื่อวันที่ 2 ตุลาคม 2561

³ ได้รับแต่งตั้งเป็นประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เมื่อวันที่ 18 เมษายน 2561 และเป็นกรรมการบริหารความเสี่ยง เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2561

⁴ ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการบริหารความเสี่ยง เมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม 2561

⁵ ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2561

⁶ ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการบริหาร กรรมการบริหารความเสี่ยง กรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม และกรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูปบริษัท เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2561

9.3 การสรรหาและการแต่งตั้งกรรมการและผู้บริหารระดับสูงสุด

9.3.1 การสรรหากรรมการอิสระ

คณะกรรมการบริษัทฯ ดำเนินการสรรหากรรมการอิสระ ตามเกณฑ์การสรรหากรรมการบริษัทฯ โดยกรรมการอิสระมีคุณสมบัติตามเกณฑ์ที่บริษัทฯ กำหนด ซึ่งสอดคล้องกับประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน ดังนี้

1. ถือหุ้นไม่เกินร้อยละ 0.5 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมบริษัทฯ ทั้งนี้ ให้นับรวมการถือหุ้นของผู้ที่เกี่ยวข้องของกรรมการอิสระรายนั้นๆ ด้วย (กำหนดไว้เข้มกว่าคุณสมบัติตามหลักเกณฑ์ตามประกาศคณะกรรมการตลาดทุน)
2. ไม่เป็นหรือเคยเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษาที่ได้รับเงินเดือนประจำ หรือผู้มีอำนาจควบคุมบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทย่อยลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือของผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี ทั้งนี้ ลักษณะต้องห้ามดังกล่าวไม่รวมถึงกรณีที่กรรมการอิสระเคยเป็นข้าราชการ หรือที่ปรึกษาของส่วนราชการซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ
3. ไม่เป็นบุคคลที่มีความสัมพันธ์ทางสายโลหิต หรือโดยการจดทะเบียนตามกฎหมายในลักษณะที่เป็นบิดา มารดา คู่สมรส พี่น้อง และบุตร รวมทั้งคู่สมรสของบุตร ของกรรมการรายอื่น ผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ผู้มีอำนาจควบคุม หรือบุคคลที่จะได้รับการเสนอให้เป็นกรรมการ ผู้บริหาร หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ หรือบริษัทย่อย
4. ไม่มีหรือเคยมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ ในลักษณะที่อาจเป็นการขัดขวางการพิจารณาอย่างอิสระของตน รวมทั้งไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย หรือผู้มีอำนาจควบคุมของผู้ที่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี
5. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของสำนักงานสอบบัญชี ซึ่งมีผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ สังกัดอยู่ 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 หรือ ไม่เป็นหุ้นส่วนที่มีนัยในห้างหุ้นส่วน หรือเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษาที่ได้รับเงินเดือนประจำ หรือถือหุ้นเกินร้อยละ 1 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทอื่น ซึ่งประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของบริษัทฯ หรือบริษัทย่อย
9. ไม่มีลักษณะอื่นใดที่ทำให้ไม่สามารถให้ความเห็นอย่างเป็นอิสระเกี่ยวกับการดำเนินงานของบริษัทฯ

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

ในกรณีที่บุคคลที่บริษัทฯ แต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระเป็นบุคคลที่มีหรือเคยมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจตาม ข้อ 4 หรือมีการให้บริการทางวิชาชีพเกินมูลค่าที่กำหนดตามข้อ 6 คณะกรรมการบริษัทฯ อาจพิจารณาผ่อนผันให้ได้ หากเห็นว่า การแต่งตั้งบุคคลดังกล่าวไม่มีผลกระทบต่อ การปฏิบัติหน้าที่และการให้ความเห็นที่เป็นอิสระ

ทั้งนี้ กรรมการอิสระเป็นผู้มีสมรรถนะและความรู้ที่จำเป็น (Skill Matrix) ที่สอดคล้องกับภารกิจและแผนยุทธศาสตร์ของบริษัทฯ ในหลายด้าน ได้แก่ การเงิน บัญชี กฎหมาย เทคโนโลยีสารสนเทศ ทรัพยากรบุคคล บริหารจัดการและบริหารธุรกิจ กลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา คมนาคมและขนส่ง ความมั่นคง วิศวกรรม บริหารความเสี่ยง ธุรกิจการบิน สื่อสาร เศรษฐศาสตร์ และการตลาด

- **การกำหนดวาระการดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระ**

กรรมการอิสระของบริษัทฯ ดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระได้ไม่เกิน 9 ปี โดยเริ่มนับตั้งแต่วันที่ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการอิสระ และเมื่อครบกำหนดระยะเวลา 9 ปี คณะกรรมการบริษัทฯ อาจเสนอชื่อกรรมการดังกล่าว กลับเข้าเป็นกรรมการต่อไปได้แต่ไม่สามารถดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระได้อีก

9.3.2 การสรรหากรรมการบริษัทฯ

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

คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนดหลักเกณฑ์การดำเนินการสรรหากรรมการบริษัทฯ เพื่อเป็นแนวทางการดำเนินการของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดคำตอบแทน ในการสรรหากรรมการบริษัทฯ ให้เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามที่กระทรวงการคลังและตลาดหลักทรัพย์ฯ กำหนด ด้วยความโปร่งใส ตามหลักธรรมาภิบาล หลักเกณฑ์การดำเนินการสรรหากรรมการบริษัทฯ ดังกล่าวสรุปได้ดังนี้

1. ดำเนินการกำหนดคุณสมบัติของกรรมการบริษัทฯ ที่ต้องการสรรหา โดยกรรมการมีคุณสมบัติดังนี้

- 1.1 มีคุณสมบัติตามสมรรถนะและความรู้ที่จำเป็น (Skill Matrix) ตามที่บริษัทฯ กำหนด เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ มีองค์ประกอบที่เหมาะสม สามารถกำหนดกลยุทธ์ และนโยบาย รวมทั้งกำกับดูแลให้มีการปฏิบัติตามกลยุทธ์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

- 1.2 ผู้ที่ได้รับการสรรหาเป็นผู้ที่มั่นใจได้ว่าจะสามารถปฏิบัติหน้าที่กรรมการตามหลัก Fiduciary Duty ที่สำคัญ คือ การปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรอบคอบระมัดระวัง และด้วยความซื่อสัตย์สุจริต มีคุณธรรมและความรับผิดชอบ ตัดสินใจด้วยข้อมูลและเหตุผล ฯลฯ

- 1.3 มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามที่กฎหมาย กฎ ระเบียบอื่นที่เกี่ยวข้องกำหนด

- 1.4 ความเป็นอิสระของกรรมการอิสระแต่ละคนตามที่กฎหมาย กฎ ระเบียบอื่นที่เกี่ยวข้องกำหนด

- 1.5 ความสามารถในการอุทิศเวลาของกรรมการบริษัทฯ อาจพิจารณาจากจำนวนบริษัทที่ดำรงตำแหน่งอยู่ ฯลฯ เพื่อให้มีเวลาอย่างเพียงพอในการเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ อย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งการดูแลและการติดตามการดำเนินงานของบริษัทฯ

- 1.6 ในปี 2561 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายจำกัดจำนวนบริษัทจดทะเบียนที่กรรมการแต่ละคนจะดำรงตำแหน่งกรรมการได้ไม่เกิน 5 แห่ง

2. กระบวนการในการสรรหากรรมการบริษัท

2.1 คณะกรรมการสรรหา จะดำเนินการสรรหาบุคคลที่เหมาะสมที่จะมาดำรงตำแหน่งกรรมการ

กรณีที่ 1 ตำแหน่งกรรมการว่างลง เนื่องจากครบวาระ ซึ่งกรรมการต้องพ้นจากตำแหน่ง 1 ใน 3 นั้น อาจพิจารณารายชื่อบุคคลที่เหมาะสมจาก (1) บุคคลที่เป็นกรรมการเดิมที่พ้นวาระเพื่อเสนอให้ดำรงตำแหน่งต่อไป (2) บัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ตามประกาศของกระทรวงการคลัง (Director's Pool) จำนวนไม่น้อยกว่า 1 ใน 3 ของจำนวนกรรมการ (3) การเสนอชื่อของผู้ถือหุ้น (ถ้ามี) (4) การเสนอชื่อของประธานกรรมการบริษัท กรรมการบริษัท ฯลฯ (5) การเสาะหาบุคคลที่มีความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ที่เหมาะสมกับบริษัท ตามตาราง Skill Matrix ที่กำหนดให้เหมาะสมกับธุรกิจและกลยุทธ์ของบริษัท

กรณีที่ 2 ตำแหน่งกรรมการว่างลงเพราะเหตุอื่นนอกจากถึงคราวออกตามวาระ คณะกรรมการสรรหา จะดำเนินการสรรหาเมื่อคณะกรรมการบริษัท มีมติให้แต่งตั้งทดแทน โดยอาจพิจารณารายชื่อบุคคลที่เหมาะสมจาก (1) บัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ตามประกาศของกระทรวงการคลัง (Director's Pool) จำนวนไม่น้อยกว่า 1 ใน 3 ของจำนวนกรรมการ (2) การเสนอชื่อของผู้ถือหุ้น (ถ้ามี) (3) การเสนอชื่อของประธานกรรมการบริษัท กรรมการบริษัท ฯลฯ (4) การเสาะหาบุคคลที่มีความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ที่เหมาะสมกับบริษัท ตามตาราง Skill Matrix ที่กำหนดให้เหมาะสมกับธุรกิจและกลยุทธ์ของบริษัท

- 2.2 คณะกรรมการสรรหา กลั่นกรองให้ได้บุคคลที่มีคุณสมบัติสอดคล้องกับเกณฑ์คุณสมบัติที่กำหนดไว้
- 2.3 เลขานุการคณะกรรมการสรรหา ดำเนินการตรวจสอบคุณสมบัติของบุคคลที่จะได้รับการเสนอชื่อให้เป็นกรรมการบริษัท ตามวิธีการที่ได้กำหนดไว้ในหลักเกณฑ์การดำเนินการสรรหากรรมการบริษัท
- 2.4 คณะกรรมการสรรหา พิจารณาและนำเสนอชื่อเสนอคณะกรรมการบริษัท

3. การแต่งตั้งกรรมการบริษัท

3.1 กรณีตำแหน่งกรรมการว่างลงเนื่องจากครบวาระ ที่ประชุมผู้ถือหุ้นเป็นผู้แต่งตั้งกรรมการโดยใช้เสียงข้างมากตามหลักเกณฑ์และวิธีการ ดังนี้

- 1. ผู้ถือหุ้นคนหนึ่งมีคะแนนเสียงเท่ากับหนึ่งหุ้นต่อหนึ่งเสียง
- 2. ผู้ถือหุ้นแต่ละคนจะต้องใช้คะแนนเสียงที่มีอยู่ทั้งหมดเลือกตั้งบุคคลคนเดียวหรือหลายคนเป็นกรรมการก็ได้ แต่จะแบ่งคะแนนเสียงให้แก่ผู้ใดมากน้อยเพียงใดไม่ได้

3. บุคคลซึ่งได้รับคะแนนเสียงสูงสุดตามลำดับลงมา เป็นผู้ได้รับการเลือกตั้งเป็นกรรมการเท่าจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ในกรณีที่บุคคลซึ่งได้รับการเลือกตั้งในลำดับถัดลงมา มีคะแนนเสียงเท่ากันเกินจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้นให้เลือกด้วยวิธีจับสลากเพื่อให้ได้ตามจำนวนกรรมการที่จะพึงมี

3.2 กรณีที่ตำแหน่งกรรมการว่างลงเพราะเหตุอื่นนอกจากถึงคราวออกตามวาระ ให้คณะกรรมการเลือกบุคคลหนึ่งซึ่งมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามกฎหมาย เข้าเป็นกรรมการแทนในการประชุมคณะกรรมการคราวถัดไปด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่า 3 ใน 4 ของจำนวนกรรมการที่ยังเหลืออยู่ เว้นแต่วาระของกรรมการจะเหลือน้อยกว่า 2 เดือน บุคคลซึ่งเข้าเป็นกรรมการแทนดังกล่าว จะอยู่ในตำแหน่งกรรมการได้เพียงเท่าวาระที่ยังเหลืออยู่ของกรรมการที่ตนแทน

9.3.3 การสรรหาผู้บริหารระดับสูงสุด

การแต่งตั้งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ซึ่งเป็นตำแหน่งเจ้าหน้าที่บริหารสูงสุดของบริษัทฯ นั้น คณะกรรมการบริษัท จะแต่งตั้งคณะกรรมการสรรหาผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ซึ่งประกอบด้วยกรรมการ 5 คน โดยมีกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายทรัพยากรบุคคล เป็นเลขานุการ คณะกรรมการสรรหาผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่มีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการสรรหา และดำเนินการสรรหาผู้ที่มีความรู้ ความสามารถ

ประสบการณ์ที่เหมาะสม โดยมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามพระราชบัญญัติคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2518 (และที่แก้ไขเพิ่มเติม) และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และเสนอชื่อผู้ที่ผ่านการคัดเลือกที่สมควรได้รับการแต่งตั้งต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อพิจารณาต่อไป

ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายการไปดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทอื่นของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ไว้อย่างชัดเจน ดังนี้

1. ห้ามแต่งตั้งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และฝ่ายบริหารบริษัทฯ เป็นกรรมการในรัฐวิสาหกิจอื่น เว้นแต่กรณีมีกฎหมายกำหนด หรือกรณีแต่งตั้งเป็นกรรมการของบริษัทที่บริษัทฯ ถือหุ้น
2. เป็นกรรมการในองค์กรภาครัฐที่ไม่ได้ตั้งขึ้นเพื่อผลประโยชน์ทางการเมืองได้
3. เป็นกรรมการในองค์กรภาคเอกชนที่จัดตั้งขึ้นเพื่อประโยชน์ส่วนรวมได้ เช่น สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย หอการค้าไทย สมาคมการจัดการธุรกิจ ฯลฯ

โดยการไปดำรงตำแหน่งกรรมการที่บริษัทอื่น ให้กรรมการผู้อำนวยการใหญ่เสนอขออนุมัติการเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทอื่นจากคณะกรรมการบริษัทฯ

ทั้งนี้ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ซึ่งเป็นกรรมการที่เป็นผู้บริหารของบริษัทฯ ไม่เป็นกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่นที่มีใช้บริษัทในเครือ

9.4 การกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง

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

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

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังจัดให้มีการวิเคราะห์ ติดตาม และรายงานผลการดำเนินงานของบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง เป็นประจำทุกไตรมาส และรายปี เพื่อเป็นข้อมูลสนับสนุนให้ฝ่ายบริหารใช้ในการตัดสินใจ กำหนดทิศทาง และแนวทางในการกำกับดูแลการลงทุนในบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้องได้ต่อไป

9.5 การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน

บริษัทฯ มีนโยบายปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์ฯ และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์อย่างเคร่งครัด โดยบริษัทฯ ให้ความสำคัญในเรื่องหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อให้บรรลุผลในทางปฏิบัติ ในปี 2560 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้อนุมัติให้ปรับปรุงนโยบาย เรื่องการป้องกันการใช้ข้อมูลภายในเพื่อประโยชน์ส่วนตน ให้สอดคล้องกับพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2559 ในการห้ามกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ซึ่งรู้หรือครอบครองข้อมูลภายใน ทำการซื้อ ขาย หลักทรัพย์ที่ออกโดยบริษัทฯ โดยอาศัยข้อมูลภายในซึ่งเป็นสาระสำคัญต่อการเปลี่ยนแปลงราคาหรือมูลค่าของหลักทรัพย์ที่ยังมิได้เปิดเผยต่อสาธารณชนทั่วไปหรือตลาดหลักทรัพย์ และตนได้ล่วงรู้มาในตำแหน่งหรือฐานะที่สามารถล่วงรู้ข้อเท็จจริงหรือการเป็นพนักงานของบริษัทฯ ไม่ว่าจะกระทำเพื่อประโยชน์ตนเองหรือผู้อื่น หรือการนำข้อมูลภายในไปเปิดเผยให้ผู้อื่นกระทำการดังกล่าว โดยห้ามกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน รวมถึงกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานที่พ้นจากตำแหน่งในช่วงเวลา 6 เดือน ซึ่งรู้หรือครอบครองข้อมูลภายใน ห้ามทำการซื้อขายหลักทรัพย์ที่ออกโดยบริษัทฯ ก่อนการประกาศงบการเงิน 1 เดือน และหลังประกาศ 3 วัน

นโยบายดังกล่าวยังได้กำหนดให้ทุกหน่วยงาน มีระบบบริหารจัดการในการกำกับดูแลการใช้ข้อมูลภายใน และข้อมูลลับที่ดี เพื่อป้องกันมิให้ข้อมูลลับของบริษัทฯ รั่วไหล ซึ่งจะทำให้บริษัทฯ เสียหาย หรือถูกนำไปใช้เพื่อประโยชน์ในทางมิชอบ อันเป็นการเอาเปรียบผู้ลงทุน และในปี 2561 บริษัทฯ ได้ทำการเผยแพร่ ประชาสัมพันธ์ให้ความรู้เกี่ยวกับ แนวปฏิบัติในการเปิดเผยและรักษาข้อมูลที่มีผลกระทบต่อราคาหลักทรัพย์ ให้แก่ กรรมการ ผู้บริหาร พนักงานในหน่วยงานต่างๆ ของบริษัทฯ เพื่อให้เกิดการตระหนักรู้และสามารถนำไปปฏิบัติได้

นอกจากนั้น ยังจัดทำระเบียบวาระแจ้งคณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหารทุกเดือนเรื่องรายงานการถือครองหุ้น การบินไทยของกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหารระดับสูง รวมทั้งของคู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ เพื่อแจ้งให้ทราบถึงการเปลี่ยนแปลงการถือครองหุ้นของคณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหาร รวมทั้งแจ้งบทลงโทษ กรณีไม่ได้จัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงการถือหลักทรัพย์ต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ภายในระยะเวลาที่กำหนด

9.6 ค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชี

ค่าตอบแทนจากการสอบบัญชี

ตามที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ประจำปี 2561 เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2561 ได้มีมติอนุมัติแต่งตั้งสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน (สตง.) เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ โดยไม่มีค่าธรรมเนียมสอบบัญชี ต่อมา สตง. ได้มีหนังสือที่ ตผ 0037/5564 ลงวันที่ 28 ธันวาคม 2561 เรื่อง ค่าธรรมเนียมการปฏิบัติงานสอบบัญชี และได้แจ้งค่าธรรมเนียมการปฏิบัติงานสอบบัญชีประจำปี 2561 รวมเป็นจำนวนเงิน 3,550,000 บาท เมื่อรวมค่าตอบแทนจากการสอบบัญชีของบริษัทฯ ย่อยด้วย จะเป็นจำนวนเงิน 4,670,000 บาท โดยบริษัทฯ ยังไม่ได้จ่ายค่าตอบแทนให้กับ สตง. ในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา เนื่องจากต้องผ่านการอนุมัติจากที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นบริษัทฯ ประจำปี 2562

ค่าบริการอื่น

บริษัทฯ และบริษัทย่อย จ่ายค่าตอบแทนของการบริการอื่นซึ่งได้แก่ ค่าธรรมเนียมตรวจสอบปฏิบัติตาม BOI และค่าธรรมเนียมรับรองยอดรายได้ของสาขาประเทศบรูไน ให้แก่ สตง. ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ ในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา มีจำนวนเงินรวม 470,000 บาท แต่บริษัทฯ ไม่ได้จ่ายค่าบริการอื่นให้บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกับ สตง. ในรอบปีบัญชีที่ผ่านมาหรือจ่ายในขนาดอันเกิดจากการตกลงที่ยังให้บริการไม่แล้วเสร็จในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา

9.7 การนำหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัท จดทะเบียน ปี 2560 ไปปรับใช้

บริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญกับการนำหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี สำหรับบริษัทจดทะเบียน ปี 2560 (Corporate Governance Code for Listed Companies 2017 : CG Code) มาปรับใช้ให้เหมาะสมตามบริบทธุรกิจ ในปี 2560 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้รับทราบถึงแนวทางการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี สำหรับบริษัทจดทะเบียน ปี 2560 โดยมอบหมายให้สำนักเลขานุการบริษัทฯ ศึกษาในรายละเอียด และในปี 2561 คณะกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคมซึ่งเป็นตัวแทนของคณะกรรมการบริษัทฯ ได้รับทราบสรุปการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี สำหรับบริษัทจดทะเบียน ปี 2560 ซึ่งสำนักเลขานุการบริษัทฯ ได้เป็นผู้ประเมินในเบื้องต้น โดยคณะกรรมการฯ เห็นควรให้ฝ่ายจัดการพิจารณาทบทวนการนำหลักปฏิบัติตาม CG Code ไปปรับใช้ตามบริบทธุรกิจของบริษัทฯ ในหัวข้อที่ยังปฏิบัติได้ไม่ครบถ้วนต่อไป โดยกำหนดให้มีแผนงานเพื่อทบทวนการนำหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี สำหรับบริษัทจดทะเบียนมาปรับใช้ เป็นประจำทุกปี

9.8 การปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีในเรื่องอื่น ๆ

คณะกรรมการบริษัทฯ มีความมุ่งมั่นและตระหนักถึงความสำคัญในการดำเนินธุรกิจตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ที่ยอมรับในระดับสากล (International Best Practice) ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และ ASEAN CG Scorecard ด้วยเชื่อมั่นว่าสามารถทำให้บริษัทฯ เป็นองค์กรที่มีประสิทธิภาพและมีการบริหารจัดการที่ดีเลิศ มีความโปร่งใส และตรวจสอบได้ คำนึงถึงผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม สร้างความเชื่อมั่นและประโยชน์แก่ผู้ถือหุ้น บริษัทฯ จึงได้พัฒนาการกำกับดูแลกิจการที่ดีอย่างต่อเนื่อง โดยยึดหลักธรรมาภิบาลหลักจริยธรรม และจรรยาบรรณในการดำเนินธุรกิจ รวมทั้งกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อพึงปฏิบัติที่ดี ที่เกี่ยวข้อง

จากผลการประเมินตามโครงการสำรวจการกำกับดูแลกิจการบริษัทจดทะเบียนประจำปี 2561 (Corporate Governance Report of Thai Listed Companies 2018: CGR 2018) ในปี 2561 บริษัทฯ ได้รับผลคะแนนประเมินในภาพรวม 92 คะแนน อยู่ในเกณฑ์ “ดีเลิศ” (Excellent CG Scoring) หรือได้เครื่องหมายสูงสุดคือ 5 ดาว จากคณะกรรมการบรรษัทภิบาลแห่งชาติ ดำเนินการประเมินโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) โดยการสำรวจการกำกับดูแลกิจการของบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ จำนวน 657 บริษัทอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2544 เพื่อติดตามพัฒนาการด้านการกำกับดูแลกิจการของบริษัทจดทะเบียนในประเทศไทย และให้ข้อเสนอแนะเพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาการกำกับดูแลกิจการ หลักเกณฑ์ที่ใช้พิจารณาในการสำรวจการกำกับดูแลกิจการที่ดี อิงหลักเกณฑ์ในการประเมินที่พัฒนาจากหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของ Organization for Economic Cooperation and Development (OECD) โดยมีความสอดคล้องกับหลักเกณฑ์ ASEAN Corporate Governance Scorecard (ASEAN CG Scorecard) ซึ่งเป็นมาตรฐานสากลสำหรับบริษัทจดทะเบียนของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

ในปี 2561 บริษัทฯ ได้ดำเนินการในเรื่องต่าง ๆ เพื่อปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ดังนี้

1) สิทธิของผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับผู้ถือหุ้นและสิทธิของผู้ถือหุ้น การทำให้ผู้ถือหุ้นไว้วางใจและมั่นใจในการลงทุนกับบริษัทฯ คือ การที่บริษัทฯ มีนโยบาย หรือการดำเนินการที่ปกป้องและรักษาสิทธิขั้นพื้นฐานของผู้ถือหุ้นที่พึงได้รับ ได้แก่ สิทธิในการซื้อขาย การโอนหลักทรัพย์ที่ตนถืออยู่ สิทธิในการมีส่วนแบ่งผลกำไรของบริษัทฯ สิทธิการได้รับข้อมูลของบริษัทฯ อย่างเพียงพอและทันเวลา สิทธิต่างๆ ในการเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้น สิทธิการมอบฉันทะให้บุคคลอื่นเข้าประชุมและออกเสียงลงคะแนนแทน สิทธิการแสดงความคิดเห็นและซักถามในการประชุมผู้ถือหุ้น สิทธิในการเสนอเรื่องเพื่อบรรจุเป็นระเบียบวาระการประชุมและเสนอชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อรับการพิจารณาเลือกตั้งเป็นกรรมการบริษัทฯ สิทธิในการร่วม

ตัดสินใจในเรื่องสำคัญของบริษัทฯ เช่น การเลือกตั้งกรรมการ การอนุมัติธุรกรรมที่สำคัญและมีผลต่อทิศทางการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ การแก้ไขหนังสือบริคณห์สนธิและข้อบังคับของบริษัทฯ เป็นต้น

การประชุมผู้ถือหุ้น

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

- การกำหนดวัน เวลา สถานที่ในการประชุม

ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 2/2561 เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2561 ได้มีมติกำหนดให้จัดการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2561 ในวันที่ 26 เมษายน 2561 ซึ่งอยู่ภายในกำหนดระยะเวลา 4 เดือน นับแต่วันปิดบัญชีประจำปีของบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้เปิดเผยมติดังกล่าวในเว็บไซต์ของตลาดหลักทรัพย์ฯ และเผยแพร่คำบอกกล่าวเรียกประชุมผู้ถือหุ้นในเว็บไซต์ของบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 22 มีนาคม 2561 โดยการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2561 ได้จัดขึ้น ณ ห้องประชุมชัยพฤกษ์ หอประชุมกองทัพอากาศ (อาคารทองใหญ่) ถนนพหลโยธิน เขตสายไหม กรุงเทพมหานคร มีผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบฉันทะแทนจำนวน 1,111 ราย (ณ เวลาเปิดการประชุม) ถือหุ้นรวมกันทั้งสิ้น 1,639,767,531 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 72.12 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดของบริษัทฯ เข้าร่วมประชุมครบเป็นองค์ประชุมตามข้อบังคับของบริษัทฯ โดยมีประธานกรรมการบริษัทฯ ประธานคณะกรรมการชุดย่อย กรรมการและผู้บริหารบริษัทฯ เลขานุการบริษัทฯ ผู้สอบบัญชี และที่ปรึกษากฎหมายเข้าร่วมประชุมอย่างพร้อมเพรียงกัน ทั้งนี้ รายละเอียดในการดำเนินการประชุมมีดังนี้

ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้น

ในการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2561 เพื่อเป็นการส่งเสริมการกำกับดูแลกิจการที่ดีเกี่ยวกับการดูแลสิทธิของผู้ถือหุ้น บริษัทฯ ได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอเรื่องเพื่อพิจารณาบรรจุเป็นระเบียบวาระการประชุมและเสนอชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อรับการพิจารณาเลือกตั้งเป็นกรรมการบริษัทฯ เป็นการล่วงหน้าก่อนที่บริษัทฯ จะส่งหนังสือเชิญประชุม คือ ตั้งแต่วันที่ 3 ตุลาคม – 31 ธันวาคม 2560 โดยได้เปิดเผยรายละเอียดหลักเกณฑ์และวิธีการไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ และบริษัทฯ ได้ลงประกาศในหนังสือพิมพ์รายวัน ข่าวหุ้น ฉบับลงวันที่ 9-11 ตุลาคม 2560 และหนังสือพิมพ์ประชาชาติธุรกิจ ฉบับลงวันที่ 12-15 ตุลาคม 2560 พร้อมทั้งได้มีหนังสือแจ้งตลาดหลักทรัพย์ฯ ในเรื่องดังกล่าว โดยไม่มีผู้ถือหุ้นเสนอชื่อบุคคลเพื่อรับการพิจารณาแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทฯ

- การส่งเอกสารการประชุมและการมอบฉันทะ

บริษัทฯ ได้จัดส่งหนังสือเชิญประชุม ซึ่งบรรจุระเบียบวาระที่สำคัญอย่างครบถ้วนตามกฎหมาย ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ และข้อบังคับของบริษัทฯ อาทิ รายละเอียดระเบียบวาระการประชุมที่เพียงพอที่จะประกอบการตัดสินใจ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ระบุอย่างชัดเจนในแต่ละระเบียบวาระที่นำเสนอว่า เป็นเรื่องที่น่าเสนอเพื่อทราบ เพื่ออนุมัติ หรือเพื่อพิจารณา รวมทั้งนำเสนอความเห็นของคณะกรรมการบริษัทฯ ในแต่ละระเบียบวาระอย่างชัดเจน รายงานประจำปี พร้อมทั้งเอกสารประกอบการประชุม เอกสารที่ต้องใช้ในการมอบฉันทะ และระบุวิธีการไว้ชัดเจนให้แก่ผู้ถือหุ้นได้พิจารณาล่วงหน้าก่อนการประชุม และได้ประกาศในหนังสือพิมพ์รายวันภาษาไทย เรื่องคำบอกกล่าวเรียกประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นติดต่อกันไม่น้อยกว่า 3 วัน และก่อนวันประชุม ไม่น้อยกว่า 3 วัน รวมถึงได้เผยแพร่หนังสือเชิญประชุมพร้อมทั้งเอกสารประกอบการประชุมในเว็บไซต์ของบริษัทฯ ล่วงหน้าก่อนการประชุมมากกว่า 30 วัน เพื่อบอกกล่าวผู้ถือหุ้นล่วงหน้าในเวลาเพียงพอสำหรับ

เตรียมตัวศึกษาข้อมูลในการพิจารณาเกี่ยวกับระเบียบวาระการประชุมก่อนมาเข้าร่วมประชุม หนังสือเชิญประชุมได้จัดส่งให้กับผู้ถือหุ้นทุกรายที่มีรายชื่อปรากฏในสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ รวมทั้งได้แต่งตั้งกรรมการอิสระ เป็นผู้รับมอบฉันทะแทนผู้ถือหุ้น ในกรณีที่ผู้ถือหุ้นประสงค์จะมอบฉันทะให้ผู้อื่นมาประชุมแทน สามารถเลือกมอบฉันทะให้บุคคลใดบุคคลหนึ่งหรือกรรมการอิสระของบริษัทฯ เข้าร่วมประชุมแทนได้

วันประชุมผู้ถือหุ้น

การเข้าร่วมประชุมและการลงทะเบียน

บริษัทฯ ได้แจ้งในเอกสารประกอบการประชุมที่จัดส่งพร้อมหนังสือเชิญประชุม เพื่อให้ผู้ถือหุ้นทราบถึงกระบวนการและขั้นตอนในการเข้าร่วมประชุม การตรวจสอบเอกสารหรือหลักฐานเพื่อแสดงสิทธิในการเข้าร่วมประชุม บริษัทฯ ได้อำนวยความสะดวกให้กับผู้ถือหุ้น โดยได้กำหนดวันเวลาการประชุม สถานที่ประชุมที่มั่นใจในด้านการรักษาความปลอดภัยให้กับผู้ถือหุ้น จัดเจ้าหน้าที่ลงทะเบียน และกำหนดจุดบริการรับลงทะเบียนให้แก่ผู้ถือหุ้นทั่วไป ผู้ถือหุ้นสูงอายุ และผู้รับมอบฉันทะที่เข้าร่วมประชุมอย่างเหมาะสมและเพียงพอ โดยผู้ถือหุ้นสามารถลงทะเบียนเข้าร่วมประชุมได้ล่วงหน้าก่อนเวลาประชุม 4 ชั่วโมง และต่อเนื่องจนกว่าการประชุมผู้ถือหุ้นจะแล้วเสร็จ โดยบริษัทฯ ได้จัดการเลี้ยงรับรองที่เหมาะสมแก่ผู้ถือหุ้นที่มาประชุมด้วย

- การเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นซักถามและแสดงความคิดเห็น การลงมติ และการบันทึกรายงานการประชุม

ในการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2561 ก่อนดำเนินการประชุม เลขานุการบริษัทฯ ได้มีการแจ้งรายละเอียดขององค์ประชุม ระเบียบวิธีการลงคะแนน การใช้บัตรลงคะแนน การเก็บบัตรลงคะแนน การนับคะแนนเสียง และเปิดเผยผลการนับคะแนนในแต่ละระเบียบวาระอย่างชัดเจน โปร่งใส รวมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นซักถาม หรือแสดงความคิดเห็นอย่างเหมาะสมและเพียงพอ และให้ฝ่ายบริหารที่เกี่ยวข้องชี้แจงและให้ข้อมูลต่างๆ แก่ผู้ถือหุ้นอย่างครบถ้วนและชัดเจน สำหรับการลงคะแนนและนับคะแนนเสียง บริษัทฯ ปฏิบัติตามข้อบังคับของบริษัทฯ ที่กำหนดให้หุ้น 1 หุ้นมีเสียง 1 เสียง และมีมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ให้ถือคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและมีสิทธิออกเสียงลงคะแนน ถ้ามีคะแนนเสียงเท่ากันให้ประธานในที่ประชุมออกเสียงเพิ่มขึ้นอีกเสียงหนึ่งเป็นเสียงชี้ขาด การนับคะแนนในกรณีระเบียบวาระทั่วไป จะบันทึกคะแนนจากบัตรลงคะแนนที่ไม่เห็นด้วยและงดออกเสียง ส่วนที่เหลือนับเป็นคะแนนเสียงเห็นด้วย สำหรับระเบียบวาระเลือกตั้งกรรมการ จะบันทึกคะแนนบัตรลงคะแนนทุกใบ โดยแยกคะแนนเป็น เห็นด้วย ไม่เห็นด้วย งดออกเสียง และส่วนที่เหลือนับเป็นไม่ส่งบัตรลงคะแนน

รวมทั้งบริษัทฯ มีการจัดบันทึกรายงานการประชุมอย่างครบถ้วนและมีการบันทึกภาพประชุมในลักษณะสื่อวีดิทัศน์ และพร้อมให้บริการเผยแพร่แก่ผู้ถือหุ้นที่สนใจ

ภายหลังวันประชุมผู้ถือหุ้น

- การแจ้งมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ ได้แจ้งมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นผ่านระบบข่าวของตลาดหลักทรัพย์ฯ ภายหลังจากการประชุมผู้ถือหุ้นในวันเดียวกัน ซึ่งมติดังกล่าวได้ระบุผลของมติ (เห็นชอบ/ไม่เห็นชอบ) และผลของการลงคะแนนเสียง (เห็นด้วย/ไม่เห็นด้วย/งดออกเสียง) ในแต่ละระเบียบวาระ และจัดส่งรายงานการประชุมผู้ถือหุ้น ซึ่งจัดบันทึกรายชื่อกรรมการ/ผู้บริหารที่เข้าร่วมประชุม ผลของมติ (เห็นชอบ/ไม่เห็นชอบ) และผลของการลงคะแนนเสียง (เห็นด้วย/ไม่เห็นด้วย/งดออกเสียง) ในระเบียบวาระที่ขอรับรอง/อนุมัติจากผู้ถือหุ้น รวมทั้งประเด็นอภิปรายที่สำคัญ ข้อซักถามของผู้ถือหุ้นในแต่ละระเบียบวาระและการชี้แจงของบริษัทฯ อย่างละเอียดให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ และเผยแพร่รายงานการประชุมผู้ถือหุ้นบนเว็บไซต์ภายในระยะเวลา 14 วัน นับแต่วันประชุมผู้ถือหุ้น และจัดส่งให้ผู้ถือหุ้นที่อภิปรายในที่ประชุม พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับรายงานการประชุมดังกล่าวได้ภายในเวลา 30 วัน นับจากวันที่เผยแพร่

บริษัทฯ ได้จัดส่งให้หน่วยงานราชการภายในกำหนดเวลา โดยบริษัทฯ ได้จัดทำมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น ซึ่งส่งผ่านระบบข่าวของตลาดหลักทรัพย์ฯ และเผยแพร่รายงานการประชุมผู้ถือหุ้นเป็นภาษาอังกฤษบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ เพื่อให้ผู้ถือหุ้นต่างชาติได้รับข้อมูลอย่างทั่วถึงกัน ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่มีการกีดกันหรืออุปสรรคในการติดต่อสื่อสารระหว่างกันของผู้ถือหุ้น

2) การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน

นโยบายของบริษัทฯ คือการอำนวยความสะดวกให้ผู้ถือหุ้น และปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมกัน เป็นธรรมและเป็นไปตามข้อกำหนดกฎหมาย รวมทั้งมีมาตรการป้องกันกรณีที่เกิดกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานใช้ข้อมูลภายในเพื่อแสวงหาผลประโยชน์ให้แก่ตนเองหรือพวกพ้องในทางมิชอบ อาทิ การซื้อขายหลักทรัพย์โดยใช้ข้อมูลภายใน (Insider Trading) การนำข้อมูลภายในไปเปิดเผยกับบุคคลที่เกี่ยวข้องกับกรรมการ และผู้บริหาร เพื่อสร้างความมั่นใจในการลงทุนกับบริษัทฯ ตามแนวทางโครงการประเมินคุณภาพการจัดประชุมสามัญผู้ถือหุ้น (AGM Checklist) ได้แก่ การป้องกันสิทธิขั้นพื้นฐานของผู้ถือหุ้น การกำหนดให้สิทธิออกเสียงในที่ประชุมเป็นไปตามจำนวนหุ้นที่ถืออยู่โดยหนึ่งหุ้นมีสิทธิเท่ากับหนึ่งเสียง การกำหนดให้กรรมการอิสระเป็นผู้มีหน้าที่ดูแลผู้ถือหุ้นส่วนน้อย การให้บริษัทศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ เป็นนายทะเบียนหลักทรัพย์การดำเนินการประชุมตามลำดับระเบียบวาระที่ได้แจ้งไว้ในหนังสือเชิญประชุม การเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นมีสิทธิมอบฉันทะให้ผู้อื่นมาประชุมและลงมติแทน การจัดสรรเวลาประชุมอย่างเพียงพอเพื่อเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นมีสิทธิอย่างเท่าเทียมกันในการแสดงความคิดเห็นและตั้งคำถาม และการเปิดเผยข้อมูลผ่านเว็บไซต์ของบริษัทฯ เพื่อให้ผู้ถือหุ้นได้รับข้อมูลข่าวสารสำคัญที่มีการเปลี่ยนแปลง บริษัทฯ มีการส่งหนังสือเชิญประชุมและเอกสารประกอบการประชุมเป็นภาษาอังกฤษให้กับผู้ถือหุ้นต่างชาติ และภายหลังการประชุม ฝ่ายบริหารได้มอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำข้อเสนอแนะของผู้ถือหุ้นไปพิจารณาว่าสามารถดำเนินการได้หรือไม่

3) บทบาทของผู้มีส่วนได้เสีย

บริษัทฯ ตระหนักและเล็งเห็นถึงความสำคัญของผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วน ที่จะเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน การสร้างมูลค่าเพิ่ม และสร้างกำไรให้กับบริษัทฯ บริษัทฯ จึงมีแนวปฏิบัติที่เป็นธรรมต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มอย่างเท่าเทียมกัน โดยยึดหลักผลประโยชน์ร่วมกันอย่างยั่งยืน

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

ผู้ปฏิบัติงาน

กรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงาน พึงรักษาจรรยาบรรณในการปฏิบัติงาน พร้อมทั้งมีวินัย โดยปฏิบัติตามกฎระเบียบ ข้อบังคับ และระเบียบอันดีงาม ปฏิบัติต่อผู้ร่วมงานโดยให้เกียรติซึ่งกันและกัน เคารพสิทธิส่วนบุคคล ร่วมมือช่วยเหลือกัน ผู้บริหารพึงปฏิบัติตนเป็นแบบอย่างที่ดี มีคุณธรรม ผู้ปฏิบัติงานก็พึงปฏิบัติต่อผู้บังคับบัญชาด้วยความเคารพ ปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความรู้ความสามารถ ทুমเทแรงกายแรงใจในการทำงาน เพื่อประโยชน์ของบริษัทฯ เป็นสำคัญ

บริษัทฯ มีนโยบายในการสรรหา แต่งตั้ง โยกย้าย พิจารณาความดีความชอบ และการลงโทษด้วยความเสมอภาค รอบคอบ สุจริต โปร่งใส เป็นธรรม ตั้งอยู่บนหลักเกณฑ์ เป็นไปตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับของบริษัทฯ ปราศจากอคติ การพิจารณาความดีความชอบ เป็นไปตามความจริง และเป็นไปตามระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการบริหารงานบุคคล โดยคำนึงถึงผลการปฏิบัติงาน ปริมาณและคุณภาพผลงาน การรักษาวินัย และความรู้ความสามารถเหมาะสมกับตำแหน่งหน้าที่ และเป็นผลดีต่อบริษัทฯ

การปฏิบัติต่อลูกค้า

พนักงานทุกคนร่วมกันสร้างสรรค์ความพึงพอใจสูงสุดแก่ลูกค้า โดยปฏิบัติต่อลูกค้าด้วยความเต็มใจ กระตือรือร้น ยิ้มแย้มแจ่มใส มีน้ำใจ สุภาพอ่อนโยน ให้เกียรติและปฏิบัติต่อลูกค้าอย่างเท่าเทียมกัน เข้าใจในความต้องการของลูกค้าอย่างละเอียดถูกต้อง ตอบสนองความต้องการที่แท้จริงของลูกค้า และสร้างสัมพันธ์ที่ดีกับลูกค้าอย่างสม่ำเสมอ มีระบบรับเรื่องร้องเรียนจากลูกค้า และตอบสนองข้อร้องเรียนอย่างรวดเร็ว

การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจด้วยความซื่อสัตย์ สุจริต โปร่งใส เป็นธรรม ปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นด้วยความเสมอภาคเท่าเทียมกัน เพื่อให้ผู้ถือหุ้นมั่นใจว่าบริษัทฯ มีการดำเนินการอย่างรอบคอบ คำนึงถึงผลตอบแทนที่ดีแก่ผู้ถือหุ้นอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน

การปฏิบัติต่อคู่ค้า

ในการคัดเลือกคู่ค้า บริษัทฯ คำนึงถึงความเสมอภาคและความซื่อสัตย์ในการดำเนินธุรกิจ โดยปฏิบัติต่อคู่ค้าทุกรายอย่างเสมอภาคบนพื้นฐานของการแข่งขันที่เป็นธรรม รวมถึงการดำเนินธุรกิจกับคู่ค้าจะต้องเป็นไปตามหลักการ คู่ค้า โปร่งใส เป็นธรรม และตรวจสอบได้ หลีกเลี่ยงสถานการณ์ที่ทำให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ผู้ปฏิบัติงานที่ติดต่อกับคู่ค้าต้องเก็บเอกสาร การเจรจา การร่างสัญญา การทำสัญญา และการปฏิบัติตามสัญญา ไว้เป็นหลักฐาน และพิจารณาจัดทำข้อตกลงคุณธรรมร่วมกับคู่ค้า เพื่อยกระดับความโปร่งใสในกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างต่างๆ ของบริษัทฯ ทำให้เกิดการแข่งขันอย่างเป็นธรรม โดยสนับสนุนให้การดำเนินธุรกิจเป็นไปตามกรอบการแข่งขันทางการค้าที่สุจริต ยึดถือการปฏิบัติตามสัญญา/ข้อตกลง และคำมั่นที่ให้ไว้ระหว่างกันอย่างเคร่งครัด รวมทั้งส่งเสริมให้ดำเนินการตามหลักการพัฒนาอย่างยั่งยืน ด้วยความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ไม่ขัดต่อกฎหมายและศีลธรรมที่ดี

