

รายงานประจำปี 2553  
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)



ห้าทศวรรษแห่งความภาคภูมิใจ

# สารบัญ

สารจากประธานกรรมการบริษัทฯ	2
สารจากกรรมการผู้อำนวยการใหญ่	4
ผลงานและการดำเนินงานสำคัญปี 2553	7
ข้อมูลทางการเงินโดยสรุป	12
ลักษณะการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ	13
โครงสร้างรายได้ของบริษัทฯ	17
การเปลี่ยนแปลงของลักษณะการประกอบธุรกิจ	18
ลักษณะการประกอบธุรกิจและการดำเนินงานของบริษัทย่อยและบริษัทร่วม	56
การปฏิบัติตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540	59
สถานะอุตสาหกรรมการบินและการแข่งขัน	61
การบริหารความเสี่ยงและปัจจัยความเสี่ยง	63
โครงสร้างการถือหุ้นและการจัดการ	67
รายงานของคณะกรรมการธรรมาภิบาล	86
การปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี	87
รายการระหว่างกัน	112
คำอธิบายผลการดำเนินงานและวิเคราะห์ฐานะทางการเงิน	120
แนวทางการดำเนินธุรกิจและกลยุทธ์ของบริษัทฯ	134
ผลการดำเนินงานในรอบ 5 ปี	136
รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการ ในการจัดทำรายงานทางการเงินประจำปี 2553	137
รายงานของคณะกรรมการตรวจสอบ	138
รายงานของผู้สอบบัญชี	140
งบการเงิน	141
หมายเหตุประกอบงบการเงิน	148
ข้อมูลทั่วไป	180
คณะกรรมการ	184
ฝ่ายบริหาร	188
THAI On-line Office	190

## สารจากประธานกรรมการบริษัทฯ



“ผม พร้อมด้วยคณะกรรมการบริษัทฯ ทุกคนมีความภาคภูมิใจอย่างยิ่งที่จะเรียนรู้ให้รู้ถึงข้อดี และผู้มีส่วนได้เสียทุกท่านทราบว่า แม้การบินไทยจะต้องเผชิญกับอุปสรรคมากมาย แต่ด้วยศักยภาพของกลยุทธ์ บุคลากร และความทุ่มเทของพนักงานทุกคน ทำให้บริษัทฯ สามารถดำเนินงานบรรลุเป้าหมายได้อย่างยอดเยี่ยม”



การดำเนินธุรกิจของการบินไทยในรอบปีที่ผ่านมา นับว่าประสบความสำเร็จอย่างยิ่ง แม้จะต้องเผชิญกับสถานการณ์อันยากลำบาก ไม่ว่าจะเป็นความผันผวนของราคาน้ำมัน สภาพเศรษฐกิจในประเทศแถบยุโรป สหรัฐอเมริกา และญี่ปุ่นที่ยังฟื้นตัวได้ไม่เต็มที่ รวมถึงสถานะที่มีการแข่งขันสูงขึ้นของธุรกิจสายการบินโดยเฉพาะการขยายตัวอย่างรวดเร็วของสายการบินต้นทุนต่ำ รวมทั้งปัจจัยภายในประเทศ เช่น ความไม่สงบทางการเมือง และปัญหาจากภัยธรรมชาติ อย่างไรก็ตาม ด้วยแผนกลยุทธ์ และระบบการบริหารจัดการ ความเสี่ยง และความทุ่มเทของพนักงานทุกฝ่าย ทำให้บริษัทฯ สามารถผ่านพ้นวิกฤติต่างๆ ไปได้อย่างรวดเร็ว

ในปี พ.ศ. 2553 เป็นปีแห่งการครบรอบ 50 ปี การบินไทย ควบคู่กับการเปลี่ยนแปลงพัฒนาตามแผนยุทธศาสตร์ระยะยาว “Mission TG100” ซึ่งสร้างความมั่นคงแข็งแกร่งแก่องค์กรทั้งในปัจจุบันและอนาคต โดยมีเป้าหมายหลัก คือ การนำองค์กรกลับสู่ตำแหน่งสายการบินแนวหน้าทั้งระดับภูมิภาคและระดับโลกอีกครั้ง ด้วยการพัฒนาคุณลักษณะสำคัญ 3 ประการ คือ เป็นองค์กรที่มุ่งเน้นลูกค้า มีศักยภาพในการแข่งขันและมีความคล่องตัวในสถานการณ์ต่างๆ บริษัทฯ ได้วางตำแหน่งยุทธศาสตร์ของการบินไทยอย่างชัดเจน โดยเน้นการเพิ่มมูลค่าผลิตภัณฑ์ เพื่อให้ลูกค้ารู้สึกประทับใจในบริการทุกจุดสัมผัส มีการปรับปรุงคุณภาพเครื่องบิน ฝูงบิน รวมถึงเส้นทางการบินให้เหมาะสมยิ่งขึ้น นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้เพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน โดยพัฒนาระบบบริการภาคพื้นทุกอย่างนับตั้งแต่ขั้นตอนการจำหน่ายบัตรโดยสาร รวมถึงการควบคุมราคาบัตรโดยสาร และการปรับปรุงผลิตภัณฑ์และบริการทุกด้านที่เน้นความคุ้มค่าทางการเงินทำให้บริษัทฯ สามารถควบคุมต้นทุนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

การดำเนินงานได้ปฏิบัติตามแผนยุทธศาสตร์ของบริษัทฯ โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการบริหารความเสี่ยง บริษัทฯ เน้นการวางแผนควบคุมราคาน้ำมันซึ่งเป็นต้นทุนที่มีสัดส่วนมากที่สุดในการดำเนินธุรกิจ และยังคงให้ความสำคัญด้านความแข็งแกร่งทางการเงินอย่างต่อเนื่อง เพื่อเป็นฐานรองรับ

ความมั่นคงขององค์กร สำหรับด้านการปรับปรุงประสิทธิภาพภายในหน่วยงาน บริษัทฯ มีนโยบายพัฒนาศักยภาพบุคลากร รวมถึงระบบปฏิบัติงานและการบริหารจัดการ โดยมุ่งเน้นเรื่อง ความซื่อสัตย์ โปร่งใส ตามหลักธรรมาภิบาล นอกจากนี้ ในฐานะสายการบินแห่งชาติ การบินไทยยังคงตระหนักเสมอถึงการตอบแทนผลประโยชน์คืนสู่ส่วนรวม นับเป็นอีกปัจจัยที่ช่วยส่งเสริมภาพลักษณ์ ชื่อเสียง และความเชื่อมั่นของผู้ถือหุ้นที่มีต่อองค์กร

ผม พร้อมด้วยคณะกรรมการบริษัทฯ ทุกคนมีความภาคภูมิใจอย่างยิ่งที่จะเรียนให้ผู้ถือหุ้น และผู้มีส่วนได้เสียทุกท่านทราบว่า แม้การบินไทยจะต้องเผชิญกับอุปสรรคมากมาย แต่ด้วยศักยภาพของกลยุทธ์ บุคลากร และความทุ่มเทของพนักงานทุกคน ทำให้บริษัทฯ สามารถดำเนินงานบรรลุเป้าหมายได้อย่างยอดเยี่ยม รวมถึงผลสำเร็จที่เด่นชัดที่สุดคือ การเติบโตของผลประกอบการปี 2553 ซึ่งมียอดกำไรสูงสุดในรอบ 50 ปีที่ผ่านมา ทั้งนี้ ราคาหุ้นของบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) สามารถทะยานขึ้นสูงสุด 57.75 บาท เมื่อเทียบกับราคาต่ำสุดในปีที่ผ่านมา มา คือ ประมาณ 7 บาท กล่าวได้ว่า การบินไทยสามารถฟื้นฝ่าวิกฤติสู่ความสำเร็จอันยิ่งใหญ่อีกครั้งได้ในระยะเวลาอันสั้น

สุดท้ายนี้ ผมในนามประธานและคณะกรรมการบริษัทฯ ขอขอบคุณพนักงานทุกฝ่ายที่ได้ทุ่มเทเสียสละในการปฏิบัติงานอย่างเต็มที่ และขอขอบคุณลูกค้าผู้มีอุปการะคุณทุกท่าน พันธมิตรทางธุรกิจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ถือหุ้น ซึ่งให้ความเชื่อมั่นกับการดำเนินงานของบริษัทฯ มาโดยตลอด ทั้งนี้ ขอให้ทุกท่านมั่นใจได้ว่า ทั้งผม และคณะกรรมการบริษัทฯ จะดำเนินงานอย่างเต็มกำลังตลอดปี 2554 เพื่อให้การบินไทยเป็นองค์กรที่แข็งแกร่ง มีศักยภาพ และเติบโตไปในระยะยาวและเป็นสมบัติของประเทศไทยได้อย่างมั่นคง



นายอำพน กิตติอำพน  
ประธานกรรมการบริษัทฯ

## สารจากกรรมการผู้ำนวยการใหญ่



“พวกเราทุกคนจะร่วมกันปฏิบัติงานภายใต้แผนยุทธศาสตร์ของบริษัทฯ ต่อไป เพื่อสร้างผลตอบแทนที่ดีให้แก่ผู้ถือหุ้น สร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้าและผู้เกี่ยวข้อง เพื่อทำให้การบินไทยมีความมั่นคง มีขีดความสามารถในการแข่งขันทางธุรกิจอย่างยั่งยืน และสามารถเป็นองค์กร 100 ปี ที่แข่งขันในเวทีโลกได้อย่างเต็มภาคภูมิ”



ในปี 2553 นับเป็นปีแห่งการเฉลิมฉลองความสำเร็จในโอกาสครบรอบ 50 ปี ของการดำเนินธุรกิจการบิน บริษัทฯ ในฐานะสายการบินแห่งชาติ ได้มีส่วนในการเผยแพร่เอกลักษณ์ความเป็นไทย และนำชื่อเสียง เกียรติภูมิมาสู่ประเทศไทยในสายตาของประชาคมโลกมาอย่างยาวนาน บริษัทฯ ได้รับยกย่องจากสถาบันสำคัญชั้นนำในประเทศและต่างประเทศ รวมทั้งได้รับการยอมรับจากผู้ให้บริการเสมอมา และที่สำคัญ คือ ในปี 2553 บริษัทฯ ได้ประสบความสำเร็จในการดำเนินธุรกิจตามแผนยุทธศาสตร์ 5 ปี “Mission TG100” และแผนกลยุทธ์ในทุกๆ ด้าน จนมีผลประกอบการเป็นที่น่าพอใจอย่างยิ่ง แม้ในช่วงปีที่ผ่านมามีบริษัทฯ จะได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ภายในประเทศและภัยทางธรรมชาติในยุโรป แต่บริษัทฯ สามารถสร้างความเชื่อมั่นให้แก่สถาบันการเงินและนักลงทุน ตลอดจนผู้ใช้บริการ ทำให้บริษัทฯ มีความเข้มแข็งและมั่นคงพร้อมจะก้าวต่อไปเป็นสายการบินชั้นนำของเอเชียและของโลก

ด้วยสถานะแวดล้อมทางธุรกิจการบินที่มีปัจจัยเสี่ยงในหลายๆ ด้าน มีความผันผวนสูงและเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา ภายใต้วิสัยทัศน์ Mission TG100 บริษัทฯ จึงมุ่งมั่นที่จะพัฒนาคุณลักษณะ 3 ประการ คือ เพื่อเป็นองค์กรที่มุ่งเน้นลูกค้า เพื่อเป็นองค์กรที่สามารถแข่งขัน และเพื่อเป็นองค์กรที่มีความคล่องตัวสูง ซึ่งการดำเนินงานในรอบปีที่ผ่านมามีบริษัทฯ ได้ปรับแผนกลยุทธ์การกำหนดตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ โดยมีแนวทางที่จะดำเนินธุรกิจการบินให้ครอบคลุมและตอบสนองความต้องการของลูกค้าในทุกกลุ่มเป้าหมาย โดยเฉพาะลูกค้าในตลาดล่าง ซึ่งมีอัตราการเติบโตในระดับสูง เพื่อสร้างโอกาสการขยายทางธุรกิจ เพิ่มความสามารถในการแข่งขันและรองรับการเปิดเสรีการบินของภูมิภาค

ด้านการเสริมสร้างความพึงพอใจและตอบสนองความต้องการของลูกค้า บริษัทฯ ได้มีการปรับปรุงการให้บริการในทุกจุดสัมผัสอย่างเป็นรูปธรรมและชัดเจน อาทิ การเพิ่มช่องทางการบริการข้อมูลสารสนเทศผ่านโทรศัพท์มือถือ (Web on Mobile) และพัฒนาระบบสารสนเทศแบบอัตโนมัติ (e-Service) เพื่อตอบสนองไลฟ์สไตล์ใหม่ๆ ของ

คนยุคปัจจุบัน และเพื่อเพิ่มความสะดวกสบายในการให้บริการลูกค้า ผู้โดยสารและผู้ที่เกี่ยวข้องกับการเดินทาง อาทิ การจองบัตรโดยสาร การสอบถามตารางการบิน การเช็คอิน และรายการสะสมไมล์ เป็นต้น การเพิ่มประสิทธิภาพการบริการศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ การเพิ่มช่องทางการจำหน่ายบัตรโดยสารผ่านเว็บไซต์ โดยในเดือนธันวาคม 2553 บริษัทฯ มีสัดส่วนรายได้การจำหน่ายบัตรโดยสารผ่านเว็บไซต์ในอัตราร้อยละ 8.8 เทียบกับอัตราร้อยละ 6.0 ในเดือนธันวาคม 2552 การปรับปรุงคุณภาพด้านการบริการอาหารและเครื่องดื่มภายในห้องรับรองพิเศษ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและบนเที่ยวบินของบริษัทฯ ส่งผลให้บริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับ 1 การบริการลูกค้าภาคพื้น ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และอันดับ 1 การบริการภายในห้องรับรองพิเศษสำหรับผู้โดยสารชั้นหนึ่ง จากการจัดอันดับของสกายแทร็กซ์ ตลอดจนการพัฒนาระบบลำเลียงสัมภาระของผู้โดยสารชั้นหนึ่ง เพื่อให้สัมภาระถึงมือผู้โดยสารได้ภายในไม่เกิน 15 นาที หลังจากเครื่องบินลงจอดเป็นต้น

ด้านเส้นทางบิน ในปี 2553 บริษัทฯ ได้มีการปรับเปลี่ยนเส้นทางบินให้สอดคล้องกับความต้องการของลูกค้ามากยิ่งขึ้น อาทิ เพิ่มเส้นทางการบินใหม่กรุงเทพฯ-ฮานอ ประเทศเวียดนาม และกรุงเทพฯ-โจฮันเนสเบิร์ก ประเทศสาธารณรัฐแอฟริกาใต้ รวมทั้งการร่วมมือกับสายการบินนกแอร์ให้ทำการบินแทนในเส้นทางบินภายในประเทศบางจุดบิน

ด้านการพัฒนาฝูงบินที่มีประสิทธิภาพ บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดหาเครื่องบิน 15 ลำ ประกอบด้วย เครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 8 ลำ และเครื่องบินแบบแอร์บัส จำนวน 7 ลำ ซึ่งจะเริ่มรับมอบในปี 2554 - 2557 โครงการปรับปรุงห้องโดยสารและผลิตภัณฑ์บนเครื่องบินจำนวน 3 โครงการ ประกอบด้วย เครื่องบินแบบโบอิง 747-400 ลำที่ 7 - 12 จำนวน 6 ลำ เครื่องบินแบบโบอิง 777-200 จำนวน 8 ลำ และเครื่องบินแบบโบอิง 747-400 ลำที่ 13 - 18 จำนวน 6 ลำ ซึ่งจะเริ่มดำเนินการปรับปรุงตั้งแต่ปี 2554 จนถึงปี 2556 รวมทั้งดำเนินการเช่าเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 3 ลำ การเพิ่มการบริการขนส่งสินค้า

ทางอากาศด้วยการเช่าพื้นที่บรรทุกสินค้าบนเครื่องบินแบบ โบอิง 777-200LRF จำนวน 2 ลำ โดยเริ่มตั้งแต่เดือนมีนาคม ปี 2553 ที่ผ่านมา เพื่อเพิ่มศักยภาพทางการแข่งขันให้กับ บริษัทฯ ตลอดจนการแก้ไขปัญหาที่นิ่งในชั้นประหยัดของ บริษัท KOITO โดยติดตั้งที่นั่งของบริษัท Zim Flugsitz GmbH จากประเทศเยอรมันนี ทดแทนในเครื่องบินแบบ แอร์บัส 330-300 จำนวน 5 ลำ ตลอดจนมีการจัดทำแผนพัฒนา ฝูงบินในระยะยาว เพื่อจัดหาเครื่องบินที่มีความทันสมัยและมีเทคโนโลยีในด้านประหยัดเชื้อเพลิง โดยบริษัทฯ มีเป้าหมาย ในการลดอายุเฉลี่ยของฝูงบินจาก 11.9 ปีโดยเฉลี่ยในปี 2553 เป็น 8.5 ปีโดยเฉลี่ยในปี 2560

ด้านค่าใช้จ่าย บริษัทฯ มีมาตรการควบคุมรายจ่าย ที่ไม่มีผลกระทบต่อด้านการบริการและความปลอดภัย อาทิ การจัดโครงการร่วมใจจากองค์กร เพื่อควบคุมค่าใช้จ่ายใน ด้านบุคลากร การปรับปรุงวิธีการจัดซื้อจัดจ้าง ตลอดจนการ เพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลด้านการบริหารจัดการด้าน การใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายหลักของการดำเนิน ธุรกิจการบิน โดยบริษัทฯ ได้มีการจัดทำประกันความเสี่ยง ด้านราคาน้ำมัน ด้วยสัดส่วนที่เหมาะสมต่อปริมาณการใช้งาน อย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่อง พร้อมกับปรับราคาค่าธรรมเนียม น้ำมันให้สอดคล้องและทันต่อเหตุการณ์ ตลอดจนมีนโยบาย ให้ความสำคัญต่อการลดผลกระทบต่อสภาพแวดล้อม โดย บริษัทฯ เป็นสายการบินแรกในภูมิภาคเอเชียที่มีการลงนาม ในความร่วมมือกับสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) เพื่อจัดทำโครงการชดเชยการปล่อยก๊าซคาร์บอนได ออกไซด์ และการจัดทำฉลากคาร์บอนฟุตพริ้นท์จาก 2 เมนู อาหารที่บริการบนเครื่องบินที่แสดงปริมาณก๊าซเรือน กระจกที่ถูกปลดปล่อยออกมา ตลอดทั้งวงจรชีวิตของอาหารนั้น เพื่อเป็นทางเลือกให้ผู้โดยสารได้มีส่วนร่วมในการช่วย ลดภาวะโลกร้อน

ด้านการเพิ่มความคล่องตัวในการบริหารงาน บริษัทฯ มีการกระจายอำนาจและความรับผิดชอบในการบริหารงานให้ กับผู้บริหารระดับสูง โดยใช้ระบบประเมินผลการปฏิบัติงาน (KPI) เข้ามาใช้ภายในองค์กรอย่างเป็นรูปธรรม มีการดำเนินการ ปรับปรุงใช้มาตรการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยการนำแนว นโยบาย Whistle Blower มาใช้ รวมทั้งดำเนินการกับการ ทูจริตในองค์กรอย่างจริงจัง เพื่อเพิ่มธรรมาภิบาลภายใน องค์กร และการพัฒนาให้หน่วยธุรกิจเป็นหน่วยงานที่สร้าง กำไรให้แก่บริษัทฯ โดยมีการปรับปรุงบัญชีของหน่วยธุรกิจ

ออกจากหน่วยธุรกิจหลัก เพื่อการรับรู้รายได้และการจัดสรร ต้นทุน ตลอดจนการเพิ่มอำนาจในการตัดสินใจให้แก่หน่วย ธุรกิจ

ด้านการสร้างความแข็งแกร่งทางการเงิน บริษัทฯ ได้วงเงินกู้ระยะยาวจากธนาคารชั้นนำที่มีเงื่อนไขที่ดีมาก การ จัดหาวงเงินสินเชื่อหมุนเวียน (Revolving Credit Line) และบริษัทฯ ได้รับการตอบรับจากนักลงทุนเป็นอย่างดีมาก จากการขายหุ้นสามัญเพิ่มทุน เป็นผลให้โครงสร้างการเงิน ของบริษัทฯ มีความแข็งแกร่งและสามารถรองรับการดำเนิน ธุรกิจจนบรรลุเป้าหมายได้อย่างดีเยี่ยม โดยสัดส่วนหนี้สินต่อ ทุนลดลงจาก 3 กว่าต่อ 1 เหลือ 1.7 ต่อ 1 ในสิ้นปี 2553 ส่งผลให้บริษัทฯ ได้รับการปรับอันดับความน่าเชื่อถือจาก TRIS มาอยู่ในระดับ A+ ราคาหุ้นของบริษัทฯ มีปรับตัวขึ้น สูงสุดถึง 57.75 บาท และ Morgan Stanley Capital International (MSCI) ได้พิจารณานำหุ้นของบริษัทฯ กลับเข้าไปเป็นส่วนหนึ่งในดัชนี MSCI อีกครั้ง

ผลสำเร็จของการดำเนินธุรกิจตามแผนกลยุทธ์ใน ด้านต่าง ๆ ของบริษัทฯ ในรอบปี 2553 ทำให้การบินไทยได้ รับการเลื่อนอันดับเป็นสายการบินยอดเยี่ยมในปี 2553 โดย สกายแทร็กซ์ จากอันดับที่ 10 มาเป็นอันดับที่ 9 แม้ว่าบริษัทฯ ยังคงต้องเผชิญกับความท้าทายและปัจจัยที่อาจส่งผลกระทบต่อ การดำเนินธุรกิจ ผม พร้อมทั้งคณะผู้บริหารและพนักงาน ขอให้ทุกท่านเชื่อมั่นว่า พวกเราทุกคนจะร่วมกันปฏิบัติงาน ภายใต้อุดมการณ์ของบริษัทฯ ต่อไป เพื่อสร้างผล ต่อแทนที่ดีให้แก่ผู้ถือหุ้น สร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้า และผู้เกี่ยวข้อง เพื่อให้การบินไทยมีความมั่นคง มีขีดความ สามารถในการแข่งขันทางธุรกิจอย่างยั่งยืน และสามารถเป็น องค์กร 100 ปี ที่แข่งขันในเวทีโลกได้อย่างเต็มภาคภูมิ

สุดท้ายนี้ ผมในนามของคณะผู้บริหารและพนักงาน ทุกคน ขอขอบคุณ ลูกค้า ผู้ถือหุ้น และพันธมิตรทางธุรกิจ อีกทั้งผมขอขอบคุณพนักงานทุกฝ่ายที่ให้การสนับสนุน บริษัทฯ ด้วยดีมาโดยตลอด



นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันท์  
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

## ผลงานและการดำเนินงานสำคัญปี 2553

- ❖ บริษัทฯ มีผลกำไรสูงสุดในรอบ 50 ปี ประสบความสำเร็จในการสร้างความเชื่อมั่นในตลาดทุน โดยหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ได้รับการคัดเลือกเป็นหลักทรัพย์ที่ใช้คำนวณดัชนี MSCI Global Equity Indices (MSCI เป็นบริษัทจัดทำดัชนีหลักทรัพย์ระดับโลก) และการจำหน่ายหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทฯ ยังได้รับการจัดอันดับให้เป็น Best Deal of the Year 2010 ของประเทศไทย จากนิตยสาร The Asset นิตยสารธุรกิจการเงินของเอเชีย
- ❖ บริษัทฯ ได้รับการปรับเพิ่มอันดับเครดิตองค์กรสำหรับหุ้นกู้ไม่มีประกันชุดปัจจุบันจาก บริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด เป็นระดับ A+ จากระดับ A บริษัทฯ ยังได้รับการจัดอันดับเครดิตหุ้นกู้ไม่มีประกันชุดใหม่ในวงเงินไม่เกิน 8,000 ล้านบาท ที่ระดับ A+ อีกด้วย
- ❖ ลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือกับกระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ ในการเข้าร่วมงาน The World Exposition Shanghai China 2010 เพื่อเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ภาพลักษณ์ของประเทศไทย และร้านอาหารไทย
- ❖ ทำการบินร่วมกับสายการบินนกแอร์ ในเส้นทางไป-กลับ เชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน ดอนเมือง-พิษณุโลก และ ดอนเมือง-อุบลราชธานี ตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2553 เป็นต้นไป
- ❖ ลงนามสัญญาซ่อมบำรุงอากาศยานชั้นลานจอดฝ่ายช่างร่วมกับบริษัท Societe Concessionaire De L' Aeroport (SCA) ซึ่งได้รับสัมปทานให้เป็นผู้บริหารสนามบินจากรัฐบาลกัมพูชา
- ❖ ได้ร่วมลงนามบันทึกความเข้าใจ ในความร่วมมือการร่วมทุนกับสายการบินไทเกอร์ แอร์เวย์ส ในการจัดตั้งสายการบินต้นทุนต่ำ ไทย-ไทเกอร์ แอร์เวย์ส
- ❖ เป็นสายการบินแรกในภูมิภาคเอเชียที่ได้ดำเนินการร่วมกับสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ จัดทำโครงการลดเขยการปลดปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์
- ❖ เป็นสายการบินแรกในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่ให้บริการด้วยเครื่องบินแบบโบอิง 777-200 LRF เครื่องยนต์ GE90-110B1 ได้รับการรับรองมาตรฐานเรื่องเสียง ซึ่งเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
- ❖ เปิดตัวโครงการ IT Sparkling for 50<sup>th</sup> THAI Anniversary ให้บริการข้อมูลการบินแก่ลูกค้าและผู้โดยสารผ่านระบบมือถือ
- ❖ จัดการประชุมนานาชาติเนื่องในโอกาสครบรอบ 50 ปี ในหัวข้อ “เอเชีย : ความแข็งแกร่งของเศรษฐกิจกับอุตสาหกรรมการบิน”
- ❖ ลงนามในบันทึกข้อตกลงว่าด้วยความร่วมมือกับกรมการบินพลเรือน เพื่อเสริมสร้างความร่วมมือระหว่างกัน และเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน
- ❖ ร่วมออกบูทในงานเวิลด์ ทราเวล มาร์เก็ต ณ เอ็กเซล เอ็กซิซิชั่น เซ็นเตอร์ กรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ
- ❖ เปิดเส้นทางการบิน ไป-กลับ กรุงเทพฯ-โจฮันเนสเบิร์ก สาธารณรัฐแอฟริกาใต้ เริ่มให้บริการวันที่ 2 มิถุนายน 2553
- ❖ เปิดเส้นทางการบินใหม่ ไป-กลับ กรุงเทพฯ-ฮานอย ประเทศเวียดนาม เริ่มให้บริการวันที่ 31 ตุลาคม 2553



## รางวัลและเกียรติยศ

- ✦ รางวัลสายการบินระหว่างทวีปที่ดีที่สุดเป็นปีที่ 7 ติดต่อกัน (Best Intercontinental Airline) จากการมอบรางวัล Norwegian Grand Travel Award 2010 ของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวประเทศนอร์เวย์
- ✦ รางวัลสายการบินยอดเยี่ยมจากสกายแทร็กซ์ จำนวน 2 รางวัล ได้แก่ สายการบินยอดเยี่ยมอันดับ 1 ด้านห้องรับรองพิเศษสำหรับผู้โดยสารชั้นหนึ่ง และสายการบินยอดเยี่ยมอันดับ 1 ด้านการบริการภาคพื้น
- ✦ รางวัลสายการบินดีเด่นของโลก ประจำปี 2553 ในการจัดอันดับแบบสำรวจความคิดเห็นด้านธุรกิจท่องเที่ยวดีเด่น (Best in Travel Poll) จำนวน 2 รางวัล ได้แก่ รางวัลสายการบินดีเด่นอันดับ 2 ด้านการบริการบนเครื่องบินที่ดีที่สุดในโลก และรางวัลชั้นโดยสารธุรกิจดีเด่นอันดับ 4
- ✦ รางวัลสายการบินยอดเยี่ยมจาก TTG Travel Award จำนวน 2 รางวัล ได้แก่ สายการบินยอดเยี่ยมอันดับ 1 ด้านการให้บริการสำหรับชั้นธุรกิจ และสายการบินยอดเยี่ยมอันดับ 1 แห่งเซาท์อีสต์เอเชีย
- ✦ การจัดอันดับเป็น 1 ใน 10 สายการบินสากลที่ดีที่สุดในโลก จากผลการสำรวจของนิตยสารทราเวล แอนด์ เลเซอร์ ของประเทศสหรัฐอเมริกา
- ✦ รางวัลรัฐวิสาหกิจดีเด่น ประจำปี 2553 ในประเภทรางวัลนวัตกรรมดีเด่นจากกระทรวงการคลัง
- ✦ รางวัลสุริยศศิธรประจำปี 2553 จากสมาคมนักประชาสัมพันธ์แห่งประเทศไทย จำนวน 2 รางวัล ได้แก่ รางวัลชนะเลิศดีเด่นชนิดสมุดบันทึก และรางวัลชนะเลิศดีเด่นประเภทสร้างสรรค์ และออกแบบปฏิทินภายใต้แนวความคิด “A Journey of Silk Calendar 2010”

## กิจกรรมเกิดพระเกียรติ

- ✦ จัดกิจกรรมเพื่อเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ “รักในหลวง รักการบินไทย ฉลาดใช้พลังงาน” เพื่อแสดงเจตนารมณ์ในการช่วยลดโลกร้อน พร้อมสร้างจิตสำนึกด้านการอนุรักษ์พลังงานแก่พนักงานทุกคนระหว่างวันที่ 2-3 ธันวาคม 2553
- ✦ ร่วมกับกระทรวงคมนาคม จัดกิจกรรมเฉลิมพระเกียรติฯ “คมนาคมรวมใจ เทิดไท้องค์ราชัน” ระหว่างวันที่ 3-5 ธันวาคม 2553
- ✦ ร่วมสนับสนุนโครงการเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ “อาสา อนุรักษ์ทะเลไทย 2553” เนื่องในวโรกาส 60 ปี แห่งการบรมราชาภิเษก และเฉลิมพระชนมพรรษา 5 ธันวาคม 2553
- ✦ จัดรายการอาหารไทยจานพิเศษสำหรับบริการในเที่ยวบินระหว่างประเทศขาออก ระหว่างวันที่ 4-6 ธันวาคม 2553 เนื่องในวโรกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษาพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ
- ✦ จัดโครงการอุปสมบทหมู่ 5 ธันวาคมหาราช เพื่อถวายเป็นพระราชกุศลแด่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ ร่วมกับโครงการ “50 ปี การบินไทย อุปสมบทหมู่ 9 เส้นทางบิน 9 เส้นทางบุญ” ในพื้นที่ทั้ง 9 จังหวัด ในเส้นทางการบินภายในประเทศ
- ✦ ให้การสนับสนุนชมการแสดง “วัฒนธรรมทองแห่งกรุงรัตนโกสินทร์ 84 พรรษา มหาราชฯ” ณ พระบรมมหาราชวัง เพื่อร่วมเฉลิมฉลองใน 3 วโรกาสมหามงคล เฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ เนื่องในวโรกาสพระราชพิธีมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษา 7 รอบ 5 ธันวาคม 2554 เฉลิมพระเกียรติสมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินีนาถ ในวโรกาสที่ทรงพระเจริญพระชนมายุ 80 พรรษา 12 สิงหาคม 2555 เฉลิมพระเกียรติสมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมาร ในวโรกาสทรงพระเจริญพระชนมายุ 60 พรรษา วันที่ 28 กรกฎาคม 2555
- ✦ ให้การสนับสนุนการขนส่งรถแข่งฟอร์มูล่าวัน จากกรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ สำหรับงาน “ถนนแห่งประวัติศาสตร์

สตรีท ออฟ คิงส์ ราชดำเนิน เรดบูล แวงค็อก 2553” เพื่อเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ เนื่องในวโรกาสทรงเจริญพระชนมพรรษา 84 พรรษา

- ❖ จัดกิจกรรมเฉลิมพระเกียรติฯ “50 ปี การบินไทย ควงแขน 50 คุณแม่... เทียวครัวการบิน” เนื่องในวโรกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษาสมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินีนาถ
- ❖ ร่วมเฉลิมพระเกียรติฯ เนื่องในวโรกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษาสมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินีนาถ ด้วยการจัดบริการอาหารไทยชุดพิเศษ แก่ผู้โดยสารในเที่ยวบินระหว่างประเทศที่เดินทางออกจากกรุงเทพฯ
- ❖ จัดโครงการ “สิงหาพาแม่เที่ยว 53” เนื่องในวโรกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษาสมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินีนาถ ด้วยโปรโมชั่นบัตรโดยสารชั้นประหยัดราคาพิเศษ สำหรับเที่ยวบินในประเทศ ตลอดเดือนสิงหาคม และเดือนกันยายน
- ❖ พนักงานการบินไทยร่วมพิธีทำบุญตักบาตรงานมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษา “12 สิงหาพระบรมราชินีนาถ” แต่พระสงฆ์ จำนวน 279 รูป ณ มณฑลพิธีท้องสนามหลวง พร้อมกันนี้ กระทรวงคมนาคม ได้มอบหมายให้บริษัทฯ เป็นเจ้าภาพในการจัดรีวขบวนอัญเชิญเครื่องราชสักการะงาน “12 สิงหาพระบรมราชินีนาถ” ประจำปี 2553
- ❖ ร่วมออกร้านจำหน่ายสินค้าในงาน “เพื่อนพึ่ง (ภาฯ) 2553” และสวนอัมพรเกษตรแฟร์ เมื่อวันที่ 10 ธันวาคม 2553 ณ พระตำหนักวังสวนกุหลาบ พระราชวังดุสิต

## กิจกรรมเพื่อสังคม

- ❖ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ พระราชทานผ้าพระกฐินให้ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) อัญเชิญไปถวายแด่พระภิกษุสงฆ์ ณ วัดไทยเซตวันมหาวิหาร สาธารณรัฐอินเดีย
- ❖ จัดเที่ยวบินพิเศษมหากุศล โดยนำรายได้จากการจำหน่ายบัตรโดยสารพร้อมเงินบริจาคทุกเที่ยวบิน ถวายพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ โดยเสด็จพระราชกุศลตามพระราชอัธยาศัย และทุกเที่ยวบิน ถวายสมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมาร สมทบทุนมูลนิธิทุนการศึกษาพระราชทานสมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมาร และสมทบกองทุนพระเจ้าหลานเธอ พระองค์เจ้าทีปังกรรัศมีโชติ (เพื่อผู้ประสบภัยพิบัติ)
- ❖ ร่วมกับสถานเอกอัครราชทูตไทยในกรุงลอนดอน จัดงาน “ไทยแลนด์ แอท ทราฟัลการ์ สแควร์” ณ กรุงลอนดอน สหราชอาณาจักร เพื่อส่งเสริมภาพลักษณ์และเผยแพร่วัฒนธรรมไทย เนื่องในวโรกาสครบรอบ 50 ปี ที่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ และสมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินีนาถ เสด็จเยือนกรุงลอนดอน สหราชอาณาจักร
- ❖ ได้มอบเงินบริจาค จำนวน 1 ล้านบาท เพื่อช่วยเหลือผู้ประสบอุทกภัยในจังหวัดต่าง ๆ ในรายการพิเศษ “ราษฎร์ รัฐร่วมใจ ช่วยภัยน้ำท่วม” ทางสถานีโทรทัศน์โมเดิร์นไนน์ ช่อง 9 และจำนวน 0.5 ล้านบาท ในรายการคอนเสิร์ต “ร่วมใจฟื้นฟูผู้ประสบภัยน้ำท่วม” ณ สวนวชิรเบญจทัศ (สวนรถไฟจตุจักร)
- ❖ มอบบัตรโดยสารเครื่องบินแก่สหพันธ์คนหูหนวกแห่งประเทศไทย เพื่อเป็นการยกระดับคนหูหนวกและเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานขององค์กรคนหูหนวกให้เป็นอย่างเท่าเทียมและเป็นระบบ
- ❖ จัดโครงการ “แพทย์นักบิน และนางฟ้าพยาบาล ร่วมทำความดี ฉลองครบ 50 ปี การบินไทย” โดยให้การตรวจรักษานักเรียนโรงเรียนตำรวจตระเวนชายแดนการบินไทย และประชาชนในหมู่บ้านการบินไทยและบริเวณใกล้เคียง ณ ตำบลไทรเดี่ยว อำเภอลองหาด จังหวัดสระแก้ว
- ❖ ร่วมกับมูลนิธิศูนย์พัฒนาและฝึกอบรมคนพิการแห่งเอเชียและแปซิฟิก ให้การสนับสนุนจัดส่งเก้าอี้รถเข็นจำนวน 30 คัน ไปยังกรุงอิสลามาบัด ประเทศปากีสถาน เพื่อช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากเหตุการณ์น้ำท่วม

- ❖ รับผิดชอบต่อสังคมจากสมาชิกรอยัลลอร์ดคิดพลัส เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของมูลนิธิชัยพัฒนา
- ❖ นำอาหารบริการบนเครื่องบิน เข้าร่วมโครงการส่งเสริมการใช้คาร์บอนฟุตพริ้นท์บนผลิตภัณฑ์ในประเทศไทย และเป็นสายการบินแรกของโลก ที่ได้รับการรับรองการใช้ฉลากคาร์บอนฟุตพริ้นท์ กับอาหารไทยสำหรับบริการผู้โดยสารบนเครื่องบิน
- ❖ มอบทุนการศึกษาจำนวน 100 ทุน แก่เด็กนักเรียน ในพิธีถวายผ้าพระกฐินพระราชทานประจำปี 2553 ณ วัดป่าประดู่ (พระอารามหลวง) อำเภอเมือง จังหวัดระยอง
- ❖ จัดพิธีส่งมอบเก้าอี้รถเข็นสำหรับผู้พิการ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการ “ส่งรักจากทั่วโลก 50 ปี การบินไทย”
- ❖ จัดเที่ยวบินพิเศษ เพื่อรองรับการเดินทางของชาวไทยมุสลิมเพื่อไปประกอบพิธีฮัจย์ ณ ประเทศซาอุดีอาระเบีย
- ❖ สนับสนุนโครงการไมล์สร้างบุญ ในปี 2553 โดยรับผิดชอบต่อสังคมจากสมาชิกรอยัลลอร์ดคิดพลัส เพื่อสนับสนุนกิจกรรมอันเป็นประโยชน์ต่อสังคมและพระพุทธศาสนา
- ❖ จัดโครงการ “จาริกแดนพุทธภูมิ ตามรอยพระศาสดา” เป็นปีที่ 4 โดย ทัวร์เอื้องหลวง ในเดือนพฤศจิกายน 2552 ถึงเดือนมีนาคม 2553
- ❖ มอบเงินบริจาคของพนักงาน จำนวน 640,275 บาท เพื่อช่วยเหลือผู้ประสบภัยแผ่นดินไหวชาวเฮติ โดยผ่านศูนย์รวมน้ำใจชาวไทยช่วยเหลือผู้ประสบภัยของรัฐบาลไทย ณ ทำเนียบรัฐบาล ในวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2553
- ❖ จัดส่งข้าวสารจำนวน 100 ตัน รัฐบาลไทยให้ความช่วยเหลือมอบให้แก่ชาวเฮติที่ประสบภัย โดยใช้เครื่องบินขนส่งสินค้าแบบโบอิง 747-300F ของบริษัทฯ เพื่อส่งต่อแก่ผู้ประสบภัยแผ่นดินไหว ณ ประเทศเฮติ
- ❖ ฝ่ายบริหารได้เดินทางไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในวันที่ 22 เมษายน 2553 เพื่อให้การดูแลผู้โดยสารของการบินไทยที่ตกค้างจากเหตุการณ์ปิดน่านฟ้าในทวีปยุโรป เนื่องจากภูเขาไฟระเบิด
- ❖ จัดกิจกรรมวันเด็กผ่านสมาคมสโมสรพนักงานการบินไทย ในวันที่ 9 มกราคม 2553 ได้มอบทุนการศึกษาแก่นักเรียนที่เรียนดี ประพฤติดี และมอบข้าวสารสมทบในโครงการอาหารกลางวัน สำหรับนักเรียนในโครงการสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ
- ❖ จัดตั้งจุดบริจาคสิ่งของ ณ สำนักงานใหญ่ และศูนย์ปฏิบัติการ OPC ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อช่วยเหลือผู้ประสบภัยทางธรรมชาติ ทั้งในและต่างประเทศ และร่วมมือกับหน่วยงานต่างๆ ทั้งภาครัฐและเอกชน ในการรับส่งสิ่งของบริจาคทางคลังสินค้าของการบินไทย ไปยังหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา และเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี
- ❖ พนักงานการบินไทยเข้าร่วมเป็นอาสาสมัครบริจาคทางโทรศัพท์ในรายการ “สยามินทรธิดาฯ การแพทย์แห่งแผ่นดิน” ณ หอประชุมราชแพทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล เพื่อจัดหาทุนในการสร้าง “สถาบันการแพทย์สยามินทรธิดาฯ”
- ❖ ร่วมกิจกรรมซึ่จักรยานและเดิน-วิ่งภารกิจการกุศล “เหงื่อนี้เพื่อเธอ” ในวันที่ 1 สิงหาคม 2553 โดยสมาคมสโมสรและชมรมจักรยานการบินไทย
- ❖ ร่วมมือกับกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม สำนักงานนวัตกรรมแห่งชาติ (องค์การมหาชน) สมาคมอุตสาหกรรมพลาสติกไทย และบริษัท เอส.ซี.จี เคมีคอลส์ จำกัด จัดทำ “โครงการการใช้ถุงพลาสติกชีวภาพเพื่อสิ่งแวดล้อม ณ ร้าน Puff & Pie”

- ❖ จัดโครงการ “การบินไทยร่วมใจรักษ์พลังงาน รักษ์ป่าชายเลน” ณ ศูนย์พลังงานเพื่อสิ่งแวดล้อม อำเภอสหัสขันธ์ จังหวัดเพชรบุรี
- ❖ จัดกิจกรรม “การบินไทย ฉลาดใช้พลังงาน ครั้งที่ 4” โดยฝ่ายบริหารและพนักงาน ณ สำนักงานใหญ่
- ❖ พนักงานบริษัทฯ ให้การสนับสนุนโครงการ “เติมฝันปั้นน้อง” ในวันที่ 30 มกราคม 2553
- ❖ เข้าร่วมโครงการ “I believe I can fly” ของสมาคมนักบินไทย
- ❖ นำคณะครูและนักเรียนจากโรงเรียนตำรวจตระเวนชายแดนการบินไทย จังหวัดสระแก้ว และคณะนักเรียนโรงเรียนเศรษฐเสถียร ในพระบรมราชูปถัมภ์ ซึ่งเป็นผู้พิการทางการได้ยิน เข้าชมงานนิทรรศการ 50 ปีการบินไทย “THAI’s 50<sup>th</sup> Anniversary A Journey of Silk” ณ ศูนย์การค้าสยามพารากอน

## ข้อมูลทางการเงินโดยสรุป

		งบการเงินรวม		
		2553	2552	2551
<b>งบกำไรขาดทุน</b>				
รายได้รวม	(ล้านบาท)	184,270	163,875	202,606
ค่าใช้จ่ายรวม	(ล้านบาท)	161,581	150,030	220,720*
กำไร (ขาดทุน) ก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้	(ล้านบาท)	22,689	13,845	(18,114)
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	(ล้านบาท)	15,350	7,344	(21,379)
* รวมสำรองค่าความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกรณีกฎหมายป้องกันการค้าที่ไม่เป็นธรรม และผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบิน จำนวน 4,290 ล้านบาท และ 4,426 ล้านบาทตามลำดับ				
<b>งบดุล</b>				
รวมสินทรัพย์	(ล้านบาท)	293,760	271,694	259,534
รวมหนี้สิน	(ล้านบาท)	210,850	218,450	213,652
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	(ล้านบาท)	82,910	53,244	45,882
<b>หุ้น</b>				
จำนวนหุ้นสามัญที่ออกและชำระแล้ว	(ล้านบาท)	2,182.77	1,698.90	1,698.90
มูลค่าหุ้นที่ตราไว้	(บาท)	10.00	10.00	10.00
กำไร (ขาดทุน) สุทธิต่อหุ้น	(บาท)	8.39	4.32	(12.58)
เงินปันผลจ่ายต่อหุ้น	(บาท)	1.25	0.25	-
<b>อัตราส่วนทางการเงิน</b>				
อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิต่อรายได้รวม	(ร้อยละ)	8.3	4.5	(10.60)
อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์รวม	(ร้อยละ)	5.4	2.8	(7.90)
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	(ร้อยละ)	22.5	14.8	(37.50)
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	(เท่า)	2.5	4.1	4.70



## ลักษณะการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เป็นรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม และเป็นสายการบินแห่งชาติที่รับผิดชอบกิจการการบินพาณิชย์ทั้งเส้นทางบินระหว่างประเทศและเส้นทางบินภายในประเทศ โดยแยกการบริหารออกเป็นธุรกิจหลัก คือ ธุรกิจสายการบิน และหน่วยธุรกิจ ซึ่งเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการขนส่ง ดังนี้

### ธุรกิจสายการบิน

ธุรกิจสายการบินเป็นกิจการหลักของบริษัทฯ ประกอบด้วยบริการขนส่งผู้โดยสาร และบริการขนส่งสินค้า พัสดุภัณฑ์และไปรษณีย์ภัณฑ์ โดยบริษัทฯ ได้ให้บริการขนส่งในเส้นทางบินไปยังจุดบินต่างๆ ทั้งแบบเที่ยวบินประจำและเที่ยวบินเช่าเหมาลำ ในเส้นทางบินระหว่างประเทศและภายในประเทศ

### กิจการหน่วยธุรกิจที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการขนส่ง

หน่วยธุรกิจซึ่งเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการขนส่งเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการขนส่งทางอากาศ จะต้องมีการดำเนินการที่สอดคล้องต่อเนื่องกันอย่างเป็นระบบ เพื่อให้เครื่องบินสามารถออกเดินทางจากสถานีต้นทางถึงสถานีปลายทางตรงตามกำหนดเวลาที่ระบุในตารางบิน ด้วยความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ทำให้เกิดความน่าเชื่อถือและความมั่นใจแก่ผู้โดยสาร ซึ่งมีรายละเอียดการให้บริการต่างๆ ดังนี้

#### ❖ กิจการบริการลูกค้าภาคพื้น (Ground Customer Services)

- ❖ บริการตรวจรับผู้โดยสาร (Check-in Service) ให้บริการตรวจสอบบัตรโดยสาร เอกสารการเดินทาง หมายเลขที่นั่ง อาหารพิเศษ และ/หรือ บริการพิเศษตามชั้นการเดินทาง หรือตามที่ได้ทำการสำรองไว้ล่วงหน้า (advance booking/requirement) ตลอดจนตรวจสอบ และบันทึกน้ำหนักสัมภาระของผู้โดยสาร
- ❖ บริการพิเศษต่างๆ (Special Services) เช่น ให้บริการเฉพาะบุคคลสำคัญ ผู้โดยสารที่เดินทางในชั้นหนึ่ง (First Class) ชั้นธุรกิจ (Business Class) ผู้โดยสารสมาชิกบัตรแพลทตินั่ม หรือบัตรทอง รวมทั้งการบริการผู้โดยสารผู้สูงอายุ ผู้โดยสารอายุต่ำกว่า 12 ปี เดินทางลำพัง คนพิการ คนป่วยที่แพทย์รับรองการเดินทาง เป็นต้น
- ❖ บริการห้องรับรองพิเศษ (Lounge Service) ให้บริการผู้โดยสารชั้นหนึ่ง ชั้นธุรกิจ ผู้โดยสารสมาชิกบัตรแพลทตินั่ม และบัตรทอง ให้บริการ Royal Orchid Spa สำหรับผู้โดยสารการบินไทยที่เดินทางในชั้นหนึ่ง และชั้นธุรกิจ
- ❖ บริการด้านสัมภาระ (Baggage Service) ให้บริการตรวจสอบ และติดตามสัมภาระสูญหาย ตรวจสอบและซ่อมแซมหรือขอใช้กระเป๋าชำรุดเสียหาย ให้บริการนำสัมภาระล่าช้าส่งผู้โดยสารถึงที่พัก
- ❖ บริการควบคุมระวางบรรทุก (Load Control and Weight Balance) ให้บริการการวางแผนระวางบรรทุก คำนวณน้ำหนักบรรทุก ตลอดจนควบคุมการบรรทุกสัมภาระสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ทั้งขาขึ้นและขาลง (Loading และ Unloading)

- ❖ บริการสายการบินลูกค้า (Customer Airlines Services) ให้บริการผู้โดยสาร สัมภาระ การควบคุมระวางบรรทุก ห้องรับรองพิเศษ และการบริการพิเศษต่างๆ ตามที่ระบุในสัญญาการให้บริการ
- ❖ บริการพิเศษเฉพาะลูกค้าของหน่วยงานเอกชน (Non-Customer Airlines Services) เช่น ธนาคาร และ โรงแรมที่ต้องการให้การบินไทยอำนวยความสะดวกให้ลูกค้าของตนเป็นพิเศษ โดยให้บริการด้านผู้โดยสาร ห้องรับรองพิเศษ และการบริการพิเศษต่างๆ ตามที่ระบุในสัญญาการให้บริการ

#### ❖ กิจการบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น (Ground Support Equipment Services)

1. บริการเกี่ยวกับผู้โดยสาร ลูกเรือ และสัมภาระ (Passenger Crew and Baggage Services)
  - บริการรับ-ส่งผู้โดยสารและลูกเรือพร้อมทั้งบริการลำเลียง ขนถ่าย และนำส่งสัมภาระของสายการบินลูกค้า ระหว่างอาคารผู้โดยสารกับอากาศยานโดยรถรับ-ส่ง ผู้โดยสาร (Ramp Bus)
  - บริการรับ-ส่งลูกเรือพร้อมทั้งบริการลำเลียง ขนถ่าย และนำส่งสัมภาระการบินไทยระหว่างอาคารศูนย์ปฏิบัติการ (OPC 2) กับอากาศยานโดยรถรับ-ส่งลูกเรือ (Ramp Bus)
2. บริการอากาศยานบริเวณลานจอด (Aircraft Services)
  - บริการลากจูงอากาศยานเข้า-ออกจากสะพานเทียบเครื่องบิน หรือจุดจอดอากาศยานภายในลานจอด
  - บริการผู้โดยสารขึ้น-ลงจากอากาศยานด้วยรถบันได
  - บริการรดเติมน้ำดื่มน้ำใช้ภายในอากาศยาน
  - บริการขนถ่ายสิ่งปฏิกูลจากอากาศยาน
  - บริการทำความสะอาดภายในอากาศยาน
  - บริการเครื่องทำความเย็น (Air Condition Unit) และเครื่องบริการจ่ายกระแสไฟภายในอากาศยานขณะจอด (Ground Power Unit)
  - บริการเครื่องจ่ายลมร้อนสำหรับติดเครื่องยนต์อากาศยาน (Air Starter Service Mobile Truck)
  - บริการลำเลียง ขนถ่าย ตู้สินค้าเข้า-ออกจากอากาศยาน
  - บริการนำส่งสินค้าเข้า-ออกระหว่างอาคารคลังสินค้ากับอากาศยาน
3. บริการซ่อมบำรุง (Maintenance Services)
  - บริการตรวจสอบและซ่อมบำรุงอุปกรณ์ภาคพื้นและยานพาหนะประเภทต่างๆ ตามระยะเวลา
  - บริการซ่อมตู้สินค้าทุกประเภท ตามระบบมาตรฐานสากล

#### ❖ กิจการพาณิชย์สินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ (Cargo and Mail Commercial)

- ❖ บริการสำรองระวางสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์
- ❖ บริการควบคุมและวางแผนระวางบรรทุกสินค้า ไปรษณีย์ภัณฑ์ และสัมภาระผู้โดยสาร (Space Control and Load Planning)
- ❖ บริการจัดการเก็บรักษาสินค้า (Warehouse Storage)
- ❖ บริการตรวจสอบสภาพหีบห่อ ชั่งน้ำหนัก ตรวจสอบนับคัดแยก และจัดบรรทุกสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์
- ❖ บริการจัดการเอกสาร สินค้า และไปรษณีย์ภัณฑ์ (Cargo and Mail Documentation)
- ❖ บริการจัดทำบัญชีเรือขาออก (Cargo and Mail Manifesting)

- ❖ บริการรวบรวมใบขนส่งสินค้าและรายงานอากาศยานเข้า-ออกต่อกรมศุลกากร
- ❖ บริการรับแจ้งสินค้าที่ชำรุดเสียหาย (Cargo Tracing)
- ❖ บริการรับส่งข้อมูลสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ให้แก่สายการบินลูกค้าและสถานีต่างประเทศ
- ❖ บริการข้อมูลและสถิติการนำเข้าและส่งออกสินค้า
- ❖ บริการควบคุมบริการที่จัดเก็บและจัดหาอุปกรณ์บรรทุกสินค้าและสัมภาระผู้โดยสาร (Unit Load Devices Control)
- ❖ บริการติดตามข้อมูลและตรวจสอบสถานภาพการขนส่ง (Track and Trace) ผ่านทางเว็บไซต์
- ❖ ศูนย์บริการสินค้าสดและผลไม้ (Perishable Services Center) เพื่อรักษาคุณภาพและความสดของสินค้า
- ❖ ศูนย์บริการสินค้าเร่งด่วน (Express Service Center)

#### ❖ กิจการครัวการบิน (Catering Services)

- ❖ บริการจัดหา และผลิตอาหาร/เครื่องดื่ม เพื่อบริการผู้โดยสารบนเครื่องบิน สำหรับสายการบินบริษัทฯ และสายการบินลูกค้า
- ❖ บริการอาหารและเครื่องดื่มให้แก่ Lounges ของสายการบินไทย และสายการบินลูกค้าอื่นๆ
- ❖ ดำเนินกิจการภัตตาคารและ Snack Bar ณ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ภูเก็ต เชียงราย และกระบี่
- ❖ ดำเนินกิจการภัตตาคาร “Yellow Orchid” ณ อาคารปฏิบัติการ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และโรงพยาบาลปิยะเวท
- ❖ บริการจัดเลี้ยงอาหารและเครื่องดื่มทั้งในและนอกสถานที่
- ❖ ดำเนินธุรกิจร้านเบเกอรี่ Puff & Pie จำนวน 32 แห่ง (ในกรุงเทพฯ 24 แห่ง และต่างจังหวัด 8 แห่ง) ณ สถานที่ราชการ และหน่วยงานของภาครัฐ รวมทั้งร้าน Puff & Pie สาขาเฉพาะกิจที่เปิดจำหน่ายเป็นประจำอีก 5 แห่ง ในสถานที่เอกชน
- ❖ บริการอาหารและเครื่องดื่มให้กับการประชุมของหน่วยงานต่างๆ ภายในบริษัทฯ
- ❖ บริการ Snack Box และอาหารกล่องในงานต่างๆ นอกสถานที่ เช่น งานสวดพระอภิธรรม งานประชุม งานกีฬา งานนิทรรศการ เป็นต้น
- ❖ บริการอาหารให้แก่พนักงาน เพื่อเป็นสวัสดิการ ณ สำนักงานใหญ่ ฝ่ายช่าง ศูนย์ฝึกอบรมลูกเรือ และอาคารศูนย์ปฏิบัติการ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- ❖ บริการอาหารและเครื่องดื่มในงานมหกรรมต่างๆ (Special Event Catering) เช่น งาน World EXPO ที่เชียงใหม่ ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน เป็นต้น
- ❖ งานผลิตขนมปังและเบเกอรี่แช่แข็งสำหรับส่งออก ปัจจุบันจำหน่ายให้แก่ ครัวการบิน Gate Gourmet และบริษัท Cosmo Enterprise Co., Ltd. ครัวการบินในประเทศญี่ปุ่น นอกจากนี้ ยังผลิตให้แก่ TOPS Supermarket
- ❖ งานผลิตขนมปังและเบเกอรี่จำหน่ายให้แก่ร้าน Puff & Pie Supreme Bakery Delight จำนวน 35 สาขา ซึ่งดำเนินงานโดยผู้แทนจำหน่ายที่ได้รับการคัดเลือกและแต่งตั้งจากฝ่ายครัวการบิน
- ❖ งานผลิตและจำหน่ายผลิตภัณฑ์ “เอื้องหลวง” เช่น น้ำแกงสำเร็จรูป (Retort Pouch) Salad Dressing เครื่องดื่มต่างๆ อาทิ น้ำส้ม น้ำผลไม้รวม น้ำชามะขาม น้ำดื่ม เป็นต้น



## ❖ กิจการซ่อมบำรุงอากาศยาน (Technical Services)

- ❖ บริการตรวจทางเทคนิค และซ่อมบำรุงอากาศยานขึ้นลานจอด (Line Maintenance) การซ่อมบำรุงย่อย (Light Maintenance) ทุกครั้งที่เครื่องบินจอดแวะ (Transit) และจอดค้างคืน (Night stop) ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมืองและท่าอากาศยานอื่นๆ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้เปิดให้บริการ 24 ชั่วโมง
- ❖ บริการซ่อมบำรุงขั้นโรงงาน (Heavy Maintenance) สำหรับเครื่องบินที่ผลิตจากบริษัทโบอิง (แบบโบอิง 747 แบบโบอิง 777 แบบโบอิง 737) และผลิตจากบริษัทแอร์บัส (แอร์บัส A300-600 แอร์บัส A310 แอร์บัส A330 แอร์บัส A340) นอกจากนี้ ยังมีเครื่องบินแบบอื่นอีก อาทิ เอทีอาร์-72 ที่ผลิตจากบริษัท อารีสปาเซียล ประเทศฝรั่งเศส เป็นต้น โดยศูนย์ซ่อมอากาศยานดอนเมือง กรุงเทพฯ และศูนย์ซ่อมอากาศยานอุตะเถา จังหวัดระยอง
- ❖ บริการปรับปรุงห้องผู้โดยสาร (Cabin Reconfiguration) สำหรับเครื่องบินแบบโบอิง 747-400 แบบโบอิง 777-200 และแบบโบอิง 777-300 โดยศูนย์ซ่อมอากาศยานดอนเมือง กรุงเทพฯ และศูนย์ซ่อมอากาศยานอุตะเถา จังหวัดระยอง
- ❖ บริการซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ที่ผลิตโดยบริษัท General Electric แบบ CF6-80 และแบบ CF6-50 รวมทั้งอุปกรณ์เครื่องบินต่างๆ
- ❖ ซ่อมบำรุงเครื่องบินให้ฝูงบินของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด ฝูงบินของกองบินตำรวจ และหน่วยราชการสำคัญต่างๆ
- ❖ บริการสอบเทียบมาตรฐาน (Aircraft Standard Calibration and Measurement)

## กิจกรรมที่สนับสนุนการขนส่ง

กิจกรรมที่สนับสนุนการขนส่งประกอบด้วย บริการอำนวยความสะดวก การจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบิน และการจำหน่ายสินค้าที่ระลึก

- ❖ การให้บริการอำนวยความสะดวก (Dispatch Services) เป็นการให้บริการข้อมูลเกี่ยวกับรายละเอียดของเส้นทางบิน ลักษณะอากาศ เพื่อให้เครื่องบินสามารถไปถึงที่หมายได้อย่างปลอดภัยแก่เที่ยวบินของบริษัทฯ และสายการบินลูกค้า
- ❖ การจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบิน (Sales on Board) ตั้งแต่ปี 2551 จนถึงปัจจุบันบริษัทฯ ได้ทำสัญญากับ King Power Marketing and Management Co., Ltd. ให้เป็นผู้จำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบิน
- ❖ การจำหน่ายสินค้าที่ระลึก (THAI Shop) บริษัทฯ ได้ดำเนินการเปิดร้านจำหน่ายสินค้าที่ระลึกรวมทั้งสิ้น 5 แห่ง ประกอบด้วย สำนักงานใหญ่ของบริษัทฯ สำนักงานหลานหลวง สำนักงานสีลม สำนักงานเชียงใหม่ ศูนย์ปฏิบัติการ OPC ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ



## โครงสร้างรายได้ของบริษัทฯ

ตารางดังต่อไปนี้แสดงรายละเอียดองค์ประกอบของรายได้ที่สำคัญของบริษัทฯ และอัตราร้อยละของรายได้รวมของบริษัทฯ สำหรับรายได้จากการขายหรือการให้บริการแต่ละประเภท สำหรับช่วงระยะเวลาที่ระบุ

	ปี 2553		ปี 2552		ปี 2551	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
<b>รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน</b>						
ภูมิภาค	52,953	28.7	45,916	28.0	52,340	25.8
ข้ามทวีป	52,954	28.7	50,146	30.6	63,896	31.5
ภายในประเทศ	12,399	6.7	11,968	7.3	11,787	5.8
เที่ยวบินแบบไม่ประจำ	539	0.3	488	0.3	824	0.4
ค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสาร	1,925	1.0	2,403	1.5	2,466	1.2
ค่าธรรมเนียมชดเชยน้ำมันเรียกเก็บจากผู้โดยสาร	24,092	13.1	23,558	14.4	33,006	16.3
<b>รวมรายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน</b>	<b>144,862</b>	<b>78.6</b>	<b>134,479</b>	<b>82.1</b>	<b>164,319</b>	<b>81.1</b>
ค่าระวางขนส่ง	27,391	14.9	18,525	11.3	25,841	12.8
ค่าไปรษณีย์ภัณฑ์	839	0.5	823	0.5	913	0.5
กิจการอื่น	7,181	3.9	7,396	4.5	8,667	4.3
รายได้จากการดำเนินงานของบริษัทย่อย	315	0.2	380	0.2	378	0.2
<b>รวมรายได้จากการขายหรือการให้บริการ</b>	<b>180,588</b>	<b>98.0</b>	<b>161,603</b>	<b>98.6</b>	<b>200,118</b>	<b>98.8</b>
<b>รายได้อื่น</b>						
ดอกเบี้ยรับ	185	0.1	178	0.1	493	0.2
รายได้อื่นๆ	3,497	1.9	2,094	1.3	1,994	1.0
<b>รวมรายได้อื่น</b>	<b>3,682</b>	<b>2.0</b>	<b>2,272</b>	<b>1.4</b>	<b>2,487</b>	<b>1.2</b>
<b>รวมรายได้</b>	<b>184,270</b>	<b>100.0</b>	<b>163,875</b>	<b>100.0</b>	<b>202,605</b>	<b>100.0</b>

## การเปลี่ยนแปลงของลักษณะการประกอบธุรกิจ

ในปี 2553 เศรษฐกิจโลกเริ่มฟื้นตัวอย่างชัดเจน ทำให้ความต้องการเดินทางและการขนส่งสินค้าทางอากาศเพิ่มขึ้น ถึงแม้ในเดือนเมษายน ธุรกิจการบินจะได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ภูเขาไฟระเบิดในประเทศไอซ์แลนด์ ส่งผลให้เที่ยวบินที่เดินทางเข้าออกทวีปยุโรปเกือบทุกจุดบินต้องหยุดให้บริการ แต่เนื่องจากสถานการณ์ดังกล่าวเกิดขึ้นในระยะเวลาสั้น จึงส่งผลกระทบต่อธุรกิจการบินเพียงเล็กน้อย อย่างไรก็ตาม อุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยยังได้รับผลกระทบจากปัญหาความไม่สงบทางการเมืองในช่วงเดือนเมษายน-พฤษภาคม ทำให้นักท่องเที่ยวขาดความเชื่อมั่น และชะลอการเดินทางทั้งในส่วนของนักท่องเที่ยวที่เดินทางภายในประเทศและนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามายังประเทศไทย

บริษัทฯ จึงได้ปรับกลยุทธ์ให้เหมาะสมกับสภาวะตลาดที่เปลี่ยนแปลง ด้วยการปรับเปลี่ยนตารางบินในบางเส้นทาง โดยปรับเปลี่ยนแบบของเครื่องบินและจำนวนเที่ยวบินให้เหมาะสมกับปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสาร รวมทั้งแสวงหาโอกาสในการเพิ่มเที่ยวบินไปยังจุดหมายปลายทางอื่น โดยใช้กรุงเทพฯ เป็นจุดผ่านเพื่อลดความเสี่ยง นอกจากนี้บริษัทฯ ยังได้ดำเนินกิจกรรมทางการตลาดและการขายอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งจัดกิจกรรมต่างๆ ร่วมกับการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยและภาครัฐที่จัดขึ้นทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ ทั้งนี้ เพื่อกระตุ้นให้มีความต้องการเดินทางภายในประเทศเพิ่มขึ้น และสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้โดยสารต่างประเทศ จากการปรับกลยุทธ์ได้อย่างทันการณ์ ประกอบกับสถานการณ์ทางการเมืองที่เริ่มคลี่คลาย ทำให้บริษัทฯ มีผลการดำเนินงานที่ดีขึ้นในระยะเวลาต่อมา



## การดำเนินงานของธุรกิจหลัก

### ฝูงบินของบริษัทฯ

แบบเครื่องบิน	จำนวน (ลำ)	
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552
โบอิง 747-400	18	18
โบอิง 777-300	6	6
โบอิง 777-200	8	8
โบอิง 777-200ER	6	6
โบอิง 737-400 <sup>1)</sup>	9	9
โบอิง 777-300ER <sup>3)</sup>	3	-
แอร์บัส A340-600	6	6
แอร์บัส A340-500	4	4
แอร์บัส A330-300	15	15
แอร์บัส A300-600	13	17
เอทีอาร์ 72 <sup>2)</sup>	2	2
รวม	90	91

หมายเหตุ : <sup>1) 2)</sup> รวมเครื่องบินที่บริษัทฯ ให้บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด เช่าโดย ณ ปัจจุบัน เครื่องบินแบบโบอิง 737-400 จำนวน 4 ลำ และเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72 จำนวน 2 ลำ

<sup>3)</sup> รวมเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 3 ลำ ซึ่งดำเนินการเช่าระยะสั้นจากสายการบินเจ็ทแอร์เวย์ส

ในปี 2553 บริษัทฯ ได้เช่าดำเนินการระยะสั้นเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 3 ลำ จากสายการบินเจ็ทแอร์เวย์ส ซึ่งเป็นเครื่องบินพิสัยไกล เพื่อนำมาทำการบินในเส้นทางยุโรปและทำการปลดระวางเครื่องบินแบบแอร์บัส A300-600 จำนวน 4 ลำ ที่มีอายุ 20 ปีขึ้นไป

## การพัฒนาเส้นทางบินและจุดบิน

ในปี 2553 บริษัทฯ มีเป้าหมายในการพัฒนาตลาดและเครือข่ายเส้นทางบินอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้สามารถแข่งขันได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้เป็นศูนย์กลางการบินสู่ประเทศต่างๆ ในแถบเอเชียใต้ อินโดจีน ลุ่มแม่น้ำโขง และจีนตอนใต้ โดยจะให้บริการเที่ยวบินตรงระหว่างกรุงเทพฯ และจุดบินต่างๆ ดังกล่าว รวมถึงการพัฒนาให้กรุงเทพฯ เป็นจุดเชื่อมต่อของเที่ยวบินระหว่างจุดบินในยุโรปและอเมริกาเหนือกับจุดบินในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และออสเตรเลีย บริษัทฯ ได้เพิ่มความถี่และจำนวนที่นั่งของเที่ยวบินในเส้นทางที่มีความต้องการการเดินทางสูง อาทิ ปารีส โตเกียว และนาโกยา นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ปรับเพิ่มหรือลดเที่ยวบินในช่วงเทศกาลให้สอดคล้องกับปริมาณความต้องการของผู้โดยสาร หรือยกเลิกเส้นทางบินที่ขาดทุน รวมถึงสร้างความร่วมมือกับสายการบินนกแอร์ในเส้นทางบินภายในประเทศ ในเส้นทางสายหลักและรองบางเส้นทางที่มีความเหมาะสม และสร้างความร่วมมือกับสายการบินบางกอกแอร์เวย์ส์เส้นทางย่อยในภูมิภาคเอเชีย ตลอดจนทำความร่วมมือกับสายการบินพันธมิตรในการขยายเครือข่ายเส้นทางบินเพื่อเพิ่มทางเลือกให้กับลูกค้ามากขึ้น

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

ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 บริษัทฯ มีเครือข่ายเส้นทางบินให้บริการครอบคลุม 72 จุดบิน ใน 35 ประเทศทั่วโลก โดยเป็น 10 จุดบินภายในประเทศ (ไม่รวมกรุงเทพมหานคร)

## เส้นทางบินภายในประเทศ

บริษัทฯ ได้พัฒนาเที่ยวบินภายในประเทศ โดยให้ความสำคัญต่อจุดบินหลัก ส่วนจุดบินรองและจุดบินย่อยบางจุด บริษัทฯ ได้ร่วมมือกับสายการบินพันธมิตรเพื่อรักษาส่วนแบ่งการตลาด

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 บริษัทฯ ทำการบินจากกรุงเทพฯ ไปยัง 10 จุดบิน ด้วยความถี่ 294 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ดังนี้ ภาคเหนือ ได้แก่ เชียงใหม่ เชียงราย ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ได้แก่ อุดรธานี อุบลราชธานี ขอนแก่น ภาคใต้ ได้แก่ ภูเก็ต กระบี่ หาดใหญ่ สุราษฎร์ธานี เกาะสมุย และเส้นทางเชียงใหม่-ภูเก็ต นอกจากนี้ ได้มีการพัฒนาความร่วมมือกับสายการบินนกแอร์ โดยให้สายการบินนกแอร์ เพิ่มเที่ยวบินกรุงเทพฯ-อุบลราชธานี ทดแทนเที่ยวบินที่บริษัทฯ ปรับลดลง และทำการบินแทนในเส้นทางเชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน และเส้นทางกรุงเทพฯ-พิษณุโลก

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีเที่ยวบินรหัสร่วม (Code Sharing) กับสายการบินนกแอร์ในเส้นทางบินอีก 2 จุดบิน ได้แก่ นครพนม และบุรีรัมย์ ส่งผลให้บริษัทฯ สามารถจัดส่งผู้โดยสารที่เดินทางจากต่างประเทศเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยได้อย่างต่อเนื่อง และครอบคลุมเมืองสำคัญในภูมิภาคได้อย่างทั่วถึง





## เส้นทางบินระหว่างประเทศ

บริษัทฯ ทำการบินเส้นทางระหว่างประเทศทั้งสิ้น 563 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ โดยแบ่งเป็น 2 เส้นทางหลัก ได้แก่ เส้นทางภูมิภาคเอเชีย 413 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง 42 จุดบิน ใน 19 ประเทศ และเส้นทางข้ามทวีป 150 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง 20 จุดบินใน 15 ประเทศ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

### เส้นทางภูมิภาคเอเชีย

บริษัทฯ ได้ปรับแผนเครือข่ายการบินให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาเครือข่ายการบินให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคเอเชีย ครอบคลุม 42 จุดบิน โดยบริษัทฯ แบ่งเส้นทางบินในภูมิภาคเอเชียเป็น 5 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางสายเหนือ เส้นทางสายใต้ เส้นทางสายตะวันตก เส้นทางสายตะวันออกกลาง และเส้นทางสายอินโดจีน

### เส้นทางสายเหนือ

เป็นเส้นทางที่มีปริมาณผู้โดยสารหนาแน่นและทำกำไรสูงให้กับบริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง บริษัทฯ มีจุดบินไปยัง 16 จุดบิน ใน 5 ประเทศ ได้แก่ ฮองกง โตเกียว โอซากา นาโกยา ฟูกูโอกะ ไทเป โซล มะนิลา ปักกิ่ง ปูซาน เซี่ยงไฮ้ กวางโจว คุณหมิง เซี่ยะเหมิน และเฉิงตู ด้วยความถี่ 184 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ และตั้งแต่วันที่ 31 ตุลาคม 2553 บริษัทฯ ได้เปิดทำการบินไปยังสนามบินฮานานะ เพิ่มเติมจากสนามบินนาริตะ ทำให้บริษัทฯ ทำการบินไปยังสองจุดบินในเมืองโตเกียว และเพิ่มความถี่ไปยังนาโกยาอีก 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์



### เส้นทางสายใต้

เป็นเส้นทางที่มีสายการบินต้นทุนต่ำเข้ามาแข่งขันมาก ได้แก่ ไทยแอร์เอเชีย เจ็ทสตาร์เอเชีย และไทเกอร์ แอร์เวย์ส บริษัทฯ มีจุดบินให้บริการ 5 จุดบิน 3 ประเทศ ได้แก่ สิงคโปร์ กัวลาลัมเปอร์ ปีนัง เดนปาซาร์ และจาการ์ตา ด้วยความถี่ 67 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

### เส้นทางสายตะวันตก

เป็นเส้นทางที่มีปริมาณผู้โดยสารหนาแน่นสูง และมีการเจริญเติบโตที่ดี โดยเฉพาะตลาดหลัก ได้แก่ อินเดีย บริษัทฯ มีจุดบินให้บริการ 15 จุดบิน 6 ประเทศ ได้แก่ เดลี มุมไบ กัลกัตตา ไฮเดอราบาด บังคาลอร์ ธากา โคลัมโบ การูมาณฯ ย่างกุ้ง เจนไน การากี อิสลามาบัด ลาสฮอร์ พาราณสี และพุทธคยา ด้วยความถี่ 96 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

### เส้นทางสายตะวันออกกลาง

บริษัทฯ มีจุดบินให้บริการไปยัง 2 จุดบิน ใน 2 ประเทศ ได้แก่ มัสกัต และคูไบ ด้วยความถี่ 10 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

### เส้นทางสายอินโดจีน

เป็นเส้นทางที่มีการเจริญเติบโตที่ดี เป็นจุดแข็งของเครือข่ายเส้นทางบินภูมิภาค และมีศักยภาพในการทำกำไรสูง แต่มีการแข่งขันโดยสายการบินต้นทุนต่ำ บริษัทฯ มีจุดบินให้บริการ 4 จุดบิน 3 ประเทศ ได้แก่ เวียงจันทน์ พนมเปญ ฮานอย และโฮจิมินห์ซิตี้ ด้วยความถี่ 56 เที่ยวบินต่อสัปดาห์



## เส้นทางข้ามทวีป

### เส้นทางอเมริกาเหนือ

เป็นตลาดที่มีขนาดใหญ่ และมีการแข่งขันสูงมาก การให้บริการเส้นทางบินขึ้นอยู่กับการเชื่อมโยงกับเครือข่ายภายในประเทศสหรัฐอเมริกา และแคนาดา ปี 2553 บริษัทฯ ให้บริการเที่ยวบินตรงไปยังลอสแอนเจลิส จำนวน 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

นอกจากนั้น บริษัทฯ ได้ร่วมมือกับพันธมิตรการบินสตาร์อัลไลแอนซ์ ได้แก่ ยูไนเต็ดแอร์ไลน์ ทำเที่ยวบินรหัสร่วมไปยังจุดบินอื่นๆ อีก อาทิ เส้นทางข้ามแปซิฟิก บริษัทฯ ได้ทำการบินรหัสร่วมกับยูไนเต็ดแอร์ไลน์ โดยมีลอสแอนเจลิสเป็นศูนย์กลางไปยังชิคาโก ซานฟรานซิสโก นิวยอร์ก เดนเวอร์ ดัลลัส โฮโนลูลู และวอชิงตัน ดี.ซี. รวมถึงฮอนโนลูลูในเส้นทางจากญี่ปุ่นเข้าอเมริกาเหนือ และในเส้นทางข้ามแอตแลนติก บริษัทฯ ได้ทำการบินรหัสร่วมกับสายการบินลูฟท์ฮันซา โดยมีแฟรงค์เฟิร์ตเป็นศูนย์กลางไปยังนิวยอร์ก แอตแลนตา ไมอามี ชิคาโก และวอชิงตัน ดี.ซี. และ 3 จุดบินในประเทศแคนาดา โดยร่วมมือกับสายการบินแอร์แคนาดาไปยัง โตรอนโต มอนทรีออล และแวนคูเวอร์ รวมทั้งหมด 12 จุดบินใน 2 ประเทศ

### เส้นทางยุโรป

บริษัทฯ มีบริการเที่ยวบินไปยัง 13 จุดบินใน 11 ประเทศของทวีปยุโรป ได้แก่ ลอนดอน แฟรงค์เฟิร์ต ปารีส โรม โคเปนเฮเกน สตอกโฮล์ม ซูริก มิวนิก เอเธนส์ มิลาน มาดริด มอสโก และออสโล ด้วยความถี่รวม 90 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2553 บริษัทฯ ได้เพิ่มเที่ยวบินไปยังปารีสจาก 7 เป็น 10 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

สำหรับตลาดที่บริษัทฯ ไม่ได้เปิดทำการบินโดยตรง ทั้งในยุโรปและสหราชอาณาจักร บริษัทฯ ได้ทำความร่วมมือกับสายการบินพันธมิตรในการให้บริการเส้นทางบินโดยใช้เที่ยวบินรหัสร่วม (Code Sharing) ซึ่งครอบคลุม 53 จุดบิน ใน 18 ประเทศ





### เส้นทางออสเตรเลียและนิวซีแลนด์

บริษัทฯ ให้บริการ 5 จุดบินใน 2 ประเทศ ได้แก่ ซิดนีย์ เมลเบิร์น บริสเบน และเพิร์ธในออสเตรเลีย และโอ๊คแลนด์ ในนิวซีแลนด์ ด้วยความถี่รวม 49 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้จัดเที่ยวบินรหัสร่วม (Code Sharing) กับสายการบินแอร์นิวซีแลนด์ ซึ่งเป็นสายการบินพันธมิตร โดยการเชื่อมโยงเครือข่ายการบินของบริษัทฯ เข้ากับเที่ยวบินระหว่างเมืองท่องเที่ยวต่างๆ รวม 7 จุดบิน ใน 2 ประเทศ

### เส้นทางแอฟริกา

บริษัทฯ ได้เริ่มทำการบินอีกครั้งจากกรุงเทพฯ ไปโจฮันเนสเบิร์ก สาธารณรัฐแอฟริกาใต้จำนวน 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2553 เพื่อรองรับปริมาณความต้องการของผู้โดยสาร ในช่วงการแข่งขันฟุตบอลโลก (FIFA 2010)

## ความร่วมมือกับพันธมิตรการบินสตาร์อัลไลแอนซ์

ในปี 2553 พันธมิตรการบินสตาร์อัลไลแอนซ์ ได้มีการจัดทำแผนการดำเนินงานในหลายด้านเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าและรับมือการแข่งขันกับพันธมิตรคู่แข่งที่ทวีความรุนแรงอย่างต่อเนื่อง โดยเน้นการพัฒนาและต่อยอดเพื่อเพิ่มคุณภาพและประสิทธิภาพสินค้าและบริการที่มีอยู่แล้วให้เป็นที่พอใจแก่ลูกค้ายิ่งขึ้น ทั้งนี้ แผนงานดังกล่าวได้มาจากผลการสำรวจความพึงพอใจและความต้องการของกลุ่มสมาชิกบัตรทองของพันธมิตรกลุ่มสตาร์อัลไลแอนซ์ (Star Alliance Gold Member) ทำให้รู้ว่าลูกค้ามีความต้องการการบริการที่มีความเฉพาะเจาะจงมากยิ่งขึ้น อีกทั้ง ยังคงต้องการใช้บริการเดินทางกับพันธมิตรที่มีเครือข่ายกว้างขวางครอบคลุมทั่วโลกมากอยู่เช่นเดิม

เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าหลักที่ต้องการได้รับการบริการที่ราบรื่น และต่อเนื่อง เป็นมาตรฐานเดียวกันตลอดเส้นทางในเครือข่ายการบินที่กว้างขวางครอบคลุมทั่วโลก สตาร์อัลไลแอนซ์ ได้เร่งปรับปรุงและให้ความมั่นใจกับลูกค้าด้านการให้บริการด้านการตรวจบัตรโดยสารผู้โดยสารเพียงครั้งเดียวตลอดเส้นทางบินแม้จะต้องมีจุดเปลี่ยนเครื่องบินมากกว่า 1 ครั้ง (Through Check-in) การบริหารจัดการระบบให้บริการที่มีคุณภาพมากขึ้นเมื่อเกิดเหตุการณ์ไม่ปกติ (Irregularity Handling Procedure) การปรับปรุงสิทธิประโยชน์และการบริการสำหรับสมาชิกบัตรทองที่มีคุณภาพอย่างแท้จริง พัฒนาช่องทางเพื่อการขายบัตรโดยสารรอบโลก (Round-the-World Fare) และบัตรโดยสาร Circle Fare ด้วยแนวคิด Book & Fly ผ่านทาง [www.staralliance.com](http://www.staralliance.com) เป็นครั้งแรก การลงทุนพัฒนาด้านเทคโนโลยีเพื่อสร้างระบบพื้นฐานด้านการให้บริการต่าง ๆ มีคุณภาพสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งเร่งพัฒนาการดำเนินการจัดซื้อจัดหาวัตถุดิบร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุดในหมู่สมาชิก ซึ่งนโยบายนี้นอกจากจะประสบผลสำเร็จเป็นที่พอใจของลูกค้าแล้ว ยังสอดคล้องกับสถานะทางเศรษฐกิจของสายการบินสมาชิกได้อย่างดี

สตาร์อัลไลแอนซ์ ยังคงดำเนินนโยบายเลือกรับสายการบินหลักในประเทศ หรือในภูมิภาคที่มีประชากรหนาแน่นและมีศักยภาพในการเดินทาง รวมทั้งเป็นแหล่งที่มีความเจริญทางเศรษฐกิจ สตาร์อัลไลแอนซ์ได้รับสายการบินหลัก 3 สายการบินใน 3 ทวีปได้แก่ สายการบินแทม (TAM Airlines) ประเทศบราซิล สายการบินอีเจียน (Aegean Airlines) ประเทศกรีซ และสายการบินเอธิโอเปีย (Ethiopian Airlines) ประเทศเอธิโอเปีย เข้าร่วมเป็นพันธมิตร นอกจากนี้ สตาร์อัลไลแอนซ์ ยังประสบความสำเร็จเหนือพันธมิตรคู่แข่งในการประกาศอย่างเป็นทางการเพื่อรับสายการบินสำคัญในทวีปอเมริกากลางเข้าเป็นสมาชิกอีก 2 สายการบิน คือ สายการบิน อะเวียนกา/ทากา (Avianca/TACA Group) ประเทศเอลซัลวาดอร์ และสายการบินโคปา (COPA Airlines) ประเทศปานามา เมื่อเดือนพฤศจิกายน 2553 ซึ่งหากรวมสายการบินทั้งหมดทั้งที่เป็นสมาชิกปัจจุบันและสมาชิกในอนาคต พันธมิตรการบินสตาร์อัลไลแอนซ์ ประกอบด้วย 31 สายการบิน มีเครือข่ายการบินครอบคลุมกว่า 1,292 สนามบินใน 188 ประเทศ และมีเที่ยวบินต่อวันสูงกว่า 22,518 เที่ยวบิน ตอกย้ำความเป็นที่หนึ่งด้านความยิ่งใหญ่และการมีส่วนร่วมแบ่งครองตลาดมากที่สุด

## การตลาด

ในปี 2553 บริษัทฯ ได้ดำเนินธุรกิจการบินพาณิชย์ครบรอบ 50 ปี ซึ่งบริษัทฯ มีการจัดกิจกรรมทั้งภายในและภายนอก โดยเปิดโอกาสให้สายการบินคู่ค้า ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง ลูกค้า และประชาชนทั่วไปได้มีส่วนร่วมในกิจกรรมต่างๆ และเป็นการขอบคุณลูกค้าที่เป็นผู้มีอุปการะคุณ และสนับสนุนบริษัทฯ เป็นอย่างดี ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา การบินไทยเป็นสายการบินแห่งชาติที่สร้างชื่อเสียงในด้านการให้บริการด้วยเสน่ห์ของความเป็นไทย และสร้างความภาคภูมิใจให้แก่ประเทศไทยมาโดยตลอด อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ สามารถฟื้นฝ่าวิกฤติและอุปสรรคต่างๆ มาได้ด้วยดี จนก้าวเข้าสู่ปีที่ 50 และจะก้าวต่อไปอย่างมั่นคง รวมถึงการดำเนินธุรกิจการบินพาณิชย์ควบคู่ไปกับการตระหนักถึงความรับผิดชอบต่อประเทศและสังคมโลกในการรักษาสีงแวดล้อม บริษัทฯ จึงมีความมุ่งมั่นในการดำเนินธุรกิจการบินที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดลอม โดยมึนโยบายในด้านบริหารจัดการด้านสิ่งแวดลอมตามมาตรฐานสากลอย่างชัดเจน รวมถึงรณรงค์สร้างจิตสำนึกให้กับพนักงานและฝึกรอบมพนักงานในด้านสิ่งแวดลอมอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ระบบการจัดการด้านสิ่งแวดลอมดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพภายใต้กรอบการแข่งขันทางด้านธุรกิจการบินได้อย่างยั่งยืนถาวรต่อไป

เพื่อให้บริษัทฯ สามารถดำเนินธุรกิจได้อย่างแข็งแกร่งและมั่นคง กอปรกับสภาวะการแข่งขันที่รุนแรงของธุรกิจการบินพาณิชย์ รวมถึงการแข่งขันของสายการบินต้นทุนต่ำ การขยายตัวอย่างรวดเร็วและทุกทิศทางของสายการบินจากกลุ่มประเทศตะวันออกกลางที่มีความได้เปรียบกว่าในหลายสาเหตุ รวมทั้งกระแสโยบายน่านฟ้าเสรีของโลกในปัจจุบัน และผลกระทบจากปัจจัยภายนอกต่างๆ ที่ไม่สามารถควบคุมได้ เช่น ความไม่แน่นอนของเศรษฐกิจโลก ผลกระทบจากภาวะโลกร้อนและภัยพิบัติทางธรรมชาติอย่างต่อเนื่อง การผันผวนของราคาน้ำมันในตลาดโลก และปัจจัยทางการเมืองภายในประเทศ เป็นต้น ในปี 2553 บริษัทฯ จึงได้กำหนดแผนยุทธศาสตร์การพาณิชย์ โดยมุ่งเน้นการตลาดในเชิงรุกอย่างต่อเนื่อง (Proactive Marketing) ปรับปรุงนโยบายด้านราคาเพื่อความครบถ้วนและรวดเร็วทันต่อความแปรผันของความต้องการในตลาด มีการนำระบบบริหารรายได้จากการขายที่หนึ่งที่มีประสิทธิภาพสูงกว่า ที่สามารถวิเคราะห์และคาดการณ์ความต้องการการเดินทางของผู้โดยสารได้อย่างละเอียดและแม่นยำ เพื่อเพิ่มคุณภาพรายได้และส่วนแบ่งการตลาดให้มากยิ่งขึ้น ด้วยการรักษาลูกค้าเดิม (Customer Retention) และขยายฐานลูกค้าใหม่เพิ่มขึ้น (Customer Acquisition) โดยเฉพาะ กลุ่มลูกค้าเป้าหมายที่มีศักยภาพในการซื้อสูง (High Potential Customer) ทั้งกลุ่มผู้โดยสารชั้นหนึ่งและชั้นธุรกิจ (Premium Class) ไปจนถึงกลุ่มลูกค้าองค์กร (Corporate Client) เพื่อเพิ่มจำนวนผู้โดยสารและรายได้ให้กับบริษัทฯ อย่างยั่งยืน