การปฏิบัติต่อเจ้าหน้าที่ และลูกหนี้

บริษัทฯ มีนโยบายในการปฏิบัติต่อเจ้าหน้าที่หรือลูกหนี้อย่างเสมอภาคและเป็นธรรม โดยรักษา และปฏิบัติตามเงื่อนไขของสัญญาที่มีต่อเจ้าหน้าที่หรือลูกหนี้อย่างครบถ้วน โดยหากไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขข้อหนึ่งข้อใด จะรีบแจ้งให้ทราบล่วงหน้าเพื่อหาแนวทางแก้ไขปัญหา ไม่เรียกรับ จ่าย หรือเสนอจ่ายผลประโยชน์ใดๆ ที่ไม่สุจริตในการค้าจากเจ้าหน้าที่ และ/หรือลูกหนี้ และหากมีข้อมูลว่ามีการเรียก การรับ จ่าย หรือเสนอจ่ายผลประโยชน์ใดๆ ที่ไม่สุจริตเกิดขึ้น จะต้องรีบหาแนวทางดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหา

การปฏิบัติต่อคู่แข่งทางการค้า

บริษัทฯ มีนโยบายที่จะปฏิบัติต่อคู่แข่งทางการค้าให้สอดคล้องกับหลักสากลภายใต้กรอบแห่งกฎหมายเกี่ยวกับหลักปฏิบัติการแข่งขันทางการค้า ไม่เข้าถึงสารสนเทศที่เป็นความลับของคู่แข่งด้วยวิธีการที่ไม่สุจริตหรือด้วยวิธีการอื่นที่ไม่เหมาะสม ไม่ทำลายชื่อเสียงของคู่แข่งทางการค้าด้วยการกล่าวหาในทางร้ายและปราศจากซึ่งข้อมูลความจริง และค้าขายอย่างเป็นธรรมในทุกแห่งที่บริษัทฯ ทำการบิน โดยปฏิบัติตามกฎหมายแข่งขันทางการค้า (Antitrust Law) อย่างเคร่งครัด

การปฏิบัติต่อแรงงาน

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญในด้านแรงงาน โดยกำหนดให้ปฏิบัติต่อผู้ปฏิบัติงานตามกฎหมายแรงงาน และข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับแรงงานอย่างเป็นธรรม ไม่เลือกปฏิบัติต่อบุคคลหนึ่งบุคคลใดเนื่องจากความแตกต่างในด้านเชื้อชาติ สัญชาติ ศาสนา เพศ อายุ การศึกษา หรือเรื่องอื่นใด และสนับสนุนให้บริษัทคู่ค้าปฏิบัติต่อแรงงานอย่างเท่าเทียมกันในทุกกระบวนการจ้างงาน ไม่ใช่แรงงานบังคับ แรงงานจากการค้ามนุษย์ แรงงานเด็ก รวมถึงการลงโทษที่เป็นการทารุณต่อร่างกายหรือจิตใจ การล่วงละเมิดหรือการใช้ความรุนแรงในรูปแบบใดๆ ไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อม

การปฏิบัติต่อสังคมและส่วนรวม

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญในการมีส่วนร่วมพัฒนาชุมชนและสังคม โดยปลูกฝังจิตสำนึกที่ดีแก่ผู้ปฏิบัติงานผ่านโครงการจิตอาสาต่างๆ โดยคำนึงถึงส่วนรวม รับผิดชอบต่อสังคม ไม่กระทำการใดๆ ที่จะก่อให้เกิดความเสียหายต่อชื่อเสียงของประเทศ ทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และประโยชน์สาธารณะ สนับสนุนกิจกรรมสร้างสรรค์สังคม ไม่กระทำการใดๆ หรือสนับสนุนกิจกรรมใดๆ ที่ขัดต่อกฎหมาย

แนวปฏิบัติด้านทรัพย์สินทางปัญญา

บริษัทฯ ถือว่าทรัพย์สินทางปัญญาเป็นทรัพย์สินที่มีค่าของบริษัทฯ ผู้ปฏิบัติงานมีหน้าที่ปกป้องดูแลรักษาทรัพย์สินทางปัญญาของบริษัทฯ ให้พ้นจากการนำไปใช้หรือเผยแพร่โดยไม่ได้รับอนุญาต เคารพและไม่ละเมิดทรัพย์สินทางปัญญาของผู้อื่น ใช้ตราสัญลักษณ์ของบริษัทฯ อย่างถูกต้องโดยไม่ได้รับอนุญาตจากหน่วยงานที่รับผิดชอบ และไม่นำไปใช้เพื่อวัตถุประสงค์ส่วนตัว

แนวปฏิบัติด้านการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน

กรุณาดูข้อมูลในข้อ 10 (ส่วนที่ 2-10 หน้า 3)

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 การรายงานข้อมูลของบริษัทฯ ผ่านแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1) และรายงานประจำปี (แบบ 56-2) ต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ การรายงานข้อมูลด้านการเงิน ข้อมูลกรรมการและพนักงาน รวมถึงข้อมูลด้านอื่นๆ ผ่านระบบบริหารการเงินการคลังภาครัฐ (GFMS) ของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) ในฐานะที่บริษัทฯ เป็นรัฐวิสาหกิจ

การเปิดเผยข้อมูลผ่านนักลงทุนสัมพันธ์

บริษัทฯ ให้ความสำคัญในการดูแลและคำนึงถึงนักลงทุน ผู้ถือหุ้น และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยจัดให้มีหน่วยงานนักลงทุนสัมพันธ์เป็นผู้รับผิดชอบในการเสริมสร้างความสัมพันธ์อันดี การสื่อสารให้ข้อมูลที่ถูกต้องน่าเชื่อถือมีข้อมูลวิเคราะห์และข้อมูลเชิงธุรกิจอย่างเพียงพอ รวมทั้งดำเนินการจัดแผนงาน เพื่อให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มได้รับการปฏิบัติอย่างเท่าเทียมกัน มีสิทธิในการเข้าถึงข้อมูล และมีช่องทางในการสื่อสารกับบริษัทฯ ที่เหมาะสมผ่านทางกิจกรรมต่างๆ เช่น กิจกรรมโรดโชว์ในประเทศ การเข้าประชุม/ประชุมทางโทรศัพท์กับผู้บริหาร การตอบข้อซักถามและให้ข้อมูลทางโทรศัพท์และ/หรืออีเมล และการจัดกิจกรรมผู้บริหารพบนักลงทุนสถาบันและนักวิเคราะห์หลักทรัพย์เพื่อชี้แจงข้อมูลประกอบการเป็นประจำทุกไตรมาส อีกทั้งมีการนำนักวิเคราะห์หลักทรัพย์ และผู้มีส่วนได้เสียเข้าเยี่ยมชมบริษัทฯ และพบปะผู้บริหารเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็น โดยในปีนี้ได้ให้ผู้มีส่วนได้เสียเยี่ยมชม ฝายซ่อมใหญ่อากาศยาน ณ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (อู่ตะเภา) เพื่อให้พนักงานทราบถึงศักยภาพและความสามารถในการบินไทยในการจัดตั้งศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานแห่งภาคพื้นเอเชียแปซิฟิก เพื่อรองรับโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) และฝายช่าง ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อให้พนักงานมีความ

มั่นใจในมาตรฐานงานซ่อม และความปลอดภัยของอากาศยานของบริษัทฯ รวมทั้งฝ่ายครัวการบิน เพื่อแสดงถึงศักยภาพในการเป็นผู้นำในด้านอุตสาหกรรมการผลิตอาหารขนาดใหญ่ นอกจากนั้นแล้วยังมีการจัดกิจกรรมให้กับนักวิเคราะห์หลักทรัพย์และผู้มีส่วนได้เสีย โดยในปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้มีกิจกรรมด้านการลงทุนสัมพันธ์ ดังนี้

กิจกรรม	จำนวน
โรดโชว์ในประเทศ	4 ครั้ง / ปี
โรดโชว์ต่างประเทศ	4 ครั้ง / ปี
การเข้าประชุม/การประชุมทางโทรศัพท์กับผู้บริหารบริษัทฯ	13 ครั้ง / ปี
การตอบข้อซักถามและให้ข้อมูลทางโทรศัพท์ และทางอีเมล	192 ครั้ง / ปี
การชี้แจงข้อมูลรายไตรมาส	4 ครั้ง / ปี
การเยี่ยมชมกิจการบริษัทฯ	6 ครั้ง / ปี

การเปิดเผยข้อมูลผ่านเว็บไซต์

เพื่อเป็นช่องทางให้ผู้ถือหุ้น นักลงทุน หรือผู้ที่สนใจ ได้รับทราบข้อมูลของบริษัทฯ อย่างทันท่วงที 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 ยึดมั่นและให้ความสำคัญในหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ที่จะขจัดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ซึ่งคณะกรรมการบริษัทฯ ได้พิจารณารายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ หรือรายการที่เกี่ยวข้องกัน หรือรายการระหว่างกันอย่างเหมาะสมภายใต้กรอบจริยธรรมที่ดี และมีการดูแลให้คณะกรรมการบริษัทฯ ฝ่ายบริหาร และพนักงานทุกคนถือปฏิบัติโดยเคร่งครัดตามข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับตลาดทุนและตลาดหลักทรัพย์ เพื่อให้เป็นที่เชื่อถือและไว้วางใจของผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย ซึ่งมีหลักเกณฑ์สำคัญ ดังนี้

บริษัทฯ ได้ออกประกาศบริษัทฯ เรื่องการเปิดเผยข้อมูลรายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ตามหลักเกณฑ์และวิธีการของตลาดหลักทรัพย์ฯ ตั้งแต่วันที่ 2547 เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหารทุกท่าน ซึ่งเข้าข่ายบุคคลที่เกี่ยวข้องกันตามคำนิยามของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ฯ เปิดเผยข้อมูลบุคคลและนิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน ทุกครั้งที่มีการแต่งตั้งกรรมการหรือผู้บริหารใหม่ สำนักเลขานุการบริษัทฯ จะจัดส่งแบบฟอร์ม “รายละเอียดของบุคคลที่เกี่ยวข้องกันตามประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์ฯ เรื่องการเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในรายการที่เกี่ยวข้องกัน พ.ศ. 2546” ซึ่งได้ปรับปรุงรายละเอียดตามข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่เปลี่ยนแปลงโดยตลอด โดยให้กรรมการหรือผู้บริหารที่ได้รับแต่งตั้งใหม่ ให้ข้อมูลพร้อมลงนามรับรองความถูกต้องของข้อมูล และหากภายหลังมีการเปลี่ยนแปลงข้อมูล กรรมการหรือผู้บริหารจะต้องจัดส่งแบบฟอร์มดังกล่าวพร้อมลงนามรับรองความถูกต้องของข้อมูลทุกครั้ง โดยสำนักเลขานุการบริษัทฯ จะจัดส่งรายละเอียดของบุคคลที่เกี่ยวข้องกันให้ประธานกรรมการบริษัทฯ และประธานกรรมการตรวจสอบรับทราบด้วย พร้อมทั้งจัดทำสรุปรายชื่อบุคคลและนิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกันนำส่งฝ่ายบริหารทุกฝ่าย และบุคคลที่เป็นผู้ประสานงานเกี่ยวกับ

รายการที่เกี่ยวข้องกันของแต่ละหน่วยงาน เพื่อใช้ตรวจสอบธุรกรรมที่หน่วยงานตนเองเสนอฝ่ายบริหารหรือคณะกรรมการ บริษัทฯ และหากมีรายการที่เกี่ยวข้องกันเกิดขึ้น บริษัทฯ จะดำเนินการตามขั้นตอนปฏิบัติที่กำหนดไว้ ซึ่งอ้างอิงจาก กฎหมายที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งนำไปเปิดเผยในรายงานประจำปี (แบบ 56-2) และแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1)

เพื่อให้การดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องรายการที่เกี่ยวข้องกันมีแนวทางปฏิบัติที่ชัดเจนยิ่งขึ้น บริษัทฯ ได้ออกประกาศ บริษัทฯ เรื่อง การกำหนดนโยบายราคาสำหรับรายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในเดือน มกราคม 2548 โดยในการเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัทฯ กับบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน ใช้นโยบายการกำหนดราคาซื้อ สินค้าและบริการระหว่างบริษัทฯ กับกิจการที่เกี่ยวข้อง โดยกำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับบริษัทฯ กำหนด ให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องเป็นลำดับแรก และใช้นโยบายราคาที่มีเงื่อนไขทางธุรกิจที่ไม่เป็นปกติ หรือไม่ปฏิบัติตามราคาตลาดหากจำเป็น ทั้งนี้ เพื่อบริษัทฯ จะได้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และวิธีการของตลาดหลักทรัพย์ฯ รวมทั้งมาตรฐาน การบัญชีได้อย่างถูกต้องและครบถ้วน

นอกจากนั้น ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหารทุกเดือน สำนักเลขานุการบริษัทฯ จะจัดทำระเบียบวาระเสนอเรื่อง “รายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)” เพื่อเปิดเผยให้คณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหารทราบว่าเป็นแต่ละเดือนบริษัทฯ มีการเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกันหรือไม่ และยังได้เสนอเรื่องดังกล่าวต่อคณะกรรมการ ตรวจสอบเป็นประจำทุกไตรมาส ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ปรับปรุงขั้นตอนการปฏิบัติงานในด้านนี้ให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ที่เปลี่ยนแปลงไปโดยตลอด เพื่อให้การดูแลด้านการจัดความขัดแย้งและผลประโยชน์เป็นไปตามหลักการ กำกับดูแลกิจการที่ดีและถูกต้องตามข้อกำหนด

การปฏิบัติตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540

พระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 เป็นกฎหมายของประชาชนทุกคน เพื่อคุ้มครองสิทธิในการ รับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินงานต่าง ๆ ของรัฐและสนับสนุนการมีส่วนร่วมของประชาชนในการตรวจสอบการใช้ อำนาจรัฐอันจะเป็นการส่งเสริมให้รัฐบาลบริหารบ้านเมืองอย่างมีประสิทธิภาพ โปร่งใส เป็นไปเพื่อประโยชน์ของประชาชน มากยิ่งขึ้น

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้ก่อตั้งศูนย์ข้อมูลข่าวสารโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร สร้าง ความรู้ความเข้าใจในการดำเนินงานของบริษัทฯ แก่สาธารณชน หน่วยงานภาครัฐและเอกชน ด้วยความโปร่งใส สามารถ ตรวจสอบได้โดยมีแนวทางการปฏิบัติงานตามระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการเปิดเผยข้อมูลข่าวสารของบริษัทฯ สอดคล้องตาม พระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 โดยยึดมั่นในหลักการ “เปิดเผยเป็นหลักทั่วไป ปกปิดเป็นข้อยกเว้น” มีการรวบรวมจัดเก็บและบริหารจัดการข้อมูลอย่างเป็นระบบ สามารถสืบค้นข้อมูลได้อย่างมีประสิทธิภาพและเป็นมาตรฐาน เพื่อเผยแพร่ข้อมูลที่มีประโยชน์ให้แก่สาธารณชน โดยสามารถสืบค้นข้อมูลผ่านทางเว็บไซต์ www.thaiairways.com ใน หมวด “ศูนย์ข้อมูลข่าวสาร” (Public Information Centre)

ศูนย์ข้อมูลข่าวสารได้รับคัดเลือกจากกระทรวงคมนาคมให้เป็นหน่วยงานต้นแบบในการปฏิบัติหน้าที่ให้บริการข้อมูล ข่าวสารแก่ประชาชนตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ.2540 ตั้งแต่ปี 2542 -2557 รวมทั้งได้รับใบประกาศ เกียรติคุณจากคณะกรรมการข้อมูลข่าวสารของราชการมาโดยตลอดในฐานะเป็นหน่วยงานที่ให้บริการข้อมูลข่าวสารแก่ ประชาชนเป็นอย่างดี อีกทั้งคณะกรรมการข้อมูลข่าวสารของราชการ สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรีได้มอบโล่ประกาศ เกียรติคุณแก่บริษัทฯ ในฐานะที่ปฏิบัติตามเกณฑ์มาตรฐานตัวชี้วัดความโปร่งใสของหน่วยงานภาครัฐที่กำหนดภายใต้ พระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 ระดับดีเด่น นับเป็นความภาคภูมิใจของบริษัทฯ ที่ศูนย์ข้อมูลข่าวสาร สามารถดำเนินงานจนบรรลุวิสัยทัศน์ที่ได้ตั้งปณิธานตั้งแต่เริ่มแรกว่า เป็นหน่วยงานชั้นนำและเป็นแบบอย่างที่ดีในการ เผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร สามารถตอบสนองความต้องการด้านข้อมูลข่าวสารแก่ผู้ที่เกี่ยวข้องได้อย่างเหมาะสม นำมาซึ่ง ภาพลักษณ์ที่ดี และเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินกิจการของบริษัทฯ

สำหรับปี 2561 ศูนย์ข้อมูลข่าวสาร ได้เข้าร่วมการดำเนินการตามพระราชบัญญัติอำนวยความสะดวกในการพิจารณาอนุญาตของทางราชการ พ.ศ.2558 ตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (ก.พ.ร.) กำหนดเพื่อยกระดับคุณภาพการให้บริการประชาชน (Public Service Quality Enhancement) และเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการประชาชนให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม

การเปิดเผยข้อมูลการถือครองหุ้นของผู้บริหารทั้งทางตรงและทางอ้อม

บริษัทฯ ได้มีการเปิดเผยข้อมูลการถือครองหุ้นของผู้บริหารทั้งทางตรงและทางอ้อม กรณาดูข้อมูล ข้อ 8 โครงสร้างการจัดการ (ส่วนที่ 2 – 8 หน้า 4)

5) ความรับผิดชอบของคณะกรรมการ

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

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ให้ความเห็นชอบแผนยุทธศาสตร์ของบริษัทฯ โดยพิจารณากำหนดนโยบาย กลยุทธ์ เป้าหมาย และได้มีการทบทวนวิสัยทัศน์ เป็นประจำทุกปี เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบัน คณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำหนดมาตรฐานทางจริยธรรม เพื่อส่งเสริมให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานยึดถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัด โดยมีการสื่อสารเปิดเผยแนวทางปฏิบัติไว้ในคู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ ผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ รวมถึงให้ผู้บังคับบัญชาในทุกระดับถือเป็นหน้าที่ที่ต้องดูแล ติดตามให้มีการปฏิบัติตามคู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ

การกำหนดค่าตอบแทนของกรรมการ

รายละเอียดเกี่ยวกับการกำหนดค่าตอบแทนของกรรมการ กรณาดูข้อมูลในหัวข้อ 8.4 (ส่วนที่ 2-8 หน้า 7)

การประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการ

บริษัทฯ ได้กำหนดให้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นประจำทุกปี โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นเครื่องมือในการตรวจสอบการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ ซึ่งมีหลักเกณฑ์และขั้นตอนในการประเมิน คือ สำนักเลขานุการบริษัทฯ ส่งแบบฟอร์มที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการธรรมาภิบาลสำหรับประเมินคณะกรรมการบริษัทฯ 3 แบบ ประกอบด้วย การประเมินตนเอง การประเมินไขว้ของกรรมการ การประเมินคณะกรรมการบริษัทฯ และจะเป็นผู้ทำการสุ่มรายชื่อเพื่อจัดทำกรประเมินไขว้ โดยกรรมการผู้ถูกประเมินจะไม่ทราบว่าการกรรมการท่านใดเป็นผู้ประเมินตน

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 Organization)

2. การประเมินไขว้ของกรรมการ (Cross Evaluation) มีหัวข้อการประเมิน ดังนี้
 - 2.1 ความรู้ความสามารถ (Core Competency)
 - 2.2 ความเป็นอิสระ (Independence)
 - 2.3 ความเตรียมพร้อมในการปฏิบัติภารกิจ (Preparedness)
 - 2.4 ความเอาใจใส่ต่อหน้าที่และความรับผิดชอบ (Accountability and Responsibility)
 - 2.5 การปฏิบัติหน้าที่ในคณะกรรมการ (Committee Activities)
 - 2.6 การพัฒนาองค์กร (Development of Organization)
3. การประเมินคณะกรรมการบริษัท (Board Evaluation) มีหัวข้อการประเมิน ดังนี้
 - 3.1 โครงสร้างและคุณสมบัติของคณะกรรมการ
 - 3.2 บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ
 - 3.3 การประชุมคณะกรรมการ
 - 3.4 การทำหน้าที่ของคณะกรรมการ
 - 3.5 ความสัมพันธ์กับฝ่ายบริหารของบริษัท

บริษัทฯ ได้นำผลการประเมินของคณะกรรมการรายงานในการประชุมคณะกรรมการบริษัท เพื่อประโยชน์ในการส่งเสริมความรู้ความสามารถของกรรมการต่อไป โดยผลการประเมินทั้ง 3 รูปแบบข้างต้น สำหรับปี 2561 สรุปได้ว่าจัดอยู่ในระดับดีเยี่ยม

สำหรับผลการประเมินของประธานกรรมการ ถือเป็นข้อมูลเฉพาะบุคคลไม่สามารถเปิดเผยได้

สำหรับกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เพื่อประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ตามเงื่อนไขที่ระบุในสัญญาจ้าง และนำเสนอผลการประเมินให้คณะกรรมการบริษัท พิจารณา ทั้งนี้ผลการประเมินของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ถือเป็นข้อมูลเฉพาะบุคคลไม่สามารถเปิดเผยได้

การปฏิรูประบบกรรมการใหม่

บริษัทฯ จัดให้มีการปฏิรูประบบสำหรับผู้เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัท รายใหม่ โดยจะนำเสนอข้อมูลของบริษัท ธุรกิจการบิน โครงสร้างการถือหุ้น กฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมถึงสิทธิประโยชน์ที่กรรมการจะได้รับ เพื่อให้กรรมการรับทราบข้อมูลที่เกี่ยวข้องเพื่อประโยชน์ในการบริหารงาน บริษัทฯ ยังมีนโยบายสนับสนุนให้กรรมการเข้าอบรมหลักสูตรจากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) เพื่อเป็นการพัฒนาสนับสนุนและส่งเสริมการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัท

การพัฒนาความรู้และทักษะของคณะกรรมการ และฝ่ายบริหาร

บริษัทฯ ได้มีการส่งเสริม และสนับสนุนให้คณะกรรมการบริษัท และฝ่ายบริหาร ได้เข้ารับการอบรมหลักสูตร สัมมนา และร่วมกิจกรรมที่จัดโดยองค์กรต่างๆ เช่น สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ เพื่อเป็นการเพิ่มพูน พัฒนาความรู้ และแลกเปลี่ยนประสบการณ์ด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับบทบาทหน้าที่กรรมการบริษัท และกรรมการชุดย่อยอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ เช่น คณะกรรมการบริษัท และฝ่ายบริหารได้เข้าร่วมงานประชุมและนิทรรศการ Aircraft Interiors Expo ซึ่งจัดขึ้นที่เมืองฮัมบวร์ก ประเทศเยอรมนี การเข้าร่วมงานประชุม Chairman Forum การเข้าอบรมหลักสูตรต่างๆ ที่เกี่ยวกับการสนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัท ซึ่งจัดโดย IOD เช่น หลักสูตรสำหรับเลขานุการบริษัท (Corporate Secretary Program) การจัดทำรายงานต่างๆ (Board Reporting Program, Corporate Reporting Program และ Effective Minutes Taking) และหลักสูตรเกี่ยวกับการต่อต้านการคอร์รัปชัน (Anti-Corruption : the Practical Guide) เป็นต้น ทั้งนี้ กรรมการส่วนใหญ่ ได้ผ่านการอบรมหลักสูตรของ IOD ดังนี้

การเข้ารับการอบรมของคณะกรรมการบริษัท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 คณะกรรมการบริษัท และผู้บริหาร ได้ผ่านการอบรมหลักสูตรของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors Association: IOD) ดังนี้

รายชื่อ	ตำแหน่ง	หลักสูตร
นายเอกนิติ นิติทัณฑ์ประภาศ	ประธานกรรมการ	<ul style="list-style-type: none"> - Chairman Forum (R-CF 1/2561) - Board Matters and Trends (BMT 4/2560) - Role of the Nomination and Governance Committee (RNG 8/2559) - Financial Statements for Directors (FSD 29/2558) - Corporate Governance for Capital Market Intermediaries (CGI 4/2558)
พลอากาศเอก ตริทัต สอนแจ้ง	รองประธานกรรมการ และกรรมการอิสระ	<ul style="list-style-type: none"> - Ethical Leadership Program (ELP 10/2560)
นายดิสทัต โหตระกิตย์	กรรมการอิสระ และประธานกรรมการตรวจสอบ	<ul style="list-style-type: none"> - Director Certification Program (DCP 94/2550)
นางปรารถนา มงคลกุล	กรรมการอิสระ	<ul style="list-style-type: none"> - Advance Audit Committee Program (AACP 22/2559) - Director Certification Program (DCP 34/2546) - Director Accreditation Program (DAP 2/2546) - Diploma Examination (Exam 11/2546)
นายปิติพันธ์ เทพปฏิมากรณ์	กรรมการอิสระ	<ul style="list-style-type: none"> - Anti-Corruption for Executive Program (ACEP 4/2555) - Director Certification Program (DCP 138/2553)
นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ	กรรมการ	-
นายพินิจ พัวพันธ์	กรรมการอิสระ	<ul style="list-style-type: none"> - Corporate Governance for Capital Market Intermediaries (CGI 2/2558) - Audit Committee Program (ACP 2/2547) - Director Accreditation Program (DAP 25/2547)
นายรัฐพล ภัคดีภูมิ	กรรมการอิสระ และกรรมการตรวจสอบ	<ul style="list-style-type: none"> - Charter Director Class (CDC 9/2558) - Director Certification Program (DCP 52/2547) - Director Accreditation Program (DAP 23/2547)

รายชื่อ	ตำแหน่ง	หลักสูตร
นายวัชรวิทย์ ตันตริยานนท์	กรรมการอิสระ	<ul style="list-style-type: none"> - Corporate Governance for Capital Market Intermediaries (CGI 6/2558) - Audit Committee Program (ACP 41/2555) - Monitoring Fraud Risk Management (MFM 8/2555) - Monitoring the Quality of Financial Report (MFR 16/2555) - Monitoring the Internal Audit Function (MIA 13/2555) - Monitoring the System of Internal Control and Risk Management (MIR 13/2555) - Director Certification Program (DCP 94/2550)
นางสาวศิริกุล เลากัยกุล	กรรมการอิสระ	<ul style="list-style-type: none"> - Ethical Leadership Program (ELP 2/2558)
นายสมเกียรติ ศิริชาติไชย	กรรมการอิสระ และกรรมการตรวจสอบ	<ul style="list-style-type: none"> - Driving Company Success with IT Governance (ITG 4/2560) - Role of the chairman Program (RCP 39/2559) - Director Certification Program (DCP 178/2556) - Role of Compensation Committee (RCC 11/2553) - Director Accreditation Program (DAP 84/2553)
พลอากาศเอก อำนาจ จีระมณีเมฆ	กรรมการอิสระ	-
นายสุเมธ ดำรงชัยธรรม	กรรมการ	<ul style="list-style-type: none"> - Company Secretary Program (CSP 28/2551) - Role Of The Compensation Committee (RCC 3/2550) - Director Accreditation Program (DAP 21/2547)

การกำกับการปฏิบัติตามกฎหมาย (Compliance)

ในปี 2561 บริษัทฯ ได้รวบรวมกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อกำหนด และข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ เพื่อเผยแพร่ให้กับพนักงานและบุคลากรทุกระดับนำไปประกอบการปฏิบัติงาน ซึ่งมีการทบทวนและปรับปรุงให้ข้อมูลทันสมัยอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งมีการสื่อสาร เพื่อสร้างความตระหนัก ความรู้ ความเข้าใจ ในกฎหมายต่างๆ ให้กับกรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และบุคลากรทุกระดับ นอกจากนี้ ได้มีการกำกับและติดตาม พนักงานและบุคลากรที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติตามกฎหมายที่มีผลกระทบต่อบริษัทฯ อย่างมีนัยสำคัญ อาทิ กฎหมายว่าด้วยการป้องกันการผูกขาด และการกีดกันทางการค้า (Antitrust) และ General Data Protection Regulation (GDPR) เป็นต้น

หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีที่ยังไม่อาจปฏิบัติตามเกณฑ์ของโครงการ CGR

ในปี 2561 บริษัทฯ ยังไม่อาจปฏิบัติตามครอบคลุม ในประเด็นดังต่อไปนี้

1. คณะกรรมการประกอบด้วยกรรมการจำนวน 5-12 คน หรือไม่

ข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อ 15 กำหนดให้คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการจำนวนไม่น้อยกว่า 5 คน แต่ไม่มากกว่า 15 คน เพื่อให้เหมาะสมกับขนาดและลักษณะของธุรกิจ

2. บริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายเกี่ยวกับจำนวนองค์ประชุมขั้นต่ำ ณ ขณะที่คณะกรรมการจะลงมติในที่ประชุม คณะกรรมการว่า ต้องมีกรรมการอยู่ไม่น้อยกว่า 2 ใน 3 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด หรือไม่

ข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อ 24 กำหนดเฉพาะองค์ประชุมต้องมีกรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมด แต่ไม่ได้กำหนดจำนวนองค์ประชุมขั้นต่ำ ณ ขณะที่คณะกรรมการจะลงมติ

3. ในกรณีที่บริษัทมีหุ้นมากกว่าหนึ่งประเภท (One class of Share) บริษัทฯ ได้เปิดเผยถึงสิทธิในการออกเสียงของหุ้นแต่ละประเภทหรือไม่

ในกรณีนี้บริษัทฯ มีหุ้นเพียง 1 ประเภท คือ หุ้นสามัญ โดยข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อ 4 กำหนดให้หุ้นของบริษัทฯ เป็นหุ้นสามัญและเป็นหุ้นชนิดระบุชื่อผู้ถือหุ้น

4. บริษัทฯ ได้กำหนดวิธีการลงคะแนนเสียงเลือกตั้งกรรมการโดยการลงคะแนนเสียงแบบสะสม (Cumulative Voting) หรือไม่

บริษัทฯ ไม่สามารถกำหนดวิธีการลงคะแนนเสียงเลือกตั้งกรรมการโดยการลงคะแนนเสียงแบบสะสม (Cumulative Voting) เนื่องจากข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อ 16 กำหนดให้ผู้ถือหุ้นคนหนึ่งมีคะแนนเสียงเท่ากับหนึ่งหุ้นต่อเสียงหนึ่ง โดยผู้ถือหุ้นแต่ละคนต้องใช้คะแนนเสียงที่มีอยู่ทั้งหมดตามจำนวนหุ้นที่มี เลือกตั้งบุคคลเดียวหรือหลายคนเป็นกรรมการได้ แต่จะแบ่งคะแนนเสียงให้แก่ผู้ใดมากที่สุดเพียงคนเดียวไม่ได้

5. คณะกรรมการได้ดูแลให้มีการจัดทำแผนสืบทอดตำแหน่งผู้บริหารสูงสุดขององค์กรหรือไม่

บริษัทฯ มีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจ จึงต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ ซึ่งกำหนดให้สรรหาผู้บริหารระดับสูงจากบุคคลที่ไม่ใช่พนักงานบริษัทฯ

6. คณะกรรมการตรวจสอบมีกรรมการอย่างน้อย 1 คน ที่จบการศึกษาด้านบัญชีหรือไม่

บริษัทฯ แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งประกอบด้วยกรรมการที่มีคุณสมบัติเป็นกรรมการอิสระ และมีกรรมการตรวจสอบ 2 ท่าน ซึ่งมีความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์เพียงพอที่จะสามารถสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงินด้วยแล้ว

10. ความรับผิดชอบต่อสังคม (Corporate Social Responsibilities: CSR)

บริษัทฯ ดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมโดยคำนึงถึงสิ่งแวดล้อม สังคมชุมชน และธรรมาภิบาล (ESG: Environmental, Social, Governance) โดยในปี 2561 บริษัทฯ มีการดำเนินงานกิจกรรมเพื่อพัฒนาสิ่งแวดล้อม และสังคมได้แก่

- โครงการช่วยเหลือพี่น้องชาวเกษตรกรไทยในหลากหลายรูปแบบ โดยการสั่งซื้อผลผลิตทางการเกษตรและผลิตภัณฑ์แปรรูปทางการเกษตรจากทุกภาคของประเทศไทยเพื่อนำมาผลิตเป็นอาหารให้บริการผู้โดยสารบนเครื่องบิน เช่น พืชผักผลไม้เมืองหนาวของโครงการหลวง ผลผลิตทางการเกษตรของกลุ่มเกษตรกรในจังหวัดฉะเชิงเทรา ผลิตภัณฑ์แปรรูปทางการเกษตรจากดอยคำ ปลากระพงขาวจากสมาคมผู้เพาะเลี้ยงปลาทะเลไทย นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้สนับสนุนการจัดจำหน่ายสินค้าหนึ่งตำบลหนึ่งผลิตภัณฑ์ (OTOP) บนเครื่องบิน และให้บริการผลิตภัณฑ์ OTOP เป็นอาหารว่างในห้องรับรองพิเศษของการบินไทยที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิอีกด้วย

- โครงการด้านสาธารณสุขอำนวยความสะดวกทีมผ่าตัดของศูนย์รับบริจาคอวัยวะ สภากาชาดไทย ในการขนส่งอวัยวะ ยกเว้นค่าบริการขนส่งโลหิต และอวัยวะ ไปยังต่างจังหวัดทั่วประเทศ ผ่านเส้นทางบินภายในประเทศที่เป็นจุดบินของการบินไทยอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2539 กิจกรรมวิ่งการกุศล “Run for Life” ของพนักงานฝ่ายปฏิบัติการเพื่อสมทบทุนช่วยเหลือผู้ป่วยโรคมะเร็ง และโครงการ “ถ่ายทอดความรู้ จากการบินสู่การแพทย์” สำหรับบุคลากรทางการแพทย์โรงพยาบาลพระมงกุฎเกล้า นอกจากนี้ การบินไทยร่วมกับโรงพยาบาลศิริราช จัดโครงการ “ไมล์ปันสุข” ขอรับบริจาคไมล์จากสมาชิกรอยัล ออร์คิต พลัส ได้จำนวน 17,878,204 ไมล์ เพื่อสนับสนุนการบริจาคเพื่อสมทบทุนจัดหาครุภัณฑ์ทางการแพทย์ อาคารนวมินทรพิตร์ 84 พรรษา โรงพยาบาลศิริราช และการบินไทยได้ร่วมประชาสัมพันธ์โครงการ “สร้างสะพานบุญเชื่อมต่อชีวิต” ให้แก่สมาชิกรอยัล ออร์คิต พลัส และลูกค้าบริษัทฯ เพื่อสนับสนุนการสร้างทางเชื่อมต่อระหว่างทางเดิน Skywalk กับอาคารเฉลิมพระเกียรติรัชกาลที่ 9 ชั้น 2 โรงพยาบาลตำรวจ

- โครงการด้านการศึกษานับสนับสนุนทุนการศึกษาให้กับเยาวชนในจังหวัดสุราษฎร์ธานี และบริษัทฯ จัดโครงการโทสมาสเตอร์คาราวาน เสริมสร้างทักษะการใช้ภาษาอังกฤษและทักษะการเป็นผู้นำให้แก่เยาวชน โรงเรียนตำรวจตระเวนชายแดนการบินไทย จังหวัดสระแก้ว นอกจากนี้ บริษัทฯ ร่วมกับมูลนิธิแอร์บีส์จัดกิจกรรม “ปันรักจากการบินไทยสู่ชายแดนใต้” ส่งมอบกระเป๋าและอุปกรณ์การเรียนให้แก่เยาวชนในจังหวัดนราธิวาส

- โครงการส่งเสริมด้านศาสนาและวัฒนธรรม ได้แก่ ถวายผ้าป่า “สายธารแห่งเมตตาทอดผ้าป่าวัดพระบาทน้ำพุ” จำนวนเงิน 320,000 บาท และบริจาคเครื่องใช้สำหรับผู้ป่วย ณ วัดพระบาทน้ำพุ จังหวัดลพบุรี ถวายเงินทำบุญผ้าป่าสามัคคีการบินไทย 10 ปี พระพุทธปฏิมาสุวรรณภูมิศิริโชค ภ.ป.ร. จำนวนเงิน 429,800 บาท และถวายผ้าห่ม ข้าวสาร และถั่วตาล แต่ลามาหย่อมซึ่งเป็นเด็กกำพร้าด้อยโอกาส ณ วัดไทยลุมพินี สหพันธ์สาธารณรัฐประชาธิปไตยเนปาล รวมถึงส่งมอบหนังสือธรรมะให้หน่วยเฉพาะกิจนาวิกโยธิน เพื่อถวายแด่พระภิกษุสงฆ์ในวัด 3 จังหวัดชายแดนใต้

- โครงการช่วยเหลือผู้ประสบอุทกภัย ณ แขวงอัตตะปือ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว การบินไทยสนับสนุนการขนส่งเครื่องอุปโภคบริโภคทางคาร์โก้และร่วมบริจาคเงินช่วยเหลือแก่ผู้ประสบภัย และการบินไทยและไทยสมายล์สนับสนุนการเดินทางและขนส่งสัมภาระให้กับทีมกู้ภัยจากสหราชอาณาจักร เครื่องมือออสเตรเลียและสาธารณรัฐประชาชนจีน

ช่วยเหลือผู้ฝึกสอนและเยาวชนจำนวน 13 ราย ที่ติดในถ้ำหลวงขุนน้ำนางนอน จังหวัดเชียงราย รวมทั้งส่งทีมปีนเขาและเก็บรังนกนางแอ่นจากเกาะลิบง จังหวัดตรัง เพื่อกลับสู่ภูมิภาคหลังเสร็จสิ้นภารกิจ

- โครงการดูแลประชาชนภาคส่วนต่างๆ ได้แก่ กิจกรรมมอบของขวัญ และจักรยานในงานวันเด็กโรงเรียนตำรวจตระเวนชายแดนการบินไทย จังหวัดสระแก้ว และการจัดเที่ยวบินพิเศษนำผู้แสวงบุญฮัจย์สู่ประเทศซาอุดีอาระเบีย จำนวน 28 เที่ยวบิน ผู้โดยสาร 4,046 คน รวมถึงการสนับสนุนอำนวยความสะดวกในการเดินทางของนักกีฬาพาราลิมปิกไทย และการเดินทางนักกีฬา Wheelchair เดินทางไปแข่งขันไตรกีฬา ณ ประเทศออสเตรเลีย และการบินไทยสนับสนุน Snack Box จำนวน 1,000 กล่อง ให้บริการแก่ประชาชนที่มาร่วมชมนิทรรศการเฉลิมพระเกียรติสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวเนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษา 66 พรรษา รวมถึง โครงการเหลือ-ขอ รับบริจาคเสื้อผ้าสิ่งของเหลือใช้ให้มูลนิธิบ้านนกขมิ้น โครงการมือถือเก่าไป ชีวิตใหม่มา รับบริจาคโทรศัพท์มือถือเก่าไปรีไซเคิลอย่างถูกวิธีไร้มลพิษ และนำรายได้จากการรีไซเคิลสมทบทุนสร้างโรงพยาบาลที่ขาดแคลนทั่วประเทศ กิจกรรม “เยี่ยมผู้สูงอายุ” ณ บ้านพักคนชรารังสิต และกิจกรรมมอบเงินบริจาคและสิ่งของให้แก่มูลนิธิธรรมิกชน เพื่อคนตาบอดแห่งประเทศไทย

- โครงการด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ โครงการ “ประเมินคาร์บอนฟุตพริ้นท์ขององค์กรและกิจกรรมลดคาร์บอน” พื้นที่สุวรรณภูมิและสำนักงานใหญ่ เพื่อหามาตรฐานการลดการปลดปล่อยและบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจกขององค์กร กิจกรรม “การบินไทยฉลาดใช้พลังงาน ใส่ใจสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัย” ครั้งที่ 8 เน้นความสำคัญเรื่องการบริหารจัดการด้านพลังงาน สิ่งแวดล้อมและสภาพแวดล้อมการทำงานที่ดี กิจกรรม “การบินไทยคืนชีวิตให้คุณลองเลียบวิภาวดี” เพื่อรักษาสภาพน้ำในคลองเลียบบถนนวิภาวดีรังสิตหน้าบริษัท ให้ใสสะอาด กิจกรรม “รวมไมล์ รักษาป่า รู้ค่าชุมชน” นำสมาชิกรอยัล ออร์คิด พลัส ท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ สนับสนุนนโยบายการท่องเที่ยวและกระจายรายได้ไปยังชุมชนบ้านถ้ำเสือโฮมสเตย์ จังหวัดเพชรบุรี นอกจากนี้ การบินไทยร่วมกับบริษัท ไทยวาโก้ จำกัด (มหาชน) รับบริจาคบราเก่าที่ไม่ใช้แล้วจำนวนมากกว่า 200 กิโลกรัม เพื่อใช้เป็นพลังงานทดแทนลดโลกร้อน และนำวัสดุเหลือใช้บางส่วนเป็นวัตถุดิบสร้างอาชีพแก่สตรีด้อยโอกาส รวมถึงพนักงานสถานีภูเก็ท ร่วมทำความสะอาดและปรับปรุงภูมิทัศน์ตั้งแต่บริเวณห้วทางวิ่งสนามบินภูเก็ทถึงอุทยานแห่งชาติสิรินาถ ในโครงการ “ทำอากาศยานภูเก็ท รักษาชุมชน”

- โครงการความร่วมมือกับพันธมิตรทางธุรกิจส่งเสริมความยั่งยืน ได้แก่ การบินไทยและบริษัท โรลส์ รอยซ์ ร่วมวิจัยและพัฒนาเครื่องยนต์ Trent XWB แห่งแรกของโลก เพื่อถ่ายทอดเทคโนโลยีขั้นสูงในอุตสาหกรรมการบินสู่ประเทศไทย และการบินไทยจัดโปรแกรมท่องเที่ยวทัวร์เอื้องหลวงมากกว่า 20 โปรแกรม สนับสนุนยุทธศาสตร์ การส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองรอง ในการพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในโครงการ “ไทยเที่ยวไทย ไทยยั่งยืน”

ผู้สนใจสามารถศึกษารายละเอียดได้ในรายงานการพัฒนาอย่างยั่งยืน ประจำปี 2561 ซึ่งบริษัทฯ เปิดเผยต่อสาธารณชนทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ ที่ www.thaiairways.com หรือ Scan QR CODE ด้านล่าง



แนวทางปฏิบัติเพิ่มเติมเกี่ยวกับการป้องกันการมีส่วนเกี่ยวข้องกับการคอร์รัปชัน

เนื่องจากบริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของปัญหาการทุจริตและประพฤติมิชอบ จึงได้นำนโยบาย Whistle Blower หรือการเป่านกหวีด เข้ามาใช้รณรงค์ป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบ เพื่อให้บริษัทฯ เป็นองค์กรที่มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี พร้อมทั้งจัดทำระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการร้องเรียนเกี่ยวกับการทุจริตหรือการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับ คำสั่งบริษัท หรือจรรยาภิบาล หรือจริยธรรม ตามประมวลจรรยาภิบาลและจริยธรรม พ.ศ. 2553 (แก้ไขเพิ่มเติมครั้งที่ 2 พ.ศ. 2560) ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 25 มกราคม 2553 เพื่อให้พนักงาน ลูกจ้าง ผู้มีส่วนได้เสีย และบุคคลภายนอก ใช้เป็นช่องทางในการแจ้งเบาะแส/ความเคลือบแคลงสงสัยที่อาจทำให้เข้าใจได้ว่าเป็นการกระทำทุจริต ผิดกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับของบริษัทฯ เพื่อให้บริษัทฯ ทำการตรวจสอบข้อเท็จจริง ตามระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการร้องเรียน พ.ศ. 2553 อันจะนำไปสู่ความโปร่งใส เป็นธรรม และตรวจสอบได้ขององค์กรต่อไป

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม ด้วยการรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ เพื่อประโยชน์ร่วมกัน และเปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้เสียร้องเรียนในกรณีที่พบเห็นการกระทำที่ส่อไปในทางทุจริตของบุคคลในบริษัทฯ สามารถร้องเรียนมายังผู้มีสิทธิรับข้อร้องเรียน ได้ดังนี้

1. ประธานกรรมการบริษัท
2. กรรมการบริษัท
3. กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
4. เลขานุการคณะกรรมการบริษัท
5. รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ซึ่งเป็นผู้บังคับบัญชาสูงสุดในสายงานที่เกี่ยวข้องกับข้อร้องเรียน

ผู้ร้องเรียนสามารถร้องเรียนได้ 3 ช่องทาง ดังนี้

1. ร้องเรียนได้โดยตรงด้วยวาจา หรือลายลักษณ์อักษรโดยตรงต่อผู้มีสิทธิรับข้อร้องเรียน
2. ผ่านทาง E-mail ของผู้มีสิทธิรับข้อร้องเรียน ดังนี้
 - ประธานกรรมการบริษัท (email : tgchairman@thaiairways.com)
 - กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (email : tgpresident@thaiairways.com)
 - เลขานุการคณะกรรมการบริษัท (email : good.gov@thaiairways.com)
3. ทำเป็นจดหมายถึง ผู้มีสิทธิรับข้อร้องเรียน
 - โดยส่งมาที่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900

ทั้งนี้ ผู้ร้องเรียนสามารถร้องเรียนได้มากกว่า 1 ช่องทาง และเลือกที่จะเปิดเผยชื่อหรือไม่ก็ได้ หากเห็นว่าการเปิดเผยอาจทำให้เกิดความเสียหายต่อตนเอง โดยบริษัทฯ จะดำเนินการตรวจสอบข้อเท็จจริงภายในกำหนดเวลาที่กำหนดไว้ในระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการร้องเรียนฯ ไม่เปิดเผยชื่อผู้ร้องเรียนทั้งในระหว่างตรวจสอบและภายหลังการตรวจสอบ พร้อมทั้งมีมาตรการคุ้มครองผู้ร้องเรียน อันจะสร้างความเชื่อมั่นและความปลอดภัยให้แก่ผู้ร้องเรียน

การขับเคลื่อนการป้องกันการทุจริตคอร์รัปชันและประพฤติมิชอบของบริษัทฯ มีดังนี้

1. เมื่อวันที่ 27 กันยายน 2560 บริษัทฯ เข้าร่วมลงนามในบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) เรื่อง การขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต ระยะที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564) 3 ฝ่าย ระหว่างสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (สำนักงาน ป.ป.ช.) สำนักงานคณะกรรมการนโยบาย

รัฐวิสาหกิจ (สคร.) และหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ จำนวน 54 แห่ง ทั้งนี้ เพื่อแสดงเจตนารมณ์ร่วมกันในการใช้ยุทธศาสตร์ชาติว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต และเป็นแนวทางในการแก้ปัญหาการทุจริตในองค์กร

2. มีแผนปฏิบัติการตามยุทธศาสตร์ด้านการป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2560-2564 ของบริษัทฯ และแผนปฏิบัติการตามยุทธศาสตร์ด้านการป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบ ประจำปี 2561 ของบริษัทฯ เพื่อให้มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต ระยะที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564) และแผนปฏิบัติราชการประจำปี (Action Plan) ของสำนักงาน ป.ป.ช.