นอกเหนือจากการพัฒนาฝูงบินให้ทันสมัย และเพิ่มพูนจลุม/ความถี่ของเที่ยวบินไปยังตลาดที่มีศักยภาพแล้ว บริษัทฯ ยังมุ่งเน้นการขายแบบเครือข่าย (Network Sales) ซึ่งอาศัยความเป็นสายการบินที่มีเครือข่ายครอบคลุมอย่างกว้างขวาง (Full Service Premium Network Airline) อีกทั้ง ได้รับประโยชน์สูงสุดจากการขนส่งผู้โดยสารระหว่างสายการบินในกลุ่มพันธมิตรสตาร์อัลไลแอนซ์ (Star Alliance Airlines) ซึ่งมีสมาชิกในกลุ่มถึง 27 สายการบิน ทำให้สามารถเชื่อมโยงเส้นทางบินรอบโลกได้กว้างขวางที่สุด อีกทั้ง ยังใช้นโยบายความร่วมมือกับสายการบินคู่ค้าอื่นๆ (Partner Airlines) ระดับภูมิภาคเพื่อสร้างรายได้เพิ่ม รวมทั้งระบบตัวแทนจำหน่ายทั่วโลก

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้จัดรายการส่งเสริมการขายให้ตรงกับความต้องการของลูกค้ากลุ่มเป้าหมายอย่างต่อเนื่อง เช่น จัดแคมเปญ บินสบายสู่เส้นทางแห่งศรัทธา และการต่อยอดโครงการไมล์สร้างบุญที่เริ่มมาตั้งแต่ปี 2551 ของการบินไทย จากสมาชิกรอยัลลอร์ดคิดพลัส เป็นต้น ทั้งนี้ เพื่อเป็นการเพิ่มรายได้และขยายฐานลูกค้า รวมถึงกระตุ้นตลาดช่วงฤดูการท่องเที่ยว



ด้านการเพิ่มคุณค่าสินค้าและบริการ บริษัทฯ ได้พัฒนารายการท่องเที่ยวทั้งในและต่างประเทศของรอยัลออคิดฮอลิเดย์ (Royal Orchid Holidays : ROH) ให้มีความแตกต่างและหลากหลายมากยิ่งขึ้น เพื่อตอบสนองความต้องการและรูปแบบการดำเนินชีวิตของลูกค้าได้อย่างครบถ้วน โดยในปี 2553 นั้น รอยัลออคิดฮอลิเดย์ เสนอแพ็คเกจมากกว่า 800 แพ็คเกจไปยัง 94 เมืองใน 32 ประเทศ และมีการส่งเสริมการขาย ในโอกาสครบรอบการดำเนินงาน 50 ปี อาทิ ฉลอง 50 ปีกับการบินไทยเดินทางกับทัวร์เอื้องหลวงด้วยเที่ยวบินพิเศษ เป็นต้น

สำหรับระบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (e-Commerce) บริษัทฯ ได้มีการพัฒนาปรับปรุงระบบการขายบัตรโดยสารผ่านอินเทอร์เน็ตให้มีขั้นตอนที่ง่ายคล่องตัวและสะดวกรวดเร็วต่อการใช้งานของลูกค้ามากยิ่งขึ้น เพื่อตอบสนองวิวัฒนาการด้านเทคโนโลยีการสื่อสารที่เติบโตอย่างรวดเร็ว ผู้โดยสารสามารถจองและซื้อบัตรด้วยระบบออนไลน์ ผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ คือ [www.thaiairways.com](http://www.thaiairways.com) รวมทั้งชำระเงินผ่านบัตรที่สามารถรองรับสกุลเงินต่างประเทศได้ถึง 24 สกุลเงิน ใน 34 ประเทศ ทั้งนี้ เพื่อเพิ่มความสะดวกให้ผู้โดยสารมีช่องทางเลือกหลากหลายในการชำระเงินและยังเป็นการขยายรูปแบบการชำระค่าบัตรโดยสารผ่านบัตร ATM และตู้เบิกถอนเงินอัตโนมัติ ของธนาคารพาณิชย์ต่าง ๆ กว่า 5,000 แห่งทั่วประเทศตลอด 24 ชั่วโมง และในปี 2553 นี้ ได้เปิดให้บริการชำระบัตรโดยสารผ่านธนาคารพาณิชย์อื่นๆ เพิ่มเติมอีกหลายแห่ง ทั้งยังได้มีการเปิดการให้บริการ Mobile Service รูปแบบต่างๆ ทุกวันตลอด 24 ชั่วโมง ผ่านทางโทรศัพท์มือถือ รวมทั้งเพิ่มการให้บริการข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางผ่าน SMS

บริษัทฯ ได้มีการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศให้ทันสมัย เพื่อให้การดำเนินงานมีประสิทธิภาพและเพิ่มประสิทธิภาพยิ่งขึ้น เช่น จัดหาระบบ Data Warehouse ซึ่งเป็นฐานข้อมูลเชิงบริหารขนาดใหญ่ขององค์กร ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลสำคัญๆ จากฐานข้อมูลลูกค้าตามหน่วยงานต่างๆ ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อการวิเคราะห์และตัดสินใจของผู้บริหารได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยองค์กรสามารถออกแบบรูปแบบการเก็บข้อมูลให้เหมาะสมกับการเรียกใช้งานมากยิ่งขึ้นเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด การพัฒนาด้านเทคโนโลยีต่างๆ เหล่านี้เพื่อสนับสนุนให้บริษัทฯ มีผลประกอบการที่ดี และสามารถเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันกับคู่แข่งสายการบินต่างๆ ให้มีการเติบโตและพัฒนาอย่างยั่งยืนต่อไป

## การบริการลูกค้า

บริษัทฯ มุ่งมั่นพัฒนาและปรับปรุงคุณภาพการบริการลูกค้าอย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่อง ภายใต้นโยบายเชิงรุกปลูกฝังวัฒนธรรมของการมุ่งเน้นลูกค้า (Customer Oriented Culture) แก่พนักงาน จัดโครงการรณรงค์ให้พนักงานทุกคนตระหนักถึงความสำคัญของการบริการจากใจ (Service from the Heart) ภายใต้เอกลักษณ์ความเป็นไทยและเสน่ห์ไทย ทุกจุดบริการแบบครบวงจร (Magic Service Ring) ให้บริษัทฯ สามารถบรรลุถึงวิสัยทัศน์การเป็นสายการบินที่ลูกค้าเลือกเป็นลำดับแรก

ด้านการบริการบนเครื่องบิน บริษัทฯ ได้มุ่งเน้นพัฒนาการบริการของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน รวมทั้งอาหารและเครื่องดื่มที่ให้บริการเพื่อความเป็นเลิศอย่างต่อเนื่อง ด้วยอาหารยอดนิยมของแต่ละท้องถิ่น อาหารฮาลาล และอาหารไทย รวมไปถึงเมนูพิเศษเฉพาะช่วงเทศกาลสำคัญๆ ที่บรรจงคัดสรรคุณภาพวัตถุดิบที่ใช้ผลิต ผ่านการจัดเตรียมอย่างมีคุณภาพ โดยพ่อครัวชั้นนำ เน้นความสะอาดถูกต้องตามสุขลักษณะและความปลอดภัยตามมาตรฐานสากล รวมทั้งยังมีแผนพัฒนาปรับปรุงผลิตภัณฑ์ต่างๆ ที่ชัดเจน เช่น การออกแบบตกแต่งภายในห้องโดยสาร ที่นั่ง และอุปกรณ์ระบบสาระบันเทิงในเที่ยวบินให้ทันสมัยอยู่ในระดับพรีเมียม เพื่อให้ผู้โดยสารได้รับสิ่งที่ดีที่สุด

บริษัทฯ ยังได้ดำเนินการสำรวจความพึงพอใจของผู้โดยสารอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอโดยจัดทำเป็นภาษาต่างประเทศจำนวน 7 ภาษา ได้แก่ ไทย อังกฤษ ฝรั่งเศส เยอรมัน ญี่ปุ่น เกาหลี และจีน เพื่อประเมินความพึงพอใจของผู้โดยสารต่อจุดบริการหลักต่างๆ อย่างครบวงจร สำรวจความต้องการ พฤติกรรม และทัศนคติของลูกค้า เพื่อนำมาเป็นข้อมูลในการพัฒนาและปรับปรุงผลิตภัณฑ์และคุณภาพการบริการให้เป็นไปตามความต้องการของลูกค้า รวมไปถึงเพื่อความสอดคล้องกับพฤติกรรมในการเดินทางของลูกค้าที่แปรเปลี่ยนไป และเพื่อตอบสนองการแข่งขันซึ่งนับวันจะทวีความรุนแรงมากขึ้น

## การเงินและการบัญชี

จากวิกฤติการณ์ทางการเงินในประเทศสหรัฐอเมริกาและกลุ่มประเทศในสหภาพยุโรป รวมถึงปัญหาการเมืองภายในประเทศ ซึ่งต่อเนื่องมาตั้งแต่ปี 2552 ประกอบกับเหตุการณ์ภูเขาไฟระเบิดที่ประเทศไอซ์แลนด์ ได้ส่งผลกระทบต่อภาคการขนส่งทางอากาศและการดำเนินงานของบริษัท โดยเฉพาะในช่วงครึ่งปีแรก หลังจากที่บริษัทฯ ประสบภาวะวิกฤติและได้ฟื้นตัวกลับมา มีผลกำไรในปี 2552 อันเป็นผลมาจากการดำเนินการตามแผนฟื้นฟูธุรกิจอย่างเคร่งครัดแล้วในปี 2553 บริษัทฯ ได้จัดทำแผนการปรับโครงสร้างทางการเงินเพื่อเสริมสร้างความมั่นคงอย่างยั่งยืนในระยะยาวต่อเนื่องจากแผนฟื้นฟูธุรกิจดังกล่าวข้างต้น เพื่อรองรับการลงทุนขยายกิจการและเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน รวมถึงเสริมสภาพคล่องทางการเงินให้เหมาะสม และเกิดเสถียรภาพทางการเงินสำหรับการดำเนินธุรกิจภายใต้ภาวะความผันผวนในธุรกิจการบินในปี 2553 บริษัทฯ ได้ดำเนินการตามแผนการปรับโครงสร้างทางการเงินดังกล่าวประกอบด้วย

- ❖ การออกและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุน โดยเมื่อวันที่ 24 กันยายน 2553 บริษัทฯ ได้เสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 483,870,967 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 31 บาท รวมเป็นเงินที่ได้รับทั้งสิ้นประมาณ 15,000 ล้านบาท
- ❖ การจัดหาเงินกู้ระยะยาว อายุ 5-7 ปี จากสถาบันการเงินในประเทศ วงเงินรวมทั้งสิ้น 27,000 ล้านบาท เบิกรับเงินกู้ในปี 2553 แล้วจำนวน 20,500 ล้านบาท และจะเบิกรับเงินกู้ส่วนที่เหลือจำนวน 6,500 ล้านบาทภายในปี 2554
- ❖ การจัดหาเงินสินเชื่อ Revolving Credit Line เพื่อสำรองแทนเงินสดสำหรับการดำเนินงาน และรองรับผลกระทบจากความผันผวนของธุรกิจการบินในวงเงินประมาณ 15,000 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสินเชื่อกับสถาบันการเงินในประเทศแล้วในวงเงินรวม 5,500 ล้านบาท มีอายุของสัญญาระหว่าง 3-7 ปี

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดหาเงินกู้ระยะยาวในรูปแบบของสัญญาเช่าทางการเงิน (Financial Lease) เพื่อชำระค่าซื้อเครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 จำนวน 2 ลำ โดยมี European Export Credit Agencies (ECA) เป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ในวงเงิน 169.0 ล้านยูโร โดยเบิกรับเงินกู้และชำระค่าเครื่องบินเรียบร้อยแล้วในเดือนมีนาคม 2553 อย่างไรก็ตาม เครื่องบินทั้ง 2 ลำดังกล่าว รวมถึงเครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 อีก 3 ลำ ที่ได้เบิกรับเงินกู้และชำระค่าเครื่องบินแล้วในเดือนธันวาคม 2552 ยังไม่ได้รับการติดตั้งเก้าอี้ชั้นประหยัด สืบเนื่องมาจากปัญหาการส่งมอบเก้าอี้จากบริษัทผู้ผลิตล่าช้า โดยบริษัทฯ ได้ทำการจัดหาผู้ผลิตเก้าอี้รายใหม่เรียบร้อยแล้วและมีแผนที่จะติดตั้งเก้าอี้และรับมอบเครื่องบินลำแรกในเดือนมีนาคม 2554

นอกจากการจัดหาเงินกู้ระยะยาวเพิ่มเติมระหว่างปีแล้ว ในปี 2553 บริษัทฯ ได้ชำระคืนเงินต้นสำหรับหนี้เงินกู้ระยะยาวระหว่างปี รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 25,560 ล้านบาท ทำให้บริษัทฯ มียอดหนี้เงินกู้และหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าเครื่องบิน (รวมหนี้ที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี) ของบริษัทฯ ลดลงจาก 154,900 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2552 เป็น 146,280 ล้านบาท



ณ สิ้นปี 2553 และจากการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนทำให้บริษัทฯ มีทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้วเพิ่มขึ้นจาก 16,989 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2552 เป็น 21,828 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2553 และทำให้อัตราส่วนหนี้สินต่อทุน ลดลงจาก 4.10 เท่า ณ สิ้นปี 2552 เป็น 2.54 เท่า ณ สิ้นปี 2553

ในด้านการบริหารความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนนั้น บริษัทฯ ได้จัดให้มีการกู้เงินในสกุลที่มีกระแสเงินสดสุทธิส่วนเกิน เพื่อรองรับภาระการชำระคืนหนี้ตามหลักการ Natural hedging และมีการระดมทุนสกุลบาทด้วยส่วนหนึ่ง เพื่อลดผลกระทบที่จะมีต่องบการเงินของบริษัทฯ โดยตลอดปี 2553 บริษัทฯ ยังไม่มีการเข้าทำธุรกรรม Cross Currency Swap (CCS) ทั้งนี้ สัดส่วนหนี้ในสกุลเงินต่างๆ ของบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 มีอยู่ใน 4 สกุลเงิน ได้แก่ USD : EUR : JPY : THB = 1 : 35 : 9 : 55 ส่วนการบริหารความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยนั้น โดยในปี 2553 บริษัทฯ ได้ดำเนินการเข้าทำธุรกรรม Interest Rate Swap (IRS) กับหนี้สกุลยูโร โดยทำการแปลงอัตราดอกเบี้ยยูโร แบบอัตราลอยตัวเป็นอัตราคงที่ จำนวน 4 รายการ วงเงินรวม 268.33 ล้านยูโร ทั้งนี้ สัดส่วนหนี้ของบริษัทฯ ที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่ต่อหนี้ที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 เท่ากับ 46 : 54

ณ วันที่ 17 ธันวาคม 2553 บริษัท ทริส เรทติ้ง จำกัด ได้ประกาศปรับอันดับเครดิตองค์กรและตราสารหนี้ของบริษัทฯ จากระดับ A เป็นระดับ A+ รวมถึงหุ้นกู้ที่บริษัทฯ มีแผนที่จะออกและเสนอขายวงเงินประมาณ 8,000 ล้านบาท ซึ่งเป็นการจัดหาเพิ่มเติมสำหรับปี 2554 ตามแผนการปรับโครงสร้างทางการเงิน อันดับเครดิตที่เพิ่มขึ้นดังกล่าวสะท้อนถึงสถานะทางการเงินของบริษัทฯ ที่ปรับตัวดีขึ้นจากความสำเร็จในการเพิ่มทุนในเดือนกันยายน 2553 ประกอบกับผลประกอบการที่ปรับตัวดีขึ้นจากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลกและจากโครงการลดต้นทุนค่าใช้จ่าย

สำหรับปี 2554 นอกจากการเตรียมออกและเสนอขายหุ้นกู้ชุดใหม่ดังกล่าวแล้ว บริษัทฯ ยังมีแผนการจัดหาเงินทุนเพื่อชำระค่าซื้อเครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 จำนวน 2 ลำ ที่มีกำหนดรับมอบในไตรมาสที่ 4 ควบคู่ไปกับการบริหารความเสี่ยงทางการเงินและการบริหารกระแสเงินสด รวมถึงการพัฒนาระบบข้อมูลเพื่อการบริหารจัดการ และการวางแผนเพื่อรองรับการปรับใช้มาตรฐานบัญชีใหม่ต่อไปในอนาคต ทั้งนี้ เพื่อเสริมสร้างเสถียรภาพทางการเงินของบริษัทฯ ให้มีความมั่นคงอย่างยั่งยืน

ปัจจุบัน บริษัทฯ อยู่ระหว่างการพัฒนาาระบบ Enterprise Resource Planning (ERP) ซึ่งเป็นระบบที่สามารถนำมาใช้ในการบริหารจัดการทางธุรกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อประกอบการตัดสินใจของฝ่ายบริหารบนพื้นฐานที่เป็นปัจจุบัน ทั้งนี้ ซอฟต์แวร์ทางด้าน ERP ที่บริษัทฯ พิจารณานำมาใช้คือ Systems, Applications and Products in Data Processing (SAP) โดยคณะกรรมการบริษัทฯ มีมติให้ดำเนินการติดตั้งระบบ SAP ของบริษัทฯ (Corporate SAP) ที่สามารถเชื่อมโยงระบบ SAP ทั้งหมดของบริษัทฯ ให้เป็นระบบเดียวกัน (Integrated System) และจัดทาระบบข้อมูลบริหารกลาง (Corporate MIS System) ได้อย่างสมบูรณ์ โดยให้เร่งรัดดำเนินการติดตั้งระบบ SAP ทางด้าน Financial and Accounting เป็นลำดับแรก ดังนั้น เพื่อให้เป็นไปตามมติคณะกรรมการบริษัทฯ จึงได้มีการจัดทำ Corporate SAP Master Plan ที่มีแผนการติดตั้งระบบ SAP 3 ระยะ คือ ระยะที่ 1 Stabilize the Foundation ระยะที่ 2 Extend the Solution และ ระยะที่ 3 Optimize the Business ขณะนี้ บริษัทฯ อยู่ระหว่างดำเนินการในระยะเวลาที่ 1 Stabilize the Foundation ซึ่งเป็นการดำเนินโครงการติดตั้งระบบ SAP ทางด้านการเงินและการบัญชี (Financial and Accounting) รวมถึงการจัดซื้อและการบริหารวัสดุคงคลัง โดยการติดตั้งระบบ (Implementation) ในเดือนมกราคม 2554

## การปฏิบัติการบิน

ตลอดการดำเนินธุรกิจที่ผ่านมา สิ่งที่บริษัทฯ ให้ความสำคัญเป็นอันดับแรก คือ ความปลอดภัยในการปฏิบัติการบิน เนื่องจากการกิจหลักของบริษัทฯ คือ การปฏิบัติการบินเพื่อนำผู้โดยสารและพัสดุภัณฑ์สู่จุดหมายปลายทางด้วยความสะดวกสบาย ตรงต่อเวลา และด้วยความปลอดภัยสูงสุดตามมาตรฐานสากลเป็นสำคัญ โดยมุ่งเน้นมาตรฐานความปลอดภัยของกรมการขนส่งทางอากาศ (Department of Civil Aviation : DCA) องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) องค์การร่วมเพื่อบริหารการบินแห่งยุโรป (Joint Aviation Authorities : JAA ) องค์การบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Administration : FAA) และการตรวจประเมินความปลอดภัยด้านการปฏิบัติการบินของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association : IATA)

การเสริมสร้างความปลอดภัยให้เกิดขึ้นตั้งแต่การคัดสรรบุคลากรการบินที่มีความสามารถอย่างเข้มงวด อีกทั้ง บุคลากรต้องผ่านหลักสูตรการฝึกอบรมหลายขั้นตอนเพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ ได้สร้างบุคลากรที่มีประสิทธิภาพ มีการนำอุปกรณ์เครื่องช่วยในการฝึกบินที่ทันสมัยมาทำการฝึกเพื่อให้ได้บุคลากรที่มีความพร้อมในการปฏิบัติงาน นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้ดำเนินการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง โดยการนำระบบ e-Learning มาใช้เพื่อทบทวนและเพิ่มพูนความรู้ให้สอดคล้องกับเทคโนโลยีการบินที่ทันสมัย อีกทั้ง นำแนวคิดด้านการจัดการความรู้ (Knowledge Management) มาประยุกต์ใช้เพื่อส่งเสริมการแลกเปลี่ยนความรู้ในกลุ่มผู้ปฏิบัติงาน

ความปลอดภัยในท้องผู้โดยสารเป็นอีกด้านหนึ่งที่บริษัทฯ ให้ความสำคัญ ผู้โดยสารจะได้สัมผัสเสน่ห์การให้บริการแบบไทย (Touches of THAI) พร้อมทั้งรู้สึกได้ถึงความปลอดภัย บริษัทฯ จึงเน้นการสร้างพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินที่มีจิตสำนึกในการให้บริการ ที่ใส่ใจในความปลอดภัย เพื่อให้ผู้โดยสารมีความเชื่อมั่นในการปฏิบัติการบินและประทับใจในบริการที่เป็นเลิศตลอดการเดินทาง (Consistent In-Flight Service Excellence) โดยจัดให้มีหลักสูตรการอบรมและทบทวนอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเป็นแนวทางที่บริษัทฯ ยึดถือและปฏิบัติตลอดมา

นอกเหนือจากความปลอดภัยและการบริการที่ดีเยี่ยม อีกสิ่งหนึ่งที่บริษัทฯ ให้ความสำคัญมาโดยตลอดคือ การใส่ใจด้านสิ่งแวดล้อมและการบริหารทรัพยากรธรรมชาติที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด บริษัทฯ จึงดำเนินโครงการบริหารเชื้อเพลิงอากาศยาน (Fuel Management) ซึ่งเป็นการบริหารจัดการน้ำหนักบรรทุกให้เหมาะสม ควบคุมปริมาณเชื้อเพลิงสำรอง เพื่อลดการใช้น้ำมันอย่างต่อเนื่อง นอกจากการบริหารการใช้น้ำมันที่มีประสิทธิภาพแล้ว บริษัทฯ ยังได้เริ่มดำเนินการบริหารจัดการเพื่อลดอัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (Carbon Emission) อีกด้วย

เพื่อสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ระยะยาว 5 ปี และ “Mission TG100” ในปี 2553 บริษัทฯ ได้เริ่มปรับการบริหารจัดการ โดยมุ่งเน้นกระบวนการดำเนินงานที่สั้นและกระชับ (Lean Operation) โดยออกแบบระบบการทำงานใหม่เพื่อช่วยเพิ่มผลผลิต พัฒนาศักยภาพในการทำงาน และลดต้นทุน

เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการผู้โดยสารบนเครื่องบิน บริษัทฯ ได้พัฒนาระบบ Cabin Attendant Pre-Flight Study and Briefing System ซึ่งเป็นระบบที่ออกแบบและพัฒนาขึ้นโดยพนักงาน ด้วยการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัย และนวัตกรรมในการเชื่อมต่อข้อมูลจากฐานข้อมูลที่แตกต่างกัน เพื่อให้ข้อมูลที่ใช้งานอยู่ในปัจจุบันบนระบบต่างๆ ถูกนำมาประมวลผลใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุดบนพื้นฐานของความสะดวกและง่ายต่อการใช้งานสำหรับบุคลากรที่ปฏิบัติ



หน้าที่ ทั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยให้พนักงานต้อนรับบนเครื่องบินได้รับข้อมูลข่าวสารที่จำเป็นสำหรับการเตรียมการก่อนการบินได้อย่างครบถ้วนในเวลาที่สุดเร็ว ผ่านเครื่องคอมพิวเตอร์และโทรศัพท์มือถือทุกรุ่นทุกแบบ และสามารถเข้าถึงข้อมูลเพื่อการเตรียมการก่อนการบินได้ในทุกที่ทุกเวลาตามความต้องการ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ ด้วยระบบรักษาความปลอดภัยในการเข้าถึงข้อมูลในระดับสูงสุดตามมาตรฐานสากล บริษัทฯ เชื่อมั่นว่าระบบ Cabin Attendant Pre-Flight Study and Briefing System จะช่วยยกระดับคุณภาพการให้บริการ ตลอดจนช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการผู้โดยสารบนเครื่องบิน เพื่อให้ผู้โดยสารเกิดความพึงพอใจสูงสุดจากการใช้บริการของการบินไทย

ทั้งนี้ ระบบ Cabin Attendant Pre-Flight Study and Briefing System ได้รับรางวัลชนะเลิศจากการประกวดผลิตภัณฑ์ซอฟต์แวร์ดีเด่นแห่งชาติประจำปี 2552 (Thailand ICT Awards 2009) ในหมวด Tourism and Hospitality และรางวัลชนะเลิศการประกวด Asia Pacific ICT Alliance (APICTA) Awards 2009 ในหมวด Tourism and Hospitality โดยล่าสุดได้รับรางวัลรัฐวิสาหกิจดีเด่นในหมวดนวัตกรรมดีเด่นประจำปี 2553

โดยภาพรวมของการปฏิบัติการบิน บริษัทฯ ได้มุ่งเน้นในเรื่องของมาตรฐานด้านความปลอดภัยในระดับสูงสุด และคุณภาพการให้บริการบนเครื่องบินที่ดีที่สุด โดยการนำเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัย และมาตรฐานด้านความปลอดภัยที่เป็นที่ยอมรับในระดับสากลมาประยุกต์ใช้อย่างสอดประสานเข้ากับเอกลักษณ์การให้บริการด้วยความเป็นไทยในการให้บริการ เพื่อคงไว้ซึ่งมาตรฐานและประสิทธิภาพการให้บริการที่ดีที่สุดเยี่ยม ความพึงพอใจและความประทับใจของผู้โดยสารทุกครั้งที่เดินทาง ความมั่นใจในการเลือกใช้บริการ เพื่อให้การบินไทยเป็นสายการบินอันดับแรกที่ถูกผู้โดยสารเลือกใช้บริการสำหรับการเดินทางในครั้งต่อไป

นอกจากนี้ เพื่อเป็นการร่วมเฉลิมฉลองที่บริษัทฯ ดำเนินกิจการมาครบวาระ 50 ปี ในปี 2553 สายปฏิบัติการได้รับอนุมัติให้ดำเนินโครงการ “IT Sparkling for 50<sup>th</sup> Anniversary 1960 - 2010” เพื่อพัฒนาระบบสารสนเทศสำหรับธุรกิจสายการบินในรูปแบบใหม่ด้วยการนำเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัยและมีความแตกต่างมาประยุกต์ใช้ต่อยอดการให้บริการของบริษัทฯ เพื่อเป็นทางเลือกให้แก่ลูกค้าในการเข้าถึงบริการของการบินไทยผ่านโทรศัพท์มือถือ ตลอดจนเพื่อร่วมส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมซอฟต์แวร์ไทย โดยร่วมกับสำนักงานส่งเสริมอุตสาหกรรมซอฟต์แวร์แห่งชาติ (SIPA) และสมาคมอุตสาหกรรมเทคโนโลยีสารสนเทศไทย (ATCI) โดยมีตัวอย่างผลงานดังนี้ “Little Captain” เป็นเกมส์บน iPhone และ iPad ที่สามารถดูข้อมูลเที่ยวบิน รายการส่งเสริมการขาย และเชื่อมต่อเว็บไซต์ของการบินไทย “THAI m Service” เป็นโปรแกรมเพื่อใช้บริการของการบินไทยบน iPhone และ BlackBerry “SMS Query 451-4455” และ “TG SIM” เป็นระบบสอบถามข้อมูลการบินแบบตอบกลับอัตโนมัติผ่าน SMS “Call Genie 02-400-4000” เป็นระบบสอบถามข้อมูลการบินด้วยเสียง เป็นต้น และโครงการที่อยู่ระหว่างการดำเนินการใกล้แล้วเสร็จ ได้แก่ ระบบบัตรขึ้นเครื่องบินบนโทรศัพท์มือถือ (Mobile 2D Barcode Boarding Pass) เป็นต้น



## ความปลอดภัย ความมั่นคง และมาตรฐานการบิน

หนึ่งในภารกิจและคุณค่าหลักของบริษัทฯ ในฐานะสายการบินแห่งชาติ คือ การเสริมสร้างและรักษามาตรฐาน คุณภาพ ความปลอดภัย ความมั่นคง และมาตรฐานการบิน (Quality Aviation Safety Security and Standards) ในระดับสากลอย่างต่อเนื่อง โดยคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม บริษัทฯ มีการดำเนินงานในเชิงรุกในการพัฒนาคุณภาพมาตรฐานความปลอดภัย ความมั่นคงโดยรวม และความปลอดภัยด้านการบิน เพื่อก่อให้เกิดความมั่นใจต่อผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายในกระบวนการปฏิบัติงาน ผลิตภัณฑ์ และบริการของบริษัทฯ ขณะเดียวกันบริษัทฯ สามารถดำเนินการให้เป็นไปตามกฎเกณฑ์ ข้อบังคับ มาตรฐาน และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

ความปลอดภัยด้านการบินขึ้นอยู่กับ การปฏิบัติการ 3 ด้านหลัก คือ การปฏิบัติการทางการบิน การซ่อมบำรุงอากาศยาน และการปฏิบัติการภาคพื้น ซึ่งบริษัทฯ ให้ความสำคัญเป็นอย่างยิ่งต่อการรักษามาตรฐานความปลอดภัยทั้ง 3 ด้าน โดยได้ปฏิบัติตามมาตรฐาน และกฎข้อบังคับว่าด้วยความปลอดภัยที่กำหนดขึ้นโดยกรมการบินพลเรือน (Thai Department of Civil Aviation : DCA) คณะกรรมการการบินพลเรือน (Civil Aviation Board : CAB) องค์กรบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Administration : FAA) องค์กรความปลอดภัยด้านการบินแห่งสหภาพยุโรป (European Aviation Safety Agency : EASA) กลุ่มประเทศประชาคมยุโรป ตลอดจนหน่วยงานที่กำกับดูแลธุรกิจการบินที่บริษัทฯ ทำการบิน

บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติ (Standard and Recommended Practices : SARP) ของ องค์กรการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) ที่ได้กำหนดให้สายการบินจะต้องดำเนินการจัดให้มีระบบบริหารความปลอดภัย (Safety Management System : SMS) อย่างต่อเนื่อง ซึ่งเป็นระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการปฏิบัติการบิน การปฏิบัติการด้านภาคพื้น การซ่อมบำรุง และหน่วยต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของการปฏิบัติการของบริษัทฯ ให้อยู่ในระดับสากลและเพื่อให้มีองค์ประกอบสมบูรณ์แบบ เช่น บริษัทฯ ได้ปรับปรุงคู่มือความปลอดภัย และคุณภาพ (THAI Safety and Quality Manual : TSQM) ซึ่งเป็นคู่มือความปลอดภัยและคุณภาพที่ครอบคลุมทั้งฝ่ายปฏิบัติการบินและหน่วยธุรกิจทั้งหมด เป็นต้น

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้จัดตั้งฝ่ายวางแผนการตอบสนองภาวะฉุกเฉินและวิกฤติ (Emergency and Crisis Response Planning Department) เพื่อเตรียมความพร้อมในการบริหารจัดการกับเหตุการณ์ต่างๆ ในภาวะฉุกเฉินและวิกฤติ ที่อาจจะส่งผลกระทบต่อธุรกิจของบริษัทฯ ทำให้ต้องหยุดชะงัก เช่น การจัดทำคู่มือหรือแผนเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับสถานการณ์ในภาวะวิกฤติต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้น และมีศูนย์ปฏิบัติการ (Crisis Management Operation Center : CMOC) ในภาวะฉุกเฉินและวิกฤติ เพื่อใช้ในการอำนวยความสะดวกและสั่งการให้กับฝ่ายบริหารของบริษัทฯ รวมทั้งหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องภายในบริษัทฯ เพื่อให้มีทิศทางการดำเนินการไปในแนวทางเดียวกัน และสอดคล้องกับแผนการ หรือคู่มือต่างๆ ที่ได้มีการเตรียมการไว้ล่วงหน้า รวมทั้งได้จัดให้มีการฝึกซ้อมการแก้ไขปัญหาจากสถานการณ์ต่างๆ เช่น การก่อการร้าย การแก้ไขปัญหาเมื่อมีอุบัติเหตุ รวมทั้งการแก้ไขปัญหาที่อาจได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ต่างๆ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ เป็นต้น



บริษัทฯ ได้จัดตั้งคณะกรรมการบริหารความปลอดภัยและคุณภาพ (Management Safety and Quality Board : MSQB) ซึ่งประกอบด้วยผู้บริหารระดับสูงของบริษัทฯ และมีการประชุมอย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง รวมทั้งมีคณะกรรมการบริหารความปลอดภัย (Company Safety Committee : CSC) คณะกรรมการความมั่นคงด้านการบิน (Aviation Security Committee : ASC) และคณะกรรมการควบคุมคุณภาพ (Quality Assurance Committee : QAC) ซึ่งประกอบด้วยตัวแทนจากฝ่ายต่างๆ มีการประชุมเป็นประจำทุกเดือน เพื่อพิจารณาทบทวน และสอบทานประสิทธิภาพผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัย และความมั่นคงการบินให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น รวมทั้งได้มีการแก้ไขปรับปรุงมาตรการต่างๆ ไว้เพื่อความปลอดภัย ความมั่นคง และมาตรฐานต่างๆ ให้ดียิ่งขึ้น

นอกเหนือจากการดำเนินการด้านการรักษาความปลอดภัยแล้ว บริษัทฯ ยังให้ความสำคัญสูงสุดต่อการรักษาความมั่นคง โดยบริษัทฯ ได้มีการปรับปรุงคู่มือความมั่นคงของบริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้อยู่ในระดับสากล อีกทั้ง ในปี 2553 บริษัทฯ ได้ผ่านการตรวจประเมิน และการพิจารณาทบทวนความปลอดภัย ความมั่นคง และมาตรฐานการบินสำหรับระบบปฏิบัติการ รวมทั้งการตรวจประเมินแผนการติดตามผลการแก้ไข (Corrective Action Plan) ภายใต้โครงการ Universal Security (OTS) Audit Program (USAP) จากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และการตรวจประเมินจาก Transportation Security Administration (TSA)-U.S. Department of Homeland Security และ Office of Transport Security ในประเทศออสเตรเลีย โดยผลการตรวจประเมินในทุกพื้นที่การปฏิบัติงานเป็นที่น่าพอใจ จึงทำให้มั่นใจได้ว่าการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย และความมั่นคงทางการบินของบริษัทฯ มีความทันสมัย สอดคล้องตามมาตรฐานสากล ก่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ลูกค้า และผู้ที่เกี่ยวข้อง

ในปี 2553 บริษัทฯ ได้รับการรับรองมาตรฐานการตรวจประเมินความปลอดภัย ความมั่นคง ด้านการปฏิบัติการด้านการขนส่งทางอากาศของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA Operational Safety Audit : IOSA) อย่างต่อเนื่องทุก 2 ปี ซึ่งการรับรองนี้เป็นการรับรองมาตรฐานด้านความปลอดภัย และความมั่นคงทางการบินของสายการบินที่กำหนดโดยสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association : IATA) ในส่วนของภาครัฐ Transportation Security Administration (TSA) ประเทศสหรัฐอเมริกา และ Office of Transport Security (OTS) ประเทศออสเตรเลีย ได้ทำการตรวจประเมินการดำเนินงานด้านความมั่นคงการบินของบริษัทฯ เป็นประจำทุกปี บริษัทฯ ได้รับการรับรองมาตรฐานสากลในหลายกระบวนการ และหลายหน่วยงาน จึงทำให้บริษัทฯ ถูกตรวจสอบกระบวนการบริหาร ขั้นตอนการปฏิบัติงาน รวมถึงอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการทำงานตามระยะเวลาที่แต่ละมาตรฐานได้กำหนดไว้ อาทิ มาตรฐานด้านคุณภาพ (Quality Aspect) บริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญ ได้กำหนดควิสิยทัศน์ พันธกิจ แผนกลยุทธ์ เป้าหมาย รวมถึงแผนปฏิบัติการพัฒนาคุณภาพและมาตรฐานของผลิตภัณฑ์ (Tangible Product) และการบริการ (Intangible Product) ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล และเพื่อให้ลูกค้าประทับใจในการให้บริการของบริษัทฯ ตามที่ลูกค้าคาดหวัง ทั้งนี้ จะเห็นได้จากหลายหน่วยงานในบริษัทฯ ได้รับการรับรองมาตรฐานสากลคุณภาพ ISO 9001 อาทิ ฝ่ายบริการลูกค้าภาคพื้น ฝ่ายครัวการบิน ฝ่ายช่าง ฝ่ายการพาณิชย์สินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ เป็นต้น



ด้วยตระหนักถึงความสำคัญด้านมาตรฐานอาชีพอนามัย และความปลอดภัยในการทำงานของพนักงาน โดยบริษัทฯ ได้ตระหนักว่าพนักงานเป็นหัวใจหลักของบริษัทฯ ในการที่จะขับเคลื่อนบริษัทฯ เพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ในการสร้างผลงานที่มีคุณภาพ ความปลอดภัย และสร้างความพึงพอใจสูงสุดแก่ลูกค้า บริษัทฯ จึงได้กำหนดนโยบายเรื่องนี้ไว้อย่างชัดเจนตลอดมา รวมทั้งได้จัดตั้งคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานในสถานประกอบการทุกแห่งของบริษัทฯ ในทุกระดับตามข้อกำหนดของกฎหมาย

ในอนาคต นอกเหนือจากระบบการบริหารด้านความปลอดภัย (Safety Management System : SMS) ของบริษัทฯ ที่กำลังดำเนินการอยู่ขณะนี้ บริษัทฯ มีแผนพัฒนามาตรฐานด้านคุณภาพ (Quality Management System : QMS) ด้านความมั่นคง (Security Management System : SMS) ด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Management System : EMS) อย่างต่อเนื่อง โดยติดตามการเปลี่ยนแปลงมาตรฐานและกฎเกณฑ์จากหน่วยงานหรือองค์กรต่างๆ เพื่อกำหนดเป็นมาตรฐานของบริษัทฯ รวมทั้งประเมินสถานการณ์โดยดูจากความเสี่ยง และความเป็นไปได้ เพื่อจะนำมาสู่ระบบการป้องกันการเกิดเหตุการณ์ล่วงหน้า (Proactive Action) ต่อไป

## รายละเอียดของมาตรฐานสากลที่ฝ่ายต่างๆ และหน่วยธุรกิจของบริษัทฯ ได้รับมีดังนี้

ใบรับรองมาตรฐานสากล	ฝ่ายหรือหน่วยธุรกิจ	วันหมดอายุ
ISO 9001:2008 (ระบบบริหารงานคุณภาพ)	ฝ่ายพาณิชย์สินค้าและไปรษณียภัณฑ์	มิถุนายน 2554
	ฝ่ายบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น	ธันวาคม 2554
	ฝ่ายช่าง	พฤษภาคม 2556
	ฝ่ายบริหารทั่วไป	ตุลาคม 2555
	ฝ่ายพัฒนาและฝึกอบรมบุคลากร	พฤษภาคม 2555
	ฝ่ายงานบริการเทคโนโลยีสารสนเทศ	ตุลาคม 2554
	ฝ่ายครัวการบิน	ธันวาคม 2556
ISO 9001:2000	ฝ่ายบริการลูกค้าภาคพื้น	กันยายน 2554
ISO 14001:2004 (ระบบจัดการสิ่งแวดล้อม)	สำนักงานใหญ่ สำนักงานหลักสี่ สำนักงาน	เมษายน 2556
	หลานหลวง ศูนย์ปฏิบัติการที่สนามบิน	
	สุวรรณภูมิ กิจการบริการลูกค้าภาคพื้น ที่สนามบินสุวรรณภูมิ	
OHSAS 18001:2007 (มาตรฐานอาชีวอนามัยและ ความปลอดภัยในการทำงาน)	ฝ่ายช่าง	มิถุนายน 2556
	ฝ่ายครัวการบิน	กันยายน 2555
IOSA (มาตรฐานการตรวจประเมิน ความปลอดภัยด้านการปฏิบัติการ จากสมาคมขนส่งทางอากาศ ระหว่างประเทศ)	ได้รับการรับรองภาพรวมทั้งบริษัทฯ	พฤษภาคม 2555
FAR Part 145 (Repair Station)	ฝ่ายช่าง (สนามบินสุวรรณภูมิ และสนามบิน ดอนเมือง)	ตุลาคม 2554
	ฝ่ายช่าง (สนามบินอู่ตะเภา)	ตุลาคม 2554
EASA Part 145 (Approved Maintenance Organization)	ฝ่ายช่าง	กรกฎาคม 2554

## เทคโนโลยีสารสนเทศ

บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงความสำคัญด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ ในฐานะเครื่องมือเชิงกลยุทธ์ (Strategic Tool) ที่จะสนับสนุนและขับเคลื่อนการดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์ของบริษัทฯ ให้ประสบผลสำเร็จ ทั้งในด้านการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันได้อย่างยั่งยืน บรรลุมาตรฐานการบริการลูกค้าที่สูงขึ้นและทันสมัย รวมถึงปรับปรุงประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการดำเนินงานของบริษัทฯ ดังนั้น บริษัทฯ ได้มีการวางแผนปฏิรูปการบริหารจัดการด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ แนวทางการพัฒนาระบบสารสนเทศและโครงสร้างพื้นฐานให้มีความทันสมัย คล่องตัว และยืดหยุ่นมากขึ้น รวมถึงมีความมั่นคงปลอดภัยในทุกกระบวนการ โดยกำหนดเป็นยุทธศาสตร์หลักของบริษัทฯ ที่จะเร่งผลักดันให้สำเร็จตามเป้าหมายร่วมกัน

ในปี 2553 บริษัทฯ ได้ขยายบริการใหม่ๆ ผ่านระบบสารสนเทศอย่างต่อเนื่อง เพื่อเพิ่มความสะดวกรวดเร็ว เพิ่มคุณภาพ และสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้าในทุกจุดบริการให้สามารถเข้าถึงบริการต่างๆ ได้โดยง่ายด้วยตนเองจากทุกที่ตลอดเวลา เช่น บริการผ่านอุปกรณ์เคลื่อนที่แบบพกพา (Mobile Service) ที่ลูกค้าสามารถใช้งานได้ที่ทั้งบนโทรศัพท์มือถือ สมาร์ทโฟน และแท็บเล็ต ผู้โดยสารสามารถสอบถามข้อมูลรายละเอียดเที่ยวบิน กำหนดการเดินทาง ตรวจสอบการสำรองที่นั่ง การตรวจรับบัตรโดยสาร การให้บริการข้อมูลแพ็คเกจทัวร์เอื้องหลวง (Royal Orchid Holidays) การให้บริการตรวจสอบจำนวนไมล์สะสม และข้อมูลการใช้ไมล์สะสมล่าสุด 5 รายการของสมาชิกรoyal orchid plus (Royal Orchid Plus) ตารางเที่ยวบินบริการขนส่งสินค้า สถานการณ์ขนส่งสินค้า และค่าบริการคลังสินค้าฯ เข้า ทั้งนี้ ลูกค้าสามารถใช้บริการเหล่านี้ผ่านโปรแกรมบราวเซอร์ของโทรศัพท์มือถือได้ที่เว็บไซต์ [m.thaiairways.com](http://m.thaiairways.com) อีกทั้ง ยังสามารถรับหรือสอบถามข้อมูลข่าวสารเหล่านี้ ผ่านทาง SMS (SMS Broadcasting & Query) ที่หมายเลขโทรศัพท์ 0-2451-4455 นอกจากนี้ บริษัทฯ มีแผนที่จะขยายบริการ การชำระเงินและออกบัตรโดยสารอัตโนมัติผ่านระบบเบิกถอนเงินอัตโนมัติของธนาคารให้มากขึ้น รวมถึงเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการตรวจรับบัตรโดยสาร โดยผู้โดยสารสามารถทำการตรวจรับบัตรโดยสารในเที่ยวบินต่างประเทศได้ด้วยตนเองที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ผ่านพื้นที่บริการตนเองส่วนกลาง (Common Use Self-Service) และในปี 2554 ได้เปิดบริการให้ลูกค้าสามารถสอบถามข้อมูลเที่ยวบิน ตารางบิน และสถานะการขนส่งสินค้า ผ่านการสั่งการด้วยเสียง (Speech Recognition) เป็นภาษาไทย และตอบกลับอัตโนมัติในรูปแบบ SMS ที่หมายเลขโทรศัพท์ 0-2400-4000 บนโทรศัพท์มือถือทุกชนิดจากผู้ให้บริการเครือข่ายที่เป็นคู่ค้าของบริษัทฯ ซึ่งนับเป็นอีกก้าวหนึ่งของการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยให้เข้าถึงกลุ่มลูกค้า และอำนวยความสะดวกสบายแก่ลูกค้าของบริษัทฯ ได้เป็นอย่างดี

ปัจจุบัน บริษัทฯ ได้ให้บริการผ่านทางเว็บไซต์ นอกเหนือจากการให้บริการข้อมูลการท่องเที่ยว บริษัทฯ ได้ขยายขีดความสามารถของระบบการขายทัวร์เอื้องหลวงบนเว็บไซต์ [www.thaiairways.com](http://www.thaiairways.com) ให้ลูกค้าสามารถจองแพ็คเกจทัวร์ ชำระเงินส่วนตัวของสมาชิกรoyal orchid plus เพื่อรองรับการจัดเก็บและรวบรวมข้อมูลรูปแบบการดำเนินชีวิตของสมาชิก เพิ่มศักยภาพของระบบการสร้างความสัมพันธ์กับลูกค้า (Customer Relations Management : CRM) และสร้างความภักดีของลูกค้า (Customer Loyalty) ให้มากขึ้น และอยู่ในระหว่างการพัฒนาเพื่อเพิ่มบริการให้สมาชิกรoyal orchid plus ที่มีถิ่นพำนักอยู่ในต่างประเทศสามารถจองและออกรางวัลบัตรโดยสารได้ด้วยตนเองด้วยการชำระค่าภาษีและค่าธรรมเนียมเป็นสกุลเงินต่างๆ โดยบัตรเครดิตผ่านระบบออนไลน์ในโครงการแลกรางวัลบัตรโดยสารการบินไทยในเส้นทางบินที่ออกเดินทางจากทั่วโลก



บริษัทฯ ได้ปรับปรุงระบบการบริการสินค้าขาเข้าทางอิเล็กทรอนิกส์ โดยเพิ่มศักยภาพการให้บริการการขนส่งสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ขาเข้าเพิ่มขึ้น 2 ส่วนคือ การชำระค่าบริการคลังสินค้าทางอิเล็กทรอนิกส์ และการตรวจสอบข้อมูลบัญชีสินค้าอากาศยานทางอิเล็กทรอนิกส์ สำหรับการชำระค่าบริการคลังสินค้าทางอิเล็กทรอนิกส์ เป็นการเพิ่มช่องทางการชำระค่าบริการคลังสินค้าให้กับบริษัทผู้ประกอบการหรือตัวแทนขนส่งสินค้าที่ใช้บริการคลังสินค้ากับการบินไทยให้สามารถชำระค่าธรรมเนียมต่างๆ เช่น ค่าธรรมเนียมคลังสินค้าและค่าเก็บรักษาสินค้าผ่านการตัดบัญชีธนาคารผ่านทางเว็บไซต์ [www.thaicargo.com](http://www.thaicargo.com) แทนการชำระด้วยเงินสดที่คลังสินค้าเพียงอย่างเดียว นอกจากนี้ ผู้ประกอบการที่ใช้บริการคลังสินค้ากับการบินไทยสามารถตรวจสอบข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานทางอิเล็กทรอนิกส์ให้ถูกต้อง ก่อนนำส่งข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานและใบขนส่งสินค้าขาเข้าให้กรมศุลกากร ทำให้สามารถดำเนินพิธีการศุลกากรได้สะดวกรวดเร็วขึ้นด้วยความสะดวกในบริการนี้ เป็นเครื่องมือที่ช่วยสนับสนุนการแข่งขันด้านการขนส่งสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ของบริษัทฯ ได้เป็นอย่างดี

ระบบสารสนเทศที่สนับสนุนการปฏิบัติงานของนักบินและลูกเรือ นอกจากจะสนับสนุนการให้บริการลูกค้าบนเครื่องบินและช่วยบริหารจัดการทรัพยากรบุคคลให้เหมาะสมกับเที่ยวบินแล้ว ในปี 2553 บริษัทฯ ได้ปรับปรุงระบบให้รองรับการทำงานอิเล็กทรอนิกส์เพิ่มขึ้น เช่น ส่งตารางการบินของนักบินและลูกเรือทางอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อลดปริมาณการใช้กระดาษ ประหยัดค่าใช้จ่ายเพิ่มความคล่องตัวในการปฏิบัติงาน และเป็นการสนับสนุนแนวคิด Travel Green การขยายขีดความสามารถของระบบเตรียมการก่อนบินของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน ซึ่งเป็นระบบที่สนับสนุนการเตรียมการให้บริการผู้โดยสารและปฏิบัติการบินให้แก่พนักงานต้อนรับบนเครื่องบินให้สามารถเตรียมการบินได้จากทุกที่ ทุกเครือข่าย และทุกเวลา รองรับการใช้งานผ่านโทรศัพท์มือถือแท็บเล็ต และเครื่องคอมพิวเตอร์ได้เต็มรูปแบบมากขึ้น และการสอบถามข้อมูลการบิน รวมถึงการส่งข้อมูลการบินที่สำคัญไปยังลูกเรือ ผ่านทาง SMS ได้อย่างรวดเร็ว ปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ

อนึ่ง บริษัทฯ เล็งเห็นความสำคัญของความรับผิดชอบต่อสังคม (Corporate Social Responsibility : CSR) โดยการบินไทยเป็นสายการบินแรกในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกที่ร่วมรายการชดเชยการปลดปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์กับสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) โดยได้พัฒนาระบบ THAI Voluntary Carbon Offset Program ขึ้นและเปิดโอกาสให้ผู้โดยสารสามารถบริจาคเงินด้วยความสมัครใจผ่านบัตรเครดิตเพื่อชดเชยการปลดปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้ผ่านทางเว็บไซต์ [www.thaiairways.com](http://www.thaiairways.com) เมื่อทำการสำรองที่นั่งและชำระค่าบัตรโดยสารเรียบร้อยแล้ว โดยเงินที่ได้รับบริจาคจะนำไปสนับสนุนโครงการพลังงานทดแทน ซึ่งได้รับการรับรองอย่างเป็นทางการจากสหประชาชาติ

นอกจากนี้ ในการบริหารจัดการการเงินด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ บริษัทฯ ได้พัฒนากระบวนการคำนวณต้นทุนของงานบริการเทคโนโลยีสารสนเทศ (IT Financial Management : ITFM) เพื่อให้ทราบถึงต้นทุนค่าใช้จ่ายที่แท้จริงในการใช้บริการด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ ซึ่งจะช่วยให้การบริหารจัดการการใช้ทรัพยากรทางด้านเทคโนโลยีสารสนเทศเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และคุ้มค่ากับการลงทุน

บริษัทฯ มีการบริหารจัดการความเสี่ยงอย่างเป็นรูปธรรมมากขึ้น โดยในปี 2553 ได้มีการเพิ่มระบบสารสนเทศที่สำคัญเข้าสู่ระบบสำรองในศูนย์คอมพิวเตอร์สำรองฉุกเฉิน พร้อมทั้งปรับปรุงคู่มือการปฏิบัติงาน รวมถึงฝึกซ้อมใหญ่ประจำปี ในส่วนของการกู้คืนระบบและคลังข้อมูลให้กลับคืนสู่สภาพปกติ โดยจำลองเหตุฉุกเฉินขึ้น ซึ่งประสบความสำเร็จเป็นอย่างดี ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่าเมื่อเกิดเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิดขึ้น ระบบบริการลูกค้าและการใช้งานของระบบสารสนเทศต่างๆ จะสามารถดำเนินไปอย่างต่อเนื่อง โดยไม่กระทบต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ หรือส่งผลกระทบต่อลูกค้าน้อยที่สุด นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังตระหนักถึงการรักษาความปลอดภัยเทคโนโลยีสารสนเทศโดยหลังจากที่ได้กำหนดนโยบายและมาตรการการรักษาความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศเมื่อปี 2552 ในปี 2553 คณะทำงานด้านความมั่นคงปลอดภัยเทคโนโลยีสารสนเทศ (Corporate IT Security Working Group : CIS) ได้กำหนดมาตรฐานและคู่มือการรักษาความปลอดภัยเทคโนโลยีสารสนเทศ ใช้เป็นแนวปฏิบัติร่วมกันเพื่อสร้างความมั่นใจในเรื่องความปลอดภัยของสารสนเทศ ซึ่งถือเป็นทรัพย์สินที่มีค่าของบริษัทฯ

ตั้งแต่ปี 2554 เป็นต้นไป จะเป็นช่วงเวลาแห่งการบูรณาการระบบสารสนเทศหลักของบริษัทฯ โดยการเปลี่ยนจากระบบคอมพิวเตอร์เมนเฟรม ไปสู่ระบบเครือข่ายที่มีความทันสมัยและมีประสิทธิภาพมากขึ้น ซึ่งจะช่วยสนับสนุนการดำเนินธุรกิจในหลาย ๆ ด้านได้มากขึ้น อาทิ

- ❖ ระบบการขายและการบริการลูกค้า (Passenger Services System) การปรับระบบการสำรองที่นั่ง การควบคุมระบบการสำรองที่นั่ง การออกบัตรโดยสาร และการให้บริการตรวจรับบัตรโดยสารผู้โดยสารของบริษัทฯ ไปสู่ Platform ใหม่ที่ทันสมัยสามารถตอบสนองการบริการลูกค้า ปรับเปลี่ยนความต้องการด้านธุรกิจได้อย่างรวดเร็ว และเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานของบริษัทฯ ได้ดียิ่งขึ้น
- ❖ New Loyalty System เป็นระบบใหม่ของรายการสะสมไมล์ Royal Orchid Plus เพื่อการสร้างและรักษาฐานลูกค้า ส่งเสริมและสนับสนุนการตลาดของบริษัทฯ ช่วยให้การดำเนินการณรงค์และส่งเสริมการขายมีประสิทธิภาพดีมากขึ้น
- ❖ Global Tour Management System เพื่อสร้างและขยายเครือข่ายการซื้อขายโปรแกรมการท่องเที่ยว ทัวร์เอื้องหลวง ให้เป็นระบบการขายตรงผ่านอินเทอร์เน็ตไปยังลูกค้ากลุ่มเป้าหมายมากขึ้น และสนับสนุนกระบวนการสร้างแพ็คเกจทัวร์ที่หลากหลายเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้มากขึ้นด้วย
- ❖ ระบบคลังข้อมูล จัดเก็บข้อมูล อาทิ การเดินทางของผู้โดยสาร เที่ยวบิน ฯลฯ ใช้ในการเก็บข้อมูลของลูกค้าแบบครบวงจร นำข้อมูลมาวิเคราะห์เพื่อการบริหารจัดการด้านการขายและการตลาด วางแผนการออกแบบการบริการให้มีความจำเพาะเจาะจงมากขึ้น
- ❖ New Cargo IT System เป็นระบบใหม่ที่ทันสมัยมาทดแทนระบบ ORCHIDS ในการสนับสนุนการทำงานด้านการปฏิบัติการคลังสินค้า การสำรองและจัดระวางบรรทุก การขาย การบริหารรายได้ ตลอดจนการจัดการบัญชีรายได้ ทั้งนี้ เพื่อเพิ่มรายได้จากการขนส่งสินค้า ประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน และศักยภาพการแข่งขัน ตลอดจนสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้า
- ❖ Corporate SAP (Finance & Accounting) เป็นโครงการเพิ่มประสิทธิภาพกระบวนการจัดเก็บรายได้ การเงินให้รวดเร็ว มีประสิทธิภาพมากขึ้น รวมทั้งการบริหารงานบุคคล โดยเชื่อมโยงระบบ SAP และฐานข้อมูลทุกระบบในปัจจุบันและในอนาคตให้เป็นระบบเดียวกัน (Integrated ERP System) และสามารถจัดทำระบบข้อมูลบริหารกลาง (Corporate MIS System) ที่สมบูรณ์เพื่อประกอบการตัดสินใจของผู้บริหาร

โครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีสารสนเทศได้มีการปรับเปลี่ยนเช่นเดียวกัน ทั้งในการปรับปรุงการบริหารจัดการ การนำเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัยมาประยุกต์ใช้ เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงของระบบหรือโครงการด้านธุรกิจ อาทิ

- ❖ Application Integration Platform (ESB & ODS) เพื่อให้การเชื่อมต่อระบบสารสนเทศต่างๆ โดยใช้โครงสร้างทางเทคนิคในรูปแบบมาตรฐานสากลและสามารถใช้ร่วมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยระบบที่สำคัญที่จะเริ่มใช้การเชื่อมต่อนี้เป็นระบบแรก คือ Passenger Sales and Services
- ❖ Cloud Computing เป็นการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัย ตลอดจนแนวทางการพัฒนาระบบสารสนเทศในรูปแบบใหม่ มาต่อยอดในส่วนของ Server Virtualization ที่บริษัทฯ ได้ดำเนินการไว้แล้ว ให้สามารถตอบสนองความต้องการทางธุรกิจได้อย่างทันการณ์มากขึ้น
- ❖ โครงการในกลุ่ม e-Collaboration เพื่อสนับสนุนการสื่อสาร การทำงานร่วมกันของพนักงาน และการบริหารจัดการและแบ่งปันความรู้ภายในองค์กร ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ลดค่าใช้จ่าย และสนับสนุน Green IT ได้มีการพัฒนาระบบต่างๆ เช่น ระบบจัดการเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ จัดเตรียมโครงสร้างพื้นฐานและโปรแกรมสนับสนุนการสื่อสารและการทำงานร่วมกันของพนักงานในองค์กร (Corporate Unified Communication and Collaboration) ระบบการบริหารจัดการและแบ่งปันความรู้ (Knowledge Management) ให้เป็นคลังความรู้ขององค์กรที่บุคลากรทุกระดับสามารถเข้าถึงได้ง่าย และสามารถนำไปใช้ในการปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ เป็นต้น

นอกจากนั้น ยังมีการพัฒนาระบบอื่นๆ เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐาน กฎหมาย ข้อกำหนดทางธุรกิจ และความปลอดภัย เพื่อให้ระบบมีความน่าเชื่อถือและสร้างความมั่นใจให้แก่ผู้ใช้ทั้งภายในและภายนอก เช่น การนำระบบโครงสร้างพื้นฐานกุญแจสาธารณะ (Public Key Infrastructure) มาใช้เพื่อรองรับการลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Digital Signature) ในการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ และ Web Service Security เพื่อรองรับการเข้าถึงระบบสารสนเทศผ่านเครือข่ายการสื่อสารและมีระบบการรักษาความปลอดภัยที่เหมาะสม จากผู้ใช้ทั้งที่เป็นพนักงาน ลูกค้า และคู่ค้า ที่ได้รับสิทธิให้สามารถเข้าถึงระบบข้อมูลใดๆ ที่เกี่ยวข้อง จากทุกสถานที่ที่มีบริการเครือข่ายสื่อสารได้ตลอดเวลา เป็นต้น



## การบริหารทรัพยากรบุคคล

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของบุคลากรซึ่งเป็นทรัพยากรที่มีคุณค่ายิ่งขององค์กร บริษัทฯ จึงมีนโยบายให้ฝ่ายพัฒนาและฝึกอบรมบุคลากรดำเนินการพัฒนาคุณภาพของพนักงานของบริษัทฯ ให้ได้มาตรฐานและมีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง โดยการเสริมสร้างศักยภาพของพนักงานให้มีความรู้ ความเชี่ยวชาญ มีทักษะที่จำเป็นและสอดคล้องกับภารกิจทุกแขนงของบริษัทฯ อาทิ ด้านการพาณิชย์ ด้านการขนส่งสินค้า ด้านการบริการสถานีและบริการลานจอด ด้านคุณภาพ อาชีวอนามัยและความปลอดภัย ด้านภาษาและวัฒนธรรม ด้านการบริหารงานและพฤติกรรมศาสตร์ ตลอดจนการเสริมสร้างวัฒนธรรมองค์กร และปลูกฝังคุณธรรม จริยธรรม ค่านิยมและจิตสำนึกที่ดีให้กับพนักงาน ส่งเสริมให้พนักงานมีความรักและความผูกพันในองค์กร เพื่อร่วมกันนำพาบริษัทฯ ไปสู่ความสำเร็จตามเป้าหมายตามแผนกลยุทธ์ นอกจากนี้ ยังครอบคลุมการพัฒนานวัตกรรมในการฝึกอบรมเพื่อให้มีระบบการฝึกอบรมที่ทันสมัย รวมทั้งการวิจัยและวางแผนเพื่อพัฒนาคุณภาพหลักสูตรการฝึกอบรมให้สอดคล้องกับสภาวการณ์ในปัจจุบัน ตลอดจนดำเนินการบริหารจัดการองค์ความรู้ เพื่อพัฒนาบริษัทฯ ไปสู่องค์กรแห่งการเรียนรู้

เพื่อสนองกลยุทธ์ของบริษัทฯ ในปี 2553 ฝ่ายพัฒนาและฝึกอบรมบุคลากร จึงได้เริ่มดำเนินการบริหารจัดการองค์ความรู้ของบริษัทฯ โดยได้กำหนดและจัดลำดับกลุ่มความรู้ที่สำคัญสำหรับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และอยู่ระหว่างพัฒนาระบบการบริหารจัดการองค์ความรู้ให้เป็นระบบ รวมทั้งส่งเสริมการสร้างชุมชนนักปฏิบัติ เพื่อก่อให้เกิดวัฒนธรรมการแลกเปลี่ยนการเรียนรู้ทั่วทั้งองค์กร อันนำไปสู่การเป็น “องค์กรแห่งการเรียนรู้” นอกจากนี้ ยังเริ่มดำเนินการบริหารจัดการพนักงานผู้มีผลสัมฤทธิ์สูง (Talent Management) โดยได้เริ่มกำหนดกรอบแนวคิด นโยบาย และกระบวนการต่างๆ เพื่อจัดทำเป็นระบบสำหรับการวางแผนการสืบทอดตำแหน่ง โดยการออกแบบแนวทางการประเมินเพื่อระบุผู้ที่มีความเหมาะสม ในตำแหน่งสำคัญสำหรับจัดทำเป็น Candidate Pool List เพื่อนำไปสู่แผนการพัฒนาเป็นรายบุคคล (Individual Development Plan : IDP) พร้อมกันนี้ บริษัทฯ ได้เริ่มดำเนินการปรับปรุงการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานแบบบูรณาการ โดยในปีนี้ได้ทำการศึกษาเพื่อกำหนดลักษณะงานที่ต้องทำงานร่วมกันตามสายงานใน 3 สายงานเป็นลำดับแรก ประกอบด้วย สายกลยุทธ์ และพัฒนาธุรกิจ สายทรัพยากรบุคคลและบริหารทั่วไป และสายการเงินและการบัญชี โดยทำการวิเคราะห์ปัญหา เพื่อจัดลำดับความสำคัญ และกำหนดแนวทางแก้ไขเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงาน

ในด้านการฝึกอบรมหลักสูตรด้านการบริหารงานและพฤติกรรมศาสตร์ บริษัทฯ ได้ปรับปรุงกลยุทธ์การบริหารบุคลากรที่มุ่งเน้นบทบาทหน้าที่และภารกิจที่สำคัญของบริษัทฯ สร้างทรัพยากรบุคคลที่มีคุณภาพและพัฒนาบุคลากรให้มีศักยภาพและมีความเชี่ยวชาญด้านธุรกิจ รวมทั้งการเสริมสร้างวัฒนธรรมองค์กร THAI Spirit อย่างเป็นรูปธรรม ทั้งนี้ ได้มีการจัดหลักสูตร Executive Program สำหรับผู้บริหารระดับสูง โดยเฉพาะผู้บริหารหน่วยธุรกิจ (Business Units) เพื่อเสริมสร้างความเป็นเลิศในเชิงธุรกิจ รวมทั้งการบริหารธุรกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ดำเนินการฝึกอบรมและจัดสัมมนาเชิงปฏิบัติการให้ผู้บริหารระดับสูง เพื่อเสริมสร้างความตระหนักถึงความสำคัญของวัฒนธรรมองค์กรในเชิงธุรกิจโดย Caux Round Table (Thailand) ซึ่งเป็นองค์กรอิสระระดับนานาชาติ ที่มีความชำนาญในการออกแบบยุทธศาสตร์ทางปัญญาและเครื่องมือในการบริหารองค์กรด้านธรรมาภิบาล ร่วมกับสถาบันศินรินทร์และมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ จัดหลักสูตรอบรมวัฒนธรรมองค์กร THAI Spirit ให้กับพนักงานทุกระดับ รวมทั้งการจัดกิจกรรมทางวิชาการและการนำเสนอโครงการ Culture for Value เพื่อเสริมคุณค่าของงาน (Value Creation) ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังได้กำหนดความหมายของวัฒนธรรมองค์กร THAI Spirit ไว้ในประมวลบรรษัทภิบาลและจริยธรรม เพื่อใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติงานของพนักงานในทุกระดับของบริษัทฯ อีกด้วย ในการ

ฝึกอบรมด้านความปลอดภัย ฝ่ายฝึกอบรมธุรกิจการบินของบริษัทฯ ได้รับการขึ้นทะเบียนจากกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน กระทรวงแรงงาน ให้เป็นหน่วยงานฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานเป็นลำดับที่ 8 จากหน่วยงานฝึกอบรมทั้งหมดทั่วประเทศ 49 หน่วยงานฝึกอบรม โดยขึ้นทะเบียนครั้งแรกในปี 2550 และเมื่อครบวาระ 3 ปี ยังคงได้รับการต่อทะเบียนในเดือนเมษายนในปี 2553 เพื่อดำเนินการฝึกอบรมด้านความปลอดภัยในการทำงานให้กับพนักงานของบริษัทฯ และให้พนักงานของสถานประกอบการภายนอกที่จดทะเบียนในราชอาณาจักรทั้งรัฐวิสาหกิจและบริษัทเอกชนทั่วไป ตามกฎหมายเรื่องกำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2549 โดยในปี 2553 ได้จัดฝึกอบรมหลักสูตรเพื่อพัฒนาศักยภาพพนักงานเรื่องความปลอดภัยในการทำงานของบริษัทฯ ทั้งในระดับหัวหน้างาน ระดับผู้บริหาร รวมทั้งหลักสูตรสำหรับคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน รวมทั้งสิ้นจำนวน 448 คน รวมทั้งจัดอบรมหลักสูตรการดับเพลิงขั้นต้นร่วมกับหน่วยงานฝึกอบรมภายนอกที่ได้รับการรับรองจากหน่วยงานราชการให้กับพนักงานของบริษัทฯ จำนวน 976 คน

ในการพัฒนานวัตกรรมฝึกอบรม บริษัทฯ นำนวัตกรรมเทคโนโลยีสารสนเทศมาประยุกต์ใช้ในการฝึกอบรม โดยปรับปรุงกระบวนการเรียนรู้เป็นบทเรียน Online เพื่อจัดฝึกอบรมในรูปแบบ e-Learning ซึ่งเป็นการขยายโอกาสในการเข้าอบรมให้กับพนักงาน ช่วยลดข้อจำกัดในการจัดส่งพนักงานเข้ารับการอบรม และสามารถลดค่าใช้จ่ายในการฝึกอบรม นอกจากนี้ ระบบ e-Learning นับเป็นนวัตกรรมในการจัดการความรู้ของบริษัทฯ ให้เป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ ทั้งนี้ โครงการ e-Learning โดยฝ่ายพัฒนาและฝึกอบรมบุคลากร ได้ดำเนินการติดตั้งระบบหลักและพร้อมนำมาใช้งานในการอบรมพนักงาน โดยผ่านช่องทาง THAISphere/Training Center หรือด้วยการใช้ TOKEN ซึ่งในปี 2553 พนักงานที่เข้ารับการอบรมวิชาที่เปิดการเรียนการสอนด้วย e-Learning ของฝ่ายพัฒนาและฝึกอบรมบุคลากร รวมจำนวนทั้งสิ้น 1,239 คน

## การบริการภาคพื้น

ด้วยนโยบายบริษัทฯ ที่มุ่งเน้นให้การบริการภาคพื้นทั้งหมด มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น สามารถลดต้นทุน และตอบสนองความพึงพอใจของลูกค้า ทั้งของการบินไทยและสายการบินลูกค้าได้ดีขึ้น เชื่อมโยงในเชิงกลยุทธ์ นโยบาย และมาตรฐานการให้บริการที่สอดคล้องกัน โดยมีสายการบินบงคับบัญชาในทิศทางเดียวกัน และมีบูรณาการในการบริหารสถานบริการภาคพื้นในประเทศ จึงมีการปรับปรุงโครงสร้างการบริหารองค์กร โดยการควบรวมงานหน่วยธุรกิจบริการลูกค้าภาคพื้น และหน่วยธุรกิจบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้นเข้าด้วยกัน ตามแผนยุทธศาสตร์ปี 2553 ซึ่งจะเป็ประโยชน์ต่อธุรกิจมากขึ้น อย่างไรก็ตาม ธุรกิจหลักของการบริการภาคพื้น ยังคงเป็นเรื่องของการบริการลูกค้าภาคพื้นและการบริการอุปกรณ์ภาคพื้น ดังนี้

### การบริการลูกค้าภาคพื้น

ด้วยนโยบายที่มุ่งเน้นการพัฒนาคุณภาพการบริการเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า บริษัทฯ ได้นำเสนอการบริการวิถีไทยที่สะดวกรวดเร็ว มีคุณภาพในทุกจุดสัมผัสบริการอย่างครบถ้วนและต่อเนื่องด้วยเสน่ห์ไทยอันงดงาม อ่อนน้อมและใส่ใจ ทั้งในรูปแบบของผลิตภัณฑ์ และสิ่งอำนวยความสะดวกที่ได้มาตรฐานสากล

เริ่มตั้งแต่การบริการต้อนรับและอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารชั้นหนึ่งและชั้นธุรกิจ บริเวณชานชาลา ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บริการตรวจรับบัตรโดยสารในห้องรับรองพิเศษสำหรับผู้โดยสารชั้นหนึ่ง (Royal First Check-in Lounge) บริการเคาน์เตอร์ตรวจรับบัตรโดยสารสำหรับผู้โดยสารชั้นธุรกิจ พร้อมบริเวณพักรับรอง (Royal Orchid Premium Area) บริการช่องทางพิเศษสำหรับพิธีการตรวจคนเข้าเมือง สำหรับผู้โดยสารชั้นหนึ่งและชั้นธุรกิจ บริการนำส่งไปยังเครื่องบิน ตลอดจนอำนวยความสะดวกเมื่อเดินทางมาถึงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Post Flight Services) นอกจากนี้ ยังมีศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว ให้บริการสำรองที่นั่ง ให้ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทาง และการบริการพิเศษสำหรับผู้โดยสารที่ต้องการความช่วยเหลือ ได้แก่ ทัศนวิสัย เด็ก ผู้สูงอายุ ผู้โดยสารที่เดินทางครั้งแรก เป็นต้น นอกจากนี้ ยังมีบริการสำหรับผู้โดยสารที่ต้องการความสะดวกตั้งแต่บริเวณชานชาลาจนถึงปลายทางโดยคิดค่าบริการเพิ่มเติม (Meet and Assist Services) และให้บริการแก่สายการบินลูกค้า ทั้งด้านการบริการผู้โดยสาร สัมภาระ และระวางบรรทุก ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ด้วยความมุ่งมั่นในการพัฒนาการบริการอย่างต่อเนื่อง จึงได้รับรางวัลสายการบินที่ให้บริการลูกค้าภาคพื้นยอดเยี่ยม จาก Business Traveller Award และรางวัล Skytrax Best Airport Services at the 2010 World Airline Awards ทั้งนี้ ไม่นับรวมการชมเชยคำขอบคุณจากผู้โดยสาร จากสายการบินลูกค้า และหน่วยงานต่าง ๆ ที่ชื่นชมการทำงานอย่างทุ่มเทของพนักงานในเหตุการณ์เฝ้าถ่านภูเขาไฟปกคลุมพื้นที่ส่วนใหญ่ของภาคพื้นยุโรปเมื่อเดือนเมษายน 2553 ซึ่งส่งผลให้มีผู้โดยสารตกค้างอยู่ตามท่าอากาศยานต่าง ๆ เป็นจำนวนมาก

ห้องรับรองพิเศษ (Royal Orchid Lounge) ให้บริการและอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารชั้นหนึ่ง ชั้นธุรกิจ สมาชิกบัตรแพลตตินั่ม (Royal Orchid Plus Platinum Member) และสมาชิกบัตรทอง (Royal Orchid Plus Gold Member) โดยมีบริการอาหารและเครื่องดื่มในลักษณะ A-La-Carte Restaurant Concept บริการห้องพักผ่อนส่วนตัว (Slumber Room) ห้องพักผ่อนสำหรับครอบครัว (Family Room) ห้องสำหรับเด็ก (Kids Room) Wi-fi Internet และคอมพิวเตอร์ รวมทั้งการบริการห้องอบไอน้ำ ห้องซาวน่า และบริการสปา (Royal Orchid Spa) เหล่านี้ มีส่วนเสริมให้ได้รับรางวัล Skytrax Best Airline Lounge-First Class ติดต่อกันเป็นปีที่สอง และรางวัลห้องรับรองพิเศษยอดเยี่ยมจาก Business Traveller Award ด้วยนโยบายการพัฒนาคุณภาพและบริการ บริษัทฯ ได้นำเสนอนวัตกรรมใหม่เพื่อเป็นทางเลือกแก่ผู้โดยสาร อาทิ บัตรที่นั่งอินเทอร์เน็ตที่อำนวยความสะดวกให้ผู้โดยสารที่ซื้อบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ โดยมีได้ชำระเงินผ่านบัตรเครดิต สามารถใช้คูปองอินเทอร์เน็ต ตลอดจนสามารถยกเลิกการตรวจสอบบัตรโดยสารผ่านทางอินเทอร์เน็ต ได้ด้วยตนเองภายในเวลาที่กำหนด และสามารถพิมพ์บัตรที่นั่งได้ด้วยตนเอง หรือการตรวจสอบบัตรโดยสารผ่านโทรศัพท์มือถือ จากรุ่นที่สามารถใช้งานผ่านโปรแกรมบราวเซอร์ ซึ่งสามารถตรวจสอบบัตรโดยสารล่วงหน้าก่อนเวลาเครื่องออก โดยสามารถเลือกปรับเปลี่ยนที่นั่งได้จากแผนผังที่นั่งของเครื่องบิน และสามารถใส่หมายเลขสมาชิกสะสมไมล์ได้ เมื่อระบบทำการตรวจสอบบัตรโดยสารแล้ว จะปรากฏข้อมูลรายละเอียดของการตรวจสอบบัตรโดยสาร เช่น ชื่อผู้โดยสาร เที่ยวบิน เส้นทาง และหมายเลขที่นั่ง บนหน้าจอโทรศัพท์มือถือ และการให้บริการ SMS ตรวจสอบบัตรโดยสาร ซึ่งผู้โดยสารสามารถส่ง SMS ขอทำการตรวจสอบบัตรโดยสารผ่านโทรศัพท์มือถือ และเพื่อสร้างความได้เปรียบในการแข่งขัน บริษัทฯ จะเริ่มให้บริการตรวจรับบัตรโดยสารที่สถานีรถไฟฟ้ามักกะสัน (Bangkok City Air Terminal : BCAT) แก่ผู้โดยสารที่ใช้บริการรถไฟฟ้ามักกะสัน-สุวรรณภูมิ ตั้งแต่เดือนมกราคม 2554

ศูนย์ควบคุมการปฏิบัติการภาคพื้น (Ground Operation Control Center : GOCC) ที่บริษัทฯ ได้จัดตั้งขึ้นเพื่อเป็นศูนย์กลางในการสื่อสาร ควบคุมดูแล และตรวจสอบกิจกรรมการบริการภาคพื้นโดยรวม มีส่วนทำให้การตรงต่อเวลาของเที่ยวบิน การหมุนเวียนของเครื่องบิน ความถูกต้องและรวดเร็วในการต่อเที่ยวบินของผู้โดยสารและกระเป๋าสัมภาระเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ รวมถึงการแก้ไขปัญหากรณีเหตุการณ์ไม่ปกติ และการลดค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

ในส่วนของบริการลูกค้าภาคพื้นของบริษัทฯ ณ สถานีต่างประเทศประมาณ 60 สถานีนั้น จะดำเนินการโดยผู้ให้บริการท้องถิ่น ยกเว้นท่าอากาศยานกัวลาลัมเปอร์ ประเทศเนปาล และท่าอากาศยานการจี ประเทศปากีสถาน ซึ่งบริษัทฯ เป็นผู้ให้บริการ เช่นเดียวกับในประเทศไทย

จากความมุ่งมั่นในการพัฒนาระบบงานและนวัตกรรมบริการลูกค้าภาคพื้น รวมทั้งศักยภาพของพนักงานฝ่ายบริการลูกค้าภาคพื้น ทำให้บริษัทฯ บรรลุเป้าหมายความเป็นเลิศในการบริการ อันจะนำไปสู่การเป็นสายการบินที่ลูกค้าเลือกเป็นอันดับแรก และเป็นหนึ่งในด้านบริการลูกค้าภาคพื้น ด้วยการรักษาระดับการให้บริการที่ดีเหนือความคาดหวัง เพื่อความแข็งแกร่งและเติบโตอย่างยั่งยืนขององค์กรตลอดไป

### การบริการอุปกรณ์ภาคพื้น

ด้วยความมุ่งมั่นที่จะเป็นผู้ให้บริการอุปกรณ์ภาคพื้นของลูกค้าเลือกเป็นอันดับแรก ปัจจุบันบริษัทฯ เป็นผู้นำของธุรกิจด้วยจำนวนสายการบินลูกค้ามากกว่า 80 สายการบิน ให้บริการเที่ยวบินต่อปีมากกว่า 180,000 เที่ยวบิน มีศักยภาพในการรองรับการให้บริการทั่วทุกพื้นที่ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

การบริการอุปกรณ์ภาคพื้น เป็นหนึ่งในกิจกรรมสนับสนุนธุรกิจสายการบิน โดยให้บริการควบคู่กับการบริการภาคพื้นต่าง ๆ ทั้งการบริการลูกค้าภาคพื้น การบริการพาณิชย์สินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ การบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน และครัวการบิน ทำให้เกิดการบริการที่ครบวงจรแบบ One-Stop Service ซึ่งเป็นจุดเด่นในการบริการของบริษัทฯ ที่สร้างความได้เปรียบในการแข่งขัน ทั้งที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานอุตะเถา รวมทั้งท่าอากาศยานภูมิภาคที่มีเที่ยวบินของบริษัทฯ ให้บริการ

บริษัทฯ มีการพัฒนาปรับปรุงกระบวนการให้บริการอุปกรณ์ภาคพื้นอย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้า และเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการขยายตัวของปริมาณเที่ยวบินที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตลอดจนเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันได้อย่างมีประสิทธิภาพภายใต้แผนการดำเนินงานด้านต่าง ๆ ตามระบบมาตรฐานคุณภาพ ISO 9001:2000 มีการปรับปรุงระบบมาตรฐานความปลอดภัยให้ครอบคลุมในทุกพื้นที่ปฏิบัติงาน เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association : IATA) และเพื่อให้เกิดเอกภาพในการป้องกันและควบคุมงานด้านความปลอดภัย รวมถึงให้มีประสิทธิภาพสูงสุดต่อการให้บริการอากาศยาน ตลอดจนรักษาไว้ซึ่งการรับรองมาตรฐานการตรวจประเมินความปลอดภัยด้านการปฏิบัติการของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA Operational Safety Audit : IOSA) อย่างต่อเนื่อง

ในด้านการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน บริษัทฯ จัดให้มีการดำเนินงานที่เป็นไปตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ และข้อกำหนดของกรมการขนส่งทางอากาศและของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เพื่อป้องกันความเสี่ยงต่อภัยคุกคามการก่อการร้ายสากลในสถานะปัจจุบัน ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ติดตั้งระบบการรักษาความปลอดภัย ซึ่งประกอบด้วยระบบกล้องที่วีวีจอร์ปิด (Close Circuit Television : CCTV) และระบบควบคุมการตรวจสอบการเข้าออกของบุคคล ที่นำหลักการระบบตรวจสอบข้อมูลชีวภาพมาควบคุมงานด้านการรักษาความปลอดภัยในพื้นที่การปฏิบัติงาน

สิ่งที่สร้างความโดดเด่นในการให้บริการอุปกรณ์ภาคพื้นอีกประการหนึ่ง คือ การให้บริการทำความสะอาดภายในอากาศยานด้วยมาตรฐาน Secure Clean จากประเทศอังกฤษที่สร้างความพึงพอใจให้แก่ลูกค้าเสมอมา และเพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้โดยสารในการให้บริการเที่ยวบินของการบินไทย บริษัทฯ มีมาตรการในการทำความสะอาดภายในอากาศยาน 36 จุด ภายในเครื่องบินที่ผู้โดยสารจะต้องมีการสัมผัส โดยเน้นมาตรการการเช็ดฆ่าเชื้ออย่างเคร่งครัด รวมถึงการทำความสะอาดช่องระบายอากาศบนเครื่องบิน

การบริหารจัดการต้นทุนในการดำเนินงานเป็นเป้าหมายที่สำคัญ เพื่อเพิ่มผลกำไรของบริษัทฯ ด้วยโครงการประหยัดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงภายในอุปกรณ์ภาคพื้น การลดต้นทุนในการเก็บรักษาอะไหล่ซ่อมบำรุงการปรับปรุงระบบการซ่อมบำรุงอุปกรณ์ โดยมุ่งเน้นให้เกิดการใช้ทรัพย์สินประเภทต่างๆ ให้ได้ประโยชน์สูงสุด และการบริหารจัดการอุปกรณ์ภาคพื้นให้เหมาะสมกับการให้บริการเที่ยวบินได้อย่างมีประสิทธิภาพ

## การบริการขนส่งสินค้า พัสดุภัณฑ์และไปรษณีย์ภัณฑ์

### กิจการบริการขนส่งสินค้าทางอากาศ

การบริการขนส่งสินค้าประกอบด้วย การขนส่งสินค้าทางอากาศทั่วไป การขนส่งสินค้าทางอากาศที่ต้องการความระมัดระวังในการขนส่งเป็นพิเศษ (เช่น สินค้าสด สัตว์ที่ยังมีชีวิตอยู่ วัตถุมีค่า ศิลปวัตถุ และวัตถุอันตราย) และการขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์ บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการทำการตลาดในส่วนของบริการขนส่งสินค้าชนิดพิเศษ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสินค้าสดและวัตถุมีค่า เนื่องจากบริษัทฯ สามารถสร้างรายได้จากการขนส่งสินค้าประเภทนี้ได้มากกว่า และการให้บริการการขนส่งสินค้ารูปแบบต่างๆ ที่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการที่หลากหลายมากยิ่งขึ้น เช่น TGForce TGFresh TEC PER และบริการ Premium ที่ลูกค้ามีความต้องการในการขนส่งอย่างเร่งด่วน (Express Cargo) และยินดีที่จะจ่ายอัตราค่าขนส่งที่สูง รวมทั้งการจัดทำกิจกรรมส่งเสริมการตลาดที่เหมาะสมกับลูกค้ากลุ่มเป้าหมายให้เชื่อมต่อกับแผนส่งเสริมการตลาดของธุรกิจอื่นของบริษัทฯ เช่น การขนส่งผู้โดยสาร เพื่อเป็นการเพิ่มมูลค่าของผลิตภัณฑ์ทั้งของบริษัทฯ และมูลค่าที่ลูกค้าได้รับ และยังเป็นการให้บริการแบบไร้รอยต่อ (Seamless) กระชับความสัมพันธ์กับสายการบินลูกค้า โดยการจัดสัมมนาร่วมกับบริษัทฯ



ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 บริษัทฯ ให้บริการขนส่งพัสดุภัณฑ์และไปรษณียภัณฑ์ไปยังจุดหมายปลายทางประจำจำนวน 76 แห่ง (ไม่รวมกรุงเทพฯ) โดยทุกแห่งเป็นส่วนหนึ่งของเครือข่ายเส้นทางบินของเที่ยวบินขนส่งผู้โดยสารแบบประจำของบริษัทฯ ทั้งนี้ รายได้จากการขนส่งพัสดุภัณฑ์และไปรษณียภัณฑ์รวมกันคิดเป็นร้อยละ 16.4 ของรายได้จากการดำเนินงานรวมของบริษัทฯ

ในปี 2553 บริษัทฯ ได้ขนส่งสินค้าเกือบทั้งหมดรวมไปกับเที่ยวบินประจำที่บริษัทฯ ได้ให้บริการขนส่งผู้โดยสารสำหรับส่วนที่เหลือ บริษัทฯ ทำการขนส่งโดยการเช่าพื้นที่ระหว่างทางขนส่งทั้งลำบนเครื่องบินแบบโบอิง 777-200LRF จำนวน 2 ลำ เป็นระยะเวลา 2 ปี โดยสัญญาเริ่มตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์และเดือนมีนาคม 2553 ตามลำดับ การเช่าพื้นที่ระหว่างทางขนส่งในเครื่องบินขนส่งสินค้าทั้งลำนี้ช่วยให้ธุรกิจบริการขนส่งพัสดุภัณฑ์และไปรษณียภัณฑ์ของบริษัทฯ มีความคล่องตัวมากขึ้น และช่วยเพิ่มความน่าเชื่อถือของกำหนดการขนส่งในกรณีที่มีการยกเลิกเที่ยวบินที่ใช้งานส่งผู้โดยสาร เนื่องจากบริษัทฯ ไม่ได้ทำการบินเครื่องบินที่ใช้งานส่งสินค้าด้วยเครื่องบินของบริษัทฯ รวมทั้งยังสามารถทำการบินไปรับส่งสินค้าในเมืองที่บริษัทฯ ไม่ได้ทำการบินประจำแต่มีปริมาณความต้องการขนส่งสินค้าที่สูง

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้มีข้อตกลงกับสายการบินอื่นๆ ซึ่งรวมถึงข้อตกลงการแลกเปลี่ยนการรับขนส่งผู้โดยสารระหว่างกันตามข้อตกลงมาตรฐานของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA Interline Arrangements) ซึ่งบริษัทฯ สามารถซื้อพื้นที่สำหรับขนส่งสินค้าบนเที่ยวบินของสายการบินซึ่งเป็นสมาชิกของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (หรือขายพื้นที่ระหว่างในเที่ยวบินของบริษัทฯ) ได้อีกด้วย

บริษัทฯ คิดค่าบริการขนส่งพัสดุภัณฑ์และไปรษณียภัณฑ์ตามสกุลเงินท้องถิ่น ณ จุดต้นทางของสินค้าที่จะขนส่งนั้น โดยกลยุทธ์การกำหนดราคาของบริษัทฯ จะคำนึงถึงปัจจัยทางด้านระดับการให้บริการ ความอ่อนไหวต่อเวลา ความต้องการที่เปลี่ยนแปลงไปตามฤดูกาล ระยะทางในการบิน ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในขณะนั้น รวมทั้งปัจจัยอื่นๆ ที่สำคัญและเกี่ยวข้อง

### กิจการบริการคลังสินค้า ธุรกิจพาณิชย์สินค้าและไปรษณียภัณฑ์

กิจการบริการคลังสินค้า ธุรกิจพาณิชย์สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ของบริษัทฯ เป็นผู้ให้บริการจัดการขนส่งสินค้าทางอากาศที่ใหญ่ที่สุด ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยมีลูกค้าที่เป็นสายการบินต่างชาติ 54 ราย ตามข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 การดำเนินงานจัดการสินค้าของบริษัทฯ ประกอบไปด้วยการจัดการสินค้าทั่วไป สินค้าที่ต้องได้รับการดูแลพิเศษ (เช่น สินค้าสด สัตว์ที่ยังมีชีวิตอยู่ วัตถุมีค่า ศิลปวัตถุ และวัตถุอันตราย) ในต้นปี 2553 บริษัทฯ ได้จัดตั้งศูนย์ขนส่งสินค้าสด ซึ่งมีห้องเย็นเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าสด และการให้บริการขนส่งสินค้าที่ต้องการควบคุมอุณหภูมิเป็นพิเศษด้วยตู้คอนเทนเนอร์ที่สามารถเก็บรักษาความเย็นได้ตั้งแต่ต้นทางจนถึงสถานีปลายทางโดยมีอุณหภูมิเพิ่มขึ้นไม่เกิน 2 องศาเซลเซียส เพิ่มการให้บริการรูปแบบใหม่ คือ จัดการบรรจุทุกสินค้าสำหรับลูกค้าที่ขนส่งด้วยเครื่องบินของบริษัทฯ การให้

บริการจัดส่งถึงบ้าน (to-door) และการให้บริการจากบ้านถึงบ้าน (door-to-door) พร้อมขั้นตอนผ่านพิธีศุลกากรสำหรับสินค้าที่ขนส่งเข้ามายังประเทศไทย บริษัทฯ ได้จัดตั้งศูนย์ลูกค้าสัมพันธ์ (Cargo Contact Center : CCC) เพื่อให้บริการด้านข้อมูลข่าวสารแก่ลูกค้าที่สามารถได้รับคำตอบ ณ จุดเดียว (One stop information service center for customer) ปรับปรุงการให้บริการระบบ Track and Trace ซึ่งลูกค้าสามารถติดตามสถานะการขนส่งสินค้าผ่านทางเว็บไซต์ [www.thaicargo.com](http://www.thaicargo.com) โดยสามารถรับทราบสถานะของสินค้าได้ละเอียดขึ้น ปรับปรุงขั้นตอนในการดำเนินงานเพื่อลดระยะเวลาในการส่งมอบสินค้าให้แก่ลูกค้า เพื่อให้มั่นใจในการให้บริการ อีกทั้ง ยังสามารถลดค่าใช้จ่ายและข้อผิดพลาดในการดำเนินงานได้อีกด้วย นอกจากนี้ กิจการพาณิชย์สินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ยังได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO 9001:2008 รวมทั้งขณะนี้อยู่ในระหว่างการพัฒนา ระบบจัดการขนส่งสินค้าระบบใหม่ที่ทันสมัยรองรับระบบการจัดทำข้อมูลขนส่งสินค้ากับสายการบินต่างๆ ที่รวดเร็วและมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น

ในปี 2553 กิจการพาณิชย์สินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ของบริษัทฯ จัดการสินค้าจำนวน 631,133 ตัน ให้กับบริษัทฯ เอง และจำนวน 460,177 ตัน ให้กับสายการบินลูกค้า นอกเหนือจากบริษัทฯ แล้วสายการบินลูกค้าที่สำคัญของกิจการพาณิชย์สินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ ประกอบด้วย โอเรียนแอร์ อีวีเอแอร์ สายการบินคาเธ่ย์แปซิฟิก เจแปนแอร์ไลน์ ออลนิปปอนแอร์ไลน์ สิงคโปร์แอร์ไลน์ ไชน่าแอร์ไลน์ นิปปอนแอร์คาร์โก และเซี่ยงไฮ้แอร์ไลน์ ซึ่งส่วนใหญ่สัญญาการจัดการสินค้ามีระยะเวลา 2-3 ปีและกำหนดมูลค่าของสัญญาเป็นสกุลเงินบาทหรือเงินดอลลาร์สหรัฐฯ

คู่แข่งหลักของบริการจัดการขนส่งสินค้าของบริษัทฯ คือ บริษัท บางกอกโฟลท์เซอร์วิสเซส จำกัด บริษัทฯ เชื่อว่า ประมาณหนึ่งในสามของธุรกิจบริการจัดการสินค้าภายนอกของบริษัทฯ อยู่บนพื้นฐานการให้บริการต่างตอบแทนกับการบริการจัดการสินค้าโดยสายการบินที่ให้บริการจัดการสินค้าแก่บริษัทฯ ณ ท่าอากาศยานนานาชาติที่อยู่ในต่างประเทศ





### การแข่งขันทางการบริการขนส่งพัสดุภัณฑ์และไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศ

การดำเนินกิจการการขนส่งพัสดุภัณฑ์และไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศของบริษัทฯ จะต้องแข่งขันกับสายการบินต่างๆ ที่ทำการบินในเส้นทางที่บริษัทฯ ให้บริการอยู่ และที่เสนอการบริการที่เหมือนหรือคล้ายคลึงกับบริษัทฯ ทั้งนี้ แม้บริษัทฯ จะใช้เครื่องบินที่ใช้สำหรับขนส่งสินค้าโดยเฉพาะถึง 2 ลำ คู่แข่งของบริษัทฯ บางราย ได้แก่ สายการบินแอร์ฟรานซ์ สายการบินคาเธ่ย์แปซิฟิก สายการบินลูฟท์ฮันซ่า มาเลเซียแอร์ไลน์ และสิงคโปร์แอร์ไลน์ ได้ให้บริการโดยมีจำนวนเครื่องบินที่ใช้ในการขนส่งสินค้าโดยเฉพาะมากกว่าอย่างมีนัยสำคัญและมีศักยภาพที่จะขนส่งสินค้าได้ในปริมาณที่มากกว่าบริษัทฯ อย่างมาก นอกจากนี้ คู่แข่งของบริษัทฯ บางราย ซึ่งรวมถึงสายการบินคาเธ่ย์แปซิฟิก และสิงคโปร์แอร์ไลน์ ยังมีเครือข่ายเส้นทางทางการขนส่งสินค้าทางอากาศที่กว้างขวางกว่าบริษัทฯ

นอกจากนั้น ยังมีผู้ให้บริการขนส่งพัสดุภัณฑ์และไปรษณียภัณฑ์แบบเบ็ดเสร็จที่มีสถานีการขนส่งภาคพื้นดินเป็นของตนเอง และสามารถให้บริการขนส่งทางอากาศในลักษณะที่มีการรับของจากสถานที่ของผู้ส่งของและจัดส่งให้ถึงสถานที่ของผู้รับของ (door-to-door) เช่น DHL Federal Express และ United Parcel Service อย่างไรก็ตาม ด้วยข้อจำกัดในสิทธิการบินจากประเทศไทย ผู้ให้บริการเหล่านี้ยังไม่อาจแข่งขันกับบริษัทฯ ได้อย่างมีนัยสำคัญ ถึงแม้ว่าในปัจจุบันการแข่งขันมีแนวโน้มที่จะสูงขึ้นจากการเปิดเสรีทางอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทยมากขึ้นก็ตาม ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้เผชิญกับการแข่งขันในตลาดการขนส่งสินค้าทางอากาศภายในประเทศอยู่บ้าง ซึ่งถือได้ว่าเป็นรายได้ส่วนน้อยจากรายได้โดยรวมสำหรับการขนส่งทางอากาศของบริษัทฯ



## ครัวการบิน

ครัวการบินเป็นหน่วยธุรกิจหนึ่งของบริษัทฯ ประกอบธุรกิจด้านการผลิตอาหารเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารสายการบินเป็นหลัก และดำเนินธุรกิจภาคพื้นดินที่เกี่ยวข้องกับอาหาร เช่น ภัตตาคาร ณ ท่าอากาศยานนานาชาติ สแนคบาร์ ร้านเบเกอรี่ Puff & Pie การให้บริการจัดเลี้ยงทั้งในและนอกสถานที่ ร้านอาหารสวัสดิการ เป็นต้น ครัวการบินมีฐานปฏิบัติการ 2 แห่ง คือ ครัวการบิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตั้งอยู่ในเขตปลอดอากร มีพื้นที่ประมาณ 70,000 ตารางเมตร ดำเนินการผลิตอาหารเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารสำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศของบริษัทฯ และผู้โดยสารของสายการบินอื่น ๆ อีกกว่า 50 สายการบิน และครัวการบิน ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง มีพื้นที่ประมาณ 40,200 ตารางเมตร จะผลิตอาหารเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารสำหรับเที่ยวบินภายในประเทศของบริษัทฯ รวมถึงผลิตอาหารสำหรับธุรกิจภาคพื้นดิน ส่วนการดำเนินธุรกิจในต่างจังหวัด ครัวการบินได้ดำเนินธุรกิจภัตตาคาร ที่ท่าอากาศยานจังหวัดกระบี่ เชียงราย เชียงใหม่ และภูเก็ต ซึ่งนอกจากจะให้บริการอาหารและเครื่องดื่มภายในภัตตาคาร ยังผลิตอาหารเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารของบริษัทฯ และของสายการบินอื่น ๆ ที่ทำการบินไปยังจังหวัดดังกล่าวอีกด้วย

ในปี 2553 หน่วยธุรกิจครัวการบินได้รับผลกระทบจากภาวะวิกฤติทางเศรษฐกิจและการเมืองทั้งในประเทศและต่างประเทศ ทำให้ต้องปรับกลยุทธ์ในด้านต่าง ๆ ให้เหมาะสมและสอดคล้องกับภาวะวิกฤติ เช่น การปรับลดค่าใช้จ่ายเพื่อลดต้นทุนในการดำเนินงาน โดยใช้แรงงานภายนอก (Outsourcing) เพื่อลดค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร การควบคุมการใช้พลังงาน ส่งผลให้ค่าน้ำและค่าไฟฟ้า การนำเอาระบบการบริหารเพื่อประสิทธิภาพ (Lean Management) มาประยุกต์ใช้ในกระบวนการปฏิบัติงานต่าง ๆ ทำให้สามารถลดการสูญเสียของวัตถุดิบ ทำให้ค่าใช้จ่ายวัตถุดิบลดลง นอกจากนี้ ยังได้พิจารณาปรับปรุงโครงสร้าง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการต้นทุนให้มีประสิทธิผลเทียบกับคู่แข่งขั้นได้ กำหนดยุทธศาสตร์ที่ชัดเจน ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวส่งผลให้หน่วยธุรกิจครัวการบินยังคงความเป็นผู้นำในธุรกิจการผลิตอาหารและบริการแก่สายการบิน โดยมีส่วนแบ่งตลาดประมาณ 71% สูงกว่าปีที่ผ่านมา 3.9% มีจำนวนสายการบินลูกค้ารวมทั้งสิ้น 58 สายการบิน มีเที่ยวบินที่ให้บริการทั้งหมด 66,712 เที่ยวบิน ผลิตอาหารประมาณ 57,660 ชุดต่อวัน ประกอบด้วย อาหารสำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศของบริษัทฯ จำนวน 30,641 ชุดต่อวัน สำหรับเที่ยวบินภายในประเทศของบริษัทฯ จำนวน 8,351 ชุดต่อวัน และสำหรับเที่ยวบินของสายการบินอื่นประมาณ 18,668 ชุดต่อวัน อาหารทุกที่ที่ได้รับการผลิตโดยระบบวิธีการที่ดีในการผลิตอาหารของกระทรวงอุตสาหกรรมของประเทศไทยและระบบการวิเคราะห์อันตรายและจุดวิกฤติที่ต้องควบคุมด้านความสะอาดและสุขอนามัย

นอกจากนี้ หน่วยธุรกิจครัวการบินยังได้รับการรับรองมาตรฐานสากลที่สำคัญหลายด้าน เช่น ระบบบริหารคุณภาพ สุลักษณะและความปลอดภัยของอาหารเชิงบูรณาการ (Quality Hygiene and Safety : QHS) ซึ่งรวมถึงระบบคุณภาพ ISO 9001:2008 ระบบ Good Manufacturing Practice (GMP) และ Hazard Analysis and Critical Control Point (HACCP) เข้าด้วยกัน ซึ่งเป็นมาตรฐานสากลที่ได้รับการยอมรับจากสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ และองค์กรอนามัยโลก ระบบมาตรฐาน ISO 14001:2004 ระบบการจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัย OHSAS 18001:2007 และระบบ HAL-Q (Halal-GMP/HACCCP)



## ฝ่ายช่าง

ฝ่ายช่างของบริษัทฯ ให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยานขึ้นลานจอด (Line Maintenance) การซ่อมบำรุงย่อย (Light Maintenance) การซ่อมบำรุงชิ้นโรงงาน (Heavy Maintenance) การซ่อมบำรุงอุปกรณ์ การซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ และสายการบินอื่นๆ ฝ่ายช่างของบริษัทฯ ได้รับใบรับรองศูนย์ซ่อมอากาศยานจากองค์การบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Administration) องค์การความปลอดภัยด้านการบินแห่งสหภาพยุโรป (European Aviation Safety Agency) และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (Japanese Civil Aviation Bureau) และยังได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO 9001:2008 และ ISO 14001:2004 อีกด้วย

ในปี 2553 ฝ่ายช่างของบริษัทฯ ได้ทำการซ่อมบำรุงอากาศยานขึ้นลานจอด (Line Maintenance) จำนวน 33,322 ครั้ง และทำการซ่อมบำรุงย่อย (Light Maintenance) จำนวน 666 ครั้ง ให้กับฝูงบินของบริษัทฯ และให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยานขึ้นลานจอด (Line Maintenance) จำนวน 35,115 ครั้ง และทำการซ่อมบำรุงย่อย (Light Maintenance) จำนวน 15 ครั้ง ให้กับเครื่องบินของสายการบินลูกค้า ดำเนินการซ่อมบำรุงใหญ่ขึ้นโรงงานจำนวน 67 ครั้ง สำหรับฝูงบินของบริษัทฯ และจำนวน 16 ครั้ง ให้กับเครื่องบินของสายการบินลูกค้า และดำเนินการซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ 30 ครั้ง สำหรับฝูงบินของบริษัทฯ และจำนวน 7 ครั้ง ให้กับเครื่องยนต์ของสายการบินลูกค้า และยังได้ทำการปรับปรุงส่วนประกอบและบริการสอบเทียบมาตรฐานทั้งของบริษัทฯ และสายการบินอื่นเป็นจำนวนมาก ซึ่งได้ดำเนินการ ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง

ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บริษัทฯ ให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยานขึ้นลานจอด และการซ่อมบำรุงย่อย ศูนย์ซ่อมอากาศยานดังกล่าวมีพื้นที่มากกว่า 190,000 ตารางเมตร รวมถึงโรงซ่อมเครื่องบิน 3-Bay-Hangar บนพื้นที่ประมาณ 24,300 ตารางเมตร ซึ่งเป็นโรงซ่อมเครื่องบินที่ใหญ่ที่สุดในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยสามารถรองรับเครื่องบินที่มีลำตัวเครื่องกว้างเป็นพิเศษได้ถึง 3 ลำ ภายในเวลาเดียวกัน เช่น เครื่องบินแบบแอร์บัส A380

ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง บริษัทฯ ให้บริการซ่อมบำรุงใหญ่ขึ้นโรงงาน โดยมีโรงซ่อมเครื่องบินอยู่ 5 โรง ซึ่งเป็นอาคารจอดสำหรับเครื่องบินได้ทั้งหมด 6 ลำ โดยเป็นเครื่องบินที่มีขนาดลำตัวกว้างแบบโบอิง 747 จำนวน 3 ลำ แบบโบอิง 777 หรือแบบแอร์บัส A330 หรือแบบแอร์บัส A300-600 จำนวน 2 ลำ และช่องจอด 1 ช่อง ที่สามารถรองรับเครื่องบินขนาดเล็กแบบโบอิง 737 ซึ่งให้บริการได้เฉพาะซ่อมบำรุงย่อย โดยมีระบบสนับสนุนครบวงจร อาคารสิ่งอำนวยความสะดวกของการซ่อมบำรุงอากาศยานของบริษัทฯ ณ ท่าอากาศยานดอนเมืองมีพื้นที่ประมาณ 170,000 ตารางเมตร

นอกจากนี้ ณ ท่าอากาศยานอู่ตะเภา บริษัทฯ ให้บริการซ่อมบำรุงใหญ่ขึ้นโรงงาน โดยมีอาคารจอดอากาศยานแบบ 2 ช่อง สำหรับเครื่องบินที่มีขนาดลำตัวเครื่องใหญ่แบบโบอิง 747 แบบโบอิง 777 แบบแอร์บัส A330 หรือแบบแอร์บัส A340 และช่องจอด 1 ช่อง สำหรับเครื่องบินขนาดลำตัวเครื่องเล็กขนาดโบอิง 737 และแบบแอร์บัส A320 ซึ่งมีระบบสนับสนุนครบวงจร โดยมีอาคารสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีพื้นที่ประมาณ 179,080 ตารางเมตร

ด้วยความพร้อมในด้านอาคารสิ่งอำนวยความสะดวก ในการซ่อมบำรุงอากาศยานของบริษัทฯ จึงสามารถดำเนินการตรวจสอบและซ่อมแซมที่ซับซ้อนให้กับเครื่องบินต่างๆ ได้หลายรูปแบบ รวมถึงการตัดแปลงขนาดใหญ่ เช่น การตัดแปลงโครงสร้างลำตัวและส่วนหัวของเครื่องบินแบบโบอิง 747 การตัดแปลงส่วนยึดต่อเครื่องยนต์กับปีกเครื่องบิน (Pylon) สำหรับเครื่องบินแบบโบอิง 747 และการปรับปรุงห้องผู้โดยสาร (Cabin Reconfiguration) สำหรับเครื่องบินแบบโบอิง 747 และแบบโบอิง 777 นอกจากนี้ยังสามารถให้บริการซ่อมใหญ่ (Overhaul) ด้านโครงสร้าง ด้านไฮโดรเมคคานิคอล (Hydromechanical) ด้านเครื่องยนต์ ด้านอุปกรณ์ ด้านวิทยุ ด้านเครื่องไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์การบิน (Avionics) รวมถึงบริการสอบเทียบมาตรฐาน สำหรับเครื่องบินแบบแอร์บัส A300-600 แบบแอร์บัส A310 แบบแอร์บัส A330 แบบแอร์บัส A340 และแบบโบอิง 737 แบบโบอิง 747 แบบโบอิง 777

อาคารสิ่งอำนวยความสะดวกช่วยให้ฝ่ายช่างสามารถให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยานขึ้นลานจอด การซ่อมบำรุงย่อย การซ่อมบำรุงใหญ่ขึ้นโรงงานกับเครื่องบินทุกลำในฝูงบินของบริษัทฯ และบริการซ่อมใหญ่ สำหรับส่วนประกอบ ชิ้นส่วนและอุปกรณ์อื่นๆ ส่วนมากของเครื่องบิน รวมถึงเครื่องยนต์บางประเภทในฝูงบินของบริษัทฯ ได้ ทั้งนี้ ส่วนประกอบ ชิ้นส่วน และอุปกรณ์อื่นๆ และเครื่องยนต์ที่บริษัทฯ ไม่ได้ทำการซ่อมใหญ่เอง บริษัทฯ จะว่าจ้างผู้ให้บริการที่เป็นบริษัทภายนอกที่ได้รับการรับรองจากผู้ผลิตเป็นผู้ดำเนินการแทน

โดยทั่วไปฝ่ายช่างของบริษัทฯ ใช้สัญญามาตรฐานของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ และปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ของหน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินในต่างประเทศที่สำคัญ เช่น องค์กรบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (FAA) องค์กรความปลอดภัยด้านการบินแห่งสหภาพยุโรป (EASA) นอกจากนี้ ฝ่ายช่างยังให้บริการซ่อมบำรุงแก่สายการบินอื่น และลูกค้าอื่นๆ ไปด้วย ทั้งนี้ บริการต่างๆ ของฝ่ายช่างของบริษัทฯ

ลูกค้าที่สำคัญของฝ่ายช่างของบริษัทฯ สำหรับบริการซ่อมบำรุงอากาศยานขึ้นลานจอดและซ่อมบำรุงย่อย ประกอบด้วย เอเชียนาแอร์ไลน์ ออลนิปปอนแอร์เวย์ส สายการบินทรานส์แอโร ไชน่าแอร์ไลน์ สายการบินโคเรียนแอร์ และสิงคโปร์แอร์ไลน์ และหน่วยงานภาครัฐภายในประเทศ ได้แก่ กองทัพอากาศ และกองบินตำรวจ สำหรับบริการซ่อมบำรุงใหญ่ขึ้นโรงงาน การซ่อมใหญ่ (Overhaul) ประกอบด้วยสายการบินเจแปนแอร์ไลน์ สายการบินออลนิปปอนแอร์เวย์ส สายการบินลูฟท์ฮันซ่า กองทัพอากาศ สายการบินนกแอร์





ในส่วนการบริการซ่อมบำรุงอากาศยานขึ้นลานจอดและซ่อมบำรุงย่อย คู่แข่งหลักของฝ่ายช่างของบริษัทฯ ประกอบด้วยสายการบินคูเวต สายการบินคาเธ่ย์ แปซิฟิก สายการบินเคแอลเอ็ม ออสเตรียนแอร์ไลน์ และบริษัท ลูฟท์ฮันซ่า เทคนิค คู่แข่งที่สำคัญในส่วนการบริการซ่อมบำรุงใหญ่ขึ้นโรงงานและการซ่อมใหญ่ ประกอบด้วย บริษัท แอร์ ฟรานซ์ อินดัสตรีส์ บริษัท เคแอลเอ็ม เอ็นจิเนียริง แอนด์ เมนเทนแนนซ์ แอร์คราฟท์ เมนเทนแนนซ์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอร์ปอเรชั่น ไอเอชไอ คอร์ปอเรชั่น (เดิมชื่อ อิชิคาวาจิมะ-ฮาริมะ เฮฟวี อินดัสตรีส์) บริษัท ลูฟท์ฮันซ่า เทคนิค บริษัท เอสไอเอ เอ็นจิเนียริง บริษัท MTU Maintenance Hannover GmbH บริษัท Sogerma สายการบินแอฟริกาใต้ และบริษัท เอสที เอวิเอชั่น เซอร์วิสเซส โดยอาคารสิ่งอำนวยความสะดวกของคู่แข่งหลักทั้งหมดของบริษัทฯ ส่วนใหญ่จะตั้งอยู่ภายนอกประเทศไทย

นอกจากนี้ ฝ่ายช่างของบริษัทฯ มิได้คำนึงถึงการให้บริการซ่อมบำรุงเพียงอย่างเดียวเท่านั้น แต่ยังคงคำนึงถึงคุณภาพของการให้บริการ จึงได้มีการจัดโครงการต่างๆ เพื่อเพิ่มคุณภาพและประสิทธิภาพการบริการ สำหรับโครงการที่สำคัญที่ดำเนินการในปี 2553 มีดังนี้

1. โครงการปรับปรุงสภาพภายในห้องโดยสาร (Cabin Improvement) เพื่อสร้างคุณค่าให้แก่ลูกค้า โดยการปรับปรุงสภาพภายในห้องโดยสาร เพื่อเพิ่มความสะดวกสบาย
2. โครงการปรับปรุงขบวนการพ่นสีอากาศยาน (Improve Aircraft Painting Process) เพื่อลดปัญหาความหนาของชั้นสี ลดน้ำหนักของอากาศยาน ซึ่งเป็นผลทำให้ประหยัดน้ำมัน

## การดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมและความรับผิดชอบต่อสังคมขององค์กร

บริษัทฯ ในฐานะสายการบินแห่งชาติมีเป้าหมายที่จะเป็นสายการบินที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมโดยผลักดันให้มีการพัฒนาระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมที่ดีในการดำเนินงานทุกภาคส่วน และบริษัทฯ ตระหนักดีว่าการเผาผลาญเชื้อเพลิงอากาศยานส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะมีผลทำให้ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO<sub>2</sub>) หรือก๊าซเรือนกระจกในบรรยากาศเพิ่มขึ้น จึงเริ่มบริหารจัดการเชื้อเพลิงอากาศยานให้มีประสิทธิภาพสูงสุด ทั้งในด้านการปรับปรุงกระบวนการปฏิบัติการ เพิ่มกรรมวิธีและขั้นตอนในการดูแลรักษาอุปกรณ์และเครื่องยนต์อากาศยานให้มีสภาพสมบูรณ์ ปรับเปลี่ยนอุปกรณ์ที่ใช้บริการลูกค้าให้มีน้ำหนักเบาเพื่อลดการเผาผลาญเชื้อเพลิง พัฒนาระบบจัดเก็บข้อมูลเพื่อวิเคราะห์และควบคุมประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิง ทำให้บริษัทฯ สามารถลดอัตราการเผาผลาญเชื้อเพลิงได้อย่างต่อเนื่อง

ในปี 2553 บริษัทฯ ได้สานต่อการสร้างนวัตกรรมด้านสิ่งแวดล้อม ทั้งในระดับนโยบายและระดับปฏิบัติการ โดยเปิดโอกาสให้ลูกค้ามีส่วนร่วมในการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและการสร้างสิ่งแวดล้อมที่ดี บริษัทฯ ได้ให้ความร่วมมือกับภาครัฐในการลงทุนเรื่อง ระบบและเครื่องอุปกรณ์อากาศยานให้มีความทันสมัย การลงทุนด้านวิศวกรรมการบิน การวิจัยเทคโนโลยีการบิน และศึกษาการใช้พลังงานทดแทนประเภทเชื้อเพลิงชีวภาพ (Biofuel) ที่สามารถใช้กับเครื่องบินของบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ พยายามปรับเปลี่ยนตนเองให้เป็นสายการบินสีเขียว (Green Airlines) ให้บริการเที่ยวบินที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากขึ้น เพื่อช่วยให้อุตสาหกรรมการบินสามารถลดการปลดปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ออกสู่สภาพแวดล้อมภายนอก ทั้งนี้สายการบินต่าง ๆ และธุรกิจอื่นในอุตสาหกรรมเดียวกันได้แสดงให้เห็นถึงความร่วมมือกันเพื่อสร้างอุตสาหกรรมการบินแห่งอนาคตให้เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของการจัดการสภาพภูมิอากาศโลกอย่างมีประสิทธิภาพและการลดการปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นอย่างมากตลอดปี 2553 แม้ว่าธุรกิจการบินมีการปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจกสู่ชั้นบรรยากาศประมาณ 2% เมื่อเทียบกับภาคธุรกิจอื่น ๆ ที่มีการปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจกสูงกว่า โดยบริษัทฯ ได้ดำเนินตามกลยุทธ์ร่วมแก้ไขปัญหามลพิษจากการบิน ซึ่งส่งผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศโลกและได้ริเริ่มโครงการเพื่อลดการปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจก อาทิ การบริหารจัดการน้ำมันอย่างมีประสิทธิภาพ (Fuel Management) การจัดทำคาร์บอนฟุตพริ้นท์ (Carbon Footprint) ในอาหารจานเด่น (Signature Dish) ที่ให้บริการบนเครื่องบิน ได้แก่ เมนูแกงเขียวหวานไก่พร้อมข้าวหอมมะลิไทย และเมนูมัสมั่นไก่พร้อมข้าวหอมมะลิไทย โดยแสดงปริมาณก๊าซเรือนกระจกที่ถูกปลดปล่อยออกมาตลอดทั้งวงจรชีวิตของอาหารนั้น เพื่อเป็นทางเลือกให้ลูกค้าได้มีส่วนร่วมในการช่วยลดภาวะโลกร้อน ตามนโยบายของบริษัทฯ ที่ให้ความสำคัญเรื่องสิ่งแวดล้อม เพื่อให้ลูกค้าได้ตระหนักถึงความรับผิดชอบต่อสังคมเรื่องการลดก๊าซเรือนกระจกและการลดปัญหาโลกร้อน

ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ในปี 2553 บริษัทฯ สามารถลดการปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจกลงได้ 972,000 ตันต่อปี เทียบกับปี 2548 และบริษัทฯ ยังสนับสนุนเป้าหมายที่กำหนดว่า อุตสาหกรรมการบินจะสามารถลดการปลดปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (Carbon Emissions) ร้อยละ 50 ในปี 2553 เปรียบเทียบกับปี 2448

สำหรับการดำเนินการเพื่อให้เป็นไปตามระเบียบของสหภาพยุโรปเรื่องระบบการซื้อขายสิทธิในการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ หรือก๊าซเรือนกระจก (EU Emission Trading Scheme : EU ETS) ซึ่งจะเริ่มมีผลบังคับใช้กับทุกสายการบินที่บินเข้าออกสหภาพยุโรป ตั้งแต่ปี 2555 เป็นต้นไป บริษัทฯ ได้เตรียมการในเรื่องนี้มาอย่างต่อเนื่อง โดยมี



เป้าหมายที่จะดำเนินการตามข้อกำหนดของ EU ทั้งนี้ ในเดือนมีนาคม 2554 บริษัทฯ จะต้องจัดส่งรายงานการใช้น้ำมัน (Ton-kilometer) ของบริษัทฯ ของปี 2553 ตลอดจนแผนการบินเข้าออก EU ในปี 2554 ต่อ EU เพื่อ EU จะได้รวบรวมและนำไปเป็นข้อมูลในการเปรียบเทียบ (Benchmark) เพื่อจัดสรรคาร์บอนเครดิตตามระเบียบ EU ETS ให้กับบริษัทฯ และสายการบินต่างๆ นอกจากนี้ บริษัทฯ อาจพิจารณาลงทุนด้านคาร์บอนเครดิต เพื่อส่งมอบตามกำหนดของ EU ในปี 2555 ต่อไป

การดำเนินงานในปี 2553 เพื่อเตรียมการจัดส่งรายงานการใช้น้ำมัน (Ton-kilometer) ของบริษัทฯ เป็นไปอย่างเรียบร้อยตามแนวทางที่ EU กำหนด บริษัทฯ ได้ว่าจ้างบริษัท ไพร์ซวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส (PricewaterhouseCoopers : PwC) ประเทศเนเธอร์แลนด์ เพื่อทำหน้าที่ในการตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของเครื่องบินที่บินเข้าออก EU ในปี 2553 เพื่อจัดส่งให้ EU ตามแนวทางที่ EU กำหนด ทั้งนี้ EU จะนำข้อมูลไปประมวลเพื่อคำนวณปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ หรือก๊าซเรือนกระจก ที่อนุญาตให้สายการบินต่างๆ ปลดปล่อยแบบให้เปล่า (Free Allowance) ให้แก่บริษัทฯ โดยบริษัทฯ จะต้องจัดหาและส่งมอบ Certified Emission Reductions (CERs) และ European Union Allowances (EUAs) เพื่อชดเชยการปลดปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ หรือก๊าซเรือนกระจกที่บริษัทฯ ปล่อยเกินกว่าที่อนุญาตไว้

บริษัทฯ เป็นสายการบินแรกในเอเชียแปซิฟิกที่ลงนามในบันทึกข้อตกลงกับสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) เพื่อศึกษาแนวทางการมีส่วนร่วมชดเชยการปลดปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (Carbon Offset) ของลูกค้าที่เดินทางกับบริษัทฯ ด้วยการจองบัตรโดยสารผ่านเว็บไซต์ [www.thaiairways.com](http://www.thaiairways.com) โดยในเว็บไซต์จะมีข้อมูลแจ้งว่าเที่ยวบินที่ลูกค้ากำลังจะใช้บริการมีจำนวนการปลดปล่อยก๊าซคาร์บอนฯ ในจำนวนเท่าใด พร้อมกับข้อมูลราคาชดเชยการปลดปล่อยก๊าซดังกล่าว ซึ่งเงินค่าชดเชยจะนำไปสนับสนุนโครงการพลังงานทดแทนต่างๆ ทั่วโลก อาทิ โครงการก๊าซชีวภาพในจังหวัดนครราชสีมา ประเทศไทย และโครงการผลิตกระแสไฟฟ้าพลังน้ำขนาดเล็กในประเทศบราซิล เป็นต้น

ผลจากการดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากล ทำให้บริษัทฯ เป็นหนึ่งในสายการบินทั่วโลกที่เข้าร่วมกับบริษัทผู้ผลิตเครื่องบินแอร์บัส ในการให้การสนับสนุนแคมเปญ “ปีแห่งความหลากหลายทางชีวภาพนานาชาติ (International Year of Biodiversity)” ขององค์การสหประชาชาติ สะท้อนให้เห็นว่าทุกฝ่ายตระหนักดีว่าการอนุรักษ์ความหลากหลายทางชีวภาพเป็นอีกหนึ่งวิถีในการรักษาต้นกำเนิดนวัตกรรมใหม่ในอนาคตที่ประเมินค่าไม่ได้ และบริษัทฯ ได้สนับสนุนการใช้ถุงพลาสติกชีวภาพ ณ ร้านพัฟฟ์ แอนด์ พาย เพื่อลดจำนวนขยะพลาสติกอันเป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดภาวะโลกร้อน

การมีส่วนร่วมของพนักงานในองค์กรในการรักษาสิ่งแวดล้อมที่ดี ทำให้บริษัทฯ ได้รับการรับรองตามมาตรฐาน ISO 14001:2004 Environmental Management System ในสถานประกอบการหลายแห่งของบริษัทฯ ทำให้ลูกค้าสามารถมั่นใจได้ว่าทุกครั้งที่ใช้บริการของการบินไทยในทุกกระบวนการและกิจกรรมการบริการทั้งบนเครื่องบินและภาคพื้น ลูกค้านี้ จะได้รับการบริการที่มีคุณภาพ ปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมเสมอ รวมทั้งบริษัทฯ ได้ดำเนินโครงการ “การบินไทย ลดใช้พลังงาน” (THAI Energy Conservation) กระตุ้นให้พนักงานในองค์กรลดการใช้พลังงานอย่างต่อเนื่อง

เพื่อให้พนักงานตระหนักถึงบทบาทหน้าที่ในฐานะพนักงานรัฐวิสาหกิจที่ดีในการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม บริษัทฯ จึงมีนโยบายผสมผสานแนวคิดด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงให้เข้ากับการวางแผนกลยุทธ์ทางธุรกิจ โดยการพัฒนาความรู้ที่เกิดจากประสบการณ์การดำเนินงานด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม และนำมาปรับใช้คิดค้นให้เกิดนวัตกรรมที่สามารถสร้างประโยชน์สูงสุดทั้งต่อองค์กรและสังคมไปพร้อม ๆ กัน

บริษัทฯ ร่วมสนับสนุนและเผยแพร่ผลิตภัณฑ์ของโครงการหลวง ด้วยการใช้ครัวการบินไทยเป็นสื่อกลางนำผลผลิตทางการเกษตรของโครงการหลวงไปปรากฏต่อสายตาชาวโลกในรูปแบบของการผลิตอาหารบริการแก่ลูกค้าและสายการบินลูกค้าของการบินไทย มาเป็นเวลากว่า 20 ปี ด้วยสโลแกนที่ว่า “สดจากยอดดอย สูดสดยอดของการบินไทย”

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ดำเนินโครงการรับผิดชอบต่อสังคม (Corporate Social Responsibility : CSR) แบบยั่งยืน ในการพัฒนาจัดการสิ่งแวดล้อมที่ดี โดยจัดโครงการปลูกป่า ณ อุทยานสิ่งแวดล้อมนานาชาติสิรินธร อำเภอสะอ้อ จังหวัดเพชรบุรี รวมทั้งโครงการในการพัฒนาชุมชนและสังคมในด้านต่าง ๆ อาทิ

#### 1. ด้านสิ่งแวดล้อม

- โครงการบริหารจัดการน้ำเสีย ซึ่งเป็นโครงการที่ส่งเสริมการนำทรัพยากรน้ำมาใช้ใหม่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด
- โครงการทำความสะอาดเครื่องบินด้วย Aircraft Washing Machine ทดแทนการใช้แรงงานคนเพื่อช่วยลดแรงเสียดทานจากอากาศขณะทำการบิน ส่งผลต่อการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง
- โครงการลดโลกร้อนด้วยการลดการปลดปล่อยก๊าซ Halon สู่อากาศโดยการนำก๊าซ Halon จากอุปกรณ์ดับเพลิงมาบรรจุเก็บผ่าน Halon Recycling Machine เพื่อให้เกิดความคุ้มค่าในการใช้พร้อมกับควบคุมการใช้ก๊าซ Halon ให้เกิดประโยชน์สูงสุดและปล่อยก๊าซ Halon ออกสู่อากาศให้น้อยที่สุด

#### 2. ด้านเด็ก เยาวชน และการศึกษา

- โครงการดูแลสนับสนุนโรงเรียนตำรวจตระเวนชายแดนการบินไทย อำเภอคลองหาด จังหวัดสระแก้ว
- โครงการ “แต้มฝันปันน้ำใจ” บริจาคของขวัญให้กับเด็ก
- โครงการนำคณะครูและนักเรียนจากโรงเรียนตำรวจตระเวนชายแดนการบินไทย จำนวน 60 คน และนักเรียนโรงเรียนเศรษฐเสถียร ในพระบรมราชูปถัมภ์ ซึ่งเป็นผู้พิการทางการได้ยิน จำนวน 100 คน เข้าชมงานนิทรรศการ “50 ปีการบินไทย”

#### 3. ด้านสาธารณกุศล

- โครงการสร้างห้องพักผู้ป่วย “รักคุณเท่าฟ้า”
- โครงการ “แพทย์นักบินและนางฟ้าพยาบาล”
- โครงการนำรถเข็นวีลแชร์ซึ่งได้รับจากเครือข่ายการศึกษานอกระบบเพื่อประโยชน์ของสังคม ประเทศญี่ปุ่น (Barrier Free Education Network Osaka Japan) มามอบให้กับสมาคมคนพิการแห่งประเทศไทย
- โครงการตรวจสุขภาพช่าง ฦ หมู่บ้านช่างการบินไทย หรือศูนย์คหศึกษาบ้านตากกลาง จังหวัดสุรินทร์
- การสนับสนุนการจัดส่งเก้าอี้รถเข็นจำนวน 30 คัน ไปยังกรุงอิสลามาบัด ประเทศปากีสถาน เพื่อช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากเหตุการณ์น้ำท่วม



4. ด้านส่งเสริมศาสนาและวัฒนธรรม

- การบินไทยจัด “อุปสมบทหมู่ 9 เส้นทางบิน 9 เส้นทางบุญ” เป็นส่วนหนึ่งที่ช่วยเผยแพร่และสืบสานพระพุทธศาสนาให้ยั่งยืนต่อไป
- โครงการ “จาริกแดนพุทธภูมิ ตามรอยพระศาสดา” ปีที่ 4 ของทัวร์เอ็งหลวง
- สนับสนุนนโยบายรัฐบาลเพื่อขนส่งชาวไทยมุสลิมเดินทางไปประกอบพิธีฮัจย์ ณ นครเมกกะ ประเทศซาอุดีอาระเบีย



# ลักษณะการประกอบธุรกิจและการดำเนินงาน ของบริษัทย่อยและบริษัทร่วม

## บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด

บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด เป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ซึ่งให้บริการระบบจำหน่ายและสำรองที่นั่งด้วยคอมพิวเตอร์ของอะมาดิอุส สำหรับสายการบิน โรงแรม และบริการอื่นๆ ที่เกี่ยวกับการท่องเที่ยวทั่วโลก รวมทั้งข้อมูลการท่องเที่ยว และบริการที่เกี่ยวข้องให้แก่บริษัทท่องเที่ยวต่างๆ ปัจจุบัน มีทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว จำนวน 15 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ถือหุ้นประมาณร้อยละ 55.0 เป็นเงินลงทุน 8.25 ล้านบาท

ผลการดำเนินงานของบริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด ประจำปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2553 มีผลกำไรสุทธิ 107.22 ล้านบาท

## บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด

บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด ซึ่งเป็นเจ้าของและดำเนินกิจการโรงแรม อมารี ดอนเมืองแอร์พอร์ต ซึ่งตั้งอยู่ใกล้กับท่าอากาศยานดอนเมือง นับตั้งแต่การเปิดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โรงแรมได้เปลี่ยนกลยุทธ์โดยมุ่งเน้นไปที่ลูกค้าองค์กร และเน้นที่การจัดงานกลุ่มบริษัท งานเลี้ยง และสัมมนา ปัจจุบันมีทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว จำนวน 120 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 40 เป็นเงินลงทุน 48 ล้านบาท ซึ่งคิดมูลค่าปัจจุบันตามวิธีส่วนได้เสีย เป็นจำนวนเงิน 112.31 ล้านบาท

ผลการดำเนินงานของบริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด ประจำปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552 มีผลขาดทุนสุทธิ 30.30 ล้านบาท

## บริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด

บริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด ซึ่งให้บริการจัดหาอาหารสำหรับเที่ยวบินให้แก่หลายสายการบินในเที่ยวบินระหว่างประเทศที่บินออกจากท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต ทั้งเที่ยวบินแบบประจำและแบบเช่าเหมาลำ ปัจจุบัน มีทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว จำนวน 100 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 30 เป็นเงินลงทุน 30 ล้านบาท ซึ่งคิดมูลค่าปัจจุบันตามวิธีส่วนได้เสีย เป็นจำนวนเงิน 108.95 ล้านบาท

ผลการดำเนินงานของบริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด ประจำปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552 มีผลกำไรสุทธิ 76.15 ล้านบาท

## บริษัท โรงแรม รอยัลออกคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)

บริษัท โรงแรม รอยัลออกคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นเจ้าของและดำเนินกิจการโรงแรม รอยัล ออกคิด เซอร์ราตัน ขนาด 726 ห้อง ซึ่งตั้งอยู่บนริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในกรุงเทพมหานคร ปัจจุบัน มีทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว จำนวน 937.50 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 24 เป็นเงินลงทุน 225 ล้านบาท ซึ่งคิดมูลค่าปัจจุบันตามวิธีส่วนได้เสีย เป็นจำนวนเงิน 185.11 ล้านบาท

ผลการดำเนินงานของบริษัท โรงแรม รอยัลออกคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) ประจำปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552 มีผลขาดทุนสุทธิ 114.82 ล้านบาท



## บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BAFS) เป็นบริษัทมหาชนจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย จัดตั้งขึ้นในปี 2526 โดยให้บริการจัดเก็บและเติมน้ำมันเครื่องบิน ทั้งที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง โดย BAFS ได้รับสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในการให้บริการคลังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิง และเป็นผู้ให้บริการเติมน้ำมันเครื่องบิน 1 ใน 2 ราย ที่ให้บริการเติมน้ำมันเครื่องบินแก่บริษัทฯ และสายการบินระหว่างประเทศอื่นๆ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ปัจจุบันมีทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว จำนวน 510 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 22.59 เป็นเงินลงทุน 115.19 ล้านบาท ซึ่งคิดมูลค่าปัจจุบันตามวิธีส่วนได้เสีย เป็นจำนวนเงิน 659.83 ล้านบาท

ผลการดำเนินงานของบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ประจำปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552 มีผลกำไรสุทธิ 490.36 ล้านบาท

## บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด

บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด เป็นเจ้าของและดำเนินกิจการโรงแรม โนวเทลสุวรรณภูมิ แอร์พอร์ต ซึ่งตั้งอยู่ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ปัจจุบันมีทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว จำนวน 1,017.78 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 30 เป็นเงินลงทุน 305.33 ล้านบาท ซึ่งคิดมูลค่าปัจจุบันตามวิธีส่วนได้เสีย เป็นจำนวนเงิน 100.07 ล้านบาท

ผลการดำเนินงานของบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด ประจำปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2552 มีผลขาดทุน สุทธิ 209.91 ล้านบาท

## บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด

บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด จดทะเบียนจัดตั้งขึ้นเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ 2547 เพื่อดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัด โดยให้บริการเที่ยวบินในเส้นทางบินภายในประเทศเท่านั้น และมีฐานการบินหลักอยู่ที่ท่าอากาศยานดอนเมือง ปัจจุบันมีทุนที่ออกและชำระแล้ว จำนวน 500 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 39 เป็นเงินลงทุน 195 ล้านบาท ซึ่งคิดมูลค่าปัจจุบันตามวิธีส่วนได้เสีย เป็นจำนวนเงิน 234.72 ล้านบาท

ผลการดำเนินงานของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด ประจำปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552 มีผลกำไรสุทธิ 339.65 ล้านบาท

## บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสেস จำกัด

บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสেস จำกัด บริษัทย่อยของบริษัทฯ จดทะเบียนจัดตั้งเมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2553 เพื่อให้บริการงานบุคลากรเฉพาะด้านให้กับบริษัทฯ โดยเป็นการสนับสนุนการบริหารและดำเนินงานด้านทรัพยากรบุคคลให้เป็นอย่างดีอย่างมีประสิทธิภาพ เกิดความคล่องตัว ลดความเสี่ยง และลดต้นทุนบุคลากรในระยะยาว อันเป็นการเสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขันทางธุรกิจของบริษัทฯ ปัจจุบัน มีทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว จำนวน 2.0 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ถือหุ้นสามัญ ร้อยละ 49.0 เป็นเงินลงทุน 0.98 ล้านบาท และบริษัท ครวการบินภูเก็ต จำกัด ถือหุ้นบริมสิทธิ์ชนิดสะสมร้อยละ 51 เป็นเงินลงทุน 1.02 ล้านบาท

ผลการดำเนินงานของบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสেস จำกัด ประจำปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2553 มีผลขาดทุนสุทธิ 0.05 ล้านบาท



## บริษัทอื่น ๆ ซึ่งบริษัทฯ ถือหุ้นไม่ถึงร้อยละ 10

- ❖ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด มีสถานะเป็นองค์กรที่ไม่แสวงหากำไร ให้บริการการควบคุมจราจรทางอากาศ (Air Traffic Control) ที่ท่าอากาศยานหลายแห่งในประเทศไทย (บริษัทฯ ถือหุ้นประมาณร้อยละ 2.5)
- ❖ บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด ให้บริการที่จัดเก็บและขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงการบินผ่านระบบท่อส่งน้ำมันใต้ดิน (บริษัทฯ ถือหุ้นประมาณร้อยละ 8.4)
- ❖ บริษัท เทคสยาม จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทที่ดำเนินการศูนย์แลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (บริษัทฯ ถือหุ้นประมาณร้อยละ 3.5)
- ❖ บริษัท สหโรงแรมไทยและการท่องเที่ยว จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทที่เป็นเจ้าของพื้นที่ให้เช่าเพื่อการพัฒนาของโรงแรมแกรนด์ ไฮแอท เอราวัณ ในกรุงเทพมหานคร (บริษัทฯ ถือหุ้นประมาณร้อยละ 1.3)
- ❖ Star Alliance Services GmbH ประกอบกิจการพัฒนาระบบการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ รวมทั้งการบริการรูปแบบต่างๆ เพื่อส่งเสริมให้สายการบินสมาชิกในกลุ่มพันธมิตรการบินสตาร์ อัลไลแอนซ์ มีผลกำไรและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น (บริษัทฯ ถือหุ้นประมาณร้อยละ 5.7)



## การปฏิบัติตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540

กฎหมายรัฐธรรมนูญฉบับปัจจุบันได้บัญญัติเป็นพื้นฐานไว้ว่าบุคคลย่อมมีสิทธิในการรับทราบข้อมูลข่าวสารสาธารณะ ตลอดจนคำชี้แจง และเหตุผลที่มีผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิต หรือส่วนได้ส่วนเสียสำคัญ ที่เกี่ยวกับคน หรือชุมชนท้องถิ่น รวมทั้งมีสิทธิร่วมแสดงความคิดเห็น และจากการประกาศใช้พระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 ซึ่งต้องการให้ประชาชนมีโอกาสกว้างขวาง ในการได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินการต่าง ๆ ของรัฐ เพื่อให้ประชาชนจะสามารถแสดงความคิดเห็น และใช้สิทธิทางการเมืองได้โดยถูกต้องกับความจริง โดยมีข้อยกเว้นอันไม่ต้องเปิดเผยที่แจ้งชัด และจำกัดเฉพาะข้อมูลข่าวสารที่หากเปิดเผยแล้ว จะเกิดความเสียหายต่อประเทศชาติ หรือต่อประโยชน์ที่สำคัญของเอกชน ทั้งนี้ เพื่อพัฒนาระบบประชาธิปไตย ให้มั่นคงและจะยังผลให้ประชาชนมีโอกาสรู้ถึงสิทธิหน้าที่ของตนอย่างเต็มที่ เพื่อที่จะปกป้องรักษาประโยชน์ของตนประการหนึ่งกับสมควรคุ้มครองสิทธิส่วนบุคคลในส่วนที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลข่าวสารของราชการไปพร้อมอีกประการหนึ่ง

ด้วยตระหนักถึงบทบาทดังกล่าว ฝ่ายบริหารงานนโยบาย บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จึงได้จัดตั้งศูนย์ข้อมูลข่าวสารขึ้น เมื่อวันที่ 16 พฤศจิกายน 2541 เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชนในการรับรู้ข้อมูลข่าวสาร ทั้งนี้ เพื่อให้สอดคล้องกับพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 รวมถึงประโยชน์ด้านข้อมูล เพื่อประกอบการตัดสินใจแก่ฝ่ายบริหาร ทั้งนี้ บริษัทฯ มีนโยบายให้การสนับสนุน ส่งเสริม และให้ความร่วมมือในการปฏิบัติตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 มาอย่างต่อเนื่อง

ในปี 2553 บริษัทฯ ได้ดำเนินงานในการปฏิบัติตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารฯ ในด้านต่าง ๆ ดังนี้

### การให้บริการข้อมูลข่าวสารแก่สาธารณชน

ในปี 2553 บริษัทฯ ได้ให้บริการข้อมูลข่าวสารแก่สาธารณชน รวมทั้งสิ้น 8,923 ราย เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 48.34 โดยมีผู้ใช้บริการ ณ ศูนย์ข้อมูลข่าวสารและโทรสาร จำนวน 475 ราย จดหมายอิเล็กทรอนิกส์และโทรศัพท์ จำนวน 8,448 ราย ทั้งนี้ ศูนย์ข้อมูลฯ ได้ทำการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการประจำปี 2553 พบว่าดัชนีข้อมูลข่าวสาร ความครบถ้วนของข้อมูลที่ต้องการ เจ้าหน้าที่ให้บริการมีความรู้ความเข้าใจในข้อมูล และสถานที่ให้บริการอยู่ในระดับพอใจมาก

### การให้บริการข้อมูลข่าวสารผ่านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ

บริษัทฯ เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารที่ประชาชนให้ความสนใจ รวมถึงข้อมูลที่เป็นประโยชน์ ทางเว็บไซต์ [www.thaiair.com](http://www.thaiair.com) ใน Section “THAI Company Information” อาทิ โครงการลงทุนที่สำคัญของบริษัทฯ จำนวนจุดบิน รอบรู้เรื่องการบิน เป็นต้น จากสถิติข้อมูลข่าวสารของบริษัทฯ พบว่า ในปี 2553 มีผู้เข้ามาดูข้อมูลทั้งสิ้น 8,899,551 ครั้งต่อปี

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้เผยแพร่ข้อมูลผลการจัดซื้อจัดจ้าง รวมทั้งรายงานสรุปผลการดำเนินงานจัดซื้อจัดจ้าง (สจร.1) ไว้อย่างครบถ้วน ตามมาตรา 9 แห่ง พ.ร.บ.ข้อมูลข่าวสาร อีกทั้งยังได้พัฒนาระบบสารสนเทศในการให้บริการด้านข้อมูลข่าวสารเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชน (THAI @ INFO) โดยการนำระบบการจัดเก็บและค้นหาเอกสารมาใช้ในการบริหารจัดการเอกสารข้อมูลที่จัดเก็บไว้ ณ ศูนย์ข้อมูลข่าวสาร ให้สามารถสืบค้นผ่านทางเว็บไซต์ได้โดยสะดวก

## ประกาศเกียรติคุณ

ในโอกาสครบรอบ 13 ปีแห่งการประกาศใช้ พ.ร.บ.ข้อมูลข่าวสาร ในปี พ.ศ. 2553 ศูนย์ข้อมูลข่าวสารได้รับคัดเลือกจากสำนักงานคณะกรรมการข้อมูลข่าวสารของราชการ สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรีให้เข้ารับโล่ประกาศเกียรติคุณหน่วยงานต้นแบบ และหน่วยงานที่ให้ความร่วมมือในการปฏิบัติตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ.2540 กับสำนักงานคณะกรรมการข้อมูลข่าวสารของราชการอย่างโดดเด่นจากนายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ นายกรัฐมนตรี ณ ตึกสันติไมตรี ทำเนียบรัฐบาล

## การให้ความร่วมมือกับภาครัฐ

- ❖ เข้าร่วมโครงการทดสอบความรู้ ความเข้าใจในการปฏิบัติตาม พ.ร.บ. ข้อมูลข่าวสารฯ ของเจ้าหน้าที่รัฐ
- ❖ เข้าร่วมสัมมนาเรื่องธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ ภาครัฐกับการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล จัดโดยกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร

## การเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการปฏิบัติตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารฯ ให้แก่พนักงานของบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารที่น่าสนใจเกี่ยวกับ พ.ร.บ. ข้อมูลข่าวสารฯ และกิจกรรมต่างๆ ของบริษัทฯ เพื่อสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับ พ.ร.บ. ฉบับดังกล่าว อาทิ นโยบายของภาครัฐเกี่ยวกับการปฏิบัติตาม พ.ร.บ. ข้อมูลข่าวสารฯ ผลการวินิจฉัยต่างๆ เกี่ยวกับการเปิดเผยข้อมูลตาม พ.ร.บ. ข้อมูลข่าวสารฯ กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับ พ.ร.บ. ข้อมูลข่าวสารฯ ประเด็นที่น่าสนใจเกี่ยวกับการใช้ พ.ร.บ. ข้อมูลข่าวสารฯ เป็นต้น

## การเยี่ยมชมศูนย์ข้อมูลข่าวสารการบินไทย

ในปี 2553 มีหน่วยงานส่วนราชการเข้าเยี่ยมชมศูนย์ข้อมูลข่าวสารของบริษัทฯ ดังนี้

- ❖ เจ้าหน้าที่สำนักงานส่งเสริมรัฐวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม SMEs เข้าเยี่ยมชมและเข้ารับฟังการบรรยายสรุปเพื่อประโยชน์ในการนำไปปฏิบัติหน้าที่ในการให้บริการข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนตามบทบัญญัติของกฎหมาย
- ❖ เจ้าหน้าที่บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต เยี่ยมชมศูนย์ข้อมูลข่าวสาร เพื่อนำไปเป็นแบบอย่างในการจัดตั้งศูนย์ข้อมูลข่าวสาร

## สภาวะอุตสาหกรรมการบินและการแข่งขัน

อุตสาหกรรมการบินในปี 2553 แม้ว่าจะได้รับผลกระทบจากปัจจัยแวดล้อมต่างๆ อาทิ วิกฤติเศรษฐกิจจากปัญหาหนี้สาธารณะของบางประเทศในยุโรป ภาวะเงินเฟ้อ ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ สถานการณ์ทางการเมือง ตลอดจนภัยพิบัติทางธรรมชาติ แต่จากการวางแผนกลยุทธ์ในการบริหารจัดการของสายการบินที่รอบคอบและระมัดระวังในการดำเนินกิจการให้สอดคล้องและทันกับสถานการณ์ ประกอบกับการฟื้นตัวทางเศรษฐกิจในหลายประเทศ โดยเฉพาะในภูมิภาคเอเชียและกลุ่มประเทศที่พัฒนาแล้ว ซึ่งเป็นประเทศที่มีศักยภาพในการขยายตัวทางเศรษฐกิจ อาทิ จีน และอินเดีย ซึ่งรัฐบาลมีนโยบายและมาตรการต่างๆ เพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจให้ฟื้นตัวนั้น ได้ส่งผลให้มีการขยายตัวทางการค้า การลงทุน และการนำเข้า-ส่งออกมากขึ้น ทำให้ปริมาณการขนส่งทางอากาศโดยรวมมีการขยายตัวดีขึ้นอย่างเห็นได้ชัด สายการบินต่างๆ เริ่มมีกำไรทั้งจากกิจการการขนส่ง ผู้โดยสารและสินค้า

ในส่วนของบริษัทฯ ได้มีการทบทวนและปรับกลยุทธ์เพื่อเตรียมพร้อมรองรับสถานการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้นให้ครอบคลุมครบถ้วนในทุกด้าน ทั้งในแง่การแข่งขันด้านราคา การเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการต้นทุน การพัฒนาปรับปรุงการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น รวมทั้งการวางแผนรองรับภาวะวิกฤติต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้น เพื่อให้สามารถตอบสนองต่อสถานการณ์ต่างๆ ได้ทันท่วงที นอกจากนี้ ยังมีการติดตามการดำเนินมาตรการต่างๆ ตามแผนกลยุทธ์อย่างสม่ำเสมอในทุกส่วนที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการให้บริการ อาทิ โดยการนำระบบอิเล็กทรอนิกส์ต่างๆ มาใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในงานบริการและการปฏิบัติงาน รวมทั้งการติดตามอย่างใกล้ชิดในการใช้น้ำมันอย่างมีประสิทธิภาพ และการประกันราคาน้ำมันล่วงหน้า เพื่อลดต้นทุนและเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน พร้อมทั้งมีการพัฒนาเส้นทางบินอย่างต่อเนื่องเพื่อให้เป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค สอดรับกับการมีภูมิศาสตร์ที่ดีของประเทศ

### สภาวะการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ

สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association : IATA) ได้คาดการณ์ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศทางอากาศโดยรวมของโลกในปี 2554 จะขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.2 ในขณะที่ปี 2553 ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศทางอากาศโดยรวมขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.2 โดยภูมิภาคเอเชียมีการขยายตัวในอัตราสูงกว่าที่ร้อยละ 9 ในขณะที่ภูมิภาคที่เติบโตมากที่สุดคือ ภูมิภาคตะวันออกกลาง ซึ่งมีอัตราการขยายตัวร้อยละ 17.8 เนื่องจากเศรษฐกิจของภูมิภาคนี้ ยังคงเติบโตอย่างต่อเนื่องจากการเป็นกลุ่มประเทศผู้ค้าน้ำมัน และสายการบินของกลุ่มประเทศเหล่านี้มีศักยภาพด้านต้นทุนในการขยายฝูงบินจำนวนมาก ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นเครื่องบินขนาดใหญ่และขยายเครือข่ายเส้นทางบินไปยังประเทศภูมิภาคต่างๆ ด้วยเป้าหมายให้ภูมิภาคตะวันออกกลางเป็นศูนย์กลางการบินของโลก

สำหรับประเทศไทย เนื่องจาก สภาวะเศรษฐกิจของไทยมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ต้นปี 2553 ส่งผลให้ธุรกิจการบินของไทยฟื้นตัวขึ้นอย่างชัดเจนถึงแม้จะมีผลกระทบจากหลายปัจจัยตลอดทั้งปี โดยในไตรมาสแรกของปี 2553 จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เข้าประเทศไทยมีอัตราเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 27.8 ส่วนไตรมาสที่ 2 แม้จะได้รับผลกระทบจากการชุมนุมทางการเมืองในประเทศช่วงเดือนเมษายน-พฤษภาคม แต่ในไตรมาส 3 ปริมาณนักท่องเที่ยวได้ฟื้นตัวกลับมาและมีอัตราขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 12.5 ทั้งนี้ ปี 2553 มีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติรวม 15.8 ล้านคน มีการขยายตัวโดยประมาณร้อยละ 12 ซึ่งการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ได้ตั้งเป้าหมายจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติในปี 2554 ไว้ประมาณ 16.4 ล้านคน หากสถานการณ์เป็นปกติ

ในปี 2553 มีสายการบินที่ทำการบินประจำระหว่างประเทศของไทยรวม 99 สายการบิน ทำการขนส่งผู้โดยสารรวม 33.5 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 10.6 เมื่อเทียบกับปี 2552 ในจำนวนนี้เป็นผู้โดยสารของบริษัทฯ จำนวน 12.2 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 10.2 ซึ่งใกล้เคียงกับอัตราการเพิ่มขึ้นของผู้โดยสารระหว่างประเทศโดยรวม โดยบริษัทฯ เป็นผู้นำตลาด มีส่วนแบ่ง

ตลาดผู้โดยสารระหว่างประเทศร้อยละ 36.5 เนื่องจากมีสายการบินจำนวนมาก ส่วนแบ่งตลาดจึงกระจายออกไป โดยที่สายการบินอันดับรองลงมามีส่วนแบ่งตลาดเพียงร้อยละ 6.6 3.7 3.0 2.4 และ 2.4 ตามลำดับ

## สภาวะการขนส่งสินค้าทางอากาศ

ปี 2554 สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ได้คาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศโดยรวมจะขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.5 เทียบกับปี 2553 ที่มีปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศโดยรวมขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 20.6 โดยภูมิภาคเอเชียมีการขยายตัวในอัตราที่สูงกว่าร้อยละ 24 และภูมิภาคที่เติบโตมากที่สุดคือ ภูมิภาคลาตินอเมริกามีอัตราการขยายตัวร้อยละ 29.1

ส่วนการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของไทยมีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้น โดยในปี 2553 ประเทศไทยมีปริมาณการขนส่งสินค้าขาออก 779,102 ตัน เพิ่มขึ้นจากปี 2552 ร้อยละ 23.8 ส่วนสินค้าขาเข้ามีปริมาณการขนส่ง 517,081 ตัน เพิ่มขึ้นจากปี 2552 ร้อยละ 28.1 สำหรับบริษัท มีปริมาณขนส่งสินค้าขาออก 330,264 ตัน เพิ่มขึ้นจากปี 2552 ร้อยละ 30.0 และมีปริมาณขนส่งสินค้าขาเข้า 273,074 ตัน เพิ่มขึ้นจากปี 2552 ร้อยละ 30.5 ตลาดโดยรวมสินค้าขาออกมีปริมาณสูงกว่าสินค้าขาเข้า ส่วนใหญ่เป็นการขนส่งในเส้นทางภูมิภาค ตลาดที่มีการขนส่งสินค้าทางอากาศมาก ได้แก่ ฮองกง สิงคโปร์ ไทเป โตเกียว และโซล สำหรับตลาดข้ามทวีป ได้แก่ แฟรงก์เฟิร์ต อัมสเตอร์ดัม ซิดนีย์ ลอนดอน และเมลเบิร์น

## การแข่งขันของอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศ

ปัจจุบันธุรกิจสายการบินภายในประเทศมีการแข่งขันสูงจากการที่สายการบินต้นทุนต่ำเริ่มเข้ามาในตลาดตั้งแต่ปี 2547 และยังคงขยายเส้นทางบินและความถี่ของเที่ยวบินอย่างต่อเนื่อง โดยใช้กลยุทธ์การบริหารจัดการที่มุ่งเน้นประสิทธิภาพด้านปฏิบัติการและลดต้นทุน รวมทั้งใช้นโยบายราคาแบบยืดหยุ่น ทำให้ผู้โดยสารมีทางเลือกมากขึ้น ถึงแม้ว่าตลาดผู้โดยสารภายในประเทศในปี 2553 มีการขยายตัวเพิ่มขึ้น แต่ก็มีการแข่งขันสูงทางด้านราคา ปัจจุบันสายการบินที่ให้บริการภายในประเทศมีจำนวนทั้งสิ้น 6 สายการบิน ในจำนวนนี้เป็นสายการบินต้นทุนต่ำ 3 สายการบิน ซึ่งในปี 2553 มีผู้โดยสารเดินทางภายในประเทศรวม 13.3 ล้านคน เป็นผู้โดยสารของบริษัท 5.3 ล้านคน คิดเป็นส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 39.8 ทั้งนี้ บริษัท ยังคงเป็นสายการบินที่มีการขนส่งผู้โดยสารมากที่สุด

## การแข่งขันในอุตสาหกรรมบินระหว่างประเทศ

จากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่องในภูมิภาคเอเชียภายในปี 2553 รวมทั้งนโยบายเปิดเสรีด้านการบินของรัฐบาลเพื่อส่งเสริมการค้าและการท่องเที่ยว ทำให้สายการบินหลายสายต่างเพิ่มจำนวนเที่ยวบินสู่ประเทศไทยมากขึ้น บริษัทฯ ยังคงต้องเผชิญสภาวะการแข่งขันมากขึ้นจากสายการบินดั้งเดิมที่มีความเข้มแข็ง สายการบินที่ขยายตัวสูงโดยเฉพาะจากตะวันออกกลาง จีน และอินเดีย รวมทั้งสายการบินต้นทุนต่ำ ตลอดจนสายการบินเช่าเหมาลำที่เพิ่มเที่ยวบินเข้ามาจำนวนมากในลักษณะของเที่ยวบินที่มีกำหนดตารางบินประจำฤดูกาล ทำให้บริษัทฯ ได้รับผลกระทบด้านส่วนแบ่งตลาดในหลายเส้นทาง ในปี 2553 มีสายการบินที่ทำการบินประจำระหว่างประเทศของไทยรวม 99 สายการบิน ทำการขนส่งผู้โดยสารรวม 33.5 ล้านคน เป็นผู้โดยสารของบริษัทฯ จำนวน 12.2 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 10.2 คิดเป็นส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 36.5 ทั้งนี้ จากสถิติของ IATA ในปีที่ผ่านมา บริษัทฯ มีขนาดใหญ่อันดับที่ 15 ของโลกและอยู่ในอันดับ 4 ของสายการบินในภูมิภาคเอเชีย หากพิจารณาจากจำนวนการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศ

บริษัทฯ จึงมุ่งพัฒนาระดับการให้บริการอย่างต่อเนื่อง โดยมีการปรับปรุงผลิตภัณฑ์ในเครื่องบินให้ทันสมัย ทั้งในส่วนของที่นั่งและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกสบาย พร้อมทั้งมีแผนการปลดระวางเครื่องบินเก่าที่มีอายุใช้งานมานาน และจัดหาเครื่องบินใหม่มาทดแทนและขยายฝูงบินเพื่อรองรับการเจริญเติบโตของตลาด โดยมีจุดมุ่งหมายที่จะสร้างรายได้จากการให้บริการอย่างมีคุณภาพและยั่งยืนในระยะยาว เพื่อเสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขันซึ่งมีแนวโน้มจะทวีความรุนแรงขึ้นอีกในอนาคต



## การบริหารความเสี่ยง และปัจจัยความเสี่ยง

บริษัทฯ ได้มุ่งให้ความสำคัญกับการบริหารความเสี่ยงขององค์กรทั้งปัจจัยภายในและภายนอกอย่างต่อเนื่องมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2546 เพื่อสร้างความเชื่อมั่นแก่ผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสีย โดยมีนโยบายให้มีการบริหารความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กร คณะกรรมการบริษัทฯ ซึ่งเล็งเห็นถึงความสำคัญของการบริหารความเสี่ยงได้มอบหมายให้คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง (Risk Management Committee) อันประกอบด้วยกรรมการทั้งจากภาครัฐและกรรมการอิสระจากภาคเอกชน กำหนดและทบทวนนโยบายและกรอบการบริหารความเสี่ยงอย่างสม่ำเสมอและกำกับดูแล ติดตามประสิทธิผลของการบริหารความเสี่ยง เพื่อให้มั่นใจว่าผู้บริหารและพนักงานมีการระบุความเสี่ยง ประเมินและจัดลำดับความสำคัญ เพื่อวางมาตรการป้องกัน แก้ไข ควบคุม และจัดการปัจจัยความเสี่ยงทั้งในระดับองค์กรและระดับฝ่ายที่อยู่ในความรับผิดชอบให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ และเป็นระบบตามมาตรฐาน (Committee of Sponsoring Organization of the Treadway Commission : COSO) มีการรายงานต่อคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและคณะกรรมการบริษัทฯ ทุกไตรมาส โดยมีการส่งเสริมให้ผู้บริหารและพนักงานทุกฝ่ายขององค์กรใช้การบริหารความเสี่ยงเป็นเครื่องมือในการบริหารงาน

ในปี 2553 บริษัทฯ มีการบูรณาการการบริหารความเสี่ยงระดับองค์กรเข้ากับแผนกลยุทธ์ของบริษัทฯ เพื่อสนับสนุนให้การดำเนินแผนกลยุทธ์เป็นไปตามเป้าหมาย และป้องกันผลกระทบหรือความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากความไม่แน่นอน รวมทั้งวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของความเสี่ยงและสาเหตุของความเสี่ยง และมีการวิเคราะห์ผลกระทบของความเสี่ยงระดับองค์กรโดยรวม (Portfolio View of Risk) และดำเนินการจัดทำดัชนีชี้วัดความเสี่ยงหลัก (Key Risk Indicator) เพื่อใช้เป็นเครื่องเตือนภัยล่วงหน้า และทำการปรับปรุงประสิทธิภาพของระบบการบริหารความเสี่ยง (Enterprise-wide Risk Management System) ให้ทันสมัยและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น รวมทั้งสามารถเชื่อมโยงกับการจัดทำรายงานการควบคุมภายใน และระบบการบริหารจัดการอื่นๆ ของบริษัทฯ

บริษัทฯ มีการระบุปัจจัยเสี่ยงและแนวทางการดำเนินการระยะสั้นและระยะยาวในแผนวิสาหกิจ และการปลูกฝังให้การบริหารความเสี่ยงเป็นวัฒนธรรมองค์กร โดยจัดการฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) เรื่องการบริหารความเสี่ยงอย่างต่อเนื่องให้แก่ผู้บริหารทุกระดับ

### ปัจจัยเสี่ยงที่มีนัยสำคัญ

ปัจจัยเสี่ยงที่บริษัทฯ เฝ้าระวังอยู่ประกอบไปทั้งปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินและปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อธุรกิจของบริษัทฯ โดยตรงดังต่อไปนี้

### ปัจจัยเสี่ยงของอุตสาหกรรมการบิน

#### 1. ความเสี่ยงจากราคาน้ำมันอากาศยานที่สูงขึ้น

เนื่องจากน้ำมันอากาศยาน ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายหลักในการดำเนินธุรกิจการบิน ยังคงมีราคาอยู่ในระดับสูงและมีความผันผวนอย่างต่อเนื่อง โดยในรอบปีงบประมาณ 2553 (มกราคม - ธันวาคม 2553) บริษัทฯ มีต้นทุนค่าน้ำมันอากาศยานร้อยละ 34.22 ของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน โดยบริษัทฯ ปรับปรุงนโยบายประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันอากาศยาน (Jet Fuel Price Hedging) เพื่อลดความผันผวนของต้นทุนด้านน้ำมันอากาศยาน ให้สามารถจัดทำประกันฯ ในปริมาณไม่ต่ำกว่าร้อยละ 20 และไม่เกินร้อยละ 80 ของปริมาณการใช้ต่อหนึ่งปี โดยแต่ละครั้งบริษัทฯ จัดทำประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันอากาศยานอยู่ที่ประมาณ ร้อยละ 3 - 5 ของปริมาณการใช้ต่อเดือน ภายในสัญญาช่วงระยะเวลา 3-6 เดือน รวมทั้งได้มีการเพิ่มประสิทธิภาพ



ในการบริหารจัดการการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง (Fuel Management) และดำเนินการให้มีการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมัน (Fuel Surcharge) ในระดับที่เหมาะสม ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับสถานะการแข่งขันกับสายการบินในแต่ละเส้นทางบิน เพื่อลดภาระค่าใช้จ่ายน้ำมันอากาศยานที่เพิ่มสูงขึ้น โดยสามารถชดเชยราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่เปลี่ยนแปลงประมาณร้อยละ 102 ของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้น

## 2. ความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

การที่บริษัทฯ มีรายได้เป็นเงินตราต่างประเทศกว่า 40 สกุล คิดเป็นร้อยละ 75 ของรายได้รวมทั้งหมด ในขณะที่มีหนี้และค่าใช้จ่ายใน 4 สกุลหลัก ได้แก่ เหรียญสหรัฐ (USD) เยน (JPY) ยูโร (EUR) และบาท (THB) บริษัทฯ ได้ดำเนินการลดความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน โดยใช้หลักการ Natural Hedging คือ การจัดให้รายจ่ายเป็นเงินสกุลเดียวกับรายได้มากที่สุด และการปรับโครงสร้างเงินกู้ในสกุลเงินต่างๆ ให้สอดคล้องกับสกุลเงินของเงินสดสุทธิจากการดำเนินงาน (Net Operating Cash Flow) พร้อมทั้ง ควบคุมความเสี่ยงของการมีหนี้เป็นเงินสกุลต่างประเทศมากเกินไป โดยการจัดให้มีการกู้ยืมเงินเป็นสกุลบาทด้วยส่วนหนึ่ง เพื่อลดความผันผวนของรายการผลกำไร/ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนในงบการเงิน ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้จัดจ้างที่ปรึกษาด้านบริหารความเสี่ยงทางด้านอัตราแลกเปลี่ยนเพื่อฝึกอบรมบุคลากร และพัฒนาค้นแบบโปรแกรมคอมพิวเตอร์ในการวัดมูลค่าความเสี่ยงและบริหารความเสี่ยงทางด้านอัตราแลกเปลี่ยน เพื่อให้บริษัทฯ สามารถวางแผนการจัดหาเงินทุนและกำหนดวิธีการบริหารความเสี่ยงโดยใช้เครื่องมือทางการเงินในการทำธุรกรรมได้อย่างเหมาะสม เช่น การทำ Cross Currency Swap (CCS) ในช่วงที่ตลาดเงินเอื้ออำนวย โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 บริษัทฯ มีสัดส่วนเงินกู้ในสกุลหลักหลังจากการทำ CCS ดังนี้ USD : EUR : JPY : THB = 1 : 35 : 9 : 55 (ไม่รวมภาระผูกพันค่าเช่าเครื่องบินเพื่อการดำเนินงาน)

## 3. ความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย

เนื่องจากบริษัทฯ มีการกู้ยืมเงินเพื่อนำมาใช้จ่ายดำเนินงาน ทำให้มีภาระที่จะต้องชำระดอกเบี้ยจากการกู้ยืมดังกล่าว โดยเงินกู้บางส่วนมีอัตราดอกเบี้ยเป็นแบบลอยตัว ดังนั้น หากอัตราดอกเบี้ยมีการปรับตัวสูงขึ้นจะทำให้ต้นทุนทางการเงินของบริษัทฯ สูงขึ้นตามไปด้วย บริษัทฯ จึงบริหารความเสี่ยงทางการเงิน โดยพิจารณาปรับโครงสร้างหนี้ด้วยการนำเครื่องมือทางการเงิน ได้แก่ Interest Rate Swap (IRS) มาใช้ในการแปลงอัตราดอกเบี้ย จากอัตราดอกเบี้ยลอยตัวมาเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ ในปี 2553 บริษัทฯ ได้ดำเนินการเข้าทำธุรกรรม Interest Rate Swap (IRS) โดยการแปลงดอกเบี้ยของหนี้สกุลยูโรแบบลอยตัว เป็นแบบคงที่ จำนวน 4 รายการ วงเงินรวม 268.33 ล้านยูโร ซึ่งจากการบริหารความเสี่ยงดังกล่าว ทำให้ ณ สิ้นเดือนธันวาคม 2553 บริษัทฯ มีหนี้สินที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่คิดเป็นร้อยละ 46 ของภาระหนี้สินทั้งหมด (ไม่รวมภาระผูกพันค่าเช่าเครื่องบินเพื่อการดำเนินงาน) และมีอัตราดอกเบี้ยเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 3.37

## 4. ความเสี่ยงจากภาวะของธุรกิจการบินต่อสิ่งแวดล้อม

จากการที่สหภาพยุโรป (European Union : EU) ได้ออกระเบียบการซื้อขายสิทธิในการปล่อยก๊าซเรือนกระจกหรือ CO<sub>2</sub> สำหรับการบิน (Emissions Trading Scheme: ETS) และนำมาใช้บังคับสายการบินที่บินเข้ายุโรปตั้งแต่ปี 2555 โดยมีข้อกำหนดว่า สายการบินที่ทำการบินเข้ายุโรปตั้งแต่ปีดังกล่าวจะต้องจำกัดการปลดปล่อยก๊าซ CO<sub>2</sub> ให้เท่ากับปริมาณ



CO<sub>2</sub> ที่ปล่อยในปีก่อน คือ พ.ศ. 2547 - 2549 ดังนั้น หากสายการบินใดปล่อย CO<sub>2</sub> เกินปริมาณที่กำหนด สายการบินนั้นจะต้องทดแทนด้วยคาร์บอนเครดิตในรูปแบบ CERs (Certified Emission Reduction) โดยบริษัทฯ ได้จัดส่งแผนการใช้น้ำมันและปริมาณ CO<sub>2</sub> ให้แก่ Deutsche Emissionhandelsstelle (DEHSt) ซึ่งเป็นผู้ดูแลบริษัทฯ ในเรื่อง Emission Trading ของ EU แล้ว

เมื่อเดือนกันยายน 2553 บริษัทฯ เป็นสายการบินแรกในภูมิภาคเอเชียที่เปิดตัวรายการชดเชยการปล่อยก๊าซ CO<sub>2</sub> (Carbon Offset Programme) สู่สิ่งแวดล้อมโดยร่วมกับสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association: IATA) คำนวณปริมาณการปล่อยก๊าซ CO<sub>2</sub> ของผู้โดยสารจากระยะทางที่เดินทาง แล้วคิดมูลค่าเป็นจำนวนเงินซึ่งผู้โดยสารสามารถมอบเงินดังกล่าวด้วยความสมัครใจกับโครงการชดเชยการปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่ได้รับการรับรองจากองค์การสหประชาชาติ อันเป็นการสร้างภาพลักษณ์ในการเป็นผู้คำนึงถึงสิ่งแวดล้อมให้กับทางบริษัทฯ

## ปัจจัยเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ

### 1. ความเสี่ยงจากอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของประเทศไทย

ธุรกิจสายการบินซึ่งเป็นธุรกิจหลักของบริษัทฯ ประกอบด้วยบริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางอากาศ อาจได้รับผลกระทบจากการชะลอตัวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว วิกฤติการณ์ทางการเงินในต่างประเทศ หรือจากภัยธรรมชาติ อันเป็นปัจจัยเสี่ยงทั้งในส่วนของภาวะเศรษฐกิจโลกและปัจจัยการเมืองภายในประเทศ ซึ่งจะส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารลดต่ำลง บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงความสำคัญในเรื่องดังกล่าว และได้มีการติดตามสถานการณ์ต่างๆ อย่างใกล้ชิด จึงได้มีมาตรการแก้ไขและดำเนินการอย่างต่อเนื่อง เพื่อลดระดับความรุนแรงของความเสี่ยงลง ให้เกิดภาพลักษณ์ที่ดีแก่บริษัทฯ และเพิ่มความมั่นใจในการเดินทางของผู้โดยสาร

### 2. ความเสี่ยงจากการดำเนินงานโดยฝูงบินที่มีอายุการใช้งานนาน

ฝูงบินของบริษัทฯ ที่มีอายุการใช้งานนานขึ้น ส่งผลให้ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและบำรุงรักษาของบริษัทฯ สูงขึ้น โดยค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาและซ่อมแซมที่เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญอาจมีผลกระทบในทางลบต่อความสามารถในการทำกำไรของบริษัทฯ อีกทั้งแผนพัฒนาฝูงบินของบริษัทฯ ยังต้องใช้ทั้งค่าใช้จ่ายเพื่อการลงทุน (Capital Expenditure) เป็นจำนวนมากและระยะเวลาดำเนินการนาน บริษัทฯ จึงได้จัดให้มีมาตรการควบคุมความเสี่ยง ได้แก่ การวางแผนการซ่อมบำรุงอย่างมีประสิทธิภาพ (Effective Maintenance Plan) เพื่อให้แผนการใช้งานเครื่องบินกับแผนการซ่อมบำรุงเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และให้บริษัทฯ มีเครื่องบินใช้งานเพียงพอตามตารางการบิน

ส่วนความล่าช้าในการจัดหาฝูงบินใหม่ การส่งมอบเครื่องบิน A330-300 ที่มีปัญหาเรื่องการส่งมอบเก้าอี้ขึ้นประหยัดจากบริษัท Koito ล่าช้า จำนวน 5 ลำ ที่อาจส่งผลกระทบต่อปริมาณการผลิตและผลการดำเนินงานของบริษัทฯ นั้น บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดหาเก้าอี้ขึ้นประหยัดจาก Supplier รายใหม่ คือ บริษัท ZIM Flugsitz ได้ดำเนินการทบทวนการออกแบบขั้นสุดท้าย (Critical Design Review) เป็นที่เรียบร้อย และได้รับมอบเก้าอี้โดยสาร ดังกล่าวบางส่วนจาก ZIM Flugsitz แล้ว นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้มีการบริหารจัดการฝูงบิน โดยเช่าเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 3 ลำ จากเจ็ทแอร์เวย์ส เพื่อรักษากำล้างการผลิตให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

### 3. ความเสี่ยงจากข้อพิพาททางกฎหมาย

ความเสี่ยงที่บริษัทฯ อาจถูกดำเนินการตามกฎหมายหรือกฏระเบียบ ซึ่งรวมถึงข้อพิพาทเกี่ยวกับกฎหมายว่าด้วยการป้องกันการผูกขาด และกีดกันทางการค้า (Antitrust) ได้แก่ ประเทศสหรัฐอเมริกา กลุ่มประเทศสหภาพยุโรป ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ และสาธารณรัฐเกาหลี ล่าสุดเมื่อเดือนพฤศจิกายน 2553 กรณีที่บริษัทฯ ถูกสอบสวน กล่าวหาว่า บริษัทฯ ร่วมกับสายการบินอื่นละเมิดกฎหมายประชาคมยุโรป (EU Law) คณะกรรมาธิการประชาคมยุโรป (Commission of the European Communities : EC) ได้มีคำตัดสินยกข้อกล่าวหาบริษัทฯ แล้ว บริษัทฯ ไม่ถูกกำหนดโทษปรับแต่อย่างใด

อย่างไรก็ตาม ที่ผ่านมามีบริษัทฯ ได้สำรองงบประมาณไว้เป็นค่าปรับจากกรณีการถูกกล่าวหาและการฟ้องร้องเกี่ยวกับการละเมิดกฎหมายแข่งขันทางการค้าในภูมิภาคต่างๆ ไว้ตั้งแต่ปี 2551 ซึ่งในปี 2553 บริษัทฯ ได้สำรองงบประมาณไว้เป็นวงเงิน จำนวน 3,661 ล้านบาท



# โครงสร้างการถือหุ้นและการจัดการ

## ผู้ถือหุ้น

รายชื่อผู้ถือหุ้น พร้อมทั้งจำนวนหุ้นที่ถือ และสัดส่วนการถือหุ้น ณ วันที่ 29 ตุลาคม 2553 เป็นวันปิดสมุดทะเบียน สำหรับนำข้อมูลใช้ในการจัดงานมหกรรมการลงทุนในหลักทรัพย์ของตลาดหลักทรัพย์ฯ (Set in The City) มีรายละเอียดดังนี้

ลำดับที่	ชื่อผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้น สามัญ	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
1	กระทรวงการคลัง	1,113,931,061	51.03
2	กองทุนรวม วายุภักษ์ หนึ่งใน โดย บลจ. เอ็มเอฟซี จำกัด (มหาชน)	178,058,120	8.16
3	กองทุนรวม วายุภักษ์ หนึ่งใน โดย บลจ. กรุงไทย จำกัด (มหาชน)	178,058,120	8.16
4	บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด	92,132,520	4.22
5	กองทุนรวม ออมสิน	52,724,226	2.42
6	THE BANK OF NEW YORK MELLON	29,474,558	1.35
7	SOMERS (U.K.) LIMITED	25,443,765	1.17
8	NORBAX INC., 13	24,738,566	1.13
9	HSBC (SINGAPORE) NOMINEES PTE LTD	21,970,876	1.00
10	STATE STREET BANK AND TRUST COMPANY	17,513,162	0.80
11	ผู้ถือหุ้น	448,726,943	20.56
	ยอดรวมหุ้นชำระแล้ว	2,182,771,917	100.00
	ผู้ถือหุ้นสัญชาติไทย <sup>1)</sup>	1,837,560,846	84.18
	ผู้ถือหุ้นสัญชาติต่างดาว <sup>1)</sup>	345,211,071	15.82

หมายเหตุ <sup>1)</sup> เป็นข้อมูล ณ วันที่ 30 ธันวาคม 2553

ภาครัฐถือหุ้นในบริษัทฯ คิดเป็น สัดส่วนร้อยละ 53.45 ของหุ้นทั้งหมดของบริษัทฯ โดยการถือหุ้นผ่านกระทรวงการคลังและกองทุนรวมออมสิน ทำให้บริษัทฯ มีฐานะเป็นรัฐวิสาหกิจ อันจะมีผลต่อบริษัทฯ ในการทำธุรกรรมบางประเภท ได้แก่