3. จัดอบรมในหัวข้อ “การป้องกันการทุจริตคอร์รัปชันและประพฤติมิชอบ” ให้กับพนักงานทุกระดับ ทุกตำแหน่ง ของบริษัทฯ ตั้งแต่พนักงานแรกเข้าจนถึงระดับผู้จัดการกอง โดยบรรจุไว้ในหลักสูตรมาตรฐานของบริษัทฯ รวมถึงการจัดอบรมบรรยายแบบ Site visit ตามหน่วยงานต่างๆ ของบริษัทฯ ในโอกาสที่เหมาะสม

4. มีคำสั่งบริษัทฯ ที่ 106/2558 เรื่อง นโยบายการต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

5. มีประกาศบริษัทฯ ที่ 006/2560 เรื่อง เจตจำนงสุจริตในการบริหารบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มุ่งสู่การเป็นองค์กรธรรมาภิบาลและความโปร่งใส

6. เผยแพร่ Bulletin เกี่ยวกับการป้องกันการทุจริตคอร์รัปชันและประพฤติมิชอบ อาทิเช่น กฎหมายที่เกี่ยวข้อง, Case study จากข้อร้องเรียนที่ยุติแล้ว, ข้อมูลข่าวสารต่างๆ เป็นต้น ผ่านทาง Thaisphere , E-mail พนักงาน, PD Homepage และโปสเตอร์ เป็นประจำทุกเดือน จำนวนเดือนละ 2 ฉบับ เพื่อป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบ และป้องกันมิให้เกิดการกระทำผิดวินัย

7. มีการเผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับการป้องกันการทุจริตคอร์รัปชันและประพฤติมิชอบ ในหัวข้อ “การป้องกันการทุจริตคอร์รัปชันและประพฤติมิชอบ” ใน Website ภายนอกของบริษัทฯ www.thaiairways.com ให้สาธารณชนรับทราบ

8. จัดตั้ง “เครือข่าย TG รวมพลัง ป้องกันภัยทุจริต” ปัจจุบันมีสมาชิกเครือข่ายฯ จำนวน 1,279 คน เพื่อช่วยกันสอดส่อง ดูแล ติดตาม เฝ้าระวัง ป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบ และสร้างความเข้มแข็งให้กับบริษัทฯ

9. บริษัทฯ ได้เข้ารับการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity & Transparency Assessment: ITA) ของสำนักงาน ป.ป.ช. ประจำปี 2561 โดยบริษัทฯ ได้รับผลการประเมินจากเอกสารหลักฐานเชิงประจักษ์ (Evidence-Based) ซึ่งได้รับผลคะแนน 100 คะแนนเต็ม และได้รับผลคะแนนประเมิน ITA โดยรวม 82.47 คะแนน จาก 100 คะแนนเต็ม อยู่ในเกณฑ์สูงมาก

ปัจจุบัน การประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (ITA) ถูกกำหนดเป็นกลยุทธ์ที่สำคัญของยุทธศาสตร์ชาติว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต ระยะที่ 3 (พ.ศ.2560-2564) และถือเป็นมาตรการป้องกันการทุจริตเชิงรุกที่หน่วยงานภาครัฐทั่วประเทศจะต้องดำเนินการ เพื่อนำข้อมูลและผลคะแนนที่ได้รับนำไปปรับปรุงพัฒนาการทำงานของหน่วยงานได้อย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น รวมถึงเพื่อยกระดับดัชนีรับรู้การทุจริต (Corruption Perception Index : CPI) ของประเทศไทย

10. บริษัทฯ เสนอชื่อ นาวาอากาศตรี พงษ์ธร เทพกาญจนา รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายปฏิบัติการ เพื่อคัดเลือกเป็น “คนต้นแบบคมนาอม” ประจำปี 2561 ของกระทรวงคมนาอม โดยนาวาอากาศตรี พงษ์ธร เทพกาญจนา ได้รับ

รางวัล “คนต้นแบบคมนาคม” ประจำปี 2561 ในฐานะเป็นบุคลากรที่มีความประพฤติปฏิบัติตนเป็นแบบอย่างที่ดี มีความซื่อสัตย์ สุจริต โปร่งใส และมีคุณธรรม

ทั้งนี้ บริษัทฯ ขอยืนยันว่า บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นที่จะเป็นองค์กรที่ดำเนินธุรกิจด้วยความโปร่งใส โดยไม่มีข้อยกเว้นต่อการทุจริตคอร์รัปชันทุกรูปแบบ และพร้อมให้ความร่วมมือสนับสนุนการทำงานของหน่วยงานตรวจสอบต่างๆ ในทุกกรณี จนถึงที่สุดต่อไป

11. การควบคุมภายในและการบริหารจัดการความเสี่ยง

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

1. สภาพแวดล้อมการควบคุม

1.1 องค์กรแสดงถึงความยึดมั่นในคุณค่าของความซื่อตรง (Integrity) และจริยธรรม

บริษัทฯ กำหนดแนวทางเรื่องความซื่อสัตย์และจริยธรรม รวมถึงการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน ข้อพึงปฏิบัติ/ไม่พึงปฏิบัติไว้ในคู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติหน้าที่ และการตัดสินใจในเรื่องต่างๆ ตลอดจนบริหารงานโดยยึดหลักธรรมาภิบาล มีบทลงโทษที่เหมาะสมหากมีการฝ่าฝืนข้อกำหนด อีกทั้งมีบรรจุอยู่ในหลักสูตร Orientation เพื่อให้พนักงานใหม่ทุกคนตระหนักถึงความสำคัญของธรรมาภิบาลขององค์กรและสามารถนำมาใช้ในการปฏิบัติงานต่อไป กรณีมีการประพฤติปฏิบัติฝ่าฝืนหลักจริยธรรมของบริษัทฯ ให้สำนักงานตรวจการองค์กรมีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาและตรวจสอบข้อเท็จจริงภายในกรอบระยะเวลาที่กำหนดตามระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการร้องเรียนเกี่ยวกับการทุจริตหรือการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ คำสั่งบริษัทฯ หรือตามคู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดี

1.2 คณะกรรมการมีความเป็นอิสระจากฝ่ายบริหาร และทำหน้าที่กำกับดูแล (Oversight) และพัฒนาการดำเนินการด้านการควบคุมภายใน

บริษัทฯ กำหนดบทบาทหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหารไว้ในคู่มือกรรมการ โดยอ้างอิงจากพระราชบัญญัติ บริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 บทบัญญัติที่เกี่ยวข้องในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 ข้อบังคับและประกาศต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกัคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) รวมถึงข้อบังคับและนโยบายของบริษัทฯ และเพื่อให้บริษัทฯ มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Good Corporate Governance) ตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของกระทรวงการคลังและตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย มีการจัดทำบันทึกข้อตกลงการประเมินผลการดำเนินงาน ระหว่างบริษัทฯ กับภาครัฐ ผ่านสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) ซึ่งจะมีการกำหนดตัวชี้วัด นำหนัก ค่าเกณฑ์วัด/เป้าหมายการดำเนินงานตามแผนกลยุทธ์ประจำปีของบริษัทฯ ที่ชัดเจน เพื่อใช้ในการประเมินผลความสำเร็จในการดำเนินธุรกิจขององค์กร มีการติดตามผลการดำเนินงานในที่ประชุมคณะ กรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการชุดต่างๆ ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ อย่างสม่ำเสมอ อาทิ คณะกรรมการบริหาร คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง คณะกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม เป็นต้น คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยผู้เชี่ยวชาญด้านต่างๆ ตาม Skill Matrix เพื่อให้สอดคล้องกับภารกิจและแผนยุทธศาสตร์ของบริษัทฯ ทั้งนี้มีการกำหนดให้มีกรรมการอิสระอย่างน้อย 1 ใน 3 ของจำนวนกรรมการทั้งหมดตามข้อกำหนดของ ก.ล.ต. และ สคร. โดยในบางขณะมีกรรมการอิสระมากกว่า 50% ของกรรมการทั้งหมด จึงมั่นใจได้ว่าคณะกรรมการมีความเป็นอิสระและมีการถ่วงดุลที่เหมาะสม

1.3 ฝ่ายบริหารได้จัดให้มีโครงสร้างสายการรายงาน การกำหนดอำนาจในการสั่งการและความรับผิดชอบที่เหมาะสม เพื่อให้องค์กรบรรลุวัตถุประสงค์ ภายใต้การกำกับดูแล (oversight) ของคณะกรรมการ

คณะกรรมการบริษัท ได้มีมติอนุมัติการปรับปรุงโครงสร้างองค์กรที่เหมาะสม โดยมีการจัดสายงาน หน่วยงานในการบังคับบัญชา อำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบตามที่กำหนดในเอกสาร Function Description และ Job Description ไว้อย่างชัดเจนเป็นลายลักษณ์อักษร มีการแบ่งแยกหน้าที่ ที่สำคัญระหว่างการประกอบธุรกิจการบินและหน่วยธุรกิจอย่างชัดเจนเพื่อให้องค์กรบรรลุวัตถุประสงค์

ทั้งนี้ บริษัท มีการกำหนดอำนาจหน้าที่ และระเบียบ ขอบบังคับต่างๆ ในแต่ละเรื่องไว้แล้ว แต่อยู่ระหว่างจัดทำอำนาจในการบริหารงาน Table of Authority/ToA สำหรับตำแหน่งงานระดับบริหารทุกหน่วยงาน โดยรวบรวมอำนาจการบริหารงานที่ระบุในเอกสารต่างๆ ของบริษัท ที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดอำนาจตามตำแหน่งมาไว้ในที่เดียวกัน โดยผู้ดำรงตำแหน่งของหน่วยงานลงนามรับรองอำนาจการบริหารรายตำแหน่งงานเพื่อยึดปฏิบัติตามอำนาจดังกล่าว พร้อมทั้งจัดทำทะเบียนเพื่อให้ง่ายต่อการควบคุมและติดตามเมื่อมีการปรับเปลี่ยนโครงสร้างองค์กร

1.4 องค์กรแสดงถึงความมุ่งมั่นในการจูงใจ พัฒนาและรักษาบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถ

บริษัท มีกระบวนการในจัดหาบุคลากรที่เป็นไปตามข้อกำหนดตาม พ.ร.บ. คุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2558 และระเบียบบริษัท ว่าด้วยการบริหารงานบุคคล โดยมีการกำหนดเกณฑ์คุณสมบัติในการจัดหาเพื่อให้ได้บุคลากรที่มีความรู้ ความสามารถ และศักยภาพตามคุณลักษณะที่พึงประสงค์ รวมทั้งมีกระบวนการ/วิธีการในการวัดและประเมินผลบุคลากรประจำปี มีการกำหนดมาตรฐานตัวชี้วัดกับเป้าหมายและเกณฑ์วัดผลที่เชื่อมโยงสู่การจ่ายค่าตอบแทนที่เป็นธรรม มีการสร้างแรงจูงใจเพื่อรักษาบุคลากร เช่น ส่งเสริมการพัฒนาศักยภาพพนักงาน โดยมีแผนการฝึกอบรมที่สอดคล้องกับลักษณะงาน และความรับผิดชอบในแต่ละระดับตำแหน่งงาน ทั้งด้าน Soft Skill และ Hard Skill เช่น การอบรมด้านภาษา ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ และจัดการอบรมต่างๆ ให้เป็นไปตามกฎหมายทั้งภายในประเทศ และตามมาตรฐานสากล เช่น ด้านคุณภาพ ความปลอดภัย และสิ่งแวดล้อม ปฏิบัติตาม พ.ร.บ.ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ด้านความมั่นคงการบิน ตามข้อกำหนดของ IATA ICAO IOSA รวมถึงการอบรมตามข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันและปราบปรามทุจริต และประพฤติมิชอบ มีการจัดกิจกรรมเสริมสร้างวัฒนธรรมองค์กรที่เข้มแข็งเป็นหนึ่งเดียว (Strong Corporate Culture) และปลูกฝังวัฒนธรรมองค์กรที่มุ่งเน้นการทำงานเชิงรุก (Proactive Culture) โดยพัฒนาเครือข่ายพนักงานกลุ่มผู้นำการเปลี่ยนแปลง (Change Agent) ให้มีการทำงานเชิงรุกแบบ Cross Function ทำให้เกิดความร่วมมือร่วมใจกันทำงาน นอกจากนี้มีการสร้างแรงจูงใจด้วยการเชื่อมโยงผลการประเมินกับการพิจารณาความดีความชอบเพื่อเลื่อนตำแหน่งและขึ้นเงินเดือนประจำปี เพื่อเป็นขวัญกำลังใจในการปฏิบัติงานของพนักงาน ตลอดจนการดำเนินโครงการบริหารจัดการพนักงานผู้มีศักยภาพสูง สำหรับผู้บริหาร เพื่อเตรียมความพร้อมของบุคลากรที่จะสืบทอดตำแหน่งงานหลัก (Key Position) และตำแหน่งงานสำคัญ (Critical Position)

1.5 องค์กรกำหนดให้บุคลากรมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการควบคุมภายใน เพื่อให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ขององค์กร

เพื่อให้มั่นใจได้ว่าบริษัท สามารถบรรลุตามวัตถุประสงค์ขององค์กร จึงกำหนดให้ผู้บริหาร พนักงาน มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการควบคุมภายใน โดยจัดให้มีนโยบายควบคุมภายใน ซึ่งเป็นกระบวนการสื่อสารเชิงบังคับที่กำหนดให้ผู้บริหารและพนักงานใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติงาน โดยผ่านกระบวนการทำงานที่ได้จัดวางไว้อย่างเหมาะสม มีการแบ่งหน้าที่งานอย่างเป็นระบบ เพื่อให้หน่วยงานหรือบุคคลเดียวกัน ปฏิบัติหน้าที่สำคัญหรือเสี่ยงต่อความเสียหายของบริษัท

มี Check & Balance เพื่อป้องกันความผิดพลาดและการปฏิบัติที่ไม่เป็นไปตามกฎ ระเบียบ และกำหนดตัวชี้วัด (KPI) ซึ่งถ่ายทอดเป้าหมายของแต่ละสายงานไปยังพนักงานตามลำดับชั้น

2. การประเมินความเสี่ยง

2.1 องค์กรกำหนดวัตถุประสงค์ไว้อย่างชัดเจนเพียงพอ เพื่อให้สามารถระบุและประเมินความเสี่ยงต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบรรลุวัตถุประสงค์ขององค์กร

บริษัทฯ ได้กำหนดวัตถุประสงค์ในการดำเนินงาน โดยมุ่งเน้นการสร้างความปลอดภัยให้กับลูกค้า ให้การบริการระดับโลก สร้างคุณค่าในทุกมิติ ด้วยวิสัยทัศน์ “เป็นสายการบินแห่งชาติที่มีการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพและมีกำไรอย่างยั่งยืน ให้บริการดีเลิศด้วยเสน่ห์ความเป็นไทย” มีเป้าหมาย “เป็นสายการบินชั้นนำใน 5 อันดับแรกของโลกที่ลูกค้าพึงพอใจ และสามารถแก้ปัญหาการขาดทุนสะสมภายในปี 2565” ภายใต้การรักษามาตรฐานความปลอดภัยในระดับสากลอย่างต่อเนื่อง

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้กำหนดระดับความเสี่ยงที่องค์กรยอมรับได้ (Risk Appetite) เพื่อใช้เป็นกรอบในการกำหนดกลยุทธ์ของบริษัทฯ ให้เหมาะสม สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ในการดำเนินงานของบริษัทฯ ได้

2.2 องค์กรระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยงที่อาจกระทบต่อการบรรลุวัตถุประสงค์ไว้อย่างครอบคลุมทั่วทั้งองค์กร

บริษัทฯ ได้มีการวิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยงในด้านต่างๆ ทั้งจากปัจจัยภายนอก เช่น สภาวะการแข่งขันในธุรกิจการบิน เศรษฐกิจและการเมืองทั้งของโลกและภูมิภาค การก่อการร้าย ภัยพิบัติและโรคระบาด และจากปัจจัยภายใน เช่น ประสิทธิภาพของกระบวนการทำงานและการบริหารจัดการเทคโนโลยีสารสนเทศ โดยได้ระบุความเสี่ยงในด้านต่างๆ ได้แก่ ด้านกลยุทธ์ ด้านการดำเนินงาน ด้านการเงิน และด้านมาตรฐานและกฎระเบียบ รวมถึงสายงานต่างๆ ได้มีการบริหารความเสี่ยงในหน่วยงาน ตามคู่มือบริหารความเสี่ยงของบริษัทฯ และมีการจัดทำดัชนีชี้วัดความเสี่ยงที่สำคัญ (Key Risk Indicator/KRI) หากระดับคะแนนของความเสี่ยงเข้าสู่ Trigger และ Threshold จะมีการทบทวนมาตรการการควบคุม และจัดทำแผนงานรองรับ

ทั้งนี้ การบริหารความเสี่ยงของบริษัทฯ อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง ซึ่งได้รับการแต่งตั้งจากคณะกรรมการบริษัทฯ

2.3 องค์กรได้พิจารณาถึงโอกาสที่จะเกิดการทุจริตในการประเมินความเสี่ยงที่จะบรรลุวัตถุประสงค์ขององค์กร

บริษัทฯ มีนโยบายการต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบ มีการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อประเมินความเสี่ยงด้านทุจริตในกระบวนการทำงานกับหน่วยงานระดับ เพื่อให้เกิดความโปร่งใสและเป็นธรรม มีความซื่อสัตย์สุจริตในการปฏิบัติงาน มีการประเมินแรงจูงใจและทัศนคติอันจะนำไปสู่โอกาสการทุจริต โดยพิจารณาจากผลสำรวจ การประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity & Transparency Assessment : ITA) โดยสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช) ซึ่งในปี 2561 บริษัทฯ ได้ผลคะแนนประเมินเฉลี่ยรวมร้อยละ 82.47 จัดอยู่ในระดับมีคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานสูงมาก (เกณฑ์ระดับคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานร้อยละ 80-100=สูงมาก) มีการจัดบรรยายรณรงค์ป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบให้กับพนักงานในหน่วยงานต่างๆ เพื่อส่งเสริมและปลูกจิตสำนึกให้พนักงานตระหนักและพึงระวังในการปฏิบัติที่เป็นการขัดต่อกฎหมาย กฎ ข้อบังคับ และระเบียบบริษัทฯ ซึ่งเป็นการกระทำผิดจากการปฏิบัติงานโดยรู้เท่าไม่ถึงการณ์ จัดทำ Bulletin ให้ความรู้เรื่องการป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบทุกเดือน มีเครือข่าย "TG รวมพลังป้องกันภัยทุจริต" โดยมีพนักงาน

เข้าร่วมเป็นสมาชิกและมีส่วนร่วมในการเฝ้าระวัง สอดส่องดูแลการกระทำทุจริตและประพฤติมิชอบ อันจะนำมาซึ่งประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ ในการสร้างบุคคลต้นแบบที่มีความซื่อสัตย์สุจริตในการปฏิบัติงานอย่างยั่งยืนต่อไป

2.4 องค์กรสามารถระบุและประเมินความเสี่ยงที่อาจมีผลกระทบต่อระบบการควบคุมภายใน

บริษัทฯ ได้นำปัจจัยต่างๆ ทั้งภายในและภายนอกที่มีผลกระทบต่อการทำงาน มาประเมินและวิเคราะห์ความเสี่ยงเปลี่ยนแปลง เพื่อระบุเป็นความเสี่ยงระดับองค์กรและระดับฝ่าย เช่น การขยายตัวของสายการบินต้นทุนต่ำ การก่อการร้าย ภัยพิบัติและโรคระบาด การเปลี่ยนแปลงด้านกฎหมายหรือระเบียบข้อบังคับต่างๆ โดยมีการติดตามความคืบหน้าในการบริหารความเสี่ยงอย่างสม่ำเสมอ รวมถึงจัดทำแผนเพื่อควบคุมความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้

3. กิจกรรมการควบคุม

3.1 องค์กรมีมาตรการควบคุมที่ช่วยลดความเสี่ยงที่จะไม่บรรลุวัตถุประสงค์ขององค์กรให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้

บริษัทฯ มีมาตรการควบคุมที่ช่วยลดความเสี่ยงที่จะทำให้องค์กรไม่บรรลุวัตถุประสงค์ โดยมีการกำหนดนโยบายจัดทำคู่มือการปฏิบัติงาน และระเบียบปฏิบัติต่างๆ อีกทั้งจัดทำมาตรการเพื่อควบคุมความเสี่ยง โดยพิจารณาจากปัจจัยทั้งภายในและภายนอกองค์กร ตลอดจนมีการคาดการณ์สถานการณ์ในอนาคตที่มีผลกระทบต่อผลการบรรลุวัตถุประสงค์ รวมทั้งมีการทบทวน ปรับปรุงระเบียบ วิธีปฏิบัติต่างๆ เพื่อลดความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ เช่น การปฏิบัติตามกฎหมาย GDPR ซึ่งเป็นกฎหมายใหม่ของสหภาพยุโรป (EU) ที่ให้ความสำคัญคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ที่อาศัยอยู่ในเขตสหภาพยุโรป และมีบทลงโทษที่รุนแรงต่อองค์กรที่กระทำการละเมิดกฎหมาย โดยได้กำหนดแนวทางในการบริหารจัดการอย่างเหมาะสมเพื่อสามารถรองรับการปฏิบัติตามกฎหมายใหม่ของสหภาพยุโรป (EU) รวมถึงการดำเนินการตามประกาศคณะกรรมการความร่วมมือป้องกันการทุจริต(คณะกรรมการ ค.ป.ท.) ซึ่งบริษัทฯ ได้ดำเนินการตามระเบียบว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุที่เกี่ยวกับการพาณิชย์โดยตรงของบริษัทฯ พ.ศ. 2561 เพื่อให้การดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างเป็นไปตามข้อกำหนดตามประกาศคณะกรรมการ ค.ป.ท. เป็นต้น

3.2 องค์กรเลือกและพัฒนากิจกรรมการควบคุมทั่วไปด้วยระบบเทคโนโลยี เพื่อช่วยสนับสนุนการบรรลุวัตถุประสงค์

บริษัทฯ จัดทำโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ มีนโยบายและมาตรการการรักษาความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศโดยอ้างอิงกรอบมาตรฐาน ISO : 27001 โดยออกเป็นคำสั่งบริษัทฯ เพื่อให้ทุกหน่วยงานต้องถือปฏิบัติ รวมถึงกำหนดให้มีการควบคุมกระบวนการได้มา การพัฒนาและบำรุงรักษาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศโดยจัดทำเป็นคู่มือบริหารจัดการโครงการ (Project Management Handbook) มีการจัดทำแผนแม่บท IT เพื่อจัดลำดับความสำคัญของการลงทุน และพัฒนาระบบสารสนเทศของบริษัทฯ โดยมีการทบทวนทุกปีเพื่อให้สอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกับกลยุทธ์บริษัทฯ ตลอดจนมีการนำระบบเทคโนโลยีมาใช้ อาทิเช่น การพัฒนา “Smart Flow Application” เพื่อรองรับงานบริการกรณีเปลี่ยนการเดินทางให้ผู้โดยสาร สามารถช่วยแก้ปัญหาความยุ่งยากและความล่าช้าในการโอนย้ายผู้โดยสารระหว่างสายการบินให้สะดวก รวดเร็ว และยังคงค่าใช้จ่ายในการสำรองที่นั่งใหม่กับสายการบินอื่นได้เป็นจำนวนมาก หรือโครงการ “THAI Connect” ซึ่งใช้ Application Line เป็นช่องทางในการส่งเสริมและสนับสนุนการขาย โดยนำข้อมูลของสมาชิกมาวิเคราะห์ และสร้างแคมเปญส่งเสริมการตลาดและสนับสนุนการขาย รวมทั้งนำเสนอข้อมูล ข่าวสาร โปรโมชั่น ผลิตภัณฑ์และบริการต่างๆ ได้ตรงกับความสนใจของลูกค้าแต่ละกลุ่ม (Segmentation) และสอดคล้องกับพฤติกรรมการเดินทางของลูกค้า (Personalization) เป็นต้น

3.3 องค์กรจัดให้มีกิจกรรมการควบคุมผ่านทางนโยบาย ซึ่งได้กำหนดสิ่งที่คาดหวังและขั้นตอนการปฏิบัติเพื่อให้นโยบายที่กำหนดไว้สามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้

บริษัทฯ ได้นำกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับของหน่วยงาน/องค์กรภายนอกที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการบิน ทั้งของภาครัฐและองค์กรต่าง ๆ ทั้งในและต่างประเทศ มาประมวลและจัดทำเป็นนโยบาย ระเบียบปฏิบัติ และคู่มือการปฏิบัติงาน ทั้งที่เป็นลายลักษณ์อักษรและที่เป็น Electronic File เพื่อให้นโยบาย ระเบียบปฏิบัติและคู่มือต่าง ๆ สามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้ โดยมีการทบทวนนโยบาย ระเบียบปฏิบัติให้เหมาะสมอยู่เสมอ เช่น มีการปรับปรุงระเบียบบริษัท ว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุที่เกี่ยวกับการพาณิชย์โดยตรง พ.ศ. 2561 เพื่อให้สอดคล้องกับพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560 และการปรับปรุงกรอบการตรวจสอบข้อเท็จจริงและการลงโทษทางวินัย ให้เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรี เป็นต้น

4. สารสนเทศและการสื่อสาร

4.1 องค์กรมีข้อมูลที่เกี่ยวข้องและมีคุณภาพ เพื่อสนับสนุนให้การควบคุมภายในสามารถดำเนินไปได้ตามที่กำหนดไว้

บริษัทฯ มีการนำข้อมูลที่ต้องการใช้ในการดำเนินงาน โดยพิจารณาทั้งข้อมูลจากภายในและภายนอก ได้แก่ ข้อมูลด้านกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อกำหนด ข้อมูลการปฏิบัติงาน ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการบิน โดยนำมาศึกษา วิเคราะห์ พิจารณาก่อนการลง และเปรียบเทียบอย่างเป็นระบบ มีระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ (IT) เพื่อรองรับการจัดเก็บ ค้นหาข้อมูล และรองรับการปฏิบัติงาน มีการพัฒนาระบบ IT ให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของข้อมูลและเทคโนโลยี อาทิ การนำระบบ Network Management System (NMS) มาใช้ในการวางแผนเที่ยวบิน วิเคราะห์และวางแผนเครือข่ายเส้นทางบินและฝูงบินระยะยาว การนำระบบ SAP มาใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน ช่วยให้ผู้บริหารมีข้อมูลในการพิจารณาต้นทุน และความคุ้มค่าได้เป็นอย่างดี มีการศึกษา วิเคราะห์ ประเมินปัจจัยแวดล้อม โดยจัดทำ Feasibility Study หรือการลงทุนผ่านทางคณะกรรมการหรือคณะทำงานชุดต่างๆ เพื่อบริหารโครงการลงทุนให้เป็นไปตามเป้าหมาย และได้ประโยชน์สูงสุด นอกจากนี้ยังมีศูนย์ข้อมูลข่าวสาร ทำหน้าที่กำกับ ดูแล บริหารจัดการด้านข้อมูลข่าวสารของบริษัทฯ ให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการอย่างเคร่งครัด

4.2 องค์กรสื่อสารข้อมูลภายใน ซึ่งรวมถึงวัตถุประสงค์และความรับผิดชอบต่อการควบคุมภายใน ที่จำเป็นต่อการสนับสนุนให้การควบคุมภายในดำเนินไปได้ตามที่วางไว้

บริษัทฯ มีระบบสารสนเทศ และกระบวนการสื่อสารข้อมูลภายในอย่างเพียงพอและมีประสิทธิภาพ สามารถเข้าถึงข้อมูลในการปฏิบัติงานได้อย่างรวดเร็วผ่านช่องทางต่างๆ เช่น การประชุม เอกสาร e-mail Intranet ของบริษัทฯ ประกาศเสียงตามสาย ตลอดจนการสื่อสารผ่านสังคมออนไลน์ (Social Media) เช่น ระบบ Government Chat (G-Chat), Line Group ของสายงานต่างๆ เป็นต้น เพื่อให้การสื่อสารภายในองค์กรมีประสิทธิภาพทันต่อเหตุการณ์ และเข้าถึงพนักงานทุกกลุ่ม อันเป็นปัจจัยสำคัญในการเชื่อมพนักงานทั้งองค์กรเข้าไว้ด้วยกัน นอกจากนี้ยังมีศูนย์ปฏิบัติการการบินไทย (DD Command Center) ซึ่งดำเนินการต่อเนื่องจากปี 2560 เพื่อใช้ประสานงานและแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารโดยผู้บริหารระดับสูงของทุกสายงานประชุมร่วมกัน เพื่อรับฟังและติดตามสถานการณ์ต่างๆ ของไทยและต่างประเทศ รวมทั้งอุบัติภัยและภัยพิบัติ รวมถึงรายงานอื่นๆ จากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องผ่านระบบ Teleconference โดยเชื่อมโยงการประชุมจากสำนักงานใหญ่ ไปยังอาคารศูนย์ปฏิบัติการต่างๆ ของบริษัทฯ เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมรับสถานการณ์ต่างๆ อันจะส่งผลกระทบต่อการบินได้อย่างทันท่วงที อีกทั้งยังมีช่องทางสำหรับพนักงานสามารถแจ้งข้อมูลหรือเบาะแสเกี่ยวกับการทุจริตภายในบริษัทฯ (นโยบาย Whistle Blower) ตามระเบียบบริษัท ว่าด้วยการร้องเรียนเกี่ยวกับการทุจริต

พ.ศ. 2553 โดยสามารถร้องเรียนโดยตรงด้วยวาจาหรือลายลักษณ์อักษร หรือผ่านทาง e-mail, จดหมาย ถึงผู้มีสิทธิรับข้อร้องเรียน ได้แก่ ประธานกรรมการบริษัท กรรมการบริษัท กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ เลขานุการคณะกรรมการบริษัท รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ซึ่งเป็นผู้บังคับบัญชาสูงสุดในสายงานที่เกี่ยวข้องกับข้อร้องเรียน

4.3 องค์กรได้สื่อสารกับหน่วยงานภายนอก เกี่ยวกับประเด็นที่อาจมีผลกระทบต่อความปลอดภัยภายใน

บริษัทฯ ได้จัดทำรายงานประจำปี รายงานการพัฒนาอย่างยั่งยืนเผยแพร่ทาง Website ของบริษัทฯ มีการประชาสัมพันธ์ข่าวสารของบริษัทฯ ผ่านทางสื่อต่างๆ รวมถึง Mobile Application ตลอดจนจัดให้มีช่องทางในการร้องเรียนสื่อสารข้อมูลจากลูกค้า/คู่ค้า สายการบินลูกค้า และองค์กร/หน่วยงานภายนอกต่างๆ มีการจัดทำแบบสำรวจความพึงพอใจของลูกค้า เพื่อรับฟังปัญหาและข้อร้องเรียนที่เกิดจากการให้บริการ รวมถึงการรับข้อเสนอแนะเพื่อพัฒนาปรับปรุงการให้บริการให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ตลอดจนมีการติดต่อสื่อสารเพื่อรับนโยบายจากหน่วยงานราชการ และกระทรวงต่างๆ รวมถึงการจัดทำรายงานเพื่อเสนอต่อหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ ยังเปิดโอกาสให้บุคคลภายนอกสามารถแจ้งข้อมูลหรือเบาะแสเกี่ยวกับการฉ้อฉลหรือทุจริตมายังประธานกรรมการบริษัทฯ กรรมการบริษัทฯ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ เลขานุการคณะกรรมการบริษัทฯ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ซึ่งเป็นผู้บังคับบัญชาสูงสุดในสายงานที่เกี่ยวข้องกับข้อร้องเรียน โดยสามารถร้องเรียนผ่าน 3 ช่องทางคือ โดยวาจา/ลายลักษณ์อักษร จดหมาย และ e-mail

5. การติดตามประเมินผล

5.1 องค์กรติดตามและประเมินผลการควบคุมภายใน เพื่อให้มั่นใจได้ว่าการควบคุมภายในยังดำเนินไปอย่างครบถ้วน เหมาะสม

บริษัทฯ มีการติดตามประเมินผลการควบคุมภายใน โดยผู้บริหารทุกระดับรับทราบ และตระหนักถึงความรับผิดชอบที่มีต่อการติดตามผลการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามแผนงานและเป้าหมายที่กำหนด เช่น จัดให้มีการประชุมภายในฝ่ายเพื่อติดตามผลการปฏิบัติงานให้บรรลุเป้าหมายตามดัชนีชี้วัดผลการปฏิบัติงาน (KPI) มีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติงานเปรียบเทียบกับเป้าหมายตามแผนงาน หรืองบประมาณ เสนอต่อผู้บริหารเพื่อพิจารณาปรับปรุงแก้ไขให้ปฏิบัติตามเป้าหมายอย่างสม่ำเสมอ ทุกฝ่ายมีการประเมินการควบคุมภายใน และจัดทำรายงานการควบคุมภายใน เป็นประจำทุกปี มีการสอบทานและประเมินประสิทธิภาพการควบคุมภายในของหน่วยงานต่างๆ โดยผู้ตรวจสอบภายในจากสำนักงานการตรวจสอบภายในของบริษัทฯ ตามแผนการตรวจสอบประจำปี อีกทั้ง ยังมีฝ่ายความปลอดภัย ความมั่นคง และมาตรฐานการบินทำการตรวจสอบด้านปฏิบัติการ เพื่อให้มั่นใจว่าทุกหน่วยงานมีการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อกำหนดตามมาตรฐานสากล นอกจากนี้ ยังมีผู้ตรวจสอบจากหน่วยงานภายนอก เช่น สำนักงานตรวจเงินแผ่นดิน (สตง), สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.), IATA Operational Safety Audit (IOSA), European Aviation Safety Agency (EASA), Japan Civil Aviation Bureau (JCAB), และองค์กรระหว่างประเทศว่าด้วยการมาตรฐาน (International Standards Organization : ISO) ต่างๆ เป็นต้น ซึ่งผู้บริหารได้ให้ความสำคัญและมีการพิจารณาเพื่อปรับปรุงแก้ไขตามข้อเสนอแนะของผู้ตรวจสอบดังกล่าว

5.2 องค์กรประเมินและสื่อสารข้อบกพร่องของการควบคุมภายในอย่างทันเวลาต่อบุคคลที่รับผิดชอบ ซึ่งรวมถึงผู้บริหารระดับสูง และคณะกรรมการตามความเหมาะสม

บริษัทฯ โดยสำนักงานการตรวจสอบภายใน ได้กำหนดแนวทางการจัดทำรายงานผลการตรวจสอบ และข้อเสนอแนะเพื่อการแก้ไขปรับปรุง รวมทั้งติดตามผลการดำเนินการตามข้อเสนอแนะ นำเสนอต่อผู้บริหารหน่วยรับตรวจ และผู้บริหารระดับสูงที่เกี่ยวข้องเพื่อรับทราบและดำเนินการตามข้อเสนอแนะโดยสำนักงานการตรวจสอบภายใน มีการติดตามความคืบหน้าการดำเนินการตามข้อเสนอแนะในรายงานผลการตรวจสอบทุกประเด็นจนกว่าจะมีการดำเนินการแล้ว

เสร็จครบถ้วน รวมถึงสรุปผลความคืบหน้า นำเสนอต่อกรรมการผู้อำนวยการใหญ่และคณะกรรมการตรวจสอบ ทุกไตรมาส เพื่อให้มั่นใจว่ามีการนำข้อเสนอแนะไปปฏิบัติอย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ในกรณีที่พบหรือมีข้อสงสัยว่ามีรายการหรือการกระทำที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อผลการดำเนินงานของบริษัทฯ อย่างร้ายแรง เช่น การขัดแย้งทางผลประโยชน์ การทุจริต มีสิ่งผิดปกติหรือความบกพร่องที่สำคัญในระบบการควบคุมภายใน หรือมีการฝ่าฝืนกฎ ระเบียบ เป็นต้น หัวหน้าสำนักงานการตรวจสอบภายในจะรายงานต่อกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และคณะกรรมการตรวจสอบทันที

ทั้งนี้ ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 2/2562 วันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2562 มีกรรมการอิสระจำนวน 6 ท่าน ซึ่งรวมกรรมการตรวจสอบจำนวน 2 ท่านเข้าร่วมประชุมด้วย สรุปได้ว่าระบบการควบคุมภายในของบริษัทฯ มีความเพียงพอกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ

12. รายการระหว่างกัน

12.1 รายการระหว่างกัน

บริษัทฯ มีรายการระหว่างกันที่สำคัญกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่ และนิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561 ดังนี้

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2561	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2560	
กระทรวงการคลัง	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 51.03 กรรมการของบริษัทฯ ได้แก่ นายสมชัย สัจจพงษ์ ดำรงตำแหน่งปลัดกระทรวงการคลัง <p>หมายเหตุ นายสมชัย สัจจพงษ์ ลาออกจากกรรมการบริษัทฯ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2561 เป็นต้นไป</p>	<p>1. กระทรวงการคลังกู้เงินจากสถาบันการเงินต่างประเทศให้บริษัทฯ กู้ต่อ ประกอบด้วย</p> <ul style="list-style-type: none"> เงินกู้ยืมระยะยาว ซึ่งยังคงมียอดคงค้างและดอกเบี้ยจ่ายดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> - เงินกู้ยืมระยะยาวคงค้าง 14,372.18 - ดอกเบี้ยจ่าย 354.29 - ดอกเบี้ยค้างจ่าย 154.34 - ค่าธรรมเนียมเงินกู้/ค้างจ่าย 47.59 			การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมการใช้จ่ายเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2561	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2560	
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ เงินกู้ยืมระยะสั้นซึ่งยังคงมี ยอดคงค้าง และดอกเบี้ยจ่าย ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> - เงินกู้ยืมระยะสั้นคงค้าง 0.00 - ดอกเบี้ยจ่าย 9.02 - ดอกเบี้ยจ่ายล่วงหน้า 0.00 - ค่าธรรมเนียมเงินกู้/ค้างจ่าย 2.30 		<ul style="list-style-type: none"> 4,270.14 73.43 9.02 6.83 	การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมการใช้ วงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทาง เดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่ เกี่ยวข้องกัน
		2. บริษัทฯ มีรายการเช่าที่ดิน จากรัฐพัสดุ	5.10	5.12	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		3. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสาร เครื่องบิน แก่กระทรวงการคลัง <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 0.31 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 0.16 		<ul style="list-style-type: none"> 0.12 0.03 	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2561	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2560	
ธนาคารออมสิน	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมธนาคารออมสิน 	1. บริษัทฯ ทำสัญญาวงเงินกู้ประเภทเงินทุนหมุนเวียนกับธนาคารออมสินจำนวนเงินไม่เกิน 3,500 ล้านบาท <ul style="list-style-type: none"> - ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้ - ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้ค้างจ่าย - ดอกเบี้ยจ่าย 	8.40 2.21 0.00	17.50 4.36 0.00	การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมการใช้วงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้บริการเช่าพื้นที่และบริการอื่นๆ แก่ธนาคารออมสิน <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง 	8.34 1.05	8.23 1.23	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2561	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2560	
ธนาคารเพื่อการส่งออกและ นำเข้าแห่งประเทศไทย	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย 	1. บริษัทฯ ทำสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาว กับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย ซึ่งยังมียอดคงค้างและดอกเบี้ยจ่ายดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> - ยอดเงินคงค้าง 713.91 - ดอกเบี้ยจ่าย 16.74 - ดอกเบี้ยค้างจ่าย 0.11 			การกำหนดราคา/เงื่อนไขและอัตราดอกเบี้ยเป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2. บริษัทฯ ทำสัญญาวงเงินกู้ประเภทเงินทุนหมุนเวียน กับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย จำนวนเงิน 3,000 ล้านบาท ในปี 2561 มีการใช้วงเงิน 1,000 ล้านบาท <ul style="list-style-type: none"> - ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้ 3.51 - ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้ค้างจ่าย 0.05 - ยอดเงินคงค้าง 1,000.00 - ดอกเบี้ยจ่าย 32.40 - ดอกเบี้ยค้างจ่าย 0.46 			การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมการใช้วงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2561	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2560	
		3. บริษัทฯ ขยายบัตรโดยสาร เครื่องบินแก่ธนาคารเพื่อการ ส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	0.15 0.00	0.07 0.00	กำหนดราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
ธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย 	บริษัทฯ ทำสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาวกับ ธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย ซึ่งยังคงมียอดคงค้างและดอกเบี้ยจ่าย ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> - ยอดเงินคงค้าง - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย 	2,000.00 53.68 5.05	0.00 0.00 0.00	การกำหนดราคา/เงื่อนไขและอัตราดอกเบี้ยเป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2561	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2560	
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	<ul style="list-style-type: none"> ■ กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้ควบคุมธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) โดยผ่านทางธนาคารแห่งประเทศไทยและกองทุนเพื่อการฟื้นฟูและพัฒนาระบบสถาบันการเงิน ■ กรรมการของบริษัทฯ ได้แก่ นายเอกนิติ นิติทัณฑ์ประภาศ ดำรงตำแหน่ง ประธานกรรมการของธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) แทน นายสมชัย สัจจพงษ์ และ นายดิศทัต โหดระกิตย์ ดำรงตำแหน่ง กรรมการ ของ ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) <p><u>หมายเหตุ</u> นายเอกนิติ นิติทัณฑ์ประภาศ ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการของบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน</p>	1. บริษัทฯ ทำสัญญาวางเงินกู้ประเภทเงินทุนหมุนเวียนกับธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) จำนวนเงิน 3,000 ล้านบาท - ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้	7.56	7.35	การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมการใช้วงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2. บริษัทฯ ขยายบริการให้เช่าสำนักงาน ตู้ ATM ค่าน้ำ-ไฟ และ Lease line แก่ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) - ยอดรายได้รวม 3.70 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 0.37	3.70	3.92	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2561	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2560	
	2561 นายสมชัย สัจจพงษ์ ลาออกจากกรรมการบริษัทฯ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2561 เป็นต้นไป	3. บริษัทฯ ซื้อบริการรับ-ส่งเงินสดของบริษัทฯ และจ่ายค่าธรรมเนียมจัดจำหน่ายหุ้นกู้ให้กับ ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	3.98 0.03	6.05 0.03	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด	<ul style="list-style-type: none"> ▪ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด และของบริษัทฯ ▪ กรรมการของบริษัทฯ ได้แก่ นายรัฐพล ภัคศิริภูมิ ดำรงตำแหน่ง ประธานกรรมการของบริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด และนางปรารถนา มงคลกุล ดำรงตำแหน่งกรรมการของ บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด 	1. บริษัทฯ ซื้อบริการฝากส่งไปรษณีย์ในประเทศและต่างประเทศ และซื้ออุปกรณ์ไปรษณีย์ จากบริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	1.59 0.08	1.63 0.09	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน แก่บริษัทไปรษณีย์ไทย จำกัด - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	2.08 0.24	2.79 0.65	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2561	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2560	
การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลังซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย 	1. บริษัทฯ จ่ายค่าโฆษณาและส่งเสริมการขาย แก่การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 1.01 - ยอดเจ้าหน้าที่คงค้าง 0.26 		0.70 0.001	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และให้เช่าสำนักงานแก่การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 52.62 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 8.90 		64.43 5.89	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2561	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2560	
บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท อสมท จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ ▪ กรรมการของบริษัทฯ ได้แก่ นางสาวศิริกุล เลากัยกุล ดำรงตำแหน่งกรรมการของ บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน) 	1. บริษัทฯ จ่ายค่าโฆษณาให้แก่ บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน)	3.59	1.73	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		<ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้ค้าง 	0.00	0.16	
	<p>หมายเหตุ นางสาวศิริกุล เลากัยกุล ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการของ บริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 26 เมษายน 2561</p>	2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน แก่บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน)	0.00	0.54	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		<ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้ค้าง 	0.00	0.00	