1. บริษัทฯ ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการรัฐมนตรีในการดำเนินการลงทุนขนาดใหญ่
2. สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจะต้องเป็นผู้ตรวจสอบงบการเงินของบริษัทฯ

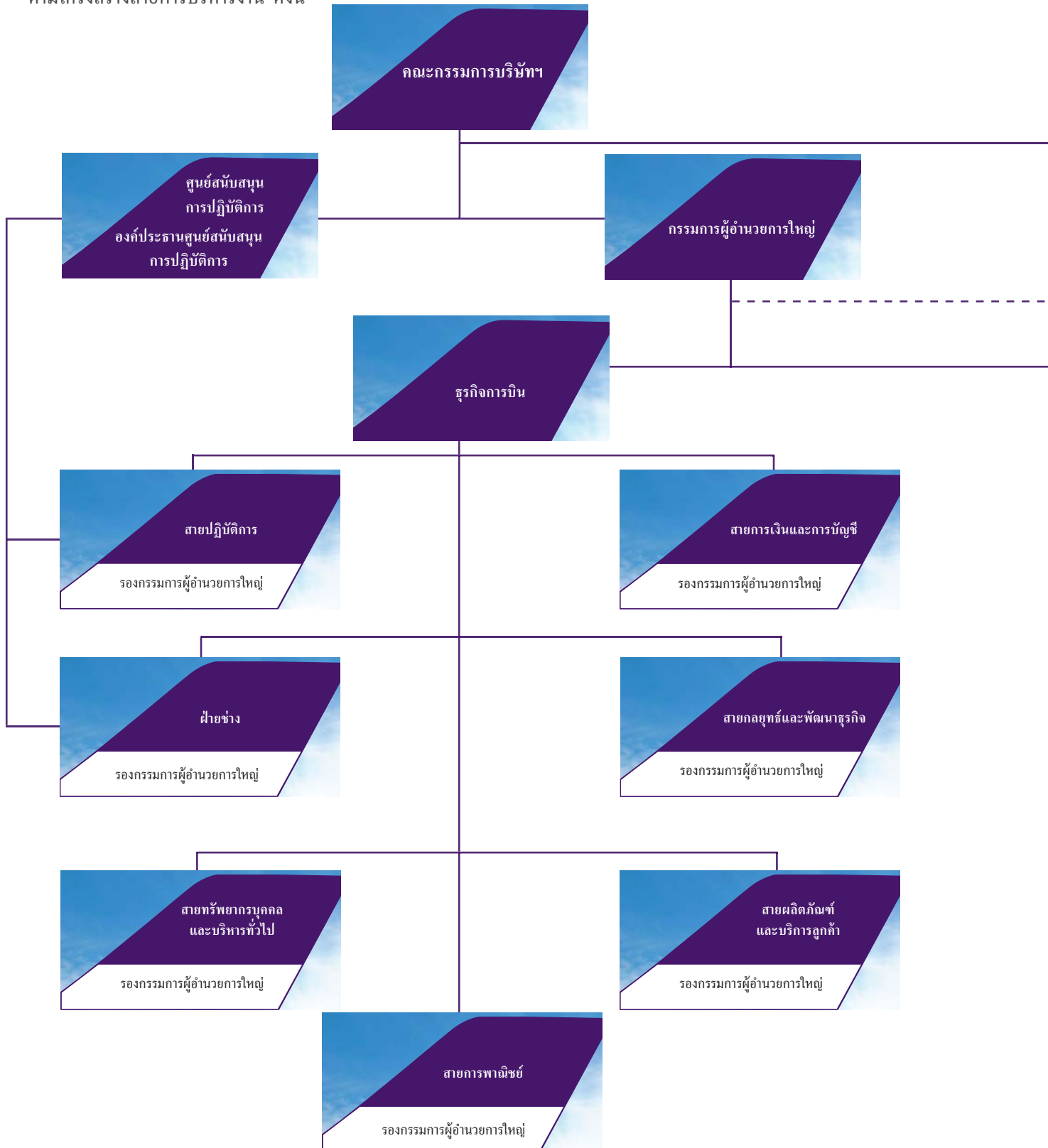
## นโยบายการจ่ายเงินปันผล

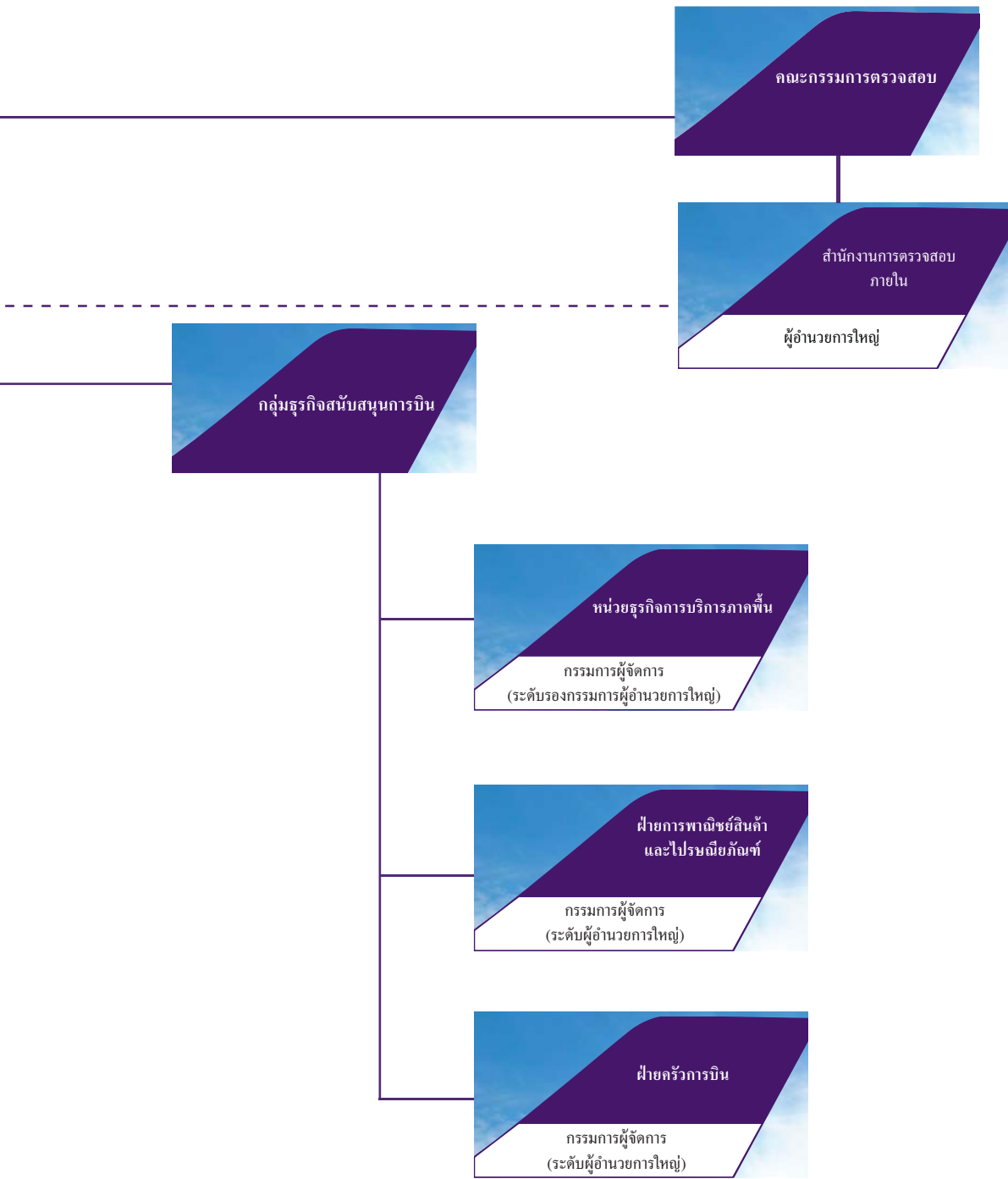
คณะกรรมการบริษัทฯ อาจเสนอให้บริษัทฯ จ่ายเงินปันผลประจำปี โดยการจ่ายเงินปันผลต้องได้รับอนุมัติจากที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้น ปัจจุบัน คณะกรรมการบริษัทฯ มีนโยบายที่จะเสนอให้ผู้ถือหุ้นพิจารณาจ่ายเงินปันผลประจำปีในอัตราไม่ต่ำกว่าร้อยละ 25 ของกำไรสุทธิ ก่อนผลกำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ จากงบการเงินรวมทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับแผนการลงทุน ความจำเป็นและความเหมาะสมอื่นๆ ในอนาคต อนึ่ง การจ่ายเงินปันผลในอนาคตหากมีจะอยู่ในดุลยพินิจของคณะกรรมการบริษัทฯ

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

# ๑ โครงสร้างการจัดการ

โครงสร้างการจัดการของบริษัทฯ ประกอบด้วยคณะกรรมการบริษัทฯ คณะกรรมการชุดย่อย และเจ้าหน้าที่บริหาร ตามโครงสร้างสายการบริหารงาน ดังนี้





## คณะกรรมการบริษัทฯ

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

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการ โดยมีรายชื่อดังต่อไปนี้

1. นายอำพน	กิตติอำพน	ประธานกรรมการ
2. นายสุรัชย์	ธารสิทธิ์พงษ์	รองประธานกรรมการคนที่ 1 และกรรมการอิสระ
3. นายสถิตย์	ลิมพงศ์พันธ์	รองประธานกรรมการคนที่ 2
4. นายจุลสิงห์	วสันตสิงห์	กรรมการอิสระ
5. นายบรรยง	พงษ์พานิช	กรรมการอิสระ
6. นายวีระวงศ์	จิตต์มิตรภาพ	กรรมการอิสระ
7. นายพิชัย	ชุนหวัชร์	กรรมการอิสระ
8. พลอากาศเอก สถิตย์พงษ์	สุขวิมล	กรรมการอิสระ
9. นายชัยศักดิ์	อังค์สุวรรณ	กรรมการ
10. นายอารีพงศ์	ภู่อุ่ม	กรรมการ
11. นายคณิต	แสงสุพรรณ	กรรมการ
12. นายอภิพร	ภาษวัธน์	กรรมการ
13. นายประวิช	รัตนเพียร	กรรมการ
14. นายวราห์	สุจริตกุล	กรรมการ
15. นายปิยสวัสดิ์	อัมระนันท์	กรรมการ

นายนิรุจน์ มณีพันธ์ (ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายกฎหมายและกำกับกิจกรรมองค์กร) เป็นเลขานุการ

## กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อแทนบริษัทฯ

นายอำพน กิตติอำพน ประธานกรรมการลงลายมือชื่อร่วมกับนายชัยศักดิ์ อังค์สุวรรณ หรือนายคณิต แสงสุพรรณ หรือนายประวิช รัตนเพียร หรือนายอภิพร ภาษวัธน์ หรือนายปิยสวัสดิ์ อัมระนันท์ อีกหนึ่งคน และประทับตราสำคัญของบริษัทฯ หรือนายชัยศักดิ์ อังค์สุวรรณ หรือนายคณิต แสงสุพรรณ หรือนายประวิช รัตนเพียร หรือนายอภิพร ภาษวัธน์ หรือนายปิยสวัสดิ์ อัมระนันท์ สามคนลงลายมือชื่อร่วมกันและประทับตราสำคัญของบริษัทฯ

## ขอบเขตอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ ต้องปฏิบัติหน้าที่ให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ และข้อบังคับของบริษัทฯ ตลอดจนมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ มีอำนาจแต่งตั้งบุคคลอื่นใดให้ดำเนินกิจการของบริษัทฯ ภายใต้การควบคุมของคณะกรรมการบริษัทฯ หรืออาจมอบอำนาจเพื่อให้บุคคลดังกล่าว มีอำนาจตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ เห็นสมควร และภายในเวลาที่กรรมการเห็นสมควร และคณะกรรมการบริษัทฯ อาจยกเลิก เพิกถอน เปลี่ยนแปลง หรือแก้ไขอำนาจนั้นๆ ได้ คณะกรรมการบริษัทฯ มีอำนาจกำหนดชื่อกรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัทฯ ตลอดจนจัดตั้งคณะกรรมการชุดย่อย



ในปี 2553 มีการประชุมทั้งสิ้น 18 ครั้ง

นอกจากนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการชุดต่างๆ เพื่อช่วยศึกษารายละเอียดและกลิ่นกรองงานเฉพาะเรื่อง ดังนี้

## คณะกรรมการตรวจสอบ

เพื่อให้บริษัทฯ มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Good Corporate Governance) ตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของกระทรวงการคลังและตลาดหลักทรัพย์ฯ ซึ่งจะช่วยให้ผู้ถือหุ้นและผู้ลงทุนทั่วไปเกิดความมั่นใจในการบริหารงานของบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งประกอบด้วยกรรมการบริษัทฯ ที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารของบริษัทฯ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 มีรายชื่อดังต่อไปนี้

- |                |              |   |
|----------------|--------------|---|
| 1. นายจุลสิงห์ | วสันตสิงห์   | ประธานกรรมการ   |
| 2. นายบรรยง    | พงษ์พานิช    | กรรมการตรวจสอบ (เป็นผู้ที่มีความรู้และประสบการณ์ในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงิน) |
| 3. นายวีระวงศ์ | จิตต์มิตรภาพ | กรรมการตรวจสอบ  |
| นางเกษรี       | ณรงค์เดช     | ที่ปรึกษาคณะกรรมการตรวจสอบ  |
| นางรวีพร       | คูหิรัญ      | ที่ปรึกษาคณะกรรมการตรวจสอบ  |
- นางสุวคนธ์ นะวงศ์ (ผู้อำนวยการใหญ่สำนักงานการตรวจสอบภายใน) เป็นเลขานุการ

กรรมการตรวจสอบจะต้องมีคุณสมบัติเป็นไปตามข้อกำหนดที่คณะกรรมการกำกับตลาดทุนกำหนด ซึ่งรวมถึงคุณสมบัติดังต่อไปนี้

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

## อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ

1. สอบทานให้บริษัทฯ มีการรายงานทางการเงินอย่างถูกต้องและเพียงพอ
2. สอบทานให้บริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายในและการตรวจสอบภายในที่เหมาะสมและมีประสิทธิผล และพิจารณาความเป็นอิสระของหน่วยงานตรวจสอบภายใน ตลอดจนให้ความเห็นชอบในการพิจารณาแต่งตั้ง โยกย้าย เลิกจ้าง หัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน
3. สอบทานให้บริษัทฯ ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ



4. พิจารณา คัดเลือก เสนอแต่งตั้งบุคคลซึ่งมีความเป็นอิสระ เพื่อทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ และเสนอคำตอบแทนของบุคคลดังกล่าว รวมทั้งเข้าร่วมประชุมกับผู้สอบบัญชีโดยไม่มีฝ่ายจัดการเข้าร่วมประชุมด้วยอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
5. พิจารณารายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ให้เป็นไปตามกฎหมายและข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่ารายการดังกล่าวสมเหตุสมผลและเป็นประโยชน์สูงสุดต่อบริษัทฯ
6. จัดทำรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบโดยเปิดเผยไว้ในรายงานประจำปีของบริษัทฯ ซึ่งรายงานดังกล่าวต้องลงนามโดยประธานคณะกรรมการตรวจสอบโดยประกอบด้วยข้อมูลตามที่ตลาดหลักทรัพย์ฯ กำหนด
7. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมายด้วยความเห็นชอบจากคณะกรรมการตรวจสอบ
8. ในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ หากพบหรือมีข้อสงสัยว่า มีรายการหรือการกระทำดังต่อไปนี้ซึ่งอาจมีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ให้คณะกรรมการตรวจสอบรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อดำเนินการปรับปรุงแก้ไขภายในเวลาที่คณะกรรมการตรวจสอบเห็นสมควร
  - 1) รายการที่เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์
  - 2) การทุจริต หรือมีสิ่งผิดปกติ หรือมีความบกพร่องที่สำคัญในระบบควบคุมภายใน
  - 3) การฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ฯ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ

ในปี 2553 มีการประชุมทั้งสิ้น 12 ครั้ง และมีการรายงานผลต่อคณะกรรมการบริษัทฯ

## คณะกรรมการธรรมาภิบาล

เพื่อให้การดำเนินงานของบริษัทฯ เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีที่กระทรวงการคลังและตลาดหลักทรัพย์ฯ กำหนด และเป็นที่ยอมรับในระดับสากล

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการธรรมาภิบาล โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 มีรายชื่อดังต่อไปนี้

1. นายสถิตย์	ลิมพงศ์พันธุ์	ประธานกรรมการ
2. นายอารีพงศ์	ภูษอุม	กรรมการ
3. นายคณิศ	แสงสุพรรณ	กรรมการ
4. นายวีระวงศ์	จิตต์มิตรภาพ	กรรมการ
5. พลอากาศเอก สถิตย์พงษ์	สุขวิมล	กรรมการ
6. นายปิยสวัสดิ์	อัมระนันท์	กรรมการ
7. นายนิรุจน์	มณีพันธ์	กรรมการและเลขานุการ

## อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการธรรมาภิบาล

1. เสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อให้การดำเนินงานของบริษัทฯ เป็นไปตามหลักการที่กระทรวงการคลังและตลาดหลักทรัพย์ฯ กำหนด และเป็นที่ยอมรับในระดับสากล
2. พิจารณาตรวจสอบเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ
3. กำหนดนโยบายด้านความรับผิดชอบต่อสังคม (Corporate Social Responsibility : CSR) ของบริษัทฯ และพิจารณาให้ความเห็นชอบแผนงานและกิจกรรมด้าน CSR ของบริษัทฯ โดยยึดหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงตามแนวพระราชดำริ
4. ประสานงาน และปฏิบัติงานร่วมกับคณะกรรมการอื่นๆ และคณะทำงานอื่นๆ ของบริษัทฯ ได้ตามที่ได้รับมอบหมาย
5. มีอำนาจในการเรียกพนักงานและลูกจ้างของบริษัทฯ และบุคคลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องมาให้ถ้อยคำ หรือความเห็น รวมทั้งให้มีอำนาจในการเรียกเอกสารหรือสิ่งอื่นใดมาเพื่อประกอบการพิจารณาได้ด้วย
6. ดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

ในปี 2553 มีการประชุมทั้งสิ้น 7 ครั้ง และมีการรายงานผลต่อคณะกรรมการบริษัทฯ

## กรรมการอิสระ

เพื่อเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามที่กระทรวงการคลังและตลาดหลักทรัพย์ฯ กำหนด ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการประเมินผลการดำเนินงานของบริษัทฯ รวมทั้งหลักการปฏิบัติที่ดีที่ยอมรับในระดับสากล

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งกรรมการอิสระ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 มีรายชื่อดังต่อไปนี้

1. นายสุรชัย	ธารสิทธิ์พงษ์	กรรมการ
2. นายจุลสิงห์	วสันตสิงห์	กรรมการ
3. นายพิชัย	ชอุณหวิชัย	กรรมการ
4. นายบรรยง	พงษ์พานิช	กรรมการ
5. พลอากาศเอก สถิตย์พงษ์	สุขวิมล	กรรมการ
6. นายวีระวงศ์	จิตต์มิตรภาพ	กรรมการ

ทั้งนี้ คุณสมบัติของกรรมการอิสระตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน มีดังนี้

1. ถือหุ้นไม่เกินร้อยละ 1 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมบริษัทฯ ทั้งนี้ ให้นับรวมการถือหุ้นของผู้ที่เกี่ยวข้องของกรรมการอิสระรายนั้นๆ ด้วย
2. ไม่เป็นหรือเคยเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษาที่ได้รับเงินเดือนประจำ หรือผู้มีอำนาจควบคุมบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทย่อยลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือของผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี ทั้งนี้ ลักษณะต้องห้ามดังกล่าวไม่รวมถึงกรณีที่กรรมการอิสระเคยเป็นข้าราชการ หรือที่ปรึกษาของส่วนราชการซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ

3. ไม่เป็นบุคคลที่มีความสัมพันธ์ทางสายโลหิต หรือโดยการจดทะเบียนตามกฎหมายในลักษณะที่เป็น บิดา มารดา คู่สมรส พี่น้อง และบุตร รวมทั้งคู่สมรสของบุตร ของผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ผู้มีอำนาจควบคุม หรือบุคคลที่ได้รับการเสนอให้เป็นผู้บริหาร หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ หรือบริษัทย่อย
4. ไม่มีหรือเคยมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ ในลักษณะที่อาจเป็นการขัดขวางการใช้วิจารณญาณอย่างอิสระของตน รวมทั้งไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย หรือผู้มีอำนาจควบคุมของผู้ที่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี
5. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของสำนักงานสอบบัญชี ซึ่งมีผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ สังกัดอยู่ เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี
6. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ให้บริการทางวิชาชีพใดๆ ซึ่งรวมถึงการให้บริการเป็นที่ปรึกษากฎหมาย หรือที่ปรึกษาทางการเงิน ซึ่งได้รับค่าบริการเกินกว่า 2 ล้านบาทต่อปี จากบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของผู้ให้บริการทางวิชาชีพนั้นด้วย เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี
7. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งขึ้นเพื่อเป็นตัวแทนของกรรมการของบริษัทฯ ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ถือหุ้น ซึ่งเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่
8. ไม่ประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของบริษัทฯ หรือบริษัทย่อย หรือไม่เป็นหุ้นส่วนที่มีนัยในห้างหุ้นส่วน หรือเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษา ที่รับเงินเดือนประจำ หรือถือหุ้นเกินร้อยละ 1 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทอื่น ซึ่งประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของบริษัทฯ หรือบริษัทย่อย
9. ไม่มีลักษณะอื่นใดที่ทำให้ไม่สามารถให้ความเห็นอย่างเป็นอิสระเกี่ยวกับการดำเนินงานของบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้กำหนดคุณสมบัติของกรรมการอิสระตามข้อกำหนดของคณะกรรมการตลาดทุนและตลาดหลักทรัพย์ฯ แต่ได้กำหนดเรื่องการถือหุ้นของกรรมการอิสระตามข้อ 1. ไว้เข้มกว่า คือ กำหนดการถือหุ้นไม่เกินร้อยละ 0.5

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

ในกรณีที่บุคคลที่บริษัทฯ แต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระเป็นบุคคลที่มีหรือเคยมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจ หรือมีการให้บริการทางวิชาชีพเกินมูลค่าที่กำหนดตามข้อ 4. หรือข้อ 6. คณะกรรมการบริษัทฯ อาจพิจารณาผ่อนผันให้ได้ หากเห็นว่าการแต่งตั้งบุคคลดังกล่าวไม่มีผลกระทบต่อปฏิบัติหน้าที่และการให้ความเห็นที่เป็นอิสระ และบริษัทฯ ได้เปิดเผยข้อมูลต่อไปในหนังสือนัดประชุมผู้ถือหุ้นในวาระพิจารณาแต่งตั้งกรรมการอิสระดังกล่าวแล้ว

- (ก) ลักษณะความสัมพันธ์ทางธุรกิจหรือการให้บริการทางวิชาชีพ ที่ทำให้บุคคลดังกล่าวมีคุณสมบัติไม่เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด
- (ข) เหตุผลและความจำเป็นที่ยังคงหรือแต่งตั้งให้บุคคลดังกล่าวเป็นกรรมการอิสระ
- (ค) ความเห็นของคณะกรรมการของบริษัทฯ ในการเสนอให้มีการแต่งตั้งบุคคลดังกล่าวเป็นกรรมการอิสระ

### อำนาจหน้าที่ของกรรมการอิสระ

1. แสดงความคิดเห็น และ/หรือรายงานผลการปฏิบัติงานตามหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ได้อย่างเสรี ตามภารกิจที่ได้รับมอบหมาย ทั้งนี้ เพื่อให้บริษัทฯ มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามหลักการกำกับดูแลที่ดีของตลาดหลักทรัพย์ฯ และหลักเกณฑ์การประเมินการกำกับดูแลที่ดี ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการประเมินผลการดำเนินงานประจำปีของบริษัทฯ รวมทั้งหลักการปฏิบัติที่ดีที่ยอมรับในระดับสากล
2. มีอำนาจในการเรียกเอกสารและบุคคลต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาดำเนินการ
3. ดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

ในปี 2553 กรรมการอิสระของบริษัทฯ ได้มีการปฏิบัติงานตามอำนาจหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย และได้แสดงความคิดเห็นตามหน้าที่อย่างอิสระ โดยยึดถือการดูแลผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นทุกรายให้เท่าเทียมกัน

### คณะกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร

เพื่อให้เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามที่กระทรวงการคลัง และตลาดหลักทรัพย์ฯ กำหนด รวมทั้งหลักการปฏิบัติที่ดีที่ยอมรับในระดับสากล และเป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 มีรายชื่อดังต่อไปนี้

1. นายสุรชัย	ธารสิทธิ์พงษ์	ประธานกรรมการ
2. พลอากาศเอก สถิตย์พงษ์	สุขวิมล	รองประธานกรรมการ
3. นายชัยศักดิ์	อังค์สุวรรณ	กรรมการ
4. นายพิชัย	ชอุณหวัชร	กรรมการ
5. นายปิยสวัสดิ์	อัมระนันท์	กรรมการ

นายปานทิต ชนะภัย (รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายทรัพยากรบุคคลและบริหารทั่วไป) เป็นเลขานุการ

### อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร

1. กำหนดหลักเกณฑ์สำหรับการสรรหาและแต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหารระดับสูง และพัฒนาบุคลากรของบริษัทฯ ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามหลักการที่กระทรวงการคลัง และตลาดหลักทรัพย์ฯ กำหนด รวมทั้งหลักการปฏิบัติที่ดี เป็นที่ยอมรับในระดับสากล เป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล โดยมีการนำแนวความคิดของการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคลสมัยใหม่มาใช้เพื่อให้ได้ผู้ที่มีความรู้ความสามารถ และมีคุณภาพมาดำรงตำแหน่งและปฏิบัติงานในตำแหน่งกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหารระดับสูงของบริษัทฯ รวมทั้งเป็นการดำเนินการสรรหาที่ใช้หลักความเสมอภาค ความยุติธรรม ความโปร่งใส และการตรวจสอบได้

- กำหนดค่าตอบแทนแก่กรรมการ อนุกรรมการต่างๆ และฝ่ายบริหาร รวมทั้งบุคคลภายนอกที่มาปฏิบัติงานให้กับบริษัทฯ เพื่อเป็นการจูงใจและรักษากรรมการที่มีคุณภาพตามที่บริษัทฯ ต้องการ และอยู่ในลักษณะที่เปรียบเทียบได้กับระดับที่ปฏิบัติอยู่ในอุตสาหกรรม นอกจากนี้ กรรมการที่ได้รับมอบหมายหน้าที่และความรับผิดชอบเพิ่มขึ้น ควรได้รับค่าตอบแทนเพิ่มที่เหมาะสม ส่วนกรรมการที่เป็นผู้บริหารและฝ่ายบริหารควรได้รับค่าตอบแทนที่เชื่อมโยงกับผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และผลการปฏิบัติงานของกรรมการหรือผู้บริหารแต่ละคน ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามหลักการที่กระทรวงการคลังและตลาดหลักทรัพย์ฯ กำหนด รวมทั้งหลักการปฏิบัติที่ดีที่ยอมรับในระดับสากล
- มีอำนาจเรียกเอกสารและบุคคลต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณา
- ดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย
- ให้คณะกรรมการดังกล่าว มีอำนาจหน้าที่ครอบคลุมถึงการพิจารณาทบทวนความเหมาะสมของตำแหน่ง หน้าที่การงานต่างๆ ในความรับผิดชอบของพนักงานบริษัทฯ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในตำแหน่งผู้บริหารระดับสูง
- ดำเนินการสรรหาคัดเลือกเพื่อให้ได้บุคคลที่เหมาะสมเป็นกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหารระดับผู้อำนวยการใหญ่ขึ้นไป เพื่อเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาแต่งตั้ง เลื่อนตำแหน่ง หรือโยกย้ายตามที่เห็นสมควร

ในปี 2553 มีการประชุมทั้งสิ้น 7 ครั้ง และมีการรายงานผลต่อคณะกรรมการบริษัทฯ

## คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

เพื่อให้บริษัทฯ มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามหลักการกำกับดูแลที่ดีของตลาดหลักทรัพย์ฯ และหลักเกณฑ์การประเมินการกำกับดูแลที่ดี ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการประเมินผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ประจำปีบัญชี รวมทั้งหลักการปฏิบัติที่ดีที่ยอมรับในระดับสากล และเพื่อให้การดำเนินงานด้านบริหารความเสี่ยงสามารถใช้เป็นเครื่องมือในการบริหารได้

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 มีรายชื่อดังต่อไปนี้

- |                  |            |               |
|------------------|------------|---------------|
| 1. นายพิชัย      | ชุนหวชิร   | ประธานกรรมการ |
| 2. นายอารีพงศ์   | ภูษอุม     | กรรมการ       |
| 3. นายบรรยง      | พงษ์พานิช  | กรรมการ       |
| 4. นายอภิพร      | ภาษวัธน    | กรรมการ       |
| 5. นายปิยสวัสดิ์ | อัมระนันท์ | กรรมการ       |

นางสาวมณฑิชา เครือสุวรรณ (ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริหารความเสี่ยง) เป็นเลขานุการ

## อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

- ให้คำปรึกษาและคำแนะนำในการดำเนินการบริหารความเสี่ยงทั้งมวลของบริษัทฯ
- มีอำนาจเรียกเอกสารและบุคคลต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณา
- ดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

ในปี 2553 มีการประชุมทั้งสิ้น 7 ครั้ง และมีการรายงานผลต่อคณะกรรมการบริษัทฯ

## คณะกรรมการบริหาร

เพื่อให้การจัดการของบริษัทฯ เป็นไปตามเป้าหมายของแผนวิสาหกิจบริษัทฯ อย่างมีประสิทธิภาพ เกิดประโยชน์สูงสุดกับบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารบริษัทฯ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 มีรายชื่อดังต่อไปนี้

1. นายประวิช	รัตนเพียร	ประธานกรรมการ
2. นายคณิต	แสงสุพรรณ	กรรมการ
3. นายชัยศักดิ์	อังค์สุวรรณ	กรรมการ
4. นายอภิพร	ภาษวัธน	กรรมการ
5. นายวราห์	สุจริตกุล	กรรมการ
6. นายปิยสวัสดิ์	อัมระนันท์	กรรมการ

นายนิรุจน์ มณีพันธ์ (ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายกฎหมายและกำกับกิจกรรมองค์กร) เป็นเลขานุการ

### อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริหาร

1. ติดตามความคืบหน้าการปฏิบัติงานของฝ่ายบริหารให้เป็นไปตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย
2. พิจารณากลับกรองเรื่องที่จะนำเข้าสู่การพิจารณาของคณะกรรมการบริษัทฯ ตามที่ประธานกรรมการบริษัทฯ หรือคณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย
3. เสนอแนะแนวทางและมาตรการในการปรับปรุงคุณภาพและประสิทธิภาพของการดำเนินงานกิจการของบริษัทฯ
4. มีอำนาจอนุมัติการจัดหาตามระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการพัสดุ ภายในวงเงินที่อยู่ในอำนาจอนุมัติไม่เกิน 500 ล้านบาท
5. อนุมัติการใช้เงินนอกเหนือวงเงินที่หน่วยงานได้รับการจัดสรรตามงบประมาณประจำปีไม่เกิน 50 ล้านบาท ในวงเงินไม่เกิน 100 ล้านบาท และให้รายงานคณะกรรมการบริษัทฯ ทราบ
6. มีอำนาจเรียกเอกสารและบุคคลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องมาชี้แจง เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณา
7. แต่งตั้งคณะกรรมการและคณะทำงานได้ตามความเหมาะสม
8. ดำเนินการอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย
9. ในการประชุมคณะกรรมการบริหาร ต้องมีกรรมการมาประชุมเกินกึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมด จึงจะเป็นองค์ประชุม ให้ประธานกรรมการเป็นประธานในที่ประชุม ในกรณีที่ประธานกรรมการไม่อยู่ในที่ประชุม หรือไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้ประธานกรรมการมอบหมายให้กรรมการคนหนึ่งคนใดเป็นประธานในที่ประชุมแทน ในกรณีที่ประธานกรรมการมอบหมายให้กรรมการคนหนึ่งคนใดเป็นประธานในที่ประชุมแทนไม่ได้ ให้กรรมการซึ่งมาประชุมเลือกกรรมการคนหนึ่งเป็นประธานในที่ประชุม การวินิจฉัยชี้ขาดของที่ประชุมคณะกรรมการบริหารให้ถือเสียข้างมาก โดยกรรมการคนหนึ่งมีเสียงหนึ่งในการลงคะแนนในเรื่องนั้น กรรมการซึ่งมีส่วนได้เสียในเรื่องใด ให้ออกจากที่ประชุมในวาระนั้น และไม่มีสิทธิออกเสียงลงคะแนนในเรื่องนั้น ถ้าคะแนนเสียงเท่ากัน ให้ประธานในที่ประชุมออกเสียงเพิ่มขึ้นอีกหนึ่งเสียงเป็นเสียงชี้ขาด

ในปี 2553 มีการประชุมทั้งสิ้น 19 ครั้ง และมีการรายงานผลต่อคณะกรรมการบริษัทฯ

นอกจากนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ยังได้แต่งตั้งคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการชุดต่างๆ อาทิ คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน คณะอนุกรรมการกำกับนโยบายการจัดซื้อน้ำมันเครื่องบิน คณะอนุกรรมการด้านกฎหมาย เป็นต้น

## เจ้าหน้าที่บริหาร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 บริษัทฯ มีตำแหน่งเจ้าหน้าที่ระดับบริหารจำนวนทั้งสิ้น 10 ตำแหน่ง ประกอบด้วย กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ 1 ตำแหน่ง รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ 5 ตำแหน่ง รักษาการรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ 1 ตำแหน่ง และผู้อำนวยการใหญ่สายการบัญชีหรือการเงิน 3 ตำแหน่ง ประกอบด้วย

- |                        |              |  |
|------------------------|--------------|--|
| 1. นายปิยสวัสดิ์       | อัมระนันท์   | กรรมการผู้อำนวยการใหญ่                                       |
| 2. นายกวีพันธ์         | เรืองพกา     | รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการเงินและการบัญชี               |
| 3. เรืออากาศเอก มนตรี  | จำเรียง      | รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายช่าง                            |
| 4. นายปานทิศ           | ชนะภัย       | รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายทรัพยากรบุคคล<br>และบริหารทั่วไป |
| 5. นายโชคชัย           | ปัญญารงค์    | รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายกลยุทธ์<br>และพัฒนาธุรกิจ        |
| 6. นาวาอากาศตรี อัยฎาฐ | วัฒนางกูร    | รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายปฏิบัติการ                       |
| 7. นายธีรพล            | โชคชนาภิบาล  | รักษาการรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการพาณิชย์               |
| 8. นายธงชัย            | สิงห์กุล     | ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบัญชีการเงิน                              |
| 9. นายพิเชษฐ์          | เรียงวัฒนสุข | ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายการเงินองค์กร                             |
| 10. นางชาริตา          | ลีลายุทธ     | ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบัญชีบริหารและงบประมาณ                    |

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

## อำนาจหน้าที่ของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบภายใต้ขอบเขตที่ระบุไว้ในระเบียบภายในของบริษัทฯ ดังต่อไปนี้

- อำนาจหน้าที่ภายใต้ “ระเบียบบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ว่าด้วยการบริหารกิจการทั่วไป พ.ศ. 2550”  
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบในการบริหารงานของบริษัทฯ ให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ นโยบายของบริษัทฯ หรือตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ตลอดจนบังคับบัญชาฝ่ายบริหารและพนักงานของบริษัทฯ ทั้งนี้ ภายในขอบเขตอำนาจที่กำหนดในข้อบังคับของบริษัทฯ หรือตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนด
- อำนาจหน้าที่ภายใต้ “ระเบียบบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. 2546” (แก้ไขเพิ่มเติม)  
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ เป็นผู้รักษาการตามระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการพัสดุ และมีอำนาจในการอนุมัติ การจัดหาและการเข้าทำธุรกรรมใดๆ เกี่ยวกับการได้มาหรือการจำหน่ายพัสดุ ซึ่งรวมถึงการจัดซื้อพัสดุ การจ้าง การเช่า หรือให้เช่า ฯลฯ การออกคำสั่งที่เป็นต่างๆ ตามระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการพัสดุ โดยระเบียบบริษัทฯ ดังกล่าว ได้กำหนดถึงอำนาจของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ในการอนุมัติการจัดหาและการเข้าทำธุรกรรมแต่ละประเภทภายในวงเงินขั้นสูงสุดที่ระบุไว้ ตามรายละเอียดและขอบเขตที่กำหนดไว้ในระเบียบบริษัทฯ ดังต่อไปนี้

- ❖ สัญญาหรือธุรกรรมการจ้างที่ปรึกษา ที่มีวงเงินไม่เกิน 100 ล้านบาท
  - ❖ สัญญาหรือธุรกรรมการจัดหาโดยวิธีประมูลหรือประกวดราคา ที่มีวงเงินไม่เกิน 200 ล้านบาท
  - ❖ สัญญาหรือธุรกรรมการจัดหาพัสดุโดยวิธีพิเศษ ที่มีวงเงินไม่เกิน 100 ล้านบาท
  - ❖ สัญญาหรือธุรกรรมการจัดหาเชื้อเพลิงของเครื่องบิน ที่มีวงเงินไม่เกิน 500 ล้านบาท
  - ❖ การจัดหาเชื้อเพลิงที่ได้รับประโยชน์หรือเงื่อนไขที่ดีกว่า ที่มีวงเงินไม่เกิน 500 ล้านบาท
  - ❖ การจัดทำประกันภัยเครื่องบิน และ/หรือผู้โดยสาร ที่มีวงเงินไม่เกิน 500 ล้านบาท ธุรกรรมที่มีวงเงินเกินอำนาจกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ให้เป็นอำนาจของคณะกรรมการบริษัทฯ
  - ❖ สัญญาหรือธุรกรรมการจัดหาเชื้อเพลิงเป็นการเร่งด่วนโดยไม่จำกัดวงเงิน แต่ถ้าธุรกรรมที่มีวงเงินเกิน 500 ล้านบาท ให้กรรมการผู้อำนวยการใหญ่รายงานต่อประธานกรรมการบริษัทฯ ทราบด้วยในทันที
  - ❖ อนุมัติการใช้เงินนอกเหนือวงเงินที่หน่วยงานได้รับการจัดสรรตามงบประมาณประจำปีในวงเงินไม่เกิน 50 ล้านบาท
3. อำนาจหน้าที่ภายใต้ “ระเบียบบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ว่าด้วยอำนาจหน้าที่ทางการเงิน พ.ศ. 2552”
- กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ มีอำนาจสั่งให้เข้าทำสัญญาและดำเนินงานตามข้อผูกพันทางการเงิน และอนุมัติธุรกรรมทางการเงินทั้งปวง ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ รวมทั้งในกิจการประจำทั้งปวงภายในขอบเขตข้อบังคับของบริษัทฯ ทั้งนี้ ตามรายละเอียดและขอบเขตที่กำหนดไว้ในระเบียบบริษัทฯ ดังกล่าว
- กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ไม่สามารถอนุมัติการเข้าทำธุรกรรมใดๆ ที่อยู่นอกขอบเขตอำนาจของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ตามที่ระบุไว้ในระเบียบภายในของบริษัทฯ ดังกล่าวข้างต้น นอกจากนั้น ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 14/2545 เมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2545 ระบุว่า การมอบอำนาจจากคณะกรรมการบริษัทฯ ให้แก่กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ในเรื่องเกี่ยวกับการดำเนินงานตามปกติธุรกิจนั้น กรรมการผู้อำนวยการใหญ่จะไม่สามารถอนุมัติการเข้าทำธุรกรรมใดๆ ที่ตนหรือ “บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง” ซึ่งได้แก่ (ก) ผู้บริหารของบริษัทฯ (ข) ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ (ค) ผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ (ง) บุคคลที่มีความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ทางความสัมพันธ์ หรือโดยการจดทะเบียนตามกฎหมายกับบุคคลตาม (ก) (ข) หรือ (ค) ซึ่งได้แก่ บิดา มารดา คู่สมรส บุตร หรือญาติสนิทอื่น และ (จ) นิติบุคคลใดๆ ที่บุคคลตาม (ก) (ข) หรือ (ค) ถือหุ้นหรือมีอำนาจควบคุมหรือมีส่วนได้เสียอื่นใด ไม่ว่าโดยทางตรงหรือทางอ้อมอย่างมีนัยสำคัญ หรือบุคคลตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ มีส่วนได้เสียหรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ในลักษณะอื่นใดกับบริษัทฯ หรือบริษัทย่อยของบริษัทฯ

## การสรรหากรรมการและเจ้าหน้าที่บริหาร

### การสรรหาคณะกรรมการบริษัทฯ

ตามข้อบังคับของบริษัทฯ คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วย กรรมการจำนวนไม่น้อยกว่า 5 คน แต่ไม่มากกว่า 15 คน สุดแต่ที่ประชุมใหญ่จะเป็นผู้กำหนดเป็นครั้งคราว และกรรมการจำนวนไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมดต้องมีถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักร และกรรมการของบริษัทฯ จะต้องเป็นผู้มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามที่กฎหมายกำหนด ในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นในแต่ละปี จะมีการเลือกตั้งกรรมการใหม่แทนกรรมการที่ต้องออกจากตำแหน่งตามวาระจำนวน 1 ใน 3 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด หรือจำนวนใกล้เคียงที่สุดกับส่วน 1 ใน 3 ในกรณีที่แบ่งออกให้ตรงเป็นสามส่วนไม่ได้



คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนดหลักเกณฑ์การดำเนินการสรรหากรรมการบริษัทฯ เพื่อเป็นแนวทางการดำเนินการของคณะกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร ในการสรรหากรรมการบริษัทฯ ให้เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ตามที่กระทรวงการคลังและตลาดหลักทรัพย์ฯ กำหนด ด้วยความโปร่งใสตามหลักธรรมาภิบาล หลักเกณฑ์การดำเนินการสรรหากรรมการบริษัทฯ ดังกล่าวสรุปได้ดังนี้

## 1. ดำเนินการกำหนดคุณสมบัติของกรรมการบริษัทฯ ที่ต้องการสรรหา

- 1.1 ความเหมาะสมของความรู้ ประสบการณ์ และความเชี่ยวชาญของกรรมการบริษัทฯ โดยรวม เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ มีองค์ประกอบที่เหมาะสม สามารถกำหนดกลยุทธ์ และนโยบายรวมทั้งกำกับดูแล ให้มีการปฏิบัติตามกลยุทธ์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- 1.2 คุณสมบัติของกรรมการบริษัทฯ แต่ละคน เพื่อความมั่นใจว่า ผู้ที่ได้รับการสรรหาจะสามารถปฏิบัติหน้าที่กรรมการตามหลัก Fiduciary Duty ที่สำคัญ คือ การปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรอบคอบระมัดระวัง และด้วยความซื่อสัตย์สุจริต มีคุณธรรมและความรับผิดชอบ ตัดสินใจด้วยข้อมูลและเหตุผล ฯลฯ
- 1.3 ไม่มีลักษณะต้องห้ามตามที่กฎหมาย กฎ ระเบียบอื่นที่เกี่ยวข้องกำหนด
- 1.4 ความเป็นอิสระของกรรมการอิสระแต่ละคน
- 1.5 ความสามารถในการอุทิศเวลาของกรรมการบริษัทฯ อาจพิจารณาจากจำนวนบริษัทที่ดำรงตำแหน่งอยู่ ฯลฯ เพื่อให้มีเวลาอย่างเพียงพอในการเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ อย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งการดูแล และการติดตามการดำเนินงานของบริษัทฯ

## 2. กระบวนการในการสรรหากรรมการบริษัทฯ

### 2.1 คณะกรรมการสรรหาฯ จะดำเนินการสรรหาบุคคลที่เหมาะสมที่จะมาดำรงตำแหน่งกรรมการฯ

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

**กรณีที่ 2** กรณีตำแหน่งกรรมการบริษัทฯ ว่างลงนอกจากเหตุตามกรณีที่ 1 คณะกรรมการสรรหาฯ จะดำเนินการสรรหาเมื่อคณะกรรมการบริษัทฯ มีมติให้แต่งตั้งทดแทน โดยอาจพิจารณารายชื่อบุคคลที่เหมาะสมจาก (1) บัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ตามประกาศของกระทรวงการคลังซึ่งได้กำหนดแนวทางปฏิบัติสำหรับกรณีที่กรรมการอื่นที่มีใช้กรรมการโดยตำแหน่งครบวาระการดำรงตำแหน่งหรือพ้นจากตำแหน่งก่อนครบวาระ จะต้องแต่งตั้งกรรมการอื่นจากบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจแทนกรรมการรายดังกล่าว จำนวนไม่น้อยกว่า 1 ใน 3 ของจำนวนกรรมการอื่น (2) การเสนอชื่อของผู้ถือหุ้น (ถ้ามี) (3) การเสนอชื่อของประธานกรรมการบริษัทฯ กรรมการบริษัทฯ ฯลฯ (4) การเสาะหาบุคคลที่มีความรู้ความสามารถ และประสบการณ์ที่เหมาะสมกับบริษัทฯ



- 2.2 คณะกรรมการสรรหาฯ กลั่นกรองให้ได้บุคคลที่มีคุณสมบัติสอดคล้องกับเกณฑ์คุณสมบัติที่กำหนดไว้
- 2.3 เลขานุการบริษัทฯ ดำเนินการตรวจสอบคุณสมบัติของบุคคลที่จะได้รับการเสนอชื่อให้เป็นกรรมการบริษัทฯ ตามวิธีการที่ได้กำหนดไว้ในหลักเกณฑ์การดำเนินการสรรหากรรมการบริษัทฯ
- 2.4 คณะกรรมการสรรหาฯ พิจารณาและนำชื่อเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ

ที่ประชุมผู้ถือหุ้นเป็นผู้แต่งตั้งกรรมการโดยใช้เสียงข้างมากตามหลักเกณฑ์และวิธีการดังนี้

1. ผู้ถือหุ้นคนหนึ่งมีคะแนนเสียงเท่ากับหนึ่งหุ้นต่อหนึ่งเสียง
2. ผู้ถือหุ้นแต่ละคนจะต้องใช้คะแนนเสียงที่มีอยู่ทั้งหมดเลือกตั้งบุคคลคนเดียวหรือหลายคน เป็นกรรมการก็ได้ แต่จะแบ่งคะแนนเสียงให้แก่ผู้ใดมากน้อยเพียงใดไม่ได้
3. บุคคลซึ่งได้รับคะแนนเสียงสูงสุดตามลำดับลงมา เป็นผู้ได้รับการเลือกตั้งเป็นกรรมการเท่าจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ในกรณีที่บุคคลซึ่งได้รับการเลือกตั้งในลำดับถัดลงมา มีคะแนนเสียงเท่ากันเกินจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ให้เลือกด้วยวิธีจับสลากเพื่อให้ได้ตามจำนวนกรรมการที่จะพึงมี

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

ที่ประชุมผู้ถือหุ้นอาจลงมติให้กรรมการคนใดออกจากตำแหน่งก่อนถึงคราวออกตามวาระได้ ด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่า 3 ใน 4 ของจำนวนผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและมีสิทธิออกเสียง และมีหุ้นนับรวมกันได้ไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนหุ้นที่ถือโดยผู้ถือหุ้นที่มาประชุม และมีสิทธิออกเสียงในการประชุมนั้น

ในการประชุมสามัญประจำปีทุกครั้ง ให้กรรมการออกจากตำแหน่ง 1 ใน 3 ถ้าจำนวนกรรมการที่จะแบ่งออกให้ตรงเป็น 3 ส่วนไม่ได้ ก็ให้ออกโดยจำนวนใกล้เคียงที่สุดกับส่วน 1 ใน 3 กรรมการที่จะต้องออกจากตำแหน่งในปีแรกและปีที่ 2 ภายหลังจดทะเบียนบริษัทนั้น ให้ใช้วิธีจับสลากกันว่าผู้ใดจะออก ส่วนปีหลังๆ ต่อไปให้กรรมการคนที่อยู่ในตำแหน่งนานที่สุดนั้น เป็นผู้ออกจากตำแหน่ง กรรมการที่ออกตามวาระนั้นอาจถูกเลือกเข้ามาดำรงตำแหน่งใหม่ก็ได้

## การแต่งตั้งคณะกรรมการอื่นๆ

คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้พิจารณาแต่งตั้งคณะกรรมการอื่นๆ ของบริษัทฯ ได้แก่ คณะกรรมการตรวจสอบ กรรมการอิสระ คณะกรรมการธรรมาภิบาล คณะกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง และคณะกรรมการบริหาร

## เจ้าหน้าที่ระดับบริหาร

การแต่งตั้งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ซึ่งเป็นตำแหน่งเจ้าหน้าที่บริหารสูงสุดของบริษัทฯ นั้น คณะกรรมการบริษัทฯ จะแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อคัดเลือกคณะกรรมการสรรหาผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ซึ่งประกอบด้วย คณะกรรมการบริษัทฯ 5 คน และรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่อาวุโส สำนักเลขานุการบริษัทฯ 1 คน เพื่อแต่งตั้งคณะกรรมการสรรหาผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ โดยมีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการสรรหา และดำเนินการสรรหาผู้ที่มีความรู้ความสามารถ ประสบการณ์ที่เหมาะสม และคุณสมบัติ และไม่มีลักษณะต้องห้ามตามพระราชบัญญัติคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2518 (และที่แก้ไขเพิ่มเติม) และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และเสนอชื่อผู้ผ่านการคัดเลือกที่สมควรได้รับการแต่งตั้งต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาต่อไป

สำหรับเจ้าหน้าที่บริหารอื่น คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มอบหมายให้คณะกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร คัดเลือกผู้ที่เหมาะสมมาดำรงตำแหน่งระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และ/หรือเทียบเท่า นำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติสำหรับตำแหน่งระดับผู้ช่วยกรรมการใหญ่ และ/หรือเทียบเท่าให้เป็นอำนาจของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ทั้งนี้ ให้นำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อทราบก่อนลงนามในคำสั่งแต่งตั้ง

## ค่าตอบแทนกรรมการและเจ้าหน้าที่บริหาร

ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน

ค่าตอบแทนกรรมการบริษัทฯ

ที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2553 เมื่อวันที่ 28 เมษายน 2553 ได้มีมติกำหนดค่าตอบแทนกรรมการบริษัทฯ สำหรับปี 2553 ในส่วนของค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน ดังนี้

1. ให้กรรมการบริษัทฯ ได้รับค่าตอบแทนคนละ 50,000 บาทต่อเดือน เป็นประจำทุกเดือน และได้รับเบี้ยประชุมคนละ 30,000 บาทต่อครั้ง หากในเดือนใดมีการประชุมเกินกว่า 1 ครั้ง คงให้กรรมการบริษัทฯ ได้รับเบี้ยประชุมคนละ 30,000 บาทเท่านั้น โดยให้ประธานกรรมการได้รับเบี้ยประชุมสูงกว่ากรรมการร้อยละ 25 และรองประธานกรรมการได้รับเบี้ยประชุมสูงกว่ากรรมการร้อยละ 12.5 และให้กรรมการเสียภาษีเงินได้เอง
2. ในกรณีกรรมการบริษัทฯ ได้รับแต่งตั้งจากคณะกรรมการบริษัทฯ หรือประธานกรรมการบริษัทฯ ให้เป็นกรรมการอนุกรรมการ หรือคณะทำงานชุดต่างๆ ของบริษัทฯ ให้กรรมการบริษัทฯ ที่ได้รับการแต่งตั้งดังกล่าว ได้รับค่าตอบแทนเพิ่มเป็นเบี้ยประชุมคนละ 10,000 บาทต่อครั้ง หากในเดือนใด กรรมการ อนุกรรมการ และคณะทำงานชุดใด มีการประชุมเกินกว่า 1 ครั้ง คงให้ได้รับเบี้ยประชุมคนละ 10,000 บาทเท่านั้น
3. คณะกรรมการตรวจสอบให้ได้รับค่าตอบแทนเป็นรายเดือนเท่ากับเบี้ยประชุมกรรมการบริษัทฯ โดยที่ในเดือนใดไม่มีการประชุมคงให้ได้รับค่าตอบแทนด้วย
4. ให้คณะกรรมการบริษัทฯ ได้รับเงินรางวัลประจำปี (Bonus) โดยคำนวณจากอัตราร้อยละ 0.5 ของเงินปันผลจ่าย และหลักเกณฑ์การจัดสรรเป็นไปตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนด

ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ สมมติให้ปรับลดค่าตอบแทนและเบี้ยประชุมกรรมการบริษัทฯ ลงร้อยละ 25 เป็นการชั่วคราว นับตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2553 ถึงวันที่ 30 เมษายน 2554



ตารางแสดงค่าตอบแทนสำหรับกรรมการของบริษัทฯ ปี 2553 สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2553

หน่วย : ล้านบาท

คณะกรรมการ	จำนวน (ราย)	ค่าตอบแทนรวมเบี้ยประชุมและเงินรางวัลประจำปี <sup>1)</sup>
คณะกรรมการบริษัทฯ	28	13.67
คณะกรรมการตรวจสอบ <sup>2)</sup>	4	0.87
คณะกรรมการอื่นๆ <sup>3)</sup>	19	1.32

หมายเหตุ :

- 1) ค่าตอบแทนรวมเบี้ยประชุม สำหรับคณะกรรมการบริษัทฯ ค่าเบี้ยประชุมสำหรับคณะอนุกรรมการบริษัทฯ (ไม่รวมคณะกรรมการตรวจสอบ) และเงินรางวัลประจำปี 2552 สำหรับช่วงดำรงตำแหน่ง เป็นยอดเงินที่จ่ายจริง
- 2) เป็นกรรมการของบริษัทฯ ที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นคณะกรรมการตรวจสอบ
- 3) กรรมการรวมถึงที่ปรึกษาคณะกรรมการชุดต่างๆ ที่มีได้เป็นกรรมการของบริษัทฯ

ตารางแสดงค่าตอบแทนสำหรับเจ้าหน้าที่บริหารของบริษัทฯ ปี 2553 สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2553

หน่วย : ล้านบาท

	จำนวน (ราย)	ค่าตอบแทนรวมเงินเดือน เงินรางวัลประจำปี และสวัสดิการ
เจ้าหน้าที่บริหาร	11 <sup>1)</sup>	54.07

หมายเหตุ : <sup>1)</sup> เจ้าหน้าที่บริหารจำนวน 11 ราย รวมเจ้าหน้าที่บริหารที่เกษียณอายุและลาออกก่อนวันที่ 31 ธันวาคม 2553

## คำตอบแทนอื่นๆ

### สิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสาร

คณะกรรมการบริษัทฯ

สืบเนื่องจากในปี 2552 บริษัทฯ ประสบกับภาวะเศรษฐกิจที่ชะลอตัว ซึ่งส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ ดังนั้น จึงได้มีการปรับลดสิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารสำหรับกรรมการบริษัทฯ ลง โดยให้กรรมการบริษัทฯ (รวมทั้งบุคคลในครอบครัว หมายถึง บิดา มารดา สามี ภริยา และบุตรที่ชอบด้วยกฎหมาย) ได้รับสิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารให้เปล่าเพื่อการเดินทางไป-กลับ ในเส้นทางต่างประเทศ 10 ใบต่อปี ในประเทศ 10 ใบต่อปี ในชั้นสูงสุด สิทธินี้ให้ขณะดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทฯ เท่านั้น โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2553 เป็นต้นไป

เจ้าหน้าที่บริหาร

เจ้าหน้าที่บริหารของบริษัทฯ รวมทั้งคู่สมรสและบุตร จะได้รับบัตรโดยสารแบบสำรองที่นั่งได้ตามระเบียบบริษัทฯ ที่กำหนด

นอกจากคำตอบแทนที่ได้รับข้างต้น เจ้าหน้าที่บริหารของบริษัทฯ ได้รับประโยชน์จากกองทุนสำรองเลี้ยงชีพหรือกองทุนบำเหน็จพนักงาน เช่นเดียวกับพนักงานของบริษัทฯ โดยมีรายละเอียดสรุปได้ดังนี้

### กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บริษัทฯ ได้จดทะเบียนจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพประเภทจ่ายสมทบพนักงาน เมื่อวันที่ 26 มิถุนายน 2535 โดยบริษัทฯ จ่ายสมทบเข้ากองทุนในอัตราร้อยละ 9 ของเงินเดือนค่าจ้างสำหรับพนักงานที่มีอายุงานไม่เกิน 20 ปี และในอัตราร้อยละ 10 ของเงินเดือนค่าจ้างสำหรับพนักงานที่มีอายุงาน 20 ปีขึ้นไป โดยพนักงานจ่ายเงินสะสมในอัตรามากกว่าร้อยละ 2 ของเงินเดือนค่าจ้าง แต่ไม่เกินอัตราที่บริษัทฯ จ่ายสมทบ

### กองทุนบำเหน็จพนักงาน

บริษัทฯ ได้จัดตั้งกองทุนบำเหน็จพนักงาน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) โดยจ่ายสมทบกองทุนในอัตราร้อยละ 10 ของเงินเดือนพนักงาน กองทุนนำเงินดังกล่าวไปหาดอกผลในรูปแบบดอกเบี้ย ในกรณีที่เงินในกองทุนต่ำกว่าภาระผูกพัน บริษัทฯ จะจ่ายสมทบให้มียอดเท่ากับภาระผูกพัน ณ วันสิ้นงวดบัญชี

พนักงานที่อยู่ในกองทุนบำเหน็จ จะต้องมียุงานไม่ต่ำกว่า 3 ปี จึงจะมีสิทธิได้รับเงินบำเหน็จตามอายุงานเมื่อลาออก เกษียณ หรือตาย อนึ่ง ตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2535 บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ซึ่งพนักงานที่เข้าทำงานหลังจากนี้ จะสามารถเข้าเป็นสมาชิกกองทุนสำรองเลี้ยงชีพได้อย่างเดียว และไม่สามารถเข้าเป็นสมาชิกกองทุนบำเหน็จพนักงานจึงไม่มีสมาชิกเพิ่มตั้งแต่วันเริ่มจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพและเงินบำเหน็จที่ให้แก่เจ้าหน้าที่บริหารปี 2553 สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2553

หน่วย : ล้านบาท

	จำนวน (ราย)	จำนวนเงิน
เจ้าหน้าที่บริหาร	11 <sup>1)</sup>	2.08

หมายเหตุ : <sup>1)</sup>เจ้าหน้าที่บริหารจำนวน 11 ราย รวมเจ้าหน้าที่บริหารที่เกษียณอายุและลาออกก่อนวันที่ 31 ธันวาคม 2553



ห้าทศวรรษแห่งความภาคภูมิใจ  
คงคุณค่าเอกลักษณ์ความเป็นไทย

## รายงานของคณะกรรมการธรรมาภิบาล

บริษัท การบินไทย จำกัด มหาชน ในฐานะสายการบินแห่งชาติ ได้ดำเนินธุรกิจโดยคำนึงถึงการเป็นองค์กรที่มีประสิทธิภาพ มีความโปร่งใส สามารถตรวจสอบได้ โดยยึดหลักความปลอดภัยเป็นหัวใจสำคัญในการดำเนินงาน เน้นคุณภาพในด้านผลิตภัณฑ์และบริการ เพื่อสร้างความพึงพอใจและความประทับใจให้กับลูกค้า มุ่งเน้นการสร้างประโยชน์ให้กับผู้ถือหุ้น และเป็นไปตามมาตรฐานสากลของธุรกิจการบิน เพื่อเป็นสายงานการบินที่ลูกค้าเลือกเป็นอันดับแรก และให้บริการดีเลิศด้วยเสน่ห์ไทย

ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา คณะกรรมการธรรมาภิบาล ให้ความสำคัญในการส่งเสริมให้ทั่วทั้งองค์กรยึดมั่นและให้คุณค่าอย่างสูงสุดต่อหลักบรรษัทภิบาลและจริยธรรม โดยกำหนดเป็นนโยบายและแนวทาง เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานยึดถือปฏิบัติด้วยองค์ประกอบในเรื่องของการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับองค์กรในระยะยาว ความโปร่งใส ความรับผิดชอบในหน้าที่ ความรับผิดชอบต่อผลการปฏิบัติหน้าที่ ความเป็นธรรม ยึดมั่นในความซื่อสัตย์สุจริต ความถูกต้อง และประโยชน์ขององค์กร

คณะกรรมการธรรมาภิบาล ได้จัดทำประมวลบรรษัทภิบาลและจริยธรรมเป็นลายลักษณ์อักษร รวมทั้งได้ส่งเสริมปลูกฝัง และติดตามให้มีการปฏิบัติตามอย่างมีจิตสำนึก เหนือสิ่งอื่นใดคือ การปฏิบัติตนเป็นแบบอย่างที่ดี ส่งผลให้ปี 2553 บริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors : IOD) ในภาพรวมระดับ “ดีมาก” ติดต่อกันเป็นปีที่ 5 และได้ระดับ “ดีเลิศ” ในหมวดสิทธิของผู้ถือหุ้น หมวดการปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน และหมวดการเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส ด้วยความมุ่งมั่นในการส่งเสริมธรรมาภิบาลอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ ส่งผลให้บริษัทฯ ได้คะแนนเฉลี่ยในภาพรวมและรายหมวด สูงขึ้นกว่าปี 2552

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังสำนึกในความรับผิดชอบต่อสังคม (Corporate Social Responsibility) ตลอดจนการมีส่วนร่วมในการพัฒนาและเสริมสร้างความแข็งแกร่งของชุมชน โดยให้ความสำคัญกับการบริหารจัดการเชื้อเพลิงอากาศยานให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด ปรับเปลี่ยนแนวทางการดำเนินธุรกิจให้เป็นสายการบินสีเขียว โดยให้บริการเที่ยวบินที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากยิ่งขึ้น เพื่อช่วยให้อุตสาหกรรมการบินลดการปลดปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ รวมทั้งการบริหารจัดการน้ำมันอย่างมีประสิทธิภาพ เพิ่มทางเลือกให้ลูกค้ามีส่วนร่วมในการช่วยลดภาวะโลกร้อน ทำให้สามารถลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกลงได้เป็นจำนวนมาก

บริษัทฯ จะยึดมั่นในหลักบรรษัทภิบาลและความสำนึกในความรับผิดชอบต่อสังคม โดยถือเป็นส่วนหนึ่งของนโยบายบริษัทฯ ที่คณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานจะปฏิบัติหน้าที่ด้วยคุณธรรม ความโปร่งใส และสามารถตรวจสอบได้ เพื่อเป็นที่เชื่อถือแก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วน และเพื่อให้บริษัทฯ เจริญเติบโตอย่างยั่งยืน อยู่เคียงคู่กับสังคมและประเทศชาติตลอดไป



(นายสถิตย์ ลิ่มพงศ์พันธุ์)  
ประธานคณะกรรมการธรรมาภิบาล



## การปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี

บริษัทฯ เป็นบริษัทจดทะเบียนที่ตระหนักถึงความสำคัญของการดำเนินธุรกิจและการบริหารจัดการตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีอย่างเป็นรูปธรรมและต่อเนื่อง โดยคณะกรรมการบริษัทฯ ได้จัดตั้งคณะกรรมการธรรมาภิบาลของบริษัทฯ และคณะอนุกรรมการธรรมาภิบาล ตลอดจนสำนักเลขานุการบริษัทฯ ฝ่ายนักลงทุนสัมพันธ์ ฝ่ายบริหารความเสี่ยง และกำหนดให้มีนโยบายการกำกับดูแลกิจการ เพื่อสร้างวัฒนธรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีให้เกิดขึ้นภายในบริษัทฯ และเสริมสร้างองค์กรให้มีระบบการบริหารที่มีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล สร้างความสามารถในการแข่งขัน เป็นพื้นฐานนำไปสู่การเติบโตทางธุรกิจอย่างยั่งยืน และเพิ่มมูลค่าให้กับผู้ถือหุ้นในระยะยาว ซึ่งผลการดำเนินการตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีดังกล่าว ทำให้บริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับการกำกับดูแลกิจการตามหลักเกณฑ์การประเมินของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (ตลท.) และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) ในระดับ “ดี” ในปี 2547 และในระดับ “ดีมาก” ในปี 2548 2549 2551 และ 2552 โดยมี บริษัท ไทยเรตติ้งแอนด์อินฟอร์เมชันเซอร์วิส จำกัด (Thai Rating and Information Services Company Limited : TRIS ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็นบริษัท ทริส คอร์ปอเรชั่น จำกัด) เป็นผู้ประเมินในปี 2547 และสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors Association : IOD) เป็นผู้ประเมินในปี 2548 2549 2551 2552 และ 2553

จากผลของการประเมินการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ทั้ง 6 ปี ดังกล่าวข้างต้น สะท้อนให้เห็นถึงความมุ่งมั่นทุ่มเทของคณะกรรมการบริษัทฯ ฝ่ายบริหารและพนักงานทุกคน ที่ให้ความสำคัญในเรื่องการดำเนินธุรกิจอย่างโปร่งใส ตรวจสอบได้ และให้ความเป็นธรรมต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย ซึ่งจะช่วยเสริมสร้างให้บริษัทฯ เติบโตอย่างยั่งยืนและเกิดผลดีต่อประเทศชาติโดยรวมต่อไป บริษัทฯ ได้มีการปฏิบัติตามข้อกำหนดของกฎหมาย ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมทั้งหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ดังนี้

### 1. นโยบายเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการที่ดี

บริษัทฯ ได้ตระหนักและเล็งเห็นถึงความสำคัญของการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อให้การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ มีการเจริญเติบโตอย่างยั่งยืน โดยคณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีมติอนุมัติหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 28 ตุลาคม 2545 เพื่อปลูกฝังหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีในสำนักและพฤติกรรมของคณะกรรมการบริษัทฯ ฝ่ายบริหาร และพนักงาน เพื่อเป็นพื้นฐานสำคัญในการปรับปรุงประสิทธิภาพ และเพิ่มประสิทธิผลในการประกอบกิจการของบริษัทฯ และเมื่อวันที่ 28 กันยายน 2553 คณะกรรมการบริษัทฯ มีมติอนุมัติประมวลบรรษัทภิบาลและจริยธรรมของบริษัทฯ เพื่อให้มีความชัดเจนมากขึ้น โดยประกอบด้วย



## หลักบรรษัทภิบาลของการบินไทย

- ❖ การสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่องค์กรในระยะยาว (Creation of Long Term Value) ว่าด้วยการส่งเสริมและปลูกฝังให้ผู้ปฏิบัติงานมีวิสัยทัศน์และตระหนักถึงความสำคัญในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในทุกด้าน ตลอดจนจัดให้มีคณะกรรมการต่างๆ ตามหลักธรรมาภิบาลและผู้บริหารต้องปฏิบัติตามนโยบายว่าด้วยการสรรหาแต่งตั้ง โยกย้าย และพิจารณาความดีความชอบด้านความโปร่งใสและเป็นธรรม
- ❖ ความโปร่งใส (Transparency) มุ่งเน้นการดูแลให้มีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญทั้งข้อมูลด้านการเงินและด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง กับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ภายในระยะเวลาที่เหมาะสม และผ่านช่องทางที่ผู้เกี่ยวข้องสามารถเข้าถึงข้อมูลได้สะดวก และจัดให้มีหน่วยงานประชาสัมพันธ์และหน่วยงานนักลงทุนสัมพันธ์ทำหน้าที่เผยแพร่ข้อมูลและข่าวสารทั่วไปเกี่ยวกับบริษัทฯ ให้สาธารณชนได้รับทราบ อีกทั้ง ผู้ปฏิบัติงานจะต้องไม่มีผลประโยชน์ส่วนตน ในการปฏิบัติหน้าที่หรือละเว้นการดำเนินการใด ๆ ในลักษณะที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์กับบริษัทฯ ไม่ใช่ข้อมูลแสวงหาผลประโยชน์เพื่อตนเองหรือผู้อื่นตลอดจนผู้ปฏิบัติงานต้องไม่รับตำแหน่งกรรมการหรือที่ปรึกษาให้กับบริษัทฯ หรือบุคคลใด ๆ ซึ่งจะก่อหรืออาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์กับบริษัทฯ
- ❖ ความรับผิดชอบในหน้าที่ (Responsibility) ผู้ปฏิบัติงานต้องอุทิศตนในการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรู้และประสบการณ์อย่างเต็มความสามารถและใช้ดุลยพินิจในการปฏิบัติหน้าที่อย่างเป็นอิสระด้วยความสุจริตและเป็นธรรมตลอดจนหลีกเลี่ยงการกระทำใด ๆ อันเป็นการขัดแย้งกับผลประโยชน์ของบริษัทฯ หรือเป็นการใช้โอกาสหรือข้อมูลที่ได้จากการเป็นผู้ปฏิบัติงานของบริษัทฯ เพื่อแสวงหาผลประโยชน์สำหรับตนเองหรือผู้อื่น ซึ่งผู้บริหารจะต้องส่งเสริมและปลูกฝังให้ผู้ได้บังคับบัญชาให้มีจิตสำนึกของความรับผิดชอบต่ออย่างสูงในการปฏิบัติหน้าที่ โดยให้ความสำคัญต่อการตอบสนองความต้องการของผู้ถือหุ้น ลูกค้า คู่ค้า และผู้มีส่วนได้เสียอื่น ๆ ของบริษัทฯ
- ❖ ความรับผิดชอบต่อผลปฏิบัติหน้าที่ (Accountability) ผู้ปฏิบัติงานต้องตั้งใจปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความสามารถ และใช้ความระมัดระวังเยี่ยงผู้มีความรู้และประสบการณ์ พร้อมทั้งจะรับผิดชอบต่อผลการกระทำ ของตน รวมถึงชี้แจงและอธิบายการตัดสินใจและการกระทำของตนต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ผู้บังคับบัญชา ผู้ถือหุ้น ลูกค้า คู่ค้า และผู้มีส่วนได้เสียอื่น ๆ ของบริษัทฯ
- ❖ ความเป็นธรรม (Equitable Treatment) ผู้ปฏิบัติงานต้องดำเนินการและปฏิบัติหน้าที่ของตนด้วยความ เป็นธรรม โดยการปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียอย่างเท่าเทียมกัน ไม่เลือกปฏิบัติเนื่องจากความแตกต่างในด้าน เชื้อชาติ สัญชาติ ศาสนา เพศ หรือเหตุอื่นอันไม่เป็นธรรม รวมถึงประพฤติต่อคู่แข่งทางการค้าให้สอดคล้อง กับหลักสากลภายใต้กรอบแห่งกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ไม่ละเมิดความลับ หรือล่วงรู้ความลับทางการค้าของคู่แข่ง ทางการค้าด้วยวิธีฉ้อฉล และจัดให้มีช่องทางให้พนักงานสามารถแจ้งเรื่องที่ผิดกฎหมายหรือผิดระเบียบของบริษัทฯ และดูแลให้ข้อร้องเรียนได้รับการตอบสนองภายในระยะเวลาที่เหมาะสม
- ❖ หลักจริยธรรม (Ethics)  
ในการปฏิบัติหน้าที่ของตน ผู้ปฏิบัติงานจะต้องยึดมั่นในหลักการต่างๆ ต่อไปนี้
  1. ยึดมั่นในระบอบประชาธิปไตย ให้การสนับสนุนและยึดมั่นในระบอบประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุข
  2. ยึดมั่นในประโยชน์ของบริษัทฯ ปฏิบัติหน้าที่เพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ โดยไม่แสวงหาประโยชน์เพื่อตนเองหรือผู้อื่น และไม่มีผลประโยชน์ทับซ้อน

3. ยึดมั่นในความซื่อสัตย์สุจริต ไม่ยินยอมให้เกิดการทุจริตขึ้นในงานที่ตนมีหน้าที่รับผิดชอบ
4. ยึดมั่นในความถูกต้อง ไม่ยินยอมให้เกิดการกระทำที่ผิดกฎหมายขึ้นในงานที่ตนมีหน้าที่รับผิดชอบ
5. ยึดมั่นในความโปร่งใส ไม่บิดเบือนข้อเท็จจริงไม่ว่าในลักษณะใดๆ ในการให้ข้อมูลข่าวสารแก่ผู้ร่วมงาน ประชาชน ผู้ถือหุ้น และผู้มีส่วนได้เสียอื่นๆ ของบริษัทฯ

สำหรับหลักการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ยังได้ยึดถือปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ และแนวทางการกำกับดูแลที่ดีของ รัฐวิสาหกิจที่กำหนดโดยกระทรวงการคลัง หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนปี 2549 ของ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย รวมทั้งปฏิบัติตามมาตรฐานสากล (International Best Practices) ด้วย

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการธรรมาภิบาลของบริษัทฯ ประกอบด้วย คณะกรรมการบริษัทฯ ฝ่ายบริหาร และผู้ทรงคุณวุฒิจากภายนอก ซึ่งมีอำนาจหน้าที่ตรวจสอบและเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้เกิดการกำกับดูแล กิจการที่ดีตามหลักการที่กระทรวงการคลังและตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยกำหนด รวมทั้งหลักการปฏิบัติที่ดีซึ่งเป็นที่ ยอมรับในระดับสากล ติดต่อประสานงานกับคณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง และคณะกรรมการ อื่นๆ ของบริษัทฯ ได้ตามที่เห็นสมควร คณะกรรมการธรรมาภิบาลของบริษัทฯ ได้มีการติดตามและทบทวนให้มีการปฏิบัติ ตามหลักการกำกับดูแลกิจการอย่างเป็นรูปธรรมมากขึ้น รวมทั้งมีการปรับปรุงนโยบายดังกล่าวให้มีความเหมาะสม อย่างสม่ำเสมอ ตลอดจนสนับสนุนให้กรรมการทุกท่านเข้าร่วมการอบรมจากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors Association : IOD) และสถาบันอื่นๆ ในหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลกิจการที่ดี อย่างต่อเนื่อง

คณะกรรมการธรรมาภิบาลของบริษัทฯ ได้ทบทวนและแต่งตั้งคณะอนุกรรมการธรรมาภิบาลและความรับผิดชอบต่อ สังคม ทั้งนี้ เพื่อให้การดำเนินการในการกำกับดูแลการจัดทำแผนการเสริมสร้างธรรมาภิบาลของหน่วยงานต่างๆ ภายใน องค์กรมีความชัดเจน เป็นระบบ และนำไปสู่การปฏิบัติจริงอย่างเป็นรูปธรรม รวมถึงการส่งเสริม เผยแพร่ และปลูกฝังจริยธรรม ให้เป็นที่รับทราบเข้าใจ และถือปฏิบัติในบรรดาบุคลากรทุกระดับของบริษัทฯ

## 2. ผู้ถือหุ้น : สิทธิและความเท่าเทียมกันของผู้ถือหุ้น

### สิทธิของผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับผู้ถือหุ้นและสิทธิของผู้ถือหุ้น การทำให้ผู้ถือหุ้นไว้วางใจและมั่นใจในการลงทุนกับบริษัทฯ คือ การที่บริษัทฯ มีนโยบาย หรือการดำเนินการที่ปกป้องและรักษาสิทธิขั้นพื้นฐานของผู้ถือหุ้นที่พึงได้รับ ได้แก่ สิทธิในการ ชื้อขาย การโอนหลักทรัพย์ที่ตนถืออยู่ สิทธิในการมีส่วนแบ่งผลกำไรของบริษัทฯ สิทธิการได้รับข้อมูลของบริษัทฯ อย่างเพียงพอ และทันเวลา สิทธิต่างๆ ในการเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้น สิทธิการมอบฉันทะให้บุคคลอื่นเข้าประชุมและออกเสียงลงคะแนนแทน สิทธิการแสดงความคิดเห็นและซักถามในการประชุมผู้ถือหุ้น สิทธิในการเสนอเรื่องเพื่อบรรจุเป็นวาระการประชุมและเสนอ ชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อรับการพิจารณาเลือกตั้งเป็นกรรมการบริษัทฯ สิทธิในการร่วมตัดสินใจในเรื่องสำคัญ ของบริษัทฯ เช่น การเลือกตั้งกรรมการ การอนุมัติธุรกรรมที่สำคัญและมีผลต่อทิศทาง การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ การแก้ไข หนังสือบริคณห์สนธิและข้อบังคับของบริษัทฯ เป็นต้น

## การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน

นโยบายของบริษัทฯ คือการอำนวยความสะดวกให้ผู้ถือหุ้น และปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมกัน เป็นธรรม และเป็นไปตามข้อกำหนดกฎหมาย เช่น การปกป้องสิทธิขั้นพื้นฐานของผู้ถือหุ้น การกำหนดให้สิทธิออกเสียงในที่ประชุมเป็นไปตามจำนวนหุ้นที่ผู้ถือหุ้นถืออยู่โดยหนึ่งหุ้นมีสิทธิเท่ากับหนึ่งเสียง การกำหนดให้กรรมการอิสระเป็นผู้มีหน้าที่ดูแลผู้ถือหุ้นส่วนน้อย เป็นต้น

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

## 3. สิทธิของผู้มีส่วนได้เสีย

ภารกิจหลักของบริษัทฯ คือ การให้บริการขนส่งทางอากาศอย่างครบวงจร ทั้งภายในและระหว่างประเทศ โดยใส่ใจในเรื่องความปลอดภัย ความสะดวกสบาย และการบริการที่มีคุณภาพ เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและความพึงพอใจแก่ลูกค้า มีการบริหารธุรกิจอย่างมีประสิทธิภาพตามแนวทางปฏิบัติที่เป็นสากล และมีผลประกอบการที่ดี เพื่อสร้างมูลค่าสูงสุดสำหรับผู้ถือหุ้น สร้างสิ่งแวดล้อมในการทำงานและให้ผลตอบแทนที่เหมาะสม เพื่อจูงใจให้พนักงานเรียนรู้และทำงานอย่างเต็มศักยภาพ และภูมิใจที่เป็นส่วนร่วมในความสำเร็จของบริษัทฯ ซึ่งมีความรับผิดชอบต่อประเทศชาติในฐานะที่เป็นสายการบินแห่งชาติ เพื่อให้บรรลุภารกิจหลักของบริษัทฯ ดังกล่าว บริษัทฯ จึงให้ความสำคัญต่อสิทธิของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม ไม่ว่าจะเป็นผู้มีส่วนได้เสียภายใน ได้แก่ ผู้ถือหุ้น คณะกรรมการ พนักงานของบริษัทฯ และผู้มีส่วนได้เสียภายนอก ได้แก่ ลูกค้า คู่ค้า เจ้าหนี้ คู่แข่ง ภาครัฐและหน่วยงานอื่นๆ ที่บริษัทฯ ได้ดำเนินกิจกรรมภายในและภายนอกบริษัทฯ ตามหลักความรับผิดชอบต่อสังคมเชิงบรรษัท (Corporate Social Responsibility : CSR) ตั้งแต่ปี 2545 บริษัทฯ ได้กำหนดแนวทางการปฏิบัติไว้เป็นลายลักษณ์อักษรในจรรยาบรรณการการบินไทย เพื่อให้คณะกรรมการ ฝ่ายบริหาร และพนักงานทุกระดับ ถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัด และในปี 2549 ได้มอบหมายให้คณะกรรมการธรรมาภิบาลของบริษัทฯ พิจารณาปรับปรุงจรรยาบรรณการการบินไทย ให้มีเนื้อหาสาระที่ครอบคลุม ชัดเจน และสอดคล้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ รวมทั้งเปิดโอกาสให้พนักงานทุกคนมีส่วนร่วมในการจัดทำจรรยาบรรณการการบินไทย การดำเนินงานที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้คำนึงถึงสิทธิของผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายดังนี้

### ผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ มีนโยบายที่จะดำเนินธุรกิจด้วยความซื่อสัตย์สุจริต โปร่งใส และเป็นธรรม เพื่อให้ผู้ถือหุ้นมั่นใจว่าการตัดสินใจและกระทำการใดๆ บริษัทฯ ได้พิจารณาอย่างละเอียด รอบคอบ คำนึงถึงผลประโยชน์สูงสุดของผู้ถือหุ้นและกลุ่มผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยให้ความพยายามอย่างที่สุด เพื่อสร้างผลตอบแทนที่ดีให้แก่ผู้ถือหุ้นอย่างต่อเนื่อง ยั่งยืน และปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นด้วยความเสมอภาคเท่าเทียมกัน และกำหนดแนวทางปฏิบัติ ดังนี้



- ❖ ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์ สุจริตและเป็นธรรม โดยคำนึงถึงผู้ถือหุ้น ทั้งรายใหญ่และรายย่อย และเพื่อประโยชน์ของกลุ่มผู้เกี่ยวข้องโดยรวม
- ❖ บริหารกิจการของบริษัทฯ ให้มีความเจริญก้าวหน้า มั่นคง และก่อให้เกิดผลตอบแทนที่ดีที่สุดแก่ผู้ถือหุ้น
- ❖ ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความสามารถและความระมัดระวัง เยี่ยงผู้ที่มีความรู้ประสบการณ์และความชำนาญ
- ❖ จัดการดูแลไม่ให้ทรัพย์สินใดๆ ของบริษัทฯ สูญค่า หรือสูญเสียไปโดยเปล่าประโยชน์
- ❖ เปิดเผยข้อมูลและสารสนเทศทั้งทางการเงินและไม่ใช่ทางการเงินที่เกี่ยวกับธุรกิจและผลประกอบการของบริษัทฯ ที่เป็นจริงอย่างครบถ้วนเพียงพอ สม่าเสมอ ทันเวลา และแสดงให้เห็นถึงสถานภาพของการประกอบการและสถานภาพทางการเงินที่แท้จริงของบริษัทฯ

### ลูกค้า

เพื่อให้พนักงานทุกคนร่วมกันสร้างสรรค์ความพึงพอใจสูงสุดให้กับลูกค้าในทุกจุดบริการ บริษัทฯ จึงมีเจตจำนงที่จะแสวงหาวิธีการที่สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลยิ่งขึ้น โดยกำหนดแนวทางปฏิบัติ ดังนี้

- ❖ มีทัศนคติที่ดี และให้ความสำคัญต่อลูกค้าและงานบริการ ปฏิบัติต่อลูกค้าด้วยความเต็มใจ กระตือรือร้น ยิ้มแย้มแจ่มใส มีน้ำใจ สุภาพอ่อนโยน และรักษาความลับของลูกค้า ไม่นำข้อมูลความลับของลูกค้าไปใช้เพื่อประโยชน์ของตนเองหรือผู้อื่นโดยมิชอบ รวมทั้งให้เกียรติและปฏิบัติต่อลูกค้าทุกคนอย่างเท่าเทียมกัน โดยไม่เลือกปฏิบัติต่อบุคคลหนึ่งบุคคลใดโดยเฉพาะ ทั้งนี้ เพื่อมอบบริการให้เป็นที่ประทับใจทุกครั้งอย่างมีคุณภาพตรงตามหรือเหนือกว่าความคาดหวังของลูกค้า
- ❖ ศึกษาและทำความเข้าใจความต้องการของลูกค้าอย่างละเอียดและถูกต้อง เพื่อกำหนดเป็นมาตรฐานในทุกจุดบริการ เพื่อตอบสนองความต้องการที่แท้จริงของลูกค้าได้อย่างตรงจุด รวมทั้งเฝ้าหาข้อมูลความรู้ที่ทันสมัยอยู่เสมอ และส่งเสริมประสิทธิภาพการทำงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น เพื่อสร้างสรรค์บริการใหม่ๆ ให้ลูกค้าเกิดความประทับใจสูงสุด และกลับมาใช้ผลิตภัณฑ์และบริการของบริษัทฯ อีก
- ❖ สร้างสัมพันธภาพที่ดีกับลูกค้าอย่างต่อเนื่องและสม่าเสมอ โดยให้โอกาสลูกค้ามีส่วนร่วมในการสร้างสรรค์งานบริการ รวมทั้งจัดให้มีระบบและกระบวนการรับข้อร้องเรียนจากลูกค้า และดำเนินการอย่างถึงที่สุด เพื่อให้ข้อร้องเรียนได้รับการตอบสนองอย่างรวดเร็ว เป็นที่พอใจของลูกค้า คู่ค้า และ/หรือเจ้าหน้าที่หรือลูกหนี้

บริษัทฯ มีนโยบายที่จะให้การปฏิบัติต่อคู่ค้า และ/หรือเจ้าหน้าที่หรือลูกหนี้อย่างเสมอภาคและเป็นธรรม โดยคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ และตั้งอยู่บนพื้นฐานของการได้รับผลตอบแทนที่เป็นธรรมต่อทั้งสองฝ่าย หลีกเลี่ยงสถานการณ์ที่ทำให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ รวมทั้งปฏิบัติตามพันธะสัญญา ให้ข้อมูลที่เป็นจริง รายงานที่ถูกต้อง การเจรจาแก้ปัญหา และหาทางออกตั้งอยู่บนพื้นฐานของความสัมพันธ์ทางธุรกิจ และกำหนดแนวทางปฏิบัติดังนี้

- ❖ ไม่รับเงิน สิ่งของ หรือผลประโยชน์ใดๆ จากคู่ค้า และ/หรือเจ้าหน้าที่หรือลูกหนี้ ที่มีมูลค่าเกินกว่า 3,000 บาท
- ❖ ไม่เรียก รับ จ่าย หรือเสนอจ่ายผลประโยชน์ใดๆ ที่ไม่สุจริตในการค้ากับคู่ค้า และไม่เรียก รับ จ่าย หรือเสนอจ่ายผลประโยชน์ใดๆ ที่ไม่สุจริตในการค้าจากเจ้าหน้าที่และ/หรือลูกหนี้
- ❖ ถ้ามีข้อมูลว่ามีกรณีเรียก รับ จ่าย หรือเสนอจ่ายผลประโยชน์ใดๆ ที่ไม่สุจริตเกิดขึ้น ให้รีบดำเนินการแก้ไขปัญหาตามขั้นตอนต่างๆ อย่างเป็นธรรม

- ❖ รักษา และปฏิบัติตามเงื่อนไขของสัญญาที่มีต่อลูกค้าและ/หรือเจ้าหน้าที่หรือลูกหนี้อย่างครบถ้วน และหากไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขข้อหนึ่งข้อใดได้ต้องรีบแจ้งให้บุคคลดังกล่าวทราบล่วงหน้าเพื่อหาแนวทางแก้ไขปัญหา

### คู่แข่งทางการค้า

บริษัทฯ มีนโยบายที่จะปฏิบัติตามคู่แข่งทางการค้าให้สอดคล้องกับหลักสากลภายใต้กรอบแห่งกฎหมายเกี่ยวกับหลักปฏิบัติการแข่งขันทางการค้าไม่ละเมิดความลับ หรือล่วงรู้ความลับทางการค้าของคู่แข่งทางการค้าด้วยวิธีฉ้อฉล และกำหนดแนวทางปฏิบัติ ดังนี้

- ❖ ประพฤติปฏิบัติภายใต้กรอบการแข่งขันที่ดี
- ❖ ไม่ทำลายชื่อเสียงของคู่แข่งทางการค้าด้วยการกล่าวหาในทางร้ายและปราศจากซึ่งข้อมูลความจริง
- ❖ ไม่เข้าถึงสารสนเทศที่เป็นความลับของคู่แข่งด้วยวิธีการที่ไม่สุจริต หรือด้วยวิธีการอื่นที่ไม่เหมาะสม

### สังคมและส่วนรวม

- ❖ คำนึงถึงประโยชน์ส่วนรวม และไม่กระทำการใด ๆ ที่จะมีส่วนเสียหายต่อชื่อเสียงของประเทศ ทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และประโยชน์สาธารณะ
- ❖ ให้การสนับสนุนกิจกรรมที่มีส่วนสร้างสรรค์สังคม
- ❖ ส่งเสริมและปลูกฝังให้เกิดจิตสำนึกของความรับผิดชอบต่อสังคมในหมู่พนักงานทุกระดับ
- ❖ ไม่กระทำการช่วยเหลือ สนับสนุนหรือยอมเป็นเครื่องมือ ที่จะทำให้เกิดการหลีกเลี่ยงการปฏิบัติตามกฎหมาย
- ❖ ไม่นำบริษัทฯ ไปสนับสนุน หรือเป็นฝ่ายให้การเมือง โดยต้องวางตนเป็นกลางทางการเมืองอย่างเคร่งครัด

## 4. การประชุมผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ ได้จัดให้มีการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี ตามข้อบังคับของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย โดยได้ปฏิบัติตามแนวทางการจัดประชุมผู้ถือหุ้นที่ดีของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) รวมทั้งปรับปรุงเพิ่มเติมตามหลักเกณฑ์ของบริษัท ทริส คอร์ปอเรชั่น จำกัด (TRIS Corp) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) และตรวจสอบให้การประชุมผู้ถือหุ้นมีข้อปฏิบัติตามข้อกำหนดที่ระบุไว้ใน Annual General Meeting Checklist (AGM Checklist) ตามโครงการประเมินคุณภาพการจัดประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี ของบริษัทจดทะเบียน โดยสมาคมส่งเสริมผู้ลงทุนไทย สมาคมบริษัทจดทะเบียน และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) เพื่อยกระดับคุณภาพการจัดการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปีของบริษัทฯ ดังนี้

### การกำหนดวัน เวลา สถานที่ในการประชุม

ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 4/2553 เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2553 ได้มีมติกำหนดให้จัดการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2553 ในวันที่ 28 เมษายน 2553 ซึ่งอยู่ภายในกำหนดระยะเวลา 4 เดือน นับแต่วันปิดบัญชีประจำปีของบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้เปิดเผยมติดังกล่าวในเว็บไซต์ของตลาดหลักทรัพย์ฯ และเผยแพร่คำบอกกล่าวเรียกประชุมผู้ถือหุ้นในเว็บไซต์ของบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 26 มีนาคม 2553 โดยการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2553 ได้จัดขึ้น ณ ห้องมัจฉานรังสรรค์ ชั้น 3 สโมสรทหารบก ถนนวิภาวดีรังสิต กรุงเทพมหานคร มีผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบฉันทะแทน จำนวน 2,861 ราย ถือหุ้นรวมกันทั้งสิ้น 1,417,064,764 หุ้น เกินกว่า 1 ใน 3 ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายทั้งหมดของบริษัทฯ เข้าร่วมประชุม ครบเป็นองค์ประชุมตามข้อบังคับของบริษัทฯ

## ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้น

ในการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2553 เพื่อเป็นการส่งเสริมการกำกับดูแลกิจการที่ดีเกี่ยวกับการดูแลสิทธิของผู้ถือหุ้น บริษัทฯ ได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอเรื่อง เพื่อพิจารณาบรรจุเป็นวาระการประชุมและเสนอชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสม เพื่อรับการพิจารณาเลือกตั้งเป็นกรรมการบริษัทฯ เป็นการล่วงหน้าก่อนที่บริษัทฯ จะส่งหนังสือเชิญประชุม คือ ตั้งแต่เดือนตุลาคม - ธันวาคม 2552 โดยมีรายละเอียดหลักเกณฑ์และวิธีการตามที่ได้เปิดเผยบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ พร้อมทั้งได้มีหนังสือแจ้งตลาดหลักทรัพย์ฯ ในเรื่องดังกล่าว

## การส่งเอกสารการประชุมและการมอบฉันทะ

บริษัทฯ ได้จัดส่งหนังสือเชิญประชุม ซึ่งบรรจุวาระที่สำคัญอย่างครบถ้วนตามกฎหมาย ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ และข้อบังคับของบริษัทฯ อาทิ รายละเอียดวาระการประชุมที่เพียงพอที่จะประกอบการตัดสินใจ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ระบุอย่างชัดเจนในแต่ละวาระที่นำเสนอว่า เป็นเรื่องที่น่าสนใจเพื่อทราบ เพื่ออนุมัติ หรือเพื่อพิจารณา รวมทั้งนำเสนอความเห็นของคณะกรรมการบริษัทฯ ในแต่ละวาระอย่างชัดเจน รายงานการประชุมครั้งที่ผ่านมารายงานประจำปี พร้อมทั้งเอกสารประกอบการประชุม เอกสารที่ต้องใช้ในการมอบฉันทะและระบุวิธีการไว้ชัดเจน ให้แก่ผู้ถือหุ้นได้พิจารณาล่วงหน้าก่อนการประชุมมากกว่า 14 วัน และได้ประกาศในหนังสือพิมพ์รายวันภาษาไทย เรื่องคำบอกกล่าวเรียกประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นติดต่อกันไม่น้อยกว่า 3 วัน และก่อนวันประชุมไม่น้อยกว่า 3 วัน รวมถึงได้เผยแพร่หนังสือเชิญประชุมพร้อมทั้งเอกสารประกอบการประชุมในเว็บไซต์ของบริษัทฯ ล่วงหน้าก่อนการประชุมมากกว่า 30 วัน เพื่อบอกกล่าวผู้ถือหุ้นล่วงหน้าในเวลาเพียงพอสำหรับเตรียมตัวศึกษาข้อมูลในการพิจารณาเกี่ยวกับวาระการประชุมก่อนมาเข้าร่วมประชุม หนังสือเชิญประชุมได้จัดส่งให้กับผู้ถือหุ้นทุกรายที่มีรายชื่อปรากฏในสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ รวมทั้งได้แต่งตั้งกรรมการอิสระเป็นผู้รับมอบฉันทะแทนผู้ถือหุ้น ในกรณีที่ผู้ถือหุ้นประสงค์จะมอบฉันทะให้ผู้อื่นมาประชุมแทน สามารถเลือกมอบฉันทะให้บุคคลใดบุคคลหนึ่ง หรือกรรมการอิสระของบริษัทฯ เข้าร่วมประชุมแทนได้

## วันประชุมผู้ถือหุ้น

### การเข้าร่วมประชุมและการลงทะเบียน

บริษัทฯ ได้แจ้งในเอกสารประกอบการประชุมที่จัดส่งพร้อมหนังสือเชิญประชุม เพื่อให้ผู้ถือหุ้นทราบถึงกระบวนการและขั้นตอนในการเข้าร่วมประชุม การตรวจสอบเอกสารหรือหลักฐานเพื่อแสดงสิทธิในการเข้าร่วมประชุม บริษัทฯ ได้อำนวยความสะดวกให้กับผู้ถือหุ้นโดยได้กำหนดวันเวลาการประชุม สถานที่ประชุมที่มั่นใจในด้านการรักษาความปลอดภัยให้กับผู้ถือหุ้น จัดเจ้าหน้าที่ลงทะเบียน และกำหนดจุดบริการรับลงทะเบียนให้แก่ผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบฉันทะที่เข้าร่วมประชุมอย่างเหมาะสมและเพียงพอ โดยผู้ถือหุ้นสามารถลงทะเบียนเข้าร่วมประชุมได้ล่วงหน้าก่อนเวลาประชุม 2 ชั่วโมง และต่อเนื่องจากว่าการประชุมผู้ถือหุ้นจะแล้วเสร็จ รวมถึงการจัดของที่ระลึก และการเลี้ยงรับรองที่เหมาะสมแก่ผู้ถือหุ้นที่มาประชุมด้วย

### การเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นของคณะกรรมการและฝ่ายบริหารของบริษัทฯ

ในปี 2553 นายอำพน กิตติอำพน ประธานกรรมการบริษัทฯ ทำหน้าที่ประธานของที่ประชุม โดยมีกรรมการและคณะกรรมการชุดต่างๆ รวมทั้งฝ่ายบริหารของบริษัทฯ เข้าร่วมประชุม เพื่อรับฟังความคิดเห็นและตอบข้อซักถามของผู้ถือหุ้น ดังนี้

## กรรมการและคณะกรรมาการชุดต่างๆ

1. นายอำพน	กิตติอำพน	ประธานกรรมการ
2. นายสถิตย์	ลิมพงศ์พันธุ์	รองประธานกรรมการคนที่ 2
3. นายชัยเกษม	นิติสิริ	ประธานกรรมการธรรมาภิบาล
4. นายวีระวงศ์	จิตต์มิตรภาพ	รองประธานกรรมการคนที่ 3 กรรมการอิสระ และประธานกรรมการตรวจสอบ
5. นายบรรยง	พงษ์พานิช	กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ และกรรมการบริหารความเสี่ยง
6. นายอมรศักดิ์	นพรมภา	กรรมการอิสระ และกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร
7. นายพิชัย	ชุนหวัชร์	กรรมการอิสระ กรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร
8. นายชัยศักดิ์	อังค์สุวรรณ	และประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง กรรมการ และกรรมการสรรหา
9. นายอาร์พงษ์	ภูษอ่อม	กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร กรรมการ กรรมการธรรมาภิบาล
10. นายคณิศ	แสงสุพรรณ	และกรรมการบริหารความเสี่ยง
11. นายอภิพร	ภาษวัฒน์	กรรมการ กรรมการธรรมาภิบาล
12. นายประวิช	รัตนเพียร	กรรมการ และกรรมการบริหารความเสี่ยง
13. นายปิยสวัสดิ์	อัมระนันท์	กรรมการ กรรมการธรรมาภิบาล กรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร และกรรมการบริหารความเสี่ยง

## ฝ่ายบริหารบริษัทฯ

1. นายปิยสวัสดิ์	อัมระนันท์	กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
2. เรืออากาศโท นรหัช	พลอยใหญ่	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายปฏิบัติการ
3. นายกวีพันธ์	เรืองพกา	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการเงิน และการบัญชี
4. นายปานทิต	ชนะภัย	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายทรัพยากรบุคคล และบริหารทั่วไป
5. เรืออากาศเอก มนตรี	จำเรียง	กรรมการผู้จัดการฝ่ายช่าง (ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่)

6. นายพฤทธิ	บุปผาคำ	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการพาณิชย์
7. นายโชคชัย	ปัญญาวงศ์	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายกลยุทธ์ และพัฒนารธุรกิจ
8. นายอภิชาติ	दनัยวรรณ	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริหารความเสี่ยงและประกันภัย
9. นางสาวคนธ์	นะวงศ์	ผู้อำนวยการใหญ่สำนักงานการตรวจสอบภายใน
10. นางสุนันท์	อิศวพรชัย	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายสื่อสารองค์กรและประชาสัมพันธ์
11. นายประกอบเกียรติ	นินนาท	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายธุรกิจปิโตรเลียมและประกันภัย
12. นายสาธก	วระศรีน	ที่ปรึกษาฝ่ายกิจกรรมพิเศษ สังกัดสำนักงานกรรมการ ผู้อำนวยการใหญ่
13. นายปรีดี	บุญเชื้อ	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายพันธมิตรและธุรกิจตอบแทนลูกค้า
14. นางชุตดา	ธนะภูมิ	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริหารบุคลากร
15. นางนารีลักษณ์	วิมุกตานนท์	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายวางแผน และประสานงานการเดินทางลูกค้าพิเศษ
16. นายรัช	ตันตนันดา	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายนักลงทุนสัมพันธ์
17. นายพิเชษฐ	เรียงวัฒนสุข	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายการเงินองค์กร
18. นายธีรทัต	พรพิบูลย์	ที่ปรึกษาพิเศษ สำนักงานรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายปฏิบัติการ
19. นายธงชัย	สิงห์กุล	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบัญชีการเงิน
20. นายธีรพล	โชติชนาภิบาล	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายพัฒนาและสนับสนุนการพาณิชย์
21. เรืออากาศเอก ไสภิต	โกะคะสุวรรณ	ที่ปรึกษาพิเศษ สำนักงานรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายกลยุทธ์และพัฒนารธุรกิจ
22. นายดนุช	บุญนาค	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายวางแผนการตลาดและบริหารรายได้
23. นางสาวมณฑิลา	เครือสุวรรณ	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายพัฒนาและฝึกอบรมบุคลากร
24. เรืออากาศเอก จรัสพงษ์	บุรุษรัตนพันธุ์	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริหารทั่วไป
25. เรืออากาศโท ณรงค์	โกมลารชุน	ที่ปรึกษาพิเศษ สำนักงานรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายปฏิบัติการ
26. นางพิณคำ	โรหิตเสถียร	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริการบนเครื่องบิน
27. นายพิชัย	จิงอนุวัตร	กรรมการผู้จัดการฝ่ายการพาณิชย์สินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์
28. นายชัยฤกษ์	ทิพยจันทร์	ที่ปรึกษาพิเศษ สำนักงานกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
29. นาวาอากาศตรี อัยภาวุธ	วัฒนางกูร	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายพัฒนาทรัพยากรการบิน
30. นายสมิทธิ	พิรุณสาร	กรรมการผู้จัดการฝ่ายครัวการบิน
31. นายเล็ก	กลั่นวิบูลย์	กรรมการผู้จัดการฝ่ายบริการลูกค้าภาคพื้น
32. นางชาริตา	ลีลายุทธ	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบัญชีบริหารและงบประมาณ
33. ร้อยตรี อนุสรณ์	นาคศรีชุ่ม	กรรมการผู้จัดการฝ่ายบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น
34. เรืออากาศโท วุฒิชัย	สงวนหมู่	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายซ่อมใหญ่
35. เรืออากาศโท เฉลิมพล	อินทรวงศ์	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายซ่อมบำรุงอากาศยาน



36. เรืออากาศเอก ยุทธสิทธิ์ สุวรรณลอย	สุวรรณลอย	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายสนับสนุนงานซ่อมบำรุงอากาศยาน
37. นาวาอากาศตรี วิโรจน์ จูตะกะสุด	จูตะกะสุด	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายปฏิบัติการบิน
38. เรืออากาศเอก อาทิตย์ นาศิริภย์	นาศิริภย์	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายสนับสนุนปฏิบัติการ
39. นาวาอากาศตรี ชัยฤทธิ์ ศรีนวล	ศรีนวล	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายความปลอดภัย ความมั่นคง และมาตรฐานการบิน
40. นางวสุกานต์ วิศวลสวัสดิ์	วิศวลสวัสดิ์	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและโครงการสำคัญ
41. นายเรืองยศ ภมรมนตรี	ภมรมนตรี	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายขาย
42. นางจิระวรรณ เจียสกุล	เจียสกุล	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายงานบริการเทคโนโลยีสารสนเทศ
43. นายวรเนติ หล้าพระบาง	หล้าพระบาง	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายกลยุทธ์และแผน
44. นายนิรุจน์ มณีพันธ์	มณีพันธ์	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายกฎหมายและกำกับกิจกรรมองค์กร ทำหน้าที่เลขานุการการประชุม

### การเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นซักถามและแสดงความคิดเห็น การลงมติ และการบันทึกรายงานการประชุม

ในการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2553 ก่อนดำเนินการประชุมประธานในที่ประชุมได้มีการแจ้งรายละเอียดขององค์ประชุม อธิบายวิธีการลงคะแนน การนับคะแนน การใช้บัตรลงคะแนน การเก็บบัตรลงคะแนน การนับคะแนนเสียง และเปิดเผยผลการนับคะแนนในแต่ละวาระอย่างชัดเจน โปร่งใส และเก็บบัตรลงคะแนนไว้เพื่อให้สามารถตรวจสอบได้ในภายหลัง รวมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นซักถาม หรือแสดงความคิดเห็นอย่างเหมาะสมและเพียงพอ และให้ฝ่ายบริหารที่เกี่ยวข้องชี้แจงและให้ข้อมูลต่างๆ แก่ผู้ถือหุ้นอย่างครบถ้วนและชัดเจน สำหรับการลงคะแนนและนับคะแนนเสียง บริษัทฯ ปฏิบัติตามข้อบังคับของบริษัทฯ ที่กำหนดให้ 1 หุ้น เป็น 1 เสียง และนับเสียงข้างมากเป็นมติ โดยใช้บัตรลงคะแนนเฉพาะกรณีผู้ถือหุ้นคัดค้าน หรืองดออกเสียง และเก็บบัตรลงคะแนนไว้เพื่อให้สามารถตรวจสอบได้ในภายหลัง รวมทั้งบริษัทฯ มีการจดบันทึกรายงานการประชุมอย่างครบถ้วนและมีการบันทึกภาพประชุมในลักษณะสื่อวีดิทัศน์และพร้อมให้บริการเผยแพร่แก่ผู้ถือหุ้นที่สนใจ

#### ภายหลังวันประชุมผู้ถือหุ้น

#### การแจ้งมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ ได้แจ้งมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นผ่านระบบข่าวของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยภายในวันทำการถัดไป โดยมติดังกล่าวได้ระบุผลของมติ (เห็นชอบ/ไม่เห็นชอบ) และผลของการลงคะแนนเสียง (เห็นด้วย/ไม่เห็นด้วย/งดออกเสียง) ในแต่ละวาระ และจัดส่งรายงานการประชุมผู้ถือหุ้น ซึ่งจดบันทึกรายชื่อกรรมการ/ผู้บริหารที่เข้าร่วมประชุมผลของมติ (เห็นชอบ/ไม่เห็นชอบ) และผลของการลงคะแนนเสียง (เห็นด้วย/ไม่เห็นด้วย/งดออกเสียง) ในวาระที่ขอรับรอง/อนุมัติจากผู้ถือหุ้น รวมทั้งประเด็นอภิปรายที่สำคัญ ข้อซักถามของผู้ถือหุ้นในแต่ละวาระและการชี้แจงของบริษัทฯ อย่างละเอียดให้ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและหน่วยงานราชการ ภายในระยะเวลา 14 วันนับแต่วันประชุมผู้ถือหุ้น พร้อมทั้งเผยแพร่รายงานการประชุมผู้ถือหุ้นบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ

## 5. กาวะผู้นำและวิสัยทัศน์

คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยบุคคลที่มีความรู้ ความสามารถ มีทักษะและประสบการณ์การทำงานจากหลากหลายสาขา อาทิ ด้านการบิน การเงิน การบัญชี กฎหมาย การบริหารธุรกิจ หรือการบริหารราชการแผ่นดิน เป็นที่ยอมรับ ในระดับประเทศ มีความเข้าใจในบทบาท และหน้าที่ที่ต้องรับผิดชอบเป็นอย่างดี ทำให้การปฏิบัติงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ มี

ส่วนร่วมในการพัฒนาและให้ความเห็นชอบวิสัยทัศน์ ภารกิจ กลยุทธ์ เป้าหมาย แผนกลยุทธ์ และอนุมัติในประเด็นสำคัญที่เกี่ยวกับทิศทางและนโยบายการดำเนินงานของบริษัทฯ รวมถึงแผนวิสาหกิจและงบประมาณประจำปี ตลอดจนกำกับดูแลให้การบริหารงานของฝ่ายบริหารดำเนินการตามแผนกลยุทธ์และงบประมาณที่กำหนดไว้อย่างมีประสิทธิภาพ และถูกต้องตามกฎระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ ของหน่วยงานที่กำกับดูแล หน่วยงานทางราชการที่เกี่ยวข้องและตามมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น รวมทั้งได้จัดให้มีกระบวนการตรวจสอบภายในและกระบวนการบริหารความเสี่ยงที่เหมาะสมโดยคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ และของผู้ที่มีส่วนได้เสีย และเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจให้กับบริษัทฯ และเพิ่มความมั่นคงสูงสุดแก่ผู้ถือหุ้น

## 6. ความขัดแย้งทางผลประโยชน์

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

บริษัทฯ ได้ออกประกาศบริษัทฯ เรื่องการเปิดเผยข้อมูลรายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ตามหลักเกณฑ์และวิธีการของตลาดหลักทรัพย์ ตั้งแต่กันยายน 2547 เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหารทุกท่านซึ่งเข้าข่ายบุคคลที่เกี่ยวข้องกันตามคำนิยามของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ เปิดเผยข้อมูลบุคคลและนิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน ทุกครั้งที่มีการแต่งตั้งผู้บริหารใหม่ ฝ่ายกฎหมายและกำกับกิจกรรมองค์กร จะจัดส่งแบบฟอร์ม “รายละเอียดของบุคคลที่เกี่ยวข้องกันตามประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่องการเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในรายการที่เกี่ยวข้องกัน พ.ศ. 2546” ซึ่งได้ปรับปรุงรายละเอียดตามข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่เปลี่ยนแปลงโดยตลอด โดยให้ผู้บริหารที่ได้รับแต่งตั้งใหม่ ให้ข้อมูลพร้อมลงนามรับรองความถูกต้องของข้อมูล และหากภายหลังมีการเปลี่ยนแปลงข้อมูล ผู้บริหารจะต้องจัดส่งแบบฟอร์ม ดังกล่าวพร้อมลงนามรับรองความถูกต้องของข้อมูลทุกครั้ง โดยฝ่ายกฎหมายและกำกับกิจกรรมองค์กรจะจัดส่งแบบฟอร์มดังกล่าวให้ประธานกรรมการบริษัทฯ และประธานกรรมการตรวจสอบ รับทราบด้วย พร้อมทั้งจัดทำสรุปรายชื่อบุคคลและนิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกันเพื่อใช้ในการตรวจสอบ และนำเสนอฝ่ายบริหารทุกฝ่าย ตลอดจนบุคคลที่เป็นผู้ประสานงานเกี่ยวกับรายการที่เกี่ยวข้องกันของแต่ละหน่วยงาน เพื่อใช้ตรวจสอบธุรกรรมที่หน่วยงานคนจะเสนอฝ่ายบริหารหรือคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อดำเนินการตามขั้นตอนของตลาดหลักทรัพย์ฯ และคณะกรรมการกำกับตลาดทุนแล้วแต่กรณี และหากมีรายการที่เกี่ยวข้องกันเกิดขึ้น บริษัทฯ จะได้จัดทำสรุปสารสนเทศเกี่ยวกับรายการที่เกี่ยวข้องกันแจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบ รวมทั้งได้นำไปเปิดเผยในรายงานประจำปี (แบบ 56-2) และแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1)

เพื่อให้การดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องรายการที่เกี่ยวข้องกันมีแนวทางปฏิบัติที่ชัดเจนยิ่งขึ้น บริษัทฯ ได้ออกประกาศบริษัทฯ เรื่อง การกำหนดนโยบายราคาสำหรับรายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในเดือนมกราคม 2548 โดยในการเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัทฯ กับบุคคลที่เกี่ยวข้องกันใช้นโยบายการกำหนดราคาซื้อสินค้าและบริการระหว่างบริษัทฯ กับกิจการที่เกี่ยวข้อง โดยกำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับบริษัทฯ กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องเป็นลำดับแรก และใช้นโยบายราคาที่มีเงื่อนไขทางธุรกิจที่ไม่เป็นปกติ หรือไม่ปฏิบัติตามราคา

ตลาดหากจำเป็น ทั้งนี้ เพื่อบริษัทฯ จะได้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และวิธีการของตลาดหลักทรัพย์ฯ รวมทั้งมาตรฐานการบัญชีได้อย่างถูกต้องและครบถ้วน

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

## 7. จริยธรรมธุรกิจ

บริษัทฯ ยึดมั่นในความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย รวมทั้งยึดมั่นในความรับผิดชอบต่อสภาพแวดล้อม สังคม และประเทศชาติ โดยมุ่งมั่นที่จะดำเนินธุรกิจด้วยความโปร่งใส ซื่อสัตย์สุจริต และเป็นธรรม ภายใต้กรอบกฎหมายและตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีอย่างต่อเนื่อง บริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญต่อจรรยาบรรณการการบินไทยเป็นอย่างยิ่ง โดยถือเป็นปัจจัยสำคัญต่อความสำเร็จในการดำเนินธุรกิจ และได้ทำการปรับปรุงจรรยาบรรณการการบินไทย ซึ่งจัดทำขึ้นตั้งแต่ปี 2545 ที่ประกาศใช้อยู่เดิม เพื่อให้สอดคล้องกับรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2550 มาตรา 279 ซึ่งบัญญัติให้มีประมวลจริยธรรม เพื่อกำหนดมาตรฐานทางจริยธรรมของผู้ดำรงตำแหน่งทางการเมือง ข้าราชการ หรือเจ้าหน้าที่ของรัฐแต่ละประเภท ประกอบกับค่านิยมหลัก ซึ่งผู้ตรวจการแผ่นดินได้ให้คำแนะนำให้หน่วยงานทั้งหลายถือปฏิบัติ โดยให้มีกลไกและระบบในการบังคับใช้ให้มีประสิทธิภาพ รวมทั้งกำหนดขั้นตอนการลงโทษตามความร้ายแรงแห่งการกระทำ และให้เรียกว่า “ประมวลบรรษัทภิบาลและจริยธรรมของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)” เพื่อใช้บังคับกับผู้ปฏิบัติงานของบริษัทฯ ในทุกระดับควบคู่ไปกับประกาศ ข้อบังคับ คำสั่ง ระเบียบ และวิธีปฏิบัติอื่น ๆ ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานของบริษัทฯ ปฏิบัติหน้าที่อย่างเที่ยงธรรม ผดุงเกียรติ และศักดิ์ศรีควรค่าแก่ความไว้วางใจ และเสริมสร้างความเชื่อมั่นต่อลูกค้าและประชาชน ตลอดจนปฏิบัติงานร่วมกันอย่างมีจิตสำนึกรับผิดชอบต่อในหน้าที่ มีความซื่อสัตย์สุจริต ครองตนอยู่ในความดีงาม ถูกต้อง และมีความเอื้ออาทรต่อกัน อันเป็นผลทำให้ภาพลักษณ์ของบริษัทฯ เป็นที่ศรัทธาแก่บุคคลโดยทั่วไป

การมีจิตสำนึกเรื่องธรรมาภิบาลเป็นอีกประการหนึ่งที่บริษัทฯ มุ่งเน้นปลูกฝังแก่พนักงานด้วยการให้พนักงานได้มีส่วนร่วมในกิจกรรมต่าง ๆ ได้แก่ การมีส่วนร่วมในการปรับปรุงจรรยาบรรณการการบินไทย การประกวดคำขวัญธรรมาภิบาล และการเข้ารับการอบรมหลักสูตรธรรมาภิบาลของสถาบันต่าง ๆ เช่น หลักสูตรธรรมาภิบาลของผู้บริหารระดับกลางของสถาบันพระปกเกล้า นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้พัฒนาและปรับปรุงระบบงานให้เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ทั้งที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการโดยตรง และระบบงานสนับสนุน รวมทั้งได้มีการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัยมาเป็นเครื่องมือในการบริหารจัดการให้เกิดความรวดเร็วในการปฏิบัติงาน ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์อันยั่งยืนร่วมกันของผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย รวมถึงสังคมและประเทศชาติ

## 8. การกวดขันของกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร

การแต่งตั้งกรรมการของบริษัทฯ เป็นไปตามมติที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นโดยผ่านการพิจารณาของ คณะกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน พัฒนาบุคลากร และคณะกรรมการบริษัทฯ ตามลำดับ ตามข้อบังคับของบริษัทฯ คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วย กรรมการอย่างน้อย 5 ท่าน แต่ไม่เกิน 15 ท่าน โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 คณะกรรมการบริษัทฯ มีจำนวน 15 ท่าน ประกอบด้วย



- ❖ กรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร 8 ท่าน
- ❖ กรรมการอิสระ 6 ท่าน
- ❖ กรรมการที่เป็นผู้บริหาร 1 ท่าน

จากโครงสร้างข้างต้น คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารถึงร้อยละ 53.33 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด และมีกรรมการอิสระถึงร้อยละ 40.00 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด ซึ่งเป็นจำนวนที่มากพอที่จะสามารถสร้างกลไกถ่วงดุลอำนาจภายในคณะกรรมการบริษัทฯ ดังนั้น ผู้มีส่วนได้เสียจึงสามารถมั่นใจได้ว่าคณะกรรมการบริษัทฯ สามารถปฏิบัติหน้าที่ในฐานะตัวแทนผู้ถือหุ้นได้อย่างเป็นอิสระ และมีการถ่วงดุลที่เหมาะสม

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

## 9. การประเมินตนเองของคณะกรรมการบริษัทฯ

บริษัทฯ กำหนดการประเมินของคณะกรรมการไว้ในหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีเพื่อเป็นเครื่องมือในการตรวจสอบการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ และได้ทำการปรับปรุงแบบประเมินให้มีความชัดเจนยิ่งขึ้น โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการธรรมาภิบาล เพื่อนำมาใช้ประเมินในปี 2553 ประกอบด้วยแบบการประเมินตนเองของกรรมการ (Self-Assessment) แบบประเมินไขว้ของกรรมการ (Cross Evaluation) และแบบประเมินคณะกรรมการบริษัทฯ (Board Evaluation)

สรุปผลการประเมินของกรรมการในภาพรวมจัดอยู่ในระดับ “ดีเยี่ยม” โดยค่าคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 4.65 ส่วนการประเมินตนเองของคณะกรรมการมีค่าคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 4.73 และการประเมินไขว้ของกรรมการมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.81 ซึ่งจัดอยู่ในระดับ “ดีเยี่ยม”

## 10. การรวมหรือแยกตำแหน่ง

ประธานกรรมการบริษัทฯ เป็นกรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร ไม่เป็นบุคคลเดียวกับกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และไม่มีความสัมพันธ์ใดๆ กับฝ่ายบริหาร โดยบริษัทฯ ได้มีการจัดให้แบ่งแยกบทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบในการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหารออกจากกันอย่างชัดเจนและเป็นลายลักษณ์อักษร

## 11. ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร เพื่อทำหน้าที่พิจารณากำหนดค่าตอบแทนของกรรมการ อนุกรรมการต่างๆ และฝ่ายบริหารของบริษัทฯ รวมทั้งบุคคลภายนอกที่มาปฏิบัติงานให้กับบริษัทฯ เพื่อเป็นการจูงใจ และรักษากรรมการที่มีคุณภาพตามที่บริษัทฯ ต้องการและอยู่ในลักษณะที่เปรียบเทียบได้กับระดับที่ปฏิบัติอยู่ในอุตสาหกรรม นอกจากนี้ กรรมการที่ได้รับมอบหมายหน้าที่ความรับผิดชอบเพิ่มขึ้น ควรได้รับค่าตอบแทนเพิ่มเติมที่เหมาะสม ส่วนกรรมการที่เป็นผู้บริหารและฝ่ายบริหาร ควรได้รับค่าตอบแทนที่เชื่อมโยงกับผลการดำเนินงาน

ของบริษัทฯ และผลการปฏิบัติงานของกรรมการ หรือผู้บริหารแต่ละคน ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดการกำกับดูแลที่ดีตามหลักการที่กระทรวงการคลัง และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยกำหนด รวมทั้งหลักการปฏิบัติที่ดีซึ่งเป็นที่ยอมรับในระดับสากล โดยคำตอบแทนกรรมการเป็นไปตามมติที่ได้รับการอนุมัติจากที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้น ทั้งนี้ รายละเอียดคำตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร สำหรับปี 2553 ได้เปิดเผยไว้ในหัวข้อผลตอบแทนกรรมการและเจ้าหน้าที่บริหารแล้ว

## 12. การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้กำหนดการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ไว้อย่างเป็นทางการล่วงหน้าตลอดทั้งปี โดยกำหนดการประชุมเดือนละ 1 ครั้ง ในทุกวันศุกร์ที่ 2 ของเดือน และมีการประชุมวาระพิเศษเฉพาะคราวเพิ่มตามความจำเป็น โดยมีการกำหนดวาระชัดเจน และมีวาระพิจารณาติดตามผลการดำเนินงานเป็นประจำ สำนักเลขานุการบริษัทฯ จะจัดส่งหนังสือเชิญประชุมพร้อมระเบียบวาระการประชุมและเอกสารก่อนการประชุมให้กรรมการแต่ละท่านล่วงหน้าก่อนการประชุมเป็นเวลา 7 วัน เพื่อให้คณะกรรมการได้มีเวลาศึกษาข้อมูลอย่างเพียงพอก่อนเข้าร่วมประชุม โดยในปี 2553 คณะกรรมการบริษัทฯ มีการประชุมรวมทั้งสิ้น 18 ครั้ง ซึ่งรายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการบริษัทฯ แต่ละท่านได้สรุปอยู่ในหัวข้อการถือครองหุ้นและการเข้าประชุมของคณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการตรวจสอบประจำปี เลขานุการบริษัทฯ ได้มีการจัดบันทึกและจัดทำรายงานการประชุมเป็นลายลักษณ์อักษรทุกครั้งและได้นำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาร่างรายงานการประชุมดังกล่าวก่อนทำการรับรองในการประชุมครั้งต่อไป รวมทั้งได้มีการจัดเก็บรายงานการประชุมของคณะกรรมการบริษัทฯ ที่ผ่านการรับรองจากคณะกรรมการบริษัทฯ ให้พร้อมสำหรับการตรวจสอบจากคณะกรรมการบริษัทฯ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

## 13. คณะอนุกรรมการ

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งกรรมการที่มีความรู้ความชำนาญที่เหมาะสมเป็นคณะอนุกรรมการ เพื่อช่วยปฏิบัติงานในการศึกษาและกลั่นกรองเรื่องสำคัญที่ต้องการการดูแลอย่างใกล้ชิดในแต่ละด้าน และเสนอความเห็นต่อคณะกรรมการบริษัทฯ คณะอนุกรรมการในความหมายที่กำหนดไว้ในหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริษัทฯ ได้จัดตั้งเป็นคณะกรรมการชุดต่างๆ สำหรับรายละเอียด บทบาท หน้าที่ความรับผิดชอบ และองค์ประกอบของแต่ละคณะได้อธิบายไว้ภายใต้หัวข้อเรื่อง คณะกรรมการและคณะอนุกรรมการชุดย่อย

## 14. การควบคุมภายในและการตรวจสอบภายใน

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

### 1. องค์การและสภาพแวดล้อม

บริษัทฯ มีสภาพแวดล้อมการควบคุมในภาพรวมที่เหมาะสมและเพียงพอที่จะช่วยให้การควบคุมที่มีอยู่มีประสิทธิภาพ ผู้บริหารของบริษัทฯ ให้การสนับสนุนการปฏิบัติงานของพนักงานเป็นอย่างดี มีการกำหนดตัวชี้วัดเพื่อเป็นเป้าหมายในการปฏิบัติงานของผู้บริหารตั้งแต่ระดับผู้อำนวยการใหญ่ขึ้นไป มีการมอบอำนาจและหน้าที่ความรับผิดชอบให้แก่



พนักงานเป็นลายลักษณ์อักษร และสื่อสารให้พนักงานรับทราบไว้ในเอกสารคำบรรยายลักษณะงาน (Job Description) ของแต่ละตำแหน่ง การเลื่อนตำแหน่ง อัตราเงินเดือน และการโยกย้าย ขึ้นอยู่กับการประเมินผลการปฏิบัติงาน ซึ่งมีการประเมินทุก 6 เดือนเป็นหลัก พนักงานรับทราบ และถือปฏิบัติตามนโยบาย ระเบียบปฏิบัติ ข้อกำหนดด้านจริยธรรมและความซื่อสัตย์ที่ระบุไว้ในคู่มือพนักงาน และประมวลบรรษัทภิบาลและจริยธรรมของบริษัทฯ (Good Corporate Governance and Ethics Code) มีการกำหนดนโยบาย Whistle Blower Policy เพื่อให้มีช่องทางร้องเรียนจากพนักงาน และมีการกำหนดขั้นตอนในการดำเนินงานให้เกิดความชัดเจน ตามระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการร้องเรียนเกี่ยวกับการทุจริตหรือการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ คำสั่งบริษัท หรือธรรมาภิบาล หรือจริยธรรม ตามประมวลธรรมาภิบาลและจริยธรรม พ.ศ. 2553

## 2. การบริหารความเสี่ยง

บริษัทฯ มีการประเมินความเสี่ยงอย่างเพียงพอ มีการกำหนดวัตถุประสงค์ วิสัยทัศน์ และพันธกิจไว้ในแผนยุทธศาสตร์ (แผนวิสาหกิจ) และแผนดำเนินงานเชิงกลยุทธ์ของบริษัทฯ โดยมีการกำหนดตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย มีการระบุประเมิน และวิเคราะห์ความเสี่ยงทั้งจากปัจจัยภายในและภายนอก มีการจัดทำค่าดัชนีชี้วัดความเสี่ยงหลัก (Key Risk Indicator : KRI) เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการเตือนภัยล่วงหน้า (Early Warning) สำหรับความเสี่ยงระดับองค์กรทุกรายการ ตลอดจนมีการบูรณาการการบริหารความเสี่ยงกับแผนกลยุทธ์ หน่วยงานทุกฝ่ายในบริษัทฯ ยังมีการจัดการความเสี่ยงภายในฝ่าย และจัดทำรายงานการบริหารความเสี่ยงทุกไตรมาส ตามที่ระบุไว้ในคู่มือการบริหารความเสี่ยง ซึ่งใช้เป็นกรอบและเป็นแนวทางในการบริหารความเสี่ยงของบริษัทฯ ครอบคลุมความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ทางธุรกิจ การบริหารการเงิน การปฏิบัติการ และการปฏิบัติตามกฎระเบียบบริษัทฯ มีฝ่ายบริหารความเสี่ยงทำหน้าที่ติดตามความคืบหน้าของแผนปฏิบัติการในการควบคุมความเสี่ยง ทั้งระดับองค์กร และระดับฝ่ายอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ โดยจัดทำรายงานความคืบหน้าการบริหารความเสี่ยงระดับองค์กรเสนอต่อคณะกรรมการฝ่ายบริหารงานนโยบาย คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง และคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นประจำ โดยมีคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงที่รับผิดชอบในการอนุมัตินโยบาย กำกับดูแล และติดตามประสิทธิภาพประสิทธิผลของการบริหารความเสี่ยงอย่างต่อเนื่อง

ในปี 2553 บริษัทฯ มีการบริหารจัดการเพื่อลดความเสี่ยงที่สามารถควบคุมได้ให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ โดยมีความเสี่ยงที่สำคัญ เช่น ความเสี่ยงด้านการเงินที่เกี่ยวข้องกับอัตราแลกเปลี่ยน อัตราดอกเบี้ยและสภาพคล่องทางการเงิน ความเสี่ยงด้านการเงินที่เกี่ยวข้องกับราคาน้ำมัน เป็นต้น ทั้งนี้ รายละเอียดด้านการบริหารความเสี่ยง ระบุไว้ในหัวข้อ “การบริหารความเสี่ยงและปัจจัยเสี่ยง”

## 3. การควบคุมการปฏิบัติงานของฝ่ายบริหาร

บริษัทฯ มีกิจกรรมการควบคุมที่เพียงพอ ตลอดจนสอดคล้องกับวัตถุประสงค์และผลการประเมิน ความเสี่ยงของบริษัทฯ มีนโยบาย คู่มือการปฏิบัติงานและระเบียบปฏิบัติสำหรับกิจกรรมที่สำคัญเป็นลายลักษณ์อักษร ซึ่งพนักงานถือปฏิบัติภายใต้การกำกับดูแลของหัวหน้างาน และผู้บังคับบัญชาตามสายงาน เช่น ระเบียบฯ ว่าด้วยอำนาจหน้าที่ทางการเงิน ระเบียบฯ ว่าด้วยการบริหารงานบุคคล และระเบียบฯ ว่าด้วยการพัสดุ เป็นต้น มีการแบ่งแยกหน้าที่การปฏิบัติงานที่สำคัญ มีการเก็บรักษาทรัพย์สินที่มีค่าไว้อย่างปลอดภัย และมีการตรวจนับทรัพย์สินกับทะเบียนทรัพย์สินทุกปี มีการสอบทานผลการดำเนินงาน โดยฝ่ายบริหารอย่างสม่ำเสมอ มีการปฏิบัติตามระเบียบกฎเกณฑ์ที่เป็นมาตรฐานสากลขององค์กรต่าง ๆ เช่น IATA ICAO ISO ต่างๆ และกรมการบินพลเรือน เป็นต้น นอกจากนี้ บริษัทฯ มีการติดตามและตรวจสอบการดำเนินงานทั้งจากสำนักงานการตรวจสอบภายในของบริษัทฯ และจากหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้อง

#### 4. ระบบสารสนเทศและการสื่อสารข้อมูล

บริษัทฯ มีระบบสารสนเทศ และการสื่อสารที่เพียงพอต่อการปฏิบัติงาน มีการใช้ระบบสารสนเทศสำหรับการบริหารและตัดสินใจของฝ่ายบริหาร มี Website ของบริษัทฯ และมีระบบ intranet คือ THAISphere เพื่อสื่อสารข่าวสารและข้อมูลต่างๆ ภายในองค์กร หลายฝ่ายได้จัดทำ Webpage เพื่อสื่อสารข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานของฝ่าย ตลอดจนมีการรับข้อมูลข่าวสารจากภายนอกองค์กร เช่น ผลสำรวจของ IATA GAP UNFCCC หรือ Skytrax เป็นต้น บริษัทฯ ได้สนับสนุนการพัฒนาาระบบสารสนเทศต่างๆ เช่น ระบบ SAP ซึ่งใช้สำหรับปรับปรุงการดำเนินงานเพื่อให้สอดคล้องกับแผนกลยุทธ์ นอกจากนี้ยังได้จัดให้มีระบบการสื่อสารทั้งภายในและภายนอกอย่างเพียงพอ เชื่อถือได้ และทันกาล เช่น มีการประชุมภายในฝ่าย มีการออกคำสั่ง ประกาศ จัดทำ Bulletin Webboard ในระบบ Intranet และ Internet ซึ่งทำให้การปฏิบัติงานดำเนินไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ และทันต่อสถานการณ์ รวมทั้งมีการรับฟังและพิจารณาข้อร้องเรียนจากภายในตามนโยบาย Whistle Blower Policy และข้อร้องเรียนจากภายนอก อาทิ ลูกค้า คู่ค้า หรือผู้ถือหุ้น เพื่อนำมาปรับปรุงการบริหารจัดการภายในองค์กรให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

#### 5. ระบบติดตามประเมินผล

บริษัทฯ มีการติดตามประเมินผลการควบคุมภายในอย่างเพียงพอ และเหมาะสมผู้บริหารทุกระดับรับทราบและตระหนักถึงความรับผิดชอบที่มีต่อการติดตามผลการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามแผนงาน โดยผู้บริหารจัดให้มีการประชุมภายในฝ่าย เพื่อติดตามผลการปฏิบัติงานให้บรรลุเป้าหมายตามดัชนีชี้วัด (KPI) มีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติงานเปรียบเทียบกับเป้าหมายตามแผนงาน หรืองบประมาณ เสนอต่อผู้บริหารเพื่อพิจารณาปรับปรุงแก้ไขให้เป็นไปตามเป้าหมายอย่างสม่ำเสมอ มีการจัดทำประเมินการควบคุมด้วยตนเอง (Control Self Assessment : CSA) ตามระเบียบคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดินว่าด้วยการกำหนดมาตรฐานการควบคุมภายใน พ.ศ. 2544 ข้อ 6 ในทุกสายงานและทุกฝ่ายงาน โดยได้รายงานผลการประเมินการควบคุมภายในของบริษัทฯ ต่อคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดิน คณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการตรวจสอบ ทุกปี นอกจากนี้ ยังมีการตรวจสอบ และประเมินผลการควบคุมภายในเป็นรายครั้ง โดยผู้ตรวจสอบจากสำนักงานการตรวจสอบภายในของบริษัทฯ ตลอดจนมีผู้ตรวจสอบจากหน่วยงานภายนอก เช่น Bureau Veritas IATA Operational Safety Audit (IOSA) กรมการบินพลเรือน และองค์การมาตรฐานสากล (ISO) ต่างๆ เป็นต้น ซึ่งผู้บริหารได้ให้ความสำคัญและมีการพิจารณา เพื่อปรับปรุงแก้ไขตามข้อเสนอแนะของผู้ตรวจสอบ

บริษัทฯ ให้ความสำคัญของการมีระบบการตรวจสอบภายในที่ดี โดยมีสำนักงานการตรวจสอบภายใน ซึ่งมีสายการบังคับบัญชาขึ้นตรงต่อคณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการบริษัทฯ ได้มอบหมายให้คณะกรรมการตรวจสอบเป็นผู้กำกับดูแลเพื่อให้สำนักงานการตรวจสอบภายในสามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างเป็นอิสระและเที่ยงธรรม โดยคณะกรรมการบริษัทฯ ได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของการปฏิบัติงานอย่างโปร่งใสและตรวจสอบได้ มีการบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน และการกำกับดูแลกิจการที่เพียงพอและมีประสิทธิภาพ ตลอดจนมีการปรับปรุงการปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่า การดำเนินงานของบริษัทฯ มีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล มีการใช้จ่ายและลงทุนอย่างคุ้มค่าสมประโยชน์ รายงานทางการเงินของบริษัทฯ มีความถูกต้องสมบูรณ์และเชื่อถือได้ การปฏิบัติงานของหน่วยงานต่างๆ สอดคล้องกับนโยบาย กฎเกณฑ์ ระเบียบ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง มีการดูแลรักษาทรัพย์สินและผลประโยชน์ของบริษัทฯ มิให้เกิดการสูญเสีย หรือความเสียหาย ซึ่งรวมถึงความเสียหายจากการทุจริตและประพฤติมิชอบ มีการติดตามและประเมินผลการลงทุนในบริษัทย่อยและการร่วมลงทุนอื่นๆ ทั้งนี้ ภาระหน้าที่ของสำนักงานการตรวจสอบภายใน ยังรวมถึงการให้คำปรึกษาแนะนำฝ่ายบริหารในการปรับปรุง



การควบคุมภายใน ซึ่งรวมถึงระเบียบปฏิบัติ โดยสำนักงานการตรวจสอบภายในปฏิบัติงานตรวจสอบกระบวนการทำงานของบริษัทฯ รวมทั้งระบบเทคโนโลยีสารสนเทศตามแผนการตรวจสอบที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งจัดทำขึ้นตามแนวความเสี่ยง โดยพิจารณาจากผลกระทบและโอกาสที่อาจเกิดขึ้นที่มีผลต่อการบรรลุวัตถุประสงค์ของบริษัทฯ ตลอดจนการตรวจสอบเฉพาะกิจตามที่คณะกรรมการตรวจสอบเห็นชอบ โดยรายงานผลการตรวจสอบเสนอต่อผู้บริหารที่รับผิดชอบกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และเสนอต่อคณะกรรมการตรวจสอบเป็นประจำทุกไตรมาส ในกรณีที่พบหรือมีข้อสงสัยว่ามีรายการหรือการกระทำที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายที่มีนัยสำคัญต่อผลการดำเนินงานของบริษัทฯ หัวหน้าสำนักงานการตรวจสอบภายในจะรายงานต่อกรรมการผู้อำนวยการใหญ่และคณะกรรมการตรวจสอบทันที

ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ให้ความเห็นว่า ระบบการควบคุมภายในของบริษัทฯ มีความเพียงพอกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ

## 15. รายงานของคณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ มีหน้าที่จัดทำรายงานอธิบายถึงผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และเหตุการณ์สำคัญในรอบปี ให้ผู้ถือหุ้นได้รับทราบ และรับผิดชอบต่อการมีระบบบริหารความเสี่ยง และระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสม และมีประสิทธิภาพ โดยคณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ เพื่อทำหน้าที่ดูแลรับผิดชอบเกี่ยวกับคุณภาพของรายงานทางการเงินและระบบการควบคุมภายใน รวมถึงกระบวนการต่าง ๆ ให้มีการจัดทำอย่างถูกต้องตามมาตรฐานบัญชีที่รับรองทั่วไป และมีการเปิดเผยข้อมูลอย่างโปร่งใส คณะกรรมการบริษัทฯ ได้จัดทำรายงานดังกล่าว และคณะกรรมการตรวจสอบได้มีการรายงาน ตามรายละเอียดที่ปรากฏในรายงานประจำปีแล้ว

## 16. ความสัมพันธ์กับนักลงทุน

บริษัทฯ มีการเปิดเผยข้อมูลทางการเงินและการดำเนินงานให้แก่ผู้มีส่วนได้เสียอย่างถูกต้อง โปร่งใส และทันต่อเหตุการณ์ เพื่อสร้างความเชื่อมั่นในผลการดำเนินงานของบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้เผยแพร่ข้อมูลและตอบข้อซักถามต่างๆ เกี่ยวกับบริษัทฯ อย่างสม่ำเสมอแก่กลุ่มเป้าหมายหลัก ได้แก่ ผู้ถือหุ้น นักลงทุน นักวิเคราะห์หลักทรัพย์ ผู้บริหารกองทุน พนักงาน และผู้มีส่วนได้เสียอื่นๆ อีกทั้ง บริษัทฯ ได้ให้บริการข้อมูลข่าวสารต่างๆ แก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม เพื่อให้ได้รับทราบข้อมูลพื้นฐานต่างๆ ของบริษัทฯ โดยผ่านรายงานทางการเงินและรายงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ส่งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทางเว็บไซต์ [www.thaiair.com](http://www.thaiair.com) สำหรับในปี 2553 ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2553 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2553 มีกิจกรรมสำคัญๆ ดังนี้



กิจกรรม	จำนวน
โรดโชว์ในประเทศ	1 ครั้ง/ปี
โรดโชว์ต่างประเทศ	9 ครั้ง/ปี
การเข้าประชุม/การประชุมทางโทรศัพท์กับผู้บริหารบริษัทฯ	96 ครั้ง/ปี
การตอบข้อซักถามและให้ข้อมูลทางโทรศัพท์และทางอีเมล	3-5 ราย/วัน
การชี้แจงข้อมูลรายไตรมาส	8 ครั้ง/ปี
การเยี่ยมชมกิจการบริษัทฯ	1 ครั้ง/ปี
การจัดกิจกรรมพิเศษอื่น ๆ	2 ครั้ง/ปี

ในปี 2553 บริษัทฯ โดยฝ่ายนักลงทุนสัมพันธ์ได้จัดกิจกรรมพิเศษอื่น ๆ ได้แก่ การออกบูธเพื่อประชาสัมพันธ์บริษัทฯ และเข้าร่วมสัมมนาพร้อมกับ Euromoney ในงาน The 4<sup>th</sup> Euromoney Thailand Investment Forum ระหว่างวันที่ 6-7 กรกฎาคม 2553 และงาน SET in the City 2010 ร่วมกับตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ระหว่างวันที่ 18-21 พฤศจิกายน 2553 ซึ่งกิจกรรมต่างๆ ของบริษัทฯ ได้รับความสนใจจาก ผู้ถือหุ้น และนักลงทุนเป็นอย่างดี

นอกจากกิจกรรมและความรับผิดชอบหลักของฝ่ายนักลงทุนสัมพันธ์แล้ว ตลอดปีที่ผ่านมาฝ่ายนักลงทุนสัมพันธ์ได้ดำเนินงานตามแนวทางปฏิบัติของบริษัทจดทะเบียนที่ดี และให้ความสำคัญต่อการมีส่วนร่วมของทั้งองค์กรในการดำเนินกิจกรรม โดยจัดให้มีการพบปะระหว่างผู้บริหารระดับสูงของบริษัทฯ กับนักวิเคราะห์หลักทรัพย์ นักลงทุน ผู้ถือหุ้นตลอดจนผู้มีส่วนได้เสีย เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้บริหารได้ชี้แจงนโยบายตลอดจนวิสัยทัศน์เป็นการสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้ถือหุ้น รวมทั้งได้มีการปรับปรุงเว็บไซต์ของฝ่ายนักลงทุนสัมพันธ์ [www.thaiair.com/about-thai/investor-relations/en/investor.html](http://www.thaiair.com/about-thai/investor-relations/en/investor.html) ให้ทันสมัย และง่ายต่อการสืบค้นข้อมูล

## 17. เลขานุการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ เล็งเห็นถึงความสำคัญของบทบาทและหน้าที่ของเลขานุการบริษัทฯ และปฏิบัติตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2551 มาตรา 89/15 ซึ่งกำหนดให้คณะกรรมการต้องจัดให้มีเลขานุการบริษัทฯ รับผิดชอบดำเนินการในนามบริษัทฯ หรือคณะกรรมการโดยบริษัทฯ ได้แต่งตั้งให้นายนิรุจน์ มณีพันธ์ ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายกฎหมายและกำกับกิจกรรมองค์กรปฏิบัติหน้าที่เลขานุการบริษัทฯ รายงานตรงต่อกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และทำหน้าที่เป็นเลขานุการคณะกรรมการบริษัทฯ ด้วย

### เลขานุการบริษัทฯ มีหน้าที่และความรับผิดชอบหลักดังนี้

- ❖ ประสานงานและดูแลกิจกรรมต่างๆ ของคณะกรรมการบริษัทฯ ให้เป็นไปตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องต่างๆ และมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น
- ❖ จัดทำและจัดเก็บรักษาทะเบียนกรรมการ
- ❖ จัดทำและจัดเก็บรักษาหนังสือนัดประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เอกสารประกอบการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ และรายงานการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ให้ครบถ้วนสมบูรณ์
- ❖ จัดทำและจัดเก็บรักษาหนังสือนัดประชุมผู้ถือหุ้น เอกสารประกอบการประชุมผู้ถือหุ้น และรายงานการประชุมผู้ถือหุ้น ให้ครบถ้วนสมบูรณ์ภายในกำหนดเวลาของกฎหมาย
- ❖ จัดเก็บรักษารายงานการมีส่วนได้เสียที่รายงานโดยกรรมการหรือผู้บริหาร
- ❖ เป็นที่ปรึกษาและเลขานุการคณะกรรมการบริษัทฯ
- ❖ เป็นที่ปรึกษาและประสานงานกับเลขานุการของคณะกรรมการต่างๆ ที่คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีมติแต่งตั้ง
- ❖ ดูแลเรื่องการกำกับดูแลกิจการ (Corporate Governance)
- ❖ ดูแลการปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทจดทะเบียน
- ❖ ประสานงานกับที่ปรึกษากฎหมายและผู้สอบบัญชี
- ❖ เป็นศูนย์กลางในการติดต่อ ให้ข้อมูลกับกรรมการบริษัทฯ กรรมการภายนอก และบุคคลภายนอก
- ❖ ให้คำแนะนำเบื้องต้นแก่กรรมการบริษัทฯ เกี่ยวกับข้อกฎหมาย ระเบียบและข้อบังคับต่างๆ ของบริษัทฯ และติดตามให้มีการปฏิบัติตามอย่างถูกต้องและสม่ำเสมอ รวมทั้งรายงานการเปลี่ยนแปลงที่มีนัยสำคัญแก่กรรมการ
- ❖ ดูแล กำกับ รับผิดชอบการจัดทำและจัดเก็บรักษารายงานประจำปี (แบบ 56-2) และแบบแสดงรายงานข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1)

## 18. นโยบายและวิธีการดูแลผู้บริหารในการนำข้อมูลภายในไปใช้

บริษัทฯ มีนโยบายปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์อย่างเคร่งครัด โดยบริษัทฯ ให้ความสำคัญในเรื่องหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อให้บรรลุผลในทางปฏิบัติ โดยออกประกาศบริษัทฯ เรื่องการป้องกันการใช้อข้อมูลภายในเพื่อประโยชน์ส่วนตน ตั้งแต่ปี 2547 เพื่อห้ามกรรมการ รวมถึงกรรมการที่พ้นตำแหน่งในช่วง 6 เดือน และผู้บริหาร ชื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ก่อนการประกาศงบการเงิน 1 เดือน และหลังประกาศ 3 วัน โดยทุกๆ 3 เดือน ฝ่ายกฎหมายและกำกับกิจกรรมองค์กร จะจัดทำวาระแจ้ง คณะกรรมการและฝ่ายบริหาร รวมถึงจัดทำหนังสือแจ้งกรรมการและผู้บริหารเป็นรายบุคคลถึงช่วงระยะเวลาห้ามทำการซื้อขายหุ้นการบินไทย ตามประกาศบริษัทฯ ฉบับดังกล่าว นอกจากนี้ ยังจัดทำวาระแจ้งคณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหารทุกเดือน เรื่องรายงานการถือครองหุ้นการบินไทยของกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหารระดับสูง รวมทั้งของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ เพื่อแจ้งให้ทราบถึงการเปลี่ยนแปลงการถือครองหุ้นของคณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหาร รวมทั้งแจ้งบทลงโทษ กรณีไม่ได้จัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงการถือหลักทรัพย์ต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ภายในระยะเวลาที่กำหนด รวมทั้งกำหนดไว้ในจรรยาบรรณการบินไทย ให้การเปิดเผยหรือใช้อข้อมูลภายในเพื่อประโยชน์ส่วนตน ถือว่าเป็นการผิดวินัยพนักงาน

## 19. การพัฒนาความรู้และทักษะของคณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหาร

บทบาทของกรรมการบริษัทจดทะเบียนในการกำกับดูแลกิจการที่ดี เป็นสิ่งที่ได้รับความสนใจจากผู้มีส่วนได้เสีย หน่วยงานกำกับดูแล นักลงทุน สถาบัน ผู้ถือหุ้น ตลอดจนตัวบริษัทเอง ความคาดหวังจากผู้มีส่วนได้เสีย (Stakeholders) จากการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการบริษัทฯ ในปัจจุบันนั้นมีเพิ่มขึ้น ผู้มีส่วนได้เสียมีได้คาดหวังให้กรรมการเป็นเพียงแต่ตรายาง แต่มีความคาดหวังให้กรรมการมีหน้าที่ซึ่งนำองค์กรไปสู่ความเจริญอย่างยั่งยืน (Sustainability) ต้องคอยดูแล และปกป้องผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นไม่ว่าจะเป็นรายใหญ่หรือรายเล็กให้ได้รับผลตอบแทนสูงที่สุด จากเหตุผลดังกล่าวข้างต้น บริษัทฯ จึงเล็งเห็นความสำคัญของการพัฒนาความรู้และทักษะของคณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหาร โดยมีนโยบายส่งเสริมและดำเนินการให้คณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหารเข้ารับการอบรมหรือเข้าร่วมกิจกรรมเพื่อเป็นการเพิ่มพูนความรู้ด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับบทบาทหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย ทั้งในฐานะกรรมการบริษัทฯ และกรรมการชุดย่อยต่างๆ อย่างสม่ำเสมอ ทั้งนี้ จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ สมาคมบริษัทจดทะเบียน ซึ่งกรรมการส่วนใหญ่มากกว่าร้อยละ 90 ได้ผ่านการอบรมหลักสูตรจากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ได้แก่

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

### การเข้ารับการอบรมของคณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหาร

คณะกรรมการและผู้บริหารบริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อการเข้าร่วมสัมมนาหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาความรู้ความสามารถในการปฏิบัติหน้าที่อย่างสม่ำเสมอ โดยคณะกรรมการและผู้บริหารบริษัทฯ ได้ผ่านการอบรม/สัมมนาหลักสูตรของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors Association : IOD) และ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 มีรายละเอียดการเข้าอบรมของกรรมการและผู้บริหาร ดังนี้



รายชื่อ		ตำแหน่ง	หลักสูตร
1. นายอำพน	กิตติอำพน	ประธานกรรมการ	- Director Certification Program (DCP 80 / 2006)
2. นายสุรชัย	ธารสิทธิ์พงษ์	รองประธานกรรมการคนที่ 1 และกรรมการอิสระ	- Director Accreditation Program (DAP 73 / 2008)
3. นายสถิตย์	ลิ้มพงศ์พันธุ์	รองประธานกรรมการคนที่ 2	- Director Certification Program (DCP 28 / 2003) - The Role of Chairman Program (RCP 18 / 2008) - Audit Committee Program (ACP 22 / 2008)
4. นายจุลสิงห์	วสันตสิงห์	กรรมการอิสระ	- Audit Committee Program (ACP 17 / 2007) - Understanding the Fundamental of Financial Statements (UFS 1 / 2006) - Director Certification Program (DCP 35 / 2003) - Finance for Non-Finance Director (FN 7 / 2003)
5. นายบรรยง	พงษ์พานิช	กรรมการอิสระ	Director Accreditation Program (DAP 36 / 2005) The Role of Chairman Program
6. นายวีระวงศ์	จิตต์มิตรภาพ	กรรมการอิสระ	- Director Certification Program (DCP 0 / 2000)
7. นายพิชัย	ชุนหวะชिर	กรรมการอิสระ	- Director Accreditation Program (DAP 49 / 2005)
8. พลอากาศเอก	สถิตย์พงษ์ สุขวิมล	กรรมการอิสระ	-
9. นายชัยศักดิ์	อังก์สุวรรณ	กรรมการ	- Director Accreditation Program (DAP 51 / 2006) - The Role of Chairman Program (RCP 13 / 2006)
10. นายอารีพงศ์	ภู่อุ่ม	กรรมการ	- Director Certification Program (DCP 3 / 2000) - DCP Refresher Course (Re-DCP 2 / 2009)

รายชื่อ	ตำแหน่ง	หลักสูตร
11. นายคณิศ แสงสุพรรณ	กรรมการ	- Director Accreditation Program (DAP 21 / 2004)
12. นายอภิพร ภาษวัฒน์	กรรมการ	- Director Accreditation Program (DAP 39 / 2005)
13. นายประวิช รัตนเพียร	กรรมการ	- Director Accreditation Program (DAP 08 / 2004)
14. นายวราห์ สุจริตกุล	กรรมการ	- Director Certification Program (DCP / 2002)
15. นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์	กรรมการ และกรรมการผู้อำนวยการใหญ่	- Director Accreditation Program (DAP 35 / 2005)
16. นายกวีพันธ์ เรืองพกา	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายการเงินและการบัญชี	- Director Accreditation Program (DAP 25 / 2004)
17. เรืออากาศเอก มนต์รี จำเรียง	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (ฝ่ายช่าง)	-
18. นายปานทิต ชนะภัย	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายทรัพยากรบุคคลและบริหารทั่วไป	- Director Certification Program (DCP 111 / 2008)
19. นายโชคชัย ปัญญาวงศ์	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายกลยุทธ์และพัฒนาธุรกิจ	-
20. นาวาอากาศตรี อัยฎาวุฑ วัฒนางกูร	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายปฏิบัติการ	-
21. นายธีรพล โชติชนาภิบาล	รักษาการรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายการพาณิชย์	-
22. นายธงชัย สิงห์กุล	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบัญชีการเงิน	-
23. นายพิเชษฐ เรียงวัฒนสุข	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายการเงินองค์กร	-
24. นางชาริตา สีสายุทธ	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบัญชีบริหาร และงบประมาณ	-



## การปฐมนิเทศกรรมการใหม่ (Directors Orientation)

เพื่อให้เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Good Corporate Governance) เกี่ยวกับความรับผิดชอบของคณะกรรมการ (Board Responsibilities) ตามข้อเสนอแนะของรายงานการกำกับดูแลกิจการเฉพาะบริษัท (Company Corporate Governance Assessment Report & Recommendations) ของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย บริษัทฯ ได้จัดให้มีการปฐมนิเทศกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ โดยบริษัทฯ ได้จัดเอกสารและข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการ รวมถึงการจัดให้มีการแนะนำลักษณะธุรกิจและแนวทางการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ สำหรับเอกสารและข้อมูลที่เป็นประโยชน์ สำหรับกรรมการซึ่งประกอบด้วย

1. หลักการและแนวทางการกำกับดูแลที่ดีในรัฐวิสาหกิจ ปี 2552
2. คู่มือกรรมการบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
3. แนวทางปฏิบัติสำหรับเลขานุการคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ
4. หนังสือบริคณห์สนธิและข้อบังคับ
5. คู่มือกรรมการบริษัทจดทะเบียน เล่ม 1 เล่ม 2 และเล่ม 3
6. พระราชบัญญัติ คุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการ และพนักงานรัฐวิสาหกิจ
7. หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนปี 2549
8. ข้อเสนอแนะการให้สารสนเทศของผู้บริหารบริษัทจดทะเบียน
9. สารสำคัญของพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2551
10. ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์เกี่ยวกับการเปิดเผยสารสนเทศของบริษัทจดทะเบียน
11. รายงานประจำปี 2552

## ค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายการตรวจสอบบัญชี

บริษัทฯ ยังคงสถานะการเป็นรัฐวิสาหกิจ การตรวจสอบงบการเงินของบริษัทฯ จะต้องกระทำโดยสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ตามพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการตรวจเงินแผ่นดิน พ.ศ. 2542 มาตรา 4 (4) และมาตรา 39 (2) โดยมีการโอนย้ายสืบเปลี่ยนเจ้าหน้าที่รับรองงบการเงินตามการโยกย้ายของเจ้าหน้าที่สำนักกรรมการตรวจเงินแผ่นดิน สำหรับปี 2553 มีค่าธรรมเนียมตรวจสอบ 2.90 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการตรวจสอบบัญชี 1.32 ล้านบาท

## ปัจจัยอื่นที่อาจมีผลกระทบต่อการตัดสินใจลงทุน

ในปัจจุบันธุรกิจการบินเป็นธุรกิจที่มีการแข่งขันสูง มีปัจจัยเสี่ยงต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจ ซึ่งส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานและผลตอบแทนการลงทุน เช่น สถานการณ์เศรษฐกิจโลก และเศรษฐกิจภายในประเทศ ราคาน้ำมัน สถานการณ์ของตลาดเงินและตลาดทุน การแข่งขันของสายการบินคู่แข่งต่างๆ ปัญหาและเหตุการณ์ทางการเมืองทั้งในและต่างประเทศ เป็นต้น

การตัดสินใจลงทุนอย่างรอบคอบ ถูกต้องและฉับไว ตลอดจนความรู้ความสามารถ ทักษะ ประสบการณ์ของผู้บริหารทุกระดับจะมีความสำคัญอย่างมากต่อผลประกอบการ และผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้น ดังนั้น จึงมีความจำเป็นที่นักลงทุนและผู้มีส่วนได้เสียทุกท่านควรศึกษา และทำความเข้าใจในรายละเอียดเกี่ยวกับข้อมูลของบริษัทฯ และปัจจัยอื่นๆ ที่ส่งผลกระทบต่อ

การถือครองหุ้น และการเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการตรวจสอบ ประจำปี 2553

รายชื่อคณะกรรมการ	จำนวน หุ้นที่ ถือครอง	การเข้าร่วมประชุม / จำนวนครั้ง ที่มีการประชุม (ครั้ง)	ช่วงระยะเวลาการดำรง ตำแหน่ง	
			คณะกรรมการ บริษัทฯ	คณะกรรมการ ตรวจสอบ
1. นายอำพน กิตติอำพน ประธานกรรมการ	-	18/18	-	22 เม.ย. 52 - เม.ย. 54
2. นายสุรชัย ธารสิทธิ์พงษ์ รองประธานกรรมการ และกรรมการอิสระ	-	14/18	-	22 เม.ย. 52 - เม.ย. 55
3. นายสถิตย์ ลิ้มพงศ์พันธุ์ รองประธานกรรมการ	-	12/18	-	18 มี.ย. 52 - เม.ย. 55
4. นายจุลสิงห์ วสันตสิงห์ กรรมการอิสระ	-	10/12	-	28 เม.ย. 53 - เม.ย. 56
	-	7/7	-	
5. นายบรรยง พงษ์พานิช กรรมการอิสระ	-	15/18	-	22 เม.ย. 52 - เม.ย. 54
	-	11/12	-	
6. นายวีระวงศ์ จิตต์มิตรภาพ กรรมการอิสระ	-	15/18	-	28 เม.ย. 53 - เม.ย. 56
	-	11/12	-	
7. นายพิชัย ชุนด์หวิธ กรรมการอิสระ	-	14/18	-	22 เม.ย. 52 - เม.ย. 54
8. พลอากาศเอก สถิตย์พงษ์ สุขวิมล กรรมการอิสระ	-	9/18	-	22 เม.ย. 52 - เม.ย. 55
9. นายชัยศักดิ์ อังค์สุวรรณ กรรมการ	-	17/18	-	22 เม.ย. 52 - เม.ย. 55
10. นายอารีพงศ์ ภู่อุ่ม กรรมการ	-	15/18	-	22 เม.ย. 52 - เม.ย. 55
11. นายคณิต แสงสุพรรณ กรรมการ	-	17/18	-	28 เม.ย. 53 - เม.ย. 56
12. นายอภิพร ภาวิธน์ กรรมการ	-	18/18	-	28 เม.ย. 53 - เม.ย. 56
13. นายประวิช รัตนเพียร กรรมการ	-	15/15	-	28 เม.ย. 53 - เม.ย. 56
14. นายวราห์ สุจริตกุล กรรมการ	-	4/4	-	8 ต.ค. 53 - เม.ย. 54
15. นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ กรรมการ	-	18/18	-	26 ต.ค. 52 - เม.ย. 54
16. นายชัยเกษม นิติสิริ อดีตรองประธานกรรมการ	-	6/6	-	27 ธ.ค. 50 - 28 เม.ย. 53
	-	4/4	-	
17. นายวัลลภ พุกกะณะสุด อดีตกรรมการ	-	-	-	22 เม.ย. 52 - 5 ม.ค. 53
18. นายอมรศักดิ์ นพรัมภา อดีตกรรมการ	-	9/9	-	22 เม.ย. 52 - 21 ก.ค. 53
19. นายศุภรัตน์ ควัฒน์กุล อดีตกรรมการ	-	-	-	27 ธ.ค. 50 - 26 พ.ค. 52
20. นายกอบชัย ศรีวิลาส อดีตกรรมการ	-	-	-	22 เม.ย. 52 - 25 ก.ย. 52
21. นายวิสุทธิ์ ศรีสุพรรณ อดีตกรรมการ	-	-	-	27 ธ.ค. 49 - 22 เม.ย. 52
22. นายวิจิต สุรพงษ์ชัย อดีตกรรมการ	-	-	-	9 เม.ย. 51 - 12 ม.ค. 53
23. พลอากาศเอก สุกำพล สุวรรณทัต อดีตกรรมการ	-	-	-	9 เม.ย. 51 - 21 เม.ย. 52
24. นายวิกรม คุ้มไฟโรจน์ อดีตกรรมการ	-	-	-	9 เม.ย. 51 - 21 เม.ย. 52
25. นายวิศิษฐ์ ลิ้มประนะ อดีตกรรมการ	-	-	-	9 เม.ย. 51 - 21 เม.ย. 52
26. นายรังสรรค์ แสงสุข อดีตกรรมการ	-	-	-	9 เม.ย. 51 - 1 เม.ย. 52
27. พลเรือเอกเดชา อยู่พรต อดีตกรรมการ	-	-	-	9 เม.ย. 51 - 22 เม.ย. 52
28. พลตำรวจเอก วุฒิชัย ศรีรัตนวุฒินิ อดีตกรรมการ	-	-	-	9 เม.ย. 51 - 27 มี.ค. 52

หมายเหตุ : อดีตประธานกรรมการ อดีตรองประธานกรรมการ และอดีตกรรมการ หมายถึง กรรมการบริษัทฯ ที่พ้นวาระก่อนวันที่ 31 ธันวาคม 2553

## ตารางแสดงผลตอบแทนคณะกรรมการบริษัทฯ ประจำปี 2553

รายชื่อและตำแหน่งคณะกรรมการบริษัทฯ			ค่าตอบแทน รวมเบี้ยประชุม คณะกรรมการบริษัทฯ (บาท)	เบี้ยประชุม อนุกรรมการบริษัทฯ (บาท) ค่าตอบแทน คณะกรรมการ ตรวจสอบ (บาท)	จำนวนเงิน รางวัลประจำปี (โบนัส) จากผล ประกอบการ ปี 2552 (บาท)	รวมผลตอบแทน (บาท)
1. นายอำพน	กิตติอำพน	ประธานกรรมการ	787,500.00	-	117,480.16	904,980.16
2. นายสุรัชย์	ธารสิทธิ์พงษ์	รองประธานกรรมการ และกรรมการอิสระ	728,437.50	45,000.00	156,624.70	930,062.20
3. นายสถิตย์	ลิ้มพงษ์พันธุ์	รองประธานกรรมการ	703,125.00	52,500.00	81,500.70	837,125.70
4. นายจุลสิงห์	วสันตสิงห์	กรรมการอิสระ	483,750.00	30,000.00	40,959.80	736,959.80
		กรรมการตรวจสอบ		182,250.00		
5. นายบรรยง	พงษ์พานิช	กรรมการอิสระ	675,000.00	45,000.00	94,579.91	1,107,079.91
		กรรมการตรวจสอบ		292,500.00		
6. นายวีระวงศ์	จิตต์มิตรภาพ	กรรมการอิสระ	675,000.00	75,000.00	94,579.91	1,137,079.91
		กรรมการตรวจสอบ		292,500.00		
7. นายพิชัย	ชุนหวชิร	กรรมการอิสระ	675,000.00	75,000.00	135,539.71	885,539.71
8. พลอากาศเอก สถิตย์พงษ์	สุวิมล	กรรมการอิสระ	607,500.00	37,500.00	94,579.91	739,579.91
9. นายชัยศักดิ์	อังค์สุวรรณ	กรรมการ	720,000.00	165,000.00	94,579.91	979,579.91
10. นายอารีพงศ์	ภู่อุ่ม	กรรมการ	697,500.00	105,000.00	94,579.91	897,079.91
11. นายคณิต	แสงสุพรรณ	กรรมการ	720,000.00	150,000.00	94,579.91	964,579.91
12. นายอภิพร	เกษวัฒน์	กรรมการ	720,000.00	127,500.00	12,660.30	860,160.30
13. นายประวิช	รัตนเพียร	กรรมการ	650,625.00	120,000.00	-	770,625.00
14. นายวราห์	สุจริตกุล	กรรมการอิสระ	149,032.26	15,000.00	-	164,032.26
15. นายปิยสวัสดิ์	อัมระนันท์	กรรมการ	720,000.00	172,500.00	24,948.24	917,448.24
16. นายชัยเกษม	นิติสิริ	อดีตรองประธานกรรมการ อดีตรกรรมการตรวจสอบ	251,250.00	13,312.50 111,000.00	152,482.18	528,044.68
17. นายวัลลภ	พุกกะณะสุต	อดีตรกรรมการ	4,838.71	-	94,579.91	99,418.62
18. นายอมรศักดิ์	นพรัมภา	อดีตรกรรมการ	406,693.55	120,000.00	135,539.71	662,233.26
19. นายสุภรัตน์	ควัฒน์กุล	อดีตรกรรมการ	-	-	57,669.54	57,669.54
20. นายกอบชัย	ศรีวิลาส	อดีตรกรรมการ	-	-	58,088.45	58,088.45
21. นายวิสุทธิ	ศรีสุพรรณ	อดีตรกรรมการ	-	-	40,959.80	40,959.80
22. นายวิชิต	สุรพงษ์ชัย	อดีตรกรรมการ	-	-	40,959.80	40,959.80
23. พลอากาศเอก สุภาพล	สุวรรณทัต	อดีตรกรรมการ	-	-	40,959.80	40,959.80
24. นายวิกรม	คุ้มไพโรจน์	อดีตรกรรมการ	-	-	40,959.80	40,959.80
25. นายวิศิษฐ์	ลิ้มประนะ	อดีตรกรรมการ	-	-	40,959.80	40,959.80
26. นายรังสรรค์	แสงสุข	อดีตรกรรมการ	-	-	33,512.57	33,512.57
27. พลเรือเอก เดชา	อยู่พรต	อดีตรกรรมการ	-	-	40,959.80	40,959.80
28. พลตำรวจเอก วุฑฒิชัย	ศรีรัตนวุฑฒิ	อดีตรกรรมการ	-	-	31,650.76	31,650.76

หมายเหตุ : อดีตรประธานกรรมการ อดีตรองประธานกรรมการ และอดีตรกรรมการ หมายถึง กรรมการบริษัทฯ ที่พ้นวาระก่อนวันที่ 31 ธันวาคม 2553



## รายการระหว่างกัน

### รายการระหว่างกัน

บริษัทฯ มีรายการระหว่างกันที่สำคัญกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่ และนิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2553 ดังนี้

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไขในใบขอราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2553	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2552	
กระทรวงการคลัง	<ul style="list-style-type: none"> <li>กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 51.03</li> </ul>	<p>1. กระทรวงการคลังกู้เงินจากสถาบันการเงินต่างประเทศให้บริษัทฯ กู้คือ ประกอบด้วย</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● เงินกู้ยืมระยะยาว ซึ่งยังคงมีออกคงค้างและดอกเบี้ยจ่าย ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>- เงินกู้ยืมระยะยาวคงค้าง</li> <li>- ดอกเบี้ยจ่าย</li> </ul> </li> <li>● เงินกู้ยืมระยะสั้น ซึ่งยังคงมีออกคงค้างและดอกเบี้ยจ่าย ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>- เงินกู้ยืมระยะสั้นคงค้าง</li> <li>- ดอกเบี้ยจ่าย</li> </ul> </li> <li>● เงินกู้ยืมระยะสั้น ซึ่งยังคงมีออกคงค้างและดอกเบี้ยจ่าย ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>- เงินกู้ยืมระยะสั้นคงค้าง</li> <li>- ดอกเบี้ยจ่าย</li> </ul> </li> </ul> <p>2. บริษัทฯ มีรายการเข้าที่คืนจากที่ราชพัสดุกระทรวงการคลัง ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เข้าที่ดินราชพัสดุ จังหวัดระยอง</li> <li>- เข้าที่ดินราชพัสดุ จังหวัดขอนแก่น</li> <li>- เข้าที่ดินราชพัสดุ จังหวัดแม่ฮ่องสอน</li> <li>- เข้าที่ดินราชพัสดุ จังหวัดอุดรธานี</li> <li>- เข้าที่ดินราชพัสดุ จังหวัดสุราษฎร์ธานี</li> </ul>	<p>1,211.85</p> <p>205.45</p> <p>0.00</p> <p>0.49</p> <p>0.00</p> <p>0.00</p> <p>4.02</p>	<p>1,340.67</p> <p>97.54</p> <p>1,116.11</p> <p>24.91</p> <p>0.00</p> <p>42.57</p> <p>4.63</p>	<p>การกำหนดราคา/เงื่อนไขเป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปแนวทางเดียวกันกับการกำหนดเงินใช้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน โดยมีรายละเอียดเงื่อนไขสำคัญ ดังนี้</p> <p>อัตราดอกเบี้ย ร้อยละ 7.07 ต่อปี อายุเงินกู้ 20 ปี ครบกำหนดสัญญา 30 กันยายน 2556</p> <p>อัตราดอกเบี้ย ร้อยละ 2.20 ต่อปี อายุเงินกู้ 1 ปี ครบกำหนดสัญญา 8 มกราคม 2553</p> <p>อัตราดอกเบี้ย ร้อยละ 1.28 ต่อปี อายุเงินกู้ 1 ปี ครบกำหนดสัญญา 18 ธันวาคม 2552</p> <p>กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p>

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไขนโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2553	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2552	
ธนาคารออมสิน	■ กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมธนาคารออมสิน	1. บริษัทฯ ได้กู้เงินจากธนาคารออมสิน ประกอบด้วย <ul style="list-style-type: none"> <li>● ค่าสัญญาใช้เงิน <ul style="list-style-type: none"> <li>- ยอดเงินคงค้าง 0.00</li> <li>- ดอกเบี้ยจ่าย 8.33</li> </ul> </li> <li>● เงินกู้ยืมระยะยาว <ul style="list-style-type: none"> <li>- ยอดเงินคงค้าง 6,606.00</li> <li>- ดอกเบี้ยจ่าย 485.74</li> </ul> </li> </ul>	500.00 38.63	500.00 38.63	การกำหนดราคา/เงื่อนไขเป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไป ในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดเงื่อนไขกับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน โดยมีรายละเอียดเงื่อนไขสำคัญ ดังนี้ <b>ค้ำสัญญาใช้เงิน</b> 2 ฉบับ คือ 1) อัตราดอกเบี้ย เท่ากับอัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำ 6 เดือน บวกร้อยละ 3 ต่อปี มีอายุค้ำสัญญาใช้เงิน 10 ปี ครบกำหนด สัญญา 15 มิถุนายน 2553 2) อัตราดอกเบี้ย เท่ากับอัตราดอกเบี้ย เงินฝากประจำ 6 เดือน บวกร้อยละ 3 ต่อปี มีอายุค้ำสัญญาใช้เงิน 10 ปี ครบกำหนดสัญญา 15 สิงหาคม 2553 <b>เงินกู้ยืมระยะยาว</b> มีสัญญาเงินกู้ที่ขั้มยอดคงค้าง 3 ฉบับ คือ 1) อัตราดอกเบี้ย MLR บวกร้อยละ 1.9 ต่อปี มีอายุเงินกู้ 5 ปี ครบกำหนดสัญญา 9 กรกฎาคม 2557 2) อัตราดอกเบี้ย THBFLX บวกร้อยละ 0.65 ต่อปี มีอายุเงินกู้ 7 ปี ครบกำหนด สัญญา 8 ตุลาคม 2558 3) อัตราดอกเบี้ย THBFLX บวกร้อยละ 0.55 ต่อปี มีอายุเงินกู้ 7 ปี ครบกำหนด สัญญา 13 ตุลาคม 2558
		2. บริษัทฯ ขายบัตรเครดิตสามเครื่องรับ ให้บริการเช่าพื้นที่ และบริการอื่นๆ แก่ธนาคารออมสิน - ยอดรายได้รวม 4.99 - ยอดผูกหนี้คงค้าง 0.96	4.99 0.96	4.09 0.14	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับ ที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
ธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย	■ กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัทฯ มีอำนาจควบคุมธนาคารอิสลามแห่ง ประเทศไทย	1. บริษัทฯ ได้กู้เงินระยะยาวจากธนาคารอิสลาม แห่งประเทศไทย ซึ่งยังคงมียอดคงค้างและ ผลกำไรที่ต้องชำระ ดังนี้ - เงินกู้ยืมระยะยาวคงค้าง 1,500.00 - การชำระผลกำไร 239.87	2,000.00 128.94	2,000.00 128.94	การกำหนดราคา/เงื่อนไขเป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปเป็นแนวทางเดียวกันกับการกำหนดเงื่อนไขกับบุคคล หรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน โดยมีรายละเอียดเงื่อนไข สำคัญ ดังนี้ อัตรากำไร SPRL บวกร้อยละ 1.00 ต่อปี อายุเงินกู้ 5 ปี ครบกำหนดสัญญา 31 ธันวาคม 2556
		2. บริษัทฯ ให้บริการฝึกอบรมเกี่ยวกับ บุคลิกภาพแก่พนักงานของธนาคารอิสลาม แห่งประเทศไทย - ยอดรายได้รวม 0.08 - ยอดผูกหนี้คงค้าง 0.00	0.08 0.00	0.00 0.00	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2553	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2552	
ธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์ การเกษตร	■ กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมธนาคารเพื่อ การเกษตรและสหกรณ์การเกษตร	บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน แก่ธนาคาร เพื่อการเกษตรและสหกรณ์การเกษตร - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้ค้าง	13.92 0.04	0.75 0.00	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด	■ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด	1. บริษัทฯ ซื้อบริการฝากส่งไปรษณีย์ในประเทศ และต่างประเทศ และจ้างขนส่งแท็บ Back up จากบริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้ค้าง	31.10 0.02	26.12 0.00	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตาม ราคาตลาด
		2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสาร เครื่องบิน แก่บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้ค้าง	1.24 0.38	2.97 0.07	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
สำนักงานสลากกินแบ่งรัฐบาล	■ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ สำนักงานสลากกินแบ่งรัฐบาล	บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน แก่สำนักงาน สลากกินแบ่งรัฐบาล - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้ค้าง	13.86 0.94	0.89 0.89	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)	■ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ ■ กรรมการของบริษัทฯ ได้แก่ นายอำพน กิตติอำพน และนายพิชัย ชุณหวชิร เป็นกรรมการของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)	1. บริษัทฯ ซื้อน้ำมันเครื่องบินและน้ำมัน รถยนต์จากบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้ค้าง	7,005.04 294.40	5,824.57 623.25	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนด ให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
		2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน แก่บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้ค้าง	60.31 15.78	15.13 3.86	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท บางจาก ปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน)	■ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่โดยอ้อมของ บริษัท บางจาก ปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ ■ กรรมการของบริษัทฯ ได้แก่ นายพิชัย ชุณหวชิร เป็นกรรมการของ บริษัท บางจาก ปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน)	บริษัทฯ ซื้อน้ำมันเครื่องบินจาก บริษัท บางจาก ปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้ค้าง	13,820.46 1,846.12	10,576.78 2,116.49	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตาม ราคาตลาด