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2561	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2560	
บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ ▪ กรรมการของบริษัทฯ ได้แก่ นายสมชัย สัจจพงษ์ ดำรงตำแหน่งกรรมการของ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) <p>หมายเหตุ นายสมชัย สัจจพงษ์ ลาออกจากกรรมการบริษัทฯ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2561 เป็นต้นไป</p>	1. บริษัทฯ ชื้อน้ำมันเครื่องบินและน้ำมันรถยนต์จากบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 6,463.28 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 476.58 		9,020.95 567.00	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และให้บริการสอบเทียบเครื่องมือวัด (AC Dielectric Tester) แก่บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 46.98 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 5.63 		86.07 21.98	

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2561	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2560	
บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ 	1. บริษัทฯ ประกอบกิจการและเช่าพื้นที่ในเขตท่าอากาศยานต่างๆ เพื่อใช้สำหรับจอดอากาศยาน จอดพาหนะ ขนถ่ายสินค้า เก็บอุปกรณ์ภาคพื้นดิน เก็บตู้คอนเทนเนอร์ ตั้งสำนักงานสายการบิน และบริการอื่นๆ จากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 	5,753.57 172.27	5,855.42 174.66	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2. บริษัทฯ มีรายได้จากการขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และได้รับส่วนแบ่งรายได้ 2% จากการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน (Passenger Service Charges) ให้กับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง 	93.44 11.05	96.95 11.51	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2561	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2560	
สถาบันการบินพลเรือน	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลังซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมสถาบันการบินพลเรือน 	1. บริษัทฯ จัดส่งนักบินบริษัทฯ ไปอบรมด้านกิจการบิน จากสถาบันการบินพลเรือน - ยอดค่าใช้จ่ายรวม	58.88	66.12	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน แก่สถาบันการบินพลเรือน - ยอดรายได้รวม	0.05	0.44	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2561	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2560	
บริษัท ไทย-อะมาติอุส เซาท์ อีสต์เอเชีย จำกัด (บริษัทย่อย)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัทไทย-อะมาติอุส เซาท์ อีสต์เอเชีย จำกัด โดยถือหุ้น ประมาณร้อยละ 55 ▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นายณรงค์ชัย ว่องชนะวิโมกษ์ ดำรงตำแหน่ง ประธานกรรมการ ของบริษัท ไทย-อะมาติอุส เซาท์ อีสต์เอเชีย จำกัด และนางสุวิมล บัวเลิศ ดำรงตำแหน่งกรรมการ ของบริษัท ไทย-อะมาติอุส เซาท์ อีสต์เอเชีย จำกัด <p>หมายเหตุ นายณรงค์ชัย ว่องชนะวิโมกษ์ ลาออกจาก ผู้บริหารของบริษัทฯ โดยมีผล ตั้งแต่วันที่ 29 สิงหาคม 2561 เป็นต้นไป</p>	บริษัทฯ ขายบัตรโดยสาร เครื่องบิน และให้บริการเช่า พื้นที่สำนักงานและอุปกรณ์ คอมพิวเตอร์ แก่บริษัท ไทย-อะมาติอุส เซาท์อีสต์ เอเชีย จำกัด	20.05 5.96 1.84	0.59 0.01 0.16	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2561	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2560	
บริษัท ริงสแปน เซอร์วิส จำกัด (บริษัทย่อย)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัท เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัท ริงสแปน เซอร์วิส เซส จำกัด โดยถือหุ้นประมาณ ร้อยละ 49 และมีอำนาจควบคุม ▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นางสุวิมล บัวเลิศ ดำรงตำแหน่ง ประธานกรรมการ ของ บริษัท ริงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด แทน เรืออากาศเอก กนก ทองเผือก นางสาวปิยาดิ สังข์ทอง ดำรงตำแหน่งรอง ประธานกรรมการ และนางภัคธา เรืองสิริเดโช ดำรงตำแหน่ง กรรมการของ บริษัท ริงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด <p>หมายเหตุ นางสุวิมล บัวเลิศ ได้รับ แต่งตั้งเป็น ประธานกรรมการ ของ บริษัท ริงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด เมื่อวันที่ 22 พฤศจิกายน 2561 เรืออากาศเอก กนก ทองเผือก และ นางภัคธา เรืองสิริเดโช เกษียณอายุ จากบริษัทฯ เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2561</p>	1. บริษัทฯ ให้เงินกู้ยืมระยะสั้น แก่บริษัท ริงสแปน เซอร์วิส เซส จำกัด	0.00	45.00	การกำหนดราคา/เงื่อนไขและอัตราดอกเบี้ยเป็นไปตามปกติ ของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- เงินกู้ยืมระยะสั้น	1.91	0.52	
		- ดอกเบี้ยรับ - ดอกเบี้ยค้างรับ	0.00	0.00	
		2. บริษัทฯ ซื้อบริการจัดส่ง พนักงานแรงงานภายนอก เพื่อปฏิบัติงานในบริษัทฯ จาก บริษัท ริงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด	1,113.89	910.54	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
	- ยอดค่าใช้จ่ายรวม	582.61	427.69		
	- ยอดเจ้าหนี้ค้าง - ค่าแรงจ่ายล่วงหน้า	279.86	345.22		
		3. บริษัทฯ ให้บริการเช่าพื้นที่ สำนักงานและอุปกรณ์ สำนักงาน แก่บริษัท ริงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด	7.99	49.63	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
	- ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้ค้าง	4.22	47.96		

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2561	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2560	
บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด (บริษัทย่อย)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 49 และมีอำนาจควบคุม ▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นาวาอากาศตรี พงษ์ธร เทพกาญจนา ดำรงตำแหน่ง ประธานกรรมการ นายอริชัย นุ้มลมูล ดำรงตำแหน่งกรรมการ ของ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด <p>หมายเหตุ นายอริชัย นุ้มลมูล ลาออกจากผู้บริหารของบริษัทฯ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 16 มีนาคม 2561 เป็นต้นไป</p>	1. บริษัทฯ ให้บริการใช้ เครื่องมือและอุปกรณ์ในการ ฝึกอบรมด้านการบิน และ ให้บริการเช่าพื้นที่สำนักงาน และอุปกรณ์สำนักงาน แก่ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด	- ยอดรายได้รวม 30.47 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 4.09 - เงินมัดจำค่าเช่าพื้นที่ 0.18	12.75 0.10 0.18	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2. บริษัทฯ ซื้อบริการการฝึกอบรม พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน จากบริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด	- ยอดค่าใช้จ่ายรวม 0.05	0.82	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคา ตลาด

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2561	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2560	
บริษัท ทวีร์เอี๊ยงหลวง จำกัด (บริษัทย่อย)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัทฯ ถือหุ้นผ่านบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด ประมาณร้อยละ 49 และมีอำนาจ ควบคุม ▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ คือ นางสาวปิยาณี สังข์ทอง ได้รับ แต่งตั้งจาก บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด ให้ไปดำรง ตำแหน่งกรรมการของ บริษัท ทวีร์เอี๊ยงหลวง จำกัด แทน เรืออากาศเอก กนก ทองเผือก และ นายวิวัฒน์ ปิยะวิโรจน์ ดำรงตำแหน่งกรรมการ ของ บริษัท ทวีร์เอี๊ยงหลวง จำกัด <p>หมายเหตุ นางสาวปิยาณี สังข์ทอง ได้รับแต่งตั้ง จาก บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด ให้ไป ดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ ของ บริษัท ทวีร์เอี๊ยงหลวง จำกัด เมื่อ วันที่ 22 พฤศจิกายน 2561 แทน เรืออากาศเอก กนก ทองเผือก ที่ เกษียณอายุจากบริษัทฯ เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2561</p>	1. บริษัทฯ จ่ายค่าตอบแทน (Commission) จากการ จำหน่ายผลิตภัณฑ์ของ บริการเอี๊ยงหลวง แก่บริษัท ทวีร์เอี๊ยงหลวง จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - เงินมัดจำค่าเช่าพื้นที่	0.05	0.09	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2. บริษัทฯ ขายทวีร์เอี๊ยงหลวง ให้แก่บริษัท ทวีร์เอี๊ยงหลวง จำกัด - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	41.86	59.02	
			0.004	0.004	
			7.60	0.45	

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2561	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2560	
บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด (บริษัทย่อย)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ร้อยละ 100 ▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นายวิวัฒน์ ปิยะวิโรจน์ นางอุษณีย์ แสงสิงแก้ว ดำรง ตำแหน่งกรรมการของ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด <p>หมายเหตุ นางอุษณีย์ แสงสิงแก้ว เกษียณอายุจากบริษัทฯ เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2561</p>	1. บริษัทฯ ซื้อบริการ Block Space และอื่นๆจาก บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	5,041.45	1,284.51	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2. บริษัทฯ ให้บริการเช่า เครื่องบิน น้ำมันเครื่องบิน บริการภาคพื้นดิน ลานจอด สนามบิน ค่าเบี้ยประกัน เครื่องบิน บัตรผ่านขึ้น เครื่องบิน ฝักนักบินใช้ เครื่องบินจำลอง และอาหาร ขึ้นเครื่องบิน - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	9,543.60	8,942.06	

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2561	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2560	
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 เรืออากาศเอก กนก ทองเผือก ดำรงตำแหน่งประธานกรรมการ นายสุรชัย เพียรเจริญศักดิ์ นาย วิวัฒน์ ปิยะวิโรจน์ และนางสุวิมล บัวเลิศ ดำรงตำแหน่งกรรมการ ของ บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์ เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด <p>หมายเหตุ เรืออากาศเอก กนก ทองเผือก เกษียณอายุจากบริษัทฯ เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2561</p>	บริษัทฯ ซื้อบริการห้องพัก ของ บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์ เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด สำหรับผู้โดยสารของ บริษัทฯ - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	0.02 0.00	0.04 0.00	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2561	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2560	
บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบิน กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (บริษัทร่วม)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัทฯ ถือหุ้นใน บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ประมาณร้อยละ 22.59 ▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นางอุษณีย์ แสงสิงแก้ว นาวาอากาศตรี พงษ์ธร เทพกาญจนา และนายสุรชัย เพียรเจริญศักดิ์ ดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) <p>หมายเหตุ นางอุษณีย์ แสงสิงแก้ว เกษียณอายุจากบริษัทฯ เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2561</p>	1. บริษัทฯ ซื้อบริการเติมน้ำมันเครื่องบินจากบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 354.43 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 0.00 			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2. บริษัทฯ มีการให้บริการขนส่งและการบริการด้านอาหารให้แก่บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 0.00 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 0.00 			

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2561	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2560	
บริษัท โรงแรมรอยัล ออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) (บริษัทร่วม)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท โรงแรมรอยัล ออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) ประมาณร้อยละ 24 ▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นายณรงค์ชัย ว่องธนะวิโมกษ์ ดำรงตำแหน่งกรรมการ ของบริษัท โรงแรมรอยัล ออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) 	1.บริษัทฯ ซื้อบริการห้องพักของ บริษัท โรงแรมรอยัล ออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) สำหรับผู้โดยสารของบริษัทฯ	0.33 0.00	2.90 0.04	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2.บริษัทฯ มีรายได้จากการโฆษณาในแผ่นโฆษณาของบริษัทฯ ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด	0.00 0.00	0.13 0.00	
	<u>หมายเหตุ</u> บริษัทฯ ได้โอนขายหุ้นบริษัท โรงแรมรอยัล ออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) ทั้งจำนวนให้กับ บริษัท แกรนด์ แอสเสท ไฮเทคส์ แอนด์ พรอพเพอร์ตี้ จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 23 เมษายน 2561				

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2561	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2560	
บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด (บริษัทร่วม)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด ประมาณร้อยละ 30 ▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นางภคิรา เรืองสิริเตโช ดำรงตำแหน่งกรรมการ ของ บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด <p>หมายเหตุ นางภคิรา เรืองสิริเตโช เกษียณอายุจากบริษัทฯ เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2561</p>	1. บริษัทฯ ซื้ออาหารและบริการจากบริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 133.28 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 2.34 		79.39 7.95	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2. บริษัทฯ มีรายได้จากการขายวัตถุดิบและการให้บริการแก่บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 1.50 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 0.04 		0.39 0.03	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2561	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2560	
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ จำกัด (บริษัทร่วม)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด ประมาณร้อยละ 30 ▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นางสาวปิยาณี สังข์ทอง ดำรงตำแหน่งรองประธานกรรมการของบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด แทน นางภัครา เรืองสิริเดโช <p><u>หมายเหตุ</u> นางภัครา เรืองสิริเดโช เกษียณอายุจากบริษัท เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2561</p>	บริษัทฯ ซื้อบริการห้องพักจากบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด สำหรับผู้โดยสารของบริษัทฯ <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 	19.65 1.62	27.15 0.30	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2561	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2560	
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) (บริษัทร่วม)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ร้อยละ 21.80 ▪ กรรมการของบริษัทฯ ได้แก่ นายรัฐพล ภัคตัญญู ดำรงตำแหน่ง กรรมการของ บริษัท สายการบิน นกแอร์ จำกัด (มหาชน) ▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นายสุเมธ ดำรงชัยธรรม ดำรง ตำแหน่งกรรมการของ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) แทนนางอุษณีย์ แสงสิงแก้ว และ นายวิวัฒน์ ปิยะวิโรจน์ ดำรงตำแหน่ง กรรมการของ บริษัท สายการบิน นกแอร์ จำกัด (มหาชน) <p>หมายเหตุ นายสุเมธ ดำรงชัยธรรม ดำรงตำแหน่ง กรรมการของ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 21 ธันวาคม 2561 แทนนางอุษณีย์ แสงสิงแก้ว ที่เกษียณอายุจากบริษัทฯ เมื่อวันที่</p>	<p>1. บริษัทฯ ชำระค่าบริการ อุปกรณ์ บริการภาคพื้น จังหวัดอุบลราชธานี และค่า Engineer Licence ของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 3.83 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 0.24 			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		<p>2. บริษัทฯ ให้บริการด้านธุรกิจ การบิน เช่น ค่าซ่อมบำรุง อากาศยาน ค่าซ่อมบำรุง อุปกรณ์ ค่าน้ำมัน เครื่องบิน เป็นต้น แก่บริษัท สายการบิน บินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 190.18 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 56.82 			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2561	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2560	
	30 กันยายน 2561 นายวิวัฒน์ ปิยะวิโรจน์ ดำรงตำแหน่งกรรมการ ของ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 13 กันยายน 2561				
บริษัท วิทยุการบินแห่ง ประเทศไทย จำกัด (บริษัทร่วมลงทุน)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้น รายใหญ่ของ บริษัทวิทยุการบิน แห่งประเทศไทย จำกัด และของ บริษัท ▪ บริษัทฯ ถือหุ้นประมาณร้อยละ 0.90 ในบริษัทวิทยุการบินแห่ง ประเทศไทย จำกัด ▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นาวาอากาศตรี พงษ์ธร เทพกาญจนา ดำรงตำแหน่ง กรรมการของ บริษัทวิทยุการบิน แห่งประเทศไทย จำกัด 	1. บริษัทฯ ซื้อบริการนำร่อง (Navigation) และเช่าอุปกรณ์ สื่อสารจากบริษัท วิทยุการบิน แห่งประเทศไทย จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	1,544.23 128.39	1,600.60 135.95	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสาร เครื่องบิน และให้บริการขนส่ง แก่บริษัท วิทยุการบินแห่ง ประเทศไทย จำกัด - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	2.02 1.19	19.26 0.17	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2561	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2560	
กองทัพอากาศ	<ul style="list-style-type: none"> กรรมการบริษัทฯ ได้แก่ พลอากาศเอก จอม รุ่งสว่าง ดำรงตำแหน่ง ผู้บัญชาการทหารอากาศ ของกองทัพอากาศ <p>หมายเหตุ พลอากาศเอก จอม รุ่งสว่าง ลาออกจากกรรมการบริษัทฯ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2561 เป็นต้นไป</p>	บริษัทฯ ให้บริการปรับปรุงภายในเครื่องบินAirbus 340-500 รวมทั้งซ่อมบำรุงเครื่องบิน เครื่องยนต์ อะไหล่เครื่องบิน และอื่นๆ ให้แก่กองทัพอากาศ <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 479.71 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 268.39 	479.71	506.20	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังมีรายการระหว่างกันที่เป็นค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับบริการสาธารณูปโภคต่าง ๆ (ซึ่งประกอบด้วย ค่าไฟฟ้า ประปา และโทรศัพท์) ที่บริษัทฯ มีการทำรายการกับหน่วยงานของรัฐ และ/หรือรัฐวิสาหกิจที่ทำหน้าที่เป็นผู้ให้บริการสาธารณูปโภคต่าง ๆ ดังกล่าว เป็นจำนวนเงิน 41.35 ล้านบาท สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561 และมียอดคงค้าง 2.38 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561

12.2 ความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของรายการระหว่างกัน

สำหรับการเข้าทำรายการระหว่างกันข้างต้นนั้น บริษัทฯ มีวัตถุประสงค์เพื่อก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยเป็นการดำเนินการตามปกติของธุรกิจ ทั้งนี้ ราคาที่ซื้อ/ขาย หรือให้บริการจากบริษัทที่เกี่ยวข้อง กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่บริษัทฯ กำหนดให้กับบุคคล หรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน ทั้งนี้เป็นไปตามความเหมาะสมของเงื่อนไข และการใช้ราคาตลาดที่อ้างอิงได้ ซึ่งก่อให้เกิดประโยชน์แก่ทั้งบริษัทฯ และบริษัทที่เกี่ยวข้อง โดยมีได้มีวัตถุประสงค์ในการถ่ายเทผลประโยชน์ระหว่างกัน หรือมีรายการใดๆ เป็นพิเศษ เพื่อให้ผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียทุกรายได้รับการดูแลผลประโยชน์อย่างเป็นธรรมและเท่าเทียมกันตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ

12.3 ขั้นตอนการอนุมัติการทำรายการระหว่างกัน

การเข้าทำรายการระหว่างกันข้างต้น เป็นไปตามธุรกิจปกติของบริษัทฯ และได้ดำเนินการอนุมัติตามขั้นตอนของบริษัทฯ ซึ่งมีมาตรการที่รัดกุมของระเบียบราชการและรัฐวิสาหกิจ ทั้งนี้ กรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียในเรื่องนั้น ๆ จะไม่มีส่วนในการอนุมัติการทำรายการ

12.4 นโยบายการทำรายการระหว่างกันในอนาคต

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

ส่วนที่ 3
ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน
13. ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ
ข้อมูลทางการเงินโดยสรุป

	งบการเงินรวม		
	ปี 2561	ปี 2560	ปี 2559
งบกำไรขาดทุน			
รายได้รวม * (ล้านบาท)	200,586	190,535	181,446
ค่าใช้จ่ายรวม (ล้านบาท)	212,192	193,430	182,863
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้ (ล้านบาท)	(11,606)	(2,895)	(1,417)
กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ (ล้านบาท)	(11,625)	(2,107)	15
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ (ล้านบาท)	(11,569)	(2,072)	47
งบดุล			
รวมสินทรัพย์ (ล้านบาท)	268,721	280,775	283,124
รวมหนี้สิน (ล้านบาท)	248,265	248,762	249,536
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น (ล้านบาท)	20,456	32,013	33,588
หุ้น			
จำนวนหุ้นสามัญที่ออกและชำระแล้ว (ล้านหุ้น)	2,182.77	2,182.77	2,182.77
มูลค่าหุ้นที่ตราไว้ (บาท)	10.00	10.00	10.00
กำไร (ขาดทุน) สุทธิต่อหุ้น (บาท)	(5.33)	(0.97)	0.01
เงินปันผลจ่ายต่อหุ้น (บาท)	-	-	-
อัตราส่วนทางการเงิน			
อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิต่อรายได้รวม ⁽¹⁾ (ร้อยละ)	(5.8)	(1.1)	0.03
อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์ ⁽²⁾ (ร้อยละ)	(2.6)	0.7	1.3
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ⁽³⁾ (ร้อยละ)	(44.1)	(6.3)	0.1
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ⁽⁴⁾ (เท่า)	7.4	5.0	5.0

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+หนี้สินระยะยาวรวมส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี)/ส่วนของผู้ถือหุ้น

* รายได้รวม รวมผลกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

ตารางสรุปงบการเงินรวมสำหรับระยะ 3 ปีที่ผ่านมา

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ปี 2561	ปี 2560	ปี 2559
งบกำไรขาดทุน :			
ค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกิน	160,255	157,475	148,060
ค่าระวางขนส่ง	21,640	19,544	17,963
ค่าไปรษณีย์ภัณฑ์	701	728	615
กิจการอื่นๆ	13,369	12,111	11,674
ดอกเบี้ยรับและรายได้อื่น	3,710	2,258	2,449
ผลกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	911	(1,581)	685
รวมรายได้	200,586	190,535	181,446
ค่าน้ำมันเครื่องบิน	60,096	50,215	45,336
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	30,875	29,702	29,995
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน ⁽¹⁾	47,883	45,755	43,158
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	19,045	17,022	17,991
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	15,017	11,282	9,871
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	9,111	9,009	8,151
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	10,843	11,215	9,404
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	590	512	570
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบินและสินทรัพย์	3,459	3,191	3,628
ค่าใช้จ่ายอื่น	10,243	10,219	8,841
ดอกเบี้ยจ่ายและค่าใช้จ่ายอื่นๆ ⁽²⁾	5,030	5,308	5,919
รวมค่าใช้จ่าย	212,192	193,430	182,864
ขาดทุนก่อนหักภาษีเงินได้	(11,606)	(2,895)	(1,417)
รายได้ภาษีเงินได้สุทธิ	37	823	1,464
กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย	56	35	32
ขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	(11,625)	(2,107)	15
ขาดทุนสุทธิ	(11,569)	(2,072)	47
จำนวนหุ้นที่ออกและเรียกชำระแล้ว (ล้านหุ้น)	2,183	2,183	2,183
กำไร (ขาดทุน) สุทธิต่อหุ้น (บาท)	(5.33)	(0.97)	0.01

หมายเหตุ: (1) ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบินประกอบด้วย ค่าบริการการบิน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือและค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน
 (2) ดอกเบี้ยจ่ายและค่าใช้จ่ายอื่นๆ รวมส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมและผลขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงส่วนได้เสียในเงินลงทุน

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ปี 2561	ปี 2560	ปี 2559
งบกระแสเงินสด :			
กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลง ในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	15,247	24,906	25,345
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	17,400	23,692	24,559
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์	(3,870)	(3,618)	(5,697)
เงินสดรับจากการจำหน่ายสินทรัพย์	4	258	1,464
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(2,099)	(3,106)	(3,826)
เงินสดรับ (จ่าย) จากเงินกู้ระยะสั้น	(4,328)	110	(7,261)
เงินสดรับ (จ่าย) จากหุ้นกู้	2,750	2,800	2,700
เงินสดรับ (จ่าย) จากเงินกู้ยืมระยะยาว	(2,417)	(17,325)	(18,725)
เงินสดสุทธิได้มา (ใช้ไป) ในกิจกรรมจัดหาเงิน	(16,846)	(18,677)	(28,171)
EBITDAR ⁽¹⁾	29,511	35,327	34,727
EBITDAR ต่อหุ้น (บาท)	13.52	16.18	15.91

หมายเหตุ :

⁽¹⁾ EBITDAR เท่ากับ EBITDA + ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่

 EBITDA เท่ากับ รายได้ (ไม่รวมกำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยน) - ค่าใช้จ่าย(ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบินและผลขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงส่วนได้เสียในเงินลงทุน)

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ปี 2561	ปี 2560	ปี 2559
งบดุล :			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	13,692	15,230	13,390
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	49,548	51,516	59,374
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์-สุทธิ	179,599	188,103	194,891
รวมสินทรัพย์	268,721	280,775	283,124
รวมหนี้สินหมุนเวียน	88,908	92,856	87,521
หนี้สินระยะยาว	125,413	127,272	137,017
รวมหนี้สิน	248,265	248,762	249,536
ทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว	21,828	21,828	21,828
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	20,456	32,013	33,588

อัตราส่วนทางการเงินสำหรับระยะ 3 ปีที่ผ่านมา

รายการ	ปี 2561	ปี 2560	ปี 2559
อัตราส่วนสภาพคล่อง :			
อัตราส่วนสภาพคล่อง (เท่า) ⁽¹⁾	0.84	0.84	0.78
อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว (เท่า)	0.43	0.45	0.41
อัตราส่วนสภาพคล่องกระแสเงินสด (เท่า)	0.29	0.39	0.37
อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า (เท่า)	16.12	15.83	14.77
ระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ย (วัน)	22.33	22.74	24.37
อัตราส่วนหมุนเวียนสินค้าคงเหลือ (เท่า)	17.68	16.43	15.13
ระยะเวลาขายสินค้าเฉลี่ย (วัน)	20.36	21.91	23.79
อัตราส่วนหมุนเวียนเจ้าหนี้ (เท่า)	32.04	29.31	29.82
ระยะเวลาชำระหนี้ (วัน)	11.24	12.28	12.07
Cash Cycle (วัน)	31.46	32.37	36.09
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการทำกำไร :			
อัตรากำไรขั้นต้น (%)	16.53	22.85	23.12
อัตรากำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน (%) ⁽²⁾	(4.54)	1.49	2.25
อัตรารายได้อื่น (%)	1.76	1.10	1.24
อัตราส่วนเงินสดต่อการทำกำไร (%)	(192.10)	829.34	603.33
อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิ (%) ⁽³⁾	(5.79)	(1.08)	0.03
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (%) ⁽⁴⁾	(44.10)	(6.32)	0.14
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน :			
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (%) ⁽⁵⁾	(2.58)	0.65	1.34
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร (%)	4.07	7.81	8.95
อัตรากำไรสุทธิของสินทรัพย์ (เท่า)	0.73	0.68	0.62
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน :			
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า) ⁽⁶⁾	7.40	4.98	4.98
อัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ย (เท่า) ⁽⁷⁾	3.22	5.10	4.66
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน (เท่า) ⁽⁸⁾	0.85	0.90	1.02
อัตรากำไรจ่ายปันผล (%)	-	-	-

หมายเหตุ :

- อัตราส่วนสภาพคล่อง เท่ากับ สินทรัพย์หมุนเวียน (ไม่รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย) / หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมรายรับด้านการขนส่งที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้)
- อัตรากำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน เท่ากับ กำไร(ขาดทุน) จากการดำเนินงาน/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+หนี้สินระยะยาวรวมส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี)/ส่วนของผู้ถือหุ้น
- อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย เท่ากับ กำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงิน ภาษี กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยน ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ผลขาดทุนจากการตัดจ่ายของสินทรัพย์และเครื่องมืและผลขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงส่วนได้เสียในเงินลงทุน (EBITDA) / ดอกเบี้ยจ่าย
- อัตราส่วนความสามารถในการชำระภาระผูกพันเท่ากับ EBITDAR / (การชำระคืนหนี้สินระยะยาว + ดอกเบี้ยจ่าย + ค่าเช่าเครื่องมืและอะไหล่)

ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

ตารางต่อไปนี้แสดงการเปรียบเทียบรายได้และค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ และบริษัทย่อยโดยเทียบเป็นอัตราร้อยละของยอดขายได้ในรอบระยะเวลาบัญชี 3 ปีที่ผ่านมา

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ปี 2561	ปี 2560	ปี 2559
รายได้			
รายได้จากค่าโดยสาร			
ในภูมิภาค	41.42	44.59	39.39
ระหว่างทวีป	28.40	29.52	24.35
ในประเทศ	4.94	6.05	6.87
เที่ยวบินไม่ประจำ	0.37	0.13	0.20
ค่าระวางขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์	8.98	8.92	8.78
รายได้จากกิจกรรมอื่นๆ	6.70	6.30	6.46
ค่าเงินประกันภัยและค่าธรรมเนียมน้ำมันเรียกเก็บจากผู้โดยสาร	7.34	3.31	12.59
รวมรายได้จากการขายหรือการให้บริการ	98.14	98.82	98.65
รายได้อื่นๆ	1.86	1.18	1.35
รวมรายได้	100.00	100.00	100.00
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน			
ค่าน้ำมันเครื่องบิน	30.10	26.14	25.08
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	15.46	15.46	16.13
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน	23.98	23.53	23.47
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	9.54	8.86	10.09
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	7.52	5.87	5.54
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	4.56	4.69	4.57
ค่าใช้จ่ายด้านการตลาด	5.43	5.84	5.27
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	0.30	0.27	0.32
ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น	5.13	5.32	4.96
ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทรวม	0.26	0.08	0.32
รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	102.28	96.06	96.10
ต้นทุนทางการเงิน	2.26	2.46	2.95
รวมค่าใช้จ่าย	104.54	98.51	97.75
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	(4.54)	1.49	2.25
ประมาณการค่าซ่อมแซมเครื่องบินเข้าดำเนินงาน	-	0.29	0.73
ค่าใช้จ่ายตามแผนปฏิรูป	-	-	0.68
ผลขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงส่วนได้เสียในเงินลงทุน	-	0.22	-
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน	1.73	1.66	2.01
กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	0.46	(0.8)	0.38
กำไรสุทธิ (ขาดทุน) สุทธิ	(5.79)	(1.08)	0.03

ผลการดำเนินงานในรอบ 5 ปี

		ปี 2561	ปี 2560	ปี 2559	ปี 2558	ปี 2557
จำนวนเครื่องบิน	(ลำ)	103	100	95	95	102
จำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง/ปี)	423,209	409,024	388,727	374,831	370,309
ปริมาณการผลิต	(ล้านตัน-กม.)	13,397	12,982	12,103	11,883	12,346
ปริมาณการขนส่ง ⁽¹⁾	(ล้านตัน-กม.)	9,788	9,631	8,451	8,249	7,717
อัตราส่วนการบรรทุก	(ร้อยละ)	73.1	74.2	69.8	69.4	62.5
จำนวนผู้โดยสาร	(พันคน)	24,319	24,562	22,262	21,249	19,096
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กม.)	93,131	90,498	85,042	83,479	82,969
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กม.)	72,315	71,634	62,442	60,893	57,194
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(ร้อยละ)	77.6	79.2	73.4	72.9	68.9
ปริมาณการผลิตพัสดุภัณฑ์ ⁽¹⁾	(ล้านตัน-กม.)	4,054	3,832	3,591	3,514	3,812
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กม.)	2,465	2,377	2,132	2,091	2,458
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ร้อยละ)	60.8	62.0	59.4	59.5	64.5
จำนวนพนักงาน	(คน)	22,054	22,370	21,998	22,864	24,952
กำไร(ขาดทุน)ก่อนหักภาษีเงินได้	(ล้านบาท)	(11,606)	(2,895)	(1,417)	(14,116)	(16,738)

นิยามศัพท์ทางการบิน

- ปริมาณการผลิตรวมคิดเป็น ตัน-กิโลเมตร คือ ะวางบรรทุกของเครื่องบิน คูณ ระยะทางบิน
- ปริมาณการขนส่งรวมคิดเป็น ตัน-กิโลเมตร คือ น้ำหนักผู้โดยสาร สัมภาระเกินพิกัด พัสดุ และไปรษณีย์ภัณฑ์ คูณ ระยะทางที่ขนส่ง
- อัตราส่วนการบรรทุก คือ ปริมาณการขนส่ง เทียบเป็นร้อยละของปริมาณการผลิต
- ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารคิดเป็น ที่นั่ง-กิโลเมตร คือ จำนวนที่นั่งผู้โดยสาร คูณ ระยะทางบิน
- ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารคิดเป็น คน-กิโลเมตร คือ จำนวนผู้โดยสาร คูณ ระยะทางที่ขนส่ง
- อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร คือ ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร เทียบเป็นร้อยละของปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร
- 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 พัสดุและไปรษณีย์ภัณฑ์

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

14. การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ

คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

1. บทสรุปผู้บริหาร

ภาพรวมเศรษฐกิจโลกในปี 2561 ยังขยายตัวได้ดี อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจของสหรัฐฯ ยังอยู่ในระดับสูง ในขณะที่เขตยูโรโซน ญี่ปุ่น และจีน เริ่มเห็นสัญญาณการเติบโตที่ชะลอลงเล็กน้อย แต่ในภาพรวมเศรษฐกิจโลกยังคงมีพื้นฐานทางเศรษฐกิจที่แข็งแกร่งจากภาวะการค้าโลกที่ยังขยายตัว ถึงแม้ว่าจะเริ่มชะลอตัวลง ราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกในปี 2561 เฉลี่ยที่ 69.4 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล สูงกว่าปีก่อนประมาณร้อยละ 30.5

เศรษฐกิจไทยในปี 2561 ขยายตัวได้ต่อเนื่อง โดยเป็นการขยายตัวจากทั้งการบริโภคและการลงทุนของทั้งภาครัฐและเอกชน และการเร่งลงทุนในโครงการต่างๆ ของภาครัฐ การส่งออกในภาพรวมยังคงขยายตัวจากเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้าหลักและการค้าโลกที่ยังขยายตัวได้ดี แต่เริ่มหดตัวในช่วงปลายไตรมาส 3 และ 4 ของปี นี้ในตลาดสำคัญ เช่น จีน สหภาพยุโรป ออสเตรเลีย เป็นต้น สำหรับภาคการท่องเที่ยวยังขยายตัวได้ดีตามการเติบโตของนักท่องเที่ยวต่างชาติ โดยจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาในประเทศไทยในปี 2561 มีจำนวน 38.3 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 7.6% แม้ว่าจะเป็นการเพิ่มขึ้นในอัตราที่ลดลงจากปีก่อนที่เพิ่มขึ้น 8.9% เนื่องจากผลกระทบจากเหตุการณ์อุบัติเหตุทางทะเลที่ภูเก็ตส่งผลให้จำนวนนักท่องเที่ยวชาวจีนซึ่งคิดเป็นสัดส่วนถึงร้อยละ 27.5 ของนักท่องเที่ยวต่างชาติทั้งหมด ลดลงในช่วงครึ่งปีหลังร้อยละ 9.6 เมื่อเทียบกับปีก่อนที่เพิ่มขึ้นจากปี 2559 ถึงร้อยละ 32.0 โดยเป็นการลดลงต่อเนื่องจากเดือนกรกฎาคม ถึงพฤศจิกายน 2561 แต่เริ่มปรับเพิ่มขึ้นเล็กน้อยในเดือนธันวาคม 2561

ในปี 2561 อุตสาหกรรมการบินของโลกยังคงมีแนวโน้มขยายตัว ปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสารยังเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง แต่แนวโน้มการขยายตัวเริ่มลดลงเล็กน้อยเมื่อเทียบกับปีก่อน จากข้อมูลของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) แสดงการขยายตัวของปริมาณการขนส่งผู้โดยสารในปี 2561 ที่เท่ากับ 6.5% ต่ำกว่าปี 2560 ที่เท่ากับ 7.6% สาเหตุหลักเกิดจากการชะลอตัวของเศรษฐกิจโลกในช่วงครึ่งปีหลัง และราคาบัตรโดยสารที่ปรับตัวเพิ่มขึ้นจากต้นทุนของสายการบินที่เพิ่มขึ้นจากราคาน้ำมันเครื่องบินที่ปรับตัวสูงขึ้น ส่งผลให้ความต้องการเดินทางของผู้โดยสารชะลอตัวลง อย่างไรก็ตามสายการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก มีปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเติบโตสูงสุดที่ร้อยละ 8.6 ในขณะที่เส้นทางภายในประเทศอินเดียมีอัตราการเติบโตของปริมาณการขนส่งผู้โดยสารสูงสุด 4 ปีติดต่อกัน ทั้งนี้ ปริมาณการผลิตผู้โดยสารรวมทั้งระบบเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 6.1% และมีอัตราการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ย 81.9% สูงกว่าปีก่อนที่เฉลี่ย 81.4% ในขณะที่การขนส่งสินค้าในภาพรวมยังคงเติบโตจากปริมาณการค้าโลกที่เพิ่มขึ้น แต่มีแนวโน้มการชะลอตัวลง โดยการเติบโตของปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ในปี 2561 อยู่ที่เท่ากับ 3.5% ต่ำกว่าช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนที่ 9.0% อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ในปี 2561 เท่ากับ 49.1% สูงกว่าปีก่อนที่ 45.5%

ภาพรวมของอุตสาหกรรมการบินของไทยยังคงขยายตัวต่อเนื่อง จากปัจจัยสนับสนุนได้แก่ การขยายตัวของเศรษฐกิจไทย การเพิ่มขึ้นของจำนวนนักท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่องถึงแม้ว่าจะมีผลกระทบบ้างจากนักท่องเที่ยวชาวจีนในช่วงครึ่งปีหลัง แผนการขยายธุรกิจของหลายสายการบิน ทั้งการขยายฝูงบิน การเปิดเส้นทางบินใหม่ และการเพิ่มจำนวนความถี่ของเที่ยวบินเป็นผลจากการปลดตรงแดงของ ICAO ได้สำเร็จเมื่อเดือนตุลาคม 2560 ความคืบหน้าในการกลับสู่ Category 1 ของสำนักงานบริหารการบินแห่งชาติสหรัฐฯ (FAA) และการพัฒนาขีดความสามารถของท่าอากาศยานในประเทศไทย ได้แก่ แผนพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิระยะที่ 2 โครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมืองระยะที่ 3 และ

โครงการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภา อย่างไรก็ตามการแข่งขันที่รุนแรง และราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้นในปีนี้อยู่โดยปรับตัวสูงสุดในรอบ 4 ปี ทำให้ต้นทุนในการดำเนินงานของสายการบินเพิ่มขึ้น

บริษัทฯ ได้จัดทำแผนฟื้นฟูธุรกิจปี 2561 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ผลการดำเนินงานมีกำไรอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน และเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและคุณภาพการให้บริการที่เทียบเคียงมาตรฐานชั้นนำ โดยมีแนวทางการดำเนินงานตามกลยุทธ์หลัก 5 กลยุทธ์ ได้แก่ 1) การสร้างกำไรจากการเพิ่มรายได้ ควบคุมต้นทุน และนำรูปแบบธุรกิจของสายการบินต้นทุนต่ำมาประยุกต์ใช้ 2) การปรับปรุงหน่วยธุรกิจให้เป็นศูนย์กำไร (Profit Center) ที่เติบโต แสวงหาโอกาสทางธุรกิจ และบริหารจัดการสินทรัพย์ให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น 3) การปรับปรุงการบริการครบวงจรเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าแต่ละกลุ่มเป้าหมายอย่างเหมาะสม 4) การนำ Digital Application มาเพิ่มประสิทธิภาพและสร้างความสามารถในการแข่งขัน 5) การพัฒนาการบริหารงานบุคคลโดยเน้นโครงสร้างองค์กร วัฒนธรรมองค์กร ภาวะผู้นำและการพัฒนาบุคลากรให้มีความสามารถ

โดยในปีนี้มีผลการดำเนินการที่สำคัญได้แก่

- การพัฒนาประสิทธิภาพในการหารายได้ ได้แก่ การเพิ่มรายได้จากผู้โดยสารผ่านระบบ Revenue Management System (RMS)

- การขยายเครือข่ายเส้นทางบินโดยการร่วมลงนามสัญญาความร่วมมือระหว่างกันบนเที่ยวบินรหัสร่วม (Code Share Flight) กับสายการบินเซินเจิ้น เพื่อขยายเส้นทางบินไปสู่จุดหมายปลายทางในสาธารณรัฐประชาชนจีน อาทิ เส้นทางไป-กลับ กรุงเทพฯ-กวางโจว กรุงเทพฯ-เซินเจิ้น และเส้นทางไป-กลับ เซินเจิ้น-ภูเก็ต เป็นต้น และกับสายการบินบางกอกแอร์เวย์ในเส้นทางภายในประเทศรวม 10 เส้นทาง และเส้นทางระหว่างประเทศ 6 เส้นทาง นอกจากนี้ยังได้ลงนามข้อตกลงความร่วมมือระหว่างกันบนเที่ยวบินรหัสร่วมกับบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ในเส้นทางบินรอง ได้แก่ เส้นทางไป-กลับ ดอนเมือง-แม่ฮ่องสอน เพื่อรองรับนโยบายรัฐบาลในการส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองรอง ในส่วนของสายการบินไทยสมายล์ ทำการบินทดแทนการบินไทยและทำการบินเสริมในจุดบินที่เหมาะสม รวมทั้งขยายเส้นทางบินให้ครอบคลุมในภูมิภาคอาเซียน จีน และอินเดีย เพื่อรองรับผู้โดยสารจากทั่วโลกให้สามารถเดินทางเชื่อมต่อเที่ยวบินได้หลากหลายและสะดวกสบาย อีกทั้งยังเพิ่มความแข็งแกร่งให้กับเครือข่ายเส้นทางบิน เพิ่มศักยภาพในการขายและรองรับการขายตัวของตลาด

- ดำเนินการขายอสังหาริมทรัพย์ที่ไม่มีความจำเป็นในการใช้งาน โดยการขายอสังหาริมทรัพย์ในประเทศที่จังหวัดแม่ฮ่องสอน และอสังหาริมทรัพย์ต่างประเทศที่เมืองซิดนีย์ ประเทศออสเตรเลีย เมืองโคเปนเฮเกน ประเทศเดนมาร์ก เมืองมาดริด ประเทศสเปน โดยรับรู้กำไรจากการจำหน่ายสินทรัพย์ทั้งสิ้นจำนวน ประมาณ 763 ล้านบาท

- ดำเนินการขายหุ้นในบริษัทโรงแรมรอยัลออกคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) จำนวน 22.5 ล้านหุ้น ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนการถือหุ้น 24% ของทุนจดทะเบียน ในราคาหุ้นละ 41 บาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 922.5 ล้านบาท โดยรับรู้กำไรจำนวน 657 ล้านบาท ทั้งนี้ เป็นไปตามแนวทางการดำเนินการขายหุ้นบริษัทร่วมลงทุนที่ไม่สอดคล้องหรือสนับสนุนการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ของบริษัทฯ ตลอดจนผลการดำเนินงานและการจ่ายผลตอบแทนให้บริษัทฯ ลดลงเมื่อเทียบกับอดีตที่ผ่านมา

- บริษัทฯ ได้ทบทวนแผนการจัดการจัดหาเครื่องบินปี 2561 - 2565 ตามโครงการจัดหาเครื่องบินบริษัทฯ ปี 2562 - 2567 ซึ่งเป็นการจัดหาเพื่อทดแทนเครื่องบินเก่าที่มีอายุใช้งานมากกว่า 20 ปี โดยมีการว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา เพื่อให้คำแนะนำในเรื่องเส้นทางบินและฝูงบิน ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ตลาดและการใช้งานจริง ทั้งนี้แผนการจัดการจัดหาเครื่องบินปี 2562 - 2567 ได้ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 8 มกราคม 2562 และอยู่ระหว่างการดำเนินการตามขั้นตอนการเสนอขออนุมัติต่อไป

- การเพิ่มศักยภาพฝูงบินด้วยการรับมอบเครื่องบินใหม่แบบแอร์บัส A350-900 รวม 5 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบินเช่าการเงินจำนวน 2 ลำ และเครื่องบินเช่าดำเนินงานจำนวน 3 ลำ สำหรับให้บริการในเส้นทางข้ามทวีปและเส้นทางภูมิภาค

และดำเนินการติดตั้ง Crew Rest และระบบสื่อสารสนเทศ (In-flight Connectivity : IFC) บนเครื่องบินแบบโบอิง 787-8 แล้วเสร็จจำนวน 4 ลำ

- การร่วมลงนามกับ กองทัพอากาศ และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2561 ในบันทึกข้อตกลงเบื้องต้นว่าด้วยการให้สิทธิแก่บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในฐานะหน่วยงานเจ้าของโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเภา (TG MRO Campus) เพื่อประกอบกิจการบนพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติอุตะเภา ซึ่งเป็นพื้นที่เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ ทั้งนี้ เป็นการดำเนินการในลำดับถัดมาจากการจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเภา ซึ่งจะนำไปประกอบการเสนอขอความเห็นชอบในหลักการของโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเภาจากคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ซึ่งเป็นการแสดงให้เห็นถึงความร่วมมือที่ดีระหว่างหน่วยงานภาครัฐกับการบินไทยอันจะนำไปสู่การจัดตั้งศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเภาซึ่งเป็นโครงการนำร่องในแผนพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก และเป็นโครงการสำคัญยิ่งของประเทศไทย

- การลงนามข้อตกลงร่วมทุนก่อตั้งศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเภา (MRO) เมื่อวันที่ 22 มิถุนายน 2561 เพื่อเป็นศูนย์กลางการซ่อมบำรุงอากาศยานที่ทันสมัยระดับโลก นอกจากนี้ ยังได้ลงนามความร่วมมือการพัฒนาศูนย์ซ่อมบำรุงเครื่องยนต์อากาศยานของการบินไทยเมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2561 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งศูนย์ซ่อมบำรุงเครื่องยนต์อากาศยานของการบินไทยแบบครบวงจรซึ่งนอกจากรองรับการซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ที่ใช้กับเครื่องบินในฝูงบินของบริษัทฯ แล้วยังสามารถรองรับการซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ของเครื่องบินของสายการบินลูกค้าได้ด้วย

- การเปิดโครงการร่วมวิจัยและพัฒนาเครื่องยนต์ Trent XWB แห่งแรกของโลกร่วมกับ บริษัท โรลส์รอยซ์ เมื่อวันที่ 6 กันยายน 2561 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อทำการวิจัยและพัฒนาเครื่องยนต์โรลส์ รอยซ์ รุ่น Trent XWB-97 ซึ่งเป็นเครื่องยนต์รุ่นล่าสุดที่ถูกนำมาใช้งานเป็นครั้งแรกในอุตสาหกรรมการบินกับเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-1000 ทั้งนี้ โครงการร่วมวิจัยและพัฒนาเครื่องยนต์ Trent XWB ดังกล่าวข้างต้น เป็นความร่วมมือในรูปแบบใหม่ครั้งแรกของโลก ระหว่างการบินไทยและบริษัท โรลส์ รอยซ์ ในการวิจัยและพัฒนาเครื่องยนต์ที่เกิดขึ้นนอก สหราชอาณาจักร ซึ่งบริษัท โรลส์ รอยซ์ ไม่เคยร่วมมือกับแหล่งซ่อมใดมาก่อน อาคารทดสอบสมรรถนะเครื่องยนต์อากาศยาน (Test Cell) ของฝ่ายซ่อมใหญ่เครื่องยนต์อากาศยาน ฝ่ายช่าง การบินไทย ดอนเมือง จึงนับเป็นศูนย์ซ่อมอากาศยานแห่งแรกๆ ที่ได้รับความไว้วางใจจากบริษัท โรลส์ รอยซ์ โดยโครงการนี้เป็นแผนปฏิบัติการกลยุทธ์ปี 2561 - 2562 เพื่อเพิ่มรายได้ให้กับบริษัทฯ ในอนาคต และยังเป็นความร่วมมือกันพัฒนาและถ่ายทอดเทคโนโลยีขั้นสูงในอุตสาหกรรมการบินสู่ประเทศไทย

- การประกาศความร่วมมือของพันธมิตรรัฐวิสาหกิจทั้ง 3 หน่วยงาน ได้แก่ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) และ ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งจะช่วยผลักดันให้เกิดการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศให้มีความก้าวหน้าได้อย่างยั่งยืน โดยทั้ง 3 รัฐวิสาหกิจพร้อมให้การสนับสนุนและทำงานร่วมกับการบินไทย ในหลายๆ ด้านได้แก่

- ด้านธุรกิจการท่องเที่ยวที่เป็นรายได้หลักของประเทศ โดยเฉพาะยุทธศาสตร์การส่งเสริมการท่องเที่ยว เมืองรอง จะมีส่วนสนับสนุนธุรกิจการบิน รวมทั้งสร้างงาน สร้างรายได้ให้กับทุกภาคส่วนในประเทศ ซึ่งการบินไทยสามารถนำนักท่องเที่ยวจากทั่วโลกเข้าสู่เมืองรอง โดย ททท. สามารถสนับสนุนทางด้านโฆษณาและประชาสัมพันธ์

- ด้านอุตสาหกรรมการบิน ในฐานะสายการบินแห่งชาติ ที่มีเที่ยวบินเข้า-ออก ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มากที่สุด การได้ผนึกกำลังร่วมกับ ทอท. จะเป็นการส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางในการขนส่งทางอากาศที่แข็งแกร่งในภูมิภาคนี้

- ด้านข้อมูลข่าวสารในยุคดิจิทัล เพื่อสนับสนุนยุทธศาสตร์ไทยแลนด์ 4.0 โดยการสนับสนุนในเรื่อง Big Data โดยการบินไทย ททท. ทอท. และ ธนาคารกรุงไทย ร่วมพัฒนาข้อมูลในส่วนของนักท่องเที่ยว และพัฒนาด้าน Payment Gateway ซึ่งจะช่วยส่งเสริมการขายให้การบินไทยได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว

- การปลดระวางเครื่องบินแบบโบอิง 737-400 จำนวน 2 ลำ และดำเนินการขายเครื่องบินที่ปลดระวางแล้ว 2 ลำ ได้แก่ แอร์บัส A330-300 จำนวน 1 ลำ และโบอิง 737-400 จำนวน 1 ลำ
 - การออกและเสนอขายหุ้นกู้ครั้งที่ 1/2561 และ ครั้งที่ 2/2561 รวมจำนวน 13,000 ล้านบาท เมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2561 และ 16 สิงหาคม 2561 ตามลำดับ ระยะเวลา 1-15 ปี เพื่อชำระคืนหุ้นกู้ที่ครบกำหนดชำระ และหรือคืนเงินกู้ของบริษัทฯ ที่มีต้นทุนทางการเงินที่สูงกว่า และหรือลงทุนในสินทรัพย์ และหรือใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในกิจการ
- นอกจากนี้ คณะกรรมการบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้มีมติแต่งตั้งนายสุเมธ ดำรงชัยธรรม ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ มีผลตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2561 เป็นต้นไป

ทั้งนี้ จากผลสำเร็จของการดำเนินการปรับปรุงการบริการอย่างต่อเนื่อง ทำให้การบินไทยยังได้รับรางวัล TTG Travel Hall of Fame จากนิตยสาร TTG Travel โดยได้รางวัลสายการบินยอดเยี่ยมแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Best South-East Asian Airline) ติดต่อกันครบ 10 ปี โดยได้ต่อเนื่องเป็นปีที่ 3 รางวัลสายการบินยอดเยี่ยมของโลกจากสกายแทร็กซ์ประจำปี 2561 ถึง 3 รางวัล ได้แก่ รางวัลอันดับ 1 สายการบินที่ให้บริการชั้นประหยัดยอดเยี่ยมของโลก (World's Best Economy Class) และรางวัลอันดับ 1 สายการบินที่ให้บริการอาหารสำหรับชั้นประหยัดยอดเยี่ยม (Best Economy Class Onboard Catering) โดยทั้งสองรางวัลได้รับต่อเนื่องเป็นปีที่ 2 นอกจากนี้ยังได้รับรางวัลอันดับ 1 สายการบินที่ให้บริการสปาเลาจน์ยอดเยี่ยมของโลก (World's Best Airline Lounge Spa) ซึ่งได้รับต่อเนื่องกันเป็นปีที่ 4 รวมทั้ง ยังได้รับการจัดอันดับให้เป็น 1 ใน 10 สายการบินที่ดีที่สุดในโลก (World's Best Airline 2018) เป็นต้น ประกอบกับสายการบินไทยสมายล์ ยังได้รับรางวัลใหญ่จาก Trip Advisor ต่อเนื่องเป็นปีที่ 2 ได้แก่สายการบินยอดเยี่ยมอันดับหนึ่งของประเทศไทย (Best Airline in Thailand) และสายการบินยอดเยี่ยมในภูมิภาคเอเชีย (Best Regional Airline in Asia)

ในปี 2561 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้รับมอบเครื่องบินใหม่จำนวน 5 ลำ และปลดระวางเครื่องบินแบบโบอิง 737-400 จำนวน 2 ลำ ทำให้ฝูงบินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ณ 31 ธันวาคม 2561 มีจำนวน 103 ลำ สูงกว่า ณ สิ้นปีก่อน 3 ลำ โดยมีอัตราการใช้ประโยชน์ของเครื่องบิน 12.0 ชั่วโมง เท่ากับปีก่อน มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้น 2.9% ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) เพิ่มขึ้น 1.0% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 77.6% ต่ำกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ยที่ 79.2% โดยมีจำนวนผู้โดยสารที่ทำการขนส่ง รวมทั้งสิ้น 24.3 ล้านคน ลดลงจากปีก่อน 1.0%

ทั้งนี้ จากเหตุการณ์เครื่องยนต์โรลส์รอยซ์ TRENT1000 ที่ติดตั้งกับเครื่องบินโบอิง 787-8 และ 787-9 ที่บริษัทฯ มีอยู่ในฝูงบินรวม 8 ลำ และ TRENT 900 ที่ติดตั้งกับเครื่องบินแอร์บัส A380-800 ที่บริษัทฯ มีอยู่ในฝูงบินจำนวน 6 ลำ ประสบปัญหาตัวใบพัด (Turbine Blade) เกิดรอยร้าวและแตกในเครื่องยนต์ที่อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติการบิน ทั้งนี้เป็นปัญหาที่เกิดขึ้นต่อเนื่องมาตั้งแต่ปี 2560 และเกิดขึ้นกับสายการบินทั่วโลกที่ใช้เครื่องยนต์รุ่นดังกล่าว ทำให้บริษัทฯ ต้องทยอยสลับจอดเครื่องบินโบอิง 787-8 787-9 และแอร์บัส A380-800 เพื่อถอดเครื่องยนต์ส่งไปซ่อม โดยส่งผลกระทบต่อตารางบินโดยเฉพาะตารางบินภาคฤดูหนาว (28 ตุลาคม 2561 - 30 มีนาคม 2562) บริษัทฯ ได้ทำการปรับตารางบินและความถี่ของเที่ยวบินให้สอดคล้องกับจำนวนเครื่องบินที่มีอยู่ ทั้งนี้จากเหตุการณ์ดังกล่าวมีผลกระทบกับการบริการทำให้เกิดเที่ยวบินล่าช้า เกิดค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น ตลอดจนสูญเสียโอกาสในการหารายได้ตามแผนที่วางไว้ ทั้งนี้ ณ 31 ธันวาคม 2561 เครื่องบินโบอิง 787-9 และแอร์บัส A380-800 ทำการบินได้ตามปกติแล้ว คงเหลือเครื่องบินโบอิง 787-8 จำนวน 4 ลำ ที่ต้องจอดเพื่อนำเครื่องยนต์ไปส่งซ่อม

ในปี 2561 การแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินยังคงรุนแรง ราคาน้ำมันในตลาดโลกที่เพิ่มสูงขึ้นโดยปรับตัวสูงสุดในรอบ 4 ปี การปรับประมาณการมูลค่าคงเหลือของเครื่องบินและเครื่องยนต์อะไหล่จากร้อยละ 10 เป็นร้อยละ 6 ของมูลค่าต้นทุนเริ่มแรก ประกอบกับค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานที่ยังคงอยู่ในระดับสูง ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ประจำปี 2561 ขาดทุนจากการดำเนินงาน 9,058 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนมีกำไร 2,856 ล้านบาท โดยมีรายได้รวม

จำนวน 199,500 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 7,554 ล้านบาท (3.9%) ทั้งจากรายได้ ค่าโดยสารและค่าน้ำมันส่วนเกิน รายได้ ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์ รายได้จากการบริการอื่นๆ และรายได้อื่นๆ แต่มีค่าใช้จ่ายรวมจำนวน 208,558 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 19,468 ล้านบาท (10.3%) เป็นผลจากค่าน้ำมันเครื่องบินเพิ่มขึ้น 9,881 ล้านบาท (19.7%) จากราคาน้ำมันเฉลี่ย เพิ่มขึ้น 30.1% ถึงแม้ว่าจะมีการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันได้ดีขึ้นกว่าปีก่อนก็ตาม ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวม น้ำมันสูงขึ้น 9,802 ล้านบาท (7.3%) สาเหตุหลักเกิดจาก ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน ค่าเช่าเครื่องบิน และค่าเสื่อมราคาเพิ่มขึ้น ประกอบกับปริมาณการผลิตและปริมาณการขนส่งที่เพิ่มขึ้น ขณะที่มิตันทุนทางการเงิน-สุทธิ ลดลง 215 ล้านบาท (4.7%) จากการบริหารเงินสดและการปรับโครงสร้างทางการเงินต่อเนื่องจากปีก่อน

ในปี 2561 บริษัทฯ และบริษัทย่อยรับรู้ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบินจำนวน 3,459 ล้านบาท ขณะที่มิกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 911 ล้านบาท ส่วนใหญ่เกิดจากการตีมูลค่าหนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศ ส่งผลให้บริษัทฯ และบริษัทย่อยขาดทุนสุทธิ 11,569 ล้านบาท โดยเป็นขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 11,625 ล้านบาท คิดเป็นขาดทุนต่อหุ้น 5.33 บาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุนต่อหุ้น 0.97 บาท

ทั้งนี้ บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์และเครื่องบิน และผลขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงส่วนได้เสียในเงินลงทุน(EBITDA) จำนวน 14,494 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 9,551 ล้านบาท (39.7%) โดยมี EBITDA Margin เท่ากับ 7.3% เปรียบเทียบกับปีก่อนที่เท่ากับ 12.5%

2. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานปี 2561

ในปี 2561 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีการเปลี่ยนแปลงทางบัญชีดังนี้

- การทบทวนมูลค่าคงเหลือของเครื่องบินและเครื่องยนต์อะไหล่ตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 16 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ และได้เปลี่ยนแปลงประมาณการมูลค่าคงเหลือของเครื่องบินและเครื่องยนต์อะไหล่ จากเดิมร้อยละ 10 เป็นร้อยละ 6 ของมูลค่าต้นทุนเริ่มแรกโดยอาศัยข้อมูลราคาขายเครื่องบินในอดีต และข้อมูลจากผู้เชี่ยวชาญการประเมินราคาเครื่องบินที่ได้รับการยอมรับในอุตสาหกรรมการบินและการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีการบินจากการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวทำให้ค่าเสื่อมราคาของเครื่องบินและเครื่องยนต์อะไหล่ในปี 2561 เพิ่มขึ้นจำนวน 3,129 ล้านบาท (รายละเอียดในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.9)

- การทบทวนระยะเวลาการรับรู้บัตรโดยสารที่จำหน่ายแล้วแต่ยังไม่ได้ใช้บริการจากเดิมรับรู้เป็นรายได้เมื่อบัตรโดยสารมีอายุเกินกว่า 24 เดือน เป็น 15 เดือนนับจากวันที่ออกบัตรโดยสาร ทำให้รายได้ค่าโดยสารสำหรับปี 2561 เพิ่มขึ้น 1,028 ล้านบาท (รายละเอียดในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.37)

งบการเงินรวมของปี 2561 ประกอบด้วยงบการเงินเฉพาะกิจการ และงบการเงินของบริษัทย่อย 5 บริษัท ได้แก่

- 1) บริษัท ไทย-อะมาติอุสเซอร์วิสแอนด์เอเซีย จำกัด
- 2) บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด
- 3) บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด
- 4) บริษัท ทัวร์เอ็งหลวง จำกัด และ
- 5) บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) – งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.			
	2561	2560	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	199,500	191,946	+7,554	+3.9
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	160,255	157,475	+2,780	+1.8
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	22,340	20,272	+2,068	+10.2
- รายได้การบริการอื่นๆ	13,370	12,111	+1,259	+10.4
- อื่นๆ	3,535	2,088	+1,447	+69.3
ค่าใช้จ่ายรวม	208,558	189,090	+19,468	+10.3
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	60,096	50,215	+9,881	+19.7
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	144,130	134,328	+9,802	+7.3
- ต้นทุนทางการเงิน - สุทธิ	4,332	4,547	-215	-4.7
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	(9,058)	2,856	-11,914	-417.2
หัก ประมาณการค่าซ่อมแซมเครื่องบินเช่าดำเนินงาน	-	550	-550	-100.0
หัก ผลขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงส่วนได้เสียในเงินลงทุน	-	429	-429	-100.0
หัก ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน	3,459	3,191	+268	+8.4
บวก กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	911	(1,581)	+2,492	+157.6
ขาดทุนก่อนภาษีเงินได้	(11,606)	(2,895)	-8,711	-300.9
ขาดทุนสุทธิ	(11,569)	(2,072)	-9,497	-458.3
ขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	(11,625)	(2,107)	-9,518	-451.7
ขาดทุนต่อหุ้น (บาท)	(5.33)	(0.97)	-4.36	-449.5
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ				
EBITDA (ล้านบาท)	14,494	24,045	-9,551	-39.7
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	24.32	24.56	-0.24	-1.0
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	93,131	90,498	+2,633	+2.9
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านคน-กิโลเมตร)	72,315	71,634	+681	+1.0
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (%)	77.6	79.2	-1.6	-1.6
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/คน-ก.ม.)	2.19	2.17	+0.02	+0.9
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	4,054	3,832	+222	+5.8
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	2,465	2,377	+88	+3.7
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (%)	60.8	62.0	-1.2	-1.2
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง (พันก.)	685,244	654,915	+30,329	+4.6
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/ตัน-ก.ม.)	8.51	7.98	+0.53	+6.6
เครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ 31 ธ.ค. (ลำ)	103	100	+3	+3.0
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน (ชั่วโมง)	423,209	409,024	+14,185	+3.5

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.			
	2561	2560	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
อัตราการใช้จ่ายประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย (ชั่วโมง/ลำ/วัน)	12.0	12.0	-	-
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย				
1 USD : THB	32.3107	33.9380	-1.6273	-4.8
1 EUR : THB	38.1513	38.2778	-0.1265	-0.3
100 JPY : THB	29.2571	30.2696	-1.0125	-3.3
ราคาน้ำมันเฉลี่ย (USD/BBL)	91.72	70.48	+21.24	+30.1

หมายเหตุ : 1) EBITDA = รายได้ (ไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน) - ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน และผลขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงส่วนได้เสียในเงินลงทุน)

รายได้

ในปี 2561 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวมเพิ่มขึ้น 7,554 ล้านบาท (3.9%) โดยมีรายละเอียดของรายได้ ดังนี้

- **รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน**

รายได้จากค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกินมีจำนวน 160,255 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,780 ล้านบาท (1.8%) สาเหตุหลักเกิดจาก

- ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร เพิ่มขึ้น 1.0% คิดเป็นเงินประมาณ 1,480 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้นในเส้นทางข้ามทวีป และเส้นทางภูมิภาคเอเชียสายใต้และสายตะวันตก รวมถึงเส้นทางบินของสายการบินไทยสมายล์ แต่ลดลงเส้นทางภูมิภาคเอเชียเหนือ สายอินโดจีนและสายตะวันออกกลาง รวมทั้งในเส้นทางภายในประเทศ ในขณะที่บริษัทฯ มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 2.9% ส่งผลให้อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 77.6% ต่ำกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ย 79.2%

- รายได้จากผู้โดยสารต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมขดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย) เฉลี่ยเท่ากับ 2.19 บาท/RPK สูงกว่าปีก่อน 0.02 บาท (0.9%) ทำให้รายได้จากผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 1,450 ล้านบาท โดยมีผลกระทบจากการแข็งค่าของเงินบาทโดยเฉพาะเมื่อเทียบกับสกุลเงินที่เป็นรายได้หลัก ได้แก่ เงินเยน ดอลลาร์สหรัฐฯ ยูโร และดอลลาร์ออสเตรเลีย ทำให้รายได้เมื่อคิดเป็นเงินบาทลดลง 0.06 บาท/RPK หรือประมาณ 4,685 ล้านบาท หากไม่รวมผลของอัตราแลกเปลี่ยนรายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยจะเพิ่มขึ้นประมาณ 3.7% หรือประมาณ 5,785 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการปรับเพิ่มอัตราค่าธรรมเนียมขดเชยค่าน้ำมัน (Fuel Surcharge) เนื่องจากราคาน้ำมันที่เพิ่มขึ้น

ตารางแสดงข้อมูลการดำเนินงานด้านการขนส่งผู้โดยสาร จำแนกตามภูมิภาค - บริษัทฯ และบริษัทย่อย

	เปลี่ยนแปลงจากปีก่อน (%)		อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (%)	
	ปริมาณการผลิต	ปริมาณการขนส่ง	2561	2560
ภูมิภาคเอเชีย	+3.5	+1.2	75.2	76.9
ข้ามทวีป	+4.0	+1.6	80.6	82.5
ภายในประเทศ	-8.7	-7.5	75.3	74.2

ตารางแสดงข้อมูลรายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน จำแนกตามภูมิภาค - บริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท	2561	2560	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน				
ภูมิภาคเอเชีย	88,430	86,322	+ 2,108	+ 2.4
ข้ามทวีป	61,221	59,263	+ 1,958	+ 3.3
ภายในประเทศ	9,854	11,633	- 1,779	- 15.3
เที่ยวบินแบบไม่ประจำ	750	257	+ 493	+ 191.8
รวมรายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	160,255	157,475	+ 2,780	+ 1.8

- รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินในภูมิภาคเอเชีย มีจำนวน 88,430 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 2,108 ล้านบาท (2.4%) โดยในปี 2561 บริษัทฯ เพิ่มเที่ยวบินและความถี่ในเส้นทางที่มีปริมาณผู้โดยสารหนาแน่น เพื่อรองรับการเติบโตของตลาดในภูมิภาคเอเชีย เช่น เส้นทางไป-กลับ กรุงเทพฯ-โตเกียว กรุงเทพฯ-ซัปโปโร และกรุงเทพฯ-ปูซาน เป็นต้น อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้ยกเลิกเส้นทางบิน กรุงเทพฯ-เตหะราน ประเทศอิหร่าน เมื่อวันที่ 1 มีนาคม 2561 ในส่วนของสายการบินไทยสมายล์ได้ยกเลิกทำการบินเส้นทาง ภูเก็ต-กวางโจว เมื่อวันที่ 30 มิถุนายน 2561 โดยเปลี่ยนทำการบินเส้นทาง กรุงเทพฯ-กวางโจว ทดแทน เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2561 และเพิ่มจุดบินใหม่ไปยังฮ่องกง โดยทำการบินทดแทนการบินไทยในเส้นทาง ภูเก็ต-ฮ่องกง เมื่อวันที่ 28 ตุลาคม 2561 ส่งผลให้ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 3.5% อย่างไรก็ตามผลกระทบจากการชะลอตัวอย่างรุนแรงของตลาดท่องเที่ยวจีนต่อเนื่องมาตั้งแต่เดือน กรกฎาคม 2561 ส่งผลให้ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเพียง 1.2% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารลดลงจาก 76.9% ในปี 2560 เป็น 75.2% ในปีนี้ แต่รายได้เฉลี่ยต่อหน่วยเพิ่มขึ้น 1.2% สาเหตุหลักมาจากการปรับเพิ่มอัตราค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมัน (Fuel Surcharge)

- รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินข้ามทวีป มีจำนวน 61,221 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 1,958 ล้านบาท (3.3%) โดยมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 4.0% สาเหตุหลักเกิดจากการเปิดเส้นทางบินตรงสู่กรุงเวียนนา สาธารณรัฐออสเตรีย เมื่อวันที่ 16 พฤศจิกายน 2560 ถึงแม้ว่าได้ปรับลดเที่ยวบินในเส้นทางออสเตรเลีย ได้แก่ เส้นทางไปกลับ กรุงเทพฯ-ซิดนีย์ และกรุงเทพฯ-บริสเบน ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 1.6% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารลดลงจาก 82.5% ในปี 2560 เป็น 80.6% ในปีนี้ ขณะที่รายได้เฉลี่ยต่อหน่วยเพิ่มขึ้นจากปีก่อนประมาณ 1.7% สาเหตุหลักมาจากการปรับเพิ่มอัตราค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมัน (Fuel Surcharge)

- รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินภายในประเทศ มีจำนวน 9,854 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 1,779 ล้านบาท (15.3%) โดยมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารลดลง 8.7% ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารลดลง 7.5% และรายได้เฉลี่ยต่อหน่วยลดลง 8.6% จากการแข่งขันในตลาดจากสายการบินต้นทุนต่ำที่มีการลดราคาและแย่งส่วนแบ่งตลาด บริษัทฯ ยกเลิกทำการบินไปยังเกาะสมุย ตั้งแต่วันที่ 3 กันยายน 2561 เป็นต้นไป อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้ร่วมลงนามสัญญาความร่วมมือระหว่างกันบนเที่ยวบินรหัสร่วม (Code Share Flight) กับสายการบินบางกอกแอร์เวย์ส ในทุกเที่ยวบินของเส้นทางนี้ ทั้งนี้อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารในเส้นทางบินภายในประเทศเพิ่มขึ้นจาก 74.2% ในปี 2560 เป็น 75.3% ในปีนี้

- **รายได้ค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์**

รายได้จากค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์มีจำนวน 22,340 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,068 ล้านบาท (10.2%) เป็นผลจากรายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมขดเชยค่าน้ำมัน) เท่ากับ 8.51 บาท เพิ่มขึ้น 0.53 บาท (6.6%) หรือประมาณ 1,310 ล้านบาท ประกอบกับมีปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Revenue Freight Ton-Kilometers : RFTK) เพิ่มขึ้น 3.7% คิดเป็นเงินประมาณ 702 ล้านบาท จากภาคการส่งออกที่ยังดีขึ้นอย่างต่อเนื่องจากปีก่อน ถึงแม้ว่าจะเริ่มชะลอตัวลง ทำให้มีอัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เฉลี่ย 60.8% ลดลงจากปีก่อนที่เฉลี่ย 62.0% แต่สูงกว่าค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรมที่ 49.1%

- **รายได้การบริการอื่น ๆ** ประกอบด้วยรายได้จากหน่วยธุรกิจ ได้แก่การบริการภาคพื้น ครั้วการบิน การบริการคลังสินค้า และรายได้จากกิจการสนับสนุนอื่น ๆ มีจำนวน 13,370 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 1,259 ล้านบาท (10.4%) สาเหตุหลักเกิดจากรายได้จากทุกหน่วยธุรกิจสูงกว่าปีก่อน โดยรายได้จากการบริการภาคพื้น และรายได้จากครั้วการบิน สูงกว่าปีก่อนจากจำนวนเที่ยวบินสายการบินลูกค้าที่สูงขึ้น และรายได้จากการให้บริการด้านคลังสินค้าเพิ่มขึ้นจากปริมาณการขนส่งสินค้าที่สูงกว่าปีก่อน รวมทั้งรายได้จากการให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยานสูงกว่าปีก่อนอีกด้วย

- **รายได้อื่น ๆ** มีจำนวน 3,535 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 1,447 ล้านบาท (69.3%) สาเหตุหลักจากกำไรจากการขายหุ้นในบริษัทโรงแรมรอยัลล่อคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) 657 ล้านบาท และ กำไรจากการขายอสังหาริมทรัพย์ทั้งในและต่างประเทศ ได้แก่ อสังหาริมทรัพย์ที่เมืองซิดนีย์ ประเทศออสเตรเลีย เมืองโคเปนเฮเกนประเทศเดนมาร์ก และเมืองมาดริด ประเทศสเปน และอสังหาริมทรัพย์ที่จังหวัดแม่ฮ่องสอนรวมทั้งสิ้นประมาณ 763 ล้านบาท

ค่าใช้จ่าย

ในปี 2561 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายรวมจำนวน 208,558 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 19,468 ล้านบาท (10.3%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- **ค่าน้ำมันเครื่องบิน** จำนวน 60,096 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 28.8 ของค่าใช้จ่ายรวมเพิ่มขึ้นจากปีก่อนที่คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 26.6 จำนวน 9,881 ล้านบาท (19.7%) สาเหตุหลักจากราคาน้ำมันเครื่องบินเฉลี่ยสูงกว่าปีก่อน 30.1% ถึงแม้เงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐฯ แข็งค่าทำให้ค่าน้ำมันเมื่อคำนวณเป็นเงินบาทลดลง และมีรายได้ในการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน 1,899 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 1,596 ล้านบาท

- **ค่าใช้จ่ายดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน** มีจำนวน 144,130 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 9,802 ล้านบาท (7.3%) โดยมีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.					
	2561	% ของ ค่าใช้จ่าย รวม	2560	% ของ ค่าใช้จ่าย รวม	เปลี่ยนแปลง	
					ล้านบาท	%
ค่าใช้จ่าย						
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	30,875	21.4	29,702	22.1	+1,173	+3.9
ค่าบริการการบิน	22,165	15.4	22,354	16.6	-189	-0.8
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	5,630	3.9	5,604	4.2	+26	+0.5
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	20,088	14.0	17,247	12.8	+2,841	+16.5
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	19,045	13.2	17,022	12.7	+2,023	+11.9
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	15,017	10.4	11,282	8.4	+3,735	+33.1
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	9,111	6.3	9,009	6.7	+102	+1.1
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	10,843	7.5	11,215	8.4	-372	-3.3
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	590	0.4	512	0.4	+78	+15.2
ค่าใช้จ่ายอื่น	10,243	7.1	10,219	7.6	+24	+0.2
ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	523	0.4	162	0.1	+361	+222.8
ค่าใช้จ่ายดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	144,130	100.0	134,328	100.0	+9,802	+7.3

- ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายบุคลากร ผลประโยชน์พนักงาน ค่าตอบแทนผู้บริหาร และกรรมกรมีจำนวน 30,875 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,173 ล้านบาท (3.9%) จากการปรับขึ้นเงินเดือนประจำปี ค่าล่วงเวลา และค่าใช้จ่ายเงินชดเชยวันหยุดพักผ่อนที่ไม่ได้ใช้ (Vacation Compensation) เพิ่มขึ้น

- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน ประกอบด้วย ค่าบริการการบิน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ และค่าสินค้าและพัสดุใช้ไปมีจำนวนรวม 36,906 ล้านบาท ลดลง 61 ล้านบาท (0.2%) สาเหตุหลักเกิดจากการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินหลักของค่าใช้จ่าย โดยเฉพาะเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ ยูโร เยน และดอลลาร์ออสเตรเลีย ซึ่งทำให้ค่าใช้จ่ายลดลงประมาณ 810 ล้านบาท (ผลกระทบเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) หากไม่รวมผลกระทบของอัตราแลกเปลี่ยน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบินจะเพิ่มขึ้น 749 ล้านบาท จากปริมาณการผลิตและปริมาณการขนส่งที่เพิ่มขึ้นในเส้นทางภูมิภาคเอเชีย และเส้นทางข้ามทวีป

- ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยานมีจำนวน 20,088 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,841 ล้านบาท (16.5%) สาเหตุหลักเกิดจากการปรับประมาณการค่าซ่อมใหญ่ของเครื่องยนต์ GE90 สำหรับเครื่องบินโบอิง 777-300ER เพิ่มขึ้นตามการใช้งานจริงซึ่งทำให้เครื่องยนต์ถึงกำหนดส่งซ่อมเร็วกว่าที่กำหนดไว้เดิม ประกอบกับอัตราค่าซ่อมโดยเฉลี่ยสูงขึ้นกว่าปีก่อน ถึงแม้ว่าการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินดอลลาร์สหรัฐ ทำให้ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยานลดลงได้ส่วนหนึ่งก็ตาม

- ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายมีจำนวน 19,045 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,023 ล้านบาท (11.9%) สาเหตุหลักเกิดจากการเปลี่ยนแปลงประมาณการมูลค่าคงเหลือของเครื่องบินและเครื่องยนต์ตามที่กล่าวไว้ข้างต้น ทำให้ค่าเสื่อมราคาในปี 2561 เพิ่มขึ้นประมาณ 3,129 ล้านบาท หากไม่รวมรายการดังกล่าวค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายจะลดลง 1,106 ล้านบาท

เป็นผลจากมีเครื่องบินและที่นั่งเครื่องบิน รวมทั้งทรัพย์สินอื่นที่มีการคิดค่าเสื่อมราคาเต็มจำนวนแล้ว ถึงแม้ว่าจะรับมอบเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าการเงินแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 2 ลำ โดยรับมอบในไตรมาส 1 ของปี 2561 จำนวน 1 ลำ และไตรมาสที่ 2 ปี 2561 จำนวน 1 ลำ

- ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ มีจำนวน 15,017 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 3,735 ล้านบาท (33.1%) เนื่องจากการรับมอบเครื่องบินเช่าดำเนินงานรวม 8 ลำ โดยเป็นการรับมอบในปี 2560 จำนวน 5 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 3 ลำ และโบอิง 787-9 จำนวน 2 ลำ ในไตรมาส 3 และ 4 ของปี 2560 และรับมอบเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 3 ลำ ในไตรมาส 1 ของปี 2561 ถึงแม้ว่าจะส่งคืนเครื่องบินเช่าดำเนินงานแบบแอร์บัส A330-300 จำนวน 2 ลำ ประกอบกับเงินบาทแข็งค่าเมื่อเทียบกับเงินดอลลาร์สหรัฐฯ ทำให้ค่าเช่าลดลงได้ส่วนหนึ่งก็ตาม

- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา มีจำนวน 10,843 ล้านบาท ลดลง 372 ล้านบาท (3.3%) ประกอบด้วย
 - ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายจำนวน 9,825 ล้านบาท ลดลง 370 ล้านบาท (3.6%) สาเหตุหลักเกิดจากค่าใช้จ่ายในการสำรองที่นั่งต่ำกว่าปีก่อนจากจำนวนการสำรองที่นั่งต่ำกว่าปีก่อนตามจำนวนผู้โดยสารที่ลดลง ประกอบกับเงินบาทแข็งค่าเมื่อเทียบกับเงินดอลลาร์สหรัฐฯ ทำให้ค่าใช้จ่ายเมื่อคำนวณเป็นเงินบาทลดลง นอกจากนี้ เป็นผลจากการเจรจาเปลี่ยนวิธีการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายในส่วนของ Altea System Usage จากเดิมเรียกเก็บตามจำนวนที่ใช้เกินกว่าที่กำหนดเป็นเรียกเก็บแบบเหมาจ่าย ทำให้สามารถลดค่าใช้จ่ายในการสำรองที่นั่งได้ส่วนหนึ่ง

- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการโฆษณาจำนวน 1,018 ล้านบาท ลดลง 2 ล้านบาท (0.2%)
- ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม มีจำนวน 523 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 361 ล้านบาท (222.8%) โดยมีรายละเอียดดังนี้
 - ส่วนแบ่งกำไรใน บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด 19 ล้านบาท ลดลง 45 ล้านบาท
 - ส่วนแบ่งกำไรใน บริษัท โรงแรมรอยัลลอร์ด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) 14 ล้านบาท ลดลง 17 ล้านบาท จากการขายหุ้นทั้งจำนวนโดยได้โอนกรรมสิทธิ์ให้ผู้ซื้อเมื่อวันที่ 23 เมษายน 2561
 - ส่วนแบ่งกำไรใน บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด 37 ล้านบาท ลดลง 8 ล้านบาท
 - ส่วนแบ่งกำไรใน บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเทล จำกัด 24 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 11 ล้านบาท
 - ส่วนแบ่งกำไรใน บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) 251 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 16 ล้านบาท
 - ส่วนแบ่งขาดทุนใน บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) 868 ล้านบาท ขาดทุนเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 318 ล้านบาท

- **ต้นทุนทางการเงิน - สุทธิ** มีจำนวน 4,332 ล้านบาท ลดลง 215 ล้านบาท (4.7%) สาเหตุหลักเกิดจากการปรับโครงสร้างเงินกู้ยืมโดยใช้เครื่องมือทางการเงินต่อเนื่องจากปีก่อนทำให้ต้นทุนทางการเงิน (Cost of Fund) ลดลงร้อยละ 0.60 โดยเงินกู้เฉลี่ยของบริษัทฯ ลดลง 5% จาก 166 พันล้านบาท ในปี 2560 เป็น 157 พันล้านบาทในปี 2561 นอกจากนี้ยังมีผลจากการที่เงินบาทแข็งค่าเมื่อเทียบกับเงินสกุลหลักของหนี้สินระยะยาว ได้แก่ เงินยูโร เงินเยน และดอลลาร์สหรัฐฯ ทำให้ดอกเบี้ยจ่ายเมื่อคำนวณเป็นเงินบาทมียอดลดลง อย่างไรก็ตามต้นทุนทางการเงินลดลงเพียง 4.5% เนื่องจากเงินกู้ส่วนหนึ่งมีอัตราดอกเบี้ยเป็นแบบลอยตัวที่มีการปรับตัวสูงขึ้นต่อเนื่องมาตลอดปี 2561 ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 ร้อยละ 39 ของเงินกู้หลังการทำธุรกรรมอนุพันธ์ทางการเงินมีอัตราดอกเบี้ยเป็นแบบลอยตัว

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน มีจำนวน 3,459 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 268 ล้านบาท (8.4%) ประกอบด้วย

- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบินจำนวน 3,150 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 429 ล้านบาท โดยในปีนี้ตั้งด้อยค่าเครื่องบิน รวม 19 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบินแอร์บัส A300-600 จำนวน 1 ลำ A330-300 จำนวน 3 ลำ A340-500 3 ลำ A340-600 6 ลำ และโบอิง 747-400 2 ลำ และโบอิง 737-400 4 ลำ รวม 3,064 ล้านบาท โดยราคาอ้างอิงจากผู้ประเมินราคามาตรฐานของเครื่องบินแอร์บัส A340-500 และ A340-600 ลดลงอย่างมากจึงมีการตั้งด้อยค่าที่สูงขึ้น นอกจากนี้ตั้งสำรองด้อยค่าของเครื่องบินอะไหล่ รวม 10 เครื่องยนต์ ประมาณ 86 ล้านบาท
- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์จำนวน 309 ล้านบาท ลดลง 161 ล้านบาท เนื่องจากการสำรองด้อยค่าอะไหล่เครื่องบินหมุนเวียนที่เสียหายและไม่สามารถซ่อมแซมได้ลดลงจากปีก่อน

กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 911 ล้านบาท ประกอบด้วย กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Gain) 816 ล้านบาท ซึ่งเกิดจากการปรับยอดเงินกู้และสินทรัพย์หนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศเป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวด จากการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ และเงินยูโร ณ 31 ธันวาคม 2561 เมื่อเปรียบเทียบกับ ณ สิ้นปีก่อน ทั้งนี้ บริษัทฯ มีเงินกู้ในสกุลยูโรคิดเป็นประมาณร้อยละ 28.4 ของเงินกู้ทั้งหมด และกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Gain) 95 ล้านบาท

3. ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

รายจ่ายลงทุน

ตารางแสดงรายจ่ายลงทุน

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.	
	2561	2560
เครื่องบิน	9,213	9,317
อื่น ๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	908	673
รวม	10,121	9,990

ในปี 2561 บริษัทฯ มีรายจ่ายเพื่อการลงทุน 10,121 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 131 ล้านบาท โดยรายจ่ายในการลงทุนของปี 2561 ประกอบด้วย

- การลงทุนในเครื่องบิน จำนวน 9,213 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่เป็นการรับมอบเครื่องบินเช่าการเงินแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 2 ลำ และเครื่องบินอะไหล่รวม 3 เครื่องยนต์ ได้แก่ TREN XWB-84 สำหรับเครื่องบินแอร์บัส A350-900 จำนวน 2 เครื่องยนต์ และเครื่องยนต์ GE90-115B สำหรับเครื่องบินโบอิง B777-300ER จำนวน 1 เครื่องยนต์
- การลงทุนในสินทรัพย์ถาวรอื่น ๆ จำนวน 908 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นการลงทุนในอุปกรณ์การให้บริการภาคพื้นและเครื่องมืออุปกรณ์การให้บริการซ่อมบำรุงของฝ่ายช่าง

การจัดหาเงินทุน

ในปี 2561 บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดหาเงินทุน รวมทั้งสิ้น 30,302 ล้านบาท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. การออกหุ้นกู้รวมจำนวน 13,000 ล้านบาท โดยเป็นการออกหุ้นกู้ในเดือนกุมภาพันธ์ 2561 จำนวน 6,000 ล้านบาท (ระยะเวลา 5-15 ปี) และในเดือนสิงหาคม 2561 จำนวน 7,000 ล้านบาท (ระยะเวลา 1-15 ปี) เพื่อชำระคืนหุ้นกู้ที่ครบกำหนด