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2553	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2552	
บริษัท เอร์ฟลูเออร์ จำกัด (มหาชน)	■ กรรมการของบริษัทฯ ได้แก่ นายวีระวงศ์ จิตต์มิตรภาพ เป็นกรรมการ บริษัท เอร์ฟลูเออร์ จำกัด (มหาชน)	บริษัทฯ ซื้อสินค้าอุปโภคบริโภคจาก บริษัท เอร์ฟลูเออร์ จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้ค้าง	8.42 0.07	10.21 0.73	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตาม ราคาตลาด
บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	■ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ	1. บริษัทฯ ประกอบกิจการและเช่าพื้นที่ในเขต ท่าอากาศยานต่างๆ เพื่อใช้สำหรับจอดอากาศยาน จอดพยานะ เช่นเดียวกับค่าเก็บอุปกรณ์ภาคพื้นดิน เก็บผู้โดยสารบนแอร์คั้งสำนักงานสาธารณูปโภค และบริการอื่นๆ จาก บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้ค้าง	2,707.98 1,053.86	3,378.77 225.77	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตาม ราคาตลาด
		2. บริษัทฯ มีรายได้จากการขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และได้รับส่วนแบ่งรายได้ 2% จากการเดินทางขึ้นเครื่องบินโดยสาร (Passenger Service Charges) ให้กับ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้ค้าง	54.87 9.04	37.66 6.02	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนด ให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท ไทย-อเนกัล อีร์ไลน์ จำกัด (บริษัทย่อย)	■ บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท ไทย-อเนกัล อีร์ไลน์ จำกัด โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 55 ■ กรรมการของบริษัทฯ ได้แก่ นายคณิต แสงสุพรรณ เป็นประธานกรรมการของ บริษัท ไทย-อเนกัล อีร์ไลน์ จำกัด	บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และให้บริการเช่าพื้นที่สำนักงานและอุปกรณ์ภาคพื้นดินแก่ บริษัท ไทย-อเนกัล อีร์ไลน์ จำกัด - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้ค้าง	2.99 0.27	3.72 0.29	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนด ให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท วิงสแปน เซอร์วิส จำกัด (บริษัทย่อย)	■ บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท วิงสแปน เซอร์วิส จำกัด โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 49 ■ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นายทวีพันธ์ เวียงกา นายนพจิต หนองบัว และ นายโชคชัย ปัญญาณรงค์ เป็นกรรมการของ บริษัท วิงสแปน เซอร์วิส จำกัด	ไม่มีการทำธุรกรรมระหว่างกัน	0.00	0.00	-

นิติบุคคล/บริษัท ที่มีส่วนร่วมจัดตั้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไขนโยบายราคา	
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2553	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2552		
บริษัท คอนมือง อินเทอร์เน็ต เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเทล จำกัด (บริษัทร่วม)	<ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท คอนมือง อินเทอร์เน็ต เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเทล จำกัด ประมาณร้อยละ 40</li> <li>ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นายวิวัฒน์ เรืองผกา นายปานจิต ชนะภัย และเรืออากาศเอกมนตรี จำเริญ เป็นกรรมการของบริษัท คอนมือง อินเทอร์เน็ต เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเทล จำกัด</li> <li>หมายเหตุ นายปานจิต ชนะภัย เป็นกรรมการแทน นายวิวัฒน์ เรืองผกา ของบริษัท คอนมือง อินเทอร์เน็ต เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเทล จำกัด เมื่อวันที่ 21 เมษายน 2553</li> </ul>	<p>บริษัทฯ ซื้อบริการห้องพักของ บริษัท คอนมือง อินเทอร์เน็ต เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเทล จำกัด สำหรับผู้โดยสารของบริษัทฯ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ยอดค่าใช้จ่ายรวม 0.90</li> <li>- ยอดจำหน่ายค่าง 0.00</li> </ul>		4.90	0.03	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (บริษัทร่วม)	<ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ประมาณร้อยละ 22.59</li> <li>ผู้บริหารของบริษัทฯ คือ เรืออากาศโทนรินทร์ พลอยใหญ่ นายโชคชัย บัญญูยองศ์ เรืออากาศเอกมนตรี จำเริญ และ นาวาอากาศตรี อัญญาอร วัฒนางกูร เป็นกรรมการของบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)</li> <li>หมายเหตุ นาวาอากาศตรี อัญญาอร วัฒนางกูร เป็นกรรมการแทนเรืออากาศโทนรินทร์ พลอยใหญ่ ของบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 12 พฤศจิกายน 2553</li> </ul>	<p>1. บริษัทฯ ซื้อบริการเติมน้ำมันเครื่องบินจาก บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ยอดค่าใช้จ่ายรวม 368.70</li> <li>- ยอดจำหน่ายค่าง 37.15</li> </ul> <p>2. บริษัทฯ มีการให้บริการขนส่งและ การบริการด้านอาหารให้แก่บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ยอดรายได้รวม 0.02</li> <li>- ยอดจำหน่ายค่าง 0.00</li> </ul>		361.58	37.14	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
บริษัท โรงแรม รอยัล ออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) (บริษัทร่วม)	<ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท โรงแรม รอยัล ออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) ประมาณร้อยละ 24</li> <li>ผู้บริหารของบริษัทฯ คือ นายปานจิต ชนะภัย นายธีรพล โชติชนาภิบาล และ นายพศุทธิ บุญคำ เป็นกรรมการของบริษัท โรงแรม รอยัล ออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)</li> <li>หมายเหตุ นายธีรพล โชติชนาภิบาล เป็นกรรมการแทนนายพศุทธิ บุญคำ ของ บริษัท โรงแรม รอยัล ออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 12 พฤศจิกายน 2553</li> </ul>	<p>1. บริษัทฯ ซื้อบริการห้องพักของ บริษัท โรงแรม รอยัล ออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) สำหรับผู้โดยสารของบริษัทฯ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ยอดค่าใช้จ่ายรวม 3.58</li> <li>- ยอดจำหน่ายค่าง 0.01</li> </ul> <p>2. บริษัทฯ ขายไก่ไข่ม้วนใน ROH BROCHURE ให้แก่บริษัท โรงแรม รอยัล ออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ยอดรายได้รวม 0.22</li> <li>- ยอดจำหน่ายค่าง 0.00</li> </ul>		7.07	0.00	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
						เป็นรายการที่เกิดขึ้นเพียงครั้งเดียว และกำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่เกี่ยวข้องความชัดเจน	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2553	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2552	
บริษัท ศรีวารณีนุเคราะห์ จำกัด (บริษัทร่วม)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท ศรีวารณีนุเคราะห์ จำกัด ประมาณร้อยละ 30</li> <li>■ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นายกวินทร์ เวียงหงา เป็นประธานกรรมการของบริษัท ศรีวารณีนุเคราะห์ จำกัด</li> </ul>	1. บริษัทฯ ซื้ออาหารและบริการจากบริษัท ศรีวารณีนุเคราะห์ จำกัด <ul style="list-style-type: none"> <li>- ยอดค่าใช้จ่ายรวม</li> <li>- ยอดจำหน่ายสินค้า</li> </ul>	12.11 2.93	3.57 0.77	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
		2. บริษัทฯ มีรายได้จากการเช่ารถตู้และรถแท็กซี่ให้บริการแก่บริษัท ศรีวารณีนุเคราะห์ จำกัด <ul style="list-style-type: none"> <li>- ยอดรายได้รวม</li> <li>- ยอดจำหน่ายสินค้า</li> </ul>	2.99 0.26	3.07 0.22	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด (บริษัทร่วม)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด ประมาณร้อยละ 30</li> <li>■ ผู้บริหารของบริษัทฯ คือ นายโชคชัย ปัญญาณรงค์ และนายพิเชษฐ เวียงวิเศษ เป็นกรรมการของบริษัท โรงแรม ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด</li> </ul> <p><u>หมายเหตุ</u> นายพิเชษฐ เวียงวิเศษ เป็นกรรมการแทนนายโชคชัย ปัญญาณรงค์ ของบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด เมื่อวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2553</p>	บริษัทฯ ซื้อบริการห้องพักจากบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด สำหรับผู้โดยสารของบริษัทฯ <ul style="list-style-type: none"> <li>- ยอดค่าใช้จ่ายรวม</li> <li>- ยอดจำหน่ายสินค้า</li> </ul>	30.95 3.35	41.19 0.00	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (บริษัทร่วม)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด ร้อยละ 39</li> <li>■ กรรมการของบริษัทฯ ได้แก่ นายวิระเวช จิตต์นิคมภาพ และนายรัตติก ทุกณะเสถียร และผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นายกวินทร์ เวียงหงา นายโชคชัย ปัญญาณรงค์ นายธีรพล โชติชนะภิบาล นายสุภชาติ บุญผาคำ และ นายพิเชษฐ เวียงวิเศษ เป็นกรรมการของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด</li> </ul> <p><u>หมายเหตุ</u> นายกวินทร์ เวียงหงา เป็นกรรมการแทนนายรัตติก ทุกณะเสถียร นายโชคชัย ปัญญาณรงค์ เป็นกรรมการแทนนายพิเชษฐ เวียงวิเศษ เมื่อวันที่ 3 มีนาคม 2553 และนายธีรพล โชติชนะภิบาล เป็นกรรมการแทนนายสุภชาติ บุญผาคำ ของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด เมื่อวันที่ 11 สิงหาคม 2553</p>	บริษัทฯ ให้บริการเช่าเครื่องบินและให้บริการด้านธุรกิจการบินแก่บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด ทั้งนี้ รายได้จากการให้บริการด้านธุรกิจการบินโดยหลักประกอบด้วย ค่าซ่อมบำรุงอากาศยาน ค่าซ่อมบำรุงอุปกรณ์ ค่าน้ำมันเครื่องบิน เป็นต้น <ul style="list-style-type: none"> <li>- ยอดรายได้รวม</li> <li>- ยอดจำหน่ายสินค้า</li> </ul>	1,609.78 69.30	921.67 122.28	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่มีส่วนร่วมจัดตั้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2553	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2552	
บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บริษัทร่วมลงทุน)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด</li> <li>■ บริษัทฯ ถือหุ้น ประมาณ ร้อยละ 2.51 ในบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และของบริษัทยา</li> <li>■ กรรมการของบริษัทฯ ได้แก่ นายชัยศักดิ์ อังค์สุวรรณ เป็นประธานกรรมการ และผู้บริหารของบริษัทฯ คือ นายอากาศวิวัฒน์ วัฒนางกูร และเรืออากาศโท นพรัช พลอยใหญ่ เป็นกรรมการ ของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด</li> </ul>	1. บริษัทฯ ซื้อบริการนำร่อง (Navigation) และเช่าอุปกรณ์ จากบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด <ul style="list-style-type: none"> <li>- ยอดค่าใช้จ่ายรวม</li> <li>- ยอดเจ้าหนี้ค้าง</li> </ul>	1,189.60 100.61	1,147.54 95.12	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
		2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และให้บริการขนส่งแก่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด <ul style="list-style-type: none"> <li>- ยอดรายได้รวม</li> <li>- ยอดถูกหนี้ยึดค้าง</li> </ul>	0.25 0.01	1.69 0.04	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกัน
ธนาคารแห่งประเทศไทย	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ กรรมการของบริษัทฯ ได้แก่ นายคณิต แสงสุพรรณ เป็นกรรมการของ ธนาคารแห่งประเทศไทย</li> </ul>	บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน แก่ธนาคารแห่งประเทศไทย <ul style="list-style-type: none"> <li>- ยอดรายได้รวม</li> <li>- ยอดถูกหนี้ยึดค้าง</li> </ul>	20.28 1.13	4.08 2.55	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท พลิกทรัพย์ ภัทร จำกัด (มหาชน)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ กรรมการของบริษัทฯ ได้แก่ นายบรรจง พงษ์พาณิชย์ เป็นประธานกรรมการของบริษัท พลิกทรัพย์ ภัทร จำกัด (มหาชน)</li> </ul>	บริษัทฯ ให้อำนาจบริษัท พลิกทรัพย์ ภัทร จำกัด (มหาชน) เป็นที่ปรึกษาทางการเงิน เพื่อช่วยในการศึกษาแนวทาง การดำเนินงานปรับปรุงโครงสร้างทางการเงิน และการจัดหาแหล่งเงินให้แก่บริษัทฯ <ul style="list-style-type: none"> <li>- ยอดค่าใช้จ่ายรวม</li> <li>- ยอดเจ้าหนี้ค้าง</li> </ul>	16.67 0.00	0.00 0.00	เป็นการจัดจ้างที่ปรึกษา โดยการออกข้อกำหนดขอบเขตเงื่อนไข ในการเสนอบริการเพื่อคัดเลือกที่ปรึกษาทางการเงิน ซึ่งเป็น การดำเนินการตามแนวทางและ ระเบียบในการจัดจ้างตามปกติของ บริษัทฯ เช่นเดียวกับที่ใช้ในการจัดจ้างบุคคลหรือกิจการอื่นที่ ไม่เกี่ยวข้องกัน

ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังมีรายการระหว่างกันที่เป็นค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับบริการสาธารณูปโภคต่างๆ (ซึ่งประกอบด้วย ค่าไฟฟ้า ประปา และโทรศัพท์) ที่บริษัทฯ มีการทำรายการกับหน่วยงานของรัฐ และ/หรือรัฐวิสาหกิจที่ทำหน้าที่เป็นผู้ให้บริการสาธารณูปโภคต่างๆ ดังกล่าว เป็นจำนวนเงิน 367.13 ล้านบาท สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2553 และมียอดคงค้าง 22.46 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553

### ความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของรายการระหว่างกัน

คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณารายการระหว่างกันสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2553 และมีความเห็นว่ารายการระหว่างกันดังกล่าว เป็นรายการที่เป็นไปตามธุรกิจปกติของบริษัทฯ มีความสมเหตุสมผลมีการกำหนดราคาและเงื่อนไขอื่น ๆ ตามราคาตลาดเช่นเดียวกับการกำหนดราคาให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และไม่มี การถ่ายเทพลประโยชน์ระหว่างบริษัทฯ และบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง

### ขั้นตอนการอนุมัติการทำรายการระหว่างกัน

การเข้าทำรายการระหว่างกันข้างต้น เป็นไปตามธุรกิจปกติของบริษัทฯ และได้ดำเนินการอนุมัติตามขั้นตอนของบริษัทฯ ซึ่งมีมาตรการที่รัดกุมของระเบียบราชการและรัฐวิสาหกิจ ทั้งนี้ กรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียในเรื่องนั้น ๆ จะไม่มีส่วนในการอนุมัติการทำรายการ

### นโยบายการทำรายการระหว่างกันในอนาคต

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



# คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2553

ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

## 1. สรุปผลการดำเนินงานของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

ในปี 2553 อุตสาหกรรมการบินมีการปรับตัวที่ดีขึ้นอย่างชัดเจนต่อเนื่องจากไตรมาส 4 ของปี 2552 หลังจากที สถานะเศรษฐกิจโลกเริ่มฟื้นตัว ถึงแม้จะได้รับผลกระทบจากเหตุการณ์ภูเขาไฟระเบิดในประเทศไอซ์แลนด์ ทำให้น่านฟ้ายุโรป ต้องปิดลงระยะหนึ่งในเดือนเมษายน 2553 และเหตุการณ์ชุมนุมทางการเมืองภายในประเทศ ในช่วงเดือนเมษายน - พฤษภาคม 2553 แต่อย่างไรก็ตาม ในไตรมาส 3 เหตุการณ์เริ่มคลี่คลาย ประกอบกับบริษัทฯ ได้ดำเนินกลยุทธ์ธุรกิจอย่างเข้มข้น และ มีการปรับแผนการทำงานให้เหมาะสมทันกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้การดำเนินงานของบริษัทฯ ในปี 2553 มีกำไรเพิ่มขึ้นจากปี 2552

นอกจากนี้ จากความสำเร็จในการดำเนินกลยุทธ์การสร้างความแข็งแกร่งด้านการเงิน เพื่อให้บริษัทฯ มีโครงสร้าง เงินทุนที่แข็งแกร่ง มีสภาพคล่องทางการเงินที่เหมาะสม รวมถึงมีเงินทุนที่เพียงพอต่อการรองรับ การดำเนินธุรกิจต่างๆ ของ บริษัทฯ การชำระคืนหนี้ที่ถึงกำหนดชำระในอนาคตรัดกุม และการขยายธุรกิจต่อไปในอนาคตเพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนใน ระยะยาว ตลอดจนเพื่อสามารถรองรับเหตุการณ์อันมิอาจคาดการณ์ได้ที่อาจเกิดขึ้นได้ โดยบริษัทฯ ได้ออกหุ้นสามัญเพิ่มทุน จำนวน 15,000 ล้านบาท ควบคู่ไปกับการจัดหาเงินกู้ยืมตามแผน ตลอดจนการจัดหาวงเงินที่พร้อมเบิกถอนได้ตลอดเวลา (Committed Revolving Credit Line) ทำให้ ณ สิ้นปี 2553 บริษัทฯ มีเงินสดสำรองอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานของสายการบิน

สรุปผลการดำเนินงานประจำปี 2553 ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	2553	2552	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	184,270	163,875	+ 20,395	+ 12.4
ค่าใช้จ่ายรวม *	175,853	158,935	+ 16,918	+ 10.6
กำไร(ขาดทุน)ก่อนอัตราแลกเปลี่ยนและภาษีเงินได้	8,417	4,940	+ 3,477	+ 70.4
กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	9,106	3,167	+ 5,939	+ 187.5
กำไร(ขาดทุน)ก่อนภาษีเงินได้	17,523	8,107	+ 9,416	+ 116.1
กำไร(ขาดทุน)สุทธิ	15,350	7,344	+ 8,006	+ 109.0
กำไร(ขาดทุน)สุทธิต่อหุ้น (บาท)	8.39	4.32	+ 4.07	+ 94.2
EBITDA	28,991	30,385	- 1,394	- 4.6
EBITDAR	33,322	31,917	+ 1,405	+ 4.4

\* ไม่รวมกำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยน แต่รวมส่วนแบ่งกำไร(ขาดทุน)จากเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสียและต้นทุนทางการเงิน

ในปี 2553 บริษัทฯ มีรายได้รวมทั้งสิ้น 184,270 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2552 จำนวน 20,395 ล้านบาท หรือร้อยละ 12.4 โดยมีรายได้จากการขายหรือการให้บริการเพิ่มขึ้น 18,985 ล้านบาท หรือร้อยละ 11.7 ค่าใช้จ่ายไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนแต่รวมส่วนแบ่งกำไร (ขาดทุน) จากเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสียและต้นทุนทางการเงิน มีจำนวนทั้งสิ้น 175,853 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 16,918 ล้านบาท หรือร้อยละ 10.6 เป็นผลมาจากราคาน้ำมันเครื่องบินโดยเฉลี่ยสูงขึ้นร้อยละ 26.4 การเพิ่มปริมาณการผลิตและการขนส่ง ประกอบกับค่าใช้จ่ายบุคลากรสูงขึ้น ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากบริษัทฯ ได้ดำเนินยุทธศาสตร์การบริหารกำลังคน โดยการจัดให้มีโครงการ Golden Handshake และโครงการร่วมใจจากองค์กร (Mutual Separate Plan) ซึ่งในระยะยาวจะส่งผลให้ต้นทุนบุคลากรโดยรวมลดลง นอกจากนี้ ในปี 2553 บริษัทฯ มีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 9,106 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 5,939 ล้านบาท หรือร้อยละ 187.5 บริษัทฯ มีกำไรก่อนภาษีเงินได้ 17,523 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 9,416 ล้านบาท หรือร้อยละ 116.1 อย่างไรก็ตามหากไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ บริษัทฯ มีกำไรก่อนอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศและภาษีเงินได้ 8,417 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 3,477 ล้านบาท หรือร้อยละ 70.4

บริษัทฯ มีกำไรสุทธิ 15,350 ล้านบาท คิดเป็นกำไรต่อหุ้น 8.39 บาท สูงกว่าปี 2552 ซึ่งมีกำไรสุทธิ 7,344 ล้านบาท หรือกำไรต่อหุ้น 4.32 บาท และมีกำไรก่อนจากกาดำเนินงานหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคา ค่าตัดจำหน่าย และค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ (EBITDAR) เท่ากับ 33,322 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 1,405 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.4

ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2553 บริษัทฯ ได้เปลี่ยนแปลงนโยบายบัญชีในการกำหนดมูลค่าสินทรัพย์ถาวรต่อหน่วยเพื่อใช้ในการบันทึกบัญชีจาก 3,000 บาท เป็น 20,000 บาทขึ้นไป ซึ่งการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว มีผลทำให้ค่าใช้จ่ายในปีนั้นเพิ่มขึ้นประมาณ 21.5 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับการบันทึกบัญชีตามนโยบายเดิม

นอกจากนั้น ในงวดบัญชีปี 2553 บริษัทฯ ได้รวมรายการบัญชีของ บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อย เข้าในงบการเงินรวมด้วย โดยบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด ได้จดทะเบียนจัดตั้งตามกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2553 ด้วยทุนจดทะเบียนที่ออกและชำระแล้ว 2 ล้านบาท โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้บริการงานที่ต้องใช้บุคลากรเฉพาะด้านตามที่บริษัทฯ ต้องการ ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นงานที่ต้องการบุคลากรที่มีความชำนาญการเป็นพิเศษหรือมีความชำนาญเฉพาะทาง หรือบุคลากรที่ทำหน้าที่ให้บริการแก่ลูกค้า รวมถึงงานที่หากดำเนินการโดยบริษัทจ้างงานภายนอกอื่นแล้วไม่ได้ผลดี และ/หรือบุคลากรที่บริษัทฯ เห็นว่าเป็นงานที่ต้องการจำกัดอายุบุคลากรและช่วยลดต้นทุนในระยะยาว โดยบริษัทฯ ถือหุ้นสามาร้อยละ 49 และบริษัท คริวการบินภูเก็ต จำกัด ถือหุ้นบุริมสิทธิ ชนิดสะสม (Cumulative Preferred Stock) ร้อยละ 51 ซึ่งผู้ถือหุ้นบุริมสิทธิจะได้รับเงินปันผลในอัตราร้อยละ 6 ต่อปีของเงินลงทุน แต่ไม่มีอำนาจในการบริหารจัดการ ดังนั้น อำนาจการควบคุมและบริหารจัดการจึงเป็นไปเพื่อประโยชน์ของบริษัทฯ

## 2. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานปี 2553

### 2.1 ปริมาณการผลิตและการขนส่ง

		2553	2552	อัตรา เปลี่ยนแปลง
ปริมาณการผลิตรวม	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	11,516	10,499	+ 9.7%
ปริมาณการขนส่งรวม	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	7,997	6,908	+ 15.8%
อัตราส่วนการบรรทุก	(ร้อยละ)	69.4	65.8	+ 3.6
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	75,600	72,031	+ 5.0%
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	55,676	52,593	+ 5.9%
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(ร้อยละ)	73.6	73.0	+ 0.6
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	4,708	4,016	+ 17.2%
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	2,895	2,092	+ 38.4%
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ร้อยละ)	61.5	52.1	+ 9.4
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	18.17	18.48	- 1.7%
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	341,165	326,008	+ 4.6%
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	11.4	11.2	+ 1.8%

ตามที่บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบิน A330-300 จำนวน 3 ลำในปลายปี 2552 และอีก 2 ลำในเดือนมีนาคม 2553 และอยู่ระหว่างการรอติดตั้งเก้าอี้ชั้นประหยัดนั้น เป็นผลให้การดำเนินงานบริษัทฯ ไม่เป็นไปตามแผนที่วางไว้ บริษัทฯ จึงได้เช่าเครื่องบินโบอิง B777-300ER จำนวน 3 ลำ เพื่อเพิ่มปริมาณการผลิตตามแผน รวมทั้งได้เช่าเครื่องบินขนส่งสินค้า B777-200LRF จำนวน 2 ลำเพื่อให้บริการขนส่งสินค้า เป็นผลให้ปริมาณการผลิตรวม (Available Ton -Kilometer : ATK) เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 9.7 ในขณะที่ปริมาณการขนส่งรวม (Revenue Ton-Kilometer : RTK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 15.8 ส่งผลให้อัตราส่วนการบรรทุกรวม (Load Factor) เฉลี่ยร้อยละ 69.4 เพิ่มขึ้นจากปีก่อน ซึ่งเฉลี่ยร้อยละ 65.8 โดยมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat - Kilometer : ASK) เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 5.0 ส่วนปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger - Kilometer : RPK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.9 อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เพิ่มขึ้นเล็กน้อยจากเฉลี่ยร้อยละ 73.0 ปีก่อน เป็นร้อยละ 73.6

## 2.2 รายได้

ในปี 2553 บริษัทฯ มีรายได้รวมทั้งสิ้น 184,270 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2552 เป็นจำนวน 20,395 ล้านบาท หรือร้อยละ 12.4 โดยสรุปดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	2553	2552	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
<b>รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน</b>				
ภูมิภาค	52,953	45,916	+ 7,037	+ 15.3
ข้ามทวีป	52,954	50,146	+ 2,808	+ 5.6
ภายในประเทศ	12,399	11,968	+ 431	+ 3.6
เที่ยวบินแบบไม่ประจำ	539	488	+ 51	+ 10.5
ค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสาร	1,925	2,403	- 478	- 19.9
ค่าธรรมเนียมชดเชยน้ำมันเรียกเก็บจากผู้โดยสาร	24,092	23,558	+ 534	+ 2.3
<b>รวมรายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน</b>	<b>144,862</b>	<b>134,479</b>	<b>+ 10,383</b>	<b>+ 7.7</b>
ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	28,230	19,348	+ 8,882	+ 45.9
<b>รวมรายได้จากกิจการขนส่ง</b>	<b>173,092</b>	<b>153,827</b>	<b>+ 19,265</b>	<b>+ 12.5</b>
รายได้จากกิจการอื่น	7,496	7,776	- 280	- 3.6
<b>รวมรายได้จากการขายหรือการให้บริการ</b>	<b>180,588</b>	<b>161,603</b>	<b>+ 18,985</b>	<b>+ 11.7</b>
ดอกเบี้ยรับ	185	178	+ 7	+ 3.9
รายได้อื่น	3,497	2,094	+ 1,403	+ 67.0
<b>รวมรายได้</b>	<b>184,270</b>	<b>163,875</b>	<b>+ 20,395</b>	<b>+ 12.4</b>

❖ **รายได้จากการขายหรือการให้บริการ** บริษัทฯ มีรายได้จากการขายหรือการให้บริการรวมทั้งสิ้น 180,588 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 18,985 ล้านบาท หรือ ร้อยละ 11.7

❖ **รายได้จากกิจการขนส่ง** จำนวน 173,092 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 19,265 ล้านบาท หรือร้อยละ 12.5 ประกอบด้วยรายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน

บริษัทฯ มีรายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินรวมทั้งสิ้น 144,862 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 10,383 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.7 โดยมีสาเหตุหลักมาจากความต้องการเดินทางที่เพิ่มสูงขึ้นซึ่งเป็นผลมาจากเศรษฐกิจโลกที่เริ่มฟื้นตัวตั้งแต่ในไตรมาสที่ 4 ของปี 2552 และต่อเนื่องมาในปี 2553 ถึงแม้จะถูกกระทบจากเหตุการณ์ภูเขาไฟระเบิดในไอซ์แลนด์ในเดือนเมษายน 2553 ที่ส่งผลกระทบต่อการเดินทางข้ามทวีปจากยุโรปมายังประเทศไทย และเหตุการณ์ชุมนุมทางการเมืองที่รุนแรง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเดือนเมษายน และเดือนพฤษภาคม 2553 ที่ส่งผลกระทบต่อเที่ยวบินที่เคยเกิดขึ้นในปี 2552 จนกระทั่งรัฐบาลในหลายประเทศได้ประกาศเตือนหรือห้ามไม่ให้ประชาชนเดินทางเข้าประเทศไทย อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้ใช้มาตรการ

ส่งเสริมการขายเพื่อลดผลกระทบจากเหตุการณ์ชุมนุม ดังกล่าว รวมทั้งในช่วงนอกฤดูกาลท่องเที่ยว เป็นผลให้ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.9 โดยมี รายได้จากผู้โดยสารต่อหน่วยโดยเฉลี่ย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย) เพิ่มขึ้นจาก 2.50 บาทในปี 2552 เป็น 2.57 บาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.8 เป็นผลมาจากความต้องการของตลาดที่สูงขึ้น และอัตราค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันเฉลี่ยที่เพิ่มขึ้นตามราคาน้ำมันที่สูงขึ้น ถึงแม้จะได้รับผลกระทบบางส่วนจากการแข็งค่าเงินบาทก็ตาม

ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2553 ราคาบัตรโดยสารเส้นทางภายในประเทศที่จำหน่ายในประเทศไทย และบางเส้นทางในต่างประเทศ ได้รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัยในราคาค่าโดยสาร และบริษัทฯ ได้บันทึกรายได้ดังกล่าวเป็นรายได้ค่าโดยสารทั้งหมด ไม่ได้แยกเป็นรายได้เงินค่าประกันภัยและรายได้ค่าธรรมเนียมชดเชยน้ำมันเรียกเก็บจากผู้โดยสารดังเช่นในปีที่ผ่านมา

### รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินจำแนกตามภูมิภาค

✦ รายได้จากการขนส่งผู้โดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินในภูมิภาค มีจำนวน 52,953 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 7,037 ล้านบาท หรือร้อยละ 15.3 เนื่องจากความต้องการเดินทางที่เพิ่มสูงขึ้นอันเป็นผลมาจากการที่เศรษฐกิจโลกฟื้นตัว และการที่บริษัทฯ ได้ส่งเสริมการขายโดยกระตุ้นความต้องการในช่วงนอกฤดูกาลท่องเที่ยว ถึงแม้จะได้รับผลกระทบบางส่วนจากเหตุการณ์ชุมนุมทางการเมือง และเหตุการณ์ภูเขาไฟระเบิดในประเทศไอซ์แลนด์ก็ตาม โดยบริษัทฯ ได้เพิ่มปริมาณการผลิต ทั้งการเพิ่มความถี่ และขนาดของเครื่องบิน เพื่อตอบสนองต่อการเพิ่มขึ้นของความต้องการเดินทางดังกล่าว โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเส้นทางกรุงเทพฯ ไปยังประเทศจีน ฮองกง ญี่ปุ่น สิงคโปร์ และมาเลเซีย ทำให้ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 992 ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร หรือร้อยละ 3.5 และปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 1,864 ล้านคน-กิโลเมตร หรือร้อยละ 9.5 โดยอัตราการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 69.5 ในปี 2552 เป็นร้อยละ 73.5 ในปี 2553

✦ รายได้จากการขนส่งผู้โดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินข้ามทวีป 52,954 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,808 ล้านบาท หรือร้อยละ 5.6 ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลจากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลก บริษัทฯ ได้ปรับเพิ่มเที่ยวบินจากที่เคยลดลงในช่วงเกิดวิกฤตเศรษฐกิจในปี 2552 รวมถึงการเพิ่มความถี่เที่ยวบินในเส้นทางที่มี ความต้องการสูง และการเปิดบินเส้นทางใหม่ กรุงเทพฯ - โจฮันเนสเบิร์ก สาธารณรัฐอาฟริกาใต้ จำนวน 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ตั้งแต่วันที่ 2 มิถุนายน 2553 ทำให้ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 3,003 ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร หรือร้อยละ 7.8 ในขณะที่ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 1,970 ล้านคน-กิโลเมตร หรือร้อยละ 6.8 เป็นผลให้อัตราการขนส่งผู้โดยสารลดลงจากร้อยละ 74.9 ในปี 2552 เป็นร้อยละ 74.3 ในปี 2553

✦ รายได้จากการขนส่งผู้โดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินในประเทศ 12,399 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 431 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.6 สาเหตุสำคัญเนื่องจากในปีนี้นักท่องเที่ยว ได้รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัยในราคาค่าโดยสาร ในขณะที่ปีก่อนไม่ได้รวม อย่างไรก็ตาม ตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2553 บริษัทฯ ได้ปรับเปลี่ยนตารางบินเส้นทางในประเทศตามนโยบายสร้างความร่วมมือกับสายการบินนกแอร์ ตามแผนกลยุทธ์ Two-Brand Strategy เพื่อสร้างความแข็งแกร่งในการแข่งขันและการให้บริการ โดยให้สายการบินนกแอร์ทำการบินในเส้นทางไปกลับ กรุงเทพฯ-พิษณุโลก เชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน และกรุงเทพฯ-อุบลราชธานี โดยบริษัทฯ ยังคงทำการบินเส้นทางกรุงเทพฯ-อุบลราชธานี จำนวน 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เป็นผลให้ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารลดลง 451 ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร หรือร้อยละ 9.5 และปริมาณการขนส่งผู้โดยสารลดลง 758 ล้านคน-กิโลเมตร หรือร้อยละ 20.0 โดยอัตราการขนส่งผู้โดยสารลดลงจากร้อยละ 79.7 ในปี 2552 เป็นร้อยละ 70.5 ในปี 2553



❖ **รายได้จากการขนส่งผู้โดยสารและน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเที่ยวบินแบบไม่ประจำ**

รายได้จากการขนส่งผู้โดยสารและน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเที่ยวบินแบบไม่ประจำ 539 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 51 ล้านบาท หรือร้อยละ 10.5 เนื่องจากจำนวนเที่ยวบินแบบไม่ประจำไปยังเส้นทางต่างประเทศเพิ่มขึ้น

❖ **รายได้เงินค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสาร**

รายได้เงินค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสาร 1,925 ล้านบาท ลดลง 478 ล้านบาท หรือร้อยละ 19.9 โดยมีสาเหตุหลักจากการที่เงินบาทแข็งค่าเมื่อเทียบกับเงินตราต่างประเทศที่เป็นสกุลหลัก ประกอบกับบริษัทฯ ไม่ได้แยกบันทึกรายได้เงินค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสารเส้นทางบินในประเทศดังที่กล่าวมาข้างต้น

❖ **รายได้ค่าธรรมเนียมชดเชยน้ำมันเรียกเก็บจากผู้โดยสาร**

รายได้ค่าธรรมเนียมชดเชยน้ำมันเรียกเก็บจากผู้โดยสาร 24,092 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 534 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.3 โดยมีสาเหตุหลักจากราคาน้ำมันตลาดโลกโดยเฉลี่ยปรับตัวสูงขึ้นเมื่อเทียบกับปี 2552 จึงทำให้บริษัทฯ ปรับอัตราค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันสูงขึ้นประกอบกับจำนวนผู้โดยสารเส้นทางบินระหว่างประเทศซึ่งมีอัตราค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันสูงกว่าเส้นทางบินในประเทศเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.6

**รายได้ค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์**

❖ **รายได้จากค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์** 28,230 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 8,882 ล้านบาท หรือร้อยละ 45.9 สาเหตุสำคัญเนื่องจากความต้องการนำเข้าและส่งออกสินค้าเพิ่มสูงขึ้นตามการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลก รวมทั้ง การที่บริษัทฯ เช่าพื้นที่ระวางขนส่ง (Block Space) บนเครื่องบินขนส่งสินค้าแบบโบอิง 777-200 LRF 2 ลำ ตั้งแต่เดือนมีนาคม 2553 ทำให้ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (Available Dead Load Ton-Kilometers : ADTK) เพิ่มขึ้น 692 ล้านตัน-กิโลเมตร หรือร้อยละ 17.2 และเป็นผลให้ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Revenue Freight Ton-Kilometers : RFTK) เพิ่มขึ้น 803 ล้านตัน-กิโลเมตร หรือร้อยละ 38.4 ซึ่งส่งผลให้อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 52.1 ในปี 2552 เป็นร้อยละ 61.5 ในปี 2553 ประกอบกับรายได้จาก พักตร์ภัณฑ์รวมค่าธรรมเนียมน้ำมันและค่าประกันภัยต่อหน่วยเพิ่มขึ้นจาก 8.90 บาทในปี 2552 เป็น 9.50 บาท ในปี 2553 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.7

**รายได้จากกิจการอื่น**

❖ **รายได้จากกิจการอื่น** 7,496 ล้านบาท ลดลง 280 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.6 โดยมีสาเหตุหลักมาจากรายได้จากการบินบริการซ่อมบำรุงอากาศยานต่ำกว่าปีก่อน ประกอบกับจำนวนเที่ยวบินและจำนวนผู้โดยสารของสายการบินลูกค้าลดลงจากปีก่อน ทำให้รายได้จากการให้บริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้นและการให้บริการอาหารบนเครื่องบินของสายการบินลูกค้าต่ำกว่าปีก่อน ในขณะที่รายได้จากการให้บริการด้านคลังสินค้าเพิ่มขึ้นจากปีก่อนเนื่องจากปริมาณความต้องการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้น

**ดอกเบี้ยรับ**

ดอกเบี้ยรับ 185 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 7 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.9 เนื่องจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเฉลี่ยสูงกว่าปีก่อน ประกอบกับบริษัทฯ นำเงินสดดังกล่าวไปลงทุนระยะสั้นที่ให้ผลตอบแทนที่สูงขึ้น

## รายได้อื่น

รายได้อื่น 3,497 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,403 ล้านบาท หรือร้อยละ 67.0 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการที่บริษัทฯ รับรู้ค่าชดเชยจากการส่งมอบเครื่องบินล่าช้าสูงกว่าปีก่อน 723 ล้านบาท และการเพิ่มขึ้นของรายได้จากการรับรู้ ค่าธรรมเนียมสนามบินที่เรียกเก็บจากผู้โดยสาร แต่สายการบินอื่นหรือประเทศที่บริษัทฯ ขนส่งผู้โดยสารไปไม่ได้เรียกเก็บมาเกินกว่า 3 ปี ซึ่งสูงกว่าปีก่อน 816 ล้านบาท

## 2.3 ค่าใช้จ่าย

ในปี 2553 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 166,747 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 10,979 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.0 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	2553	2552	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
ค่าน้ำมันเครื่องบิน	56,519	47,015	+ 9,504	+ 20.2
ค่าใช้จ่ายบุคลากร	33,526	26,191	+ 7,335	+ 28.0
ค่าตอบแทนผู้บริหาร	74	61	+ 13	+ 21.3
ค่าบริการการบิน	19,064	17,692	+ 1,372	+ 7.8
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	5,093	5,243	- 150	- 2.9
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	9,675	10,321	- 646	- 6.3
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	20,236	21,023	- 787	- 3.7
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	4,331	1,532	+ 2,799	+ 182.7
ค่าสินค้าและวัสดุที่ใช้ไป	9,045	8,496	+ 549	+ 6.5
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	6,103	6,221	- 118	- 1.9
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	675	760	- 85	- 11.2
ค่าความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกรณีกฎหมาย การป้องกันการค้าที่ไม่เป็นธรรม	(1,783)	-	- 1,783	-
ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์	489	529	- 40	- 7.6
ค่าใช้จ่ายอื่น	7,898	8,104	- 206	- 2.5
ต้นทุนทางการเงิน	5,166	5,738	- 572	- 10.0
ส่วนแบ่งขาดทุน(กำไร)จากเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย	(258)	9	- 267	-
ผลขาดทุน(กำไร)จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(9,106)	(3,167)	- 5,939	- 187.5
<b>รวมค่าใช้จ่าย</b>	<b>166,747</b>	<b>155,768</b>	<b>+ 10,979</b>	<b>+ 7.0</b>

สรุปค่าใช้จ่ายที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญในปี 2553 ได้แก่

ค่าน้ำมันเครื่องบิน 56,519 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 9,504 ล้านบาท หรือร้อยละ 20.2 โดยมีสาเหตุหลักจากราคาน้ำมันเครื่องบินที่เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 26.4 และปริมาณการใช้น้ำมันเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.2 อันเป็นผลมาจากการเพิ่มปริมาณการผลิต ในขณะที่เงินเหรียญสหรัฐอ่อนค่าลงทำให้ค่าน้ำมันคิดเป็นเงินบาทลดลงบางส่วน รวมทั้งในปีบริษัทฯ มีรายรับชดเชยจากการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน 598 ล้านบาท

ค่าใช้จ่ายบุคลากร 33,526 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 7,335 ล้านบาท หรือร้อยละ 28.0 โดยมีสาเหตุหลักเนื่องจากบริษัทฯ จ่ายเงินชดเชยให้พนักงานที่เข้าร่วมโครงการ Golden Handshake และโครงการร่วมใจจากองค์กร (Mutual Separate Plan) เป็นจำนวนเงินประมาณ 2,263 ล้านบาท ซึ่งทั้ง 2 โครงการ เป็นโครงการที่บริษัทฯ ได้ดำเนินการตามยุทธศาสตร์การบริหารกำลังคนของบริษัทฯ เพื่อปรับโครงสร้างบุคลากรให้มีสัดส่วนอัตรากำลังที่เหมาะสม เพื่อสร้างความสามารถในการแข่งขันเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารงานขององค์กร สร้างสมรรถนะของกำลังคนที่มีศักยภาพและสมรรถนะสูงที่สอดคล้องกับภารกิจขององค์กรในอนาคต และเพื่อปรับปรุงโครงสร้างต้นทุนบุคลากร โดยรวมในระยะยาว โดยให้พนักงานลาออกโดยสมัครใจและไม่ส่งผลเสียต่อกิจการของบริษัทฯ มีพนักงานเข้าร่วมโครงการร่วมใจจากองค์กรมีผลในปีนี้รวม 600 คน และอีก 28 คน มีผลในปี 2554 นอกจากนี้ ค่าใช้จ่ายบุคลากรในปีนี้เพิ่มสูงขึ้นตามการเพิ่มขึ้นของค่าตอบแทนที่จ่ายให้แก่พนักงาน

ค่าบริการการบิน 19,064 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,372 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.8 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายเนื่องจากการเพิ่มปริมาณการผลิต และการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขนส่งสินค้า (Cargo Handling) ที่เกี่ยวข้องกับการเช่าพื้นที่ระวางขนส่งสินค้า

ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน 9,675 ล้านบาท ลดลง 646 ล้านบาท หรือร้อยละ 6.3 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการลดลงของค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษา เนื่องจากในปีนี้ก็กิจกรรมการซ่อมบำรุงลดลงเมื่อเทียบกับปีก่อน

ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ 4,331 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,799 ล้านบาท หรือร้อยละ 182.7 สาเหตุหลักเกิดจากค่าใช้จ่ายจากการเช่าพื้นที่ระวางขนส่งสินค้าจำนวน 2 ลำ ตั้งแต่เดือนมีนาคม 2553 และการเช่าเครื่องบินโบอิง B777-300ER จาก Jet Airway จำนวน 3 ลำ ตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2553

ค่าความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกรณีกฎหมายการป้องกันการค้าที่ไม่เป็นธรรม (Anti-trust) ตามที่ในปี 2551 บริษัทฯ ได้ตั้งสำรองค่าความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกรณีกฎหมายป้องกันการค้าที่ไม่เป็นธรรมจำนวนรวม 4,290 ล้านบาท ต่อมาในเดือนพฤศจิกายน 2553 European Commission ได้ยกเลิกข้อกล่าวหาบริษัทฯ เนื่องจากมีหลักฐานไม่เพียงพอ บริษัทฯ จึงได้ปรับลดประมาณการสำรองลง 1,783 ล้านบาท คงเหลือสำรองไว้ 2,507 ล้านบาท

กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 9,106 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 5,939 ล้านบาท หรือร้อยละ 187.5 ซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากการปรับยอดเงินกู้คงเหลือสกุลยูโรเป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวด

ส่วนแบ่งขาดทุน (กำไร) จากเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย ในปี 2553 มีกำไร 258 ล้านบาท ในขณะที่ ปี 2552 ขาดทุน 9 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักมาจากการรับรู้ส่วนได้เสียจากเงินลงทุนในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด จำนวน 235 บาท

## 2.4 ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้สุทธิ

บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้สุทธิจำนวน 2,125 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,434 ล้านบาท หรือร้อยละ 207.5 มีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของกำไรที่บริษัทฯ ต้องเสียภาษีตามอัตราที่กำหนด



## 2.5 กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นบริษัทฯ

กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจาก 7,344 ล้านบาทในปี 2552 เป็น 15,350 ล้านบาท ในปี 2553 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 109.0 โดยมีอัตราส่วนกำไรสุทธิเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 4.54 ในปี 2552 เป็นร้อยละ 8.50 ในปี 2553

## 3. คำอธิบายและวิเคราะห์ฐานะการเงิน

### 3.1 สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 บริษัทฯ สินทรัพย์รวมเท่ากับ 293,760 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2552 จำนวน 22,066 ล้านบาท หรือร้อยละ 8.1 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	31 ธันวาคม 2553		31 ธันวาคม 2552	
	ล้านบาท	% ของสินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของสินทรัพย์รวม
สินทรัพย์หมุนเวียน	78,301	26.7	47,288	17.4
<b>ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์</b>				
เครื่องบิน	65,615	22.3	62,252	22.9
เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน	115,425	39.3	124,330	45.8
อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	10,822	3.7	10,445	3.8
ที่ดิน อาคาร และค่าปรับปรุง	7,988	2.7	8,588	3.2
เครื่องมือ โรงซ่อม และอุปกรณ์	6,269	2.1	7,890	2.9
<b>ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ — สุทธิ</b>	<b>206,119</b>	<b>70.1</b>	<b>213,505</b>	<b>78.6</b>
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ	9,340	3.2	10,901	4.0
<b>รวมสินทรัพย์</b>	<b>293,760</b>	<b>100.0</b>	<b>271,694</b>	<b>100.0</b>

### สินทรัพย์หมุนเวียน

สินทรัพย์หมุนเวียนของบริษัทฯ มีจำนวน 78,301 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 26.7 ของสินทรัพย์รวม เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 จำนวน 31,013 ล้านบาท หรือร้อยละ 65.6 โดยมีสาเหตุหลักมาจาก

❖ เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 มีจำนวน 37,680 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 จำนวน 23,380 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ได้สำรองเงินสดเพิ่มขึ้นให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานของสายการบินตามกลยุทธ์การสร้างความแข็งแกร่งด้านการเงิน

❖ ค่าใช้จ่ายล่วงหน้าและเงินมัดจำเพิ่มขึ้น 4,627 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักมาจากการจ่ายชำระค่า Security Deposit ของเครื่องบินเช่าเพื่อดำเนินงาน B777-300 ER จำนวน 8 ลำ ที่จะรับมอบในปี 2555-2556 ตามสัญญา รวมประมาณ 4,418 ล้านบาท

### ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ - สุทธิ

ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ - สุทธิ มีมูลค่ารวม 206,119 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 70.1 ของสินทรัพย์รวม ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 จำนวน 7,386 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.5 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการคิดค่าเสื่อมราคา อย่างไรก็ตามในปี 2553 เครื่องบินมีจำนวนสูงขึ้นเนื่องจากบริษัทฯ รั้บมอบเครื่องบิน A330-300 จำนวน 2 ลำ และการจ่ายเงินล่วงหน้าค่าเครื่องบิน A330-300 จำนวน 7 ลำ

### สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ มีจำนวน 9,340 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 3.2 ของสินทรัพย์รวม ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 จำนวน 1,561 ล้านบาท หรือร้อยละ 14.3 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการลดลงของภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจำนวน 959 ล้านบาท จากการปรับลดสำรองประเมินการหนี้สินกรณีตั้งสำรองความเสียหายและค่าปรับจากกรณีคดีละเมิดกฎหมายการป้องกันการค้าที่ไม่เป็นธรรม และการลดลงของสินทรัพย์รอการขายจำนวน 608 ล้านบาท จากการขายเครื่องบิน A300-600 จำนวน 2 ลำ

## 1.2 หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 หนี้สินรวมของบริษัทฯ เท่ากับ 210,850 ล้านบาท ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 จำนวน 7,600 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.5 โดยมีองค์ประกอบหลักของหนี้สิน ดังนี้

	31 ธันวาคม 2553		31 ธันวาคม 2552	
	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม
หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี )	57,581	27.3	54,961	25.2
หนี้สินระยะยาว				
หุ้นกู้	29,335	13.9	40,290	18.4
หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน	64,327	30.5	79,341	36.3
เงินกู้ยืมระยะยาว	52,618	25.0	35,269	16.2
รวมหนี้สินระยะยาว	146,280	69.4	154,900	70.9
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น ๆ	6,989	3.3	8,589	3.9
รวมหนี้สิน	210,850	100.0	218,450	100.0

### หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี)

หนี้สินหมุนเวียน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 มีจำนวน 57,581 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 27.3 ของหนี้สินรวม เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 จำนวน 2,620 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.8 สาเหตุหลักมาจากค่าใช้จ่ายค้างจ่ายเพิ่มขึ้น เนื่องจากค่าใช้จ่ายค้างจ่ายเกี่ยวกับพนักงานเพิ่มขึ้น ได้แก่ เงินรางวัลประจำปี และค่าใช้จ่ายโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนด

### หนี้สินระยะยาว

หนี้สินระยะยาว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 มีจำนวน 146,280 ล้านบาท (รวมหนี้ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีจำนวน 23,155 ล้านบาท) หรือคิดเป็นร้อยละ 69.4 ของหนี้สินรวม ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 จำนวน 8,620 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากการชำระคืนหนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบินและหุ้นกู้  
รายละเอียดของหนี้สินระยะยาว อยู่ในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 6.11 6.12 6.13 และ 6.30

### หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น

หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 มีจำนวน 6,989 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 3.3 ของหนี้สินรวม ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 จำนวน 1,600 ล้านบาท หรือร้อยละ 18.6 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการประมาณการหนี้สินระยะยาวลดลง 1,323 ล้านบาท จากการปรับลดสำรองความเสียหายและค่าปรับจากกรณีคดีละเมิดกฎหมายการป้องกันการค้าที่ไม่เป็นธรรม และเงินกองทุนบำเหน็จพนักงานลดลง 338 ล้านบาท จากการจ่ายเงินบำเหน็จพนักงานให้กับพนักงานที่เข้าร่วมโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนด

### 1.3 ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ เท่ากับ 82,910 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2552 จำนวน 29,666 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจาก

- ❖ การออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 483.9 ล้านหุ้น ทำให้หุ้นที่ออกและชำระแล้วเพิ่มขึ้น 4,839 ล้านบาท จาก 16,989 ล้านบาท เป็น 21,828 ล้านบาท โดยมีส่วนเกินมูลค่าหุ้น 21 บาทต่อหุ้น คิดเป็นส่วนเกินมูลค่าหุ้นจำนวน 10,160 ล้านบาท หักค่าใช้จ่ายในการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 251 ล้านบาท คงเหลือเป็นส่วนเกิน มูลค่าหุ้นเพิ่มขึ้น 9,910 ล้านบาท
- ❖ กำไรสะสมที่ยังไม่ได้จัดสรรเพิ่มขึ้น 14,155 ล้านบาท เป็นผลมาจากบริษัทฯ มีผลกำไรสุทธิในปี 2553

## 4. สภาพคล่องทางการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 บริษัทฯ มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเท่ากับ 37,680 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 จำนวน 23,380 ล้านบาท หรือร้อยละ 163.5 ตามกลยุทธ์การสร้างเสริมความแข็งแกร่งด้านการเงินตามที่กล่าวมาข้างต้น โดยบริษัทฯ ได้นำเงินสดบางส่วนไปลงทุนระยะสั้น เพื่อลดภาระดอกเบี้ย สรุปลงเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่าง ๆ ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	2553	2552
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	28,268	28,523
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(8,872)	(14,472)
เงินสดสุทธิได้มา (ใช้ไป) ในกิจกรรมจัดหาเงิน	3,979	(7,085)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง)	23,375	6,966



#### 4.1 เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน

เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานของบริษัทฯ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2553 มีจำนวน 28,268 ล้านบาท ลดลง 255 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.9 ในขณะที่บริษัทฯ มีกำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น 1,951 ล้านบาท เนื่องจากบริษัทฯ มีสินทรัพย์ดำเนินงานเพิ่มขึ้น 7,324 ล้านบาท จากค่าใช้จ่ายล่วงหน้าและเงินมัดจำและลูกหนี้การค้าเพิ่มขึ้น ในขณะที่หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น 5,118 ล้านบาท สาเหตุสำคัญจากการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายค้างจ่ายและหนี้สินหมุนเวียนอื่น และรายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถือเป็นรายได้

#### 4.2 เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน

เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนในปี 2553 มีจำนวน 8,872 ล้านบาท ลดลง 5,600 ล้านบาท หรือร้อยละ 38.7 โดยในปีส่วนใหญ่เป็นการจ่ายค่าเครื่องบิน A330-300 ที่รับมอบในเดือนมีนาคม 2553 จำนวน 2 ลำ และเงินจ่ายล่วงหน้าค่าเครื่องบิน A330-300 อีก 7 ลำ ที่คาดว่าจะได้รับมอบระหว่างปี 2554 - 2556

#### 4.3 เงินสดสุทธิได้มา (ใช้ไป) ในกิจกรรมจัดหาเงิน

เงินสดสุทธิได้มาในกิจกรรมจัดหาเงินในปี 2553 มีจำนวน 3,979 ล้านบาท ในขณะที่ปี 2552 เป็นเงินสดสุทธิใช้ไป 7,085 ล้านบาท โดยเงินสดสุทธิได้มาในปีบริษัทฯ ประกอบด้วย

- ❖ เงินสดรับจากการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุน 14,748 ล้านบาท
- ❖ การกู้ยืมเงินระยะยาวสุทธิ 8,110 ล้านบาท
- ❖ การชำระคืนหุ้นกู้ 10,955 ล้านบาท
- ❖ การชำระคืนเงินกู้ยืมระยะสั้น 1,116 ล้านบาท
- ❖ การชำระคืนตัวสัญญาใช้เงิน ดอกเบี้ยเงินกู้ยืม และจ่ายเงินปันผล รวม 6,810 ล้านบาท

### 5. รายจ่ายลงทุน

บริษัทฯ มีรายจ่ายเพื่อการลงทุนก่อนหักเงินสดรับจากสัญญาเช่าทางการเงินเป็นเงิน 13,608 ล้านบาท ใน ปี 2553 ลดลงจากปี 2552 จำนวน 15,720 ล้านบาท หรือร้อยละ 53.6 โดยรายจ่ายในปี 2553 ประกอบด้วย การชำระเงินเพื่อจัดหาเครื่องบินใหม่ ซึ่งรับมอบในปี 2 ลำ และจะรับมอบระหว่างปี 2554-2556 อีก 7 ลำ และการจัดหาอุปกรณ์การบินหมุนเวียนรวม 13,235 ล้านบาท

หน่วย : ล้านบาท	2553	2552
เครื่องบินและอุปกรณ์การบิน	13,235	28,634
อื่น ๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	373	694
<b>รวม</b>	<b>13,608</b>	<b>29,328</b>

## 6. อัตราส่วนทางการเงิน

		2553	2552
<b>อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio)</b>			
อัตราส่วนสภาพคล่อง <sup>(1)</sup>	เท่า	2.46	1.58
<b>อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio)</b>			
อัตรากำไรจากการดำเนินงาน	ร้อยละ	4.85	5.79
อัตรากำไรสุทธิ	ร้อยละ	8.50	4.54
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	22.55	14.82
<b>อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)</b>			
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	5.43	2.76
<b>อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)</b>			
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)	เท่า	1.76	2.93
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย <sup>(2)</sup>	เท่า	5.61	5.30
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน <sup>(3)</sup>	เท่า	0.89	1.13

หมายเหตุ : (1) อัตราส่วนสภาพคล่อง เท่ากับ สินทรัพย์หมุนเวียน / หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี และรายรับด้านการขนส่งที่ยังไม่ถือเป็นรายได้)

(2) อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย เท่ากับ EBITDA / ดอกเบี้ยจ่าย

(3) อัตราส่วนความสามารถในการชำระภาระผูกพัน เท่ากับ EBITDAR / (การชำระคืนหนี้สินระยะยาว + ดอกเบี้ยจ่าย + ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่)

รายละเอียดเรื่องนโยบายบัญชีที่สำคัญ สิทธิและประโยชน์ภายใต้การส่งเสริมการลงทุน ความเสี่ยงทางการตลาด และสัญญาและภาระผูกพัน อยู่ในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 3 ข้อ 6.24 ข้อ 6.30 และข้อ 6.32 ตามลำดับ





ห้าทศวรรษแห่งความภาคภูมิใจ  
การบินไทย สายการบินแห่งชาติ

## แนวทางการดำเนินธุรกิจและกลยุทธ์ของบริษัทฯ

บริษัทฯ กำหนดวิสัยทัศน์ในการเป็นสายการบินที่ลูกค้าเลือกใช้เป็นอันดับแรก ให้บริการดีเลิศด้วยเสน่ห์ไทย (First Choice Carrier with Touches of Thai) ด้วยการสร้างความพึงพอใจสูงสุดแก่ลูกค้าให้เหนือความคาดหมาย และสร้างความผูกพันที่ยั่งยืนระหว่างบริษัทฯ กับลูกค้า โดยการสร้างประสบการณ์การเดินทางที่ราบรื่นและสร้างความประทับใจด้วยเสน่ห์ไทยให้แก่ลูกค้าทุกคนอย่างต่อเนื่อง ตลอดจนบริการที่ดีเลิศและสม่ำเสมอในทุกจุดสัมผัสของการให้บริการ

ในปี 2553 บริษัทฯ ได้ดำเนินกลยุทธ์ธุรกิจต่อเนื่องจากการฟื้นฟูธุรกิจระยะเร่งด่วนที่ได้ดำเนินการในปี 2552 โดยในปี 2553 บริษัทฯ ทำการพัฒนาในด้านต่าง ๆ เพื่อเสริมสร้างรากฐานที่แข็งแกร่งให้กับองค์กร สามารถแข่งขันได้ดีขึ้นในสภาพแวดล้อมทางธุรกิจที่มีการแข่งขันรุนแรงขึ้น และเติบโตได้อย่างแข็งแกร่งและยั่งยืน โดยในการดำเนินงานดังกล่าว บริษัทฯ มุ่งเน้นให้การบินไทยเป็นองค์กรที่สามารถตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้า มีขีดความสามารถในการแข่งขัน และมีความคล่องตัวในการดำเนินงาน เป็นผลให้บริษัทฯ สามารถสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้าโดยกลับมาใช้บริการมากขึ้น ทำให้มีผลประกอบการดี ส่งผลให้กับนักลงทุนและผู้เกี่ยวข้องมีความเชื่อมั่นต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ มากขึ้น

บริษัทฯ ได้ดำเนินกลยุทธ์ตามแผนยุทธศาสตร์ ปี 2553-2557 ซึ่งประสบความสำเร็จจนสามารถเปลี่ยนแปลงองค์กรอย่างเห็นผลในหลาย ๆ ด้าน ที่สำคัญ สรุปได้ดังนี้

1. กำหนดตำแหน่งทางยุทธศาสตร์เพื่อให้บริการลูกค้าแต่ละกลุ่มอย่างชัดเจนและสร้างโอกาสทางธุรกิจอย่างครอบคลุมในทุกตลาด โดยวางตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ของ “การบินไทย” เป็น “Premium Service Network Airline” ที่ให้บริการเต็มรูปแบบ และร่วมมืออย่างใกล้ชิดกับสายการบินนกแอร์ ซึ่งเป็นบริษัทร่วมที่ประกอบธุรกิจสายการบินราคาประหยัด (Budget Carrier) ด้วยการประสานเครือข่ายเส้นทางบินเข้ากับของบริษัทฯ ในเชิงกลยุทธ์ โดยให้สายการบินนกแอร์ให้บริการเส้นทางบินภายในประเทศในเส้นทางสายหลักและรองบางเส้นทางที่มีความเหมาะสม โดยให้บริการแบบราคาประหยัดมากกว่า ได้แก่ เส้นทางกรุงเทพฯ-พิษณุโลก เชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน และกรุงเทพฯ-อุบลราชธานี ซึ่งบริษัทฯ ยังคงทำการบิน 1 เที่ยวบิน นอกจากนั้น บริษัทฯ กำลังดำเนินการเพื่อหาโอกาสเข้าไปดำเนินธุรกิจในตลาดสายการบินต้นทุนต่ำ ด้วยการหาแนวทางเข้าร่วมทุนกับผู้ประกอบการที่มีประสบการณ์และความชำนาญในการทำธุรกิจในตลาดนี้เพื่อดำเนินธุรกิจบนเส้นทางภูมิภาคและเส้นทางบินในประเทศบางเส้นทาง
2. พัฒนาเครือข่ายเส้นทางบินโดยเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินในเส้นทางที่มีปริมาณผู้โดยสารจำนวนมาก ได้แก่ ปารีส-ออสโล มอสโก นาโงยา และฟูกูโอกะ เปิดเส้นทางบินใหม่ที่มีศักยภาพในการทำกำไร ได้แก่ กรุงเทพฯ-ฮานเดะ และกรุงเทพฯ-กายา-พาราณสี และยกเลิกเที่ยวบินที่มีผลประกอบการขาดทุน ได้แก่ มะนิลา-โอซากา ฮองกง-ไทเป และกรุงเทพฯ-คูเวต นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้พัฒนาฝูงบินเพื่อให้มีจำนวนเครื่องบินและแบบของเครื่องบินที่เหมาะสมและเพียงพอต่อความต้องการการเดินทางของลูกค้าในแต่ละตลาด โดยได้ดำเนินการจัดหาเครื่องบินจำนวน 15 ลำ เพื่อทดแทนเครื่องบินที่มีอายุการใช้งานมานาน ซึ่งประกอบด้วย การจัดหาเครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 จำนวน 7 ลำ โดยวิธีการเช่าซื้อสำหรับทำการบินในเส้นทางภูมิภาค และเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 8 ลำ โดยวิธีการเช่าดำเนินงานสำหรับทำการบินในเส้นทางข้ามทวีป ซึ่งบริษัทฯ คาดว่า จะรับมอบเครื่องบินเหล่านี้ได้ในระหว่างปี 2554 ถึงปี 2556

3. ปรับปรุงผลิตภัณฑ์และบริการเพื่อสร้างความพึงพอใจสูงสุดให้แก่ลูกค้า โดยมุ่งเน้นการนำเสนอผลิตภัณฑ์และบริการที่ตอบสนองต่อความต้องการที่แตกต่างกันของลูกค้าแต่ละกลุ่ม รวมทั้งเร่งปรับปรุงคุณภาพในแต่ละจุดบริการที่สัมผัสกับลูกค้า ซึ่งบริษัทฯ ได้ดำเนินการปรับปรุงจุดบริการที่สามารถดำเนินการและส่งผลได้เร็ว เช่น การปรับปรุงศูนย์ต้อนรับทางโทรศัพท์ และบริการทางโทรศัพท์ การปรับปรุงอาหารและเครื่องดื่มในห้องรับรองผู้โดยสารชั้นหนึ่งและชั้นธุรกิจ ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพื่อสร้างความแตกต่าง การปรับปรุงคุณภาพอาหารและวิธีการนำเสนออาหารบนเครื่องบินโดยปรับเปลี่ยนรายการอาหารให้บ่อยขึ้นและนำเสนอบริการอาหารพิเศษที่ออกแบบโดยพ่อครัวที่มีชื่อเสียง การจัดให้มีเพลงและภาพยนตร์ที่หลากหลายมากยิ่งขึ้น การปรับลดเวลาที่ใช้ในการลำเลียงกระเป๋าผู้โดยสารให้สั้นลง และเพิ่มบริการตรวจรับบัตรโดยสารผ่านเครื่องอัตโนมัติ (Kiosk) เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับลูกค้ามากยิ่งขึ้น เป็นต้น นอกจากนี้ ได้เริ่มปรับปรุงที่นั่งและระบบสาระบันเทิงบนเครื่องบินซึ่งจะต้องใช้เวลาดำเนินการนานกว่า เพื่อให้มีผลิตภัณฑ์ที่ทัดเทียมคู่แข่งและสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้า โดยทำการปรับปรุงเครื่องบินที่อยู่ในฝูงบินปัจจุบัน ได้แก่ การติดตั้งจอภาพยนตร์สำหรับที่นั่งในชั้นประหยัด รวมทั้งทำการปรับปรุงผลิตภัณฑ์โดยติดตั้งที่นั่งและระบบสาระบันเทิงใหม่ในทุกชั้นโดยสารบนฝูงบินแบบโบอิง 747-400 และการติดตั้งจอภาพยนตร์สำหรับที่นั่งในชั้นประหยัดบนฝูงบินแบบโบอิง 777-200 จำนวน 8 ลำ
4. สร้างความแข็งแกร่งทางการเงินเพื่อให้บริษัทฯ มีศักยภาพที่จะลงทุนขยายกิจการในระยะยาว มีเงินสดเพื่อใช้คืนหนี้ที่ถึงกำหนดชำระในอนาคตอันใกล้ ปรับโครงสร้างเงินทุนให้แข็งแกร่ง และเสริมสภาพคล่องสำหรับการดำเนินธุรกิจอย่างมั่นคงในภาวะที่ธุรกิจมีความผันผวนสูง โดยในปี 2553 บริษัทฯ ได้ออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 15,000 ล้านบาท รวมทั้งดำเนินการตามแผนการกู้เงินจากสถาบันการเงินและแผนการจัดหางานที่พร้อมเบิกถอนได้ตลอดเวลา ซึ่งจากการดำเนินการตามแผนดังกล่าว ทำให้โครงสร้างทางการเงินมีความแข็งแกร่งและมีสภาพคล่องเพียงพอที่จะรองรับการดำเนินธุรกิจในอนาคต



## ผลการดำเนินงานในรอบ 5 ปี

	ปี 2553 (ม.ค.-ธ.ค.)	ปี 2552 (ม.ค.-ธ.ค.)	ปี 2551 (ม.ค.-ธ.ค.)	ปี 2550 (ม.ค.-ธ.ค.)	ปี 2549 (ต.ค.48-ก.ย.49)
จำนวนเครื่องบิน	90	91	89	90	87
จำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบิน (ชั่วโมง)	341,165	326,008	342,175	356,604	324,366
ปริมาณการผลิต (ล้านตัน-กม.)	11,516	10,499	10,938	11,521	10,269
ปริมาณการขนส่ง (ล้านตัน-กม.)	7,997	6,908	7,458	8,100	7,001
อัตราส่วนการบรรทุก (%)	69.4	65.8	68.2	70.3	68.2
จำนวนผู้โดยสาร (000)	18,165	18,477	18,710	19,884	18,574
ปริมาณที่นั่ง (ล้านที่นั่ง-กม.)	75,600	72,031	75,391	78,032	71,594
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กม.)	55,676	52,593	56,377	61,615	53,989
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (%)	73.6	73.0	74.8	79.0	75.4
ปริมาณการผลิตพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กม.)	4,708	4,016	4,152	4,498	3,780
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กม.)	2,895	2,092	2,292	2,456	2,048
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (%)	61.5	52.1	55.2	54.6	54.2
จำนวนพนักงาน (คน)	25,884	27,002	27,193	27,285	26,488
กำไรก่อนหักภาษีเงินได้ (ล้านบาท)	17,523	8,107	(23,600)	6,338	12,822

### นิยามศัพท์ทางการบิน

- ❖ ปริมาณการผลิตคิดเป็น ต้น-กิโลเมตร คือ ระยะเวลาของเครื่องบิน คูณ ระยะทางบิน
- ❖ ปริมาณการขนส่งคิดเป็น ต้น-กิโลเมตร คือ น้ำหนักผู้โดยสาร สัมภาระเกินพิกัด พัสดุ และไปรษณีย์ภัณฑ์ คูณ ระยะทางที่ขนส่ง
- ❖ อัตราส่วนการบรรทุก คือ ปริมาณการขนส่ง เทียบเป็นร้อยละของปริมาณการผลิต
- ❖ ปริมาณที่นั่งคิดเป็น ที่นั่ง-กิโลเมตร คือ จำนวนที่นั่งผู้โดยสาร คูณ ระยะทางบิน
- ❖ ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารคิดเป็น คน-กิโลเมตร คือ จำนวนผู้โดยสาร คูณ ระยะทางที่ขนส่ง
- ❖ อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร คือ ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร เทียบเป็นร้อยละของปริมาณที่นั่ง
- ❖ ปริมาณการผลิตพัสดุภัณฑ์คิดเป็น ต้น-กิโลเมตร คือ ระยะเวลาบรรทุกพัสดุภัณฑ์ คูณ ระยะทางบิน
- ❖ ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์คิดเป็น ต้น-กิโลเมตร คือ น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ที่ทำการขนส่ง คูณ ระยะทางที่ขนส่ง
- ❖ อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ คือ ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ เทียบเป็นร้อยละของปริมาณการผลิตพัสดุภัณฑ์
- ❖ ระยะเวลาของเครื่องบิน คือ ปริมาณน้ำหนักสูงสุดซึ่งเครื่องบินสามารถบรรทุกได้ น้ำหนักในที่นี้ หมายถึง น้ำหนักผู้โดยสาร สัมภาระเกินพิกัด พัสดุและไปรษณีย์ภัณฑ์

## รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการ ในการจัดทำรายงานทางการเงินประจำปี 2553

คณะกรรมการบริษัทฯ ตระหนักถึงหน้าที่และความรับผิดชอบในฐานะกรรมการของบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ในการกำกับดูแลให้รายงานทางการเงินประจำปี 2553 ของบริษัทฯ ป้องกันการทุจริตและการดำเนินการที่ผิดปกติ รวมทั้งได้ถือปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองโดยทั่วไป ใช้นโยบายบัญชีที่เหมาะสมและถือปฏิบัติโดยสม่ำเสมอ ตลอดจนมีการพิจารณาถึงความสมเหตุสมผล และความรอบคอบในการจัดทำงบการเงินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย และงบการเงินเฉพาะบริษัทฯ รวมถึงข้อมูลสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏในรายงานประจำปี 2553

ดังนั้น เพื่อให้ผู้มีส่วนได้เสียเกิดความเชื่อมั่นต่อรายงานทางการเงินของบริษัทฯ คณะกรรมการบริษัทฯ จึงได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ ประกอบด้วยกรรมการอิสระผู้ซึ่งมีคุณสมบัติครบถ้วนตามข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ทำหน้าที่สอบทานให้บริษัทฯ มีการรายงานทางการเงิน และการดำเนินงานอย่างถูกต้องเพียงพอ มีการเปิดเผยข้อมูลรายการที่เกี่ยวข้องกัน หรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อย่างโปร่งใส ถูกต้อง และครบถ้วน รวมทั้งให้มีระบบบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน การตรวจสอบภายใน และการกำกับดูแลที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพตลอดจนมีความครบถ้วนเพียงพอ และเหมาะสมของกระบวนการติดตามการปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ นโยบายต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

คณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่า งบการเงินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย และงบการเงินเฉพาะบริษัทฯ ประจำปีบัญชี 2553 สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2553 ที่คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานร่วมกับฝ่ายบริหารและผู้สอบบัญชีได้แสดงฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสด ถูกต้อง ครบถ้วน เชื่อถือได้ สมเหตุสมผล ตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองโดยทั่วไปมีการใช้นโยบายบัญชีที่เหมาะสม และถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ มีการเปิดเผยข้อมูลอย่างโปร่งใสเพียงพอ และปฏิบัติถูกต้องตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง



(นายอำพน กิตติอำพน)  
ประธานกรรมการ



(นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์)  
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

# รายงานของคณะกรรมการตรวจสอบ

เรียน ผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการตรวจสอบของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วยกรรมการอิสระ 3 ท่าน ซึ่งเป็นผู้ทรงคุณวุฒิและมีประสบการณ์ด้านการเงิน กฎหมาย และการบริหารองค์กร มีนายจุลสิงห์ วสันตสิงห์ เป็นประธานกรรมการ นายบรรยง พงษ์พานิช และนายวีระวงศ์ จิตต์มิตรภาพ เป็นกรรมการ โดยมีศาสตราจารย์เกียรติคุณ เกษรี ณรงค์เดช และนางรวีพร คูหิรัญ เป็นที่ปรึกษาคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งทั้งสองท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิด้านการบัญชีและการควบคุมภายใน

คณะกรรมการตรวจสอบ ได้ปฏิบัติหน้าที่และความรับผิดชอบตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ และตามที่ได้กำหนดไว้ในกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งสอดคล้องกับแนวปฏิบัติที่ดีสำหรับคณะกรรมการตรวจสอบของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

ในปี 2553 คณะกรรมการตรวจสอบได้มีการประชุมร่วมกับ ผู้สอบบัญชี ผู้ตรวจสอบภายใน และผู้บริหารระดับสูงที่เกี่ยวข้องรวม 12 ครั้ง โดยได้รายงานสรุปประเด็นที่สำคัญและความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อรับทราบหรือพิจารณาให้มีการดำเนินการตามที่เห็นสมควร การเข้าร่วมประชุมของกรรมการแต่ละท่านได้รายงานไว้ในหัวข้อการกำกับดูแลกิจการ โดยสรุปผลการปฏิบัติงานในสาระสำคัญได้ดังนี้

1. คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานงบการเงินรายไตรมาส และงบการเงินประจำปี 2553 ร่วมกับผู้บริหารสายการเงินและกรบัญชี และผู้สอบบัญชี รวมทั้งได้พิจารณาคำอธิบายและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทฯ คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบถามผู้สอบบัญชีเกี่ยวกับความถูกต้องครบถ้วนของงบการเงิน ความเพียงพอในการเปิดเผยข้อมูล และรายการปรับปรุงบัญชีที่มีผลกระทบต่องบการเงินที่มีสาระสำคัญ รวมทั้งพิจารณาข้อสังเกต และคำชี้แจงจากผู้สอบบัญชีและฝ่ายบริหาร เพื่อให้มั่นใจว่าการจัดทำงบการเงินเป็นไปตามมาตรฐานบัญชีตามหลักการบัญชีที่รับรองโดยทั่วไป รวมทั้งมีการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินอย่างเพียงพอ

นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้ประชุมร่วมกับผู้สอบบัญชีเป็นการเฉพาะโดยไม่มีฝ่ายบริหารของบริษัทฯ 1 ครั้ง

2. คณะกรรมการตรวจสอบได้ประเมินความเพียงพอและประสิทธิผลของระบบการควบคุมภายใน โดยได้พิจารณาข้อสังเกตจากการสอบทานหรือตรวจสอบของผู้สอบบัญชี และรายงานผลการตรวจสอบจากสำนักงานการตรวจสอบภายใน ซึ่งคณะกรรมการตรวจสอบได้รายงานประเด็นที่เห็นว่ามีผลสำคัญ แก่คณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาสั่งการตามความเหมาะสม เพื่อให้เกิดการกำกับดูแลที่ดี และมีการควบคุมภายในที่เพียงพอ นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณาผลการจัดทำแบบประเมินการควบคุมภายในด้วยตนเอง ตามระเบียบคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดิน ว่าด้วยการกำหนดมาตรฐานการควบคุมภายใน พ.ศ. 2544 และรายงานจากฝ่ายบริหารเกี่ยวกับความเสี่ยงที่สำคัญของบริษัทฯ และแนวทางในการดำเนินการบริหารจัดการความเสี่ยงดังกล่าว



3. คณะกรรมการตรวจสอบได้กำกับดูแลงานตรวจสอบภายใน โดยได้พิจารณาอนุมัติแผนการตรวจสอบระยะยาว สำหรับปี 2554-2556 แผนการตรวจสอบประจำปี และได้อนุมัติการปรับแผนการตรวจสอบให้สอดคล้องกับสภาพความเสี่ยงที่เปลี่ยนแปลงไป และเหมาะสมกับทรัพยากรของสำนักงานการตรวจสอบภายใน คณะกรรมการตรวจสอบได้ให้ข้อเสนอแนะและกำกับติดตามผลการดำเนินงานของสำนักงานการตรวจสอบภายในทุกไตรมาส รวมทั้งได้พิจารณาอนุมัติปรับปรุงกฎบัตรคู่มือปฏิบัติงาน และแผนการฝึกอบรมประจำปีของสำนักงานการตรวจสอบภายใน นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้ประเมินผลการปฏิบัติงานของหัวหน้าสำนักงานการตรวจสอบภายใน และให้ความเห็นชอบการแต่งตั้งผู้บริหารตั้งแต่ระดับผู้อำนวยการขึ้นไปของสำนักงานการตรวจสอบภายใน

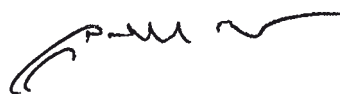
4. คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานการปฏิบัติตามกฎหมาย ว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ โดยมีการประชุมร่วมกับผู้บริหารที่เกี่ยวข้อง และรับทราบรายงานจากเลขานุการบริษัทฯ ซึ่งทำหน้าที่ กำกับ ติดตามการปฏิบัติงานของหน่วยงานต่างๆ เพื่อให้เป็นไปตามกฎหมายระเบียบ และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง

5. คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานและให้ความเห็นต่อการทำรายการระหว่างกัน เพื่อให้มั่นใจว่า เป็นรายการที่ผ่านกระบวนการอนุมัติที่โปร่งใส โดยผู้มีส่วนได้เสียไม่ได้มีส่วนร่วมในการตัดสินใจ และเป็นรายการที่กระทำโดยคำนึงถึงผลประโยชน์ของบริษัทฯ เสมือนการทำรายการกับบุคคลภายนอก รวมทั้งการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวถูกต้อง ครบถ้วนตามประกาศ ข้อกำหนด และแนวทางปฏิบัติของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

6. คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานและประเมินผลการปฏิบัติงานด้วยตนเอง ตามที่กำหนดไว้ในกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบ ตามแนวทางปฏิบัติที่ดีของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และแนวทางปฏิบัติสำหรับคณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจ ที่กำหนดโดยกระทรวงการคลัง โดยคณะกรรมการตรวจสอบได้ประเมินผลการปฏิบัติงานของตนเองทั้งคณะ และเป็นรายบุคคล ซึ่งผลการประเมินสรุปได้ว่า คณะกรรมการตรวจสอบ ได้ปฏิบัติงานตามหน้าที่ความรับผิดชอบอย่างรอบคอบและเป็นอิสระ สอดคล้องตามแนวทางปฏิบัติที่ดี และกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบ

7. การเสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชี คณะกรรมการตรวจสอบได้นำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาและขออนุมัติ จากที่ประชุมผู้ถือหุ้นแต่งตั้ง สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน (สตง.) เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ ประจำปี 2554

จากการดำเนินการของคณะกรรมการตรวจสอบ ในการพิจารณารายงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของบริษัทฯ และการประชุมร่วมกับผู้บริหารระดับสูง ผู้สอบบัญชี และผู้ตรวจสอบภายใน คณะกรรมการตรวจสอบ มีความเห็นสรุปว่า งบการเงินของบริษัทฯ มีความถูกต้องตามควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป มีการเปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอ ครบถ้วนและเชื่อถือได้ บริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายใน และระบบการตรวจสอบภายในที่เพียงพอและเหมาะสม มีการปฏิบัติตามกฎหมาย และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องโดยไม่พบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญ และธุรกรรมรายการระหว่างกันเป็นไปอย่างสมเหตุสมผลและมีการเปิดเผยข้อมูลอย่างครบถ้วน



(นายจุลสิงห์ วสันตสิงห์)

ประธานกรรมการตรวจสอบ

วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2554

# รายงานของผู้สอบบัญชี

## เสนอ ผู้ถือหุ้นบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ตรวจสอบงบดุลรวมและงบดุลเฉพาะบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 และ 2552 งบกำไรขาดทุนรวมและงบกำไรขาดทุนเฉพาะบริษัท งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นรวม และงบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นเฉพาะบริษัทฯ และงบกระแสเงินสดรวมและงบกระแสเงินสดเฉพาะบริษัท สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของแต่ละปี ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และของเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ตามลำดับ ซึ่งผู้บริหารของบริษัทเป็นผู้รับผิดชอบต่อความถูกต้อง และครบถ้วนของข้อมูลในงบการเงินเหล่านี้ ส่วนสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้รับผิดชอบในการแสดงความเห็นต่องบการเงินดังกล่าวจากผลการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติตามตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่รับรองทั่วไป ซึ่งกำหนดให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต้องวางแผนและปฏิบัติงาน เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างมีเหตุผลว่า งบการเงินแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ การตรวจสอบรวมถึงการใช้วิธีการทดสอบหลักฐานประกอบรายการทั้งที่เป็นจำนวนเงิน และการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงิน การประเมินความเหมาะสมของหลักการบัญชีที่บริษัทใช้และประมาณการเกี่ยวกับรายการทางการเงินที่เป็นสาระสำคัญ ซึ่งผู้บริหารของบริษัทเป็นผู้จัดทำขึ้น ตลอดจนการประเมินถึงความเหมาะสมของการแสดงรายการที่นำเสนอในงบการเงินโดยรวม สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเชื่อว่าการตรวจสอบดังกล่าวให้ข้อสรุปที่เป็นเกณฑ์อย่างเหมาะสมในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเห็นว่า งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงินรวมและฐานะการเงินเฉพาะบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 และ 2552 ผลการดำเนินงานรวมและผลการดำเนินงานเฉพาะบริษัท การเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นเฉพาะบริษัทฯ และกระแสเงินสดรวมและกระแสเงินสดเฉพาะบริษัท สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของแต่ละปีของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และของเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ตามลำดับ โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป

โดยมิได้เป็นเงื่อนไขในการแสดงความเห็นต่องบการเงิน สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ขอให้สังเกต หมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 6.31 เรื่อง การรับมอบเครื่องบินแอร์บัส A330-300 ซึ่งเป็นเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าการเงินที่บริษัทฯ รับมอบไว้จำนวน 5 ลำ โดยไม่มีแก้อัโดยสารชั้นประหยัดและบริษัทฯ อาจต้องชำระคืนเงินกู้คงค้างทั้งหมดหากไม่สามารถติดตั้งแก้อัได้ภายในกำหนด

(นางสาวพวงชนมาถ จริยะจินดา)

ผู้ตรวจเงินแผ่นดิน 1

(นางดาหวัน วงศ์พยัคฆ์)

ผู้อำนวยการสำนักงาน

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2554



## งบการเงิน

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบดุล

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 และ 2552

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท		
	2553	2552	2553	2552	
<b>สินทรัพย์</b>					
<b>สินทรัพย์หมุนเวียน</b>					
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	6.1	37,679,682,021	14,299,680,924	37,601,476,433	14,064,775,967
เงินลงทุนชั่วคราว		549,631,092	350,000,000	-	-
ลูกหนี้การค้า-สุทธิ	6.2	17,026,522,846	15,307,562,527	16,997,958,124	15,229,390,710
สินค้าและพัสดุคงเหลือ-สุทธิ	6.3	6,967,672,684	6,197,959,528	6,967,672,684	6,197,959,528
ค่าใช้จ่ายล่วงหน้าและเงินมัดจำ		9,086,820,600	4,460,219,285	9,080,884,481	4,454,258,206
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	6.4	6,991,111,837	6,672,942,805	6,963,643,648	6,636,287,703
<b>รวมสินทรัพย์หมุนเวียน</b>		<b>78,301,441,080</b>	<b>47,288,365,069</b>	<b>77,611,635,370</b>	<b>46,582,672,114</b>
<b>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>					
เงินลงทุนในบริษัทร่วม	6.5.1	1,400,993,771	1,240,961,713	918,520,500	723,520,500
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	6.5.1	-	-	9,229,930	8,250,000
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	6.5.2	78,868,075	86,413,463	78,868,075	86,413,463
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์-สุทธิ	6.7	206,118,498,576	213,505,196,888	206,106,106,106	213,483,314,774
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน-สุทธิ	6.8	552,355,100	651,908,453	547,622,540	646,822,436
สินทรัพย์รอการขาย		274,996,800	883,280,235	274,996,800	883,280,235
สินทรัพย์ภายใต้การตัดบัญชี	6.9	4,771,824,914	5,730,814,300	4,759,030,425	5,718,494,474
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	6.10	2,261,025,826	2,307,147,036	2,260,652,011	2,306,773,221
<b>รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>		<b>215,458,563,062</b>	<b>224,405,722,088</b>	<b>214,955,026,387</b>	<b>223,856,869,103</b>
<b>รวมสินทรัพย์</b>		<b>293,760,004,142</b>	<b>271,694,087,157</b>	<b>292,566,661,757</b>	<b>270,439,541,217</b>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบดุล

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 และ 2552

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท		
	2553	2552	2553	2552	
<b>หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น</b>					
<b>หนี้สินหมุนเวียน</b>					
เจ้าหนี้การค้า		6,438,803,086	6,584,444,469	6,429,968,646	6,579,114,979
<b>หนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี</b>					
หุ้นกู้	6.13	11,487,920,000	10,955,290,000	11,487,920,000	10,955,290,000
เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	6.11	2,072,000,000	2,072,000,000	2,072,000,000	2,072,000,000
เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการอื่น	6.11	-	400,000,000	-	400,000,000
หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน	6.12	9,595,026,378	11,312,930,437	9,595,026,378	11,312,930,437
คำสัญญาใช้เงินจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน		-	500,000,000	-	500,000,000
คำสัญญาใช้เงินจากกิจการอื่น		-	250,000,000	-	250,000,000
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน		-	1,116,109,440	-	1,116,109,440
ประมาณการหนี้สินระยะสั้น		-	458,200,000	-	458,200,000
<b>หนี้สินหมุนเวียนอื่น</b>					
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย		18,897,692,862	13,629,235,002	18,869,584,115	13,607,050,871
เงินปันผลค้างจ่าย		72,007,719	70,615,864	72,007,719	70,615,864
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย		16,398,775	32,134,145	-	-
รายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถือเป็นรายได้		25,804,443,193	24,950,135,646	25,804,443,193	24,950,135,646
รายได้รอการรับรู้	6.14	509,417,156	1,979,762,723	509,417,156	1,979,762,723
อื่น ๆ	6.15	5,841,986,865	6,140,671,214	5,819,769,875	6,116,204,661
<b>รวมหนี้สินหมุนเวียน</b>		<b>80,735,696,034</b>	<b>80,451,528,940</b>	<b>80,660,137,082</b>	<b>80,367,414,621</b>
<b>หนี้สินไม่หมุนเวียน</b>					
<b>หนี้สินระยะยาว</b>					
หุ้นกู้	6.13	17,846,790,000	29,334,710,000	17,846,790,000	29,334,710,000
เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	6.11	7,245,852,000	9,446,672,000	7,245,852,000	9,446,672,000
เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการอื่น	6.11	43,300,000,000	22,600,000,000	43,300,000,000	22,600,000,000
หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน	6.12	54,732,093,240	68,028,272,475	54,732,093,240	68,028,272,475
เงินกองทุนบำเหน็จพนักงาน	6.27	4,371,134,750	4,708,607,486	4,371,134,750	4,708,607,486
ประมาณการหนี้สินระยะยาว	6.16	2,556,971,979	3,880,336,949	2,555,351,979	3,880,336,949
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น		61,310,000	-	61,310,000	-
<b>รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน</b>		<b>130,114,151,969</b>	<b>137,998,598,910</b>	<b>130,112,531,969</b>	<b>137,998,598,910</b>
<b>รวมหนี้สิน</b>		<b>210,849,848,003</b>	<b>218,450,127,850</b>	<b>210,772,669,051</b>	<b>218,366,013,531</b>
<b>ส่วนของผู้ถือหุ้น</b>					
ทุนเรือนหุ้น	6.18				
<b>ทุนจดทะเบียน</b>					
หุ้นสามัญ 2,698.90 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท		26,989,009,500	-	26,989,009,500	-
หุ้นสามัญ 1,700.00 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท		-	17,000,000,000	-	17,000,000,000
<b>ทุนที่ออกและชำระแล้ว</b>					
หุ้นสามัญ 2,182.77 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท		21,827,719,170	-	21,827,719,170	-
หุ้นสามัญ 1,698.90 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท		-	16,989,009,500	-	16,989,009,500
ส่วนเกินมูลค่าหุ้น		25,548,223,951	15,637,625,278	25,548,223,951	15,637,625,278
<b>กำไรสะสม</b>					
<b>จัดสรรแล้ว</b>					
ทุนสำรองตามกฎหมาย	6.19	2,469,792,865	1,700,000,000	2,469,792,865	1,700,000,000
ยังไม่ได้จัดสรร		32,774,965,739	18,619,766,346	31,948,256,720	17,746,892,908
<b>รวมส่วนของผู้ถือหุ้นบริษัทใหญ่</b>		<b>82,620,701,725</b>	<b>52,946,401,124</b>	<b>81,793,992,706</b>	<b>52,073,527,686</b>
ส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย		289,454,414	297,558,183	-	-
<b>รวมส่วนของผู้ถือหุ้น</b>		<b>82,910,156,139</b>	<b>53,243,959,307</b>	<b>81,793,992,706</b>	<b>52,073,527,686</b>
<b>รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น</b>		<b>293,760,004,142</b>	<b>271,694,087,157</b>	<b>292,566,661,757</b>	<b>270,439,541,217</b>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

  
(นายปิยสวัสดิ์ อัมรินทร์)  
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

  
(นายทวีพันธ์ เรืองผลกา)  
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่  
สายการเงินและการบัญชี


บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย  
งบกำไรขาดทุน  
สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2553 และ 2552

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2553	2552	2553	2552
<b>รายได้</b>				
<b>รายได้จากการขายหรือการให้บริการ</b>				
ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	144,862,179,813	134,479,296,254	144,862,179,813	134,479,296,254
ค่าระวางขนส่ง	27,391,294,840	18,525,307,811	27,391,294,840	18,525,307,811
ค่าไปรษณีย์ภัณฑ์	838,688,162	822,754,186	838,688,162	822,754,186
กิจการอื่น	7,496,520,151	7,775,384,234	7,181,174,045	7,395,296,568
<b>รวมรายได้จากการขายหรือการให้บริการ</b>	<b>180,588,682,966</b>	<b>161,602,742,485</b>	<b>180,273,336,860</b>	<b>161,222,654,819</b>
<b>รายได้อื่น</b>				
ดอกเบี้ยรับ	185,028,027	178,067,252	175,552,112	164,924,864
รายได้อื่น ๆ	6.21 3,496,673,812	2,093,717,478	3,666,122,646	2,248,356,186
<b>รวมรายได้อื่น</b>	<b>3,681,701,839</b>	<b>2,271,784,730</b>	<b>3,841,674,758</b>	<b>2,413,281,050</b>
<b>รวมรายได้</b>	<b>184,270,384,805</b>	<b>163,874,527,215</b>	<b>184,115,011,618</b>	<b>163,635,935,869</b>
<b>ค่าใช้จ่าย</b>				
ค่าน้ำมันเครื่องบิน	56,518,905,218	47,014,753,162	56,518,905,218	47,014,753,162
ค่าใช้จ่ายบุคลากร	33,526,208,877	26,191,239,889	33,487,600,235	26,135,364,671
ค่าตอบแทนผู้บริหาร	6.20 73,843,803	60,916,443	72,362,095	59,401,478
ค่าบริการการบิน	19,064,241,405	17,691,615,362	19,064,241,405	17,691,615,362
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับน้มน้ำมันและลูกเรือ	5,092,478,171	5,243,530,868	5,092,478,171	5,243,530,868
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	9,674,696,586	10,320,750,374	9,674,696,586	10,320,750,374
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	20,236,478,167	21,023,460,156	20,224,771,922	21,008,481,119
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	4,330,692,346	1,531,697,470	4,330,692,346	1,531,697,470
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	9,045,666,940	8,496,583,764	9,045,666,940	8,496,583,764
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	6,103,389,350	6,221,182,125	6,060,948,019	6,177,708,638
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	675,150,146	760,064,787	675,150,146	760,064,787
ขาดทุนจากการซื้อขายสินทรัพย์	489,179,972	529,056,765	489,179,972	529,056,765
กลับรายการจากการซื้อขายเงินลงทุน	-	-	(195,000,000)	-
ค่าใช้จ่ายอื่น	6.22 6,114,815,945	8,103,657,883	6,049,676,146	8,056,875,218
ผลกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(9,106,263,666)	(3,167,360,443)	(9,114,515,204)	(3,166,632,320)
<b>รวมค่าใช้จ่าย</b>	<b>161,839,483,260</b>	<b>150,021,148,605</b>	<b>161,476,853,997</b>	<b>149,859,251,356</b>
ส่วนแบ่งขาดทุน(กำไร)จากเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย	(257,921,577)	8,562,792	-	-
<b>กำไรก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้</b>	<b>22,688,823,122</b>	<b>13,844,815,818</b>	<b>22,638,157,621</b>	<b>13,776,684,513</b>
ต้นทุนทางการเงิน	5,165,714,842	5,737,562,830	5,165,714,842	5,737,562,830
<b>กำไรก่อนภาษีเงินได้</b>	<b>17,523,108,280</b>	<b>8,107,252,988</b>	<b>17,472,442,779</b>	<b>8,039,121,683</b>
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้สุทธิ	6.23 2,125,164,252	691,425,974	2,076,585,493	621,712,450
<b>กำไรสุทธิ</b>	<b>15,397,944,028</b>	<b>7,415,827,014</b>	<b>15,395,857,286</b>	<b>7,417,409,233</b>
<b>การแบ่งปันกำไร</b>				
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นบริษัทใหญ่	15,349,692,867	7,343,578,865	15,395,857,286	7,417,409,233
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย	48,251,161	72,248,149	-	-
	15,397,944,028	7,415,827,014	15,395,857,286	7,417,409,233
<b>กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน</b>	<b>6.25</b>			
กำไรต่อหุ้น	8.39	4.32	8.41	4.37

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

  
(นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์)  
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

  
(นายกีวันท์ เรืองผกา)  
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่  
สายการเงินและการบัญชี



บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย  
 งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น  
 สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2553 และ 2552

งบการเงินรวม

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	ส่วนของผู้ถือหุ้นบริษัทใหญ่				ส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย	รวม
	ทุนเรือนหุ้นที่ออกและชำระแล้ว	ส่วนเกินมูลค่าหุ้น	กำไรสะสม	รวมส่วนของผู้ถือหุ้นบริษัทใหญ่		
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2552	16,989,009,500	15,637,625,278	12,976,187,481	45,602,822,259	279,310,034	45,882,132,293
บวก กำไรสุทธิ	-	-	7,343,578,865	7,343,578,865	72,248,149	7,415,827,014
หัก เงินปันผลจ่าย	-	-	-	-	54,000,000	54,000,000
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552	16,989,009,500	15,637,625,278	20,319,766,346	52,946,401,124	297,558,183	53,243,959,307
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2553	16,989,009,500	15,637,625,278	20,319,766,346	52,946,401,124	297,558,183	53,243,959,307
บวก กำไรสุทธิ	-	-	15,349,692,867	15,349,692,867	48,251,161	15,397,944,028
หัก เงินปันผลจ่าย	6.17	-	424,725,237	424,725,237	57,375,000	482,100,237
บวก เงินปันผลรับคืน	-	-	24,628	24,628	-	24,628
บวก ทุนเรือนหุ้นที่ออกและชำระแล้ว	4,838,709,670	-	-	4,838,709,670	1,020,070	4,839,729,740
บวก ส่วนเกินมูลค่าหุ้น	-	10,161,290,307	-	10,161,290,307	-	10,161,290,307
หัก ค่าใช้จ่ายจำหน่ายหุ้น	-	250,691,634	-	250,691,634	-	250,691,634
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553	21,827,719,170	25,548,223,951	35,244,758,604	82,620,701,725	289,454,414	82,910,156,139

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย  
 งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น  
 สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2553 และ 2552

งบการเงินเฉพาะบริษัท

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	ทุนเรือนหุ้นที่ออกและชำระแล้ว	ส่วนเกินมูลค่าหุ้น	กำไรสะสม	รวม
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2552	16,989,009,500	15,637,625,278	12,029,483,675	44,656,118,453
บวก กำไรสุทธิ	-	-	7,417,409,233	7,417,409,233
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552	16,989,009,500	15,637,625,278	19,446,892,908	52,073,527,686
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2553	16,989,009,500	15,637,625,278	19,446,892,908	52,073,527,686
บวก กำไรสุทธิ	-	-	15,395,857,286	15,395,857,286
หัก เงินปันผลจ่าย	6.17	-	424,725,237	424,725,237
บวก เงินปันผลรับคืน	-	-	24,628	24,628
บวก ทุนเรือนหุ้นที่ออกและชำระแล้ว	4,838,709,670	-	-	4,838,709,670
บวก ส่วนเกินมูลค่าหุ้น	-	10,161,290,307	-	10,161,290,307
หัก ค่าใช้จ่ายจำหน่ายหุ้น	-	250,691,634	-	250,691,634
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553	21,827,719,170	25,548,223,951	34,418,049,585	81,793,992,706

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

  
 (นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์)  
 กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

  
 (นายทวีพันธ์ เรืองผลกา)  
 รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่  
 สายการเงินและการบัญชี



บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย  
งบกระแสเงินสด  
สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2553 และ 2552

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2553	2552	2553	2552
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน</b>				
กำไรสุทธิก่อนภาษีเงินได้	17,523,108,280	8,107,252,988	17,472,442,779	8,039,121,683
รายการปรับกระทบยอดกำไรสุทธิเป็นเงินสดรับ(จ่าย)				
จากกิจกรรมดำเนินงาน :				
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	20,236,478,167	21,023,460,156	20,224,771,922	21,008,481,119
เงินปันผลรับ	(105,000)	(323,750)	(168,119,520)	(153,894,620)
ส่วนแบ่งขาดทุน(กำไร)จากเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย	(257,921,577)	8,562,792	-	-
รายได้จากดอกเบี้ย	(185,028,027)	(178,067,252)	(175,552,112)	(164,924,864)
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ย	5,165,714,842	5,737,562,830	5,165,714,842	5,737,562,830
กำไรจากการจำหน่ายสินทรัพย์	(93,913,342)	(232,341,422)	(93,913,342)	(232,332,616)
ขาดทุนจากการขายเครื่องบิน	148,464,856	-	148,464,856	-
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	1,620,000	-	-	-
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา	(8,231,569,446)	(2,567,607,827)	(8,231,449,732)	(2,569,404,476)
ค่าสินค้าและพัสดุเสื่อมสภาพ	(5,864,415)	97,819,585	(5,864,415)	97,819,585
หนี้สงสัยจะสูญ	(58,104,978)	255,241,729	(57,891,791)	273,091,984
ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์	489,179,972	529,056,765	489,179,972	529,056,765
กลับรายการจากการด้อยค่าเงินลงทุน	-	-	(195,000,000)	-
กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์				
และหนี้สินดำเนินงาน	34,732,059,332	32,780,616,594	34,572,783,459	32,564,577,390
สินทรัพย์ดำเนินงานลดลง(เพิ่มขึ้น)				
ลูกหนี้การค้า	(1,860,354,166)	478,405,815	(1,910,237,178)	505,254,113
สินค้าและพัสดุคงเหลือ	(763,848,741)	483,509,627	(763,848,741)	483,509,627
ค่าใช้จ่ายล่วงหน้าและเงินมัดจำ	(4,850,356,383)	108,156,797	(4,850,381,343)	107,996,640
ภาษีเงินได้รอเรียกคืน	ก (6,460,094)	278,860,964	(6,460,094)	278,860,964
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	(331,076,245)	124,154,985	(339,504,049)	125,922,104
สินทรัพย์รอการขาย	508,609,865	(883,280,235)	508,609,865	(883,280,235)
สินทรัพย์อื่น	24,642,739	(170,251,942)	24,642,739	(170,225,396)
ค่าใช้จ่ายรอการตัดบัญชี	(258,706,810)	(632,607,120)	(258,706,810)	(632,607,120)
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น(ลดลง)				
เจ้าหนี้การค้า	(136,433,674)	24,446,928	(139,995,611)	24,951,829
ค่าใช้จ่ายค้างจ่ายและหนี้สินหมุนเวียนอื่น	5,082,051,140	(757,902,517)	5,078,376,088	(759,955,981)
รายได้รอการรับรู้	(1,460,945,567)	1,979,762,723	(1,460,945,567)	1,979,762,723
กองทุนบำเหน็จพนักงาน	(337,472,736)	(69,371,197)	(337,472,736)	(69,371,197)
รายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้	473,087,269	(4,958,756,541)	473,087,269	(4,958,756,541)
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	(1,324,984,970)	5,929,771	(1,324,984,970)	6,017,079
จ่ายภาษีเงินได้	(1,222,185,214)	(268,640,774)	(1,157,396,421)	(202,250,609)
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	28,267,625,745	28,523,033,878	28,107,565,900	28,400,405,390

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย  
งบกระแสเงินสด  
สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2553 และ 2552

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2553	2552	2553	2552
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน</b>				
เงินสดรับค่าสิทธิประโยชน์รอลดต้นทุนเครื่องบิน	61,310,000	-	61,310,000	-
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ถาวร ข	(9,580,587,175)	(16,428,357,384)	(9,579,055,127)	(16,425,049,973)
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	(103,200,695)	(98,319,577)	(102,869,598)	(96,936,257)
เงินสดรับจากโอนสิทธิค่าเครื่องบินจ่ายล่วงหน้า				
และอุปกรณ์การบิน	318,985,741	1,296,065,254	318,985,741	1,296,065,254
เงินสดรับจากการจำหน่ายสินทรัพย์	374,968,984	255,500,126	374,968,984	255,490,547
ดอกเบี้ยรับ	158,296,837	236,491,362	147,723,351	221,556,223
เงินปันผลรับ	97,994,520	87,894,620	168,119,520	153,894,620
เงินลงทุนลดลง(เพิ่มขึ้น)	128,222	(1,542,612)	(851,708)	(1,542,612)
เงินลงทุนชั่วคราวลดลง(เพิ่มขึ้น)	(199,969,555)	180,000,000	-	-
<b>เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน</b>	<b>(8,872,073,121)</b>	<b>(14,472,268,211)</b>	<b>(8,611,668,837)</b>	<b>(14,596,522,198)</b>
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน</b>				
เงินสดรับจากหุ้นกู้	-	4,790,000,000	-	4,790,000,000
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาว	21,965,338,178	34,243,919,797	21,965,338,178	34,243,919,797
เงินสดรับจากการออกหุ้นสามัญ	4,838,709,740	-	4,838,709,670	-
เงินสดรับจากการออกหุ้นบุริมสิทธิ	1,020,000	-	-	-
เงินสดรับจากส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	9,910,598,674	-	9,910,598,674	-
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะสั้น	(1,116,109,440)	(20,323,361,410)	(1,116,109,440)	(20,323,361,410)
เงินสดจ่ายชำระคืนหุ้นกู้	(10,955,290,000)	(7,500,000,000)	(10,955,290,000)	(7,500,000,000)
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาว	(13,854,951,591)	(11,759,831,128)	(13,854,951,591)	(11,759,831,128)
เงินสดจ่ายชำระคืนตัวสัญญาใช้เงิน	(750,000,000)	(1,050,000,000)	(750,000,000)	(1,050,000,000)
เงินสดจ่ายดอกเบี้ยเงินกู้ยืม	(5,579,165,794)	(5,430,628,932)	(5,579,165,794)	(5,430,628,932)
เงินปันผลจ่าย	(423,308,755)	(637,378)	(423,308,755)	(637,378)
เงินปันผลจ่ายให้ผู้ถือหุ้นส่วนน้อย	(57,375,000)	(54,000,000)	-	-
<b>เงินสดสุทธิได้มาจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมจัดหาเงิน</b>	<b>3,979,466,012</b>	<b>(7,084,539,051)</b>	<b>4,035,820,942</b>	<b>(7,030,539,051)</b>
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น	23,375,018,636	6,966,226,616	23,531,718,005	6,773,344,141
<b>ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยนของเงินสด</b>				
และเงินฝากธนาคารเพิ่มขึ้น(ลดลง)	4,982,461	(112,062,087)	4,982,461	(112,062,087)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด - ณ วันต้นงวด	14,299,680,924	7,445,516,395	14,064,775,967	7,403,493,913
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด - ณ วันสิ้นงวด</b> ก	<b>37,679,682,021</b>	<b>14,299,680,924</b>	<b>37,601,476,433</b>	<b>14,064,775,967</b>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

  
(นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์)  
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

  
(นายกีฬพันธ์ เรืองผกา)  
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่  
สายการเงินและการบัญชี

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย  
งบกระแสเงินสด  
สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2553 และ 2552

หมายเหตุประกอบงบกระแสเงินสด

ก. ภาษีเงินได้รอเรียกคืน งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท

	หน่วย : ล้านบาท
	<b>2553</b>
ปรับปรุงภาษีเงินได้รอเรียกคืน ปี 2552	(6.46)
	<b>(6.46)</b>
	<b>2552</b>
รับเงินคืนตาม ภ.ง.ด. 50 ปี 2551	266.25
ปรับปรุงภาษีเงินได้รอเรียกคืน ปี 2551	12.61
	<b>278.86</b>

ข. ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์

งบการเงินรวม

ในระหว่างปี 2553 ได้ซื้อที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ ซึ่งมีราคาค่าต้นทุนรวม 13,607.79 ล้านบาท ซึ่ง 4,027.20 ล้านบาท  
ซื้อโดยวิธีสัญญาเช่าการเงิน 9,580.59 ล้านบาท จ่ายชำระเป็นเงินสด

ในระหว่างปี 2552 ได้ซื้อที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ ซึ่งมีราคาค่าต้นทุนรวม 29,328.32 ล้านบาท ซึ่ง 12,899.96 ล้านบาท  
ซื้อโดยวิธีสัญญาเช่าการเงิน 16,428.36 ล้านบาท จ่ายชำระเป็นเงินสด

งบการเงินเฉพาะบริษัท

ในระหว่างปี 2553 บริษัทฯ ได้ซื้อที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ ซึ่งมีราคาค่าต้นทุนรวม 13,606.26 ล้านบาท ซึ่ง 4,027.20 ล้านบาท  
ซื้อโดยวิธีสัญญาเช่าการเงิน 9,579.06 ล้านบาท จ่ายชำระเป็นเงินสด

ในระหว่างปี 2552 บริษัทฯ ได้ซื้อที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ ซึ่งมีราคาค่าต้นทุนรวม 29,325.01 ล้านบาท ซึ่ง 12,899.96 ล้านบาท  
ซื้อโดยวิธีสัญญาเช่าการเงิน 16,425.05 ล้านบาท จ่ายชำระเป็นเงินสด

ค. เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2553	2552	2553	2552
เงินสดในมือและยอดคงเหลือในธนาคาร	28,474.70	14,411.74	28,396.50	14,176.84
เงินลงทุนระยะสั้น	9,200.00	-	9,200.00	-
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดตามที่เสนอมาก่อน	37,674.70	14,411.74	37,596.50	14,176.84
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงในอัตราแลกเปลี่ยน	4.98	(112.06)	4.98	(112.06)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดที่ปรับยอดใหม่	<b>37,679.68</b>	<b>14,299.68</b>	<b>37,601.48</b>	<b>14,064.78</b>

  
(นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์)  
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

  
(นายกีฬพันธ์ เรืองผลา)  
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่  
สายการเงินและการบัญชี

# หมายเหตุประกอบงบการเงิน

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2553 และ 2552

## 1. หลักเกณฑ์ในการจัดทำงบการเงิน

งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทได้ จัดทำขึ้นตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปภายใต้พระราชบัญญัติการบัญชี พ.ศ. 2543 ซึ่งหมายความถึงมาตรฐานการบัญชีที่ออกภายใต้พระราชบัญญัติวิชาชีพบัญชี พ.ศ. 2547 และตามข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ว่าด้วยการจัดทำและนำเสนอรายงานทางการเงินภายใต้พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535

งบการเงินเฉพาะบริษัทประกอบด้วยงบการเงินบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และกองทุนบำเหน็จพนักงานบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

งบการเงินรวมประกอบด้วยงบการเงินเฉพาะบริษัท และบริษัทย่อย คือ บริษัท ไทย-อะมาดิอุสเซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด ซึ่งบริษัทมีส่วนการถือหุ้นอยู่ร้อยละ 55 และบริษัท วิงสเปิน เซอร์วิสเซส จำกัด บริษัทฯ มีส่วนการถือหุ้นสามัญอยู่ร้อยละ 49 ซึ่งบริษัทฯ มีอำนาจควบคุม รายการบัญชีที่เป็นสาระสำคัญที่เกิดขึ้นระหว่างบริษัทใหญ่และบริษัทย่อย ได้ถูกหักกลบลบกันแล้วในการจัดทำงบการเงินรวม

งบการเงินฉบับภาษาอังกฤษจัดทำขึ้นจากงบการเงินที่เป็นภาษาไทย ในกรณีที่มีเนื้อความขัดแย้งกันหรือมีการตีความในสองภาษาแตกต่างกัน ให้ใช้งบการเงินฉบับภาษาไทยเป็นหลัก

## 2. มาตรฐานการบัญชีและมาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่ รวมถึงการปรับปรุงมาตรฐานการบัญชี

ในระหว่างปี 2553 สภาวิชาชีพบัญชีได้ประกาศใช้มาตรฐานการบัญชีที่ปรับปรุงใหม่ และมาตรฐานการรายงานทางการเงินโดยมีการเปลี่ยนแปลงเลขฉบับที่ของมาตรฐานการบัญชีใหม่ ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีเริ่มต้นในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2554 และวันที่ 1 มกราคม 2556 (เว้นแต่แม่บทการบัญชีซึ่งมีผลบังคับใช้ทันที) โดยบริษัทฯ ยังไม่ได้นำมาถือปฏิบัติก่อนวันถึงกำหนด มีดังนี้

- มีผลบังคับใช้ในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2554 เป็นต้นไป

แม่บทการบัญชี (ปรับปรุง 2552)

ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2552 )

การนำเสนองบการเงิน

ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2552 )

สินค้ำคงเหลือ

ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2552 )

งบกระแสเงินสด

ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2552 )

นโยบายการบัญชี การเปลี่ยนแปลงประมาณการทางการบัญชีและ  
ข้อผิดพลาด

ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2552 )

เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน

ฉบับที่ 11 (ปรับปรุง 2552 )

สัญญาก่อสร้าง



ฉบับที่ 16 (ปรับปรุง 2552 )	ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์
ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2552 )	สัญญาเช่า
ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2552 )	รายได้
ฉบับที่ 19	ผลประโยชน์ของพนักงาน
ฉบับที่ 23 (ปรับปรุง 2552 )	ต้นทุนการกู้ยืม
ฉบับที่ 24 (ปรับปรุง 2552 )	การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน
ฉบับที่ 26	การบัญชีและการรายงานโครงการผลประโยชน์เมื่อออกจากงาน
ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2552 )	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ
ฉบับที่ 28 (ปรับปรุง 2552 )	เงินลงทุนในบริษัทร่วม
ฉบับที่ 29	การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง
ฉบับที่ 31 (ปรับปรุง 2552 )	ส่วนได้เสียในการร่วมค้า
ฉบับที่ 33 (ปรับปรุง 2552 )	กำไรต่อหุ้น
ฉบับที่ 34 (ปรับปรุง 2552 )	งบการเงินระหว่างกาล
ฉบับที่ 36 (ปรับปรุง 2552 )	การด้อยค่าของสินทรัพย์
ฉบับที่ 37 (ปรับปรุง 2552 )	ประมาณการหนี้สิน หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น และสินทรัพย์ที่อาจเกิดขึ้น
ฉบับที่ 38 (ปรับปรุง 2552 )	สินทรัพย์ไม่มีตัวตน
ฉบับที่ 40 (ปรับปรุง 2552 )	อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 2	การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 3 (ปรับปรุง 2552)	การรวมธุรกิจ
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2552)	สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย และการดำเนินงานที่ยกเลิก
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 6	การสำรวจและประเมินค่าแหล่ง ทรัพยากรแร่
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15	สัญญาการก่อสร้างอสังหาริมทรัพย์
- มีผลบังคับใช้ในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2556 เป็นต้นไป	
ฉบับที่ 12	ภาษีเงินได้
ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2552)	การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและการเปิดเผยข้อมูล เกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล
ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2552)	ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา ต่างประเทศ

ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้ประเมินและคาดว่ามาตรฐานการบัญชีดังกล่าวข้างต้น จะไม่มีผลกระทบที่เป็นสาระสำคัญต่องบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท ยกเว้นมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 เรื่องผลประโยชน์ของพนักงาน ซึ่งปัจจุบันฝ่ายบริหารของบริษัทฯ อยู่ระหว่างการประเมินผลกระทบที่อาจมีต่องบการเงินในปีที่เริ่มนำมาตรฐานการบัญชีฉบับนี้ มาถือปฏิบัติ

### 3. สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

#### 3.1 ค่าเพื่อหนี้สงสัยจะสูญ

ลูกหนี้การค้าที่ไม่ใช่ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจ ตั้งค่าเพื่อหนี้สงสัยจะสูญพิจารณาจากหนี้รายตัวโดยการวิเคราะห์จากประวัติการชำระหนี้และข้อมูลหลักฐานการคิดต่อของลูกหนี้แต่ละรายควบคู่ไปกับการพิจารณาอายุหนี้เป็นเกณฑ์ในอัตราดังนี้

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

#### 3.2 สินค้าและพัสดुकงเหลือ

สินค้าและพัสดुकงเหลือ ณ วันสิ้นงวด ประกอบด้วยอะไหล่เครื่องบิณ น้ำมันเครื่องบิณ พัดคูลสำหรับใช้ในห้องพักผู้โดยสารและการบริการอาหาร สินค้าซื้อมาเพื่อขาย เครื่องเขียนและพัสดुकงอื่น แสดงราคาทุนตามวิธีถ่วงเฉลี่ยเคลื่อนที่ (MOVING AVERAGE) หรือมูลค่าสุทธิที่จะได้รับแล้วแต่ราคาใดจะต่ำกว่า และสินค้าระหว่างทาง แสดงตามราคาทุน ณ วันที่ซื้อ

- ❖ อะไหล่เครื่องบิณที่ใช้งานอยู่ตามปกติ ตั้งค่าเพื่อพัสดुकงเสื่อมสภาพในอัตราร้อยละ 10 ของยอดคงเหลือ ณ วันสิ้นงวด
- ❖ อะไหล่เครื่องบิณที่หมุนเวียนช้าและรอการจำหน่าย ได้แก่ อะไหล่เครื่องบิณที่ไม่ใช้งานเกิน 2 ปี หรือไม่มีเครื่องบิณอยู่ในฝูงบิณ ตั้งค่าเพื่อพัสดुकงเสื่อมสภาพในอัตราร้อยละ 33.33 ของยอดที่เกิดขึ้นในระหว่างงวด
- ❖ สินค้าล้าสมัยและชำรุดรอการจำหน่าย ตั้งค่าเพื่อสินค้าเสื่อมสภาพเต็มจำนวน

#### 3.3 เงินลงทุน

3.3.1 เงินลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม บันทึกตามวิธีส่วนได้เสียตามสัดส่วนของการลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วมในงบการเงินรวม แต่บันทึกตามวิธีราคาทุนในงบการเงินเฉพาะบริษัท

3.3.2 เงินลงทุนระยะยาวในตราสารทุนที่ไม่อยู่ในความต้องการของตลาด แสดงตามราคาทุนสุทธิจากค่าเผื่อการด้อยค่าของหลักทรัพย์ในกรณีที่มีการด้อยค่า และรับรู้เป็นผลขาดทุนในงวดที่เกิดการด้อยค่าในงบกำไรขาดทุน

3.3.3 เงินลงทุนชั่วคราวในตราสารทุนที่อยู่ในความต้องการของตลาด แสดงตามราคาตลาด ณ วันสิ้นงวด และรับรู้ผลกำไรหรือขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงมูลค่าในงบกำไรขาดทุนสำหรับหลักทรัพย์เพื่อค่า และรับรู้ผลกำไรหรือขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงมูลค่าเป็นรายการกำไรหรือขาดทุนที่ยังไม่เกิดขึ้นในส่วนของผู้ถือหุ้นสำหรับหลักทรัพย์เพื่อขาย



### 3.4 ที่ดิน อาคาร อุปกรณ์และค่าเสื่อมราคา

#### 3.4.1 เครื่องบินและเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่า

3.4.1.1 เครื่องบินและเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่า แสดงตามราคาทุนรวมค่าเครื่องยนต์ อุปกรณ์การบินอื่น ๆ บวกด้วยค่าตกแต่งเครื่องบินก่อนนำเครื่องบินมาบริการโดยไม่รวมที่นึ่งผู้โดยสารและประมาณการค่าซ่อมใหญ่เครื่องบินครั้งแรกและหักด้วยส่วนลดรับค่าสิทธิประโยชน์จากการซื้อเครื่องบิน จำนวนค่าเสื่อมราคาโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานโดยประมาณ 20 ปี มีมูลค่าคงเหลือร้อยละ 10 ของราคาทุน ส่วนเครื่องบินและเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าที่บริษัทฯ รับมอบตั้งแต่ปีบัญชี 2549/50 และเครื่องบินแบบเดียวกันที่มีอยู่ในฝูงบินเดิมของบริษัทฯ จำนวนค่าเสื่อมราคาโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานโดยประมาณ 15 ปี มีมูลค่าคงเหลือร้อยละ 10 ของราคาทุน

3.4.1.2 ค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน (D-check) แสดงแยกประมาณการค่าซ่อมใหญ่เครื่องบินครั้งแรกเป็นสินทรัพย์ออกจากต้นทุนเครื่องบินและจำนวนค่าเสื่อมราคาตามระยะเวลาที่จะซ่อมใหญ่ครั้งต่อไป 4-7 ปี ตามแบบของเครื่องบิน เมื่อมีการซ่อมใหญ่ให้บันทึกเป็นสินทรัพย์แทนสินทรัพย์เดิม

3.4.1.3 ค่าที่นึ่งผู้โดยสารแสดงเป็นสินทรัพย์แยกต่างหากจากต้นทุนเครื่องบิน จำนวนค่าเสื่อมราคาโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานโดยประมาณ 5 ปี เมื่อมีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงที่นึ่งผู้โดยสารบันทึกเป็นสินทรัพย์แทนสินทรัพย์เดิม

3.4.2 อุปกรณ์การบินหมุนเวียน แสดงตามราคาทุน ณ วันที่ได้มา จำนวนค่าเสื่อมราคาโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานโดยประมาณระหว่าง 5-20 ปี

3.4.3 สินทรัพย์ถาวรอื่น แสดงตามราคาทุน ณ วันที่ได้มาหรือก่อสร้างแล้วเสร็จ จำนวนค่าเสื่อมราคาโดยวิธีเส้นตรง ตามอายุการใช้งานโดยประมาณระหว่าง 5-30 ปี

3.4.4 ต้นทุนเพื่อการได้มาซึ่งสิทธิการเช่าสถานที่ ตัดบัญชีภายในระยะเวลา 10-30 ปี ตามอายุสัญญาเช่า

3.4.5 กำไรขาดทุนจากการจำหน่ายเครื่องบิน จำนวนจากผลต่างของราคาขายกับมูลค่าสุทธิตามบัญชีของเครื่องบิน ค่าซ่อมใหญ่ (D-check) ค่าที่นึ่งผู้โดยสารและค่าใช้จ่ายในการขาย ส่วนกำไรขาดทุนจากการขายสินทรัพย์อื่นจำนวนจากผลต่างของราคาขายกับมูลค่าสุทธิตามบัญชีของสินทรัพย์ที่จำหน่าย และรับรู้เป็นรายได้หรือค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุน

### 3.5 สินทรัพย์รอการขาย

สินทรัพย์รอการขายแสดงด้วยมูลค่าตามบัญชีหรือราคาประเมินแล้วแต่ราคาใดจะต่ำกว่า

ขาดทุนจากการด้อยค่ารับรู้ในงบกำไรขาดทุน กำไรหรือขาดทุนจากการจำหน่ายรับรู้เป็นรายได้อื่นหรือค่าใช้จ่ายอื่นเมื่อมีการจำหน่าย

### 3.6 สินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตน

โปรแกรมคอมพิวเตอร์

ลิขสิทธิ์โปรแกรมคอมพิวเตอร์ (SOFTWARE LICENSE) และต้นทุนที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับผลิตภัณฑ์โปรแกรมที่ระบุได้ และมีเอกลักษณ์เฉพาะงานของโปรแกรมที่สามารถแยกออกจากตัวคอมพิวเตอร์ได้ สามารถระบุต้นทุนได้แน่นอนและมีอายุการใช้งานทางเศรษฐกิจเกินกว่ารอบระยะเวลาบัญชี จะรับรู้เป็นสินทรัพย์ไม่มีตัวตน และตัดจำหน่ายโดยวิธีเส้นตรงตามอายุงาน 5 ปี

รายจ่ายที่เกิดจากการพัฒนาและบำรุงดูแลโปรแกรมคอมพิวเตอร์ ให้บันทึกเป็นค่าใช้จ่ายประจำงวดเมื่อเกิดขึ้น



### 3.7 การด้อยค่าของสินทรัพย์

การด้อยค่าของสินทรัพย์เมื่อมีข้อบ่งชี้ว่าราคาตามบัญชีของสินทรัพย์มีมูลค่าสูงกว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน หมายถึง ราคาขายสุทธิหรือมูลค่าจากการใช้ของสินทรัพย์นั้นแล้วแต่จำนวนใดจะสูงกว่า

ในกรณีที่ราคาตามบัญชีของสินทรัพย์สูงกว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน จะรับรู้ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ในงบกำไรขาดทุน และจะบันทึกกลับรายการขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์เมื่อมีข้อบ่งชี้ว่าการลดมูลค่าดังกล่าวไม่มีอยู่อีกต่อไปหรือยังคงมีอยู่แต่เป็นไปในทางที่ลดลง

### 3.8 ค่าใช้จ่ายรอการตัดบัญชี

3.8.1 ค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน (D-check) สำหรับเครื่องบินเช่าดำเนินงาน ตัดจ่ายเป็นรายจ่ายตามอายุการใช้งาน โดยประมาณ 4-7 ปี แต่ไม่เกินอายุสัญญาเช่า

3.8.2 ค่าธรรมเนียมการค้ำประกันเงินกู้รอการตัดบัญชี ตัดจ่ายเป็นรายจ่ายตามระยะเวลาเงินกู้ในแต่ละรอบระยะเวลาบัญชี

### 3.9 หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน

หนี้ที่เกิดจากการซื้อเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าระยะยาว โดยผ่านสถาบันการเงิน แสดงมูลค่าตามภาระหนี้ผูกพันกับสถาบันการเงิน และจะลดมูลค่าลงตามจำนวนหนี้ที่จ่ายชำระคืน

### 3.10 การรับรู้รายได้

3.10.1 รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน

3.10.1.1 รายรับจากการจำหน่ายบัตรโดยสารและใบสั่งบริการ (SERVICE ORDER) รับรู้เป็นรายได้เมื่อมีผู้โดยสารนำบัตรโดยสารมาใช้บริการกับสายการบินของบริษัทฯ ในส่วนที่ผู้โดยสารไปใช้บริการกับสายการบินอื่น จะรับรู้ส่วนต่างราคาขายกับยอดที่สายการบินเรียกเก็บเป็นรายได้เมื่อสายการบินนั้นเรียกเก็บเงินมา

3.10.1.2 บัตรโดยสารและใบสั่งบริการ (SERVICE ORDER) ที่จำหน่ายแล้ว แต่ยังไม่สามารถใช้บริการ รับรู้เป็นรายได้เมื่อบัตรโดยสารและใบสั่งบริการนั้นมีอายุเกินกว่า 2 ปีขึ้นไป

3.10.1.3 รายได้รับล่วงหน้าค่า WAR RISK INSURANCE และ FUEL SURCHARGE รับรู้เป็นรายได้เมื่อมียอดคงค้างอยู่ในบัญชีเกินกว่า 3 ปี

3.10.2 รายได้ค่าระวางขนส่ง รับรู้เมื่อได้ให้บริการขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ และออกไปรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (AIR WAYBILL) สำหรับพัสดุภัณฑ์ที่ขนส่งโดยสายการบินอื่น จะรับรู้ส่วนต่างราคาขายกับยอดที่สายการบินอื่นเรียกเก็บเป็นรายได้เมื่อสายการบินนั้นเรียกเก็บเงินมา

- พสดุภัณฑ์ที่บริษัทออกใบรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์แล้ว แต่ขนส่งโดยสายการบินอื่นจะรับรู้เป็นรายได้เมื่อสายการบินที่ทำการขนส่งไม่เรียกเก็บเงินมาภายในระยะเวลา 1 ปี

3.10.3 บริษัทฯ ได้นำโครงการสะสมระยะทาง (ROYAL ORCHID PLUS) มาใช้ส่งเสริมการขาย ตั้งแต่ปี 2536 โดยให้สิทธิพิเศษแก่สมาชิกที่เข้าโครงการนำระยะทางที่สะสมตามเกณฑ์ที่กำหนดมาใช้บริการในอนาคต บริษัทฯ กำหนดมูลค่าต่อไมล์โดยนำค่าโดยสารเฉลี่ยในแต่ละเส้นทางบินที่สมาชิกสามารถขอใช้สิทธิแลกบัตรโดยสารหารด้วยจำนวนไมล์ที่จะ



ต้องใช้ในการขอใช้สิทธิของแต่ละเขตพื้นที่การบินและตัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักด้วยการใช้สิทธิในแต่ละเขตพื้นที่การบินเป็นมูลค่าต่อไมล์ของโครงการสะสมระยะทาง จากนั้นบันทึกบัญชีมูลค่าไมล์สะสมตามประมาณการใช้สิทธิของสมาชิก โดยนำไปลดรายได้ค่าโดยสารลูกค้ารายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้ (ด้านหนี้สิน) เมื่อสมาชิคนำสิทธิมาใช้บริการจึงรับรู้เป็นรายได้

3.10.3.1 ไมล์สะสมของสมาชิกที่ไม่นำสิทธิมาใช้บริการรับรู้เป็นรายได้เมื่อไมล์สะสมนั้นมีอายุเกินกว่า 3 ปีขึ้นไป

3.10.3.2 การสะสมไมล์และการใช้ไมล์สะสมขอแลกรางวัลร่วมกับกลุ่มพันธมิตรการบิน สายการบินและธุรกิจคู่สัญญาจะเรียกเก็บเงินระหว่างกันตามจำนวนไมล์สะสมที่สมาชิกได้รับหรือตามจำนวนไมล์ที่สมาชิกใช้แลกรางวัลตามอัตราราคาต่อไมล์ ตามข้อตกลงของคู่สัญญาแต่ละรายและจะรับรู้เป็นรายได้เมื่อนำสิทธิมาใช้บริการ

3.10.3.3 บริษัทฯ มีการขายไมล์ให้กับสมาชิกเพื่อให้สามารถใช้สิทธิในการแลกรางวัลเร็วขึ้น จะรับรู้รายได้ในผลต่างราคาขายกับมูลค่าต่อไมล์

3.10.4 รายได้จากกิจการอื่นของหน่วยธุรกิจ ได้แก่ การบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน การบริการลูกค้าภาคพื้น การบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น การบริการคลังสินค้าจะรับรู้เป็นรายได้เมื่อให้บริการ ส่วนรายได้จากธุรกิจคริวการบินจะรับรู้เป็นรายได้เมื่อขาย ส่วนรายได้จากกิจการสนับสนุนการขนส่ง ได้แก่ การจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบิน และการจำหน่ายสินค้าที่ระลึกจะรับรู้เป็นรายได้เมื่อขาย ส่วนรายได้จากบริการอำนวยความสะดวกการบินจะรับรู้เป็นรายได้เมื่อให้บริการ

3.10.5 รายได้อื่นรับรู้เป็นรายได้ตามเกณฑ์สิทธิ

### 3.11 กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน

กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน คำนวณจากกำไรสุทธิสำหรับงวดหารด้วยจำนวนตัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้นสามัญที่ถือโดยบุคคลภายนอกในระหว่างงวด

### 3.12 รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศ

รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นในระหว่างงวดแปลงค่าเงินบาท โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนที่บริษัทฯ กำหนด ซึ่งคำนวณจากอัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ยของธนาคารแห่งประเทศไทยและธนาคารพาณิชย์ในเดือนที่เกิดรายการนั้น ๆ ยกเว้นรายการเงินกู้เงินตราต่างประเทศ ใช้อัตราแลกเปลี่ยนของธนาคารแห่งประเทศไทย ณ วันรับเงิน

สินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศคงเหลือ ณ วันสิ้นงวดบัญชี แปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ยซื้อและขายของธนาคารพาณิชย์ตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย ณ วันนั้น กำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดขึ้น รับรู้เป็นรายได้หรือค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุน

### 3.13 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

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

### 3.14 ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

ค่าใช้จ่ายภาษีคำนวณตามประมวลรัษฎากร และภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีคำนวณจากผลแตกต่างชั่วคราวระหว่างฐานภาษีของสินทรัพย์และหนี้สินกับมูลค่าที่แสดงอยู่ในงบการเงิน

### 3.15 การใช้ประมาณการทางบัญชี

ในการจัดทำงบการเงินให้เป็นไปตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป บริษัทฯ และบริษัทย่อยต้องใช้ในการประมาณและตั้งข้อสมมติฐานหลายประการ ซึ่งมีผลกระทบต่อจำนวนเงินที่เกี่ยวข้องรายได้ ค่าใช้จ่าย สินทรัพย์ และหนี้สิน รวมทั้งการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับสินทรัพย์และหนี้สินอื่นที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งอาจมีผลแตกต่างกับผลที่เกิดขึ้นจริง

### 3.16 เครื่องมือทางการเงิน

บริษัทฯ ใช้เครื่องมือทางการเงินเพื่อลดความเสี่ยงจากการผันผวนของอัตราดอกเบี้ยและอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ โดยได้ทำข้อตกลงกับคู่สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศและอัตราดอกเบี้ย โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนที่ได้ตกลงกันล่วงหน้า และจะทำการแลกเปลี่ยนเมื่อถึงกำหนดตามสัญญา แต่ฝ่ายจะจ่ายและรับดอกเบี้ยในรูปสกุลเงินและอัตราดอกเบี้ยตามที่ตกลงกัน ส่วนต่างที่เกิดขึ้นจะบันทึกเป็นดอกเบี้ยจ่ายในงบกำไรขาดทุน ส่วนสัญญาซื้อขายเงินตราต่างประเทศล่วงหน้าจะรับรู้ในงบการเงินเมื่อครบกำหนดสัญญา ส่วนต่างที่เกิดขึ้นจะบันทึกเป็นผลกำไรหรือขาดทุน จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในงบกำไรขาดทุน

นอกจากนี้บริษัทฯ ยังจัดทำประกันความเสี่ยงราคาน้ำมัน ค่าธรรมเนียมในการจัดทำ และส่วนต่างของราคาน้ำมันที่เกิดจากการทำสัญญาระหว่างบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุน

## 4. ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงประมาณการทางบัญชี

บริษัทฯ ได้เปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีในการกำหนดมูลค่าสินทรัพย์ถาวรต่อหน่วย เพื่อใช้ในการบันทึกบัญชีจาก 3,000 บาท เป็น 20,000 บาท ขึ้นไป โดยเริ่มดำเนินการตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2553 เป็นต้นไป เพื่อทำให้งบการเงินให้ข้อมูลที่เหมาะสมยิ่งขึ้นต่อการแสดงมูลค่าสินทรัพย์ถาวร ซึ่งการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวมีผลทำให้ค่าใช้จ่ายสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2553 เพิ่มขึ้นประมาณ 21.51 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับการบันทึกบัญชีแบบเดิม

## 5. การพิจารณาการด้อยค่าเครื่องบิน

ตามที่ได้มีการปรับปรุงบัญชีด้อยค่าเครื่องบินแอร์บัส A340-500 จำนวน 4 ลำ ในงบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2551 จำนวนเงิน 4,425.59 ล้านบาท สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2553 นี้ บริษัทฯ ได้พิจารณาทบทวนการด้อยค่า เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดในมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 36 เรื่อง การด้อยค่าของสินทรัพย์ เนื่องจากมติดกรรมการบริษัทฯ ให้ปลดระวางออกจากฝูงบินของบริษัทฯ และให้ดำเนินการขายเครื่องบิน A340-500 แต่ปัจจุบันยังไม่สามารถขายได้ จึงให้นำเข้าฝูงบินของบริษัทฯ เพื่อทำการบินไปก่อน โดยไม่มีกำหนด และมีแผนที่จะ Retrofit อันจะก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดนั้น บริษัทฯ จึงได้พิจารณาเรื่องด้อยค่านี้ โดยเปรียบเทียบมูลค่าสุทธิตามบัญชีกับข้อมูลประเมินราคาเครื่องบินแบบ A340-500 พบว่ามีราคาแตกต่างอย่างไม่เป็นสาระสำคัญจึงไม่ปรับด้อยค่าของเครื่องบินดังกล่าว



## 6. ข้อมูลเพิ่มเติม

### 6.1 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2553	2552	2553	2552
เงินสดในประเทศ	133.01	32.32	133.01	32.32
เงินสดในต่างประเทศ	18.59	25.20	18.59	25.20
เงินฝากธนาคารในประเทศ	22,984.35	2,681.25	22,906.15	2,446.35
เงินฝากธนาคารในต่างประเทศ	14,543.73	11,560.91	14,543.73	11,560.91
รวม	<b>37,679.68</b>	<b>14,299.68</b>	<b>37,601.48</b>	<b>14,064.78</b>

### 6.2 ลูกหนี้การค้า-สุทธิ แยกตามระยะเวลาที่ค้างชำระ

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2553	2552	2553	2552
ระยะเวลาค้างชำระ				
ไม่เกิน 6 เดือน	17,008.81	15,259.04	16,980.24	15,180.76
เกินกว่า 6 เดือน — 1 ปี	89.86	84.36	89.85	84.82
เกินกว่า 1 ปี — 2 ปี	91.53	224.10	91.61	223.62
เกินกว่า 2 ปี	1,456.66	1,421.79	1,427.82	1,392.93
	18,646.86	16,989.29	18,589.52	16,882.13
หัก ค่าเพื่อหนี้สงสัยจะสูญ	(1,620.34)	(1,681.73)	(1,591.56)	(1,652.74)
ลูกหนี้การค้า-สุทธิ	<b>17,026.52</b>	<b>15,307.56</b>	<b>16,997.96</b>	<b>15,229.39</b>

### 6.3 สินค้าและพัสดुकงเหลือ-สุทธิ

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2553	2552	2553	2552
อะไหล่เครื่องบิน	6,285.86	5,528.14	6,285.86	5,528.14
หัก ค่าเพื่อเสื่อมสภาพ (ร้อยละ 10 ของยอดคงเหลือ ณ วันสิ้นงวด)	(628.59)	(552.81)	(628.59)	(552.81)
<b>อะไหล่เครื่องบิน-สุทธิ</b>	<b>5,657.27</b>	<b>4,975.33</b>	<b>5,657.27</b>	<b>4,975.33</b>
อะไหล่รถยนต์ และอุปกรณ์บริการภาคพื้น	260.24	278.35	260.24	278.35
อะไหล่เครื่องบินที่หมุนเวียนซ้ำและรอการจำหน่าย	1,301.49	1,451.71	1,301.49	1,451.71
หัก ค่าเพื่อเสื่อมสภาพ (ร้อยละ 33.33 ของยอดที่เกิดขึ้นระหว่างงวด)	(1,292.18)	(1,392.85)	(1,292.18)	(1,392.85)
<b>อะไหล่เครื่องบินที่หมุนเวียนซ้ำและรอการจำหน่าย-สุทธิ</b>	<b>9.31</b>	<b>58.86</b>	<b>9.31</b>	<b>58.86</b>
น้ำมันเครื่องบิน	484.11	200.84	484.11	200.84
สินค้าซื้อมาเพื่อขาย	191.07	181.99	191.07	181.99
พัสดุสำหรับใช้ในห้องพักผู้โดยสารและการบริการอาหาร	201.99	310.20	201.99	310.20
พัสดุและของใช้สิ้นเปลือง	20.91	20.61	20.91	20.61
เครื่องเขียนและพัสดุอื่น	93.18	106.49	93.18	106.49
สินค้าและอะไหล่เครื่องบินระหว่างทาง	49.59	65.29	49.59	65.29
<b>รวมสินค้าและพัสดุดอื่น ๆ</b>	<b>1,040.85</b>	<b>885.42</b>	<b>1,040.85</b>	<b>885.42</b>
สินค้าล้าสมัยและชำรุดรอการจำหน่าย	23.33	36.79	23.33	36.79
หัก ค่าเพื่อเสื่อมสภาพ (ร้อยละ 100)	(23.33)	(36.79)	(23.33)	(36.79)
<b>สินค้าล้าสมัยและชำรุดรอการจำหน่าย-สุทธิ</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>รวมสินค้าและพัสดुकงเหลือ-สุทธิ</b>	<b>6,967.67</b>	<b>6,197.96</b>	<b>6,967.67</b>	<b>6,197.96</b>
รวมสินค้าและพัสดुकงเหลือ ณ วันสิ้นงวด	8,911.77	8,180.41	8,911.77	8,180.41
หัก รวมค่าเพื่อสินค้าและพัสดुकงเสื่อมสภาพ	(1,944.10)	(1,982.45)	(1,944.10)	(1,982.45)
<b>รวมสินค้าและพัสดुकงเหลือ-สุทธิ</b>	<b>6,967.67</b>	<b>6,197.96</b>	<b>6,967.67</b>	<b>6,197.96</b>

### 6.4 สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2553	2552	2553	2552
ภาษีเงินได้รอเรียกคืน	265.59	218.85	265.59	218.85
เงินสด เงินฝากธนาคารกองทุนบำเหน็จ	4,650.13	3,346.11	4,650.13	3,346.11
อื่น ๆ	2,075.39	3,107.98	2,047.92	3,071.33
<b>รวม</b>	<b>6,991.11</b>	<b>6,672.94</b>	<b>6,963.64</b>	<b>6,636.29</b>

## 6.5 เงินลงทุน

## งบการเงินรวม

หน่วย : ล้านบาท

ชื่อบริษัท	บริษัทฯ ถือหุ้น		เงินลงทุน				รายได้จากเงินลงทุน	
	ร้อยละ		ราคาทุน		ราคาตามวิธีส่วนได้เสีย			
	2553	2552	2553	2552	2553	2552	2553	2552
<b>6.5.1 เงินลงทุนซึ่งบันทึกโดยวิธีส่วนได้เสีย</b>								
บริษัท โรงแรมรอยัลออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)	24	24	225.00	225.00	185.11	248.14	(63.03)	(34.11)
(ราคาตลาด ปี 2553 เป็นเงิน 562.50 ล้านบาท และปี 2552 เป็นเงิน 697.50 ล้านบาท)								
บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด	40	40	48.00	48.00	112.31	158.48	(12.57)	(14.56)
บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	22.6	22.6	115.19	115.19	659.83	615.87	99.25	76.93
(ราคาตลาด ปี 2553 เป็นเงิน 1,232.50 ล้านบาท และปี 2552 เป็นเงิน 921.49 ล้านบาท)								
บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด	30	30	30.00	30.00	108.95	88.50	29.45	26.15
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด	30	30	305.33	305.33	100.07	129.97	(29.90)	(62.97)
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด	39	39	195.00	195.00	234.72	-	234.72	-
<b>หัก</b> ค่าเผื่อการด้อยค่าเงินลงทุน								
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด			-	(195.00)	-	-	-	-
<b>รวมเงินลงทุนซึ่งบันทึกโดยวิธีส่วนได้เสีย</b>					<b>1,400.99</b>	<b>1,240.96</b>	<b>257.92</b>	<b>(8.56)</b>
<b>6.5.2 เงินลงทุนระยะยาวอื่น</b>								
<b>บันทึกตามวิธีราคาทุน</b>								
บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด	8.4	8.4	133.00	133.00			-	-
บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	2.5	2.7	16.58	18.01			-	-
SITA INVESTMENT CERTIFICATE	-	-	30.34	33.32			-	-
บริษัท เทรคสยาม จำกัด	3.5	3.5	1.75	1.75			-	-
(ชำระค่าหุ้น 25% ของทุนจดทะเบียน)								
SITA INFORMATION NETWORKING COMPUTING	-	-	27.44	30.37			-	-
หุ้นอื่นๆ	-	-	2.76	2.96			0.11	0.32
<b>หัก</b> ค่าเผื่อการด้อยค่าเงินลงทุน								
บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด			(133.00)	(133.00)			-	-
<b>รวมเงินลงทุนระยะยาวอื่น</b>			<b>78.87</b>	<b>86.41</b>			<b>0.11</b>	<b>0.32</b>

งบการเงินเฉพาะบริษัท

หน่วย : ล้านบาท

ชื่อบริษัท	บริษัทฯ ถือหุ้น		เงินลงทุน		รายได้เงินปันผล	
	ร้อยละ		ราคาทุน			
	2553	2552	2553	2552	2553	2552
<b>6.5.1</b>	<b>เงินลงทุนซึ่งบันทึกโดยวิธีราคาทุน</b>					
<b>บริษัทย่อย</b>						
บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด	55	55	8.25	8.25	70.12	66.00
บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด	49	-	0.98	-	-	-
<b>รวม</b>			<b>9.23</b>	<b>8.25</b>	<b>70.12</b>	<b>66.00</b>
<b>บริษัทร่วม</b>						
บริษัท โรงแรมรอยัลออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)	24	24	225.00	225.00	-	18.00
(ราคาตลาด ปี 2553 เป็นเงิน 562.50 ล้านบาท และปี 2552 เป็นเงิน 697.50 ล้านบาท)						
บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด	40	40	48.00	48.00	33.60	16.80
บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	22.6	22.6	115.19	115.19	55.29	43.77
(ราคาตลาดปี 2553 เป็นเงิน 1,232.50 ล้านบาท และปี 2552 เป็นเงิน 921.49 ล้านบาท)						
บริษัท คริวการบินภูเก็ต จำกัด	30	30	30.00	30.00	9.00	9.00
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด	30	30	305.33	305.33	-	-
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด	39	39	195.00	195.00	-	-
<b>หัก</b> ค่าเผื่อการด้อยค่าเงินลงทุน						
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด			-	(195.00)	-	-
<b>รวม</b>			<b>918.52</b>	<b>723.52</b>	<b>97.89</b>	<b>87.57</b>
<b>รวมเงินลงทุนซึ่งบันทึกโดยวิธีราคาทุน</b>			<b>927.75</b>	<b>731.77</b>	<b>168.01</b>	<b>153.57</b>
<b>6.5.2</b>	<b>เงินลงทุนระยะยาวอื่น</b>					
<b>บันทึกตามวิธีราคาทุน</b>						
บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด	8.4	8.4	133.00	133.00	-	-
บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	2.5	2.7	16.58	18.01	-	-
SITA INVESTMENT CERTIFICATE	-	-	30.34	33.32	-	-
บริษัท เทรตสยาม จำกัด	3.5	3.5	1.75	1.75	-	-
(ชำระค่าหุ้น 25% ของทุนจดทะเบียน)						
SITA INFORMATION NETWORKING COMPUTING	-	-	27.44	30.37	-	-
หุ้นอื่นๆ	-	-	2.76	2.96	0.11	0.32
<b>หัก</b> ค่าเผื่อการด้อยค่าเงินลงทุน						
บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด			(133.00)	(133.00)	-	-
<b>รวมเงินลงทุนระยะยาวอื่น</b>			<b>78.87</b>	<b>86.41</b>	<b>0.11</b>	<b>0.32</b>

## 6.5.3 ข้อมูลทางการเงินโดยสรุปของบริษัทย่อยและบริษัทร่วม

หน่วย : ล้านบาท

รายชื่อของบริษัท	ทรัพย์สิน	หนี้สิน	รายได้	กำไร(ขาดทุน)
<b>บริษัทย่อย</b>				
บริษัท ไทย-อะมาคิอุส เซาท์อีสต์ เอเชีย จำกัด	718.41	77.44	317.41	107.22
บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด	1.96	0.01	-	(0.05)
<b>บริษัทร่วม</b>				
บริษัท โรงแรมรอยัลออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)	1,643.92	872.64	442.84	(230.08)
บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด	330.32	49.55	132.32	(26.58)
บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	5,377.84	2,456.93	1,301.29	402.14
บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด	376.40	13.22	256.08	85.44
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด	1,860.19	1,526.62	661.47	(99.67)
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด	1,165.61	563.76	2,991.80	466.67

เนื่องจากบริษัทร่วมไม่สามารถส่งงบการเงินให้บริษัทฯ ได้ทันการปิดบัญชี บริษัทฯ จึงใช้งบการเงินของบริษัทร่วม ณ วันที่ 30 กันยายน 2553 บันทึกเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสียในงบการเงินรวมและบันทึกเงินลงทุนตามวิธีราคาทุนในงบการเงินเฉพาะบริษัท ซึ่งไม่มีผลกระทบต่ออย่างเป็นสาระสำคัญ

## 6.6 รายการบัญชีที่เกี่ยวข้องกัน งบการเงินเฉพาะบริษัท

## 6.6.1 รายการระหว่างกันกับผู้ถือหุ้นใหญ่

## 6.6.1.1 เงินกู้ยืมระยะสั้นจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

หน่วย : ล้านบาท

	2553	2552
กู้เงินจากต่างประเทศผ่านกระทรวงการคลัง	-	1,116.11

## 6.6.1.2 เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

หน่วย : ล้านบาท

	2553	2552
กู้เงินจากต่างประเทศผ่านกระทรวงการคลัง	1,211.85	1,340.67
ธนาคารออมสิน	6,606.00	8,178.00
ธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย	1,500.00	2,000.00
<b>รวม</b>	<b>9,317.85</b>	<b>11,518.67</b>



### 6.6.1.3 ตัวสัญญาใช้เงินจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

หน่วย : ล้านบาท

	2553	2552
ธนาคารออมสิน	-	500.00

### 6.6.2 รายการระหว่างกันกับบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท

	2553		2552	
	ขาย	ซื้อ	ขาย	ซื้อ
บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด	2.99	-	3.72	-

หน่วย : ล้านบาท

	2553		2552	
	ลูกหนี้	เจ้าหนี้	ลูกหนี้	เจ้าหนี้
บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด	0.27	-	0.29	-

### 6.6.3 รายการระหว่างกันกับบริษัทร่วม

หน่วย : ล้านบาท

	2553		2552	
	ขาย	ซื้อ	ขาย	ซื้อ
บริษัท โรงแรมรอยัลลอคคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)	0.22	3.58	0.20	7.06
บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด	-	0.90	-	4.90
บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด(มหาชน)	0.02	368.70	0.03	361.58
บริษัท คริวการบินภูเก็ต จำกัด	2.99	12.11	3.07	3.57
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ จำกัด	-	30.95	-	41.20
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด	1,609.78	-	921.67	-

หน่วย : ล้านบาท

	2553		2552	
	ลูกหนี้	เจ้าหนี้	ลูกหนี้	เจ้าหนี้
บริษัท โรงแรมรอยัลลอคคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)	-	0.01	-	-
บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด	-	-	-	0.03
บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด(มหาชน)	-	37.15	0.01	37.14
บริษัท คริวการบินภูเก็ต จำกัด	0.26	2.93	0.22	0.77
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ จำกัด	-	3.35	-	-
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด	69.30	-	122.28	-

นโยบายการกำหนดราคาซื้อสินค้าและบริการระหว่างบริษัทกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกันและเป็นไปตามราคาตลาด

## 6.7 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์-สุทธิ มีรายละเอียดดังนี้

### งบการเงินรวม

หน่วย : ล้านบาท

	เครื่องบิน	เครื่องบิน ภายใต้สัญญาเช่า การเงิน	อุปกรณ์การบิน หมุนเวียน	ที่ดิน อาคาร และค่าปรับปรุง	เครื่องมือ โรงซ่อม และอุปกรณ์	รวม
<b>ราคาทุน</b>						
ณ วันที่ 1 มกราคม 2553	141,512.15	171,315.11	31,100.48	18,861.34	29,594.62	<b>392,383.70</b>
- ปรับปรุง/โอน	15,938.78	(12,707.09)	(17.93)	18.83	113.41	<b>3,346.00</b>
- สินทรัพย์เพิ่มขึ้น	4,724.59	5,150.49	3,327.00	81.26	195.72	<b>13,479.06</b>
- จำหน่าย	(3,711.65)	(512.84)	(5,462.62)	(59.34)	(348.72)	<b>(10,095.17)</b>
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553	<b>158,463.87</b>	<b>163,245.67</b>	<b>28,946.93</b>	<b>18,902.09</b>	<b>29,555.03</b>	<b>399,113.59</b>
ค่าเพื่อการด้อยค่า	950.40	3,475.19	-	-	-	<b>4,425.59</b>
<b>ค่าเสื่อมราคาสะสม</b>						
ณ วันที่ 1 มกราคม 2553	78,309.40	43,509.96	20,655.57	10,273.49	21,704.50	<b>174,452.92</b>
- ค่าเสื่อมราคา	7,045.71	8,485.93	1,759.62	691.59	1,884.64	<b>19,867.49</b>
- ปรับปรุง/โอน	9,847.88	(7,137.72)	279.37	-	34.32	<b>3,023.85</b>
- จำหน่าย	(3,304.29)	(512.84)	(4,569.79)	(50.43)	(337.41)	<b>(8,774.76)</b>
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553	<b>92,849.10</b>	<b>47,820.52</b>	<b>18,124.77</b>	<b>10,914.65</b>	<b>23,286.05</b>	<b>192,995.09</b>
<b>ราคาสุทธิตามบัญชี</b>						
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552	<b>62,252.35</b>	<b>124,329.96</b>	<b>10,444.91</b>	<b>8,587.85</b>	<b>7,890.12</b>	<b>213,505.19</b>
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553	<b>65,614.77</b>	<b>115,425.15</b>	<b>10,822.16</b>	<b>7,987.44</b>	<b>6,268.98</b>	<b>206,118.50</b>

งบการเงินเฉพาะบริษัท

หน่วย : ล้านบาท

	เครื่องบิน	เครื่องบิน ภายใต้สัญญาเช่า การเงิน	อุปกรณ์การบิน หมุนเวียน	ที่ดิน อาคาร และค่าปรับปรุง	เครื่องมือ โรงซ่อม และอุปกรณ์	รวม
<b>ราคาทุน</b>						
ณ วันที่ 1 มกราคม 2553	141,512.15	171,315.11	31,100.48	18,861.34	29,382.57	392,171.65
- ปรับปรุง/โอน	15,938.78	(12,707.09)	(17.93)	18.83	113.41	3,346.00
- สิทธิประโยชน์เพิ่มขึ้น	4,724.59	5,150.49	3,327.00	81.26	194.19	13,477.53
- จำหน่าย	(3,711.65)	(512.84)	(5,462.62)	(59.34)	(348.72)	(10,095.17)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553	<b>158,463.87</b>	<b>163,245.67</b>	<b>28,946.93</b>	<b>18,902.09</b>	<b>29,341.45</b>	<b>398,900.01</b>
ค่าเพื่อการด้อยค่า	950.40	3,475.19	-	-	-	4,425.59
<b>ค่าเสื่อมราคาสะสม</b>						
ณ วันที่ 1 มกราคม 2553	78,309.40	43,509.96	20,655.57	10,273.49	21,514.33	174,262.75
- ค่าเสื่อมราคา	7,045.71	8,485.93	1,759.62	691.59	1,873.62	19,856.47
- ปรับปรุง/โอน	9,847.88	(7,137.72)	279.37	-	34.32	3,023.85
- จำหน่าย	(3,304.29)	(512.84)	(4,569.79)	(50.43)	(337.41)	(8,774.76)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553	<b>92,849.10</b>	<b>47,820.52</b>	<b>18,124.77</b>	<b>10,914.65</b>	<b>23,084.86</b>	<b>192,793.90</b>
<b>ราคาสุทธิตามบัญชี</b>						
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552	62,252.35	124,329.96	10,444.91	8,587.85	7,868.24	213,483.31
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553	65,614.77	115,425.15	10,822.16	7,987.44	6,256.59	206,106.11

ในงวดนี้ บริษัทฯ มีเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงานจำนวน 95 ลำ ประกอบด้วย เครื่องบินของบริษัทฯ จำนวน 54 ลำ เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (FINANCIAL LEASES) จำนวน 31 ลำ ตามหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 6.31 และเครื่องบินเช่าดำเนินงาน (OPERATING LEASES) จำนวน 10 ลำ (ได้รวม B777-300ER จำนวน 3 ลำ ที่เช่าจาก JET AIRWAYS)

อุปกรณ์การบินหมุนเวียน ประกอบด้วย เครื่องยนต์เครื่องบิน และอะไหล่การบินหมุนเวียนอื่น เครื่องมือโรงซ่อมและอุปกรณ์สุทธิจำนวน 6,268.98 ล้านบาท (งบการเงินรวม) และจำนวน 6,256.59 ล้านบาท (งบการเงินเฉพาะบริษัท)

อาคารและอุปกรณ์ ซึ่งหักค่าเสื่อมราคาทั้งจำนวนแล้วแต่ยังคงใช้งานอยู่เป็นจำนวน 50,999.41 ล้านบาท ซึ่งได้รวมอาคารบนพื้นที่เช่าจำนวน 3,918.75 ล้านบาท แล้ว

สิทธิประโยชน์ตามสัญญาเช่าการเงิน ได้แก่ เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าการเงินที่ทำสัญญาซื้อเครื่องบินเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ แต่บริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าทางการเงินเป็นเงินสกุลยูโร เยน และดอลลาร์สหรัฐ

สิทธิประโยชน์ตามสัญญาเช่าการเงินเพิ่มขึ้นในปีนี้อาจจำนวน 4,027.20 ล้านบาท

## 6.8 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน-สุทธ

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2553	2552	2553	2552
<b>ราคาทุน</b>				
ณ วันที่ 1 มกราคม 2553	1,308.14		1,301.42	
- สินทรัพย์เพิ่มขึ้น	194.65		194.32	
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553	1,502.79		1,495.74	
<b>ค่าตัดจำหน่ายสะสม</b>				
ณ วันที่ 1 มกราคม 2553	656.23		654.60	
- ค่าตัดจำหน่าย	294.20		293.52	
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553	950.43		948.12	
<b>ราคาสุทธิตามบัญชี</b>				
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552	651.91		646.82	
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553	552.36		547.62	

## 6.9 สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2553	2552	2553	2552
เงินสมทบกองทุนบำเหน็จพนักงาน	820.92	964.30	820.92	964.30
ค่าเพื่อสินค้าเสื่อมสภาพ	583.23	594.74	583.23	594.74
ค่าเพื่อหนี้สงสัยจะสูญ	542.05	560.62	533.42	551.92
ค่าเพื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์	1,341.82	1,645.15	1,341.82	1,645.15
ประมาณการค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	1,326.71	1,795.93	1,326.23	1,795.93
โครงการสะสมระยะทาง	-	13.11	-	13.11
<b>ผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน</b>				
เงินตราต่างประเทศ	134.11	134.31	134.11	134.31
อื่นๆ	22.98	22.65	19.30	19.03
<b>รวม</b>	<b>4,771.82</b>	<b>5,730.81</b>	<b>4,759.03</b>	<b>5,718.49</b>

## 6.10 สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2553	2552	2553	2552
ค่าใช้จ่ายรอการตัดบัญชี	1,918.80	1,940.15	1,918.80	1,940.15
อื่นๆ	342.23	367.00	341.85	366.62
<b>รวม</b>	<b>2,261.03</b>	<b>2,307.15</b>	<b>2,260.65</b>	<b>2,306.77</b>

ค่าใช้จ่ายรอกการตัดบัญชีประกอบด้วย ค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน (D-check) สำหรับเครื่องบินเช่าดำเนินงาน ตัดจ่ายเป็นรายจ่ายตามอายุการใช้งานโดยประมาณ 4-7 ปี แต่ไม่เกินอายุสัญญาเช่า และค่าธรรมเนียมค้ำประกันเงินกู้ซื้อเครื่องบินตัดจ่ายตามระยะเวลาเงินกู้ในแต่ละรอบระยะเวลาบัญชี

### 6.11 เงินกู้ยืมระยะยาว งบการเงินรวม และงบการเงินเฉพาะบริษัท

หน่วย : ล้านบาท

สกุลเงินกู้	ตามสกุลเงินกู้		2553	2552
	2553	2552		
เงินดอลลาร์สหรัฐ	40,000,000	40,000,000	1,211.85	1,340.67
เงินบาท	51,406,000,000	33,178,000,000	51,406.00	33,178.00
รวมเงินกู้ยืมระยะยาว			52,617.85	34,518.67
หัก ส่วนที่ครบกำหนด				
ชำระภายในหนึ่งปี			2,072.00	2,472.00
คงเหลือส่วนที่เป็นเงินกู้ยืมระยะยาว			<b>50,545.85</b>	<b>32,046.67</b>

ณ วันสิ้นงวด บริษัทฯ มีเงินกู้ยืมจากต่างประเทศผ่านกระทรวงการคลัง จำนวนเงิน 1,211.85 ล้านบาท และได้กู้ยืมภายในประเทศจากธนาคารพาณิชย์ต่างๆ และธนาคารออมสิน จำนวนเงิน 51,406.00 ล้านบาท รวมเป็นเงินกู้ยืมทั้งสิ้น จำนวน 52,617.85 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 โอนไปเป็นเงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี จำนวนเงิน 2,072.00 ล้านบาท คงเหลือเป็นเงินกู้ยืมระยะยาว 50,545.85 ล้านบาท

### 6.12 หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท

หน่วย : ล้านบาท

สกุลเงินกู้	ตามสกุลเงินกู้		2553	2552
	2553	2552		
เงินเยนญี่ปุ่น	36,785,991,071	46,115,845,299	13,765.98	16,860.37
เงินดอลลาร์สหรัฐ	25,249,036	88,520,604	764.95	2,966.92
เงินยูโร	1,237,283,018	1,236,565,258	49,796.18	59,513.91
มูลค่าปัจจุบันของหนี้สิน				
ตามสัญญาเช่า			64,327.11	79,341.20
หัก ส่วนที่ครบกำหนด				
ชำระภายในหนึ่งปี			9,595.02	11,312.93
คงเหลือส่วนที่เป็นหนี้สินระยะยาว			<b>54,732.09</b>	<b>68,028.27</b>

บริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าเครื่องบินโดยมีสิทธิเลือกที่จะซื้อได้กับสถาบันการเงินต่างประเทศรวม 8 แห่ง และแสดงมูลค่าตามนโยบายการบัญชีข้อ 3.9 ในงวดบัญชีปี 31 ธ.ค. 2553 มีจำนวนคงเหลือ 31 ลำ เป็นภาระหนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าทั้งสิ้นที่มีกำหนดจ่ายในระหว่างปี 2553 - 2565 รวม 69,774.51 ล้านบาท หักในส่วนที่จะบันทึก

เป็นดอกเบี้ยจ่ายเมื่อถึงกำหนดจ่ายประมาณ 5,447.40 ล้านบาท คงเหลือเป็นเงินต้นภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่า ดังกล่าว จำนวน 64,327.11 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 โอนไปเป็นหนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบินที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี จำนวน 9,595.02 ล้านบาท คงเหลือเป็นหนี้สินระยะยาว 54,732.09 ล้านบาท

### 6.13 หุ้นกู้

ตามมติที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2546 เมื่อวันที่ 2 กันยายน 2546 ที่อนุมัติให้บริษัทฯ ดำเนินการออกหุ้นกู้ภายในวงเงิน 40,000 ล้านบาท บริษัทฯ ได้ออกหุ้นกู้ครั้งที่ 1 มูลค่า 10,000 ล้านบาท ออกหุ้นกู้ครั้งที่ 2 มูลค่า 15,000 ล้านบาท และได้ออกหุ้นกู้ครั้งที่ 3 มูลค่า 15,000 ล้านบาท ได้รับเงินโอนเข้าบัญชีเรียบร้อยแล้ว เป็นมูลค่ารวม 40,000 ล้านบาท และเมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม และ 8 ตุลาคม 2551 และ 20 ตุลาคม 2552 และ 8 ตุลาคม 2553 บริษัทฯ ได้ไถ่ถอนหุ้นกู้ซึ่งครบกำหนดไถ่ถอนจำนวนเงิน 6,000 ล้านบาท 5,500 ล้านบาท 7,500 ล้านบาท และ 4,500 ล้านบาท ตามลำดับ

ตามมติที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2548 เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2548 อนุมัติให้บริษัทฯ ดำเนินการออกหุ้นกู้ภายในวงเงิน 60,000 ล้านบาท ซึ่งเมื่อวันที่ 22 พฤศจิกายน 2550 บริษัทฯ ได้ออกหุ้นกู้ของบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2550 รวมมูลค่าทั้งสิ้น 7,500 ล้านบาท โดยแบ่งออกเป็น 2 ชุด ได้แก่ ชุดที่ 1 จำนวน 3,000 ล้านบาท และ ชุดที่ 2 จำนวน 4,500 ล้านบาท ได้รับเงินโอนเข้าบัญชีเรียบร้อยแล้วเป็นมูลค่ารวม 7,500 ล้านบาท และเมื่อวันที่ 22 พฤศจิกายน 2553 บริษัทฯ ได้ไถ่ถอนหุ้นกู้ซึ่งครบกำหนดไถ่ถอน จำนวนเงิน 3,000 ล้านบาท และเมื่อวันที่ 2 ตุลาคม 2551 บริษัทฯ ได้ออกหุ้นกู้ของบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2551 รวมมูลค่าทั้งสิ้น 7,000 ล้านบาท โดยแบ่งออกเป็น 3 ชุด ได้แก่ ชุดที่ 1 จำนวน 3,455.29 ล้านบาท ชุดที่ 2 จำนวน 987.92 ล้านบาท และชุดที่ 3 จำนวน 2,556.79 ล้านบาท ซึ่งบริษัทฯ ได้รับเงินโอนเข้าบัญชีเรียบร้อยแล้วเป็นมูลค่ารวม 7,000 ล้านบาท และเมื่อวันที่ 2 เมษายน 2553 บริษัทฯ ได้ไถ่ถอนหุ้นกู้ซึ่งครบกำหนดไถ่ถอน จำนวนเงิน 3,455.29 ล้านบาท และเมื่อวันที่ 20 มกราคม 2552 บริษัทฯ ได้ออกหุ้นกู้ครั้งที่ 1/2552 รวมมูลค่า ทั้งสิ้น 4,790 ล้านบาท โดยแบ่งออกเป็น 4 ชุด ได้แก่ชุดที่ 1 จำนวน 170 ล้านบาท ชุดที่ 2 จำนวน 720 ล้านบาท ชุดที่ 3 จำนวน 300 ล้านบาท และชุดที่ 4 จำนวน 3,600 ล้านบาท ซึ่งบริษัทฯ ได้รับเงินโอนเข้าบัญชีเรียบร้อยแล้วเป็นมูลค่ารวม 4,790 ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 บริษัทฯ มีหุ้นกู้คงเหลือ 29,334.71 ล้านบาท ซึ่งได้โอนไปเป็นหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี จำนวน 11,487.92 ล้านบาท คงเหลือเป็นหนี้สินระยะยาว 17,846.79 ล้านบาท โดยมีรายละเอียดดังนี้

	อายุหุ้นกู้ (ปี)	อัตราดอกเบี้ย จ่ายทุก 6 เดือน (ร้อยละ)	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	วันครบกำหนดไถ่ถอน
ครั้งที่ 2	7	5.20	4,500.00	20 ตุลาคม 2554
	10	5.80	3,000.00	20 ตุลาคม 2557
			7,500.00	
ครั้งที่ 3	6	4.67	6,000.00	12 พฤษภาคม 2554
	10	5.19	3,000.00	12 พฤษภาคม 2558
			9,000.00	
ครั้งที่ 1/2550	5	5.04	4,500.00	22 พฤศจิกายน 2555

	อายุหุ้นกู้ (ปี)	อัตราดอกเบี้ย จ่ายทุก 6 เดือน (ร้อยละ)	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	วันครบกำหนดไถ่ถอน
ครั้งที่ 1/2551	3	5.05	987.92	2 ตุลาคม 2554
	5	5.50	2,556.79	2 ตุลาคม 2556
			3,544.71	
ครั้งที่ 1/2552	3	5.30	170.00	20 มกราคม 2555
	5	5.45	720.00	20 มกราคม 2557
	7	5.60	300.00	20 มกราคม 2559
	10	6.00	3,600.00	20 มกราคม 2562
			4,790.00	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553			<b>29,334.71</b>	

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

#### 6.14 รายได้รอการรับรู้

รายได้รอการรับรู้ เป็นรายได้ค่าชดเชยจากการส่งมอบเครื่องบิน A380-800 ล่าช้ากว่ากำหนดตามสัญญา นอกเหนือจากค่าปรับตามสัญญา โดยรับรู้เป็นรายได้ตามระยะเวลาการรับมอบเดิมจนถึงกำหนดการรับมอบใหม่ของเครื่องบิน A380-800 จำนวน 6 ลำ โดยรับรู้เป็นรายได้สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2553 จำนวนเงิน 1,460.95 ล้านบาท คงเหลือเป็นรายได้รอการรับรู้จำนวนเงิน 509.42 ล้านบาท

#### 6.15 หนี้สินหมุนเวียนอื่น ๆ

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2553	2552	2553	2552
ค่าธรรมเนียมสนามบิน	2,258.59	2,909.20	2,258.59	2,909.20
รายได้รอตัดบัญชี	2.54	3.16	2.41	3.03
ภาษีรอนำส่ง	783.74	805.28	782.01	805.02
ค่าใช้จ่ายพนักงานท้องถิ่นในต่างประเทศ	574.54	539.46	574.54	539.46
เจ้าหนี้อื่น ๆ	2,222.58	1,883.57	2,202.22	1,859.49
<b>รวม</b>	<b>5,841.99</b>	<b>6,140.67</b>	<b>5,819.77</b>	<b>6,116.20</b>

## 6.16 ประมาณการหนี้สินระยะยาว

6.16.1 ศาลชั้นต้นได้มีคำพิพากษาให้บริษัทฯ จ่ายค่าเสียหายที่พนักงานฟ้องร้องเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 15.35 ล้านบาท ซึ่งขณะนี้บริษัทฯ ได้ยื่นอุทธรณ์ต่อศาลอุทธรณ์

6.16.2 ศาลชั้นต้นได้มีคำพิพากษาให้บริษัทฯ ชำระค่าเสียหายจากการระงับการสั่งซื้อไวน์ที่บริษัท หมิงเหิง อินเตอร์เนชั่นแนล ฟ้องร้องเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 27.63 ล้านบาท ทั้งนี้ ทนายความบริษัทฯ จะได้อุทธรณ์ต่อไป

6.16.3 คดีที่บริษัทฯ ถูกศาลตัดสินให้ชำระหนี้ปี 2552 เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 2.17 ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลฎีกา

6.16.4 ศาลชั้นต้นได้มีคำพิพากษาให้บริษัทฯ ชำระเงินให้พนักงานเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 3.22 ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลฎีกา

6.16.5 ในงวดบัญชีสำหรับปี 2551 บริษัทฯ ได้ตั้งสำรองความเสียหายและค่าปรับจากกรณีคดีละเมิดกฎหมายการป้องกันการค้าที่ไม่เป็นธรรม (Antitrust) ที่บริษัทฯ ถูกฟ้องร้อง ถูกกล่าวหาและถูกสอบสวนในทางอาญา เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 4,290.17 ล้านบาท และ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 โอนไปเป็นประมาณการหนี้สินระยะสั้นจำนวนเงิน 458.20 ล้านบาท คงเหลือเป็นประมาณการหนี้สินระยะยาว 3,831.97 ล้านบาท และในงวดบัญชีสำหรับ ปี 2553 บริษัทฯ ได้ปรับลดประมาณการหนี้สินระยะสั้นทั้งจำนวน และหนี้สินระยะยาวดังกล่าวรวมจำนวน 1,783.19 ล้านบาท คงเหลือเป็นประมาณการหนี้สินระยะยาว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 จำนวน 2,506.98 ล้านบาท ทั้งนี้บริษัทฯ ได้ประมาณการ โดยให้ทนายความในแต่ละภูมิภาคทำการประมาณการความเสียหายและค่าปรับที่บริษัทฯ อาจถูกทางราชการในแต่ละภูมิภาคปรับ โดยพิจารณาจากข้อเท็จจริงต่างๆ ที่ทนายความรับทราบและมีข้อมูลอยู่ ณ ขณะนี้ ซึ่งการประมาณการดังกล่าวมีหลักเกณฑ์ ดังนี้

1. การประมาณการความเสียหายและค่าปรับข้างต้น เป็นการประเมินจากอัตราค่าปรับขั้นต่ำที่อาจจะเกิดขึ้น ในกรณีที่มีการชี้ขาดหรือพิพากษาว่าบริษัทฯ ได้กระทำความผิดตามที่ถูกลกล่าวหา หรือตามที่ถูกฟ้องร้องจริง

2. จำนวนค่าปรับที่ประมาณการข้างต้น เป็นประมาณการค่าปรับโดยทางการของแต่ละประเทศที่มีการสอบสวนและฟ้องร้องรวมตลอดถึงประมาณการเบื้องต้นของค่าเสียหายคดีแพ่ง กรณี Civil Class Actions ของทั้ง Cargo และ Passenger ในประเทศสหรัฐอเมริกา ถึงแม้คดีแพ่งทั้งสองคดีดังกล่าว ยังไม่ปรากฏทนายความของคดีในคำฟ้อง ซึ่งโจทก์มีหน้าที่จะต้องพิสูจน์ความเสียหายก็ตาม

3. การชี้ขาดหรือการตัดสินในคดีต่างๆ จะเกิดขึ้นในปีงบประมาณต่อจากนี้ ซึ่งอาจเกิดขึ้นไม่พร้อมกัน

4. การประมาณการดังกล่าวอาจคลาดเคลื่อนจากความเป็นจริงในสาระสำคัญ เนื่องจาก

4.1 ในประเทศที่มีการสอบสวนโดยที่ยังไม่มีการกล่าวหาว่าบริษัทฯ ได้กระทำความผิดกฎหมายนั้น ยังไม่ปรากฏข้อเท็จจริงที่แน่ชัดว่าจะมีการกล่าวหาหรือไม่ ถ้ามีการกล่าวหาจะมีระบุว่า ท้องที่ใดบางที่บริษัทฯ กระทำผิด ดังนั้นจึงยังไม่สามารถทราบจำนวนรายรับของบริษัทฯ ในท้องที่ดังกล่าวในอันที่จะถูกนำไปเป็นฐานในการคำนวณ ค่าปรับหรือค่าเสียหายได้

4.2 การกำหนดค่าปรับและค่าเสียหายเป็นดุลยพินิจของผู้ชี้ขาดหรือผู้ตัดสิน โดยอาจจะพิจารณาข้อเท็จจริงอื่นๆ ในคดีประกอบด้วย

4.3 ก่อนมีการชี้ขาดหรือตัดสิน อาจมีการตกลงหรือประนีประนอมในเรื่องค่าปรับหรือค่าเสียหายได้ ทั้งนี้จะขึ้นอยู่กับนโยบายของแต่ละประเทศ และรูปคดีที่เกิดขึ้น



## 6.17 เงินปันผลจ่าย งบการเงินเฉพาะบริษัท

ตามมติที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2553 เมื่อวันที่ 28 เมษายน 2553 ให้จ่ายเงินปันผลสำหรับการดำเนินงานประจำปี 2552 ให้แก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ จำนวน 1,698.90 ล้านบาท ในอัตรา 0.25 บาท รวมเป็นเงิน 424.73 ล้านบาท แต่บริษัทฯ ได้จ่ายเงินปันผลเพียง 424.70 ล้านบาท เนื่องจากมีผู้ถือหุ้นแทนจำนวน 98,512 หุ้น จึงไม่มีสิทธิรับเงินปันผลคิดเป็นเงิน 0.03 ล้านบาท

## 6.18 กู้ยืมเงิน

เมื่อวันที่ 28 เมษายน 2553 ที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นฯ มีมติอนุมัติให้บริษัทฯ ตัดหุ้นจดทะเบียนที่ยังไม่ได้นำออกจำหน่าย 1.10 ล้านบาท เป็นเงิน 10.99 ล้านบาท และให้เพิ่มทุนโดยการออกหุ้นสามัญใหม่จำนวนไม่เกิน 1,000 ล้านบาท โดยวิธีการเสนอขายต่อประชาชนและกระทรวงการคลังในราคาเดียวกัน โดยให้กระทรวงการคลังคงสัดส่วนในการถือหุ้นบริษัทฯ ประมาณร้อยละ 51.03 ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมด ภายหลังการเสนอขายหุ้นเพิ่มทุน ซึ่งเป็นสัดส่วนการถือหุ้นที่กระทรวงการคลังมีอยู่เดิม

เมื่อวันที่ 3 มิถุนายน 2553 บริษัทฯ ได้จดทะเบียนเพิ่มทุนสามัญจำนวน 1,000 ล้านบาท มูลค่าหุ้นละ 10 บาท รวมเป็นทุนจดทะเบียนทั้งสิ้นจำนวน 2,698.90 ล้านบาท หรือจำนวนเงิน 26,989.01 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 16 และ 17 กันยายน 2553 บริษัทฯ ได้ดำเนินการขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนต่อประชาชนทั่วไปจำนวน 483.87 ล้านบาทเสร็จเรียบร้อยแล้ว โดยมีรายละเอียดการจัดสรรดังนี้ กระทรวงการคลัง 246.93 ล้านบาท ผู้ถือหุ้นเดิม (ยกเว้นกระทรวงการคลัง) 221.83 ล้านบาท และผู้จองซื้อรายย่อย 15.11 ล้านบาท ทั้งนี้บริษัทฯ ได้รับเงินจากการจำหน่ายหุ้นสามัญดังกล่าวแล้วเมื่อวันที่ 24 กันยายน 2553