ชำระ และหรือคืนเงินกู้ของบริษัทฯ ที่มีต้นทุนทางการเงินที่สูงกว่า และหรือลงทุนในสินทรัพย์ และหรือใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในกิจการ

2. การจัดหาเงินกู้ระยะยาวด้วยวิธีการเช่าซื้อ โดยใช้เครื่องบินเป็นหลักทรัพย์ค้ำประกันเพื่อชำระค่าเครื่องบิน A350-900 จำนวน 2 ลำ รวมประมาณ 7,802 ล้านบาท
3. การกู้เงินระยะยาวจากสถาบันการเงินในประเทศรวมจำนวน 2,500 ล้านบาท เพื่อใช้เป็นเงินลงทุนประจำปี และชำระคืนเงินกู้ที่ครบกำหนด
4. การเบิกใช้วงเงินสินเชื่อหมุนเวียนจากสถาบันการเงินในประเทศเพื่อขยายระยะเวลา (Roll-over) เพื่อจ่ายชำระคืนเงินกู้ที่ครบกำหนดก่อนและใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงานรวมทั้งสิ้น 7,000 ล้านบาท

โดยสรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่าง ๆ ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.	
	2561	2560
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	17,400	23,692
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(2,099)	(3,106)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(16,846)	(18,677)
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน ของเงินสดและเงินฝากธนาคารเพิ่มขึ้น(ลดลง)	7	(69)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น(ลดลง)	(1,538)	1,840

ในปี 2561 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนบริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสดสุทธิจากการดำเนินงานจำนวน 17,400 ล้านบาท ลดลงจากงวดเดียวกันของปีก่อน 6,292 ล้านบาท ถึงแม้ว่าจะมีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 16,846 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 1,831 ล้านบาท จากการชำระคืนเงินกู้ระยะสั้นและระยะยาวต่ำกว่าปีก่อน ประกอบกับมีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน 2,099 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 1,007 ล้านบาท เนื่องจากในปีนี้มีเงินสดรับจากการขายหุ้นในบริษัท โรงแรมรอยัลออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) จำนวน 923 ล้านบาท เป็นผลให้เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 เป็นจำนวน 1,538 ล้านบาท

เครื่องบิน

ในปี 2561 บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบินใหม่จำนวน 5 ลำ และปลดระวางเครื่องบินแบบโบอิง 737-400 จำนวน 2 ลำ ทำให้จำนวนเครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงาน ณ 31 ธันวาคม 2561 มีจำนวน 103 ลำ (รวมเครื่องบินแอร์บัส A320-200 จำนวน 20 ลำ ซึ่งใช้ดำเนินงานโดยบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด) สูงกว่า ณ สิ้นปีก่อน 3 ลำ และมีเครื่องบินที่ปลดระวางและรอการขาย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 จำนวน 21 ลำ

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมจำนวน 268,721 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2560 จำนวน 12,054 ล้านบาท (4.3%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	31 ธ.ค. 2561		31 ธ.ค. 2560		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	%ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	13,692	5.1	15,230	5.4	-1,538	-10.1
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย	490	0.2	201	0.1	+289	+143.8
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ	35,366	13.1	36,085	12.8	-719	-2.0
สินทรัพย์หมุนเวียน	49,548	18.4	51,516	18.3	-1,968	-3.8
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์						
เครื่องบินและเครื่องบินต่อะไหล่จ่ายล่วงหน้า	-	-	6,124	2.2	-6,124	-100.0
เครื่องบิน	45,946	17.1	42,186	15.0	+3,760	+8.9
เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน	105,600	39.3	113,220	40.3	-7,620	-6.7
อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	11,708	4.4	9,592	3.4	+2,116	+22.1
งานระหว่างทำ	341	0.1	599	0.2	-258	-43.1
ที่ดิน อาคาร และค่าปรับปรุง	13,311	5.0	13,554	4.9	-243	-1.8
เครื่องมือ โรงซ่อม และอุปกรณ์	2,692	1.0	2,828	1.0	-136	-4.8
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ	179,598	66.9	188,103	67.0	-8,505	-4.5
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ	39,575	14.7	41,156	14.7	-1,581	-3.8
รวมสินทรัพย์	268,721	100.0	280,775	100.0	-12,054	-4.3

สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 49,548 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 18.4 ของสินทรัพย์ทั้งหมดลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2560 เป็นจำนวน 1,968 ล้านบาท (3.8%) โดยมีสาเหตุสำคัญดังนี้

- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดมีจำนวน 13,692 ล้านบาท ลดลง 1,538 ล้านบาท (10.1%) สาเหตุหลักจากเงินสดสุทธิได้มาจากการดำเนินงานต่ำกว่าเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินและกิจกรรมลงทุน
- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายเพิ่มขึ้น 289 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการรับโอนสินทรัพย์หรือการขายมาเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายรวมจำนวน 734 ล้านบาท ประกอบด้วย เครื่องบิน 5 ลำ ได้แก่ แอร์บัส A330-300 จำนวน 2 ลำ โบอิง 747-400 จำนวน 2 ลำ และ โบอิง B737-400 จำนวน 1 ลำ จำนวนรวม 694 ล้านบาท และที่ดินในต่างประเทศและสินทรัพย์อื่นรวมจำนวน 40 ล้านบาท ในขณะที่ในระหว่างปีมีการจำหน่ายเครื่องบินโบอิง 737-400 จำนวน 1 ลำ และแอร์บัส A330-300 จำนวน 1 ลำ และอสังหาริมทรัพย์ทั้งในและต่างประเทศของบริษัทฯ ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายประกอบด้วย เครื่องบินจำนวน 3 ลำ ได้แก่ แอร์บัส A330-300 จำนวน 1 ลำ และ โบอิง 747-400 จำนวน 2 ลำ รวมจำนวน 490 ล้านบาท

- สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นๆ มีจำนวน 35,366 ล้านบาท ลดลง 719 ล้านบาท (2.0%) สาเหตุหลักเกิดจากลูกหนี้การค้ามีจำนวน 10,394 ล้านบาท ลดลง 1,311 ล้านบาท จากยอดขายในเดือนธันวาคม 2561 ที่ต่ำกว่าเดือน ธันวาคม 2560 อย่างไรก็ตามบริษัทฯ มีความสามารถในการบริหารระยะเวลาเรียกเก็บหนี้จากลูกหนี้การค้าได้เร็วขึ้น โดยมีระยะเวลาการเก็บหนี้เฉลี่ยลดลงจาก 23 วัน ในปี 2560 เป็น 22 วันในปี 2561 ซึ่งต่ำกว่าระยะเวลาการให้สินเชื่อโดยปกติของบริษัทฯ

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์สุทธิ มีจำนวน 179,598 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 66.9 ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2560 เป็นจำนวน 8,505 ล้านบาท (4.5%) โดยมีสาเหตุหลักเกิดจากการคิดค่าเสื่อมราคาตามปกติของสินทรัพย์ การปรับลดประมาณการมูลค่าคงเหลือของเครื่องบินและเครื่องยนต์อะไหล่จากร้อยละ 10 เป็นร้อยละ 6 ของมูลค่าต้นทุนเริ่มแรก และการปลดระวางเครื่องบินแบบโบอิง 737-400 จำนวน 2 ลำ ถึงแม้ว่าจะมีการรับมอบเครื่องบินเช่าการเงินแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 2 ลำ และเครื่องยนต์จำนวน 3 เครื่องยนต์ก็ตาม

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ มีจำนวน 39,575 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 14.7 ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2560 จำนวน 1,581 ล้านบาท (3.8%) โดยมีรายการที่ลดลงและเพิ่มขึ้นอย่างมีสาระสำคัญได้แก่

- สินทรัพย์รอการขายมีจำนวน 4,891 ล้านบาท ลดลง 3,734 ล้านบาท (43.3%) สาเหตุหลักเกิดจากการตั้งสำรองต่อค่าของเครื่องบินเพิ่มขึ้นในปีนี้อันมีจำนวน 3,150 ล้านบาท และการโอนสินทรัพย์รอการขายไปเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายจำนวน 734 ล้านบาท ตามที่กล่าวไว้ข้างต้น

- เงินลงทุนในบริษัทร่วมมีจำนวน 2,300 ล้านบาท ลดลง 1,095 ล้านบาท (32.3%) สาเหตุหลักจากขายหุ้นของบริษัท โรงแรมรอยัลลอร์ด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) ทำให้เงินลงทุนลดลงประมาณ 278 ล้านบาท ประกอบกับบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) มีผลการดำเนินงานขาดทุน ทำให้เงินลงทุนลดลงประมาณ 868 ล้านบาท

- เงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินตามสัญญาเช่า (Maintenance Reserve) มีจำนวน 13,539 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 3,150 ล้านบาท (30.3%) ตามประมาณการหนี้สินระยะยาวที่บริษัทได้ประมาณเพิ่มขึ้นในส่วนค่าซ่อมแซมเครื่องบินตามสัญญาเช่าดำเนินงานตามสภาพการบิน และเงื่อนไขการบำรุงรักษาเครื่องบิน ทั้งนี้ บริษัทสามารถนำค่าใช้จ่ายที่จะเกิดขึ้นตามประมาณการหนี้สินดังกล่าวไปเบิกคืนจากผู้ให้เช่าได้ตามเงื่อนไขที่ปรากฏในสัญญาเช่า

- ค่าตกแต่งเครื่องบินเช่าดำเนินงานรอการตัดบัญชีมีจำนวน 4,539 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 399 ล้านบาท (9.6%) สาเหตุหลักเกิดจากค่าอุปกรณ์และผลิตภัณฑ์ในห้องโดยสารของเครื่องบินเช่าดำเนินงานแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 3 ลำ และค่าใช้จ่ายในโครงการปรับปรุงเครื่องบินเช่าดำเนินงานแบบโบอิง 787-8 จำนวน 4 ลำ โดยการติดตั้ง Crew Rest และอุปกรณ์ In-flight Connectivity

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Asset) ของปี 2561 เท่ากับร้อยละ -2.58 ลดลงจากปี 2560 ซึ่งเท่ากับร้อยละ 0.65

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 หนี้สินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อยมีจำนวน 248,265 ล้านบาท ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 จำนวน 497 ล้านบาท (0.2%) โดยมีองค์ประกอบหลักของหนี้สิน ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	31 ธ.ค. 2561		31 ธ.ค. 2560		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี)	66,046	26.6	68,031	27.4	-1,985	-2.9
หนี้สินระยะยาว						
หุ้นกู้	64,850	26.1	62,100	25.0	+2,750	+4.4
หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน	58,982	23.8	62,517	25.1	-3,535	-5.7
เงินกู้ยืมระยะยาว	24,444	9.8	27,480	11.0	-3,036	-11.0
รวมหนี้สินระยะยาว	148,276	59.7	152,097	61.1	-3,821	-2.5
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	33,943	13.7	28,634	11.5	+5,309	+18.5
รวมหนี้สิน	248,265	100.0	248,762	100.0	-497	-0.2

หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี 22,863 ล้านบาท) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 26.6 ของหนี้สินทั้งหมดลดลงจาก ณ 31 ธันวาคม 2560 จำนวน 1,985 ล้านบาท (2.9%) สาเหตุหลักเกิดจาก

- เงินกู้ระยะสั้นมีจำนวน 3,000 ล้านบาท ลดลง 4,270 ล้านบาท จากการจ่ายชำระคืนตามกำหนด
- ค่าใช้จ่ายค้างจ่ายมีจำนวน 18,130 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,517 ล้านบาท สาเหตุมาจากค่าน้ำมันค้างจ่ายเพิ่มขึ้น และตั้งค้างจ่ายเงินชดเชยวันลาหยุดพักผ่อนที่ไม่ได้ใช้ (Vacation Compensation) เพิ่มขึ้น

หนี้สินระยะยาว (รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี 22,863 ล้านบาท) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 59.7 ของหนี้สินทั้งหมด ลดลง 3,821 ล้านบาท (2.5%) จากการกู้ยืมเงินระยะยาว การออกหุ้นกู้ และหนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 2 ลำ รวมจำนวน 23,302 ล้านบาท การจ่ายชำระคืนเงินกู้ระยะยาวและหุ้นกู้อรวมจำนวน 25,772 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม ผลจากการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินสกุลยูโร และดอลลาร์สหรัฐ ถึงแม้ว่าจะอ่อนค่าเล็กน้อยเมื่อเทียบกับเงินสกุลเยน ณ 31 ธันวาคม 2561 เมื่อเทียบกับ ณ วันสิ้นงวดของปี 2560 ทำให้หนี้สินระยะยาวเมื่อคิดเป็นเงินบาทมียอดลดลงจำนวน 1,351 ล้านบาท

หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 13.7 ของหนี้สินทั้งหมด มีจำนวน 33,943 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 5,309 ล้านบาท (18.5%) สาเหตุหลักเกิดจากประมาณการหนี้สินระยะยาวเพิ่มขึ้น 4,398 ล้านบาท จากประมาณการค่าใช้จ่ายค่าซ่อมแซมเครื่องบินตามสัญญาเช่าดำเนินงาน ที่เกี่ยวเนื่องกับค่าซ่อมเครื่องบินตามสภาพการบินและเงื่อนไขการบำรุงรักษาเครื่องบินทั้งนี้บริษัทฯ สามารถนำค่าใช้จ่ายดังกล่าวไปขอคืนจากผู้ให้เช่าได้จากรายการเงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินตามสัญญาเช่า (Maintenance Reserve) ประกอบกับประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงานเพิ่มขึ้น 981 ล้านบาท

ณ สิ้นปี 2561 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity) เท่ากับ 7.4 เท่า สูงกว่า ณ สิ้นปี 2560 ซึ่งเท่ากับ 5.0 เท่า และอัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น เท่ากับ 12.1 เท่า เพิ่มขึ้นจาก ณ สิ้นปี 2560 ที่เท่ากับ 7.8 เท่า

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 20,456 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2560 จำนวน 11,557 ล้านบาท (36.1%) สาเหตุหลักเกิดจากขาดทุนจากการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยในปี 2561 ทำให้อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity) ลดลงจากติดลบร้อยละ 6.3 ในปี 2560 เป็นติดลบร้อยละ 44.1 ในปีนี้

4. ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

สถานการณ์ของอุตสาหกรรมการบินในปี 2562 คาดการณ์ว่ายังคงเติบโตตามอัตราการเติบโตของเศรษฐกิจโลกที่คาดว่าจะขยายตัว ถึงแม้ว่าจะต่ำกว่าอัตราการขยายตัวในปี 2561 โดยมีปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญที่อาจส่งผลกระทบต่อ การเติบโตทางเศรษฐกิจ ได้แก่ สงครามการค้าระหว่างสหรัฐอเมริกา และจีน ความไม่แน่นอนทางการเมือง เช่น การถอนตัวออกจากการเป็นสมาชิกสหภาพยุโรปของอังกฤษ (BREXIT) เป็นต้น อย่างไรก็ตามคาดการณ์ว่าปัจจัยดังกล่าวจะไม่ส่งผลอย่างรุนแรงเนื่องจากมีปัจจัยกระตุ้นเชิงบวกจากนโยบายการคลังที่ขยายตัวและการลงทุนทางธุรกิจที่กำลังเติบโตในประเทศเศรษฐกิจสำคัญ อัตราการขนส่งผู้โดยสารและปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารในปี 2562 คาดว่ายังคงเติบโตถึงแม้ว่าจะลดลงจากปี 2561 แต่ยังคงสูงกว่าอัตราการเติบโตเฉลี่ย 20 ปี นอกจากนี้ราคาน้ำมันดิบที่คาดว่าจะมีแนวโน้มปรับตัวลดลงในปี 2562 โดยคาดการณ์ราคาน้ำมันเครื่องบินเฉลี่ยอยู่ที่ 81.3 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล ต่ำกว่าปี 2561 ร้อยละ 7.2

แนวโน้มอุตสาหกรรมการบินของไทยในปี 2562 คาดการณ์ว่ายังมีแนวโน้มขยายตัวจากปี 2561 ในทิศทางเดียวกับอุตสาหกรรมการบินโลก นอกจากนี้ การเร่งสร้างความเชื่อมั่นของตลาดนักท่องเที่ยวจีนของหน่วยงานภาครัฐและเอกชน ประกอบกับการออกมาตรการลดหย่อนค่าธรรมเนียม Visa On Arrivals เป็นการชั่วคราวครอบคลุม 21 ประเทศ รวมถึงประเทศจีนจะเป็นปัจจัยสนับสนุนให้ตลาดนักท่องเที่ยวจีนทยอยฟื้นตัวกลับมาได้อย่างรวดเร็ว นอกจากนี้ความคืบหน้าโครงการก่อตั้งศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอู่ตะเภา (MRO) เพื่อเป็นศูนย์กลางการซ่อมบำรุงอากาศยานที่ทันสมัยระดับโลก และเป็นแรงขับเคลื่อนหลักในการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินและอวกาศในประเทศไทยให้ก้าวไปไกลยิ่งขึ้น และส่งผลดีต่อแผนพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกของประเทศไทย ซึ่งจะเป็นไปตามนโยบายไทยแลนด์ 4.0 ของรัฐบาลไทย ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมผลิตและบริการโดยใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในประเทศไทยให้ไปสู่ระดับโลก สำหรับความคืบหน้าการแก้ปัญหามาตรฐานการบินพลเรือนของสำนักงานบริหารการบินแห่งชาติสหรัฐอเมริกา (FAA) เพื่อยกระดับการบินพลเรือนของไทยจาก Category 2 กลับขึ้นเป็น Category 1 ซึ่งจะทำให้สายการบินของไทยสามารถขยายการรับส่งผู้โดยสารเข้าออกประเทศสหรัฐอเมริกาได้ นั้นคาดว่า FAA จะเข้ามาตรวจสอบอย่างเป็นทางการ โดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ตั้งเป้าว่าจะสามารถเพิ่มระดับกลับมาเป็น Category 1 ได้ภายในปี 2562

ในปี 2562 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีแผนการดำเนินงานที่สำคัญดังนี้

- ดำเนินการตามโครงการจัดหาเครื่องบินของบริษัทฯ ปี 2562 - 2567 ซึ่งเป็นการจัดหาเพื่อทดแทนเครื่องบินเก่าที่มีอายุใช้งานมากกว่า 20 ปี

- การเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงาน โดยการเร่งทำกำไรเพิ่มจากตลาดเชิงรุก และมีต้นทุนที่แข่งขันได้ เช่น โครงการพัฒนาและเพิ่มรายได้เสริมนอกเหนือจากรายได้หลักผ่านช่องทาง Digital Marketing โครงการบริหารจัดการด้านการขายและการใช้ประโยชน์ของเครื่องบิน โครงการพัฒนาการดำเนินงานร่วมกับบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด การปรับปรุงและพัฒนาการบริการครบวงจรเพื่อสร้างประสบการณ์ที่ดีให้กับลูกค้า ประกอบกับการมุ่งเน้นการลดค่าใช้จ่ายหลักที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัทฯ เช่น การบริหารจัดการด้านน้ำมัน และอัตราแลกเปลี่ยน เป็นต้น

นอกจากนี้ในเดือน มกราคม 2562 มีเหตุการณ์สำคัญดังนี้

- บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ได้เสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวนรวม 908.8 ล้านหุ้น ในราคาเสนอขายหุ้นละ 2.75 บาท บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ได้จดทะเบียนเพิ่มทุนต่อกรมพัฒนาธุรกิจการค้ากระทรวงพาณิชย์เรียบร้อยแล้วเมื่อวันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2562 ซึ่งบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ไม่ได้ใช้สิทธิ์ซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนดังกล่าวจึงทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯ ลดลงจากเดิมร้อยละ 21.80 เหลือร้อยละ 15.94
- สภาวิชาชีพบัญชีได้ประกาศใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 15 (IFRS15) เรื่องรายได้จากสัญญาที่ทำกับลูกค้า ซึ่งมีผลบังคับใช้กับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาเริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2562 เป็นต้นไป ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ปฏิบัติให้เป็นไปตามข้อกำหนดในมาตรฐานการบัญชี

5. สรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

		ม.ค.-ธ.ค.	
		2561	2560
อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio)			
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	0.84	0.84
อัตราส่วนสภาพคล่อง (รวมวงเงินกู้หมุนเวียน)	เท่า	0.99	1.01
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio)			
อัตรากำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน	ร้อยละ	(4.54)	1.49
อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิ	ร้อยละ	(5.79)	(1.08)
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	(44.10)	(6.32)
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)			
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	(2.58)	0.65
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)			
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	7.40	4.98
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	12.14	7.77
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	3.22	5.10

ความหมายและสูตรในการคำนวณอัตราส่วนทางการเงิน

อัตราส่วนสภาพคล่อง (Current Ratio)

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

อัตราส่วนสภาพคล่อง (รวมวงเงินกู้หมุนเวียน) (Current Ratio Included Committed Credit Line)

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

อัตรากำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน (Operating Profit (Loss) Margin)

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

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

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

อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity)

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

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Total Asset)

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

อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)

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

อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Total Debt to Equity)

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

อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย (Interest Coverage Ratio)

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

การรับรองความถูกต้องของข้อมูล

บริษัทฯ ได้สอบทานข้อมูลในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปีฉบับนี้แล้ว ด้วยความระมัดระวัง บริษัทฯ ขอรับรองว่า ข้อมูลดังกล่าวถูกต้องครบถ้วน ไม่เป็นเท็จ ไม่ทำให้ผู้อื่นสำคัญผิดหรือไม่ขาดข้อมูลที่ควรต้องแจ้งในสาระสำคัญ นอกจากนี้บริษัทฯ ขอรับรองว่า

(1) งบการเงินและข้อมูลทางการเงินที่สรุปมาในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี ได้แสดงข้อมูลอย่างถูกต้องครบถ้วนในสาระสำคัญเกี่ยวกับฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสดของบริษัทฯ และบริษัทฯ ย่อยแล้ว

(2) บริษัทฯ ได้จัดให้มีระบบการเปิดเผยข้อมูลที่ดี เพื่อให้แน่ใจว่าบริษัทฯ ได้เปิดเผยข้อมูลในส่วนที่เป็นสาระสำคัญทั้งของบริษัทฯ และของบริษัทย่อยอย่างถูกต้องครบถ้วนแล้ว รวมทั้งควบคุมดูแลให้มีการปฏิบัติตามระบบดังกล่าว

(3) บริษัทฯ ได้มีระบบการควบคุมภายในที่ดี และควบคุมดูแลให้มีการปฏิบัติตามระบบดังกล่าว และบริษัทฯ ได้แจ้งข้อมูลการประเมินระบบการควบคุมภายใน เมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2562 ต่อผู้สอบบัญชีและคณะกรรมการตรวจสอบของบริษัทฯ แล้ว ซึ่งครอบคลุมถึงข้อบกพร่องและการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญของระบบการควบคุมภายใน รวมทั้งการกระทำที่มีขอบที่อาจมีผลกระทบต่อการจัดทำรายงานทางการเงินของบริษัทฯ และบริษัทฯ ย่อย

ในการนี้ เพื่อเป็นหลักฐานว่าเอกสารทั้งหมดเป็นเอกสารชุดเดียวกันกับที่บริษัทฯ ได้รับรองความถูกต้องแล้ว บริษัทฯ ได้มอบหมายให้ นางฉัตรนันทน์ ลีลามณี เลขานุการบริษัทฯ เป็นผู้ลงลายมือชื่อกำกับเอกสารนี้ไว้ทุกหน้าด้วย หากเอกสารใดไม่มีลายมือชื่อของ นางฉัตรนันทน์ ลีลามณี กำกับไว้ บริษัทฯ จะถือว่าไม่ใช่ข้อมูลที่บริษัทฯ ได้รับรองความถูกต้องของข้อมูลแล้วดังกล่าวข้างต้น

ชื่อ	ตำแหน่ง	ลายมือชื่อ
1. พลอากาศเอก ตรีทศ สนแจ้ง	รองประธานกรรมการ	พล.อ.อ.
2. นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ	กรรมการ
3. นางปรารถนา มงคลกุล	กรรมการ

ผู้รับมอบอำนาจ

ชื่อ	ตำแหน่ง	ลายมือชื่อ
นางฉัตรนันทน์ ลีลามณี	เลขานุการบริษัทฯ



เอกสารแนบ 1

รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการ ผู้บริหาร ผู้มีอำนาจควบคุมและเลขานุการบริษัทฯ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง ⁽¹⁾ /วันที่ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา /ประวัติอบรม	ร้อยละ การถือ หุ้น	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างผู้บริหาร	ประวัติการทำงาน		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่งที่สำคัญอื่น ๆ ในปัจจุบัน	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ
1. นายเอกนิติ นิติทัณฑ์ประภาศ ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ 1 มิ.ย. 2561 ได้รับแต่งตั้งเป็นประธานกรรมการ วันที่ 10 ก.ค. 2561 ตำแหน่งในบริษัทฯ - ประธานกรรมการ	47	<ul style="list-style-type: none"> ปริญญาตรี เศรษฐศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยม) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (ทุนสมาคมเศรษฐศาสตร์ธรรมศาสตร์) ปริญญาโท M.S. in Economics, University of ILLINOIS at Urbana-Champaign, สหรัฐอเมริกา (ทุนรัฐบาลไทย ก.พ.) ปริญญาเอก Ph.D. in Economics, Claremont Graduate University, สหรัฐอเมริกา (ทุนรัฐบาลไทย ก.พ.) การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) <ul style="list-style-type: none"> ประกาศนียบัตรหลักสูตร Board Matters and Trends (BMT) รุ่น 4/2560 ประกาศนียบัตรหลักสูตร Role of the Nomination and Governance Committee (RNG) รุ่น 8/2559 ประกาศนียบัตรหลักสูตร Financial Statements for Directors (FSD) รุ่น 29/2558 ประกาศนียบัตรหลักสูตร Corporate Governance for Capital Market Intermediaries (CGI) รุ่น 4/2558 ประกาศนียบัตรหลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 93/2550 	ไม่มี	ไม่มี	2561 - ปัจจุบัน	1. บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ประธานกรรมการ	ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)
					2558 - ปัจจุบัน	กรรมการ และกรรมการบริหารความเสี่ยง	บริษัท ไออาร์พีซี จำกัด (มหาชน)
					2561 - ปัจจุบัน	2. บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ อธิบดีกรมสรรพากร	กรมสรรพากร
					ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					2558 - 2561	ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ	สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ
					2558 - 2561	ประธานกรรมการ	บริษัท ข้อมูลเครดิตแห่งชาติ จำกัด
					2558 - 2561	กรรมการ และกรรมการสรรหา คำตอบแทน และบรรษัทภิบาล	ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)
					2557 - 2558	ที่ปรึกษาด้านเศรษฐกิจระหว่างประเทศ	สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง
					2557 - 2558	กรรมการ และประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง	บริษัท หลักทรัพย์จัดการกองทุนกรุงไทย จำกัด (มหาชน)
					2556 - 2558	กรรมการ และประธานกรรมการบริหาร	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย
2556 - 2558	กรรมการ	บริษัท หลักทรัพย์เพื่อธุรกิจหลักทรัพย์ จำกัด (มหาชน)					
2555 - 2557	รองผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจการคลัง	สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง					
2553 - 2555	อัครราชทูต (ฝ่ายเศรษฐกิจและการคลัง)	สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง					

หมายเหตุ : (1) ระบุเฉพาะตำแหน่งในคณะกรรมการบริษัทฯ และตำแหน่งคณะกรรมการชุดย่อย

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 ตรีศ สนั่นแจ้ง ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ วาระที่ 1 5 ต.ค. 2557 – 21 เม.ย. 2560 วาระที่ 2 21 เม.ย. 2560 - ปัจจุบัน <u>ตำแหน่งในบริษัท</u> - รองประธานกรรมการ - กรรมการอิสระ - กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม - ประธานกรรมการสรรหาภิบาลและ ส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม - ประธานกรรมการกิจการสัมพันธ์ - ประธานคณะกรรมการกำกับ ดูแลโครงการศูนย์ซ่อมบำรุง อากาศยานอุตะมา และโครงการ พัฒนาธุรกิจของบริษัทฯ ณ ท่าอากาศยานอุตะมา	62	<ul style="list-style-type: none"> • วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยทหารมวนิค สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี • การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) <ul style="list-style-type: none"> ▪ ประกาศนียบัตรหลักสูตร Ethical Leadership Program (ELP) รุ่น 10/2560 • การอบรมหลักสูตรอื่นๆ <ul style="list-style-type: none"> ▪ หลักสูตรเสนาธิการกิจ โรงเรียนเสนาธิการทหารอากาศ ▪ วิทยาลัยเสนาธิการทหาร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ ▪ หลักสูตรการบริหารเศรษฐกิจสาธารณะสำหรับนักบริหารชั้นสูง สถาบันพระปกเกล้า ▪ หลักสูตรป้องกันราชอาณาจักร ภาควิชารัฐร่วมเอกราช (ปรอ.) วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร 	ไม่มี	ไม่มี	ปัจจุบัน	1. บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ 2. บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ สมาชิก	ไม่มี สถานิติบัญญัติแห่งชาติ
					ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีซ้อนหลัง		
					1 ต.ค. 2557 - ก.ย. 2559	ผู้บัญชาการทหารอากาศ	กองทัพอากาศ
2556	เสนาธิการทหารอากาศ	กองทัพอากาศ					

หมายเหตุ : (1) ระบุเฉพาะตำแหน่งในคณะกรรมการบริษัทฯ และตำแหน่งคณะกรรมการชุดย่อย

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง ⁽¹⁾ วันที่ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา /ประวัติอบรม	ร้อยละ การถือ หุ้น	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างผู้บริหาร	ประวัติการทำงาน		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่งที่สำคัญอื่น ๆ ในปัจจุบัน	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ
3. นายดิศทัต ไทตระกูล ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ วันที่ 14 มิ.ย. 2560 ตำแหน่งในบริษัทฯ - กรรมการอิสระ - ประธานกรรมการตรวจสอบ - ประธานกรรมการด้านกฎหมาย	60	<ul style="list-style-type: none"> ปริญญาตรี นิติศาสตร์ (เกียรตินิยม) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ปริญญาโท D.E.A. de DROIT PUBLIC มหาวิทยาลัย STRASBOURG III (Robert Schuman) ประเทศฝรั่งเศส ประกาศนียบัตรขั้นต้นทางกฎหมายเปรียบเทียบ มหาวิทยาลัย STRASBOURG III (Robert Schuman) ประเทศฝรั่งเศส ประกาศนียบัตรทางการบริหารรัฐกิจ วิทยาลัยการปกครองแห่งชาติ (ENA) ประเทศฝรั่งเศส หลักสูตร Public Administration ประเทศฝรั่งเศส หลักสูตร Administration Litigation and Supervision ประเทศฝรั่งเศส การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการ บริษัทฯ (IOD) <ul style="list-style-type: none"> ประกาศนียบัตรหลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 94/2550 การอบรมหลักสูตรอื่นๆ <ul style="list-style-type: none"> หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 53 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร หลักสูตรหลักนิติธรรมเพื่อประชาธิปไตย (นอป.) รุ่นที่ 3 สำนักงานศาลรัฐธรรมนูญ หลักสูตรนักบริหารระดับสูง ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์ รุ่นที่ 47/2549 สถาบันพัฒนาข้าราชการพลเรือน หลักสูตรผู้บริหารงานด้านกฎหมายภาครัฐระดับสูง รุ่นที่ 1 สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา หลักสูตรธรรมาภิบาลเพื่อการพัฒนาอุดมศึกษาของชาติ สถาบันคลังสมองของชาติ 	ไม่มี	ไม่มี	ปัจจุบัน	1. บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ กรรมการ	ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)
					ปัจจุบัน	2. บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ สมาชิก	สภานิติบัญญัติแห่งชาติ
					ปัจจุบัน	กรรมการ	การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย
					ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					2557 - 2561	เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา	สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
					2559 - 2560	กรรมการ	บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน)
					2558 - 2561	กรรมการ	สำนักงานบริหารและพัฒนาองค์ความรู้ (องค์การมหาชน)
					2558 - 2559	กรรมการ	บริษัท บริหารสินทรัพย์สุขุมวิท จำกัด
					2557	รักษาราชการแทน เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา	สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
					2555 - 2557	กรรมการ	บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด
2553 - 2559	กรรมการ	องค์การพิพิธภัณฑ์วิทยาศาสตร์แห่งชาติ					

หมายเหตุ : (1) ระบุเฉพาะตำแหน่งในคณะกรรมการบริษัทฯ และตำแหน่งคณะกรรมการชุดย่อย

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง ⁽¹⁾ วันที่ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา /ประวัติอบรม	ร้อยละ การถือ หุ้น	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างผู้บริหาร	ประวัติการทำงาน		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่งที่สำคัญอื่น ๆ ในปัจจุบัน	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ
4. นางปรารถนา มงคลกุล ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ วาระที่ 1 28 ก.พ. 2560 – 26 เม.ย. 2561 วาระที่ 2 26 เม.ย. 2561 - ปัจจุบัน ตำแหน่งในบริษัทฯ - กรรมการอิสระ - กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม - กรรมการบริหาร - กรรมการกำกับยุทธศาสตร์ และการปฏิรูปบริษัทฯ - กรรมการทรัพยากรบุคคล - กรรมการติดตามการดำเนินงาน ของกลุ่มธุรกิจการบินและกลุ่ม ธุรกิจบริการภาคพื้นของบริษัทฯ	54	<ul style="list-style-type: none"> ปริญญาตรี คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ปริญญาโท คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ผู้พิพากษาสมทบ ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) <ul style="list-style-type: none"> ประกาศนียบัตรหลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 34/2546 ประกาศนียบัตรหลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่น 2/2546 ประกาศนียบัตรหลักสูตร Advanced Audit Committee Program (AACP) รุ่น 22/2559 ประกาศนียบัตรหลักสูตร Risk Management Program for Corporate Leaders (RCL) รุ่น 8/2560 การอบรมหลักสูตรอื่นๆ <ul style="list-style-type: none"> หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงของรัฐวิสาหกิจและองค์กรมหาชน รุ่นที่ 13/2558 สถาบันพัฒนากรรมการและผู้บริหารระดับสูงภาครัฐ สถาบันพระปกเกล้า หลักสูตร Advanced Management Program 180 Year 2011, Harvard Business School, Boston, USA หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง รุ่นที่ 6/2551 สถาบันวิทยาการตลาดทุน หลักสูตร Thai Intelligent Investors รุ่นที่ 1/2555 สถาบันวิทยาการผู้ลงทุนไทย หลักสูตร Chief Financial Officer Certification Program รุ่นที่ 1/2547 สมาคมนักบัญชีและผู้สอบบัญชีรับอนุญาตแห่งประเทศไทย หลักสูตร Director Diploma Examination Year 2003, The Australian Institute of Directors Association 	ไม่มี	ไม่มี	ปัจจุบัน	1. บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ ประธานคณะกรรมการความเสี่ยงด้านการเงิน	บริษัท ที.เค.เอส.เทคโนโลยี จำกัด (มหาชน)
					ธ.ค. 2558 - ปัจจุบัน	กรรมการ ประธานคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง กรรมการ สรรหา กรรมการธรรมาภิบาลและกำกับดูแลกิจการที่ดี	บริษัท เอฟเอ็น แพคตอรี เอ๊าท์เลท จำกัด (มหาชน)
					5 ม.ค. 2561 - ปัจจุบัน	กรรมการสภามหาวิทยาลัยผู้ทรงคุณวุฒิ กรรมการตรวจสอบและ บริหารความเสี่ยง	มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์
					มิ.ย. 2560 - ปัจจุบัน	กรรมการ กรรมการตรวจสอบ	บริษัท เอ็มเอ็กซ์ จำกัด
					เม.ย. 2558 - ปัจจุบัน	กรรมการ, ประธานกรรมการตรวจสอบ, อนุกรรมการกลั่นกรอง การลงทุนและติดตามเร่งรัดการเบิกจ่ายเงินงบประมาณลงทุน	บริษัท ไพรเมอเรียไทย จำกัด
					2557 - ปัจจุบัน	ผู้พิพากษาสมทบ	ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้า ระหว่างประเทศกลาง
					2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ เลขานุการ และเหรัญญิก	มูลนิธิ ดร. กำจัด - ปราณี มงคลกุล
					2554 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ	บริษัท นูติก คอนซัลติ้ง กรุ๊ป จำกัด
					2553 - ปัจจุบัน	กรรมการอำนวยการ	สมาคมการจัดการธุรกิจแห่งประเทศไทย
					2546 - ปัจจุบัน	สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิ และวิทยากร	สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง							
					ก.ค. 2557 - 1 ธ.ค. 2561	กรรมการ ประธานกรรมการตรวจสอบ ประธานกรรมการ ปฏิรูปสินทรัพย์ กรรมการกลั่นกรอง กรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี และความรับผิดชอบต่อสังคม	การทำเรือแห่งประเทศไทย
					2558 - ม.ค. 2560	กรรมการ กรรมการบริหาร กรรมการบริหารความเสี่ยง กรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคม	ธนาคารออมสิน
					2557 - ม.ค. 2560	กรรมการ	บริษัท ดุสิตธานี จำกัด (มหาชน)
					2555 - ก.ย. 2558	กรรมการ ประธานกรรมการบริหาร	บริษัท แม็คกรุ๊ป จำกัด (มหาชน)
					2541 - ก.พ. 2555	กรรมการ / ประธานเจ้าหน้าที่การเงิน	บริษัท ไมเนอร์ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด (มหาชน)
						กรรมการ	บริษัท ไมเนอร์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน)
						กรรมการ	บริษัท ไมเนอร์ ฟู้ด กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)
						กรรมการ	บริษัท โรงแรม ราชดำริ จำกัด (มหาชน)

หมายเหตุ : (1) ระบุเฉพาะตำแหน่งในคณะกรรมการบริษัทฯ และตำแหน่งคณะกรรมการชุดย่อย

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง ⁽¹⁾ วันที่ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา /ประวัติอบรม	ร้อยละ การถือ หุ้น	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างผู้บริหาร	ประวัติการทำงาน		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่งที่สำคัญอื่น ๆ ในปัจจุบัน	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ
5. นายปิณฑน์ เทพปฏิมากรณ์ ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ วาระที่ 1 20 ธ.ค. 2560 – 26 เม.ย. 2561 วาระที่ 2 26 เม.ย. 2561 - ปัจจุบัน <u>ตำแหน่งในบริษัท</u> - กรรมการอิสระ - กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม - กรรมการสรรหาและ กำหนดค่าตอบแทน - กรรมการบริหารความเสี่ยง - กรรมการทรัพยากรบุคคล - กรรมการกำกับดูแลโครงการศูนย์ ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะมา และ โครงการพัฒนาธุรกิจของบริษัทฯ ณ ท่าอากาศยานอุตะมา	62	<ul style="list-style-type: none"> ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยมอันดับสอง) สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหาร ลาดกระบัง ปริญญาโท รัฐศาสตรมหาบัณฑิต (บริหารรัฐกิจ) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) <ul style="list-style-type: none"> ประกาศนียบัตรหลักสูตร Anti-Corruption for Executive Program (ACEP) รุ่น 4 /2555 ประกาศนียบัตรหลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 138 /2553 การอบรมหลักสูตรอื่นๆ <ul style="list-style-type: none"> หลักสูตร Strategic Human Resource Management, Harvard University สหรัฐอเมริกา หลักสูตรการพัฒนาผู้นำบริหาร NIDA - Wharton Executive Leadership Program, The Wharton School, University of Pennsylvania สหรัฐอเมริกา หลักสูตร Senior Executive Program (SEP) สถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจศศินทร์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย หลักสูตรการพัฒนาการเมืองและการเลือกตั้งระดับสูง (พตส.) รุ่นที่ 3 สำนักงานคณะกรรมการเลือกตั้ง PTT Executive Leadership Program, General Electric, Crotonville สหรัฐอเมริกา หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง รุ่นที่ 19 สถาบันวิทยาการตลาดทุน 	ไม่มี	ไม่มี	ปัจจุบัน	1. บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ กรรมการ กรรมการบริหารความเสี่ยง และกรรมการบรรษัทภิบาล 2. บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ กรรมการสภา ประธานกรรมการบริหาร และประธานกรรมการบริหารงานบุคคล รองประธานกรรมการบริหาร กรรมการ อ.ก.พ. วิสามัญเกี่ยวกับการพัฒนาระบบบริหาร ทรัพยากรบุคคล	บริษัท ปตท.สำรวจและผลิตปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน)
					2558 - ปัจจุบัน		สถาบันวิทยสิริเมธี (VISTEC)
					ปัจจุบัน		โรงเรียนกำเนิดวิทย์ (KVIS)
					2557 - ปัจจุบัน		สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน (ก.พ.)
					ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					2558 - ก.ย. 2559	ประธานเจ้าหน้าที่ปฏิบัติการ กลุ่มธุรกิจปิโตรเลียมขั้นต้น และก๊าซธรรมชาติ	บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
2553 - 2558	รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ทรัพยากรบุคคลและศักยภาพ องค์กร	บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)					
2557 - พ.ย. 2559	กรรมการ และประธานกรรมการกำหนดค่าตอบแทน ประธานกรรมการ	บริษัท Sakiri Resources จำกัด					
2555 - 2558	ประธานกรรมการ	บริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด					
2553 - 2559	ประธานกรรมการ	บริษัท พีทีที ไอซีที โซลูชัน จำกัด					
2555 - 2557	ประธานกรรมการ	บริษัท พีทีที โพลีเมอร์ มาร์เก็ตติ้ง จำกัด					

หมายเหตุ : (1) ระบุเฉพาะตำแหน่งในคณะกรรมการบริษัทฯ และตำแหน่งคณะกรรมการชุดย่อย

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง ⁽¹⁾ วันที่ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา /ประวัติอบรม	ร้อยละ การถือ หุ้น	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างผู้บริหาร	ประวัติการทำงาน		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่งที่สำคัญอื่น ๆ ในปัจจุบัน	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ
6. นายพีระพล ถาวรสุกเจริญ ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ วาระที่ 1 28 ธ.ค. 2558 – 21 เม.ย. 2560 วาระที่ 2 21 เม.ย. 2560 - ปัจจุบัน <u>ตำแหน่งในบริษัทฯ</u> - กรรมการ - กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม - ประธานกรรมการบริหาร - กรรมการธรรมาภิบาลและ ส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม - กรรมการกำกับดูแลโครงการศูนย์ ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะภา และ โครงการพัฒนาธุรกิจของบริษัทฯ ณ ท่าอากาศยานอุตะภา	59	<ul style="list-style-type: none"> ปริญญาตรี เศรษฐศาสตรบัณฑิต (การเงินและการคลัง) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ปริญญาโท รัฐศาสตรมหาบัณฑิต (การบริหารจัดการสาธารณะ) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ การอบรมหลักสูตรอื่นๆ <ul style="list-style-type: none"> หลักสูตรร่นักบริหารระดับกลาง รุ่นที่ 1 กระทรวงคมนาคม หลักสูตรร่นักบริหารระดับสูง (นบส.) รุ่นที่ 58 สำนักงาน ก.พ. หลักสูตรร่นักบริหารระดับสูง (นบส.2) รุ่นที่ 6 สำนักงาน ก.พ. หลักสูตรประกาศนียบัตรชั้นสูง การบริหารงานภาครัฐและกฎหมายมหาชน (ปรม.) รุ่นที่ 10 สถาบันพระปกเกล้า หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่น 2555 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร หลักสูตรผู้บริหารเทคโนโลยีระดับสูงภาครัฐ (CIO) รุ่นที่ 27 กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร หลักสูตรร่นักบริหารระดับสูงด้านการพัฒนาธุรกิจ อุตสาหกรรมและการลงทุน (วธอ.) รุ่นที่ 3 สถาบันวิทยาการธุรกิจและอุตสาหกรรม หลักสูตรร่นักบริหารระดับสูง (วตท.) รุ่นที่ 24 สถาบันวิทยาการตลาดทุน หลักสูตรรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์สำหรับผู้บริหารระดับสูง (รุ่นที่ 5) สถาบันพัฒนาบุคลากรด้านดิจิทัลภาครัฐ 	ไม่มี	ไม่มี	ปัจจุบัน	1. บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ 2. บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ อธิบดีกรมการขนส่งทางบก	ไม่มี กระทรวงคมนาคม
					ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ก.ย. 2558 - ก.ย. 2561	รองปลัดกระทรวงคมนาคม (หัวหน้ากลุ่มภารกิจพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง)	สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
2557	ผู้อำนวยการ	สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)					
2556	รองผู้อำนวยการ	สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)					