บริษัทฯ มีทุนจดทะเบียนหุ้นสามัญ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 จำนวน 2,698.90 ล้านบาท มูลค่าหุ้นละ 10 บาท รวมเงินทุนจดทะเบียน 26,989.01 ล้านบาท ทุนที่ออกและชำระแล้วจำนวน 21,827.72 ล้านบาท

## 6.19 สำรองตามกฎหมาย

บริษัทฯ มียอดสำรองตามกฎหมาย คงเหลือยกมาจากงวดก่อนจำนวน 1,700 ล้านบาท ตั้งเพิ่มขึ้นในงวดบัญชีสำหรับปี 2553 ตามพระราชบัญญัติ บริษัท มหาชน จำกัด จำนวน 769.79 ล้านบาท (ร้อยละ 5 ของกำไรสุทธิประจำปี) รวมเป็นยอด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 จำนวน 2,469.79 ล้านบาท

## 6.20 ค่าตอบแทนผู้บริหาร

ผู้บริหาร หมายถึง กรรมการบริษัทฯ ทุกท่าน กรรมการผู้จัดการบริษัทฯ ผู้บริหารบริษัทฯ 4 รายแรก และผู้ดำรงตำแหน่งเทียบเท่าผู้บริหารรายที่ 4 ทุกราย ต่อจากกรรมการผู้จัดการบริษัทฯ โดยรวมผู้บริหารบริษัทฯ ในสายงานบัญชีหรือการเงินบางคน ซึ่งเป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2553	2552	2553	2552
ค่าตอบแทนกรรมการบริษัทฯ	15.98	14.68	14.50	13.16
ค่าตอบแทนผู้บริหารบริษัทฯ	57.86	46.24	57.86	46.24
<b>รวม</b>	<b>73.84</b>	<b>60.92</b>	<b>72.36</b>	<b>59.40</b>

นอกจากนี้กรรมการบริษัทฯ ยังได้รับสิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสาร ซึ่งในปี 2553 และ 2552 กรรมการบริษัทฯ ได้ขอออกบัตรโดยสารให้แก่ตนเองและผู้เกี่ยวข้องจำนวน 179 ฉบับ และ 206 ฉบับ ซึ่งประมาณมูลค่าจากราคาเต็มตามชั้นที่เดินทางคิดเป็นเงิน 24.37 ล้านบาท และ 23.80 ล้านบาท ตามลำดับ

## 6.21 รายได้อื่น ๆ

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2553	2552	2553	2552
กำไรจากการจำหน่ายทรัพย์สิน	93.91	232.34	93.91	232.34
เงินปันผลจากบริษัทร่วมและบริษัทย่อย	-	-	168.01	153.57
รายได้จากการให้บริการอื่นของฝ่ายซ่อมบำรุงอากาศยาน	281.73	330.98	281.73	330.98
รายได้จากค่าธรรมเนียมสนามบินที่เรียกเก็บกับผู้โดยสาร	1,068.79	247.24	1,068.79	247.24
รายได้ค่าปรับจากการส่งมอบเครื่องบินล่าช้า	1,460.95	738.04	1,460.95	738.04
อื่นๆ	591.29	545.12	592.73	546.19
<b>รวม</b>	<b>3,496.67</b>	<b>2,093.72</b>	<b>3,666.12</b>	<b>2,248.36</b>

## 6.22 ค่าใช้จ่ายอื่น

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2553	2552	2553	2552
ค่าเช่าสำนักงานและสาธารณูปโภค	2,728.73	2,881.24	2,728.73	2,881.24
ค่าเครื่องใช้สำนักงาน	230.38	220.11	230.38	220.11
ค่าซ่อมแซมอาคารและอุปกรณ์	511.54	453.40	511.54	453.40
ค่าจ้างแรงงานภายนอก	926.21	1,077.01	926.21	1,077.01
ค่าที่ปรึกษาและบริการ	524.59	426.75	524.59	426.75
ค่าดำเนินคดีการป้องกันการค้าที่ไม่เป็นธรรม	(1,596.91)	90.13	(1,596.91)	90.13
ค่าเช่าและบำรุงรักษาอุปกรณ์คอมพิวเตอร์	404.92	378.61	404.92	378.61
ค่าเดินทางและยานพาหนะ	577.54	562.07	577.54	562.07
ค่าสิทธิประโยชน์	276.29	233.36	276.29	233.36
ค่าเสียหายให้ลูกค้า	279.54	236.79	279.54	236.79
อื่นๆ	1,251.99	1,544.19	1,186.85	1,497.41
<b>รวม</b>	<b>6,114.82</b>	<b>8,103.66</b>	<b>6,049.68</b>	<b>8,056.88</b>

ค่าดำเนินคดีการป้องกันการค้าที่ไม่เป็นธรรมเป็นค่าความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นที่ บริษัทฯ ได้ตั้งสำรองความเสียหายและค่าปรับจากคดีละเมิดกฎหมายการป้องกันการค้าที่ไม่เป็นธรรม ( Antitrust ) ในงวดบัญชีสำหรับปี 2551 เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 4,290.17 ล้านบาท ซึ่งในงวดบัญชีปี 2553 บริษัทฯ ได้ปรับลดประมาณการสำรองความเสียหายและค่าปรับดังกล่าวจำนวนเงิน 1,783.19 ล้านบาท ทั้งนี้บริษัทฯ ได้บันทึก ค่าวิชาชีพนายความสำหรับคดีที่ถูกฟ้องร้อง ถูกกล่าวหา

และค่าใช้จ่ายในการประสานงานดังกล่าวข้างต้น จำนวนเงิน 186.28 ล้านบาท ทำให้ค่าดำเนินการป้องกันการค้าที่ไม่เป็นธรรมลดลง จำนวนเงิน 1,596.91 ล้านบาท (ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.29.2)

## 6.23 ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้สุทธิ

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2553	2552	2553	2552
ค่าใช้จ่าย (รายได้) ภาษีเงินได้จากกำไรสุทธิทางภาษี				
สำหรับงวด	1,166.17	16.47	1,117.12	(47.87)
บวก (หัก) : สิ้นทรัพย์/หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี				
จากความแตกต่างชั่วคราวเพิ่มขึ้น/ลดลง	958.99	674.96	959.47	669.58
<b>ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้สุทธิ</b>	<b>2,125.16</b>	<b>691.43</b>	<b>2,076.59</b>	<b>621.71</b>

เครดิตภาษีที่เกิดขึ้นเนื่องจากผลขาดทุนสุทธิที่เกิดขึ้นในงวดบัญชีสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2551 ตาม ภ.ง.ด. 50 มีจำนวน 15,722.63 ล้านบาท ซึ่งในงวดบัญชีสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552 บริษัทฯ ได้นำประโยชน์ทางภาษีมาใช้จำนวน 6,301.78 ล้านบาท คงเหลือผลขาดทุนสุทธิที่ยังไม่ได้นำมาเครดิตภาษีจำนวน 9,420.85 ล้านบาท ซึ่งบริษัทฯ ได้นำประโยชน์ทางภาษีดังกล่าวมาใช้ทั้งจำนวนแล้ว ในงวดบัญชีสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2553

## 6.24 การส่งเสริมการลงทุน

บริษัทฯ ได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุน สำหรับการดำเนินการขนส่งทางอากาศของเครื่องบินโดยสารประกอบด้วย กิจกรรมการขนส่งผู้โดยสารและกิจกรรมการขนส่งสินค้า ตามบัตรส่งเสริมการลงทุน เลขที่ 1214(2)/2552 และ 1874(2)/2552 เมื่อวันที่ 13 มีนาคม และ 19 พฤศจิกายน 2552 ตามลำดับ ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนดบางประการ สิทธิพิเศษรวมถึง การได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้รับจากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมเป็นระยะเวลา 8 ปี นับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการ

รายได้จากการขาย หรือการให้บริการ แยกตามกิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนและไม่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2553 และ 2552 มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2553	2552
รายได้จากการขายหรือการให้บริการ		
กิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน	6,559.07	-
กิจการที่ไม่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน	173,714.27	161,222.65
<b>รวมรายได้จากการขายหรือการให้บริการ</b>	<b>180,273.34</b>	<b>161,222.65</b>

## 6.25 กำไรต่อหุ้น งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท

กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐานคำนวณโดยการหารกำไรสุทธิที่เป็นของผู้ถือหุ้นสามัญด้วยจำนวนหุ้นสามัญถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักที่ถือโดยบุคคลภายนอกในระหว่างงวด

หน่วย : ล้านบาท / ล้านหุ้น

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2553	2552	2553	2552
กำไร(ขาดทุน)ที่เป็นส่วนของผู้ถือหุ้นบริษัทใหญ่	15,349.69	7,343.58	15,395.86	7,417.41
จำนวนหุ้นสามัญที่ออก ณ วันที่ 1 มกราคม	1,698.90	1,698.90	1,698.90	1,698.90
ผลกระทบจากหุ้นที่ออกจำหน่าย เมื่อวันที่ 24 กันยายน 2553	131.24	-	131.24	-
จำนวนหุ้นสามัญถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก	1,830.14	1,698.90	1,830.14	1,698.90
กำไร(ขาดทุน)ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน(บาท)	8.39	4.32	8.41	4.37

## 6.26 การจำแนกข้อมูลทางการเงิน งบการเงินรวม

6.26.1 รายละเอียดข้อมูลทางการเงินจำแนกตามส่วนงาน มีรายละเอียดดังนี้

### งบกำไรขาดทุน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2553 และ 2552

หน่วย : ล้านบาท

	รายได้		รายได้ระหว่างส่วนงาน		รายได้รวม		ผลได้(เสีย)ตามส่วนงาน	
	2553	2552	2553	2552	2553	2552	2553	2552
กิจการขนส่งทางอากาศ	173,092.16	153,827.36	-	-	173,092.16	153,827.36	12,338.65	8,828.44
หน่วยธุรกิจ	6,448.83	6,820.86	14,716.98	13,820.02	21,165.81	20,640.88	(2,142.14)	163.57
กิจการอื่นๆ	1,047.69	954.52	340.41	355.06	1,388.10	1,309.58	343.49	415.83
การตัดบัญชีรายการระหว่างกัน	-	-	(15,057.39)	(14,175.08)	-	-	-	-
กำไรจากการดำเนินงาน							10,540.00	9,407.84
ส่วนแบ่งกำไร(ขาดทุน)จากเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย							257.92	(8.56)
ต้นทุนทางการเงิน-สุทธิ							(4,980.69)	(5,559.50)
ผลกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ							9,106.26	3,167.36
รายได้อื่น							2,599.61	1,100.11
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย							(48.25)	(72.25)
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้สุทธิ							(2,125.16)	(691.42)
กำไรสุทธิ							15,349.69	7,343.58

### สินทรัพย์และหนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 และ 2552

หน่วย : ล้านบาท

	สินทรัพย์หมุนเวียน		สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		สินทรัพย์รวม	
	2553	2552	2553	2552	2553	2552
กิจการขนส่งทางอากาศ	74,382.06	43,935.57	205,763.65	213,270.15	280,145.71	257,205.72
หน่วยธุรกิจ	860.43	550.72	9,664.62	11,095.91	10,525.05	11,646.63
กิจการอื่นๆ	690.08	705.99	30.29	39.66	720.37	745.65
สินทรัพย์ที่ไม่ได้ปันส่วน	2,368.87	2,096.09	-	-	2,368.87	2,096.09
รวม	78,301.44	47,288.37	215,458.56	224,405.72	293,760.00	271,694.09

หน่วย : ล้านบาท

	หนี้สินหมุนเวียน		หนี้สินไม่หมุนเวียน		หนี้สินรวม	
	2553	2552	2553	2552	2553	2552
กิจการขนส่งทางอากาศ	79,101.24	79,131.05	130,068.83	137,947.66	209,170.07	217,078.71
หน่วยธุรกิจ	1,225.34	957.91	43.70	50.94	1,269.04	1,008.85
กิจการอื่นๆ	75.83	84.41	1.62	-	77.45	84.41
หนี้สินที่ไม่ได้ปันส่วน	333.29	278.16	-	-	333.29	278.16
<b>รวม</b>	<b>80,735.70</b>	<b>80,451.53</b>	<b>130,114.15</b>	<b>137,998.60</b>	<b>210,849.85</b>	<b>218,450.13</b>

กำไรจากการดำเนินงานของแต่ละกิจการเกิดขึ้นจากรายได้รวมหักต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน โดยดอกเบี้ยจ่าย ผลกำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ค่าใช้จ่ายอื่น และภาษีเงินได้ ไม่ได้รวมอยู่ในการคำนวณกำไรจากการดำเนินงานของแต่ละกิจการ

สินทรัพย์หมุนเวียนและสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนของแต่ละกิจการ เป็นสินทรัพย์ที่ใช้ดำเนินงานหรือเกี่ยวข้องกับกิจการนั้นๆ

หนี้สินหมุนเวียนและหนี้สินไม่หมุนเวียนของแต่ละกิจการ เป็นหนี้สินในการดำเนินงานหรือเกี่ยวข้องกับกิจการนั้นๆ

บริษัทฯ บันทึกการโอนรายได้ระหว่างส่วนงานด้วยราคาที่ขายให้กับลูกค้าที่ไม่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ หักส่วนลด ส่วนฝ่ายช่างบันทึกด้วยราคาต้นทุนบวกส่วนเพิ่ม และบริษัทฯ ได้ตัดบัญชีการโอนระหว่างกันดังกล่าวในการจัดทำงบการเงินรวม

#### 6.26.2 รายได้จำแนกตามภูมิศาสตร์ มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2553	2552
รายได้ภายในประเทศ		
กิจการขนส่ง	12,843.85	12,346.48
กิจการหน่วยธุรกิจ	6,448.83	6,820.87
กิจการอื่นๆ	1,047.69	954.52
รวมรายได้ภายในประเทศ	20,340.37	20,121.87
รายได้ต่างประเทศจากกิจการขนส่ง		
ภูมิภาคเอเชีย	63,467.62	54,194.31
ยุโรป	42,493.38	40,548.81
แปซิฟิกเหนือ	3,612.94	2,347.40
ออสเตรเลียและนิวซีแลนด์	14,767.63	13,831.45
แอฟริกา	726.90	45.70
รวมรายได้ต่างประเทศจากกิจการขนส่ง	125,068.47	110,967.67
รายได้เช่าเหมาลำและอื่น ๆ	9,161.77	4,552.42
เงินค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสาร	1,925.32	2,403.13
รายได้ค่าธรรมเนียมน้ำมันเรียกเก็บจากผู้โดยสาร	24,092.75	23,557.65
ดอกเบี้ยรับ	185.03	178.07
รายได้อื่น	3,496.67	2,093.72
<b>รวม</b>	<b>184,270.38</b>	<b>163,874.53</b>

## 6.27 เงินกองทุนบำเหน็จพนักงาน งบการเงินรวม และงบการเงินเฉพาะบริษัท

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

	หน่วย : ล้านบาท	
	2553	2552
สินทรัพย์หมุนเวียน	4,761.11	4,727.32
อื่นๆ	31.37	22.13
รวม	4,792.48	4,749.45
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	421.34	40.84
กองทุนเงินบำเหน็จ	4,371.14	4,708.61
รวม	4,792.48	4,749.45

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 กองทุนฯ มียอดคงเหลือ 4,371.14 ล้านบาท เท่ากับยอดภาระผูกพันของบริษัทฯ ที่จะต้องจ่ายให้พนักงาน (ในงวดบัญชีนี้ บริษัทฯ จ่ายสมทบกองทุนในอัตราร้อยละ 10 เป็นเงิน 231.78 ล้านบาท รวมกับยอดจ่ายสมทบตามภาระผูกพัน 29.76 ล้านบาท รวมเป็นเงิน 261.54 ล้านบาท)

## 6.28 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

ในงวดบัญชีนี้ บริษัทฯ จ่ายสมทบเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพฯ เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 1,112.24 ล้านบาท สำหรับสมาชิกที่มีอายุการทำงานไม่เกิน 20 ปี ในอัตราร้อยละ 9 ของเงินเดือน ส่วนสมาชิกที่มีอายุการทำงานเกิน 20 ปี ในอัตราร้อยละ 10

เงินกองทุนสำรองเลี้ยงชีพบริหารงานโดยบริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน กลีกรไทย จำกัด และบริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นบริษัทฯ จัดการกองทุนที่ได้รับอนุญาตจากคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.)

## 6.29 หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

6.29.1 บริษัทฯ มีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งยังมีได้แสดงในงบการเงิน ดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท	
	2553	2552
การค้าประกันโดยธนาคาร (ในประเทศ)	132.48	135.91
การค้าประกันโดยธนาคาร (ต่างประเทศ)	203.63	225.60
บริษัทฯ ถูกฟ้องเป็นจำเลยในคดีต่างๆ ดังนี้		
คดีพิพาทแรงงาน	1,751.71	1,667.80
คดีเรียกค่าเสียหาย	2,308.62	2,661.19
รวม	4,396.44	4,690.50

6.29.2 บริษัทฯ มีคดีละเมิดกฎหมายการป้องกันการค้าที่ไม่เป็นธรรม(Antitrust) และคดีอื่นๆ ที่บริษัทฯ ถูกฟ้องร้อง ถูกกล่าวหา และถูกสอบสวนในทางอาญา ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1. คดีละเมิดกฎหมายการป้องกันการค้าที่ไม่เป็นธรรม ซึ่งบริษัทฯ ถูกกลุ่มผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศรวม 35 ราย ได้ร่วมกันฟ้องร้องต่อศาลแพ่งแห่งนครนิวยอร์ก ประเทศสหรัฐอเมริกา กล่าวหาว่าบริษัทฯ ร่วมกับสายการบินอื่นรวม 38 สายการบิน กำหนดราคาค่าธรรมเนียมพิเศษเพื่อชดเชยค่าน้ำมัน (Fuel Surcharge) ค่าธรรมเนียมการเสี่ยงภัย (War Risk Surcharge) และค่าธรรมเนียมอื่นๆ อันเป็นการละเมิดต่อกฎหมายป้องกันการการค้าที่ไม่เป็นธรรมของประเทศสหรัฐอเมริกา (Sherman Act or Antitrust Law) และกฎหมายประชาคมยุโรป (EU Law) ทำให้กลุ่มผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศได้รับความเสียหาย จึงขอให้ศาลมีคำพิพากษาให้บริษัทฯ และสายการบินอื่นชดเชยค่าเสียหายที่เกิดขึ้น

2. กลุ่มผู้โดยสารได้ร่วมกันฟ้องร้องต่อศาลนครลอสแอนเจลิส 2 คดี และศาลนครซานฟรานซิสโก 17 คดี รวม 19 คดี กล่าวหาบริษัทฯ ร่วมกับสายการบินอื่นรวม 12 สายการบิน กำหนดราคาการณิการขนส่งผู้โดยสารข้ามมหาสมุทรแปซิฟิก (Price Fixing in respect of Trans - pacific carriers) อันเป็นการละเมิดกฎหมายป้องกันการการค้าที่ไม่เป็นธรรมของประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่ง Judicial Panel on Multidistrict Litigation ได้มีคำสั่งให้รวมทั้ง 19 คดีให้ศาลที่นครซานฟรานซิสโกพิจารณาเป็นคดีเดียว และโจทก์ได้ยื่นคำฟ้องร่วมต่อศาลแล้ว

ทั้งนี้ คดีตามข้อ 1. และข้อ 2. เป็นคดีที่มีลักษณะเป็นการดำเนินคดีแพ่งแบบกลุ่ม (Civil Class Action) ซึ่งในขณะที่ยื่นฟ้องโจทก์แต่ละรายยังไม่ได้ ระบุยอดค่าเสียหายที่เรียกร้องมาและจะเสนอให้ศาลทราบในภายหลัง โดยในการดำเนินการของทั้งสองคดีดังกล่าว บริษัทฯ ได้ดำเนินการว่าจ้างทนายความผู้เชี่ยวชาญและได้เข้าร่วมกลุ่มกับสายการบินที่ถูกฟ้องร้องในลักษณะ Joint Defense Group ขณะนี้คดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาล ซึ่งทั้งสองคดี ยังไม่มีการระบุจำนวนเงินทุนทรัพย์ที่ฟ้องร้องจนกว่าศาลจะชี้ขาดว่าบริษัทฯ เป็นฝ่ายผิด และในกรณีที่มีการพิพากษาหรือชี้ขาดว่าบริษัทฯ เป็นฝ่ายผิด ศาลจะได้กำหนดจำนวนเงินค่าเสียหายต่อไป ซึ่งกฎหมายกำหนดไว้เป็นจำนวน 3 เท่าของความเสียหายที่โจทก์พิสูจน์ได้ ในขณะนี้ยังไม่สามารถระบุเงินทุนทรัพย์ในคดีพิพาทที่บริษัทฯ ถูกฟ้องร้องในประเทศสหรัฐอเมริกาทั้งสองคดีได้ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการรวบรวมและนำส่งข้อมูลและพยานหลักฐานต่างๆ ตามกระบวนการนำสืบข้อเท็จจริง (Discovery)

3. บริษัทฯ ได้รับหนังสือจากคณะกรรมการประชาคมยุโรป (Commission of the European Communities) หรือ EC กล่าวหาว่าบริษัทฯ และสายการบินอื่นๆ อีก 27 สายการบิน ละเมิดต่อกฎหมายประชาคมยุโรป (EU Law) ในการกำหนดราคาค่าธรรมเนียมพิเศษเพื่อชดเชยค่าน้ำมัน (Fuel Surcharge) ค่าธรรมเนียมการรักษาความปลอดภัย (Security Surcharge) ค่าธรรมเนียมการเสี่ยงภัย (War Risk Surcharge) อัตราค่าธรรมเนียมการขนส่งสินค้าและค่าธรรมเนียมอื่นๆ ทำให้กลุ่มผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศได้รับความเสียหาย โดยในข้อหาดังกล่าวกฎหมายได้กำหนดโทษสำหรับผู้กระทำความผิดเป็นค่าปรับร้อยละ 30 ของรายได้จากการให้บริการขนส่งไปยัง มาจาก และภายใน ยุโรป ในปีก่อนที่มีค่าตัดสินคูณด้วยจำนวนปีที่กระทำความผิด แต่ไม่เกินร้อยละ 10 ของ total worldwide turnover ของปีก่อนหน้าที่มีค่าตัดสิน ทั้งนี้บริษัทฯ ได้ดำเนินการว่าจ้างทนายความผู้เชี่ยวชาญเป็นผู้รับผิดชอบกรณีดังกล่าวแล้ว และเมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน 2553 คณะกรรมการประชาคมยุโรปได้มีคำตัดสินยกเลิข้อกล่าวหา บริษัทฯ แล้ว บริษัทฯ จึงไม่ถูกกำหนดโทษปรับแต่อย่างใด

4. กรณีที่บริษัทฯ ถูกตรวจสอบโดยคณะกรรมการด้านการพาณิชย์ของประเทศนิวซีแลนด์ (New Zealand Commerce Commission) หรือ NZCC ขณะนี้ NZCC ได้ยื่นฟ้องบริษัทฯ และสายการบินอื่นอีก 13 สายการบิน ณ ศาลเมือง Auckland กล่าวหาว่าบริษัทฯ ร่วมกับสายการบินอื่นกำหนด Fuel Surcharge และ Security Surcharge ซึ่งเป็นการละเมิดกฎหมายพาณิชย์ (Commerce Act) ของประเทศนิวซีแลนด์ โดยขอให้ศาลมีคำพิพากษาให้บริษัทฯ ชำระ



ค่าปรับและค่าใช้จ่ายตามกฎหมาย แต่ขณะที่ยื่นฟ้องทาง NZCC ยังไม่ได้รับยอดค่าปรับและค่าใช้จ่ายที่เรียกกรังมา โดยเป็นกรณีที่ศาลจะพิจารณาพิพากษาต่อไป ซึ่งปัจจุบันบริษัทฯ ได้ยื่นคำให้การต่อศาลแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาคดีของศาล

5. กรณีที่บริษัทถูกตรวจสอบโดยกระทรวงยุติธรรมของประเทศสหรัฐอเมริกา Department of Justice/DOJ ขณะนี้อยู่ระหว่างการสอบสวน และมีการส่งหมายเรียกเอกสารมายังบริษัทฯ โดยบริษัทฯ ได้ว่าจ้างทนายความในท้องถิ่นเพื่อประสานงานกับ DOJ ซึ่งยังไม่ทราบว่าบริษัทฯ จะถูกแจ้งข้อกล่าวหาหรือไม่ เมื่อใด

6. กรณีที่บริษัทฯ ถูกตรวจสอบโดยทางการของประเทศออสเตรเลีย Australian Competition and Consumer Commission (ACCC) เมื่อวันที่ 28 ตุลาคม 2552 ACCC ได้ยื่นฟ้องบริษัทฯ กล่าวหาว่าบริษัทฯ กระทำการละเมิดกฎหมาย Trade Practices Act 1974 แต่ขณะที่ยื่นฟ้องทาง ACCC ยังไม่ได้รับยอดค่าปรับและค่าใช้จ่ายที่เรียกกรังมา ซึ่งปัจจุบันบริษัทฯ ได้ยื่นคำให้การต่อศาลแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างขั้นตอนการนำสืบข้อเท็จจริง (Discovery)

7. กรณีที่บริษัทถูกตรวจสอบโดยทางการของสาธารณรัฐเกาหลีใต้ Korea Fair Trade Commission /KFTC เมื่อวันที่ 29 ตุลาคม 2552 บริษัทฯ ได้รับ Examiner's Report กล่าวหาว่า บริษัทฯ กระทำผิดกฎหมาย Antitrust โดยใน Report แนะนำให้ KFTC ดำเนินคดีอาญากับบริษัทฯ และพนักงานที่เกี่ยวข้องฐานมีส่วนร่วมในการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมพิเศษ เมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน 2553 บริษัทฯ ได้รับคำตัดสินเป็นทางการแล้ว โดย KFTC มีคำสั่งปรับ บริษัทฯ เป็นเงินจำนวน 2,203 ล้านวอน หรือประมาณ 57.50 ล้านบาท (อัตราแลกเปลี่ยน 0.0261 วอนต่อ 1 บาท) โดยแบ่งออกเป็นเงินจำนวน 2,198 ล้านวอนหรือประมาณ 57.37 ล้านบาท และ 5 ล้านวอน หรือประมาณ 0.13 ล้านบาท สำหรับเส้นทาง Ex — Korea และ Ex Hongkong ตามลำดับ แต่ไม่ดำเนินคดีอาญาต่อบริษัทฯ และพนักงานที่เกี่ยวข้อง ต่อมาเมื่อวันที่ 20 มกราคม 2554 KFTC ได้ออก Examiner's Report มีคำสั่งเปลี่ยนแปลงค่าปรับ เส้นทาง ex-Hongkong เป็นเงิน 679 ล้านวอน ทำให้เงินค่าปรับรวมเป็นเงินทั้งสิ้น 2,877 ล้านวอน ทั้งนี้ บริษัทฯได้ยื่นอุทธรณ์ คำตัดสินของ KFTC Commissioners ต่อศาลแล้ว

อนึ่งค่าวิชาชีพทนายความสำหรับคดีที่ถูกฟ้องร้อง ถูกกล่าวหาและค่าใช้จ่ายในการประสานงานดังกล่าวข้างต้นได้บันทึกเป็นค่าใช้จ่ายสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2553 แล้วจำนวนเงิน 186.28 ล้านบาท ส่วนค่าความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น บริษัทฯ ได้ตั้งสำรองความเสียหายและค่าปรับดังกล่าวข้างต้นในงวดบัญชีสำหรับปี 2551 เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 4,290.17 ล้านบาท ซึ่งในงวดบัญชีสำหรับปี 2553 บริษัทฯ ได้ปรับลดประมาณการสำรองความเสียหายและค่าปรับดังกล่าว จำนวนเงิน 1,783.19 ล้านบาท คงเหลือเป็นการตั้งสำรองความเสียหายและค่าปรับจำนวนเงิน 2,506.98 ล้านบาท

6.29.3 บริษัทฯ ถูกฟ้องร้องดำเนินคดีกรณี CEAT สำหรับการให้ Web Site ในทวีปอเมริกาขณะนี้อยู่ระหว่างการจัดส่งข้อมูลให้ทนายความที่ บริษัทฯ AMADEUS ว่าจ้างเพื่อเป็นทนายความแก้ต่างคดีให้แก่บริษัทฯ

## 6.30 การเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน งบการเงินเฉพาะบริษัท

### 6.30.1 ความเสี่ยงด้านอัตราดอกเบี้ย

ความเสี่ยงของอัตราดอกเบี้ยในงบการเงิน เกิดจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราดอกเบี้ยในตลาดที่อาจส่งผลกระทบต่อผลดำเนินงานของบริษัทฯ ทั้งในปัจจุบันและอนาคต

ตารางแสดงอัตราดอกเบี้ยถ่วงเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (WEIGHTED AVERAGE INTEREST RATE) และจำนวนเงินของหนี้สินทางการเงิน



## ปี 2553

หน่วย : ล้านบาท

หนี้สิน ทางการเงิน	อัตราดอกเบี้ย ถัวเฉลี่ย ถ่วงน้ำหนัก	จำนวนเงินกู้คงเหลือ			จำนวนเงินกู้คงเหลือ			ยอดรวม
		ตามสัญญาดอกเบี้ยลอยตัว			ตามสัญญาดอกเบี้ยคงที่			
		น้อยกว่า 1 ปี	1 ถึง 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	น้อยกว่า 1 ปี	1 ถึง 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	
แยกตามสกุลเงิน								
ดอลลาร์สหรัฐ	4.46	764.95	-	-	-	1,211.85	-	1,976.80
เยนญี่ปุ่น	1.28	3,511.34	7,753.22	2,501.42	-	-	-	13,765.98
เงินยูโร	1.88	4,108.32	17,822.12	19,074.41	1,210.42	5,112.87	2,468.05	49,796.19
เงินบาท	3.88	2,072.00	31,122.53	13,211.47	11,487.92	18,946.79	3,900.00	80,740.71
<b>รวม</b>		<b>10,456.61</b>	<b>56,697.87</b>	<b>34,787.30</b>	<b>12,698.34</b>	<b>25,271.51</b>	<b>6,368.05</b>	<b>146,279.68</b>

## ปี 2552

หน่วย : ล้านบาท

หนี้สิน ทางการเงิน	อัตราดอกเบี้ย ถัวเฉลี่ย ถ่วงน้ำหนัก	จำนวนเงินกู้คงเหลือ			จำนวนเงินกู้คงเหลือ			ยอดรวม
		ตามสัญญาดอกเบี้ยลอยตัว			ตามสัญญาดอกเบี้ยคงที่			
		น้อยกว่า 1 ปี	1 ถึง 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	น้อยกว่า 1 ปี	1 ถึง 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	
แยกตามสกุลเงิน								
ดอลลาร์สหรัฐ	4.31	862.15	846.27	-	2,374.62	1,340.67	-	5,423.71
เยนญี่ปุ่น	1.32	3,411.08	9,753.05	3,696.24	-	-	-	16,860.37
เงินยูโร	1.57	4,364.82	18,876.44	24,343.21	1,416.37	5,982.83	4,530.24	59,513.91
เงินบาท	4.77	3,222.00	25,138.00	568.00	12,255.29	27,434.71	6,900.00	75,518.00
<b>รวม</b>		<b>11,860.05</b>	<b>54,613.76</b>	<b>28,607.45</b>	<b>16,046.28</b>	<b>34,758.21</b>	<b>11,430.24</b>	<b>157,315.99</b>

บริษัทฯ มีนโยบายบริหารความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย โดยใช้เครื่องมือทางการเงินในตลาดอนุพันธ์ ได้แก่ INTEREST RATE SWAP (IRS) เพื่อแปลงอัตราดอกเบี้ยลอยตัวที่มีแนวโน้มปรับตัวสูงขึ้นมาเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 บริษัทฯ มีภาระหนี้เงินกู้ระยะยาว ภาระหนี้ภายใต้สัญญาเช่าซื้อที่เป็นอัตราดอกเบี้ยลอยตัวต่ออัตราดอกเบี้ยคงที่หลังการทำธุรกรรม INTEREST RATE SWAP (IRS) ประมาณร้อยละ 54 ต่อ 46

ปัจจุบัน บริษัทฯ มีธุรกรรม IRS จำนวนทั้งสิ้น 10 รายการ เป็นการแปลงหนี้ที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัวเป็นคงที่ แบ่งเป็นอัตราดอกเบี้ยสกุลเงิน 2 รายการ และอัตราดอกเบี้ยสกุลยูโร 8 รายการ โดยวงเงินคงเหลือของธุรกรรม IRS ทั้งหมด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 มีจำนวน 21,737.46 ล้านบาท ซึ่งจะมีการชำระแลกเปลี่ยนดอกเบี้ยกันทุกๆ ไตรมาส ทั้งนี้ธุรกรรม IRS สกุลเงินเยน 2 รายการ จะสิ้นสุดสัญญาในปี 2556 ส่วนธุรกรรม IRS สกุลเงินยูโร 4 รายการ จะสิ้นสุดสัญญาในปี 2560 และอีก 4 รายการ จะสิ้นสุดสัญญาในปี 2561

## 6.30.2 ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน

จากการที่บริษัทฯ มีรายได้เป็นเงินตราต่างประเทศกว่า 40 สกุล โดยมีสกุลหลักได้แก่ ดอลลาร์สหรัฐ (USD) บาท (THB) ยูโร (EUR) และเยน (JPY) และมีค่าใช้จ่ายในสกุลหลัก ได้แก่ ดอลลาร์สหรัฐ (USD) และบาท (THB) ในขณะที่มีหนี้สินใน 4 สกุลเงิน ได้แก่ ยูโร (EUR) บาท (THB) เยน (JPY) และดอลลาร์สหรัฐ (USD) บริษัทฯ ได้ดำเนินการบริหารความเสี่ยงอันเนื่องมาจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน ซึ่งเป็นปัจจัยที่ไม่สามารถควบคุมได้ บริษัทฯ ได้ดำเนินการโดยใช้หลักการ NATURAL HEDGING คือ การจัดให้ค่าใช้จ่ายเป็นเงินสกุลเดียวกับรายได้มากที่สุด และกู้เงินพร้อมกับปรับโครงสร้างเงินกู้ให้สอดคล้องกับเงินสดสุทธิจากการดำเนินการ (NET OPERATING CASH FLOW)

พร้อม ๆ กับการลดความเสี่ยงของการมีหนี้เป็นเงินสกุลต่างประเทศมากขึ้นไป โดยการมีหนี้สกุลบาทด้วยส่วนหนึ่ง เพื่อที่จะลดความผันผวนของรายการผลกำไร/ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนในงบการเงิน ด้วยการวางแผนในการจัดหาเงินทุนและการใช้เครื่องมือทางการเงินในการทำธุรกรรมที่เหมาะสม ได้แก่ CROSS CURRENCY SWAP (CCS) ในช่วงที่ตลาดเงินเอื้ออำนวย โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 บริษัทฯ มีสัดส่วนเงินกู้ในสกุลหลักภายหลังจากการทำ CCS ดังนี้ USD : EUR : JPY : THB = 1 : 35 : 9 : 55 นอกจากนี้บริษัทฯ ได้ใช้เครื่องมือทางการเงิน ได้แก่ FORWARD CONTRACT เพื่อจัดหาเงินชำระหนี้ในสกุลเงินที่บริษัทฯ มีภาระผูกพันในอนาคต

ปัจจุบัน บริษัทฯ มีธุรกรรม CCS จำนวนทั้งสิ้น 2 รายการ เป็นการแปลงหนี้สกุลเหรียญสหรัฐ (USD) อัตราดอกเบี้ยลอยตัวเป็นหนี้สกุลยูโร (EUR) อัตราดอกเบี้ยคงที่ โดยวงเงินคงเหลือของธุรกรรม CCS ทั้งหมด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 มีจำนวน 764.95 ล้านบาท ซึ่งจะมีการชำระแลกเปลี่ยนเงินต้นและดอกเบี้ยกันทุก ๆ ไตรมาส ทั้งนี้ ธุรกรรม CCS ทั้ง 2 รายการ จะสิ้นสุดสัญญาในปี 2554

หนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศ

หน่วย : ล้านบาท

สกุลเงิน	2553			2552		
	ครบกำหนดภายใน 1 ปี	1 ถึง 5 ปี	ครบกำหนดเกินกว่า 5 ปี	ครบกำหนดภายใน 1 ปี	1 ถึง 5 ปี	ครบกำหนดเกินกว่า 5 ปี
ดอลลาร์สหรัฐ	764.95	1,211.85	-	3,236.77	2,186.94	-
เยนญี่ปุ่น	3,511.34	7,753.22	2,501.42	3,411.08	9,753.05	3,696.24
เงินยูโร	5,318.74	22,934.99	21,542.46	5,781.19	24,859.27	28,873.45

6.30.3 ความเสี่ยงด้านราคาน้ำมัน

ความผันผวนของราคาน้ำมันจะขึ้นอยู่กับอุปสงค์และอุปทานของน้ำมันเชื้อเพลิงในตลาดโลก รวมทั้งผลกระทบจากสภาวะการณ์ทางการเมืองระหว่างประเทศ ซึ่งส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงาน เนื่องจากน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นวัตถุดิบที่สำคัญในการดำเนินธุรกิจขนส่งทางอากาศ บริษัทฯ ได้จัดทำกรประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดความผันผวนของต้นทุนด้านน้ำมันอากาศยาน และเพื่อให้ผลประกอบการของบริษัทฯ เป็นไปตามเป้าหมายและเป็นการปกป้องมูลค่าของบริษัทฯ ให้แก่ผู้ถือหุ้นและผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยมีใช้เป็นการแสวงหารายได้หรือหวังผลกำไรเพิ่มเติมจากการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน

บริษัทฯ ได้มีการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันอากาศยานอย่างต่อเนื่องเป็นระบบ โดยได้ปรับนโยบายการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันฯ ให้สามารถจัดทำประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันฯ ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 20 และไม่เกินร้อยละ 80 ของปริมาณการใช้ในรอบหนึ่งปีงบประมาณ และระยะเวลาประกันไม่เกิน 18 เดือน โดยวิธีการกำหนดราคาน้ำมันฯ ขึ้นต่ำและขึ้นสูงไว้ ซึ่งบริษัทฯ จะต้องรับภาระส่วนต่างหากราคาน้ำมันฯ ต่ำกว่าราคาขึ้นต่ำ ในทางกลับกันบริษัทฯ จะได้รับชดเชยส่วนต่างหากราคาน้ำมันฯ สูงกว่าราคาขึ้นสูงโดยการรับชดเชยหรือจ่ายชดเชยส่วนต่างเป็นเงินสกุลเหรียญดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งในงวดบัญชีนี้ บริษัทฯ ได้ประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันฯ ในสัดส่วนถัวเฉลี่ยร้อยละ 58.0 ของปริมาณการใช้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 บริษัทฯ ยังมีภาระผูกพันจากการทำประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันฯ ถึงมิถุนายน 2554 อีกเป็นจำนวน 3.48 ล้านบาร์เรล ในราคาถัวเฉลี่ยขึ้นต่ำที่ 78 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล และขึ้นสูงที่ 101 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล

#### 6.30.4 มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

มูลค่ายุติธรรมคือ จำนวนเงินที่ใช้แลกเปลี่ยนทรัพย์สินหรือชำระหนี้สินระหว่างบุคคลที่มีความรู้และเต็มใจที่จะแลกเปลี่ยน โดยมีการต่อรองที่เป็นอิสระและไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกัน

บริษัทฯ ใช้วิธีการและข้อสมมติฐานที่บริษัทฯ ใช้ในการประมาณมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินแต่ละชนิด ดังนี้

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด เจ้าหนี้การค้า เงินกู้ยืม เงินค้างจ่าย เป็นมูลค่ายุติธรรมที่ใกล้เคียงกับราคาที่เป็นที่กในบัญชี

เงินลงทุนในกิจการที่เกี่ยวข้องกัน เป็นมูลค่ายุติธรรมโดยประมาณตามราคาทุนสุทธิจากค่าเผื่อการด้อยค่า สำหรับเงินลงทุนในกิจการที่เกี่ยวข้องกันที่มีราคาตลาด เป็นมูลค่ายุติธรรมตามราคาซื้อขายครั้งสุดท้ายของตลาดหลักทรัพย์ ณ วันสิ้นงวด

เงินลงทุนทั่วไป เป็นมูลค่ายุติธรรมโดยประมาณจากราคาตามบัญชีสุทธิจากค่าเผื่อการด้อยค่า สำหรับเงินลงทุนในตราสารทุนที่มีราคาตลาดเป็นมูลค่ายุติธรรมตามราคาตลาด

ลูกหนี้การค้า เป็นมูลค่ายุติธรรมจากยอดลูกหนี้การค้าสุทธิจากค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญตามบัญชี

### 6.31 การรับมอบเครื่องบินแอร์บัส A330-300

เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2552 และ 29 มีนาคม 2553 บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบินแอร์บัส A330-300 จำนวน 3 ลำ และ 2 ลำ รวมจำนวน 5 ลำ ซึ่งเป็นเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าการเงิน แต่ไม่สามารถใช้งานในเชิงธุรกิจได้เนื่องจากขาดเก้อโดยสารชั้นประหยัด และได้จอดไว้ที่เมือง Bordeaux ประเทศฝรั่งเศส ขณะนี้อยู่ระหว่างการรอกเก้อโดยสารชั้นประหยัด ทั้งนี้ บริษัท Koito ได้แจ้งให้บริษัทฯ ทราบว่าไม่สามารถดำเนินการส่งมอบเก้อได้ตามกำหนดภายในวันที่ 20 กันยายน 2553 โดยเมื่อวันที่ 3 สิงหาคม 2553 บริษัทฯ ได้ส่งหนังสือแจ้งยกเลิกสัญญากับบริษัท Koito เนื่องจากเหตุผิดสัญญา ซึ่งบริษัทฯ ได้มอบหมายให้ฝ่ายกฎหมาย และกำกับกิจกรรมองค์กรดำเนินการว่าจ้างทนายความผู้เชี่ยวชาญเป็นผู้ดำเนินการเรียกร้องค่าเสียหายดังกล่าวจากการส่งมอบเก้อผู้โดยสารชั้นประหยัดล่าช้าจากบริษัท Koito

เมื่อวันที่ 2 กรกฎาคม 2553 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญากับผู้ผลิตเก้ออีกรายหนึ่งคือ บริษัท ซิม ฟลูซิทซ์ จีเอ็มบีเอช (Zim flugsitz GmbH) เพื่อผลิตและส่งมอบเก้อโดยสารชั้นประหยัดสำหรับเครื่องบินแอร์บัส A330-300 ทั้ง 5 ลำ ดังกล่าวภายในกรอบเวลาที่กำหนดโดยมีแผนการรับมอบเครื่องบินลำแรกในเดือน มีนาคม 2554

ทั้งนี้ภายใต้เอกสารสัญญาเงินกู้สำหรับการจัดหาเงินทุนค่าซื้อเครื่องบินทั้ง 5 ลำนี้ ระบุให้บริษัทฯ ชำระคืนเงินกู้คงค้างทั้งหมดก่อนกำหนด หากบริษัทฯ ไม่สามารถติดตั้งเก้อโดยสารชั้นประหยัดได้ภายในวันที่ 22 ตุลาคม 2554 ซึ่งได้รับความเห็นชอบเป็นลายลักษณ์อักษรจากตัวแทนของธนาคารผู้ให้กู้และผู้ค้าประกันเงินกู้ (ECA Facility Agent) โดยบริษัทฯ ได้ต่ออายุสัญญาการจอดและเก็บรักษาเครื่องบินกับบริษัท Airbus S.A.S. สำหรับเครื่องบินทั้ง 5 ลำ นี้ต่อไปจนถึงวันที่ 22 ตุลาคม 2554 เช่นเดียวกัน ส่วนภาระค่าใช้จ่ายต่างๆ ได้แก่ ค่าติดตั้งเก้อ ค่าปรับสภาพอากาศยานในการเข้าและออกจากการจอดระยะยาว และค่า Monthly Survey และ Parking Fee ได้บันทึกเป็นค่าใช้จ่ายแล้วจำนวน 115.18 ล้านบาท



## 6.32 สัญญาและการผูกพัน

### 6.32.1 การผูกพันในการซื้อเครื่องบิน

บริษัทฯ มีภาระผูกพันในการซื้อเครื่องบินที่ต้องชำระเป็นเงิน 51,862.26 ล้านบาท สำหรับเครื่องบิน A380-800 จำนวน 6 ลำ และ A330 - 300 จำนวน 7 ลำ คาดว่าจะได้รับมอบในระหว่างปี 2554 - 2556

### 6.32.2 สัญญาและการผูกพันเช่าเครื่องบิน

บริษัทฯ มีภาระผูกพันจากการทำสัญญาเช่าเครื่องบิน (OPERATING LEASES) เป็นเงิน 1,601.75 ล้านเหรียญสหรัฐ หรือประมาณ 48,527.13 ล้านบาท (อัตราแลกเปลี่ยน 30.2963 บาท ต่อ 1 เหรียญสหรัฐ) ประกอบด้วยเครื่องบิน A330-300 จำนวน 2 ลำ B737-400 จำนวน 3 ลำ B777-200 จำนวน 2 ลำ และ B777-300ER จำนวน 11 ลำ ทั้งนี้ รวมเครื่องบินแบบโบอิง B777-300ER จำนวน 8 ลำ ซึ่งยังไม่เข้าฝูงบิน โดยบริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญา Predelivery Commitment Agreement และ สัญญา Aircraft Lease Agreement กับบริษัท BOC Aviation Pte.Ltd. (BOCA) เมื่อวันที่ 22 ตุลาคม 2553 โดยมีกำหนดรับมอบเครื่องบินเช่าดำเนินงาน B777-300ER ทั้ง 8 ลำ ในปี 2555 และ 2556 ทั้งนี้ เครื่องบินเช่าดำเนินงานทั้งหมดจะหมดสัญญาเช่าในระหว่างปี 2556 - 2568

### 6.32.3 สัญญาและการผูกพันเช่าพื้นที่ระวางบรรทุกสินค้า (CARGO BLOCK SPACE)

บริษัทฯ มีภาระผูกพันจากการกำหนด Minimum Block hour เป็นเงิน 76.48 ล้านเหรียญสหรัฐ หรือประมาณ 2,317.06 ล้านบาท ต่อพื้นที่ระวางบรรทุกสินค้าของเครื่องบิน 2 ลำ ซึ่งจะหมดสัญญาเช่าในปี 2555

## 6.33 เหตุการณ์ภายหลังวันที่ในงบดุล

6.33.1 เมื่อวันที่ 18 มกราคม 2554 บริษัทฯ ได้ส่งมอบเครื่องบินแอร์บัส A300-600 จำนวน 1 ลำ ให้แก่บริษัท ที.พี. เอวิเอชัน จำกัด ซึ่งบริษัทฯ ได้รับเงินเรียบร้อยแล้ว ส่วนเครื่องบินแอร์บัส A300-600 อีกจำนวน 1 ลำ อยู่ระหว่างรอการส่งมอบ

6.33.2 ตามมติคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 17 ธันวาคม 2553 ให้บริษัทฯ ดำเนินการแก้ไขข้อกำหนดเกี่ยวกับการดำรงสัดส่วนการถือหุ้นของกระทรวงการคลังและ/หรือหน่วยงานของรัฐเพื่อให้เป็นไปตามนโยบายของกระทรวงการคลัง ซึ่งบริษัทฯ ได้แก้ไขสัญญาและชำระคืนเงินกู้บางส่วนก่อนกำหนดตามเงื่อนไขของผู้ให้กู้ในสัญญาเงินกู้สำหรับเครื่องบิน A340-600 ลำที่ 6 โดยเมื่อวันที่ 31 มกราคม 2554 บริษัทฯ ได้ชำระคืนเงินกู้ตามสัญญาดังกล่าวแล้วจำนวนทั้งสิ้น 30 ล้านยูโร หรือประมาณ 1,268.46 ล้านบาท

## 6.34 การอนุมัติงบการเงิน

งบการเงินนี้ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการตรวจสอบผู้มีอำนาจของบริษัทฯ ให้ออกงบการเงินเมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2554

# ข้อมูลทั่วไป

## บริษัทที่ออกหลักทรัพย์

บริษัทที่ออกหลักทรัพย์	:	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ชื่อภาษาอังกฤษเป็น THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC COMPANY LIMITED ชื่อย่อ THAI
ประเภทธุรกิจ	:	บริการขนส่งทางอากาศและกิจการอื่นที่เกี่ยวข้อง
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	:	เลขที่ 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900
เลขทะเบียนบริษัท	:	0107537001757
Home Page	:	www.thaiairways.com
โทรศัพท์	:	66 (0) 2545-1000, 66 (0) 2695-1000
THAI Contact Center	:	66 (0) 2545-3000

## ทุนสามัญของบริษัทฯ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 บริษัทฯ มีทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้วดังนี้

ทุนจดทะเบียน 2,698,900,950 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท รวมมูลค่า 26,989,009,500 บาท

ทุนชำระแล้ว 2,182,771,917 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท รวมมูลค่า 21,827,719,170 บาท

## บริษัทฯ ถือหุ้น ในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม ตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไป ดังนี้

ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ	ชนิดของหุ้น	ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว (ล้านบาท)	สัดส่วนการถือหุ้น (%)
บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด 999/9 อาคารคิออฟไฟสแอสแชนท์เวิร์ลด์ ยูนิคที่ 3406-3412 ชั้นที่ 34 ถ. พระราม 1 แขวงปทุมวัน เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร 10330 โทรศัพท์ 0-2207-9090 โทรสาร 0-2207-9191	บริการด้านคอมพิวเตอร์ สำหรับการสำรองที่นั่งโดยสารและบริการเดินทางอื่นๆ ให้กับตัวแทนจำหน่าย	สามัญ	15.00	55.00
บริษัท คอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด 333 หมู่ 10 ถนนเชิดวุฒากาศ แขวงสีกัน เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร 10210 โทรศัพท์ 0-2566-1020-1 โทรสาร 0-2566-1941	โรงแรมและร้านอาหาร	สามัญ	120.00	40.00



ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ	ชนิดของหุ้น	ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว (ล้านบาท)	สัดส่วนการถือหุ้น (%)
บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด 10/3 หมู่ 6 ถนนสนามบิน ตำบลไม้ขาว อำเภอถลาง จังหวัดภูเก็ต 83000 โทรศัพท์ (076) 327-497, (076) 327-500-6 โทรสาร (076) 327-123-4	ครีวการบิน	สามัญ	100.00	30.00
บริษัท โรงแรมรอยัลออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) 2 ซอยกัปตันบุช ถนนเจริญกรุง แขวงบางรัก เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500 โทรศัพท์ 0-2266-0123 โทรสาร 0-2236-6656	โรงแรมและร้านอาหาร	สามัญ	937.50	24.00
บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) 171/2 หมู่ 10 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสีกัน เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร 10210 โทรศัพท์ 0-2565-3811-8 โทรสาร 0-2565-3825	คลังเชื้อเพลิงและบริการ เติมเชื้อเพลิงให้แก่เครื่องบิน	สามัญ	510.00	22.59
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด 999 อาคารโรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หมู่ 1 ตำบลหนองปรือ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ 10540 โทรศัพท์ 0-2131-1111 โทรสาร 0-2131-1188	โรงแรมและร้านอาหาร	สามัญ	1,017.78	30.00
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด 183 อาคารระจนาการ ชั้น 17 ถนนสาทรใต้ แขวงยานนาวา เขตสาทร กรุงเทพมหานคร 10120 โทรศัพท์ 0-2627-2000 โทรสาร 0-2286-9830	บริการขนส่งทางอากาศ	สามัญ	500.00	39.00
บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสেস จำกัด 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900 โทรศัพท์ 0-2545-1267 โทรสาร 0-2545-1535	บริหารจัดการเรื่องบุคลากร ให้กับบริษัทฯ	สามัญ	2.00	49.00

หมายเหตุ : ข้อมูลสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2553

## บุคคลอ้างอิง

- นายทะเบียนหลักทรัพย์ (หุ้นสามัญ) : บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด  
62 ถนนรัชดาภิเษก แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110  
โทรศัพท์ 0-2229-2800, 0-2229-2888, 0-2654-5599  
โทรสาร 0-2359-1262-3
- ผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้ครั้งที่ 1/2547 : ธนาคารธนชาติ จำกัด (มหาชน)  
กลุ่มบริการผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้  
เลขที่ 900 อาคารต้นสนทาวเวอร์ ถนนเพลินจิต  
แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330  
โทรศัพท์ 0-2655-9129 โทรสาร 0-2655-9001
- นายทะเบียนหุ้นกู้ครั้งที่ 1/2547 : ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)  
สายปฏิบัติการธุรกรรมการเงินและหลักทรัพย์  
อาคาร 2 ชั้น 3 เลขที่ 1060 ถนนเพชรบุรีตัดใหม่  
แขวงมักกะสัน เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400  
โทรศัพท์ 0-2256-2323-27 โทรสาร 0-2256-2405
- ผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้ครั้งที่ 1/2548 : ธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย จำกัด (มหาชน)  
เลขที่ 44 ถนนหลังสวน แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330  
โทรศัพท์ 0-2626-7000 โทรสาร 0-2626-7543
- นายทะเบียนหุ้นกู้ครั้งที่ 1/2548 : ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)  
ฝ่ายปฏิบัติการหลักทรัพย์บริการและวาณิชธนกิจ  
เลขที่ 393 ถนนสีลม ซอย 7 เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500  
โทรศัพท์ 0-2230-5575, 0-2230-5731 โทรสาร 0-2230-6093
- ผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้ครั้งที่ 1/2550 : ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)  
ฝ่ายปฏิบัติการหลักทรัพย์บริการและวาณิชธนกิจ  
เลขที่ 393 ถนนสีลม ซอย 7 เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500  
โทรศัพท์ 0-2230-5575, 0-2230-5731 โทรสาร 0-2230-6093
- นายทะเบียนหุ้นกู้ครั้งที่ 1/2550 : ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)  
ฝ่ายปฏิบัติการหลักทรัพย์บริการและวาณิชธนกิจ  
เลขที่ 393 ถนนสีลม ซอย 7 เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500  
โทรศัพท์ 0-2230-5575, 0-2230-5731 โทรสาร 0-2230-6093



- ผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้ครั้งที่ 1/2551 : ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)  
ฝ่ายปฏิบัติการหลักทรัพย์บริการและวาณิชธนกิจ  
เลขที่ 393 ถนนสีลม ซอย 7 เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500  
โทรศัพท์ 0-2230-5575, 0-2230-5731 โทรสาร 0-2230-6093
- นายทะเบียนผู้ถือหุ้นกู้ครั้งที่1/2551 : ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)  
ฝ่ายปฏิบัติการหลักทรัพย์บริการและวาณิชธนกิจ  
เลขที่ 393 ถนนสีลม ซอย 7 เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500  
โทรศัพท์ 0-2230-5575, 0-2230-5731 โทรสาร 0-2230-6093
- ผู้สอบบัญชี : สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน  
ถนนพระรามที่ 6 เขตพญาไท กรุงเทพฯ 10400  
โทรศัพท์ 0-2273-6974-91 โทรสาร 0-2618-5769-70



## คณะกรรมการ



นายอำพน กิตติอำพน  
ประธานกรรมการ  
และกรรมการผู้มีอำนาจลงนาม

### การศึกษา

- Ph.D. (Applied Economics)  
Clemson University,  
South Carolina, USA

### ประสบการณ์การทำงาน

- เลขานุการคณะกรรมการพัฒนาการ  
เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
- รองปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์

### ตำแหน่งงานอื่นในปัจจุบัน

- เลขานุการคณะรัฐมนตรี
- กรรมการคณะกรรมการนโยบายการเงิน
- กรรมการอิสระ ประธานกรรมการสรรหา  
และประธานกรรมการกำหนดค่าตอบแทน  
บริษัท ปตท.จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ ประธานกรรมการสรรหาและ  
กำหนดค่าตอบแทน บริษัท ปตท. อะโร  
เมติกส์ และการกลั่น จำกัด (มหาชน)



นายสุรชัย อารสธิพงษ์  
รองประธานกรรมการคนที่ 1  
และกรรมการอิสระ

### การศึกษา

- รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต  
สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

### ประสบการณ์การทำงาน

- ปลัดกระทรวงคมนาคม
- รองปลัดกระทรวงคมนาคม
- อธิบดีกรมทางหลวงชนบท



นายสกิตย์ ลิ้มพงศ์พันธุ์  
รองประธานกรรมการคนที่ 2

### การศึกษา

- Ph.D. (Development Administration)  
National Institute of Development  
Administration

### ประสบการณ์การทำงาน

- ปลัดกระทรวงการคลัง
- รองปลัดกระทรวงการคลัง
- อธิบดีกรมศุลกากร

### ตำแหน่งงานอื่นในปัจจุบัน

- ประธานกรรมการ  
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)





นายจุลสิงห์ วสันตสิงห์

กรรมการอิสระ

การศึกษา

- MCL (Comparative Law) University of Illinois, USA

ประสบการณ์การทำงาน

- รองอัยการสูงสุด
- ผู้ตรวจราชการอัยการ
- อธิบดีอัยการฝ่ายที่ปรึกษากฎหมาย

ตำแหน่งงานอื่นในปัจจุบัน

- อัยการสูงสุด
- กรรมการอิสระ
- ประธานกรรมการตรวจสอบ กรรมการสรรหา และกรรมการกำหนดค่าตอบแทน บริษัท ปตท.สำรวจ และผลิตปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน)
- กรรมการอิสระและกรรมการตรวจสอบ ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)
- กรรมการเนติบัณฑิตยสภา

นายบรรยง พงษ์พานิช

กรรมการอิสระ

การศึกษา

- บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจศศินทร์

ประสบการณ์การทำงาน

- กรรมการอิสระ บริษัท ดิเอราวิคกรุ๊ป จำกัด
- กรรมการ บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)
- กรรมการตรวจสอบ บริษัท เมืองไทยประกันภัย จำกัด (มหาชน)

ตำแหน่งงานอื่นในปัจจุบัน

- ประธานกรรมการ บริษัท หลักทรัพย์ภัทร จำกัด (มหาชน)
- กรรมการสภาที่ปรึกษา สถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจศศินทร์
- กรรมการและที่ปรึกษา มูลนิธิแม่ฟ้าหลวง

นายวีระวงศ์ จิตต์มิตรภาพ

กรรมการอิสระ

การศึกษา

- LLM University of Pennsylvania, USA

ประสบการณ์การทำงาน

- กรรมการ บริษัท นูทริกซ์ จำกัด (มหาชน)
- กรรมการและกรรมการตรวจสอบ บริษัท ไอทีวี จำกัด (มหาชน)
- Executive Partner บริษัท ไวท์ แอนด์ เคส (ประเทศไทย) จำกัด

ตำแหน่งงานอื่นในปัจจุบัน

- ประธานบริษัท วีระวงศ์ ชินวัฒน์ และเพียงพนอ จำกัด
- กรรมการตรวจสอบ บริษัท เบอรัลียูดเกอร์ จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ บริษัท จีเอ็มเอ็ม แกรมมี่ จำกัด (มหาชน)
- กรรมการตรวจสอบ บริษัท อาหารสยาม จำกัด (มหาชน)

นายพิชัย ชุณหวณิช

กรรมการอิสระ

การศึกษา

- MBA (Finance) Indiana University of Pennsylvania, USA

ประสบการณ์การทำงาน

- ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
- รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ การเงิน และบัญชีองค์กร บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
- รักษาการกรรมการผู้จัดการใหญ่ บริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน)

ตำแหน่งงานอื่นในปัจจุบัน

- ประธานกรรมการ บริษัท ไทยออยล์ จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
- ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง บริษัท ปตท.สำรวจและผลิตปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน)



พลอากาศเอก สกิตต์พงษ์ สุขวิมล

กรรมการอิสระ

การศึกษา

- ศิลปศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

ประสบการณ์การทำงาน

- ราชเลขานุการในพระองค์สมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมาร
- รับราชการ ประจำสำนักพระราชวังพิเศษ (ระดับ 10)

ตำแหน่งงานอื่นในปัจจุบัน

- ประจำสำนักพระราชวังพิเศษ (รองเลขาธิการพระราชวัง) ราชการบริหารส่วนกลาง สำนักงานราชเลขานุการในพระองค์ฯ กองกิจการในพระองค์สมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมาร

นายชัยศักดิ์ อังค์สุวรรณ

กรรมการ

การศึกษา

- รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

ประสบการณ์การทำงาน

- กรรมการ บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย
- รองปลัดกระทรวงคมนาคม

นายอาร์พวงศ์ ภูษอุ่ม

กรรมการ

การศึกษา

- Ph.D. (Finance) University of Mississippi, USA

ประสบการณ์การทำงาน

- อธิบดีกรมสรรพสามิต
- ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ
- กรรมการ บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ บริษัทกรุงเทพประกันภัย จำกัด (มหาชน)

ตำแหน่งงานอื่นในปัจจุบัน

- ปลัดกระทรวงการคลัง
- ประธานกรรมการ บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน)

นายคณิศ แสงสุพรรณ

กรรมการ

การศึกษา

- Ph.D. (Economics) University of Toronto, Canada

ประสบการณ์การทำงาน

- กรรมการอิสระ ธนาคารทีสโก้ จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ บริษัท ธนารักษ์พัฒนาสินทรัพย์ จำกัด

ตำแหน่งงานอื่นในปัจจุบัน

- ผู้อำนวยการสถาบันวิจัยนโยบายเศรษฐกิจการคลัง กระทรวงการคลัง
- กรรมการ ธนาคารแห่งประเทศไทย





นายอภิพร ภาษวณิช

นายประวิช รัตนเพียร

นายวราห์ สุจริตกุล

นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์

กรรมการ

กรรมการ

กรรมการ

กรรมการ

การศึกษา

การศึกษา

การศึกษา

การศึกษา

- MS (Chemical Eng.)
- MBA (Production ) University of Wisconsin, USA

- Ph.D. (Education) Pennsylvania State University, USA
- MBA University of New Hampshire, USA

- Ph.D. (Economics) London School of Economics, UK

ประสบการณ์การทำงาน

ประสบการณ์การทำงาน

ประสบการณ์การทำงาน

ประสบการณ์การทำงาน

- กรรมการ บริษัท ไทยโอเลฟินส์ จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ บริษัท อะโรเมติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)
- กรรมการผู้จัดการใหญ่ บริษัทเคมีภัณฑ์ซิเมนต์ไทย จำกัด

- รัฐมนตรีว่าการกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี
- รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงพาณิชย์
- ผู้แทนการค้าไทย
- กรรมการผู้จัดการ บริษัทหลักทรัพย์ ฟินันซ่า จำกัด
- กรรมการ บริษัท เงินทุน ฟินันซ่า จำกัด
- กรรมการ บริษัท เงินทุน กรุงเทพ ธนาทร จำกัด (มหาชน)

- ประธานคณะที่ปรึกษาและประธานเจ้าหน้าที่บริหารธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน)
- รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน
- ประธานกรรมการ บริษัท หลักทรัพย์จัดการกองทุนกสิกรไทย จำกัด

ตำแหน่งงานอื่นในปัจจุบัน

ตำแหน่งงานอื่นในปัจจุบัน

ตำแหน่งงานอื่นในปัจจุบัน

ตำแหน่งงานอื่นในปัจจุบัน

- ที่ปรึกษา บริษัท ปูนซิเมนต์ไทย จำกัด (มหาชน)
- ประธานกรรมการบริหาร และกรรมการบริษัท ไทยพลาสติกและเคมีภัณฑ์ จำกัด (มหาชน)
- ประธานคณะกรรมการบริหารและกรรมการ บริษัท ไทยอินดัสเตรียลแก๊ส จำกัด (มหาชน)

- นายกสภามหาวิทยาลัย มหาวิทยาลัยรัตนบัณฑิต (วาระที่ 2)
- กรรมการคณะกรรมการอุดมศึกษา
- กรรมการบริหาร บริษัท ฟินันซ่า จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ บริษัท หลักทรัพย์ ฟินันเซีย ไซรัส จำกัด (มหาชน)

- ประธานกรรมการมูลนิธิพลังงานเพื่อสิ่งแวดล้อม
- กรรมการสถาบันสิ่งแวดล้อมไทย
- กรรมการสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย

# ฝ่ายบริหาร



นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันท์

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

การศึกษา

- Ph.D. (Economics) London School of Economics, UK

ประสบการณ์การทำงาน

- ประธานคณะที่ปรึกษา และประธานเจ้าหน้าที่บริหาร ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน)
- รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน
- ประธานกรรมการ บริษัท หลักทรัพย์จัดการกองทุนกสิกรไทย จำกัด
- เลขาธิการคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ

นายทวีพันธ์ เรืองพกา

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่  
สายการเงินและการบัญชี

การศึกษา

- MBA  
Central Missouri State University, USA

ประสบการณ์การทำงาน

- รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ประจำสำนักงานกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
- รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายพัฒนาและบริหารทรัพยากรบุคคล
- รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายการเงินและการบัญชี
- ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายการเงิน

เรืออากาศเอก มนต์รี จำเรียง

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายช่าง

การศึกษา

- วิทยาศาสตรบัณฑิต (วิศวกรรมเครื่องกล)  
โรงเรียนนายเรืออากาศ

ประสบการณ์การทำงาน

- รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายทรัพยากรบุคคลและบริหารทั่วไป
- ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริหารบุคลากร
- ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารนักบิน





**นายปานทิศ ชนะภัย**

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่  
สายทรัพยากรบุคคล  
และบริหารทั่วไป

**การศึกษา**

- MA (International Relations,) Connecticut University, USA

**ประสบการณ์การทำงาน**

- รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการพาณิชย์
- ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายพัฒนาและสนับสนุนการพาณิชย์
- ผู้อำนวยการฝ่ายภาคพื้นอเมริกาเอเชียตะวันออก สาธารณรัฐเกาหลีและสาธารณรัฐฟิลิปปินส์

**นายโชคชัย ปัญญาณรงค์**

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่  
สายกลยุทธ์และพัฒนารธุรกิจ

**การศึกษา**

- MS (Civil Engineering,) University of Detroit, USA

**ประสบการณ์การทำงาน**

- ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายพัฒนารธุรกิจและโครงการสำคัญ
- ผู้อำนวยการใหญ่บริหารสินทรัพย์
- ผู้อำนวยการใหญ่โครงการสุวรรณภูมิ

**นาวาอากาศตรี**

**อัษฎาวุธ วัฒนางกูร**

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่  
สายปฏิบัติการ

**การศึกษา**

- Diploma Bauingenieurwesen (Master Degree Level) Civil Engineering Hochschule Der Bundeswehr Muenchen, Federal Republic of Germany

**ประสบการณ์การทำงาน**

- ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายพัฒนาทรัพยากรการบิน
- ผู้อำนวยการฝ่ายฝึกอบรมนักบิน
- รองผู้อำนวยการฝ่ายฝึกอบรมนักบินกลุ่มเครื่องบินภายในประเทศ

**นายธีรพล โชติชนากิบา**

รักษาการรองกรรมการ  
ผู้อำนวยการใหญ่สายการพาณิชย์

**การศึกษา**

- MS (Operations Research) University of Southampton, UK

**ประสบการณ์การทำงาน**

- ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายพัฒนาและสนับสนุนการพาณิชย์
- กรรมการผู้จัดการฝ่ายครัวการบิน
- ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายพัฒนาและสนับสนุนการพาณิชย์และรักษาการผู้อำนวยการฝ่ายบริหารตราผลิตภัณฑ์และสื่อสารการพาณิชย์

# THAI ON LINE OFFICE ADDRESS

## ATHENS, GREECE

32, ELEFTHERIOU VENIZELOU STR.  
166 75 GLYFADA  
ATHENS, GREECE

FAX : (30-210) 960-2686  
AIRPORT : (30-210) 353-1236  
: (30-210) 353-1237 / 39  
FAX : (30-210) 353-2440

## AUCKLAND, NEW ZEALAND

LEVEL 8, 23 CUSTOMS STREET EAST  
CITIGROUP BUILDING, PO BOX 4559  
AUCKLAND 1140, NEW ZEALAND

FAX : (64-09) 379-8597  
AIRPORT : (64-09) 256-8518  
FAX : (64-09) 256-8454

## BEIJING, PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

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

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

## BRISBANE, AUSTRALIA

THAI AIRWAYS INTL BRISBANE  
LEVEL 10, 380 QUEEN STREET  
BRISBANE QUEENSLAND 4000, AUSTRALIA

FAX : (61-7) 3215-4737  
AIRPORT : (61-7) 3860-4163  
FAX : (61-7) 3860-4328

## BANGALORE, REPUBLIC OF INDIA

201, BRIGADE HOMESTEAD,  
7TH CROSS RD. LAVELLE RD.,  
BANGALORE- 560 001

FAX : (91-80) 4030-0577  
AIRPORT : (91-80) 6678-3191  
FAX : (91-80) 6678-3192

## BUSAN, REPUBLIC OF KOREA

88-7, 4GA 11TH FL. KYOBO BUILDING  
JUNGANG-DONG, JUNG-GU  
BUSAN 600-737, REPUBLIC OF KOREA

RSVN : (82) 51-463-8181/2  
FAX : (82) 51-463-8564  
AIRPORT : (82) 51-941-8182  
FAX : (82) 51-941-8183

## BODHGAYA, REPUBLIC OF INDIA (TEMPORARY OFFICE)

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

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

## CHENNAI, REPUBLIC OF INDIA

THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PLC., LTD.  
ITC PARK SHERATON HOTEL, 1ST FLOOR  
LLOYDS ROOM, 132 TTK ROAD  
CHENNAI 600 018, REPUBLIC OF INDIA

FAX : (91-44) 4206-3366  
AIRPORT : (91-44) 2256-1928 / 1929  
FAX : (91-44) 2256-1930

## CHENGDU, PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

ROOM 2309, 23RD FLOOR, ZONGFU BUILDING  
35 ZONGFU ROAD, CHENGDU, SICHUAN  
PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

FAX : (86-28) 8678-1048  
AIRPORT : (86-28) 8520-5842 / 8520-5851  
FAX : (86-28) 8520-5840

## COLOMBO, SRI LANKA

APT. 505/506, HILTON COLOMBO RESIDENCE  
200, UNION PLACE  
COLOMBO 2, SRI LANKA

: (94-11) 230-7110  
FAX : (94-11) 230-7109  
AIRPORT : (94-11) 225-2057  
: (94-11) 225-2861 EXT. 4964  
FAX : (94-11) 225-2057

## COPENHAGEN, DENMARK

RAADHUSPLADSEN 16  
DK-1550 COPENHAGEN V  
DENMARK

RSVN : (45-33) 750-120  
FAX : (45-33) 750-121  
AIRPORT : (45-32) 521-225  
FAX : (45-32) 523-052

## DELHI, REPUBLIC OF INDIA

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

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

## DENPASAR, INDONESIA

THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PCL  
INNA GRAND BALI BEACH HOTEL  
JL. HANG TUAH, SANUR - BALI 80227  
INDONESIA

FAX : (62-361) 288-063  
AIRPORT : (62-361) 755-064  
FAX : (62-361) 755-063

## DHAKA, BANGLADESH

THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC CO.LTD  
BSL OFFICE COMPLEX, 4TH FLOOR  
DHAKA SHERATON HOTEL, 1 MINTO ROAD  
DHAKA-1000, BANGLADESH

FAX : (88-02) 832-2353  
AIRPORT : (88-02) 891-4351 / 891-4633  
FAX : (88-02) 891-4343

## DUBAI, U.A.E.

THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PCL  
NO.1 BU HALEEBA PLAZA, SHOP NO. 1  
AL MURAQQABAT ROAD, DEIRA  
P.O. BOX 13142, DUBAI - U.A.E.

FAX : (971-4) 266-5498 / 297-2098  
AIRPORT : (971-4) 224-4305  
FAX : (971-4) 224-5716

## FRANKFURT, GERMANY

THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PCL  
ZEIL 127  
60313 FRANKFURT, GERMANY

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

## FUKUOKA, JAPAN

HINODE FUKUOKA BUILDING 9F  
1-12-1 TENJIN, CHUO-KU  
FUKUOKA, 810-0001 JAPAN

FAX : (81-92) 734-9480  
AIRPORT : (81-92) 477-7870  
FAX : (81-92) 477-0345

## GUANGZHOU, PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

G3, WEST WING, THE GARDEN HOTEL  
368 HUANSHI DONGLU, GUANGZHOU 510064  
PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

FAX : (86-20) 8365-2488  
AIRPORT : (86-20) 8613-5310 / 8613-5313  
FAX : (86-20) 8613-5315

## HANOI, SOCIALIST REPUBLIC OF VIETNAM

THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC CO., LTD  
GROUND FLOOR, 44B LY THUONG KIET STREET  
HOAN KIEM DIST., HANOI  
SOCIALIST REPUBLIC OF VIETNAM

RSVN : (84-4) 3826-7922  
FAX : (84-4) 3826-7394  
AIRPORT : (84-4) 3884-0530  
FAX : (84-4) 3886-5574

## HO CHI MINH CITY, SOCIAL REPUBLIC OF VIETNAM

UNITE 102, SAIGON TOWER OFFICE BUILDING  
29 LE DUAN BOULEVARD, BEN NGHE WARD,  
DIST. 1, HO CHI MINH CITY,  
SOCIAL REPUBLIC OF VIETNAM

FAX : (84-8) 3822-3465  
AIRPORT : (84-8) 3547-0300  
FAX : (84-8) 3547-0301

## HONG KONG, PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

24A UNITED CENTRE  
95 QUEENSWAY, HONG KONG  
PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

RSVN : (852) 2179-7777  
FAX : (852) 2179-7600  
AIRPORT : (852) 2769-7421-4  
FAX : (852) 2382-4595

## HYDERABAD, REPUBLIC OF INDIA

THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC CO., LTD.  
6-3-249/6, ROAD NO. 01, BANJARA HILLS  
HYDERABAD - 500034, REPUBLIC OF INDIA

FAX : (91-40) 2333-3003  
AIRPORT : (91-40) 6660-5022  
FAX : (91-40) 6662-2003



**ISLAMABAD, ISLAMIC REPUBLIC OF PAKISTAN**

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

**MANILA, PHILIPPINES**

COUNTRY SPACE 1 BUILDING SEN. GIL J. PUYAT AVENUE RSVN : (63-2) 580-8424  
MAKATI CITY, PHILIPPINES FAX : (63-2) 817-4044  
AIRPORT : (63-2) 834-0366-68  
FAX : (63-2) 879-5265

**JAKARTA, REPUBLIC OF INDONESIA**

BDN TOWER, 19TH FLOOR FAX : (62-21) 319-30792  
J.I.M.H. THAMRIN NO. 5 AIRPORT : (62-21) 550-2443 / 7137  
JAKARTA PUSAT 10340 FAX : (62-21) 550-7137  
REPUBLIC OF INDONESIA

**MELBOURNE, AUSTRALIA**

3RD FLOOR, 250 COLLINS STREET RSVN : (61-3) 8662-2200  
MELBOURNE, VICTORIA 3000 FAX : (61-3) 9650-7003  
AUSTRALIA AIRPORT : (61-3) 9338-8954  
FAX : (61-3) 9335-3608

**JOHANNESBURG, CENTRAL EAST AND SOUTH AFRICA**

COMMERCE SQUARE, 39 RIVONIA ROAD, FAX : (27-11) 268-2584  
SANDHURST SANTON 2196, PO BOX 781847 AIRPORT : (27-11) 390-3944  
SANDTON CITY 2146, SOUTH AFRICA FAX : (27-11) 390-3461

**MILAN, REPUBLIC OF ITALY**

VIA AMEDEI, 15 FAX : (39-02) 864-51711  
20123 MILAN, REPUBLIC OF ITALY AIRPORT : (39-02) 748-67911  
FAX : (39-02) 748-60470

**KARACHI, PAKISTAN**

TECHNOLOGY PARK FAX : (92-21) 3279-1934  
7 TH FLOOR SHAHRAH-E-FAISAL AIRPORT : (92-21) 457-0847 / 907-1472  
KARACHI, PAKISTAN FAX : (92-21) 457-3009

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

MILLENIUM HOUSE, FLOOR 7 FAX : (7-495) 647-1083  
TRUBNAYA STREET, BUILDING NBR 12 AIRPORT : (7-495) 641-3090 / 642-8840  
MOSCOW, RUSSIAN FEDERATION, 107045 FAX : (7-495) 787-8614 / 642-8840

**KATHMANDU, NEPAL**

ANNAPURNA ARCADE, DURBAR MARG FAX : (977-1) 422-1130  
KATHMANDU, NEPAL AIRPORT : (977-1) 411-3293  
FAX : (977-1) 411-3287

**MUMBAI, REPUBLIC OF INDIA**

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

**KOLKATA, REPUBLIC OF INDIA**

229, A.J.C. BOSE ROAD FAX : (91-33) 3982-7197  
CRESCENT TOWERS, 8TH FLOOR AIRPORT : (91-33) 2511-8389  
KOLKATA - 700020, REPUBLIC OF INDIA FAX : (91-33) 2511-9931

**MUNICH, GERMANY**

BAYER KARREE BAYERSTRASSE 83 FAX : (49-89) 2420-7070  
80335 MUNICH, GERMANY AIRPORT : (49-89) 9759-2670/71  
FAX : (49-89) 9759-2676

**KUALA LUMPUR, MALAYSIA**

WISMA GOLDHILL FAX : (60-3) 2032-5805  
67 JALAN RAJA CHULAN AIRPORT : (60-3) 8787-3522 / 3533  
50200 KUALA LUMPUR, MALAYSIA FAX : (60-3) 8787-3511

**MUSCAT, SULTANATE OF OMAN**

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

**KUNMING, PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA**

2ND, FLOOR, ATTACHED BUILDING OF JINJIANG HOTEL RSVN : (86-871) 351-1515  
NO. 98 BEIJING ROAD, KUNMING, YUNNAN FAX : (86-871) 316-7351  
PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA AIRPORT : (86-871) 718-2610  
FAX : (86-871) 711-3738

**NAGOYA, JAPAN**

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

**LAHORE, ISLAMIC REPUBLIC OF PAKISTAN**

THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC CO., LTD. RSVN : (92-042) 3636-9740  
9-A, DAVIS ROAD, HOTEL ONE FAX : (92-042) 3636-8690  
LAHORE, ISLAMIC REPUBLIC OF PAKISTAN AIRPORT : (92-042) 3661-1514/15  
FAX : (92-042) 3661-1513

**OSAKA, JAPAN**

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

**LONDON, UNITED KINGDOM**

41 ALBEMARLE STREET RSVN : (44-870) 606-0911  
LONDON, W1S 4BF, UNITED KINGDOM FAX : (44-207) 409-1463  
AIRPORT : (44-208) 759-4441  
FAX : (44-208) 759-8678

**OSLO, NORWAY**

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

**LOS ANGELES, U.S.A.**

222 NORTH SEPULVEDA BLVD., SUITE 100 FAX : (1-310) 322-8728  
EL SEGUNDO, CA 90245, U.S.A. AIRPORT : (1-310) 646-3095  
FAX : (1-310) 646-3094

**PARIS, FRANCE**

TOUR OPUS 12 RSVN : (33-1) 5568-8070  
77 ESPLANADE DU GENERAL DE GAULLE FAX : (33-1) 4090-7165  
92914 LA DEFENSE CEDEX AIRPORT : (33-1) 4862-4130  
FRANCE FAX : (33-1) 4864-6267

**MADRID, SPAIN**

THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PCL RSVN : (34-91) 782-0520-22  
PRINCIPE DE VERGARA, 185 FAX : (34-91) 564-5620  
28002 MADRID, SPAIN AIRPORT : (34-91) 305-8647-48  
FAX : (34-91) 305-6166

**PENANG, MALAYSIA**

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



**PERTH, AUSTRALIA**

LEVEL 4, ST MARTINS TOWER  
44 ST GEORGE'S TERRACE  
PERTH, WESTERN AUSTRALIA 6000

RSVN : (61-8) 9265-8201  
FAX : (61-8) 9265-9260  
AIRPORT : (61-8) 9477-1099  
FAX : (61-8) 9477-1114

**PHNOM PENH, KINGDOM OF CAMBODIA**

THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PCL  
9-14B, REGENCY BUSINESS COMPLEX B  
294 MAO TSE TOUNG BLVD.  
PHNOM PENH, KINGDOM OF CAMBODIA

FAX : (855-23) 220-790  
AIRPORT : (855-23) 303-868  
FAX : (855-23) 890-239

**ROME, REPUBLIC OF ITALY**

50, VIA BARBERINI  
00187 ROME, REPUBLIC OF ITALY

FAX : (39-6) 4746-449  
AIRPORT : (39-6) 6501-0703 / 773  
FAX : (39-6) 6501-0297

**SEOUL, REPUBLIC OF KOREA**

15TH FL., HANHWA FINANCE CENTER-TAEPYUNGRO  
43, TAEPYUNGRO 2-GA, JUNG-GU  
SEOUL, REPUBLIC OF KOREA, 100-733

RSVN : (82-2) 3707-0011  
FAX : (82-2) 755-5251  
AIRPORT : (82-32) 744-3571-4  
FAX : (82-32) 744-3577

**SHANGHAI, PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA**

THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PCL. SHANGHAI OFFICE  
UNIT 2301-2303B CHONG HING FINANCE CENTRE  
288 NANJING ROAD (WEST)  
SHANGHAI 200003, PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

FAX : (86-21) 3366-4010  
AIRPORT : (86-21) 6834-6803  
FAX : (86-21) 6834-6802

**SINGAPORE**

100 CECIL STREET #01-00, #02-00, #03-00  
THE GLOBE, SINGAPORE 069532

FAX : (65) 6223-9005  
AIRPORT : (65) 6542-8333  
FAX : (65) 6542-0179

**STOCKHOLM, SWEDEN**

STOAA : MR. SOMCHAI SUKKHASANTIKUL  
DROTTNINGGATAN 33 , BOX 1118  
STOCKHOLM, SWEDEN

TKT/RSVN : (46-8) 5988-3600  
FAX : (46-8) 5988-3690  
AIRPORT : (46-8) 5988-3680  
FAX : (46-8) 5988-3693

**SYDNEY, AUSTRALIA**

75-77 PITT STREET, SYDNEY  
NEW SOUTH WALES 2000  
AUSTRALIA

FAX : (61-2) 9251-1106  
AIRPORT : (61-2) 9669-3033  
FAX : (61-2) 9669-3707

**TAIPEI, TAIWAN**

7F, NO. 308, SEC. 2, BADE ROAD,  
TAIPEI 10492 TAIWAN

FAX : (886) 2-2509-2931  
RSVN : (886) 2-2509-6800  
FAX : (886) 2-2508-4910

**TOKYO, JAPAN**

1-5-1 YURAKUCHO, CHIYODA-KU  
TOKYO 100-0006, JAPAN

FAX : (81-3) 3503-3323  
AIRPORT : (81-4) 7634-8329-31  
FAX : (81-4) 7634-8328

**VIENTIANE, LAO PEOPLE'S DEMOCRATIC REPUBLIC**

M & N BUILDING, GROUND FLOOR  
ROOM NO. 70/101-103  
SOUPHANOUVONG AVENUE  
VIENTIANE, LAO PEOPLE'S DEMOCRATIC REPUBLIC

FAX : (856-21) 262-777  
AIRPORT : (856-21) 512-024  
FAX : (856-21) 512-096

**VARANASI, REPUBLIC OF INDIA (TEMPORARY OFFICE)**

TOP TRAVEL AND TOURS (P) LTD.  
GF-3, R.H. TOWERS, THE MALL  
VARANASI CANTT, VARANASI - 221001  
UTTAR PRADESH, REPUBLIC OF INDIA

TEL : (91-0542) 329-5158  
FAX : (91-0542) 250-5353

**XIAMEN, PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA**

1 FLOOR INTERNATIONAL PLAZA,  
NO 8, XIAMEN, 361001  
PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

FAX : (86-592) 226-1678  
AIRPORT : (86-592) 573-0558  
FAX : (86-592) 573-0578

**YANGON, UNION OF MYANMAR**

THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PCL.  
0101/1101 SAKURA TOWER,  
339 BOGYOKE AUNG SAN ST.  
KYAUKTADA 11182, YANGON  
UNION OF MYANMAR

FAX : (95-1) 255-490  
AIRPORT : (95-1) 662-661  
FAX : (95-1) 650-675

**ZURICH, SWITZERLAND**

THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC CO., LTD.  
BAHNHOFSTRASSE 67 / SIHLSTRASSE 1  
8001 ZURICH, SWITZERLAND

FAX : (41-44) 212-3409  
AIRPORT : (41-43) 816-4323  
FAX : (41-43) 816-4590

**THAILAND DOMESTIC****CHIANGMAI, THAILAND**

240 PRAPOKKLAO ROAD,  
AMPHUR MUANG, CHIANGMAI 52000, THAILAND

FAX : (053) 920-995

**CHIANGRAI, THAILAND**

870 PHAHOLAYOTIN ROAD  
AMPHURE MUANG, CHIANGRAI 57000  
THAILAND

FAX : (053) 713-663

**HAT YAI, THAILAND**

180, 182, 184 NIPHAT UTHIT 1 ROAD  
HAT YAI, SONGKHLA 90110, THAILAND

FAX : (074) 233-114

**PHUKET, THAILAND**

HKTSO : MR. PRASERT TANHANSA  
78 RANONG ROAD, TABOM TALADNUE  
MUANG DISTRICT, PHUKET 83000, THAILAND

TKT/RSVN : (076) 360-111, 258-239  
FAX : (076) 360-487-8, 360-485-6

**KRABI, THAILAND**

KRABI INTERNATIONAL AIRPORT  
133 MOO 5 PETKASEM RD. T.NUAKLONG  
A.NUAKLONG KRABI 81130, THAILAND

FAX : (075) 701-594

**KHONKAEN, THAILAND**

HOTEL SOFTEL RAJA ORCHID KHONKAEN  
9/9 PRACHASAMRAN ROAD,  
AMPHUR MUANG, KHONKAEN 40000, THAILAND

FAX : (043) 227-708

**PATTAYA, THAILAND**

DUSIT THANI, 240/2 PATTAYA BEACH ROAD,  
PATTAYA CITY, CHOLBURI 20150

FAX : (038) 420-998

**SURATTHANI, THAILAND**

3/27-28 KAROONRAT RD.  
A. MUANG SURAT THANI 84000

FAX : (077) 283-997





บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900

โทรศัพท์ : 66 (0) 2545-1000, 66 (0) 2695-1000

[www.thaiairways.com](http://www.thaiairways.com)