หมายเหตุ : (1) ระบุเฉพาะตำแหน่งในคณะกรรมการบริษัทฯ และตำแหน่งคณะกรรมการชุดย่อย

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง ⁽¹⁾ วันที่ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา /ประวัติอบรม	ร้อยละ การถือ หุ้น	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างผู้บริหาร	ประวัติการทำงาน			
					ช่วงเวลา	ตำแหน่งที่สำคัญอื่น ๆ ในปัจจุบัน	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ	
7. นายพินิจ พัวพันธ์ ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ วาระที่ 1 20 ธ.ค. 2560 – 26 เม.ย. 2561 วาระที่ 2 26 เม.ย. 2561 - ปัจจุบัน <u>ตำแหน่งในบริษัทฯ</u> - กรรมการอิสระ - กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม - กรรมการบริหาร - กรรมการบริหารความเสี่ยง - กรรมการติดตามการดำเนินงาน ของกลุ่มธุรกิจการบินและกลุ่ม ธุรกิจบริการภาคพื้นของบริษัทฯ	51	<ul style="list-style-type: none"> ปริญญาตรี เศรษฐศาสตร์และรัฐศาสตร์ Tufts University สหรัฐอเมริกา ปริญญาโท เศรษฐศาสตร์ The London School of Economic and Political Science การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการ บริษัทไทย (IOD) ประกาศนียบัตรหลักสูตร Corporate Governance for Capital Market Intermediaries (CGI) รุ่นที่ 2/2558 ประกาศนียบัตรหลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่น 25/2547 ประกาศนียบัตรหลักสูตร Audit Committee Program (ACP) รุ่น 2/2547 การอบรมหลักสูตรอื่นๆ หลักสูตร Advance Management Program, Harvard Business School (AMP 170) ปี 2549 หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง (วตท. 11) ปี 2554 สถาบันวิทยาการตลาดทุน หลักสูตรการบริหารจัดการด้านความมั่นคงขั้นสูง สมาคมวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักรในพระบรมราชูปถัมภ์ (มส. 5) ปี 2557 หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูง ของรัฐวิสาหกิจและองค์กรมหาชน สถาบันพัฒนากรรมการและ ผู้บริหารระดับสูงภาครัฐ สถาบันพระปกเกล้า (PDI 15) หลักสูตรพลังงานสำหรับผู้บริหาร สถาบันพลังงานเพื่ออุตสาหกรรม สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (EEP 3) หลักสูตร Corporate Governance in Digital Era มูลนิธิสถาบันวิจัยนโยบายเศรษฐกิจการคลัง หลักสูตร Oxford Programme on Negotiation Programme in Bangkok, Executive Education and Enrichment Institute 	ไม่มี	ไม่มี	2560 - ปัจจุบัน	กรรมการ กรรมการการลงทุน	1. บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ บริษัท เงินทุน ศรีสวัสดิ์ จำกัด (มหาชน) บริษัท ศรีสวัสดิ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) บริษัท ชาญอิสสระ ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) 2. บริษัทหรือหน่วยงานอื่นๆ บริษัท เอ็มจี 1962 แวร์เฮาส์ แอนด์ ดิสทริบิวชั่น จำกัด บริษัท มะลิกรุ๊ป 1962 จำกัด บริษัท เวลา ซะฮ้า เรสซิเดนเชส จำกัด บริษัท ไอเดียส์ 1606 จำกัด บริษัท เทลคอน โยลด์ดิง จำกัด บริษัท อุตสาหกรรมนมไทย จำกัด	
					2558 - ปัจจุบัน	กรรมการ		
					2558 - ปัจจุบัน	กรรมการ		
					2545 - ปัจจุบัน	กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ และกรรมการบริหารความเสี่ยง		
					2561 - ปัจจุบัน	กรรมการ		
					2557 - ปัจจุบัน	รองประธานกรรมการ		
					2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ		
					2551 - ปัจจุบัน	กรรมการ		
					2546 - ปัจจุบัน	กรรมการ		
					2545 - ปัจจุบัน	กรรมการ		
					ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง			
					2561 - ปัจจุบัน	กรรมการมีอำนาจลงนาม		บริษัท เอ็มจี 1962 แวร์เฮาส์ แอนด์ ดิสทริบิวชั่น จำกัด บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) บริษัท ผลิต-ไฟฟ้าลาว (มหาชน) (สปป.ลาว) บริษัทหลักทรัพย์ ซีมีโก้ จำกัด (มหาชน) บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน โสลาวิศ จำกัด บริษัท หลักทรัพย์เคที ซีมีโก้ จำกัด
2558 - ปัจจุบัน	กรรมการ กรรมการตรวจสอบ กรรมการกำหนดคำตอบแทน ประธานกรรมการประเมินผลการปฏิบัติงานของ กรรมการผู้จัดการใหญ่ กรรมการกำกับดูแลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ กรรมการเจรจาแก้ไขปัญหาข้อพิพาทกับบริษัท คู่สัมพันธ์ รองประธานกรรมการ กรรมการมีอำนาจลงนาม ที่ปรึกษาอิสระ กรรมการมีอำนาจลงนาม กรรมการบริหาร กรรมการคณะกรรมการการลงทุน							
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ							
2558	กรรมการ							
2552-2561	กรรมการ							
2552 - 2560	กรรมการ							
2551 - เม.ย. 2561	กรรมการ กรรมการมีอำนาจลงนาม							

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. นายรัฐพล ภัคติกุมิ ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ วาระที่ 1 5 ส.ค. 2557 - 22 เม.ย. 2559 วาระที่ 2 22 เม.ย. 2559 - ปัจจุบัน <u>ตำแหน่งในบริษัทฯ</u> - กรรมการอิสระ - กรรมการตรวจสอบ - กรรมการสรรหาและกำหนด ค่าตอบแทน - กรรมการกำกับยุทธศาสตร์ และการปฏิรูปบริษัทฯ - กรรมการทรัพยากรบุคคล - ประธานกรรมการติดตามการ ดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจการบิน และกลุ่มธุรกิจบริการ ภาคพื้นของบริษัทฯ	51	<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, Sloan School of Management, MIT, USA การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการ บริษัทไทย (IOD) <ul style="list-style-type: none"> ประกาศนียบัตรหลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่น 23/2547 ประกาศนียบัตรหลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 52/2547 ประกาศนียบัตรหลักสูตร Charter Director Class (CDC) รุ่น 9/2558 การอบรมหลักสูตรอื่นๆ <ul style="list-style-type: none"> หลักสูตรวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (วปอ. 58) สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ 2013 Southeast Asia Regional Program Fellows, Eisenhower Fellowships หลักสูตรการบริหารการท่องเที่ยวสำหรับผู้บริหารระดับสูง (กสท.) รุ่นที่ 1 ศูนย์พัฒนาวิชาการตลาดด้านการท่องเที่ยว สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านการค้าและการพาณิชย์ รุ่นที่ 8 สถาบันวิทยากรการค้า มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย หลักสูตรภูมิพลังแผ่นดินสำหรับผู้บริหารระดับสูง รุ่นที่ 3 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย หลักสูตรการบริหารจัดการความมั่นคงแห่งชาติ (บมช.) รุ่นที่ 5 สำนักข่าวกรองแห่งชาติ 	ไม่มี	ไม่มี	ปัจจุบัน	1. บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ กรรมการ กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน 2. บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ	บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)
					2557 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการบริหารและกรรมการผู้จัดการใหญ่	บริษัท เจเนอรัล อิเล็กทรอนิกส์ คอมเมอร์เชียล เซอร์วิสเซส จำกัด
					ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท สหชาติเศรษฐกิจ จำกัด
					ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ	บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด
					2543 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ	บริษัท เอสเอฟจี จำกัด (มหาชน)
2533 - ปัจจุบัน	กรรมการบริหาร	บริษัท เอสเค มินิเออร์ลส์ จำกัด					
ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง							
2557 - 2561	กรรมการ กรรมการตรวจสอบ กรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี กรรมการสรรหา กรรมการเฉพาะกิจพิจารณางบประมาณประจำปีของ กสท. กรรมการเจรจาแก้ไขปัญหาข้อพิพาทกับบริษัทคู่สัมปทาน ประธานคณะทำงานขับเคลื่อนการพัฒนาระบบ การให้บริการร่วมกับ Alibaba กรรมการคณะอนุกรรมการก้านรองการลงทุน กรรมการคณะอนุกรรมการบริหารความเสี่ยง	บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน)					
ส.ค. 2557 - พ.ย. 2561		บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด					

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง ⁽¹⁾ /วันที่ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา /ประวัติอบรม	ร้อยละ การถือ หุ้น	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างผู้บริหาร	ประวัติการทำงาน		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่งที่สำคัญอื่น ๆ ในปัจจุบัน	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ หลักสูตรกฎหมายปกครองสำหรับผู้บริหารระดับสูง (กปส.) รุ่นที่ 1 สำนักงานศาลปกครอง ▪ หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านวิทยาการพลังงาน รุ่นที่ 1 (ว.พ.น. 1) สถาบันวิทยาการพลังงาน ▪ สมาชิกหน่วยฝึกการบินพลเรือนกองทัพอากาศ รุ่นที่ 65 (ทอ. 65) หน่วยฝึกการบินพลเรือนกองทัพอากาศ ▪ หลักสูตรการเมืองการปกครองในระบอบประชาธิปไตย สำหรับนักบริหารระดับสูงรุ่นที่ 13 (ป.ป.ร. 13) สถาบันพระปกเกล้า ▪ โครงการอบรม 2009 Directors' Consortium Stanford Graduate School of Business, USA ▪ หลักสูตร Electronic Business and Commerce Executive Program ▪ หลักสูตร e-Business and Supply Chain Management Program Graduate School of Business Stanford University, USA ▪ Enrolled as a special student at the Sloan School of Management for two academic term. Course work includes Operation and Financial Management, Massachusetts Institute of Technology Cambridge, MA. USA 					

หมายเหตุ : (1) ระบุเฉพาะตำแหน่งในคณะกรรมการบริษัทฯ และตำแหน่งคณะกรรมการชุดย่อย

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง ⁽¹⁾ วันที่ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา /ประวัติอบรม	ร้อยละ การถือ หุ้น	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างผู้บริหาร	ประวัติการทำงาน		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่งที่สำคัญอื่น ๆ ในปัจจุบัน	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ
9. นายวิชา ตันตริยานนท์ ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ วันที่ 21 เม.ย. 2560 - ปัจจุบัน ตำแหน่งในบริษัทฯ - กรรมการอิสระ - กรรมการบริหาร - ประธานกรรมการบริหาร ความเสี่ยง - กรรมการสรรหาและ กำหนดค่าตอบแทน	60	<ul style="list-style-type: none"> ปริญญาโท Science in Management Administration Northrop University รัฐแคลิฟอร์เนีย ประเทศสหรัฐอเมริกา การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) <ul style="list-style-type: none"> ประกาศนียบัตรหลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 94/2550 ประกาศนียบัตรหลักสูตร Audit Committee and Continuing Development Program (ACP) รุ่น 41/2555 ประกาศนียบัตรหลักสูตร Monitoring Fraud Risk Management (MFM) รุ่น 8/2555 ประกาศนียบัตรหลักสูตร Monitoring the Quality of Financial Report (MFR) รุ่น 16/2555 ประกาศนียบัตรหลักสูตร Monitoring the Internal Audit Function (MIA) รุ่น 13/2555 ประกาศนียบัตรหลักสูตร Monitoring the System of Internal Control and Risk Management (MIR) รุ่น 13/2555 ประกาศนียบัตรหลักสูตร Corporate Governance for Capital Market Intermediaries (CGI) รุ่น 6/2558 	ไม่มี	ไม่มี	2559 - ปัจจุบัน	1. บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ กรรมการ	บริษัท เอ็ม พิคเจอร์ส เอ็นเตอร์เทนเมนท์ จำกัด (มหาชน)
					2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ และประธานกรรมการ	บริษัท อีสเทิร์น โพลีเมอร์ กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)
					18 ก.ย. 2561 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท แอสเสท เวิร์ด คอร์ป จำกัด (มหาชน)
					31 มี.ค. 2561 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ไฮโครควิฟ จำกัด
					2560 - ปัจจุบัน	กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ด้านการเงิน	สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริม การประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.)
					2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ และประธานกรรมการ	บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน ไทย จำกัด (มหาชน)
					ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					2556 - พ.ย.60	กรรมการ	บริษัท บิ๊กซี ซูเปอร์เซ็นเตอร์ จำกัด (มหาชน)
					2556 - มิ.ย.60	กรรมการ	บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล รีเสิร์ช คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน)
					2556 - 2559	กรรมการ	บริษัท ข้อมูลเครดิตแห่งชาติ จำกัด
2553 - 2556	กรรมการ และประธานกรรมการบริหาร	บริษัท หลักทรัพย์จัดการกองทุน เอ็มเอฟซี จำกัด (มหาชน)					
2552 - 2558	กรรมการ และประธานกรรมการบริหาร	ธนาคารออมสิน					

หมายเหตุ : (1) ระบุเฉพาะตำแหน่งในคณะกรรมการบริษัทฯ และตำแหน่งคณะกรรมการชุดย่อย

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง ⁽¹⁾ วันที่ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา /ประวัติอบรม	ร้อยละ การถือ หุ้น	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างผู้บริหาร	ประวัติการทำงาน		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่งที่สำคัญอื่น ๆ ในปัจจุบัน	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ
10. นางสาวศิริกุล เลากัยกุล ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ วาระที่ 1 26 เม.ย. 2561 - ปัจจุบัน ตำแหน่งในบริษัทฯ - กรรมการอิสระ - กรรมการธรรมาภิบาลและ ส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม - กรรมการทรัพยากรบุคคล	59	<ul style="list-style-type: none"> ปริญญาตรี นิเทศศาสตรบัณฑิต วิชาเอกการผลิตภาพยนตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ปริญญาโท Advertising Management มหาวิทยาลัยเท็กซัส ออสติน สหรัฐอเมริกา ปริญญาเอก การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ (หลักสูตรนานาชาติ) มหาวิทยาลัยบูรพา ร่วมกับมหาวิทยาลัยเวคิน ประเทศออสเตรเลีย การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) <ul style="list-style-type: none"> ประกาศนียบัตรหลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 252/2561 ประกาศนียบัตรหลักสูตร Ethical Leadership Program (ELP) รุ่น 2/2558 	ไม่มี	ไม่มี	2560 - ปัจจุบัน	1. บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ กรรมการ	บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน)
					2562 - ปัจจุบัน	2. บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ ที่ปรึกษาคณะกรรมการ	อพท. องค์การบริหารการพัฒนาพื้นที่พิเศษ เพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน (องค์การมหาชน) สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย
					2560 - ปัจจุบัน	ที่ปรึกษา	ศูนย์ปรึกษาอวัยวะ สภาอากาศไทย
					2560 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Sustainable Brands Conference, Thailand
					2558 - ปัจจุบัน	Country Director	บริษัท บิโอดีเอ็น จำกัด
					2558 - ปัจจุบัน	ผู้ก่อตั้ง	บริษัทที่ปรึกษาแบรนด์บิโอดีเอ็น จำกัด การวางกลยุทธ์ของการสร้างแบรนด์องค์กร และแผนงานเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน
ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง							
การสร้างแบรนด์องค์กร กำหนดจุดยืนของการทำธุรกิจให้ทั้งกับ องค์กรเอกชนระดับประเทศและระดับ SME พร้อมการเป็นที่ ปรึกษา ในด้านการพัฒนากลยุทธ์การสร้างความยั่งยืนของสังคม และองค์กร							

หมายเหตุ : (1) ระบุเฉพาะตำแหน่งในคณะกรรมการบริษัทฯ และตำแหน่งคณะกรรมการชุดย่อย

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง ⁽¹⁾ วันที่ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา /ประวัติอบรม	ร้อยละ การถือ หุ้น	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างผู้บริหาร	ประวัติการทำงาน					
					ช่วงเวลา	ตำแหน่งที่สำคัญอื่น ๆ ในปัจจุบัน	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ			
11. นายสมเกียรติ ศิริชาติไชย ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ วาระที่ 1 28 ส.ค. 2557 - 22 เม.ย. 2559 วาระที่ 2 22 เม.ย. 2559 - ปัจจุบัน <u>ตำแหน่งในบริษัท</u> - กรรมการอิสระ - กรรมการตรวจสอบ - ประธานกรรมการกำกับ ยุทธศาสตร์และการปฏิรูปบริษัท - ประธานกรรมการทรัพยากรบุคคล	54	<ul style="list-style-type: none"> วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยม) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย MBA (Finance) University of Pennsylvania (Wharton), USA ปี พ.ศ. 2534 ปริญญาบัตรหลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักรภาครัฐ ร่วมเอกชน (ปรอ.) ปี พ.ศ. 2553 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร ประกาศนียบัตรหลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน ปี พ.ศ. 2557 Advanced Management Program Harvard Business School , USA, ปี พ.ศ. 2558 การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการ บริษัทไทย (IOD) <ul style="list-style-type: none"> ประกาศนียบัตรหลักสูตร Advanced Audit Committee Program (AACP) รุ่น 29/2561 ประกาศนียบัตรหลักสูตร Driving Company Success with IT Governance (ITG) รุ่น 4/2560 ประกาศนียบัตรหลักสูตร Role of the Chairman Program (RCP) รุ่น 39/2559 ประกาศนียบัตรหลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 178/2556 ประกาศนียบัตรหลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่น 84/2553 ประกาศนียบัตรหลักสูตร Role of the Compensation Committee (RCC) รุ่น 11/2553 การอบรมหลักสูตรอื่นๆ <ul style="list-style-type: none"> หลักสูตรนานาชาติชั้นสูงสำหรับการบริหารธนาคาร SIDA, Stockholm, Sweden, ปี พ.ศ. 2554 High Performance Leadership, IMD, Lausanne Switzerland, ปี พ.ศ. 2551 Advanced HR Executive, Michigan Ross School of business, USA, ปี พ.ศ. 2550 	ไม่มี	ไม่มี	ปัจจุบัน	1. บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ กรรมการ กรรมการคณะอำนวยการบริหาร และ ประธานคณะกรรมการบริหารจัดการความเสี่ยง	บริษัท เมืองไทยประกันภัย จำกัด (มหาชน)			
					ปัจจุบัน	กรรมการอิสระ ประธานคณะกรรมการสรรหาและพิจารณา คำตอบแทน และกรรมการคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการ	บริษัท บี. กริม เพาเวอร์ จำกัด (มหาชน)			
					ปัจจุบัน	กรรมการ ประธานคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง และรองประธานคณะกรรมการสรรหา กำหนดคำตอบแทน และบรรษัทภิบาล	บริษัท เมืองไทยประกันชีวิต จำกัด (มหาชน)			
					ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท เมืองไทย กรุ๊ป โฮลดิ้ง จำกัด			
					ปัจจุบัน	ที่ปรึกษาคณะกรรมการอำนวยการ	โรงพยาบาลจุฬาลงกรณ์ และโรงพยาบาล			
					ปัจจุบัน	หัวหน้าคณะที่ปรึกษาของคณะกรรมการทรัพยากรบุคคล	สมเด็จพระบรมราชเทวี ณ ศรีราชา สภาอากาศไทย สภาอากาศไทย			
					ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง			2559 - 2561	กรรมการนโยบายบุคลากร	สภาจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
					2556 - 2561	อนุกรรมการบริหารความเสี่ยง	ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย			
					2551 - 2561	อนุกรรมการเตรียมกำลังคนภาครัฐ	สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน			
					เม.ย. 2556 - ธ.ค. 2558	กรรมการ และประธานกรรมการบริหารความเสี่ยงองค์กร	ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน)			
2554 - 2555	ประธานกรรมการ	บริษัท หลักทรัพย์จัดการกองทุน กสิกรไทย จำกัด								
2554 - 2555	ประธานกรรมการ	บริษัท ศูนย์วิจัยกสิกรไทย จำกัด								
2553 - ก.พ. 2556	รองกรรมการผู้จัดการอาวุโส	ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน)								

หมายเหตุ : (1) ระบุเฉพาะตำแหน่งในคณะกรรมการบริษัท และตำแหน่งคณะกรรมการชุดย่อย

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง ⁽¹⁾ /วันที่ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา /ประวัติอบรม	ร้อยละ การถือ หุ้น	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างผู้บริหาร	ประวัติการทำงาน		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่งที่สำคัญอื่น ๆ ในปัจจุบัน	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ
12. พลอากาศเอก อำนาจ จิระมณีมัย ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ วาระที่ 1 23 พ.ย. 2558 - 26 เม.ย. 2561 วาระที่ 2 26 เม.ย. 2561 - ปัจจุบัน <u>ตำแหน่งในบริษัท</u> - กรรมการอิสระ	55	<ul style="list-style-type: none"> ปริญญาตรี วิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาวิศวกรรมเครื่องกล โรงเรียนนายเรืออากาศ 	ไม่มี	ไม่มี	ปัจจุบัน	1. บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ 2. บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ รองผู้บัญชาการ	ไม่มี หน่วยบัญชาการถวายความปลอดภัยรักษาพระองค์
					ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีซ้อนหลัง		
					2559	หัวหน้าสำนักงานนายทหารปฏิบัติการพิเศษ	หน่วยบัญชาการถวายความปลอดภัยรักษาพระองค์
					2553	รองหัวหน้าสำนักงานฝ่ายเสนาธิการในพระองค์ สมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมาร	สำนักผู้บัญชาการทหารสูงสุด หน่วยบัญชาการถวายความปลอดภัยรักษาพระองค์

หมายเหตุ : (1) ระบุเฉพาะตำแหน่งในคณะกรรมการบริษัท และตำแหน่งคณะกรรมการชุดย่อย

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง ⁽¹⁾ วันที่ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา /ประวัติอบรม	ร้อยละ การถือ หุ้น	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างผู้บริหาร	ประวัติการทำงาน		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่งที่สำคัญอื่น ๆ ในปัจจุบัน	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ
13. นายสุเมธ ตาจรชัยธรรม ได้รับการแต่งตั้งเป็น กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ 1 ก.ย. 2561 ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ วาระที่ 1 2 ต.ค. 2561 – ปัจจุบัน ตำแหน่งในบริษัท - กรรมการ - กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ - กรรมการบริหาร - กรรมการบริหารความเสี่ยง - กรรมการธรรมาภิบาล และส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม - กรรมการกำกับกิจการด้าน การปฏิบัติการและด้านการซ่อมบำรุง - กรรมการทรัพยากรบุคคล - กรรมการกำกับยุทธศาสตร์ และการปฏิรูปบริษัทฯ - กรรมการติดตามการดำเนินงาน ของกลุ่มธุรกิจการบินและ กลุ่มธุรกิจบริการภาคพื้นของบริษัทฯ	54	<ul style="list-style-type: none"> ปริญญาตรี วิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาการบริหารและเทคโนโลยี การก่อสร้าง สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้า วิชาเขตเจ้าคุณทหาร (ลาดกระบัง) ปริญญาตรี เศรษฐศาสตรบัณฑิต สาขาทฤษฎีการเงินและการคลังสาธารณะ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ปริญญาตรี บริหารธุรกิจบัณฑิต (การบริหารทั่วไป) มหาวิทยาลัยรามคำแหง ปริญญาโท พาณิชยศาสตรมหาบัณฑิต (บริหารธุรกิจ) สาขาการเงิน มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการ บริษัทไทย (IOD) <ul style="list-style-type: none"> ประกาศนียบัตรหลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่น 21/2547 ประกาศนียบัตรหลักสูตร Role of the Compensation Committee (RCC) รุ่น 3/2550 ประกาศนียบัตรหลักสูตร Company Secretary Program (CSP) รุ่น 28/2551 การอบรมหลักสูตรอื่นๆ <ul style="list-style-type: none"> Rockonomics: The Economics of Popular Music, Prof. Alan B. Krueger หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท.รุ่นที่ 8) หลักสูตรการเมืองการปกครองในระบบประชาธิปไตย สำหรับนักบริหารระดับสูง (ปปร.14) สถาบันพระปกเกล้า หลักสูตรไทยกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC1) สถาบันพระปกเกล้า หลักสูตรผู้บริหารกระบวนการยุติธรรมระดับสูง (บ.ย.ส.) รุ่นที่ 17 วิทยาลัยการยุติธรรม สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการ ศาลยุติธรรม 	ไม่มี	ไม่มี	ปัจจุบัน	1. บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ กรรมการ 2. บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ	บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ไม่มี
					ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					2556 - 2561	กรรมการและกรรมการผู้จัดการ	บริษัท ธนารักษ์พัฒนาสินทรัพย์ จำกัด
2559 - 2560	กรรมการฝ่ายนายจ้าง	กระทรวงแรงงาน					
2556 - 2557	ในคณะกรรมการแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์	ธนาคารออมสิน					
2553 - 2556	กรรมการธนาคาร และกรรมการตรวจสอบ ที่ปรึกษาคณะกรรมการ คณะกรรมการการเงิน การคลัง การธนาคาร และสถาบันการเงิน	สภาผู้แทนราษฎร					

หมายเหตุ : (1) ระบุเฉพาะตำแหน่งในคณะกรรมการบริษัทฯ และตำแหน่งคณะกรรมการชุดย่อย

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง /วันที่ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา /ประวัติอบรม	ร้อยละ การถือ หุ้น	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างผู้บริหาร	ประวัติการทำงาน		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่งที่สำคัญอื่น ๆ ในปัจจุบัน	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ
14. นาวาอากาศตรี พงษ์ธร เทพกาญจนา <u>ตำแหน่งในบริษัทฯ</u> - รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายปฏิบัติการ ได้รับแต่งตั้งวันที่ 1 ต.ค. 2560	60	<ul style="list-style-type: none"> วิทยาศาสตร์บัณฑิต วิศวกรรมอากาศยาน โรงเรียนนายเรืออากาศ 	0.000046	ไม่มี	ปัจจุบัน	1. บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ กรรมการ 2. บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ ประธานกรรมการ กรรมการ	บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
					ปัจจุบัน		บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิง จำกัด บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
					ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					1 ต.ค. 2559 - 30 ก.ย. 2560	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายปฏิบัติการบิน	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
					1 ต.ค. 2558 - 30 ก.ย. 2559	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายพัฒนาทรัพยากรการบิน	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
1 ต.ค. 2557 - 30 ก.ย. 2558	ผู้อำนวยการภารกิจพิเศษฝ่ายปฏิบัติการ และ ฝ่ายพัฒนาทรัพยากรการบิน	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)					
1 ส.ค. 2554 - 30 ก.ย. 2557	ผู้อำนวยการฝ่ายทดสอบและพัฒนาการบิน	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)					

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง /วันที่ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา /ประวัติอบรม	ร้อยละ การถือ หุ้น	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างผู้บริหาร	ประวัติการทำงาน		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่งที่สำคัญอื่น ๆ ในปัจจุบัน	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ
15. นายสุรชัย เพียรเจริญศักดิ์ <u>ตำแหน่งในบริษัทฯ</u> - รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายช่าง ได้รับแต่งตั้งวันที่ 1 ต.ค. 2560	59	<ul style="list-style-type: none"> วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (เครื่องกล) มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ	0.000275	ไม่มี	8 พ.ย. 2560 - ปัจจุบัน	1. บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ กรรมการ	บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
					3 พ.ย. 2560 - ปัจจุบัน	2. บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ กรรมการ	บริษัท ดอนเมืองอินเตอร์เนชั่นแนลแอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด
					ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					1 ต.ค. 2559 - 30 ก.ย. 2560	ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายซ่อมใหญ่	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
					1 พ.ย. 2558 - 30 ก.ย. 2559	รองผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายซ่อมใหญ่	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
23 ก.พ. 2558 - 31 ต.ค. 2558	ผู้อำนวยการ ฝ่ายซ่อมบำรุงอากาศยานระดับฐานปฏิบัติการและสถานี	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)					
17 พ.ย. 2552 - 22 ก.พ. 2558	ผู้อำนวยการ ฝ่ายกลยุทธ์และงานบริการเทคโนโลยีสารสนเทศ	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)					

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง /วันที่ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา /ประวัติอบรม	ร้อยละ การถือ หุ้น	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างผู้บริหาร	ประวัติการทำงาน		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่งที่สำคัญอื่น ๆ ในปัจจุบัน	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ
16. นางสุวิมล บัวเลิศ ตำแหน่งในบริษัทฯ - รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายทรัพยากรบุคคล ได้รับแต่งตั้งวันที่ 16 พ.ค. 2561 - รักษาการ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายบริหารงานกฎหมายและ บริหารทั่วไป ได้รับแต่งตั้งวันที่ 1 ต.ค. 2561	57	<ul style="list-style-type: none"> ปริญญาตรีวิทยาศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ปริญญาโทวิทยาศาสตร์ (Microbiology) Southern Illinois University, USA ปริญญาโทบริหารธุรกิจ (การจัดการ) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ปริญญาโทนิติศาสตร์ (การสื่อสาร) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ประกาศนียบัตร หลักสูตรนักบริหารระดับสูง (ผู้นำวิสัยทัศน์) วิทยาลัยนักบริหาร สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการ บริษัทไทย (IOD) <ul style="list-style-type: none"> ประกาศนียบัตรหลักสูตร Company Secretary Program (CSP) ประกาศนียบัตรหลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 195/2557 ประกาศนียบัตรหลักสูตร Anti Corruption : The Practical Guide (ACPG) รุ่น 39/2560 การอบรมหลักสูตรอื่นๆ <ul style="list-style-type: none"> หลักสูตรนักบริหารการคมนาคมระดับสูง รุ่นที่ 1 กระทรวงคมนาคม หลักสูตรนักบริหารยุทธศาสตร์ป้องกันและปราบปรามการทุจริตระดับสูง (นยปส.) รุ่นที่ 9 สถาบันป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ ธรรมศักดิ์ วิทยาลัยนักบริหาร ป.ป.ช. 	ไม่มี	ไม่มี	<p>ปัจจุบัน</p> <p>ปัจจุบัน</p> <p>ปัจจุบัน</p>	<p>1. บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์</p> <p>2. บริษัทหรือหน่วยงานอื่นๆ</p> <p>กรรมการ, ประธานกรรมการตรวจสอบ</p> <p>ประธานกรรมการ</p> <p>กรรมการ</p>	<p>ไม่มี</p> <p>บริษัท ไทย-อะมาดีอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด</p> <p>บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด</p> <p>บริษัท ดอนเมืองอินเตอร์เนชั่นแนลแอร์พอร์ต โยเดิ้ล จำกัด</p>
ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง							
					5 ม.ค. 2561 - 15 พ.ค. 2561	ผู้ช่วยกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สำนักงานกรรมการผู้อำนวยการใหญ่	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
					18 ม.ค. 2560 - 4 ม.ค. 2561	ผู้ช่วยกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สำนักเลขานุการบริษัทฯ	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
					13 พ.ย. 2555 - 17 ม.ค. 2560	ผู้อำนวยการใหญ่ สำนักเลขานุการบริษัทฯ	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง /วันที่ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา /ประวัติอบรม	รายละเอียด การถือ หุ้น	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างผู้บริหาร	ประวัติการทำงาน						
					ช่วงเวลา	ตำแหน่งที่สำคัญอื่น ๆ ในปัจจุบัน	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ				
17. นายวิวัฒน์ ปิยะวิโรจน์ ตำแหน่งในบริษัทฯ - รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายการพาณิชย์ ได้รับแต่งตั้งวันที่ 1 มิ.ย. 2561 - รักษาการ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ หน่วยธุรกิจบริการการบิน ได้รับแต่งตั้งวันที่ 1 ต.ค. 2561	53	<ul style="list-style-type: none"> ปริญญาตรี คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัย ธรรมศาสตร์ ปริญญาโท Master of Science Management Southern Nazarene University, USA 	ไม่มี	ไม่มี	ปัจจุบัน	1. บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ กรรมการ	บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)				
					ปัจจุบัน	2. บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ กรรมการ		บริษัท ทวีร์เอ็งหลวง จำกัด			
					ปัจจุบัน	กรรมการ		บริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด			
					ปัจจุบัน	กรรมการ		บริษัท ดอนเมืองอินเตอร์เนชั่นแนลแอร์พอร์ต โยเต็ด จำกัด			
					ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง						
					2 พ.ค. 2560 - 17 ต.ค. 2560	รักษาการประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	บริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด				
					1 ต.ค. 2560 - 31 พ.ค. 2561	รักษาการรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการพาณิชย์	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)				
1 มี.ค. 2559 - 30 พ.ค. 2561	ผู้ช่วยรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการพาณิชย์	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)									
1 ต.ค. 2558 - 3 เม.ย. 2559	รักษาการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายขาย	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)									
1 ต.ค. 2556 - 30 ก.ย. 2558	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายขาย ประเทศไทยและอินโดจีน	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)									
1 ต.ค. 2555 - 30 ก.ย. 2556	ผู้อำนวยการ ฝ่ายภาคพื้นเอเชีย ตะวันออก อเมริกา และสาธารณรัฐฟิลิปปินส์	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)									

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง /วันที่ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา /ประวัติอบรม	ร้อยละ การถือ หุ้น	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างผู้บริหาร	ประวัติการทำงาน		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่งที่สำคัญอื่น ๆ ในปัจจุบัน	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ
18. นายกฤตพล จันทธานนท์ ตำแหน่งในบริษัทฯ - รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายกลยุทธ์องค์กรและพัฒนา อย่างยั่งยืน ได้รับแต่งตั้งวันที่ 20 ธ.ค. 2561	59	<ul style="list-style-type: none"> ปริญญาตรี: B.A. in Business Organization Heriot-Watt : University, U.K. ปริญญาโท Hotel Catering , Institute Management Professional Qualification , Queen Margaret University , U.K. การอบรมหลักสูตรอื่นๆ <ul style="list-style-type: none"> ประกาศนียบัตรหลักสูตร Global Customer Summit South East Asia Executive Program 	0.000037	ไม่มี		1. บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ 2. บริษัทหรือหน่วยงานอื่นๆ	ไม่มี ไม่มี
					ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					2559-2561	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริหารพันธมิตรการบิน และกลยุทธ์การพาณิชย์	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
					2558	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายสนับสนุนการบริการธุรกิจการบิน และ รักษาการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายขาย-ระหว่างทวีป	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
					2557	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายสนับสนุนการบริการธุรกิจการบิน	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
2554	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายพัฒนาผลิตภัณฑ์และการบริการ	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)					

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง /วันที่ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา /ประวัติอบรม	ร้อยละ การถือ หุ้น	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างผู้บริหาร	ประวัติการทำงาน		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่งที่สำคัญอื่น ๆ ในปัจจุบัน	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ
19. นายรัฐพงศ์ สมิตอำไพพิศาล <u>ตำแหน่งในบริษัทฯ</u> - รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายการเงินและการบัญชี ได้รับแต่งตั้งวันที่ 1 ก.พ. 2562	55	<ul style="list-style-type: none"> ปริญญาตรี เศรษฐศาสตร์บัณฑิต (เกียรตินิยม) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ปริญญาโท เศรษฐศาสตร์ มหบัณฑิต (ภาควิชาภาษาอังกฤษ) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 	ไม่มี	ไม่มี		1. บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ 2. บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ	ไม่มี ไม่มี
					ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					2552 - 31 ม.ค. 2562	ผู้จัดการอาวุโสกิจการธนาคารต่างประเทศ ด้านบริหารการเงิน	ธนาคารกรุงเทพ

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง /วันที่ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา /ประวัติอบรม	ร้อยละ การถือ หุ้น	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างผู้บริหาร	ประวัติการทำงาน		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่งที่สำคัญอื่น ๆ ในปัจจุบัน	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ
20. นางสาวปิยาณี สังข์ทอง <u>ตำแหน่งในบริษัทฯ</u> - ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบัญชีบริหารและข้อมูล ได้รับแต่งตั้งวันที่ 1 ม.ค. 2559	56	<ul style="list-style-type: none"> บริหารธุรกิจบัณฑิต การบัญชี มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเกริก 	ไม่มี	ไม่มี	4 เม.ย. 59 - ปัจจุบัน	1. บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ 2. บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ	ไม่มี
					11 พ.ค. 59 - ปัจจุบัน	รองประธานกรรมการ	บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด
					13 ธ.ค. 61 - ปัจจุบัน	รองประธานกรรมการ กรรมการ	บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเสด จำกัด บริษัท ทวีร์เอ็องหลง จำกัด
					ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
1 ม.ค. 2559 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบัญชีบริหารและข้อมูล	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)					
1 ต.ค. 2558 - 31 ธ.ค. 2558	ผู้อำนวยการฝ่ายข้อมูลบริหาร	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)					
27 ม.ค. 2552 - 30 ก.ย. 2558	ผู้อำนวยการฝ่ายบัญชีบริหาร	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)					

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง /วันที่ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา /ประวัติอบรม	ร้อยละ การถือ หุ้น	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างผู้บริหาร	ประวัติการทำงาน		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่งที่สำคัญอื่น ๆ ในปัจจุบัน	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ
21. นายกฤษติ อินทรโชติ <u>ตำแหน่งในบริษัท</u> - ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายการบัญชี ได้รับแต่งตั้งวันที่ 5 ก.ค. 2561	57	<ul style="list-style-type: none"> • บัณฑิตบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ • บัณฑิตมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 	0.000046	ไม่มี		1. บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ 2. บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ	ไม่มี ไม่มี
					ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					15 พ.ค. 2560 - 4 ก.ค. 2561	ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารจัดการกระบวนการทางบัญชี และการควบคุม	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
1 ธ.ค. 2559 - 14 พ.ค. 2560	ผู้อำนวยการฝ่ายการบัญชีกลาง	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)					
22 ส.ค. 2549 - 30 พ.ย. 2559	ผู้อำนวยการฝ่ายงบประมาณ	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)					

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง วันที่ได้รับแต่งตั้ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา /ประวัติอบรม	ร้อยละ การถือ หุ้น	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างผู้บริหาร	ประวัติการทำงาน		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่งที่สำคัญอื่น ๆ ในปัจจุบัน	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท/ประเภทธุรกิจ
22. นางลัดคนันท์ ลีลามณี <u>ตำแหน่งในบริษัทฯ</u> - เลขานุการบริษัทฯ ได้รับแต่งตั้งวันที่ 20 มิ.ย. 2561 - ผู้อำนวยการใหญ่ สำนักเลขานุการบริษัทฯ ได้รับแต่งตั้งวันที่ 5 ม.ค. 2561	54	<ul style="list-style-type: none"> ปริญญาตรีวิทยาศาสตร์ (คณิตศาสตร์) มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ ปริญญาโทเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการ บริษัทไทย (IOD) <ul style="list-style-type: none"> ประกาศนียบัตรหลักสูตร Company Secretary Program (CSP) รุ่น 85/2561 ประกาศนียบัตรหลักสูตร Board Reporting Program (BRP) รุ่น 27/2561 ประกาศนียบัตรหลักสูตร Anti Corruption : The Practical Guide (ACPG) รุ่น 47/2561 การอบรมหลักสูตรอื่นๆ <ul style="list-style-type: none"> หลักสูตรผู้ปฏิบัติงานเลขานุการบริษัทฯ รุ่นที่ 1/2561 หลักสูตร Engagement and Action Learning Assessment โครงการบริหารจัดการพนักงานผู้มีศักยภาพสูง สำหรับผู้บริหาร ระดับ 10 - 13 	0.000050	ไม่มี	1. บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ 2. บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ		
					ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					1 ม.ค. 2559 1 ต.ค. 2558 27 ก.พ. 2558	ผู้อำนวยการสำนักงานบริหารการปฏิรูปองค์กร ผู้จัดการกองประมวลผลข้อมูลรายได้และการขนส่ง ผู้จัดการกองประมวลผลข้อมูลรายได้และการขนส่ง และ วิชาการผู้จัดการกองบริหารการปฏิรูปองค์กร ด้านการปฏิบัติการและบริหารการเงิน	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
1 ต.ค. 2551	ผู้จัดการกองประมวลผลข้อมูลรายได้และการขนส่ง	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)					

เอกสารแนบ 2
รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการของบริษัทย่อย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561

รายชื่อบริษัทย่อย รายชื่อกรรมการ		บริษัทย่อย				
		บริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด	บริษัท ไทย-อะมาติอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด	บริษัท ริงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด	บริษัท ไทยไฟล์ท์ เทรนนิ่ง จำกัด	บริษัท ทัวร์เอ็องหลวง จำกัด
1	นายสุเมธ ดำรงชัยธรรม	/ ⁽¹⁾				
2	นาวาอากาศตรี พงษ์ธร เทพกาญจนา				X	
3	นางสุวิมล บัวเลิศ		/	X		
4	นายวิวัฒน์ ปิยะวิโรจน์	/				/
5	นายชาย เอี่ยมศิริ				/	
6	นางสาวปิยาณี สังข์ทอง			/		/
7	นายโอม พลาณิชย์			/		
8	นายเชิดพันธ์ โชติคุณ				/	
9	เรืออากาศเอก พีรศักดิ์ นพอนันต์ชัย				/	
10	เรืออากาศเอก ชาตรี พงษ์ศักดิ์				/	
11	นาวาอากาศตรี สรเดช นามเรืองศรี				/	
12	นางอลิศรา คิตหมาย					/
13	นายกรกฎ ชาทะสิงห์		/			
14	นายวิโรจน์ โตเจริญวานิช		/			
15	นางดวงใจ ธรรมโชติโก		/			
16	นายวิจิตร ณ ระนอง			/		
17	นายนำเพชร อยู่สกุล				/	
18	นายวิบูลย์ คุสกุล	/				
19	นายพิพัฒน์ ชันทอง	/				
20	นางปิยะมาน เตชะไพบูลย์	/				
21	นางแพตริเซีย มงคลวนิช	/				

หมายเหตุ ⁽¹⁾ ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการในบริษัทไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด เมื่อวันที่ 23 มกราคม 2562 X = ประธานกรรมการ / = กรรมการ

เอกสารแนบ 3

รายละเอียดเกี่ยวกับหัวหน้างานตรวจสอบภายใน

ชื่อ นาย สมนึก ชำรงธรรมวงศ์
ตำแหน่ง ผู้อำนวยการใหญ่สำนักงานการตรวจสอบภายใน

ประวัติการศึกษา บัณฑิตบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ประวัติการทำงาน

- ผู้อำนวยการใหญ่ สำนักงานการตรวจสอบภายใน
- รองผู้อำนวยการใหญ่ สำนักงานการตรวจสอบภายใน
- ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบหน่วยสนับสนุนธุรกิจ สำนักงานการตรวจสอบภายใน
- ผู้จัดการตรวจสอบอาวุโส สำนักงานการตรวจสอบภายใน
- ผู้จัดการแผนกตรวจสอบระบบงาน ฝ่ายตรวจสอบ

ประวัติการอบรม

- หลักสูตร การจัดทำกระดาษทำการ เพื่อมาตรการต่อต้านการคอร์รัปชันในองค์กร รุ่น 3/2561 โดยสภาวิชาชีพบัญชี
- หลักสูตรการต่อต้านการทุจริต และการเตรียมความพร้อมในการแสดงเจตนาธรรม เข้าร่วมโครงการแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริต
- หลักสูตร Integrated Approach to Governance, Risk & Compliance โดยบริษัท เคพีเอ็มจี ภูมิภาคไทย ที่ปรึกษาธุรกิจ จำกัด
- หลักสูตร Leadership : Great Leaders, Great Teams, Great Results
- หลักสูตร The Seven Habits of Highly Effective People
- หลักสูตร Anti - Corruption : The Practical Guide (ACPG) โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- หลักสูตร Training on Financial and Procurement Internal Audit Management โดยจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- หลักสูตร Executive Development for Competitiveness โดยจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- Certified Professional Internal Auditor

รายละเอียดเกี่ยวกับหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัทฯ

ชื่อ	นาง ลัดนันท์ ลีลามณี
ตำแหน่ง	เลขานุการบริษัทฯ และ ผู้อำนวยการใหญ่สำนักเลขานุการบริษัทฯ
ประวัติการศึกษา	ปริญญาตรีวิทยาศาสตร์ (คณิตศาสตร์) มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ ปริญญาโทเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย
ประวัติการทำงาน	<ul style="list-style-type: none">• ผู้อำนวยการสำนักงานบริหารการปฏิรูปองค์กร• ผู้จัดการกองประมวลผลข้อมูลรายได้และการขนส่ง• ผู้จัดการกองประมวลผลข้อมูลรายได้และการขนส่งและรักษาการผู้จัดการกองบริหารการปฏิรูปองค์กรด้านการปฏิบัติการและบริหารการเงิน
ประวัติการอบรม	<ul style="list-style-type: none">• หลักสูตร Company Secretary Program (CSP) รุ่น 85/2561 โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)• หลักสูตร Board Reporting Program (BRP) รุ่น 27/2561 โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)• หลักสูตร Anti - Corruption : The Practical Guide (ACPG) รุ่น 47/2561 โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)• หลักสูตร ผู้ปฏิบัติงานเลขานุการบริษัทฯ รุ่นที่ 1/2561 โดยชมรมเลขานุการบริษัทไทย สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย• หลักสูตร Engagement and Action Learning Assessment• โครงการบริหารจัดการพนักงานผู้มีศักยภาพสูง สำหรับผู้บริหารระดับ 10-13

หน้าที่ความรับผิดชอบ

หัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน มีหน้าที่รับผิดชอบในการเป็นศูนย์กลางรวบรวมกฎหมาย กฎระเบียบ นโยบาย ข้อบังคับ และข้อกำหนดต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินกิจการของบริษัทฯ ทั้งภายในและภายนอก รวมถึงข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบินของบริษัทฯ พร้อมทั้งสอบทานข้อมูลให้เป็นปัจจุบัน และเป็นศูนย์กลางในการกำกับดูแลให้หน่วยงานต่างๆ ในบริษัทฯ ดำเนินกิจกรรมให้เป็นไปตามกฎระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

ทั้งนี้ นอกจากการที่บริษัทฯ ประกาศใช้คู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดีแล้ว ยังได้กำหนดนโยบายการกำกับดูแลการปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบของบริษัทฯ โดยกำหนดให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ปฏิบัติตาม

กฎหมาย กฎระเบียบของบริษัทฯ และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องในการดำเนินธุรกิจ ตลอดจนมติที่ประชุม ผู้ถือหุ้น ควบคู่กับ
คู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดีอย่างเคร่งครัด รวมถึงมีการสื่อสารกับพนักงานให้รู้ เข้าใจ และตระหนัก ถึงความสำคัญของ
การศึกษากฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งปฏิบัติตนและปฏิบัติงานให้ถูกต้องครบถ้วนตามกฎหมายเกณฑ์ที่กำหนดไว้

เอกสารแนบ 4

รายงานสรุปกิจกรรมของคณะกรรมการตรวจสอบประจำปี 2561

คณะกรรมการตรวจสอบของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน ซึ่งเป็นผู้ทรงคุณวุฒิและมีประสบการณ์ด้าน กฎหมาย การบริหารทรัพยากรบุคคล การบริหารความเสี่ยง เทคโนโลยีสารสนเทศ การเงินและการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงิน ปัจจุบัน คณะกรรมการตรวจสอบประกอบด้วย นายดิศศักดิ์ โทตระกิตย์ เป็นประธานกรรมการตรวจสอบ นายสมเกียรติ ศิริชาติไชย และ นายรัฐพล ภักดีภูมิ เป็นกรรมการตรวจสอบ โดยมีนายสมนึก ชำรงธรรมวงศ์ ผู้อำนวยการใหญ่สำนักงานการตรวจสอบภายใน เป็นเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ

ในปี 2561 คณะกรรมการตรวจสอบได้มีการประชุมร่วมกับ ผู้สอบบัญชี ผู้ตรวจสอบภายใน และผู้บริหารระดับสูงที่เกี่ยวข้อง รวม 10 ครั้ง ซึ่งเป็นการประชุมตามที่กำหนดไว้ 9 ครั้ง และเป็นการประชุมวาระพิเศษ 1 ครั้ง โดยการประชุมทุกครั้งคณะกรรมการตรวจสอบได้ปฏิบัติหน้าที่อย่างเป็นอิสระ ตามขอบเขตหน้าที่ความรับผิดชอบที่ระบุไว้ในกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งสอดคล้องกับระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยคณะกรรมการตรวจสอบและหน่วยตรวจสอบภายในของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2555 แนวทางปฏิบัติที่ดีของคณะกรรมการตรวจสอบ และข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ทั้งนี้ การเข้าร่วมประชุมของกรรมการแต่ละท่านได้รายงานไว้ในหัวข้อการกำกับดูแลกิจการ ซึ่งคณะกรรมการตรวจสอบได้รายงานสรุปประเด็นที่สำคัญและความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ตามที่เห็นสมควร โดยมีสาระสำคัญดังนี้

1. การสอบทานรายงานทางการเงิน คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานงบการเงินรายไตรมาส และการเงินประจำปีของบริษัทฯ และงบการเงินรวม รวมถึงรายการระหว่างกัน ร่วมกับผู้บริหารสายการเงินและบัญชี และผู้สอบบัญชี เพื่อพิจารณารายงานทางการเงิน การเปิดเผยข้อมูลประกอบงบการเงิน นโยบายการบัญชีและประมาณการที่สำคัญ ข้อสังเกตจากการตรวจสอบและสอบทานงบการเงินของผู้สอบบัญชี รวมทั้งได้พิจารณาข้ออธิบายและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทฯ คณะกรรมการตรวจสอบได้ขอความเห็นผู้สอบบัญชีในเรื่องความถูกต้อง ครบถ้วนของงบการเงิน ความเหมาะสมของวิธีการบันทึกบัญชีและเปิดเผยข้อมูล รวมทั้งรายการปรับปรุงบัญชีที่สำคัญ เพื่อให้มั่นใจว่าวงงบการเงินมีความถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้ประชุมร่วมกับผู้สอบบัญชีเป็นการเฉพาะ 1 ครั้ง โดยไม่มีผู้บริหารเข้าร่วมเพื่อหารือเกี่ยวกับความเป็นอิสระในการปฏิบัติหน้าที่และการแสดงความเห็นของผู้สอบบัญชี นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้หารือเกี่ยวกับเรื่องสำคัญในการตรวจสอบ (Key Audit Matters) ซึ่งเป็นประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องกับงบการเงินงวดปัจจุบันที่ผู้ใช้งบการเงินควรทราบ รวมทั้งได้ติดตามการดำเนินการและการตอบชี้แจงหนังสือถึงฝ่ายจัดการ (Management Letter) ของผู้สอบบัญชีอย่างต่อเนื่อง

2. การสอบทานความเพียงพอและประสิทธิผล ของระบบการควบคุมภายในและการบริหารความเสี่ยง คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณารายงานผลการตรวจสอบจากสำนักงานการตรวจสอบภายใน ผลการจัดทำแบบประเมินการควบคุมภายในด้วยตนเอง ตามหลักเกณฑ์กระทรวงการคลังว่าด้วยมาตรฐานและหลักเกณฑ์ปฏิบัติการควบคุมภายในสำหรับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. 2561 ซึ่งอ้างอิงตามมาตรฐาน Committee of Sponsoring Organization of The Treadway Commission : COSO 2013

ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้ประชุมร่วมกับฝ่ายบริหารทั้งคณะ 1 ครั้ง และได้เชิญผู้บริหารระดับสูงเข้าชี้แจงและร่วมหารือในวาระที่เกี่ยวข้องตามความเหมาะสม เพื่อหารือเกี่ยวกับการดำเนินงานของบริษัทฯ ประเด็นข้อตรวจพบต่างๆ ที่มีนัยสำคัญ

นอกจากนี้ ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริหารความเสี่ยงได้เข้าร่วมประชุมกับคณะกรรมการตรวจสอบ เพื่อรายงานเกี่ยวกับความเสี่ยงที่สำคัญของบริษัท และแนวทางในการดำเนินการบริหารจัดการความเสี่ยงดังกล่าวเป็นประจำทุกปี

3. การกำกับดูแลงานตรวจสอบภายใน คณะกรรมการตรวจสอบได้ให้แนวทางในการจัดทำแผนการตรวจสอบและได้พิจารณาอนุมัติแผนการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจสอบภายใน รวมทั้งได้อนุมัติแผนพัฒนารายบุคคล (Individual Development Plan) ซึ่งได้มีการประเมินและปรับปรุงกรอบความรู้และทักษะของผู้ตรวจสอบภายใน (Competency Framework) และสนับสนุนให้มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้พนักงานมีความรู้ความสามารถในการปฏิบัติงานตรวจสอบได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ ยังได้รับทราบผลการดำเนินงาน และปัญหาอุปสรรคต่างๆ ของสำนักงานการตรวจสอบภายในทุกไตรมาส

คณะกรรมการตรวจสอบได้ให้ข้อเสนอแนะในการดำเนินการแก้ไขสำหรับประเด็นจากรายงานการตรวจสอบที่มีนัยสำคัญ เพื่อให้ผู้บริหารมีการควบคุมภายในที่เพียงพอ รวมทั้งได้รายงานเรื่องที่มีความสำคัญต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อทราบด้วย

นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้ สอบทานงบประมาณประจำปีของสำนักงานการตรวจสอบภายใน ประเมินความเพียงพอและความเหมาะสมของทรัพยากร อนุมัติดัชนีวัดผลการปฏิบัติงาน พิจารณาความดีความชอบประจำปีของผู้บริหารใหญ่สำนักงานการตรวจสอบภายใน รวมทั้งได้รับทราบผลการดำเนินโครงการประเมินคุณภาพการตรวจสอบภายในจากบริษัทผู้เชี่ยวชาญภายนอก ซึ่งสรุปได้ว่างานตรวจสอบภายในของสำนักงานการตรวจสอบภายในส่วนใหญ่สอดคล้องกับมาตรฐานสากลสำหรับการปฏิบัติงานวิชาชีพการตรวจสอบภายใน (IIA Standards) และได้สนับสนุนให้สำนักงานการตรวจสอบภายในเพิ่มบทบาทในการเป็นผู้ให้คำปรึกษาแก่หน่วยงานต่างๆ เช่น การเป็นที่ปรึกษาในคณะทำงานเตรียมการเพื่อเข้าร่วมโครงการแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านทุจริต (Collective Action Coalition – CAC) ของบริษัท และที่ปรึกษาคณะทำงานจัดทำแบบประเมินตนเองเกี่ยวกับมาตรการต่อต้านการคอร์รัปชัน เป็นต้น

4. การสอบทานการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง คณะกรรมการตรวจสอบได้มีการประชุม และรับทราบรายงานจากสำนักเลขานุการบริษัท ซึ่งทำหน้าที่ กำกับ ติดตามการปฏิบัติงานของหน่วยงานต่างๆ ให้เป็นไปตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งได้ให้ข้อเสนอแนะในการดำเนินการพัฒนาปรับปรุงกระบวนการกำกับติดตามดังกล่าว

5. การพิจารณารายการที่เกี่ยวข้องกัน คณะกรรมการตรวจสอบมีบทบาทในการสอบทานและให้ความเห็นต่อการทำรายการที่เกี่ยวข้องกันตามประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เพื่อให้มั่นใจว่า เป็นรายการที่ผ่านกระบวนการอนุมัติอย่างโปร่งใส โดยผู้มีส่วนได้เสียไม่ได้มีส่วนร่วมในการตัดสินใจ และเป็นรายการที่กระทำโดยคำนึงถึงผลประโยชน์ของบริษัท เสมือนการทำรายการกับบุคคลภายนอก นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้รับทราบรายงานรายการที่เกี่ยวข้องกันทุกไตรมาส รวมทั้งได้สอบทานการเปิดเผยข้อมูลรายการระหว่างกันว่าเป็นไปอย่างถูกต้องครบถ้วน

6. กฎบัตรและการประเมินตนเองของคณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการตรวจสอบได้ทบทวนกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบ รวมทั้งได้ประเมินผลการปฏิบัติงานด้วยตนเองตามแนวทางปฏิบัติที่ดีของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และคู่มือการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจ (ฉบับปรับปรุงปี 2555) โดยคณะกรรมการตรวจสอบได้ประเมินผลการปฏิบัติงานของตนเองทั้งคณะ และเป็นรายบุคคล ผลการประเมินสรุปได้ว่า

คณะกรรมการตรวจสอบได้ปฏิบัติงานตามหน้าที่ความรับผิดชอบอย่างรอบคอบและเป็นอิสระ สอดคล้องตามแนวทางปฏิบัติที่ดี และกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบ

7. การเสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชี คณะกรรมการตรวจสอบนำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาและขออนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นแต่งตั้ง สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน (สตง.) เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ ประจำปี 2562

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

ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้ปฏิบัติตามหน้าที่และความรับผิดชอบที่ได้ระบุไว้ในกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบด้วยความยี่ดมั่นในความถูกต้อง เที่ยงธรรม ระมัดระวังรอบคอบ โปร่งใส และเป็นอิสระ เพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ

ดิศทัต โหตระกิตย์

(นายดิศทัต โหตระกิตย์)

ประธานกรรมการตรวจสอบ

วันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2562

เอกสารแนบ 5

รายงานของคณะกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคมประจำปี 2561

ในปี 2561 คณะกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม ซึ่งประกอบด้วย กรรมการบริษัท และฝ่ายบริหาร ได้ปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท อย่างเต็มความสามารถ โดยได้ให้ข้อเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัท ในด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคม ได้พิจารณาอนุมัติและกำกับดูแลให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำแผนงานประจำปีด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคม ได้แก่ การส่งเสริมธรรมาภิบาลและจริยธรรม การดำเนินการเรื่องการร้องเรียนและการป้องกันการทุจริตคอร์รัปชัน และการส่งเสริมกิจกรรมเพื่อสังคม โดยในปี 2561 ได้มีการประชุมทั้งสิ้น 10 ครั้ง แบ่งเป็น ระเบียบวาระเพื่อพิจารณาจำนวน 9 เรื่อง และระเบียบวาระเพื่อทราบ 14 เรื่อง สรุปได้ดังนี้

1. การส่งเสริมธรรมาภิบาลและจริยธรรม

ในปี 2561 คณะกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม ได้ให้ความสำคัญในการพัฒนาด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ โดยได้เสนอแนะแนวปฏิบัติด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีต่อคณะกรรมการบริษัท กำกับดูแลและมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการจัดทำคู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดีจนแล้วเสร็จ และประกาศใช้ในเดือนกันยายน 2561 โดยนำเอาจรรยาบรรณการบินไทย คู่มือประมวลบรรษัทภิบาลและจริยธรรม หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียน ฉบับปี 2560 รวมทั้งได้ศึกษาหลักธรรมาภิบาลของบริษัทอื่นๆ ที่เป็นตัวอย่างที่ดี มาประกอบการเรียบเรียงขึ้นใหม่ และได้กำกับดูแลให้มีการทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี และนโยบายต่างๆ ให้เป็นปัจจุบัน กำกับดูแลให้บริษัทฯ มีการดำเนินงานตามแนวทางการประเมินด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีของสถาบันกรรมการบริษัทไทย ได้ทบทวนอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคมให้เป็นไปตามแนวปฏิบัติที่ดี และคณะกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคมได้พิจารณาหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี สำหรับบริษัทจดทะเบียน ปี 2560 (Corporate Governance Code : CG Code) และมีมติรับทราบสรุปการปฏิบัติตาม CG Code ตามที่สำนักเลขานุการบริษัทฯ ได้เป็นผู้ประเมินในเบื้องต้นและนำเสนอ โดยเห็นควรให้ฝ่ายจัดการรับไปทบทวนการนำหลักปฏิบัติตาม CG Code ไปปรับใช้ตามบริบทธุรกิจของบริษัทฯ

คณะกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม ได้มอบหมายให้ฝ่ายที่เกี่ยวข้องจัดกิจกรรมส่งเสริมธรรมาภิบาล ประจำปี 2561 (CG Day 2018) โดยเป็นการจัดนิทรรศการและกิจกรรมกระตุ้นเตือนให้ทุกหน่วยงานของบริษัทฯ มีการบริหารงานและปฏิบัติหน้าที่ตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี มีธรรมาภิบาล จริยธรรม และจรรยาบรรณ รวมทั้งร่วมมือกันต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมธรรมาภิบาลให้เกิดขึ้นทั่วทั้งองค์กร โดยได้จัดกิจกรรมส่งเสริมธรรมาภิบาล ประจำปี 2561 โดยครอบคลุมพนักงานที่ปฏิบัติหน้าที่ที่สำนักงานใหญ่ การบินไทย ศูนย์ปฏิบัติการ การบินไทย ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และที่ฝ่ายช่าง ดอนเมือง โดยในกิจกรรมฯ ประธานกรรมการบริษัท ประธานกรรมการธรรมาภิบาล และส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม และกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ได้เป็นผู้นำพนักงานร่วมกันลงนามประกาศเจตนารมณ์ มุ่งมั่นปฏิบัติตามคู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดีอย่างเคร่งครัด เพื่อให้การบินไทยเป็นองค์กรที่มีธรรมาภิบาล นำมาซึ่งประโยชน์สูงสุดต่อการบินไทย และประเทศชาติ โดยประธานคณะกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม และกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ได้ร่วมเสวนาในหัวข้อ การบินไทย โปร่งใส เป็นธรรม อีกด้วย

นอกจากนั้น คณะกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม ยังได้มอบหมายให้สายทรัพยากรบุคคล ร่วมกับสำนักเลขานุการบริษัทฯ และฝ่ายภาพลักษณ์และสื่อสารองค์กร ศึกษาข้อมูลเพื่อเตรียมการดำเนินโครงการ การบินไทย คุณธรรม เพื่อให้บริษัทฯ เป็นองค์กรคุณธรรม เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการดำเนินธุรกิจ ตามที่ได้รับมอบหมายจากประธานกรรมการ

2. การดำเนินการเรื่องร้องเรียนและการป้องกันการทุจริตคอร์รัปชัน

เนื่องจากการทุจริตคอร์รัปชันและประพฤติมิชอบ จะส่งผลให้เกิดความเสียหายทั้งในด้านทรัพย์สินและชื่อเสียงของบริษัทฯ รวมถึงพนักงาน ดังนั้น คณะกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม จึงเน้นถึงความสำคัญต่อการป้องกันการทุจริตคอร์รัปชันและประพฤติมิชอบ หากได้รับเรื่องร้องเรียนที่เกี่ยวกับการทุจริต หรือการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบข้อบังคับ คำสั่งบริษัท หรือธรรมาภิบาล หรือจริยธรรมตามประมวลธรรมาภิบาลและจริยธรรม คณะกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคมจะส่งเรื่องดังกล่าวให้สำนักงานการตรวจการองค์กร รับผิดชอบดำเนินการตามระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการร้องเรียนเกี่ยวกับการทุจริตหรือการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบข้อบังคับ คำสั่งบริษัท หรือธรรมาภิบาล หรือจริยธรรมตามประมวลธรรมาภิบาลและจริยธรรม พ.ศ. 2553 ซึ่งในปี 2561 มีเรื่องร้องเรียนจากพนักงานและบุคคลภายนอก จำนวน 72 เรื่อง ตรวจสอบข้อเท็จจริงมีมูลความผิดทางวินัย จำนวน 23 เรื่อง ไม่มีมูลความผิด จำนวน 45 เรื่อง ไม่เป็นเรื่องร้องเรียน จำนวน 4 เรื่อง และสนับสนุน/ส่งเสริมให้มีการเผยแพร่ข้อมูลและผลการตรวจสอบข้อร้องเรียน เพื่อให้พนักงานรับทราบและเป็นการปลูกจิตสำนึกให้พนักงานร่วมกันในการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันและประพฤติมิชอบ นอกจากนี้ คณะกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม ให้ความสำคัญกับการป้องกันการทุจริตคอร์รัปชันและประพฤติมิชอบ โดยสนับสนุนให้มีการประชาสัมพันธ์/เผยแพร่เกี่ยวกับการป้องกันการทุจริตคอร์รัปชันอย่างสม่ำเสมอผ่านช่องทางต่างๆ เช่น Bulletin Intranet Facebook Line E-mail ของพนักงาน และ Website ของบริษัทฯ และเข้าร่วมกิจกรรมงานวันต่อต้านคอร์รัปชันของสำนักงาน ป.ป.ช. และองค์กรต่อต้านคอร์รัปชัน (ประเทศไทย) อย่างต่อเนื่องทุกปี

โดยในปี 2561 ยังได้แต่งตั้งคณะทำงานเตรียมการสำหรับการประกาศเจตนารมณ์เข้าร่วมโครงการแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริต (Collective Action Coalition Against Corruption – CAC) เพื่อศึกษาข้อมูลและแนวทางในการดำเนินการต่างๆ เพื่อให้การจัดทำแบบประเมินตนเองเกี่ยวกับนโยบายหรือมาตรการต่อต้านคอร์รัปชัน และการจัดทำเอกสารหลักฐานประกอบ เพื่อยื่นขอรับการรับรองฐานะสมาชิกแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริตต่อคณะกรรมการแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริต เป็นไปอย่างครบถ้วนถูกต้อง

3. การส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม

คณะกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม ได้ให้ความสำคัญในการสนับสนุนให้บริษัทฯ ดำเนินโครงการและกิจกรรมต่างๆ เพื่อแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ภายใต้กรอบการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) โดยในปี 2561 มีการดำเนินโครงการและกิจกรรมต่างๆ ได้แก่ โครงการความร่วมมือที่สำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ เช่น โครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเภา (Maintenance Repair and Overhaul: MRO) ความร่วมมือโครงการพัฒนาสินค้า OTOP รวมถึงการสนับสนุนผลผลิตทางการเกษตรและผลิตภัณฑ์แปรรูปทางการเกษตรในประเทศไทย

นอกจากนี้ บริษัทฯ ตระหนักถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการประกอบธุรกิจ จึงได้ปรับปรุงการดำเนินงานให้เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมผ่านโครงการสำคัญ เช่น การปรับปรุงประสิทธิภาพการบิน โครงการคาร์บอนฟุตพริ้นท์องค์กร และการเข้าร่วมโครงการลดก๊าซเรือนกระจกภาคสมัครใจตามมาตรฐานของประเทศไทย (T-VER) รวมทั้งได้พิจารณาด้าน

การบริหารจัดการทรัพยากรเพื่อลดการสูญเสีย (Waste Management) โดยมอบหมายให้ฝ่ายจัดการเตรียมการแต่งตั้งคณะทำงานขึ้นชุดหนึ่ง เพื่อดำเนินการบริหารจัดการทรัพยากรเพื่อลดการสูญเสีย โดยให้จัดทำแผนการดำเนินงานและนำเสนอต่อคณะกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคมพิจารณาต่อไป ในส่วนการดำเนินงานความรับผิดชอบต่อสังคม บริษัทฯ จัดกิจกรรมช่วยเหลือผู้ประสบภัยในพื้นที่ต่าง ๆ ทั้งในและต่างประเทศ สนับสนุนการเดินทางสำหรับทีมกู้ภัยจากต่างประเทศ ในการช่วยเหลือเยาวชนที่ติดในถ้ำหลวง ขุนน้ำนางนอน จังหวัดเชียงราย การจัดเที่ยวบินพิเศษนำผู้แสวงบุญฮัจย์สู่ประเทศซาอุดีอาระเบีย ร่วมกับมูลนิธิแอร์บัส จัดกิจกรรม “ปันรักจากการบินไทยสู่ชายแดนใต้” ส่งมอบกระเป๋าและอุปกรณ์การเรียนให้แก่เยาวชนในจังหวัดนราธิวาส การมอบทุนการศึกษาแก่เยาวชนในจังหวัดสุราษฎร์ธานี โครงการโทสมาสเตอร์คาราวาน เสริมสร้างทักษะการใช้ภาษาอังกฤษและทักษะการเป็นผู้นำให้แก่เยาวชน โรงเรียนตำรวจตระเวนชายแดนการบินไทย จังหวัดสระแก้ว โครงการด้านสาธารณสุขสนับสนุนการดำเนินงานของศูนย์รับบริจาคอวัยวะสภากาชาดไทย กิจกรรมวิ่งการกุศล “Run for Life” สมทบทุนช่วยเหลือผู้ป่วยโรคมะเร็ง และโครงการ “ไมล์ปันสุข” เพื่อสนับสนุนการบริจาคเพื่อสมทบทุนจัดหาครุภัณฑ์ทางการแพทย์ อาคารนวมินทร์บพิตร 84 พรรษา โรงพยาบาลศิริราช

พลอากาศเอก *ตรีทศ สนแจ้ง*

(ตรีทศ สนแจ้ง)

ประธานกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม

วันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2562

เอกสารแนบ 6

รายงานของคณะกรรมการบริหาร ประจำปี 2561

ในปี 2561 คณะกรรมการบริหารมีการประชุมทั้งสิ้น 21 ครั้ง เป็นการประชุมตามที่กำหนดไว้ 13 ครั้ง ประชุมวาระพิเศษ 8 ครั้ง เพื่อพิจารณากลับกรงระเบียบวาระก่อนนำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณา และพิจารณาอนุมัติเรื่องต่างๆ ตามที่ได้รับมอบอำนาจจากคณะกรรมการบริษัทฯ รวมถึงติดตามการดำเนินการตามนโยบายและมติของคณะกรรมการบริษัทฯ โดยสรุปได้ ดังนี้

1. **กลับกรงระเบียบวาระต่าง ๆ ก่อนนำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาอนุมัติ** : คณะกรรมการบริหารได้พิจารณากลับกรงระเบียบวาระ โดยยึดหลักการดำเนินการต้องเป็นไปตามระเบียบบริษัทฯ กฎเกณฑ์ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง รวมถึงต้องมีความโปร่งใส สามารถตรวจสอบได้

2. **ติดตามการดำเนินการตามนโยบายและมติของคณะกรรมการบริษัทฯ รวมถึงการดำเนินการตามเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์** : คณะกรรมการบริหารได้มีการกำกับ ดูแล ให้คำแนะนำ รวมถึงติดตามการดำเนินการของสายงานต่างๆ โดยเฉพาะในเรื่องของการหารายได้ และลดค่าใช้จ่าย โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- ติดตามผลการดำเนินงานและสถานะทางการเงินของบริษัทฯ
- ติดตามผลการดำเนินงานของฝ่ายช่าง ในเรื่องของการซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ การบริหารจัดการภายใน การวางแผนอัตรากำลังพล การจัดทำ THAI MRO Master Plan เพื่อให้ค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ สามารถปรับลดลงได้ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้
- ติดตามแผนการขายเครื่องบินที่ปลดระวาง
- ติดตามผลการดำเนินงานของสายการบินพาณิชย์ ในเรื่องของการเพิ่มรายได้จากการจำหน่ายบัตรโดยสาร จากช่องทางขายต่างๆ รวมทั้งโครงการ Foreign Exchange Guarantee for On-line Ticket System
- ติดตามผลการดำเนินงานของการจัดตั้งศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเถา ซึ่งเป็นหนึ่งในกิจกรรมของโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) ของรัฐบาล ที่ต้องการผลักดันให้ประเทศไทย ยกกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ
- ติดตามแผนการจัดหาเครื่องบิน

3. **พิจารณาอนุมัติในเรื่องต่างๆ ตามที่ได้รับมอบอำนาจจากคณะกรรมการบริษัทฯ** : คณะกรรมการบริหารได้มีการพิจารณาอนุมัติระเบียบวาระต่างๆ ที่ได้รับมอบอำนาจ อาทิเช่น การขอเพิ่มอัตรากำลัง การปรับเปลี่ยนประเภทการจ้าง และการขอรับทดแทน ของหน่วยงานต่างๆ ทั้งอัตราแรงงานภายนอก และอัตราประจำ โดยพิจารณาอย่างละเอียด รอบคอบถึงความจำเป็นที่หน่วยงานต่างๆ ต้องมีการเพิ่มอัตรากำลัง

พีระพล ถาวรสุภเจริญ

(นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ)

ประธานกรรมการบริหาร

วันที่ 21 มีนาคม 2562

เอกสารแนบ 7

รายงานผลการดำเนินงานของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ปี 2561

คณะกรรมการบริษัท ได้มีมติแต่งตั้งคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนซึ่งประกอบด้วย ผู้แทนจากคณะกรรมการบริษัท จำนวน 4 คน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นกรรมการอิสระ และมีผู้แทนฝ่ายบริหารเป็นเลขานุการ โดยมีอำนาจหน้าที่ในการสรรหากรรมการบริษัท และผู้บริหารระดับสูงกว่าผู้อำนวยการใหญ่ขึ้นไป รวมถึงกำหนดค่าตอบแทนกรรมการบริษัท และผู้บริหารระดับสูง ให้เป็นไปตามข้อบังคับ หลักเกณฑ์ กฎหมาย กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง และเป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล รวมถึงหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีให้เป็นที่ยอมรับในระดับสากล

ในปี 2561 คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนได้ให้ความสำคัญกับการพิจารณาโครงสร้างและองค์ประกอบของคณะกรรมการต่างๆ ในบริษัท ทั้งในเรื่องจำนวนคณะกรรมการบริษัท ที่เหมาะสมกับขนาดประเภทและความซับซ้อนของธุรกิจ คุณสมบัติกรรมการฯ ในด้านทักษะความรู้ประสบการณ์ที่เกี่ยวข้อง (Skill Matrix) เพื่อที่จะช่วยสนับสนุนการดำเนินงานของบริษัทให้สามารถดำเนินไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงการพิจารณาระบบค่าตอบแทนสำหรับกรรมการบริษัท และผู้บริหารระดับสูงระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ให้มีความเหมาะสม และเทียบเคียงกับธุรกิจอื่นๆ นอกจากนั้น ยังได้ดำเนินการเพื่อสรรหากรรมการบริษัท และผู้บริหารระดับสูงระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ตามคุณสมบัติที่กำหนดให้เข้ามาปฏิบัติงานได้ตามความต้องการที่แท้จริงของบริษัทฯ เพื่อขับเคลื่อนและพัฒนาบริษัทฯ ให้เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนด

ตลอดปี 2561 คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน มีการประชุมทั้งสิ้น 17 ครั้ง ซึ่งสรุปสาระสำคัญของการประชุมได้ดังต่อไปนี้

1. พิจารณาทบทวน Skill Matrix ของคณะกรรมการบริษัททั้ง Core Skills และ Specific Skills ที่เหมาะสมกับธุรกิจและเชื่อมโยงกับทิศทางกลยุทธ์ของบริษัทฯ ทั้งระยะสั้นและระยะยาว
2. สรรหาบุคคลที่คุณสมบัติเหมาะสมตาม Skill Matrix เพื่อเสนอชื่อเป็นกรรมการบริษัท เมื่อมีตำแหน่งว่างลง หรือครบวาระให้เข้ามาเป็นกรรมการบริษัท โดยพิจารณาถึงองค์ประกอบของคณะกรรมการบริษัทที่สำคัญ เช่น คุณสมบัติตามที่กฎหมายกำหนด ความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์ที่เป็นประโยชน์ต่อบริษัทฯ (Skill Matrix) จำนวนบริษัทฯ ที่บุคคลนั้นดำรงตำแหน่งกรรมการ และการมีผลประโยชน์ขัดแย้งกัน (Conflict of Interest) ฯลฯ และนำเสนอคณะกรรมการบริษัท และ/หรือ ที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติ
3. พิจารณากลับกรองให้ข้อคิดเห็นต่อคณะกรรมการบริษัท ในเรื่องการบริหารลด ควบรวม และการปรับปรุงหน้าที่การทำงานของคณะกรรมการชุดย่อย หรือคณะทำงานเฉพาะกิจต่างๆ เพื่อให้สอดคล้องและทันต่อสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป ลดความซ้ำซ้อน และเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานให้กับองค์กร
4. พิจารณาทบทวนการกำหนดค่าตอบแทนคณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการชุดย่อย และคณะทำงานเฉพาะกิจต่างๆ ระหว่างวันที่ 1 พฤษภาคม 2562 ถึงวันที่ 30 เมษายน 2563 ให้มีความเหมาะสม และนำเสนอคณะกรรมการบริษัท เพื่อพิจารณา ก่อนนำเสนอที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้น ประจำปี 2562 เพื่ออนุมัติ
5. พิจารณากำหนดหลักเกณฑ์ ตัวชี้วัดการทำงานที่สำคัญในการประเมินผลการปฏิบัติงานทั้งระยะสั้นและระยะยาวของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ รวมถึงการประเมินผลและการพิจารณาค่าตอบแทนประจำปีที่เหมาะสมเพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ อนุมัติ

- พิจารณากำหนดคุณสมบัติหลักเกณฑ์การสรรหาคัดเลือกผู้ที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเข้าดำรงตำแหน่งผู้บริหารระดับสูงระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ทดแทนที่ลาออก และเกษียณอายุ โดยดำเนินการสรรหา เพื่อให้เข้ามาปฏิบัติหน้าที่ตามโครงสร้างการบริหารที่กำหนดไว้ และกำหนดหลักเกณฑ์การประเมินผลการปฏิบัติงาน รวมถึงคำตอบแทนที่เหมาะสม เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ อนุมัติ

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดคำตอบแทนได้ปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความสามารถด้วยความรอบคอบและอิสระ เพื่อให้เกิดประโยชน์แก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่ายอย่างเหมาะสม และได้รายงานผลการปฏิบัติงานให้คณะกรรมการบริษัทฯ ทราบเป็นประจำอย่างต่อเนื่องตลอดปี 2561

บิตติพันธ์ เทพปฏิมาภรณ์

(นายบิตติพันธ์ เทพปฏิมาภรณ์)

ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดคำตอบแทน

วันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2562

เอกสารแนบ 8

รายงานของคณะกรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูป ประจำปี 2561

ในปี 2561 คณะกรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูป ซึ่งประกอบด้วยกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหาร ได้ปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ อย่างเต็มความสามารถ โดยได้ให้ข้อเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ด้านการกำกับดูแลให้ฝ่ายบริหารจัดทำแผนยุทธศาสตร์ แผนปฏิรูปองค์กร เพื่อให้บริษัทฯ เป็นองค์กรที่สามารถแข่งขันได้อย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถสร้างผลตอบแทนที่เหมาะสมอย่างยั่งยืน โดยในปี 2561 บริษัทฯ ได้จัดทำแผนฟื้นฟู มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ผลการดำเนินงานมีกำไรอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและคุณภาพการให้บริการที่เทียบเคียงมาตรฐานชั้นนำ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้มีการทบทวนวิสัยทัศน์ เป้าหมาย แนวทางการดำเนินการ และปรับรูปแบบการดำเนินธุรกิจใหม่ เนื่องจากในปี 2560 บริษัทฯ มีผลการดำเนินงาน โดยเฉพาะรายได้ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย และมีต้นทุนจากการดำเนินงานสูง ประกอบกับในปี 2562 จะมีการเปลี่ยนแปลงหลักการในการบันทึกบัญชี ตามมาตรฐานบัญชีใหม่ IFRS9 นอกจากนี้ยังต้องปรับปรุงการให้บริการให้มีความสม่ำเสมอ และครอบคลุมลูกค้าทุกกลุ่ม รวมทั้งพัฒนาระบบเทคโนโลยี เพื่อตอบสนองต่อพฤติกรรมของลูกค้าที่ต้องการความสะดวกรวดเร็ว ในขณะที่องค์กรมีขนาดใหญ่ ต้องบริหารจัดการและพัฒนาบุคลากรให้มีศักยภาพสูงขึ้น

ทั้งนี้ การดำเนินการแผนปฏิรูปในปี 2561 นี้เป็นส่วนหนึ่งของแผนฟื้นฟู ปี 2561 – 2565 และแผนปฏิบัติการ ปี 2561 ซึ่งมีแนวทางการดำเนินงานตามกลยุทธ์หลัก ในปี 2561 มีการประชุมทั้งสิ้น 18 ครั้ง ประกอบด้วย เรื่องเพื่อพิจารณาจำนวน 47 เรื่อง และเรื่องเพื่อทราบ จำนวน 5 เรื่อง สรุปตามกลยุทธ์ได้ดังนี้

1. กลยุทธ์สร้างกำไรจากการเพิ่มรายได้ ควบคุมต้นทุน และนำรูปแบบธุรกิจของสายการบินต้นทุนต่ำมาประยุกต์ใช้ ติดตาม กำกับดูแล และให้คำแนะนำฝ่ายบริหาร ในการสร้างกำไรจากการเพิ่มรายได้ โดยปรับปรุงเครือข่ายเส้นทางบิน เพิ่มรายได้ต่อหน่วยและรายได้เสริม ควบคุมต้นทุน จัดหาเครื่องบินทดแทนให้มีความหลากหลายของแบบเครื่องบินและเครื่องยนต์น้อยที่สุด ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้เห็นชอบแผนทบทวนตามโครงการจัดหาเครื่องบินดังกล่าวแล้ว และอยู่ระหว่างเสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติตามขั้นตอนต่อไป นอกจากนี้ คณะกรรมการกำกับยุทธศาสตร์ฯ ยังได้พิจารณาปรับปรุงกระบวนการทำงาน เพื่อลดความซ้ำซ้อน ลดต้นทุนการดำเนินการ โดยพิจารณาปรับเปลี่ยน พัฒนาองค์กร ระบบ อุปกรณ์ และกระบวนการปฏิบัติงาน ของงานบริการภาคพื้นของฝ่ายบริการลูกค้าภาคพื้น และฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้น ให้มีประสิทธิภาพสูงสุด เทียบเคียงระดับสากล เพื่อลดค่าใช้จ่ายในเรื่องของค่าล่วงเวลาและลดค่าใช้จ่ายบุคลากร จากการบริหารจัดการแรงงานที่ซ้ำซ้อน รวมทั้ง ยังได้พิจารณาปรับปรุงระบบ Crew Management System ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล และนำไปสู่ World-Class

2. กลยุทธ์ปรับปรุงการบริการครบวงจร (Engage, Preflight – Inflight – Post flight) เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าแต่ละกลุ่มเป้าหมายอย่างเหมาะสม ติดตาม กำกับดูแล และให้คำแนะนำฝ่ายบริหาร ในการปรับปรุงบริการ โดยยกระดับชั้นบริการพรีเมียม รวมทั้งสร้างความผูกพันกับลูกค้าแต่ละกลุ่มเป้าหมาย ตั้งแต่การบริการภาคพื้นไปจนถึงการบริการบนเครื่องบิน อย่างครบวงจร เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าแต่ละกลุ่มเป้าหมายได้อย่างเหมาะสม โดยพิจารณาการปรับปรุงการบริการในชั้นบริการพรีเมียมอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้บริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับอยู่ใน 5 ลำดับแรก จากสกายแทร็กซ์ หรือเทียบเท่า หรือมีคะแนนเพิ่มขึ้นอย่างน้อยร้อยละ 6 ภายในปี 2565 รวมทั้งพิจารณาการพัฒนาระบบและเครื่องมือในการเชื่อมต่อข้อมูลของผู้โดยสารกับพนักงานในทุกจุดบริการที่เป็นปัจจุบันอย่างไร้รอยต่อ ให้สามารถพัฒนาการบริการบนเครื่องบินและการบริการภาคพื้น ให้สามารถบริการลูกค้าร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการแก้ปัญหาอย่างทันท่วงที และสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้า เป็นเครื่องมือในการเชื่อมต่อข้อมูลของผู้โดยสารกับพนักงานในทุกจุดบริการที่เป็นปัจจุบันอย่างไร้รอยต่อ

3. กลยุทธ์ ดิจิทัลแอปพลิเคชัน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและสร้างความสามารถในการแข่งขัน ติดตาม กำกับดูแล และให้คำแนะนำฝ่ายบริหาร ในการพิจารณานวัตกรรมและดิจิทัลเทคโนโลยี มาเพิ่มประสิทธิภาพและสร้าง ความสามารถในการแข่งขัน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการและการขาย ให้สามารถตอบสนองได้อย่างรวดเร็ว มี ความต่อเนื่อง และมีความมั่นคงปลอดภัยสูง รวมทั้งพิจารณาการพัฒนาความสามารถ (Feature) ต่างๆ ของระบบ ให้ รวดเร็วกว่าคู่แข่ง เพื่อเพิ่มระดับความพึงพอใจของลูกค้า ในด้านการให้บริการผ่านทางเว็บไซต์ รวมทั้งพิจารณาการ ปรับปรุงกระบวนการบริหารจัดการศูนย์ควบคุมปฏิบัติการของบริษัท ให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด โดยใช้ข้อมูลทั้งหมดของบริษัท เพื่อลดความซับซ้อนของการสั่งการ ลดค่าใช้จ่ายและควบคุมความสูญเสียที่เกิดขึ้น รวมถึง รักษาระดับมาตรฐานในการให้บริการผู้โดยสาร ที่ได้รับผลกระทบจากการบริหารจัดการเหตุการณ์ที่ไม่เป็นปกติ (Irregular Operations : IRROPS)

4. กลยุทธ์ พัฒนาการบริหารงานบุคคล โดยเห็นโครงสร้างองค์กร วัฒนธรรมองค์กร ภาวะผู้นำ และการ พัฒนาบุคลากรให้มีความสามารถ ติดตาม กำกับดูแล และให้คำแนะนำฝ่ายบริหาร ในการพัฒนาการบริหารงานบุคคล มุ่งเน้น การปรับปรุงโครงสร้างองค์กรและการจัดทำโครงสร้างใหม่ ปลูกฝังวัฒนธรรมองค์กร THAI Spirit พัฒนาศักยภาพ ผู้บริหารและพนักงานผู้มีศักยภาพสูง รวมทั้งพัฒนาผู้บริหารและพนักงานในหน่วยงานที่อยู่ในแผนปฏิรูปองค์กรให้มี ศักยภาพพร้อมในการสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ และผลการดำเนินงานทางธุรกิจ รวมทั้งพิจารณาเตรียมความ พร้อมของบุคลากรที่จะสืบทอดตำแหน่งงานสำคัญ ได้อย่างต่อเนื่อง รวมถึงตั้งใจ และสร้างขวัญกำลังใจในการเพิ่มโอกาสให้ พนักงาน ได้รับความก้าวหน้าทางอาชีพ อีกทั้งชำระรักษาบุคลากรที่มีคุณค่าให้คงอยู่กับบริษัท

ทั้งนี้ คณะกรรมการฯ มีความมุ่งมั่น ในการกำกับดูแลให้ฝ่ายบริหารจัดทำและดำเนินการตาม แผนยุทธศาสตร์ แผนฟื้นฟู และแผนปฏิรูปองค์กร เพื่อให้บริษัท เป็นองค์กรที่สามารถแข่งขันได้อย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถสร้าง ผลตอบแทนที่เหมาะสมอย่างยั่งยืน

สมเกียรติ ศิริชาติไชย

(นายสมเกียรติ ศิริชาติไชย)

ประธานกรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูป

วันที่ 7 มีนาคม 2562

รายละเอียดเกี่ยวกับรายการประเมินราคาทรัพย์สิน

(ไม่มี)